

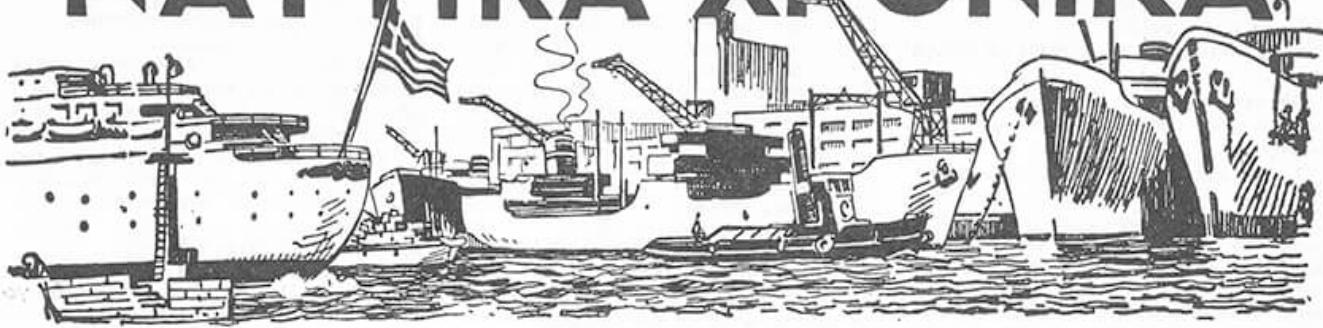
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1964

Αρ. Φύλλου 697/456

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 697/456

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1964

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΑΡΗΓΟΡΟΝ

«Η κυβερνητική οίκονομική πολιτική άποδείπει εἰς τὴν ἔξιφωσιν τῆς διεθνοῦς θέσεως καὶ συναγωνιστικήτος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τῆς βασικῆς ταύτης πηγῆς πάρων τοῦ ισοζυγίου πληρωμών. Επιδιώκεται ὡς κύριος η περιττέρω ἐνθάρρυνσις τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἐλληνικῶν πλοίων. Ήρδε τοῦτο, ἡ Κυβερνήσις, ὡς ἡδη ἀνεκοινώθη, μελετᾷ τὴν ισχύουσαν δι' αὐτὰ φορολογικήν νομοθεσίαν. Επίσης τὴν Κυβερνήσην ἀποχορεῖ καὶ ἡ δελτίωσις τῶν ἀκτοπλοΐων καὶ ἀγόνων γραμμῶν τοῦ ἑστηρικοῦ. Ιδιαίτερα σημαντικά ἀποδίδεται εἰς τὴν ἁνεξουσίαν τῆς ναυτιλίας τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως».

Αὐτὰ τὰ ὅλιγα, πλήν ἐπαρκῶς χαρακτηρίζοντα τὴν ὄρθην κυβερνητικήν πολιτικήν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, ἀναφέρει ὁ κ. Μητσοτάκης εἰς τὴν εἰσηγητικήν της ἔκθεσιν, ἐπί τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμού.

Παρήγορον. Διά πρώτην φοράν προγραμματίζεται καὶ ἡ κρατική ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέριμνα. Τῶν ὑποσχέσεων τὴν ἐκπλήρωσιν θὰ περιμένωμεν.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Συνέδριον τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, πρόκειται ἐδῶ νὰ συνέλθῃ τὴν 27ην Αύγουστου. Ἡ Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς θὰ παραστῇ.

Εἰς τὸν κ. Μπίρην ἀνήκει ἡ πατρότης τῆς ίδεας, σιθοθετήσης ἀπὸ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Κομμίτη τοῦ Λοιδίου». Αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις ἐπεξεργάζονται τὰ τῆς συγκλήσεως τοῦ Συνεδρίου.

Εἰς ὑπερπεντακοσίους(;) ὑπολογίζει ὁ κ. Μπίρης τοὺς μέλλοντας νὰ μετάσχουν ἐφοπλιστάς. Τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας θὰ προβληθοῦν καὶ ἡ ἐπ' αὐτῶν κατανόσης ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος καὶ τῆς εὐρύτερος Κοινῆς Γνώμης, θὰ ἐπιδιωχθῆ.

Ἐλπίζει καὶ πιστεύει, ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὅτι διὰ τοῦ συγκαλουμένου Συνεδρίου, φέρεται ἔγγυτερον, ὡς ἐδήλωσε, πρὸς τὴν πατρίδα, ὃ εἰς τὴν ἔνην δισεμένων «Ἐλλήνων ἐφοπλιστής». Προστέθεια βασική ὁ «ἐπαναπατρισμός» του, ἡ ἐδῶ ἐγκατάστασίς του, ἡ ἐντεῦθεν διαχείρισης τῆς ἐπιχειρήσεως του. Τάξ προϋποθέσεις τῆς τοιούτης ἐγκαταστάσεως θέλει ὁ κ. Μπίρης νὰ συζητήσῃ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, δέδαιος ὡν, ὅτι ἡ Κυβερνήσις θὰ προθῇ εἰς κάθι σχετικὴν ἐνέργειαν, ἵνα ἡ ἐπιδίωξις ἐπιτύχῃ.

Τὸ Συνέδριον ἀποδελτεῖ, ἀκριβῶς, εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ καταλλήλου κλίματος, ὅπερ θὰ διευκολύνῃ καὶ τὸ Κράτος εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων μέτρων.

Δὲν πρόκειται, δεδομένης, νὰ ἀμφισβητήσῃ ἡ στήλη αὐτῆς τὴν χρησιμότητα τοῦ Συνε-

δρίου. Αὐτή, ἐπὶ τέλους, ἡ προβολὴ τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας καὶ ὁ διάλογος μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ κρατικοῦ παράγοντος ἐπὶ τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου, κατὰ τὸ καλὸν ἀσφαλῶς θὰ ἀποφέρεται. Ἀπὸ τοῦ σημείου ὅμως αὐτοῦ μέχρι τοῦ νὰ πιστεύωμεν δυνατήν τὴν ἐδῶ ἐγκατάστασιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν ἐδῶ μόνιμον διαμονὴν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ ἀπόστασις εἶναι μεγάλη. Χρειάζεται μακρά, πολυετής προσπάθεια καὶ δημιουργία προϋποθέσεων, μη ἐφικτῶν διὰ τὰ ἀμέσως, τουλάχιστον, προσεχῆ ἔτη, διὰ νὰ φθάσουμεν κάποτε εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἐμπιστούντης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος πρὸς τὰς ἐδῶ καταστάσεις. Καὶ χωρὶς τὸ κλίμα αὐτὸῦ τῆς ἐμπιστούντης, ἀνεδαφική θὰ καθίστατο οιδιόποτε ἐπιδίωξις, τείνουσα εἰς τὸν «ἐπαναπατρισμὸν», κατὰ τὸν κ. Μπίρην, τοῦ

Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μπίρη καὶ δὲν θὰ ἀφίσῃ ἀσυγκίνητον.

Καὶ δὲν ἔμεινε, πράγματι, ἀσυγκίνητος ὁ εκ οfficio ἐκπρόσωπος τῆς δεινῶς ὑδροσείσης Ναυτιλίας μας, ἀπῆγτησεν εἰς τὸν χρονογράφον. Καί, ὁμολογούμεν, ὅτι ἡ ἀπάντησίς του μᾶς ἀπεγοήτευσεν, ἵστως, ἀλλὰ καὶ δὲν μᾶς ἔξεπληξε. Οὕτε ὅλιγον οὔτε πολύ, ὁ κ. Μπίρης εἰς τὴν ἀπάντησίν του, δημοσιεύσθεσαν εἰς τὴν σύτην στήλην τῶν «Νέων» τῆς 3ης Ιουνίου, δεεισιώνει τὸν χρονογράφον, ὅτι προβαίνει εἰς τὴν «κωδικοποίησιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν διατάξεων ποὺ ἀποδέπουν εἰς τὴν προστασίαν τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ πλοίου», ἀλλὰ τὸ «Υπουργείον του δὲν διασθέτει «τὰ ἐπαρκῆ στελέχη διὰ τὴν παρακολούθησι τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νόμων καὶ τῶν κανονισμῶν προστασίας τοῦ ναυτικοῦ».

Ἀνεξελέγκτως, δηλαδή, ὁ κ. Υπουργός, παραδέχεται τὰ καταγγελλόμενα καὶ ἐκφράζει, κατὰ τινὰ τρόπον, τὴν λύπην του, διότι δὲν διασθέτει τὸ Y.E.N. ἐπαρκῆ ἀριθμὸν χωροφυλάκων πρὸς διώξιν τῶν παρανομούντων ἐφοπλιστῶν. Καὶ ὁ χρονογράφος μὲ τὸν σειράν του ἐνθουσιωδῶς ἐκδηλώνει τὴν ἐμπιστούντην του πρὸς τὸν «νέον ἄνθρωπον ποὺ ἐπωμίσθηκε τὴν διεκπεραίωσιν ἐνὸς τόσου σοδαροῦ καὶ δαρυτάτου ἔργου», ἐννοῶν, προφανός, τὸ ἔργον τοῦ χωροφύλακος.

Ἐν δόψει τῶν ἀνωτέρω, δὲν ἐπρεπε νὰ περιμένωμεν ἀνασκευὴν τινὰ τῶν εἰς τὸν λίθελον ἀναφερομένων, ἀπὸ τὸ «άρμόδιον» Υπουργείον. Ή «Ενωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὁρθῶς ἴσως, ἀπηξιώσεις νὰ ἀπονήσῃ εἰς τὴν φιλοξενίσασαν τὸν λίθελλον ἐφημερίδα». Ή Π.Ν.Ο. ἀπέφυγε νὰ ἀναμιχθῇ εἰς τὴν ὑπόθεσιν φοβουμένη, προφανῶς, μήπως κατηγορηθῇ ἐπὶ... δεξιὰ παρεκκλίσει. Οι ἀναγνῶσται, ἐπομένως, τῆς ἐφημερίδος μένουν, καὶ θὰ μένουν, μὲ τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι γαλέραι μεσαιωνικαὶ εἶναι τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα.

· Ιδίου δῶμας καὶ ἡ ἀντίδρασις. Κατοπτρίζεται εἰς τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Διάθασσα κατὰ τύχην, μὲ τὴν ἀφίξιν μας ἐδῶ, χρονογράφημα ποὺ δημοσιεύεται στὰ «Νέα» της 26ης παρελθόντος μηνὸς καὶ ποὺ ἀσχολεῖται μὲ γράμμα συναδέλφου μου ναυτικοῦ. Είναι τὸ γράμμα αὐτὸ τόσο κακοπότιστο καὶ περιγράφει μὲ τέτοιαν ἐξοργιστικὴ διαστρέβλωσι τὴν ζωή μας στὰ βασικά, ὡς τὰ νόμωπενται ποὺ δέσεται στὸν σέβαστρο καὶ ἔγραψε δι, τι ἔγραψε γιὰ ἄλλους σκοπούς.

Δένθαναι ἀπίθανο, στὰ δύο καὶ παραπάνω χιλιάδες βασικούς μας, νὰ ὑπάρχουν καὶ μερικά ποὺ νὰ ἀνήκουν σὲ κακούς ἐφοπλιστάς, ή περιγραφή, δῶμας, ποὺ δίσεται στὸ χρονογράφημα, ἀποκλείεται νάναι ἀκρίβης,

άκομη καὶ γιὰ καίκι. "Άν πρώτα - πρώτα ή ταν άκριδής, ό επιστολογράφος θα είχε πρό πολλούς άλλαζεις βασιόρι. Δουλειές, δόξα τῷ Θεῷ, υπάρχουν πολλές. Πριν λίγους μήνες στόν Πειραιά είδαμε καὶ πάθαμε νὰ δροῦμε ναύτες.

Θά πάρω δυνας μὲ τὴν σειρὰ δσα κατὰ τῶν βασιόριων μας καταμαρτυρεῖ ό «συνάδελφος»:

1. Λέει πὼν τὰ καράδια μας ἔχουν τὸ ρεκόρ τῶν ἀτυχημάτων καὶ πὼν στέλνουν στὸν ὑγρὸ τάφο τὰ πληρωματά τους κλπ. Γιὰ τὸ ρεκόρ τῶν ἀτυχημάτων, ἂν ήταν ναυτικός, θάξερε πὼν ὅλα πράγματα φτανεις κι' ἀνάμεσος σ' αὐτὰ τὰ πράγματα περιλαμβάνονται κι' οι «ναυτικοὶ» τῆς πείρας καὶ τοὺς ποιοὺς τοῦ ἐπιστολογράφου τῶν «Νέων». Θάθελα, δυνας, νὰ μᾶς πὴ συγκεκριμένα ποιαὶ ἐλληνικά καράδια βουλιάζουν γιατὶ ήτανε παλῆρα καὶ ποιοι ναυτικοὶ μας χάρηκαν μ' αὐτά, ἀς πούμε στὴν τελευταία πεντετεία.

2. Μιλάει γιὰ τὴν τροφοδοσία. Τὸ δικό μας ἐδεσματολόγιο είναι τὸ πλουσιότερο ἀπ' ὅλα τὰ ξένα. Οι ἐφοπλισταὶ πληρώνουν 10 καὶ 12 σελλίνια τὸ ἄτομο, ποὺ μοῦ φαίνονται μᾶλλον πολλά. "Άν μερικοὶ μάγειροι ήσαν καλύτεροι, ηξεραν νὰ μαγειρέψουν, θάμαστε πραγματικά τυχεροὶ. Μ' αὐτὴν τὴν εύκαιρια θὰ σάς παρακαλούσα νὰ συνηγορήσετε νὰ μῇ δίνουν ἀδασάνιστα «πτυχία» μαγειρών. Αὐτοὶ φτανεὶς τὶς περισσότερες φορές. "Ισως δυνας καὶ κανένας ἀνάξιος πλοίορχος - τροφοδότης. Τὰ πλοῖα δὲν φτανεῖν.

3. Λέει καὶ γιὰ τὴ δουλειά. Είμαστε τὸν χειμῶνα στὸ Νάρβικ καὶ σ' ἔνα νοσθηγικό βασιόρι, ποὺ ήταν στὸν ίδιο ντόκο, ποτασσέρνων ἔξωτερικά τὸ «άκκομμαντσί», μὲ 15 ὑπὸ τὸ μηδέν. 'Εμεῖς μπογιαντίζαμε ἀπὸ μέσα, τὰ διαμερίσματά μας. Οι ὥρες τῆς δουλειᾶς, τώρα μὲ τὸ 48ωρο, είναι οἱ ίδιες μὲ τοὺς πρωδευμένους ξένους. "Άν δυνας πὴ κανεὶς σοθαρά πῶς δουλεύει 48 ὥρες τῇ βδομάδᾳ, θάναις ἀσφαλῶς κακόπιστος. Κάτι κόφη - τάιμ, κάτι νὰ καπνίσουμε πρὶν ν' ἀνέβουμε στὴ δάρδια κλπ., τρώμε ἀρκετή ἀπὸ τὴν ἐργάσιμη ὥρα. "Οχι, ειλικρινά, δὲν θάθελα νὰμαι μὲ ξένο βασιόρι. Δουλειάς σὲ δανιμαρκέζικο ὡ μῆνες καὶ ξαναμπαρκάρισα σ' ἐλληνικό γιὰ νὰ ξεκουράσω.

4. "Ἐρχομαι στὰ διαμερίσματα. Τώρα δουλεύω σὲ λιμένερτο. Είναι τὰ πιὸ ποληγά, σήμερα, βασιόρια καὶ, ἐπομένως, τὰ χειρότερα. "Οπως ίσως ξέρετε, τὸ πλήρωμα μένει σὲ δωμάτια μὲ δύο κρεβάτια, μὲ ἀνευστήρα, καλοριφέρ, ντουλάπια καὶ τραπεζάκι. Στὰ πλυντήρια ἔχουν τρεχούμενο ζεστό καὶ κρύο νερό, τ' ἀπόχωρητήρια ἄνετα καὶ καθαρά, ἄν έμεις τ' ἀφίνουμε καθαρά. Παγωμένο πόσιμο τρεχούμενο νερό υπάρχει στοὺς διαδρόμους ποὺ είναι τὰ δωμάτια τοῦ πληρωμάτος. "Έχουν ἀνετη τραπεζαρία καὶ καπνιστήριο.

5. Κι' ἔρχομαι στὸν μισθό. 'Εμεῖς οἱ ἀξιωματικοὶ παίρνομε 20 ὡς 30 τοῖς ἑκατὸ πάνω ἀπὸ τὴν συλλογική σύμβασι κι' ἔτοι φθάνομε τοὺς 'Εγγέλζους, χωρὶς δυνας νάχουμε καὶ τὶς μεγάλες κρατήσεις καὶ τοὺς φόρους τους. Οι ναύτες παίρνουν 40 λίρες μισθό, ἔχουν τούλαχιστον ὅλες 10 υπερωρίες, ἀ-

φίνω δὲ αὐτὰ ποὺ παίρνουν ἔξτρα γιὰ σκούπισμα σάμπατριῶν, σπάσμιο μπουλμέδων, παραλαβὴ τροφίμων κλπ. Στὸ βασιόρι μας ὁ μέσος δορυς μισθοῦ ναύτη, ποτὲ δὲν εἶναι κάτω ἀπὸ 55 λίρες. Νομίζω πὼν στὴ στερητική παίρνει ό καθηγητής Γυμνασίου, ἀλλὰ ἀπὸ αὐτὰ τρώει κιόλας. Προσθέστε σ' αὐτὰ τὶς Κυριακές πελάγους (τὶς πληρωνόμαστε διπλές, καμπιά φορά καὶ τριπλές), τὶς 18 μέρες ἀδείας μὲ τροφοδοσία τὸν χρόνο κλπ. Τὸ κοινὸ δόρει τάιμ, τέλος, εἶναι 3 καὶ δχι διδύμουσα σελλίνια τὴν ὥρα, ποὺ λέει δι συναδελφος, στὸ γράμμα του.

Δέν θέλω, Κύριε Διεισθυντά, νὰ σᾶς κουράσω ἄλλο, ὃ δυνας ἔκαμα κατάχρηση τῆς φιλοξενίας σας, τόκαμα γιατὶ μὲ θύμωσαν τὰ τόσα ψέμματα τοῦ «συναδελφου».

Εύχαριστω 1. I. X. (ΑΝΘΥΠ/ΡΧΟΣ)

Γένοβα, 6 Ιουνίου 1964

Εύχαριστούμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, νέον, σημειωτέον, ἀξιωματικόν. Μάς ἀπήλασε τοῦ κουπού νὰ ἐνημερώσωμεν ἡμεῖς τὸν κ. Μπίρην, ὑποδικικύντες εἰς αὐτὸν πῶς θὰ ἔπρεπε νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὸ λιβελογράφημα τοῦ «ναυτικού», ἀποδίδων τὸ δίκαιον.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ 48ΩΡΟΥ

'Απορίαι — σκόπιμοι εἰς τινας περιπτώσεις — ώς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων, τῆς καθιερώσεως τὴν 48ωρον ἔδυμαδισίαν ἐργασίαν, ἔγειρονται ἀπὸ τίνος. Εἶναι τὸ κλίμα τῆς ἐποχῆς. Διὰ τηλεγραφημάτων καὶ ἀναφορῶν πρὸς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ζητούνται καθημερινῶς διευκρινήσεις καὶ δηδηγίαις ἐπὶ διευσημένων.

Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, ἀντιμετωπίζον τὴν ἔγκαινιασθείσαν τακτικὴν τῶν διαμεριτικῶν καὶ διευκρινήσεων, ἀπήντησεν ἡδη εἰς τὰ προβλημάτων της προσθετού τοῦ 48ώρων ἡμερησίων ὑπολογίζονται διπλάσιαι ἐν πλῷ, ἔδοθη ἡ ἀκόλουθη ἀπάντησης:

— 'Η ισχύουσα συλλογική σύμβασις ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων, προσθετεῖ διπλάσια περιπτώσεων, οὐτως εἰς ἔργων παίσαρχου, οὐτως διμήνου ἀπὸ τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου, μία ἡμέρα ἀδείας εἰς λιμένα, (διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Κυριακῆς ἐν πλῷ) ὅποτε θὰ καταβληθῇ πρόσθετος ἀμοιβὴ διὰ τρεῖς ὥρας μόνον.

Δηλαδὴ εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, ἐφ' ὅσον τὸ προσωπικὸν τοῦτο ἐργασθῇ τὸν Κυριακήν, καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ καὶ διὰ τὰς ἔνδεκα ὥρας, διότι θεωρούνται πρόσθετοι δραστηριότητες, ἔκτος ὃν παρασχεθῇ ὑπὸ τοῦ πλοίου, ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου, μία ἡμέρα ἀδείας εἰς λιμένα, (διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Κυριακῆς ἐν πλῷ) ὅποτε θὰ καταβληθῇ πρόσθετος ἀμοιβὴ διὰ τρεῖς τακτικὰς προσθέτους ὥρας.

Τὸ πρόσθετος διαθέτει την ισχύ της προσθετού τοῦ 24ώρου.

Τὸ πρόσθετος διαθέτει την ισχύ της προσθετού τοῦ 24ώρου.

Εύχαριστως δέντερον: Ποία ἀμοιβὴ δένοντας διαταθῇ δι' εὐθέτησιν διαρέος φορτωτήρως;

Απάντησις: Διὰ τὴν εὐθέτησιν φορτωτήρων ἐντὸς τῶν ἐργασίων ὥρων, οὐδεμία ἰδιαιτέρα ἀμοιβὴ προβλέπεται ἐκ τῆς συμβάσεως.

Εύχαριστη τρίτον: 'Εὰν ἡ ἐργασία ἐν πλῷ κατὰ Κυριακήν ἀμείβεται δι' ἀπλῆς ὑπερωρίας η διὰ διπλῆς τοιούτης.

Απάντησις: 'Η ὥρη ἔννοια τῶν σχετικῶν

κῶν διατάξεων τῆς ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων εἶναι διτ., ἡ ἐν πλῷ κατὰ Κυριακήν θωρας ἐργασία ναυτικῶν, ἀμείβεται δι' ἀπλῆς ὑπερωρίας.

Ερώτημα τέταρτον: Αἱ ἀναφέρομεναι ὡς ημέραι ἀργίας εἰς τὰς ισχυουσὰς συλλογικὰς συμβάσεις, ισχύουν γενικῶς ἐν ὥρων καὶ ἐν πλῷ;

Απάντησις: Αἱ ημέραι ἀργίας, αἱ ἀναφέρομεναι εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεις πλοίων τῶν Κυριακῶν, ισχύουν μόνον ἐν λιμένι. 'Επομένως ἐν πλῷ οὐδεμία πρόσθετος ἀμοιβὴ καταβάλλεται δι' αὐτάς.

Ερώτημα πέμπτον: α) 'Εὰν οἱ μάγειροι καὶ θαλαμηπόλοι, ήτοι τὸ προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ποντοπόρων πλοίων, δικαιούνται ημέραι πελάγους (day off) καὶ β) Ποιαὶ αἱ ὥραι ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐν ὥρων καὶ ἐν πλῷ.

Απάντησις: α) Βάσει τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων, ἡ ημέρα πελάγους (day off) κατηργήθη, ισχύουσα κατ' ἔξαιρεσι μόνον διὰ τοὺς ἀπασχολουμένους εἰς πάσης φύσεως ἐργασίας (πλήν φυλακῶν) ἄνδρας (ντεύμανδρες), εἰς τοὺς ὅποιους δὲν συμπεριλαμβάνεται τὸ προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐν τῷ συνόλῳ του.

β) Αἱ ὥραι ἐργασίας τοῦ μαγειρέως καὶ τοῦ θαλαμηπόλου ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι κατὰ τὴν Κυριακήν ἀνέρχονται συνολικῶς εἰς ἔνδεκα. 'Εκ τούτων ἐν λιμένι 4 ὥραι εἶναι κανονικαὶ καὶ 7 πρόσθετοι. Διὰ τὰς ἐπτὰ προσθέτους ὥρας καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ (ὑπερωρία).

Ἐν πλῷ, ἐφ' ὅσον τὸ προσωπικὸν τοῦτο ἐργασθῇ τὸν Κυριακήν, καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ καὶ διὰ τὰς ἔνδεκα ὥρας, διότι θεωρούνται πρόσθετοι πρόσθετοι δραστηριότητες, ἔκτος ὃν παρασχεθῇ ὑπὸ τοῦ πλοίου, ἐντὸς διμήνου ἀπὸ τοῦ πλοίου ἀπόπλου τοῦ πλοίου, μία ἡμέρα ἀδείας εἰς λιμένα, (διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Κυριακῆς ἐν πλῷ) ὅποτε θὰ καταβληθῇ πρόσθετος ἀμοιβὴ διὰ τρεῖς τακτικὰς προσθέτους ὥρας.

Ἐρώτημα ἔκτον: 'Εὰν η ημέρα ἀδείας ἐν λιμένι δέοντας νὰ χορηγήσαι τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἐπ' ἀγκύρᾳ δι' δέοντας νὰ ἀναμένεται η παραβολή αὐτοῦ.

Απάντησις: 'Η ημέρα ἀδείας ἐν λιμένι χορηγεῖται εἴτε τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἐπ' ἀγκύρᾳ πρὸς φορτοεκφόρτωσιν εἴτε παραβολήμενου.

ΑΥΤΑΠΑΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΑΦΕΛΕΙΣ...

Μίαν μικρὰν ιστορίαν, ἄγωστον εἰς τοὺς πολλούς, θὰ ἀφηγηθῶμεν. Είναι χαρακτηριστική, ὃχι μόνον τῶν διασέων, αἵτινες κρατοῦνται ἔναντι τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ἐπὶ ἀνωτέρου επιπέδου παράγοντας, τοὺς δια-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.

TEAMED WITH

•

General Agents:
GEORGE CARRAS, INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

χειριζομένους τὰ τῆς οἰκονομίας μας, ἀλλὰ καὶ υποδηλώνει τὴν παντελή ἄγνωσιν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν οὐτοὶ διακατέχονται διὰ τὴν θέσιν καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Οπως εἶναι γνωστόν, ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ μεταξὺ ἄλλων περιορισμῶν διὰ τὴν χορήγησην τραπεζιτικῶν πιστώσεων πρὸς ἀγορὰν ἡ μετασκευὴν πλοίων, ἔχει θεσπίσει καὶ τὴν χορήγησην «ἀδείας σκοπιμότητος», ἡ ὁποία εἰς ἑκάστην περίπτωσιν ἐκδίδεται ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας.

Περὶ τὸ τέλος Μαρτίου, τὸ Υπουργεῖον δι' ἔγγράφου του πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπήν, συνέστησεν, ὅπως παύση πλέον ἡ ἔκδοσις ἀδείας σκοπιμότητος, προκειμένου νὰ δανειοδοτῇ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης πρὸς ἀγορὰν πλοίων ἑλληνικοῦ. Θὰ ἔχειάζετο μόνον διὰ τὰ ἀγοραζόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σκάφη, τὰ ἔγγραφόμενα εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Ἡ ὑπόδειξις αὐτή, ἡ ὅρθη καὶ δικαία, ἡ ἀποσκοπούσα νὰ ἀπολάξῃ τὴν ἐπιχειρήσην τους ἑλληνικούς πλοίους τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, ὥπως δήποτε δεσμευτικῶν, αἴτινες δὲν τυγχάνουν ἐφαρμογῆς εἰς κανέναν ἄλλον κλάδον τῆς Οικονομίας μας, ἡτο μία καθὴ εὐκαιρία διὰ νὰ φθάσῃ ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ εἰς τὸ ἀντιθετον τῆς ὑποδείξεως του Υπουργείου.

Οὕτω εἰς ἀπάντησιν τῆς ἀνωτέρω εἰσηγήσεως, ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ἔξεδωσε τὴν σοφὴν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὁποίας «ἄταγορεύει ἐφεξῆς τὴν χορήγησιν ύπὸ τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, ἀποσκοπούν εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας, διὰ τῆς ἀποκτήσεως νέων μονάδων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν χρηματικὴν διευκόλυνσιν πλοιοκτήτων διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων εὐρισκομένων ἢδη ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν».

Καὶ δικαιολογοῦσα τὴν ἀπαγόρευσιν λέγει, ὅτι ἔλαβεν ὑπὸ ὅψιν «τὰ ἐν τῷ ἀνωτέρῳ ἔγγράφῳ τοῦ Υπουργείου διαλαμβανόμενων καὶ ἔκρινεν «ὅτι οἱ θεσπιούμενες παρ' αὐτῆς τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς) κανόνες χρηματοδοτήσεως ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, ἀποσκοπούν εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας, διὰ τῆς ἀποκτήσεως νέων μονάδων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν χρηματικὴν διευκόλυνσιν πλοιοκτήτων διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων εὐρισκομένων ἢδη ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν».

Ἐν δλίγοις, ἀποκλείεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσης τῆς ἑδῶ χρηματοδοτήσεως. Εἰς τὸν ἐφοπλίστην ποὺ δὰ προέβαινεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ἑλληνικού πλοίου, ἀπαγορεύεται ἡ πιστοδότησης, ἐνῶ ὁ τελευταῖος συνοικιακὸς παντοπόλης θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς εἰς κάποιαν Τράπεζαν τὴν πιστοδοτικήν του διευκόλυνσιν. Ἡ Ναυτιλία οὐδὲ αὐτῆς τῆς δραχυπροθέσμου δανειοδοτήσεως δικαιούται, ἐνῶ τόσα εἰσκομίζει εἰς τὸν τόπον αὐτὸν, πολλά, πράγματι, μᾶς παρέχει, τόσα πολλὰ τῆς ὄφειλομεν, κατὰ τὸν κ. Παπανδρέου, καὶ τίποτε ἐντεύθεν δὲν ἀποκομίζει.

Καὶ ὑπὸ τοιαύτην οἰκτράν μεταχείριστιν

τοῦ πλοίου, ἔχουν τινὲς τῶν ιθυνόντων τὴν ἀφέλειαν νὰ ὅμιλούν περὶ «ἐπαναπατρισμού» τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ περὶ συστάσεως ὄργανοι μοῦνοι ναυτιλιακῆς πίστεως.

Αὐτοπατώνται...

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΛΙΒΑΝΟΥ

Σύντονοι καταβάλλονται ἐνέργειαι παρὰ τὴν Κυβερνήσει τοῦ Λιβάνου ἀπὸ μέρους ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἐπιτραπῇ ἡ ἔγγραφὴ καὶ ἄλλων πλοίων ἔνων συμφέροντων εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ. Τούτο, κατὰ προσφάτους πληροφορίας, δὲν ἀποκλείεται, παρὰ τὴν ἀσκουμένη πίεσιν ἀπὸ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν, ἐνδιαφερομένων ὥπερ σταματήσουν αἱ μεταφοραὶ τῆς Κούβας, διὰ λιβανικῶν πλοίων.

Καὶ ἂν δὲ Λίβανος καλύψῃ διὰ τῆς σημαίας του καὶ ἄλλα πλοία ξένων συμφέροντων, πρέπει νὰ εἴμεθα προητοιμασμένοι διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον πλείστων ὄσων πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Ἀναζητοῦν διὰ τὴν ἐπιβίωσίν των, τὸ χαμηλότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως, πρὸ παντὸς δέ, τὸ ἀδέσμευτον εἰς τὰς μεταφοράς των. Ἡ ἀπαγόρευσις τῶν πρὸς τὴν Κούβαν ταξιδίων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ζημίαν δυσαναπλήρωτον προεκάλεσεν εἰς τὰ λίμπερτς, κυρίως. Περιωρίσθη δὲ κύκλος τῆς δράσεώς των.

ΝΑ ΕΚΔΙΚΑΣΘΗ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ

Ποὺ ἀρά γε, εἰς ποιὸν ἐρμάριον ἀρμόδιον τίνος νὰ καθεύδῃ ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Λακωνία»; Ἀπὸ διημένου καὶ πλέον ἐλησμονῆθη. Ἐπέκειτο τὸ ἡ δικασίας της «Ολαιοὶ σχετικαὶ ἀνακρίσεις ἐφέροντο περιασθεῖσαι. «Ἐκτοτε, ὅμως, οὐδεμία ἐνέργεια παραπομπῆς τῆς ὑποθέσεως εἰς τὰ τακτικὰ δικαστήρια ἐπεστημάνθη.

Οἱ λόγοι τῆς καθυστερήσεως αὐτῆς μᾶς εἶναι ἄγνωστοι. Καὶ πρέπει, νομίζουμεν, νὰ ἀνακοινωθοῦν, ὅχι εἰς ἡμᾶς, ἀλλὰ εἰς τοὺς «Ἀγγελους ἐνδιαφερομένους. Πρὸς αὐτοὺς εἰμεῖσαν ἐκτεθεῖσιν. Τόσος θόρυβος περὶ τὸ πολύνεκρον ἀγέρημα τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανοῦ ἡγέρθη!

Τὰ πάντα ὑπαγορεύουν τὴν ταχυτέραν ἐκδίκασιν τῆς ὑποθέσεως. Εἶναι ζῆτημα τιμῆς διὰ τὴν ἑλληνικὴν διοικησιν. Κατενόησαν δικαὶος τὴν ἀνάγκην αὐτῆς οἱ τοῦ Υπουργείου ἀρμόδιοι καὶ οἱ προϊστάμενοι των; Εἴμεθα πολὺ περίεργοι νὰ τὸ πληροφορηθῶνειν.

ΝΑ «ΚΟΙΜΗΘ» Ο ΝΟΜΟΣ

Εἴμεθα υποχρεωμένοι νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἑλληπούς συνθέσεως. Πρέπει νὰ ἀναφερθῶμεν — διὰ πολλοτέρην φορὰν — εἰς τοὺς λόγους, οἱ υπόοι προκαλοῦν τὴν ἀπουσίαν ναυτικῶν ἀπὸ τὰς ὄργανικας θέσεις.

Ἄνεκαθεν αἰτίαι τῆς ἑλληπούς συνθέσεως ὥστα αἱ δραπετεύσεις, αἱ ἀσθένειαι καὶ αἱ πρώωροι ἀπολύτεις εἰς τὴν ξένην. Ἡ διασπορά τῶν πλοίων ἀνὰ τὰ πέρατα τῆς γῆς δὲν ἐπέτρεπε τὴν συμπλήρωσιν τῶν κε-

νῶν οὔτε ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν, τὰς ὁποῖας ὥριζεν ὁ νόμος.

‘Αλλ’ η κυρία ἀδυναμία νὰ συμπληρωθοῦν τὰ κενά, ἐνέκειτο εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν πληρωμάτων, εἰς ἐποχὰς ἐντὸνου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Κατὰ τὰς κρίσεις, τὰ πλοῖα παροπλίζονται. Τότε καὶ ἡ προσφορὰ ναυτικῶν δὲν είναι δυσχερής. Ὁ Ομας ἀπὸ τοῦ 1959 τὰ πλοῖα κινούνται ἐντατικῶς καὶ, κατὰ συνέπειαν, οἱ ναυτικοὶ σπανινέζουν.

Ἐκ παραλλήλου, πλοῖα πολλὰ ἀγοράζονται καὶ ναυπηγούνται, ἐνῷ, ἀντιθέτως, τὸ ρεύμα πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ὅχι μόνον δὲν ἀκολουθεῖ τὸν ρυθμὸν τῶν ἀναγκῶν της Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ἀνησυχητικῶς μειωμένων παρουσιάζεται. ‘Ἄς προστεθοῦν, τέλος, καὶ τὸ κύμα τῶν ἀποδράσεων, ἡ γνωστὴ ἑλλειψις γενικῶν ἀξιωματικῶν, ἡ ἀδρόα ναυτοκούλαδιτῶν, ἡ ἑλλειψις μαγειρών, ἡ στροφή, τέλος, πρὸς τὴν μετανάστευσιν.

Καὶ ὅμως, εἰς διατάξεις περὶ ἑλλιπούς συνθέσεως, ισχύουν. ‘Ἐπιφέρουν κυρώσεις διοικητικᾶς καὶ οἰκονομικᾶς. Οἱ λιμενάρχαι καὶ καὶ οἱ πρόξενοι, ὅπως καὶ τὸ Ν.Α.Τ. τάς ἔφαρμόζουν. Καὶ θὰ τὰς ἔφαρμόζουν, διότι δὲν δυνάμεθα νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τοὺς λευκοφυλλαδιτῶν, τὰς καραβίες της Κούβας.

Πρέπει ὅμως — ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται — νὰ «κοιμηθῇ» ὁ Νόμος περὶ συνθέσεως. ‘Ἄληθὲς εἶναι, ὅτι αἱ προθεσμίαι συμπληρώσεως τῶν κενῶν ἐπεμηνύθησαν, πλὴν τὸ ἀποτέλεσμα παρέμεινε τὸ αὐτό: Κυρώσεις, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲν προσφέρονται ναυτικοί. Ποιὸν δόμας σκοπὸν είχον αἱ κυρώσεις αὐταῖς; Νὰ διπλεύσουν τὰ πλοῖα νὰ ἐπινδρωθοῦν πλήρως. ‘Ἄν, δόμας, ναυτικοὶ δὲν ἀνευρίσκονται — καὶ τοῦτο τὸ γενναίον οἱ ἀρμόδιοι — διατί ἐπιβάλλονται ποιναὶ εἰς τοὺς παρὰ τὴν θέλησιν των παραβάτας;

‘Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Μπίρης νὰ συζητήσῃ τὸ θέμα μὲ τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου. Δέν θὰ μᾶς διαφεύσουν τὰ γεγονότα. Γνωρίζουν καλῶς τὴν κατάστασιν. Καὶ ἀσφαλῶς θὰ εἰσηγηθοῦν εἰς τὸν κ. Υπουργόν, ὅτι αἱ διατάξεις περὶ ἑλλιπούς συνθέσεως πρέπει νὰ ἀπονήσουν. Καὶ μετὰ ταῦτα νὰ ἀναζητηθῇ νέα, σύμφωνος μὲ τὴν πραγματικότητα, λύσις εἰς τὸ ὄλον πρόδημα τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀφοῦ δόμας δοθῇ καὶ λύσις εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, σύμφωνος μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

‘Ἐλαφράν καμψιν — ἀνεξήγητον κατὰ τοὺς ἀρμόδιους τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος — ἐνεφάνισαν οἱ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικοὶ πόροι, κατὰ τὸ πρώτον έξαμηνον τοῦ 1964, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1963. ‘Η ἐξ 1,92% μείωσις, δὲν δικαιολογείται, δοθέντος ὅτι η Ναυτιλία μας τελεῖ ἐπλήρει δραστηριότητι. ‘Υποστηρίζεται ἡ ἀποφιλί, ὅτι ὥρισμένα

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

έμβασματα ναυτιλιακού συναδλάγματος παραμένουν εἰς χείρας τῶν δικαιούχων, χωρὶς νὰ προσκομισθοῦν πρὸς δραχμοποίησιν εἰς τὰς Τραπέζας.

Όσον σφράγι τὴν συνεχιζόμενην αὐξησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, ἀπεινα ἑκάλυψαν κατὰ τὸ πρώτον τοῦτο τριμήνον τοῦ 1964 τὰ 50,84% τοῦ συνόλου, σύτη, κατὰ μίαν ἄποφιν ἀποδίδεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι σημαντικὸν μέρος τῶν μισθῶν τῶν ναυτεργατῶν, καταβάλλεται εἰς δραχμὰς παρὰ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, τὸ ὄποια καὶ ἐκχωροῦν τὸ ἀνάλογον συνάλλαγμα εἰς τὰς ἔδω Τραπέζας.

Τὸ εἰσαχθὲν ἔξ 27.242.000 δολαρίων ναυτιλιακού συναδλαγμα, ἔναντι 27.777.000 τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1963, ἀναλύεται ως ἀκολούθως: Ναύλοι ἐμπορευμάτων 3.279.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ναυτιλομένων 6.602.000 δολλάρια, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 13.852.000, ἀνεφοδισμοὶ καὶ ἐπισκευαὶ 867.000, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικά Ταμεῖα 1.868.000, φορολογία ἐφοπλισμοῦ 467.000 καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν 469.000 δολλάρια.

Ἡ κατὰ περιοχὰς προέλευσις, ἔχει ως κάτωθι: 'Εξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 6.093.000 δολλάρια, ἔξ 'Ηνωμένου Βασιλείου 15.836.000 δολ., ἐκ χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. 744.000, ἐκ τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Νομισματικῆς Συνεργασίας 1.271.000, ἐκ χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Συγκροτήματος 1.864.000, ἐκ τῶν ὑπολοίπων χωρῶν τῆς Εὐρώπης 327.000, ἐκ χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς 603.000 καὶ ἐκ τοῦ ὑπολοίπου κόσμου 501.000 δολλάρια.

'Εξ ἄλλου, τὸ τουριστικὸν συναδλαγμα κατὰ τὸ αὐτὸν τρίμηνον ἀνήλθεν εἰς 13.407.000 δολλάρια ἔναντι 12.683.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1963 ἐμφανίσαν αὐξησιν ἔξ 724.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 5,7%, ἐνῷ τὰ μεταναστευτικά ἐμβάσματα ἀνελθόντα εἰς 22.073.000 δολλάρια, ἐνεφάνισαν κάμψιν ἐκ 4.647.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 21,05%.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ

Σχολαί, λοιπόν, νέαι συνιστῶνται. Δὲν γεννόται ἀμφιβολία, ὅτι καλύπτουν μίαν ἀνάγκην ἐπιτεκτικήν. 'Εντὸς τοῦ 1965 τρεῖς νέαι σχολαί μηχανικῶν — τῆς Χίου, τῆς Σύρου καὶ τοῦ Σκαραμαγκᾶ — θὰ εἰναι ἔτοιματι διὰ νὰ δεχθοῦν τοὺς μαθητάς των. Εἰς ιδιόκτητα, συγχρόνου κατασκευῆς, κτίρια θὰ στεγάζωνται.

Πολλὰ καὶ ὅχι τόσον εὔκολα τὰ ἀνακύπτοντα προβλήματα ὡργανώσεως τῶν σχολῶν αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ προβλήματα τῆς λειτουργίας. Καὶ ἂν τὰ προβλήματα αὐτὰ δὲν ἀνεύρουν τὴν λύσιν των, κινδυνεύουν νὰ ἴδωμεν τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευση-

ώς ἐκτροχιαζομένην, μὴ ἀποδίδουσαν τὰ ὅσα διὰ τῆς συστάσεως τῶν πολλῶν σχολῶν προσεδοκῶντα.

Ἄνησχούν καὶ πολὺ δικαίως, διὰ τὴν καλὴν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀνάπτυξιν οὗτοι οὗτοι οἱ πιστεύσαντες καὶ ίδιαιτέρως ἐργασθέντες διὰ τὴν προσαγωγὴν της. Καὶ διερωτῶνται: Εἶναι προποιασμένη ἡ ἀρμοδιός κρατική διοίκησις νὰ δεχθῇ τὸ δάρος τοῦ συνόλου τῶν σχολῶν, δέκα τὸν ἀριθμόν; Εἶναι ἔξησφαλισμέναι αἱ διπάναι τῆς συντηρήσεως τῶν ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως; Προσφέρεται τὸ καταλληλον διδακτικὸν προσωπικόν, ἐδῶ καὶ εἰς τὴν Ἐπαρχίαν, καὶ τὰ προσφορώτερα διδακτικὰ διδιλία; Διαπιστοῦται ἡ προθυμία τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ τῶν σχολῶν καὶ ποια τὰ ληφθέντα μέτρα τῆς προκλήσεως τοῦ ἐνδιαφέροντας τῶν νέων διὰ τὴν κάθθοδον των εἰς τὴν θάλασσαν, διετὰ τὴν διαπιστούμενην φυγὴν πρὸς τὴν μετανάστευσιν;

Εἰς τὸ ἐρωτήματο αὐτὰ θὰ θελήσωμεν νὰ ἀπαντήσωμεν, χωρὶς νὰ είμεθα, ἀτυχῶς, εἰς θέσιν καὶ νὰ διασκεδάσωμεν ταῖς διατυπουμέναις ἀνησυχίαις.

Καὶ πρῶτον ὁ διοικητικὸς τομεύς: 'Οχι. Δὲν ἐπαρκεῖ ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας νὰ ὀργανώσῃ καὶ νὰ διοικήσῃ τάς δέκα σχολαίς, τάς προβλεπόμενας ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους νὰ λειτουργοῦν. Τὴν ἄποφιν μας αὐτὴν δὲν ἐπάνσαμεν ὑποστηρίζοντες ἀπὸ μακροῦ. 'Υπεδείξαμεν τὴν σύστασιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Συνεπούστημεν τὴν περιποίησιν ἀπόστασιν περισσοτέρων ἀξιωματικῶν — τριῶν ἀκόμη — παρὰ τὴ Διεύθυνση αὐτή καὶ τὴν δημιουργίαν θέσεως ἐπιθεωρητοῦ τῶν σχολῶν. Τὴν τακτικὴν ἐθνομαδιάσιαν σύγκλησιν τοῦ Συμβουλίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως ἐθεωρήσαμεν σκόπιμον, ἔχυντηρηκήν τῆς ἀμεσωτέρας παρακολυθήσεως τοῦ ἔργου τῶν σχολῶν, καθὼς καὶ τάς κατὰ καιρούς ἐπισκέψεις τῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου εἰς τὰς σχολάς.

Καμμία ἀπὸ τὰς ὑπόδειξις αὐτὰς δὲν ἐλήφθη, μέχρι τούδε, ὑπὲν ὅψιν ἀπὸ τοὺς προϊσταμένους τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Τὰς ἀναγνορίζουν ως ὄρθας, πλήν...

Εἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα ἡ ἀπάντησις εἶναι εὐχερῆς: 'Ο κρατικός προϋπολογισμὸς πρέπει νὰ παράσχῃ τὰς περισσότερας πιστώσεις διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχών τοῦ Ε.Ν. Εἶναι καθῆκον τοῦ Κράτους — τὸ ἀλάχιστον ἔναντι τῆς Ναυτιλίας — νὰ δοθῆσῃ τὸ μέγα αὐτὸν ἔργον, ὅπερ ἐρόμην αὐτοῦ ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία τὸ ἀνέλασθε καὶ εἰς ζηλευτὸν σημεῖον τὸ ἔθαστε.

Τὸ πολύτιμον Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως δὲν πρέπει, κατ' οὐδένα λόγον, νὰ ἀναλωθῇ εἰς ἔργα στεγάσεως καὶ ἔσο-

πλισμοῦ τῶν σχολῶν. Εἶναι τὸ ἀποθεματικὸν διὰ κάθε κακὴν περίστασιν. Καὶ εἶναι τόσον συχναὶ αἱ κακαὶ περιστάσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν!

Καὶ ἂν τὸ Κράτος δὲν στέρηει εἰς τὴν παροχὴν τῶν πιστώσεων, ἡ ἐφοπλιστικὴ εἰσφορὰ κατ' ἀνάγκην, θὰ πρέπει νὰ αὐξηθῇ ἀπὸ ἔξ λίρας μηνιαίως κατὰ σκάφος, εἰς ὅκτω, τούλαχιστον.

Υπολογίζομεν, ὅτι αἱ ἑτήσιαι διπάναι: λειτουργίας τῶν ἐννέα σχολῶν — ἡ διπάνη τῶν ἡλεκτρονικῶν εἶναι αὐτάρκης, χάρις καὶ εἰς τὴν δωρεάν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — θὰ φθάσουν τὰ δέκα ἐκατομύρια δραχμῶν, χωρὶς καμμίαν πρόδηλην ἔργων συμπληρωματικῶν καὶ ἔξοπλησμοῦ καὶ χωρὶς τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ ἐκπαίδευτού πλοίου, ἀν κατορθώσωμεν τελικῶς νὰ τὸ ἀποκτήσωμεν.

Καὶ εἰς τὸ τρίτον ἐρώτημα ἡ ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται, ὅπωδήποτε ὅμως, αἱ διστάχειαι τῆς ἔξερεσεως τοῦ καταλλήλου διδακτικοῦ προσωπικοῦ, δὲν θὰ εἶναι ἀνυπέρβλητοι. Ζήτημα περισσοτέρας διπάνης θὰ εἶναι διά τινας τῶν καθηγητῶν εἰδικῶν μαθημάτων. 'Η ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου μᾶς παρέχει τὴν διαβεβαίωσιν ὅτι αὐτό, τούλαχιστον, τὸ πρόδηλημα, τὸ ἀντιμετωπίζει μὲν ἐλπίδας θετικάς ἐπιτυχίας.

Ἀπομένει ὅμως νὰ καλυφθῇ ἡ ἀπὸ ἐτῶν διαπιστωθεῖσα — μῆτρα καλυφθεῖσα ὅμως — Ἐλλειψις διδακτικῶν βιβλίων, προσημοσμένων εἰς τὴν διδακτικῶν ὑλην. Κάποια πρόσδοσις ἐπημειώθη τελευταίως καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτό, τὸ κατεπέγονον καθ' ἡμᾶς, δραστεῖα ὅμως καὶ ἄτονος.

Τὸ τέταρτον θέμα ἀνήσυχει καὶ τὴν στήλην αὐτὴν ὅλως ιδιαιτέρως. Φοβούμεθα τὴν ἀπροθυμίαν τῶν νέων. Διαπιστοῦται ἡδη αὐτή ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς ἐκδόσεως νέων φυλαδίων καὶ τὴν ἀθρόαν μετανάστευσιν. Αἱ προσεχεῖαι εἰσιτήριοι ἔχετασι εἰς τὰς σχολάς θὰ μᾶς παράσχουν τὸ μέτρον τῆς ἀποχής. Πρέπει, πάντως, νὰ τύχῃ τῆς ἀμέσου προσοχῆς τῶν κρατικῶν ὄρμοδιων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, τὸ ζήτημα αὐτό. Δὲν εἶναι ἀπλοῦν. 'Ιδιαιτέρα μελέτη χρειάζεται, βάσει ἀπηκριθωμένων στατιστικῶν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνακοπῆς τοῦ πρόσδιον τὴν θάλασσαν ρεύματος τῶν νέων τὰ ληπτέα μέτρα ἐπιβάλλεται νὰ ἐφαρμοσθοῦν. 'Έχομεν περίσσειαν ἐργατικού δυναμικού. Αἱ προϋποθέσεις τῆς εἰσόδου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα πρέπει ίσως νὰ γίνουν ἐλκυστικῶτεραι.

Καὶ ἄλλα λεπτομερειακά, ὅχι ὅμως καὶ ἀσήμαντα, ἐρωτήματα ἔρχονται εἰς τὴν σκέψην τοῦ ἀμεσώτερον παρακολουθούντος τὰ τῆς ναυτικῆς μᾶς ἐκπαίδευσεως. 'Η περὶ τὴν προσπάθειαν συζητησίς — κάποτε πρέπει ἔξονυχιστική νὰ γίνη — θὰ τὰ φέρῃ

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

έπι τάπητος.

Σύντομον τὸ σημείωμα αὐτό. 'Ἐν καιρῷ διεξοδίκωτερον θὰ ἐπανέλθωμεν. Πρὸς τὸ παρόν, μίαν καὶ μόνον ἐπίμονον ὑπόδειξιν ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν: Εἰς ὁ σημεῖον ἀναπτύξεως ἔφθασεν ἡ ναυτικὴ μας ἑκπαίδευσις, χρείστεται προγραμματισμένην ἐπιδίωξιν, ὅργανωσιν, ἐποτείαν, ὅμεσον καὶ ἀνελλιπῆ τῆς λειτουργίας τῶν σχολῶν, εἰδίκευσιν τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ποὺ ἀναλαμβάνουν νὰ τὰς διοικήσουν, καὶ κρατικὴν συμπαράστασιν εἰς τὰς δαπάνας.

'Ο κίνδυνος τῆς προώρου ἀναπτύξεως — ἐφ' ὅσον παραλλήλως ἡ ὄργανωσις δὲν τὴν ἀκολούθησῃ — ὑφίσταται. Θὰ εἴμεθα εὐτυχεῖς ἀν τὸν κίνδυνον αὐτὸν καὶ οἱ ἄλλοι ἔγκαιρως τὸν ἐπισημάνουν καὶ τὸν ἀποφύγωμεν.

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΚΥΜΗΣ

Δὲν εἶναι μόνον πολύτιμος, ὡς προσπάθεια, ἡ ναυτικὴ ἑκπαίδευσις. Εἶναι καὶ ὁ τομεὺς ἑκείνος, εἰς τὸν ὃποιον ἔχουν πολλὰ ἀποδῶσι τοιούτους προσπάθειας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Η μέχρι τούδε ἐπιτυχία, προκαλεῖ τὴν ἰκανοπόίησιν εἰς ὅσους συνέβαλον εἰς τὴν σύστασιν καὶ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν.

Μᾶς ἔδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπισκεφθῶμεν προσφάτως τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Κύμης. 'Ομολογούμεν, ὅτι συγκίνησιν καὶ ἀγάπην ἡσθάνθημεν διὰ τὸ φιλότιμον ἔργον ποὺ ἐπιτελεῖται εἰς τὴν γραφικὴν αὐτὴν ἀκτὴν τῆς Εύβοιάς. Κτισμένη ἐπὶ λόφῳ δεσπόζοντος τοῦ λιμένος τῆς Κύμης, εἰς ἀναπεπταμένον καὶ εἰδύλλιακόν, πράγματι, περιβάλλον, ἔξασφαλίζει ἡ σχολὴ εἰς τοὺς μαθητὰς καὶ τὰ μέσα, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀνεστιν ποὺ χρειάζονται διὰ τὴν ἀρτίσιαν αὐτῶν ἑκπαίδευσιν. Μὲ τὴν συμπλήρωσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς 'Οκτωβρίου τὸν ἀνέγειρομένου ἡδη κτιρίου μὲ τοὺς νέους κοιτάνας, τὰ μαγειρεῖα καὶ τὸ ἑστιατόριον, θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἱ μαθηταί, ὥχι μόνον τὰς ἀνέτους αιθούσας διδασκαλίας καὶ μελέτης, ποὺ τοὺς χρειάζονται, ἀλλὰ καὶ τὴν ύγιεινὴν ἐνδιαίτησιν.

'Απομονωμένοι εἰς ἥρεμον περιβάλλον, μὲ τὸ ὥριστερον τμῆμα τοῦ Αίγαιου Πελάγους εἰς τοὺς πόδας τῶν, μακράν τῆς τύρης, ἀλλὰ καὶ τῶν πειρασμῶν τῶν πόλεων, διαθέτοντες ὅλα τὰ τεχνικά, ἡλεκτρονικά καὶ ἐποπτικά μέσα ἑκπαίδευσεως, παρακολουθούμενοι ἐπὶ τοῦ πλησίον μὲ τὴν ἀπαίτουμενην αὐτορρότητα, ἀλλὰ καὶ μὲ ἐνδιάφερον, ἀγάπην καὶ στοργὴν ἀπὸ τοὺς νέους καὶ καθ' ὅλα ἀξίους, διοικητὴν τῆς σχολῆς ὑπόπλοιαρχον - λιμενικὸν κ. Α. Βλάχον καὶ ὑποδιοικητὴν ἀνθρώπων - λιμενικὸν κ. Χ. Ντούνην, οἱ ὅποιοι εἶναι συγχρόνως καὶ καθηγηταί, οἱ 57 μαθηταὶ τῆς σχολῆς (28 εἰς τὴν πρώτην τάξιν καὶ 29 εἰς τὴν δευτέραν), ἀσχολούνται μὲ τὰς σπουδάς των καὶ μόνον.

Θὰ ἀποτελέσουν οὗτοι, ἀσφαλῶς, ἀριστα στελέχη τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ θὰ δικαιώσουν τὰς ἐλπίδας τῶν καθηγητῶν των, ἀλλὰ καὶ τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ εἰλικρινῆ μας συγχαρητήρια ἀπευθύνει ἡ στή-

λη αὕτη πρὸς τὴν ἀρμόδιαν Διεύθυνσιν τοῦ Υ.Ε.Ν., πρὸς τὸ διοικητικὸν προσωπικὸν τῆς σχολῆς, πρὸς τοὺς 15 καθηγητάς, ἀλλὰ καὶ πρὸς αὐτοὺς τούτους τοὺς εὔστατες μαθητὰς τῆς.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Μετὰ τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς τῶν θαλασσητῶν πολέμων καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴν εἰς αὐτὴν φοίτησιν, τόσον διὰ τοὺς νεοεισερχομένους εἰς τὸ ἐπαγγελμα, ὅσον καὶ διὰ τοὺς ἐπιθυμούντας τὸ ἀνώτερον πτυχίον, μία ἀδικος περιπτώσις προκύπτει. 'Ἄξιούται καὶ ἀπὸ τοὺς παλαιοὺς θαλασσητῶν πλοίων ἐξαμηνος φοίτησις εἰς τὴν σχολὴν, προκειμένου σύντοιχον τὸ πτυχίον ἀρχιθαλασσητοῦ.

Πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι πάν τοιούτον μέτρον τὸ πρώτον ἐφαρμοζόμενον, ἀντιμετωπίζει δημιουργημένας καταστάσεις, αἰτίες πρέπει, κατὰ τὸ δυνατόν, καὶ νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ ὄψιν.

'Ἄξιον λ.χ. προσοχῆς τὸ αἰτημα δεκάδος θαλασσητῶν τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», οἵτινες ἐπὶ δεκαετίαν συνεχῶς εἰργάσθησαν εύδοκίμως ἐπ' αὐτοῦ. 'Η ὑπηρεσία εἰς ἓνα ὑπερωκεανοῦ, δὲν ὑπολείπεται εἰς ἑκταίδευσιν καὶ τῆς καλυτέρας σχολῆς. Τὸ γεγονός δὲ ὅτι οὗτοι, ἀνελπιώτηραν καὶ συνεχίζουν νὰ ὑπηρετῶν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ, εἶναι ὡς ἀδιάβλητος ἀπόδειξις τῆς καλῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ἀποδόσεως. Καὶ πρέπει τοῦτο νὰ εἶναι ἀρκετὸν στοιχεῖον, ὅπως δυνηθούν καὶ προσέλθοντας οἱ θαλασσητῶν αὐτοὶ εἰς ἔξτασεις, χωρὶς τὴν ὑποχρέωσιν φοίτησεως εἰς τὴν σχολὴν. Δὲν βλέπομεν τί θὰ ὀφελθοῦν οὗτοι ἔξαναγκαζόμενοι νὰ ὑποστοῦν τὴν ἐξάμηνην φοίτησιν εἰς ἡλικίαν προχωρημένην, διαρυνόμενοι μὲ μεγάλας οἰκογενειακάς ὑποχρεώσεις. Δίκαιον τὸ αἰτημά των. 'Η πλέον ἐλαστικὴ τοῦ ἐν λόγω μέτρου ἐφαρμογή, ἐπιβάλλεται. 'Ἄς γινη μία ἔξαιρεσις διὰ τοὺς εύδοκίμως σταδιοδρομήσαντας ἐπὶ δεκαετίαν. Χωρὶς καὶ νὰ ἀπολλαγοῦν τῆς δοκιμασίας τῶν ἔξετάσεων.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

'Ορθῶς έθεσε τὸ ζήτημα ἡ 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν. Εἰς τὰς προσεχεῖς εἰσαγωγικάς ἔξετάσεις τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν πρέπει νὰ καταβληθῇ κάθε δυνατή προσπάθεια διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ἀριθμοῦ μαθητῶν.

Αἱ ἀνάγκαι εἰς στελέχη εἶναι ἡδη μεγάλαι. Μετὰ δυσχερείας ἐπανδρώνται τὰ πλοῖα. 'Η συνεχῆς καθέλκυσις νέων σκαφῶν, μεγαλούτερας τῆς συνήθους χωρητικότητος καὶ αἱ πολλαὶ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν, θὰ καταστήσουν συντομώτατα τὴν σημερινὴν σοδαρὰν ἐλλειψιν ἀξιωματικῶν ἀλιτον πρόσθιμα.

Τὰ μεγαλούτερα πλοῖα, ὁ τελειοποιημένος ἔξοπλισμός των καὶ ὁ συνεχῆς κατακτῶν ἔδαφος αὐτοματισμός, ἀπαιτοῦν νέα, καλῶς κατηρτισμένα στελέχη. Αἱ τεχνολογικὴ πρόσθιμοι δὲν δύνανται νὰ ἴκανοποιηθοῦν μὲ μό-

νους τοὺς πεπειραμένους θαλασσινούς, ὅπως οἱ ναυάρχοι καὶ οἱ κυβερνήται, ποὺ ὀδρῶσι ναυτολογούνται εἰς κενάς θέσεις ὀνθυποπλοίαρχον. Οὔτε οἱ νεαροὶ ἀξιωματικοὶ εἶναι ἀκόμη ὥριμοι διὰ τὸ «πόστο» τοῦ «γραμματικοῦ» καὶ τοῦ Β' μηχανικοῦ. Προϋποτίθενται ἡ γνῶσις καὶ ἡ πείρα.

Δὲν ἀγνοοῦμεν, δεσμοί τῶν σχολῶν δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ ἐκπαίδευσιν δυσαναλόγως μεγάλου ἀριθμοῦ μαθητῶν. Παρὰ ταῦτα, πρέπει νὰ ἔχαντληθῇ κάθε προσπάθεια διὰ νὰ ὑπερικηθῶσιν αἱ ὑπάρχουσαι δυσχέρειαι. Περισσότεροι ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν πρέπει νὰ ἀναλάβουν κατὰ τὰ ὀμέσως προσεχῆ ἐπὶ τὸν πλοῖον.

Ο ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΛΗΡΩΝ

Κοινὴ εἶναι ἡ γνώμη, ὅτι ὁ πλοίοιρχος, κατὰ τὴν ἀσκησιν τῶν καθηκόντων του, ὁμοίαζει μὲ ὀκροβάτην, προσπαθοῦντα νὰ διδίσῃ, κρατῶν τὴν ισορροπίαν του, ἐπὶ ἐνὸς τεταμένου σχοινίου. Πρέπει νὰ φροντίζῃ, καὶ εἶναι ὑπερύθυνος, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ καὶ τοῦ πλοίου του, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τὴν προστασίαν τοῦ φορτίου του, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τὴν σκάφους, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τὴν πειθαρχίαν, τὴν ἀνεσιν, τὴν ὑείσιν καὶ τὴν καλὴν ἐνδιαίτησιν τοῦ πλούτος, διὰ τὴν τήρησιν τῶν ἑλληνικῶν νόμων, ἀλλὰ καὶ τῶν τοπικῶν τῶν χωρῶν ποὺ ἐπισκέπτεται, διὰ τὴν τήρησιν τῶν λογαριασμῶν τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ πληρωμάτος, τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου, τῶν ναυλών, τῶν φορτωτῶν, τῶν παραληπτῶν, τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ παντὸς ἀλλού... πλήρη τοῦ εαυτοῦ του.

'Ἐν ὅμιλῃ, ἐπὶ παραδείγματι, πρέπει νὰ μειώσῃ σημαντικῶς τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου του, ἐστο καὶ ἀν διαθέτῃ ραντάρ, ἀλλὰ χωρὶς νά... καθυστερήσῃ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν λιμένα, ίδιως ἂν πρόκειται περὶ ἐπιβατηγοῦ ἢ πλοίου γραμμῆς. 'Ἄν δὲν μειώσῃ τὴν ταχύτητα του καὶ ὑποστῇ ἀτύχημα, θὰ κινηθῇ κατ' αὐτοῦ ὁ Νόμος, ίσως δὲ νὰ κάσσῃ καὶ τὴν θέσιν του ἐπὶ ἀνικανότητι. 'Ἄν μειώσῃ πάλιν τὴν ταχύτητα του καὶ καθυστερήσῃ, ίσως τὴν πρώτην φοράν νὰ ὑποστῇ μόνον ἐπιπλήξιν, ἐν ὑποτροπῆ μηματικής, άσφαλῶς, θὰ τὸν ἀντικαταστήσουν. Και τὸ ἀνώτερον παράδειγμα, δὲν εἶναι τὸ μόνον. Δεκάδας, ίσως, τοιούτων διλημάτων συναντᾷ ἀνά πάν εἰκοσιτετράρων ὁ πλοίοιρχος. 'Ἐπι τῶν συγχρόνων μεγάλων καὶ ταχέων πλοίων, οἱ κανονισμοὶ ἀρνοῦνται εἰς αὐτοὺς καὶ τὸ δικαίωμα τῆς ἀναπτυσσεως. Τὸν θέλουν αὐτοπροσώπως κυβερνῶντα τὸ πλοίον κατὰ τὴν «διόδον ἀπὸ στενά, κύρια σημεῖα παραλλαγῶν» κλπ., καλούμενον δὲ τὸν ἀναγνώστην νὰ φαντασθῇ πότε θὰ πρέπει νὰ κατέληθῃ τῆς γεφύρας ὁ πλοίοιρχος ἔνος συγχρόνου σκάφους, ταχύτητος 15 μιλίων, ποὺ κατευθύνεται ἐκ λιμένος τοῦ Εὔξεινου πρὸς τὸν Ινδικὸν Όκεανόν; 'Ασφαλῶς, μόνον μετὰ τὴν ἔξοδόν του ἐκ τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης, εἰς τὸ Περί.

Τὰς σκέψεις αὐτὰς ὑπαγορεύει η τελευ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

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

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

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

TELEGRAMS: DIOSKUROI
TEL.: ROYAL 5611

ταία, δικαία φυσικά, τιμωρία υπό άγγελού δικαστηρίου τού πλοιάρχου τού δηζελοπλοίου «Κ αν ό πι κ», λόγω συγκρούσεώς του εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, συνεπειά όμιχλης. Δὲν είχεν ὁ πλοιάρχος ἐλαττώσει ταχύτητα, ἐλπίζων εἰς τὴν βοήθειαν τού παντά καὶ τῆς Θείας Προνοίας, διότι ἔπειτε νὰ φάσῃ καθ' ὥρισμένην ὥραν εἰς τὸν προορισμόν του.

Εἰλικρινῶς συμμεριζόμεθα τὴν δύσκολον θέσην τῆς συμπαθοῦς κύτης τάξεως τῶν ναυτικῶν. Καί, ἐφ' ὅσον ὁ Νόμος, δικαίως πάντοτε, δὲν δύναται νά... συμμερισθῇ τὴν συμπάθειάν μας ἔναντι τῶν, ἀκουσίων παραβατῶν, χρείαζεται ἀσφαλῶς ἡ κατανόησις τῆς δυσκολού θέσεως τῶν πλοιάρχων ἀπὸ μέρους τῶν ἄλλων, τῶν ἐφοπλιστῶν, κατὰ πρώτον λόγον. Ἀρκεταὶ εἶναι αἱ ἀνησυχίαι τοῦ πλοιάρχου, αἱ ἐκ τῶν πολλαπλῶν καθηκόντων του προερχόμεναι, ὥστε νὰ μὴ προστίθεται εἰς αὐτὰς καὶ ἡ ἐπικρίσις, συνεπειά τῆς μὴ συμφρόσεως του πρός υποχρεώσεις, ὑπὸ τῶν κανονισμῶν καθοριζομένας. Ἡ ἀνεκτικότης, εἰς παραδείψεις τινάς, ὥχι οὐσιώδεις, δικαιολογεῖται.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Ἀνεπαρκή τὸ ἔγκριθέντα θερινὰ δρομολόγια εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν. Ἡ συχνότης εἶναι ἰκανοποιητική, πλὴν ὠρισμένα σκάφη καλούμενα νέα ἔξυπηρτησον τὰς μεγάλης κινήσεως γραμμῶν, εἶναι μικρά, ἀκατάλληλα. Τὰ πέντε υπὸ μετασκευὴν εὔμεγέθη σκάφη, δὲν θὰ είναι ἔτοιμα πρὸ τοῦ Αὐγούστου. Ὅπερεπαρκή θὰ είναι, λόγω σγκού καὶ ταχύτητος, νά καλύψουν ὀλας τὰς ἀνάγκας τῆς Ἀκτοπλοίας. Ἀναπότελος δημοσίας, αἱ συμφρόσεις. Αἱ συναναχωρήσεις, μὲ τὰ γνωστὰ ἐπιζήμια ἀποτελέσματα, δὲν θὰ λείψουν.

Τὸ Ὅπερεπαρκή θὰ είναι, λόγω σγκού καὶ ταχύτητος, νά καλύψουν ὀλας τὰς ἀνάγκας τῆς Ἀκτοπλοίας. Ἀναπότελος δημοσίας, αἱ συμφρόσεις. Αἱ συναναχωρήσεις, μὲ τὰ γνωστὰ ἐπιζήμια ἀποτελέσματα, δὲν θὰ λείψουν.

Πάντως, τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν εἰσέρχεται ηδη εἰς νέασι ὅλως φάσιν, τὴν τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν σκαφῶν. Ἀναποτέλετως θὰ προύψῃ ἡ ἀνάγκη τῆς Ἑκκαθαρίσεως τῶν ἀκτοπλοίων. Ἐπ' αὐτῆς ἐν καιρῷ θὰ ἐπανέλθωμεν.

ΤΑ "ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤΣ,"

Λέγεται, ὅτι θὰ μᾶς ἔλθουν τέσσαρα «Χόβερκραφτς» διὰ τὴν Ἀκτοπλοίαν. Δὲν γνωρίζουμεν ποῦ θὰ χρησιμοποιηθοῦν. Πληροφορούμεν πάντως τὸ Ὅπερεπαρκεῖον Ναυτιλίας, ὅτι εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅπου κατασκεύάζονται τὰ ἐλόγω σκάφη καὶ ὅπου πειρῶνται ηδη νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν, ἡ ἔξτασασα αὐτὰ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἀπεφάνθη, ὅτι μόνον διὰ κλειστὸς ἀσφαλῆς καὶ ἀσφαλῆς.

Διερωτώμεθα: Ποιαὶ αἱ ἐδῶ κλεισταὶ διάλοσσαι διὰ τὸν πειραματισμόν;

Ο ΛΙΜΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ὑποδεικνύεται ἀπὸ τοὺς εἰδότας ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὡς ἀφετηρία τοπικῶν γραμμῶν πρὸς τὰς Σποράδας καὶ τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου. Καλύπτουν αὐταὶ μίαν θετικὴν ἀνάγκην διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Μακεδονίκης Πρωτεύουσης, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀρξαμένην προσπάθειαν τουριστικῆς ἀξιοποίησεως τῆς Λέσβου.

Οἱ κατερχόμενοι ἔκ τῆς Δυτικῆς καὶ τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης, διὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας, τουρίσται, θὰ ἡδύναντο σταθεμένοτες εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, καὶ ἀφοῦ ἐπισκεφθοῦν τὴν Μακεδονίαν, νὰ ἀπειπαθοῦν εἰς τὰς Σποράδας καὶ τὴν Λέσβον. Εἰς αὐτὴν ἀναλογίανται ἀπὸ ἑλληνο-ἀμερικανικὸν σμίλιον ἡ ἄγνεος ἔξυπηρέτησις τοῦ

τουριστικοῦ ρεύματος, ὅπερ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξάνει. Προϋποτίθεται δημοσία διὰ τὴν Λέσβου ἡ ὀδοποιία, ἡ διεύρυνσις τοῦ διαδρόμου τοῦ ἑκεὶ ἀεροδρομίου, ἀλλὰ καὶ ἡ τακτικὴ γραμμῆ ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκην. Ὁ λιμὴν τῆς ἀπὸ ἔτον ἐπαυσε νὰ ἔχῃ διὰ καλοῦ τίνος σκάφους ἐπικοινωνίαν μὲ τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου, ὥπως καὶ μὲ τὸν λιμένα τοῦ Βόλου καὶ τοῦ Πειραιῶν.

Εἰς ὑπόδειξεις προβαίνομεν, χωρίς, δεσμίως, νὰ πιστεύωμεν καὶ εἰς τὴν νιοθέτησην τῶν. Τὸ ζήτημα τῶν ἐπιχορηγούμενῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν χρήζει ἰδιαίτερος μελέτης. Ἡ ἀναδιάρθρωσίς τῶν ἐπιβάλλεται. Τὴν πεπατημένην ἡκολούθησε καὶ ἐφέτος τὸ Ὅπερεπαρκεῖον. Δὲν ἐλήφθησαν ὑπὲρ ὅψιν ὠρισμέναι ἀνάγκαι, αἴτινες ὅταν κατεστρώθη προπολεμικῶς τὸ δίκτυον τῶν ἀγύρων γραμμῶν, δὲν ὑφίσταντο. Ἀνακύπτουν τύραν μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως, καὶ λόγω τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἀπομονώσεως, εἰς ἣν περιήλθεν ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης. Δὲν ἐπικοινωνεῖ πλέον διὰ τακτικῆς γραμμῆς μὲ τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου, τὴν Κρήτην καὶ τὰ Δωδεκάνησα.

Καὶ πρέπει διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν νὰ τονισθῇ, ἀνεξαρτήτως τῆς σημασίας μιᾶς τοιστῆς γραμμῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Θεσσαλονίκης, ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς τουρισμὸς εἶναι κατὰ κύριον λόγον θαλάσσης. Τὸ πυκνόν, συνεπώς, δίκτυον γραμμῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ὥχι μόνον ἐκ Πειραιῶς, ὑπόδεικνύεται.

ΠΡΟΣ ΤΙ ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ:

Τό, παγκοσμίως ἀνεγνωρισμένον, σύστημα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ κατατάξεως ἐνὸς πλοίου διὰ τὸν Νηογνωμόνα, δὲν κρίνεται, ὡς φαίνεται, ἀπὸ ήμερος ἐπαρκές. Ὁ ἐφοπλιστής ὑπάρχειούται νό ἐλέγχη καὶ αὐτὸς τοὺς εἰδικούς ἐπιθεωρητὰς τῶν Νηογνωμόνων καί, ὑπερβάλλων αὐτοὺς νό προδαίνειν, ἀπὸ ἡμέρας ἀπόφασεις, τῶν φειρορέμένων ἀλασμάτων τοῦ σκάφους καὶ τὴν διενέργειαν πάσης ἀλλῆς ἐπισκευῆς. Ἡ τακτικὴ τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ κατατάξεως πλοίων ἔπαινον νό μᾶς ἰκανοποιεῖ.

Δὲν εἶναι ἴδιαί μας αἱ σκέψεις αὐταί. Φαίνεται νά εἶναι σκέψεις τινῶν, τούλαχιστον, ἐκ τῶν μετεχόντων εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α., ἐπὶ μερικῶν ἀπόφασεων τοῦ ὅποιου συχνά ἀναγκαζόμεθα νά ἐπανέλθωμεν. Συγκεκριμένως, αἱ σκέψεις αὐταὶ εἶναι πιθανόν νά ενείπεταιν τὴν περὶ τὸν Ἑλληνικὸν διζελεπλόδιον «Οδόσσος», νηολογίου Πειραιῶς 1563, ἀπόφασιν, βάσει τῆς ὅποιας παραπέμπονται οἱ πλοιοκτῆται του, ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τὸν Εισαγγελέα Πλημμελειδικῶν Πειραιῶς νά δικασθοῦν, «διότι παρέλειψαν νά ἀντικαταστήσουν ἐγκαίρως τὰ σιδηρὰ ἐλά-

σμάτα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ μηχανοστασίου, ἄτινα λόγω τῆς μακροχρονίου χρήσεως είχον φθαρῆ» καὶ, συνεπειά τῆς παραλείψεως αὐτῆς τῶν ἐφοπλιστῶν, «ἐπροξενήθησαν ρήγματα εἰς τὰ ὄντα ἐλάσματα, ἐξῶν ρηγμάτων εἰσιθήσθησαν ρήγματα εἰς τὰ ὄντα τοῦ μηχανοστασίου τοῦ πλοίου τοῦ Σ.Ε.Ν.Α.».

Καὶ ὁ μὲν κ. Εἰσαγγελεὺς καλῶς ἐφαρμόζει τὸν Νόμον, ἐφ' ὅσον τοῦ ἀπεστάλη ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. Τὰ δικαστικά, ἐπίσης, Μέλη τοῦ Συμβουλίου, ἀνώτεροι καὶ ἀνώτατοι δικαστικοί, καθ' ὅλα σεβαστοὶ καὶ ἀξιότιμοι, πείθονται εἰς ὅσα σὰ τα τεχνικὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου ὑποεικύνουν καὶ ἀπόμενα τελούν καὶ αὐτά ἐν δικαίῳ.

Κάποιος, δημοσίη, ἡ κάτι θὰ πρέπει νὰ χωλαίνη ἐν προκειμένῳ, αὐτὸ δὲ καὶ εἰλικρινῶς ἐπιθυμούμενον νά ἐντοπίσωμεν, δοτίο ὁ ἐνδελεχῆς καὶ πλήρης τεχνικῶν ἐλέγχος ἐκάστου ἀτυχήματος, εἰς τὴν ἑξακρίβωσιν τῶν αἰτίων ἀποδέπτων, ἀποτελεῖ ζωτικὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀνάγκην. «Οσον, δημοσίη, ὁ πλήρης τεχνικῶν ἐλέγχος δύναται νὰ ωφελήσῃ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, ἀλλο τόσον κακὸν εἶναι πιθανὸν νὰ προέλθῃ ἀπό το, τυχὸν μὴ τεχνικῶς θεμελιούμενας, ἀποφάσεις. Μή ληγμονῶμεν ὅτι ἔξωθεν ἔξαρτάται, ἀσφαλιστικός καὶ ἀπὸ ἀπόφασεως ναυλώσεως κατ. τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Καὶ ἐνώ κατ' οὐδὲν ὁ ἑνός ἀσφαλιστικῆς δεσμεύεται ἀπὸ μίαν, μὴ ἵσως τεχνικῶς ισχυράν, ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπόφασιν, μία τοιαύτη ἀπόφασις ἐναντίον του ἀποτελεῖ ἀπόλυτως δεσμευτικὸν παράγοντα.

Ισως ὁ προκαταρκτικός, πρὸ τῆς παραπομπῆς της δικογραφίας εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α., ἐλέγχος, νά ἐπρεπε ἄλλως νά ὄργανωθῇ. «Η προσανάκρισις, ἡ τεχνικὴ τοῦ πλοίου ἐπιθεωρήσις καὶ ἡ σύνταξις τοῦ προσανακριτικοῦ «πορίσματος», τόσον ἐπηρεάζοντος τὴν ὅλην πορείαν ἐκάστης ὑποθέσεως, ιδιαιτέρων ἀπατούν προσοχήν.

Δὲν εἰμεδα, δεβαίως, ἡμεῖς οἱ ἀμρόδιοι δι' ὑποδειξεις. Μερικαὶ σκέψεις ὑποβάλλομεν, εἰς τὴν κρίσιν ἐκείνων πού δύνανται νά ἔχουν γνώμην.

ΝΑ ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Αἱ ἀνωτέρω παραπτηρήσεις ὀδηγούν εἰς τὴν σκέψην ὅτι, ίσως, οἱ ἐφοπλισταί μας θὰ ἐπρέπεν ἀμερώτερον νά παρικολουθοῦν καὶ θεμέτωπον, ἐπ' ἓπερτης ὄψεως, φαίνονται ὡς κείμενα πέραν τοῦ κύκλου τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν ἀπασχολήσεων, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα ἀμεσον ἔχουν σημένην τὴν σχέσιν μὲ τὰ συμφέροντα αὐτῶν. Εἰναι, ἀσφαλῶς, πολλὰ τὰ θέματα αὐτά. Προχείρως λαμβάνομεν μερικά, ὑποδεικνύοντες καὶ τινας λύσεις, χωρίς, νὰ ἀποκλείεται ἡ ὑπαρξίας καὶ καλυτέρων:

α) Ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἀμέσως ἐνδιαφέρει τὸν ἐφοπλιστόν. «Ἡ ἑξανυχιστική, ἀλλὰ καὶ ταχεῖσα, ἔρευνα τοῦ ἀτυχήματος, εἶναι ἀπαραίτητος δι' αὐτὸ τὸ κύρος, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν πρέπει νὰ νομίζεται, ὅτι μόνος σκοπὸς τῆς ἐρεύνης αὐτῆς είναι ὁ κολασμὸς τῶν ὑπεύθυνων. «Ἡ ἀνάκρισις ἀποδιέπει, κυρίως, εἰς τὸν καθοριστικὸν τῶν εἰσιθέσεων τὸ αὐτύχημα. Τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης, ὑποδεικνύονται τὰ τυχὸν ἐπιβαλλόμενα μέτρα, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ ἀτυχήματος, τόσον εἰς τὸν τεχνικὸν, ὃσον καὶ εἰς τὸν νομοθετικὸν τομέα. Καθορίζονται ἀκόμη τὰ σημεῖα, εἰς τὰ ὄποια ὑστερεῖ ἡ Ναυτιλία μας, τεχνικῶς, ἀπὸ ἀπόφεως πλωτοῦ ἢ ἀνθρώπινου υλικοῦ, ἀπὸ ἀπόφεως δργονώσεως, νομοθεσίας, διοικήσεως κατ. καί, τέλος, παρέχονται εἰς τοὺς ασφαλιστάς στοιχεῖα διὰ τὴν πλέον ἀντικειμενικὴν ἐκτίμησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου.

Αὐτός, λοιπόν, εἶναι ὁ κύριος σκοπὸς τῆς ἐρεύνης τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος. Καὶ,



σταν σαφώς καθορισθούν τά αίτια αύτου, φυσικήν άποτελεί συνέπειαν ό κολασμός των διέτο τό άτυχημα πετυχύνων. Φρονεματίζονται ούτω οι πτίσαστες καὶ άποδίδεται δικαιούντων. Καὶ ἐπειδὴ αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἔχει ἡ ἔρευνα τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, σαφῆς προσδόλει ἡ ὑποχρέωσις, ἀλλὰ καὶ τὸ συμφέρον, τῶν ἐφοπλιστῶν νόμετέχουν, δι' εἰδίκου ἐκπροσώπων των, εἰς τὴν ἔρευναν αὐτῆν. Εἰς, ἢ καὶ περισσότεροι, λόγῳ τοῦ ὄγκου τῆς ἔργασίας, εἰδίκοι θὰ ἐπρεπε μονίμως νὰ ἀπασχολοῦνται μὲ αὐτὴν τὴν ἔργασίαν. Καὶ τὸ Σ.Ε.Ν.Α., θὰ ἔχηται τὴν πολιτικούς καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας γενικώτερον, πολυτίμους θὰ παράσχουν ὑπηρεσίας.

6) Η συμμετοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ πειθαρικὰ συμβούλια, κρίνεται ἐπίσης ἀπαραίτητος. Πολλάκις ἀξιωματικοί, ἀλλὰ καὶ πληρώματα, παραπέμπονται δι' ἀσημάντους αἰτίας εἰς αὐτά, ἀναγκάζομενοι νὰ ἔγκαταλείπουν τὰ πλοῖα των, μὲ εὐνόητα τὸ ἀποτελέσματα. Θὰ ἡδύνατο, δεβαίως, νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ συμμετοχὴ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α., θὰ προελάμβανε τὴν σκέψην ἀποχρώντων λόγου παραπομπῆς ναυτικῶν, τούτῳ ὅμως δὲν εἶναι ἀπόλυτον, διὸ τοὺς κάτωθι λόγους:

1. Πλὴν τῶν παραπέμπομένων λόγω εὐθύνης των εἰς ναυτικὰ ἀτυχήματα, υφίστανται τῶν συμβούλιών τὴν βάσανον καὶ ναυτικοὶ κατηγορούμενοι διὰ λιποτάξιας, συμμετοχήν των εἰς λαθρεμπορίαν, διὰ κλοπὴν καὶ ἄλλας παραβάσεις, ἡ ἐπὶ τῶν ὄποιων ποινὴ θὰ ἥτο, ἵσως, διάφορος ἢ ἡκούετο καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ πλευρά.

2. Παραπέμπονται, ἐνίοτε, πληρώματα, κατόπιν μηνύσεως τῶν πλοιάρχων διὰ πειθαρικάς των παραβάσεις, δικαίως, κατὰ κανόνα. Ἐνίοτε οἱ παραπέμπομένοι ἐπικαλοῦνται τὴν κατ' αὐτὸν προκαταλήψιν τοῦ πλοιάρχου, ἔξυπηρτεύοντος τὰς «ἀρπακτικάς» διατάξεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Χωρὶς παντελῶν νὰ ἀποκλείεται ἡ ἀκρίβεια τοῦ ἀντέρειο χιχυρισμοῦ, εἶναι προφανές, ὅτι ὁ παραπέμπομένος εὐκόλως δύναται νὰ ἀνεύρῃ πολλοὺς μεταξὺ τῶν συναδέλφων του μάρτυρας, εἴτε διὰ νὰ θεμελιώσῃ τὸν περὶ «προκαταλήψεως» ισχυρισμὸν του, εἴτε καὶ διὸ νὰ ἀντιμηνύσῃ τὸν πλοιάρχον δι' εἰς δάρος του μεροληπτικήν μεταχείρισιν. Πολλάκις παραπέμφησαν πλοιάρχοι, μηνυθέντες ἀπὸ κατωτέρους των, ὅχι διὰ πραγματικὸν ἔναντι αὐτῶν πτασία, ἀλλ' ἀπλῶς διότι ὁ μηνύτης, ὑπαίτιος ὁ ἴδιος σοβαροῦ πειθαρικοῦ παραπτώματος, προδίνει εἰς τὴν μηνύσιν του... προληπτικῶς καὶ διὰ λόγους ἀμύνης, διότι φοβεῖται τὸν κολασμὸν διὰ τὸ ἴδιον αὐτοῦ παράπτωμα.

Περιπτελεγμένα, ὡμολογούμενάς, ὅλα αὐτά. Ἀλλὰ καὶ ἀμέσως θίγοντα τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου. «Η κρίσις καὶ ἡ ἐπ' αὐτῶν ἀπόφασις, θὰ ἥτο εὐκόλωτέρα καὶ δικαιοτέρα ἀν καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ γνώμη ἡκούετο, ὅπως τώρα ἀκούεται ἡ τοῦ ναυτερ-

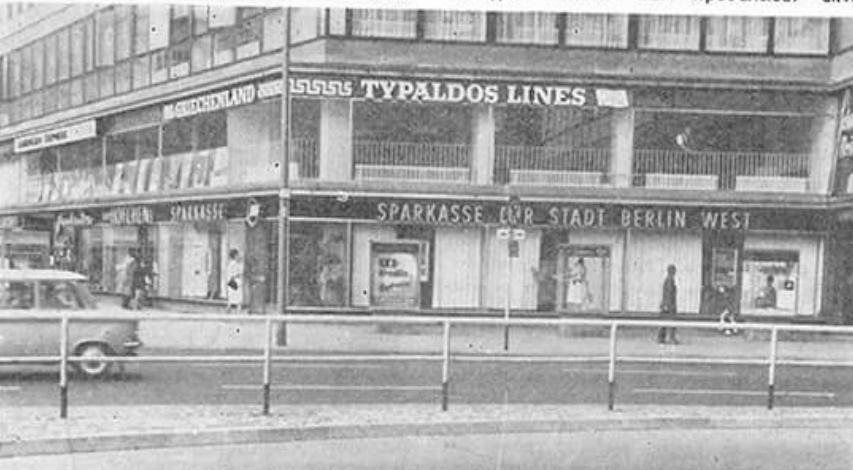
γάτου.

γ) Ἀπομένει, ἐπίσης, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις. Μετέχουν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ γενναίως συμμετέχοντες εἰς τὰ ἔξοδα τῆς «δωρεάν παιδείας», εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Σχολῶν, ὅμοι μὲ τοὺς ἀντιστοίχους ἐργατικοὺς ἐκπροσώπους. Λένε μετέχουν, ὅμως, εἰς τὰς ἔξεταστικὰς ἐπιτροπὰς διὰ διπλώματα ἀξιωματικῶν καὶ οὕτω, ὃ κάτοχος τοῦ πλοίου τὸ ὄποιον θὰ κληθῇ νὰ κυβερνήσῃ ἡ νόμη συντηρήσῃ ὃ ἔξεταστό μενος, δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ κρίνῃ ἀν οὗτος εἴναι κατάλληλος πρὸς τούτο, ἐνῷ διδέται ἡ δυνατότητα αὐτῆς, μὲ δικαίωμα βαθμολογίας, ἐπηρέαζον κατὰ τὸ 1/3 τὴν τελικὴν κρίσιν, εἰς τὸν.. συναδέλφον τοῦ ἔξεταζομένου.

Ἐπαναλαμβάνεται, ὅτι ἐκ τοῦ προχείρου ὑποδεικνύοντων μερικάς περιπτώσεις διὰ τὰς ὁποίας οἱ ἐφοπλισταί θὰ ἐπρεπε, ἵσως, νὰ ἔνδιαφερθούν. Νομίζομεν ὅτι αὐτὸν τὸ συμφέρον των τὸ ὑπαγορεύει.

Η ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΤΥΠΑΛΔΟΥ

Ἄπεικονίζει τὴν ηγεμόνην ἀπό τινων ἑταῖρων δραστηριότητα τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας — εἰς τὸ τουριστικὸν ίδια κλάδον καὶ τὰς γραμμὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ — ὁ δημοσιευθεῖς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ισολογισμὸς διὰ τὸ 1963 τῆς «Ἀτμοπλοΐας Αιγαίου Αδελφῶν Σ. Τυπάλδου».



Εἰς κεντρικήν λεωφόρον τοῦ Δυτικοῦ Βερολίνου (KURFÜRSTENDAMM 11) ἐγκατεστά θήσαν τὰ γραφεῖα Τυπάλδου.

Είναι ἡ μεγαλυτέρα εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ εὐρύτητα δράσεως ἐπιχειρήσις ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ εἶναι ἡ πρώτη, ἡτις διεῖδε καὶ θετικῶς προήγαγε τὴν τουριστικὴν κίνησιν πρὸς τὴν «Ελλάδα. Φυσικὸν ἥτο αὐτὴ καὶ νὰ ἀποκομίσῃ τὰ περισσότερα κέρδη.

Ολίγοι σχετικοί ἀριθμοὶ ἐπάρκειαν χαρακτηρίζουν τὴν ἀνοδικὴν αὐτὴν πορείαν τῆς «Ἐταιρίας Τυπάλδου»: Τὸ 1961 σκάφη ὀκτώ, ἔγγεγραμένης ἀξίας εἰς τὸ σκέλος τοῦ ἐνεργητικοῦ δρχ. 62.235.920. Τὸ 1962 σκάφη δώδεκα — ποιοτικῶς ἀνώτερα — ἀξίας 149.566.754. Τὸ 1963 σκάφη ἑνδεκα — ἐπωλήθη τὸ «Ιόνιον» — ἀξίας 174.112.546, ἐνῷ ἐτέλουν ὑπὸ μετασκεψὴν τὰ τουριστικά «Ρόδος» καὶ «Μύκονος» καὶ τὸ ταχὺ πλοίον γραμμῆς «Σοφοκλῆς Βενιζέλου». Πρόσθετος ἀξιαὶ μέχρι τῆς 31.12.63 δρχ. 24.864.687. Πέραν αὐτῶν είχον ἀγορασθῆ τὸ 1963 τὰ «Μεντιτερράνεαν ΙΙ» — εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρώτου ὀμώνυμου παροπλισθέντος — καὶ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ατλαντικό» (τέως «Κολομβία»). «Αριθμὸς σκαφῶν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963, δέκα ἔξ.

Ἐξ ὅλου, τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων είχον: 1961: δρχ. 167.348.403. 1962: δρχ. 225.216.758. 1963: δρχ. 287.594.776.

Καὶ διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ οἰκονομικὴ τῆς ἐπιχειρήσεως ἐύρωστία: Αἱ μακροπρόθεσμοὶ υποχρεώσεις τῆς «Ἐταιρίας ἀνέρχονται, κατὰ τὸν ισολογισμόν, εἰς 45.538.230 δρχ. 732.802. Αἱ προκαταβολαὶ ἔναντι ναύλων ἐπομένης χρήσεως δρχ. 10.279.757 καὶ οἱ

τρεχούμενοι πιστωτικοὶ λογαριασμοὶ δρχ. 33.927.629. Καλύπτονται αἱ ἀνωτέρω ύποχρεώσεις μὲ τὸ σύνολον τοῦ ἐνεργητικοῦ ἐκ δρχ. 228.410.519 δρχ., ὑπολογιζόμενου πολὺ κατὸ τῆς τρεχουσῆς ἀξίας των συγκροτούντων αὐτὸν στοιχείων.

Ο ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν καὶ ὁ σύγκος αὐτῶν — τρία ὑπερωκεανίων πλόων — διηκολούνται τὴν «Ατμοπλοΐαν Τυπάλδου εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ἔργων τῆς, τὴν πρωτοφανῆ δι' ἐλληνικῆν ναυτιλιακῆν ἐπιχειρήσιν. Χάρις εἰς τὰ δύο σκάφη, τὰ ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν Γκρεῖς Λαῖν τῆς «Αμερικῆς καὶ ἔδω μετασκευασθέντα, — τὰ «Αθήναι» καὶ «Ακρόπολις» — ἀλλὰ καὶ χάρις εἰς τὸ δίκτυον τῶν πρακτορείων τῆς «Ἐταιρίας εἰς τὸ ἔξωτερικόν — Νέα Υόρκη, Λονδίνον, Ρώμη, Βενετία, Βιέννη, Φραγκφούρτη, Διτ. Βερολίνον — ἀνελήφθησαν κρουαζίέραι διεθνούς πλέον ἐκτάσεως πρὸς τὸν Βόρειον Πόλον, τὴν Ινδίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Αφρικήν. Καὶ συνεκέντρωσαν αἱ κρουαζίέραι αὐταὶ κίνησιν ταξιδιωτῶν πάσης ἔθνικότητος, μὲ ἐπιτυχίαν ἔξαιρετην.

Ἐφθασε πλέον ἡ «Ατμοπλοΐα Τυπάλδου εἰς τὸν κορεσμὸν ἀπὸ ὅποιες τονάζ. Κατέχει σκάφη τουριστικὰ ὑποδειγματικά. Τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ πληρεστέρα ὄργανωσις τῆς πολυσχιδοῦς, πράγματι, ἐπιχειρήσεως — ποτὲ ὅλοτε ἐλληνική ἐταιρία ἐπιβατηγῶν πλοίων δὲν προσέλαβεν ἐκτα-

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

ΑΡΣΕΝΙΚΟΝ «Η ΘΗΛΥΚΟΝ»:

Τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους τὸ πλοῖον θεωρεῖται θηλυκοῦ γένους ἀπὸ τοὺς «Αγγλοσάξονας, ήθέλησε νὰ ἔσακριβώσῃ τὸ «Άμερικανὸν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν. Εἰς εὑρέων προέβη ἔρευναν μεταξὺ τοῦ δημοσιογραφικοῦ καὶ τοῦ λογοτεχνικοῦ κόσμου τῆς ἐκεῖθεν τοῦ «Άτλαντικοῦ Συμπολιτείας. Τὰ ἀποτελέσματα ἀπέληξαν εἰς εὔτραπλον ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος, ἵσως διότι οἱ ἐρωτηθέντες δὲν ήδυνθήσαν νὰ δώσουν ἀπάντησίν τινα ἔρμηνευσαν τὴν ἀπορίαν. Παρὰ τὴν ἀμηχανίαν, ὅμως, τῶν ἔρευντῶν, αἱ ἀπαντήσεις ἔθεωρήθησαν ἀρκετά ἐνδιαφέρουσαι διὰ νὰ δημοσιευθῶν. «Η φιλοπαίγμων διάθεσίς των ὑπεδείκνυε, ἂν μή τι ἄλλο, τὴν ἔμφυτον πρὸς τὸ

πλοίον αγάπην τού κοινού. Δι' ήμας τούς "Ελληνας, φυσικά, αι έν λόγω απαντήσεις δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔχουν τὴν χάριν ποὺ ἀποκτοῦν εἰς τὴν ἀγγλικήν των θιατύπωσιν, καὶ ή ὅποια κυριας ὄφειλεται εἰς τὴν τελείως διάφορον σημασίαν ποὺ ἔχουν ὡρισμέναι λέξεις, εἰς τὴν συνήθη ὁμιλίαν ἀφ' ἐνὸς καὶ εἰς τὴν ναυτικήν ὄρολογίαν ἀφ' ἑτέρου, δὲν πάουν δῆμως νὰ είναι ἐξ ἵσου ἐνδιαφέρουσαν καὶ διασκεδαστική. Δι' αὐτὸν καὶ δημοσιεύομεν μερικάς ἐκ τῶν ἀπαντήσεων αὐτῶν εἰς ἐλευθέραν μετάφρασιν, σύμφωνον πρὸς τὴν ἔννοιαν ἑκάστης λέξεως κατὰ τὸν ἀπαντῶντας, ἐν παρενθέσει δὲ παρέχομεν τὴν χρησιμοποιηθεῖσαν λέξιν εἰς τὴν ἀγγλικήν, ὥστε ὁ ἀναγνώστης εὐκόλως νὰ ἀντιλαμβάνεται τὴν μὲ τὴν ναυτικήν ὄρολογίαν σχέσιν τῆς:

Εἰς, λοιπόν, τῶν ἑρωτήθεντων ἀπῆντησεν, ὅτι κατὰ τὴν γνώμην τοῦ, τὸ πλοίον εἶναι γένους θηλυκού, διότι ἔχει ὅσφυν (midship section), καπελλάκι (bonnet), δοντέλλες (laces, ὡς ἄλλως ἀποκαλοῦνται τὰ rigging fastenings), στηθοδέσμους (stays), κτενίσματα (combing, ἀλλ' ἐν προκειμένῳ ὁ ἀπαντῶν ἔχει λάθος, διότι πρόκειται περὶ coamings), κοσμήματα (jewels, ὡς ἀποκαλοῦνται οἱ μικροσκοπικοὶ τρόχιλοι τὸν σηματοσχοίνων) καὶ ἔνωτις (earrings, ὡς λέγονται τὰ σειράδια ἡ τσαμαντάλια).

"Άλλος παραπτεῖ ὅτι, πέριξ ἐνὸς πλοίου, ὡς καὶ πέριξ μᾶς ὥραίς γυναικός, σημειούσται μεγάλη ἀναταραχή (bustle) καὶ ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου ὑπάρχει κάποιος ποὺ φροντίζει δι' αὐτὸν ὡς σύζυγος (ship's husband).

Εἰς πλοίαρχος λέγει ὅτι, τὸ θέαμα ἐνὸς ὠραίου ἰστιοφόρου, μὲ πλήρη τὴν ἰστιοφορίαν τοῦ, ἐνθυμίζει ὠραίον ἐνδεδυμένην γυναίκα καὶ φυσικὸν ἦτο, εἰς αὐτὸν τὸ γένος νὰ ὁμιλοῦν πρὸς τὸ πλοίον τῶν οἱ ἐπανδρώντες αὐτὸν, ἐκφράζοντες οὕτω τὴν πρὸς αὐτὸν στοργὴν τῶν. "Άλλος παραπτεῖ ὅτι, ἐπειδὴ τὴν ἐποχὴν τῶν ἰστιοφόρων οἱ ναυτικοὶ ἀπουσίᾳσκον τῶν ἔστιῶν τῶν ἐνίστε ἐπὶ ἔτη, ἔβλεπον τὸ πλοίον τῶν ὡς τὸν οἴκον των, τὴν ἐκφρασιν τῆς οἰκογενειακῆς θέρμης καὶ ἀγάπης, τὴν ὅποιαν εἰς τὴν πατρίδα τῶν τούς παρεῖχε μόνον ἡ μήτηρ ἡ σύζυγος.

Εἰς ἀπὸ τὸ Τέξας, φυσικά, γράφει ὅτι είναι τὸ πλοίον θηλυκού, πρῶτον διότι πάντοτε φροντίζει δι' αὐτὸν μίας ὀλόκληρης ὄμάς (gang) ἀνδρῶν, δευτέρων διότι χρειάζεται καὶ αὐτὸν μεγάλην ποσότητα χρημάτων διὰ νὰ διατηρήσῃ τὴν καλλονήν του καὶ τρίτον, διότι είναι ιδιότροπον, ἀχαρακτήριστον καὶ δύσκολον νὰ συνεννοθῇ τις μαζί του. Κάποιος λέγει, ὅτι ἐν πλοίον δὲν δύναται παρὰ νὰ είναι θηλυκόν, ἀφοῦ μόλις φθάσῃ εἰς λιμένα τρέχει εἰς... τὰ ἀγόρια (she goes to the boys, λόγω τῆς κοινῆς προφοράς μὲ τὴν λέξιν boys).

"Άλλος καταφέυει εἰς τὸν Σαΐζηπρ (τρίτη σκηνὴ τῆς τρίτης πράξεως τοῦ «Χειμωνιάτικου Παραμυθίου»), ὅπου σαφῶς τὸ πλοίον ἀναφέρεται ὡς θηλυκὸν εἰς τὸν στίχον «now the ship loring the moon with her mainmast», καὶ εἰς τὴν Βίδλον ὅπου, εἰς τὸ 21ον κεφάλαιον τῶν Πράξεων τῶν Ἀποστόλων, εἰς τὴν περιγραφὴν τοῦ ταξιδίου τοῦ Παύλου, ἡ τρίτη παράγραφος ἀναφέρει ὅτι «the ship was to unlade her burden».

Αναφέρονται δῆμως καὶ περιπτώσεις, καθ' ἃς τὸ πλοίον δὲν είναι θηλυκόν. "Εἶπι παραδείγματι, τὰ ἀκρόπρωρα τῶν πλοίων τῶν Φοινίκων καὶ τῶν Αιγαπτίων ἔφερον παραστάσεις μόνον ἀρσενικῶν ζῶνων. Εἰς τὴν γαλλικήν, Ἰταλικήν, ισπανικήν καὶ πορτογαλικήν, τὸ πλοίον ἔχει γένος ἀρσενικόν, εἰς δὲ τὰς τευτονικάς γλώσσας είναι οὐδέτερον. Κατὰ τὸν 17ον καὶ 18ον αἰώνα, τὰ πλοῖα ἐκαλοῦντο «ἄνδρες» (men - of - war, merchantmen, Indianamen), μία δὲ περιγραφὴ τῆς μάχης τῆς Ἀζινικού, τοῦ 1426 ἀναφέρει, ὅτι ἔκαστον πλοίον ἀνείλκε his anchor, ἐνῷ μία συνθήκη, γραφεῖσα τὸ 1576, γράφει ὅτι «εἰς ἐν πλοίον τὸ πριδάλιον πρέπει νὰ ἔχῃ τοιούτον μέγεθος, ὥστε νὰ ἀρκῇ

διὰ νὰ τηρῇ his course». Κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ Σαΐζηπρ, εἰς πλοίαρχος ἀναφέρει εἰς τὸ ἡμερολόγιον του τὰ τῆς συναντήσεως του μὲ ἐν ὀλλανδικὸν πλοίον καὶ προσθέτει «I have a flag».

Καὶ προσθέτει τὸ Ἀμερικανικὸν Ἰνστιτούτον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἡ μελέτη του ἀπέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ θέμα τῆς ἐρμηνείας τοῦ γένους τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀγγλικήν, παραμένει ἄλιτον.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,"

Μὲ γοργὸν ρυθμὸν συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι ἐπεκτάσεως τῶν ἑγκαταστάσεων καὶ συμπληρώσεως τοῦ ἑξοτισμοῦ τῆς βάσεως Σκαραμαγκά. Ἔπειταν ηδη νὰ συγκεντρώσουν τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», τὸ 6 - 7% τοῦ συνόλου τῆς εὐρωπαϊκῆς ἐπισκευαστικῆς κινήσεως, μὲ προσπτικὴν ἔτι περαιτέρω αὔξησεως. Ἐπίζηλος ἡ κατάκτησις, ἀπαίτου-

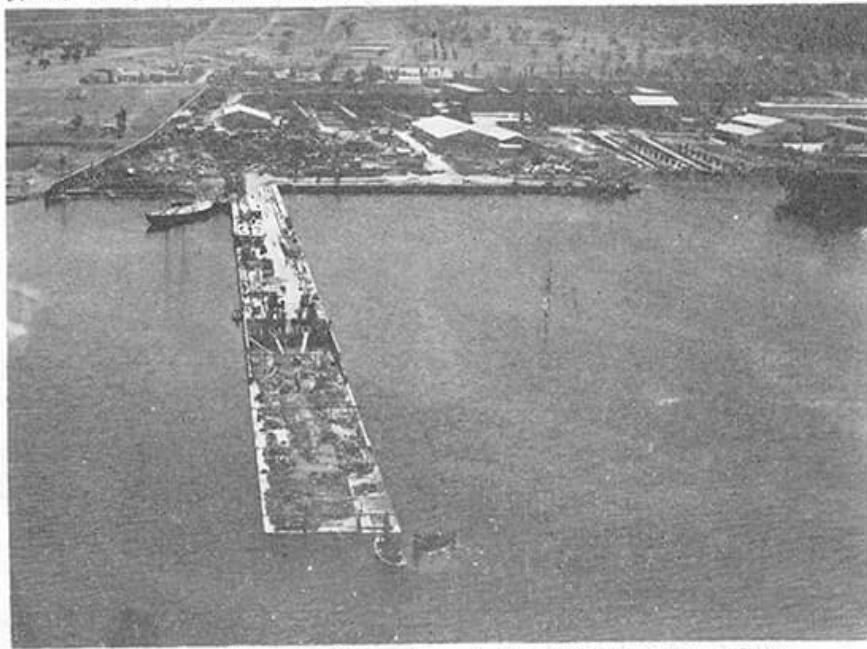
ὅτι θὰ τεθῇ εἰς λειτουργίαν τὴν 15ην Ιουλίου, θὰ δύνανται νὰ δεξαμενίζωνται σκάφη μέχρι 47 χιλιάδων τόννων.

Τὸ πρόγραμμα τῶν νέων ἔργων, περιλαμβάνει τὴν προσθήκην ἐνὸς νέου τμήματος εἰς τὴν πλωτὴν δεξαμενήν τῶν 50 χιλιάδων τόννων, ὥστε νὰ είναι αὐτὴ ίκανὴ νὰ δέχεται σκάφη μέχρι 70 χιλιάδων τόννων.

Καὶ τὸ ποσόν, ὅπερ θὰ ἔχῃ ἐπενδυθῆ εἰς τὸ συγκρότημα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», θὰ ἀνέλθῃ εἰς 24 ἑκατομμύρια δολλάρια, ἐνῷ διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν προγραμματισθέντων συμπληρωματικῶν ἔργων προβλέπεται, ὅτι θὰ διατανθοῦν ἔτερα 8,5 ἑκατομμύρια δολλαρίων, σύτως ὡστε τὸ συνολικὸν ύψος τῶν ἐπενδύσεων νὰ φθάσῃ τὰ 32,5 ἑκατομμύρια δολλάρια.

* * *

Τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», μετὰ τὴν συμ-



"Ἀποψίς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», μὲ τὴν κατασκευασθεῖσαν προβλῆτα.

σα, δῆμως, ἐπαύξησιν καὶ τῆς παραγωγικῆς ἱκανότητος τοῦ συγκροτήματος.

Πέραν, θεοίσις, τῆς καλῆς ποιοτικῆς ἀποδόσεως καὶ τοῦ χαμηλοῦ κόστους τῶν ἑργασιῶν, ἡ ἀκτινοθολία τοῦ ὀνόματος τοῦ συγκροτήματος Νιάρχου, συνετέλεσεν εἰς τὴν ὀλματώδη αὔξησην τῆς δραστηριότητος τῆς βάσεως Σκαραμαγκά. Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός τῆς σημαντικῆς αὔξησεως τοῦ ποσοστοῦ τῶν ξένης πλοιοκτησίας ἐπισκευαζομένων πλοίων. Ἀπαραίτητος, κατὰ συνέπειαν, καὶ ἡ αὔξησις τῶν μέσων δεξαμενούμου καὶ ἐπισκευών τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἵνα δυνηθοῦν νὰ ἔχουν πρότερη στάθμην τὴν 15ην Ιουλίου τῶν 50 χιλιάδων τόννων εἰς 45 χιλιάδας. "Ηδη ἔχει λέσθηση μὲ ἐπιτυχίαν ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γουόρλαν Γκρατίτιουντ», ἐνῷ εὑρίσκονται ἐν ἔξεδρίξει αἱ ἐργασίαι ἐπὶ ἑταῖρων τριῶν δεξαμενοπλοίων τῆς αὐτῆς χωρητικότητος.

Αἱ μετατροπαὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, πέραν τῆς προσθήκης νέου τμήματος, περιλαμβάνοντος δύο δεξαμενών μήκους 23 καὶ 26 μέτρων, συνίστανται καὶ εἰς τὴν ἀνύψωσιν τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ τῆς γεφύρας τοῦ σκάφους.

'Εκτὸς τῶν ἀνώτερων κατασκευαστικῶν ἑργασιῶν, κατὰ τὸ πρῶτον πεντάμηνον τοῦ 1964 ἐπεκευάσθησαν συνολικῶς 74 σκάφη. 'Εξ αὐτῶν 28 ήσαν λιβεριανά, 19 ἐλληνικά, 8 νορβηγικά, 7 ἀγγλικά, 3 ὀλλανδικά, 3 παναμαϊκά, 2 γερμανικά καὶ ἀνά 6 σουηδικόν, δουλγαρικόν, ισραηλινὸν καὶ ὑπὸ σημαίαν Λιβανών.

Τὴν σημερινὴν εἰκόνα τῆς ἀνθηρότητος τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», δίδει ὁ ισολογισμὸς τοῦ 1963, ἐκ τῶν στοιχείων τοῦ ὅποιον προκύπτει, ὅτι τὰ κέρδη των ἐδιπλασιάσθησαν, ἔνονται τῶν κερδῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους 1962.

Οὕτω, ἔνονται τῶν 1.528.001,31 δολλαρίων τοῦ 1962, τὰ κέρδη τῶν ναυπηγείων ἀνήθησαν κατὰ τὸ 1963 εἰς 3.009.904,16 δολλαρία.

Καὶ ἡ συμβολὴ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῶν συναλλαγματικῶν πόρων τῆς χώρας, κυμαίνεται εἰς τὰ 7 - 8 ἑκατομμύρια δολλάρια ἐτησίως, μὲ

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,
Foreside.

προσπτικήν σημαντικής αύξησεως κατά το δάμεσως προσεχές μέλλον.

Τὸ ἑργατούπαλλικὸν προσωπικόν, εἰς τὸ ὅποιον καὶ παρέχεται τακτικὴ ἀπασχόλησις, ἀνῆλθεν εἰς 3.600 ἄτομα.

Καὶ τὸ δάμεσως προσεχὲς μέλλον, διαγράφεται πλήρες παραγωγικῆς δραστηριότητος διὰ τὰ «Ἐλληνικὸν Ναυπηγεῖον». Διὰ τὴν διοικητικῶν ὑπανπίκτουντον Ἐλλάδα, τὸ συγκρότημα τοῦ Σκαραμαγκά ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐπίδοσιν, ἐφόμιλλον οἰασδήποτε ζένης. Δέν ἔχει τίποτε νὰ ζηλεύσῃ ἀπὸ τὰς ἐπισκευαστικὰς δάσεις τοῦ ἔξωτερικοῦ.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΑΣΙΝ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Ἄπο τὴν τεχνικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. παρέχονται αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίαι, σχετικῶς μὲ τὴν διεμρόφωσιν τῆς ἀκτῆς τοῦ Περάματος, πρὸς ἔγκατάστασιν τῆς δάσεως ἐπισκευῶν:

Αἱ ἀρχάμεναι ἐργασίαι κατασκευῆς προβλήτος εἰς τὸ τέρμα τοῦ Περάματος, μῆκους 250 μέτρων καὶ πλάτους 100, ἀντὶ τῶν ἀρχικῶν ἀποφασισθέντων 50 μέτρων, συνεχίζονται ικανοποιητικῶς, προβλέπεται δέ, ὅτι θὰ εἰναι ἑτοίμη μέχρι τοῦ θέρους τοῦ 1965.

Παραλλήλως, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ κρηπιδωμάτων μῆκους 400 μέτρων καὶ δάσους 8 - 10 μέτρων, πρὸς δημιουργίαν τοῦ ἀπαιτουμένου χώρου διὰ τὴν παραβολὴν καὶ πρυμνοδέπτησιν τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων. Τὰ κρηπιδώματα ταῦτα θὰ εἰναι ἐπίσης ἑτοίμα περὶ τὸ θέρος τοῦ 1965.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τῶν ἀρχῶν τοῦ προσεχοῦς ἔτους, θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων ἀναδομῆς εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος, ἐνῷ ἥδη ἥρξαντο αἱ ἐργασίαι διαμορφώσεως τοῦ χώρου. Τὰ ἔργα ἀναδομῆς θὰ περιλαμβάνουν τὴν κατασκευὴν ὑποστέγων, ἐργαστηρίων, οἰκήματα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τελωνειακῆς καὶ λιμενικῆς ἀρχῆς, δεδομένου ὅτι ὀλόκληρος ἡ περιοχὴ θὰ ἀποτελέσῃ ἐλεύθερον τελωνειακὸν χώρον.

Ἡ διπάνη τῶν ἐκτελουμένων λιμενικῶν ἔργων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 55 ἑκατομμύρια δρχ., καὶ τῶν ἔργων ὑποδομῆς περὶ τὰ 15 ἑκατομμύρια.

Οσον ἀφορᾶ τὰς δύο πλωτὰς δεξαμενάς, αἱ ὅποιαι προβλέπεται νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν δάσιν Περάματος, αἱ σχετικαὶ συζητήσεις εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. συνεχίζονται, χωρὶς νὰ ἔχῃ ληφθῆ ὁριστικὴ ἀπόφασις. Αναμένεται καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου Ἐπιτροπίας, ἐπὶ τῆς προσφυγῆς τοῦ κ. Ὁνάστη.

Διὰ τὰ ἔργα τοῦ λιμένος Ἡρακλέους, ἀνεκοινώθη σχετικῶς, ὅτι ὑπεγράφη ἡ σύμβασις διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς προβλήτος τῶν 370 μέτρων, μεταξὺ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς Ἐταιρίας Ὀδῶν καὶ Ὀδοστρωμάτων. Τὸ ἔργον τούτο θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ 40 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Τέλος, πληροίον τῆς ἄλλοτε στρατιωτικῆς ζώνης καὶ εἰς τὸ Α—Β κρηπιδωματοῦ Κεντρικοῦ Λιμένου, συνεχίζονται αἱ ἀρχάμεναι ἀπὸ τὸ παρελθόντος Μαρτίου ἐργασίαι, διὰ τὴν ἀνέγερσιν τετραπόδου ὑποστέγου, πρὸς ἐναποθήκευσιν ἐμπορευμάτων. Τὸ ἔργον τούτο τοῦ ὅποιον ἡ διστάνη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 40 ἑκατομμύρια δραχμῶν, θὰ παραδοθῇ εἰς τὸ Ο.Λ.Π. τὴν 23ην Ἰανουαρίου 1966.

Ο "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ",

Ἡ ἕκθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος» ἐπὶ τῶν περιγραμένων κατὰ τὸ 1963, καταλήγει μὲ τὰ ἔξης:

«Ἐχομεν, ἀσφαλῶς, πολλὰ εἰσέτι νὰ ἐπιτελέσωμεν πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἐπιδιωκομένου παρ' ἡμῶν ὑψηλοῦ σκοποῦ. Θὰ δασίσωμεν μὲ δῆμον σταθερὸν ἐπὶ τῆς μακρᾶς καὶ ἐπιπόνου ὀδοῦ, ἵτις διαγράφεται πρὸ ἡμῶν, πρὸς ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου μας. Πρὸς τούτοις ἔξαιτούμεθα καὶ τὴν συμπαράστασιν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν».

Εἶχε καὶ ἔχει, πράγματι, πολλὰ νὰ ἐπιτελέσῃ ὁ ὄργανος τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νη-

γνώμονος». Ἐλάχιστα, ἀτυχῶς, ἐπέτυχε μέχρι σήμερον, ὅχι διότι ἐλειφεν ἡ πίστις, ἡ ἐπίγνωσις τῆς ἀποστολῆς καὶ ἡ δραστηριότητα ἀπὸ τὴν Διοίκησιν, ἀλλὰ διότι ἐλειφεν καὶ λείπει ἡ ἀσφαλιστικὴ συνειδήσις παρ' ἡμῖν, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ πρῶτοι δεν κατενόησαν ποτὲ τὴν δασικὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρχεως καὶ τῆς καλῆς λειτουργίας ἐνὸς Ἑθνικοῦ Νηογνώμονος. Καὶ ὅπως δὲν ἀπεκτήσαμεν μέχρι τοῦδε ἐθνικῆς τινὰ θαλασσοσφαλιστικῆς ὄργανωσιν, ἐκτάσεως ἀναλόγου πως πρὸς τὴν ἐπίδοσιν μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, οὕτω καὶ δεν ἡσάνθημεν τὴν ἀνάγκην τοῦ Ἐθνικοῦ Νηογνώμονος.

Αἱ δύο αὐτὰ ὄργανοις, παραλλήλως ἀναπτύσσονται. Δέν μᾶς είναι, συνεπώς, παράξενον διατί ὁ «Ἐλληνικὸς Νηογνώμων», παρὰ τὸ γεγονός ὅτι εἰς καλάς χειρας εὑρίσκεται, δὲν κατώρθωσε ἀξιος τινὰ λόγου πως πρὸς τὴν ἐπίδοσιν. Καὶ ὅμολογούμεν, ὅτι ἔχειται ἡ ἀποστολικὴ πίστις τῶν διοικούντων τὴν ὄργανωσιν διὰ νὰ συνεχίσουν τὸν «ἐπίπονον» δρόμον των, ἐν μέσω τῆς τόσης ἀδιαφορίας ἀπὸ τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους. Διττή εἶναι ἡ ἀσφαλιστική ἀγορᾶς.

«Ἐστω, ὅμως. Ἡ αὔριον Ἐπίζεται καλυτέρα. Τὰ 102 μόλις χαλύβδινα πλοία, τὰ ἥδη κατατεταγμένα εἰς τὸν Νηογνώμονα, θὰ είναι περισσότερα. Προϋπόθεσις: 'Ἡ σὺν τῷ χρόνῳ δημιουργία καὶ παρ' ἡμίν ἀσφαλιστικής ἀγορᾶς.

«Ὀρθῶς ἡ Διοίκησις τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος» ἀπεφάσισε τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν ίσριθείαν τοῦ «Ἐλληνικὴν Ἐταιρίαν Ἀσφαλίσεων Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν». Ἀποβλέπει καὶ ὁ νέος αὐτὸς ὄργανος μεταφορᾶς εἰς τὴν χειροφέτησιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐκμετάλλευσιν ὄργανων μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερικοῦ. Διττή εἶναι ἡ ἐξάρτησις: ἀσφαλιστική καὶ νηοτεχνική.

Καὶ κλείομεν τὰς παραπτήρησις μας μὲ τὰ συγχαρητήρια καὶ τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς Διοίκησεως τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος», «ὅπως ποσοστὸν 50% ἐπὶ τῶν ἑταῖρων κερδῶν διστίθεται ὑπὲρ ποιοφελῶν ναυτικῶν τῆς τεχνικῶν σχολῶν, αἴτινες ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ δι' ὑποτροφίας η ἀλλαγήσεων τοῦ λιμενικοῦ τοῦντος φοιτώντων καὶ ἀριστεύοντων μαθητῶν».

Πόσον ἀξιούμιμον τὸ παράδειγμα!

ΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ

Φαντασθῶμεν τοὺς ὑπερπροστατευομένους 'Ἀμερικανούς ἐφοπλιστὰς τῶν τράμπων σκαφῶν, ἀνήσυχούντας διὰ τὸν ιαπωνικὸν εἰσαγωγῶν ξηρῶν φορτίων εἰς χύμα, (τὰ 18% τοῦ παγκοσμίου συνόλου ναυλώσεων τράμπς σκαφῶν). Καὶ ἀνέρχονται τὰ ξηρά εἰς χύμα φορτία, τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὴν Ιαπωνίαν, εἰς 60-70 ἑκατομ. τόν. Παρέχουν, δηλαδή, αἱ ιαπωνικοί μεταφορᾶι — πολλαὶ αἱ ἀλλοτε ἐτονίσαμεν εἰς τὸ τράμπ φορτηγόν. "Ἄν αὐτή ἡ ἐργασία ἐκλείψῃ διὰ τὸ ξένον σκάφος, η αἰσθητῶς περιορισθῇ διὰ τῆς μεγαλυτέρας ἀπασχολήσεως τοῦ ιαπωνικοῦ τοντάζ, ὁ ἀντίκτυπος θὰ ἡτο καταστρεπτικός διὰ τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν, τὴν ἐλληνικὴν κατὰ κύριον λόγον.

Ίδου διατί ὅχι διὰ τοὺς 'Ἀμερικανούς, ὀλλὰ δι' ἡμάς, δικαιολογημέναι είναι αἱ ἀνησυχίαις διὰ τὴν προσπάθειαν τῶν Ιαπωνῶν, ὅπως ἀποκτήσουν μπάλκ κόρριερς εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν, ὡστε νὰ διασφαλίσουν διά τὸν κύριον λόγον.

«Ἐστω, ἡ ἀρχή της έργων τοῦ Νηογνώμονος, τὸν πρώτον σταθερὸν ἀπασχόλησιν εἰς τὸν ιαπωνικόν φορτηγόν. "Ἄν αὐτή ἡ ἐργασία ἐκλείψῃ διὰ τὸ ξένον σκάφος, η αἰσθητῶς περιορισθῇ διὰ τῆς μεγαλυτέρας ἀπασχολήσεως τοῦ ιαπωνικοῦ τοντάζ, ὁ ἀντίκτυπος θὰ ἡτο καταστρεπτικός διὰ τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν, τὴν ἐλληνικὴν κατὰ κύριον λόγον.

Ίδου διατί ὅχι διὰ τοὺς 'Ἀμερικανούς, ὀλλὰ δι' ἡμάς, δικαιολογημέναι είναι αἱ ἀνησυχίαις διὰ τὴν προσπάθειαν τῶν Ιαπωνῶν, ὅπως ἀποκτήσουν μπάλκ κόρριερς εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν, ὡστε νὰ διασφαλίσουν διά τὸν κύριον λόγον.

ΚΡΑΤΟΣ ΕΝ ΚΡΑΤΕΙ

Νέαν ἀναζωπύρωσιν ἐνεφάνισεν τὸ θέμα τῶν μεταφορῶν τῆς Κούδας. 'Απὸ πολλῶν, μηνῶν ἔχει ἀκίνητοποιηθῆ εἰς τὴν Βαλτικήν τὸ ὄγγυλικόν φορτηγόν «Tulse Hill», ἐπερ ἐπρόκειτο ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου νὰ φορτωθῇ φορτίον σιτηρῶν διὰ Λίβερπουλ.

'Η Διεθνής "Ενωσις Εργατῶν Λιμένος (I.L.A.), ἡρήθη νὰ ἀποτείλῃ ξυλουργούς, ἵνα προστοιμάσσουν τὰ κύτη πρὸς φόρτωσιν

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

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

σιτηρών, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι ἄλλοτε εἶχεν πλεύσει τὸ πλοῖον εἰς Κούδαν. 'Ἐν τούτοις, ἡ ἀμερικανική κυβέρνησις τὸ εἶχε διαγράψει ἐκ τοῦ μαυροπίνακος, τῶν πλοιοκτητῶν ὑποσχεθέντων, ὅτι εὔθυς μετὰ τὴν ληξίν τῶν ἀνειλημμένων συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, τὰ πλοῖα τῶν θὰ διέκοπτον τοὺς πρός Κούδαν πλόας.

Τὸ ζῆτημα ἥχθη ἐνώπιον τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβουλίου 'Εργατικῶν Σχέσεων (N.L.R.B.). 'Ἡ συνήθης ἐνώπιον αὐτοῦ διαδικασία, ὁσάκις τὸ Συμβούλιον ἐκδίδῃ ἀπόφασιν, εἶναι ή ἔξις: Τάσσεται εἰς τὸν καθ' οὐ ή ἀπόφασιν, εὐλογος προθεσμία πρὸς συμμόρφωσιν. Εἰς περίπτωσιν ἀπράκτον παρελεύσεως τῆς ταχθείσης προθεσμίας, τὸ Συμβούλιον προσφεύγει εἰς τὰ δικαστήρια, ὅποτε η μὴ συμμόρφωσις πρὸς τὴν δικαστικὴν ἀπόφασιν, ἐπιφέρει τὰς συνυπειάς τῆς ἔξι-βρίσεως τοῦ δικαστηρίου.'

Εἰς τὴν προκειμένη περίπτωσιν, τὸ Συμβούλιον δὲν ἡκολούθησε τὴν ἀνωτέρω συνήθη διαδικασίαν, προσέφυγεν ἀμέσως εἰς τὸ δικαστήριον, ζητήσαντα νὰ κηρυχθῇ ἐκτελεστὴ ἡ κατὰ τὴν Διεθνῆς 'Ἐνώσεως 'Εργατῶν Λιμένος ἀπόφασις του. 'Ἐδέχθη τούτῳ τὸ δικαστήριον, παρέσχεν ὅμως ἀναστολὴν ἐκτελέσεως, μέχρις οὐ ἐκδοθῇ ἀπόφασις ὑπὸ τοῦ 'Ἐφετείου, ἐνώπιον τοῦ ὅποιον εἰχεν ἐκκαλέσει ἡ Διεθνῆς 'Ἐνώσεως 'Εργατῶν Λιμένος, τὴν δυσμενῆ δι' αὐτὴν ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου.'

'Ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου διὰ ψήφων δύο κατὰ ἓνός, ἐδέχθη τὴν ἔρεσιν καὶ ἐκρινεν, ὅτι δὲν ὑφίστατο ἐν προκειμένῳ ἔργασιακὴ διαφορᾶ, δικαιολογούσα τὴν ἐπέμβασιν τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβουλίου 'Εργατικῶν Σχέσεων. 'Ἡ πλειοψηφία ἐκρινεν, ὅτι ἐὰν τὰ μέλη τῆς 'Ἐνώσεως ἐπιθυμοῦν νὰ διαδηλώσουν τὴν ἀποστροφὴν τῶν πρὸς τὸ καθεστὼν τοῦ Κάστρου, διὰ τῆς ἀρνήσεως τῆς ἔργασίας ἐπὶ πλοίου, ὅπερ συναλλάσσεται μετ' αὐτοῦ, εἶναι ἐλεύθερα νὰ πράξωσι τοῦτο.'

Οὐδεὶς ἔργατικὸς νόμος τῶν Η.Π.Α. τὸ ἀπαγορεύει. Δὲν ὑπάγεται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν δικαστηρίων οὔτε εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβουλίου 'Εργατικῶν Σχέσεων, νὰ ὑποχρεώσουν τοὺς ἔργατας νὰ ἀσχοληθοῦν μὲν ἔργασιαν, ἢν θεωροῦν ἀπεχθῆ, ἐπειδὴ τὸ πλοῖον συνηλάγη μὲν πολιτικὸν καθεστώτος, ὅπερ οὔτοι ἀποστέφονται. 'Ἡ ἐν προκειμένῳ δρᾶσις τῆς Διεθνῆς 'Ἐνώσεως 'Εργατῶν Λιμένος ἀνάγεται εἰς γενικῶτερον πολιτικὸν ζῆτημα διὰ τὸ δρῆσιν η 'Ἐνώσεως ἐνδιαφέρει, ὅπως καὶ οἱ λοιποὶ πολίται τῶν Η.Π.Α. Παρόμοιοι εἰς ἐκδηλώσεις ἐγένοντο ἐναντίον καὶ ἄλλων κομμουνιστικῶν κυβερνήσεων καὶ ἐναντίον τοῦ ναζιστικοῦ καθεστώτος τοῦ Χίτλερ, ἀποτελούσιν δὲ συνταγματικῶν προστατευόμενον δικαίωμα. Τὸ Σύνταγμα δὲν προστεύει μόνον τὴν ἐλευθερίαν διατύπωσιν θεωρητικῶν ἐπικρίσεων ἐπὶ πολιτικῶν θεμάτων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμπράκτον συνηγορίαν ὑπὲρ τῆς ἐλευθέρως διατυπουμένης γνώμης.'

'Ἐν της ἀποφάσεως ταύτης ἐδημιουργήθη κατάστασις λίαν σοβαρή, ἡτις ἀπασχολεῖ τὰ 'Υπουργεία 'Εξωτερικῶν καὶ Δικαιούντης τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Φαίνεται ἡδη σαφῶς, ὅτι ἡ Διεθνῆς 'Ἐνώσεως 'Εργατῶν Λιμένος διατερεῖ ιδίου μαυροπίνακα τῶν μετὰ τῆς Κούδαν συναλλαγέντων πλοίων, ἀπίστα εἴναι εἰς θέσειν νὰ τηρῇ μακράν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων διὰ τῆς ἀπειλῆς τῆς μὴ φορτωσεως ἡ μὴ ἐκφορτώσεως αὐτῶν.'

Διακινδυνεύωσιν οὔτω τὰ ἐφοτιστικά συμφέροντα, προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεων ἔχουσῶν ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις πρὸς τὰς χώρας τοῦ 'Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ καὶ μὴ δυναμένων νὰ διακόψωσι τοὺς πρὸς Κούδαν πλόας.

Μελετᾶται ἡδη ἡ δυνατότης προσδολῆς τῆς ἐφετειακῆς ἀποφάσεως ἐνώπιον τοῦ 'Ανατόπου Δικαστηρίου. Τονίζεται κυρίως, ὅτι δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὴν Διεθνῆς 'Ἐνώσιν 'Εργατῶν Λιμένος, ἡ ἀσκησης

τῆς ἔξωτερηκῆς πολιτικῆς τῆς χώρας. 'Ἐν τούτοις, τὸ 'Υπουργείον Δικαιούσην φαίνεται πρὸς τὸ παρὸν ἀπρόθυμον νὰ ὑποστρίψῃ τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον 'Εργατικῶν Σχέσεων εἰς περαιτέρα δικαστικὴν ἐνέργειαν.'

Ἐνύότος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ζωηρὰ ἀνησυχία μὲ τὴν ὄποιαν παρακολούθεται ἡ περαιτέρω ἐξέλιξις τοῦ ζητήματος.

ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΣ ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΣ

Τὸ 'Ιδρυμα Κοινωνικῶν 'Ασφαλίσεων προτίθεται, ὡς πληροφορούμενο, νὰ ἐγκαινιάσῃ σύστημα πληρωμῆς τῶν συντάξεων διὰ ταχυδρομικῶν ἐπιταγῶν, ἐξοφλουμένων εἰς Τραπέζας, ὅπου τὸ Ταμείον του ἔχει καταθέσεις. Διπλῆ ἡ ὠφέλεια ἐκ τοῦ συστήματος τούτου. 'Αποφέύγονται αἱ ταλαιπωρίαι τῶν συνταξιούχων καὶ ὁ συνωστισμός κατὰ τὴν ἡμέραν τῶν πληρωμῶν, ἀπαλλάσσεται δὲ καὶ τὸ Ι.Κ.Α. τῆς καταδολῆς δικαιώματος τινός διὰ τὴν διεκτεραίσιων τῆς διαδικασίας τῶν συνταξιοδοτήσεων εἰς τὴν ἐντολοδόχον Τράπεζαν. Φυσικά, τὸ νέον σύστημα θὰ συναντήσῃ ἀνωμαλίας πολλάς καὶ ιδίως εἰς τὸν ἐλεγχὸν τῶν συνταξιούχων. Δὲν θὰ είναι, δηλαδὴ, εὔκολον νὰ ἐνημερώνεται ἡ ὑπηρεσία, ὃν δὲ δικαιούχους τελῆ ἐν τῇ ζήτη, ὃν μετεβλήθη ἡ οἰκογενειακῆ του κατάστασις κλπ., πράγματα πολὺ ἐνδισφέροντα τὸ 'Ιδρυμα. 'Άλλα τοιούτου εἰδούς ἀταξίαι καὶ μὲ τὰ ισχύοντα συστήματα παρουσιάζονται, δεδομένου ὅτι μέγιστος ποσοστὸν συνταξιούχων ἀναλαμβάνει τὰς συντάξεις διὰ πληρεζουσίων.'

Πάντως, ὁ ἐπιχειρούμενος ἀπὸ τὸ Ι.Κ.Α. νεωτερισμός είναι ἄξιος προσοχῆς. Τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, ὃς δύντερος εἰς δύον προστατευόμενών ἀσφαλιστικὸς ὄγκον γνωστός, καλὸν θὰ είναι νὰ τὸν προσέξῃ. Τὰ προκύπτοντα ὠφελήματα θὰ είναι ἀξιόλογα διὰ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τοὺς συνταξιούχους του.

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: Jørgen 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 Glässel, Altenwall 21, Bremen

ITALY: Paolo Scerni, Piazza Portello 10, Genoa

NORWAY: Henning Astrup A/S, Fridtjof Nansensplass 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

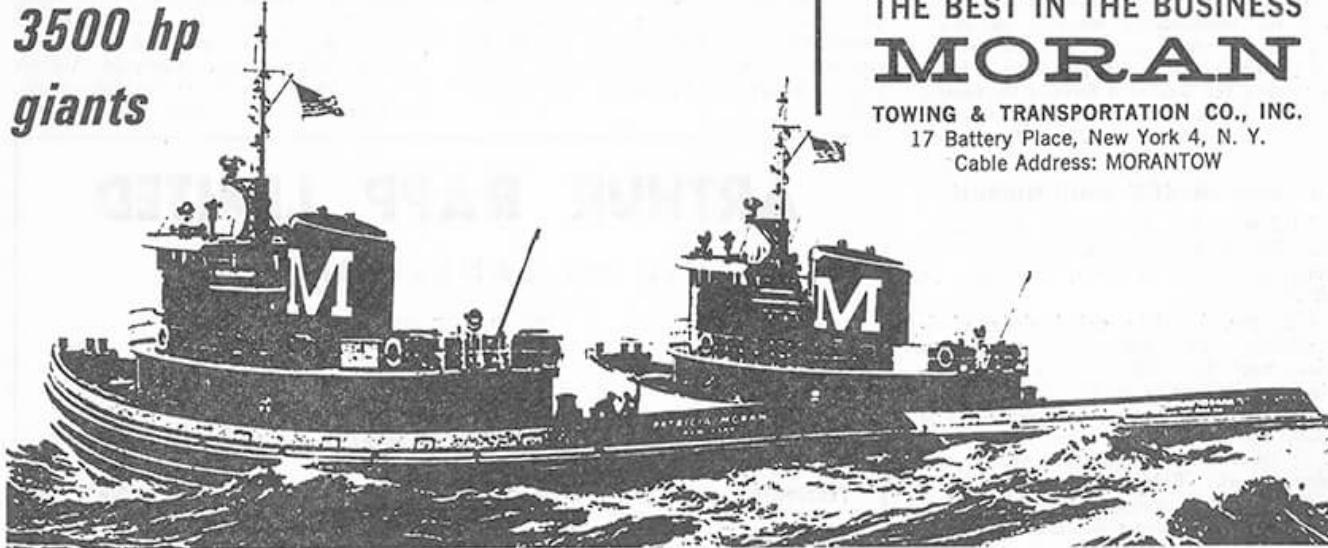
SWEDEN: A. B. Sandstrom, Stranne & Co., Postgatan 2, P.O. Box 93, Gothenburg

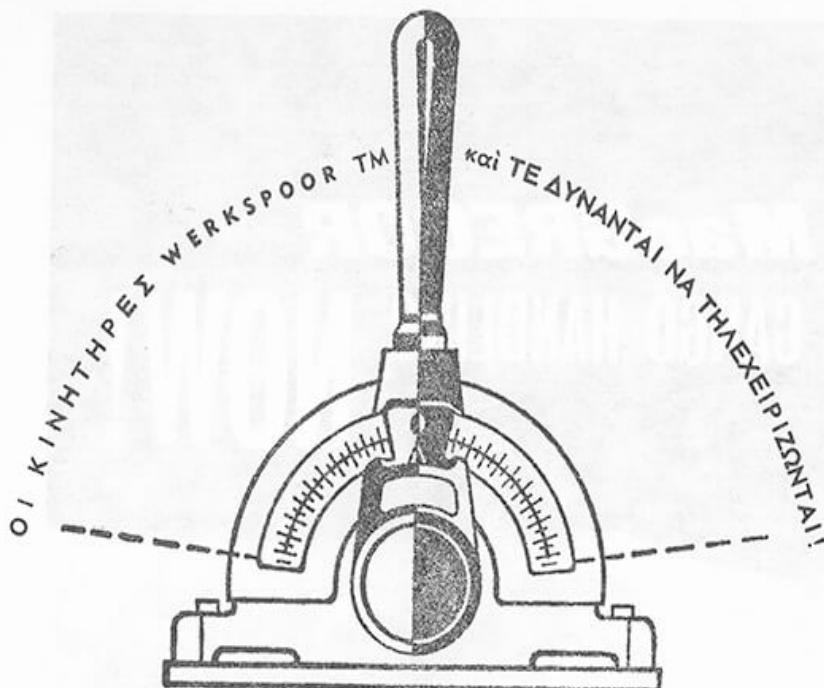
THE BEST IN THE BUSINESS MORAN

TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.
17 Battery Place, New York 4, N. Y.

Cable Address: MORANTOW

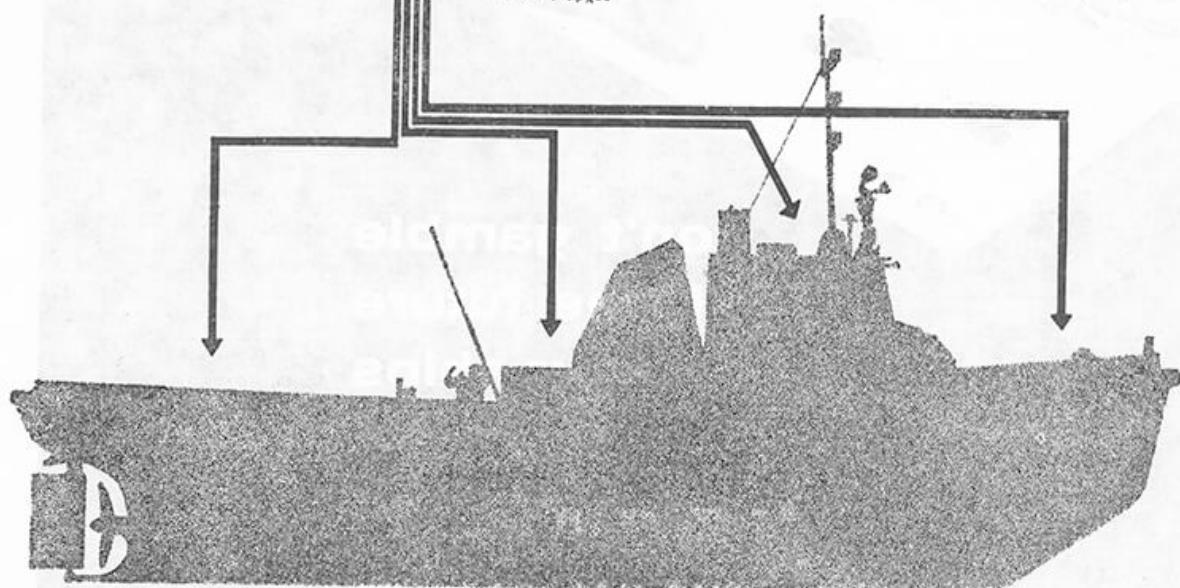
**Introducing
America's
outstanding
harbor tugs
THE NEW
MORAN CLASS
3500 hp
giants**





**Πλοιοκτήται... τώρα
πλέον έσεις μπορεῖτε
νὰ διαλέξετε ἀπὸ ποῖα
σημεῖα θὰ χειρίζεσθε
τὸν κινητῆρα σας.**

- Τὸ σύστημα τηλεχειρισμού κινητήρων WERKSPORR σάς παρέχει τα ἀκόλουθα πλεονεκτήματα:
1. Ἀμεσος καὶ ἀπλουστάτη ἐπιθεώρησις καὶ ἐποπτεία κινητῆρος ἀπὸ κεντρικὸν πινακά.
 2. Ἡ ἐκκίνησις, στάσις, ἀναστροφὴ καὶ αὐδομείωσις στροφῶν ἐκτελοῦνται δι' ἑνὸς καὶ μόνον μοχλοῦ
 3. Ἀπεριόριστος εὐχερεία ἐλιγμῶν ἀπὸ «Ολοταχῶς πρόσω» εἰς «Ολοταχῶς ὅπισω».
 4. Ἀπλοποίησις προσωπικοῦ μηχανοστασίου
 5. Μεγάλη αὐξησις ποσοστοῦ ὁσφαλείας λόγω τῆς ἐκτελέσεως ἐλιγμῶν ἀπὸ εὐθείας ἀπὸ τῆς γεφύρας
 6. Αὐτόματος μηχανισμὸς ἐπαναλαμβάνει τὰς κινήσεις ἐκκινήσεως ἐν περιπτώσει ἀποτυχίας πρώτης ἐκκινήσεως.
 7. Δὲν ὑπάρχει περιπτώσις παρερμηνείας διαταγῆς η σήματος ἐκ μέρους τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου
- ΤΕΛΟΣ, λοιπόν, εἰς τὰ ὀπίσματα ἀλιείας, εἰς τὴν διαφυγὴν ἀλιεύματος, εἰς τὸν ἐκνευρισμὸν τοῦ πλοιάρχου!



MEMBER OF THE VMF/STORK-WERKSPORR GROUP



WERKSPORR

AMSTERDAM-HOLLAND

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ : Α/ΦΟΤ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε., Λεωφ. Ἀθηνῶν 137 - 151 • Τ.Τ. 301 • Ταχ. Θυρίς 1205 • Τηλ. 565.321 - 9 •

Γραφεία / Πειραιώς : δδδς Μπουμπούλινας 1 • Τηλ. 471.577

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crépelle & Cie, S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Espanola de Construcción Naval, Madrid

CONTACT *MacGREGOR*
ABOUT AUTOMATED CARGO HANDLING **NOW!**



**don't gamble
with the future
of your ships**



MacGREGOR
international organisation

Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΤΟΥ Κ. ΑΓ. Π. ΦΥΚΙΩΡΗ

Περιλαμβάνει ή κατωτέρω δημοσιευόμενή μελέτη τού επίλεκτου συνεργάτου τών στηλών αύτών κ. Αγ. Π. Φυκιώρη, διαστιστώσεις και άποφεις, άξιας ιδιαιτέρας προσοχής. Η μακρά αύτου πείρα είς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας — τῆς άγχιπλοούσης κυρίως — ή έπιστημονική του κατάρτισης και τὸ ἀμεσον ἐνδιαφέρον διά τὴν προκοπήν του ἐλληνικοῦ πλοίου, ἐπιτρέπουν εἰς τὸν κ. Φυκιώρην νὰ διαγνώσῃ τὰς ἀσθενεῖς πλευράς — ἀν ὅχι ὅλας, τὰς κυριωτέρας πάντως — τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως.

Συνιστώντων τὴν μελέτην τῶν ὑποδεικνυούμενών ἀπὸ μέρους τῶν κρατικῶν ἀρμοδιών, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ἐπαγγελματικῶν περὶ τὸ πλοίον κινουμένων. 'Ο κ. Φυκιώρης, ἐπιζητεῖ τὸν διάλογον. 'Ορθῶς παρατηρεῖ, ὅτι κατί τὸ δημιουργικὸν δυνατόν νὰ προκύψῃ.

Αἱ κατευμυντήριοι γραφαὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, ὡς ἔξακολουθητικῶν διαμορφῶνται, εἰναι ἀπαραδέκτως ἐσφαλμέναι. Εἶναι λυπηρόν, ὅτι ἡ ἐπελθούσα κρίσις ἀνεπαρκείας εἰς πληρώματα, δὲν ἔδοθησε τὰς σκέψεις τῶν ἀρμοδιῶν τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως ἐμβαθύνουν ἐπὶ τῶν αἰτίων, ἀτινα τὴν προκαλούν, ἵνα ἔστω ἐκ τῶν υστέρων ἀναθεωρήσουν τὰς ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις των.

Ἡ αἰτιολόγησις τῆς κρίσεως πληρωμάτων ὡς παροδικοῦ φαινομένου, διφειλομένου εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀνοδον, εἰναι ἀνεδαφική. 'Απλοὺς ὑπόλογισμός τῶν τρεχουσῶν δυνατοτήτων ἐκπαιδεύσεως πληρωμάτων ἐτσιώς καὶ τῶν ἀντιστοίχων ἀναγκῶν τῆς σταθερῶς διογκουμένης ποντοπόρου Ναυτιλίας μόνον, δίδει ζωρὸν τὴν εἰκόνα τῆς δυσαρμούσιας, ἥτις προεκύψει καὶ ἥτις ὀδηγεῖ εἰς χρονίαν κρίσιν ἀνεπαρκείας εἰς πληράματα. 'Η καταβαλλομένη προσπάθεια πληρώσεως τῶν κενῶν εἰς ναυτεργάτας, διὰ τῆς ἐνδοτικότητος πρὸς παραδίσισιν τῶν περὶ προπαιδεύσεως καὶ συνθέσεως πληρωμάτων κανονισμῶν, ἔκ μέρους τῶν ἀρμοδιῶν ὑπερεσιῶν τοῦ Y.E.N., ὀδηγεῖ εἰς τὴν ἀποσύνθεσιν καὶ τὴν δυσφήμησιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ εἰς τὸν ἄνευ προηγουμένου πολλαπλασιασμὸν τῶν πάσης φύσεως ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ὥστε νὰ θεωρήται ἔξοργιστικὴ ὑπόκρισις, ἡ σύστασις ἐπιτροπῶν ἐρεύνης πρὸς ἔξακρωσιν τῶν αἰτίων, ἀτινα τὸ προκαλούν. 'Αποροῦμεν διὰ τὴν ἐν προκειμένῳ στάσιν τῶν ναυτεργάτων καὶ τὴν ἡλειψιν ἐνημερώσεως τῆς ἡγεσίας τοῦ 'Υπουργείου, ἐπὶ τῶν εὐθυνῶν, αἴτινες προκύπτουν δι' αὐτήν, οὐχὶ διὰ τυχούσας παραλείψεις, ἀλλὰ διὰ βαρυτάτας παραβάσεις τῶν οὐσιωδεστέρων κανόνων ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ.

Διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀνεπαρκείας εἰς πληρώματα, ὑπῆρχαν λύσεις πρόσφοροι, πέραν τῆς ἀφαιμάξεως τῆς φορτηγού ἀκτοπλοΐας καὶ τῆς ἀθρόας ναυτολογήσεως λευκοφυλλαδίτων. Θὰ ἡτο π.χ. δυνατόν — καὶ ὑπῆρχαν πρὸς τοῦτο τρόποι — νὰ ἐπιποδισθῇ ἡ περατέρω ναυτολόγησης 'Ελλήνων ναυτεργατῶν ἐπὶ πλοίων ἔνων συμφερόντων, συμβεβλημένων ἡ μὴ μὲ τὸ N.A.T., πρὸς ἔξοικονόμησιν ἐμψύχου ὑλικοῦ.

Ναυτιλία ἀνεύ ἐφεδρεῶν εἰς πληρώματα, δὲν δύναται νὰ ἐπιδιώσῃ ἐν εὐρωστίᾳ. 'Η Ἑλλειψις ἀπαρκείας εἰς πληρώματα, προοιωνίζει κάψιν τῆς περατέρω ἀνόδου εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν καὶ λίαν ἐπιζημίους ἐπιπτώσεων ἐπὶ δῶλων τῶν κλάδων τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. 'Επιβάλλεται, ὡς ἐκ τούτου, νὰ διερεύνησεν τὰ δαῦτερα αἵτια αὐτῆς τῆς κρίσεως, νὰ συνειδητοποιήσουν τὰς συνεπείας μιᾶς παραπτώσεως τῆς, νὰ λάβωμεν δῆλα τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα διὰ νὰ τὴν ὑπερβολήν ταχέως καὶ σχετικῶς ἀχημίως. Καὶ ἡ διερεύνησης αὐτῆς, ὡς ἐνδελεχής ἔρευνα, θὰ πρέπει νὰ περιλάβῃ δύον τοὺς κλάδους τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὴν ἀλληλεξάρτησιν τῶν, διὰ νὰ ἐξαχθούν ὁρθὰ συμπεράσματα ἐκ τῶν ὅποιων δύναται νὰ προέλθῃ καὶ ὁ προγραμματισμὸς τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Πρὸ πάντων χρειάζεται νὰ ὑπάρξῃ ἀντιστροφὴ τῆς δράσεως τῶν ἀρμοδιῶν, διὰ νὰ προκύψῃ θετικὸν ἀποτέλεσμα. 'Ο ναυτιλιακὸς κόσμος τῆς χώρας προσδοκᾷ ἐκ τῆς ισχυρᾶς Κυβερνήσεως, ἥτις προέκυψεν ἐκ τῶν τελευτῶν ἐκλογῶν, ἀναπτροσαρμογήν τῶν κατευθύνσεων τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, πρὸς λύσεις καινοτόμους καὶ ἐποικοδομητικάς, προσπρομητέων εἰς τὴν ἐλληνικήν πραγματικότητα καὶ τὰ μονιμώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, ὡς κυρίου παράγοντος τῆς θένικῆς μας οἰκονομίας. Τὰ πρώτα δείγματα τῆς κυβερνητικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα αὐτῶν, δὲν ἥσαν τὰ ἀναμενόμενα. 'Εκ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς Κυβερνήσεως, κατέστη σαφές ὅτι, τὸ κυβερνών κόμμα κατὰ τὸν χρόνον τῆς θετίας του, ὡς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως, δὲν διέθεσε τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον, διὰ τὴν διερεύνησην τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ τὴν σύνθεσιν ἐνός ἐφαρμοστοῦ προγράμματος, συμφόνων πρὸς τὰς γενικωτέρας κατευθύνσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς. 'Η νέα ἡγεσία τοῦ 'Υπουργείου παρουσιάζει ἔφεσιν πρὸς ἐργασίαν, ἀνήσυχον διάθεσιν ἐρεύνης, πρακτικὸν πνεῦμα, ἀλλ' ἐλλειψιν ἀπαρκούς κατατοπίσεως ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. 'Οξειδερκής εἰναι καὶ εὔτυχης ἡ διαφαινομένη διαπίστωσις τῆς ἀδυναμίας τῶν

ὑπηρεσιῶν τοῦ Y.E.N., ὅπως ἐπωμισθούν τὴν εὐθύνην διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐνός διωσίμου προγράμματος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς συγκροτήσεως ἐνός Συμβουλίου Προγραμματισμοῦ ἔξωπερσιακῆς συνθέσεως. Λυπούμεθα δημως διὰ τὰς ἀντιλήψεις αἵτινες ἐπεκράτησαν εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὴν σύνθεσιν του καὶ διὰ τὸν πρωτεύοντα ρόλον τὸν ὅποιον ἐκλήθησαν νὰ ἐπιτελέσουν, ἀρνητικοῦ περιεχομένου ὀργανισμοῦ, οἵτινες ἀνέκαθεν συσκοτίζουν τὸν ναυτιλιακὸν δρίζοντα διὰ τῆς προβολῆς ἀπόφεων, πολὺ ἀπεχουσῶν τῶν μονιμωτέρων συμφερόντων τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, νομίζομεν, διὰ τὴν δημοσίαν συζήτησις ἐπὶ τοῦ προγραμματισμοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, διὰ μέσου τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου, θὰ ἡτο λίαν ἐποικοδομητική, διότι θὰ ἔδιδε τὴν εὐκαιρίαν εἰς δύσους ἐκ τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν γνώμην καὶ μάλιστα εἰς ἔκεινους οἱ ὅποιοι ἀπέχουν τῆς ἐκπροσωπήσεως συγκεκριμένων ναυτιλιακῶν συμφερόντων — θὰ ἐλέγαμεν τοὺς ὀδεσμένους καὶ τοὺς εἰδικούς — νὰ διατυπώσουν καὶ τὰς ιδιαίτερας τῶν ἀπόφεις. 'Εκ τῆς δημοσίας συζήτησες καὶ ἔρ' δύσον θὰ προέκυπτε διάλογος, κατί τὸ δημιουργικὸν δυνατόν νὰ προκύψῃ. 'Ος πρόσκλησις, ἀλλὰ καὶ πρόκλησης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν, ἀς θεωρηθοῦν δύσα κατωτέρω θὰ ἀκολουθήσουν.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Y.E.N.

Δὲν στερεῖται τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ίκανῶν στελεχών καὶ ἔξειδικευμένων μελετητῶν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Παρὰ ταῦτα, στερεῖται ἀντιλήψεως καὶ προβλέψεως τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ παρουσιάζει ἀδυναμίαν συνθέσεως μακροχρόνιον προγραμματισμοῦ ναυτιλιακῆς σύνοπτήσεως, ἐκφράζοντος τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀπόφεις. 'Εκ τῆς δημοσίας συζήτησες καὶ ἔρ' δύσον θὰ προέκυπτε διάλογος, κατί τὸ δημιουργικὸν δυνατόν νὰ προκύψῃ. 'Ος πρόσκλησις, ἀλλὰ καὶ πρόκλησης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν, δὲν ἥσαν τὰ ἀναμενόμενα. 'Εκ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς Ναυτιλίας, ὡς κυρίου παράγοντος τῆς θένικῆς μας οἰκονομίας. Τὰ πρώτα δείγματα τῆς κυβερνητικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα αὐτῶν, δὲν ἥσαν τὰ ἀναμενόμενα. 'Εκ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς Κυβερνήσεως, κατέστη σαφές ὅτι, τὸ κυβερνών κόμμα κατὰ τὸν χρόνον τῆς θετίας του, ὡς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως, δὲν διέθεσε τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον, διὰ τὴν διερεύνησην τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ τὴν σύνθεσιν ἐνός ἐφαρμοστοῦ προγράμματος, συμφόνων πρὸς τὰς γενικωτέρας κατευθύνσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς. 'Η νέα ἡγεσία τοῦ 'Υπουργείου παρουσιάζει ἔφεσιν πρὸς ἐργασίαν, ἀνήσυχον διάθεσιν ἐρεύνης, πρακτικὸν πνεῦμα, ἀλλ' ἐλλειψιν ἀπαρκούς κατατοπίσεως ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. 'Οξειδερκής εἰναι καὶ εὔτυχης ἡ διαφαινομένη διαπίστωσις τῆς ἀδυναμίας τῶν

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

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

VENEZIA

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

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

Ν.Α.Τ., Γ.Ε.Ν.Ε., Ο.Λ.Π. κλπ.), κατέστησαν σύν τῷ χρόνῳ, τροχοπέδη τῆς ναυτιλιακῆς μας ἔξελίξεως ἐντὸς τῶν ἑμικών διόριν, ὡς ἐκ τοῦ ἀναχρονιστικοῦ μὲν καὶ μεροληπτικοῦ τρόπου συνθέσεως τῶν διοικήσεων των, ἥτις πρὸ πολλοῦ στερεῖται ἀντιπροσωπευτικότητος τῶν κλάδων τῆς Ναυτιλίας.

Θά πρέπει νά κόψουμε είς τό μέτρα τού σημερινού σώματος τῆς Ναυτιλίας, τό ἔνδυμα τού νέου 'Οργανισμού τού 'Υπουργείου'. Καὶ θά πρέπει νά γίνη ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ νά δημιουργηθοῦν ισάριθμοι διευθύνσεις πρὸς τοὺς ἡδη δρῶντας κλάδους ναυτιλιακῆς ἔξειδικεύσεως, διότι καὶ οἱ προκύπταντες μεταγενεστέρων των γραπτοῦ 'Οργανισμοῦ θά πρέπει νά ἐκπροσωπηθούν διοικητικῶς καὶ οἱ ἀμφοδίως προσκολληθεῖντες εἰς ἄσχετα πρὸς τὴν Ναυτιλίαν 'Υπουργείον, νά ἐπανέλθουν εἰς τὴν βάσιν των. 'Ασφαλῶς, ὃ νέος 'Οργανισμός τού 'Υπουργείου, θά πρέπει νά ἔχῃ σύνθεσιν ὑπηρεσιῶν πολυαριθμοτέραν καὶ πολυπροσωπέραν καὶ διάφορον σύτημα ὥργανώσεως, ὅπετε νά παταχθῇ ἡ γραφειοκρατία καὶ ἡ εὐθυνοφοδία καὶ νά ἀπομακρυνθοῦν τῶν ὑπεύθυνων θέσεων ἔκεινοι, οἵτινες ἔχουν ὅλης ἔξιν νά συντατίζουν τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ναυτιλίας μὲ τὰς ἰδωτικάς ἐπιδιώξεις, ἐκτρέποντες τὰς ὑπηρεσίας τοῦ προορισμού των. Θά πρέπει, ὅμως, ταυτοχρόνως καὶ εἰς τοὺς 'Οργανισμούς ἔκεινους, οἱ ὄποιοι πλαισιώνουν συμβουλευτικῶν τὸ 'Υπουργείον ἢ αὐτονόμως ἐκπροσωπούντων ὑψίστα ναυτιλιακά συμφέροντα, νά ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀμεσος ἀνασυγκρότησίς των διὰ τροποποιήσεως τῶν ὥργανικῶν τῶν ὕδων εἰς δῆ, τι ἀφορᾷ τὴν σύνθεσιν τῆς διοικήσεώς των, καθιερουμένης ἵστης καὶ καθολικῆς ἐκπροσωπήσεως δλων τῶν κλάδων ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, μέσω τῶν συνδικαλιστικῶν ὥργανώσεων των. Καὶ εἶναι πλέον, καὶρδὸς νά ἀπομακρυνθοῦν δλοι ἔκεινα τὰ πρόσωπα, τὰ ὄποια ἐπὶ μακράν σειράν ἔτῶν λιμνάζουν εἰς ὑπεύθυνους διοικητικᾶς θέσεις τῶν 'Οργανισμῶν αὐτῶν καὶ ἐμφανίζουν ἔσαυτοὺς ὡς ἀνιδιοτελῶς καταπονούμενους διὰ τὰ συμφέροντα τῶν πολιῶν ἐπὶ ζημίᾳ τῶν, ἐνώ εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελοῦν κολασούζουν εἰς τὸ ὑπόγαστρον τῆς Ναυτιλίας, προσανατολίζοντες τὰ πάντα πρὸς τὰς κατευθύνσεις τῶν συμφέροντων, ἀτιναχτικά ἐκπροσωποῦν. 'Αρκούν αἱ μεταβολαι αὐταῖς διὰ νά ἐκτονωθοῦν ὄρμητικος εἰς τὸ ναυτιλιακὸν ὄριοντα, τὰ διαρκέστερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀλληλεξάρτησιν των. Τότε καὶ οἱ ἀμρόδοι καὶ οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὰς τύχας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θά πληρωθοῦν ὑπὸ δημιουργικῆς ὄρμης καὶ πάθους ἔργασίας, διότι θά ἔχουν πεισθῆναι, διτι δύνανται νά ἐπιτελέσουν ιστορικόν ἔργον.

άπλουν είς λύσεις καὶ μεγαλεπήδοιλον εἰς ἐπιδιώξεις. Διότι ὁ προγραμματισμὸς τῆς Ναυτιλίας λόγῳ συσσωρεύσεως πολλῶν εὐτυχῶν συγκριών, ἐπιτρέπει ὀλοκληρωμένας λύσεις καὶ μάλιστα ἀνέβαρτήτους τῶν Δημοσίων Οἰκονομικῶν.

Η ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Της δόλης ναυτιλιακής μας δραστηριότητος δεσπόζει μὲ τὸν δύκον της ἡ ὑπέρμποντίος Ναυτιλίας καὶ παρασύρει τὸν κρατικὸν προσανατολισμὸν εἰς ἀσκοπον πολυπραγμοσύνην πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς. Τὸ Υ.Ε.Ν. δίδει τὴν ἐντύπωσιν μιᾶς ουγκροτήσεως πρὸς ἀποκλειστικὴν ἔξυπηρτησιν τῆς ὑπέρποντίου Ναυτιλίας καὶ θὰ ἐλέγαμεν, ὅτι θεορεῖ ὡς πάρεργον τὴν ἐνασχόλησιν του μὲ οιονδήποτε ἄλλον κλάδον τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ἐὰν δὲν εἶχεν ἐπώμισθη διὰ τῆς μεταδέσεως ἀρμοδιοτήτων τὸν ἄχαρι ρόλον τοῦ διεκπετοῦ καὶ διεκπειρατοῦ τῶν ἀντιτίθεμον ἐφοπλιστικῶν ἐπιτίδιωνσαν εἰς τὸν τόσον ἐνδιαφέρουσαν ἀπὸ ἀπόψεως ἐρεύνης ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοῖσαν.

Εις τὴν πραγματικότητα, ὁ μόνος κλάδος ποὺ δὲν ἀνέχεται τὴν κρατικὴν χειραγώγησιν, ποὺ είναι καὶ παραμένει ἀδέσμευτος τῶν παρεμβάσεων τῆς, είναι ἡ παντοπόρος Ναυτιλία. Τὴν μεγαλειώδη εἰς ἔκτασιν καὶ ἔντασιν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν τὴν συντελουμένην μακράν τῶν ἐθνικῶν μας ὄριων, οὐδεὶς ἄλλος δύναται νὰ κατευθύνῃ καὶ νὰ προσανατολίσῃ ὅρθως καὶ αὐτοσχέδιως, κατά τὰς παρορμήσεις τῆς στιγμῆς, ἀπό τὸ πολύτροπον καὶ ἀποφασιστικὸν χέρι τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, στηριζόμενον εἰς Ἑλληνικῆς προελεύσεως πληρώματα καὶ τὴν ἐμπιστούνη τῆς διεθνούς χρηματαγορᾶς. Αὐτὸν τὸ εἶδος ναυτιλιακῆς δράσεως ἀπαιτεῖ ἐλεύθεραν δεσμεύσεων καὶ παρεμβάσεων πρωτοβουλίων. 'Υπ' αὐτὸν τὸ κλίμα ήδρωθη ἡ παντοπόρος Ναυτιλία Ἑλληνικῶν συμφερόντων υπὸ ἔνεας σημαίας. 'Υπὸ τὸ αὐτὸν πρόσφορον κλίμα δι' ἀνάλογον προσαρμογῆς τῆς νομοθεσίας μας εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακάς συνθήκας, ἐπετεύχθη ἡ πρόσκτησις ὑπὸ τὴν σημαίαν μας μεγάλου μέρους τῶν πλιόνων τῆς ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων παντοπόρου Ναυτιλίας καὶ ἐγενόμεθα τιτλούχοι κατὰ παραχώρησιν, ισχυρᾶς ναυτιλιακῆς παραστάσεως ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου.

Τὸ πνεῦμα τῶν συμφωνῶν ἐπὶ τῶν ὅποιῶν ἔστηριχθ οὐ ἀποκαλύπμενος «έπαναπτατρισμὸς» εἶναι ἡ καθυστερημένη ἀναγνώρισις ἐκ μέρους τῶν ἑλληνικῶν ἀρχῶν εἰς τοὺς «Ἐλλήνας ποντοπόλους» ἔφοπλιστάς, τοῦ δικαιωμάτου μιᾶς ἀδεσμεύτου μεθ' ὅλων τῶν δυνατῶν νομοθετικῶν διευκολύνσεων ἐλευθερίας κρατικῶν παρεύθεσών δραστηριότητος.

εις τὸν διειθῆ στίβον. Ὅπο τὸ πεντύμα αὐτό, αἱ κατευθυντήριοι γραφμαὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὑπερπότιον Ναυτιλίαν, περιορίζονται εἰς τὰ ἀκόλουθα σημεῖα: Τὸν νομοθετικὸν ἀνταγωνισμὸν δι-ευκολύνσεων τὰς σημαίας ἐπὶ διειδύνου ἐπί-
πεδού. Τὴν ἀπλούστεριν τῶν διοικητικῶν διατυπώσεων, ἔκει ὅπου τὸ ποντοπόρον πλοϊ-
ον Ἑλληνικῆς σημαίας, συναντᾶται μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς σημαίας του. Τὴν προτατίθεσιν
στελεχῶν καὶ πληρωμάτων, προσηρμοσμέ-
νων εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαίτησεις τῆς ναυ-
τικῆς τεχνικῆς καὶ εἰς βαθμὸν καλύπτοντα
σταθερῶς τὰς ἀνάγκας τῆς.

Τότε τρίπτυχον αύτὸν δῆμος, δένναν προδικάζει τὴν διαπιστουμένην πλειοδοσίαν παροχών, πέραν τοῦ ὅρίου τὸ ὅποιον ἀπαιτεῖ ἡ ἀνταγωνιστικότης, οὔτε τὴν διοικητικήν ασυνδοσίαν, οὔτε τὴν ἀπεριόριστον διαρροήν τῶν ωτάτων ἐφεδρειῶν μας εἰς πληρώματα καὶ στελέχη, πρὸς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔνεσας σημαίας, ὅταν ἡδη ἔχωμεν ὀδηγηθῆ ἐκ τῆς ἄφρονος πολιτικῆς μας, εἰς ἀδυναμίαν ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, ἀτινα φέρουν τὴν σημαίαν μας καὶ ἐκπληροῦν φορολογούμενα εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἐδῶ ὑποχρέωσίς των. Διὰ τοῦ πειροιστού τῶν ἀρμόδιοτήτων τοῦ "Υπουργείου εἰς δῖσα ἀνωτέρω ἀνέφεραμεν ἐν σχέσει μὲ τὴν ὑπερπόντιον Ναυτιλίαν, παρέχεται ἡ ὑψηλέρια εἰς τὰς ὑπερσίας του, νάσσασθεν δημιουργικῶς παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν κλάδων ἑκείνων τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, τοὺς δῆποις ὁγνούν καὶ οἱ δῆποι δῆσουν ἀνάγκην συμπαραστάσεως, ἐνισχύσεως, βοηθείας καὶ ἀπαιτούν τὴν κρατικήν συναντίληψιν καὶ καθοδήγησιν, καθ' ὃν λόγον προσφέρουν τὰς ὑπερσίας των καὶ τὰς προσδόξους τῶν ἀποκλειστικῶν ἐντὸς τοῦ κυκλώματος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας.

ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Διὰ τὴν διασφάλισιν ἐπαρκείας εἰς στελέχη προσημοσμένα εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου τεχνικῆς, εὐρισκόμενα ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης καὶ ἐκ προγενετικούς κρατικῆς μερίμνης καὶ ὑλοποιηθέντος ἐφοπλιστικοῦ ἔνδιαφέροντος, εἰς καλὸν δρόμον. Ἀρκεῖ η διεύρυνσις τοῦ δυναμικοῦ τῶν ἡδη ύψιστα μεγάλων σχολῶν καὶ δισών ἀλλων ἀκαδίων ἐν δύο ἀνδρύσοντα καὶ ὁ ἐμπλούτισμὸς των εἰς ἐκσυγχρονισμένα δργανα ἐκπατεδεύσεως, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ὑβριδών δημιουργούμενων κενῶν.

"Αλλως, δημως, έχουν, τὰ σχέσιν ἔχοντα
μετά τὴν προπαίδευσιν πληρώματάν του. Δι' αὐτῆς
οὐδέμια ἀλλη σχολή υφίστασται εἴκοτε
τῆς μεγάλης σχολῆς τῆς σκληρᾶς ἐμπράκτου
μαθητείας καὶ προσαρμογῆς εἰς τὰς ἀντιξο-

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALITIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS
'NEST' SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co., Inc.

BONDED STORES

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

MIKE FENTIS – TOM ANAST – JOHN GAFOS – MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

δητας του ναυτικου διου, των προσφερομένων διά το στάδιον αυτό, και εις ήλικιαν ναυτόπαιδος, διά της ναυτολογίησεως ἐπί τῶν σκαφῶν τῆς φορτηγού ἀκτοπλοίας και ἐν καιρῷ τῆς μεσογειακῆς τοιαύτης. Ἀπό αὐτὴν την πρωτότυπον και μοναδικήν σχολήν μὲ τὸ πάλαι ποτὲ συντεχνιακὸν πνεῦμα τῆς ιεραρχικῆς αὐστηρότητος, ἀλλὰ και τῆς αἰσθαντικῆς και πατρικῆς συμπαραστάσεως τοῦ ἀνώτερου πρὸς τὸν κατωτέρουν, και τὴν σεμνόφρονον οἰκείότητα τῶν ὡρῶν τῆς σχόλης, διῆλθεν τὸ ἀνώνυμον πλῆθος τῶν ἔξοχων πληρωμάτων ποὺ ἐπήνωρασαν τὸν μεγαλειώδη στόλον τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Εἰς αὐτὴν ἑμαδήπευσαν οἱ κακώτεροι τῶν πλοιάρχων και τῶν μηχανικῶν και τινες τῶν ἀξιωτέρων ἐκ τῆς δυναστείας τῶν ἐφόπλιστών μας. Τὸ μεγαλειώδες δημιούργημα τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας ἐλκει τὴν καταγωγὴν του, ἀντλεῖ τὴν δύναμίν του και δασιζεὶ τὴν ἐπιβίωσίν του, εἰς τὰς δυνατότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ χώρου νὰ προπαideύῃ και νὰ παρέχῃ ἀπεριορίστως εἰς ἐπάρκειαν — θὰ ἐλέγαμεν μέχρι πρότινος — τοὺς θαυμασίους ναυτεργάτας του. Χωρὶς ισχυρὸν φορτηγὸν ἀκτοπλοίαν, χωρὶς αὐτὸν τὸν μεγάλον στόλον τῶν πολλῶν μικρῶν σκαφῶν, ποὺ ἀρμενίζουν τὰς θαλάσσας μας, χωρὶς ἀντιστοίχως ισχυράν μεσογειακὴν Ναυτιλίαν μικρᾶς και μέσης χωριτικότητος, δέν εἰναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ και νὰ ἐπιβιώσῃ μεγάλη και ἀνταγωνιστικὴ Ἑλληνικὴ ὑπερτόνιος Ναυτιλία. Αὐτὴν τὴν βασικὴν κατεύθυντίριον ἀρχήν τοῦ ὄρθου ναυτιλιακού προσανατολισμοῦ φαίνεται παντελῶς νὰ ἀγνοοῦν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας προκοπήν.

Έχουμε ήδη φθάσει εις οξείαν κρίσιν όλης της πληρωμάτων. Αἱ τελευταῖαι ἐφεδρεῖαι αἱ ναυτεργατῶν ἔχουν ἔσαντληθη. Δὲν ὑπάρχουν διάθεσιμοι οὐτε κάνει κάτοχοι λευκῶν υπηρεσίας ναυτικών φυλλαδίων. Τὸ ἀξίωμα τοῦ ναυτιλιακοῦ μας γίγνενται ἔχει ἀνατραπή. Ἡ τῶν ἀρμοδίων αἰσιόδοξος θεωρία τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν «ἀναπαραγωγὴν» πληρωμάτων ἔχει πλέον ἀποστιλθῆ. Ἀπὸ τριετίας ὑπεργραμμίσαμεν δημοσίᾳ τὸν κίνδυνον, καὶ προεδρέψαμεν τὴν ἐπελθούσαν κρίσιν, βάσει τῶν στατιστικῶν δεδομένων ἐκείνης τῆς στιγμῆς καὶ στοιχειώδων εἰς ὅπλοτητα μαθηματικῶν ὑπολογισμῶν. Δὲν εἰσήκουσθημεν. Διὰ τὴν διατήρησιν μονίμου ἐφεδρείας πληρωμάτων θὰ ἐπρεπε τὴν σταθεραναν αὔξησην εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τὴν διόγκωσιν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Ἑλληνικῶν συμφερόντων νὰ ἀκολουθῇ παράλληλος καὶ ἐν εύρωστια μεγεθύνσις τῆς φορτηγού ἀκτοπλοΐας, μὲ τάσεις ἀνταγωνιστικῆς διεξόδου καὶ περαιτέρω διογκώσεως της, εἰς τὴν Μεσόγειον. Ἀλλὰ καὶ οἱ δύο αὐτοὶ βασικοὶ κλάδοι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, η ἀκτοπλοϊκὴ καὶ η μεσογειακὴ φορτηγὸς Ναυτιλία, τελοῦν ἐν μαρασμῷ καὶ εἰς χρονιαν ὑποστασιαχόλησιν. Υπό τὸ τοιάυτα συμβήκας καὶ ὁ ρόλος των ὡς ἐκπαιδευτῶν πληρωμάτων ἀναλόγως περιορίζεται. Ἡ δυσαρμονία αὐτῆς, ἔχει δηγήσει εἰς τὴν κρίσιν πληρωμάτων, ητίς δὲν εἰναι δυνατόν νὰ ὑπερβολεῖ εἰμή μόνον διὰ τῆς διερευνήσεως τῶν αἰτίων τῆς καχεξίας εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν καὶ μεσογειακὴν φορτηρήν

Ναυτιλίαν και τὴν λῆψιν δραστικῶν μέτρων διὰ τὴν ἐπὶ ἀνταγωνιστικοῦ ἐπιπέδου δραστηριοποίησιν και διόγκωσίν των.

Η ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Η ιστιοφόρος φορτηγός άκτοπλοία τών «πετρελαιοκινήτων», με τὴν ἐπιβλητικὴν εἰδριμόδιην δύναμιν τῶν μικρῶν ξυλίνων πλοιών της, ὑπῆρξε καὶ παραμένει κύριον μέσον με ταφορᾶς διὰ τὸν ἔκτεταμένους ἀκτῶν Ἐλληνικῶν χώρων, τὸν διάσπαρτον ὑπὸ νῆσων. Οὐδὲν ἄλλο μεταφορικὸν μέσον δύναται νὰ τὴν ὑποκαταστήσῃ εἰς τὸ ἔργον της, μὲ τόση φειδῶν εἰς μέσα καὶ μὲ τόσην αὐτάρκειαν. Εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν μεγάλων ταχιεῖτων, οἱ ιστιοφόροι Ναυτιλία τῶν ΠΚ θεωρεῖται ὡνάρχοντος. Εἶναι, δῆμας, πρόσφορος διὸ φορτία, ἀτινα δὲν ἀπαιτοῦν ταχεῖαν διακίνησιν, ὅπως αἱ πρώται μὲλαι, τὰ λιπάσματα καὶ τὰ φορτία χόδην. Υπῆρξε καὶ παραμένει τὸ ἀριστον καὶ τὸ πολυπερμέτορεν κλιμακίον τοῦ ἔθνικον προγυμναστηρίου ναυτεργατῶν. Εἶναι ή ζύμη καὶ τὸ ἄλας εἰς τὸν ἀρτὸν τῆς Ναυτιλίας μας. «Ἐλκει τὴν καταγγείλην τῆς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ δάση καὶ τὴν Ἐλληνικὴν διοτεχνίαν. Εἶναι ἡ γραφικότης τοῦ θαλασσίου χώρου μας. «Ἄξιζει νὰ τύχῃ εύρειας μερίμνης καὶ τῆς προστασίας τοῦ Κράτους. «Ἄξιζει τὴν στοργήν μας. Δέν μας στοιχίζει τίποτε, καὶ ἐπιτελεῖ φραδέων μὲν, ἀλλ᾽ ἐπιτυχῶν καὶ ἔξ ίσου ἀσφαλῶς τὸ μεταφορικὸν τῆς ἔργου, χωρὶς ἀκόπους δαπάνας. Δυσπραγούν σήμερον τὰ κακία μας. «Υφίστανται τὸν σκληρὸν ἀντανακλισμὸν τῆς δηζελοκινήτου σιδηρᾶς φορτηγοῦ ἀκτοπλοίας τῶν «μότορσπιτ», με τὴν γεγαλτέρων χωρητικότητα, τὰς ισχυροτέσσας μηχανὰς πρώσωσεων, τὰ ταχύτερα φορτοφορτωτικὰ μέσα, τὰ οικονομικώτερα ἀσφαλιστρα δι' αὐτὰ καὶ τὰ ἐμπορεύματα ποὺ μεσφέρουν, τὴν ἀποδοτικώτεραν ἔκμετάλλευσιν, ἥτις συνδράμει εἰς τὴν συμπίεσιν τῶν πλινθῶν.

Οι δύο αὐτοὶ κλάδοι ποὺ συνθέουν τη φορτηγὸν ἀκτοπλοίαν, παρὰ τάντα τελοῖ εἰς χρονίν καχεξίαν. Ἡ ἐπιχώριος διακίνησις ἄγαδων καὶ ἐμπορευμάτων, αἰσθητῶς η ἔζηθή τὴν τελευταίαν εἰκόσαιταν. Δέν τη ἡκολούθησεν ὅμως, ἀναλόγως ἡ ἐπιβαλλόσασσος εἰς τὴν ἀνοδικήν της πορείαν. Συνεπέλλεν εἰς τούτο ἀσφαλῶς ἡ ἐπέκτασις καὶ βελτιώσις, τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ ἡ ἔξ απῆς εύρυτέρα διάδοσις τῆς δι' αὐτοκινήτων μεταφορᾶς, ἥτις εἰς τὰς διαδρομάς των μερών ἀπόστασεων, προσφέρει εὐθηνότερον κόμιστρον. Ἐπεδείνωσεν, δημοσί, τὴν κατάστασιν εἰς τὴν φορτηγὸν ἀκτοπλοίαν, ἡ ἔλειψις συγκοινωνιακῆς ἀντιλήψεως ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας, ἥτις, διὰ τῆς ὑπερμέτρου προστασίας της πρὸς ἄλλα συγκοινωνιακά μέντα καὶ τῆς παραλόγου ἐπιβολῆς εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς ἐνὸς πλήθους ἐμμέσων καὶ ἀμέσων ἐπιβαρύνσεων καὶ τελώνων συντελέσσεν εἰς τὴν διόγκωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ κυρίως τοῦ κόστους προ-ῳδήσεως τοῦ ἐμπορεύματος ἀπό τῶν κρητιδωμάτων μέχρι τῶν πλοίων διὰ νὰ μεταβάλλῃ τὴν ἀσυναγωνίστως εὐθηνὸν ναύλον, εἰς τὸ ἐπαναχέστατον κόμιστρον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

'Εξ ἄλλου, η ἐνσκήψασα κρίσις πληρωμάτων, προκολεῖ δυσμενέστατον ἀντίκτυπον εἰς τὴν φορτηγὸν ἀκτοπλοΐαν, ἐπιτείνουσα τὴν δυσπραγίαν τῆς. 'Η ἐπακόλουθος τῆς, ἐλειφεώς ναυτεργατῶν αὐξήσις τῷ ἀντιμεσθῶν, ἐνῷ δόλιγον τι παρενοχλεῖ τὴν ἀνταγωνιστικότητα τῆς ποντούδρου Ναυτιλίας, κυριολεκτικῶς ἔξαρθρωντει τὴν φορτηγὸν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν μεσογειακὴν τοιαύτην. Στερούμεναι ἀμφότεραι περιθωρίων καὶ ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ παρακολουθήσουν τὸν πλειστοκίνων διαγνωσμὸν ναυτεργατικῶν ἀντιμεσθῶν πέραν ἐνὸς ἐπιζημίου ὁρίου, δὲν πάουν ἀπό τοῦ νὰ ψήστανται τὰς ἔξ αὐτοῦ συνυπείσας εἰς τὸ κόστος τῆς ἑκμεταλλεύσεως των καὶ τὴν ταυτόχρονον ἀφάιμενιν τῶν ἴδιων των πληρωμάτων, ὑπόχρεούμενοι νὰ λοιπούν νὰ βασιστούν τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των, εἰς τὴν νομιμοποιηθείσαν ὑπὸ τῶν 'Ἀρχῶν Ἐλλιπῆ σύνθεσιν πληρωμάτων ἢ τὴν ἀθρόων ναυτολόγων ἀνειδίκευτων. 'Εξ αὐτοῦ, νεδίαις, δηγούμενα εἰς τὰς συχνὰς ζημίας καὶ φθορᾶς τῶν πλοίων καὶ τὰ πάσης φύσεως ναυτικὰ 'ἄτυχήματα' καὶ τὰ ἀκάλυπτα ἀσφαλιστικῶς δυστυχήματα, τὰ ὀφειλόμενα ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀπειρίαν, τὴν ἀνεπάρκειαν ἢ τὴν ὑπερκόπωσιν. 'Ἐπακόλουθος ἡ ἐπιχειρηματικὴ συντριβὴ καὶ ἡ ἀτίμωσις τῶν ἐκπροσώπων μιᾶς τάξεως ὅχι ἐφοπλιστῶν, ἀλλ' ἐντίμων βιοπαλαιστῶν, οἱ ὅποιοι καταπονοῦνται διά νὰ ἔξιστωσουν τὸ διωγκωμένον σκέλος τῶν διπτανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των, εἰς ἵνα σκληρὸν ἀνταγωνισμὸν διὰ τὴν ἔξιοικούμησιν ἐνὸς λιποσάρκου εἰς ναῦλον φορτίου.

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

‘Η Μεσόγειος ύπηρεν ἀνέκαθεν ἡ φυσικὴ διέξοδος διὰ τὰ πλοῖα τῆς φορτηγού ἀκτοπλοΐας καὶ εἰς τάς εὐτυχεῖς ἡμέρας τῆς εὐρώστου διογκώσεως τῆς καὶ εἰς τάς ἡμέρας τῆς ἐνδείας, ὡς ἐκ τῆς ἀνεπαρκείας εἰς ειπιχωρίους μεταφοράς διὰ θαλάσσης. ‘Ἐξ αὐτῆς ἔλκει τὴν καταγωγὴν ἡ μεσογειακὴ μας Ναυτιλία. Εἰς αὐτὴν τὴν γνώριμον θάλασσαν, ἦτο ἀλλοτε εύκολος ἡ ἔξερεις ἐνὸς φορτίου μὲ ικανοποιητικὸν ναῦλον. Δέν ψίστατο δ ἀνταγωνισμὸς τῆς σῆμερον διὰ τὴν ναυπλοίαν τῆς Μεσογείου, οὔτε αἱ δεσμεύσεις τῶν μεταφορῶν διὰ τὸ έθνικὸν πλοῖον. Δὲν ὑπήρχον οὐσιαστικὴ διαφορὰ ἀπὸ πλοίων εἰς πλοίον. Ἐλάχισταν ήσαν αἱ σημαῖαι, αἱ ἀποιαὶ ἐκυμάτιζαν εἰς τοὺς ιστοὺς τῶν πλοίων ποὺ διέπλεαν αὐτὴν τὴν θάλασσαν. ‘Ἀλλοτε ἡ πρὸς τὸ πλοῖον προτίμησις ἐστήριζετο περισσότερον εἰς τὴν φύμην διὰ τὴν ἀξιωσύνην τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἐμπιστοῦντην τοῦ ἐμπορίου πρός τὴν ἐντιμότητα καὶ τάς ικανότητας τοῦ πλοιάρχου. ‘Η Μεσόγειος ἦτο μία θάλασσα κυριαρχουμένη ἀπὸ τὸν ‘Ἐλληνα νούτην καὶ ὁ μεσογειακὸς χώρος, τούλάχιστον εἰς τὸ ἀνατολικὸν του τιμῆμα, εἶχεν ὡς διειθή του γλώσσαν, τὴν Ἑλληνικήν.

Ἐάν ἡ φορτηγός ἀκτοπλοΐα ὑπῆρξε τὸ δημοτικὸν σχολεῖον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως καὶ τὸ λίκνον τῶν ναυτιλιακῶν μας ὄνειρων, ή Μεσόγειος ήταν καὶ θά παραμείνῃ τὸ σχολαρχεῖον τῆς ἀνησύχου καὶ ὠρίμου ἐπιδόσεως, που δηγεί εἰς τὸ Γυμνάσιον τῶν περιλήπτων καροβονιώντων τὰς περιπτώσεις

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

General Agents:

GEORGE CARRAS INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables : CARRASBRO

Είς αύτήν την θάλασσαν θά κάνουν πάντας τά πρώτα δειλά δηματά των οι έφοπλισταί μας, πρίν προχωρήσουν μὲ σταθερόν δῆμα εἰς τήν κατάκτησιν τῶν ὀκεανῶν. Είναι καὶ αὐτή μία μεγάλη σχολή γαλβανισμοῦ τῆς ἐπιχειρηματικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ καὶ τὸ λίκνον τῆς ἀνανεωτικῆς του δυνάμεως.

Ἐκτοτε καὶ θαυμαίως μεταξὺ δύο πολέμων, αἱ συνθήκαι τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸν όφαλὸν ὑπὸ τῆς γῆς ἔχουν ὑποστῆ ριζικὴν ἀλλαγὴν. "Ηλλαζεν ἡ σύνθεσις τῶν διακινουμένων φορτίων. Μεγάλη εἶναι ἡ ποικιλία καὶ ἡ ἀξία των, εἰδικοὶ οἱ ὅροι καὶ αἱ συνθήκαι τῆς μεταφορᾶς των καὶ ταχυτέρα ἡ κυκλοφορία των. "Ηλλαζεν καὶ τὰ πλοῖα ριζικῶν, δχι μόνον εἰς τάς ναυπηγικάς των γραμμάς καὶ τάς μηχανάς τῆς προώσεως των, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν προσαρμογὴν τῆς κατασκευῆς των καὶ τοῦ τεχνικοῦ των ἔξοπλισμού, εἰς τὰς ειδικάς συνθήκας τῶν ἐμπορευμάτων, ἀτίνα προορίζονται νὰ διακινοῦν. "Ενα πλήθος μικρῶν, νεοτεύκτων πλοίων ειδικοτήτων, διασχίζουν ὡς στρατιὰ μυρμῆγκων τὴν Μεσόγειον Θάλασσαν. Εἰς αὐτήν την θάλασσαν ἔξηφράσισαν σταθερὰ ἑργασίαν ἔξειδικευμένα πλοῖα τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Βορρᾶ. Εἰς αὐτήν την θάλασσαν τῶν Ἑλλήνων ναυτῶν, λαοὶ χωρὶς ναυτικήν παράδοσιν ἥθισαν νὰ τοὺς ἔκτοπίσουν. Εἰς τοὺς ἑνὸς πλήθους νεοτεύκτων πλοίων γραμμῶν καὶ ειδικοτήτων, κυματίζουν σημαῖαι: γιουγκοσλαϊκά, τουρκικά, αγυπτιακά, ρωσικά, δουλγαρικά, ισραηλιναὶ καὶ ἀκόμη σημαῖαι οὐγγυρικαὶ καὶ ἀλβετικαὶ, παραπλεύρων τῶν παλαιῶν γνωριμῶν σημαιῶν. Τὰ ἐπιτεύγματά των δέν διέλινταν εἰς τὴν ἀτομικήν πρωτοβουλίαν μόνην. "Έχουν τὴν πρόλευσιν τῶν εἰς τὸν προγραμματισμὸν καὶ τὴν γεωσίαν ὑλικήν καὶ ἡθικήν συμπαράστασιν τῶν κυβερνήσεων των καὶ τῶν λαῶν των. Είναι ἀποτέλεσμα πλήθους διευκολύνσεων καὶ θυσιῶν διὰ τὴν δημιουργίαν ἔθνηκης Ναυ-

τιλίας καὶ τὴν ἐπιβολὴν τῆς. "Έχουν τὴν προέλευσιν τῶν εἰς τὰς πριμοδοτήσεις τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, τὰς ἐκτεταμένας πιστωτικάς διευκολύνσεις ἔναντι χαμηλοῦ ἐπιτοκίου, τὰς ἐπιχορηγουμένας ἀντιμοσθίας τῶν πληρωμάτων καὶ, πρὸ πάντων, τὴν μαχητικήν καὶ ἐπίτιμον φροντίδα τῶν κυβερνήσεων των, διόπει μονοπωλήσουν τὰς ἔθνηκας τῶν μεταφορᾶς καὶ τὰς ἐπεκτείνουν διὰ τὰ πλοῖα τῆς σημαίας των, μέσω διμερῶν συμβάσεων καὶ ἐπιχορηγουμένων τακτικῶν γραμμῶν.

'Ἐν μέσω αὐτῶν τῶν ἀνταγωνιστῶν, οἱ ὅποιοι ἐκπροσωποῦν τὴν ὡργανωμένην δύναμιν τῆς συλλογικῆς δράσεως καὶ πολλάκις αὐτὴν ταύτην τὴν κρατικὴν υπόστασιν Ισχυρῶν ἔθνων, ὡς συμβαίνει διὰ τὰ πλοῖα τοῦ Ἀνατολικοῦ Συναπτισμοῦ, ὁ "Ἑλλην ἔφοπλιστής, δοτὶς ἀπετόλμησε νὰ διευρύνῃ τὴν ἀκτοπλοϊκήν του δραστηριότητα εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον, μὲ πεπάλαιωμένα καὶ ἀντιοκουμικά σκάφη, τὰ ὅποια διέσωσεν ὀλίγον πρὸ τῆς διαλύσεως των, διὰ νὰ τὰ θέσῃ ἐκ νέου εἰς τὴν ἑνέργειαν, διὰ τῆς ἀγορᾶς μὲ περιωρισμένας τοκογύρων καὶ πιστωσίες, περιφρονούμενος — θὰ ἔλεγα χλευαζόμενος — υπὸ τῶν ἄρχων τῆς χώρας του, ἀγωνίζεται διὰ τὴν ἐπιδίωσίν του καὶ ἐν ταυτῷ καὶ ἐν ἀγνοίᾳ τῶν πάντων καὶ αὐτοῦ τοῦ ἱείου, διεξάγει τὸν ἀπελπινὸν ἄγωνα τῆς στηρίξεως τῶν ἐρεισμάτων ἐπὶ τῶν ὅποιων ἔδρατεσαι τὸ ναυτιλιακὸν μεγαλεῖον τῆς Ἑλλάδος, μὲ μόνη ἔφοδια τὸν "Ἑλληνα ναυτεργάτην καὶ τὴν δραστηρίαν ἐπιχειρηματικότητα του.

ΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

'Η φορτηγὸς ἀκτοπλοῖα καὶ ἡ μεσογειακὴ Ναυτιλία, τὰ μόνα σταθερὰ ἐρείσματα τῆς διοικητήτος τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ μεγάλη αὐτή σχολὴ ναυτῶν καὶ ἡ ἀκένωτος πηγὴ ἀνανεώσεως τοῦ ἔφοπλισμοῦ μας, θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσουν καὶ τὴν πηγὴν τῶν

ἐμπινεύσεων τοῦ κρατικοῦ προγραμματισμοῦ. 'Ἐδῶ ήμιτερα δὲν χωροῦν. Χρειάζεται ἀφύπνισις καὶ ἐπαναστατικὴ ἀλλαγὴ μεθόδων καὶ τρόπος ἀντιλήψεως καὶ ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων, πολὺ διάφορος ἔκεινον τὸν ὄποιον προγραμματίζουν εἰς τὰ ὑπουργάτων τῶν διεκδικήσεών των, αἱ 'Ενώσεις ἀκτοπλοϊκῶν καὶ μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων. 'Ασφαλῶς δὲλα αὐτὰ τὰ μικροαἴτηματα, ἄπινα διεκδικοῦν, θὰ πρέπει νὰ ίκανοποιηθοῦν, διότι συντείνουν εἰς τὴν συμπτίσειν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντελούν εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῶν ἀκαθαρίστων προσόδων τῶν πλοίων των. Εἰς τὴν οὔσιαν, δύος, ἀποτελοῦν παυσίπονα ἐνὸς ἀλγοῦντος σώματος καὶ, ἀσφαλῶς, μεταβέτουν τὸ ἀλγός χρονικῶς, ἀλλὰ δὲν τὸ θεραπεύουν. 'Ο προσαντολισμὸς τοῦ κρατικοῦ προγραμματισμοῦ διὰ τὴν φορτηγὸν ἀκτοπλοῖαν καὶ ίθιως τὴν μεσογειακὴν Ναυτιλίαν, θὰ πρέπει νὰ ὑπερακοντίσῃ τὰς λιποσάρκους διεκδικήσεις των καὶ νὰ τὰς μεταβέσῃ εἰς τὸν χώρον τῆς ἀνανεώσεως καὶ τῆς μετὰ πλήρους αὐταρκείας ἐπιβιώσεων. 'Αρκεῖ καλὴ θέλησις, κατανόησις τῶν προβλημάτων των καὶ ἀποφασιτικὴ ἀντιμετωπίσις των. 'Ασφαλῶς θὰ χριστοῦν κεφάλαια καὶ μάλιστα σημαντικά, δχι πρὸς χαρισμόν, ἀλλὰ διὰ μακροπρόθεσμον πιστοδότησιν των, ὑπὸ εὐμενεῖς ὅρους, ίκανοποιητικούς καὶ διὰ τοὺς διαθέτας των. Καὶ τὰ κεφάλαια αὐτὰ ὑπάρχουν καὶ προέρχονται εἰς αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας, ἀνίκουν εἰς αὐτὴν καὶ θὰ πρέπει νὰ κινηθῶν ἐντὸς αὐτῆς καὶ πρὸς ενίσχυσιν τῶν κλάδων ἔκεινων, οἵτινες ἔχουν περισσοτέραν ἀνάγκην αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ δύνανται νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν ἀποδοτικῶς.

'Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ εἰς τὸ ἐπόμενον

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: 2404 A/B CORROFOUL LDN. - Cables: CORROFOUL LDN. SW1.

NEW YORK

International Paints Co. Inc.

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

ASSOCIATED FACTORIES IN

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

ΕΝΩ ΣΥΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗ

Πολλά τελευταίως λέγονται και αδονται διά τό Ν.Α.Τ., διά τάς συντάξεις του, διά τόν νόμον του κ.λ.π. Πλείστα δοσά έμπειρικά συνταγολδγιαί αραδιάζονται εἰς τό Υ.Ε.Ν. παρά διαφόρων ἀτόμων, 'Οργανώσεων, 'Υπηρεσιών, ἀκόμα και ἀπό ἀτομα ἔχοντα παντελῶς ἄγνοιαν ἀσφαλιστικῶν θεμάτων και κατά πρῶτον λόγον τῆς ιδιαίτερης θέσεως τού Ν.Α.Τ. Καὶ δλαι αὐταὶ αἱ συνταγαὶ χαρακτηρίζονται ὑπό τῶν ὑποβαλόντων αὐτάς ὡς... σωτήριοι διὰ τῆς ἀνόρθωσιν, ἔξυγιανσιν κ.λ.π. τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ν.Α.Τ., χωρὶς οὐδεμία ἔξ αὐτῶν ν' ἀναφέρεται οὔτε εἰς τό ἀπό τί πάσχει τό Ν.Α.Τ., οὔτε διατί ὑπάρχει ἀδυναμία εἰς μεγαλυτέρας παροχάς, οὔτε πῶς θ' αὐξηθοῦν οἱ πόροι τοῦ Ν.Α.Τ. διά νὰ δυνηθῇ ν' ἀνταποκριθῇ, τούλαχιστον, εἰς μερικά δίκαια λογικά αἰτήματα τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. "Ολοι ζητοῦν αὐξήσεις, ἐπιδόματα, προικοδοτήσεις, δάνεια, τροποποίησεις εἰς τάς τῆς ἀνομοής τῶν συντάξεων καὶ κανεὶς δὲν ἐσκέφθη ὡς τάς αἰτούμενα θὰ ικανοποιηθοῦν καὶ κατά πόσον θ' ἀνθέξῃ τὸ Ταμείον εἰς τάς ἐπιβαρύνσεις.

Κατ' ἄρχην, λοιπόν, ἀς ἔξετάσωμεν πόθεν προέρχεται ἡ κακοδαιμονία καὶ τὰ αἴτια τῆς ἀδυναμίας πρὸς παροχὴν μεγάλων ἡ καὶ ικανοποιητικῶν ἀπλῶς συντάξεων.

Τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι τὸ πρῶτον 'Ιδρυμα κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως ἐν Ἑλλάδι, ιδρυθὲν τὸ πρῶτον ἔτει 1861, ὁργανωθὲν κατά τὸ πρότυπο τοῦ γαλλικοῦ Gaisse des Invalides de la Marine.

Οἱ πρῶτοι πόροι τοῦ 'Ιδρυματος, ὡς εἰς τό Ψήφισμα Δ' τῆς Α' ἐν 'Επιδιάρψ 'Εθνο-συνδέσεως τοῦ 1821 ἀναφέρεται, ήσαν τὸ 1)3 τῶν ναυτικῶν σώστρων ἀντία θὰ διετίθεντο ὑπὲρ τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν. 'Ομοίως, εἰς τάς Β.Δ. τοῦ 1831 καὶ τοῦ 1836 περὶ 'Αστυνομίας Ἐμπορ. Ναυτιλίας δρίζεται δτι τὰ ἐκ τῶν σχετικῶν παραβάσεων πρόστιμα θὰ διατίθενται ὑπὲρ τοῦ Ταμείου 'Απομάχων τοῦ Ε.Ν.

Τὸ Ν.Α.Τ. πρήξει λειτουργοῦν τὸ 1861, μὲ ἀρχικὸν κεφάλαιον 143.000 δρχ. προερχομένων ἐκ καταβληθέντων προστίμων. 'Η ἀρχαιότης τοῦ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ, δυστυχῶς, καὶ τὴν ἀδυναμίαν του, διότι ἡρχίσεις νὰ λειτουργῇ εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν η ἔνοια τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως εὑρίσκεται εἰς ἐμβρυῶδη καὶ ὑποτυπώδη κατάστασι καὶ ὁργανώθη ἐπὶ τῇ βάσει τῶν περὶ κοινωνικῆς προνοίας ἀρχῶν ἀπό τὰς ὅποιας, δυστυχῶς, δὲν κατάρθωσεν ἀκόμη ν' ἀπαλλαγῇ τελείως.

Πλὴν δμως τῆς ἀρχαιότητος, η δποία, ὡς προαναφέρομεν, εἶναι καὶ η αἵτια τῆς συνεχιζόμενης ἀδυναμίας τοῦ Ν.Α.Τ., καταστροφικῶς ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν τοιοὶ διάφοροι εὐεργετικοὶ νόμοι καὶ διατάγματα, οἵτινες κατὰ καιροὺς ἐψηφίσθησαν, ὡς π.χ.:

1) Τὸ Β.Δ. τῆς 26.6.1923 δι' οὐ ἀπενήμηθη σύνταξις εἰς τάς οἰκογενείας τῶν ἡμερομισθίων τεχνιτῶν τοῦ Β. Ναυστάθμου, οἵτινες ἐπνίγησαν κατά τὸ ναυάγιον τοῦ ρυμαλού «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» καὶ οἵτινες δὲν ήσαν ήσαφαλισμένοι εἰς τό Ν.Α.Τ. καὶ οὐδὲν εἶχον προσφέρει εἰς αὐτό.

2) Τὸ Ν.Δ. τῆς 16.11.1925 δι' οὐ ἀνεγνωρίσθησαν νομοθετικῶς εἰς αἰφνίδιον ἀτύχημα ἀπό τοῦ 1912!! (ἀναδρομικῶς) θάνατον ἐργατῶν θαλάσσης ἔξ επιδημικῆς νόσου!!!

3) Τὸ Β.Δ. τοῦ 1935 δι' οὐ ἐπανευσητήθησαν πάσαι αἱ ἀπορριφθέσαι αἰτήσεις συνταξιοδοτήσεως καὶ δώσαντες ἀναδρομικὴν Ισχύν! ἀπειροτίσουσι διαρκεῖας προστέθησαν πολλῶν ἐκανονισμῶν συνταξιούχων μὴ ἔχοντων προσόντα συνταξιοδοτήσεως.

4) Διὰ τοῦ ἀνωτέρω Ν.Δ. κατηργήθησαν καὶ δὴ ἀναδρομικῶς ἀπό τοῦ 1912 αἱ διατάξεις περὶ παραγραφῆς τῶν κατά τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπατήσεων, μὲ προσθήκην ἀλλων ἐκανονισμῶν συνταξιούχων μὴ ἔχοντων ἐπίσης προσόντα.

5) Κατηργήθη δασικὴ διάταξις τοῦ Νόμου ΓΣΚ τοῦ 1906 καθ' ἥν ναυτικὸς διακόπως τὸ ἐπάγγελμα ἐπὶ 5 ἔτη καὶ ἐπαναλαβῶν αὐτὸν μετά τὸ 50δν ἔτος δὲν δύναται νὰ δικαιωθῇ συντάξεως ἀνικανότητος, ὡς ἐπίσης καὶ ἑκεῖνος δοτὶς ἀπεγράφῃ ὡς ναυτικὸς μετὰ τὸ 40δν ἔτος τῆς ἡλικίας του.

6) 'Ο Νόμος 889 τοῦ 1943 καὶ δὲν 1162 τοῦ 1942 διὰ τῶν δόποιν ἀνεγνωρίζετο δικαίωμα πρὸς σύνταξιν εἰς ὑπαξιωματικοὺς τοῦ Β.Ν. καὶ οἰκογενείας των, θανάτων εἰς τὴν ξηρά!!!

Συνεπείδη τῶν τοιούτων καὶ τοσούτων εὐεργετικῶν διατάξεων προσετέθη ἀριθμὸς 6.000 συνταξιούχων, οἵτινες οὐδὲν εἶχον καταβάλλει εἰς τό Ν.Α.Τ. Οὗτοι κατὰ μέγιστον μέρος εἶναι οἱ συνταξιούχοι οἵτινες ἐλάμβανον σύνταξιν 20-40 δραχμῶν καὶ οἱ δόποιοι μεταπολεμικῶς εὐπρεπήθησαν διὰ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ... κατωτέρου δροῦ συντάξεων τῶν 180.000 δραχ. (180 σημερινῶν), αἵτινες μὲ συνεχεῖς αὐξήσεις ἀνήλθον σήμερον εἰς 750 δρχ.!!! καὶ διὰ τοὺς δόποιους ἔγειρονται ἀξιώσεις αὐξήσεων εἰς 1.000 δρχ.!!! καὶ οἵτινες, δυστυχῶς, φωνακούν συνεχῶς δτι... ἀδικοῦνται.

'Απὸ τὴν τοιούτην κατάστασιν ἡθέλησεν ν' ἀπαλλάξῃ τό Ν.Α.Τ. ὁ νόμος 2525 τοῦ 1940, διὰ τοῦ δόποιου εἰσήχθησαν κατὰ τὴν συνταξιοδότησιν αἱ ὄρθαι ἀρχαὶ τῆς ἀσφαλίσεως. Πλὴν, δυστυχῶς, η ἐπακολούθησασ ἐχθρικὴ κατοχὴ καὶ ἡ ἀναστολὴ τῆς Ισχύος του μέχρι τοῦ 1948, δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀπόδοσιν αὐτοῦ, η δὲ κατοχικὴ περίοδος ἐπέδρασε φυχολογικῶς. 'Επεκράτησαν συναιηματισμοὶ καὶ ἐλαστικότης κατὰ τὴν ἀπονομὴν συντάξεων, δστε καὶ ἀλλαι ἐκανονισμοὶ συνταξιούχων χαριστικῶς νὰ εἰσέλθουν εἰς τό Ν.Α.Τ.

Πλὴν δμως τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, πλεῖστα δσα συνέθησαν, ἀτίνα συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀδυναμίαν τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς παροχὴν Ικανοποιητικῶν συντάξεων καὶ ίδού τινα ἔξ αὐτῶν:

1) Καθιερώθη σύνταξις 45 ἡμερῶν ἐπτάσιως ἐπὶ πλέον τῶν κανονικῶν (ήτοι 30 ἡμερῶν κατά τὸ νέον ἔτος καὶ 15 ἡμερῶν κατά τὸ Πάσχα).

2) 'Η μέχρι ψηφίσεως τοῦ Νόμου 3170 τοῦ 1955 συνταξιοδότησις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν δυτῶν, γνωστοῦ δντος δτι τὸ 95% τῶν δυτῶν ἐλάμβανε συντάξεις ἀνικανότητος, ητοι πλήρεις, ἐνῷ οὐδεὶς ἔξ αὐτῶν εἶχε καταβολᾶς εἰς τό Ν.Α.Τ. πέραν τῶν 2-3 ἔτων καὶ πλεῖστοι εἶχαν οὐδὲν ἡμερῶν μόνον.

3) Αἱ τρεῖς δραχμοποιήσεις τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. παρὰ τῶν ἐκάστοτε Κυβερνήσεων ἔχηνέμισαν τρίς εἰς σημεῖον ἄκρως ἐπικίνδυνον τὴν περιουσίαν τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀνέσχεσαν πάσαν οἰκονομικήν πρόσδοσον τοῦ 'Ιδρυματος.

4) 'Η ὑποχρεωτικὴ ἐπένδυσις μεγίστου μέρους τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς 'Εθνικά χρεώγραφα καὶ ἡ, ὡς ἐκ τῆς πτώσεως τῆς ἀξίας αὐτῶν, οἰκονομικὴ καταστροφὴ τοῦ Ν.Α.Τ.

5) Η κατά τὸν τελευταῖον πόλεμον καταστροφὴ τῶν 4)5 τοῦ 'Ελληνικοῦ Ε.Ν.

6) 'Η διαδική συνταξιοδότησις 2.000 περίπου χρηῶν καὶ ὄρφανῶν θυμάτων τοῦ ίδιου πολέμου.

7) 'Η κατάργησις ὅλων σχεδὸν τῶν πόρων ἐκ τῆς κοινωνικῆς προνοίας προερχομένων.

8) 'Η κατάργησις τῶν πόρων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν μεταλλίων, τοῦ καπνοῦ, τῶν φορτίων 'Αγροτικῆς Τραπέζης — συγκεντρώσεως ΟΥΝΡΑ κ.λ.π. Τῶν ἐκ τῆς ἀνελκύσεως ναυαγίων καὶ ἐρμαίων διὰ τῆς ίδρυσεως τοῦ Ο.Α.Ν. καὶ μείωσις τοῦ μονοδικοῦ ἐναπομείναντος ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. πόρου ἐκ τῶν προτωτικῶν καὶ εἰσιτηρίων.

9) 'Η επίταξις τῶν κυριατέρων ἀκινήτων τοῦ Ν.Α.Τ. παρὰ τοῦ Κράτους, ητις ἐστέρησεν αὐτὸν σοβαρωτάτων ἐσόδων ἔξ ἐνοικίων κ.λ.π.

10) 'Η κατ' ἐξαίρεσιν εὐεργετικὴ νομοθεσία τοῦ Ν.Α.Τ., ητις ἐπεκράτησε μέχρι ψηφίσεως τοῦ 3170/1955 Νόμου εἰς τὸ θέμα τῆς διαδοχῆς τῶν συντάξεων, καθ' ἥν, παρὰ πάσαν ἀσφαλιστικὴν ἀρχήν, τό Ν.Α.Τ. παρείχεν Ισοδίως συντάξεις εἰς τὰ ἄγαμα θήλεα τέκνα, πράγμα δπερ οὐδαμοῦ τοῦ κόσμου συμβούν. Οὕτω τὰ δριτα τῶν θηλέων δικαιούμενων συντάξεων είναι εἰς τὴν Γαλλίαν τὸ 15ον ἔτος τῆς ἡλικίας των, εἰς 'Ολλανδίαν καὶ 'Αγγλίαν τὸ 14ον, εἰς Γερμανίαν καὶ Βουλγαρίαν τὸ 15ον, εἰς Βραζιλίαν, Βέλγιον, Γιουγκοσλαβίαν, Ρωσίαν καὶ Λουξεμβούργον τὸ 16ον, εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν τὸ 17ον καὶ εἰς τὴν Αύστριαν

CAMPANELLA

SAVONA

CAMPANELLA - Cantieri Navali
(formerly "CAMPANELLA - ASCENSO")
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING
Address: VIA DEI CARPENTERI, 3/R.
Cables: CAMPANELLA - CANTIERI - SAVONA
Tel.: 27772 - 21721 - 30023 - 30024

SINCE 1916

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)

τὸ 18ον.

Διὰ τὸ I.K.A. ἐνταῦθα, δάσει τοῦ Νόμου 6298, τὸ δρίον τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸ 16ον ἔτος. Εἰς δὲ τὸ N.A.T. ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐντεῦθεν καθωρίσθη τὸ δρίον τῶν 25 ἑτῶν, ἀλλ' εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν περιλαμβάνοντα γονεῖς - ὄφρανά - ἀνήλικα τέκνα ώς καὶ ἄγαμοι καὶ ἀποροὶ ἀδελφοὶ καὶ ἀδελφαῖ.

11) Ἡ ἑνεκα γενικωτέρων αἰτίων χαμηλὴ ἀπόδοσις τῆς περιουσίας τοῦ N.A.T.

12) Ἡ ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τοῦ Νόμου Σδάλου ἔξανέμισις τῶν ἐνυποθήκων δανείων N.A.T., ἀτίνα εἰχε τοῦτο χρηγήσει ἐπὶ ἀκινήτων καὶ τὰ ὅποια ἀνήρχοντο τὴν 31ην Μαρτίου 1943 εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 108.482.000 προπολεμικῶν.

13) Ἡ ἐπιδρώσα λίαν ἐπιβαρυντικὴ διὰ τὸ N.A.T. ὑπηρεσία τῶν κληρωτῶν - ἑρέδρων - ἐπικούρων - ἡμερομισθίων τεχνιτῶν τοῦ B.N., τῶν ὅποιων αἱ εἰσφοραὶ δὲν ἥσαν ὑδὲ κατὰ προσέγγισιν ἀνάλογοι πρὸς τὰς δημιουργουμένας ὑποχρεώσεις τοῦ N.A.T.

14) Ἡ ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ N.A.T. Ἐλλειψις καὶ ἐν πολλοῖς ἀνύπαρξια καταβολῶν ἐκ μέρους τῶν ἐργοδοτῶν.

15) Αἱ ὑποτυπώδεις καὶ γλίσχροι καταβολαὶ τῶν ἡφαλισμένων, αἵτινες ἥσαν τελείως πενιχραὶ καὶ δυσανάλογοι μὲ τὰς αἰτουμένας καὶ σήμερον ἀκόμη παροχάς. Αἱ καταβολαὶ αὗται ἥσαν ώς κάτωθι:

α) (Νόμος Χ.Λ.Θ. τῆς 29 'Ιουλίου 1861). Πλοίαρχος δρχ. 3, Ναύληρος 1.25, Κυβερνήτης 1.50, ναύτης 1, ναυτόπαις 0,20.

β) (Νόμος Α.Π.Ο.Η. τῆς 17 'Απριλίου 1884). Πλοίαρχος δρχ. 7,5, ὑπαρχος 5, ναύτης 2, ναύληρος 2,5, ναυτόπαις 0,25 κ.λ.π.

γ) (Νόμος Α.Π.Ξ.Η. τῆς 3 'Απριλίου 1891). Πλοίαρχος δρχ. 10, ὑπαρχος 5,5, ναύληρος 3,5, ναύτης 2,5, ναυτόπαις 0,50.

δ) (Νόμος Β.Υ.Ε. τῆς 10 'Απριλίου 1896). Πλοίαρχος δρχ. 10,25, ὑπαρχος 7, 25, ναύληρος 3,75, ναύτης 2,75, ναυτόπαις 0,75.

ε) (Νόμος Γ.Ε.Κ.Σ.Τ. τῆς 6 'Ιουλίου 1907). Πλοίαρχος 12 δρχ., ὑπαρχος 9, ναύληρος 4,5, ναύτης 5, ναυτόπαις 1,5.

στ) (Διάταγμα τῆς 31.12.1924). Πλοίαρχος δρχ. 24, ὑπαρχος 15, ναύληρος 12, ναύτης 7,50, ναυτόπαις 3.

Ἐν συνεχείᾳ ηδεῖθησαν κλιμακωδῶς μέχρι τοῦ 1948, δόποτε ἐκανονίσθησαν εἰς ποσοτά τοῖς ἑκατόντα ἐπὶ τοῦ μισθοῦ.

Μολονότι δῆμος τὸ N.A.T. ιδρύθη τὸ 1861 αἱ εἰσφοραὶ τοῦ πλαιοκήτου καὶ αὗται ὑποτυπώδεις θεοπισθησαν τὸ πρῶτον κατὰ τὸ ἔτος 1907 καὶ μὲ τὰ κάτωθι πενιχρά ποσοτά ἐπὶ τῶν καταβολῶν τῶν ἡφαλισμένων: 'Ἐπὶ ιστιοφόρων 10% καὶ ἐπὶ ἀτμοπλοίων 15%.

Κατὰ τὸ ἔτος 1909 (Νόμος Γ.Τ.Ν.Δ. τῆς 16.4.1909) ηδεῖθησεν ώς κάτωθι: 'Ἐπὶ ιστιοφόρων 10%, ἐπὶ ἀτμοπλοίων 20%. Διὰ τοῦ Νόμου 1690 τῆς 16 'Ιανουαρίου 1918, τῶν ιστιοφόρων 30%, τῶν ἀλλαγῆς 50%. Κατὰ τὸ Διάταγμα τῆς 31.12.1924 ἡ εἰσφορά

πλαιοκήτων ὠρίσθη γενικῶς εἰς 80% ἐπὶ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν.

Τέλος ὁ Νόμος 4874 τῆς 12.2.1931 (διάταγμα 12.5.31), ὅριζε τὴν εἰσφοράν πλαιοκήτου εἰς 100% ἡτοι διήρκεσε μέχρι τῆς 'Ιανουαρίου 1948, ὅποτε καθωρίσθη εἰς 150%, διὰ νὰ μειωθῇ πάλιν κατά τὸ ἔτος 1959, πρᾶγμα συνεχίζομενον μέχρι σήμερον.

'Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας, οἰκοθεν νοεῖται, διὰ τὸ N.A.T. ἡρχισ πάσχον εύθυνος ἀπὸ τῆς ιδρύσεως, καὶ διὰ τὰ πλείστα ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ καὶ ἐντεῦθεν ἔτη. Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πρὸς τοὺς ἡφαλισμένους ἦσαν δυσαναλόγως μεγάλαι ἔναντι τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἡφαλισμένων εἰς αὐτό. 'Ἐπὶ 46 ἐπὶ ὑπῆρξεν ἀνύπαρκτος ἡ εἰσφορά τῶν πλαιοκήτων καὶ ἐπὶ 25 ἀλλα ἔτη γλίσχροι ἥσαν αἱ εἰσφοραὶ αὐταὶ πρὸς τὸ "Ιδρυμα". Καὶ διὰ αὐτὰ δικαιολογοῦν πλήρως τὸν ἴσχυρισμόν, διὰ τὴν ἀρχαιότητα τοῦ N.A.T. είναι καὶ ἡ δασικὴ αἵτια τῆς ἀδυναμίας του διὰ βελτιωμένας, ίκανοποιητικάς παροχάς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΕΚ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ

'Ἐπισημαίνεται, κατὰ τρόπον μὴ ἐπιδεχόμενον οὐδὲμίαν παρ' οὐδὲνὸς ἀμφισθήτησιν, ἡ ΝΟΣΟΣ τοῦ N.A.T., ἡ γένεσίς της, τὰ αἴτια καὶ αἱ πάσης μορφῆς καὶ φύσεως ἀδυναμίας του, πλείσται τῶν ὅποιων καὶ σήμερον συνεχίζονται. Κατὰ συνέπειαν, ἀντὶ ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ φύλλουν συνεχῶς τὸ τροπάριον τῶν ἀγήσεων, ἐπιδομάτων, τροποποίησιν νόμων κ.λ.π., θὰ πρέπει δοιοὶ καὶ εἰς ἑκατοστος χωριστὰ νὰ ὑποδεῖσουν τρόπου ἔξευρεσες πόρων νέων διὰ τὸ N.A.T. καὶ ἀφοῦ διασφαλισθοῦν οἱ νέοι πάροι, τότε θὰ δυνηθῇ τὸ "Ιδρυμα" νὰ προδῷ εἰς ίκανοποίησιν τῶν προβαλλομένων αἴτημάτων. Σήμερον ζητοῦνται παρὰ διαφόρων 'Οργανώσεων καὶ ἀτόμων τὰ κάτωθι:

- 1) Γενικὴ αὔξησις τῶν συντάξεων.
- 2) Αὔξησις τοῦ καταβάτου ὄριου τῶν 750 δρχ. εἰς 1.000 (ἐπιβάρυνσις 25.000.000! ἐπτσίσια).

3) Προικοδότησις.

4) Οἰκογενειακά ἐπιδόματα.

5) 'Εξοδα κηδείας ηγένημένα.

6) 'Αλλαγὴ τοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων δχι ἐπὶ τοῦ συντελεστοῦ 300 ως μέχρι σήμερον, ἀλλα ἐπὶ τὴ βάσει τῶν ὑπηρεσίας!!! (καὶ μάνον ἡ ίκανοποίησις του αἴτηματος αὐτοῦ θὰ ἔχῃ ώς ἐπιβάρυνσιν εἰς τὸ N.A.T. 70 - 75 ἑκατομμύρια ἐτήσιων!!!).

7) Πλήρης ιατροφαρμακευτικὴ περίθαλψις διὰ τοὺς φυματικούς.

8) Τὸ ἀτύχημα νὰ τυγχάνῃ συντάξεως 25ετίας καὶ οὐχὶ προσθήκη 10 ἑταῖ, ώς μέχρι σήμερον.

9) Στεγαστικά δάνεια κ.λ.π.

Εἰς τὴν ἀπίθανον (κατ' ἐμέ) περίπτωσιν ίκανοποίησεων τῶν ἀνωτέρω αἴτημάτων, ἡ ἐπιβάρυνσις εἰς τὸ N.A.T. θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 200 - 225 ἑκατομμυρίων ἐτήσιων. Καὶ ἐρωτάται: 'Ηρεύνησε κανεὶς ἐκ τῶν αἰτούντων τὰ οἰκονομικά τοῦ N.A.T.; 'Ανέγνωσαν τοὺς ισολογισμοὺς καὶ τοὺς προϋ-

πολογισμούς τοῦ 'Ιδρυματος; 'Ελαβον ὑπὸ δψιν τῶν τὴν προσπτικήν; 'Υπελόγισαν ἐνδεχομένας κρίσεις τῆς Ναυτιλίας; 'Υπελόγισαν τὴν γενικὴν περιουσιακὴν κατάστασιν τοῦ N.A.T.; 'Ελαβον ὑπὸ δψιν τῶν τὰς καταβολάς, τὰς σημερινάς, τῶν ναυτικῶν καὶ κυρίως τὰς τῶν ἀξιωματικῶν; 'Ελαβον ὑπὸ δψιν τῶν τὰς δικαιοτάτας ἀξιώσεις, ἀς θὰ εγείρουν οἱ μέλλοντες συντάξιοιχοι, οἵτινες καταβάλλουν πολὺ περισσότερα τῶν καταβληθέντων παρὰ τῶν παλαιών τοιούτων;

Τέλος, ἔκαμε κανεὶς λογαριασμὸν πόθεν προέρχονται αἱ εἰσπράξεις κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν; 'Ανελογίσθη κανεὶς ὃν θὰ ἀνέχουν οἱ τὰ πολλὰ καταβάλλοντες νὰ ἀφίσουν ἀνύπερασπίστους τοὺς ἔαυτούς των τὰς νὰ ίκανοποιηθοῦν οἱ τοῦ κατωτάτου ὄριου καὶ γενικῶς ἔκεινοι οἵτινες δὲν ἔχουν μεγάλην ὑπηρεσίαν;

'Ηγωνισθημεν ἐπὶ 30 δλάκληρα χρόνια νὰ μετατρέψωμεν τὸ N.A.T. ἀπὸ Ταμείον Κοινωνίκης Προνοίας εἰς 'Ιδρυμα ἀσφαλιστικόν. Τώρα πειρώμεθα νὰ ἐπαναφέρωμεν τὰς παλαιάς καταστάσεις; 'Εκοίταξε κανεὶς τὸν κατάλογον τῶν φωνασκούντων νὰ ιδῇ πόσην ὑπηρεσίαν ἔχουν; Θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ δὲ καταστρεπτικὸς συναισθητισμὸς διὰ τὸ N.A.T.; (Συντάξεις πεινῆς!!! - ἔξαθλιώσεως!!! αἴσχους κ.λ.π.). Πότε ἐπὶ τέλους θ' ἀντιληφθῶμεν δοιοὶ, διὰ τὸ N.A.T. είναι 'Ασφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς παρέχων συντάξεις τόσον μεγαλυτέρας δοσὸν περισσότερα εἰναι τὰ χρόνια τῆς ὑπηρεσίας καὶ τὸ ύψος τῶν καταβολῶν; Γεγονός ἀναμφισθῆτον είναι, διὰ τὴν γενικῶς αἱ συντάξεις είναι μικραί, πόρωρ ἀπέχουσαι αἱ τοῦ τοῦ νὰ είναι ίκανοποιητικαί. 'Ἐπισημαίνεται γεγονός είναι, διὰ τὸ πρέπει νὰ εὑρεθῇ τρόπος βελτιώσεως των.

'Αλλ' ἀπίσης γεγονός τυγχάνει, διὰ ὃν δὲν ἔξευρεθοῦν νέοι πάροι, εἰναι ἀδύνατος νὰ ίκανοποιηθοῖσις τῶν περισσότερων αἰτημάτων τοῦ ναυτικού κόσμου.

Αἱ περὶ I.K.A. συζητήσεις, κατ' ἐμέ, στερούνται σοβαρότητος, ἀλλὰ καὶ λογικῆς, ἀν καλῶς ἔξετασθων.

Τῶν φρονίμων δλίγα... ώς κόρην ὀφθαλμοῦ πρέπει νὰ διαφυλάξωμεν τὸ N.A.T., δχι πειραματισμὸς ἐπικινδύνους!!!, δχι ἀξιώσεις παραπλόγους, δχι λογαριασμὸν στὸ γόνατο... Πρώτα ἔξευρεσις χρημάτων καὶ κατόπιν κατανομὴ αὐτῶν. Δὲν είναι δίκαιον — οὔτε θήικον — ἀλλ' οὐδὲ καὶ λογικὸν νὰ θέλωμεν νὰ παραστήσωμεν ἔκεινους ποὺ οὐδεμίας συντάξεως ἔδικαιοιούτων, ἀπὸ τηρούντο τὰς ἀσφαλιστικὰ καὶ τὰ τυπικὰ προσόντα, ώς ἀδικουμένους δῆθεν ἀπὸ τὸ N.A.T., καὶ νὰ ὑποβλέπωμεν τοὺς 40 - 50 συνταξιούχους οἵτινες λαμβάνουν ἄνω τῶν 4.000 δρχ. σύνταξιν, παραγωριζόντες τὸ γεγονός, διὰ αὐτοῦ είναι πραγματικοί οι ναυτικοί, ἀναλώσαντες δόλκληρον τὴν ζωήν των στὴ θάλασσα καὶ ἔχοντες καταβάλει ηγένειας εἰσφοράς. 'Εσκέφθη κανεὶς τί θὰ γίνη, ὅταν, μετὸ πάροδον 5 - 6 ἑταῖ, ζητήσουν αἱ χιλιάδες τῶν ἐν ἐνεργείας σήμερον ναυτικῶν τὴν συντάξιοδότησίν των; Γνωρί-

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

GEORGE CARRAS, INC.

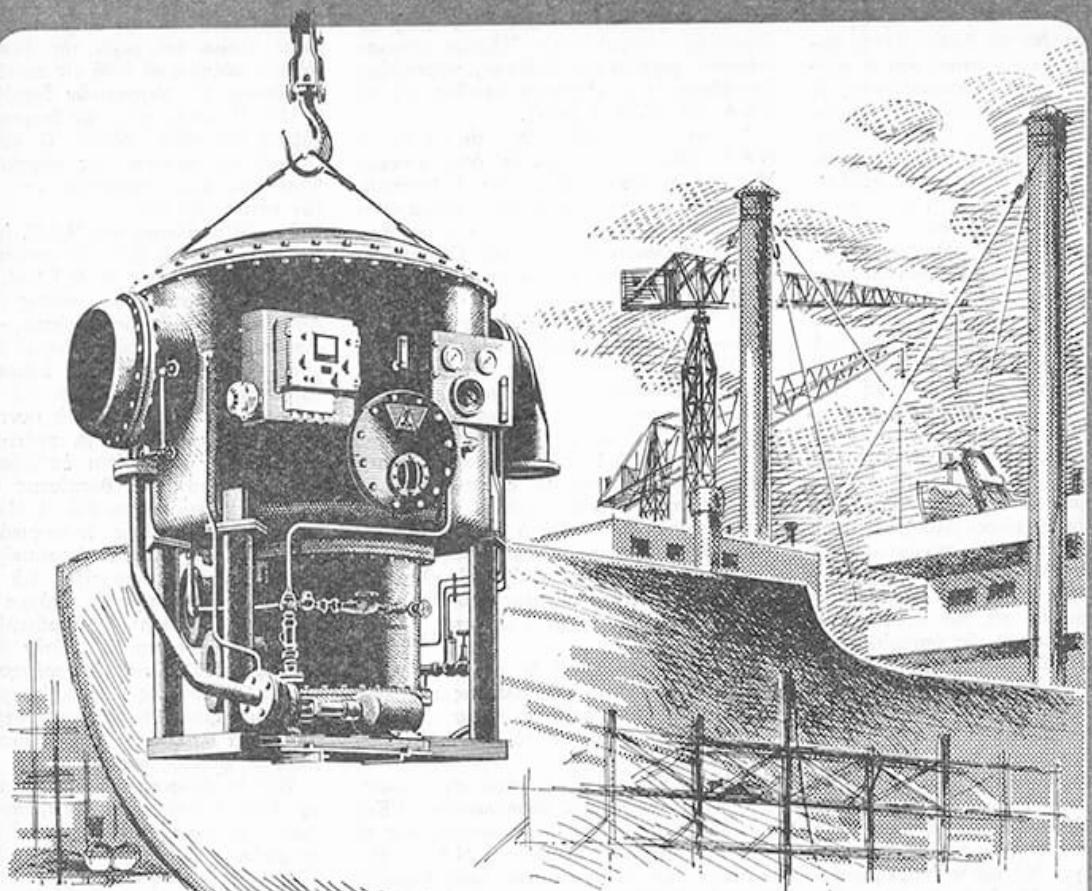
29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

Cables : CARRASBRO

For all ports of :

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



Αἱ συσκευαὶ παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ εἰς τύπον Χαμηλοῦ "Υψους παραδίδονται μετὰ πλαισίου, προστηρυματένης ἀντλίας ὕδατος, πίνακος ὄργανων καὶ ἐσωτερικῶν σωληνώσεων, ὃς αὐτούσιοι μονάδες ἔτοιμοι πρὸς ἐγκατάστασιν. Αἱ συσκευαὶ παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ εἰναι εὐχερεῖς εἰς τὴν λειτουργίαν, δεδομένου ὅτι ἡ στάθμη τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς τὸν ἐναλλακτήρα θερμότητος αὐτορρυθμίζεται ἀναλόγως τῆς θερμοκρασίας καὶ τῆς ὑποπιέσεως τοῦ κενοῦ. Τὰ ἔξοδα συντηρήσεως εἰναι μηδαμνηὰ διότι τὰ μόνα κινούμενα μέρη εἰναι δύο συνήθεις φυγοκεντρικοὶ ἀντλίαι μὲροὺς καταλλήλους ἥλεκτροκινητήρας. Ἀποδόσεις ἔποι 1 ἔως 80 τόνους ἀνὰ 24ωρον. Πλέον τῶν 1.400 ἐγκαταστάσεων ἔχουν πωληθῆ εἰς περισσότερους τῶν 450 πλοιοκτητῶν εἰς 51 χώρας.

ATLAS ΔΑΝΙΑΣ

ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ
ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 40-573



**A
S ATLAS**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.

63, FENCHURCH STREET, LONDON, E.C.3, PHONE: ROYAL 4443

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΤΑ ΠΕΠΤΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΙΕΤΙΑΣ

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Τήν 8ην τρέχ. μηνὸς συνθήλουσιν εἰς τὰς κτικὴν γενικὴν συνέλευσιν τὰ μέλη τῆς 'Ενώσεως τῶν Έφοπλιστῶν, προκειμένου νὰ ὑποδηληθῇ παρὰ τῆς Διοικήσεως ἡ ἔκθεσις τῶν πεπτραγμένων τῆς διετίας 1962-63, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ διεξαχθῶν αἱ ἀρχαιρεσίαι διὰ τὴν ἀνάδειξιν τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου. Ο Πρόεδρος τῆς Συνέλευσεως καθηγητὴς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης ἀνέφερθη διὰ τῆς κατωθ. ὅμιλας του εἰς τὰ πεπτραγμένα τῆς τελευταίας διετίας:

Κύριοι Συνάδελφοι,

Συνήλθομεν σήμερον εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεως μας, ἵνα ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰ θέματα τῆς δημοτικῆς διατάξεως καὶ οὕτω μᾶς δίδεται ἡ εὐκαιρία νὰ συναντηθῶμεν προσωπικῶς καὶ νὰ ἐπικοινωνήσωμεν ἀμεσώτερον μεταξὺ μας εἰς ὅπωδηποτε πλέον πολυάριθμον συναδελφικὴν συγκεντρωσιν.

Ἐν τούτοις, πολλὰ καὶ ἐπίλεκτα μέλη τῆς ἐφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, ἀπηχολημένα μὲ τὰς ἔργασίας των εἰς τὸ 'Εξωτερικόν, μὲ τὸ ὅποιον ἔχουν συνθεθῆ στενῶς αἱ τύχαι τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας, ἀπουσιάζουν ἐκ τῆς σημερινῆς συγκεντρώσεως μας.

Ἐκ μέρους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως μας ἀπευθύνων ἑγκάρδιον χαρητησμὸν πρὸς δλοὺς ὑμᾶς τοὺς παρόντας καὶ πρὸς τοὺς μὴ δυνθέντας νὰ παραστούνεις τὴν σημερινήν συνεδρίασιν συναδέλφους.

Ἡ Διοίκησις τῆς 'Ενώσεως μας καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ Οἰκογενεία κατὰ τὴν λήγουσαν διετίαν ὑπέστη βαρύτατα πλήγματα λόγῳ τοῦ θανάτου ἐξ ἐπιλέκτων μελῶν της.

Ο ἀείμηντος Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος, δὲ ἐπίτιμος Πρόεδρος μας, ὁ δικαίων δύναμις οὐθεῖται. Πατριάρχης τῆς ἐφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, ἀπεβίωσε πλήρης ἡμερῶν, ὀφεύ ἐπὶ σειράν δεκαετηρίδων ἡγενίσθη τὸν ὥραιὸν ἀγώνα τῆς δημοτικῆς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐτίμητος διεθνῶς τὸ 'Ελληνικὸν δνοματικόν καὶ τὴν ἐφοπλιστικὴν δρᾶσιν.

Ἡ 'Ενώσεις μας εἶναι εὐγνώμων πρὸς τὸν Νικόλαον Λυκιαρδόπουλον διότι, ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως ὑπ' αὐτοῦ τῆς προεδρίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐν τοῖς 1950, ὑπὸ τὴν σοφήν καὶ πεφωτισμένην καθοδήγησιν τοῦ ἡ Διοίκησης τῆς 'Ενώσεως διεξήγαγεν ἐνα δύσκολον ὄλλα καὶ ἀποδοτικὸν ἀγώνα.

Μία ὄλλη ἔχεισασ προσωπικότης τοῦ 'Ελληνικοῦ Έφοπλισμοῦ, ὁ Σταύρος Λιβανός, ἀπὸ μακρού μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμ-

βουλίου τῆς 'Ενώσεως μας, ἔξελιπεν εἰς τὴν ἀκμὴν τῆς δημοτικῆς του δράσεως, μετὰ μίαν καταπληκτικὴν σταδιοδρομίαν, ἡ ὥποια εἰλεῖ προκαλέσει τὸν θαυμασμὸν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων.

Δύο ἄλλα, ἐπίσης, παλαιά καὶ προσφιλῆ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ὁ 'Αντώνιος Δημάρδης καὶ ὁ Παύλος Πρωτόπαπας, οἱ ὥποιοι διὰ τῆς πείρας των καὶ τῆς φρονήσεως των καὶ τῆς ἐνέργειας καὶ ἀκαταπόνητού συμβολῆς των εἰς τὴν διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως μας είχον παράσχει πολυτίμους ὑπηρεσίας, διὰ τοῦ θανάτου των ἀφησαν κενὸν δυσαναπλήρωτον μεταξὺ ήμῶν.

Ἡ ἐφοπλιστικὴ Οἰκογενεία ἀπόλεσε δύο ἐπίσης ἐπίλεκτα μέλη της: Τὸν παλαίμαχον καὶ ἔκ τῶν πρωτοπόρων ἀγωνιστῶν διὰ τὴν δημοτικήν τῆς Ναυτιλίας μας Μιχαήλ Καρρᾶν καὶ τὸν Γεώργιον Μιχ. Λιβανόν, γόνον τῆς μεγάλης ναυτικῆς οἰκογενείας τῶν Λιβανῶν, τοῦ ὥποιον δὲ πρόωρος θάνατος κατελύπησε τὸν 'Ελληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὸν ἀπεστέρησεν ἐνδιάμεσον πολυτίμου στελέχους του.

Τιμῶντες τὴν μνήμην τῶν ἐκλιπόντων συναδέλφων, παρακαλῶ ὅπως τηρήσωμεν ἐν δὲ λεπτῷ σιγήν.

Κύριοι Συνάδελφοι,

Εἰς τὴν διανεμθεῖσαν ἔκθεσιν τῶν πεπτραγμένων τῆς Διοίκησεως τῆς 'Ενώσεως μας προσεπαθήσαμεν νὰ δώσωμεν μίαν γενικὴν καὶ ὡς οἶνος τε συνοπτικὴν εἰκόνα τῆς καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν μέχρι σήμερον διαρρέουσαν εἰκοσαετίαν ἀπὸ τῆς ληξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ περίοδος αὕτη εἶναι πρόγαμτις ίστορικῆς σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, λόγῳ τῶν καινοφανῶν καὶ ιδιοτύπων περιστατικῶν, τὰ ὥποια τὴν χαρακτηρίζουν, τῶν ραγδαίων ἔξελιξεων καὶ τῶν νέων προβλημάτων, τὰ ὥποια προεδρήσαν καὶ προβάλλονται ἀκόμη καὶ σήμερον. Ἐν τῇ αὕτῃ ἔκθεσει περιλαμβάνεται εἰς ἀδράς γραμμάτων καὶ περιγραφὴ τῶν ιδιοτυπῶν καὶ μειονεκτημάτων, τὰ ὥποια ἐμφανίζει τὴν Ναυτιλία μας ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας ναυτιλίας καὶ διάγραμμα τῶν κατευθύνσεων, πρὸς τὰς δημοτικές πρέπει νὰ στραφῇ ἡ ἐπιβαλλομένη σήμερος 'Ελληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική.

Ο 'Ελληνικὸς έφοπλισμὸς ἐπέδειξε καθ' ὅλην τὴν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν διαρρέουσαν κοσμογονικὴν περίοδον μίαν δημοτικήν δραστηρίαταν ἀνεψιανήν προηγου-

μένου, ὅχι μόνον διὰ τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν πολύμορφον ἐπιχειρηματικὴν δρᾶσιν τῶν 'Ελλήνων.

Ο δύοκος τῆς χωρητικότητος 'Ελληνικῶν συμφερόντων καὶ ἡ ποιοτικὴ κατάστασις ταῦτης μᾶς φέρει εἰς τὰς πρώτας γραμμὰς μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. Πρόκειται περὶ ἐνδιάμεσον πολυτίμου δικαίου ἔχει προκαλέσει τὸν παγκόσμιον θαυμασμόν.

Ἄλλα ἡ ἐπιτυχία αὕτη τῶν 'Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἀποκτᾶ ἀκόμη μεγαλυτέραν ἀξίαν, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διὰ ἐπετελέσθη ὑπὸ δλίγον σχετικῶν προσώπων εἵνεκα καὶ μακρὰν τῆς 'Ελληνικῆς πατρίδος καὶ ἀνεψιανής παραμικρᾶς δονθείας ἀπὸ πλευρᾶς κρατικῆς ἡ τῆς Ἑλαχιστῆς συμβολῆς τῆς γενικῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας.

Τὸ δημιούργημα τοῦτο δὲ 'Ελληνικὸς ἐφοπλισμὸς προσέφερεν εἰς τὴν Πατρίδα καὶ τὸ 'Εθνος, διὰ νὰ ἀρυθοῦν ἐξ αὐτοῦ παντοῖα ὠφέληματα οἰκονομικά, κοινωνικά καὶ ἔθνικοῦ γοντρου. Καὶ ἡ προσφορὰ αὕτη, τὸ τόσον μεγάλη ἀπὸ τὸσον δλίγονος 'Ελληνας, ἀποτελεῖ ἐν ἔθνικον κεφάλαιον ἀνεκτιμήτου ἀξίας, τὸ ὥποιον πρέπει νὰ περιθληθῇ μὲ πάγκοινον ἐνδιαφέροντος καὶ ιδιάζουσαν στοργὴν καὶ φροντίδα. Ἡ τυχὸν κατάρρευσις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας δημοτικήματος δὲν είναι ὑπερβολὴ νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἔθνικη ἀπώλεια εἰνός ἀπὸ τοὺς δασικούς καὶ θεμελιδούς ἀξίας συντελεστάς τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας.

Ἀποτελεῖ πραγματικὴν ἀλήθειαν τὸ νὰ εἴπῃ τις, διὰ ἡ σημερινὴ ισχυρὰ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία δὲν είναι θεμελιωμένη ἐπὶ ἀδιαστίστων δάσεων. Είναι πολλοὶ οἱ ἀσταθεῖς παράγοντες ἐπὶ τῶν ὥποιων στηρίζεται τὸ ναυτιλιακὸν μας ἔργον. Διὰ τοῦτο, Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοί, πρέπει νὰ ἀγρυπνῶμεν καὶ νὰ ἀνησυχῶμεν καὶ νὰ ἐργαζόμεθα ἀκόντων διὰ νὰ ἀποφύγωμεν ἐνδεχόμενον μαρασμὸν καὶ κατάπτωσιν τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς μας δυνάμεως.

Ο, τι ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον διέφελται εἰς μίαν ἀνώμαλον καὶ πλήρη μεταπτώσεων καὶ ἔξελιξεων περιόδον, τῆς ὥποιας τὰς μὲν εύνοϊκας στιγμὰς ἔχρησιμοποίησε κατασταλῆταις, τὰς δὲ 'Ελληνικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρηματικότης, τὰς δὲ δυσμενεῖς κατώρθωσε νὰ ἀντιτεθῆση.

Ἄλλα ἡ μεταπολεμικὴ περίοδος τῶν καλῶν εὔκαιρων δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ διαρκέσῃ ἐπὶ ὅπειρον. 'Ηδη ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ καὶ ἄλλη δραστηριότης ἀρχίζει νὰ ἀποκρυπταῖται καὶ διαμορφώνεται ὑπὸ πλέον σταθερῶν καὶ συγκεκριμένην μορφήν.

Εἰς τὸν ναυτιλιακὸν, αἴφνης, τομέα παρατηροῦνται σαφῇ σημεία προγραμματισμοῦ μὲ γενικὰς κατευθύνσεις ἀκολουθουμένας μὲ τινας παραλλαγάς ὑπὸ τῶν πλείστων χωρῶν. Καὶ αἱ κατευθύνσεις αὗται στρέφονται

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.
MONTREAL, CANADA

Phone : VI. 9-4563-4

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

πρὸς ὀρισμένας ἐπιδιώξεις καὶ δῆ: α) Πρὸς τὴν ἀνανεώσιν τῶν ὑπαρχόντων ἐμπορικῶν στόλων διὰ νέων ἐκσυγχρονισμένων μονάδων, πλεονεκτουσῶν κατὰ πολὺ ἐν συγκρίσει πρὸς πλοῖα μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας. β) Πρὸς τὴν δημιουργίαν νέων ἐμπορικῶν στόλων ὑπὸ χωρῶν, αἱ ὄποιαι εἴτε εἰχον ἀναξίαν λόγου ἐμπορικὴν ναυτιλίαν εἴτε ἐστερούντο παντελῶς τοιαύτης. γ) Πρὸς τὴν διὰ παντὸς μέσου ἔξασφάλισιν ἔθνικῶν πλωτῶν μέσων πρὸς ἔξηπηρέτησιν τῶν ἔθνικῶν θαλασσών μεταφορῶν.

Συνέπεια τοῦ διεθνοῦς αὐτοῦ προγραμματισμοῦ θὰ είναι: α) 'Ἡ ἱκανοποίησις τῶν διεθνῶν θαλασσών μεταφορικῶν ἀναγκῶν δι' ἐκσυγχρονισμένων πλοίων, ἱκανῶν νὰ ἀνταποκριθῶν ἀκόμη καὶ εἰς συμπτωματικὰς αὐξήσεις τῆς ζητήσεως πλοίων καὶ β) 'Ἡ ισορρόπησις τῶν ἀναγκῶν τῶν θαλασσών μεταφορῶν πρὸς τὴν προσφερόμενήν χωρητικότητα ὑπὸ μορφὴν ἔθνικήν, περιοριζομένην τοῦ κύκλου δράσεως τῶν ναυτιλιῶν, τῶν ἔργαζομένων εἰς διεθνὴ ἀπεριόριστον ἔκτασιν ὑπὸ τὸ δόγμα τῆς εἰλευθερίας τῶν θαλασσῶν, ὡς είναι ἡ ιδική μας.'

'Ἡ νέα αὕτη διαμόρφωσις τῶν διεθνῶν θαλασσών μεταφορῶν, εἰς τὰς ὄποιας ἀπασχολεῖται ἡ ὁγκόδης 'Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἐμφανίζει ἀπὸ τοῦδε πολλὰς ἀνησυχίας διὰ τὸ μέλλον της καὶ κινδύνους δι' αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιβίωσίν της.

'Ο ἐμπορικός μας στόλος περιλαμβάνει μέγα ποσοστὸν πλοίων θεωρουμένων ἡδη ὡς πταλαιῶν. 'Ἡ ἀντικατάστασίς των δι' ἐκσυγχρονισμένων μονάδων καθίσταται προβληματική, λόγῳ τῆς ἀλλειψεως τῶν ἀπαιτούμενών τεραστίων κεφαλαίων. 'Ἄρ' ἐπέρου, ἡ ἀντιδρασίς μας κατὰ τῶν ἐφαρμογῆς καὶ συνεχείᾳ αὐξήσεις ἔθνικιστικῶν τάσεων τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἄλλων χωρῶν δι' ἐφαρμογῆς ἀντιποίων είναι ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ ὑπερβολικοῦ δύκου τῆς χωρητικότητός μας ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφορ-

κάς μας ἀνάγκας.

Τὰ ἀπειλητικὰ αὐτὰ προβλήματα πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἀπὸ τοῦδε σοδαρῶς μὲ σύστημα καὶ στενήν συνεργασίαν μετὰ τοῦ κρατικοῦ παράγοντος. Διότι τὸ νὰ ἀναμένωμεν νὰ ἐπωφεληθῶμεν τυχαίων τινῶν γεγονότων καὶ περιστάσεων, αἱ ὄποιαι προσκαίριων ἐμφανίζονται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, ἀποτελεῖ, νομίζω, πρόχειρον ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων μας, ἐνῷ ταῦτα συνεχίζουν τὴν πορείαν των καθίστανται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν δύτερα. 'Ἡ τελευταία μικρὰ ναυτιλιακὴ κρίσις πρέπει νὰ μᾶς πείσῃ, ὅτι κάποια νέα καταστασίς ἔχει δημιουργηθῆ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὴν 'Ἑλληνικήν, τὴν πλέον εὐάσθιθτον πάσης ἄλλης. 'Ἡ πρόσκαιρος ἀναλαμπὴ τῆς ναυλαγορᾶς μὲ τὰς ηγήσιμες μεταφορᾶς στιγμῶν δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἀφίνῃ ἡ σύχους καὶ νὰ μᾶς δίδῃ τὴν ἐντύπωσιν, δῆτα τοιαῦτα ἀναλαμπὰ είναι ικανά νὰ σταματήσουν τὴν σταθεράν πορείαν τοῦ ναυτιλιακοῦ θέματος πρὸς τὰς νέας κατευθύνσεις περὶ ὧν ὥμιλησα.

Τὸ μέγα, ἐπομένως, θέμα τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας προσβάλλει πρὸ ἡμῶν ἀνησυχητικὸν καὶ πρέπει νὰ συγκεντρώσῃ ἀμέριστον τὴν προσοχήν μας πρὶν ἢ αἱ συνέπειαι τῆς διαμορφωθείσης νέας καταστάσεως, μᾶς εύρουν ἀπαρασκεύους. Τότε μοιραίως ἡ ἀντιδρασίς μας θὰ ἀποδῆ ματαία καὶ ἀνωφελής.

'Οφειλομενοι νὰ ἀναγνωρίσωμεν διὰ μέχρι τοῦδε ἔχει ἐπιτελεσθῆ σημαντικὸν ἔργον ἀπὸ ἀπόφεως δημιουργίας εύνοικῶν συνηκόνων διὰ τὴν ἔργασίαν τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ 'Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ὅπως ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς προσεκλύσεως μεγάλης χωρητικότητος ὑπὸ τὴν 'Ἑλληνικὴν σημασίαν.

'Ἀλλὰ διὰ τὴν διατήρησιν ταύτης καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν της, πρόκειται πρὸ ἡμῶν ἔργον δυσχερές, τὸ ὄποιον ἀπαιτεῖ συνένωσιν καὶ συγκέντρωσιν τῶν δυνάμεων μας

καὶ στενήν συνεργασίαν ὅλων τῶν παραγόντων, οἱ ὄποιοι ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτικὴν ὑπόθεσιν τῆς 'Ἑλλάδος.

Καὶ πρῶτον ὁ ἐφοπλισμὸς πρέπει μὲ πλήρη σύμπτωσιν καὶ στενήν συναδελφικὴν ἀλληλεγγύην νὰ πράξῃ ὅτι εἰναι δυνατὸν ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ἀρμοδιότητός του πρὸς καθορισμὸν καὶ ἐφαρμογὴν ἐνὸς προγράμματος συνεργασίας διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων μας, ἐνῷ ταῦτα συνεχίζουν τὴν πορείαν των καθίστανται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν δύτερα. 'Ἡ τελευταία μικρὰ ναυτιλιακὴ κρίσις πρέπει νὰ μᾶς πείσῃ, ὅτι κάποια νέα καταστασίς ἔχει δημιουργηθῆ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὴν 'Ἑλληνικήν, τὴν πλέον εὐάσθιθτον πάσης ἄλλης.

Δεύτερον, ὁ ναυτεργατικὸς παράγων ὁ φείλει νὰ κατανοήσῃ, ὅτι ἡ 'Ἑλληνικὴ Ναυτιλία είναι ἑκείνη ἡ ὄποια ἔχει ἔξασφαλίσει καὶ θὰ ἔξασφαλίσῃ ἐπικερδῆ καὶ σταθεράν ἔργασίαν διὰ τοὺς ναυτικούς μας. Ξέναι Ιδεῖσαι καὶ ἐπιρροαὶ ὑπὸ συγκεκαλυμμένην μορφὴν διευθυνοῦ ἔχουν ὡς συνέπειαν τὴν εξασθένησιν τῆς συναγωνιστικῆς δυνάμεως τοῦ 'Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὴν ὄποιαν είναι δυνατὸν νὰ διαθέσῃ τοῦτο εἰς τὸν δύξην ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων ἀντιζήλων.

Τὸ Κράτος, ἀπὸ τῆς ιδικῆς του πλευρᾶς, πρέπει νὰ σταθῇ ἐνεργὸς συμπαραστάτης τῆς ἐφοπλιτικῆς προσπαθείας. Δὲν τίθεται ζῆτημα ἐνισχύσεως τοῦ 'Ἑλλήνος ἐφοπλιστοῦ. 'Ἡ ἐνεργὸς ἀνάμιξις τοῦ Κράτους θὰ πρέπει νὰ ἀποδιέψῃ εἰς τὴν συγκράτησιν, τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας, ἡ ὄποια προσεφέρθη ὡς πολύτιμος προσφορὰ ἀδαπάνως διὰ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν, τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν καὶ τὸ κοινωνικόν μας σύνολον καὶ πρέπει διὰ τοῦτο νὰ τύχῃ ἀναλόγου ἐκτιμήσεως τῆς μεγάλης ἔθνικής της σημασίας.

Εἶναι καιρός, ὅπως προγραμματισθῇ ἐκ μέρους τῆς 'Ἑλλάδος μία γενναιοτέρα ἔναν-

GIVE YOUR SHIP B.J.N. SEABORNE PROTECTION

Below the line, specify Thik-Cote Epoxy Pitch—impervious to the galvanic conditions caused by copper screws. For boot-topping and hull prime with Seaborne Plastic Red Lead Primer (touch dry in one hour). Line the tanks with Solventless Epoxy Coating. Everywhere else, Leadum Grey primer guards against wind and water.

Seaborne Paints, products of the Berger, Jenson Nicholson Marine Paint Group are available in major ports throughout the world.

Available in ADELAIDE, ANTWERP, BOMBAY, BOSTON, BREMEN, BRISBANE, CALCUTTA, DUBLIN, GALVESTON, HAMBURG, KARACHI, LISBON, LOS ANGELES, MELBOURNE, MONTREAL, NEW YORK, ROTTERDAM, SAN FRANCISCO, SYDNEY, VANCOUVER, WELLINGTON

B.J.N. Marine Paints Division, Bevis Marks House,
Bevis Marks, London E.C.1. Tel: AVEnue 3941/1553



τι τῆς Ναυτιλίας θέσις. Τό Κράτος οφείλει νὰ δημιουργήσῃ τὰς βάσεις μιᾶς στοιχειώδους, ἔστω, ναυτιλιακῆς υποδομῆς. Εἰς τὴν οἰκείαν θέσιν τῆς 'Εκθέσεώς μας τίθεται ἐν συντομίᾳ τὸ δέκτημα τῆς ὀργανώσεως μιᾶς ἑθνικῆς πιστωτικῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀγορᾶς. Δι' αὐτῆς κατ' ἀρχὰς θὰ δοηθεῖον περιωρισμέναι περιπτώσεις, ἀλλὰ θὰ συντελεσθῇ μιὰς ἀρχῆς, μίας ἀφετηρίας. 'Η συνέχεια ἀσφαλῶς θὰ στεφθῇ δι' ἐπιτηδίας.

'Η συγκρότησις μιᾶς ἑθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἀποτελεῖ ζωτικὴν διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν ἀνάγκην. Γνωρίζετε ποίαν σημασίαν ἔχει καὶ ποίαν ἐπιδρασιν ἀσκεῖ ἡ ναυτικὴ ἀσφαλίσις ἐπὶ τῆς ἀπροσκόπου ἀναπτύξεως τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. 'Η συμμετοχὴ κατὰ ἔναν αἰσθητὸν ποσοστὸν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν σκαφῶν μας δὲν εἰναι μόνον οικονομικῶς ἐπωφελής, ἀλλὰ καὶ ἔξαιρετος ἔγγυησις κατὰ τῆς ἐκ μέρους τριῶν ἀσφαλιστικῆς μας μεταχειρίσεως.

'Ιδιαιτέρως σημαντικός εἶναι ὁ σύνδεσμος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου μὲ τὴν ἑθνικὴν διάρθρωσιν τῆς οἰκονομίας μας, διὰ τὰ ἐλληνικὰ σκάφη διαθέτουν ἐλληνικὰς βάσεις ἐπισκευῶν. 'Ο τομέας αὐτὸς πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ σοβαρῶς καὶ ἀμέσως τὸν Κρατικὸν παράγοντα, διότι τὰ συμφέροντα τοῦ τόπου τούτου πολλαπλῶς καὶ πλουσιοπαρόχως θὰ ἔξυπηρετθοῦν ἀπὸ τὴν δημιουργίαν ἐπισκευαστικῶν βάσεων καὶ ἑθνικῶν ναυπηγικῶν ἑσχαρῶν.

'Ως εἶπον καὶ προηγουμένως, ἐν τῇ ὑποδημείσῃ 'Εκθέσει τῶν πετραγμένων περιλαμβάνονται καὶ ἔκτιθενται λεπτομερέστερον τὰ θέματα, τὰ ὅποια ἀπησχόλησαν καὶ ἀπασχολοῦν τὸν ἐφοπλισμὸν ὡς καὶ εἰς ἄδρας γραμμὰς περίγραμμα τῆς ἀκόλουθης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐν ὅψει τῆς νέας μορφῆς, τὴν διόποιαν ἐμφανίζει ή διεθνῆς ναυτιλιακή δραστηριότης. Πιστεύομεν, διότι θὰ δοθῇ εἰς αὐτὰ ἡ δέουσα σημασία.

Κύριοι Συνάδελφοι,

'Ἐπιτιμῶ καὶ πάλιν νὰ τονίσω, διότι βασίμως πρέπει νὰ ἀνησυχῶμεν διὰ τὰς μελλοντικὰς ἔξελιξεις τῆς διεθνούς Ναυτιλίας καὶ διὰ τοὺς ἀντικτύους τῆς ἐπὶ τῆς 'Ελ-

ληνικῆς.

'Η Ἔωσις μας μέχρι τοῦδε, ἔπραξεν διὰ τὸ ἀνθρωπίνως δυνατὸν τόσον διὰ τὴν ὑπεράσπισιν τῶν ἐπαγγελματικῶν μας συμφερόντων δόσον καὶ διὰ τὴν προώθησιν τῆς ὁλῆς ναυτιλιακῆς υποθέσεως τῆς 'Ελλάδος εἰς ἀρκετά ικανοποιητικόν στάδιον. Εἰς τὸ ἔργον μας αὐτὸν ἐπεζητήσαμεν τὴν συνεργασίαν δὲν δωλεύουν τῶν συναδέλφων, ἐκφράζομεν δὲ τὰς εὐχαριστίας μας εἰς δόσους παρέσχοντας συμμετοχήν των εἰς τὰς προσπαθείας μας. 'Ιδιαιτέρως εὐχαριστούμενον τὴν ἐν Λογδίνῳ 'Ελληνικὴν 'Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, τὴν μετὰ τῆς ὅποιας στενὴν συνεργασίαν διατηρούμενην διὰ τὸν σημερινὸν συνεχίζομεν διπλωτὸν πάντοτε, διότι αὕτη ὑπῆρξε λίαν ὀφέλιμος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κοινῶν προβλημάτων, τὰ διόποια μᾶς ἀπησχόλησαν καὶ μᾶς ἀπασχολοῦν.

'Ἐν ὅψει τῆς νέας δημιουργηθείσης καταστάσεως καὶ τῶν ηγεμένων ἀναγκῶν, τὰς ὅποιας αὐτὴ συνεπάγεται, προέδημος ἡδη εἰς σοβαρὰν ἀναδιοργάνωσιν τῆς 'Ενώσεως μας δι' ἐνισχύσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ δι' ἐξοπλισμοῦ ταύτης μὲν ἐκσυγχρονισμένα μηχανικὰ μέσα, τηλέτυπον κ.λ.π., πρὸς καλυτέραν λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν μελών μας. 'Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη ὑφείλουμεν νὰ ἀπονειμωμεν δικαιον ἐπανινον πρὸς τὸ προσωπικὸν τῆς 'Ενώσεως, τὸ ὅποιον μετὰ ζήλου καὶ ἀφοσίωσεως εἰς τὸ καθῆκον προσέφερε τὰς υπηρεσίας του πρὸς τὴν Διοίκησιν αὐτῆς.

'Πρὶν κλείσας τὴν παρούσαν θεωρίαν ἐπιβαλλόμενον καθῆκον νὰ ἔξαρω τὸ ἔργον, τὸ διόποιον ἔχει ἐπιτελέσει καὶ ἐπιτελεῖ τὸ ἀρμόδιον διὰ τὰ ναυτιλιακὰ θέματα 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ ὅποιον παρὰ τὴν ποσοτικῶς ἀνεπαρκή συγκρότησιν του καὶ τὰ περιωρισμένα μέσα, τὰ ὅποια διαθέτει, πράττει δι, τι είναι δυνατὸν διὰ τὴν ικανοποιητικωτέρων παρακολούθων καὶ πρώθησιν τῶν ζητημάτων τὰ ὅποια σχετίζονται μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας.

'Ο ἐφοπλιστικὸς κόσμος αἰσθάνεται δλῶς ιδιαιτέρων ικανοποιησιν, διότι τόσον διὸδερος τῆς Κυβερνήσεως ἐξοχώτατος κ. Γ. Παπανδρέου ἐπέδειξε κατὰ τὸν ἐπισημότε-

ρον τρόπον διὰ δηλώσεώς του ἐν τῇ Βουλῇ πλήρη κατανόησιν διὰ τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, δόσον καὶ ὁ ἀμεσώτερον ἀσκῶν τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας 'Υπουργός κ. Στ. Μιτρόης ἔχει ἀναλάβει μετά ζωηρού ἐνδιαφέροντος τὴν ρύθμισιν τῶν ζωτικῶν ζητημάτων, τὰ διόποια τὴν ἀπασχολοῦν.

Κύριοι Συνάδελφοι,

'Ἀπευθύνων ἔξι δύναμιτος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως μας θερμὸν χαιρετισμὸν εἰς ὑμᾶς καὶ εἰς δόσους συναδέλφους δὲν ἡδυνθήσαν νὰ παραστῶσιν εἰς τὴν σημερινὴν συνεργασίαν, θεωρῶ ἐπιβεβλημένον καθῆκον νὰ τονίσω διὰ μιαν ἔτι φοράν, διότι αἱ παρούσαι συνθήκαι καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλουσαν τὴν πρόσκλησιν δὲν τῶν ἐνδιαφερομένων δι' αὐτὴν εἰς ἔνα πανελλήνιον συναγερμόν, διὰ τὴν προσπάσισιν τῆς ἑθνικῆς μας ναυτιλίας, η ὅποια, κατὰ τὴν ἐπιγραμματικὴν φράσιν τοῦ κ. Πρωθυπουργού προσφέρει δόξαν εἰς τὴν 'Ελλάδα.

ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ

'Τὴν 8ην τρ. μηνὸς ἐπραγματοποιήθη ἡ γενικὴ συνέλευσις τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν. Κατ' αὐτὴν δὸρεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. καθηγητὴς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης, προέδημος εἰς ἀνασκόπησιν τῶν τελευταίων ἔτων καὶ ἔτοντεν, διότι ἡ περίοδος αὐτὴ ἀπετέλεσεν ιστορικὸν σταθμὸν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. 'Ἐν συνεχείᾳ προέδημος εἰς τὴν ἀνάλυσιν τοῦ ἔργου τοῦ ἀπερχομένου Δ.Σ., μετὰ τὴν ἔγκρισιν δὲ τῆς λογοδοσίας, ἐπηκολούθησε φυσιοφορία, κατὰ τὴν ὅποιαν ἔξελέγησαν κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν οἱ: Στρ. 'Ανδρεάδης, Γ. Βεργωτῆς, Ν. Βλασσόπουλος, Β. Ι. Γουλανδρῆς, Ι. Ν. Γουλανδρῆς, Ν. Π. Γουλανδρῆς, 'Αλκ. Γράτσος, Γ. Ἐμπειρίκος, Ι. Κ. Καρρᾶς, 'Εμμ. Κουλουκούνης, Γ. Χ. Λαιμός, Κ. Λαιμός, Μ. Λευτάκης, Γ. Σ. Λιβανός, Π. Λυκιαρδόπουλος, Κ. Λύρας, Λ. Νομικός, Μ. Νομικός, Π. Πατέρας, Μ. Πινευματικός, Β. Ροσδύμος, Δ. Χανδρῆς καὶ Ι. Κ. Χατζηπατέρας. Οι ἔκλεγέντες συνήλθον τὴν παρασκευὴν 13ην τρέχ. διὰ τὴν συγκρότησιν τοῦ νέου Δ.Σ. εἰς σώμα.

AMSA LIMITED

50, ROCKEFELLER PLAZA,
NEW YORK 20, N.Y.

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ

HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΚΑΙ ΒΡΕΣΤΗΝ

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

SOCIETÉ INTEPENDANTE DE COURTAGE ET D'AVITAILLEMENT SICA,

37, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS.

CABLES: SICAVIT PARIS

TELEX: 27790 SICAVIT PARIS

Black iron or plated steel pump
and pump unit, with the
highest efficiency, lowest
operating costs, and
longest life.

Centrifugal, vertical
and horizontal pumps
with variable speed
drives, and the
highest efficiency
in the industry.

Vertical ballast pump
for trimmers, with
the lowest head required.

Vertical bilge pump
with the lowest head
required.

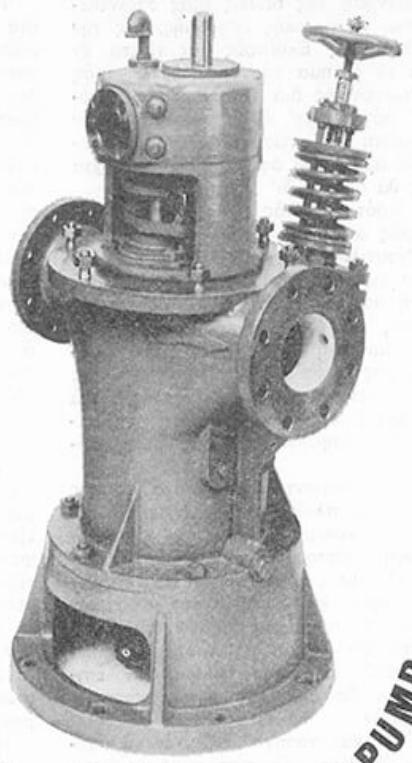
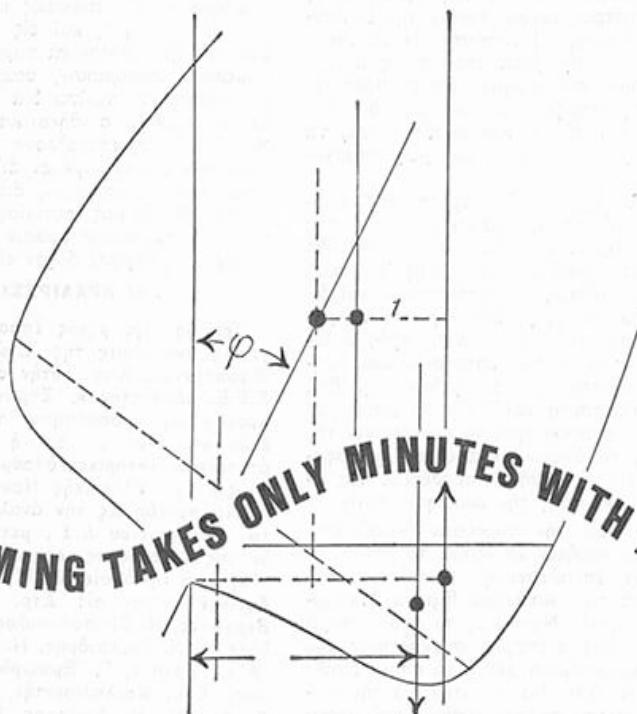
Vertical ballast pump
for trimmers, with
the lowest head required.

Vertical bilge pump
with the lowest head
required.

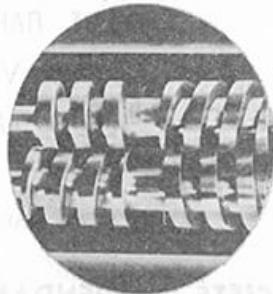
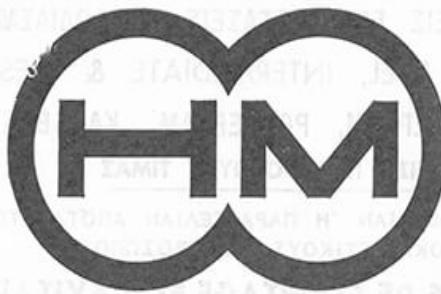
Vertical ballast pump
for trimmers, with
the lowest head required.

The vertical type bilge/ballast pump illustrated above delivers 220 gallons per minute against a total head of 115 ft. w.g. at 1500 rev/min. It is a small pump, and its remarkable suction power permits installation in any odd corner. Here it will occupy the minimum of useful space - and deck space is important in freighters. Houttuin pumps are made in capacities from 3½ to 2200 gallons per minute. In addition to their uses as bilge and ballast pump, they are employed for salt and fresh water circulation; deck washing, fire extinguishing and other emergency work; as sanitary pump; for pumping, transfer and circulation of fuel and liquid cargo, etc. The Houttuin pump is a self-priming, rotary, positive displacement unit. Two meshing worms, or screws, rotate in a pump casing. There is no metal contact between screws, or between screws and pump casing; screws are coupled by gears outside the pump chamber. A built-on overflow valve acts as both pressure regulator and relief. Strainers exclude all impurities. Cargo pumps can be provided with a heater to facilitate pumping of high viscosity fluids.

Houttuin manufactures a wide range of horizontal and vertical screw pumps for all purposes. Write for the Houttuin pump catalogue.



TRIMMING TAKES ONLY MINUTES WITH A HOUTTUIN BALLAST PUMP



HOUTTUIN POMPEN NV. - SOPHIALAAN 4 - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644

Representatives for Greece: Miltos Valsa Makis Commercial & Technical Representations D. Gounari Ave., PIRAEUS

ΦΩΝΕΣ ΑΠ' ΤΑ ΠΕΛΑΓΑ

Όμοιογουμένως, πικρό είναι: τὸ φωνὶ τοῦ ναυτικοῦ. Ήδης μπορεῖ νὰ είναι διαφορετικό, διαν τρώγεται: μακριά ἀπὸ τοὺς δικοὺς του, μακριά ἀπὸ τὸ σπίτι του, μακριά ἀπὸ κάθε ἀγάπην καὶ στοργῆν;

Βαρελές είναι: οἱ ἀξιώσεις ποὺ προβάλλει: τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα σ' ὅσους ἔξορμοιν νὰ ζῆσουν στὰ καράδια. Καὶ αὐτός, ἀκριβῶς, εἶναι ὁ λόγος δου, ναυτικοὶ καὶ ναυτικοὶ δημιούργοινται: καὶ εὐδοκιμοῦν ιδιαίτερα σὲ χθορες φτωχές καὶ ἄγονες.

Χίλιοι επωμένοι είναι: τὸ διὰ ἀπὸ κάθε ἄλλο ἐπάγγελμα, τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ θέλει: τὸν ἀνθρώπο του. Θέλει καίνον ποὺ ἔχει οἰκογενειακὴ ναυτικὴ παράδοση. Κείνον ποὺ ἔχειν ἀπὸ περιοχῆς ναυτικῆς καὶ διοὺς ἡ κάθοδος πρὸς τὸ θάλασσα είναι: τὸ καθολικὸ πρόγραμμα καὶ ἡ γενικὴ συνήθεια. Κείνον, ποὺ στὸν ψυχὴ τοῦ καὶ ἀπὸ τὰ γεννοφάσια του οἱ ιστορίες καὶ κάθε συζήτηση είναι γύρω ἀπὸ ζωὴν θαλασσινή. Ἀπὸ συναπαντήσαται σχετικὰ μὲ καράδια, μὲ φυρούνες καὶ μὲ ναυάγια, ἀλλὰ καὶ μὲ κάποιο ἕγχωριοτὸ ρομαντισμό, ποὺ μόνο οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ ἀνακαλύπτουν καὶ θέλουν νὰ τὸν ἔχουν παντοτεινὸν τους δίνουν.

Τὸ πάραχουν, φυσικά, περιπτώσεις ναυτικοῦν, καλῶν ναυτικοῦν, ποὺ προσῆλθον καὶ ἀπὸ ἄλλες μὴ ναυτικές περιοχές, ποὺ ἔκανήσαν ἀπὸ ἀφετηρίες χωρὶς ναυτικὴ παράδοση. Είναι οἱ ἔξαιρέσεις. Κανόνας είναι: ἀλλος, τις: Αὐτοὶ φεύγουν πανικόδηλοι μὲ πρώτη εὐκαιρία καὶ στὸ συντομότερο χρόνο. Η ἀπόδειξης προβάλλει: μὲ πλείστα φωνήμενα. Μὲ τὴν ἀποχώρησην στὴν στεργιά. Μὲ τὴν δραπέτευσιν στὸ Βέντερικ καὶ τὴν ἀναζήτησην καλλίτερης τούχης. Μὲ «κραυγὴς ἀπὸ τὰ πέλαγα», μεταφρέμενες μὲ γράμματα καὶ ἀπελαστικὲς ἐκκλήσεις.

— Νάρτε με τὸ ταχύτερο ἀπὸ δύμεσα, τὴν λεγαραφόδες κάποτε ἔνας νεοφύτος ναυτικός, διαν διεπίστωσε πὼς ἡ πραγματικήτητα ἡταν ποὺ διαφορετικὴ ἀπὸ διοὺς ἡ φαντασία του καὶ τὰ μυθιστορήματα τοῦ εἰχαν προστιμάσεις.

Σήνην φυχὴ του, διαφορετικὲς συνθήκες είληχαν θεμελιωθῆ καὶ ποὺ διαφορετικὴ ζωὴ ηθελε νὰ συναντήσῃ. Έκεῖ, ποὺ περίμενε νὰ ξαπλωθῇ σὲ ἀνάπτυξικὲς πολυθόρνες θαυμάζοντας καὶ μελετῶντας μαχικὲς ἀκτές, παρθένα νησιά καὶ ἔξωτικὲς πολιτείες, ἡ φωνὴ τοῦ λαστρόμου ηρθε νὰ τὸν προσγειώσῃ:

— Κωνστάκη, παιδί μου, τί κάθεσαι; "Ολοὶ πῆγκαν στὶς δουλειές τους. Σὲ κοιμᾶσαι ἀκόμα; Τὰ πιάτα στὸ πλυντήριο ἔγιναν δουν. Τὰ δημάτια είναι δὲς ἀνάστατα, οἱ τραπεζαρίες θέλουν σφουγγάρισμα καὶ σὲ λίγο θὰ σὲ κρεατούσιμε στὸ κατάστρωμα, δηποὺ μάς περιμένουν πολλές καὶ διάφορες δουλειές. Σύ, κοιμᾶσαι ἀκόμα;

— Έγὼ θὰ τὰ κάμω δὲς αὐτά; βρήτης ἐκπληκτὸς οἱ Κωνστάκης.

— Βεδαχότατα. Σύ, ἔγω καὶ δλοι: μάς ἐδῷ μέσα. Αὐτή δὲν είναι: δὲς δουλειά μας;

Αὐτὸς συνέδροσαν, μόδις τὴν ἐποιένην αὐγῆ, ἀπὸ τὴ στιγμὴ ποὺ δὲ νέος αὐτὸς ναυτικός ἔδωσε πραγματοποίησι: στοὺς ρομαντισμοὺς του μὲ τὸ μπαράκισμα. Ξέσπασμα του, τὸ τηλεγράφημα. «Η φωνὴ ἀπὸ τὸ πέλαγος».

— Νάρτε με τὸ ταχύτερο καὶ μὲ κάθε τρόπο ἀπὸ ἐδῶ!...

Τέτοιες φωνὲς ἀπὸ τὰ πέλαγα ἔκινοῦν πολλές καὶ σὲ κάθε στιγμή. Μερικές, φθάνουν καὶ διὰ τὰ δημιούργαφακὰ γραφεῖα, δηποὺ μετατρέπονται: σὲ καμπάνιες, σὲ λιθέλλους, σὲ φορεῖς ἀποκαλύψεις καὶ κατηγορητήρια, εἴτε σοσκάρ εἴτε εδύμηα.

«Ζούμε σὲ διαμερίσματα — ἀναφέρει: ἔνα τέτοιο δημοσίευμα — ποὺ δὲν θὰ τὰ ζήλευν, ἀκόμα, καὶ οἱ κρατούμενοι. Ποτὲ κανένας ἐπιτεραμμένος δὲν ἔχει σὲ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων, νὰ σηκώσῃ ἔνα στρώμα γιὰ νὰ δῃ ποὺ καὶ πῶς κοιμώμεθα. Τὴν πραγματικ-

τητα τῆς ζωῆς στὰ θάλασσα δὲν τὴν συναντᾶ κανεὶς στὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα ἢ στὰ διαμερίσματα τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ στὶς πρύμνες τῶν πλοίων, ἔκει ποὺ ζούμε οἱ ταπεινοὶ καὶ καταφρονεμένοι!...»

— Εδυτυχός, συνάδελφέ μου, ποὺ κανεὶς «ἐπιτετραμμένος» δὲν ἔχει σὲ διαμερίσματά σους.

«Ἀν ἔρχοταν καὶ ἀν ἦταν πραγματικὰ ἐπιτετραμμένος, θὰ ἔπιαν πρότασις ἀπὸ τὸ αὐτὸν γιὰ νὰ σὲ κάμη τὸ μάθημα τῶν ὑποχρεώσεων σους καὶ τῆς καρῆς τοῦ πατέρας σους. Γιατὶ δὲν πιστεύω νὰ εὐθύνεται: ὁ ἐφοπλιστής, τὸ Γηπορεγίο τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἀδιάφορη... Κοινωνία μας, μὲν κάπτο ἀπὸ τὴν κλινοστρωματικὴν σους οἱ κατασκευαστές καὶ οἱ κορηγοὶ κάνουν πορείες εἰρήνης καὶ ἀν στὸν μπουλέματα τοῦ δωματίου σου, ἡ μούχλα μαζῆ μὲ τὴ δρωμιά — τὴ δικὴ σου δρωμιά — ἔχουν τοποθετημένες τὶς ἀκαλαίσθητες, ἀλλὰ καὶ πολὺ ἀνθυγιεινὲς ἔγκαταστάσεις τους. Οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ, συνάδελφέ μου, δρίσουν τὸν καρό μὲ μεταβάλλον τὰ μικρὰ αὐτὰ διαμερίσματα τῆς πρύμνης σὲ ακανόνικα ἀντὶ σὲ τρόπλιες κρατητηρίων, δηποὺ δημογογεῖς πάλι ποτεῖται τὸ κυριώτερο στοιχεῖο στὸ φάκελλο τῆς διαγωγῆς τους.

2) Η κακὴ τοποθέτηση τῆς ὑγειονομικῆς παρακολουθίσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς προστασίας διαν ἀσθενοῦν, ἀλλὰ καὶ μετὰ τὴν ἀσθένεια, ἀφοῦ προτιμοῦμες ἡ ἀσθένεια ν' ἀποτελῇ τὸ κυριώτερο στοιχεῖο στὸ φάκελλο τῆς διαγωγῆς τους.

3) Η συνεχίζομένη κακὴ τοποθέτηση τοῦ συνταξιοδοτικοῦ τους συστήματος, ποὺ φέρνει τὸν πλογούχευσα τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀνησυχία γιὰ τὰ χρόνια τῆς ἐπερχομένης ἀπομαχίας, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀποτροπὴ στὴ συνέχισι τῶν ναυτικοῦ ἀπαγγέλματος.

Σὲ κάθε ἄλλο, ποὺ λέγεται: καὶ γράφεται, ἡ εδώνυμη δρίσουται σὲ διαφορετικοὺς δημοσίους ἀπὸ καίνους, ποὺ ἔγκαλετ ἡ φωνὴ σου. Εἰδικὰ ἡ τροφή, δρίσουται: ἀπόλυτα κάπτο ἀπὸ τὸν ἔλεγχο τῶν ίδιων τῶν ἐργαζομένων, ἀρκεῖ νὰ ξερούν τὰ δικαιώματα τους τὰ νόμιμα. Οἱ πόρτες τῆς Δικαιούσην είναι δράματικες καὶ γιὰ τὸν ναυτικοῦ, ἀρκεῖ νὰ φάσουν διὰ ἔκειταις τῶν ναυταγγελίες αὐτῶν τῶν μεμονωμένων περιστατικῶν. Τέτοια περιστατικὰ ἀπὸ κανένα κοινωνικὸ κλάδο δὲν λείπουν. "Αν ἔλειπαν, περιττὰ θὰ ήσαν τὰ δικαιώματα καὶ οἱ διοικητικὲς ἀρχές. Οἱ στήλες, ἀκόμη, τοῦ ναυτικοῦ τόπου, ποτὲ δὲν ἀρνοῦνται νὰ δέχονται καὶ νὰ προβάλλουν δίκαια παράπονα καὶ δάσμες καταγγειλίες ἀπὸ τὰ πλοῖα.

Τὸ πάραταξίς δημος φευδολογιδῶν καὶ δουστάτων περιγραφῶν, ποτὲ νοθεύουν τὸν συγχρονισμὸ καὶ τὴν προσπάθεια γιὰ τὴν συνεχῆ διελίτωση τῆς ζωῆς στὰ καράδια.

Τὶς ἄλλο ἀπὸ κακὴ φαντασία καὶ πλήρες φύδος είναι τὸ ἐπιχείρημα τῶν δικαταλλήλων διαμερίσματων στὰ σημερινὰ πλοῖα, ἀφοῦ καὶ αὐτὰ ποὺ προσφέρουν τὰ παλαιότερα πλοῖα μας, τὰ ΛΙΜΗΝΕΡΤΙΣ, είναι ἡ εὐκολώτερη ἀπόδειξη γιὰ τὸ ἀντίθετο; Καὶ ἀν πιστέψουμε πὼς πράγματι: τὰ σημερινὰ διαμερίσματα διαμονής τῶν πληρωμάτων είναι ἀνεπιθύμητα ἀκόμη καὶ γιὰ κρατούμενους, τότε καὶ τὸ κομβόλοι τῶν ἐπιχειρημάτων τῆς «Φωνῆς» ἀξίζει καπούιας προσοχῆς. Διαφορετικὰ πρόκειται περὶ ἀναζητών παραγγελίες, διαφορετικὰ πρόκειται περὶ εὐθυγράφησης. Τὸ παραδέσιο τοῦ Παραδείσου καὶ τὸ πέλαγος παραπλανήσεις.

Δὲν θέλω, μ' αὐτὸς, νὰ ἐπισημωπούησα πὼς οἱ ναυτικοὶ ζοῦν στὸν Παράδεισο καὶ πὼς στὴν περιοχή τους ἡ δικαιούσην καὶ δὲν ἀπόλυτος...

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΟΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ατομικὰ δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργικὴ περίθαλψις, πλήρως συγκεκριμένη
3. Ιατρικὴ ἐπίσκεψη, ἀν ζητηθῆ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παροχὴ θυηρεοτίων καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ έτος.
5. Όμιλειται ή Ἐλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ δύο πρωτοπότερα πλοϊκούν.

ΛΙΜΝΗ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντὴς Ιατρὸς N. OGAWA

A MAN IS MORE CONSCIOUS OF HIS ACTIONS

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

Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Marine Paints Rotterdam Holland

Since 1722



Deliveries and service throughout the world

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

ΕΙΣ ΤΟΝ I.M.C.O.

ΣΥΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΛΙΑΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠ' ΑΥΤΩΝ ΘΕΣΙΣ

Κατά τὴν τελευταίαν 11ην σύνοδον τοῦ Συμβουλίου τοῦ I.M.C.O. ἐν Λονδίνῳ, συνεζητήθησαν πλείστα ὅσα θέματα ἐνδιαφέροντα τὴν Ναυτιλίαν μας. Εἰδικότερον ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ I.M.C.O. ἡ ἔκθεσις τῆς Maritime Safety Committee, ἣτις ὡς γνωστόν, εἶχε συνέλθει ἐν Λονδίνῳ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μαΐου. Ἡ ἔκθεσις αὐτῆς τοῦ Safety Committee, περιελάμβανε θέματα καταμετρήσεως πλοίων, εὐσταθείας αὐτῶν, κώδικος σημάτων, μεταφορᾶς ἐπικινδύνων φορτίων, προστασίας τῶν πλοίων κατὰ πυρός, ναυσιπλοΐας εἰς τὸ στενόν τοῦ Ντόρερ, τοῦ αὐτοματισμοῦ τῶν πλοίων καὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης.

Μεταξὺ τῶν θεμάτων τὰ ὅποια ἀνεφέροντο εἰς τὴν ἔκθεσιν ταύτην, πριελαμβάνετο ἐπίσης καὶ εἰσήγησις, ὅπως συσταθῇ Joint Committee μεταξὺ I.M.C.O. καὶ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας (I.L.O.), διὰ τὰ θέματα συνθέσεως καὶ ἐκπαιδεύσεως τῶν πληρωμάτων. Ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ἐλλάδος πλοίαρχος - λιμενικός κ. Ν. Σταυροπολῆς, προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου, ἀντετάχθη εἰς τὴν σύστασιν τοιαύτης ἐπιτροπῆς, δεδομένου ὅτι τὰ θέματα ἐκπαιδεύσεως καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ἐπαρκής ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν ψισταμένων διστάξεων τοῦ I.M.C.O. Ἀνάμιξις εἰς τὰ θέματα ταύτα ἐνὸς ὄργανου, ως ὁ I.L.O., σύγχυσιν μᾶλλον θὰ προεκάλει καὶ πολυπραγμοσύνην, εἰς τὸ τομέα τούτου. Παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις, ἐν τούτοις, τοῦ Ἐλλήνος ἀντιπροσώπου, ἀπεφασίσθη τελικῶς ἡ σύστασις μιᾶς τοιαύτης μικτῆς ἐπιτροπῆς. Φρονοῦμεν, ὅτι τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας θὰ πρέπει ἐντονώτερον νὰ ἀντιδράσῃ εἰς τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν καὶ νὰ καταστήσῃ σαφὲς εἰς τὸν I.M.C.O., ὅτι ἔαν είναι ἐπιβυμπτὴ ἡ συνεργασία μιᾶς ναυτικῆς χώρας, ως ἡ Ἐλλάς, εἰς τοὺς κόλπους τοῦ Ὀργανισμοῦ τούτου, θὰ πρέπει αἱ ἀπόφεις αὐτῆς ἐπὶ θεμάτων βασικωτάτων, ως είναι καὶ τὸ προκείμενον, νὰ λαμβάνωνται σοφαρώτερον ὑπὸ ὅψιν.

Πολλαὶ συζητήσεις ἐγένοντο εἰς τὸ Συμβούλιον ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς αἰτήσεως ὑπὸ ὄμαδος ὑπαναπτύκτων καὶ μὴ ναυτικῶν χωρῶν τροποποίησεως τοῦ καταστατικοῦ

τοῦ I.M.C.O., ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως ἡ συγκρότησις τοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ καὶ τῶν λοιπῶν ἐπιτροπῶν ἐνεργήται κατὰ τρόπον δημοκρατικώτερον, ἢτοι διὰ ἀμέσου ἐκλογῆς παρὰ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως. Σήμερον αἱ ἔδραι τοῦ Συμβουλίου καταλαμβάνονται κατὰ ἓνα ποσοστὸν ὑπὸ ἐκπροσώπων κατ' ἔξοχὴν ναυτικῶν χωρῶν ἢ χωρῶν, αἵτινες διαδραματίζουν σπουδαίον ρόλον εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Παρὰ τὴν ἀντίδρασιν τῶν ναυτικῶν χωρῶν, δεδομένου ὅτι ἡ αἴτησις ὑπεγράφετο ὑπὸ τοῦ προβλεπομένου ἐκ τοῦ καταστατικοῦ ἀριθμοῦ χωρῶν - μελῶν, ἀπεφασίσθη ἡ σύγκλητος τῆς ἐκτάκτου ταύτης Γενικῆς Συνελεύσεως διὰ τὸν προσεχῆ μῆνα Οκτωβρίου. Ἡ θέσις τῆς Ἐλλάδος ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου είναι λίαν λεπτή, διότι ἐνώ ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν κατ' ἔξοχὴν

ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ἀγνοήσῃ τὸ αἰτήμα τῶν περισσότερων χωρῶν, διὰ μία πλέον δημοκρατικήν ὄργανων τοῦ I.M.C.O.

Πολλαὶ ἀνησυχίαι ἔπιστης διετυπώθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συμβουλίου τοῦ I.M.C.O., ἐκ τῆς Διεθνούς Διασκέψεως τῆς Γενεύης, Ἐμπορίου καὶ Αναπτύξεως. Αἱ ἀνησυχίαι αὗται ὀφείλονται εἰς τὴν τάσιν δημιουργίας καὶ ὄλλου διεθνούς Ὀργανισμού, ὃ ὅποιος ἐνδέχεται νὰ ἐπεμβαίνῃ εἰς θέματα Ναυτιλίας καὶ, συγκεκριμένος, εἰς θέματα ναυάλων.

Ἄξιοσημείωτος ἦταν ὡσαύτως ἡ ἔγκρισις ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ I.M.C.O. τῆς εἰσηγήσεως πραγματογνωμόνων, περὶ μέτρων διευκολύνσεως ταξιδίων καὶ μεταφορῶν, ως ἐπίσης καὶ ἡ ἀποφασισθείσα ἄμεσος σύνταξης τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν ἀποφυγῆς συγκρύσεων, μετὸ τὴν ἀνακοινωθείσαν συμπληρωσιν ὑπὸ τῶν προσχωρησασῶν χωρῶν - μελῶν, τῆς ἀπαίτουμένης διεθνούς χωρητικότητος, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς διεθνούς συμβάσεως Προστασίας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσση.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Εἰς τὰ τεχνικὰ θέματα τοῦ προηγουμένου τεύχους μας παρεισέφρυσαν μερικά τυπογραφικά λάθη ἀλλοιούντα τὴν ἔννοιαν τοῦ κειμένου, ως κάτωθι:

Εἰς τὴν σελίδα 26, πρῶτος ὑπὸ τὸν πίνυνα στίχος τῆς τρίτης στήλης ἀναφέρεται: Τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 κ. λ. π. μιλίων. Τὸ ὄρθιον είναι: Τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 μιλίων.

Εἰς τὴν σελίδα 29, πέμπτος ἐκ τῶν κάτω πρὸς τὰ ἄνω στίχος τῆς μεσαίας στήλης ἀναγράφεται: καθίσταται οὕτω δυνατή ἡ ἔδρα ἐπὶ τεσσάρων μόνον σημείων, ἀντὶ τοῦ ὄρθου «ἡ ἔδρα σις».

Εἰς τὴν σελίδα 30, δεύτερος ἐκ τῶν κάτω στίχος τῆς μεσαίας στήλης: ἀναφέρεται «ἀκριβεῖς», ἀντὶ τοῦ ὄρθου «ἄκρι βῶς».

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

'Ἐκ τῶν ναυτηγείων τοῦ "Ααλμποργκ παρεδόθη εἰς τὴν ταχυδρομικήν ὑπηρεσίαν τῆς Δανίας ἐν μικρῷ όχηματαγωγῷ σκάφος, τὸ "Esbjerg", τὸ ἐνδιαφέρον στοιχεῖον τοῦ δοπίου είναι ὅτι κινεῖται διὰ δύο ἐλίκων ἐλεγχομένου δήματος, ἐξ ὧν ἡ μία είναι εἰς τὴν πρώταν τοῦ σκάφους.

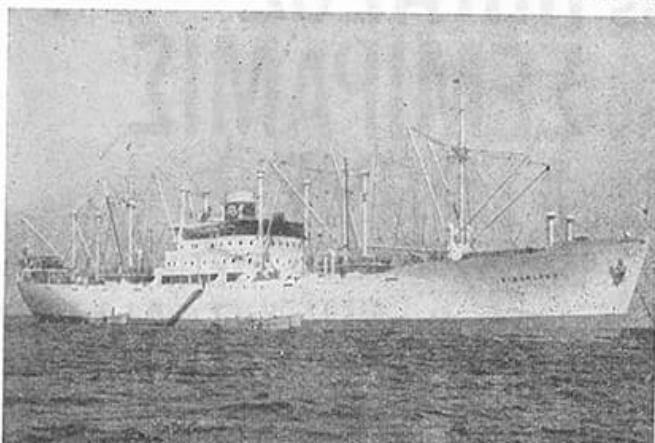
Ἡ κινητήριος δηξελομηχανή είναι Μπουρμάστερ ἀντί Βάιν "Άλφα, ἀναπτύσσουσα λίσχην 480 ἵππων εἰς τάξις 400 στροφάς, εἰς ἐκάτερον δὲ τῶν δύο ἀκρών αὐτῆς ὑπάρχει συμπλέκτης καὶ μηχανισμός ἀναστροφῆς, τῆς πρωτωτρίου ἰσχύος κατανεμομένης κατὰ τὰ δύο τρίτης της πρώτης πρύμνης καὶ κατὰ τὸ ἐν τρίτην εἰς τὴν Ἑλικα τῆς πρώτης πρώτης. 'Εξασφαλίζεται οὕτω τὸ μέγιστον τῆς πρωστηρίου ἀποδόσεως.

Κατὰ τὸν συνήθη πλούν τοῦ σκάφους θὰ στρέφουν ταυτοχρόνως καὶ αἱ δύο ἐλίκες, θὰ είναι δῶμα δυνατή καὶ ἡ ἀποσύνδεση τῆς μιᾶς τῶν ἐλίκων, ὥστε νὰ στρέψῃ μία μόνον. Τοῦτο θὰ διευκολύνῃ ιδιαίτερως τὴν κατάστασιν ἐν δρμῷ, διότι, ἀντὶ τὸ ὄχηματαγωγὸν ιὰ ἀγκυροδολῆ, θὰ κρατήται εἰς τὴν θέσιν του, βοηθείᾳ τῆς Ἑλικος ποὺ θὰ εύρισκεται πρὸς τὴν ἀντίθετον τῆς προσγιαλώσεως πλευράν.

'Ο χειρισμός, τόσον τῆς μηχανῆς δοσον καὶ τῶν ἐλίκων, γίνεται ἐκ τῆς γεφύρας, ὅπου καὶ ὑπάρχουν ἐπίσης ἐνδείκται διὰ τὴν θερμοκρασίαν τοῦ ὅδατος ψύξεως τῆς μηχανῆς, τὴν πίεσιν τοῦ ἐλαίου λιπτάνσεως, τὴν πίεσιν τοῦ ἐλαίου τῶν ὑδραυλικῶν συμπλεκτῶν

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

τής μηχανής, τὴν θερμοκρασίαν τῶν ἔδρανων τῶν ἀξόνων ὡς καὶ τῶν στορέων τῶν ἐλικοφόρων ἀξόνων.

ΝΕΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Διὰ πλοίου εἰδικῶν μεταφοράς, ως είναι ἡ εἰς χῦμα μεταφορά ἀλεύρων, τσιμέντου, κόνινων μεταλλευμάτων κ.λ.π., ἐπενοήθη ὑπὸ μιᾶς ἀμερικανικῆς ἑταῖρίας ἥν σύστημα ἐκφορτώσεως, τὸ δόποιον καθιστᾶ τὸ πλοῖον ἴκανὸν νὰ ἐκφορτώῃ δι' ίδιων μέσων, ἐπιταχυνούμενου σημαντικῶς τοῦ χρόνου ἐκφορτώσεως. Τὸ φορτίον «άντελεῖται» μέσω σωληνώσεων, κατὰ τρόπον ἀνάλογον τῶν δεξαμενοπλοίων.

Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ, καλουμένου «Granu - Flow», ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐκφόρτωσις τσιμέντου μὲ ρυθμὸν 1.800 λιτρῶν ἀνὰ λεπτὸν κατὰ κύτος, ή, μᾶλλον, κατὰ εἰδικήν δεξαμενήν, διότι τὰ κύτη διαιροφούνται ὡς δεξαμεναί, δι' ἐπενδύσεως τοῦ πυθμένου τῶν τοισύτης, ὡςτε νὰ είναι λεῖος καὶ ἀνευ ἐμποδίων, ώς ἐνισχύσεων κ.λ.π.

Εἰς τὸν πυθμένα ἐκάστης δεξαμενῆς τοποθετεῖται μία πλάξ, πάχους μιᾶς ἵντσας, ἐκ διαπερατῆς ὑπὸ τοῦ ἀέρου οὐρέμάντης, ἡ πορώδης σύστασις τῆς δόποιας ἐπιτρέπει τὴν μέσην ἀυτῆς ἐλευθέρων κυκλοφορίαν τοῦ ἀέρος, τὸ δόποιον προσδευτικῶς ἐξαπλούται ἐντὸς τῆς μάζης τοῦ φορτίου, ἀναγκάζοντας νὰ ἔρῃ πρὸς τὴν ἀναρρόφησιν τοῦ σωλήνου ἐκφορτώσεως.

«Ηνωμένον μὲ τὴν πλάκα αὐτὴν τοῦ πυθμένου, είναι ἐν στρῶμα ἔξι ισχυροῦ «έψαρματος» νάυλου, τὸ δόποιον περιβάλλει κατακορύφως τὰς πλευράς τοῦ κύτους - δεξαμενῆς ἀπὸ τοῦ πυθμένου μέχρι τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἥμινος τῆς.

Ἀφοῦ ἐκφορτωθῇ μία ὥρισμένη ποσότης φορτίου, τὸ στρῶμα αὐτό, περιέχον εἰδικήν οὐσίαν, πληρούται αὐτομάτως ἀέρος καὶ

«φουσκώνει», θραύσον οὕτω τὸ κατά τὸν πλοῦν συμπιεσθὲν ἐξ αὐτοῦ τοῦ βάρους του φορτίου, ὡςτε οἱ κόκκοι αὐτοῦ ν' ἀποχωρισθοῦν ἀλλήλων καὶ νὰ ρεύσουν εύκολότερον πρὸς τὴν ἀναρρόφησιν.

Αἱ εἰδικαὶ ἀντλίαι ἐκφορτώσεως δημιουργούν, φυσικά, ἐντὸς τῶν σωληνώσεων ισχυράν πλαρροφητική δύναμιν, ὡςτε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐντὸς αὐτῶν ροή τοῦ φορτίου, ὡς ἄν ήτο τοῦτο ὑγρόν.

ΤΟ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΝ ΘΕΙΟΝ

὾ις εἶναι γυνωστόν, τὴν 2αν Φεβρουαρίου τοῦ 1963, τὸ ἀμερικανικὸν εἰδίκον δεξαμενόπλοιον «Μαρίν Σούλφουρ Κουήν», ἐν μετασκευασθὲν Τ - 2, ἔξεπανίσθη κυριολεκτικῶς, ὁμοῦ μὲ τὸ ἐκ 15.000 τόνων φορτίον του υγροποιημένου θείου καὶ τοὺς 39 ἀνδρας τοῦ πλοράματός του, κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Μιτσιών τοῦ Τέξας εἰς Νόρφολκ τῆς Βιργινίας.

Παρὰ τὴν ἔξαντλητικὴν ἔρευναν, ποὺ διεξήγαγεν ἡ ἀμερικανικὴ ἀκτοφυλακή, οὐδὲν στοιχείον ποὺ νὰ ἔξηγῃ τὴν μυστριώδη ἀυτὴν ἔξαφάνισιν προέκυψεν, ἔξακολουθεῖ δὲ νὰ πιστεύεται, ὅτι τὸ ἀτυχές πλοῖον εἴτε ἀνετράπη, εἴτε ὑπέστη ἔκρηξιν ἡ ἀπεκόπη εἰς δύο. «Ο, τι πάντως καὶ ἄν συνέβη, ἔγινε μὲ τοιαύτην ταχύτητα, ὡςτε νὰ μὴ δοθῇ καιρὸς εἰς τὸ πλοῖον νὰ ἐκπέμψῃ σῆμα κινδύνου.

Τὸ ἀτύχημα, πάντως, προεκάλεσε τὴν ὑπὸ τῆς «Ἀκτοφυλακῆς υἱοθέτησιν νέων κανόνων ἀσφαλείας διὰ τὸ πλοῖο, ποὺ θὰ μεταφέρουν εἰς τὸ μέλλον τὸ ἐπικίνδυνον φορτίον τοῦ υγροποιημένου θείου. Τὸ φορτίον αὐτὸν μεταφέρεται, ὡς γνωστόν, ὑπὸ εἰδικῶς διασκευαζομένων ἡ κατασκευαζομένων πλοίων, οἱ δεξαμεναὶ τῶν ὅποιων ἔχουν ισχυρὰν μόνωσιν καὶ θερμαίνονται, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονῆς τοῦ φορτίου, εἰς τὴν θερμοκρασίαν τῶν 270 περίπου δαθμῶν Φάρεναϊτ. Αἱ δεξαμεναὶ αὐτοὶ δέον νὰ είναι ἀνεξάρτητοι τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, συγχάν δὲ παρετηρούντο ἐξ αὐτῶν διαρροαί.

Οἱ νέοι κανόνες ἀσφαλείας ἀφοροῦν εἰς

τὴν τοποθέτησιν φορητῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου εἰς δύο διάφορα σημεῖα τοῦ πλοίου, τὴν εἰς τὰ αὐτά σημεῖα τοποθέτησιν πλαστικῶν, δι' ἀέρος πληρουμένων, σχεδιῶν, τὴν ὑπαρξίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου πλωτοῦ αὐτομάτου ραδιογνωμετρικοῦ σταθμοῦ καὶ λοιπὰ μέτρα ἐντοπισμοῦ καὶ διασώσεως.

Ἄπο ἀπόφεως κατασκευῆς τῶν πλοίων, κρίνεται δῆτι οἱ ἡδη ὑπάρχοντες κανονισμοί εἶναι ἐπαρκεῖς.

Η ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΕΔΡΑΝΩΝ Κ.Λ.Π.

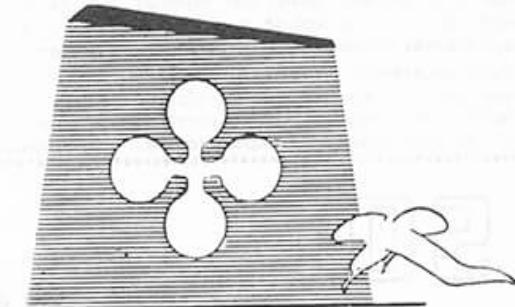
Αἱ συνεπείδη ὑπερθερμάνσεως ἐκρήξεις ἐντὸς τοῦ στροφαλοθαλάμου τῶν μηχανῶν καὶ ἡ, λόγῳ κακῆς λιπάνσεως, «ἀνάρδεξις» τῶν ἔδρανων, δὲν ἔπιασσαν νὰ ἀνησυχοῦν τοὺς μηχανικοὺς τῶν δηζελομηχανῶν, διότι, συνήθως, ἡ βλάστη καθιστᾶται ἀντιληπτή, ὅταν είναι πλέον ἀργά δι' οἰανδήποτε προληπτικὴν ἐνέργειαν. Διὰ τοῦτο καὶ «κρίνεται ὡς χρησιμωτάτη ἡ φωτοελεκτρικὴ συσκευὴ ἐντοπισμοῦ ἀτμῶν ἐλαίου, ἡ κατασκευασθεῖσα ἀπὸ τὴν ἑταῖριν Γκράδινερ τοῦ Σταίηνς εἰς Μίντλεσεξ καὶ τὴν ὅποιαν χρησιμοποιούσην σήμερον πολλὰ δηζελόπλοια, ιδίως δεξαμενόπλοια, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ δλατὰ ρωσικά.

Ἡ συσκευὴ βασίζεται ἐπὶ τῆς διαφορικῆς ἀρχῆς τοῦ ἐντοπισμοῦ τῶν ἀτμῶν τοῦ ἐλαίου, χρησιμοποιεῖται δὲ διὰ τὴν συνεχῆ καὶ αὐτόματον παρακολούθησιν τῆς πυκνότητος τῶν ἀτμῶν αὐτῶν ἐντὸς ἐνὸς ἐκάστου τῶν διαμερισμάτων τοῦ στροφαλοθαλάμου, κατὰ σειράν. «Ἐπιτρέπει ἐπίστης τὴν μέτρησιν καὶ μικρὰς ἀκόμη σημειώσεως τῆς πυκνότητος τῶν ἀτμῶν τοῦ ἐλαίου, ὑπέρ τὴν πυκνότητα ποὺ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰς στροφὰς καὶ εἰς τὸ φορτίον μιᾶς μηχανῆς δι' οἰανδήποτε χρονικὴν στιγμήν.

Καὶ διὰ νὰ ἔλθωμεν εἰς μίαν συγκεκριμένην περίπτωσιν: «Οταν ἀρχίζῃ ἡ υπερθερμανσίας ἐνὸς ἔδρανου μὲ ἐπένδυσιν λευκοῦ μετάλλου χαμηλῆς θερμοκρασίας, λόγῳ ἀνεπαρκούς αὐτοῦ λιπάνσεως, ἡ υπερβολικὴ τριβή καὶ ἡ ἀπακολουθούσα ἀνοδος τῆς θερμο-

tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ

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



ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

κρασίας συμβαίνουν όλιγον προηγουμένων και διάρκουν έπι τι, περιορισμένον, χρονικόν διάστημα πριν ή το μέταλλον «έναφλεγη» ή αποκολλήθη από τάς έπιφανείας τού έδρανου. Ή αμεσος, έπομενος, και συνεχής παρακολούθησις τῆς έντος τού στροφαλοθαλάμου έπικρατούσης καταστάσεως ύπο τού έντοπιστου Γράδινου, ειδοποιεί τὸν μηχανικὸν έγκαίρως, ώστε νά αποφεύγεται σοδαρά ζημία εἰς τὰς έπιφανείας τῶν έδρανων.

Ο έντοπιστής ένεργει φωτοηλεκτρικώς και μετρά άκομή καὶ τὴν μικροτέραν αὔξησιν εἰς τὴν πυκνότητα τῶν ἀτμῶν τοῦ ἔλασιον. Εὐκαμπτοι σωληνίσκοι μικρᾶς διαμέτρου συνδέουν τὸν έντοπιστήν μὲ ἑκαστὸν διαμέρισμα τοῦ στροφαλοθαλάμου, μέσω δὲ τῶν σωληνίσκων αὐτῶν οἱ ἀτμοὶ τοῦ ἔλασιον ἀντλούνται συνεχῶς ύπο τὸν ηλεκτροκίνητον άεραντίας καὶ δόηγούνται, μέσω περιστροφικῆς δαλδίδος, έντος τοῦ δειγματοληπτικοῦ σωλήνος. Ή περιστροφική αὕτη δαλδίς συνδέει τὸν δειγματοληπτικὸν σωλήνηα διαδοχικῶς μὲ ἑκαστὸν θάλασσαν τοῦ στροφαλοθαλάμου, ἐνῷ συγκεντρωτικὸς σωλήνηα ἔξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ συνδεδεμένος μὲ πάντας συγχρόνως τοὺς ύπολοίπους θαλάμους, δοηθεῖται τῆς αὐτῆς περιστροφικῆς δαλδίδος. Οὔτω, ὁ δειγματοληπτικὸς σωλήνη δεχεται δειγμα τῶν ἀτμῶν τοῦ ἔλασιον ἔξι ἑκάστου στροφαλοθαλάμου κατὰ σειράν καὶ παραδόλει τοῦτο μὲ τὸ δειγμα ποὺ περιέχεται εἰς τὸν συγκεντρωτικὸν σωλήνηα, καὶ τὸ όποιον πρερχεται ἀπὸ δλους τοὺς ύπολοίπους στροφαλοθαλάμους, ἀποτελούν τὸ μέσον δειγμα αὐτῶν. Αὐτὰ καθε, προσέτει, στροφήν τοῦ στροφαλοφρου ἄξονος, τὸ κοινὸν δειγμα ἀτμῶν τοῦ ἔλασιον ἔξι δλων τῶν στροφαλοθαλάμων, τὸ περιεχόμενον εἰς τὸν συγκεντρωτικὸν σωλήνηα, παραβάλλεται μὲ δεῖγμα καθορίζοντα ἀρος, εισερχόμενον εἰς τὸν δειγματοληπτικὸν σωλήνηα. Διὰ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τῶν δύο σωλήνων προβάλλεται, τότε, δέσμη φωτὸς πτίπουσα ἐπί, ἔνδος δι' ἑκαστον σωλήνηα, φωτοκυττάρου, ἐπειδὴ δὲ η ἡλεκτρικὴ ίσχυς εἶναι εὐθέως ἀνάλογος τῆς πυκνότητος τοῦ φωτός, ποὺ πίπτει ἐπὶ ἑκάστου φωτοκυττάρου, εἶναι προφανές, ὅτι η ἡλεκτρικὴ αὕτη ισχὺς ἀντισταθμίζεται καὶ δὲν διέρχεται ρεῦμα, δταν τὰ δέρια καὶ τὰ δύο σωλήνων ἔχουν τὴν αὐτὴν πυκνότητα.

Τοπικὴ αὔξησις τῆς πυκνότητος, προκαλούμενη ἀπὸ υπερθερμανθὲν σημείον εἰς οἰονδήποτε στροφαλοθαλάμον, έντοπιζεται ἀ-

μέσως μόλις διὰ τῆς δαλδίδος διέλθη ἀρρ, έκειθεν προερχόμενος, ἐντὸς τοῦ καθηματοληπτικοῦ σωλήνου, διότι τότε οἱ δέσμαι φωτὸς ἐπισκιάζονται αἵσσως, αὔξανεὶ δὲ ροή τοῦ ρεύματος καὶ, εἰς μίαν προκαθωρισμένην τιμὴν πυκνότητος, ἐκπέμπεται ἐν ἡχητικὸν ως καὶ ὄπτικὸν σῆμα. Αὐτομάτως τότε σταματᾷ η λειτουργία τῆς περιστροφικῆς δαλδίδος καὶ οὕτω διεκύνεται ἐκ ποὺσ στροφαλοθαλάμου προέρχεται η υπερθερμανσι.

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΤΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Τὸ σημαντικότερον, ἵσως, δῆμα, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς διασκέψεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960, πρὸς μείωσιν τῶν κατὰ θάλασσαν ἀτυχημάτων, ἔγενετο προσφάτως ἀπὸ τὴν «Ἄστικό Πετρόλεουμ», ἑταιρικὴν παραφυάδα τῆς μεγάλης ἑταιρίας πετρελαιοειδῶν «Σέλλα», τῆς διαχειρίζομένης στόλου ιδιοκτήτων καὶ ύπο χρονοναύλωσιν δεξιανοπλοίων τοῦ ἀνωτέρω συγκροτήματος, ἀνερχόμενον τὴν στιγμὴν αὐτῶν εἰς 472 σκάφη, χωρητικότητος 12 περίποιοι εκατομμύρια τόνων Ι.Β. Τελοῦν τὰ δεξαιμεόπλοια αὐτά ύπο πάσαν, σχεδόν, σημαίαν (τὰ ιδιόκτητα πλοία τῆς «Σέλλα» φέρουν ολλανδικήν, ἀγγλικήν, γαλλικήν, γερμανικήν, νορβηγικήν η σουηδικήν σημαίαν), δι' ἐγκυλίου δὲ τῆς διασιχούμενης αὐτά ἑταιρίας, διετάχθησαν οἱ πλοίαρχοι των, ὅπως ἀκολουθούνται σαφῶς καθορίζομένας πλεύσεις, διαφόρους διὰ τὰ μεταβαίνοντα ἀπὸ τὰς τῶν πλοίων ποὺ ἐπιστρέφουν, κατὰ τὴν διέλευσιν τῶν ἐκ στενῶν θαλασσῶν διόδων, δπο συνήθως παρατηρεῖται συνωστισμός πλοίων καὶ εἰς τὰς ὅποιας συμβαίνουν τὰ περιστότερα ἐκ συγκρούσεως ἀποχήματα.

Αἱ εἰδικαὶ αὐταὶ πλεύσεις καθορίζονται διὰ τὸ στενὸν τοῦ Ντόρερ, τὰ ἀκρωτήρια Ούσαντ, Φινιστέρ καὶ Σαΐντ Βίνσεντ, τὸ στενὸν τοῦ Γιβραλτάρ, τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ, ὥρισμένα σημεῖα τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τὸ Στενὸν τοῦ Μπάμπ - Έλ - Μαντέμπ καὶ τὴν εἰσόδου τοῦ κόλπου τῆς Ἀρσίας.

Ο ναυτιλιακὸς διευθυντής τῆς «Σέλλα», πλοίαρχος κ. Ντίκισον ἐδήλωσε, κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς ἐν λόγω ἐγκυλίου, πρὸς τοὺς ἑκπροσώπους τοῦ Τύπου, ὅτι δὲ καθορίσμος εἰδικῶν πλεύσεων διὰ τὰ ἀντιθέτως δινούντα πλοίων εἰς περιφερίας συνωστισμοῦ, δὲ τόσον καλὰ ἀποτελέματα ἀποδώσας εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, ἐπὶ τῆς γραμμῆς

ποὺ ἀκολουθούν τὰ μεταξὺ Εύρωπης καὶ Ἀμερικῆς κυκλοφοροῦντα ύπερωκεανία, ἀπὸ καίρου ἀπασχολεῖ τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ διὰ τὰς ύπο τῆς «Σέλλα» καθορίζομένα διὰ τὰς προμηθείσας περιοχάς πλεύσεις, θὰ ἀκολουθούν καὶ τὰ πλοία πολλῶν ἄλλων ἀγγλικῶν, γερμανικῶν, γαλλικῶν, ολλανδικῶν καὶ βελγικῶν ἑταριών, αἱ ὅποιαι εἶδωσαν ηδη ἀναλόγους δόηγίας εἰς τὰ σκάφη των.

Η ἀποδοχὴ τῶν εἰδικῶν αὐτῶν πλεύσεων ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ἀποτελεῖ ηδη ἀντικείμενον ἐρεύνης ύπο τοῦ I.M.C.O., λόγω δημος τῆς καθομετρήσεως ποὺ χαρακτηρίζει τὰς ἐνεργειακὰς τῶν διεθνῶν ὅργανισμῶν, ἡ ἐθελοντικὴ προσχώρησις ιδιωτικῶν συμφερόντων εἰς ἐν τοιούτον σχέδιον, ἐκρίθη ἐνδεδειγμένη καὶ διὰ τοῦτο τὸ παραδειγμα τῆς «Σέλλα» ηκολούθησαν ηδη καὶ ἄλλαι ἑταριάτια.

Η σχετικὴ ἐγκύκλιος τῆς «Σέλλα», πλήν τοῦ καθορισμοῦ τῶν εἰδικῶν πλεύσεων διὰ τὰ ἀντιβαίνοντα πλοία εἰς τὰς διόδους ποὺ ἡδη ἀνεφέραμεν, προσδιοίνεται καὶ εἰς τὰς ἀκολούθους ύποδείξεις:

1. Εἰς αναπεπταμένας θαλασσίας περιοχάς, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν παρατηρήται η δχι συνωστισμός σκαφῶν, τὰ πλοία θά ἀκολουθοῦν τὴν ζώνην ποὺ εύρισκεται 10 μίλια πρὸς τὰ δεξιά τῆς συντομωτέρας πορείας ἀπὸ σημείον.

2. Εἰς περιοχάς εἰς τὰς ὅποιας συντρέχει μία τῶν κατωτέρω προϋποθέσεων, τὰ πλοία δέοντα νὰ τηρούνται πρὸς τὴν ἔξω (πρὸς τὸ πλεόνας) πλευράν:

α) «Οποιο πρόκειται νὰ μεταβάλλουν πλεύσην κατὰ τὴν παραλαξίν ακρωτηρίου, δτε οἱ πορεία τῶν πλοίων συγκλίνουν ἐπικινδυνάς, συνεπεία τῆς τάσεως αὐτῶν νὰ τηρούνται εἰς τὴν αὐτὴν περίποιο ἀπὸ τῆς ξηρᾶς ἀπόστασιν.

β) «Οταν ἡ κίνησις, συνεπεία τῆς γεωγραφικῆς διαμορφώσεως τῆς περιοχῆς, περιορίζεται ἐντὸς μᾶς στενῆς σχετικῶς λωρίδος.

Καὶ γ) Εἰς τὰς πλησίον μεγάλων λιμένων περιοχάς, ἔνθα παρατηρεῖται μεγάλη κίνησις εἰσερχομένων, ἔξερχομένων ἢ καὶ ἀπλῶς διερχομένων ἐκείθεν πλοίων.

Ἐπειδὴ, ὡς εἶναι γνωστόν, αἱ πλεύσεις τῶν συγκρούσεων συμβαίνουν εἰς περιωρισμένα μῆδα, ἔνθα σημειούται συνωστισμός πλοίων, διὰ τοῦ περιωρισμένην δρατότητα, ἐλπίζεται δτε οἱ πορεία τῶν πλοίων συγκλίνουν ἐπικινδυνάς, συνεπεία τῆς τάσεως αὐτῶν νὰ τηρούνται εἰς τὴν αὐτὴν περίποιο ἀπὸ τῆς ξηρᾶς.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΘΕΡΙΝΗ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ"

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

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐκ Πειραιῶν διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐκ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΓΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

"ΚΑΡΑ·ΙΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 10: διά ΧΩΡΑΝ (ΑΝΔΡΟΥ) — ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΧΩΡΑΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ
ώραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

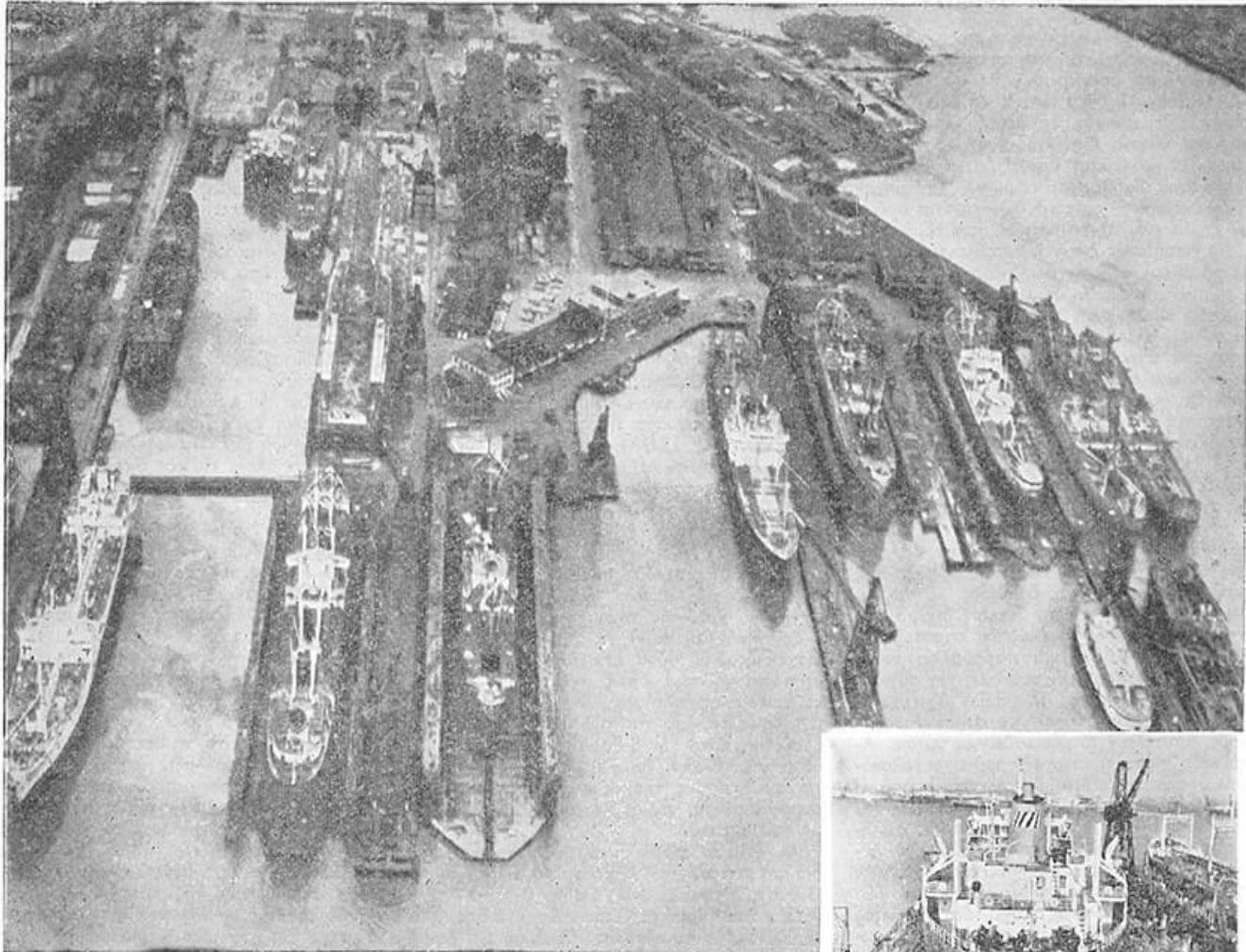
» 18:30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ.

ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

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



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



Unexcelled Shipyard Service



S. T. THETIS



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

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

Maryland Shipbuilding & Drydock Company

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. 921/1964

Πρόεδρος: ο κ. Δ. Κουράντος

Δικηγόροι: οι κ.κ. Ι. Βροχίδης, Ν. Μαλαζόπουλος

• Εργατικὸν ἀτύχημα ναυτικοῦ.—Προσωρινὴ ἐπιδίκασις.—Ἀπεύθυνσις αἰτήσεως κατὰ τοῦ πράκτορος τῆς πλοιοκτησίας.—Παθητικὴ νομιμοποίησις.—Ἐγτολοδόχος δύναται νὰ διεξαγαγῃ δίκην ἀναγομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν ὑποθέσεων τῆς ἐπιτραπέσης διαχειρίσεως.—Καταδίκη πράκτορος ὑπὸ τὴν ἰδιότητά του τάυτην.

Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις διὰ τῆς ὁπίας διώκεται διποὺς ὑποχρεωθῆ ἡ καθ' ἡς ὑπὸ τὴν ἰδιότητά της ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἐν Βερμούδαις ἔδρου σύνθησης ἐταῖριας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «M.I.S.C.» καὶ ὑφιστάμενου κατεπείγοντος, καταβάλλη εἰς τὸν αἴτουντα ἔναντι τῆς φρειλομένης αὐτῷ ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἡν̄ ὑπέστη οὗτος πλήρη πρόσκαιρον ἀνικανότητα, συνεπείᾳ ἐργατικοῦ ἀτύχηματος ἐκ διαίσιον συμβάσας ἐν τῇ ἐργασίᾳ του ὡς δοκίμου μηχανικοῦ εἰς τὸν ἡταῖρην ἀναφερόμενον ὑπὸ λιθερισμὴν σημαίαν πλοίου, εἰς τὸ δόποιον ἔναυτολογήθη ὑπὸ τῆς καθ' ἡς ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἀνωτέρω ἀλλοδαπῆς ἐταῖριας, διαχειρίστριας τοῦ πλοίου τούτου, εἰναι νόμῳ δάσσους ἐρειδομένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ν. 551 ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 634 Α τῆς Πολ. Δικονομίας καὶ ἔξεταστα, ἡ δὲ ἔνστασις τῆς καθ' ἡς περὶ ἐλειψεως παθητικῆς νομιμοποίησεως ὡς στρεφομένης τῆς αἰτήσεως κατὰ τῆς ἐκπροσωπούσης ἐν «Ἐλλάδι τὴν ρηθεῖσαν ἀλλοδαπήν ἐταῖριαν, εἰναι ἀπορριπτέα, τοῦ ἐντολοδόχου δυναμένου διποὺς διεξαγαγάγῃ καὶ δίκην ἀναγομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν ὑποθέσεων τῆς ἐπιτραπέσης διαχειρίσεως, ἀφ' οὐ δι' αὐτῆς συντελεῖται ἡ διαχειρίσις αὕτη» (Καυκά, «Ἐνοχ. ὑπ' ἀριθ. 713 § 3, Α.Π. 13/1948 Θέμις ΝΘ 187 Ε.Π. 441/1953 Θέμις ΞΕ 283).

(Omissis)

Διὰ ταῦτα

Δεχόμενοι ἐν μέρει τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν. «Ὑποχρεούμενη τὴν καθ' ἡς ὑπὸ τὴν ἰδιότητά της ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἐν Βερμούδαις ἐταῖριας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «M.I.S.C.» διποὺς καταβάλλη εἰς τὸν αἴτουντα προσωρινῶς τὸ ποσὸν κ.λ.π.

Ἡ ιδιότης τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ὡς ἀντικλητοῦ τοῦ πράκτορευμένου, ἀπόσχολλησ τὰ δικαστήρια, μολονότι δὲ ἀποφάσεις τίνες ἐδέχθησαν ὅτι ὁ πράκτωρ εἶναι ἀντικλητος καὶ ὁρθῶς ἐνεργούντων πρὸς αὐτὸν ἐπιδόσεις εἰσαγωγικῶν δίκης ἐγγράφων, ἡ πλειοψηφούσα γνώμῃ κρύψεται ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως ὅτι ὁ πράκτωρ δὲν εἶναι ἀντικλητος.

Τὴν ἀνωτέρω δημοσιευμένην ἀπόφασιν ἀπησχόλησε τὸν ἡγήτημα διάφορον. «Ο αἰτών ναυτικὸς ἴσχυριζόμενος ὅτι ἐπευνένη ἀυτῷ ἐργατικὸν ἀτύχημα, ἔβητης προσωρινὴ ἐπιδίκασιν ἔναντι τῆς ἀξιούμενης ἀποζημιώσεως ἐτοῦ νόμου 551. Τὴν αἴτησίν του ἀπηγόρευε κατὰ τὸν ἔδω ναυτικοῦ πράκτορος, ὡς ἐκπροσώπου τοῦ πράκτορευμένου πλοιοκτήτου. Κατὰ τὴν συζήτησιν τῆς αἰτήσεως, προεβλήθη ἐκ μέρους τοῦ πράκτορος ἔνστασις παθητικῆς νομιμοποίησεως. Ο πράκτωρ ἴσχυριζθη ὅτι δὲν προσέλαβεν οὔτε ἐναυτολόγησε τὸν αἴτουντα, ὅτι ἀν δόφειται αὐτῷ ἀποζημιώσεις δι' ἐργατικὸν ἀτύχημα, αὕτη δόφειται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ὅτι τέλος μὴ ἔχων οὐδὲ πόρρωθεν σχέσιν τινα πρὸς τὴν δικαζομέ-

νην ὑπόθεσιν, οὐδεμίαν δύναται — ἔστω καὶ ἐπικουρικῶς — ν' ἀντιτάξῃ ἀμυναν κατ' αὐτῆς.

Ἐδῶ, συνεπών, δὲν ἐτίθετο τὸ ἡγήτημα ἀν εἰναι ἡ οὐ, ὁ πράκτωρ ἀντικλητος τοῦ πράκτορευμένου πλοιοκτήτου, διότι ἡ αἰτησίς δὲν ἐστρέφετο κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου, ὥστε νὰ κριθῇ ἀν ὁρθῶς ἐπεδόθη αὐτὴ εἰς τὸν πράκτορα αὐτοῦ. Ἐδῶ ἐτέθη σαφῶς τὸ ἡγήτημα ἀν καλῶς ἐνήγετο ὁ καθ' οὐ ἡ αἰτησίς ναυτικοῦ πράκτωρ.

Ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἡσχολίζη μὲ τὴν ἔξετασιν τῶν ὁρμοδιοτήτων τοῦ πράκτορος, ἀπόφασιμή ὅτι ἐντὸς τούτων κεῖται καὶ ἡ διεξαγωγὴ δικῶν. Τούτο, καίτοι συζητήσιμον, δύναται τις νὰ δεχθῇ, ὑπὸ τὴν ἀπαραίτησιν ὅμως προύποδεσιν, ὅτι νοεῖται οὕτω ἡ διεξαγωγὴ δικῶν ἐπ' ὄνματι τοῦ πράκτορευμένου, κατὰ τοῦ ὄποιου δέν νὰ χωρῆσῃ ἐνδεχομένη καταδίκη, διότι ἀλλως εἰσάγεται ἀνεπιτρέπτως ιδίᾳ εὐθύνη τοῦ ἐντολοδόχου. Πρὸς τὴν ἀποίηση τούτην φάνεται τασσούμενη καὶ ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις, διότι ἐν τῷ διατακτικῷ αὐτῆς καταδικάζει τὴν καθ' οὐ ἡ αἰτησίς «ὡς πράκτορα καὶ ἐκπρόσωπον» τῆς διαχειριστρίας τοῦ πλοίου ἐταιρίας.

Διερωτᾶμαι ἐὰν εἰναι ἐπαρκής ἡ πρωτότοπος αὕτη ἐκφρασίς τοῦ διατακτικοῦ τῆς ἀποφάσεως, νὰ καλύψῃ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἐντολοδόχος, ἐνεργήσας ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἀνατιθεμένης αὐτῷ ἐντολῆς, δὲν ἔχει ιδίᾳ εὐθύνην. «Ἐὰν ἔχῃ ἡδη περασθῆ ἡ πράκτορευσις καὶ ἔχουν ἐκκαθαρισθῆ οἱ λογαριασμοὶ μεταξύ πράκτορος καὶ πράκτορευμένου, δύναται ὁ πράκτωρ ν' ἀντείπῃ κατὰ τῆς ἔναντιον αὐτοῦ ἐκτελουμένης ἀποφάσεως, ὅτι δὲν ἔχει παρ' αὐτῷ χρῆματα τοῦ πράκτορευμένου ἢ μήπας τὸν ὑποχρεώνει ἡ ἀποδραμούσα πράκτορευσις νὰ δισεβέτῃ τὰ ἴδια αὐτοῦ χρήματα, τίτλω τῆς πάλαι ποτε ὑφισταμένης καὶ καταλυθείσης πράκτορευσεως; Καὶ πόσον ἀπέχει τὸ τελευταίον τοῦτο ἀπὸ τῆς παραδοχῆς ἀτομικῆς εὐθύνης τοῦ ἐντολοδόχου; «Ἄλλως δεδίαινας θὰ είχον τὰ πράγματα, ἀν, διεξα-

γομένης τῆς δίκης ὑπὸ τοῦ πράκτορος διὰ λογαριασμὸν τοῦ πράκτορευμένου, κατεδικάζετο ἐν ἀποδοχῇ τῆς αἰτήσεως, ὁ τελευταῖος οὗτος εἰς καταβολήν.

Πέραν, οὕτως, τῶν σκέψεων τούτων, διερωτᾶμαι ἐὰν ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ἀξιώματος ὅτι ὁ πράκτωρ δύναται νὰ διεξαγάγῃ καὶ δίκην ἀναγομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν ὑποθέσεων τῆς ἐπιτραπέσης διαχειρίσεως, δυναμέθων ἡ ἀρχόμενη εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι πάσα δίκη είναι δυνατὸν νὰ διεξάγεται ὑπὸ κατὰ τοῦ πράκτορος. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐπετράπη εἰς τὸν πράκτορα ἡ ἐξεύρεσις ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος πρὸς ναυτολόγους ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὴν ἐντολὴν ταύτην ἔχετεσεν οὗτος. Μεταγενεστέρως, ὁ τῇ μεσολαβήσει τοῦ πράκτορος ναυτολογηθεὶς ὑπέρτητη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀτύχημα. Ἐντεῦθεν ἐδημιουργήθησαν ἀξιώσεις τοῦ ναυτολογηθεῖνος, δυνάμεναι νὰ καταχωδῶσιν εἰς δίκην. Πλάσι ἀνάγονται αἱ ἀξιώσεις αὐταις εἰς τὸν κύκλον τῆς ἐπιτραπέσης εἰς τὸν πράκτορα διαχειρίσεως; Ποιαίς ἀμυναν θ' ἀντιτάξῃ κατὰ τῶν ἀξιώσεων τούτων, ὁ ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῆς ὑποθέσεως εὐρισκόμενος πράκτωρ;

Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας ἐν φορτωτικῇ.

Ἡ ρήτρα δι' οὐ διὰ τὰ μέρη ὑποβάλλονται εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν δικαιοδοσίαν δικαστηρίου τίνος, εἰναι συνήθης εἰς τὰς φορτωτικές. Εἰναι ἔγκυρος κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τὸν ὄρον διμώς ὅτι ἐκφράζει σαφῶς τὴν περὶ τούτου προθέσιν τῶν συμβαλλομένων. Απαιτεῖται ἡ νομολογία νὰ είναι ἡ ρήτρα σαφῆς καὶ ἀκριβῆς, εἰς τρόπον ὃστε νὰ προκύπτῃ ἀμφισβολῶν, ποιον τὸ ὑπὸ τῶν μερῶν συμφωνηθὲν ὡς ἀριμόδιον δικαστήριον πρὸς ἐκδίκασην τῶν μεταξύ αὐτῶν ἐνδεχομένων ἀνακυπτουσῶν διαφορῶν.

Φορτωτικὴ ἀχθείσα ἐνώπιον τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων περιείχε τὸν ὄρον, ὅτι πάσαι αἱ ἀγναγαί αἱ προκύπτουσαι εἰς τὴν ἐκτελέσεως τῆς παρούσης φορτωτικῆς, θὰ ἐκδικάζωνται

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοία τοῦ κατὰ κινδύνων πολέμου

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

(Ἡ μεγαλυτέρα Ὀργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ Ἀποζημίωσιν πλοιοκτητῶν εἰς δόλοκληρον τὸν κόσμον)

καλύπτει τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαίων 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 σημαίαν 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.

κατά τὸ μαροκινὸν δίκαιον, ἐφ' ὅσον ρητῶς ἐπιτάσσει τοῦτο τὸ δίκαιον τοῦ Μαρόκου. "Ἄλλως, ὁ μεταφορεὺς δικαιοῖται νὰ ἔγειρῃ τὴν ἀγωγὴν εἴτε ἐνώπιον γαλλικοῦ δικαστηρίου εἴτε ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τοῦ Ρότερνταμ. Τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουέν (9 Μαρτίου 1962) ἔκρινε, ὅτι ἡ ρήτρα ἡτο ἀσαφής, διότι ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῆς προϋποθέτει τὴν προκαταβολικὴν διεξαγωγὴν ἀποδείξεως περὶ τοῦ τί ἐπιτάσσει ἐπὶ προκειμένῳ τὸ μαροκινὸν δίκαιον, ἐὰν δηλαδὴ εἰναι κατ' αὐτὸν ὑποχρεωτική ἡ ἔγερσις τῆς ἀγωγῆς ἐνώπιον τινὸς τῶν ἐν Μαρόκῳ δικαστηρίων. 'Ἄλλα καὶ τῆς ἀποδείξεως ταύτης δυναμένης τυχὸν νὰ διεξαχθῇ, τὸ Ἐμποροδικεῖον ἔκρινε τὴν ρήτραν ὡς μὴ ισχυράν, διότι λόγω τῆς ἀσαφείας της, δὲν ἡτο δυνατὸν ὁ παραδήπτης τοῦ φορτίου ν' ἀντιληφθῇ ποια δικαιώματα ἔχει, διὰ τῆς ἀπλῆς ἀναγνώσεως τῆς φορτωτικῆς.

Προηγουμένως, τὸ Ἐφετεῖον τῆς Ρουέν (30 Σεπτεμβρίου 1961) ἐπίκυρον ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Χάρδρος (21 'Ιουλίου 1961) εἶχε κρίνει ὅτι ἡ ἀπλῆ ἀναγραφὴ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅτι ἀρμόδιον εἶναι ἀγγλικὸν τι δικαστηρίου, δὲν εἶναι ἐπαρκῆς. 'Η ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας, ἵνα εἶναι ἔγκυρος δέοντος νὰ εἶναι σαφῆς, καθαρὰ καὶ νὰ ὑποδεικνύῃ τὸ δικαστηρίον εἰς ὃ θὰ καταφύγῃ ὁ διάδικος, χωρὶς ν' ἀπαιτοῦνται πλείονα στοιχεία πρὸς καθορισμὸν αὐτοῦ, δταν ἀνακύψῃ ἡ ἀνάγκη τῆς προσφυγῆς εἰς αὐτό. 'Η ἀπόφασις αὐτῆς τοῦ Ἐφετείου, ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ Ἀκυρωτικοῦ (11 'Ιουλίου 1963).

'Ετέρα ρήτρα προέβλεπεν ὅτι ὁ μεταφορεὺς εἶχε τὸ δικαιώματα νὰ δρίσῃ αὐτὸς τὸ Δικαστηρίον ἐνώπιον τοῦ ὅποιου ἔδει νὰ ἐναχθῇ. Στηρίζόμενος ἐπὶ τῆς ρήτρας ταύτης ὁ πλοιαρχὸς καὶ ἐναχθεὶς δι' Ἐλλειμμα τοῦ φορτίου, ισχυρίσθη ὅτι μόνον ἀρμόδιον δικαστηρίου πρὸς ἀναγνώσην αὐτοῦ, εἶναι τὸ

τῆς Νέας 'Υόρκης, ὅπου ἡ ἐφοπλίστρια ἐταιρία εἶχε τὴν κεντρικὴν ἐμπορικὴν ἔδραν αὐτῆς. Τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάρδρος (29 'Οκτωβρίου 1963) ἀπέρριψε τὴν ἐνστασίν ταύτην ἐπὶ τῇ αιτιολογίᾳ ὅτι ὁ ὑπὸ τοῦ μεταφορέως μονομερῶς καὶ κατὰ τὸ δοκοῦν αὐτῷ, καθορισμὸς τοῦ ἀρμόδιου δικαστηρίου, περιάγει τὸν παραδήπτην τοῦ φορτίου εἰς μειονεκτικὴν θέσην, δυναμένην νὰ παραβλάψῃ αὐτὸν ἐν τῇ ἐνστάσει τῶν δικαιωμάτων του. 'Ἐτέρωθεν, ἡ ρήτρα ἐκριθῆ ὡς ἄκυρος, διότι ἡ ἀσάφεια αὐτῆς ἐδημοιύργει μεγίστην ἀδειαστήτη περὶ τοῦ ἀρμόδιου δικαστηρίου, καθ' ἥν στιγμὴν ἔξεδιδετο ἡ φορτωτική.

'Οσάκις ὅμως ἡ ρήτρα εἶναι σαφῆς καὶ ἀκριβῆς, τότε εἶναι δεσμευτικὴ διὰ τὰ μέρη, δσονδήποτε καὶ ἀν εἶναι αὐστηρὰ διὰ τὸν ἐνα τῶν συμβαλλομένων. Εἰς τὴν ἐν συνεχείᾳ ἐκτιθεμένην περίπτωσιν, ὁ παραδήπτης ἐνήγαγε τὸν θαλάσσιον μεταφορέαν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τῆς Ραρετε, (Γαλλικὴ Πολυνησία), ζητῶν ἀποζημίωσιν διὰ κακήν ἐκτέλεσιν διαφόρων συμβάσεων θαλασσίας μεταφορᾶς ἀπὸ Μασσαλίας εἰς Ραρετε. 'Ο μεταφορεὺς ἀπέκρουσε τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ δικαστηρίου τῆς Ραρετε, στηριζόμενος εἰς ρήτραν τῆς φορτωτικῆς, καθ' ἥν συνεφωνήθησαν ὡς ἀρμόδια τὰ δικαστήρια τῆς Μασσαλίας ἡ τοῦ Σηκουάνα, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ ἐνάγοντος. Τὴν ἐνστασίν ταύτην τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπέρριψε τὸ Ἐφετεῖον τῆς Ραρετε, διότι ἔκρινε ὅτι οὐτος ἡσκει μονοπωλιακῶν τάξις θαλασσίας μεταφορᾶς μεταξύ Μητροπόλεως καὶ γαλλικῆς Πολυνησίας καὶ αἱ συμβάσεις μεταφορᾶς ἡσαν συμβάσεις προσχωρήσεως, αἵτινες εἶναι ἔγκυροι, ἀρκεῖ νὰ μη γίνεται δι' αὐτῶν καταπίεσίς τοῦ ἀντισυμβαλλομένου. 'Ἐάν δημοσίο δεις Tahiti διαμένων ἀντισυμβαλλομένων εἶχε τὴν ἀλευθερίαν νὰ διαπραγματευθῇ τοὺς δρους τῆς συμβάσεως, ἀσφαλῶς δὲν θὰ συνεφώνει

ώς ἀρμόδια ἀποκλειστικῶς δικαστήρια κείμενα εἰς ἀπόστασιν 18.000 χιλιομέτρων. Τὸ νὰ δεχθῇ τις τὴν ἔγκυρότητα τοιαύτης ρήτρας, ισούται πρὸς τὸ νὰ στερήσῃ τὸν ἐν Πολυνησίᾳ παραλήπτην τοῦ δικαιώματος νὰ ἐνσαγάγῃ τὸν μεταφορέα. 'Η ἀπόφασις δημοσία αὐτῆς τοῦ Ἐφετείου τῆς Ραρετε ἀνηρέθη ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ (24 Μαΐου 1962) διόπερ ἔκρινε, διότι ἡ ρήτρα ἡτο σαφῆς καὶ ἀπηλλαγμένη ἀμφισβολίαι καὶ συνεπῶς ἔγκυρος, ἔστω καὶ ἀν συνεπάγεται δυσχερείας διὰ τὸν ἔνα τῶν συμβαλλομένων. 'Ομοίως ἡ ρήτρα ὅτι πάσσα διαφορὰ προκύπτουσα ἐκ τῆς φορτωτικῆς θὰ δικάζεται ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τῆς χώρας εἰς ἥν ὁ μεταφορεὺς ἔχει τὴν ἔδραν του, ἔξαιρέσει δὲ ἀντιθέτου συμφωνίας, θὰ ἐφαρμόζεται τὸ δικαιόματα τῆς χώρας ταύτης, ἐκριθῆ ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῶν Παρισίων (11 Μαρτίου 1963) ὡς νόμιμος καὶ ισχυράν, διότι ἡ φορτωτικὴ ἔφερε τὴν ἑταῖρικὴν ἐπωνυμίαν, τὸ είδος καὶ τὴν ἔδραν τῆς ἑταῖρίας. 'Η αὐτὴ ἀπόφασις προσθέτει, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τὰς ξένας ἑταῖριας, ὅπως, ἐπὶ ποινὴ ἀκυρότητος τῆς ρήτρας δικαιοδοσίας ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου, συντάσσωσι ταύτην μὲ τὰς ἐν Γαλλίᾳ ειθισμένας ἐκφράσεις, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διότι ὁ μετὰ τῆς ξένης ἑταῖριας συναλλασσόμενος δὲν θ' ἀπατηθῇ ὡς πρὸς τὸν ἔννοιαν τῆς ρήτρας ἡ ὡς πρὸς τὸν ἀρμόδιον συμφωνούμενον δικαστήριον.

'Ἐπι τὸν ἀμοιβαίσθητη καὶ γενικῶς ἡ ρήτρα ἦτις κρύσσει ὡς ἀρμόδια τὰ γαλλικὰ δικαστήρια, εἶναι ἔγκυρος καὶ ἀν ἀκόμη ἡ μεταφορά εἶναι διεθνής. Οὕτω ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων (25 Μαΐου 1962) καὶ τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Montpellier (31 'Οκτωβρίου 1962) ἐπίκυρον ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Sète (26 'Ιουνίου 1962), διόπερ διέγνωσεν εἰς τὴν ἔγκυρον ρήτραν δικαιοδοσίας ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου ἐκδήλωσιν τῆς αὐτονομίας τῆς θουλήσεως.

MARINE DIESEL ENGINES

BURMEISTER & WAIN

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.

B&W

Copenhagen · Denmark

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



ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ Β. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Τό «Βορειογερμανικόν Λόδύ» ήγόρασε τό σουηδικὸν ὑπέρωκαένιον «Kingsholm», 21. 141 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεων 1952, πρόκειται δὲ νὰ τὸ παραλάβῃ καὶ νὰ τὸ δρομολογήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ὅπαν ἡ «Σουηδικὴ Γραμμὴ» παραλάβῃ τὸ κατασκευάζομενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τζών Μπράουν, τοῦ Κλάδυμπαν, νέον ὑπέρωκαένιον της. Τό «Κούγκσχολμ», δῆπερ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ ἀπό τοῦ 1954 εἰς τὴν γραμμὴν λάινερ «Berlin» (ex Gripsholm) 18.600 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, ἔχει μεταφορικὸν ικανότηταν 800 ἐπιβατῶν εἰς δύο κατηγορίας θέσεων. Εἶναι διπλέικον, μὲ μηχανᾶς «B. καὶ W.», ἀναπτύσσει ταχυτήταν 19 μιλίων καὶ εἴτε ριζικῶς ἀνακαινισθῇ τὸ 1961, ὅποτε ἀπέκτησε καὶ ἐγκατάστασιν πτερυγίων εὐσταθείας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Κρατικῆ χρηματοδοτήσει, πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τὸ λῆγον τὴν 31ην Μαρτίου 1965, δέκα ὅκτω σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 566.970 τόν. γκρός. Τὰ 80% τῆς χωρητικότητος ταύτης θὰ ἀναφέρωνται εἰς δεξαμενόπλοια. Τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει:

9 δεξαμενόπλοια	436.800 τ. γκρός
1 φορτηγὸν γραμμῆς	10.600 »
2 μεταλλοφόρα	58.600 »
6 διάφορα	60.970 »
18	566.970

Τὸ συνολικὸν κόστος τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων θὰ φέσῃ εἰς τὰ 34 δισεκατομμύρια γιέν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 24 δισεκατομμύρια θὰ καταβληθοῦν ἀπό τὸ δημόσιον.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ἡ θέσις τῆς Ιαπωνίας ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας τοῦ κόσμου καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς εἰς τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων καὶ μπάλκαν κάρριερ, ἐνδεχομένως δὲ καὶ πλέον περιπλόκων σκαφῶν, εἰς τιμὰς μάλιστα χαμηλότερας, ἔναντι πάσης ἄλλης χώρας, παρέχει τὴν ἀπατηλήν ἐντύπωσιν, ὅπις ἡ ναυπηγικὴ τῆς διοικησία εἶναι ἀπήλαυγμένη προβλημάτων. Ἀλλοία εἶναι ἡ πραγματικότης.

Εἰς ἀνασκόπησιν τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, γενομένην ὑπὸ τῆς Τραπέζης Φούτζι, ἀναφέρεται ὅπις ἡ κατάστασις «πτούρω ἀπέχει ἀπό τοῦ νὰ εἶναι ρόδινος». Μερικά ἐκ τῶν κρισίμων προβλημάτων εἶναι τὸ χαμηλὸν ποσοστὸν κέρδους, ἡ ὑψωσις τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος καὶ ἄλλων ὑλικῶν καὶ αἱ μεγάλαις διαφοραὶ συνθηκῶν ἐργασίας μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ ποσοστὸν κέρδους τῶν ἐπιφανεστέρων Ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἀνήρχετο κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1959 εἰς 8.3%, δὲ νὰ κατατέσση τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1962 εἰς 5.6%. Ἐν τῷ 24 ναυπηγείων, ἀτινα ἀνήκουν κατ' ίδιοκτησίαν εἰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις, τὰ 14 μεγάλυτερα εἶχον συγκεντρώσει κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1963 τὰ 96% τῶν παραγγελιῶν, ἀτινα ἐξησφάλιζον τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τῶν ἐπὶ 2½ ἑτη. Τὰ ὑπόλοιπα 10 μικρότερα ναυπηγεῖα εἶχον ἐργασίαν διὰ χρονικὸν διάστημα κατὰ τι μεγαλύτερον τῶν ἔξ μηνῶν.

Κατὰ τὴν Ιδίαν ἀνασκόπησιν τῆς Τραπέζης Φούτζι, ἡ Ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ διοικησία συνθίθεται μεταξὺ πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων καὶ αὐξήσεως τοῦ κόστους τοῦ χάλυβος. Δεδομένου δὲ ὅπις τὰ ἔκ χάλυβος ὑλικὰ ἀντιπροσωπεύουν τὰ 40% περίπου τοῦ συνολικοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, τὸ γεγονός τοῦτο ἀπέιλει οὐτὴν ταύτην τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τῆς διοικησίας. «Τὰ ναυπηγεῖα ζητοῦν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν τοῦ χάλυβος διὰ τὰ ἐγχώρια πλοῖα, ἐνώ τὰ χαλυβουργεῖα ὑποστρίζουν, ὅπις πρέπει τὰ ναυπηγεῖα νὰ ψώσουν τὰς τιμὰς διὰ τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν προοριζόμενα σκάφη, πρὸς κάλυψιν τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους τῶν υλικῶν».

Διὰ τῆς ἀναδείξεως τῆς Ιαπωνίας, ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας τοῦ κόσμου, λόγῳ τῆς εὐθηνοτέρας κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων καὶ μπάλκαν κάρριερ, ἐξεδηλώθη ἐν Ιαπωνίᾳ μία φυσικὴ τάσις στροφῆς τῆς ἐπενδύσεως κεφαλαίων πρὸς τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα, ἀτινα ἡδύναντο νὰ ναυπηγοῦν τὰ σκάφη ταύτη. Ἡ τάσις αὕτη πρὸς τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεῖα προεκάλεσε, φυσικῶς, τὴν προσέλκυσιν εἰς αὐτὰ τῶν περισσοτέρων παραγγελιῶν καὶ ἀντιστοίχως τὴν ἀργίαν τῶν μικρῶν ναυπηγείων, διευρυνθέντος οὕτω τοῦ χάσματος μεταξὺ μεγάλων καὶ μικρῶν ναυπηγείων. Ἡ ἀνασκόπησις τῆς Τραπέζης Φούτζι ἀγέται εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅπις ἡ προσποτή διὰ τὰ μικρὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα παραμένει δύσκολος.

Πάντας, παρὰ τὰ ἀνωτέρω προβλήματα, διαπιστούται εἰς τὴν ἀνασκόπησιν, ὅπις αἱ μέσαι τιμαὶ τῶν Ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως πλοίων κατὰ τὸ 1963, ἥσαν κατὰ 20% εὐθηνοτέρει τῶν βρετανικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Μέρος τῆς διαφορᾶς ταύτης ὀφείλεται εἰς τὸ χαμηλότερον κόστος ἐργασίας (200 γιὴν τὸν ὄγανον = 5 σελλίνια περίπου) εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἔναντι 7/- (360 γιὲν) εἰς τὴν Αγγλίαν. Τὸ συνολικὸν κόστος ἐργασίας κατὰ τὸν γκρός εἰς μίαν ωλοκληρωμένην ναυπηγησιν, ἀνέρχεται εἰς 54.000 γιὲν (53 λίρας) ἐν Ιαπωνίᾳ, ἔναντι 117 λίρων (119.000 γιὲν) εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Ἐπὶ τῇ δύναι ταύτη, ἡ Ιαπωνία φαίνεται ἔχουσα ὑπὲρ αὐτῆς μέγια περιθώριον χρόνου, πρὶν ἡ ἡ Βρετανία δυνηθῇ νὰ τὴν προσπεράσῃ διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως παραγωγικῶν ἐργασίας.

Ι Σ Ρ Α Η Λ

ΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ

Εἰς συνέντευξιν του πρὸς Ἀμερικανὸν δημοσιογράφον, ὁ γενικὸς διευθυντής τῆς ἐταιρίας «Ζίμ», ἀπέκαλυψεν, ὅπις τὸ Ισραὴλ φιλοδοξεῖ νὰ καταστῇ ναυτιλιακὴ δύναμις παγκοσμίου προβολῆς, προκειμένου νὰ παρέσχῃ ἀπασχόλησιν εἰς τὸν σταθερῶν αὐξανόμενον πληθυσμὸν του. Δὲν ἐπιδιώκει, δεδίαιος, τὸ ἡλικίας 16 μόλις ἐπών χρειαζόμενον κράτος, νὰ συναγωνισθῇ τὰς μεγάλας ναυτιλιακὰς δύναμεις, πιστεύει δύμως, ὅπις δύναται καὶ αὐτὸν νὰ ἀποδῷ μία ὑπόλογησιμος ναυτιλία δύναμις. Δὲν πρέπει — εἰπεν — αἱ παλαιαὶ καὶ ἔκ παραδόσεως ναυτικαὶ χώραι νὰ θεωροῦν τὸ Ισραὴλ παρείσακτον εἰς τὰ θαλάσσια ἐργα, διότι ἐπιθυμεῖ καὶ αὐτὸν νὰ ζήσῃ ἀπό τὴν θάλασσαν, ηπίς τοῦ ἔσασθαι ιεραὶς τὴν μοναδικὴν δόδον ἐπικοινωνίας του μὲ τὸν ὑπόλοιπον κόσμον.

«Ἐναντὶ ἐνός μόνον πλοίου κατὰ τὸ 1945, διαθέτει σήμερον ἡ «Ζίμ» ἑνα στόλον 51 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 501.000

τόνων d.w. καὶ δὲν ἀποδλέπει νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τοῦ Ισραὴλ. Ἀρκεῖται εἰς ποσοστὸν συμμετοχῆς 35%, τοῦ ὑπολοίπου καλυπτομένου ἀπό ἔνα σκάφη.

Κατὰ τὸν γενικὸν διευθυντὴν τῆς «Ζίμ», πολλὰ ἐλπίζει τὸ Ισραὴλ ἀπό τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἑβραϊκῶν πλοίων μεταξὺ ἔνων λιμένων. Τὰ 42% τοῦ στόλου τῆς «Ζίμ» ἐργάζονται μεταξὺ ἔνων χωρῶν καὶ ἔξυπηρετούν, κυρίως, τακτικὰς γραμμάς. Ἡ προσπάθεια τῆς ἀναπτύξεως θὰ συνεχισθῇ μὲ τὴν προσποτή, δηλαδὴ ἀπό τὸ 1970 δ στόλος τῆς ἑταίριας φθάση εἰς τὸ 1.000.000 τόνων. Δὲν συναγωνίζομεθα — προσέθηκε — τὰς πλοία διάσημηα μισθολογίοι. Τὰ ισραηλινὰ πληρώματα ἀμείθονται, δηλαδὴ καὶ εἰς τὰς ἄλλας εύωπατικὰς χώρας. «Υπολογίζομεν δύμως, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ αὐτοματισμοῦ, δηλαδὴ καταστήσει τὸ έβραϊκὸν πλοίον συναγωνιστικότερον.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΜΗΝΟΥ

Εἰς πίστωσιν τῶν προβλέψεων τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς «Ζίμ» περὶ δυνάμεως 1.000.000 τόνων κατὰ τὸ 1970, ἔρχεται ἐκδηλωθεῖσα δραστηριότης τῆς ἑταίριας ταύτης κατὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ τρέχ. ἔτους. Παρέλασεν ἐκ τῶν ναυπηγείων διασημών χωρῶν ἐπτὰ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 68.271 τ. γκρός, κατανεμόμενα ὡς ἔξης:

Υπερωκεάνια ...	1 τ. γκρός	25.320
Μπάλκ κάρριερ ...	1 »	20.500
Φορτηγά	5 »	22.451

Σύνολον: 7 » 68.271

Κατὰ τὸ αὐτὸν πεντάμηνον καθειλκύσθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ζίμ» 6 φορτηγά, 23.640 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὃστε ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῆς ηδήθη κατὰ 13 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 91.911 τ. γκρός. Τὰ παραλθέντα ἐπτὰ σκάφη εἶναι τὸ ύπερωκεάνιον «Shalom», 25.320 τ. γκρός, τὸ μπάλκ κάρριερ «Ελ Γκεντί», 20.500 τόν. γκρός καὶ τὰ φορτηγά προτηγά γραμμῆς, διαθέτοντα καὶ χώρων ψυγείου, «Ετρόγκ», 4.219 τόν. γκρός, «Χαντά», 5.400 τόν. γκρός, «Μαγιάλ», 4.994 τ., «Νογκά», 5.800 τ. καὶ «Ριφάκ», 2.038 τ. γκρός. Ἡ αἱ τρέχουσαι καθηλευκυτέρα ταύτη τὰ φορτηγά «Εσκόλλ», 5.400 τόν. γκρός (εἰς Νάντην), «Εσθήρ», 2.040 τόν. γκρός (εἰς Χάιφαν), «Κεσσέτ», 5.000 τ. γκρός (εἰς Γαλλίαν), «Λέα», 2.000 τ. γκρός (εἰς Όλλανδίαν), «Λέμονκορ», 7.000 τ. γκρός (εἰς Μπέργκεν) καὶ «Ραχήλ», 2.200 τ. γκρός (εἰς Αμστερνταμ).

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΑΙΓΑΙΟΣ

Ο ὁκεανοτόρος ἀλιευτικὸς στόλος τῆς Ιταλίας αὐδάνεται σημαντικῶς. Περιλαμβάνει ηδη 52 πλοία ὑπὲρ περιθώριο, 7 ὑπὸ μετασκευὴν καὶ 21 ὑπὸ ναυπηγησιν, ἐκ τῶν διποίων 5 είναι χωρητικότητος μεγαλυτέρας

Tel. Address : Tel. Nos. :
"CLEONEGRIS" 78579, 85042

C. NEGRIS

(ESTABLISHED 1902)
SHIP CHANDLER AND IMPORTER

NEGRIS BUILDING,
YORK STREET, FORT.
P. O. Box 936

COLOMBO I CEYLON

Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω
μὲ τὸ NEGRIS-Co.

Κλεο. Νέγρης

τῶν 1.000 τόνων. Η αὐξησις ἐπεδάλλετο ἐκ τοῦ γεγονότος, διτά τὰ ἀλιευμάτα τῆς Μεσογείου καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἰταλίας δαινούν περιοριζόμενα καὶ συνεπών διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῆς χώρας χρείαζονται μεγαλύτερα ἀλιευτικά δυνάμενα νὰ ἔξερχωνται τοῦ Γιδραλτάρου. Η κρατική ἐνίσχυσις διευκολύνει τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὰς νέας ἔξορμήσεις των. Εἴναι δὲ ἡ ἐνίσχυσις αὐτή συνεχισθή, ἵνα ἡ Ἰταλία θα παρατάσῃ ἐντὸς τριετίας ἵνα ἀλιευτικὸν στόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης ἀπὸ 200 σκάφη.

Κατὰ τὸ 1963 τὰ ἀταλικά ἀλιευτικά ἡλίευσαν 200.000 τόνων ἰχθύων εἰς τὴν Μεσογείου καὶ εἰς τὸν Ὀκεανὸν 20 χιλ. τόν. Η ποσότης αὐτῆς δὲν ἐκάλυψε τὰς καταναλωτικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ κατέστη ἐπάντακες νὰ εἰσαγαθῇ ἵση ποσότης ἰχθύων ἀπὸ τὸ ἑξωτερικόν. Μεγάλαι ποσότητες ἀγοράζονται ἀπὸ τὰ ἀπανωτικά ἀλιευτικά, ἀτινα ἀπασχολοῦνται εἰς τὸν Ἀτλαντικόν. Αύτὰς ἀκριβῶς τὰς εἰσαγωγὰς ἐπιδιοικεῖ νὰ καλύψῃ ἡ Ἰταλία δι' ιδίων ἀλιευτικῶν. Σημειωτέον, διτά τὰ ἀταλικά ναυτηγεία ἔχουν εἰδικευθῆ ἐις τὴν κατασκευὴν ἀλιευτικῶν καὶ εἶναι ἔτοιμα νὰ ἀναλάβουν τὴν προσπάθειαν τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου τῆς χώρας.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Παρὰ τὸ ἑκάστοτε ὑποστηριζόμενον, διτά παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ὑπερβαίνει τὰς δυναμένας νὰ προσθεφθοῦν μελλοντικὰς μεταφορικάς ἀνάγκας, οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτῆται — ἀκολουθοῦντες τοὺς Νορβηγούς — ἐπιστέψουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς χωρητικότητὸς τῶν, μὲ τὰ αἰτιολογικόν, διτά «αἱ οἰκονομικαὶ περιστάσεις εἰναι εὐνοϊκαὶ πρὸς τοῦτο». Τὴν ἀποφασινήν τὴν ὑποστηρίζει εἰς ἄρθρον τοῦ δημοσιεύμενον εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τοῦ Ἰδρύματος Τραπεζίτων» δ. κ. Στάρμεϋ, καθηγητῆς τῆς οἰκονομίας εἰς τὸ πανεπιστήμιον τοῦ Λάνκαστεροῦ. «Η μελλοντικὴ θεοίς τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας — τονίζει οὗτος — ἔξαρτάται ἐπὶ τῆς θελήσεως τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, δημοσιεύσουν πλήρως τὴν φύσιν τῆς συναγωνιστικῆς καταστάσεως, ὥστε νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς αὐτήν κατὰ τρόπον προσδετικόν. Ἀπὸ τὰς ἀποφάσεις τῶν καὶ οὐχὶ ἀπὸ τὴν ἀγεκτονίαν τῶν περιστάσεων, θέλει ἔξαρτηθῆ ἡ μορφὴ τοῦ μέλλοντος, δεδομένου διτά αἱ υφιστάμεναι οἰκονομικαὶ συνθήκαι εὐνοοῦν τὴν αὐξησιν τοῦ τονάκα».

«Ὑποστηρίζει περαιτέρω ὁ καθηγητῆς κ. Στάρμεϋ, διτά ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1948 η αὐξησις τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήλθεν εἰς 25%, ἐνῷ η αὐξησις τοῦ παγκόσμιού στόλου — ἔξαιρομένου τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — ἔφθασεν εἰς τὰ 100% περίπου. Οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτῆται θὰ Ισχυρισθοῦν, ίσως, — τονίζει ὁ «Ἄγγελος καθηγητῆς — διτά αὐξησις αὐτῆς ἥλθεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς διαφυγῆς ἀπὸ τὴν φορολογίαν διὰ τῆς ἐφευρέσεως καὶ χρησιμοποίησεως τῶν «σημαιῶν εὔκολίας» τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας, καθὼς καὶ διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεως. Οἱ στόλοι δημωτικῆς τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ σημειώνουν ἀπὸ τοῦ 1959 καὶ ἐντεῦθεν ὑπο-

χώρησιν, ἐνῷ ὁ κυρίως ἐπιχορηγούμενος στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐμφανίζει συνεχῆ σχεδόν μείσων καθ' δῆλην τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. 'Αφ' ἐτέρου, ὁ δημοσιεύσης ἐπιπορικός στόλος σχεδόν ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, δὲ διλανδικὸς ηὔξηθη κατὰ 50% καὶ ἄνω, δὲ δὲ Ιαπωνικὸς ἐδιπλασιάσθη ἐντὸς ἔξαρτειας καὶ ὁ τῆς Δυτ. Γερμανίας ηὔξηθη τὴν ίδιαν περίοδον κατὰ 60%.

Οἱ βρετανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐσημειώσε — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — μικρότεραν αὐξησιν, ἔναντι πάσης ἄλλης μεγάλης ναυτιλιακῆς χώρας, ὅχι μόνον κατὰ τὴν μεταπολεμικήν περίοδον, ἀλλὰ καὶ καθ' δῆλην τὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1890 καὶ ἐντεῦθεν. Τὰ κύρια στοιχεῖα, τὰ καθορίζοντα τὴν πραγματικήν συναγωνιστικήν Ικανότητα εἰς τὴν ναυτιλίαν δυνατὸν νὰ ἀνέκυψαν κατὰ τὸν μεσολαβόσαντα χρόνον μεταξὺ τῶν δύο παγκόσμιων πολέμων, ἡ κατὰ τὰ δέκα, μετὰ τὸν τελευταίον πολέμον, ἔτη. 'Απὸ τὸν μέσων δημωτικῆς ἀρχομένης ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίας οὐδεμίᾳ υφίσταται ἀπόδειξις, διτά η συναγωνιστική Ικανότης τῶν Βρετανῶν ἐμειθύ.

Δὲν ἡμέροπει, θεοίας, τὸ συγχρονισμένον πλοίον καὶ η ἐπιχειρηματικότης νὰ καταστήσουν κερδοφόρους τὴν ναυτιλίαν, ἐφ' ὅσον οἱ ναῦλοι δὲν δεν δελτιωθοῦν. Εἰναι δημωτικὸν της προσοχῆς — κατὰ τὸν κ. Στάρμεϋ — τὸ γεγονός, διτά καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν ἑταῖρων 1958 - 62, οἱ πλοιοκτῆται μεγάλων συγχρονισμένων μπάλκ κάρριερς καὶ δεξαμενοπλόιων ἔξηκολούθουν νὰ κερδίζουν. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη ἐκέρδιζαν, ἐνῷ τὰ μικρότερα ἔξημιώνοντο. «Πάντως — ἐπίλεγει ὁ ἀρθρογράφος — η περίτονος διόπτρα τὴν διόπτραν ἔσχειν ἐκάστη ἐταιρία κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς υφέσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὴν διαφορὰν ποὺ ἐμφανίζει η διάρκεια τῶν στόλων των. Μολονότι ἡ ψυχαστική τῶν ναῦλων κατὰ τὸ 1963 δρείλεται ἐν μέρει εἰς τὴν τύχην ή εἰς τὴν συμπτωματικήν μεσολάθησιν εύνοικωτέρων παραγόντων (ὡς λ.χ. τὴν μείσων τῆς ρωσικῆς ἐσοδείας δημητριακῶν), ἀνεμένετο ὀπιώσιδηποτε η ὑποχώρησις τῆς κρίσεως».

Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς δημοσιεύσεισαν ἔκθεσιν τῆς Οργάνωσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως, τὰ θεοίας οὐδεμίᾳ ἀνά τὸν κόσμον ἀποθέματα πετρελαίου ὑπόλογοίζονται εἰς 45 δισεκατομμύρια τῶν καὶ δυνανται νὰ ἀπέκρατον εἶπι 36 μόνον ἔτη, ἐφ' ὅσον ηθελει διατηρηθῆ τὸ σημερινὸν ποσόστον καταναλώσεως. Προστίθεται πάντως, διτά ἀποθέματα ηὔξησησαν κατὰ τὸ παρελθόν εἰς ἀνάλογιαν ἵσην πρὸς τὴν ἀναλογίαν αὐξησεως τῆς καταναλώσεως καὶ διτά οὐδεὶς υφίσταται λόγος νὰ φοβήται τις ἐλλειψιν πετρελαίου, λόγῳ ἔξαντλήσεως τῶν ἀποθέμάτων, δι' ὅσην, τούλαχιστον, χρονικὴν περίοδον εἰναι δυναται προβλέψεις μετάλογικῆς ἀκριβείας.

Κατὰ τὸν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν, η καταναλώσις ἀκαθάρτου πετρελαίου ηὔξηθη ἀπὸ 1 δισεκατομμύριο τῶν τοῦ 1959 εἰς 1.2 δισεκατομμύρια τῶν τοῦ 1962. Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Οργάνωσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.)

ἡ κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1959 καὶ 1962 ηὔξηθη κατὰ 54%, ἀνελθούσα ἀπὸ 157 εἰς 241 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ. Ή διψα τῆς Εὐρώπης διὰ πετρέλαιον ηὔξηθη εἰς τὸ διπλάσιον, ἔναντι τοῦ παγκοσμίου ποσοστοῦ. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀπὸ 438 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ 1959, ἔφθασε τὸ 1962 εἰς 478 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἀφ' ἐτέρου, ἔνθα η κατανάλωσις ἐνεργείας ὑπερβολικάσθη κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950 - 60, η συμμετοχὴ τῶν πετρελαίων ἀπὸ 5% ἀνήλθεν εἰς 34%.

Η αὐξησις τῆς παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, ἔξω τῆς Βρετανίας 'Αμερικῆς, τείνει νὰ ὑποσκελίσῃ τὴν θέσιν τῆς τελευταίας ταύτης, ὡς τῆς μεγαλυτέρας παραγωγικῆς περιοχῆς πετρελαίων. Τὸ ποσόστον συμμετοχῆς εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν κατήλθεν ἀπὸ 38% τοῦ 1959 εἰς 32% τοῦ 1962. 'Αναφέρονται περαιτέρω εἰς τὴν ἑκατοστίν τὰ ἔξι:

- 1) "Οτι η Μέση 'Ανατολή παράγει τὰ 25% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἔναντι 22% τοῦ 1959.
- 2) "Οτι η Ρωσία καὶ οι δορυφόροι της εἰς τὴν 'Ανατολικήν Εὐρώπην ἐβελτίωσαν τὴν συμμετοχήν των εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν ἀπὸ 15 εἰς 16% κατὰ τὴν αὐτήν περίοδον.
- 3) "Οτι κατὰ τὸ 1962 η συμβολὴ τῆς 'Αφρικῆς εἰς τὴν προμήθειαν ἀκαθάρτου πετρελαίου ήτο 3%, η περιοχὴ δημωτικής αὐτῆς ἀποδιάνει ὀλοέν σημαντική πηγὴ προμηθείας τῆς Εὐρώπης εἰς πετρέλαιον.
- 4) "Οτι μεταξὺ 1959 καὶ τέλους 1962 η δυναμικότης τῶν εὐρωπαϊκῶν διυλιστηρίων ἀνήλθεν ἀπὸ 194 εἰς 275 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ, μὲ προστικήν νὰ φθάσῃ τὸ 1965 εἰς 390 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ.
- 5) "Οτι εἰς τὴν Βρετανίαν 'Αμερικήν η δυναμικότης τῶν διυλιστηρίων καὶ η κατανάλωσις ηὔξησησαν, ἀλλὰ μὲ δραδύτερον, ἔναντι τῆς Εὐρώπης, ρυθμόν.
- 6) "Οτι η διὰ θαλάσσης μεταφερθείσα πετρελαίου μεταξὺ τῶν διυλιστηρίων τῶν τοῦ 1959 - 62 ηὔξηθη κατὰ 40% ἀνελθούσα εἰς 640 ἑκατομμύρια τῶν τοῦ. Η Εὐρώπη καὶ η Βρετανίας 'Αμερικής εἰς τὰς μεταξὺ των μεταφερθείσας πετρελαίους ἀντιπροσωπεύουσαν διάνω τοῦ 1959 - 62 ηὔξησησαν, ἀλλὰ μὲ δραδύτερον, ἔναντι τῆς Εὐρώπης, ρυθμόν.
- 7) "Οτι η αὐξησις τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου εἰς τὴν Β. Αμερικήν συνεχίζεται, ἀλλ' ἄνω τῶν 3) 4 τῶν ἀναγκῶν της καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἐγχώριον πετρέλαιον. Η Εὐρώπη, ἀντιθέτως, έξακολουθεῖ νὰ πραγματοποιήσῃ τὸν μεγίστον δύκον τῶν εἰς πετρέλαιον προμηθείων τῆς δι' εἰσαγωγῆς έξωθεν.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΣΥΝΟΕΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Εἰδικὴ δικαιομέλης ἐπιτροπῆς, τῆς δηποίας πέντε μέλη ἐκπροσωποῦ τὰς ναυτεργατικάς ὁργανώσεις καὶ τρία τους ἐφοπλιστάς, ἀσχολεῖται ἐν Νορβηγίᾳ μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων, χρησιμοποιούσας ἐπιστημονικάς μεθόδους πρὸς ἀνάλυσιν τῶν περιπτώσεων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ κατανομὴν αὐτῆς εἰς τὰ διάφορα μέλη τοῦ πληρώματος κατὰ τὸν λυστικέστερον τρόπον.

Η πρώτη ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς, ὁμοφωνίας ἐγκριθείσας ὑπὸ τῶν μελῶν της καὶ ἀφορῶσα εἰς τὰ μπάλκ κάρριερς, καθορίζει τὴν σύνθεσιν αὐτῶν, διὰ μέγεθος πλοίων ἀπὸ 15 μέχρι 60 χιλιάδων τόννων δ.ν., μεταξὺ 30 καὶ 35 ἀνδρών.

Δὲν ἐγνώσθη ἀκόμη πῶς ἡ σύνθεσις αὐτῆς κατανέμεται, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ τῆς εἰδικότητος ἐκάστου μελους τοῦ πληρώματος, ἡ ἔκθεσις δημωτικής σαφῶς τονίζει, διτά η ἐντὸς προκειμένων σύνθεσις ἀφορᾷ εἰς κοινά, ἀνευ οἰστρήσης αὐτοματοποιήσεως πλοίων. Διὰ τὰ αὐτοματοποιημένα συνιστάται, πρὸς τὸ παρὸν καὶ λόγῳ τῶν διαφορῶν ποὺ παρουσιάζονται ἀπὸ πλοίων εἰς πλοίων εἰς τὸν δαθμὸν αὐτοματοποιήσεως, δημωτικής περίπτωσις χωριστά ἔξετάζεται.

EMPIRE SHIPPING COMPANY, LTD.

EMPIRE HOUSE
966 West Hastings Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS, HUSBANDING AGENTS
CHARTERING

Cable : "EMSHIPCO"

Telephone : 681-7121



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

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

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤОН ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 43 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

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

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

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΣΑ, 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 ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πρόκτορες εἰς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Άκτη Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαὶ)

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40.658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — “Αμαρουσίου

‘Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΛΘΕΛΚΥΣΕΙΣ**

Μετά τὴν καθέλκυσιν τὴν 11ην Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κούρρα τοῦ δεξαμενοπλοίου «Α τ λ ἀ ν τ ἄ ρ ε ζ», 40.800 τόν. γκρός, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Μότορσπι» (παραφαύδας τοῦ Οἴκου Στάρου Λιβανοῦ), ἀνηγγέλθη καὶ ἡ καθέλκυσις ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα τὴν 27ην Μαΐου τοῦ δεξαμενοπλοίου «Α τ λ ἀ ν τ ἄ ι κ Π ρίνς», 38.600 τόν. γκρός. Τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπλού Στάρ» (παραφαύδα τοῦ αὐτοῦ Οἴκου).

— Μὲ ἀνάδοχον τὴν μαθήτριαν τοῦ ἀμερικανικοῦ Κολλεγίου Σαπφώ Χαραλάμπους καθειλύκουσθη τὴν 7ην Ἰουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης τὸ τρίτον τουριστικὸν σκάφος ἐπὶ τῶν παραγγελθέντων παρὰ τοῦ Ε.Ο.Τ., ὀνομασθὲν “Ερως». Τὰ δύο προηγούμενα ἥσαν τὰ ἀδελφὰ πρὸς αὐτὸν σκάφη ‘Ἀδνανίς’ καὶ ‘Ἀφροδίτη’.

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα ‘Ισικαβατζίμα-Χαρίμια, τοῦ Ἀϊτοῦ, καθειλύκουσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Ο λύ μ πι κ Γ λ ὄ ρ υ», 65.300 τόννων, ὅπερ εἶναι τὸ πρώτον ἐκ μᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων παρὰ τοῦ κ. Ὁνάσην, εἰς τὸν δόπιον καὶ θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ μῆνα ‘Ιούλιον. Διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ θᾶ ἔφοιτασθῆ μὲ δεκακύλινδρον μηχανῆν Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 23.000 ἵππων εἰς τὰς 121 στροφάς κατὰ λεπτόν, θὰ ἀναπύσῃ δὲ ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 16.1 μιλίων μὲ δύναμιν 19.800 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφάς.

‘Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ κ. Ὁνάσης ηὗσθης κατὰ δύο ἀκόμη τὰ μπάλκα κάρριερ τῶν 23.000 τόννων, παραγγελθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σιμίζου. ‘Ἡδη ναυπηγεῖ ἐπτὰ τοιαῦτα σκάφη (ύπ’ ἄριθ. 223, 224, 225, 230, 231, 233 καὶ 234), τῶν δόπιων ἡ παράδοσις θὰ ἔχῃ ὀλοκληρωθῆ μέχρι τοῦ Ἰουλίου 1966.

— Τὸ πρῶτον ἐδύο παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα Πενεό - Λουάρ δεξαμενοπλοίον τῶν 80.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ὁνάση, καθειλύκουσθη τὴν 28ην Μαρτίου. Τοῦ δευτέρου ἐτέθη ἡ τρόπις τὴν δὴν Ἀπριλίου.

Δύο ἀδελφὰ τῶν ἀνωτέρω σκάφη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ἔχει παραγγείλει καὶ ὁ κ. Νιάρχος.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. ‘επεὶ προσελκύσεως ἔξινων κεφαλαίων’, τῶν κάτωθι πλοίων:

1. «Μ υ ρ ί α μ» φορτηγὸν (πρώην μαροκινὸν «Tadghir», νεοαγορασθέν) 3.805 τόννων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκει εἰς τὸν κ. Γ. Μοάτσον.

2. «Ἐλένη Κ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Basil», νεοαγορασθέν) 3.023 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκει εἰς τὴν κ. Ἐλένην Δ. Κυριακοῦ.

3. «Αἴας» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Senator», νεοαγορασθέν) 7.259 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπλεβίνετον» (διαχείριστης τῆς ἑταῖριας «Ρεθύμνης - Κουλουκουντῆς»).

4. «Ἀργώ Νάθης» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Aldil», νεοαγορασθέν)

λιρῶν καὶ μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Λούδηνον.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Βιενδονία» 489 τόν. γκρός, 625 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἡγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων, οἵτινες καὶ θὰ τὸ παραλάβουν τὸν ‘Ιούλιον εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ βρετανικὸν λίμπερτο «Scholar» 7.274 τόν. γκρός, 10.484 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέū τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων (ἐταιρία «Καραβένα»), ἀντὶ τιμῆς 83.350 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Λίθερπουλ.

— Τὸ ὑπό Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Χ αρ ι ε ρ ι ε ρ» 7.194 τόν. γκρός, 10.580 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν, ἀλλ’ ἐν συνεχείᾳ ἡγοράσθη ἐκ νέου ἀπὸ τοὺς ἀρχικούς πλιονικήτας, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

— Επίσης τὸ λίμπερτο «Μ πεντίτα» 7.194 τόν. γκρός, 10.580 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν, ἀλλ’ ἐν συνεχείᾳ ἡγοράσθη ἐκ νέου ἀπὸ τοὺς ἀρχικούς πλιονικήτας, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Λ ο υ ς ρ ι α ρ ι α» 7.044 τόν. γκρός, 10.384 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς “Ελληνικαὶ ἐφοπλιστὰς τοῦ Λοιδίνου. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ ὑπό σημαίαν Λιδάνου φορτηγὸν «Margareta» 1.598 τόν. γκρός, 2.175 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Μητροπούλου καὶ Σια καὶ παραληφθεὶν ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, μετονομασθὲν «Μ α ρ ι α». — Διὰ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Λάστη νορβηγικὸν μότορ τάνκερ «Bolette» 16.394 τόν. γκρός ἡ 24.862 τόννων d.w. (τοῦ 1951), ἐπληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 265.000 λιρῶν, διὰ δὲ τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Ετόλικα» παναματικὸν μότοριτ «Αλοτέα» 8.773 τόν. γκρός ἡ 12.517 τόννων d.w. (τοῦ 1956) ἐπληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 350.000 λιρῶν.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Π α ρ θ ε ν ώ ν», 7.186 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς, παρελθήθη εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου μετωνομάσθη «Al Apina».

— Επίσης, τὸ ὑπὸ ὄνδουριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μ α ρ γ ο ρ ι α ρ ι α» 7.281 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Τόκιο ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστάς τοῦ μετωνομάσθη «Winona». Δὲν ἔγνωσθη ὑπὸ ποίαν σημαίαν ἐτέθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἑλληνοπερισκὰ συμφέροντα ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Appledore», 5.842 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ ὑψωσε τὴν περοικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πέρσιαν Ρ ω ξ ά ν η». — Τὸ πωληθὲν εἰς Ἑλληνοπερισκὰ συμφέροντα ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bolette», 16.394 τόν. γκρός, 2.175 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Μητροπούλου καὶ Σια καὶ παραληφθεὶν ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου μετωνομάσθη «Al Apina».

— Επίσης, τὸ ὑπὸ ὄνδουριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Π α ρ θ ε ν ώ ν», 7.186 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ μετωνομάσθη «Winona». Δὲν ἔγνωσθη ὑπὸ ποίαν σημαίαν ἐτέθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἑλληνοπερισκὰ συμφέροντα ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Appledore», 5.842 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ ὑψωσε τὴν περοικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πέρσιαν Ρ ω ξ ά ν η». — ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν λιθανικὸν φορτηγὸν «Α τ ο - λ ο ς» 7.125 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Σπέτζιαν ἀπὸ τοὺς Γιουγκοσλαβούς ἀγοραστάς του, ὑψωσε τὴν γιουγκοσλαβικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μογκονίκες».

— Επίσης τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς λιθεριανὸν T 2 δεξαμενόπλοιον «Τ ρ α ν σ ά - σ ι α ρ ι α» 10.172 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς Χόρτεν, μετωνομάσθη «Don Segundo Sombilla» καὶ θὰ μετατραπῇ εἰς μπάλκα κάρριερ.

— Τὸ T 2 γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Fina Portugal» 10.700 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Χάρδρην ἀπὸ τοὺς “Ελληναὶ ἀγοραστάς του, ἐτέθη ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κ έ ρ - θ ο - ο ς».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἑλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Walstreet» 489 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληφθὲν εἰς Πάριγκτων, ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Α ύ ί λ ι ς». “Ἡδη ἀπέπλευσεν ἐκείθεν κατευθυνόμενον εἰς Βενετίαν.

— Τό άγγελικόν φορτηγόν «Specialist» 7.632 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, διπέρη ήγοράσθη παρά τού κ. Χ. Χατζηπατέρος, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «M. η τέ ρ α», τεθέν υπό σημαίαν Λιθερίας. Ή υποδιλθείσα εἰς τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας αἴτησις πρός έγγραφήν του εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἀπεσύρθη.

— Εἰς Ἡστχαμ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρά τὸ Ἑλλήνικὸν νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ranella» 9.864 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1950, ύψωσαν δὲ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «M. π ρ ι γ κ ι τ α» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Σόλη».

— Η προσαναφέθεισα ἀγόρα τοῦ παναματικοῦ φορτηγοῦ «Örnella» 1.852 τόν. γκρός (τοῦ 1946), διὰ τὸ δόπιον εἶχεν υποδιλθῆ εἰς τὸ Y.E.N. αἴτησις νηολογήσεως του υπὸ τὸ ὄνομα «P ο ζ ί κ ω», ἐμάταιώθη καὶ ἡ σχετικὴ αἴτησις ἀπεσύρθη.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ φορτηγὸν «Νικόλαος Γ. Κουλούσκουντῆς», 7.227 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «ΕΚ ἀ π τ α i ν Νικόλαος».

— Ἐπίσης τὸ καλύπτον και ἑλληνικὰ συμφέροντα περσικὸν φορτηγόν «I p a n i a T r e i n e r» (ex «Πέρισταν Καμβύσεως»), 7.081 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Σ i p a r α».

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΙΝ ΦΥΛΑΔΙΩΝ

Τὸ κατώτατον ὄριον ἡλικίας εἰσδοχῆς παιδῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διέπειται τὸ 15ον ἀπὸ τῆς 10ης Ὀκτωβρίου 1964, ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε θιχύνοντος 14ου ἔτους.

Σχετικὴ ἔγκυλιος τὸ Ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέταλη πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, διὰ τῆς ὁποίας ἐντέλλονται αὐταὶ ὅπως μὴ ἐκδίδουν ἀπὸ τῆς ἀνωτέρῳ ἡμερομηνίᾳς φυλλάδια εἰς μαθητευομένους ναυτικούς, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν συμπληρώσει τὸ 15ον ἔτον τῆς ἡλικίας των.

Τὸ μέτρον τοῦτο ἐλήφθη μετὰ τὴν ἐπικύρωσιν και ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος τῆς ὑπογραφείσης Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ κατωτάτου ὄριου ἡλικίας εἰσδοχῆς παιδῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

ΕΙΣ ΠΤΩΧΕΥΣΙΝ

Ἀνεγράφη εἰς τὸν ἡμερικανικὸν τύπον, ὅτι ἡ καλύπτουσα ἑλληνικὰ συμφέροντα ἡμερικανικὴ ἑταῖρια τακτικὸν γραμμὸν «G. Georgellis Inc.», ἥτις εἶχεν υπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς 7 πλοιαὶ ἐκτελοῦντα μεταφοράς ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας και τοὺς ἀ-

μερικανικοὺς λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ πρὸς τὴν Ἀπωλεῖαν, ὑπέβαλεν εἰς τὸ ἀρμόδιον δικαστήριον τῶν Ἡνωμ. Πολιτεῖῶν αἴτησιν ἐκουσίας πτωχεύσεως. Τὸ παθητικὸν τῆς ἑταῖριας εἶναι ἄγνωστον, ὁφείλει ὅμως αὐτὴ ἀρκετὰ χρηματικὰ ποσά εἰς τὰ πληρώματά της, εἰς τὰ Ταμεία Προνοίας και εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἑταῖριας, ἀπὸ τὰς ὁποίας εἶχεν ἀγόραστει τὰ σκάφη της. Προσπάθειαὶ ἡδη καταβάλλονται ἀπὸ τοὺς πιστωτάτους της πρὸς ἀνασυγκρότησιν τῆς ἑταῖριας. Τρία ἐ τῶν πλοίων της κατεσχέθησαν, εἰς Κλήρειαν τὸ ἔν, εἰς Βαλτιμόρην τὸ τετρέρον και εἰς Πόρτ Κόλμπαρο τὸ τρίτον.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΥΤΑΙ ΕΝΑ ΚΕΝΟΝ

Τὸ Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν E.N. ἔλαβε προκαταρκτικὴν ἀπόφασιν, διὰ τὴν ἴδρυσιν μετεκπαίδευτικῶν σχολείων πρὸς ἔξασκησιν τῶν ναυτικῶν εἰς τὰ σωσίβια μέσα και τὰ μέσα κατασθέσεως πυρκαϊᾶς.

Τὰ ἐν λόγῳ σχολεῖα θὰ είναι κρατικὰ και θὰ παρέχουν τὴν ἐκπαίδευσιν ὑποχρεωτικῶς εἰς ἀπαντας τοὺς ὑποψηφίους διὰ τὴν ἀπόκτησιν οἰσασθήσατε τάξεως και κατηγορίας ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος, πλὴν τῶν διπλωμάτων Α' τάξεως.

Διὰ τοῦ πρώτου ἐτῶν σχολείων τούτων, ἢποι τοῦ σχολείου σωστικῶν μέσων, θὰ ἔξασκοῦνται οἱ ναυτικοὶ εἰς τὸν ταχὺν και ὄρθον χειρισμὸν τῶν ἐπωτίδων και τῶν σωστίων μέσων.

Ἡ λειτουργία προβλέπεται ὅτι θὰ γίνῃ εἰς τὸν Ἀσπρόπυργον, ὅπου εἰς τὰ ὑπὸ κατασκευὴν λιμενικὰ ἔργα τῆς Σχολῆς, λαμβάνεται πρόνοια τοποθετήσεως πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, δῶλων τῶν ἀναγκαίων ἐγκαταστάσεων. Ἐπωτίδες και τῶν τριῶν ἐν χρήσει τύπων, και σωστίον λέμοι διαφόρων τύπων, πνευσταὶ συσκευαί, μετὰ πύργου ἐκτοξεύσεως θὰ ἐγκατασταθῶν εἰς κατάλληλον θέσιν ἐπὶ τοῦ κατασκευαζομένου προβλήτος. Θὰ διατεθῇ ἐπίσης και κατάλληλος αἰθούσα διὰ τὴν θεωρητικὴν διδασκαλίαν.

Ἐξ ἀλλοῦ, διὰ τοῦ σχολείου πυροσβέσεως θὰ ἐκπαιδεύσουν οἱ ναυτικοὶ εἰς τὸν τρόπον χρήσεως τῶν διαφόρων τύπων πυροσβεστήρων, εἰς τὰ μέσα κατασθέσεως, προστασίας κ.λ.π.

Προβλέπεται πρὸς τοῦτο ἡ εἰς κατάλληλον χώρον ἐγκατάστασις πυροσβεστήρων, εἰδικὴ δεξιαμενὴ πετρελαίου διὰ τὴν ἀφήνησην και εἰδικοὶ καπνοθάλαμοι.

Και τὸ σχολεῖον τοῦτο ἐλήφθει τὸ θάλειτουργήση εἰς τὸν Ἀσπρόπυργον, εἰς εἰδικὸν χώρον δημιουργούμενον παρὰ τὴν πα-

ραλίαν τῆς Σχολῆς.

Τὸ ἐκπαίδευτικὸν προσωπικὸν θὰ ἐπιλεγῇ μεταξὺ τῶν μᾶλλον εἰδικῶν εἰς ἑκάστην περίπτωσιν. "Ηδη, εἰδικὴ ἐπιτροπὴ καταρτίζει τὸν κανονισμὸν λειτουργίας τῶν ως ἄνω σχολείων.

Διὰ τῆς δημιουργίας τῶν σχολείων τούτων, πληρούται ἵνα σημαντικὸν κενὸν εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν πληρωμάτων τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Λ.Σ.

'Ανακαλεῖται εἰς τὴν ἐνέργειαν ὁ ἀντιναύαρχος E.N. κ. 'Αν. Σταθακόπουλος μὲ τὸ διαθέμόν του ὑποναύαρχου ἐν ἐφεδρείᾳ, τοποθετούμενος εἰς τὸ ἀριστερὸν τοῦ ὑποναύαρχου τοῦ Y.E.N. και ἀρχηγοῦ τοῦ Λ.Σ.

Παραίτησην ὑπέβαλεν ὁ πλοιάρχος Λ.Σ. κ. Σπ. Γουλιέλμος, διευθυντής ἐκπαίδευσεως και ἐργασίας ως και διοικήσεως Y.E.N., ἥτις και ἐγένετο ἀποδεκτή.

Πρὸς κάλυψιν τῶν δημιουργηθέντων κενῶν ἐγένειον, ἀποφάσει τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Μπίρη, αἱ κάτωθι τοποθετήσεις:

- 1) 'Ο πλοιάρχος κ. Τσικρίκης, ως πρόδρος Δ.Σ. τοῦ N.A.T. και Ταμείου Προνοίας.
- 2) 'Ο πλοιάρχος κ. Χανίδης διευθυντής Διοικήσεως διατηρῶν και τὴν θέσιν του ως διευθυντοῦ Μελετῶν.
- 3) 'Ο πλοιάρχος κ. Τσουλούφης διευθυντής N.A.T. 4) 'Ο ἀντιπλοιάρχος κ. 'Αντωνιάδης (προαγόμενος εἰς πλοιάρχον μετὰ τὴν παραίτησιν τοῦ κ. Γουλιέλμου) διευθυντής Ναυτικῆς 'Εργασίας και Ἐκπαίδευσεως.
- 5) 'Ο ἀντιπλοιάρχος κ. Γράβαρης διευθυντής Δ.Ο.Υ. Και 6) 'Ο ἀντιπλοιάρχος κ. Γκρέκας ως τημηματάρχης Μελετῶν.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὸ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουνίου ἐχοργήθησαν παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, και τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Γερ. Κ. Μπαρμπάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν και 4 ἡμερῶν δρχ. 3.133 μηνιαίως, Ἀχιλ. Γεωργ. Ζούγην, μὲ ὑπηρεσίαν 36 ἑτῶν, 5 μηνῶν και 15 ἡμερῶν δρχ. 3.179 και Γεώργ. Μιχ. Τέντεν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 28 ἡμερῶν δρχ. 1.179 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρωμάτων διατηρητής: Ιω. Χαλάν, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 7 μηνῶν και 9 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 1.448 μηνιαίως, Μαρίαν κχ-

ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑΪΝΕΡ ΤΗΣ "ΓΚΡΗΚ ΛΑΪΝ,"



Τὸ ἀγροκαθὲν παρὰ τῆς «Γκρήκ Λαΐν» ἀγγλικὸν ὑπεριωκεάνιον «Empress of Britain», 25.516 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1956, θὰ παραληφθῇ τὸν προσεχὴν Σεπτέμβριον και οὐχί, ὃς ἀρχικῶς εἶχε συμφωνηθῆ, τὸν Δεκέμβριον, διότι ἡ ἑταῖρια τοῦ κ. Μάξ Οὐδέλων, ἡ δούλια τὸ εἶχε μισθώσει διὰ τουριστικὰ ταξίδια, θὰ τὸ παραλαβήσῃ ἐνωρίτερον. Μετὰ τὴν παραλαβὴν του τὸ σκάφος θὰ ἐκτελέσῃ διατηρητής της τὸν Καναδικὸν θάλασσαν, εἰδρείας κλήματος, η δὲ πρώτη ἀναχώρησή του ἐν Πειραιῷ διὰ Νέαν Σόρκην ὥρισθη διὰ τὴν 21ην Μαρτίου 1965.

ραν 'Απ. Γεωργαρή, θαλαμητόλου, μὲν ὑπηρεσίαν 14 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 5 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 1.256, Γεώργ. Θεοδ. Μονίόν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 1.185, Ἀγγελικὴν χήραν Γεωργ. Ραΐση, θαλαμητόλου, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.089, Ἰω. Νικ. Καρλούσταν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 11 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 750, Λάμ. Π. Μπουτέρην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 910, Νικ. Ἰακ. Χαμηλοθώρην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 750, Χαρ. Δημ. Λιάρον, ἀλίεα, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 750, Ἀρισ. Ἰω. Κατσαρόν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 778, Παρ. Δημ. Πιτατζῆν, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 1.327, Σπυρ. Σαρ. Σκαλτσούκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 750, Μιχ. Ἀντ. Γρυπάρην, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 1.550, Δημ. Νικ. Ἀραπογιάννην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 756, Ἀριστ. Ἰω. Κουφουδάκην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 750 καὶ Ἰω. Στ. Πυλάλην, ναύκληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 1.669 μηνιαῖς.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

'Ο τύπος ὑπὸ τὸν ὅποιον καταχωροῦνται εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον αἱ ναυτολογίσεις καὶ αἱ ἀπολύσεις τῶν ναυτικῶν, εἴναι σχεδὸν ὁ αὐτὸς ἀπὸ ἔκατονταετίας περίπου, φυσικὸν δὲ εἶναι νὰ μὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἡμερῶν μας. Ή περὶ διπλωμάτων καὶ πτυχίων ναυτικῆς ίκανότητος νομοθεσίας μας ἔχει, ἔκτοτε, σοδαρώτατα μεταβλητῆ, ὥστε δλόκληρος ἢ εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ἀναφερομένην ὑπηρεσίᾳ, νὰ εἴναι μέν, καὶ ὅρθως, συντάξιμος, νὰ μη ὑπολογίζεται ὅμως, προκειμένου περὶ συμπληρώσεως προσόντων δι' ἀπόκτησιν διπλώματος ἢ πτυχίου τινός. Καί, ἐν προκειμένῳ, σημασίαν ἔχουν τρεῖς παράγοντες: Τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, ἡ ισχὺς καὶ τὸ εἶδος τῆς πρωστηρίου μηχανῆς καὶ ἡ κατάστασις ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Μὲ τὸν σημερινὸν τύπον φυλλαδίου, ἐξ αὐτοῦ προκύπτει μόνον τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου καὶ ἡ ισχὺς τῆς μηχανῆς, διότι ἔξυπακύετο, διὰ ἀτμόπλοια ἡσαν πάντα τὰ σκάφη. Διὰ τὸν καθορισμόν, ἐπομένως, τοῦ εἰδούς τῆς μηχανῆς καὶ τῆς καταστάσεως ἐνεργείας τοῦ πλοίου, ἀπαιτεῖται ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Ναυτολόγιον. Τὰ ναυτολόγια, δῆμος, ἀργοῦν, ἐνίστε καὶ πέραν τῆς διετίας, νὰ φάσουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἔκειθεν εἰς τὰ Μητρώα, ὃ δὲ ναυτικὸς ποὺ ἔρχεται διὰ νὰ συμμετάχῃ εἰς τὰς ἔξετάσεις, ταλαιπωρεῖται διὰ νὰ ἀποδεῖξῃ εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν ἀν ἔχη τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα, προσπαθῶν νὰ προσκομίσῃ πιστοποιητικά ἀπὸ προξενεῖα κλπ., τῶν ὅποιον ἡ ἔτος ὑστέρων ἀπόκτησις δὲν εἴναι πάντοτε εὐχερής.

'Ἐπροτάθη διὰ τούτο ὑπὸ ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶν πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. ὅπως, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀναφέρεται εἰς τὰ φυλλάδια ἄν πρόκειται περὶ δημελοπλοίου, στροβιλοπλοίου κλπ. καὶ ἀφ' ἑτέρου προστίθεται σφραγὶς μὲ τὴν ἔνθεισιν «κατάστασις πλοίου.....», τοῦ κενοῦ συμπληρουμένου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διὰ μᾶς τῶν λέξεων «ἐνέργεια», «παροπλισμός» ἢ «έπισκευή», δτε, εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν, θὰ ἀναφέρεται καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτολογημένων, διότι, ὡς γνωστόν, ἡ διαρκούσης τῆς ἔπισκευῆς ὑπηρεσία ὑπολογίζεται, δταν εἴναι ναυτολογημένα τούλαχιστον τὰ 3)4 τοῦ πληρώματος.

Θὰ εἴναι οὕτω δυνατὸς ὁ ἔλεγχος τῆς ὑπηρεσίας ἐκ τοῦ φυλλαδίου τοῦ ναυτικοῦ, χωρὶς νὰ καθίσταται ἀπαραίτητον, ώς σήμερον, τὸ ναυτολόγιον καὶ θὰ ἀπαλλαγοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τῶν ταλαιπωριῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν καθυστερήσεων, εἰς τὰς ὅποιας τώρα ὑποβάλλονται. Ἐλπίζομεν, δτι τὸ Υπουργεῖ-

ον θὰ υίσθετήσῃ συντόμως τὸ λογικὸν αὐτὸς αἰτήμα.

ΤΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ. ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ἰουνίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἀτλάντικ Γκόβερνορ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 10.087 ἀπὸ 22 Μαΐου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταίριας «Σ. Λιβανός - Ἐλλάς», «Κίμων», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.299, ἀπὸ 3 Ἀπριλίου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Παράσχου, «Μαρή», λιβεριανόν, τόννων γκρός 2.841, ἀπὸ 25 Μαΐου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Χανδρῆ, «Πλανάγασθος», λιβεριανόν, τόν. γκρός 8.474, ἀπὸ 4 Ἰουνίου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Γρηγοριάδη, «Ράντνορ» λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.500, ἀπὸ 20 Μαΐου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη καὶ «Γουόρλτ Γιούντι», λιβεριανόν, τόννων γκρός 20.667, ἀπὸ 28 Μαρτίου 1964, ἐκπρωτωπούμενον ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Ναυτικῶν Πρακτορείων.

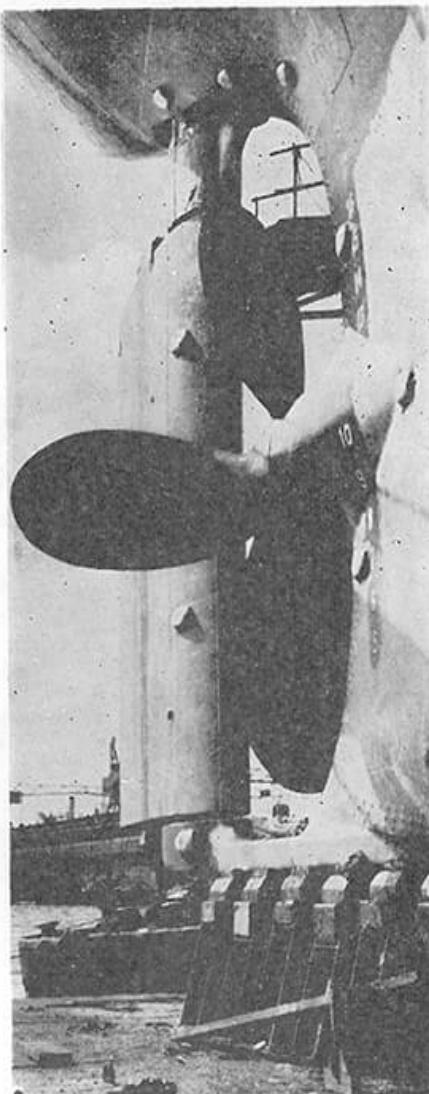
Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 709, τόννων γκρός 7.158.337.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὸ Λιμενικὸν Ταμείον Ἡρακλείου ἀγαποῦντος, δτι δέχεται προσφορὰς διὰ τὴν ἐκποιησίαν ἀνευ πλειοδοτικῆς δημιοπρασίας καὶ δι' ἀπ' εὐθείας συμφωνίας τοῦ πλωτοῦ γερανοῦ «ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ», ἰδιοκτήσιας τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου, μέχρις 25ης Ιουνίου 1964.

Σχετικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ ἀγωτέρω σκάφους εὑρίσκονται κατατεθειμένα εἰς τὰ Εμπορικὰ καὶ Βιομηχανικὰ Ἐπιμελητήρια Ἀθηνῶν, Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης καὶ παρ' ἡμῖν πρὸς γγῦσιν τῶν ἐγδιαφερομένων.

Ἐγ τὸ Ηρακλείῳ τῇ 5.6.1964
Ο Πρέδρος
ΛΑΜΠΗΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ



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

Five floating docks
for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks
for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licensees for :

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

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

Manufacturers of
Industrial Equipment

SHIP REPAIRERS

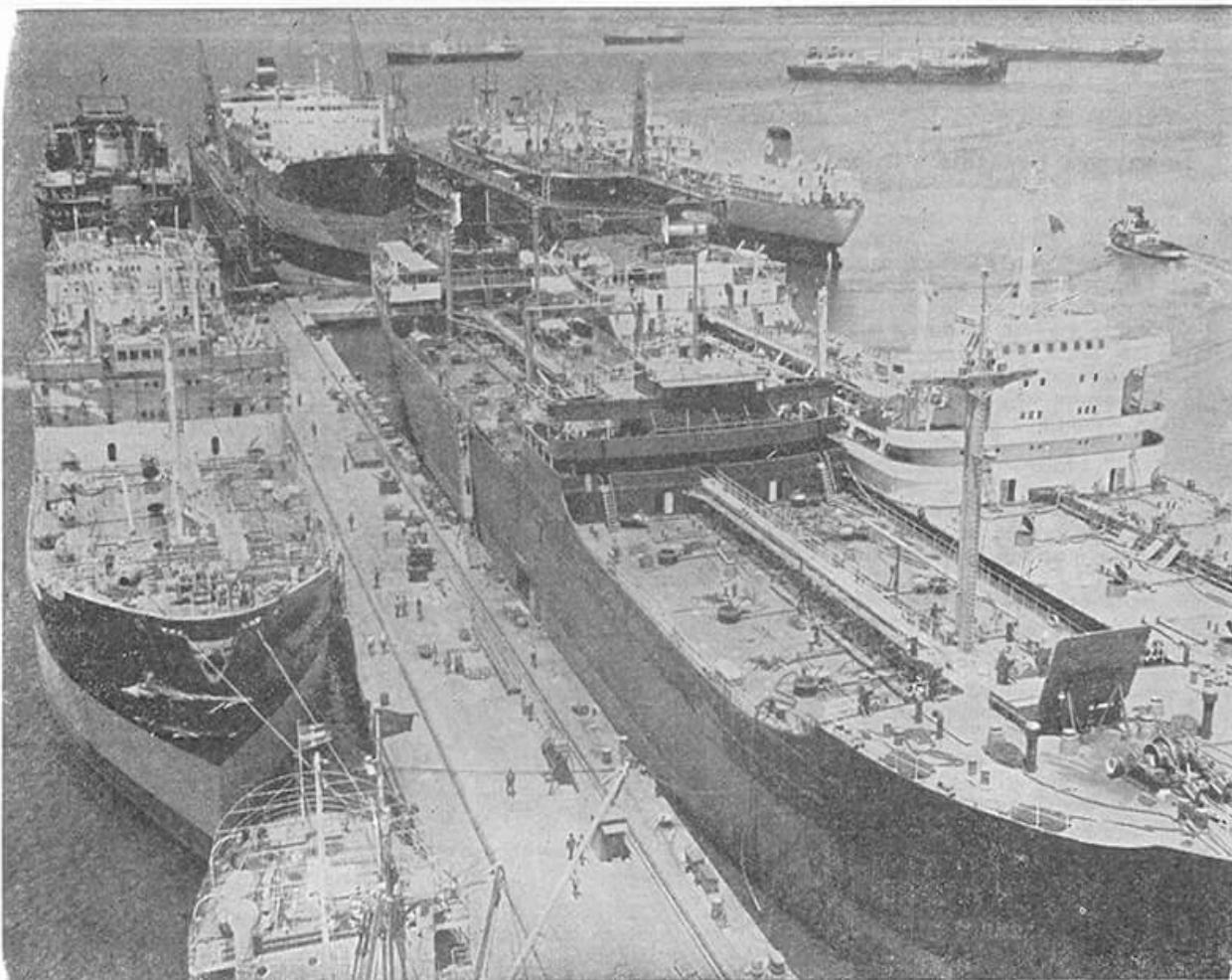
WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

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.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΑΛΜΕΜΩΝ»: «Ιδε «Αρμαντόρες».

«ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»: Και θν χρόνον έφρονον είς Σικαγόν την Σαν Ιουνίου, υπέστη πυρκαϊάν είς τό μηχανοστάσιον του, λόγω δραχυκυκλώματος, κατασθεθείσαν μετ' άλιγον υπό τής τοπικής πυρσεβετικής ηπειροσίας. Ζημιάς έκ της πυρκαϊάς υπέστησαν δύο έκ την δημόσιαν γεννητηρίαν τον σκάφους, μετά προχειρους δείπικευας τό πλοίον ἀνεγέρθη τήν Δην Ιουνίου διά Ντυτρότ, γρηγοριούσιον τάς δύο άλλας γεννητηρίας του.

«ΑΔΑΛΙΑΣ»: Εκφορτών είς Ρότερνταμ φορτίον κόρων έκ Σεμπού, υπέστη πυρκαϊάν είς τό φορτίον τού ήπ' άριθ. 3 κύτους του, και θν δέ χρόνον ηγελείτο μετά τήν κατάσθεσιν της, ἀνεψέγη και τό έκ τού κύτους αὐτού είς τό σλέπιον «Βιλελμίνη» εκφορτιών φορτίον. Η πυρκαϊά κατεσθέθη και τό πλοίον, ἀφού ἀξεφόρτωσεν, υπέστη μικροσκοπικές και ἀπέπλευσε τήν 29ην Μαΐου διά Νέρφολκ.

«ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ»: Κατά τήν ἀναγέρθησιν του έκ Γενούης τήν 30ην Μαΐου, προσέκρουσεν ἐπί τού ιταλικοῦ δημόσιοιο «Ταλέιτο» και τού διλλανδικοῦ δημόσιοιο «Στέενκερκ». Αμφότερα τα δύο πλοία υπέστησαν σοδαράς ζημιάς είς τήν πρωραίνια ἀριστεράν αὐτῶν πλευράν, ἐνφ τό «Αδριατική» υπέστη ἐπίσης σοδαράς ζημιάς, τόσον είς τήν πρώτην, συνεπείδη τής προσκρύσεως ἐπί τού «Στέενκερκ», δυον και είς τήν πρόμηνην, συνεπείδη τής προσκρύσεως με τό «Ταλέιτο». Τό «Αδριατική» συνέχισε τήν πλούτον του, θά διπικευάζεται δέ είς Γένοβαν κατά τάς ἔκει προσεγγίσεις του.

«ΑΙΟΛΟΣ Η»: Έκ Στεττίν διά Χάδρην προσέκρουσεν ἐπί πασσάλων κατά τήν εἰσοδόν του είς λεκάνην Χόλτεναυ, υπόστη ἀλαφράς ζημιάς είς τήν έλικα αὐτοῦ, τήν Σαν Ιουνίου. Ζημιάς υπέστησαν και οι πάσσαλοι. Τό πλοίον συνέχισε τήν πλούτον πρός προστιμούν του.

«ΑΚΚΡΕΣ»: Έκ Ρότερνταμ διά Μάντσεστερ, προσέκρουσε τό ἀπόγευμα τήν 26ην Μαΐου ἐπί τής δισύφορηγίδος ἄριθ. 29 τῶν δυοκόρων τής δισύφορης τού Μάντσεστερ, ἐντὸς τῆς δισύφορης αὐτῆς και ἐνφ ἐρρυμούλκετο και ἀπό τρομούλκον. Ή φορτής ἀνεύθιση και ἀπεκλεισθή η δισύφορη ἐπί τρομούλου μέχρις διτού αὐτη ἀπεμαρκύρηθη το διαδίλλο.

«ΑΛΦΑ»: Είς λιμένα Ροζάριο, υπέστη ζημιάς συνεπείδη προστριθῶν τού παραπλεύρως αὐτοῦ παραβελημένου δημόσιοιο «Γεώργιος Μανωλάκης», τήν 20ην Μαΐου. Επισκεψάθη ἐν έλακομα, υπόστηκαν κολιώμα πρός τά δύο.

«ΑΡΜΑΘΕΙΑ»: Από Γέρνικαν διά Βενετίαν με φορτίον σακχάρως, εἰσερχόμενον τήν πρώτην τής Ιης Ιουνίου είς τήν διώρυγα τού Κιέλλου, προσέκρουσε διά τήν ἀριστεράν του πλευρᾶς ἐπί πασσαλοσημαντήρος. Έν συνεχείς ἡ πρόρη του προσέκρουσεν ἐπί τού είς τό μέσον τῶν δύο λεκανῶν ἀνυψώσαν προβλήτος, με συνέπειαν νά υποστούν σοδαράς ζημιάς τό πλοί-

ον, δι προβλήτος και δι πασσαλοσημαντήρος. Λόγῳ ἀκτετακμένου ρήγματος είς τό φόρπηκ και ζημιῶν είς τό ἀλάσσωμα ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, είς μῆκος ἀρκετῶν ἀπό τής πρώτας μέτρων, τό πλοίον παρέμεινεν είς Χόλτεναυ. Αφοῦ ἀξεφόρτωθη τό φορτίον τού ὥπ' ἀριθ. 1 κύτους, ἔξεταλέσθησαν ἀποκευαί.

«ΑΡΜΑΝΤΟΡΕΣ»: Ρυμουλκόν, και θν διάδονον ἐρρυμούλκειται δέ τοι λιμένος Πειραιῶς τό ἀπιστητηργόν «Αγχιμέμων», συνεκρύσθη μετ' αὐτοῦ και ἀνεύθιση τήν νότια τής 4ης Ιουνίου, ἀπολεσθήσαν και ἐνός μηχανικοῦ του. Τό «Αγχιμέμων» υπέστη μικράς σχετικῶς ζημιῶν είς τήν πρόρην του.

«ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ»: Από Νέαν Ύόρκην είς Γιανέτα, συνεκρύσθη ἐντὸς τού διαύλου τού Μότζι: τήν πρώτην τής 29ης Μαΐου μὲν ρωσικῶν ρυμουλκῶν, ἀμφότερα δὲ τά πλοῖα υπέστησαν ἀλαφράς ζημιάς. Ή σύγχρονοι δρεπετεῖται είς ἀνωμαλίαν τήν μηχανῆς τού ἀλληγούος πλοίου. Τό «Αρχανδρός» υπέστη σοδαράς ζημιάς, τάς δυοίς και ἀποκευαί είς τήν Μότζι.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Η ΚΑΛΑΝΤΙΗΤΟΡ»: Κατά δεξιανισμούν του είς Όξανα τήν Σαν Ιουνίου, ἀνέφερεν διτού είχε ζημιάς ἐκ πυρκαϊάς και προσεράγεσσαν.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΙ»: Έκ Λονδίνου διά Οδάνδη Φερέρ, προσέκρυγγει τήν 3ην Ιουνίου είς Μάλταν λόγῳ ζημιῶν είς τού στροβίλους του, διέτη τής ηγελής πιέσεως. Μετά προχειρους διπικευαίς, τό πλοίον ἀπέπλευσε διά προσριμούν του τήν 8ην Ιουνίου, υπεδεγμένην δὲ μεγάλης ἀκτάσεως ἀντικαταστάσεις κατά τάς, ἀναβληθείσας διά τήν τακτικήν ἐπιθεώρησης, μονήρους ἐπισκευαίς.

«ΒΟΡΙ»: «Αναχρόνων» ἐκ Μορμούνγκα τήν 27ην Μαΐου διά Κόντινεντ, συνεκρύσθη μὲ τό δημόσιοιο «Γουόρλεν Κάρριερ», είς τήν πρώτην τού δυοίου προσκάλεσεν ἀλαφράς ζημιάς, υποστάν ἀλαφράς ἐπίσης ζημιάς και αὐτοῦ. Αμφότερα τά πλοῖα συνέχισαν τήν πλούτον πρός προστιμούν του.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ»: Ιδε «Αλφα».

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η»: Από Νοβοροσίσκην διτού Ινδίκων, καθυσθήσαν είς Κολέμπο πάλι τής 22ης Μαΐου μέχρι τής 3ης Ιουνίου, λόγῳ ἐπισκευαίς είς τήν μηχανήν του. Τήν 3ην Ιουνίου ἀνεγέρθη διτού Τούταγκούδη.

«ΓΚΛΟΡΙΑ»: Προσήρχεται είς Ηένων Μπαή τού Λαντάρ, συνεπείδη τυφώνος πλήγας τῶν κόλπων τού Χόγκ Κόρκ, τήν 28ην Μαΐου.

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ»: Από Ροζάριο είς Μπουένος Αϊρες, συνεκρύσθη τάς πρώτας προϊνάς ωρας τής 9ης Ιουνίου μὲ τό δημόσιοιον «Μπερμέο» είς τό 22ον χιλιόμετρον τού ποταμού Παρακάδ, υποστάν σοδαράς ζημιάς είς τήν περιοχήν τῶν κυτῶν τού ὥπ' ἀριθ. 4 και 5. Έφθασεν είς Μπουένος «Αήρες τήν νότια τής ίδιας ημέρας.

«ΓΚΡΗΣΙΑΝ ΦΛΕΗΝ»: Έκ Σάντα Φέ διά Κίναν, παρέμεινε τήν 28ην Μαΐου είς Μπουέ-

νος «Αήρες λόγῳ ζημιῶν είς τό διαρολκον ἀγκύρας του. Επικυρευθείσης τής ζημιῶν, συνέχισε τόν πλούτον τού τήν 3ην Ιουνίου.

«ΓΟΤΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΙΝΤΑΝΣ»: Επικυρεύεται ἀπό τής 4ης Ιουνίου είς Πειραιῶς ζημιάς είς τούς λέδητας τάς ηλεκτρογεννητηρίας και τούς στροβίλους του, τάς δύοις διπέστη μεταξύ θης «Απρίλιον» και 29ην Μαΐου.

«ΓΟΤΟΡΑΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ»: Έκ Μορμούνγκα διά Βομβάνη, δύοις έφθασε τήν 2ην Ιουνίου. Ιδε «Βόρι».

«ΓΟΤΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΑΙΤΡΤΙ»: Επειθεωρήθη τήν 22ην Μαΐου είς Νέαν Ύόρκην διά ζημιῶν διαπιστωθείσας τό πρώτον τήν 14ην Μαΐου και δρεπολέμησε είς είσοδον καυσίμου πετρελαίου ἐντὸς τού συστήματος τῶν φυγετῶν, λόγῳ ἀμελείας τού πληρώματος. Λατεκατεστάθησαν 159 αὐτοὶ είς ἀμφοτέρους τούς λέδητας και τό πλοίον ἀνεγέρθη τήν 31ην Μαΐου διτού «Αρούρης» μὲ τόν λέδητον μόνον λέδητας, διόντος διτού αἱ δύοις και προκευαί είς τόν δεσιόν θὰ συνεχισθεῖ ἐπί πληρώματος.

«ΔΗΜΟΣΙΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ»: Έκ Βαλτιμόρης διά Ήρτ Σουδάν, ἀπώλεσε τήν 1ην Ιουνίου τήν δριστερά του ζημιών μὲ τέσσαρα δύματα διάλους ἐντὸς τού ποταμού Ντελάγιουερ. Τήν 1ην Ιουνίου τό πλοίον έφθασεν είς Ν. Ύόρκην, δύοις ἀντεκατεστάθη ἡ πολεοδομία ζημιών και διάλους και τήν 5ην ἀπέπλευσε διά προστιμούν του.

«ΕΙΡΗΝΗ Η»: Προσέκρυσε παρά τήν νησιώδη Πίγκ Τσάου, συνεπείδη τυφώνος πλήγαντος τόν κόλπον τού Χόγκ Κόρκ, τήν 28ην Μαΐου. Τήν ἀπομένην ἀνειλικήθη διτού ιδίων μέσων, χωρὶς νά διαπιστωθούν διμφανεῖς ζημιάς και προσεδέθη ἐπί σημαντήρων είς λιμένα τού Χόγκ Κόρκ.

«ΕΛΕΝΗ Κ.»: Έκ Νιού Σουέστιντορ τό Καναδά διά Λοτραλίαν μὲ φορτίον ζυλείας και ζυλοπολού, ἀναχωρήσαν τήν Ιην Ιουνίου, ἀπέτρεψε τήν διπέστρων τής ηγελής πιέσεως. Μετά προχειρους διπικευαίς, τό πλοίον ἀπέπλευσε διά προσριμούν του τήν 8ην Ιουνίου, υπεδεγμένην δὲ μεγάλης ἀκτάσεως ἀντικαταστάσεις κατά τάς, ἀναβληθείσας διά τήν τακτικήν ἐπιθεώρησης, μονήρους ἐπισκευαίς.

«ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ»: Έκ Σάν Φρανσίσκο διά Κόμπτη, ἀνεκοίνωσε τήν 5ην Ιουνίου διά τού διαυρημάτου του διτού υπέστη ζημιάς.

«ΖΙΤΑ»: Έκ Μπάκα Γιράντε Φλωρίδος διτού Αγγλίαν, προσήγγισε τήν 17ην Μαΐου είς Φρέηπορτ τόν Μπαχάμας διά παραλαβὴν καυσίμων, ἀνεγέρθη δὲ τήν 25ην, ἀφοῦ ἀξετέλεσε και προκευαί είς τήν μηχανήν. Τήν 1ηδιαν ημέραν παρέμεινεν ἀκυρεύοντος λόγῳ θραύσεως τόν συστήματος διαλθίδων τροποδο-

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

P.O. BOX LOUCAS DJEDDAH

TELEPH. 2429 - 3430

TELEGR. 419

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.

11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

τήσεως υψηλής πάσεων και έχητως δυνήθειαν. Την 30ήν Μαΐου ήρχισεν η ρυμούλκησης του, έπειτα ανατοκού συμφωνητικού Λόδης, όποια τού Ολλανδικού ρυμούλκου «Μισσασίπη», την δέ πρωταν της 31ης Μαΐου τό πλοϊον έπανέπλευσεν εις Φρέρπορτ πρός έπισκευήν. Διαπιστώθηκαν δια την έπισκευη έξι δεν είναι δυναταί, τό αύτη ρυμούλκων άνελασε νά ρυμούλκηση τό πλοϊον εις Αίθερπουλ, η ρυμούλκησης δέ ήρχισε την 1ην Ιουνίου. Αναχένεται διτι τό Ζίτα. Θά καταπλεύση εις Αίθερπουλ περί την 27ην Ιουνίου.

«ΗΠΕΙΡΟΣ»: Έχει Πόρτ Σαττ διά Ντουλούθ, ζουν άφιγκη την 6ην Μαΐου, άπωλεσε την ίδιαν ήμέρα την ξυγκράν του μέ δέκα άμματα άλσους, συνεπείς κακοκαιρίας. Η άνεύρεσις της άγκυρας κατέστη άδύνατος και τό πλοϊον άπειλεσε, μετά τή φρέτωσιν του, μέ μίαν μίνον άγκυραν.

«ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ»: Παραβεβλημένον εις διαυλον Ραθέννας, απεκόπησαν συνεπείς θυέλλης, την νύκτα της Σής Ιουνίου, τά πρυμνήσια του και, παρασυρέιν, προσέκρουσεν ἐπί της ρυμούλκουμένης ιταλικής φορτηγίδος «Τεοντορίκο», χωρίς ούδεν τῶν σκαφῶν νά υποστηθήσαντας ζημιάς.

«ΚΕΝΗ ΡΙΟΝ»: Κατά δεξιανισμόν του εις Κέμπε την 1ην Ιουνίου, έσθήλωσεν διτι έχει θυέλλη ζημιάς έκ συγκρούσεων εις Μπόστον.

«ΚΡΗΤΗ»: Έχει Σάνα Φέ διά Σάν Λορέντζο, άπωλεσε την 29ην Μαΐου εις Ροζέριο μίαν άγκυραν μέ τό έξι ο ακμάτων ξεταμια της άλσους αώτης.

«ΚΥΜΟ»: Έχει Ρόττερνταμ διά Μένα Άλ Αγκάντα, συνεκρύσθη εις την δεξιάν πλευράν του μέ τό δηγκελόπολον «Τοκάνα» την νύκτα της 28ης Μαΐου, λόγω πυκνής θυέλλης, περί τά 2 μίλια δυτικών τού φαροπλοίου Σαντετί, εις την Μάργην. Τό «Κύμο» άπεστη ζημιάς εις την δεξιάν του πλευράν, συνέχισεν δυος τῶν πλοϊον του, προκειμένου νά έπισκευασή τάξ, μη έπικινδύνους, ζημιάς του εις Μάλταν. Τό γαλλικόν δηγκελόπολον, μέ σοβαράς ζημιάς εις την πλευράν του, κατέπλευσε την 29ην Μαΐου εις Δουγκέρην πρός έπισκευάς. Τό «Κύμο» άφιγκη έχει Μάλταν την 4ην Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ»: Έχει Αρεμπονιθέν την 10ην Ιουνίου εις Γιονογάλμαν, άνακονωσεν διτι έχει ζημιάς έκ προσαράξεω εις Χόν Ντάου, έπισυμέσης τῶν παρελθόντων Ιανουάριον, ώς και έκ κακοκαιρίας κατά διαφέρους ήμεροντηνιας.

«ΛΓΚΑΙΟΝ»: Έχει Ρόττερνταμ διά Μπαντάρ Μασάρ, συνεκρύσθη την νύκτα της 29 Μαΐου, λόγω πυκνής θυέλλης, μέ τό, έπιστης έλληνηκόν, δεξιανισμόπολον «Πεντέλη», περί τά 4 μίλια ΝΑ τού φαροπλοίου «Νοτ Σκούντουν», εις την Μάργην. Αιρετέρα πά τα πλοϊον άπεστησαν ζημιάς, συνέχισαν δυος τῶν πλοϊον του, τό δέ «Δάκιον», δηγκύθηκε εις Ηεράκι την 5ην Ιουνίου, ήρχισεν έπισκευαζόμενον. Υπολογίζεται νά άντικατασταθούν έλασματα της άριστερᾶς πλευρᾶς δύος 25 τόνων και νά έπισκευασθούν έλασματα τινά.

«ΜΑΓΚΕΟΛΙΑ»: Ήγκυροδιλημένον ώς σταθμός καυσίμων εις Κύθηρα, άπεστη ζημιάς την 30ήν Μαΐου, λόγω προσκρύσεων ἐπ' αύτοι ιταλικού δεξιανισμοπολού.

«ΜΑΡΑΘΩΝ»: Έχει Λορέντζο Μαρκές διά Κόπον, προσήγγισε την 29ην Μαΐου εις Σιγκαπούρην μέ διαρροήν εις τό φόρπηκ, συνεπείς

ρήγματος και ζημιάς εις την απροσίσηνή τριάν του. Άφοι έπειθεμαρήη, έλασε πιστοποιητικόν και άνεγκρησης την 1ην Ιουνίου διά προστιμούν του, χωρίς νά έκτελεση έπισκευάς.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Έχει Άμπαντάν έφθασεν εις «Άντεν την 29ην Μαΐου πρός έπισκευήν τού κλιβάνου τού άριστερού του λεδητού, τό αύτη ρυμούλκων άνελασε νά ρυμούλκηση τό πλοϊον εις Αίθερπουλ, η ρυμούλκησης δέ ήρχισε την 1ην Ιουνίου. Αναχένεται διτι τό Ζίτα. Θά καταπλεύση εις Αίθερπουλ περί την 27ην Ιουνίου.

«ΗΠΕΙΡΟΣ»: Έχει Πόρτ Σαττ διά Ντουλούθ, ζουν άφιγκη την 6ην Μαΐου, άπωλεσε την ίδιαν ήμέρα την ξυγκράν του μέ δέκα άμματα άλσους, συνεπείς κακοκαιρίας. Η άνεύρεσις της άγκυρας κατέστη άδύνατος και τό πλοϊον άπειλεσε, μετά τή φρέτωσιν του, μέ μίαν μίνον άγκυραν.

«ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ»: Παραβεβλημένον εις διαυλον Ραθέννας, απεκόπησαν συνεπείς θυέλλης, την νύκτα της Σής Ιουνίου, τά πρυμνήσια του και, παρασυρέιν, προσέκρουσεν ἐπί της ρυμούλκουμένης ιταλικής φορτηγίδος «Τεοντορίκο», χωρίς ούδεν τῶν σκαφῶν νά υποστηθήσαντας ζημιάς.

«ΚΕΝΗ ΡΙΟΝ»: Κατά δεξιανισμόν του εις Κέμπε την 1ην Ιουνίου, έσθήλωσεν διτι έχει θυέλλη ζημιάς έκ συγκρούσεων εις Μπόστον.

«ΚΡΗΤΗ»: Έχει Σάνα Φέ διά Σάν Λορέντζο, άπωλεσε την 29ην Μαΐου εις Ροζέριο μίαν άγκυραν μέ τό έξι ο ακμάτων ξεταμια της άλσους αώτης.

«ΠΕΝΤΕΛΗ»: Έχει Πουέρτο Μιράντα διά Ρόττερνταμ. Ιδε «Δάκιον». Τό «Πεντέλη» ζ-

θικεσεν εις Ρόττερνταμ την 30ήν Μαΐου πρός έκτελεσιν έπισκευάδην, άφοι έκφραστήση τό διτι έπισκευάδην προσριζμένον φρέτον του.

«ΗΕΡΑ ΣΗ»: Έπισκευάδηεις έπισκευάδην, άφοι έπισκευάδην προσριζμένον φρέτον του.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ»: Συνεκρύσθη την 24ην Μαΐου μέ τό φαρόπλοιον «Κολούμπια», λόγω θυέλλης. Τό φαρόπλοιον άπεστη σοβαράς μελλον ζημιας, τό δέ «Σάντα Αννα» συνέχισε τό πλοϊον του.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ»: Προσήραξε παρά την Στόσουνκατερες «Αίλαντ», συνεπείς τυφώνος πλήγαντος τόν κόλπον τού Χόγκ Κόργκ την 28ην Μαΐου. Τόν έπομπην άνειλκούθη διτι ίδιον μέσον, άπολέσαν τόν δεξιάν του άγκυραν μέ 4 διάμιτα άλσους, χωρίς νά διαπιστωθούν έμφανες ζημιές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Λίαν έπιπισθόρον τό α' 150ήμερον τού Ιουνίου. Τό ίδιατερον ένδιαφέρον προεκάλεσεν ή έπειλθούσαν έπι τά βελτιώ μεταδούλη εις τόν βορειοαμερικανικόν τομέα διά σιτηρά, μέ φόρτωσιν Ιουνίου. Ζήτησις διτι άπωτέρας ήμερομηνίας δέν έστημειάθη. Υπεκρέωθησαν οι φορτωταί ναυλούσαν καλυτέρους νά πληρωσουν εις τό λιαν τό περιωρισμόν τονάδι διτι Ιουνίου. Άπο τόν κόλπον διά τήν Πολωνίαν εις τάνκερ 18.000 τόν. δολ. 5,75. Διά τό Κόντινεντ οι ναυλοί σταθερώς ήμερομηνίας εις φορτωταί ναυλούσαν καλυτέρους νά πληρωσουν εις τό λιαν τό περιωρισμόν τονάδι διτι Ιουνίου. Άπο τόν κόλπον διά τήν Πολωνίαν εις τάνκερ 18.000 τόν. δολ. 5,75. Διά τό τό Κόντινεντ οι ναυλοί σταθερώς ήμερομηνίας εις φορτωταί ναυλούσαν καλυτέρους νά πληρωσουν εις τό λιαν τό περιωρισμόν τονάδι διτι Ιουνίου. Λίμπερτος διά ξυλειανά πάτο τήν Βρετανικήν Κολομβίαν διά τήν Αγγλίαν έπιληρώθησαν δολ. 12,50 - 12,75. Ο τελευταίος αύτος ναυλός έπιληρώθησαν δολ. 539.000 κ. π. (δέματα). Κριθή άπο τό Βρεταν. Κολομβίαν διά Κίναν 39/-, κατά 2/6 χαμηλότερον προηγουμένων ναυλώσεων.

Μικρὸν τό ένδιαφέρον εις τόν τομείς της Από Ανατολής. Σιτηρά άπο τήν Αύστραλίαν (Σίδνευ) διά τήν Αγγλίαν (Ιουλίου) 80/- και διά Ναχόντκαν (Ιουλίου) εις τά 50/-, έναντι τών 52/6 προηγουμένων. Διά τήν Ινδίαν (άνατολική άκτη) 50/- Τονάδι και διτι Ιουνίου έζητείτο. Ζάχαρις άπο Κούνηλανδ διά Αγγλίαν (Αύγ. - Σεπτ.) 90/- είς μέτριον σκάφος. Γαιάνθρακες διτι Ιαπωνίαν 27/- (άπο Νιουκάστλ διά Νότ. Ιαπωνίαν) 4.000 τ. φόρτ., 7.500 τ. έκφροτ. φίο.

Ηρεμος ή άγορά τής Νοτίου Αφρικής. Ζάχαρις άπο τό Ντόρμπραν διά τήν Ιαπωνίαν 72/6. Διτι άραβδιτον διτι Ιαπωνίαν 56/3 (Ιούν. - Ιούλ.). Μπάλκ κάρριερ έναυλωθη άπο τό Πόρτ Ελίζαμπεθ (σιδηρομετάλλευμα Ιουλίου) διά Νέαν Ύόρκην γύρω τών 38/-, μέ 8.000 τόν. φόρτ. και 10.000 τόν. έκφροτ.

Άμετάβλητοι οι ναυλοί διά τά ινδικά μεταλλεύματα. Από Μαρμάγκος διά τό Κόντινεντ 41/4 (Ιουνίου) και διά Κωνστάντζαν 42/. Διά τήν Ιαπωνίαν 40/- και 41/- (Ιουλίου). Φορτίον έκλείσθη έπισης διά Πειραϊά.

Άπεργια εις τά μέσα φορτωσεως ζαχάρεως εις τάς Φιλιππίνας. Πρό αύτης τά 7 - 7,30 δολ. έπιληρώθησαν διά τάς Ηνωμένας Πολιτείας. Κόπτρα 17½ σέντη διά τό Κόντινεντ.

Σταθερής ζητήσεως τονάδι από τάς τακτικών γραμμών διά τάιμ τσάρτερ. Άμειωτον τό ένδιαφέρον των διά συνήθη (13.500 - 14.500 τόν.) δηζελοκίνητα σκάφη. Ένδιαφέρουσα ή ναυλωστις ένος νεοτεύκτου μπάλκ κάρριερ 32.800 τόν. d.w., χωρίς βαρούλκα, μέ παράδοσιν Δεκέμβριον διά 18/21 μήνας πρός 15/6. Σκάφος άπωκινητον 10.085 τόν. (479.000 κ. π. δέματα) 10 μιλ. 24 τόν. φιούελ διλ, μέ παράδοσιν Σίδνευ (Ιουνίου - Ιουλίου) διά 3/5 μήνας, έπιπανταράδοσιν Κόντινεντ - Μεσόγειον δολλάρια 28.000 μηνιαίων. Σκάφος δηζελοκίνητον 14.551 τόν. 14/14½ μιλ., 20/21 τόν. φιούελ διλ, παράδοσις Ιαπωνίαν, ναυλωστις διά 50

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ
Ἄπλεση οργανωμένη έπιχειρησι έξυπρετήσεως πλοιών.
Τηλεφωνική μας: 40-435
40-628 ΤΕΛΕΦΩΝ: 465 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

SCHERMULY (ENGLAND)

Τά τελειότερα και παγκοσμίου φήμης έφδοισια σημάτων κινδύνου διά

Πλοία

Αποκλ. Ελσαγγείς

(Διαρκής Παρασταθήκη)

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ"

ΚΑΡΑΓΙΣΚΟΥ 111 - ΤΗΛ. 43.749

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ήμέρας, έπαναπτεράδοσις Καλιρόβρινα δολ. 1.100 ήμερησίων και 1.400 διά τὸν πέραν τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου. Ταξίδια Μορμουγκάσ - Ιαπωνίας εἰς λίμπερτο 20/6. Ταξίδια Δυτ. Εύρωπης - Ινδίας εἰς λίμπερτο 17/7.

Από τὴν Μαύρην Θάλασσαν 57/- έπληρωθησαν διὰ χυτούδηρον δι' Ιαπωνίαν ('Ιούλιον - Αύγουστο). Μεταλλεύματα ἀπό Τουάψι διὰ Κόντινεντ 26/- καὶ ἀπὸ Πότι διὰ Τσάρλεστων 31/-. Τσιμέντα δι' Ιαπωνίαν δολ. 3,90 - 4,10, φίο. "Άλας ἀπὸ τὴν Αλεξανδρειαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν 60/- φίο ('Ιούνιον).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

"Απράκτος ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ πετρέλαια. Μικρά τις ἐπὶ τὰ χειρό μεταβολὴ ἔστημειώθη εἰς τοὺς ναύλους μόνον εἰς τὸν τούμενον τῆς Καραϊβικῆς. Εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον αἱ κυκλοφορήσασαι διαταγαῖς ήσαν ἀξιόλογοι. 'Ο ἀμέταλλος ναύλος τὸν 62½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ ἐπληρώνετο δι' ἀκάθαρτα φορτία δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 72½% κάτω τοῦ ἀμερικ. ναυλολογίου. Μέγας σκάφος μέσω Κέπιτ διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ, 67½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ.

Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὴν Βόρειον Αμερικὴν οἱ ναύλοι ὑπεχώρησαν ἀπὸ 35% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ εἰς 42½% καὶ ἐν συνεχείᾳ 50%. Τὰ ὑπερατλαντικὰ εἰς τὰ 55% καὶ διὰ μεγάλα σκάφη μέχρι τῶν 70% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ.

Χρονοναυλώσεις τινὲς ἐκλεισθησαν διὰ μικρὰ σκάφη εἰς τὰ γνωστά χαμηλά ἐπίτεδα. Σκάφος 19.950 τόν. δηζελοκίνητον 14½ μίλ., μὲ 28½ τὸν. φιούελ δῖλ 17/2 διά 5/7 ἔτη, καθαρὰ καὶ ἀκάθαρτα φορτία. Παραδόσιος Ιούλιον (ναυλωτὸς Μόμπιλ). "Ετερον 18.075 τόν., 14 μίλ., 26 τόν. φιούελ δῖλ, πρὸς 15/5 τέσσαρα ἔτη, ἀκάθ. φορτία (Σέλλ.). Συνεχὴ ταξίδια εἰς σκάφος 19 χιλ. τόν. διὰ 4/5 μῆνας ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ Μεσόγειον 32½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ, ἔναρξις Ιούλιον. Συνεχὴ ἐπίστης ταξίδια (καθαρὰ) εἰς σκάφος 17 χιλ. τόν. 22½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ, ἔναρξις Σεπτέμβριον.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ησυχος ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ πρώτον ἥμισον τοῦ 'Ιουνίου, μὲ δίλιγας τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγὰς διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τσιμέντα ἀπὸ Κωνσταντζανὴ Νοβορωσίσκην ὑπέρχον δύο διαταγαῖς διὰ σκάφη 3.000 ἔως 4.000 τ. διὰ μικρούς λιμένας 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης 43/-, μὲ 4/- ἐκφορτωτικά, 'Ιουνίουν καὶ ἀπὸ Βάριν 10.000 τ. διὰ Λάγκος 39/- φίο, τέλη 'Ιουν. - ἀρχάς Ιούλιον. 'Απὸ Κωνσταντζανὴ ἐξητούντο τρία σκάφη τῶν 10.000 τόνων διὰ Τσιταγκόκυον (τοιμέντα) καὶ ἐπληρώνοντο 52/6, δι' Ιούλιον τὸ ἔν, Αύγουστον τὸ ἔτερον καὶ Σεπτέμβριον τὸ τρίτον. 'Επίστης ἀπὸ Κωνσταντζανὴ (τοιμέντα) διὰ Βηρυττὸν (σκάφη τῶν 4.000 - 5.000 τόνων) 22/- φίο, 'Ιουνίουν. 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν (ἀνθρακίτην) δι' Ιαπωνίαν 60/- φίο, 'Ιουνίουν - Ιούλιον. Βωῇται ἀπὸ ζεῦς λιμένα Γιουγκοκοσλανίας (3.500 τόν.) διὰ Ρεστόκη ή Βισμαρ 33/- φίο, 'Ιουνίουν καὶ ἀπὸ ζεῦς 4.000 - 5.000 τόν. διὰ Λύμπεκ, ἵεις ναυλωτῶν 31/-, μὲ 10 πέννας φόρτωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐλεύθ. ἔκφοιτον, ἀρχάς Ιούλιον. Διὰ φωσφάτα εἰς σάκκους ἀπὸ Ραβένναν διὰ Πειραιᾶ 3.000 τόν. καὶ διὰ Κρήτην 2.000 τόν. ἐπληρώνοντο 19/-, 'Ιουνίουν. 'Εργασία τις διὰ σιδηρομεταλλέυματα ὑπέρχεν ἀπὸ Αλεξανδρειαν δι' ἔνα λιμένα Πολωνίας καὶ

ἐξητούντο σκάφη τῶν 10.000 ἔως 18.000 τ. εἰς τὰ 22/- φίο, 'Ιούν. - 'Ιούλιον. Προσφοραὶ τέλος, ἐξητούντο διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκ Πολωνίας εἰς Πειραιᾶ 5.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους, μὲ φόρτωσιν τέλη 'Ιουνίουν - ἀρχάς Ιούλιοι.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ

'Ο παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλαρίθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὰς εἰς λίρας 'Αγγλίας συναποτομένας ναυλώσεις, μὲ δάσσιν 100 (τὸν 1960) ἀνήλθη διὰ τὸν μῆνα Μαΐου εἰς 110,3, μὲ αὐξῆσιν 0,8 ἔναντι τοῦ 'Απριλίου, διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ εἰς 112,8%, μὲ ὑποχώρησιν 1,7 μονάδων, διὰ τὰς χρονοναυλώσεις. Διὰ τὸν πέντε πρώτους μῆνας τοῦ τρέχ. ἔτους διὰ πορεία τοῦ ναυλαρίθμου, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς ἀντιστοιχούς μῆνας τοῦ 1963, εἶχεν ὡς ἔξης:

	1963	1964	
ΑΠΛΑ	ΤΟΙΜ	ΑΠΛΑ	ΤΟΙΜ
ΤΑΞΙΔΙΑ	ΤΑΞΙΔΙΑ	ΤΑΞΙΔΙΑ	ΤΑΞΙΔΙΑ
'Ιανουάριος	93,1	80,4	128,6
Φεβρουάριος	94,1	85,9	110,7
Μάρτιος	97,5	93,1	107,0
'Απρίλιος	100,7	94,3	109,5
Μάιος	109,9	104,8	110,3

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Εἰς τὴν μηνιαίαν στατιστικὴν τοῦ «Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ἀναφέρεται, διὰ τὴν 1ην 'Ιουνίου τρ. ἔτους ἡσαν παρωπλισμένα ἀνὰ τὸν κόσμον 183 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.361.456 τ. γκρός, μὲ αὐξῆσιν ἔναντι τῆς 1ης Μαΐου κατὰ 5 σκάφη καὶ 183.595 τ. γκρός. Τὰ ἀργούντα φορτηγὰ ἔηροι φορτίου ἀνήρχοντο εἰς 115 σκάφη, 565.536 τ. γκρός καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια εἰς 68 σκάφη, 795.920 τόν. γκρός. Οι ἀντιστοιχοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὴν 1ην Μαΐου κατὰ 124 φορτηγά ἔηροι φορτίου, 584.479 τ. γκρός καὶ 54 δεξαιμενόπλοια, 593.382 τ. γκρός. Σημαίνει τοῦτο περαιτέρω ἐλάφραν ὑποχώρησιν τοῦ παροπλισμοῦ διὰ τὰ φορτηγά κατὰ 9 σκάφη καὶ 18.943 τ. γκρός, ἀξιόλογον δῆμος αὐξῆσιν διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια κατὰ 14 σκάφη καὶ 202.538 τ. γκρός. Η χωρητικότης αὐτῆς κατενέμετο εἰς 27 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ ὁκτὼ πρώται κατὰ τείραν, αἱ συγκεντρώνουσαι τὸν μεγαλύτερον ὄγκον παροπλισμοῦ, ἡσαν αἱ κάτωθι:

	ΦΟΡΤΗΓΑ			ΤΑΝΚΕΡΣ
ΣΗΜΑΙΑΙ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
'ΙΤΑΛΙΚΗ	13	99.703	11	138.755
'ΑΓΓΛΙΚΗ	17	87.797	12	124.979
ΝΟΡΒΕΓΙΚΗ	2	2.750	13	162.087
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	10	73.003	6	65.420
'Η. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ	9	69.373	6	62.463
ΣΕΥΔΗΙΚΗ			5	101.608
ΠΑΝΑΓΙΑΚΗ	14	28.070	4	38.453
ΛΙΒΑΝΙΩΝ	4	18.888	5	43.704

'Απὸ τὰς γειτονικάς μας χώρας, η Γιουγκοσλανία καὶ τὸ 'Ισραήλ δὲν εἶχον ἀργούντα φορτηγά, ἐνῷ η Τουρκία ἐστημειοῦτο μὲ 5 φορτηγά, 34.613 τ. γκρός, δι Λιδίου μὲ 6 φορτηγά, 16.960 τ. γκρός (ἀπαντὸς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας) καὶ η Αίγυπτος μὲ ἔνα δεξαιμενόπλοιον, 10.316 τόν. γκρός. 'Απὸ πλευρᾶς ἡ Λίβυς, η παρωπλισμένη χωρητικότης κατενέμετο ὡς ἔξης:

	ΦΟΡΤΗΓΑ			ΤΑΝΚΕΡΣ
ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΣ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	Τ. ΓΚΡΟΣ
ΠΡΟΠΟΔΕΙΜΗΚΗΣ	44	159.285	6	40.190
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	51	319.505	26	249.547
ΜΕΤΑΠΟΔΕΙΜΗΚΗΣ	20	86.746	36	506.183
Σ ΥΝΟΛΟΥΝ	115	565.536	68	795.920

ΑΥΤΑ ΤΑ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ",...

Διερωτώνται οἱ παρατηρηταὶ τῶν σημειώμενων ἔξειλίσεων εἰς τὴν τράπη Ναυτιλίαν; «Θά ίδωμεν, ἄραγε, κατὰ τὸ 1967 - 68 τὸ τέλος τοῦ διού τῶν πλοίων τοῦ τύπου λίμπερτυς;» Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ἀντιμετωπίσουν τότε τὴν εἰδικὴν καὶ κρίσιμον διὰ τὴν ἡλικίαν τῶν 24 ἔτῶν ἐπιθεώρησιν (special survey) καὶ πολλὰ — ἂν μὴ καὶ τὰ πλείστα ἔξ αὐτῶν — θὰ ἔσαφανισθοῦν μᾶλλον ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἀντὶ νὰ παραμείνουν υφιστάμενα τὴν μεγάλην διστάνην ἀντικαταστάσεως τῶν ἐφθαρμένων χαλυβδίνων κατασκευασμάτων των.

Ἐν τῷ μεταξὺ — κατὰ τοὺς παρατηρητὰς τὰς στατιστικὰ δεδομένα ἐπιβεβαιώνουν τὴν θεωρίαν, καθ' ἡν, ἐκτὸς ἔξαιρετῶν περιστάσεων, οἱ ναύλοι κατὰ ταξίδιον τῶν τράπητας δὲν εἰναι πιθανὸν νὰ ἀνέλθουν εἰς ἐπίπεδα πολὺ ἀνώτερα ἀπὸ ἑκεῖνα, ὑπὸ τὰ ὅποια τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ συναφῶν τύπων φορτηγά σκάφη δύνανται νὰ ἐργασθοῦν ἐπικερδῶς. Κάτω τῶν ἐπιπέδων τούτων τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, ὡς ὑποστηρίζεται, θὰ παροπλισθοῦν, διὰ νὰ πανεμφανισθοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, εύθυνος ἡ θεραπεία.

Καὶ ἐπάγονται: «'Αδιαφορούντες διὰ τὰ δάθη τῆς ὑφέσεως καὶ διὰ τὰ μικρὰ ἔκεινα ὑψη, ὡς λ.χ. τὰ δημιουργηθέντα τὸ παρελθόν φινόπτωρον, λόγω τῆς ζητήσεως σιτηρῶν, οἱ κατὰ ταξίδιον ναύλοι τῶν τράπητας παρουσιάζουν ἀξιοσημείωταν σταθερότητα, μετὰ τὴν κατάρευσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἥτις ἐπηκολούθησε τὴν ἔντασιν τοῦ Σουέζ. 'Ο κυριώτερος παράγον, διστις προσέδων εἰς τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ συναφῶν τύπων σκάφη ἀπεριόριστον — φαινομενικῶς — παράτασις τῆς ζωῆς των, ἔγκειται εἰς τὸ διτὶ αἱ διάθασης της παγκόσμιοι μεταφοραὶ παραμένουν εἰς τὸν 20.000 ἔως 30.000 τόνων κατέστησαν τὰ κανονικοῦ μεγέθους πλοία. Διὰ πολλοὺς δῆμος λιμένας καὶ διὰ πολλὰ εἰδη φορτίων, τὸ μέγιστον διροὶ δι' ἔκαστον φορτίου εἰναι περιωρισμένον — καὶ λόγω ἐλλείψεως ἐπαρκῶν λιμενικῶν μέσων — εἰς τὴν μεταξὺ 9.500 ἔως 13.000 τόνων χωρητικότητα».

NEA TΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

• Τὴν 1ην 'Ιουλίου ὁ Καναδᾶς τερματίζει τὰς παραδόσεις εἰς τὴν Ρωσίαν τῶν ἀγορασθεισῶν παρ' αὐτῆς ποσοτήτων σιτηρῶν. "Εφθασαν μέχρι τούδε αἱ πωλήσεις εἰς τὰ 239 ἑκατομμύρια μπούσελς καὶ ἐκάλυψαν συνολικὴν ἀξίαν 500 ἑκατομμύριων δολαρίων.

— Αἱ παραδόσεις αὐταὶ εἰναι πέραν τῶν πωλήσεων πρὸς τὴν Κίναν καὶ τὰς κομμουνιστικὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, αἵτινες ἐκλείσθησαν 10% τοῖς μετρητοῖς, τοῦ ὑπολοίπου ἐξοφλητέου εἰς 18 μηνιαίας δόσεις. "Υπῆρξεν ἐπιτυχία τὸ διτὶ διεκινήθσαν ὅλα τὰ ἀνωτέρω φορτία πρὸς τοὺς λιμένας φορτηγά ἐντὸς τῶν τακτῶν προθεσμιῶν.

• 'Η ἐφετεινὴ παραγωγὴ χάλυδος εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας θὰ φθάσῃ τὸ ρεκόρ του 1955, ητοι 117 ἑκατομμύρια τόνων. Τοῦ-

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971

το καὶ συμβοδίζει μὲ τὴν σταθερώς ἀνοδικήν πορείαν τῆς ὅλης ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

Σφοδρὸς ἄγων ἔξεσπασε περὶ τὴν συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς διὰ τὴν Ἰταλίαν διαφόρων φορτίων, συνολικῆς ἀξίας 200 ἑκατομμυρίων δολαρίων, χρηματοδοθέντων ἀπὸ τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν - Ἐξαγωγῶν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ προτείνουν τὴν συμμετοχὴν τοῦ ἀμερικανικού πλοίου κατὰ ποσοστὸν 50%, οἱ λιμενεργάται, ὅμως, ἀξιώνουν τὸ σύνολον, ἐφ' ὅσον τὰ ἐν λόγῳ φορτία ἡγοράσθησαν διὰ χρημάτων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου.

Παγκόσμιον ρεκόρ ἐσοδείας ὥρυζης — ἐξαιρουμένης τῆς Κίνας — κατὰ τὸ 1963 -

64. Παραγωγὴ 160 ἑκατομμυρίων τόννων. Αὔξησιν παρουσιάζουν ἡ Ἰνδία, τὸ Πακιστάν, τὸ Σιάμ, ἡ Νότιος Κορέα καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, κάμψιν δὲ τὸ Νότιον Βιετνάμ, ἡ Ἰαπωνία, ἡ Ἰνδονησία καὶ ἡ Βραζιλία. Αἱ ἔξαγωγαι προβλέπονται κατὰ τὸ 1)5 ἀνώτεραι τῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους.

— Η παραγωγὴ τοῦ 1964 - 65 ἀνέμενο τὸ ὅτι θὰ είναι μεγαλύτερα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικά, τῆς ἐπικρατήσεως εὐνοϊκῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

• Ρεκόρ ἐπίσης παραγωγῆς σιτηρῶν προδιαγράφεται διὰ τὸ 1964 - 65 εἰς δόλαρην τὸν κόσμον. Αἱ διαπιστώσεις τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Η.Ε. ὀμιλοῦν περὶ εὐνοϊκῆς καταστάσεως εἰς ὅλας τὰς ἀνά τὸν κόσμον σιτοπαραγωγούς περιοχάς.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ.— ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖ.— Η ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΝ ΔΥΝΑΜΙΣ.— ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ.— Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ.— Η ΑΥΡΙΟΝ

Συνεκεντρώσαμεν ἐκ διαφόρων ὑπευθύνων, ὅπωσδήποτε, πηγῶν ἀριθμούς τινας στατιστικούς, σχετιζόμενους μὲ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ὑπερποντίου διεθνούς ἐμπορίου, τὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά δύναμιν καὶ τὰς διακυμάσεις τῆς χωρητικότητος τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, τὰς κατηγορίας καὶ τὴν ἡλικίαν τοῦ τοννά, τὰς κλεισθείσας ναυλώσεις κατὰ τὸ 1963 διὰ τὰ τράμπτας φορτηγά κατ' εῖδον φορτίων κλπ.

Σκοπὸς τῆς δημοσιεύσεως τῶν κατωτέρω στοιχείων, εἶναι ἡ ἐναργεστέρα πως ἀπεικονίσται τὸν σημειουμένων ἔχεις τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, τὰς μεταφοράς καὶ τὴν διεύθυνη ναυλαγοράν. Διὰ τοὺς ἐγγύτερους παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα τῆς καθ' ὅλου Ναυτιλίας, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ γνῶσις τῶν στατιστικῶν αὐτῶν στοιχείων καὶ τῶν συναγομένων διαπιστώσεων.

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Καὶ ἀρχίζομεν ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς, τοὺς σχετικούς μὲ τὸν ὄγκον τῶν ὑπερθολασσῶν μεταφορῶν εἰς ἑκατομμυρία τόννων, κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Ὀργανισμοῦ 'Ηνωμένων' Εθνῶν:

Έτος	Σύνολον	Ξηρά φορτία	Υγρά φορτία
1937	480	375	105
1950	525	300	225
1951	640	385	255
1952	660	375	285
1953	680	385	295
1954	730	410	320
1955	830	480	350
1956	910	520	390
1957	960	540	420
1958	930	490	440
1959	990	520	470
1960	1090	570	520
1961	1160	590	570
1962	1200	585	615
1963	1285	625	660

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔξι ἔτη, ὁ ὄγκος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφερθέντων ἐπὶ διεθνούς πεδίου φορτίων, ηὗσθη ἀπὸ τὰ 930 ἑκατομτάρια τοῦ 1958 εἰς τὰ 1.285 ἑκατομτάρια, διὰ τὸ 1963 (ποσοστὸν αὔξησεως 39%). Τὰ ἔτη

φορτία, ἀπὸ 490 ἑκατομτάρια τοῦ εἰς 625 ἑκατομτάρια, καὶ τὰ ὑγρά ἀπὸ 440 ἑκατομτάρια τοῦ εἰς 660 ἑκατομτάρια τόννων.

Καὶ ὅμως, παρὰ τὴν αὔξησιν αὐτὴν τοῦ ὄγκου τῶν φορτίων, ἡ ιδρόροπος κατάστασις μεταξὺ προσφοράς καὶ ζητήσεως τοννάς δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι. Ἐπὶ μιαν ὅλην ἐπτατείαν ἡ κρίσις συνεχίζεται, μὲ τινας μεταπτωτικές δρασείς, διαρκείας, λόγῳ ἐκτάκτων γεγονότων. 'Η μεταφορική ίκανότης τῶν ὀθρώδων ναυπηγουμένων πλοίων, εἶναι μεγαλύτερα, ἐπιτεινούμενης οὕτω τῆς ὑπερπροσφοράς τοννάς. Εἰς 25% ὑπολογίζεται ἡ αὔξησις αὐτὴ τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος τοῦ συγχρόνου πλοίου.'

Αἱ καταστατικαὶ, πάντως, τῆς κινήσεως τῶν φορτίων, ἀναφέρονται μόνον εἰς τὸν ὄγκον αὐτῶν. Δὲν λαμβάνονται ὑπὸ ὅψιν αἱ διαυγόμεναι ἀποστάσεις καὶ τοῦτο συνιστᾶ τὸν κίνδυνον τῶν ἀνακριβῶν συμπερασμάτων. 'Οπωδήποτε, ὅμως, δὲν μετεβλήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αἱ μεταφορικαὶ συνθήκαι, οὔτε καὶ οἱ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ἐνεφάνισαν αὐξομειώσεις ἀξιολόγου.

Αἱ κατ' ἔτη σημειωθεῖσαι αὐξομειώσεις εἰς τὸν ὄγκον τῶν μεταφερουμένων φορτίων — ξηρῶν καὶ ὑγρῶν — ἐμφανίζονται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα (σύγκρισις εἰς ἑκατοστά):

Έτος	Σύνολον	Τάνκερς	Ξηρού φορτ.
1951	+ 22	+ 13	+ 28
1952	+ 3	+ 12	- 3
1953	+ 3	+ 4	+ 3
1954	+ 7	+ 8	+ 6
1955	+ 14	+ 13	+ 17
1956	+ 10	+ 11	+ 8
1957	+ 5	+ 8	+ 4
1958	- 3	+ 5	- 9
1959	+ 6	+ 7	+ 3
1960	+ 10	+ 11	+ 10
1961	+ 6	+ 10	+ 4
1962	- 4	+ 8	- 1
1963	+ 7	+ 7	+ 7

Αὔξησις εἰς τὸν ὄγκον τοῦ παγκοσμίου ὑπερποντίου ἐμπορίου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ

6' παγκοσμίου πολέμου 168%. Διὰ τὰ πετρέλαια, μόνον, 529%. Διὰ τὰ ξηρά φορτία 66%. Αἱ ἀπότομοι διακυμάνσεις εἰς τὰ ξηρά φορτία, σχετίζονται μὲ τὰ ἐκάστοτε γεγονότα. Λ.χ. κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας (1951), ἡ ἀθρόας καὶ ἐπείγουσσα ἀγορά πρώτων ύλων. 'Η κρίσις τοῦ εὐρωπαϊκού γαιαίνθρακος (1954 - 56), ἡ οἵης προεκάλεσε τὴν ζητήσιν χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ἀμερικανικοῦ. Τὰ «μείον» ἀναφέρονται εἰς τὰς μετὰ τὴν Κορέαν καὶ τὸ Σουεζ σημειωθείσας κρίσεις. Διὰ τὸ 1962 εἰς τὴν κρίσιν τῆς χαλυδουργίας.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Η σημειωθεῖσα κατὰ τὴν τελευταίαν ἔξιετίαν αὔξησις τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου τοννά, ἔχει ὡς κάτωθι:

Έτος	Υγρός τοννός	Τάνκερς	Ξηρού φορτίου αύξησης
1958	118.033.731	28,5	71,5 7%
1959	124.935.479	30,3	69,7 6%
1960	129.769.500	31,9	68,1 4%
1961	135.915.958	32,3	67,7 5%
1962	139.979.813	32,4	67,6 3%
1963	145.863.463	32,4	67,6 4%

Αἱ προσθαυτηρέσεις εἰς τὴν δύναμιν τῆς διεθνούς Ναυτιλίας κατὰ τὰ ἔτη 1958 - 63 έχουν ὡς κάτωθι:

Καθελκύσεις	Διαλύσεις καὶ ἀπώλεια
1958	9.269.983 1.799.378
1959	8.745.704 3.406.094
1960	8.356.444 3.643.279
1961	7.940.005 4.197.715
1962	8.374.754 3.517.319
1963	8.538.513 3.500.000

Καὶ ἡ δύναμις κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν (1930 - 63), εἰς ἑκατομτάρια τόννων:

1900	30,00
1939	68,50
1950	84,58
1955	100,57
1960	129,77
1963	145,86

Εἰδικότερον κατὰ τὸ 1963, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1962, οἱ ἀριθμοὶ τῆς αὔξησεως τοῦ τοννά, έχουν ὡς ἔξης:

1963	1962
Τ. γκρός	Τ. γκρός
Σύνολον	5.883.650 4.063.000
Τάνκερς	1.817.315 1.454.942
Ξηρού φορτίου	4.066.335 2.608.058

'Η πλοιοκτησία τῶν τάνκερς (παγκοσμίως), κατανέμεται διὰ τὸ 1963:

'Εταιρίαι πετρελαίων	39,79% (1962 36%)
'Ιδιωταίς ἐφοπλισταὶ	55,89% (1962 59%)

Κυβερνητικές	4,32% (1962 6%)
--------------------	-----------------

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

ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΔΑΠΕΔΑ

BALATRED

TOY GROUPE BALAMUNDI

Μονωτικά, ἀθόρυβα, ἀφθάστου ἀντοχῆς, ἀντιολισθητικά, κατάλληλα διὰ Ξενοδοχείων, Εστιατόρια, Σινεμά, πλοία καὶ γενικώς διὰ χώρους μεγάλης κινήσεως.

Φόρτωσις ἐξ Ολλανδίας ἀμεσος, ἀφίξεις ἀπὸ τὸν ἀνοίγματος τῆς πιστώσεως ἐντὸς 30 ἡμερῶν.

Διὰ Ξενοδοχείων καὶ λοιπὰς τουριστικὰς Ἐπιχειρήσεις, εἰσαγωγὴ ἀτελῶς (ἀνεύ δασμῶν). Παραδίδεται καὶ CIF TRANZITO ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ: Ο. Α. Μαρτυροσιάν - Τηλ. 223.436,
ΑΘΗΝΑΙ (Τ.Τ. 122) - 'Αριστείδου 9

	1901	1939	
1. Αγγλία	44,63	'Αγγλία	26,12
2. Γερμανία	9,50	'Αμερική	13,19
3. Αμερική	7,29	'Ισπανία	8,22
4. Νορβηγία	5,32	Νορβηγία	7,05
5. Γαλλία	4,60	Γερμανία	6,54
6. Ιταλία	3,65	'Ιταλία	5,00
7. Ρωσία	2,58	'Ολλανδία	4,33
8. Ισπανία	2,57	Γαλλία	4,28
9. Σουηδία	2,21	'Ελλάς	2,60
10. Ισπανία	2,11	Σουηδία	2,30

τῶν δέκα κυριωτέρων σηματιών εἰς τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας κατὰ τὰ

	1901	1939	1962	1963
1. Αγγλία	44,63	'Αγγλία	15,47	'Αγγλία
2. Γερμανία	9,50	'Αμερική	15,01	'Αμερική
3. Αμερική	7,29	'Ισπανία	8,94	'Νορβηγία
4. Νορβηγία	5,32	Λιθβαρία	7,55	Λιθβαρία
5. Γαλλία	4,60	'Ισπανία	6,34	'Ισπανία
6. Ιταλία	3,65	'Ελλάς	4,67	'Ελλάς
7. Ρωσία	2,58	'Ιταλία	3,87	'Ιταλία
8. Ισπανία	2,57	Γαλλία	3,69	Ρωσία
9. Σουηδία	2,21	'Ολλανδία	3,69	'Ολλανδία
10. Ισπανία	2,11	Σουηδία	3,52	Σουηδία

Η ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1958 καὶ 1963 σταθερά σημειώνεται ἡ αὔξησις τῆς χωρητικότητος τῶν σκαφών. "Έχομεν σχετικῶς τὸν κάτωθι πίνακα:

Μέσον μέγεθ. (γκρός τόν.)	1958	1963	Αὔξ.
Δι' ὅλα τὰ σκάφη	3.353	3.686	10%
Διὸς τὰ τάνκερς	8.349	9.454	13%
Διὸς τὰ ξηρού πτυσίου	2.708	2.855	5%

Καὶ τὰ μεγάλα σκάφη (τάνκερς καὶ φορτηγά), ἐσημειώσαν τὴν κάτωθι ἔξελιξιν, κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη (τὰ ἑντὸς παρενθέσεως είναι τὰ τάνκερς):

Τόνοι γκρός	1950	1958	1961	1962	1963
"Ανω τῶν 20.000	7	123	93	111	146
	(11)	(74)	(89)	(101)	
"Ανω τῶν 30.000	—	14	30	60	94
"Ανω τῶν 40.000	—	(11)	(30)	(58)	(81)
	5	6	10	26	
	(5)	(6)	(9)	(23)	

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ (1959 - 64)

Καθ' ἕκαστην Ἰην 'Ιανουαρίου τῶν ἑτῶν 1959 - 64 ἐσημειώθησαν αἱ κάτωθι διακυμάνσεις εἰς τὴν παγκοσμίως ἀργήσασαν χωρητικότητα:

Έτη	Σύνολον	Ἐπορεύοντος	Τάνκερς στόλου	Τοὶς %
1959*	7.348.000	4.952.000	2.396.000	6,23
1960	6.262.000	3.090.000	3.172.000	4,83
1961	3.305.000	1.976.000	1.329.000	2,68
1962	2.252.000	680.000	1.572.000	1,75
1963	4.589.000	3.188.000	1.401.000	3,62
1964	1.345.000	846.000	499.000	0,98

(*) Κατ' 'Οκτώβριον τοῦ 1959 ἐσημειώθη ἡ μεγολύτερα ἀργία τοννᾶς διὸ τὴν μετα τὸ Σούετ περιόδον. 'Ανηλθον τὰ παρωπλισμένα εἰς 8,91 ἑκατοντάρια τὸν γκρός ἡ 8% τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βάσει ἀπτηκριβώμενων στατιστικῶν, αἵτινες συνεκεντρώθησαν ἀπὸ τὰς κλεισθείσας καθ' ὅλον τὸν κόσμον ναυλώσεις τράμπης σκαφών ξηρού πορτίου, αἱ κατὰ μῆνα τοῦ 1963 ναυλώσεις διὰ ταξίδια καὶ τάιμ τούρ-

τερς, ἔχουν ως κάτωθι:

	1901	1939	1962	1963
'Αγγλία	26,12	'Αγγλία	15,47	'Αγγλία
'Αμερική	13,19	'Αμερική	15,01	'Αμερική
'Ισπανία	8,22	Νορβηγία	8,94	Νορβηγία
'Ολλανδία	7,05	Λιθβαρία	7,55	Λιθβαρία
'Γερμανία	6,54	'Ισπανία	6,34	'Ισπανία
'Ελλάς	5,00	'Ελλάς	4,67	'Ελλάς
'Ιταλία	4,33	'Ιταλία	3,87	'Ιταλία
'Ρωσία	2,60	Γαλλία	3,69	Ρωσία
'Ολλανδία	2,60	'Ολλανδία	3,69	'Ολλανδία
Σουηδία	2,30	Δ. Γερμανία	3,52	Σουηδία

λεύσεώς της, ἔγκειται εἰς αὐτὴν τὴν ὑπερπροσφοράν χωρητικότητος, πέραν τῶν ἐκάστοτε ἀναγκῶν τῆς ναυλαγορᾶς. Καὶ ὑπολογίζεται, βάσει τῶν μέχρι πρὸ τριμήνου παραγγελιῶν μπάλκ κάρριερς, ὅτι ἡ αὔξησις τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τῆς διαθέσιμου τράμπη χωρητικότητος, θὰ φθάσῃ περὶ τὸ 1966 τὰ 34%, ἔναντι τῆς τοῦ 1962. "Ινασιστατικού μισθοῦ ἡ αὔξησις αὐτή, πρέπει νὰ διαιλύνονται κατ' ἑταῖς 2,25 ἑκατοντάρια, τὸν. d.w. τράμπης σκαφῶν, κατὰ 750 χιλ. τόν. περισσότερα τῶν ὄσων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διελύνοντο.

'Απίθανον εἶναι νὰ αὐξήσῃ παρασταλῆρως πρὸς τὴν διόγκωσιν τοῦ τοννᾶς καὶ ἡ κίνησις τῶν πορτίου ἐκείνων, ποὺ συνήθως διὰ τῶν τράμπης μεταφέρονται. Λεπτομερῆς στατιστικής ἐπισκόπησις τῶν πιθανῶν μεταφορῶν διὰ τράμπη δὲν ἀποδίδει αὔξησιν μεγαλύτερα τῶν 15% κατὰ τὸ 1966, ἔναντι τοῦ 1962.

Δύο μόνον δυνατότητες μεγαλύτερας αὔξησεως τοῦ σύγκου τῶν μεταφορῶν ὑφίστανται: 'Η μεταφορὰ περισσοτέρων γιανιθράκων ἐξ Αμερικῆς πρὸς τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὰ περισσότερα πορτία σιδηρομεταλλευμάτων, διὰ τὰ ὅποια πιθανὸν νὰ ζητηθοῦν μπάλκ κάρριερς τῶν 30 - 35 χιλ. τόνων. 'Υπὸ τὰς ἄνω δύνου προϋποθέσεις δυνατὸν ἡ αὔξησις τῆς κινήσεως τῶν διὰ τράμπη μεταφερομένων πορτίων, νὰ φθάσῃ ἀντὶ 15 εἰς 20% τὸ 1966.

'Απομένει ἀκόμη καὶ ἡ σταθερῶς τὴν ἀνισθίαν ἀκολουθούσα αὔξησις τῶν ιαπωνικῶν μεταφορῶν. 'Υπολογίζεται, πράγματι, ὅτι μεταξὺ τοῦ 1962 καὶ τοῦ 1966 θὰ σημειωθῇ μία αὔξησις τῶν πορτίων κατὰ 30%.

ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ ΦΟΡΤΗΓΑ

Εἰδικώτερον διὰ τὴν τράμπη φορτηγὸν Ναυτιλίαν, ἡ ἀσθενής πλευρὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμερικαν. - Ρότερνταμ ἥ 'Αμπερτραταμ δολ. 4 φίο, 'Ιουν. 10 - 25.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξανδρείας ἥ Πόρτα Σαΐδα δολ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλ. 1 - 15.

«ΓΑΛΑΚΙΑ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Πουέρτο Καράπελλο δολ. 5, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 2 - 15.

«ΛΑΜΑΥΡΙΣ» Χάρηππον δόρ. 6.600, μὲ 1.000 τ. γειανθράκων Κόρπου δολ. 6.60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 1 - 10.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» Χάρηππον δόρ. 6.30, μὲ 3.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 10 - 27.

«ΝΑΦΟΣ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Πολλονίαν δολ. 5.75, μὲ 1.800 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 10 - 20.

«ΓΑΛΙΚΙΑ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Συντικήν δολ. 5.75, μὲ 1.800 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 15 - 31.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοτείθρων (475.000 κ. π.) Σάν Νικόλαος δολ. 78.500 φίο, 'Ιουλίου 15 - 31.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβ. Λιδωνού) Χάρηππον δόρ. 23.000 τ. γειανθράκων ἔνα λιμένα 'Ισπανίας δολ. 7, 'Ιουνίου 15 - 30.

«ΜΑΧΗΤΗΣ» ἀμερικ. λιμένος Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων δυτική ἀκτή 'Ινδιας 85/-, ἔναν διαντολικήν 87/6, ὅφιον δύο λιμένων ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλ. 1 - 25.

«ΑΛΤΙΣ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.800 τ. γεννημάτων δυτικής ἀκτής 'Ινδιας 83/6, ὅφιον διαντολικήν 86/-, ἔναν δύο λιμένων ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλ. 1 - 25.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. φέτης 'Αμπέρσαν - Ρότερνταμ δολ. 5.60, μὲ 3.000 τ. φόρτ.,

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.65, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 15 - 25.

«ΕΠΟΡ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» Βόρ. Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.65, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 15 - 30.

«ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. ρικών Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.65, μὲ 1.000 τόν. φόρτων ἀπό Κόλπου 'Αγίου Φραγκίσκου 75 σύντετας ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 20 - 28.

«ΑΡΓΩ ΙΩΣΙΩΝ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.65, ἔνα Χακόδάτην 7.05, ὅφιον φόρτων από Κόλπου 'Αγίου Φραγκίσκου 75 σύντετας ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίου 16 - 30.

«ΕΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο

- Χακάτα ρείντη δολ. 6,25, μέ 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, Ιουλίου 15 - 25.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΙΡΙΣ II» (λιβ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες 10.250 τόν. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 77/6, με φόρτωσιν μέχρι 30ής Ιουνίου ή 76/6, μέ φόρτωσιν μέχρι 3ης Ιουλίου ή 75/3, με φόρτ. μέχρις δης Ιουλ., Αδριατικήν 5/- έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφραστ., Ιουνίου 22 - Ιουλίου 6.

«ABANTE» (λιβ. δεξ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες 15.000 τ. γεννημάτων Αμέρισαν - Αμέρισγρουν ρείντη 72/6, όφινον από Σάντα Φε 1/3 έξτρα, Ιουνίου 10 - 22.

«MIMINA» Ροζάριο, συμπλήρωσιν Μπουένος «Αύρες 12.000 τ. κοινήν χώρας Μόσι - Τόκιο ρείντη 100/-, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφ., Ιουλίου 5 - 25.

«ΕΥΔΑΙΜΟΝΗ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων Κιλογρ. 96/3, έσαν από Σάντα Φε 97/6, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφραστικών, Ιουλίου 13 - 31.

«ΝΙΟΒΗ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες 9.800 τ. γεννημάτων Γενόβεναν - Λιδόρον ή Νεαπόλιν 85/-, μέ 1.000 τ. έκφρασιν γκρος τέρμης, όφινον Αδριατικήν 90/-, Ιουν. 15 - Ιουλ. 15.

«ΑΙΣΩΠΟΣ» (εκ «Λιγεπάτη») ένα ή δύο λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αύρες 16.000 τ. αραβσίστου Βενετίαν 75/-, με 1.000 τ. έκφραστων γκρος τέρμης, Ιουλίου 1 - 20.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ» (Αιδανός) Αλεξανδρείαν 9.700 τ. άλατος Μόσι - Τόκιο ρείντη 60/- φίο, Ιουνίου 13 - 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΓΓΕΛΟΣ I. ΕΥΛΑΣ» Πολονίαν 4.000 τ. γαϊανόρρακαν Μπιλαρίπαν 38/- φόρτ., 800 τ. έκφρασιν, Ιουνίου 5 - 20.

«ΜΑΡΙΜΠΛΑΓΚΑ» (λιβ.) Ρουέν, συμπλήρωσιν Αρδέρσαν 10.000 τ. άλευθών εις σάκκους δύο λιμένες 72/6, έσαν λιμένα 70/-, μέ 1.000 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφραστων, Ιουλίου 10 - 25.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΡΕΣΤΑ» (λιβ.) Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. άραβσίστου Τόκιο - Χακάτα ρείντη 63/6 φίο, δύο λιμένας 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφραστων, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 15.

«ΕΝΟΤΗΣΣ» Μαύρην Θάλασσαν 14.000 τ. χυτοσδύρου Ιαπωνίαν 57/- φίο, 2.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφρασιν, Ιουλίου - Αλγύστουν.

«ΚΕΡΤΗΣΣ» Τουάψ ή Νοδορωσίσκην 10.300 τόν. μεταλλευμάτων Αρδέρσαν - Αμέρισγρουν ρείντη 26/6 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 3.000 τ. έκφ., Ιουν. 10 - 25.

«ΛΟΥΣΣΑ» Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. χυτοσδύρου Ιαπωνίαν 61/- φίο, 2.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφραστων, Ιουνίου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» Βάρην 9.000 τ. Κωνστάντζην 10.200 τ. τιμέντων τρεις στανικούς λιμένας Μεσογείου (περιλαμβανομένων Βαλεαρίδων) διδ. 4.10 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφόρτ., Ιουν. 15 - 27.

Έξ Αύστραλιας, Ινδίας

καὶ Απω Αναστολῆς

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ» (λιβ.) Σίδνει (Αύστραλιας) 11.800 τ. γεννημάτων χώρας Αγγλίαν 80/-, έσαν Λαοδίνων 77/6, όφινον Αμέρισαν - Αμέρισγρουν ρείντη 75/-, Ιουλίου 17 - Αλγύστουν 5.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» Βούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Βενετίαν 61/-, όφινον Σαΐγκον 53/- φίο-στούνετ, 800 τ. φόρτ., 750 τ. έκφραστων καντσέλλο 5 Ιουνίου.

«ΩΚΕΑΝΙΣ» Μορμουγκάο 9.500 τ. μεταλλευμάτων ένα λιμένα Ιαπωνίαν 41/6 φίο, 1.500 τ. φόρτ., 4.000 τ. έκφρασιν, Ιουνίου 10 - 30.

«ΔΟΞΑ» Μορμουγκάο 9.800 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζην 42/- φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τόν. έκφραστων, Ιουλίου 10 - 31.

«ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ» (Αιδανός) ένα ή δύο λιμένας Ινδονησίας 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους και χύμα Αγγλίαν - Βορδο - Αμέρισγρουν ρείντη 75/-, όφινον Δυτ. Ιταλίαν 70/-, φίο - στούνετ, Ιουνίου 10 - 25.

«ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Φιλιππίνας 13.800 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρείντη ή Κόλπου δολ. 7, 30, όφινον διά φόρτωσιν με μηχανικά μέσα δολ. 7, φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τόν. έκφραστων, Ιουνίου 1 - 20.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» Νιούσι, συμπλήρωσιν Σίδνει 12.700 - 13.000 τ. γεννημάτων χύμα Ναχόντκα 50/-, μέ 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, Ιουνίου 6 - 25.

«ΦΩΤΙΣΤΟΚΑΗΣ» (φίνιον «ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ») Σίδνει (Νέας Νοτίου Ουαλλιας) 9.500 τ. άλευρων

Κευλάνην 92/5, μέ 500 τ. φόρτ. γκρός τέρμης, 750 τ. έλευθ. έκφραστικών, Ιουλίου 6 - 20.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ» Σίδνει (Νέας Νοτ. Ουαλλιας) 12.400 τ. γαϊανόρρακαν Ιαπωνίαν 27/- φίο, 4.000 τ. φόρτ., 7.500 τ. έκφρασιν, Ιουν. 20 - Ιουλ. 10.

«ΠΟΛΙΣ» Μορμουγκάο 11.500 τ. μεταλλευμάτων Αμέρισαν - Βεζέρ ρείντη 41/4 φίο, 2.000 τ. φόρτ., 3.500 τ. έκφραστων, Ιουνίου 5 - 15.

«ΚΟΡΑΗΣ» Μορμουγκάο 9.800 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντζην 42/- φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 μετρ. τ. έκφρασιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 20.

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» Κιλόγια ή Σίδνει 12.500 τ. γεννημάτων ανατολ. άνιτας Ινδίας 50/- ένα λιμένας ή 52/6 δύο λιμένας 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, Ιουλίου 1 - 15.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ» (λιβ.) Φιλιππίνας 13.500 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρείντη ή Κόντινεντ δολ. 7, 30 φίο, μέ μηχανικά μέσα φόρτωσιν δολ. 7, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφόρτ., Ιουλ. 10-25.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΡΟΜΕΟ» Άβιλες 8.300 τ. θηριούρη Βίλμιγκτον και Κλάύνιον δολ. 3 φίο φρέσκος Ιουνίου.

«ΗΡΑ» Μεγάλας Λίμνης 7.200 τ. γεννημάτων Χαϊτίνη δολ. 10,50, μέ 1.000 τ. έλ. έφ., Ιουν. 12-19.

«ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Λόργκ Μπήτς 13.000 τόν. κώκ Φουζίκι δολάριο 6,50 φίο, Ιουλίου 14 - Αλγύστου 5.

«ΝΑΣΙΩΝΑ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ» (άμερ. δεξ.) Μπάσιο Κέρο 54.000 τ. γεννημάτων Μάυρην Θάλασσαν δολ. 13, με 2.000 τ. έκφρασιν γκρος τέρμης, Ιουν. 20 - 30.

«ΕΒΙΝΑ» (λιβ.) Μεγάλας Λίμνης, συμπλήρωσιν «Αγ. Λαυρεντίου» 12.000 τ. γεννημάτων Αμέρισαν - Ρότερντερη πή ή Αροτερντας δολ. 8,65 και 4, άντιστοιχιας 3.000 τ. έλευθ., Ιουν. 15 - 30.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Μορμουράς 9.500 τ. μεταλλευμάτων Μπουργκάς (τιμή δεν άντικονών) 2.200 τ. φόρτ., 650 τ. έκφραστων, 900 τόν. μπέρθ, Ιουνίου 10 - 30.

«ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ» (λιβ.) Τόμπατο 10.000 τ. φυσφάτων δυτικήν άκτην Αγγλίας 57/6, γκρός τέρμης, Ιουλίου 5 - 25.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (λιβ.) Μπάτιο Κέρο 27.000 τ. γεννημάτων Αροτερντας ή Ρότερντερη πή δολ. 4, με 3.000 τ. έλευθ. έκφραστικών, Ιουλίου.

«ΠΕΤΑΛΟΝ» (λιβ.) Ντόρμπιαν 9.250 τ. ζαχάρεως Τόκιο - Χακάτα ρείντη 72/6, μέ 700 τ. φόρτ., 1/9 έως 1.000 τ. έκφραστων 1/9, Ιουλίου 6 - 20.

«ΕΛΕΝΗ Κ. Κοσταζακόλας 10.000 τ. δεινού χύμα, δυτικήν άκτην Αγγλίας 67/- ένα ή 69/- δύο λιμένας 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφραστων, Ιουνίου 15 - 30.

«ΑΡΙΑΝΑ» (λιβ.) Ντόρμπιαν 10.000 τ. άνθρωκοι περιβολίου Βαρκλέιν 57/6 φίο, 800 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφραστων, Ιουνίου 20 - 30.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» Μεγάλας Λίμνης συμπλήρωσιν Αγιον Λαυρεντίου 12.000 τ. παλαιοιστιδηρών Ιαπωνίων δολ. 198.000 φίο, Ιουλ. Αύγ.

Άι χρονοναυλώσεις

«ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» 12.300 τόνων (l.w. 600.000 κ. π., 13½ μίλ., 15 τ. φιούλες και 1 τ. ντηζελ.), τάιμ τούρτερ τοξίδιον Ν.Δ. Αφρικής - Μεσογείου μεσά Σάντο Ντιμήκος δολ. 1.900 μηρηρίσιες, παράδοσις Μορτικίνων όρχως Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Ζαργούν.

«ΟΕΦΟΣΚΕΠΑΣΗ» 10.710 τόνων (l.w. 504.000 κ. π., 10 μίλ., 25 - 26 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ τοξίδιον Βορ. Ειρηνίκου - Εύρωπης, μέσω δυτικής οπέας Ιαπωνίας δολ. 2,40 (δύο δολ. 6.000), παράδοσις Αγίου Φραγκίσκου - Βοτακούδερ πείντης 22 - Ιουνίου 10 - 10' Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Καρλόπουταν 10 - 20' Ιουνίου.

«ΜΑΙΡΗΣΑ» (λιβ.) 2.605 τόνων (l.w. 112.000 κ. π., 9½ - 10 μίλ., 11 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ πείντης 9 ή 12 μηνας, λίρας 150 μηρηρίσιων (μέ 75 λίρας μηνιαίως δι' υπερωρίας), παράδοσις Αμέρισαν - Αμέρισγρουν πείντης Ιουλίου 10 - 31.

«ΦΡΑΖΥΒΟΛΟΣ» (παν.) 10.875 τόνων (l.w. 449.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ κυκλικόν τοξίδιον Ινδίας - Κόλπου Βεγγάλης 16/3, παράδοσις Καλκούταν 10 - 20' Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Ραγγούν.

«ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (λιβ.) 10.657 τόνων (l.w. 499.000 κ. π., 10½ μίλ., 25 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ τοξίδιον Εύρωπης - Ινδίας 17/-, παράδοσις ζάμε διελύσεως Νότερ Ιουνίου 10 - 16, έπαναπαράδοσις Ινδίαν, Ποκιστόν ή Κεύλανης.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» 14.551 τόνων (l.w. 722.000 κ. π., 14 - 14½ μίλ., 20 έως 21 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ τοξίδιον Ιαπωνίας - Βορ. Ειρηνίκου δολ. 1.100 μηρηρίσιες, ζάμε μέσω Νοτ. Κορεάς δολ. 1.600 μηρηρίσιες, παράδοσις Τόκιο - Μόσι 10ης 10 - 29 Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Γιαστάσα - Τομπάτη.

«ΑΙΑΣ» (εκ «Νεατόρας») 10.439 τόνων (l.w. 463.729 κ. π., 10½ μίλ., 25 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ ιαπωνίας Ινδίας 17/-, παράδοσις ζάμε διελύσεως Νότερ Ιουνίου 10 - 16, έπαναπαράδοσις Ινδίαν, Ποκιστόν ή Κεύλανης.

«ΦΩΤΙΣΤΟΚΑΗΣ» (φίνιον «ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ») Σίδνει (Νέας Νοτίου Ουαλλιας) 9.500 τ. άλευρων Σίδνει 12.700 - 13.000 τ. γεννημάτων χύμα Ναχόντκα 50/-, μέ 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, Ιουνίου 6 - 25.

«ΦΩΤΙΣΤΟΚΑΗΣ» (φίνιον «ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ») Σίδνει (Νέας Νοτίου Ουαλλιας) 9.500 τ. άλευρων Σίδνει 12.700 - 13.000 τ. γεννημάτων χύμα Ναχόντκα 50/-, μέ 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, Ιουνίου 6 - 25.

«ΠΑΤΑΛΙΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Καραϊδικήν 17.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου άμερικανού λιμένας Αλγύστους (θάττερος) 35% έλαττον Ιουνίου 15.

«ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (λιβ.) Σουμάτραν 48.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρείντη 70% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Ιουνίου 19.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιβ.) Καραϊδικήν 25.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναβίαν 55% έλαττον Ιουνίου 20 - 30.

«ΤΑΥΡΟΣ» Καραϊδικήν 30.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Παγγάρτη 57% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Ιουνίου 8.

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 38.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Αγγλίαν - Κόντινεντ 57½% έλαττον Ιουνίου 1.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 28.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Σουηδίαν 57½% έλαττον Ιουνίου 19.

«ΧΑΡΙΤΩ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 36.000 τόν. άκαδόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρείντη Η Αγγλίαν 58½% έλαττον Ιουνίου 15.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Περισκόν Κόλπον 18.500 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Ιταλίαν 62½% έλαττον Ιουνίου 15.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ» Σιδώνιαν 56.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Λαδέρα 62½% έλαττον Ιουνίου 1.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» Πουέρτο Ορντάζ 15.000 τ. άκαδόρτου πετρελαίου Νόρδερν ρείντη 50% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Ιουνίου 16.

«ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ» 17.000 τόνων (l.w., τάιμ τούρτερ ιαπωνίας Κόλπου η Μέσης Ανατολής δι' Ιταλίαν 32½% έλαττον Ιουνίου 17.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» 16.000 τόνων (l.w., 700.000 κ. π., 14½ - 15 μίλ., 45 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ ταξίδιον έπιστροφής έξι Απο Ανατολής εις Εύρωπην, δολ. 1.075 ήμερσιων, παράδοσις Ιαπωνίαν 20 Αύγ.

- 10 Σεπτ., έπαναπαράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ» 11.280 τόνων (l.w., 620.000 κ. π., 10 μίλ., 25 - 26 τ. φιούλες), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Ινδίας - Εύρωπης 21/-, παράδοσις Μετέρια

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. "Ελλείς"	48	5667	εις Ρόττερνταμ από 25 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαίνης"	29	1943	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εδέμπρια"	58	8952	άνεκ. Τσιμπά 6 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλις"	40	2912	άνεκ. Λούμπεκ 7 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα"	57	11630	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΓΓΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ"	44	1920	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	αδ. Σάρδην	43	1813	άνεκ. Λός "Αντζελες από 1 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστρίκη"	43	7228	άνεκ. Μαντράς 4 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο"	54	6498	άνεκ. Σ.γκαπούρην ροδ. 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάμι"	55	8450	άνεκ. Χιροκάτα από 5 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος"	43	7298	έφθ. Σικάγο 28 Μαΐου
ΑΓΓΙΑΣ	έτ. «Μπελάντεντο"	43	7259	οπλήθ. Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	έτ. «Μαρβίντοντο"	37	5574	άνεκ. Πειραιά 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	I. Κατοίκης	51	7066	εις Πύλον από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντρεβιρζίνη"	37	1272	έφθ. Κούν 2 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Σεμπένικο 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα"	43	7228	έφθ. Κούν 2 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Καρένα"	43	7062	έφθ. Σεμπένικο 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Yioi	35	1217	έφθ. Κατάνην 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σάν Θεράπων	46	5617	εις Κυνοτάντζαν 26 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	έφθ. Σεμπένικο 19 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Υ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο"	55	6548	άνεκ. Βανκούμπερ 2 'Ιουν. διά Κουμάνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Τζωρτζής και Συκιάς	26	2321	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντελαγράτσια"	29	3963	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Μικάντα"	44	7150	έφθ. Άλι δρειαν 1 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοράντε"	55	5957	άνεκ. Γκουανάμας 12 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο"	57	9921	έφθ. Αστόρια 26 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	G. Τουντουλάκης N. Νοταράς	21	2725	άνεκ. Κολόμπο 4 'Ιουν. δι' Αντεν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ"	46	1892	άνεκ. Λονδίνον 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Φράνκο"	38	1333	έφθ. Σφάξ 29 Μαΐου
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργυρο - Ελλάς"	46	5383	άνεκ. Πειραιά 31 Μαΐου δι' Ιτέαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άλις"	35	3724	άνεκ. Αμπέρσαν 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα"	42	7255	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Σάφει
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1650	άνεκ. Πεζούσιδι από 30 'Απρ. δι' Οράν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγαλας - Πλατης	41	2992	διπλήθ. Κυν) πολιν 2 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ	έτ. «Μαρμίρα"	43	7216	έφθ. Σφάξ 2 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ"	59	8132	έφθ. Κολουμπίτι πίβερ 7 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τραναπασίφικ"	56	2863	άνεκ. Ν. Ύρκην 9 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μη. Αύρες 8 'Ιουν.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλος"	45	13570	άνεκ. Σιδηνεύ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Λαμπτήριαν"	44	7271	διπλήθ. Παναμά 3 'Ιουν. διά Λίδερπουλ
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια"	46	7329	άνεκ. Πουλό Μπούκομ 4 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφρη"	44	7239	έφθ. Βανδάνων 24 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτιαν"	44	8481	έφθ. Βαμδάνων 12 Μαΐου
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική A.E.	45	3805	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.
ΑΙΘΩΝ	έτ. «Μαράλμα"	43	7131	άνεκ. Αμβούργον από 6 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ	έτ. «Ιμπόρτες"	43	7197	άνεκ. Μπούμπουρος 30 Μαΐου δι' Αντεν
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «Τραναφρούϊτ"	39	6429	έφθ. Ταρραγκόνα 9 'Ιουν.
ΑΙΣΙΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργούκουάρντια"	52	11292	εις Πειραιά 8 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΤ	έτ. «Ακουίλα"	57	8427	έφθ. Μελβούρνην 7 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ"	62	11063	διπλήθ. Παναμά 20 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρέντερς Τρανσόν"	56	9090	άνεκ. Τζιμπούτι 6 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σάρονικ"	61	14431	άνεκ. Ναγκόγια 17 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλοι"	46	7331	άνεκ. Λεγκάσι πάρ 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτ"	59	9735	άνεκ. Μονφαλάκον 1 'Ιουν. διά Χαμιλτόν ('Οντ.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	άδ. Τσουρινάκη	29	2352	άνεκ. Κονφαράνη 2 'Ιουν. διά Ραθένναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Βανκούμπερ 6 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	διπλήθ. Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΑΛΕΞΙΑ	'Α. Μ. Νομικός κλπ.	51	994	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόθια"	53	7563	έφθ. Χουστον 1 'Ιουν.
ΑΛΙΣ	έτ. Στάμλε	44	7189	άνεκ. Κολόμπο 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Ραιμπόνι"	60	9959	έφθ. Βρέμην 7 'Ιουν.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτα"	42	7272	διπλήθ. Παναμά 20 Μαΐου διά Αντεν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα"	44	7365	άνεκ. Πουλό Μπούκομ από 30 'Απρ. διά Κίναν
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας"	47	5441	έφθ. Τραρράταρ 5 'Ιουν. διά Χαμιλτόν ('Οντ.)
ΑΛΤΑΓ'ΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπους"	50	10426	άνεκ. Κοκουίμπο 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ φασιλίτης"	53	12897	άνεκ. Αύγούστα από 10 Μαΐου διά Σιενφουέγκος
ΑΛΩΔΑ	έτ. «Βέτραρ"	42	7286	έφθ. Κόρρομασχρ 29 Μαΐου
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γρηγορίου	46	2062	άνεκ. Κυνοταντζαν 4 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος"	44	7104	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο"	61	13780	άνεκ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Κατάνην
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηγουαίνη"	48	1514	άνεκ. Μεσσίνα 28 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	K. Σ. Ποταμίανος	46	2814	άνεκ. Λάς Πάλας 8 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδιμαρ"	44	7359	έφθ. Ραθένναν από 11 'Απρ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναέδη"	55	8519	άνεκ. Μουρόραν 28 Μαΐου διά Λός "Αντελες
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριμπένες"	42	7177	άνεκ. Αύγούστα από 10 Μαΐου διά Σιενφουέγκος
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάιμδα"	43	7187	έφθ. Μη. Αύρες 4 'Ιουν.
ΑΝΑΒΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας"	42	7132	έφθ. Κόρρομασχρ 29 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Τομητώνων	19	1320	άνεκ. Τέλ Αδιδ από 22 'Απρ. διά Χάιφαν
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Πανκριότο"	37	5683	έφθ. Κόρκ 26 Μαΐου (επισκευα)
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	Λ. Φραγκικός	45	6712	διπλήθ. Μπρόμπονμποτέλ 31 Μαΐου διά Βέντσπιλς
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ζεφυρος"	63	34114	έφθ. Κόμης 2 'Ιουν.
ΑΝΙΤΑ	E. Γλύπτης κλπ.	36	2128	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιουν.
ΑΝΝΑ M.	άδ. Καλαφάτη	35	1865	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Μαρκάκης - Σάρδης	37	1541	άνεκ. Τέλ Αδιδ από 22 'Απρ. διά Χάιφαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	Αννα Μαλεύρη	38	1489	έφθ. Μηδελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Βαλέκας"	45	7149	διπλήθ. Μπρόμπονμποτέλ 31 Μαΐου διά Βέντσπιλς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος"	38	5016	έφθ. Τοιβιταβέκια 5 'Ιουν.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους"	57	11897	άνεκ. Οζάκαν 3 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Κορίννα"	57	12558	άνεκ. Ναγκόγια 5 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Βιατόρο"	53	13694	έφθ. Μηνώντ 5 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαρελόζο"	59	24716	διπλήθ. Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Βιαμάρ"	36	2175	άνεκ. Τριπολί (Λιβάνου) 31 Μαΐου διά Λαττάκια
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ	έτ. «Λάμδα"	39	5171	άνεκ. Δουγκέρκην 31 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Αιδολοπ."	43	12950	άργει. Αμβούργον από 31 Αύγ. 1963
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα"	61	10952	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Μιχαλίνος"	43	2937	διπλήθ. Κυν) πολιν 1 'Ιουν. διά Κυνοταντζαν
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Μαρντρόρο"	57	11041	άνεκ. Μοζ 2 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΑΟΥΡΟΡΑ	Δ. Δημάδην - Δ. Γκιούλη	43	7195	άνεκ. Πιασάτα πάρ 2 Μαΐου διά Μανιλά
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Ηγκλα"	44	7249	άνεκ. Νιού Ουετερμίντερ 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνίαν"	57	9744	διπλήθ. Σεκουμάνης 29 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σηγουαίνης"	49	1351	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Κυνοταντζαν
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	έτ. «Μαργκράντε"	61	11122	έφθ. Χούλλ 5 'Ιουν.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σάντος Κατερίνε"	37	5404	άνεκ. Λοινκάκη 7 'Ιουν. διά Χαϊδόγκ
ΑΡΓΩ-ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λάτος"	23	3628	έφθ. Αμβούργον 1 'Ιουν. (διά Πειραιά)
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ"	58	10392	έφθ. Βιζακαπατάμ 8 'Ιουν.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Μέλασσα"	51	9488	εις Ρόττερνταμ, ύπο παραλασήν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ"	57	10376	άνεκ. Μπελάρχη 31 Μαΐου διά Ταρακάν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Δή. Οσεανόφαργκη"	61</td		

ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	όνεχ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	Κωνσταντζαν 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	είς Σαραγακάν από 28 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4856	διπλής Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Ροστόκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	διπλής Αντεν 7 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Αμερικαν 7 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργυρ»	39	5196	διπλής Πόρτ Σαϊδ 9 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	παραλαμβάνεται εντός 1 'Ιουλιου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	όνεχ. Λονδίνον 3 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.)	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	έφθ. Κιέλον 1 'Ιουν.
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	έφθ. Αμερικαν 6 'Ιουν.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμαρ»	46	5089	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δρακόπουλος	43	2905	όνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	είς Σουηδίαν υπό παραλαβήν
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σάρταπ»	48	3877	όνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	είς Φερδ., υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	παναμαϊκή έταιρία	63	17880	όνεχ. Τριπολίν (Λιβύης) 1 'Ιουν. διά Κατάνην
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σπουναΐς»	49	1358	όνεχ. Μανιλάρ 9 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	έφθ. Ναγκόρια 31 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασωματο»	60	10142	έφθ. Βέρα Κρούζ από 9 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	όνεχ. Στεττίνον 9 'Ιουν. διά Τάιν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζεμικαΐλη»	51	6171	διπλής Παναμά 9 'Ιουν. διά Λά Παλίς
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	έφθ. Ριγέλεαν 6 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσων. Γκούμα	39	1007	όνεχ. Γλασκώθην 27 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχρινός & Υιοι	47	2465	όργει. Γένοβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διπλής Παναμά από 9 Μαΐου διά Περού
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	έτ. «Σεφύρ»	63	34114	όνεχ. Στεττίνον 9 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σπουναΐς»	48	1348	έφθ. Περο. Κόλπον 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝΗ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκερος»	57	25156	όνεχ. Λός Αντζελες 21 Μαΐου διά Γιαβάτων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΣΤΕΡ	παναμαϊκή έταιρία	44	7264	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	όνεχ. Βανκούμπερ 26 Μαΐου διά Κίναν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Ανάς»	58	9724	όνεχ. Ρότερνταμ 8 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	διπλής Εσούεζ 3 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Δάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	είς Πειραιάδ από 28 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έλληνικη ουμφέροντα	30	1172	έφθ. Βενετίαν 6 'Ιουν.
ΑΥΔΙΣ	έλληνικη ουμφέροντα	48	1345	έφθ. Βομδάνον από 29 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	όνεχ. Σαλδούδορ 3 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρουσέρτε»	43	7235	έφθ. Μπάρι 28 Μαΐου.
ΑΧΑΙΟΣ	Ζαχάρος - Βασιλόπας	43	988	όνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν.
ΒΑΡΗ	έτ. «Άλμα»	36	5795	διπλής Παναμά 19 Μαΐου (διαταγάς)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βάρον»	43	8394	όνεχ. Άλμανου (Δ.Α.) 4 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο - Αζούλη»	62	10741	όνεχ. Χάροπν 5 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	όνεχ. Χακοδάτην 3 'Ιουν. διά Βατούμ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	όνεχ. Πειραιάδ 6 'Ιουν. διά Ν. Ύρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣΙΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Χορ. Λάινς	27	21329	όνεχ. Ράς Τανούρα 21 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Γουόρλην Μπρίλιαντς	59	43373	έπιλθες Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Μάνιας
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνονος»	58	20958	όνεχ. Αμδούργον 2 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Πειραιάδ από 1 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	όνεχ. Κιουράσο 28 Μαΐου (διαταγάς)
ΒΕΡΓΟ	έτ. «Βένονος»	53	12897	είς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΕΡΓΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Πρόντο»	63	15200	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	όνεχ. Αντεν 2 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15200	όνεχ. Χάροπν 2 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΛΗΝΑ	Μουνδρέας	38	3090	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Λονδίνον 21 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργινία»	57	11623	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	όνεχ. Τοκυόνιάμα 1 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	όνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Θεο(νίκην
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	όνεχ. Τζιμπούτη 4 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	όργει. Πειραιάδ από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	όνεχ. Λός Αντζελες 28 'Απρ. διά Χουάκο
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπαρία»	44	7266	όνεχ. Κόμπη 11 Μαΐου διά Ταμάνο
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	όνεχ. Ρίο Ιανέριο 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	64	36284	όνεχ. Περο. Κόλπον 31 Μαΐου διά.....
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Ινσογούτη 3 'Ιουν.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ	Β. Λιδανός	51	7564	όνεχ. Τζιμπούτη 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλίδης	48	1529	όνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Ερμιόνην
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Βοστώνην 25 Μαΐου
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	όνεχ. Τζιμπούτη 2 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάντη»	56	8818	διπλής Κων(υ) πολίν 4 'Ιουν. διά Νοβορωσίκην
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σάουνθόντη»	39	10066	όνεχ. Μη. Αύρες 6 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Μαΐου διά Κόμπε
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρέαδην	43	7176	διπλής Ντόρερ 4 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	όνεχ. Χούντον 2 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Βούδανην 7 'Ιουν.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	όνεχ. Αμεριρνταμ 4 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Πούλερ Καμπέλλο 23 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	όνεχ. Ροζάριο 8 'Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΓΚΑΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικ»	43	7229	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 5 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	όνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 26 Μαΐου διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	έφθ. Κολούμπια πίβερ 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	όνεχ. Πούλερ Καμπέλλο 27 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	έτ. «Λάιττ Μπιλάρ»	63	15389	όνεχ. Μη. Αύρες 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	63	15381	όνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Χαλκίδα
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	όνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Νοβορωσίκην
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω Λάτος	52	11580	έφθ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΙΡ (ὑπερωκ.)	έτ. «Γούεστ Πόρτ»	44	9384	όνεχ. Τρόμοσ από 9 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. «Τουέστερν Τράνσοπορτ»	45	2933	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γκλέιντην»	59	9268	διπλής Κων(υ) πολίν 4 'Ιουν. διά Νοβορωσίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ	έτ. «Τουέρλην Γκλένη»	52	15675	έφθ. Μέγαρα 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Τουέρλην Γκλένη»	53	13256	όνεχ. Σουεζ 28 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ (δ.)	έτ. «Τουέρλην Εντερπράΐζ»	53	21064	διπλής Μέγαρα 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέμοντ»	58	24883	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	όνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουν. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΓΑ	έτ. «Τουέρλην Ντείλη»	52	15729	όνεχ. Ράς Τανούρα 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουέρλην Τέμπεστ»	45	10470	έργει. Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δ.)	έτ. «Πλαν. Οσεάνικ»	44	10172	όνεχ. Ρίο Ιανέριο 5 'Ιουν. διά Βικωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλές»	43	12846	διπλής Τρανσαρά 28 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορ»	43	12846	όνεχ. Μοντεβίδεο 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	διπλής Παναμά από 27 'Απρ. διά Τόκιο
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Ν. Όρλεάνην 4 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	7176	έφθ. Χούλι 1 'Ιουν. διά Νταλουσι;
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουν.
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Οζάκαν 2 'Ιουν.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάρμεν»	45	7252	έφθ. Οζάκαν 2 'Ιουν.

HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

Provisions, Deck and Engine Room Supplies.

Cable Address "GRECO - CEUTA"

Mail Postbox 87 - CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

T/Phones 3240. Night 3936 & 2887

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	έφθ. Σιδνεύ 3 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διήλθες 'Εσκουμάνης 8 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιόνικ»	44	7265	άνεχ. Μπωμόντ 15 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΪΩΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπομεντ»	62	16417	άνεχ. Πούλω Μπούκομ 14 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σινπιγκ Ντεβελόπομεντ»	63	16277	έφθ. Αμετερνταμ ἀπό 16 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Σινπιγκ Ντεβελόπομεντ»	61	16417	άνεχ. Μπωντάρ Μασσάρ 5 'Ιουν. διά Βιλελμοχάφεν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Κρίνα»	61	9327	άνεχ. Άλμπαν (Δ.Α.) 28 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	έφθ. Μουρόραν 3 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Ροζάριο 27 Μαΐου
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Φιλική»	29	4524	άνεχ. 'Αμδούργον 5 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣ	Δημάδης - Γκιούλη	44	7243	διήλθες Παναμά 13 Μαΐου διά Μόζι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργυτή»	44	7207	έφθ. Σιδνεύ 27 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. N. Ύόρκην 5 'Ιουν. διά Τσιτταγκόνκ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Α. Χολκούπης κλπ.	42	6904	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκερό»	58	9087	άνεχ. Λός 'Αντζελες 12 Μαΐου διά Γκουαύματ
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έλληνικη έταιρια	22	1754	εἰς όρμον 'Αγ. Γεωργίου 27 'Απρ. (ἐπισκευα)
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Παντζάτος κλπ.	45	2302	άνεχ. Μαλάγα 7 'Ιουν. διά Δάντοις
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Βοστώνην 5 'Ιουν. διαταγάς
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδελφοί Λύρα	43	7280	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 'Ιουν. διά Βατιόπα
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν. δι' 'Αγγλιαν
ΔΟΣΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	διήλθες Εσκούμαντς 29 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Μαρθώνη»	43	8588	άνεχ. 'Αμβέρσαν 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πλάν - Οσεαν»	25	3297	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορληντουσάιντ»	43	7131	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σιά	32	1484	άνεχ. Λιθόρον 2 'Ιουν. δι' 'Αλγέριον
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κλπ.	21	2325	διήλθες Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Λονδίνον
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ελτρανσόρτ»	56	10530	έφθ. Τακόμα 4 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	1958	άνεχ. Κολόμπο 29 Μαΐου διά Βορμάνην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέασιον»	63	14164	άνεχ. Ιννοβίμα 27 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	έφθ. Νεάπολιν 10 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργοκ»	44	7210	διήλθες Παναμά 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Εξά»	43	8371	διήλθες Παναμά 31 Μαΐου δι' 'Αμδούργον
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδριά»	48	8430	διήλθες Γιβραλτάρ 31 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	διήλθες Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Βικτωρίαν 14 Μαΐου διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Αννίτα»	33	5432	εἰς Λονδίνον, υπό πάραλοβην
ΕΛΕΝΗ Σ.	έλενη Κυριακού	39	3023	έφθ. Κίνκωταν (Ζα.) 21 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μάρφελζ»	48	3829	διήλθες Παναμά 4 'Ιουν. διά Βακαματσού
ΕΛΕΥΣΙΣ	Σηφάρερς 'Ινδεστομενς	43	7176	άνεχ. Πειραιᾶ 2 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Πρίντες	21	1549	άδ. Μαζαράκη 22 Μαΐου διά Βορμάνην
ΕΛΛΑΣ	Τρανσοπασίφικ	22	3553	άργεις Κυνόδοσιραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	I. Χρ. Λαζαρός	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσοπασίφικ	62	6666	έφθ. Καλκούταν 24 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνίδ.	61	7297	άνεχ. Μπράραν 26 Μαΐου διά Βορμάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνίδ.	60	7293	άνεχ. Τσιτταγκόνκ 9 'Ιουν. διά Πάσσορ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΙΕΡ	Γιουνιβέρσαρ Κάργκο	62	8927	άνεχ. Τουτικόριν 6 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Ν. Ύόρκην 30 Μαΐου διά Καλκούταν
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	διήλθες Σουέζ 7 'Ιουν. διά Τσιτταγκόνκ
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. Κάλλιαρι 6 'Ιουν. διά Σαιν Λουί (Ροδανού)
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαρ Κάργκο	57	10280	διήλθες Πόρτ Σαιδ 1 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Ν. Ύόρκην 30 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Μπάραν 1 'Ιουν. διά Βορμάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσοπασίφικ	56	7510	έφθ. Βορμάνην ἀπό 16 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Ν. Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Ύόρκην 22 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσοπασίφικ»	57	10279	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουν. (διά Καλκούταν)
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λούζη»	43	7302	άνεχ. Γιαβάτα 27 Μαΐου διά Μενάντο
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτινερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	άνεχ. Φρυμάνη 8 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΕΠΙΣΙΣ Π.	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	έφθ. Μαζουρούν 8 'Ιουν.
ΕΠΙΜΑΣΑΝΤΑ (δ.)	έτ. Πρίντες	38	2265	διήλθες Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Εμπασάντο»	50	10006	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόλφ Αζούλη»	42	7058	έφθ. Λά Γκουάρια 28 Μαΐου
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ (δ.)	έτ. «Ρίο Κάριμπη»	44	14878	έφθ. Ν. Ορλεάνην 24 Μαΐου
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	άνεχ. Ήστχαρ 6 'Ιουν. διά Λοντόντερρ
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Λόγνος»	41	7122	εἰς όρμον Κερατοινίου 7 Μαΐου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Ζάκαρ 8 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βοστώνην 1 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Σπηφάρερς»	44	7251	άνεχ. Σαδάννα 27 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Ρότερνταμ 1 'Ιουν.
ΕΡΜΗΣ	'Ιω. Λάτοπς	37	23732	άργεις Ελευσίνης ἀπό 30 'Απρ.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Σάμοςοκ»	58	9585	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 5 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Ήστχαρ 25 Μαΐου διά Μογκαντίσκιο
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	'Ιω. Λάτοπς	45	8548	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	έφθ. Κόμπη 5 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργεις Αμπελάκι 17 Αύγ. 1958
ΕΥΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπηφάρερς»	44	7276	άνεχ. Κούρε 30 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Μαρπριμέρα»	43	7207	άνεχ. Μπέρα 4 'Ιουν. διά Βάλθις Μπαΐν
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	άνεχ. Ν. Ύόρκην 6 'Ιουν. διά Πεσκαγκούλα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δουμεστίνη	34	1716	έφθ. Αγκώνα 25 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Αμβέρσαν ἀπό 18 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπα - 'Ελευθεριάδη	17	3976	διήλθες Κων/πολιν 1 'Ιουν. διά Μεσόβγειον
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λόδς Σάντος»	57	9061	διήλθες Κων/πολιν 28 Μαΐου διά Βουλγαρίαν
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	διήλθες Γιανκαρλάρ 4 'Ιουν. διά Μη. 'Αύρες
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Ζάκαραν 24 Μαΐου
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αρθονία»	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 8 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	έφθ. Ντακάρ 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	διήλθες Παναμά 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	έφθ. Σιμίζου 4 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιουν. διά Τάμπαν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

TEL. NIGHT: 412905

ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Λιέβερπουλ 3 'Ιουν.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Κέππη Τάουν 28 Μαΐου διά Ντακάρ
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 31 Μαΐου διά Κίναν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	διπλής "Αγ. Βικέντιον" 29 Μαΐου διά Ραβένναν
ΕΦΘΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεχ. Αμύδουργον 27 Μαΐου διά Ρεύκιαθι
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Βλαλαρίκα»	56	9975	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. "Ωκλαντ"	61	10965	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΖΩΗ	έτ. "Ιθακαμάρ" .	43	7214	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διά Βρέμην
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Λατάκια 2 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. "Κηφισιά" .	43	8758	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δι' 'Αδριατικήν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Λιέβερπουλ 15 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον» .	61	14518	άνεχ. Βανκούμερ 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. "Ορίζων" .	57	10316	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΘΕΙΟΣ ΚΡΕΤΑΣ	έτ. «Σουρένα» .	44	7286	άνεχ. Σαρέλ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. "Ιόνιον" .	44	7189	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες από 1 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. "Μαριθίδα" .	43	7236	άνεχ. Μορμούγκας 31 Μαΐου διά Γρύνιαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗ	έτ. "Λός Πέρλας" .	43	7167	έφθ. Κόμπε 4 'Ιουν.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. "Γκρή Τάνκερ" .	49	8311	όπου Μπούκορ 2 'Ιουν. διά Σουέζ
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. "Άγγελάκης" .	38	3685	άνεχ. Χάλμοταντ 4 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντη Ελλε» .	43	7259	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο» .	62	13785	άνεχ. Νόρτεγκαχαν 30 'Απρ. (διαταγάς)
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα» .	46	1988	άνεχ. Μπιλμπάο 30 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. "Νικη" .	44	7232	έφθ. Μπιλμπάο 28 Μαΐου
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. ("Αρμαντόρες" .	57	9746	έφθ. Τσιγκτάο 2 'Ιουν.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. "Αντίνα" .	52	11289	άνεχ. Κόμπε 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. "Λινέρες" .	44	7154	άνεχ. Χούστον 9 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΙΡΕΝΑ	έτ. "Ολίσπο" .	43	7232	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 29 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΙΡΙΑΔΑ	Α. Εμρογέντης κλπ.	43	1760	εφε. Ραβέννα 12 'Ιουν.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. "Βέριτας" .	43	7275	διηλθ. Κων/πολιν 5 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. "Ιωάννα" .	26	2873	άνεχ. Αρχάγγελον 1 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. "Μαρνίτα" .	30	6650	άνεχ. Ειδουμάνθ 8 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. "Ναυτίλη. Έκμετ" οειδ.	45	9918	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. "Γκεστάς" .	45	7204	άνεχ. Βακαματού 20 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. "Φράντον" .	42	7035	άνεχ. Ταμπάκο 21 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΗΡΗΣ	έτ. "Σαΐντ Ιωάννης" .	44	7248	έφθ. Νιού Ουτσιμίνστερ 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γουλανδρή .	44	7277	έφθ. Όζκαν 22 Μαΐου
	έτ. "Αθηνᾶ" κλπ.	44	10909	άνεχ. Περού 7 'Ιουν. διά Βερμούδος
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας .	43	7244	διηλθες Παναμά από 18 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. "Χάρη Τάνκερς" .	60	14076	άνεχ. Αρούμπτα 30 Μαΐου διά Σάντος
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. "Σαντιλάνα" .	32	4633	διηλθ. Ούζαν 5 'Ιουν. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. "Μαρφαντάζα" .	37	4765	άνεχ. Χούλι 21 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. "Ζεπάγκας" .	57	9092	έφθ. Ταράκη 19 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. "Μιχαλινός" .	44	7249	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 20 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΥΨΩ	Α. Μ. Νομικός .	50	1517	άνεχ. Τεργέστη 26 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. "Κόστα ντέ Μάρφελ" .	44	7240	διηλθ. Παναμά 3 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	'Ιω. Καρπάλος .	44	10494	έφθ. Ναγόντα 31 Μαΐου
ΚΑΠΑ	έτ. "Απηγανός" .	44	2704	έφθ. Στοκχόλμην 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. "Τράμι" .	55	8798	έφθ. Χαϊφόγκ 15 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. "Τράμι Τσάρτεριγκ" .	54	8003	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου διά Χούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. "Πάλμα" .	40	5032	διηλθ. Κων/πολιν 29 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. "Ελπίς" .	44	8453	άνεχ. Σεμπού 25 Μαΐου δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. "Λιμπανόν" .	43	7281	έφθ. Μογκαντίσκιο από 8 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. "Ιρίς" .	46	4576	έφθ. Τακοράντ 8 'Ιουν. δι' Αγγλιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. "Άγια Καικίλια" .	60	8717	άνεχ. Τρίνινταντ 3 'Ιουν. διά Σασύντα
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. "Πουέρτο Ντάριεν" .	43	7275	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 4 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. "Μαρίρο" .	43	7176	έφθ. Ρότερνταμ 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. "Γιουρόπα Κομέρα" .	44	7123	άνεχ. Θρή Ρίβερς 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	παναμακή εταίρια	43	7227	άνεχ. Τόκιο 28 Μαΐου διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. "Μπράιτ Στάρ" .	47	9956	έφθ. Ταμπίκο 7 'Ιουν.
ΚΑΡΔΑΜΑΥΛΙΤΗΣ	έτ. "Ελνάθαλα" .	61	13408	άνεχ. Γιοκοχάμα 28 Μαΐου διά Χίλην
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. "Στροβίλιο" .	43	7163	άνεχ. Βικτωραν 3 'Ιουν. διά Γιοβάταν
ΚΑΣΟΣ	έτ. "Ιντερροπί" .	44	1920	διηλθ. Κων/πολιν από 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΑΣΟΣ	Γ. ΑΕ. "Κάσος" .	39	5215	άνεχ. Θρή Ρίβερς 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	άδ. Βασιλιά .	22	1584	έφθ. άρμον 'Αγ. Γεωργίου 7 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. "Πλαμύρα" .	43	7312	έφθ. Αμβούργον 2 'Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. "Αγιονόντε" .	51	9956	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 22 Μαΐου διό Κίναν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτου .	44	7198	έφθ. Κούρε 5 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Α.	έτ. "Κάνοντας" .	60	10494	διηλθ. Εσκούμπινς 29 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Γ. Α' Αφεντάκης .	50	5627	εις Άμερσφαν ύπτο παραλαδήν
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. "Μαρσεγκούρο" .	44	7155	άνεχ. Λόδς "Αντίζελς" 30 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΚΕΑ	έτ. "Χουσάνθεμον" .	43	7176	έφθ. Βαρκελόνη 8 'Ιουν.
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. "Σάνη Σεσίλιο" .	58	13752	άνεχ. Σύνταγμα 3 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΕΙΠ ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. "Βαλντέρα" .	58	12193	άργει. Χαλκίδα από 15 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. "Σκαρντάνα" .	42	7265	άνεχ. Ραβέννα 20 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. "Κάλλαρο" .	44	7244	διηλθ. Παναμά 3 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. "Κάνοντας" .	62	10494	άνεχ. Σιδέν 20 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. "Λουκέρο" .	44	5069	άνεχ. Δουνγκερέην 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. "Στροβίλι" .	43	7159	διηλθ. Πόρτ. Σαΐδ 1 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Θ. Επιφανειάδης .	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 27 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	Μ. Νομικός .	56	8429	άνεχ. Βιαγκαστόπαν 9 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. "Περούες" .	57	9153	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 9 'Ιουν. δι' "Αάρχους
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. "Βολκάν" .	63	15740	άνεχ. Σινάγκ 3 'Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίον
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. "Ελλην. Αστήρ" .	58	11156	άνεχ. Ορή Ρίβερς 5 'Ιουν. διασταγάς
ΚΙΝΗ	έτ. "Πύλας" .	63	15378	διηλθ. Αγ. Βικέντιον 2 'Ιουν. δι' Αμβέρσον
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. "Κινί" .	43	8432	έφθ. Ρότερνταμ από 25 'Απρ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. "Μπελμάρ" .	44	7190	διηλθ. Πόρτ. Σαΐδ 30 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΚΝΩΣΣΟΣ	Μ. Μασκεντωνάκης & Υιοί	35	946	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν. δι' Αμβέρσον
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	έτ. "Εύδημός" .	49	2146	άνεχ. Σύνταγμα 23 Μαΐου διά Ραβέννα
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	"Ελληνική Δεζάμενοντολοίδα	53	2173	εις Ντέβονπορτ 4 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. "Σόλι" .	30	1988	άνεχ. Βρέμην 6 'Ιουν. διά Βατιούμ
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. "Κόνφιντανς" .	50	9959	άνεχ. Κολόμπο 31 Μαΐου διά Ναγκαπατινόν
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	έτ. "Πρωτεύς" .	43	7207	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΚΟΡΟΙ	άδ. Γ. Δομεστίνην .	28	1595	έφθ. Τερνέψουεν 5 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. "Κόδαμη" .	43	7242	άνεχ. Αντεν 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. "Πόρτλαντ" .	59	10914	άνεχ. Ειλάτ 3 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. "Λιαμάντι" .	46	2361	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΚΡΗΤΗ	έτ. (Ν.Ε.Κ.)	50	10135	έφθ. Μπ. "Αύρες 1 'Ιουν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. "Εμπειρίκος Σ. Γ." .	44	7207	άνεχ. Μόζι από 14 'Απρ. διό Μεσικό
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. "Διαμ. Πατέρας" .	59	9360	άνεχ. Λαζαρίδης 8 'Ιουν. διασταγάς
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. "Σάδελ" .	57	13755	άνεχ. Πόρτ. Σαΐδ 8 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. "Ζαφίρη" .	46	3648	έφθ. Βηρυττόν 10 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. "Κάνοπους" .	39	3381	έφθ. Βηρυττόν 10 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΜΑ	έτ. "Μαρσούρετε" .	54	10860	έφθ. Πόρτ. Σαΐδ 8 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΚΥΜΟ	έτ. "Εσκορίαλ" .	42	7248	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. "Ελληνική" Α.Ε.	44	7292	διηλθ. Θεσσαλονίκη 5 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. "Κυρδ" .	49	2032	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. "Άδρα" .	56	9086	όπεραντ (Ορ.) 28 Μαΐου διά Κορίσιον
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. "Ολισφάνη" .	43	6888	διηλθ. Πόρτ. Σαΐδ 8 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. "Αντεν 3 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. "Καραβένα" .	44	7274	άνεχ. Λιέβερπουλ 9 'Ιουν. διά Νόρφολκ
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσσές & Σια .	41	979	άνεχ. Βενετίαν 22 Μαΐου διά Μουδανιό

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Γιοκοχάμι 30 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ	«ΕΛΛ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λιλή Κ. Μιχάλου	54	8063	έφθ. Γδύνια 3 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Κολόμπο 14 Μαΐου διά Κανκεσαντουράϊ
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λίνας	56	8474	άνεχ. Μόζι 4 'Ιουν. διά Αυστραλίαν
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Μόζι 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	59	27462	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Μαΐου διά Μπότανον Μπαΐη
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	έφθ. Ν. Υόρκη 4 'Ιουν.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 2 'Ιουν. διά Ιρλανδίαν
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρώτευς»	43	7229	έφθ. Γένοβα 28 Μαΐου
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιμάντης»	63	10515	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Καναδάν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Κιουρασάν 28 Μαΐου διά Λονδίνον
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1131	άνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Κων/πολιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	Έμπειρος Σ. Γ.	43	6766	έφθ. Χόγκ Κόγκ 7 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Τσιμπά 24 Μαΐου
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Κέλυσκα»	44	1723	άνεχ. Μογκαντίσκιο 5 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΛΙΛΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	έφθ. Γκάρατον 5 'Ιουν.
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	έφθ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	διήλθε Παναμά 6 'Ιουν. διά Τόκιο
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ρίο Αζούλη»	44	8536	άνεχ. Γδύνια 22 Μαΐου διά Ήν. Πολιτείας
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Αγγλίαν 3 'Ιουν.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουδιγκ.»	64	9615	άνεχ. Πουλο Μπούκον 20 Μαΐου διά Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. Ελευθεριάδης	28	2288	έφθ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εστέρλελα»	58	27526	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 'Ιουν. διά Αμέρισαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	58	27462	έφθ. Σκαραμαγκάν 5 'Ιουν.
ΛΥΡΙΚ	έτ. «Κοντολέσιον»	64	29000	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΔΩΝ	έτ. «Τραναφορύτ»	46	7142	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Ροζάριο
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Ροζάριο 27 Μαΐου
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 8 'Ιουν. διά "Αντεν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. Ιστρού	48	1600	έφθ. Μάλταν 1 'Ιουν.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεχ. Πούλο Μπούκον 4 'Ιουν. διά Χατικάγκα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκοκίκη»	45	3766	όργαν Πέραμα από 30 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μάντω»	30	1041	έφθ. Κων/πολι 31 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΓΜΠΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	44	4480	διήλθε Ελσίνηρ 15 Μαΐου διά Μουρμάνσκ
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπονα»	43	15030	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 5 'Ιουν. διά Κόμπε
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΛΑΤΣΗ (έπιθ.)	'Ιω. Λάτοπς	45	9374	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	Σπ. Ελευθεριάδης	49	10099	εις Ελισσίνα 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2668	άνεχ. Κοπεγχάγην 20 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Γιακοσύνα 26 Μαΐου διά Μεξικόν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	Μητρόπολης & Σιά	32	1598	άνεχ. Βασιλικό 5 'Ιουν. διά Ταϊκά
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	έφθ. Μπρεμερχάρφεν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Σάμος»	56	6156	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Πλατανίνη»	41	5294	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 27 Μαΐου διά Κελεμπές
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Γκηλόγκι 3 'Ιουν. διά Νοχότκα
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΝ	έτ. «Νάρισοναλ»	44	7133	άνεχ. Λάς Αντζελες 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμον
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	Π. Μητρόπολης	40	886	όργαν Πέραμα από 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μικολή»	43	7219	διήλθε Κων/πολι 24 Μαΐου διά Οδησσόν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μικαήλη»	43	7217	άνεχ. Κόρπη 26 Μαΐου διά Εσπεράνζα
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθότος	43	7176	άνεχ. Λάς Αντζελες 31 Μαΐου διά Ημιμιχαρι
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βέγαση»	43	7245	έφθ. Ροζάριο 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	έφθ. Γκηλόγκι 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Μαριάννα»	39	4998	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	29	14216	άργει Κυνδουρων από 31 'Ιουλ. 1963
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	εις Όσλο ύπό παραλαδήν
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεβάδαι»	35	23580	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Ελλην. Αστήρ	42	7147	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουν. διά Λάς Πόλμας
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	54	11577	άνεχ. Σικάγο 29 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έτ. «Αρντένα»	46	9172	άνεχ. Μόζι 3 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΑΡΙΤΣΑ	έτ. «Γιουρόποιαν»	56	8716	διήλθε Κων/πολι 27 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	άνεχ. Φλώσιγκ 14 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Λουτρά»	39	5047	έφθ. Λάς Αντζελες 7 'Ιουν.
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Σικάγο 21 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	N. Γκούμας	44	2817	διήλθε Κων/πολι 21 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Αλματίνην»	46	7369	άνεχ. Πούλο Μπούκον από 20 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	διήλθε Σιγκαπούρη 3 'Ιουν. διά Σαγκόνη
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Μη. Αύρες 1 'Ιουν. διά Ρίο Ιανέιρο
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Οζάκα 5 'Ιουν. διά Τούνηπατ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Βιζαγκαπτανά 7 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μιραλήνκα»	55	7471	άνεχ. Αντεν 7 'Ιουν. διά Αμεριγραν
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Ούλιος εν Έντερπρ.»	43	7282	άνεχ. Βρέηπ 5 'Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	εις Κύπρη από 9 'Οκτ. (άποθηκη)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεχ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	Νικολέρης-Παπάζγιλου	16	2081	έφθ. Πόρτ Σουδάν 29 Μαΐου
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Μαρασκούνερο»	44	7277	έφθ. Αμβέρσαν 2 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Πιονινθερσαλ Τράμπι»	42	7262	έφθ. Σεμαίους 4 'Ιουν.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	διήλθε Κων/πολι 24 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	παναμαϊκή έταιρια	44	7282	άνεχ. Σάντος 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Κόστα ντέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Σαντζίκι 3 'Ιουν. διά Σιχανούκβιλλ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Ντελμάρη»	43	7180	άνεχ. Βίλμιγκτον (N.K.) 1 'Ιουν. (διαταγής)
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Πούλο Μπούκον 9 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιονιαρόφας»	59	9855	διήλθε Παναμά 30 Μαΐου διά Μπρισμπάιν
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	'Ιω. Λάτοπς	39	1552	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΙΧΑΗΛΑ	Zηόδηπολος	17	1860	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουν. διά Γαλάτσι
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.	Χο. Σαρλής και Σιά	33	1503	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	άνεχ. Τακόμα 27 Μαΐου διά Καλκούταν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	έφθ. Αινδίνον 1 'Ιουν.
ΜΙΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έτ. «Μαραντίτανο»	41	7084	διήλθε Σουεζ 5 'Ιουν. διά Ινδίαν
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έτ. «Ελληνική έταιρια	45	974	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΜΙΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Κωνστάντζαν 2 'Ιουν.
	έτ. «Στάμλε»	43	7084	άνεχ. Αύγουστον από 25 'Απρ. διά Χαδάνον

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)

ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελλερρίερς»	44	7190	άνεχ. Κερπέλ 2 'Ιουν. δι' 'Αμδούργον
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	εἰς θεσσαλίαν 4.25 Β. — 98.50 Α. Μαΐου 19 διά Νταρμόρ
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	θιλήθει Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΜΠΟΣΤΟΝ Δ.	έτ. «Ποσειδώνια»	34	4163	άνεχ. Ρότερνταμ 29 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστγουάντην»	56	10191	άνεχ. Φουζίκι 1 'Ιουν. διά Νιγκότα
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ	Σιγάλος - Α' φοι. Πλατά	35	2642	άνεχ. Σαδόνε 2 'Ιουν. διά Ριγένερον
ΜΠΡΟΥΚΙΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Εντερπράζ»	39	2829	άνεχ. Λουδίνον 4 'Ιουν. διά Λαττάνιο
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενόπλοια»	51	2173	εἰς Ντέβονπορτ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	εφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοστάος	45	3805	εφθ. Καζαρπλάκαν 6 'Ιουν.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Απρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	εφθ. Δάντσιχ 2 'Ιουν.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Φρημαντή ἀπό 19 'Απρ. διά Σακάντε
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Περα. Κόλπον 10 'Ιουν.
NANTIN	έτ. «Τόροι»	44	2854	άνεχ. Κοστζοκούλακος 2 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Λούζη»	44	7313	εφθ. Φόδε 31 Μαΐου
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	άνεχ. Φλώσιγκ 23 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	θιλήθει Φλώσιγκ 27 Μαΐου διά Βραΐλαν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	άνεχ. Λά Παλίς 1 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΝΕΦΟΣ	οτ. «Πολιχίρη»	56	5860	άνεχ. Άλμπαν (Δ.Α.) 15 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Νπρέους»	37	5205	εφθ. Αμερίσαν 26 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	Α. 'Αθανασιάδης	49	1851	άνεχ. Μάλταν 4 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	Α. 'Αθανασιάδης	37	838	εἰς Αγγλίαν, ὑπό παραλαδήν
ΝΗΣΙΣ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	εφθ. Κριστοπούλα 6 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργούπουλος	38	1762	άνεχ. Χάιφα 1 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετόλ.)	«Μαριπ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 2 'Ιουν. διά Βρεζιλίαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρσαίεντα»	53	1503	εφθ. Χάιφα 9 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊράς κλπ.	44	3911	διηλήθει Κωνταρίνιον 28 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	186: «ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ὡς μετωνυμόσθη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Τοικέντων»	53	2174	εἰς Πειραιά ἀπό 12 Αύγ. 1963
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	«Μικαλίνος» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Κιουρασάο 14 Μαΐου διά Ντάρμπαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάνι Βίκτωρες»	55	7216	άνεχ. Μόρζι 19 Μαΐου διά Γκουουάμες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	8460	εφθ. Ναγκόγια 30 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασοπηώ»	44	7255	άνεχ. Κολόμπι 4 'Ιουν. διά Κουνταλόρς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Λ. Φραγκίστας	44	7179	άνεχ. Ρότερνταμ 5 'Ιουν. διά Κουνάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	Στ. Καβδαδάς	44	1100	εἰς Τεργέστην, ὑπό παραλαδήν
ΝΙΚΟΣ	Μαρι. & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εἰς μεταφοράς 'Αδριατικής - Ελλάδος
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνταλη»	44	7190	διηλήθει Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Χάλιφας
ΝΙΝΗ	έτ. «Οάκ Σιπίγκι»	62	28651	διηλήθει Πανουρά 26 Μαΐου διά Τορπάτα
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	εφθ. Νιού Ουτσουνίστερ 4 'Ιουν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέντερ»	44	7290	εφθ. Αδελαΐδα 26 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Ιντσόν 1 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	διηλήθει Λίζαρπτ 23 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούσιτα»	58	10662	άνεχ. Μορμούγκα 31 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Παν. 'Ατλαντικό	60	9341	εφθ. Ναγκόγια 30 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Ποιαμ»	59	12390	εφθ. Βανκούμπερ 12 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίολη»	59	8630	εφθ. Παλεγκούνε 3 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	εφθ. Ρότερνταμ 6 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΕ'ΙΖ	έτ. «Παινίανια»	52	3964	διηλήθει Γιβραλτάρ ἀπό 6 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΛΑ	έτ. «Ρεφορτζηρέιτορ»	63	6434	άνεχ. Λας 'Αντεζές 21 Μαΐου διά Πουέρτο Μπολιθόρ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	εφθ. Βενετίαν 22 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	διηλήθει Σαρδηνία 4 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «ΣΙΛΕΤ»	42	7251	εφθ. Σηπάτλ 5 'Ιουν.
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	Γ. Κανάκης & Σία	43	1790	εἰς Πειραιά ἀπό 4 'Απρ.
ΝΤΑΝΑΧΟΔΑΜ	έτ. «Δανάδος»	39	3573	εφθ. Καραρένα 28 Μαΐου
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πρόπτο»	63	15297	άνεχ. Ρότερνταμ 27 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούδετερ»	43	2865	εφθ. Καράτσι 31 Μαΐου
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	άνεχ. Πουύλο Μπούκορ 30 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναδίνκη»	59	9030	άνεχ. Γιακούζαμα 29 Μαΐου διά Κούνηλαντ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πανα. - Εουρόπα»	57	9953	εφθ. Γιακούζα 6 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	έτ. «Ρεγγίνα»	49	10047	άνεχ. Πουύλο Μπούκορ 21 Μαΐου διά Κίναν
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνοπορτ»	43	7276	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διά Μπέρια
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	διηλήθει Παναμέ 29 Μαΐου διά Γλασκώνη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Κόρραμσαρχ 28 Μαΐου (διαταγός)
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	διηλήθει Κωνταρίνιον ἀπό 21 'Απρ. διά Βάρκον
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρβίκτωρ»	41	2036	άνεχ. Φλώσιγκ 24 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινόσιανον»	56	9217	εφθ. Σαγκάην 1 'Ιουν.
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	25	996	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 7 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΟΛΓΑ	έτ. «Εφοπλιστική	44	7284	εφθ. Σιδένι 31 Μαΐου διά Καραϊστού
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηνγουαΐτη»	49	4663	διηλήθει Μπράνιμποτελ 2 'Ιουν. διά Βίσμορ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	άνεχ. Ιμριγκάμι 23 Μαΐου διά Σεμπένικο
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Μεσσίνα
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Βενετίαν 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδι
ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον)	έτ. «Κονκόροντια»	42	7132	άνεχ. Σαρδηνία 9 'Ιουν. διά Κάντιλα
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντική»	60	5960	άνεχ. Λας 'Αντεζές 5 'Ιουν. διά Πουέρτο Μπολιθόρ
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΝΕΡ	Κ. Γράτος	45	7258	εφθ. Σάντος 6 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓΚΣ	έτ. «Μήντ 'Ηστ»	45	7787	εφθ. Αντεν 3 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κόδουμος»	43	7211	άνεχ. Σικάγο 31 Μαΐου δι' 'Ινδίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηστ»	63	8665	εφθ. Μπιλμπάο ὑπό παραλαδήν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηστ»	44	9894	εφθ. Τορόντο 5 'Ιουν.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	45	7681	εφθ. Πόρτ Σουήτεγχαμ 10 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντ.»	56	7229	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	9942	άνεχ. Μόντρεαλ 3 'Ιουν. διά Βαλτικήν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	άνεχ. Σαγκάην 29 Μαΐου διά Δυτ. Αύστραλιαν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Ούλτρατ»	56	10120	εφθ. Βανκούμπερ 22 Μαΐου
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	εφθ. Κολούμπιας ρίβερ 30 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΥΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Γιουν. Ούαιτ Σίππη»	42	7192	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 1 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλιασες»	42	8570	εφθ. Κούρε 12 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Μονφαλκόνε
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουν. διά Μπ. 'Άρες
Π. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ούρανος»	42	7150	εφθ. Βέρα Κρούζ 26 Μαΐου
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρίμνες»	47	2889	διηλήθει Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Ταρραγκόνα
ΠΑΙΤΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεχ. Γιοκοσούκα 23 Μαΐου διά Γκουαμάμες
ΠΑΙΜΙΤ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	58207	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάν 5 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άχ. Χαλκούπος	45	3929	εφθ. Λάγκος 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Γ.	Τσουρινάκης	39	2456	εφθ. Λιδύνη 4 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	εφθ. Βέρα Κρούζ 26 Μαΐου ἀργεῖ Σύρον ἀπό 1 Μαΐου

Δι' διδήποτε είναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταθῆτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	Αθανασιάδης	24	1352	διήλθες Κων) πολίν 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	έφθ. Αλεξανδρειαν 15 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α') φοι Γράτσου	43	7176	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 27 Μαΐου διά Λισσαβώνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γούνιαντόρο»	44	7251	έφθ. Μανιλαί από 2 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακμέ»	57	10720	άνεχ. Μόξι 10 'Ιουν. διά Αύστραλιαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	έτ. «Βεντούρη»	36	1211	έτις ούρμον 'Αγ. Γεωργίου από 1 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Μόξι 8 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Εύρατζας»	44	7244	διήλθες Σουεζ 5 'Ιουν. διά 'Ερυθράν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Ελιάζον»	57	10747	έφθ. Μανιλαί 21 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	έτις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΧΑΤΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ζέφυρος»	63	34420	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 6 'Ιουν.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	άνεχ. Φάλμουθ 29 Μαΐου διά Καναδό
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	άνεχ. Άλγεριον 5 'Ιουν. διά Μπουζί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Ελναθιγκετόρες»	44	7254	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύτυχια»	43	7149	έφθ. Μορμουγκάδ 29 Μαΐου
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	άνεχ. Βενετίαν 1 'Ιουν. διά Βάρναν
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Μοριμέρια»	43	7144	άνεχ. Λός Πάλμας 31 Μαΐου διά Λάγκος
ΠΑΡΑΛΟΣ	Άγγελάκης	43	1589	έφθ. 'Άλγεριον 6 'Ιουν.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	διήλθες Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 9 'Ιουν.
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλόρα»	61	13903	άνεχ. Χάρπτων ρόδις 8 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 10 'Ιουν.
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Παταγονία»	44	7128	άνεχ. Μουρόφαν 21 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κων) πολίς 5 'Ιουν.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	άδ. Χανδρώ	50	18400	άνεχ. Φρημάντλ 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	Έλλ. «Οσεαν Κέρριερς	56	9972	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου διά Βουλγαρίαν
ΠΕΛΛΑΓΟΣ	«Οδερός Θράψιτερ»	61	11767	άνεχ. Βανκούμερ 2 'Ιουν. διά Ν. 'Υδριην
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7176	διήλθες Εσκουμαΐνης 17 Μαΐου διά Κολόμπο
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	Χαλκούπος και Σιά	56	20778	άνεχ. Περσ. Κόλπον 9 'Ιουν. (διαταγάχας)
ΠΕΡΛΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	έφθ. Δάντσιχ 26 Μαΐου
ΠΕΡΛΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	άνεχ. Σιμίζου 5 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΕΡΛΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8962	έφθ. Κόμπη 28 Μαΐου
ΠΕΡΛΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	58	8962	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) από 8 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΠΕΡΛΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8953	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 1 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	διήλθες Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διήλθες Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Λούηπεκ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	διήλθες Κων) πολίν 3 'Ιουν. διά Τουάψ
ΠΗΓΑΣΟΣΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	έφθ. Γκουαύμαρς 26 Μαΐου
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Πηγασος»	43	7282	άνεχ. Κιουμαράσιο 22 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Ταρκουότα»	58	23607	έφθ. Α'λ οφ Γκριν 7 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Σπηγουαΐνης»	41	3307	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 5 'Ιουν.
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Ελαιόφαρέρι»	61	13379	έφθ. Βαρκελώνην 8 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέριασιαλί» κλπ.	54	6154	έφθ. Βαρκελώγκα 2 'Ιουν.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	διήλθες Αγ. Βικέντιον 3 'Ιουν. διά "Αμστερταρ
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλειάδη»	44	7186	άνεχ. Βίλλε Κονστιτούονδον 31 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλείτ»	54	8155	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλείτ»	44	7203	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. Παντελήνι	43	7303	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιουν. (διαταγάχας)
ΠΟΛΛΑ II	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7331	διήλθες Κων) πολίν 5 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΠΟΛΑΡΙΣ	Λεθεντάκης	31	967	έφθ. Γκουαύμαρς 22 Μαΐου
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Καλκούτταν 6 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Παναμάδη»	54	8825	έφθ. Γενόβα 28 Μαΐου
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Σκιλόωνων»	43	7258	άνεχ. Κολούπη 22 Μαΐου διά Φουζίκι
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουν.
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Πολυδώρα»	49	2755	διήλθες Σουεζ 1 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Προσπερίτιν»	43	7122	έφθ. Μαντραρ 25 Μαΐου
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Γκούπαλας»	45	7159	άνεχ. Μόζι 6 'Ιουν. διά 'Ιντσόν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Δάντσιχ 4 'Ιουν. διά Κίελον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. «Άνδρεάδης»	43	14425	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 21 Μαΐου διά Ντάρειν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 29 Μαΐου
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Μορέλας»	43	7284	έφθ. Γκάλεστωνα 5 'Ιουν.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έτις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νούεδα Σεβιλλα»	64	38000	διήλθες Σουεζ 3 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)	έτ. «Ανύνουμος»	64	37987	διήλθες Σουεζ 4 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Πιοσίντενς»	48	11173	διήλθες Σουεζ 4 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διήλθες Σουεζ 4 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Τρανοσεανίκα»	58	10996	άνεχ. Σουραμπάγια 22 Μαΐου διά Προμπόλιγκο
ΠΡΟΪΩΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 1 'Ιουν. διά 'Ολκόντ
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Γουέσον Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Σαντιάγκο 1 'Ιουν. διά Νεδερωματισκην
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	έφθ. Λονδίνον 10 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Αστρήρ»	60	18889	έφθ. Ροστόκ 5 'Ιουν.
ΠΡΥΓΑΡΟΕΙΟΝ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διήλθες Κων) πολίν 28 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΠΥΘΕΑΣ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	21	1515	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Άρμονία»	43	7176	άνεχ. Κολούπη 22 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΠΩΔ (δ.)	έτ. «Πρωτεύης»	44	7252	έφθ. Ούντεβάλλα 27 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	'Ιω. Λάπτον	52	10224	έφθ. Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Λαϊάσ»	38	5910	άνεχ. Χαδόνα 21 Μαΐου διά Νουείτος
ΡΕΑ	έτ. «Τροσδίλι»	43	7138	άνεχ. Κολούπη 1 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Άλβαρεζ»	44	7176	έφθ. Αμβούργον 21 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Μαραδεντούρα»	30	4014	άνεχ. Ούντεβάλλα 27 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΡΙΤΑ	έτ. «Καρέλα»	44	7229	έφθ. Οζάκαν 4 'Ιουν.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	Yioi Σιγάλα	25	1412	όργη. Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΩ	έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	άνεχ. Τρίνινταν 30 Μαΐου διά Σάντος
ΡΟΔΑΠΗ	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	έφθ. Νταβάρ 22 Μαΐου
ΡΟΥ'	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρειαν
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Τοιτσαγκόγκ 27 Μαΐου
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 2 'Ιουν. διά Κόμπη
ΡΥΘΟΜΟΣ	έτ. «Μαρουνέστρο»	33	6850	διήλθες Πούλο Μπουκορ 30 Μαΐου διά Κίναν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10313	έφθ. Βανκούμερ 2 'Ιουν.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Ιννοσίμια 24 Μαΐου διά Ντουμράι
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	άδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	έφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 8 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	διήλθες Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Φρίντον»	43	7268	έφθ. Μουρόφαν 24 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Νιού Όυστριντερ 2 'Ιουν.
	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Ιουν. διά Φορταλέζο

Telegrams: "GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU Ltd. Shipbrokers

Telephone: ROYAL 7981

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C.3.

'Αντιπρόσωποι ένν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ Α.Ε.)

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠ)ΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΑΣΦΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 6 Ίουν. διά Νιούρκ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Ίουν. διά Μομπίλ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	γιών Σιγάλα	43	7176	διήλθε Κωντόπολην από 10 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΣΑΟΥΘΠΟΟΥΛ	έτ. «Πρήφερ»	63	6421	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Ίουν. διά ΛΑ. Σέιμπα
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μόρανια»	45	7293	διήλθε Μπρόστμποττελ 23 Μαΐου διά "Ην. Πολιτείας
ΣΑΣ	θ. Σταφυλοπάτης & Σιά	40	5360	άνεχ. Σπαλάτα 22 Μαΐου διά "Ελλάδα
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	Έφθ. Σεπτέμβριο 27 Μαΐου
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	55	16241	άνεχ. Αυγούστουν 4 Ίουν. διά Σάντος
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Σάντα Σεσιλίο»	58	13753	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 2 Ίουν. διά Μπράκε
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Πρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	Έφθ. Αλεξανδρειαν 8 Ίουν.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	διήλθε Πόρτ Σαιδ 30 Μαΐου διά "Αμέρειαν
ΣΙΣΟΥΛΑ	θρ. Θεοδωρίδης	40	4499	διήλθε Θεούτα 4 Ίουν. διά "Αλεξανδρειαν
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Πρήφερ»	62	3097	άνεχ. Λήθ 7 Ίουν. διά Γκόττεμπουργκ
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	ήψατος Αγ. Βικέντιον 3 Ίουν. διά Γενίνιον
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Τζέδδαν 8 Ίουν. διά Πόρτ Σουδαν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3814	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Ίουν. διά Γενόβαν
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	Έφθ. Ρίο Γκράντε 1 Ίουν. διά Σίδεν "Αιλοντς
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Σουλινά»	51	9992	Έφθ. Ρίο Γκράντε 1 Ίουν.
ΣΟΦΙΑ	χρ. Σαρλίτ & Σιά	45	1598	Έφθ. Πειραιάς 6 Ίουν.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολίστιμ»	29	7030	άνεχ. Κούρι 10 Ίουν. διά Βανκούμερ
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Οντελίτας»	44	7150	Έφθ. Μορμουγκάριο 17 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ III	στ. Ντοφίδης	30	739	άνεχ. Θεσσαλονίκην 17 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξελιορ»	57	10739	Έφθ. Ντουλούθ 7 Ίουν.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	άνεχ. Γιοκοχάμα 28 Μαΐου διά Χούστον
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Γιοκοσούκε 31 Μαΐου διά Γκουαμάς
ΣΠΕΤΣΕΙΑ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεχ. Ιλίδιλο 6 Ίουν. διά "Ην. Πολιτείας
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφύρ»	43	3327	άνεχ. Κύπρον 8 Ίουν. διά Τέλ Άβιε
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	ιώ. Λάτοπος	26	5648	άνεχ. Πειραιάς 31 Μαΐου διά Τουάψ
ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΑΚΗΣ	έτ. «Τρανσάρκο»	42	2065	άνεχ. Ρότσεστερ 9 Ίουν. διά Μπαγιόν
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάϊος	40	2209	άνεχ. Δουγκέρων 6 Ίουν. διά "Αμπιτζάν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	Έφθ. Πόρτ Ελίζαντεθ 9 Ίουν.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Πλοειδώνια»	56	8789	άνεχ. Ντώρμπταν 28 Μαΐου διά Κιναν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Ίουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	Έφθ. Μαντράς 18 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	σ. Ελευθερίαδης	49	8630	Έφθ. Πειραιάς 6 Ίουν.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	στ. Μάτσας	45	4014	διήλθε Κονιόριον πολιν 28 Μαΐου διά Κκνοτάντζαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσασφάσικα»	43	7255	Έφθ. Μίδλεσμπριτρο 5 Ίουν.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	4693	εις Φάλμουθ από 30 Απρ.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	Έφθ. Σάντος 5 Ίουν.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Δελφοί»	44	1876	Έφθ. "Ειδονυμάουθ 31 Μαΐου
ΣΥΠΡΙΑΝ MENT	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράζ»	52	2073	άνεχ. Βρυξελλον 29 Μαΐου διά Λαττάκια
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	διήλθε Πανεμά 1 Ίουν. διά Είρηνικόν
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	διήλθε Κονιόριον πολιν από 9 Μαΐου διά Κκνοτάντζαν
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεχ. Αμβρούργον 5 Ίουν. διά Φόδεύ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Γκαράντες»	31	3991	άνεχ. Αλεξανδρειαν 4 Ίουν. διά "Ακάμπτα
ΤΑΣΙΑ	α. Κατογιώργης κλπ.	44	2321	Έφθ. Λοιδίνον 3 Ίουν.
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Τρανακοντένταλ»	56	20332	άνεχ. Κίγκιστων 5 Ίουν. διά "Αρούμπιμπαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	π. Βράγκος	39	1502	Έφθ. Βενετίαν 1 Ίουν.
ΤΖΟΥ	έτ. «Τσατάμη»	44	7184	άνεχ. Μπιλμάτσο 4 Ίουν. διά Βέρα Κρούζ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	έτ. «Σουλάγκη»	37	5556	Έφθ. Αμέρεισαν 29 Μαΐου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Πασιφίκη»	43	10448	άνεχ. Ποντού Καρνιόν 2 Ίουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεχ. Α'ντεν 5 Ίουν. διά Ινδονησίαν
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	εις Πειραιά από 4 Μαΐου
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Ίουν. διά Πειραιά
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραΐτης	49	1366	άνεχ. Μερινάν 28 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493	άνεχ. Γιοκοσούκε 20 Μαΐου διά Περού
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Ν. Ύφρετην από 8 Μαΐου διά Μακόρις
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	έτ. «Τροπικάνα»	62	6420	Έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 Ίουν.
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	1686	εις Πέραμα πτώ παραλαβήν
ΥΑΡΑΙΟΣ III	κουλούρας	38	5239	άνεχ. Α'ντεν 23 Μαΐου διά Κιναν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	άνεχ. Αμέρειραν 23 Μαΐου διά Κουτούκο
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Αμέρειραν 7 Ίουν. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Κόμετη»	43	15005	διήλθε Παναμά 29 Μαΐου διά "Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνονερ»	45	15574	άνεχ. Γιασέταρα 12 Μαΐου διά Λορ. Μαρκές
ΦΑΛΑΚΟΝ	έτ. «Μπάλικο»	43	15441	άνεχ. Κούρι 21 Μαΐου διά Μανζανίλλο (Μεξ.)
ΦΑΛΑΚΩΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άνεχ. Γιοκοχάμα 2 Ίουν. διά Σόχη Κόκη (ΕΠΟΛΗΗΘΗ)
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Άλδρα»	60	13997	άνεχ. Μόντρεαλ 30 Μαΐου διά Βαλτικήν
ΦΑΒΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	2878	άνεχ. Μέλταν από 28 Απρ. διά Σαδόνα
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	άνεχ. Σουάντη 7 Ίουν. διά Γδυνίαν
ΦΑΝΗ	δ. Κούντας κλπ.	38	2564	άνεχ. Σουάντη 4 Ίουν. διά Αρχάγγελον
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξη»	44	15579	άνεχ. Μπαχάμας 7 Ίουν. διά Ολλανδίαν
ΦΛΩΡΑ Α.	άθανασιδήν	23	1369	Έφθ. Πειραιά 4 Ίουν.
ΦΛΩΡΑ Μ.	λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άνεχ. Κόπτε 1 Ίουν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίλιν»	57	9950	άνεχ. Λαζαρίδης 9 Ίουν. (διαταγάς)
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλδρα»	60	13993	άνεχ. Λορ. Μαρκές 29 Μαΐου διά Μπροσσόντιν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Σπλέντην»	44	15020	άνεχ. Χούστον 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΦΡΥΓΑΙΩΤΗΣ	ζαχάρης - βασιλίας	47	1106	άνεχ. Γιοκοχάμα 26 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμπιτήριαν»	43	7152	Έφθ. Βριττον 8 Ίουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτη»	57	10493	έφθ. Πειραιά 6 Ίουν.
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	άνεχ. Πειραιά 22 Ίουν.
ΦΩΤΗΣ Π.	φ. Πετροπουλάκος	26	1958	άνεχ. Ν. Όρλεάνη 2 Ίουν.
ΧΑΔΙΕΣ	μ. Καποτάς κλπ.	27	2448	διήλθε Ούζον 22 Μαΐου διά Κάντλα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης, βασιλίας κλπ.	13	1282	διήλθε Κονιόριον πολιν 7 Ίουν. διά Κκνοτάντζαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	45	7240	άνεχ. Ν. Ύρκην 6 Ίουν. διά Ριγιέκαν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακμή»	60	9319	άνεχ. Κόπτε 2 Ίουν.
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άνεχ. Πούλο Μπαύκορ 5 Ίουν. διά Γιασάτον
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτζέο»	44	1876	άνεχ. Αγούστον 24 Μαΐου διά Δάντσιχ
ΧΙΟΣ	κοντός & ψαρέλης	44	1752	έφθ. Σάντον 28 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Ντεδελόπεντντη	53	8458	άνεχ. Πούλο Μπαύκορ 26 Μαΐου διά Γερμανιαν
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μαγιά»	54	16193	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντος Έρμανος»	42	2865	έφθ. Πειραιά 2 Ίουν.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Πειραιά 10 Ίουν.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα	49	7526	άνεχ. Μπούντημπουρι 26 Μαΐου διά Κιναν
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάθε»	25	958	έφθ. Πειραιά 30 Απρ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Φαφαλίδς Δ. Ι.»	45	7247	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλλη»	42	7175	έφθ. Μπαδνάγκορ 30 Μαΐου

ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	47	9856	διήλθε "Αγ. Βικέντιον 3 Ίουν. διά Μπ. Αύρες
ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)	έτ. «Ακτίς»	42	10249	έφθ. Κόπτε 31 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΑ (δ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	45	7261	διήλθε Σουέζ 6 Ίουν. (διαταγάς)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	έτ. «Γκρινθίλλα»	44	6877	διήλθε Σουέζ 1 Ίουν. διά Μπάραν
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	έτ. «Μαρόβλασια»	45	20153	άνεχ. Σιδάνον 1 Ίουν. διά Υόρκην
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Μαριμπλάνκα»	56	7238	έφθ. Σάντος 3 Ίουν.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Άδικα»	43	3106	άνεχ. Λοιδίνον 26 Μαΐου διά "Αρχάγγελον
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	1988	άνεχ. Μασόδα 5 Ίουν. διά Σουέζ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Μαροιέλο»	24	20140	άνεχ. Σπέτζια 7 Ίουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΥΣ V. (δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	10172	έφθ. Σάντος Μάρστα 13 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.)	έτ. «Απολλό»	44	1946	άνεχ. Σαράντα Καποτάνιαν από 24 Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου)	έλληνικα ουμφέροντα	21	8434	άνεχ. Ντουλούθ 2 Ίουν. (διαταγάς)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	7265	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	έτ. «Εσεράντζα»	43	20797	άνεχ. Κόρδιξ 1 Ίουν. διά Χέρπιτα
ΑΕΛΛΟΣ (δ.)	έτ. «Βότα»	57	7176	άνεχ. Αρμέρεσαν 5 Ίουν. διά Πειοσία
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	έτ. «Αζουέρο»	44	3484	άνεχ. Αρμέρεσαν 5 Ίουν. διά Πειοσία
ΑΖΟΥΕΡΟ MENT (Λιθάνου)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49		

ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανομαρίνα Αρμαντόρες	42	6997	Έφθ. Σαντιάγκο από 8 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτριπη»	30	4125	Έφθ. Ξέρος 29 Μαΐου
ΑΕΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεκ. Σαιν Τζώ από 8 Μαΐου διό Κούδον
ΑΕΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	18784	άνεκ. Σιδώνα 6 Ιουν. διό Σαββόν
ΑΕΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ευκάρπερ»	45	9728	Έφθ. Τάιτη 14 Μαΐου
ΑΕΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βίργινια»	43	7280	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν. διό Αλεξανδρείαν
ΑΕΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	42	7227	Έφθ. Αμστερνταμ 21 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7267	διήλθε Μπρόνσμποτελ 24 Μαΐου διό Ρίγαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	58	10018	Έφθ. Μορμεγκάρο 20 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιτρίαν»	58	10018	έπει. Άντζελες 6 Ιουν.
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιτρίαν»	58	10020	άνεκ. Τόκιο 28 Μαΐου διό Βανκούμβερ
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	Έφθ. Χαρόπην 4 Ιουν.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοέ»	45	7285	άνεκ. Σεμπούν 30 Μαΐου διό Νιππολογκ
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7281	Έφθ. Γιαδάτα 8 Ιουν.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεκ. Κουνέιτ 16 Μαΐου διό Μπογκόκ
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	έπει. Κολόνπο από 19 Μαΐου
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΥΟΥ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάιν»	54	29440	Έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	Έφθ. Σηπτέλ 1 Ιουν.
ΑΛΕΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλεζ»	25	2323	άνεκ. Αλεξανδρείαν 8 Ιουν. διό Πόλον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίσσα»	44	1413	άργει. Βαλτιμόρην από 16 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιου»	56	10480	άνεκ. Κόπρι 3 Ιουν. διό Μανιλάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπιτρίαν»	56	20926	άνεκ. Πέρσ. Κόλπον 7 Ιουν. διό Τεργέστην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	Έφθ. Γάνδη 3 Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Θάδη»	44	7215	Έφθ. Μπωρόντ 7 Ιουν.
ΑΛΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	άνεκ. Σάντος 6 Ιουν. διό Μπ. "Αύρες
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 1 Ιουν. διό Κόμπη
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπιος»	41	7401	άνεκ. Λόδς Αντζελες 27 Μαΐου διό Κόντινεντ
ΑΛΜΠΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7250	Έφθ. Μπ. "Αύρες 29 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εστραμάρ»	44	7280	Έφθ. Νεαπόλιν 3 Ιουν.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	άνεκ. Μπ. "Αύρες 2 Ιουν. διό Αμβέρσαν
ΑΛΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διό Αμβούργος
ΑΛΦΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «ΣΩ Ηκάρντιαν»	43	8426	διήλθε Σουέζ 8 Ιουν. διό Ερυθρών (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	άνεκ. Τορόντο 7 Ιουν. διό Νηπτρούτ
ΑΛΧΕΙ ΙΡ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	Έφθ. Καδίς 20 Μαΐου
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)		έτ. «Μένα»	38	1748	έπει. Βιοναικι Κόλπον 31 Μαΐου διό Αμβούργον
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεκ. Μπ. "Αύρες 23 Μαΐου διό Αμβέρσαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεκ. Τάμπο 23 Μαΐου διό Τρίνιταντ
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουετότ Αφρικαν»	56	13262	άνεκ. Ν. Υόρκην 7 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	Έφθ. Σασάριμο 3 Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έτ. «Ανίμονι»	40	3182	Έφθ. Λισσαβώνα 2 Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	57	11978	άνεκ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 2 Ιουν. διό Μπολίκ Παπάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	διήλθε Παναμά 3 Ιουν. διό Αρουσμπαν
ΑΝΟΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	Έφθ. Χούλλ 22 Μαΐου
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διό Χάργκ "Αιλαντ
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	45	4229	Έφθ. Αμπιτζάν 13 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	Έφθ. Σουεζικ 3 Ιουν.
ΑΝΝΑ ΔΟΥΙΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	άνεκ. Πούντα Καρντόν 25 Μαΐου διό Σάρπορτ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. ('Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	Έφθ. Βενετίαν 6 Ιουν.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονο»	44	10599	διήλθε Βιραλτάρ 4 Ιουν. διό Μεσόγειον
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαδύβον»	44	7259	Έφθ. Οζάκαν 4 Ιουν.
ΑΝΤΙΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαρ Πετρόλεουμ»	57	15845	Έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαρόλορ»	48	3781	άνεκ. Αμπιτζάν 23 Μαΐου διό Μπέλφαστ
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεκ. Φρυμάντη 21 Μαΐου διό Σαγκάπη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβίλλα»	43	7244	διήλθε Κων/πολίν 2 Ιουν. διό Κωνσταντζάν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταΐφος»	44	1589	Έφθ. Κων/πολίν 8 Ιουν. (δια Μεσόγειον)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ		έτ. «Σάουθ Ήοτ Ατλαντικό»	63	15985	άνεκ. Βανκούμβερ 6 Ιουν. διό Γιοκοχάμαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)		έτ. Σουάν	24	4436	εις Βομβάρη από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διό Ν. Υόρκην
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεκ. Ντακόρ 20 Μαΐου διό Μπέιρα
ΑΠΟΛΩΛΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιούδανι»	44	7284	άνεκ. Μόζι 27 Μαΐου διό Χαϊφόγκ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Κατσογεώργης	40	1280	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Ιουν. διό Τάιν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανασταλάντικ»	56	10180	άνεκ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διό Πουέρτο Όρντας
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούντια»	35	4965	άνεκ. Καζαμπλάνικαν 1 Ιουν. διό Γιοκοχάμαν
ΑΡΕΝΤΑΛ		έτ. Βράγκος	46	1951	Έφθ. Αράχους 5 Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	42	7176	Έφθ. Τεργεστην 22 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4660	άνεκ. Γάνδην 6 Ιουν. διό Καζαμπλάνικαν
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	διήλθε Κων/πολίν 4 Ιουν. διό Μεσόγειον (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΗΣ		έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διήλθε Παναμά 26 Μαΐου διό Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	Έφθ. Μπαντάρ 30 Μαΐου διό Γιβραλτάρ
ΑΡΙΚΑ (π.)		έτ. «Πέργαμος»	43	6995	Έφθ. Σαδόνα 27 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάδη»	45	7210	άνεκ. Τακόμας 8 Ιουν. διό Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	63	27748	άνεκ. Ταμών από 24 Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	37	4635	Έφθ. Μάντζεστερ 1 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	23626	Έφθ. Ν. Όρλεανην 5 Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιάρια Ναβικόξ»	19	2395	έπει. Σουέζ 2 Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανασταλάντικα»	45	7210	άνεκ. Πούντα Καρντόν 25 Μαΐου διό Ρωσιαν
ΑΡΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	άνεκ. Αλεξανδρείαν 5 Ιουν. διό Ρωσιαν
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμοπίς»	44	7159	άνεκ. Παναμά 26 Μαΐου διό Βεστέρας
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύλθα»	58	13405	διήλθε Εσκουμπάνης 3 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπούτς»	53	18743	Έφθ. Λόδς Αντζελες 3 Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8666	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου διό Ράς ες Σιδέρ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	43	7303	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκα 30 Μαΐου διό Καλλέο
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	άνεκ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου διό Κολόμπο
ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	άνεκ. Λουσάνα 30 Μαΐου διό Βεστέρας
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντον»	48	11319	διήλθε Εσκουμπάνης 3 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7176	έργει. Αμπλακί από 18 Μαΐου
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεκ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου διό Οξελέσσουντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σανοτον»	44	10454	άνεκ. Καράσι 3 Ιουν. διό Βομβάνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάιν»	63	15929	διήλθε Παναμά 2 Ιουν. διό Αλαντικόν
ΑΡΧΑΝΑΞ	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	διήλθε Βαρδόν 4 Ιουν. διό Σεκάμιο
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Σ. Τράνον»	43	7137	άνεκ. Αυτοτέρνταμ 28 Μαΐου διό Ήν Πολίτειας
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Καμπριέλλη»	44	7283	Έφθ. Γιαδάτα 29 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7176	άνεκ. Πουλί Μπούκον 6 Ιουν. διό Κίνον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θόρα»	53	13415	έφθ. Πέρσ. Κόλπον 5 Ιουν.
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	άνεκ. Μόζι 3 Ιουν. διό Αυστραλίας
ΑΣΤΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο»	50	5324	άνεκ. Βορδόν 4 Ιουν. διό Πέρσ. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρεζ»	58	12624	έφθ. Λειζέρη 7 Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΝΤΑΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρμενταντόρ»	56	8370	άνεκ. Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μότοροπ»	64	40800	άνεκ. Βορδόν 4 Ιουν. διό Πέρσ. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιέ»	58	20608	άνεκ. Χαμπούτον 31 Μαΐου διό Αρουσμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	άνεκ. Βανκούμβερ 5 Ιουν. διό Μανιλάν
		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	26032	

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

CABLE: "XANTHOS"
SINGAPORE
U. K. Representative :
Z. C. HOURMOUIZOS

Stockists of all Greek Provisions

NIC. XANTHOPOULOS

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	56	10094	άνεχ. Αστόρια 2 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	56	10149	έφθ. Ν. "Ορλέανη 8 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΤΣ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	56	10091	άνεχ. Χακάτο 1 'Ιουν. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	49	17094	έφθ. "Αρόύμπαν 1 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ		έτ. "Γουέστ Ατλάντικη"	63	15977	διήλθε Μπήτης Χέντ 3 'Ιουν. διά Νόρτεγχαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	54	9833	έφθ. Βοστώνη 4 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ"	57	24831	άνεχ. Πουντα Καρντν 30 Μαΐου διά Γκόττεμπουργκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	55	12985	άνεχ. Μόλταν 8 'Ιουν. διά Μπάρι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	53	11322	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Μίδδλσεμπρο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	53	12696	άνεχ. Πάλμ Μπήτης 17 Μαΐου δι' "Αρόύμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	53	12712	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 31 Μαΐου δι' "Αρόύμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	51	11524	άνεχ. Πούλο Μιτσουρ 31 Μαΐου διά Πουλό Σαμπού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. "Hot Ατλάντικη"	62	15921	άνεχ. Τόκιο 3 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ"	56	14839	άνεχ. Παλαδέλφειαν 8 'Ιουν. δι' "Αρόύμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	52	10930	άνεχ. Τρίνινταντ 8 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη"	49	10908	άνεχ. Ταρπίκο 4 'Ιουν. διά N. "Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	57	10189	άνεχ. Πόρτλαντ ("Op.") 30 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΓΗ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	58	10139	άνεχ. Γιοκοχάμα 7 'Ιουν. δι' "Ην, Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. "Ακμή"	58	10139	έφθ. Μούντ Μογκανουί 4 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικη Φράιτερς"	45	7281	έφθ. Σάντα Ντομίγκο από 5 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Γουέστ Ατλάντικη"	63	15985	έφθ. Μόδι 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάργκο"	56	10043	άνεχ. Μορμούγκαδ 2 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Κονκόρντια"	44	7257	άνεχ. Βολτιμόρην 3 'Ιουν. διά Μορπίλ
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μπίλερ"	56	10312	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αχιλλείτη"	41	5281	
ΒΑΝΤΕΡΛΑΣΤ					
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ποτόμακ"	44	7271	έφθ. Σπέτζια 24 Μαΐου
ΒΑΣΤΕΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ολίσιμον"	44	7192	έφθ. Κολόμπο 30 Μαΐου
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Φίλαια"	42	6453	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ					
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σιρικόρι"	41	6339	έφθ. Μπ. "Άρες 6 'Ιουν. δι' 'Αρμέρσαν
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)					
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Βικτώρια κάρριερς"	42	6749	έφθ. Νορμάρια 16 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. "Λιμπερίαν Τρανόσο."	58	26566	έφθ. Γιοκοχάμα 2 'Ιουν. διά Περα. Κόλπων
Γ. Σ. ΔΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρίνη"	21	1410	άνεχ. Καβάλα 23 Μαΐου διά Στρατώνη
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.)					
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αντεξ"	58	23626	άνεχ. Λαρ. Μαρκές 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Βίγκλα"	55	9462	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 5 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΑΛΙΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αστούριας"	44	7113	έφθ. Νορμάρια 16 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Νιμιορ"	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμα 1 'Ιουν. διά Περα. Κόλπων
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σέντραλ"	45	7253	άνεχ. Λας "Αντέλεξ 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. "Μαράκαινη"	45	7256	άνεχ. Μπ. "Άρες 31 Μαΐου δι' 'Αρμέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πουέρτο Σεγκούρο"	53	9149	άνεχ. Διηλήθε Παναμά 6 'Ιουν. δι' "Ατλαντικόν
ΓΕΩΡΓΙ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ Οίλη"	54	18790	άνεχ. Διηλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Περα. Κόλπων
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Εθερέσ"	35	5028	άνεχ. Κολόμπο 3 'Ιουν. διά Τοιτταγκόκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	N.A.T.	έλληνικο ουμφέροντα	22	1731	άνεχ. Λιδερηπούλι 4 'Ιουν. διά Κωνσταντίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Σουέρτερ"	43	1772	άνεχ. Κωνσταντίνιον 19 Μαΐου διά Μπουργκός
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Πρόσπερο"	43	7166	άνεχ. Όζακαν 23 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αίτζιαν"	41	5270	άνεχ. Καράτσι 5 'Ιουν. διά Βοιμάνη
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ελλεινικ Σιπηγκ & Ιντάστρ.	43	8513	άνεχ. Διηλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΙΟΛΑΝΤΑ					
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Πάντρες"	39	10051	έφθ. Νιούκαστλ (N.Z.) 31 Μαΐου
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Πιονάλατα"	40	5550	άνεχ. "Εμπες 3 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Πιονάλδας"	44	7241	άνεχ. Κολόπον 5 'Ιουν. διά Τοιτταγκόκ
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πόρτο Πασιφίκη"	43	8501	άνεχ. Κοκάσταν 17 Μαΐου δι' 'ΗΠΑ
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Εύτυχια"	45	7240	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΓΚΙΤΤΕ					
ΓΚΟΛΤ ΣΤΑΡ					
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεανή"	44	11873	άνεχ. Χάρητον ρόδς 30 Μαΐου διά Βέλγιον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πέτρομαρ"	56	20668	έφθ. Κόλπων 5 'Ιουν.
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βίκτωρ"	44	10702	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου δι' "Αρούμπαν
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έλληνικο ουμφέροντα	39	1626	άνεχ. Κίγκασταν 31 Μαΐου διά Μορπίλ
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Βοζάδα"	64	15200	άνεχ. Ν. "Ορλέανην 29 Μαΐου δι' 'Αρμέρσαν
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥ ΓΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεανίκη"	44	7244	άνεχ. Χάρητον 22 Μαΐου διά Σικάγο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΤΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ Τράνσοπτ	57	26032	άνεχ. Σουζές 5 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Τουόρλην Γιούνιτυ"	52	20667	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Τουόρλην Γκάρντιαν"	55	20432	έτις Σκαραμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Τάνκερ"	54	28323	διηλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)		έτ. "Αγκουσαύλη"	57	13750	διηλήθε Πόρτ Σαϊδ 29 Μαΐου διά Μερσίνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Γουίνκς"	55	20432	έτις Σκαραμαγκάν από 8 'Απρ. (έπισκεψι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πανοσεάνικ"	55	25317	διηλήθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουν. διά Νίνασχαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Γκλέιντ"	54	20580	άνεχ. Γιοκοχάμα 30 Μαΐου διά Περσ.. Κόλπων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιντερνάσιοναλ"	54	20431	έφθ. "Αρόύπαν 4 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σανζίλα"	57	13750	διηλήθε Παναμά 8 'Ιουν. (διαταγής)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΠΛΟΡΕΡ					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Τεσότος Μπαίνη"	61	11971	άνεχ. Βικτορίαν 26 Μαΐου διά Γενοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπιαίφουν"	57	25489	άνεχ. Μιτατάγκες - Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Πισοιφίκη"	57	25490	άνεχ. Βαγκαρέπ 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κίκις Γουίλα Μπαιν"	57	26031	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαΐου διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Μπλόκαρη"	43	12805	άνεχ. Κύκτωναν 31 Μαΐου διά Κιουρασόδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΤ'ΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τζέισον"	43	12949	άνεχ. Λας "Αντέλεξ 28 Μαΐου διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. "Αμφιτύρων"	43	14309	άνεχ. Εμπες 27 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Κόνκορντ"	52	21102	άνεχ. Σκαραμαγκάν από 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Λίμπερτυ"	49	18226	έφθ. Πειραιάς από 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. "Απόλλωνι"	43	14304	άνεχ. Λας "Αντέλεξ 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τουόρλην Μηντ"	53	13459	άνεχ. Ρουέν 30 Μαΐου διά Κιουρασόδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΛΑΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλην Μπάννερ	58	20546	έφθ. Ν. "Υόρκην 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλην Μπιούτυ	57	27902	άνεχ. Διηλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλην Μπόντ	57	20533	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούν 23 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ·ΓΣ	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Πίσι"	49	13956	άνεχ. Λας "Αντέλεξ 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γουόρλην Σή"	53	12877	άνεχ. Κιουρασόδ 5 'Ιουν. διά Πούντα Καρτόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Ηοτονί"	58	12101	άνεχ. Χάρητον ρόδς 3 'Ιουν. δι' "Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλην Μιάννερ	43	12793	άνεχ. Λας "Υόρκην 31 Μαΐου δι' "Αρόύπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μέρδικιουρ Τάνκερς"	55	20165	άνεχ. Γδύνιαν 2 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κόρος"	44	12805	άνεχ. Αύγουστον 2 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΚΙΛΛ					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νιουφείν"	58	11200	άνεχ. Κόμπε 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μερκαντίλε Τάνκερς"	58	25888	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. "Λάνταλου"	57	10499	άνεχ. Κόμπε 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μέντον"	58	10499	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Ντεσεύρετ"	58	10499	άνεχ. Νανάιμο 8 'Ιουν. διά Τεξάντα "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΜΠΙΟΝ					
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ π.	(N.A.T.)	έτ. "Μέμφις"	43	14313	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Τεξάντα "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Στείτελε"	44	13005	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Τεξάντα "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αφροδίτη"	43	12846	άνεχ. Χάμητον ρόδς 2 'Ιουν. δι' "Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπόρος"	59	9171	άνεχ. Κόμπε 18 Μαΐου δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ ΣΙΙΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ορίενταλ"	52	12705	άνεχ. Χόκη Κόρχ 3 'Ιουν. διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΤΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ορίεντα			

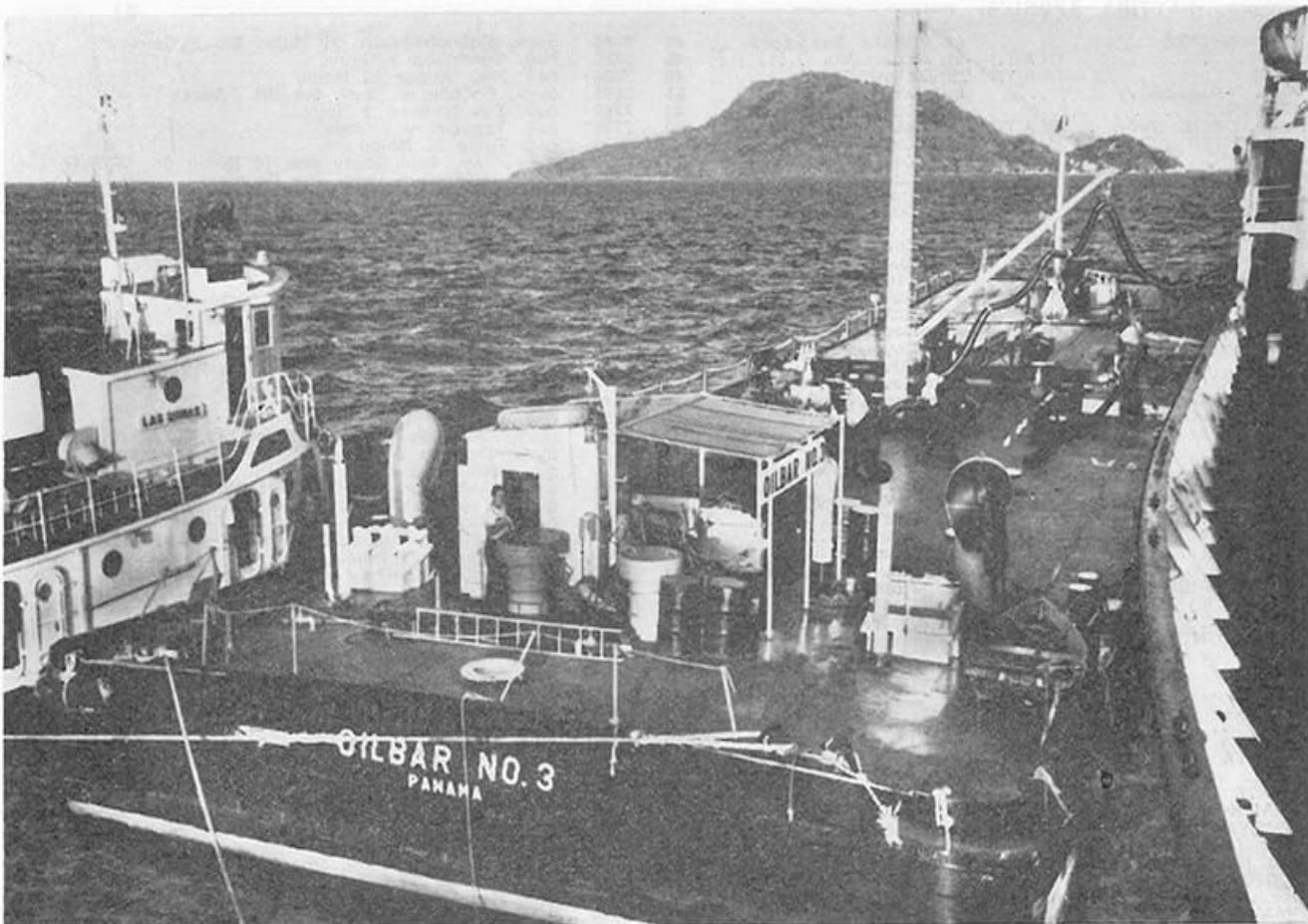
ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΩΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Δηλος»	44	7259	άνεκ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου διά δυτ. ἀκτήν. ΗΠΑ δηλητές Πανεμά πάτο 4 Μαΐου διά Μιζουσίμα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεκ. Χάρπτων, ρόδις 115 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Τσιταγκόκ 29 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Κυπριανός	43	7187	έφθ. Βρέμη 4 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρύμπιαν»	44	7257	έφθ. Κινούρα 31 Μαΐου
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	άνεκ. Περσ. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Καλκούτταν 3 'Ιουν.
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	δηλητές Λίχαρτ 4 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Τσιταγκόκ 8 'Ιουν.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17500	άνεκ. Χούλι 6 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρυνορούσα»	42	2757	άνεκ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν. διά Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	δηλητές Θέσσαλον 2 'Ιουν. διά Χάρπτων ρόδις
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεκ. Νιγκάτα 1 'Ιουν. διά Πλατανού
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	«Ταυντέσιον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεκ. Σιδηνόν 20 Μαΐου διά Κολόμπο
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ Ατλαντικ	63	15983	άνεκ. Αρμέριαν 5 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΕΖΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσπόντον»	39	6697	άνεκ. Χούστορ 2 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	δηλητές Παναμά 8 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΕΙΡΗΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έφθ. Σάν Νικολας 2 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσιγκ»	42	7210	έφθ. Χόγκ Κόργ από 10 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Στέψι»	43	7261	Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρά»	43	7244	άνεκ. Λός Αντζέλες 30 Μαΐου διά Χούστον
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	45	7160	έφθ. Ν-ώρμπαν 29 Μαΐου
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεκ. Ροζάριο 1 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	άνεκ. Αρουσπατ 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα»	44	7051	άνεκ. Τόκιο από 1 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	Σιγκακόπούρην ρόδις 9 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	έφθ. Κοκουμπίτο 5 'Ιουν.
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσι»	43	7162	άνεκ. Γιοκοχάμα 12 Μαΐου διά Μανίλαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεκ. Τσιμπόπολε 24 Μαΐου διά Μπαλμπόπα
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.)		έτ. «Σάν Ζόζε»	43	2722	άργιες Ρότερνταμ από 23 'Ιαν.
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 29 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	έφθ. Σουνέλ 17 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντενς»	43	7231	άνεκ. Αρμέριον 7 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεκ. Αρμέριον 6 'Ιουν. διά 'Ιαν.
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουνέτ»	29	4248	άνεκ. Ριο 'Ιανέριο 25 Μαΐου διά Μπαλμπόπα
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σπηλιγκ & Ιντάστρ.»	43	8393	άνεκ. Αρμέριον από 7 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεκ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	54	11208	δηλητές Αγ. Βικέντιουν 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οφρεύς»	64	35200	άνεκ. Αντεν 4 'Ιουν. διά Ράε Τανούρα
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεκ. Πόρτερνταν 6 'Ιουν. διά Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεκ. Βρινθόσιουν 27 Μαΐου διά Μπάνιας
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	άνεκ. Περσ. Κόλπον 3 'Ιουν. διά Μιλάζο
ΕΥΠΟΙΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεκ. Ριο 'Ιανέριο 2 'Ιουν. διά 'Ειδογυάσουθ
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέυμαρ»	49	17613	άνεκ. Κόμπε 7 'Ιουν. διά 'Οζάκαν
ΖΑΝΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άνεκ. Καλλάο 27 Μαΐου διά Σαλίνα Κρούζ
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεκ. Γκράντον 23 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΖΕΟΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έπιστρα (μετανομάσθη «ΚΑΡΙΝΑ»)
ΖΕΟΥΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βήτα»	43	7273	εις Ήσιον 49.57 Β. — 9.31 Δ. 'Ιουν. 3 διά Σεπτέμβιον
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	55	7696	άνεκ. Φρέρπορτ (Μπαχ.) 1 'Ιουν. διά Λίδερπούλ
ΖΩΔΙΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσαι»	37	1917	άνεκ. Βαρκελώνην 30 Μαΐου διά Αλγέριον
ΗΡΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρέγιες»	30	1569	όργιες Λός Αντζέλες από 22 Μαρτ. 1963
ΗΑΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιο Παλιέα»	45	14418	άνεκ. Πειραιάς 4 'Ιουν. διά Καναδά
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Αμερούργον 6 'Ιουν.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωντίνιου»	48	4697	δηλητές Θουσίουν 29 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	εις Πόρτ Χάρκουρτ ύπο παραδοσήν
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκη»	37	1166	εις Ήσιον 9.43 Β. — 67.40 Α. Μαΐου 26 διά Ρότερνταμ
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Καρέπα»	43	9853	δηλητές Σάουθεντ 6 'Ιουν. διά Πασάζες
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέανις»	43	7183	άνεκ. Σουραμπάγια 14 Μαΐου διά Χαϊφόγκ
ΘΕΝΚΣΕΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλιόρντ»	44	7260	έφθ. Σουσιβέρτιον 5 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίπα»	44	7194	άνεκ. Μπαγιόν 21 Μαΐου διά Μόσα
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	38	7246	άνεκ. Μπ. "Αύρες 21 Μαΐου διά Γένοβαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεκ. Ντόρμπταν 8 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαλαντίκα»	43	7188	έφθ. Πιούπιον 29 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζαι»	42	7205	άνεκ. Γιοκοχάμα 27 Μαΐου διά δυτ. ἀκτήν. ΗΠΑ
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15923	άνεκ. Βενετίαν 3 'Ιουν. διά Σφάς
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεκ. Κοκούρα 1 'Ιουν. διά Σητατή
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7257	άνεκ. Κολόποι 8 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	άνεκ. Κιουρασάο 1 'Ιουν. διά (διαταγάς)
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπάγια»	53	11713	δηλητές Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουν. διά Λάσσεντ
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμ»	37	5925	άνεκ. Χαβάνα 11 Μαΐου διά 'Αντίλλας
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασύνονιον»	20	2253	δηλητές Κων/πολίν 28 Μαΐου διά Ρενί
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούλιο»	44	12646	έπιστρα (Έσκουμπατης 3 'Ιουν. (διαταγάς))
ΙΟΝΙΑΝ		έλληπνικά συμφέροντα	21	1173	άνεκ. Μασσαλίαν 27 Μαΐου διά 'Αλεξανδρείαν
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	έφθ. Βανκούμπερ 3 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7176	άνεκ. Βανκούμπερ 28 Μαΐου διά Κολόμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευ»	63	13516	έφθ. Μανίλε 31 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεκ. Βαμβάνη 7 'Ιουν. διά Γκηλόγκ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφαίραρ»	56	10422	άνεκ. Γιοκοχάμα 29 Μαΐου διά ΗΠΑ (Ειρηνικόν)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντφορπτ»	63	13517	άνεκ. Ρότερνταμ 2 'Ιουν. διά Κομό Μπαϊ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΔΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζέδεαν»	53	15826	άνεκ. Βαμβάνη 30 Μαΐου διά Πέρα. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	άνεκ. Αδελαΐδα 3 'Ιουν. διά Σιδένιον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσεάνικ»	53	13485	άνεκ. Ναγκόγια 18 Μαΐου διά Ινδονησίαν
ΙΟΥΔΙΑ (π.)		έτ. «Ταμίζ»	37	1652	άνεκ. Μερίνια 29 Μαΐου διά Δανίαν
ΙΡΙΣ		έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	άνεκ. Καζαμπλάκων 1 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	δηλητές Αγ. Βικέντιουν 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέδα»	17	1295	άργιες Κυνόδουρων από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμβδα»	43	7297	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουν. διά Χούλι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοδάνι»	42	7020	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	δηλητές Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	έφθ. Χιρόχατα 1 'Ιουν.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεκ. Αγκώνα 23 Μαΐου διά Ραέννα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα»	46	3821	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 5 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	57	10122	έφθ. Μουτιλ 2 'Ιουν.
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρότιους»	43	8443	εις Πειραιά από 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	έφθ. Ποσούλι 5 'Ιουν.
ΚΑΙΩΡΙΝ (Λιθάνου)		έτ. «Οθερόπιτ Τάνκοπι»	30	2377	εις Σάντερλαντ από 1 Ιαν.
ΚΑΙΛΙΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	11200	έφθ. Καστοκάσαλκος 23 Μαΐου
ΚΑΙΛΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσορπτ»	43	7176	άνεκ. Χουλέλα 6 'Ιουν. διά Τάιν
ΚΑΙΛΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρείντερ»	44	7255	δηλητές Καν/πολίν 30 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικών»	43	8465	άνεκ. Αλγέριον 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	άνεκ. Βανκούμπερ 2 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίσα»	35	5103	έφθ. Καστοκάσαλκος 23 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σίκινόν»			

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	24	2060	έθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνιοσσα»	44	7281	άνεχ. Σαίν Τζάν 27 Μαΐου διά Σιενφουέγκος
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έθ. Γιοκοχάμα 9 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλιμέντε»	46	8147	άνεχ. Τοιτσαγκόκ 28 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσο»	44	7139	έθ. 'Αλεξανδρείας 16 Μαΐου
ΚΑΡΝΕΤΙΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	άνεχ. Νουεβίτας 28 Μαΐου διά Κλαϊπέντα
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έθ. Κολόμπο 28 Μαΐου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διήλθ. Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 30 Μαΐου διά Χαδάναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	άνεχ. Τζέδδαν 6 'Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Κιουρασό 23 Μαΐου διά Λονδίνου
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	διήλθ. Παναμά 24 Μαΐου διά Περού
ΚΕΡΔΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	44	10700	έθ. Τζακοσανδίλ 8 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διήλθ. Πόρτ Σαΐδ 29 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Βεγκάνη 5 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασσάρη
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	Μ. Νομικός	64	29797	έθ. Γιοκοσούκα 26 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριμδών»	58	20487	άνεχ. Τερέγυτον 2 'Ιουν. διά Λιβύην
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	«Ζαδέ»	39	4716	άνεχ. Λάδι Πάλμας 6 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	άνεχ. Ν. Υόρκη 6 'Ιουν. διά Λορ. Μαρκές
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	άνεχ. Γιοκοχάμα 30 Μαΐου διά Περσ. Κόλπων
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Άλ. Τοσθλίρης	27	5411	άνεχ. Χαδάνα 31 Μαΐου διά Σαγκούά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	διήλθ. Κωνπόλι 3 'Ιουν. διά 'Οδησσον
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έθ. Ούμη Σαΐδ 5 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»	43	7248	έθ. Μάντζεστερ 31 Μαΐου
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	έθ. Οζάκαν όπτο 7 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόταλ»	43	7176	έθ. Χαμπτον ρόδε 1 'Ιουν.
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έθ. Νανάριο 2 'Ιουν.
ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα»	53	12284	έθ. Μάλταν 29 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρρου»	53	11270	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 21 Μαΐου διά Χούστον
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	διήλθ. Γιρβαλτάρ 30 Μαΐου διά 'Ατλαντικόν
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγιαλ»	43	7230	άνεχ. Χιρόχατα 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέινς»	53	12062	άνεχ. 'Αντε 23 Μαΐου διά Μένα Σαούδ
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλλορους»	56	12843	έθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 21 Μαΐου
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Λάδι Πάλμας 18 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο 'Αννούλα»	40	3496	άνεχ. Λαζ Γκουλέττ 6 'Ιουν. διά Βουλγαρίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Τρέιντρερ»	43	8685	άνεχ. Βομδάν 5 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7247	διήλθ. Γιρβαλτάρ 4 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΡΝΟΥΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούερας»	56	10567	έθ. Βρέστην 2 'Ιουν.
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτέρν Σερ Τράνσορπτ»	62	14963	άνεχ. Πόρτ "Αλφρετ 23 Μαΐου διά Σμαλκάλντεν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι»	57	17827	διήλθ. Παναμά 29 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαθιόζα»	44	7135	έθ. Σέδεν 'Αιλαντ 6 'Ιουν.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διήλθ. Θέουτον 3 'Ιουν. διά Βάρναν
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	διήλθ. Χιρόχατα 16 Μαΐου διά Φίνναρτ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	56	4031	έθ. Ναγκασάκι 26 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έθ. Γκάλδες 31 Μαΐου
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτις»	43	7230	άνεχ. Μπ. "Αύρες 14 Μαΐου διά Κιναν
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐδας»	44	2896	άνεχ. Λισσαρένα 3 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Αλεξανδρεία 6 'Ιουν. διά Ντοκάρ
ΚΥΡΙΟΣ ΕΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	είς Μπ. "Αύρες όπτο 14 Φεβρ.
ΚΥΡΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	έθ. Ρίγαν 6 'Ιουν.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έθ. Επίσης 6 'Ιουν.
ΛΑΙΑΗ ΝΤΟΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8683	άνεχ. Μπ. "Αύρες 4 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάπαιο»	53	11262	άνεχ. Αρούπιταν 25 Μαΐου διά Σάλεμ
ΛΑΡΙΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντόστριελ Μαρίν»	43	8466	έθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 31 Μαΐου
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	διήλθ. Σουεζ 6 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπων
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	έθ. 'Αλεξανδρεία 3 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	άνεχ. Μαντζανίλλο (Μεξ) 23 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διήλθ. Παναμά 31 Μαΐου διά 'Ατλαντικόν
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζητά»	43	7109	άνεχ. Λορ. Μαρκές 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΙΝΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρος»	53	12577	άνεχ. Βενετία 7 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τόρρες»	62	10836	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Ναγκούγια
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	42	7252	έθ. Βανκούρε 2 'Ιουν.
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζών»	54	1604	είς Ακάμπτα όπτο 5 Μαΐου
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ Τρανσόν.»	43	8395	έθ. Ν. Ορλεάνη 4 'Ιουν.
ΛΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	50	15943	άνεχ. Τακόμα 3 'Ιουν. διά Πουσάν
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίντα»	43	7044	έθ. Οζάκαν 7 'Ιουν.
ΛΟΥΣΥΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7583	διήλθ. Γιρβαλτάρ 7 'Ιουν. διά Βάρναν
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	έθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάξας»	43	7228	έθ. Παρανάγκουα 4 'Ιουν.
ΛΥΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστίνο»	29	6638	διήλθ. Αγ. Βικεντίου 5 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήατρο»	43	4031	άργυρος Οραντί όπτο 18 'Ιουν. 1961
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρηπ»	43	2847	έθ. Καλαί 4 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	«Καρυκοένα 'Ιντερνάσ»	39	2819	άνεχ. Γένοβαν 17 Μαΐου διά Γιρβαλτάρ
ΜΑΙΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Μοριουκάρο όπτο 10 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	έθ. Λιβερπούλ 21 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	60	13742	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 28 Μαΐου διά Νιγκάτα
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημπτρά»	58	24065	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 2 'Ιουν. διά Ούμη Σαΐδ
ΜΑΙΛΜΕΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλ»	37	4838	έθ. Ιμπριχάρ 4 'Ιουν.
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	άνεχ. Αργείας 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Χαδάνα 28 Μαΐου διά Γιουκάρο
ΜΑΝΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Φανούριος»	30	1890	άνεχ. Μεγανήσια 30 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	άνεχ. Λειζέσλες 21 Μαΐου διά Τόκιο
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	Ουάιτλιφ	50	9847	άνεχ. Σουεζ 6 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπων
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Λατισιάκια 1 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μασουρίτσο»	25	1473	διήλθ. Σουεζ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούουσο»	27	1554	διήλθ. Σουεζ (Κων) πολιν. όπτο 3 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΓΙΚΩ	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατῆς	30	4620	έθ. Τεντρίφα 8 'Ιουν.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθέριο»	62	8951	έθ. Σαλδάριο 29 Μαΐου
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγιάς»	43	2841	άνεχ. Τάιν 26 Μαΐου διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	2009	είς Χάρηρη ύπτο παραλασθήν
ΜΑΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	32	1595	Ίδε: «ΜΑΡΙΑ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	29	2569	διήλθ. Σουεζ 3 'Ιουν. διά Τζέδδαν
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεχ. Καλλάρι 21 Μαΐου διά Σάν Νικολας
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάζε»	56	5490	διήλθ. Μπρισμπαΐν 4 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιοσιάνα»	44	7254	έθ. Ρουέν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλαι»	51	16060	έθ. Βοριδάνη 12 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΕΛΛΑ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκιλέβρας»	45	8965	άνεχ. Μοριουκάρο 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βραγκίλιβρας»	35	6994	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτόύνα»	43	5548	έθ. Κανάρι 28 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΕΝΚΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10892	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 3 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθίκ»	52	11169	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Χάρηρην
ΜΑΡΙΕΛΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φέλιξ»	44	7206	διήλθ. Πιερίαν 4 'Ιουν. διά Χάρηρην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	56	20207	άνεχ. Γκέταν 3 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπων
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτραι»	61	8951	άνεχ. Κωνσταντάζαν 6 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθικ»	40	5110	άνεχ. Κωνσταντάζαν 6 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτόύνα»	44	7212	άνεχ. Ραγκούν 3 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιράμπαρ»	43	7253	διήλθ. Σουεζ 1 'Ιουν. διά Αμπού Ζενίμα
ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ	(N.A.T.)	έ			

ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.- Έσερόπα»	44	10445	άργει 'Ελευσίνα από 8 Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριβίκι»	51	11901	έφθ. Καρπακένα (Κολ.) 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Ρεσιό 3 'Ιουν.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	άνεκ. Μελβούρην 5 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικι»	40	5147	άργει 'Αμπελάκι από 6 'Απρ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	42	7244	άνεκ. "Αγ. Φραγκίσκον από 4 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Έξπρες»	50	15929	άνεκ. Χούστον 4 'Ιουν. διά N. 'Ορλεάνην
ΜΑΡΑΙΝ		έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Βιρυττών
ΜΑΡΑΙΤΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεσβίτοιο»	46	2270	άνεκ. Λός Αντζελες 1 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	διπλήθε Θέσιαν 6 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλι	43	7263	διπλήθε Λιζαρντ 24 Μαΐου διά Μονρόδια
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.		έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	άνεκ. Γιοκασί 28 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρμικι»	56	23871	έφθ. Μπωμόντ 31 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9100	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούν 6 'Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρη
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίλιμπάρο»	54	19190	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 2 'Ιουν. διά Βρατίλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάνον Σίππιγκι»	48	2346	έφθ. Βιρυττών 4 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)		έτ. «Λεβάνον Σίππιγκι»	20	1512	άνεκ. Γιασάταν 19 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνσοπορτ Ναϊγκι.	40	7211	έφθ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκι»	43	7176	κινύρων 21 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρόβιλλ Μοτοροπι»	57	8855	άνεκ. Σιγκαπούρων ράδες 3 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινικάκια»	45	7264	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν (διαταγάς)
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεκ. Πουέρτο Καμπέλλο 30 Μαΐου διά Πόρτ Λιμόν
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μόντορ»	46	4140	
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ (δ.)		έτ. «Φαιράλλη»	54	12552	έφθ. Ήστχαμ 6 'Ιουν.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΜΕΡΔΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6782	έφθ. Σαίν Τζών 26 Μαΐου (διά Χάλιφαξ)
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενίκ Σίππιγκ & Ιντάρτο»	43	8537	έφθ. Γκουαγιακίλ 31 Μαΐου
ΜΗΤΕΡΑ (λ.)		έτ. «Ατλαντικ. Μ.Σ.»	43	7263	έφθ. Λιβερουριάν 29 Μαΐου
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	έφθ. Βομβάν 10 'Ιουν.
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου)		Μ. «Αρακτίνζε	43	7314	έφθ. Καρθαγένην 3 'Ιουν.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	άνεκ. φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΜΙΣΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	49	12803	έφθ. Βομβάν από 6 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7249	άνεκ. Τσάλνα 31 Μαΐου διά Ταϊταγκόκ
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεκ. Περο. Κόλπον 7 'Ιουν. διά Νέαπολιν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεκ. Είσινομάσιον 29 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΙΧΑΗΙΟΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (π.δ.)		έτ. «Μαΐριο»	44	7543	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν. διά Σαίν Τόμας
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ιντερνάρασιοναλ»	57	12683	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 1 'Ιουν. διά Καρθαγένην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάε»	29	6984	διπλήθε Βιραλτάρ 22 Μαΐου διά Χαθάναν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ροδοίσι»	43	7139	έφθ. Ντουσάι 23 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ-ΣΚΑΥ'		έτ. «Μπετακρούΐζ»	44	7159	έφθ. Σαφάρκα 26 Μαΐου
ΜΠΟΡΓΚΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσάρρο»	40	5355	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΜΠΙΖΙΓΚΙΤΤΑ		έτ. «Σόλ»	50	9864	διπλήθε Ούζαν 5 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΜΠΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φράύτερς»	40	5134	έφθ. Βρέμπν 1 'Ιουν.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουαίν»	42	7303	εις Ρόττερνταμ από 26 Φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει 'Αμπελάκι από 7 Δεκ. 1957
ΜΥΡΩΝ		έτ. «Κένταυρος»	63	17500	άνεκ. Τεργέστην 23 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντόλγκο»	57	9990	έφθ. Ήστχαμ 6 'Ιουν.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Μαρίτιου Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεκ. Νταλούοι 28 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Ρόρκο»	25	4949	άνεκ. Ντακάρ 1 'Ιουν. διά Σκωτίαν
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	έφθ. Λομπίτο 31 Μαΐου
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	διπλήθε Πούλο Μπούκεμ 8 'Ιουν. διά Σουέζ
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός»	37	7699	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. δι' 'Ατλαντικόν
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	43	7228	διπλήθε Παναμά από 2 Μαΐου διά Κόμπε
ΝΕΑΠΟΛΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκοραντ»	58	12624	άνεκ. Σαίν Τζών 8 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΝΕΑΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	άνεκ. Είσινομπούτι 18 'Απρ.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	42	9730	άνεκ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Αρούμπαν 8 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεκ. Λονδίνον 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεκ. Κέπη Τάου 21 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Γκαλέστερον 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	38600	άνεκ. Σάντος 4 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντοια»	43	7228	άνεκ. Μαντράς 7 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονίκλας»	43	7294	άνεκ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου διά Σουραμπάγια
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλεξ»	46	2927	έφθ. Σέταν 28 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Άζορες»	45	7003	έφθ. Μπέλφαστ 30 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Λιμπρεθάλ 21 Μαΐου
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεκ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Πουερτο Λα Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Σάντο Φε 3 'Ιουν. διά Ροσάριο
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλα Μπλάκα»	44	7294	άνεκ. Μπιλπάτο 7 'Ιουν. διά Χαθάναν
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)		έτ. «Τρανοπόρτερ»	44	7063	άνεκ. Τρίνινταντ 30 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεκ. Μορμουγκάο 27 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεκ. Σεβίλλαν 2 'Ιουν. διά Χαθάνα
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράύτερ»	44	14800	έφθ. Αμποτερνταμ 1 'Ιουν.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	58	18183	άνεκ. Περο. Κόλπον 5 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδα Πασιφίκ»	59	18180	άνεκ. Περο. Κόλπον 8 'Ιουν. διά Κικούμα
ΝΟΡΑΕΡΝ ΣΑΝΑΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	58	10077	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριάμ»	64	38600	έφθ. Κούρην 28 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	έφθ. Ν. Υόρκην 28 Μαΐου διά Γκάλβεστων
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα»	52	12191	διπλήθε Σουέζ 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΝΟΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα»	56	18210	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Πετρολέρα Άρμ.»	52	12029	άνεκ. Μορμουγκάο 27 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	έφθ. Βομβάν 21 Μαΐου
ΝΟΥΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερ. Φράύτερ»	44	7061	έφθ. Καρθαγένην 7 'Ιουν.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σουντγουοράντ»	58	17743	άνεκ. Βακαγιάμα 3 'Ιουν. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ολάν 'Εντερπράϊ»	58	13545	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Βίκτωριαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ολάν 'Εντερπράϊ»	61	13198	έφθ. Καμαοί 31 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ.Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ολάν 'Εντερπράϊ»	63	13751	άνεκ. Σπάττα 23 Μαΐου διά Πουσάν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερη Σπουνούα»	59	13545	έφθ. Μορμουγκάο 9 'Ιουν.
ΝΤΕΡΜΠΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκείτορς»	60	13847	άνεκ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Εθμοράνια»	58	10483	έφθ. Σπάττα 4 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»	55	11209	έφθ. Μπελέμ 1 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»	56	8716	διπλήθε Σουέζ 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10116	έφθ. Καλκούτταν 30 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλοντ»	56	10486	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Ν. Υόρκην 3 'Ιουν.
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	43	7199	διπλήθε Παναμάν 9 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΑΓ (Λιθάν.)		έτ. «Σατύροι»	43	6704	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 2 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΟΛΑΓ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτα Μαριτάιμ»	54	13665	έφθ. Κιουράσσα 5 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ Σ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκι»	54	13682	έφθ. Κιουράσσα 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόρδους»	54	20453	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιπτανκ»	64	31800	έφθ. Ιαπωνίαν 6 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρέδου Σίππιγκι»	54	14047	άνεκ. Χούστον 31 Μαΐου διά Τρίνινταντ

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνονιτς»	58	27602	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσέσερο»	53	14221	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΟΥΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαουφίντ»	49	24682	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	13678	άνεχ. Αϊλ όφ Γκραίν 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	53	13660	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόη»	54	13934	έφθ. Βαλτιμόρην 31 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνβιλ»	55	13709	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΓΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινέντα» . . .	54	13713	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέριλαντ»	55	13934	έφθ. Τρίνινταν 2 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	διπλήθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	έφθ. Περο. Κόλπον 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπρουκ»	54	13665	εις Γιοκοχάμαν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ» . .	55	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνοπορτ» .	55	13934	άνεχ. Περο. Κόλπον 27 Μαΐου διά Κουίνανα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΙΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Μένα Άμπτουλλα 5 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοεντάντα»	54	13665	άνεχ. Πούντα Καρνόν 30 Μαΐου διά Σηρπορτ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	έφθ. Πούντα Καρνόν 31 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντε»	54	14047	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλλ»	49	17792	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνοπορτ» .	59	37958	άνεχ. Μένα Άμπτουλλα 5 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σίππιγκ» . . .	60	37744	άνεχ. Ρίο 'Ιανείρο 2 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	63	30320	έφθ. Αύγουστον 7 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	64	30320	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοιντένταλ»	58	27602	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΑΙ'Γ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλφορντ»	50	17791	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουν. διά Πούντα Καρνόν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όνάσος»	64	52000	εις Σάιν Νασάιρ, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναβίγι»	54	13580	έφθ. Ν. 'Υόρκην 5 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιθαντάδια»	54	20611	διπλήθε Γιεράλταρ 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΜΟΝΙΟΥ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	διπλήθε Εσκουμάνης 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ουμόνοια»	44	7297	έφθ. Τοιμά 30 Μαΐου
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Κέππα Τάουν 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Σάν Νικολάς από 2 Μαΐου διά Μη. "Άυρες
ΟΡΙΑΝΑ (π.)		έτ. «Ορίανα»	44	7165	άνεχ. Ματαράνι 1 'Ιουν. διά Νιού Ούεστμινστερ
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Ορίζόλλ»	58	12667	έφθ. Φάσ 8 'Ιουν.
ΟΡΟ (δ.)		έτ. «Ορο»	50	9787	άνεχ. Μένα Άμπτουλλα 28 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΡΟΜΑΡ		έτ. «Ηοτερν Στάρ»	44	7254	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» .	53	12065	άνεχ. Μομπίλ 27 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	49	15773	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	8615	άνεχ. Σύρον 30 Μαΐου διά Νιούρον
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φράύτερ» . . .	44	7253	άνεχ. Κεμπέκ 23 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίνγκχιλλ»	43	7210	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	άργει Μοντεβίδεο από 10 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαυμπάνι»	43	7189	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 25 Μαΐου
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. "Άγ. Φραγκίσκον 15 Μαΐου διά Τοιμόποτε
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν Ούάιτ»	43	7133	έφθ. Μανιλά 11 Μαΐου
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν Ούάιτ»	43	7176	έφθ. Κολούμπια ρίθερ
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν Ούάιτ»	43	7125	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 8 'Ιουν. διά Κούζ Μπαιν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτάντ»	43	7261	έφθ. Αμβέρσαν 1 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)		έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Μπαγιόν 7 'Ιουν.
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	διπλήθε Εσκουμάνης 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλένικ Σίππιγκ» . . .	43	8657	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 31 Μαΐου διά Πύλον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	58	10659	διπλήθε Θέουταν 16 Μαΐου διά Βάρναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Παρτού»	43	2742	έφθ. Γιοκοσούκα 18 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Φινανσέρια» .	44	7308	άνεχ. Ντουλούθ 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πλάτεμ»	45	7133	άνεχ. Μη. "Άυρες 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	διπλήθε Σουέζ 28 Μαΐου διά Βομβάν
ΠΑΝΟΡΜΠΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό ουμφέροντα» .	43	2867	άνεχ. Λουλέα 2 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)		έτ. «Πανόσεαν»	53	3753	έφθ. Βαλτιμόρην από 3 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ (παν.)		έτ. «Έπος»	30	2807	έφθ. Καρπάνα 1 'Ιουν.
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	44	14250	έφθ. Μορμουγκάρο 7 'Ιουν.
ΠΑΠΥΡΑ Μ (Λιθάνου)		έτ. «Στύλμα»	36	1974	άργει Πέραμα από 11 'Ιουλ. 1963
ΠΑΡΑΠΟΡΤΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοάνα»	27	2457	έφθ. Κόρραμασαρχ 1 'Ιουν.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	διπλήθε Μαδέρας 8 'Ιουν. διά Κούδαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον» . . .	44	14238	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	άνεχ. Νάντην 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (δ.)		έτ. «Πατρίτσια»	43	5308	άνεχ. Νάντην 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ (δ.)		έτ. «Σαππίριο»	44	10702	άνεχ. Ματάμι 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΦ (π.)		έτ. «Φράνκο Αρέντινια» . .	35	3475	άνεχ. Ρίο 'Ιανείρο 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεχ. Κολούμπι 28 Μαΐου διά Βομβάν
ΠΕΛΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	έφθ. Στεπτίνον 3 'Ιουν.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΠΟΙΔΑΣ (Λιθάν.)		έτ. «Τελοπίδας»	43	7337	άνεχ. Μικε 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	διπλήθε Σουέζ 31 Μαΐου διά Χόρ αλ Αμάγια
ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.)		έτ. «Πέρδικα»	44	7228	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν.
ΠΕΡΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεχ. Κόμπη 25 Μαΐου διά Μομπίλ
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (δ.)		έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΛ ΣΗ		έτ. «Μονρόβια»	57	8119	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν.
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (δ.)		έτ. «Μονρόβια»	56	8001	διπλήθε θόρακανται 25 Μαΐου δι' Αντεν
ΠΕΤΑΛΟΝ		έτ. «Μαρέτα»	43	7070	άνεχ. Μαντζεστερ 31 Μαΐου διά Σάσφι
ΠΗΝΕΛΕΩΠΗ Α		έτ. «Πινελόπη»	42	7140	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 27 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΠΛΑΝΕΤ (δ.)		έτ. «Ορενγ»	43	7204	έφθ. Ναγκόγια 4 'Ιουν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδ» . .	53	12513	έφθ. Βουδάν 27 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (δ.)		έτ. «Στροβίλι»	62	11500	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ		έτ. «Βάλ κι Κομπάρε» . . .	57	8549	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην από 1 Μαΐου
ΠΟΠΗ (π.)		έτ. «Οσεαν Γουαίπεν» . .	38	2561	έφθ. Μαντουλουσού 4 'Ιουν.
ΠΟΠΗ Κ		έτ. «Ζανλόύκ»	42	2808	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου
ΠΟΡΟΣ (δ.)		έτ. «Κάζα Μπλάνκα» . . .	43	7257	διπλήθε Εσκουμάνης 25 Μαΐου διά Βαλτικήν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)		έτ. «Μαρτάντε»	52	11391	άνεχ. Μπαχάμας 6 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)		έτ. «Σάμποα»	48	7715	άνεχ. Σορέλ 23 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Μπιζέσταν 10 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)		έτ. «Αγγελέφ»	42	7106	έφθ. Μανιλάν από 2 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ (π.)		έτ. «Σάν Πέτρο»	44	7192	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 22 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)		έτ. «Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Σαιν Τζών 4 'Ιουν.
ΡΑΝΤΝΟΡ		έτ. «Ελληνικ ουμφέροντα» .	43	7133	διπλήθε Γιεράλταρ 3 'Ιουν. διά Ατλαντικόν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ		έτ. «Ιντερομερικάνα» . . .	59	13918	

ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κάρριερς»	47	3775	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 21 Μαΐου διά Ραθένναν
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2780	έφθ. Σαλαβδόρ 3 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαντ Στρέιτ	45	7656	έφθ. Μη. "Άύρες 22 Μαΐου
ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπριακόν)		ελληνικά συμφέροντα	51	8698	άνεχ. Ροζάριο 6 'Ιουν. διά Μη. "Άύρες
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Καρολίνα»	43	7257	έφθ. Σάν Ντιέγκο 3 'Ιουν.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσοτου»	50	2736	έφθ. Τεργεστην 1 'Ιουν.
ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7239	έφθ. Τόκιο 26 Μαΐου
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7224	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον από 10 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Καρολίνη»	44	7242	άνεχ. 'Οζάκαν 2 'Ιουν. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άργει 'Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1962
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)		έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεχ. Γιαδάτα 1 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΕΙΟ		έτ. «Γουόρλντ Γουάιντ»	45	3161	άνεχ. Κοατζακόλακος 30 Μαΐου διά Τάμπαν
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7206	άνεχ. Γιοκοχάμα 2 'Ιουν. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)		έτ. «Ολίστιμη»	43	7260	διπλήθ. Τρινινταντ 28 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)		έτ. «Στάσα»	42	2825	έφθ. Νορρέσουντπου 3 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	έφθ. Κοατζακόλακος 24 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρονα»	43	2824	έφθ. Μπάρρυ 4 'Ιουν.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνούαινς»	55	11922	έφθ. Σουραμπάγια 29 Μαΐου
ΣΑΝΣΕΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7252	άνεχ. Άμπούργον 26 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μάρτιν»	44	7210	άνεχ. Κολούμπια ριβέρ 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Πειραιά από 14 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Νηρέντη»	45	2802	άνεχ. Γένοβαν 1 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 25 Μαΐου διά Νιούκαστλ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποναθήνα»	43	7179	άνεχ. Παναμά 8 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΝΤΑ ΘΕ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	εις ταξίδια Πλεύτη
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έθερπον Μίννεραλς	63	31066	άνεχ. Τσάναραλ 19 Μαΐου διά Μουρόραν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤΙΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	Οθερπον Μίννεραλς	64	30682	άνεχ. Τσάναραλ 1 'Ιουν. διά Μόζι
ΣΑΝΝΙΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόλφο Σ.»	45	12723	διπλήθ. Παναμά από 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	έφθ. Τριπολί (Λιθίνης) 27 Μαΐου
ΣΑΠΦΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρη»	44	7200	έφθ. Όζάκαν 21 Μαΐου
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκον Ιντερνάσιοναλ»	44	7177	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουν. διά Πουσάν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)		έτ. «Ντέλα Σούρη»	31	4704	έφθ. Νεαπόλιν 3 'Ιουν.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	διπλήθ. Σουέζ 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Λιδερπούλ 3 'Ιουν. διά Χάλιφας
ΣΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)		Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Θεσσαλονίκην 29 Μαΐου
ΣΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισιον»	44	7252	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 'Ιουν. διά Μαζατλάν
ΣΚΙΡΩΝ		έτ. «Τζιούνο»	63	17500	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	45	14132	άνεχ. Φρόπορτ (Μπάκ.) 29 Μαΐου δι' 'Αλ' νόρειαν
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκόρα»	50	5304	άνεχ. Χάρην 30 Μαΐου διά θόρντν την Φράνς
ΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	άνεχ. Τζιμπούτη από 29 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΟΜΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόμια»	53	805	διπλήθ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	52	16127	διπλήθ. Σουέζ 1 'Ιουν. δι' 'Ινδιαν
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ. «Πίζα»	57	10661	άνεχ. Γδύνιαν 31 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΣΟΥΝΙΟΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σούνιον»	56	10693	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙΑ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΤΗΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	διπλήθ. Παναμά 3 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ούλιουδεσ»	64	34664	εις Ναγκαράκι, υπό συμπλήρωσιν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουντα Τάνκερς»	56	30150	διπλήθ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Τάμπαν 29 Μαΐου
ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Μάντζεστερ 2 'Ιουν.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ινούσουληρ»	55	8799	διπλήθ. Παναμά 30 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ		έτ. «Μπλου Στάρ»	64	38000	διπλήθ. Σουέζ 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)		έτ. «Ανταμπη»	44	7066	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΤΕΦΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	43	2836	άνεχ. Μασαλίαν 30 Μαΐου (διαταγάς)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρη»	56	10360	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 27 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέταλ»	43	7151	έφθ. Καλκούτταν από 9 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Σκαραμαγκά 10 'Ιουν.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Λάς Πάλμας από 20 'Απρ. διά Μπελέμ
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλίδοπη»	43	7314	έφθ. Ρόττερνταμ από 20 'Απρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόικο»	44	7045	άνεχ. Μανζανίλλο 21 Μαΐου διά Κίναν
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Αρμένινη»	49	2420	άνεχ. Κολόμπο 9 'Ιουν. δι' "Αντεν
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Ναθιγκ.»	38	1465	διπλήθ. Κωνύπολιν 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεχ. Μόζι 8 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	έφθ. Αμέρειον 5 'Ιουν.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αμοδίδι Ινκόρη.	39	1714	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)		ένγ. Ι. Σαριόπη	22	2201	διπλήθ. Κωνύπολις 2 'Ιουν. διά Βραΐλαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκη»	42	7532	έφθ. Γενόβαν 30 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπιπη»	53	5479	άνεχ. Μπώμωντ 29 Μαΐου δι' 'Αθίλες
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιπάτο»	54	19129	έφθ. Σκαραμαγκάν 8 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρς»	53	27853	άνεχ. Πόλεριο 21 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμη»	37	4561	άνεχ. Μόζι 15 Μαΐου διά Κορέαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)		έτ. «Σάντα Μπάρημπαρα»	43	2858	εις Πειραιά από 31 Δεκ.
ΤΡΑΜΠΟΡΟΒΕ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Μπάρημπαντος 1 'Ιουν. διά Χάρτελεν
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη»	57	24027	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Χάρηκ "Αϊλαντ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονι»	44	8636	άνεχ. Αιγαίνωντ 28 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	εις θέσιν 49.6 - 34.10 Δ. Ιουνιού 1 διά Μόντρεαλ
ΤΡΙΚΚΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7247	έφθ. Κολόμπο από 30 'Απρ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.δ.)		έτ. «Βισλόγκρο»	64	31000	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	διπλήθ. Παναμά 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεχ. Αϊλ οφ Γκραϊν 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώνα»	42	7177	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)		έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	30	5324	εις Τάμπαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Δυγκούσταν 3 'Ιουν.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		Κατσουλάκος κ.λ.π.	42	2831	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)		έτ. «Πεγκούΐν»	47	15543	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Μπορντώ
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλια Ντόλτοες»	45	7176	έφθ. Σαπέλε 29 Μαΐου
ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.)		έτ. «Φαιρπόρτ»	35	1652	εις θέσιν 60.51 B. - 3.13 A. Μαΐου 15 δι' 'Αρχάγγελον
ΦΑΝΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φιλόποι»	42	7259	έφθ. Κους Μπαι 5 'Ιουν.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίριδαινη»	57	21910	διπλήθ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7181	άργει Κυνόδουρων από 10 Δεκ. 1962
ΦΑΡΟ		έτ. «Παναμ. Μαρίν Ένερπράϊζ»	42	7231	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΦΙΛΑΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	εις θέσιν 13.27 B. - 73.5 A. Μαΐου 19 διά Λός "Αντζελες
ΦΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονεαν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Γκεφλέ 2 'Ιουν.
ΦΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	51	8220	άνεχ. Μπάρημπαντος 6 'Ιουν. δι' 'Αγ. Δομίνικον
ΦΟΥΛΑΜΑΡ		έτ. «Πιούνιαντεντ Κρόξ»	45	10547	έφθ. Ταϊταγκόν 27 Μαΐου
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	διπλήθ. Πόρτ Σαΐδ 30 Μαΐου διά Κιελον
ΦΡΗ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	έφθ. Νόρτεγκχαους 25 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.		έτ. Αλ. Τσαθλίρης	44	7067	έφθ. Κάδι 3 'Ιουν.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 3 'Ιουν.
ΧΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1965	έφθ. Αιγαίνων 24 Μαΐου
ΧΑΡΙΟΤ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεχ. Τσαμπάντα 23 'Απρ. διά Τόκιο
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλήθ. Σουέζ 7 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμύδης»	41	5236	έφθ. Φουζικί. 5 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	έφθ. Λιδόρων από 11 Μαΐου
ΧΟΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10597	άνεχ. Τσιμπότε 20 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7127	άνεχ. Μερμουνάκιο 30 Μαΐου διά Τσιμπάν
ΧΡΥΣ		έτ. «Σολμάρες»	42	2873	άνεχ. Κόπερβικ 19 Μαΐου δι' 'Αρχ



Don't "Dock" Your Profit!

When you need bunkers at Panama consider Refineria's complete 24-hour barging service at each end of the Canal. On the Atlantic side our bunkering barges meet vessels in Colon Harbor, just north of the Cristobal piers. On the Pacific side the bunkering areas are offshore from the Taboga island area, just seaward from Balboa.

Your savings in port charges are even larger now that tariffs at Cristobal and Balboa have increased. Savings of \$200 to \$300 are not unusual. If you lift 4,000 barrels, a \$200 savings equates to \$.05 per barrel!

You can also save time. Bunkering by barge eliminates costly delays due to traffic congestion at the docks. You are ready for transit scheduling sooner because your ship is bunkered faster. Experience proves it.

Refineria's barges deliver all grades of marine fuel fresh from Panama's only refinery. Included are Bunker C, Marine Diesel Oil and the full range of Intermediate Blends. Additional service includes potable water.

So don't "dock" your profit, Mr. Shipowner. You'll save with Refineria.

Refineria Panama, S.A.

Marine Fuel Sales Division: 625 Madison Avenue, New York, N.Y. 10022

Cable: PANREFCO Telex: 224790 (RCA) Telephone: HA 1-2370

City	Bunker Agent	Cable Address	Telex Number
LONDON	E. A. Gibson & Co. Ltd.	BLUERIBOIL	22602 or 21543
OSLO	Aage Anker Nilssen	ANKERNIL	6094 or 6095
BERGEN	Curt Kubon & Co.	BONCO	2130
STOCKHOLM	Josef Nilsson AB.	OILCHARTER	10080
GOTHENBURG	Rune Waller	BLIDBERGUS	2560
COPENHAGEN	The Maritime Agency, Ltd.	MARAG	5845
ROTTERDAM	Oil-Shipping Co.	OILSHIP	22149
GENOA	Silvio Delle Piane	OILSTATION	—

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 89

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1964

Shipping exchange earnings

There was a slight drop in foreign exchange earnings from shipping during the first quarter of 1964 as compared to the same period in 1963. This 1.92% decrease — which Bank of Greece officials cannot explain — is unjustified considering the fact that very few Greek-owned ships are laid up at the present time.

According to some sources, the cause lies in the fact that many shipping exchange drafts have not been cashed by the beneficiaries.

The large increase in shipowners' remittances (50.84% of the total during the first quarter of 1964) at the expense of crew remittances is explained by the fact that a large part of seamen's wages is paid directly to their families in Greece by the shipowner in the form of an allotment.

Thus, total exchange earnings from shipping during the first quarter of 1964 amounted to \$ 27,242,000 as against \$ 27,777,000 during the same period in 1963. The breakdown is as follows:

Freight	\$ 3,279,000
Crew remittances	\$ 6,602,000
Shipowners remittances ...	\$ 13,852,000
Provisions & repairs	\$ 867,000
Contributions to insurance funds	\$ 1,868,000
Taxes	\$ 467,000
Passenger fares	\$ 469,000

The sources were as follows:

U.S.A.	\$ 6,093,000
U.K.	\$ 15,836,000
E.E.C. Countries	\$ 744,000
O.E.C.D. Countries	\$ 1,271,000
Soviet Bloc Countries	\$ 1,864,000
Other European Countries	\$ 327,000
Middle East Countries	\$ 603,000
Rest of the World	\$ 501,000

Foreign exchange earnings from tourism during the same period amounted to \$ 13,407,000 as against \$ 12,683,000 during the first quarter of 1963, an increase of \$ 724,000 or 5.7%. Remittances from emigrants, however, marked a drop of \$ 4,647,000 or 21.05%, amounting to a total of \$ 22,073,000.

The Lebanese flag

Certain shipowners are doing everything in their power to persuade the Lebanese Government to accept new registries of foreign-owned ships under the Lebanese flag. The Lebanon had bowed to American pressure and banned new registries to prevent ships flying her flag being used in the Cuban trade.

If the Lebanon accepts new registries there will be a rush by Greek shipowners to transfer warbuilt and prewar vessels from the Greek to the Lebanese flag. The Cuban trade offers much-needed employment for such ships, and Greek-flag vessels have been banned from it by law.

The "Lakonia"

Where are the results of the investigation into the circumstances of the tragic loss last December of the Greek Line's "Lakonia"?

Two months ago the investigation was completed and all the documentation was to have been turned over to the judiciary. Since then, we have heard nothing about it.

It is most important that the case be heard

and a judgment handed down. We owe it to all concerned in this tragedy and it is most important that Greek justice be vindicated in this respect.

Shipowners' Congress

A Congress of Greek Shipowners is to be held in Athens on August 27, this year. It is to be opened by H.M. the King.

The idea of such a congress belongs to the new Minister of Mercantile Marine, Mr. Biris and it was taken up by the Shipowners' Association and the Greek Shipping Committee in London.

Mr. Biris rather hopefully expects as many as five hundred participants to this congress where the shipowners are to air their views on shipping matters and seek a better understanding of their problems by the Government and by the public at large.

The Minister also hopes their attendance at the congress will help draw the shipowners closer to the mother country and even induce them to move here permanently. Mr. Biris wants to hear their views in this respect and appears to be certain the Government will accede to all their conditions for such transfers.

Indeed, the aim of the congress will be to create a suitable climate for the Government to accede to these conditions.

We do not want to give the impression of deriding this congress or doubting its very great usefulness in bringing shipowners together and enabling them to discuss their problems at first hand with the Greek authorities. Only good can come of that. But we do think the distance between such a rapprochement and inducing them to transfer their base of operations to Greece is very great indeed.

Such a development needs much effort over a long period of time before conditions here can be deemed suitable and stable enough for the shipowner to place his full trust and confidence in the mother country. Without this climate of confidence and mutual trust, any effort by Mr. Biris to bring about a "mass repatriation" of Greek shipowners is bound to fail.

The Congress should occupy itself with less utopian matters and, provided the attendance is complete enough and the matters under discussion are fully thrashed out, the problems of Greek shipping will become more widely known and understood by the general public and that, if nothing else, will be an important gain in itself.

The Hellenic Register

The conclusion of the Hellenic Register's annual report reads as follows:

"We have, to be sure, much more to do before we can fulfil our lofty purpose. We will proceed at a steady pace along the long and difficult road that stretches ahead and, in order to achieve the fulfilment of our task, we seek the aid and support of Greek shipowners."

The Hellenic Register has had and still has indeed much to do. Unfortunately, it has achieved all too little so far, not through any lack of faith or drive on the part of the Register's management but because our shipowners have never understood the need for an efficient national Register. Just as we have never felt the need for a national underwriting organisation, so have we ignored the national Register.

Both go hand in hand, so it should come as no surprise that the Hellenic Register, albeit in good hands, has not been able to achieve very much. Indeed, the good people who are running the Register must be imbued with a truly apostolic zeal to even consider it worth while treading the "long and difficult road" that lies ahead, in the face of the supreme indifference of the shipowners.

Nevertheless, there is hope for better days ahead. 102 steel ships are inscribed in the Register and more will follow. There must be a national insurance market, however, to enable the Register to grow.

The Board of Directors of the Hellenic Register rightly decided to participate in the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Association. The aim of this organisation is the emancipation of Greek shipping from domination by foreign underwriting concerns.

We conclude by congratulating the Board of Hellenic Register on their decision to devote 50% of the profits to public naval or technical schools either in the form of scholarships or cash prizes to deserving pupils. This is an example that more firms should follow.

The training schools

The Shipowners' Association is quite right in demanding that the greatest possible number of candidates be enrolled in the public naval training schools this year.

The shortage of officers is becoming so acute that shipowners are finding it extremely difficult to man their ships. Furthermore, the demand created by newbuildings and new purchases will very shortly make the problem truly insoluble.

The larger, more modern and automated ships in our fleet need trained personnel to run them. They cannot be left in the hands of experienced seamen like skippers and ex-bootswains who, although capable, can hardly be expected to keep up with new developments in technology without special training.

The younger officers, too, are lacking in experience and should not be shouldered with the responsibilities of a Chief Officer or 2nd Engineer before the time is ripe.

We realise of course that there is a limit to the capacity of the schools. Nevertheless, we feel they should do their utmost to produce as many new officers as possible. They will be needed very badly before long.

Regular lines from Salonica

It has been suggested that the port of Salonica be used as a terminal for regular lines to the Sporades and the Aegean islands. These would greatly benefit the economy of the Macedonian capital and help promote tourism to the island of Lesbos.

Tourists coming down from Western and Central Europe through Yugoslavia, could stop at Salonica and, after visiting Macedonia, go on to the Sporades and other islands, including Lesbos where a Greek-American organisation is interested in promoting the island's tourist effort.

There is still much to be done in Lesbos, however, in the way of roadbuilding, widening the airstrip, etc. before the effort could be made to pay off, including the establishment of a regular sea link with Salonica.

For some years now, Lesbos has been served by unsuitable vessels and with in-

frequent sailings for Volos, Piraeus and other Aegean islands.

Instead of drastically revising the whole inter-island sea communications network, as it should, the Ministry of Mercantile Marine has carried on this year along the same lines as last year. The result is inadequate sea communications at the expense of ports like Salonica and islands like Lesbos which could gain so much from regular lines with suitable ships.

Hovercraft

It is rumoured that four Hovercraft will be brought to Greece to serve our coastal passenger trade. We do not know where they are to be used but we think the Ministry of Mercantile Marine should be told that a special committee set up in Britain to study the performance of these craft decided they were only safe and suitable for inland seas!

This makes us wonder where, in Greece, the inland seas are to be found for the experiment.

Anxieties

It is indeed strange to see over-protected American tramp ship operators worrying about Japanese protectionism and Tokyo's manifest desire to secure for Japanese bottoms a larger percentage of Japanese imports of raw materials, grain, etc.

It would seem, also, that this anxiety is being played up for all it is worth in an effort to secure greater American participation in Government cargoes, i.e. not only Public Law 480 shipments but the transport of agricultural products and raw materials from the U.S. to foreign countries.

At the same time, the unions are trying to keep convenience-flag ships controlled by American interests from loading any U.S. cargoes at all.

We consider it unlikely that any government would resort to such far-reaching flag discrimination which might well touch off an economic war on a world-wide scale.

Nevertheless, there is a great deal of anxiety among other maritime nations such as Greece, in particular, whose ships carry very little in the way of national cargoes and which are becoming more and more alarmed at the discriminatory trends and policies of other nations.

We have already dealt with Japan's ambitions in a previous issue. A few figures on Japanese trade will help prove our point. In 1963, charterparties were signed for \$15,556,000 worth of dry bulk cargoes to Japan, this being 18% of the world total of tramp charters. Total imports of dry bulk cargoes to Japan amounted to 60-70,000,000 tons. In other words, the Japanese market offered the best and steadiest employment for tramp ships. If it should ever be denied to foreign ships, the repercussions would be disastrous for world shipping and Greek shipping in particular.

That is why we, as Greeks, should be more concerned about Japanese aims at self-sufficiency in maritime transport than the Americans.

State within a state

The case of the British freighter, "Tulse Hill", which has been lying idle in Baltimore since January, is indicative of the inordinate influence in the United States of the Inter-

national Longshoremen's Association.

The "Tulse Hill" had been blacklisted for trading with Cuba but had subsequently been struck off the black list following an assurance by her owners that she would no longer be engaged in the Cuban trade.

Nevertheless, when she put in at Baltimore to load a cargo of grain for Liverpool, the I.L.A. decided to boycott the ship and refused to send carpenters to set up the shifting boards.

The matter came up before the National Labour Relations Board which swiftly sought an injunction against the I.L.A. This was granted but with a stay of execution pending the I.L.A.'s appeal to a higher court.

The Court of Appeals handed down a 2-1 decision in favour of the I.L.A. on the grounds that the NLRB had no jurisdiction since the matter was not a labour difference. The Court, furthermore, stated that if members of the I.L.A. wished to show their disapproval of the Castro regime by refusing to work on a ship trading with it, they were free to do so. There was no labour law in the U.S. that denied them this freedom. Also, there was nothing by which the courts or the NLRB could force longshoremen to perform work that was distasteful to them because the ship involved was trading with a political regime they abhorred.

The I.L.A.'s action in this respect is a matter of more general political interest. Similar manifestations have been aimed at other communist governments and at Hitler's Nazi regime and they were all deemed a constitutional right.

This has resulted in a serious situation which is causing a certain amount of anxiety in the State and Justice Departments of the United States. It is already apparent that the I.L.A. is keeping its own black list of ships trading with Cuba which it can prevent from calling at U.S. ports merely with the threat of refusing to load or unload them.

Thus, shipowners whose ships were under charter for Cuba before the ban now risk being boycotted by the I.L.A. regardless of whether they intend to abide by the ban on Cuban trade when their charterparty expires.

The possibility is now being studied of taking the case of the "Tulse Hill" to the Supreme Court. The I.L.A., it is stressed, should not be empowered to conduct or dictate the foreign policy of the United States. Nevertheless, the Justice Department seems reluctant at the present time to support any further court action by the NLRB.

Hellenic Shipyards

Expansion work at Skaramanga is progressing rapidly and will soon be completed. Hellenic Shipyards now handle 6-7% of total European repair business with prospects of a larger percentage before long. The new 310-metre pier has been in use since March 30. The third floating dock, which is being built at the yard itself, is expected to be ready by July 15. This dock will take ships up to 47,000 dwt.

New construction work on schedule includes the addition of a mid-section to the 50,000-ton floating dock which will enable it to take ships up to 70,000 dwt.

The total investment in Hellenic Shipyards will reach the figure of \$24 million. There is another \$8.5 million slated for additional

construction work making a grand total investment of \$32.5 million.

Hellenic Shipyards have so far converted eight T2 tankers into bulk carriers and jumboised them as well, increasing their deadweight capacity. They are now engaged in jumboising 32,000 dwt. tankers and increasing their capacity to 45,000 dwt. The first such conversion was made on the tanker "World Gratitude" and work is now progressing on three more ships of the same size.

These conversions, in addition to the insertion of a mid-section, entails the lifting of the main deck and bridge.

Hellenic Shipyards have also repaired a total of 74 ships during the first five months of 1964. Of these, 28 were Liberian-flag vessels, 19 Greek, 8 Norwegian, 7 British, 3 Dutch, 3 Panamanian, 2 German and one Swedish, Bulgarian, Israeli and Lebanese.

Proof of the successful operations of Greece's largest industrial complex is the fact that profits in 1963 were doubled, amounting to \$3,009,904 as against \$1,528,001 in 1962.

In addition, Hellenic Shipyards earn something between \$7 and \$8 million a year in foreign exchange for Greece, with prospects of a substantial increase in the very near future.

The yard employs some 3,600 people.

The Perama base

The technical department of the Piraeus Port Authority has this to say about the Perama base:

"Work is progressing satisfactorily on the new pier at Perama which is 250 metres long and 100 metres wide instead of the 50 metre-width originally planned. The pier is expected to be completed by the summer of 1965."

"At the same time, 400 metres of wharfage (8-10 metres deep) is being built to enable ships under repair to come alongside or moor by the stern. This wharf is also expected to be ready by the summer of 1965."

"In early 1965, work is expected to begin on the buildings that are to house the workshops, sheds, customs offices, etc. in the Perama area. Work has already begun in preparing the ground for these buildings. The entire area is expected to constitute a free zone."

"The entire cost of the Perama project is expected to reach a height of 55 million drachmas while infrastructure costs are expected to be in the vicinity of 15 million drachmas."

"With regard to the two floating docks to be installed at the Perama repair base, the Piraeus Port Authority Board has not yet made a firm decision and is still discussing the matter. The Council of State's judgment on Mr. Onassis' appeal is also awaited."

"As for the Heracles harbour project, a contract has been awarded to the Odon & Odostromaton Company for the construction of a 370-metre pier at a cost of 40 million drachmas."

"Finally, work is progressing on the four-story warehouse being erected on the A-B dock in the central harbour. This is also a 40 million-drachma project and the building is expected to be completed by January 23, 1966."

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

SERVING ALL BRANCHES OF THE SHIPPING INDUSTRY

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

Member Federal Deposit Insurance Corporation

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET