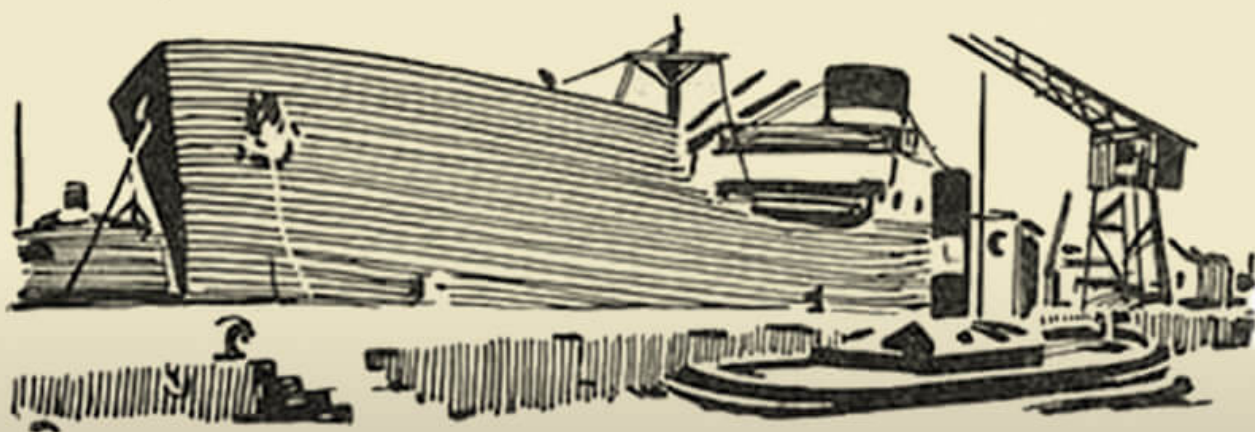


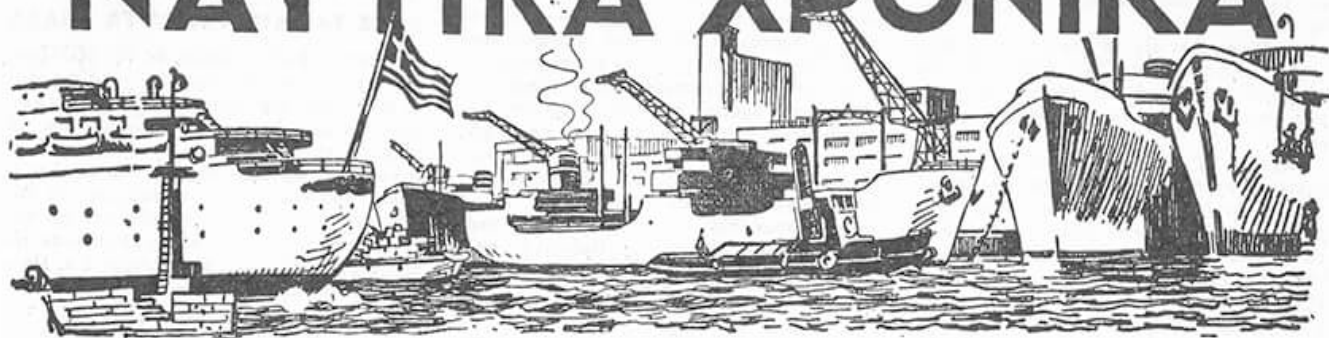
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1964

Αρ. Φύλλου 700/459

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΑ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 700/459

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1964

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΤΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ:

«Τὴν ἀγορά; τὴν ξεύρεις. Ἐκεῖνο ποῦ θα-
σιλεύει τὰ ῥάμα μέσα στὰ βαπόρια, εἶναι ἡ
ἀναρχία».

Με αὐτὰς τὰς ὀλίγας λέξεις ἐφοπλιστὴς
ἐκ τῶν σημαντικωτέρων (15 πλοῖα ὑπὸ τὴν
διαχειρίσιν του), διεκτραγωδεῖ τὴν κρατοῦ-
σαν ἐπὶ τῶν πλοίων μας κατάστασιν. Ὁμι-
λεῖ περὶ ἀναρχίας καὶ δὲν ὑπερβάλλει.

Δὲν εἶναι, βεβαίως, τὸ μόνον σῆμα κιν-
δύνου, ὅπερ ἐκπέμπεται ἀπὸ τοὺς πλοιαρ-
χοὺς καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς. Πολλοὶ αἱ ἐπι-
στολαί, αἱ ἀπεικονίζουσαι μίαν ἥμισυ ἰκα-
νοποιητικὴν κατάστασιν εἰς τὰ τῆς ἐργασί-
ας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων μας. Αἱ ἀν-
τιδικαί, τὰ παράπονα καὶ αἱ διαμαρτυρίαι
ἐπικινδύνως πληθύνονται. Αἱ παρεξηγήσεις,
αἱ ἠθελήμεναι καὶ μὴ παρερμηνεῖαι τῶν ὁρῶν
τῆς συλλογικῆς συμβάσεως εἶναι, ἀτυχῶς,
εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν. Ἡ ἐπιδεικνυο-
μένη, τέλος, ἀπροθυμία, ἡ ἐξοργιστικὴ ἀδια-
φορία, προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν τῶν προ-
ϊσταμένων τῆς γεφύρας καὶ τοῦ μηχανοστα-
σίου. Ἐν ἐνὶ λόγῳ, ἐπανεῦρε τὴν θέσιν τῆς
ἐπὶ τῶν πλοίων μας, ἡ ἀρρυθμία τῶν πρῶ-
των μεταπολεμικῶν ἐτῶν. Ἰλιγγισμένον πρὸ
τῆς σκέψεως, ὅτι θὰ ἐπανιδώμεν τὰς ἀπο-
φράδας ἐκείνας ἡμέρας. Πολὺ φοβούμεθα,
ὅτι πρὸς τὰ ἐκεῖ βαίνομεν.

Ἀπασχολημένοι, ὡς φαίνεται, οἱ ἐφοπι-
σταὶ μας μετὰ τὸ «Φέστιβαλ» τῆς 27ης Αὐ-
γούστου, δὲν προῆλθον εἰσέτι εἰς ἐντόνους
παρὰ τὸ κ. Ὑπουργῷ τῆς Ναυτιλίας πα-
ραστάσεις διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τά-
ξεως καὶ τῆς εὐρύθμου ἐπὶ τῶν πλοίων ἐρ-
γασίας. Δὲν ἔστερξαν κὰν νὰ διαμαρτυρη-
θοῦν, ὡς ὤφειλον, διὰ τὸ ὀλισθημα τῆς ὑ-
πουργικῆς ἀπαντήσεως πρὸς τὴν ἐφημερίδα
«Τὰ Νέα», δι' ὅσα ἀνακριδῆ ἀνεγράφησαν
περὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν.

Ὁ κ. Μπίρης δὲν ἐγνώρισε τὸ παρελθόν
τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν εἶδε καὶ δὲν ἤκου-
σεν ἀσφαλῶς τὰ ὅσα ἔπαθε κατὰ τὸν πόλε-
μον καὶ μετ' αὐτὸν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ἀπὸ
τὸν κομμουνισμὸν, τὸν πρῶτον, τὸν μὲλλον
ἐπικινδύνον ἐχθρὸν τῆς ὑποστάσεώς του.
Ἐλλοχεύει καὶ τώρα διὰ νὰ μᾶς διαλύσῃ.
Τὴν ἀντίδρασιν τῶν ὑγιῶς σκεπτομένων ἐ-
πικαλούμεθα. Ἀπὸ τινος ἡ ἀντίδρασις αὐ-
τῇ ἐχαλαρώθη καὶ μετὰ τὴν μᾶς διαπιστού-
μεν, ὅτι οὐδ' αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ — ἀγνώ-
στον διατρί — δὲν ἀντιμετωπίζουν ἀποφαι-
στικῶς τὴν ἐπιδρομὴν τῶν συντρόφων κατὰ
τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐπισημαίνοντες τὸν κίνδυνον, ἔχομεν ὑπ'
ὄψιν μας συγκεκριμένα γεγονότα. Ἐχομεν
πρὸ ἡμῶν ἐπιστολὰς πλοιαρχῶν, ἐγνωσμέ-
νων ἤθους καὶ ἀρίστου ἐπαγγελματικῶς πα-
ρελθόντος. Ἐχομεν πληροφορίας ἡγεγμένας
ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, περὶ ἐγκα-
ταστάσεως ἐκεῖ κομμουνιστῶν καθοδηγητῶν,

οἵτινες φθάνουν νὰ μεταχειρίζονται διὰ τὴν
ἐπιτυχίαν τοῦ ἀνιέρου σκοποῦ τῶν καὶ αὐ-
τὸ τὸ ὄνομα τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλί-
ας, προστατευόμενοι τοῦ ὁποίου, ὅθεν, ἐμ-
φανίζονται.

Ἀπὸ μακράς, τέλος, ἀναφοράς τῶν εἰς
διαφόρους ξένους λιμένας ἐκπροσώπων τῆς
Π.Ν.Ο., ἔχομεν περισυλλέξει στοιχεῖα (ὀνό-
ματα, ἡμερομηνίας καὶ λόγους) ἐπὶ τῆς
δράσεως τῶν ἀνθρώπων τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., οἵ-
τινες ἀναβαρῆσαντες, ὅχι μόνον διεγείρουν
τὰ πληρώματα μετὰ τὰ θερμὰ τῶν συνθήματα,
ἀλλὰ καὶ ἐνσπεύρουν τὸν φόβον — ὅπως
καὶ εἰς τὸ παρελθόν — εἰς τοὺς ἀφελεῖς,
ἀπειλοῦντες τοὺς μὴ διατεθειμένους νὰ τοὺς
ἀκολουθήσουν. Γνωστὴ ἡ τακτικὴ τῶν. Ἀ-
γνωστὸς ὁμως ἡ ἐν προκειμένῳ στάσις τοῦ
Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Θὰ ἀγνοήσῃ τὴν
ἐγκυμονοῦσαν τόσοις κινδύνους κατάστασιν
ἢ θὰ θελήσῃ, ἐν ὅσῳ δὲν εἶναι ἀκόμη ἀργά
καὶ κατ' ἥν ἔχει ὑποχρέωσιν, νὰ προλάβῃ
τὰ χειρότερα.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Ὁ Ἀντίβας πρὸ τῶν
πυλῶν!

''ΘΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΘΟΥΜΕ..

Ζηροτέρα ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἡ δρα-
στηριότης τῆς Π.Ν.Α. ἤρχισαν οἱ διοικούν-
τες τὴν νεοπαγῇ ὀργάνωσιν νὰ ἐπισκέπτον-
ται καὶ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα. Συναντι-
λήπτες τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων ἐμ-
φανίζονται. Τὰς «ἀδικίας» τῆς συλλογικῆς
συμβάσεως καταγγέλλουν.

Ἡμφεσθῆτησαν, βεβαίως, τὴν ἀρμεδιότη-
τα τῶν συντρόφων τῆς Π.Ν.Α. οἱ ἐδῶ ἐκπρό-
σωποι τῶν ἐφοπλιστῶν. Συμβεβλημένη μετὰ
τοὺς ἐργοδότες συνδικαλιστικὴ ὀργάνωσις
εἶναι ἡ Π.Ν.Ο. Αὐτὴν καὶ ὅλοι ἀναγνωρίζουν
ὡς ὑπευθύνους καὶ ἀρμοδίως διαχειριζομένην
τὰ ναυτεργατικὰ πράγματα. Τὰ ἀνακύπτου-
σα ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐπιλύ-
ονται διὰ τῆς προβλεπομένης ἀπὸ τὴν σύμ-
βασιν διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς.

Τὴν Π.Ν.Ο., κατ' ἀνάγκην, ὀφείλει καὶ ὁ
κ. Μπίρης νὰ ἀναγνωρίσῃ, ὡς τὴν μόνον νό-
μιμον ἐκπρόσωπον τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου.

Εἶναι, ὁμως, χαρακτηριστικὰ τῆς νοο-
τροπίας καὶ τῶν μυχιῶν διαθέσεων τῶν ἀν-
θρώπων τῆς «Ἀδελφότητος» αἱ ἐκτοξευθεῖσαι
ἀπειλαὶ κατὰ τὴν πρὸ ἡμερῶν ἐπισκεψὶν τῶν
εἰς ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον. Τὰ «αὔριον θὰ
λογαριασθοῦμε» καὶ θὰ τὰ «ζαπαλοῦμε» στο
Ὑπουργεῖο», ἦσαν αἱ ἀπαντήσεις εἰς τὴν
ἄρνησιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν
νὰ συζητήσουν μετὰ τὴν Π.Ν.Α. θέματα σχετικὰ
μετὰ τὰ πληρώματα.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Δύο σκάφη φορτηγὰ ποντοπόρα, τὸ ἓν
ἐμφορτον, παρέμειναν ἐπὶ διήμερον ἀργούν-
τα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, πρὸς συμπλή-

ρωσιν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματός των.
Οὐδὲ ναυτοπαῖς δὲν προσεφέρτετο πρὸς ναυ-
τολόγησιν, ἐνῷ ἀδεία ἀπόπλου δὲν παρείχε-
το, χωρὶς τὴν κανονικὴν σύνθεσιν. Περί ἀξι-
ωματικῶν οὐδὲ λόγος νὰ γίνηται. Οἱ ἐλά-
χιστοι παρουσιασθέντες, ἀνεξαρτήτως τῶν
μισθολογικῶν τῶν ἀξιώσεων, ἐζήτησαν, κα-
τὰ πρῶτον λόγον, νὰ πληροφρηθοῦν ποίου
τύπου σκάφη ἦσαν τὰ ζητούμενα πλήρωμα.
Τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς ἀπέκλειοντο. Ση-
μειωτέον, ὅτι κατὰ τὰς αὐτὰς δύο ἡμέρας
τῆς καθυστέρησεως τῶν δύο πλοίων μας εἰς
τὸν λιμένα, ὀκτὼ ἀξιωματικοὶ καὶ τινες
ναυτοθερμασταὶ ἀνεχώρησαν ἐντεῦθεν, ἵνα
ἀναλάβουν ἐργασίαν ἐπὶ πλοίων ξένης ἰδιο-
κτησίας.

Καὶ ὁμως, ὑπάρχουν ἀνέργοι, κατὰ τὸ
Ταμεῖον Ἀνεργίας. Τὴν 29ην Ἰουλίου ἐπε-
δοτοῦντο 4.295 ναυτικοί. Ἦται: Πλοῖα α-
ρχοὶ Α' 46, Β' 89 καὶ Γ' 178. Δόκιμοι 25.
Μηχανικοὶ Α' 65, Β' 98 καὶ Γ' 108. Ἀ-
συρματισταὶ Α' 26, Β' 22. Δόκιμοι 12. Ναύ-
ται 642. Ναυτοπαῖδες 929. Θερμασταὶ 243.
Θαλαμηπόλοι 468. Οἱ ὑπόλοιποι ἀριθμοὶ
ἀνέργων μέχρι τοῦ 4.295, ἀναφέρονται ἐπί-
σης εἰς ἐιδικότητας τῶν κατωτέρων πληρω-
μάτων.

Ἐπεδείξαμεν πρὸ καιροῦ τὴν ἐκκαθάρισιν
τῶν καταλόγων ἀνεργίας. Τὰ «κόλλυδα»
πρέπει νὰ σταματήσουν, ἀφοῦ ναυτικοὶ πρὸς
ἐπὶ ἀνδρῶν τῶν πλοίων δὲν προσφέρονται.
Ἐν τῷ μεταξύ ὁ κ. Μπίρης καὶ οἱ ἐφοπι-
σταὶ πυρετωδῶς προετοιμάζονται — οἱ πα-
νηγυρικοὶ συγγράφονται — διὰ τὸ Φέστι-
βαλ τῆς 27ης Αὐγούστου.

Τὼν οἰκίων ἡμῶν ἐμπιμπραμένων...

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΛΛΟΙ

Ἀπὸ τὰς ἀσθενείας πλευρὰς τῆς Ναυτι-
λίας μας, τῆς ποντοπόρου κυρίως: Ἡ νο-
σηρότης τῶν πληρωμάτων τῆς. Μειονέκτημα
σοβαρὸν, ἐπιβαρύνον αἰσθητῶς τὸ κόστος
τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Πολλάκις αἱ στήλαι αὐταὶ ἔχουν ἐπισημά-
νει τὴν συχνότητα τῶν ἀσθενειῶν — τοῦ πε-
πτικοῦ καὶ τοῦ κυκλοφοριακοῦ κατὰ κύριον
λόγον συστήματος — χωρὶς νὰ ἀγνοήσουν
τοὺς πολλοὺς ψευδασθενεῖς, ἀλλὰ καὶ τὰς
οἰκτρὰς καταχρήσεις εἰς βάρος τῶν μικρα-
σφαλειῶν, εἰς βάρος, δηλαδὴ, τῆς Ναυτι-
λίας μας.

Θὰ ἐπρεπεν, ὁμως, διὰ τὴν πληρεστέραν
τοῦ θέματος μελέτην καὶ τὴν ἐκτίμησιν τῶν
ἐπιβαρύνσεων τοῦ πλοίου, νὰ εἶχον καταρ-
τίσθαι στατιστικὰ ἀπὸ ἀκριβέστατα. Συνε-
στήσαμεν ἐπανειλημμένως τὴν προσπάθειαν
τῆς καταρτίσεώς των. Εἰς τὸ κενὸν αἱ συ-
στάσεις μας. Κανεῖς δὲν ἐνδιεφέρθη — οὐ-
τε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ. Δὲν υπέδειξαν, τοῦ-
λάχιστον, τὴν ἀνάγκην τῆς στατιστικῆς ἐ-
ρευνῆς πρὸς τοὺς κρατικούς ἀρμοδίους. Ὑ-
πολογίζομεν ὅτι ὁ εἰς εἰς τοὺς τέσσαρας
ναυτικούς τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, δη-
λώνει ἀσθένειαν κατ' ἔτος. Καὶ ὁμως, προ-

βάλλεται ανά πάσαν στιγμήν τὸ ἐπιχειρήμα τῆς συναγωνιστικότητος τῆς Ναυτιλίας μας!

Οἱ ἄλλοι, καὶ εἰς τὸ θέμα αὐτὸ ἐμφανίζονται ὀργανωμένοι. Τὴν ἀσθένειαν τῶν πληρωμάτων τῶν τῆν ἐλέγχουν· τὰς ἀφορμὰς καὶ τὰ μέτρα τῆς προλήψεως τῆς μελετοῦν.

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τῶν Νορβηγῶν τὴν σχετικὴν προσπάθειαν. Τὸ Ταμεῖον Προνοίας διὰ τὴν ἀσθένειαν τῶν νορβηγικῶν πληρωμάτων ἐδημοσίευσεν τελευταίως ἀφθονὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς σημειωθείσης κατὰ τὸ 1963 νοσηρότητος διὰ τοὺς εἰς ἐξωτερικοὺς πλοῖας ἀπασχολούμενους ναυτικούς. Ἐν συνόλῳ 10.257 Νορβηγοὶ ναυτικοὶ ὑπεχρέωθησαν νὰ διακόψουν τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίαν των, λόγω ἀσθενείας. Τὸ Ταμεῖον ἐπλήρωσε κατὰ μέσον ὅρον 55.99 ἡμέρας ἀσθενείας διὰ κάθε περίπτωσιν. Ἀποκαλύπτεται ὅμως καὶ τὸ ἐξῆς περίργον: Οἱ Νορβηγοὶ ναυτικοὶ δὲν ἀσθενοῦν παρὰ μόνον ὅταν εὐρίσκονται εἰς τὴν πατρίδα των. Ἐπὶ 632.763 ἡμερῶν ἀσθενείας, τὰς ὁποίας τὸ Ταμεῖον ἐπλήρωσε κατὰ τὸ 1963, τὰ 91% ἀνεφέροντο εἰς ἀσθενεῖς νοσηλευθέντας εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ μόνον 9% εἰς τὴν ξένην. Τὰ νοσήματα τοῦ νευρικοῦ συστήματος — 19.82% τοῦ συνόλου τῶν ἡμερῶν ἀσθενείας — εἶναι τὰ συχνότερα διὰ τὸν Νορβηγὸν ναυτικόν, ὅταν οὗτος εὐρίσκεται εἰς τὴν γενέτειράν. Ὁ ἀλκοολισμὸς εἶναι μίαν τῶν ἀφορμῶν. Μετ' αὐτὰ ἔρχονται, κατὰ σειράν συχνότητος, τὰ ἀτυχήματα — ἡ μέθῃ ὑπείσέρχεται — αἱ ἀσθενεῖαι τοῦ πεπτικοῦ συστήματος, οἱ ρευματισμοί, αἱ ἀνωμαλίες τοῦ κυκλοφορικοῦ κλπ.

Αὐξάνει ὅμως καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡμερῶν ἀσθενείας. Ἐναντὶ τῶν 616.569 ἡμερῶν τοῦ 1962, ἐπληρώθησαν 632.763 ἡμέραι διὰ τὸ 1963. Αὐξάνουν ἀκόμη τὰ κρούσματα τῶν ἀσθενειῶν, ὅταν οἱ ναυτικοὶ εὐρίσκονται εἰς τὴν Νορβηγίαν. Τὸ 1954 τὰ κρούσματα αὐτὰ μετέβησαν τοῦ συνόλου κατὰ 84%, τὸ 1963 κατὰ 91%.

Καὶ τέλος: Ἡμέραι ἀσθενείας 13.12 ἀναλογοῦν εἰς κάθε ἡφαλισμένον διὰ τὸ 1963, ἐνῶ κατὰ τὸ 1954 τὸ ποσοστὸν αὐτὸ ἦτο 10.4 ἡμέραι.

Θὰ μᾶς ἦτο δύσκολος ἡ σύγκρισις μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς. Αὐθαίρετα καὶ τὰ συμπεράσματα. Λεπτομερὴ στατιστικὰ στοιχεῖα δὲν ὑφίστανται διὰ τὴν νοσηρότητα τῶν πληρωμάτων μας. Γενικὴ πάντως ἡ ἐντύπωσις, ὅτι μεγαλύτερα εἶναι διὰ τοὺς Ἕλληνας ναυτικούς τῆς ὠκεανοπόρου Ναυτιλίας μας, πεποίθησις δὲ ὅτι δυνατός εἶναι ὁ περιορισμὸς τῆς νοσηρότητος αὐτῆς, ἐφόσον αἱ ψευδοσθένειαι καὶ αἱ καταχρήσεις περιορίζοντο, ἰδιαίτερα δὲ κατεβάλλετο μέριμνα διὰ τὴν προσαρμογὴν τοῦ ἐδεσματολογίου εἰς τὰς νεωτέρας τῆς ἐπιστήμης ἐπιταγὰς.

Καὶ ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις τοῦ περιορισμοῦ τῶν ψευδοσθενειῶν, τῶν υπερβασίων καὶ τῆς δελτιώσεως τοῦ ἐδεσματολογίου — λιπαρά, καρκεύματα κ.λ.π. — ἡ σύγκρισις μὲ τὰς κρατούσας εἰς τὴν Νορ-

βηγικὴν Ναυτιλίαν συνθήκας, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ὑγιεινὴν τῶν πληρωμάτων, θὰ ἐκλινεν ἀσφαλῶς ὑπὲρ ἡμῶν. Οἱ ναυτικοὶ μας οὐτε μεθύσκονται, οὐτε καὶ πάσχουν ἀπὸ τὰς ἀσθενείας τοῦ νευρικοῦ συστήματος.

Θὰ ἦτο λίαν ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐποικοδομητικὴ μία σχετικὴ στατιστικὴ ἐρευνα. Τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχήν. Δυνατὸν εἶναι ἀπὸ αὐτὰς τὰς καταστάσεις ἀποζημιώσεων τῶν Κλάμπς. Ἐχουν, μὴπως, λόγον τινὰ ἰδιαίτερον οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ μὴ ἐπιχειρήσουν τὴν συγκέντρωσιν τῶν περὶ τὴν ἀσθένειαν στοιχείων; Πρόκειται περὶ σοβαρὰς ὑποθέσεως. Δὲν ἐπιδορύνεται μόνον τὸ πλοῖον μὲ περισσοτέρας εἰσφορὰς πρὸς τὰς ἀλληλασφαλείας, ἀλλὰ καὶ μὲ τὰς τόσον συχνὰς ἐντέθεν ἀποστολὰς πληρωμάτων. Καὶ εἶναι τόσον δυσέμετροι οἱ ἀντικαταστάται...

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Ἐπιμόνους ἐκκλήσεις ἀπευθύνει ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀθρόαν συμμετοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Συνεδρίον τῆς 27ης Αὐγούστου. Τῇ συστάσει τοῦ ἡ "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ «Κομμίτη» τοῦ Λονδίνου ἀπέστειλαν ἐγκυκλίου πρὸς τὰ μέλη των, ὑποδεικνύουσας τὴν ἀνάγκην τῆς ὁμαδικῆς προσελεύσεως.

Αἱ ἀπόψεις τῶν σπηλῶν αὐτῶν ἐπὶ τῆς φαινίης ἰδέας τοῦ Συνεδρίου, εἶναι γνωσταί. Ἄν ἐπρόκειτο ἡ Ναυτιλία νὰ ὀργανώσῃ διάσκεψιν εὐρυτάτης προβολῆς, ἵνα ἐν πλάτει καὶ πρὸ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν, πολιτικῶν καὶ οικονομικῶν παραγόντων τοῦ τόπου τὰ πολλὰ τῆς ζητήματα συζητηθῶν, ὁ χρόνος τοῦ διμήνου δὲν ἦτο, ὅπωςδῆποτε, ἀρκετός. Ἐχρειάζετο μελέτῃ ἐμπειροστατωμένη καὶ προπαρασκευῇ μακρὰ, ἵνα ἀπὸ τοῦ Συνεδρίου θετικὰ ἀποτελέσματα ἀποκομίσῃ ἡ ναυτικὴ ὑπόθεσις.

Τὸ συγκαλούμενον ἤδη Συνεδρίον, πρωτοβουλία τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, οὐδένα ἄλλον σκοπὸν δὲν πρόκειται νὰ ἐξυπηρετήσῃ παρὰ τὴν προβολὴν εἰς τὴν εὐρύτεραν δημοσιότητα — τὴν ἀκρίδο πληρωμένην — τῶν ὁμιλητῶν, τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἰδιαίτερος. Εἰς τὸ κενόν, πάντως, θὰ ἀπευθύνουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὰ αἰτήματα τοῦ πλοίου. Μονόλογον θὰ ἔχωμεν. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν, ἂν θὰ εἶναι προητοιμασμένοι αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι νὰ παράσχουν θετικάς, ὑπευθύνους καὶ δεσμευτικάς ἀπαντήσεις ἐπὶ τῶν διαφόρων ζητημάτων.

Πάντως, ἀντίκτυπὸν τινὰ δυσμενὴ δὲν πρόκειται τὸ Συνεδρίον νὰ ἔχῃ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Θὰ ἀκουσθῇ, τουλάχιστον, τὸ ὄνομα τῆς, θὰ ἐπισημανθῇ ἡ ὑπαρξίς τῆς. Ἀπὸ πολλοῦς τῆς ἰθνησῆς τάξεως ἀγνοεῖται. Ἡ παρουσία ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν, κρίνεται ὅθεν ἐπιβεβλημένη. Εἶναι ἡ προϋπόθεσις τῆς ἐπιτυχίας — τῆς κατ' ἐπίφασιν ἔστω — τοῦ Συνεδρίου. Ἄς μὴ κατηγορηθῇ, τουλάχιστον, ὁ ἐφοπλισμὸς διὰ τὴν ἀποτυχίαν του. Περὶ «φεστιβάλ» πρόκειται. Τὸν μῆνα αὐτὸν ὅλοι σχεδὸν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπισκεπτόνται τὴν γενέτειράν. Ἀπὸ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς των, ἂς θυσιάσουν ὀλίγας τινὰς διὰ μίαν ἐπαγγελματικὴν συγκέντρωσιν. Ὑπο-

χρεώνομεν τὸν κ. Μπίρην, ἀκατασχέτως τὴν δημοσιότητα ἐπιζητοῦντα.

ΧΘΕΣ ΤΑ ΟΛΙΓΑ, ΤΩΡΑ ΤΑ ΠΟΛΛΑ

Περὶ τὸν ἀποδεικνύεται, ἐκ τῆς ἐξελίξεως τῶν πραγμάτων εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν, καὶ τὸ Διάταγμα περὶ καταλλήλότητος τῶν ἐξυπηρετοῦντων αὐτὴν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Τὸ μέτρον εἶχε μελετηθῇ καὶ τὸ σχετικὸν Διάταγμα εἶχε καταρτισθῇ, ὅταν ὁ κ. Σταμπολὴς πρὸ ἐτῶν ἦτο προϊστάμενος τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας. Αἱ ὑποδείξεις καὶ τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτὴν ἐλήφθησαν τότε ὑπ' ὄψιν. Ἐτοίμον τὸ ἀνέστυρεν ὁ κ. Μπίρης ἀπὸ τὰ ἐρμάρια, ὅπου ἐκοιμᾶτο τὸ ἐν λόγω Διάταγμα. Οἱ δύο προκατόχοι του — οἱ κ.κ. Ἀνδριανόπουλος καὶ Κωτιάδης — δὲν εἶχον, ἀτυχῶς, τὸ θάρρος νὰ ἀντίστην εἰς τὰ κελεύσματα γνωστοῦ σκληροῦ πυρῆνος τῆς τότε κρατούσης καταστάσεως. Δὲν ἔσπεραν νὰ τὸ δημοσιεύσουν. Ὁ κ. Μπίρης δὲν συνήτησε τὴν ἀντίδρασιν. Εἶχε, πάντως, τὴν καλὴν θέλησιν νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν καθιέρωσιν τῆς κατὰ γραμμὰς καταλλήλότητος τῶν πλοίων. Ἀναγνωρίζεται ἡ πρωτοβουλία του αὐτῇ.

Καθυστερημένον, πάντως, τὸ μέτρον. Ὅτε τὸ πρῶτον ὑπεδείχθη, ἐκάλυπτε μίαν ἀνάγκην. Εἶχον συσσωρευθῇ εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς σκάφη ἀκατάλληλα, δυσαναλόγως μικρὰ ἐναντὶ τῆς κινήσεως, ποὺ ἐκαλοῦντο τὸ θέρος νὰ ἐξυπηρετήσουν. Ὁ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους προσδιορισμὸς τῆς καταλλήλότητος τότε ἐπεβάλλετο.

Τώρα τὰ γεγονότα μᾶς ἐκάλυψαν. Μετὰ τὴν προσθήκην εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν πέντε μεγάλων σκαφῶν: τοῦ «Φαιστός», τοῦ «Ἐσπερος», τοῦ «Σοφοκλῆς Βενιζέλος», τοῦ «Πηλεΐας» καὶ τοῦ «Κένταυρος», μετὰ τὴν εἰς δηζελοκίνητον μετατροπὴν τοῦ «Ἐλλη» καὶ τὴν μετέταξιν τοῦ «Αἰγαίου» ἀπὸ τὴν κατηγορίαν τῶν τουριστικῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς, πρόβλημα καταλλήλότητος δὲν τίθεται πλέον. Τὰ μεγάλα σκάφη — μεγαλύτερα ἴσως τῶν ἀναγκῶν — πλεονάζουν, ὑπερκαλύπτουν, πράγματι, τὰς ἀνάγκας καὶ τῆς ὑψηλῆς κινήσεως τοῦ θέρους εἰς τὰς λεγομένας κυρίας τέσσαρας γραμμὰς. Τὸ ἀδιαχώρητον δημιουργεῖται.

Ἀναποτρέπτως τὰ μικρότερα θὰ ἀποχωρήσουν τὸν κυρίων γραμμῶν. Αἱ συναναχωρήσεις των μὲ τὰ μεγάλα καθίστανται παντελῶς ἀσύμφοροι. Μοιραία αὕτη ἡ ἐξέλιξις.

Καὶ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς περιόδου 64/65 ἀναμένεται ἡ προσθήκη τῶν τριῶν νεοτεκτων ἀκτοπλοϊκῶν — ὀχηματογωγῶν τῶν ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων. Διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἀκτοπλοῖας κατεσκευάσθησαν καὶ εἰς αὐτὴν ἐπιβάλλεται νὰ ἀποδοθῶν. Μετὰ τὴν ἀκύρωσιν ἀπὸ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας τῆς πωλησιᾶς των εἰς τὸν κ. Λάτσην, ἡ συμβατικὴ διασφάλισις τῆς ἀπασχολήσεως των εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς εἶναι καθῆκον ἐπιβεβλημένον τοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ καὶ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Αἱ οἰκτροὶ τοῦ προσφάτου παρελθόντος προσπάθειαι πρέπει νὰ μὴ ἐπαναληφθοῦν ἀπὸ τοὺς νέους ἀγοραστάς.

Καὶ ὅταν τὰ ὑπερμεγέθη αὐτὰ νεότευκτα

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

σκάφη — 4.500 τόννων — αναλάβουν και αυτά την εξυπηρέτησιν της 'Ακτοπλοίας, θα αντιμετώπιζομεν και πάλιν τον γνωστόν πληθωρισμόν τονάζ, τας συναναχωρήσεις και την υποτίμησιν των ναύλων προς χάραν, βεβαίως, του ταξιδεύοντος κοινού — αλησμόνητος ή έποχή της «Πυλάρου» — προς ασφαλή όμως εξασθίωσιν των άκτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Το μέτρον ήγηνόθη πάντοτε εις την 'Ακτοπλοίαν, διότι οι εκάστοτε διαχειρισθέντες τα ζητήματά της ετέλουν εν παντελεί αγνοία αυτών. 'Υπερέβημεν και τώρα τα όρια του κορεσμού των γραμμών. 'Ολίγαι είναι αυτά και πολλά τα μεγάλα, όσον και δαπανηρά πλοία, που καλούνται να τας εξυπηρετήσουν.

Και ανακύπτει το πρόβλημα των εξερχομένων από τας κυρίας γραμμάς μικροτέρων σκαφών. Πληθωρισμός και εις τας δευτερευούσας. 'Από τούδε θα έπρεπε να τον αντιμετώπισουν οι άρμόδιοι. 'Επωφελοόμενοι της υπερπροσφοράς να εξασφαλίσουν τα καταλλήλότερα δια τας άγόνους γραμμάς δια πολυετών συμβάσεων μισθώσεως.

'Υπεδείξαμεν την τιαυτήν μίσθωσιν και εις το παρελθόν. Είναι ο μόνος τρόπος να εξυπηρετήσωμεν με καλύτερα πλοία τας άγόνους περιοχάς της 'Ακτοπλοίας, να προσγάγωμεν την προς αυτάς κίνησιν. Δεν διαδίδομεν, άτυχώς, πρόθυμον την διάθεσιν του 'Υπουργείου προς την κατεύθυνσιν αυτήν. Ούδ' αυτοί οι έφοπλισταί δεν συνέστησαν την πολυετή μίσθωσιν. Παριστάμεθα, τούναντίον, εις την επανάληψιν των οικτρών της προπολεμικής εποχής μεθόδων εξοντωτικού συναγωνισμού εις τα μισθώματα των άγόνων γραμμών, επ' όφελει βεβαίως του Δημοσίου, προς καταστροφήν όμως των επιχειρήσεων.

Το άκτοπλοϊκόν, συνεπώς, «πρόβλημα» όξύ και πάλιν εμφανίζεται. Χθές είχομεν την έλλειψιν σκαφών, τώρα έχομεν την υπερπροσφοράν. 'Αγνωστον τί τέξεται ή έπιούσα. Τίποτε, πάντως, το καλόν.

Το πλήρες κείμενον του Β.Δ. δια την καταλληλότητα των σκαφών εις την 'Ακτοπλοίαν, έχει ως ακόλουθους:

«'Ελληνικά έπιβατηγά πλοία, άνεγνωρισμένα ή άγνωρίζομενα ως τιαυτά κατά την περί άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών νομοθεσίαν, προκειμένου να δρομολογηθώσιν εις ώρισμένας γραμμάς άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, δέον όπως κέκτηνται τουλάχιστον την αντίστοιχώς κατά δρομολογιακήν γραμμήν καθοριζομένην όλικήν χωρητικότητα, ως κατωτέρω:

Δια τας δρομολογιακάς γραμμάς: α) Πειραιώς μέχρι Κερκύρας, προεκτεινομένη ή μη εις το έξωτερικόν. β) Πειραιώς - Δωδεκανήσου. γ) Πειραιώς - Κρήτης και δ) Πειραιώς - Χίου - Μυτιλήνης όλικήν χωρητικότητα άνωτέραν των 1.700 κόρων.

Δια τας δρομολογιακάς γραμμάς: α) Πειραιώς - Σόμου. β) Πειραιώς - 'Ανατολικών Κυκλάδων, όλικήν χωρητικότητα άνωτέραν των 1.000 κόρων.

'Η έφαρμογή άρχεται από 31 Δεκεμβρίου 1964.

'Ερήμην των ενδιαφερομένων και κατά πλήρη της πραγματικότητας παραγνώρισιν, ό εγκαταστήσας τώρα το στρατηγείον του εις την κατάρτισιν των άκτοπλοϊκών δρομολογίων πανδαήμων, μελετά και προετοιμάζει «ριζοσπαστικά» μέτρα δια την 'Ακτοπλοίαν. Μεταξύ αυτών αναποτρέπτως θα είναι και ή Κοινή Διεύθυνσις 'Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ή νέα ΚΔΑΣ.

Προσφιλές το θέμα. 'Ο άκρως παρεμβατισμός δικαιολογεί και την ύπόστασιν των κρατικών όργάνων.

Διατηρούμεν, βεβαίως, όλας μας τας επιφυλάξεις δια την έπιχειρουμένην και πάλιν επίλυσιν του «'Ακτοπλοϊκού». Θα περιμένωμεν να γνωσθώσιν τα «μελετηθέντα». Θα επιληφώμεν τότε της ανάλυσεως των όσων θα

προταθώσιν μέτρων. Αυτή, όμως, ή ασφαλώς υποβολιμαία περικοπή μιάς σχετικής ειδήσεως ότι «ή επιδιωκομένη κοινοπραξία έφοπλιστών θα στηρίζεται εις την δημιουργίαν κοινών συμφερόντων, με παράλληλον έγκατάλειψιν από μέρος των άνεδοφικών άτομικών επιδιώξεων», είναι ασφαλώς άποκύημα νοσηράς φαντασίας ανθρώπου άφελώς ή και θρασυτάτα πιστεύοντος, ότι εκλήθη από μηχανής ρυθμιστής των συμφερόντων των ιδιωτικών επιχειρήσεων, εις την δημιουργίαν και την ύπόστασιν των όποιων κανείς, πλην αυτών των έφοπλιστών, δεν συνέβαλε.

ΤΑ ΤΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Τυχερός ο κ. Ι. Λάτσης. Χάρης εις την απόφασιν του Συμβουλίου της 'Επικρατείας άπληγά ης αγοράς των τριών άκτοπλοϊκών - όχηματαγωγών. Θα ήτο δύσκολος ή έκμετάλλευσίς των και δη εις την 'Ακτοπλοίαν, δυσχερεστέρα και ή καταβολή του όγκώδους τοκοχρεωλύτου.

Πολύ φοβούμεθα, ότι άτυχια θα άποδειχθώσιν και τα σκάφη αυτά. 'Υψηλόν, πανύψηλόν το κόστος της κατασκευής των, άμφίβολος δέ ή δυνατότης της έκμεταλλευσέως των εις τε την 'Ακτοπλοίαν λόγω του όγκου των και εις τας μεσογειακάς γραμμάς, λόγω της έσωτερικής των διαρρυθμίσεως και της σχετικής μικράς των ταχύτητος.

Οί συλλαβόντες την ιδεάν της κατασκευής των ήγνούσιν παντελώς τας ανάγκας των γραμμών δι' ός άρχικώς προωρίζοντο. Και δεν ήθέλησαν ή τότε Κυβέρνησις να ένημερωθί επί των αναγκών αυτών από τους δυναμένους γνώμην έγκυρον να έχου. Οί κ.κ. Τσάτσος, Μακρής και Σία, έλαφρά τη συνειδήσει, απέφρασαν την παραγγελίαν των τριών σκαφών. Δώδεκα εκατομμύρια δολλάρια κυριολεκτικώς έπετάχθησαν εις την θάλασσαν, ενώ θα ήδύνατο το Κράτος προσφορότερον τα κεφάλαια αυτά να τα χρησιμοποιήσιν. Είχομεν και έχομεν ανάγκην πλοίων - ψυγείων δια τας μεταφοράς των γεωργικών μας προϊόντων. Αυτά έπρεπε να παραγγείλωμεν.

Αι στήλαι, πάντως, αυτάί έπραξαν το καθήκον των. 'Επιμόνως υπέδειξαν το σφάλμα της παραγγελίας των όχηματαγωγών. Και όταν παρηγγέλθησαν, συνέστησαν την αλλαγήν των σχεδίων. Τα σκάφη θα ήσαν μεγάλα, ακατάλληλα δια την 'Ακτοπλοίαν, μικρά, ακατάλληλα έπίσης, δια τας έξωτερικάς γραμμάς, άνεξαρτήτως του κόστους. Δεν εισηκούσθημεν άτυχώς.

Τώρα το Δημοσίον θα τα επαναδημοπρατήσει. Τα όσα, βεβαίως, προσέφερον ο κ. Λάτσης, δεν πιστεύομεν άλλοι να τα προτείνωμεν. Πρέπει το τίμημα να είναι χαμηλότερον, ό τόκος ελάχιστος (1 - 2%) και χρόνος της άποπληρωμής ή εικοσαετία. Μόνον ούτω θα κατορθώσουν οι νέοι άγορασταί να έκμεταλλευθώσιν τα σκάφη, όπουδήποτε και αν τα δρομολογήσουν. Εις την 'Ακτοπλοίαν θα αντιμετώπισουν όξύτατον ανταγωνισμόν. Εις τας μεσογειακάς γραμμάς θα αντιπαλαίσουν με πλοία μεγαλύτερα και ταχύτερα, εν πληθωρισμώ κινούμενα. Διερωτώμεθα όμως, αν το Κράτος θα άγνοήσει τον άρχικόν προορισμόν των σκαφών και αν θα επιτρέψι την άπασχόλησιν των εις γραμμάς έξωτερικού.

Θα είναι, πάντως, ενδιαφέρουσα ή εξέλιξις της υποθέσεως αυτής. Τα σκάφη θα είναι έτοιμα προς παράδοσιν και ό ιδιώτης καραβοκύρης πιθανόν να μη έχη ακόμη έξευρεθί.

ΜΕ ΠΕΡΙΣΚΕΨΙΝ

Την ίκανοποίησιν, άλλα και κάποιαν άνησυχίαν προκαλεί ή ηυξημένη τελευταίως έπίδοσις των έφοπλιστών μας και εις τον τομέα των έπιβατηγών πλοίων. Κατά το 'Ινστιτούτον ναυτιλιακών έρευνών της Βρέμης, ή εις κλίνας δυναμικότης της παγκοσμίου έπιβατηγού Ναυτιλίας, έχει ως κάτωθι: Μεγάλη Βρεταννία 60.514 κλίνας, 'Ιταλία 38.672, Γαλλία 24.773, 'Ηνωμένοι Πολιτείαί 22.308, 'Ελλάς 16.730, 'Ολλανδία 15.683,

Σοβιετική 'Ενωσις 13.012, Δανία 9.996, Πορτογαλία 9.232 και Νορβηγία 8.470. Δεν άναφέρεται ή εις έκτόπισμα συνολική των πλοίων χωρητικότης, ούτε και το μέγεθος των πλοίων που έλήφθησαν ύπ' όψιν κατά την κατάρτισιν της άνωτέρω στατιστικής. Δεν θα περιελήφθησαν, ασφαλώς, τα άκτοπλοϊκά έπιβατηγά.

Όπως όδηγετο, έρχόμεθα και εδώ πέμπτοι, ήτοι διατηρούμεν και εις τον τομέα της έπιβατηγού Ναυτιλίας την θέσιν που περίπου κατέχει και ή υπό έλληνικήν σημαίαν (όχι πλοιοκτησία) φορτηγός Ναυτιλία. Εύχάριστον, εκ πρώτης όψεως, το γεγονός. 'Ανερχόμεθα και εις τον τομέα αυτόν — άπνευστί όμως — την κλίμακα και την άπότομον αυτήν άνοδον, ακριβώς, φοβούμεθα. Μήπως πάθωμεν πρόωρον ανάπτυξιν;

'Εναργές είναι το παράδειγμα της φορτηγού Ναυτιλίας. 'Από πολλών άπόψεων ευρέθημεν άνέτοιμοι δια την ραγδαίαν της ανάπτυξιν. Κατηρτισμένοι προσωπικόν δια την επάνδρωσιν των πολλών πλοίων δεν υπήρχε εν έπαρκεία, ποσοτική τε και ποιοτική. 'Η Διοίκησις άσθμαίνουσα προσπαθεί τώρα να άνατακρίβη εις το θαρύ φορτίον, που έρριψε εις τους ώμους της ή μεγάλη Ναυτιλία μας. Οί πάντες έχρησάσθη να σπείσουν και σπείδουν ακόμη, δια να δυνηθώσιν να υπηρέτησουν την άλματωδώς άναπτυσσομένην χωρητικότητά μας. Καί, ναί, μέν έχομεν το μέγα προσόν της έπίδοσεως, της συντόμου προσαρμογής και της εκ των ένόντων αντιμετώπισεως των καταστάσεων, είναι όμως γνωστόν, ότι αι πρόχειροι λύσεις δεν έγγυώνται πάντοτε και την μόνιμον αυτών άπόδοσιν.

Και αυτό ακριβώς φοβούμεθα εν προκειμένω: Μήπως ό άναπτυσσόμενος οργανισμός της έπιβατηγού Ναυτιλίας πάθι εκ της υπερμέτρου μεγεθύνσεως.

Είμεθα πέμπτοι. Και εις τούτο, ασφαλώς, συνετέλεσαν και αι τελευταίαι προσκτήσεις μεγάλων σχετικών, άλλα παρηλικών και άντισοικονομικών μονάδων, αι όποιαί ήγοράσθησαν άπλώς δια να προστεθώσιν εις τας ήδη υπάρχουσας, χωρίς ούδένα προγραμματισμόν ως προς την άπασχόλησιν των, χωρίς προσωπικόν κατάλληλον δια την επάνδρωσιν των, χωρίς θετικάς προϋποθέσεις έκμεταλλεύσεως. Οί μουσουλμάνοι προσκυνηταί της Κάσπα προσφέρουν πάντοτε μίαν πρόχειρον και έποχικήν, μόνον, λύσιν, διότι ούτε άνέσεις πολλάς ζητούν οι χαμηλού διοικητικού έπιπέδου προσκυνηταί, ούτε είναι εις θέσιν να κρίνουν αν ό θαλαμηπόλος του

PORTUGAL

ADDRESS YOUR ENQUIRIES TO:

**SHIPAGENTS
STEVEDORES**

CARLOS GOMES & CO
For 100 years

POBox: 658 • Tlgrs: VANTE • Tlx: 545

LISBON

(AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS)

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Ulisses Independent Line (N. & J. Vlassopoulos Ltd.) • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S. Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

πλοίου των προέρχεται εκ τινος έπαρχιακού... άρτοπωλείου ή από καφωδεϊόν τι της Τρούμπας του Πειραιώς. Συνηθισμένοι είναι επίσης, εις τόν τροπικόν καύσωνα. Κατόπιν, όμως, μετά τους δύο μήνας της τοιαύτης άπασχολήσεως; 'Ορθώς έγγραφε συνεργάτης του «Φαίρπλαιν» της 2ας 'Ιουλίου: «Εις την εξόρμησιν των να εισέλθουν εις την άποτόμως εύρυνομένην έπιδατικήν κίνησιν, ιδία την των κρουαζιερών, μερικοί "Έλληνες έφοπιστάι έδσαν έν ύπηρεσίαι πλοία, πού μετεσκευάσθησαν έν διά και κατ' άνεπαρκή τρόπον, επηνδρωμένα επίσης άνεπαρκώς. Τα πλοία αυτά φυσικόν ήτο να δημιουργήσουν παράπονα μεταξύ των έπιδατών, τα όποια συχνά άντανακλούν εις τό σύνολον της "Ελληνικής Ναυτιλίας. Τους καλούς έφοπιστάς, πού αποτελούν την πλειοψηφίαν, άπασχολεί πολύ τό πώς δέν θα τους δλάψη συλλογικώς τό μειονέκτημα αυτόν».

'Ανησυχεί και τας στήλας αυτές ή ραγδαία της έπιδατηγού Ναυτιλίας μας ανάπτυξις. "Όλοι την έπιθυμούν. "Όλοι χειροκροτούμεν τόν πολημίαν άνερχόμενον. 'Αλλά και οί πάντες οικτείρου τόν πίπτοντα εις τό μέσον της διαδρομής. Πρέπει να έχωμεν πάντοτε ύπ' όφιν, ότι ή αύξισις και ό συγχρονισμός του πλωτού ύλικού δέον άμεσώτατα να παρακολουθούνται και από την έν έπαρκεία κατάρτισιν του έμψυχου.

Η ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Μεταξύ των νομοσχεδίων, τα όποια ό Πρόεδρος Τζόνσον έπιμόνος προωθεί εις τό Κογκρέσσον, ίνα ψηφισθί προ των εκλογών του Νοεμβρίου, είναι και τό περί μεταναστεύσεως. Καταλέγεται εις τά χαρακτηρισζόμενα ως άπαραίτητα (musts) νομοθετικά μέτρα.

Διά του νέου νόμου προβλέπεται ή σημαντική αύξισις και της ελληνικής άναλογίας (quota), κατά τινας μέχρι των 16 χιλιάδων μεταναστών έτησίως, έναντι των σημερινών 380. Τών 'Ιταλών επίσης και άλλων μεσογειακών λαών θα έπιτραπή, διά του νέου νόμου ή είσοδος εις αύξοντα άριθμόν.

Και τό αποτέλεσμα, από της ιδικής μας πλευράς, της μεταφοράς, δηλαδή, των τώσων χιλιάδων μεταναστών, θα είναι ή ζωηροτέρα κίνησις των υπερωκεανίων σκαφών. Τα τρία έν ύπηρεσία διά τό έπόμενο έτος ελληνικά υπερωκεανία, θα έργασθούν άποδοτικώτατα. Περί τά τριακοντα θα εκτελέσουν κυκλικά ταξίδια εις την γραμμήν Πειραιώς - Βορ. 'Αμερικής. Τα ιταλικά, τα έβραϊκά και τά άμερικανικά θα συμμετάσχουν εις την έντεύθεν κίνησιν. Τα άεροπλάνα επίσης. Εύχόμεθα και της 'Ολυμπιακής.

Και άν τελικώς τό νομοσχέδιον έντός των άμέσως προσεχών μηνών ψηφισθί από τό Κογκρέσσον, ύπό νέαν όλως προοπτικήν θα πρέπει να άντιμετωπισθί και τό ζήτημα της ελληνικής γραμμής Βορ. 'Αμερικής. 'Η προσθήκη πλέον του «Όμηρος» θα είναι μία έπιτακτική ανάγκη. 'Υπό τό πρίσμα αυτό τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας καλείται να δώσιν την πλέον συμφέρουσαν διά την έθνικ

κήν γραμμήν λύσιν εις την ανακύπτουσαν από την λήσιν της συμβάσεως με τό «Βασίλισσα Φρειδερίκη» διαφοράν άπόψεων. Τόν «έλεύθερον άνταγωνισμόν» ήθέλησε τό 'Υπουργείον να καθιέρωσιν. Την λελογισμένην κατοχύρωσιν των συμφερόντων των δύο έταιριών, αίτινες γονίμως εξυπηρέτησαν μέχρι τούδε την γραμμήν, υπέδειξαν οί γνώσιν έπαρκή έχοντες των συνθηκών, ύφ' ός όλοι αϊ κατά χώρας έθνικά υπερατλαντικά γραμμάι έργάζονται.

Τό 'Υπουργείον άπυθύνθη προς τό Ναυτικόν 'Επιμελητήριον και έζητήσεν από αυτό την κατάρτισιν κανονισμού διά την γραμμήν Βορ. 'Αμερικής. 'Ορθώς τούτο δέν ήθέλησε να ύπεισέλθι εις ζητήματα, αναγόμενα εις την άπόλυτον διακριτικήν του Κράτους άρμοδιότητα. Κανονισμόν της γραμμής, άν χρειάζεται — καθ' ήμάς δέν χρειάζεται — μόνον τό 'Υπουργείον δύναται να καθορίσιν, λαμβάνον ύπ' όφιν του ώρισμένα βασικά κριτήρια, εύκόλως διαπιστούμενα (διεθνείς συμβάσεις, διατάξεις έσωτερικού δικαίου κλπ.).

Ξέφραγο, πάντως, χωράφι δέν ήμπορεί και δέν πρέπει να παραμείνι και ή κατ' έξοχήν έθνική γραμμή της 'Αμερικής. 'Υψίστα συμφέροντα εκεί διακυβεύονται. 'Η κατοχύρωσις των πλοίων, πού θα την εκτελούν, αποτελεί πράξιν έπιβεβλημένην, προς την όποιαν τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας όφείλει να προέλθι, χωρίς να χρειάζεται να ύποβάσασθι τας ένεργείας του τό Ναυτικόν 'Επιμελητήριον.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

'Ενδιαφέρουσα ώρισμένα πληροφορία, τας όποιας άρνούμεθα από ιταλικήν έκθεσιν, σχετικήν με την άλίειαν εις τά άλίπεδα της Μαυριτανίας. 'Ερχονται αϊ πληροφορίες αυτές να διαφεύσουν, κατά τινα τρόπον, και τας έδώ αναγραφείσας, ύποβολιμαίας άσφαλώς, είδήσεις περί εξαντλήσεως του άλιεύματος εις την γύρω του Πόρτ 'Ετιέν περιοχήν.

Και αναφέρει μεταξύ άλλων ή έκθεσις:

«'Ο θαλάσσιος θυδός γύρω του Πόρτ 'Ετιέν, έπί μιάς εκτάσεως 120.000 τετραγ. χιλιομέτρων περίπου, περικλείει ιχθυολογικόν πλούτον από τους πλέον σημαντικούς του Κόσμου. Εις 300 χιλ. τόνων ιχθύων ύπολογίζεται ή έτησία παραγωγή, άλιευμένη από ένα διεθνή στόλον άλιευτικών (ισπανικών, αλιείων των Καναρίων νήσων, ελληνικών, ιταλικών, πορτογαλικών, γαλλικών, ιαπωνικών, ρωσικών κλπ.).

Κατά μήκος των άκτών του Ρίο ντ' 'Ορο και της Μαυριτανίας σημαντικός αριθμός άλιευτικών έργάζονται. Περί τά 80 είναι ισπανικά, 50 πορτογαλικά (αύξηθέντα τα τελευταία δύο έτη), 10 μεγάλα ελληνικά και άλλα μικρότερα, και 6 ιταλικά ψυγεία».

Και έχουν τα άνωτέρω σκάφη παραγωγήν ύπερ τας 100 χιλ. τόνων έτησίως. 'Υποδεικνύει ή έκθεσις την δυνατότητα περαιτέρω άναπτύξεως της ιταλικής άλιευτικής δραστηριότητος εις τά ύδατα της Δυτ. 'Αφρικής. Συγχρονισμένα μεγάλα άλιευτικά - ψυγεία

χρειάζονται. Και αυτά τώρα ναυπηγεί ή 'Ιταλία.

"Εχοντες και ήμεις τας άνωτέρω πληροφορίας ύπ' όφιν, διερωτώμεθα πού άποδλεπει ή τελευταίως καταβαλλομένη παρά τινων προσπάθειαι περιορισμού του αριθμού των ελληνικών άλιευτικών. Εύρύτατον, τούναντίον, τό πεδión της άναπτύξεως διανοίγεται. Τα περισσότερα σκάφη μάς χρειάζονται.

'Αξιοσημείωτος είναι και ή ρουμανική εξόρμησις εις την άτλαντικήν άλίειαν. Εις άλλην σελίδα παρέχουμεν την πληροφορίαν της κατασκευής εις την 'Ιαπωνίαν δύο μεγάλων άλιευτικών έπεξεργασίας του άλιεύματος και παραγωγής ιχθυελαιίου και ιχθυοελαίου.

ΜΑΛΤΑ - ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

'Επαναλαμβάνομεν: Να προσέξωμεν την Μάλταν. Είναι ό επικίνδυνος αντίπαλος της βάσεως του Σκαρμαγκά. Οί "Αγγλοι έχουν κάθε λόγον να έπισχύσουν την έργασίαν του έπισκευαστικού κέντρου της άποικίας των. 'Απόδειξις τά παρασχεθέντα κεφάλαια και ό αριθμός των εκεί έπισκευασθέντων κατά τό 63/64 (Μάιος) βρεταννικών σκαφών. Θέλουν να δώσουν έργασίαν εις τους κατοίκους της νήσου διά να μάτην χάσουν και θέλουν να άξιοποιήσουν τας εκεί έγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού, των όποιων δέν έχει τούτο πλέον άνάγκην.

Κατά σχετικές ανακοινώσεις του άναλαβόντος την διαχείρισιν των συνεργείων και των δεξαμενών της Μάλτας ναυπηγικού Οίκου «Σβαν Χάντερ & Ούϊγκαν Ρίτσαρσον», 349 σκάφη έδεξαμενίσθησαν και έπεσκευάσθησαν κατά τό 12μηνον διάστημα 1963 (Μάιος) 1964. 'Εκ τούτων 84 περιπτώσεις έπισκευών ήσαν μικράς εκτάσεως και 265 εύρύτερας (114 δεξαμενόπλοια, 76 φορτηγά, 3 έπιδατηγά και τά λοιπά 42 διάφορα). 'Εδεξαμενίσθησαν 212 σκάφη, χωρητικότητος 5.036.113 τόν. d.w. Τα πλείστα ήσαν βρεταννικά και νορβηγικά. Σημειώτεον ότι από μηνός εις μήνα έντός του έτους 1963/64 έδιπλασιάσθη ό αριθμός των δεξαμενιζόμενων πλοίων (από 300 χιλ. τόν. εις 700 χιλ. τόν.).

Και διαθέτει ή Μάλτα πέντε μονίμους δεξαμενάς, μίαν διά σκάφη μέχρι και 85 χιλ. τόν. Σχεδιάζεται και έκτη των 100 χιλ. τόνων και ή παραχώρησις της πλωτής του Ναυορχείου.

Συνεκέντρωσε, δηλαδή, ή Μάλτα έργασίαν περισσότεραν της βάσεως του Σκαρμαγκά, διότι διέθεσε και πέντε δεξαμενάς, αντί των ιδικών μας δύο. "Αν τούτο ληφθί ύπ' όφιν, τά έπισκευασθέντα 74 σκάφη εις τας έγκαταστάσεις των «Ελληνικών Ναυπηγείων» κατά τό α' πεντάμηνον του 1964 είναι κατ' άναλογίαν άν μη περισσότερα, ίσα πάντως εις αριθμόν.

Με την αύξησιν των δεξαμενών της βάσεως του Σκαρμαγκά εις τρεις και την μεγέθυνσιν της μιάς εκ των πρώτων δύο, διά να δέχεται σκάφη 70 χιλ. τόνων, ή

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
	P.O.B. 116	P.O.B. 184	P.O.B. 69	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266
	TEL. 72.356	TEL. 2450	TEL. 90	TEL. 40.175	

ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABABA	ADEN (CAMP)
	P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 52	P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 33
	TEL. 464	TEL. 187	TEL. 8	TEL. 848	TEL. 12311	TEL. 4344

UNDER THE STYLE:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

εδώ εργασία θά αύξηθῇ. Θά διευκολύνωνται τὰ σκάφη διὰ τὴν ἐδῶ προσέλευσιν τῶν πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν.

Καὶ παρατηρεῖται: Ὁμιλοῦν τινες τῶν ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ στενὸν ὄλως πρῶτον προσδύοντες τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἐδῶ βάσεων ἐπισκευῶν καὶ δεξαμενισμοῦ, περὶ δημιουργίας πολλῶν τοιούτων διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ ὁ συναγωνισμός. Ποῖον ἀραγε συναγωνισμὸν ἐπιζητοῦν; Δὲν εἶναι ἀρκετὸς ὁ ἐκπορευόμενος ἀπὸ τὴν Μάλταν, τὸ Παλέρμο, τὴν Νεάπολιν, τὴν Μασσαλίαν, τὸ Κάδιξ καὶ αὐτοὶ τὴν Ἀλεξάνδρειαν; Ἡμπορεῖ ἡ δάσις τοῦ Σκαρμαγκὰ νὰ ἀξιώσῃ τὰ περισσότερα διὰ μίαν ἐπισκευὴν, ὅταν γύρω τῆς ὁ ἀνταγωνιστὴς ἐλλοχεύει;

Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι οἱ ὁμιλοῦντες περὶ συναγωνισμοῦ ἀποβλέπουσιν μόνον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐξελίξιν τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἶναι ὁρθὸν τοῦτο καὶ δικαίον; Ἀνελογίσθη τις ὅτι ὁ κ. Νιάρχος διέθεσε τριάκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς τὸν Σκαρμαγκὰ; Ποῖος ἄλλος ἐκ τῶν ὁψίων ἐπικριτῶν θὰ εἶχε τὴν τόλμην τῆς τοιαύτης ἐπενδύσεως;

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΟΥΔΑΝ

Μελετᾶται ἡ ἐγκατάστασις εἰς τὸν ὅρμον τῆς Σούδας ἐπισκευαστικῆς βάσεως μετὰ μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν διαπλεόντων τὴν Μεσόγειον πλοίων.

Ἡ ἐταιρία Μαμιδάκη, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τὸν κ. Ἰωάν. Μιχ. Καρρᾶν, πρόκειται νὰ ἀναλάβῃ, ὑπὸ ὀρισμέναις προϋποθέσεσι, τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου. Πρὸ ἡμερῶν ἐπισκέφθησαν τὴν Σούδα, ἐκπρόσωποι τῶν δύο ἐνδιαφερομένων οἰκῶν.

ΕΡΗΜΗΝ ΗΜΩΝ

Ὁ ὑπερπλανητικὸς ἱστιοδρομικὸς πλοῦς ἀπὸ Λισαβώνας εἰς Βερμούδας ἔλαβε χώραν πρὸ τινος. Πολλὰ τριῖστια σκάφη, ἀνήκοντα εἰς διαφόρους σχολὰς ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ συμμετέσχον. Τὸν ἀγῶνα ἐγκατέλειψαν, εἰς διάφορα στάδια τῆς διαδρομῆς, τὸ γερμανικὸν ἐκπαιδευτικὸν «Γκόρτς Φόρς», τὸ ἰσπανικὸν «Χουάν - Σεμπαστιάν ντ' Ἐλκάνο», τὸ πορτογαλικὸν «Σάγκρες» καὶ τὸ ἀργεντινὸν «Λιμπερτάτ».

Τὴν πρώτην θέσιν κατέλαβε τὸ νορβηγικὸν τριῖστιον «Κρίστιαν Ράντιχ», μετὰ πληρωμα 88 ἀνδρῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ δοκίμων. Δεύτερον ἦλθε τὸ γνωστὸν μας δαικὸν ἐκπαιδευτικὸν «Ντάνμαρκ» καὶ τρίτον τὸ νορβηγικὸν ἐπίσης «Σόρλαν-τετ», τὸ ὅποιον εἶχε καταλάβει τὴν δευτέραν θέσιν, τὸσον κατὰ τὸν ἀγῶνα τοῦ 1960, ὅσον καὶ κατὰ τὸν ἀγῶνα τοῦ 1962. Τὸ ἐγκαταλείψαν ἀργεντινὸν «Λιμπερτάτ», ἦτο ὁ νικητὴς τοῦ ἀγῶνος τοῦ 1956 καὶ δεύτερος νικητὴς τοῦ ἀγῶνος τοῦ 1958.

Τὴν 14ην Ἰουλίου, πάντα τὰ σκάφη ἐπεβωρῆθησαν ἀπὸ τὸν Ἀμερικανὸν Πρόεδρον κ. Τζόνσον, ἐπιβαίνοντα τοῦ ἀμερικανικοῦ

τριῖστιου ἐκπαιδευτικοῦ «Ἡγκλ», τὴν δὲ 16ην, ἀφοῦ ὅλα τὰ σκάφη ἠγκυροβόλησαν παρὰ τὸ Μπάττερν, ἐξῶθεν τοῦ Μπρότγουαϊ τῆς Νέας Ὑόρκης, τὰ πληρώματά των ἔλαβον μέρος εἰς δεξιῶσιν τοῦ Δημάρχου τῆς πόλεως κ. Βάγκνερ.

Φυσικὰ ἡ Ἑλλάς, ὑστεροῦσα κατὰ πολὺ τῆς Ἀργεντινῆς εἰς ναυτικὰς παραδόσεις, ἀπουσίασεν.

Η ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ

Δὲν εἶναι τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀρμοδιότης νὰ κρίνουν τὴν «ἐκπαιδευτικὴν μεταρρύθμισιν». Μᾶς ἐνδιαφέρουν, ὅμως, αἱ ἐκ ταύτης ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Πρὸς τὸ παρόν, καὶ μέχρις οὗτο καθιερωθῇ καὶ διὰ τὰς ναυτικὰς σχολὰς τὸ ἀπολυτήριον τοῦ Γυμνασίου, δὲν φαίνεται νὰ προβάλλῃ δυσκολία τις. Ἀπὸ τὴν δὴν ἢ τὴν 7ην τάξιν καὶ τῶν νέων Γυμνασίων, πρὸ τῆς πλήρους, δηλαδὴ, ἀποφοιτήσεώς των, θὰ γίνωνται δεκτοὶ οἱ μαθηταὶ εἰς τὰς σχολὰς μηχανικῶν ἢ πλοιαρχῶν. Μελετᾶται ὅμως ἡ καθιέρωσις τοῦ ἀπολυτηρίου διὰ τοὺς εἰσέρχόμενους εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς καὶ δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ θεσπισθῇ τοῦτο ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους, ἂν ἐγκαίρως ψηφισθῇ τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον. Ὅα εἰσέρχονται τότε οἱ μετὰ ἀκαδημαϊκὸν ἀπολυτήριον πρακτικοῦ τύπου (μόνοι αὐτοὶ ἢ καὶ οἱ μετὰ κλασσικὸν τοιοῦτον); ἄνευ ἐξετάσεων εἰς τὰς σχολὰς, ἐφ' ὅσον ὁ νέος νόμος καθιστᾷ ὑποχρεωτικὴν, τὴν ἀνευ ἐξετάσεων εἰσδοχὴν τῶν ἐν λόγῳ μαθητῶν. Καὶ θὰ γεννηθῇ, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, θέμα ἀγνοίας, ἴσως, τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, μετὰ σοβαρὰν πως διαταραχὴν τοῦ προγράμματος τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν. Διότι ἡ θὰ καθυστεροῦν οἱ ἤδη ἀγνομαθεῖς μαθηταὶ, ἀναμένοντες τοὺς ὑστεροῦντας, ἢ αἱ σχολαὶ θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ καθιερώσων διὰ τοὺς τελευταίους αὐτοὺς, εἰδικὰ τμήματα.

Ἐπ' αὐτῇ καὶ μία ἄλλη ἀπορία ἐν προκειμένῳ: Ποία ἡ θέσις τῶν μαθητῶν ποῦ ἀποτυχάνουν εἰς τὸ ἀκαδημαϊκὸν ἀπολυτήριον, ἐνῶ ἐπέτυχον εἰς τὰς ἀπολυτηρίους ἐκ τοῦ Γυμνασίου τῶν ἐξετάσεων. Νομίζομεν, ὅτι εἰς αὐτοὺς πρέπει νὰ ἐπιτρέπεται ἐπίσης ἡ εἰσδοχὴ εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς, ἀλλὰ κατ' ὅσον ἐξετάσεων, ὅπως καὶ ἡ εἰς τὰ ἀγγλικὰ κατάρτισίς των, θὰ τίθεται οὕτω ὑπὸ δοκιμασίαν.

Ἀναγκαῖον εἶναι, ὅπως τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας προσαρμόσῃ τὸ ὑπὸ ψήφισιν νομοσχέδιον τοῦ πρὸς τὰ ἀνωτέρω καὶ τὰς λοιπὰς προβλέψεις τοῦ νόμου περὶ ἐκπαιδευτικῆς μεταρρυθμίσεως.

ΠΑΝΤΟΥ Η ΑΣΥΔΟΣΙΑ:

Ἐπιστολὴ δικηγόρου τοῦ Πειραιῶς, ἀπευθυνομένη πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, καταγγέλλει τὴν ἀπαράδεκτον ἀσυνδοσίαν ἐνῶν ἐφοπλιστῶν, διαχειριστῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἀκόμη καὶ ἐναντὶ τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ ἀπαι-

τήσεων ναυτικῶν, οἵτινες ὑπηρετήσαν ἐπὶ τῶν πλοίων των.

Καὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐπιστολὴν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἑξῆς:

«Οἱ ἐφοπλισταὶ πιεζόντες πάντοτε τὰ πράγματα πρὸς τὸ συμφέρον των εἰς τὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως τῶν ναυτεργατῶν, τὰς ἐποικίας καταρτίζουσιν κυριαρχικῶς, περιέλαβον ὅρους κατὰ τοὺς ὁποίους οἱ Ἑλληνες ναυτεργαταὶ ἀποδέχονται ἀνεπιφυλάκτως τὴν ἀρμοδιότητα τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἡμεδαποῦ δικαίου εἰς τὰς μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν διαφορὰς των.

Εἶναι, πράγματι, θρησκευτικὴ ἢ προσήλωσις τῶν εἰς τοὺς ὅρους τούτους τῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας καὶ παρ' ὅτι τὰ πλοῖα των πλέουσιν ὑπὸ ξένας σημαίας ἢ τὰ γενεσιουργὰ αἰτία τῆς ἐνοχλῆς ἐπιστροφῆς τὴν ἐφαρμογὴν ἐτέρου δικαίου, προτάσσουσιν ἀνανδρῶτως τὴν ἐκ τῶν συμβάσεων των ἐνστασιν ἀποκλεισμοῦ τῆς ἀρμοδιότητος ἄλλων ἢ τῶν ἡμεδαπῶν Δικαστηρίων καὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἄλλου ἢ τοῦ ἡμεδαποῦ δικαίου.

Καὶ ἰσοῦ ἀμείως ἡ ἀνακολούθια των: Ἐνθ' ὑπερβόρουνται πᾶν μέσον ἵνα ἐξασφαλίσουν τὴν ἐνδοκίαν τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ τῶν διαφορῶν των μετὰ τῶν ναυτεργατῶν, ἀρνούνται πολλὰκις νὰ ἐκτελέσουν τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐκδοθέντας ἀποφάσεις, μετερχόμενοι ἀήθη τακτικὴν καὶ ὀχυρομένους ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου των ἢ τὴν ἐλλείψιν παρουσιαστικῶν στοιχείων τῆς ἐπιχειρήσεώς των ἐν Ἑλλάδι.

Ἡ ἀπαράδεκτος αὐτὴ τακτικὴ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐδημιούργησε πρόβλημα δυσχερῆς, τοῦ ὅποιον ἐπιζητεῖται ἡ λύσις.

Κατ' αὐτὰς συνέρχεται ἐν Ἀθήναις τὸ συνέδριον τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Μία τῶν ἐπιβαλλομένων ἀποφάσεων τοῦ συνεδρίου των εἶναι: ἡ διακήρυξις τῆς ἀπολύτου συμμορφώσεώς των πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ὁποίων μετὰ τὸσον φανατισμὸν ὑποβάλλονται.

Ἡ ἐκκρεμότης τοῦ θέματος τούτου ἐπιφέρει διαταραχὴν εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ δημιουργεῖ πρόβλημα διὰ τὴν δικηγόρους, οἵτινες σπεύδουσιν ἀποφάσεις εἰς τὰ γραφεῖα των καὶ τὰ παράπονα τῶν ναυτικῶν, μὴ δυναμένων νὰ ἐξηγήσουν τὴν ἀκατανόητον, πράγματι, τακτικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀναμφισβήτητον δὲ εἶναι, ὅτι ἡ ἀρνητικὴ ἐκτελέσεως τῶν ἀποφάσεων τούτων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μειώνει καὶ τὸ εἰς τὴν χώραν εἰσφερόμενον ξένον συνάλλαγμα, διότι πολλοὶ τούτων ἐπιδικάζουσι δεδουλευμένους μισθοὺς καὶ διαφορὰς ἀποδοχῶν τῶν ναυτεργατῶν ἢ ἀποζημιώσεις δι' αὐτῶν.

Ὁμολογοῦμεν ὅτι μᾶς καταπλήσσουν τὰ ἀνωτέρω ὑπευθύνως καταγγελλόμενα. Συγκεκριμένα στοιχεῖα (ἀποφάσεις δικαστηρίων, ὀνόματα πλοίων καὶ διαχειριστῶν) θὰ ἀναζητήσωμεν. Καὶ δὲν θὰ λείψωμεν τὰ στοιχεῖα αὐτὰ νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα. Ἐχει, ἐπὶ τέλους, καὶ ἡ ἀσυνδοσία τὰ ὅριά της.

SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS
SALE & PURCHASE

Cable Address:

"Scanship"

Telex:

Scanship - Mtl. 01-2795

New Bce Code

Tel.: 866-4811

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

Subagents at —

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

Καθαρῶς ἑλληνικὰ συμφέροντα, ὑπὸ ἑλληνικὴν διαχείρισιν. Ἀποταθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε πληροφορίαν σχετικῶς μετὰ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.

ΤΩΝ ΦΡΟΝΙΜΩΝ ΟΛΙΓΑ

Και η επικίνδυνος σύγχυση συνεχίζεται. 'Ησυχολήθη τελευταίως και το «Λούδ'ς Λίστ» με τα έσωτερικά ζητήματα του ελληνικού έφοπλισμού. 'Ανεφέρθη συγκεκριμένως εις την έκθεσιν των πεπραγμένων του «Greek Shipping Co-operation Committee». Σαφέστατα υπεδεικνύετο, εκ της όλης διατυπώσεως της σχετικής ειδήσεως, η έφοπλιστική και όχι η πρακτορειακή οργανική συγκρότησις του «Κομμίτη».

Έγραψεν επίσης η γαλλική «Journal de la Marine Marchande», μεταφέρονσα εις τας στήλας της την δημοσιευθείσαν εις το «Λούδ'ς Λίστ» ως ανωτέρω ειδήσιν, τα εξής:

«Η έκθεσις της Έπιτροπής Συνεργασίας των Έλληνων έφοπιστών, των έδρευόντων εις το Λονδίνον (des armateurs grecs siegeant à Londres), διά την περίοδον 1ης 'Απριλίου 1963 μέχρι της 31ης Μαρτίου 1964 κλπ. κλπ.».

Παρέχεται, πράγματι, εκ των ανωτέρω δύο δημοσιευμάτων η έντύπωσις, ότι έφοπισται και όχι μεσίται η πράκτορες (ship brokers or agents) προβαίνουν εις ενεργείας, αΐτινες άμεσώτατα μόνον τους έφοπιστάς δυνατόν να ένδιαφέρουν. 'Αναφέρεται λ.χ. ότι προέβη το «Κομμίτη» εις συστάσεις προς την Έλληνικην Κυβέρνησιν διά την συγκρότησιν οργανισμού ναυτιλιακής πίστεως, διά την τροποποίησιν της φορολογίας των πλοίων, διά την άπαγόρευσιν των προς την Κούβαν ταξιδίων και διά την ναυτικήν εκπαίδευσιν. 'Ανοικνύονται εν συνεχεία αΐ ενεργείαι διά την κατάργησιν της εισφοράς - χαράτσι προς την Δ.Ο.Μ., διά την σύναψιν της συλλογικής συμβάσεως με τους Έλληνας ναυτικούς κ.λπ. κ.λπ.

Πρός τί όμως αύτή η θορυβώδης προβολή εις ξένα δημοσιογραφικά όργανα θεμάτων, στενώς με την ελληνικήν και μόνον ναυτιλιακήν υπόθεσιν συνδεομένων; Πρός τί να εμφανίζονται οΐ εις το Λονδίνον διαμένοντες διευθυνταί πρακτορειακών και μεσιτικών γραφείων ως έφοπισταί; Ούσιαστικά συμφέροντα του ελληνικού έφοπλισμού δεν ύποδεικνύουν άσφαλώς την τοιαύτην δημοσιότητα. Έπαναλαμβάνομεν: Προσοχή!

Σχετικώς με τ' ανωτέρω, μάς γράφει από το Λονδίνον υπεύθυνος παρατηρητής των ναυτιλιακών μας πραγμάτων:

«Κατά την γνώμην μου, το δημοσίευμα του «Λούδ'ς Λίστ», την προέλευσιν του οποίου όλοι εδώ γνωρίζομεν, είναι έμπρηστικόν διά την Ναυτιλίαν μας. Ούτε λίγο ούτε πολύ δίδομεν όλα τα όπλα, τα έναντίον μας

έπιχειρήματα και τα μυστικά εις τους ανταγωνιστάς μας, εμφανιζόμενοι επί πλέον ως έφοπισταί έδρευόντες εις ξένην επικράτειαν, με κίνδυνον παρεξηγήσεων σοβαρών, έπιζημίων.

»Ούτε οΐ Νορβηγοί, ούτε άλλος τις ναυτικός λαός προβαίνει εις την τοιαύτην άσκοπον δημοσιότητα».

Η ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ήλθεν εδώ ο κ. Καλλιμανόπουλος. Δεν παρέλειψε να έπισκεφθί τους πάντας — άρμόδιους και άναρμόδιους. Έξέθηκεν εις αυτούς το πρόβλημα της τακτικής γραμμής Έλλάδος - Βορ. Αμερικής. Διεξέτραγώδησε, διά μίαν ακόμη φοράν, την κατάστασιν της. Κατέδειξε τας ζημίας από την έλλειψιν φορτίων δι' Ελλάδα και έγνώρισε την απόφασιν της διακοπής της μοναδικής ελληνικής φορτηγού γραμμής, ήτις συνδέει τους λιμένας μας με την Βορ. Αμερικήν.

Από Έτους είχαν η «Έλληνική» αποφασίσει την άναστολήν των προς τα εδώ δρομολογίων των σκαφών της. Αΐ δαπάναι ύπερεκάλυπτον τους εΐσπραττομένους ναύλους. Όμως με την έλπίδα δελτιώσεως των πραγμάτων δεν έσπερξεν ο κ. Καλλιμανόπουλος να όριστικοποίησιν την εν λόγω απόφασιν. 'Υατάτη είναι η τένα καταβολομένη προσπάθεια, ίνα οΐ μανδαρίνοι της ελληνικής διοικήσεως πεισθούν επί της άνάγκης, όπως ποσοστόν τι των έξ 'Αμερικής φορτίων, εν ίσοτιμίαι ναύλου, διαφυλαχθί ύπερ των σκαφών και της «Έλληνικής». Τώρα το σύνολον σχεδόν διά των άμερικανικών πλοίων μεταφέρεται. Καμμία άλλη ναυτική χώρα δεν ακολουθεί την άνόητον αύτην τακτικήν. Οΐ πάντες τα ίδια των πλοία προστατεύουν κατά το μέτρον του δυνατού.

Καί, λίαν έπικαίρως, ως άπτών δείγμα της έγκληματικής άδιαφορίας των κρατικών μας ύπηρεσιών προς τας στοιχειωδέστερας έναντι του ελληνικού λαού ύποχρεώσεις των, μάς ήλθεν η καταπληκτική πληροφορία, ότι δύο τουρκικά πλοία μετέφερον έξ 'Αμβέρσας 3.350 τόν. σιδηροτροχιών, με ναύλους εις δολλάρια.

Ανηκουστός, πράγματι, η κρατούσα ήδη κατάστασις εις τα ζητήματα των εκ του έξωτερικού κρατικών μεταφορών. Έλαφρά τη συνειδήσει, ανατίθενται αύται εις τα ξένα πλοία γραμμής. Τα ελληνικά άγνοούν. Διά τα έξ 'Αμερικής έφόδια η εύκολότερα διά τους άρμόδιους λύσις είναι η διά των άμερικανικών πλοίων μεταφορά.

Όμως, η «Έλληνική» δεν πρόκειται να συνεχίση την τακτική της άναμονής. Αΐ προς την Μεσόγειον γραμμαΐ της θα φθάσουν μέχρι των ιταλικών λιμένων. Πλήρη

φορτία έξασφαλίζονται. Πρός τί αΐ περαιτέρω ζημΐαι, αφού το Έλληνικόν Κράτος δεν έχει άποκτήσει ελατί την συνειδήσιν της αναγκαιότητας των εθνικών τακτικών γραμμών και της παραγωγικής των σημασίας;

ΕΙΣ ΑΔΙΕΞΟΔΟΝ Η ΔΙΕΝΕΣΙΣ

Είναι γνωσταί αΐ άμερικανικά ένέργεια: επί του προβλήματος των ναυτολογίων των τακτικών γραμμών. Η Μαριτάτη Κομμίσσιον, έπιληφθεΐσα της έφαρμογής του Νόμου Μπόνιερ, εκάλεσε τας έν 'Αμερική εργαζομένας εταιρίας τακτικών γραμμών να παράσχουσιν στοιχεία ναύλων και να γνωστοποιήσουσιν το περιεχόμενον των μετά των φορτωτών ιδιαιτέρων συμβάσεων των έν σχέσει προς τους ναύλους από και δι' τας 'Ηνωμένας Πολιτεΐας. Όσον άφορά τας ανωτέρω συμβάσεις, η Όμοσπονδιακή Ναυτιλιακή Έπιτροπή ύπεχρέωσε τας εταιρίας να τας λύσουν, το λοιπό δέ και δι' από 1ης Σεπτεμβρίου έ.ε., να συνάπτουν συμβάσεις κατά κείμενον καταρτισθέν υπό της Έπιτροπής.

Η άντίδρασις των Βρετανών και των λοιπών Εύρωπαίων έφοπιστών, συμπεριλαμβανομένων και των Έλλήνων, ύπηρεξεν έντονος. Έπανειλημμένως μέχρι τοδε ο 'Αγγλος 'Υπουργός των Μεταφορών συνέστησεν εις τας άγγλικάς εταιρίας να μη συμμορφωθούν προς την περί παροχής στοιχείων επί των ναύλων πρόσκλησιν της Όμοσπονδιακής Ναυτιλιακής Έπιτροπής. Έπεινήσθη όμως, ότι η νόμιμος της ύπουργικής ταύτης διαταγή ήτο άμείβωλος, ύπηρεζε δέ ο κίνδυνος ν' άκυρωθί αΐτη δικαστικώς. Άλλως θα είχε το πρᾶγμα, εάν η ύπουργική διαταγή περί μη συμμορφώσεως, έστηρίζετο εις νόμον. Απορώμενος δ, κατά τα λοιπά δραστηριώτατος, κ. Μάπλες, έΐσηγγείλες έντός πενταετίας μόλις δέκα νομοσχέδια εις την Βουλήν των Κοινοτήτων ήχηθί εις την άπόφασιν να καταθέσθι σχετικόν νομοσχέδιον, εν ύψει δέ της ανωτέρω ταχθείσης υπό της 'Αμερικανικής Έπιτροπής προθεσμίας της 1ης Σεπτεμβρίου, να συζητήσθι το νομοσχέδιον πρό των θερών διακοπών της Βουλής των Κοινοτήτων, ύποστηριζόμενος ένθέρμως υπό της 'Αντιπολιτεΐσεως.

Η Εΐσηγγητική Έκθεσις του νομοσχεδίου (έταν τοτο καταστή νόμος της Κοινοπολιτεΐας θα φέρη τον τίτλον «Νόμος περί φορτωτικών έγγραφων και έμπορικων συμβάσεων 1964») αΐτιολογεί το μέτρον, ως άπαραΐτητον προς προστασίαν της διεθνούς δικαιοδοσίας του 'Ηνωμένου Βασιλείου, έναντι οικαιοποιήσεων ταύτης πραγματοποιούμενων διά της παρά ξένων Έπικρατειών έπιβολής ύποχρεώσεων σχετικών προς την μεταφοράν έπιβατών και έμπορευμάτων ή την έπίδειξιν σχετικών έγγραφων ή παροχήν πληροφοριών.

Έξετέθη ανωτέρω, ότι από 1ης Σεπτεμβρίου έ.ε. η Όμοσπονδιακή Ναυτιλιακή Έπι-

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, 11 MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS:
LANFALL - LONDON

CABLE ADDRESS:
OKEANIS - NEW YORK

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

τροπή, προτίθεται να υποχρεώσει τις εταιρείες γραμμών να συνάπτουν την υπ' αυτής συνταχθείσα πρότυπον σύμβαση μετά των φορτωτών. Η σύμβαση περιέχει όρον αποδοχής της αποκλειστικής δικαιοδοσίας της Επιτροπής, επί της συμβάσεως, όπερ η Μεγάλη Βρετανία από συμφωνίας μετά 10 άλλων ναυτιλιακών χωρών εθεώρησαν εις υποδεδειγμένον τον Μάϊον διακρίνωσαν διαμαρτυρίας, ως αποτελούν επιμέλειαν εις την διεθνή αυτήν δικαιοδοσίαν.

Τα σχόλια επί του νομοσχεδίου εν τῇ 'Ηνωμένῃ Βασιλείῃ ὑπῆρξαν εὐμενῆ. Τὸ βρετανικὸν 'Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον ἐκνήρυξεν ἀνεπιφύλακτως ὑπὲρ τοῦ νομοσχεδίου, τὸ δὲ Συμβούλιον τῶν Βρεταννῶν Φορτωτῶν εἰς δηλώσεις αὐτοῦ ἐτόνισεν ἰδιαιτέρως, ὅτι αἱ μεταξὺ Βρεταννῶν φορτωτῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν συμβάσεις δέον νὰ συνομολογούνται ἐλευθέρως μεταξὺ αὐτῶν, ὑφισταμένου προσφόρου μηχανισμοῦ πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀναφερομένων διαφορῶν.

Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει ἐν ἄρχῃ, ὅτι ὁ 'Υπουργὸς Μεταφορῶν δύναται νὰ λάβῃ τὰ εἰς τὰ λοιπὰ ἄρθρα περιγραφόμενα μέτρα ἐάν, κατὰ τὴν κρίσιν αὐτοῦ, ἐλήφθησαν ἐν τινὶ ἀλλοδαπῇ Πολιτείᾳ μέτρα ἐλέγχου τῶν θρωμ μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἐφ' ὅσον τὰ μέτρα ταῦτα θίγουν τὴν διεθνή δικαιοδοσίαν τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου.

Ἐν συνέχειᾳ ἐπιβάλλεται εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἢ υποχρεώσεις, ὅπως ἀναγγέλλουν πᾶν τοιοῦτον μέτρον εἰς τὸν 'Υπουργόν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς υποχρεώσεως τῆς υποβολῆς πρὸς ἔγκρισιν πάσης συμβάσεως.

Ὁ 'Υπουργὸς ἐξουσιοδοτεῖται νὰ ἐκδίδῃ ὁδηγίας δι' ὧν ν' ἀπαγορεύῃ τὴν συμμόρφωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων πρὸς τοιοῦτον εἶδους μέτρα, ἀπειλούμενου προστίμου μέχρι 1.000 λίρων διὰ τοὺς παραβάτας τοιοῦτων ἀπαγορευτικῶν διατάξεων.

Παρά τὴν δήλωσιν τοῦ κ. Μάπλς, ὅτι τὸ νομοσχέδιον δὲν ἀποδίδει εἰς ἀντίποινα, ἡ ἀμερικανικὴ ἀντιδρασίς ἐναντίον τοῦ νομοσχεδίου ὑπῆρξε λίαν ἐντονος. Ὁ γερουσιαστὴς Ντάγκλας ἐξακρίτησε τὸ νομοσχέδιον ὡς μέτρον ἄνευ προηγουμένου, στρεφόμενον ἐναντίον τῶν συμπεριόντων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Κατὰπλήξιν ἐπίσης προεκάλεσε τὸ νομοσχέδιον εἰς τοὺς κύκλους τῆς Ὀθάοιγκτων, χαρακτηριζόντων ὡς «πλήγμα ἐκ τῶν νῶτων» εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐξουδετέρωσης συμβιαστικῆς λύσεως.

Ὁ ἀνωτέρω ἀναφερθεὶς γερουσιαστὴς Ντάγκλας, Πρόεδρος τῆς Κοινῆς Οἰκονομικῆς Επιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου, εἰς δηλώσεις αὐτοῦ, ἐτόνισεν, ὅτι ἡ ἐνέργεια τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς εἶναι ἀπολύτως δικαιολογημένη. Ὑπάρχουν — εἶπε — πειστικὰ ἀποδείξεις, ὅτι τὰ 65-80% τῶν ἀμερικανικῶν ἐξαγωγῶν ἐπιβαρύνονται μὲ ναύλους σημαντικῶς ὑψηλοτέρους τῶν ἀγγλικῶν ἢ ἰαπωνικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, αἵτινες οὕτω περιήλθον εἰς θέσιν ἀποκλειοῦσαν τὸν συναγωνισμόν. Ἐπὶ παραδείγματι — συνέχισεν — ἠλεκτρικὰ μηχανήματα φορτωμένα ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δι' Ἀγ-

γίαν, πληρώνουν ναύλον 57,25 δολларίων κατὰ τόννον, ἐνῷ ὅμοια μηχανήματα φορτωμένα ἐξ Ἀγγλίας δι' Ἀμερικὴν πληρώνουν 33,11 δολларία κατὰ τόννον. Ἡ διακρίσις αὐτὴ ὑφίσταται ἐπὶ τοῦ 65% τῶν ἐξαγωγῶν ἡμῶν πρὸς Ἀγγλίαν. Μετὰ πολλὰ ἐτη ἀδραναίας, ἐλήφθησαν ἐπὶ τέλους μέτρα, ἐγὼ δὲ προσωπικῶς — ἐξηκολούθησεν ὁ γερουσιαστὴς Ντάγκλας — συνέστησα νὰ ληφθῶν ἀμέσως μέτρα πρὸς ἐξάλειψιν τῆς δυσμενούς ταύτης διακρίσεως, ἡ Ὁμοσπονδιακὴ Ναυτιλιακὴ Επιτροπὴ, ὅμως, ἠθέλησε νὰ συμπληρώσῃ τὰς εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἀποδείξεις, συγκεντρώνουσα στοιχεῖα πλήρη. Εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτην ἀνθίσταται ἡδὴ ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις, μακρυρομένου οὕτω ὅτι ἡ εἰς ἑαυτὸς τῶν ἀμερικανικῶν ἐξαγωγῶν διακρίσις εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα ἀπὸ ὅτι ἐξηκριδύθη ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέντων στοιχείων. Διαπιστοῦται ἡδὴ, ἐδήλωσεν ὁ γερουσιαστὴς Ντάγκλας, ὅτι ἡ Βρεταννικὴ Κυβέρνησις εἶναι διατεθειμένη νὰ παραγγείλῃ εἰς τὰς ἐθνικὰς αὐτῆς εταιρίας γραμμῶν ν' ἀφῃσούν τὴν ἀμερικανικὴν νομοθεσίαν, παρὰ νὰ παράσχουν τὰ αἰτηθέντα στοιχεῖα. Τὸ γεγονός ὅτι ἡ Βρεταννικὴ Κυβέρνησις εἶναι διατεθειμένη νὰ ριφονιδυνέσῃ διεθνή κρίσιν, παρὰ ν' ἀποκαλύψῃ τοὺς ναύλους οὓς ἐφαρμόζουν οἱ Βρεταννοὶ θαλάσσιον μεταφορεῖς διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι πρωτόγνωστον. Ποῖαι αἱ συνέπειαι τοῦ βρετανικοῦ τοῦτου μέτρου, κατέληξεν ὁ γερουσιαστὴς Ντάγκλας, εἰς τὰς εἰσὶ ἐνῶρις νὰ κριθῇ. Εἶναι ὅμως προφανές, ὅτι δὲ εἶναι σοβαρὰ, προκειμένου περὶ πρωτοφανοῦς γεγονότος ἐν τῇ διεθνῇ δικαίῳ.

Βιαιότερος ὑπῆρξεν ὁ βουλευτὴς Κέλλερ, παροτρύνων τὴν Ὁμοσπονδιακὴν Ναυτιλιακὴν Επιτροπὴν νὰ ἀντισταθῇ κατὰ πάσας ἀποπειράς παραβάσεως τῶν ἐθνικῶν νόμων.

Ἡ ἀντιδρασίς αὕτη δὲν φαίνεται νὰ ἐπηρέασῃ τὴν Βρεταννικὴν Κυβέρνησιν, ἥτις προχωρεῖ εἰς τὴν ψήφισιν τοῦ νομοσχεδίου.

Ἐν τῇ μεταξῷ, τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια κατεδίκασαν τὰς ἀρνούμενας νὰ παράσχουν τὰ αἰτηθέντα στοιχεῖα ἀγγλικὰς ναυτικῆς εταιρίας. Ἡ ἔφεσις ἐπὶ τῆς πρωτοδικικοῦ ἀποφάσεως ἀπερρίφθη καὶ αὕτη. Ἡδὴ ἡ «Μαριτάιμ Κομπίσιον» μελετᾷ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ νόμου προβλεπόμενου προστίμου διὰ τὴν μὴ συμμόρφωσιν εἰς τὴν πρόσκλησιν παραγωγῆς τῶν αἰτηθέντων ἐπὶ τῶν ναύλων στοιχείων.

ΤΑ "ΜΠΩΝΚΕΡΣ",

Ἀνακούφισις διὰ τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον σκάφη. Ἐντείνεται ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὰ καύσιμα (τὸ φιοῦελ ὅϊλ). Οἱ ἰταλικοὶ σταθμοὶ συνεχίζουν τὴν ὑποτίμησιν. Ὑπεραφθονίαν ἔχουν τὰ διυλιστήριά των μαζούτ, λόγω παραγωγῆς περισσοτέρας βενζίνης. Ἀδυνατοῦντα νὰ τὸ κρατήσουν εἰς τὰς δεξαμενάς, τὸ ἐκποιοῦν εἰς ἀπιστεύτως χαμηλὰς τιμὰς. Τὰ μῦνκερς ἔφθασαν ἤδη τὰ 70 σελλίνα τὸν τόννον καὶ κατὰ τινας, κατὰ τερσιν προσφορὰ ἐκκυλφόρησαν ἤδη. Μέχρι καὶ τοῦ Ὀκτωβρίου αἱ χαμηλαὶ αὐταὶ τιμαὶ προβλέπεται νὰ

κρατήσουν, ἀνεξαρτήτως τοῦ διεξαγομένου ἀπὸ μηνῶν συναγωνισμοῦ εἰς τὰς τιμὰς τῶν καυσίμων ρωσικῆς προελεύσεως καὶ τῶν γνωστῶν διεθνῶν εταιριῶν.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΒΗΜΑ

Εἰς ἐφαρμογὴν τῆς ἐγκαινισθείσης προσταθείας διὰ τὴν συγκέντρωσιν εἰς μεγαλυτέρας μονάδας τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων, μία νέα ἐταιρία συνεστήθη εἰς τὸ Λονδίνον, ὑπὸ τὸν τίτλον «Pegasus Ocean Services Ltd», σκοποῦσα τὴν ἐνιαίαν διαχείρισιν διαφόρων σκαφῶν φορτηγῶν καὶ τάνκερς, ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἥτις προηγουμένως ἡσκέτο ἀπὸ τρία χωριστὰ ναυτικά γραφεῖα, τὰ Frinton Shipbrokers Ltd, Tharros Shipping Cy Ltd καὶ Tropis Shipping Cy Ltd.

Τὰ ἀρχικὰ αὐτὰ ἐταιρικά συγκροτήματα δὲν διαλύονται. Ἡ «Πήγασος» ὅμως ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῶν ἀπὸ τῆς Ἰθς 'Ιουλίου. Τὰ γραφεῖα τῆς προσωρινῶς, μέχρι τῆς μεταστροφῆς τῶν εἰς νέα καταλλήλοτερα, ἐγκατεστάθησαν εἰς Ibox House, Minories, London E. C. 3. Διευθύνει τῆς ἐταιρίας ὀρίσθησαν οἱ κ.κ. Γ. καὶ Α. Ἀνδριανόπουλος, Α. Ἀγγελικόπουλος, Δ. Ν. Ἰγγλέσης, Δ. Σ. Ἰγγλέσης, Φ. Η. Ἰγγλέσης, Μιχ. Λεντάκης, Μιχ. Κ. Περατικός καὶ Ἀρ. Μ. Ζουλὰς.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ὡς εἶχε πρό τινας ἀναγγεῖλει ἄλλη, πλέον ἀρμόδια, στήλη μας, τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον προέβη εἰς μίαν χρῆσιν ἐκδοσιν, τιτλοφορουμένην «Κώδις ἀσφαλείας δεξαμενοπλοίων». Μὲ συντομίαν, ἀλλὰ καὶ μεθοδικότητα ἐξηγλοῦντο εἰς τὴν ἔκδοσιν αὐτὴν πάντα τὰ θέματα, ποῦ ἀφοροῦν εἰς τὰς γενικάς προφυλάξεις, τοὺς κινδύνους καὶ τὸν τρόπον προλήψεως αὐτῶν ἐκ τοῦ στατικού ἡλεκτρισμοῦ, τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ μεταφοράς τῶν ὑγρῶν καυσίμων, τοῦ ἔρματος, ἐξαντλήσεως ἔρματος, καθαρισμοῦ δεξαμενῶν, ἐργασίας ἐντὸς κλειστῶν χώρων τῶν δεξαμενοπλοίων, τῆς μεταφορᾶς συσκευασμένων φορτίων καὶ ὑγροποιημένων ἀερίων καὶ τῶν μέσων πυροσβέσεως καὶ διασώσεως. Εἰς ἑκατὸν περίπου σελίδας σαφῶν ὁδηγίων κατατοπίζεται ἀκόμη καὶ ὁ ξένος πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἐργασία.

Ἐχομεν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ὁ «κώδις» αὐτὸς δύναται ν' ἀποδῇ καὶ εἰς ἡμᾶς χρήσιμος, ἰδίᾳ ὅταν θὰ γραφῇ εἰς τὴν γλῶσσάν μας ἀπὸ ἐιδικῶν, γνωρίζοντα καλῶς τὰ πλοία καὶ τὴν τεχνικὴν ὁρολογίαν.

Πολλάκις ἔχομεν συστήσει τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπαρξιν μιᾶς «βασικῆς διβλιοθήκης», προστιθῆς εἰς τοὺς ἀξιοματικούς, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὸ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου. Ἀντὶ μιᾶς εὐτελεστάτης δαπάνης, ἐνὸς ἢ δύο χιλιοδράχμων κατὰ πλοῖον, θὰ εἶχον οἱ ἐπ' αὐτῶν τὰ βασικὰ ἐκείνα βοηθήματα, τὰ ὅποια, πέραν τῆς καθαρῆς ἐκπαιδευτικῆς ἐπιδιώξεως, θὰ τοὺς παρέχον τὴν δυνατότητα νὰ ἀντιμετωπίζουν πᾶν ἔκτακτον γε-

PEGASUS OCEAN SERVICES LTD SHIPBROKERS

IBEX HOUSE
MINORIES
LONDON E. C. 3

TELEPHONE: ROYAL 8421 (10 LINES)

TELEGRAMS: PEGASHIP, LONDON, TELEX

CABLES: PEGASHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 24.189

γονός και να κατατοπίζονται επί πάσης νεότερας εξέλιξης.

Η «Ένωσις των Έφοπλιστών» θα έπρεπε να αναλάβει την σχετική πρωτοβουλία εκδόσεως, ίσως, αυτή τα σχετικά κείμενα.

»ΝΕΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.»

Είς όλας τας επιστολάς, αι όποιαι φθάνουν εκ των πλοίων και με τας όποιαις εκδελούνται ένθουσιασμοί και εύχαριστίαι διά τόν άνεκτήμην δώρον πρὸς τοὺς ποντοπλόους, τὰ διά τού άσυρμάτου, δηλαδή, νέα ακολουθεῖ και ή εξής έπωδός:

«Θά ήτο δύσκολον, τάχα, να περιορισθού κάπως αι κυβερνητικά άνακοινώσεεις εις τὰ όλιγώτερον ενδιαφέροντα θέματα και να συμπληρωθῇ τὸ δελτίον με άλλα περιστατικά τῆς ελληνικῆς ζωῆς, με γεγονότα τῶν πόλεων και τῆς κοινῆς ζωῆς, με κάποιαν, δηλαδή, εἰδοσηογραφίαν εύχάριστον και συναρπαστικὴν; Στὴν καρδίᾳ τῶν άκειαν, τέτοιαι μικρῆς πληροφορίαι γίνονται περισσότερον εὐπρόσδεκται ἀπὸ τὰ συντακτικὰ άλλα ζητήματα, τὰ όποια, άλλως τε, φθάνουν και ἀπὸ άλλας διεθνείας πηγᾶς. Έχομεν ὑπ' όφιν μας άντίτυπα ξένων δελτίων, όπου άσχοιοῦνται άκόμη και με τὰ σκάνδαλα τῶν άστέρων τοῦ κινηματογράφου. Δέν ζητοῦμε να γίνεταί αὐτὸ και εις τὸ ίδιον μας δελτίον. Άλλά δέν νομίζομεν να ζημιώνη ή πληροφορία, ότι τώρα στὴν Ελλάδα τρώγομεν τὰ καρπούζια με μιάμισυ δραχμὴ τὸ κιλὸν ή τὰ ροδάκινα με τρεῖς. Η ότι έφέτος στὴν Ελλάδα οἱ γάμοι ὑπολείπονται τῶν αντίστοιχων τοῦ 1963. Η ότι κάποιος άπατεῶν, έμφανιζόμενος ὡς πλοίαρχος δεξαμενοπλοίου και έπισείων πλαστὴν έπιταγὴν 200 χιλιάδων δολλαρίων, απέσπασε 15 χιλιάδας δραχμὰς ἀπὸ άφελῆ νέαν, εις τὴν όποίαν ὑπεσχέθῃ γάμον. Ένας έμπεiros συντάκτης τοῦ δελτίου, πολὺ ὕλικόν κάπως «πικάντικο» ήμπορεῖ να συγκεντρώσῃ με τὸ όποιον τὸ «Δελτίον τῶν Νέων πρὸς τοὺς Ναυτικούς», θὰ άποκτήσῃ μεγαλύτερον ενδιαφέρον».

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Η ὑποχρέωσις τῶν μετεχουσῶν εις τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα χωρῶν, ὅπως μειώνουν σταδιακῶς τὰς έπιχορηγήσεις πρὸς τὰς βιομηχανίας των, μέχρι τῆς τελικῆς αὐτῶν καταργήσεως, φέρει εις δυσκολωτάτην θέσιν τὰ ναυπηγεῖα ὧν, πλὴν φυσικὰ τοῦ λοξομεδούργου, τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ.

Όταν ή συνθήκη τῆς Ρώμης υπεγράφη, ή ναυπηγικὴ ἀνὰ τὸν κόσμον βιομηχανία διήρχετο μίαν ἐποχὴν πρωτοφανοῦς εὐημερίας, προσελούσης εκ τοῦ πολέμου τῆς Κορέας και εκ τῆς κρίσεως τοῦ Σουλῆ, αἱ δὲ ὑπογράφουσι τὴν συνθήκην χώραι εἶχον τετραπλασιάσει τὸν ὅγκον τῶν καθελεύσεών των ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ διαστήματος πὸς ἐξοσολάδῃσε μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1950 και 1958.

Η εὐημερία ὅμως αὕτη παρήλθεν, ἀνεπιστρέπτει ἴσως, και ή ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐστηρίχτετο σοβαρῶς ἐπὶ τῶν έπιχορηγήσεων πὸς

ελάμβαναν ἀπὸ τὰς αντίστοιχους Κυβερνήσεις και πὸς ἀνῆλθον εις 16% τοῦ κόστους μιᾶς ναυπηγέσεως διὰ τὴν Γαλλίαν, 14% διὰ τὴν Ἰταλίαν και 2% περίπου διὰ τὴν Γερμανίαν, ἐνθὲ τὸ Βέλγιον και ή Ὀλλανδία παρείχον τὴν ἐνίσχυσιν αὐτὴν ὑπὸ μορφῇ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν και χαμηλοτόκων χρηματοδοτήσεων τῶν ναυπηγέσεων, ὥστε τὰ ναυπηγεῖα νὰ ἔχουν ὑπὲρ αὐτῶν, διὰ τὰς πιστώσεις πὸς παρῆχον εις τὸς έφοπλιστάς, σοβαρὰν εκ τοῦ τόκου διαφοράν.

Υποχρεοῦνται, ὅμως, εκ τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης τὰ κράτη τῆς Ε.Ο.Κ. νὰ μειώσουν τὰς τοιαύτας έπιχορηγήσεις κατὰ 10% ετησίως, μέχρι τελείας καταργήσεως των. Μέχρι τοῦδε μόνον ή Γαλλία τῆρε τὰς ἐν προκειμένῳ ὑποχρεώσεις τῆς, ἐνθὲ ή Ἰταλία ἐξήτησε και ἔλαβε παράτασιν τῆς σχετικῆς προθεσμίας, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν, αἱ δὲ ἄλλαι χώραι διατηροῦν τὰ μέτρα τῆς ἐμμεσοῦ ἐνισχύσεως, εις τὰ ὅποια ἔχει καταφύγει και ή Γερμανία, πρὸς αντιμετώπισιν τοῦ ιαπωνικοῦ, ἰδίᾳ, ἀνταγωνισμοῦ. Καὶ ἐπειδὴ ή ὑποχρέωσις αὕτη θὰ εὐμεναιε πραγματικὴν καταστροφὴν διὰ τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα, ἐν ὅψει τῆς συνεχῆς αὐξανόμενης ιαπωνικῆς δραστηριότητος, ή κρατικὴ συμπράστασις ἐφθασεν εις τὸ σημεῖον οὐσιαστικῆς συμμετοχῆς εις τὰς ναυπηγήσεις, τὸ ποσοστὸν τῆς ὁποίας ἀνέρχεται κατὰ μέσον μὲν ὅρον εις 25%, διὰ τὴν Ἰταλίαν ὅμως εις τὸ 70% τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

Διαπιστοῦται ὅμως ἤδη, ότι ή τακτικὴ αὐτὴ κάθε ἄλλο παρὰ ὅτις εἶναι και ότι ή λύσις τῆς θαυμάτης αὐτῆς διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς Εὐρώπης κρίσεως πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ εις σχήματα εὐρύτερα τῶν εὐρωπαϊκῶν. Τὰ αἷτια τῆς ἐν προκειμένῳ κρίσεως ἀνέχονται εις τὰς ἐντατικὰς ἀνὰ τὸν κόσμον ναυπηγήσεις και εις τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος, πὸς προσέκαλεσε τὴν μόνιμον σχεδὸν μείωσιν τῶν ναύλων εις τὰς σημερινὰς ἐπίπεδα. Ὅστω, ἐνθὲ μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1950 και 1961 τὰ διακινήθηκα κατὰ ὅλον τὸν κόσμον φορτία πετρελαιοειδῶν ἠρξάνοντο κατὰ μέσον ποσοστὸν 8.8% ετησίως και τὰ ξηρὰ φορτία κατὰ μέσον ποσοστὸν 5.65%, ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων ἠρξάνετο κατὰ 9.6% και αἱ δελτιώσεεις εἰς τὰ μέσα και τὰς μεθόδους φορτοεκφορτώσεως ἐδημιούργησαν ὑπερβάσιν χωρητικότητος και εις τὰ πλοία ξηρῶν φορτίων ἐπίσης.

Αἱ ἐπεκταθεῖσαι, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐτῶν τῆς εὐημερίας, ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις αντιμετωπίζον οὕτω ὅδῃ πρόβλημα ἀπασχολήσεως, ἐνθὲ και οἱ πλοιοκτῆται ὑποφέρουν εκ τῆς μειώσεως τῶν ναύλων, πὸς ἦτο φυσικὸν νὰ προκαλέσῃ ή ὑπερπροσφορὰ. Μερικοὶ ἰδίᾳ τομείς τῆς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ὑπέστησαν ἐντονώτερον τὰς συνεπειὰς τῶν ἀνωτέρω ἐξελίξεων, διότι εις τὴν ὑπερπροσφορὰν προστέθη και τὸ μειονέκτημα τῆς συγχρόνου τάσεως πρὸς μεγαλύτερα και ταχύτερα σκάφη, ἐναντι τῶν ὁποίων σημαντικῶς ὕστεροσάν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος, τὰ με «ὀρθόδοξα» κριτήρια ναυπηγηθέντα πλοία των.

Ἀποτελεῖ, ἴσως, ή τελευταία αὕτη παρατήρησις μίαν ἀντινομίαν, ἂν ληφθῇ ὑπ' όφιν, ότι αἱ χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. κατέχουν στόλον ὁπεριεμῆθον πλοίων καλύπτοντα τὸ 5.2% τοῦ παγκοσμίου στόλου αὐτοῦ τοῦ μεγέθους, ἐνθὲ τὸ μέσον ποσοστὸν δι' ὅλον τὸν κόσμον τῶν μεγάλων αὐτῶν πλοίων, ἐναντι τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος, εἶναι 3.4%.

Καὶ ἐπιζητοῦν αἱ χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. μορφὰς ὁργανώσεως τῆς ναυτιλίας των ἐπὶ παγκοσμίου, μᾶλλον, παρὰ ἐπὶ εὐρωπαϊκοῦ ἐπιπέδου, τὸ αὐτὸ δὲ ἰσχύει και διὰ τὴν ναυπηγικὴν τῶν βιομηχανίαν, λόγῳ τῆς κρίσεως τῆς ὁποίας αὕτη διέρχεται. Έναντι τῶν 3.12 ἐκατομμυρίων κόνων πὸς καθελεύσθησαν τὸ 1958, καλύπτοντες τὸ 33.7% τῶν παγκοσμίων ναυπηγέσεων, κατὰ τὸ 1963 καθελεύσθησαν μόνον 2.39 ἐκατομμύρια κόνροι, καλύπτοντες τὸ 28.1% τῶν παγκοσμίων ναυπηγέσεων. Η μείωσις, ἀπ' ἐτέρου, τῶν ἐθνικῶν ναυπηγέσεων, αἱ ὁποιαὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς εὐημερίας ἐκάλυπτον τὸ μέγιστον τῆς παραγωγικότητος τῶν ναυπηγείων τῆς Ε.Ο.Κ., ἀναγκάζει αὐτὰ νὰ στραφῶν πρὸς τοὺς εκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, λίαν ἀπορρόμους, πελάτας, ἐνθὲ μειονεκτοῦν και ἀπὸ ἀπόψεως ἐπισκευαστικῆς ἱκανότητος, ὁθεντὸς ότι αὕτη μόλις καλύπτει τὰ 13 μέχρι 16 τοις ἑκατὸν τῆς συνολικῆς τῶν παραγωγικῆς ἱκανότητος. Ἐπὶ τοῦ τελευταίου αὐτοῦ, ή Ὀλλανδία και ή Γερμανία ἐθρῖσκονται εις πολὺ καλὴν θέσιν ἐναντι τῆς Ἰταλίας και τῆς Γαλλίας και συγκεντρώνουν δυσανάλογως μεγαλύτεραν ἐργασίαν ἐπισκευῶν.

Καὶ διαπιστώνουν εκ τῶν ἀνωτέρω οἱ διοικῶντες τὴν Κοινότητα, ότι ή, καταπληκτικὴν πράγματι, ἐπιτυχία τῆς ὁργανώσεως τῆς ἐσωτερικῆς τῶν οἰκονομίας, κατὰ τὸς ὁδηγούσας εις τὴν τελικὴν αὐτῆς ἐνοποίησην, εἶναι ἀδύνατον νὰ στέφῃ και ἀνάλογον προσπάθειαν πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς ναυτιλίας και τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Δέν δύνανται αὐταὶ νὰ ὑπαχθῶν ὑπὸ καθεστὸς ἐνδοεὐρωπαϊκῆς ὁργανώσεως, ἀπὸ ἀπὸ τοὺς ὁκεανούς ἐξαρτῶνται.

Όσον ὁ κεντρὸς παρέχεται, ὅσον αὐξάνει ή πείρα τῶν κεντρικῶν ὁργάνων τῆς Κοινότητος εκ τῶν μεθόδων ὁργανώσεως και τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐνοποιήσεως τῶν διαφόρων τομέων τῆς οἰκονομίας των, τόσον και περισσότερο πείθονται, ότι ὑπάρχει και κάτι πὸς πρέπει νὰ ἀφεθῇ ἐκτὸς τῆς τοιαύτης δραστηριότητος: εἶναι ή ναυτιλία και ή, ἀπ' εὐθείας εκ ταύτης ἐξαρτωμένη, ναυπηγικὴ βιομηχανία. Σχολιάζων δὲ, ὁ παρὰ τῇ Ε.Ο.Κ. ἀνταποκριτῆς τῶν «Οἰκονομικῶν Τάξεων» τοῦ Λονδίνου, τὰς οὕτω διαμορφωμένας ἀντιλήψεις τῶν διοικούντων τὴν Κοινότητα παρατηρεῖ, ότι «οἱ ἐπίσημοι τῆς Κοινότητος κατανοοῦν τὸ ἀδύνατον τῆς ἐπιβολῆς των ἐπὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ κἀνῶν των ἐπὶ μιᾶς βιομηχανίας ὡς αὕτη (ή ναυτιλία). Ἄν και ὁμιλοῦν περὶ ὁργανώσεως τῆς ναυτιλίας των κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, ἐν τῇ πράξει αἱ μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ δέν εἶναι και τόσον ὁγκώδεις, ἂν και σημαντικῶς τὰ τελευταία ἔτη ἀνεπτύχθησαν, και διὰ τοῦτο ή ἐν προκειμένῳ πολιτικὴ εἶναι καθαρῶς ἐλαστικὴ. Πιστεύου-

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT MORK
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

σα ότι εν παγκόσμιον πρόβλημα απαιτείται και μίαν παγκόσμιον λύσιν, ή Διοικούσα Έπιτροπή τείνει να κερδίση επί του θέματος αυτού καιρόν, με την ελπίδα ότι αι προσπάθειαι του 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας των Παρισίων θα οδηγήσουν εις μίαν επί παγκοσμίου επιπέδου συμφωνίαν».

Και επανερχόμεθα επί του σχολίου του προηγούμενου τεύχους μας, εις το όποιον υποστηρίξαμε αυτή ακριβώς ή θέσις, εν αντιθέσει προς όσα άφθόγως γράφουν διάφοροι έπισήμοι τε και άνεπισήμοι, εν αντιθέσει προς τάς φωνασικάς λίαν έπισημώς υπηρεσιών και έντύπων: Ούδέν πρέπει να ελπίζωμεν ή και να φοβώμεθα, διά την Ναυτιλίαν μας, από την Ε. Ο.Κ. Δέν πρέπει, έπομένως, να χάνωμεν πολύτιμον χρόνον ή προσπάθειαν, επιδιώκοντας έκείθεν πράγματα που δέν δύναμεθα να επιτύχωμεν. Και επαναλαμβάνομεν: 'Η προσπάθεια χρειάζεται διά την ποιτικήν της Ναυτιλίας μας βελτίωσιν από άπόψεως πλωτοῦ και έμφυχου όλικού και διά την εξασφάλισιν της συναγωνιστικής αυτής ικανότητος.

ΕΙΣ ΤΟΝ Ι.Μ.Ο.

Μονότονος καθίσταται ή από των στηλών αυτών επανάληψις της συστάσεως προς τους Έλληνας έφοπιστάς, όπως σοβαράς μεριμνήσουν διά την εκπροσώπησιν των εις τον Ι.Μ.Ο. υπό μονίμου κλιμακίου δύο, τουλάχιστον, τεχνικών. Αί διάφοροι ύποεπιτροπαί και όμάδες εργασίας της «Έπιτροπής Ναυτιλιακής Ασφαλείας» του έν λόγω 'Οργανισμού, ασχολούνται με θέματα, σοβαρώτατα μέλλοντα, ίσως, να επηρεάσουν την καθ' όλου θέσιν των πλοίων, γενικώς, αλλά και εκείνων ώρισμένων κατηγοριών, ειδικότερον.

Η επιδιωκομένη, επί παραδείγματι, έννοποιήσις επί παγκοσμίου επιπέδου των διατάξεων που άφορούν εις την ασφάλειαν των πλοίων, φανερόν είναι, ότι άμέσως επιδρά επί των συμφερόντων των έφοπιστών. 'Οχι μόνον τό ναυπηγικόν κόστος, εις τινας περιπτώσεις, αύξάνει, αλλά ένίοτε και τό ύφιστάμενα ήδη πλοία ύποχρεούνται εις πρόσθετους δαπάνας διά να συμμορφωθούν προς διαφόρους, δημοσίας τάξεως, διατάξεις. 'Η άπουσία των Έλλήνων από τάς σχετικές συζητήσεις των διαφόρων όργάνων του Ι.Μ.Ο., δέν είναι άπίθανον να ζημιώση την Ναυτιλίαν μας.

Πρόχειρον παράδειγμα των συνεπειών που δύναται να έχουν και διά την Ναυτιλίαν μας αι εργασίαι των κλιμακίων της «Έπιτροπής Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας», άποτελεί τό θέμα της μελέτης της έσωτερικής ύποδιαιρέσεως και της ευσταθείας εις τάς περιπτώσεις άβαρίας των επιβατηγών σκαφών. 'Η μελέτησα τό θέμα όμώς εργασίας, άποτελείται από εκπροσώπους της Γαλλίας, 'Ιταλίας, 'Ιαπωνίας, Νορβηγίας, 'Ολλανδίας, Γερμανίας, 'Αγγλί-

ας, Σουηδίας και Ρωσίας, φαίνεται δέ ότι άποκλίνει υπέρ λύσεως άπομακρυνόμενης από τάς άρχάς που ύπηγόρευσαν τάς σχετικές διατάξεις των διεθνών συμβάσεων του 1914, 1929, 1948 και 1960. Συζητείται, έν όλίγοις, ή κατάργησις σχεδόν των έν προκειμένω διατάξεων της συμβάσεως του 1960, έννεα μήνας πριν ή αύτη τεθή και εις έφαρμογήν. Και ζητείται όπως ο «δείκτης κριτηρίου υπηρεσίας», ό όποιος ρυθμίζει τον αριθμόν και τό μήκος των στεγανών διαμερισμάτων των πλοίων, ύπολογίζεται βάσει δύο μόνον παραμέτρων, αντί των πέντε, που σήμεραν ύφίστανται, με άποτέλεσμα προκαλούν την επιφύλαξιν, διά τον τρόπον μεταχειρίσεως ώρισμένης κατηγορίας πλοίων.

Δέν πρόκειται, δεδαίως, να γίνωμεν τελικώς δεκτά τά έκάστοτε προτεινόμενα παρά των μελών των όμάδων εργασίας. Προφανής όμως καθίσταται ή ανάγκη της ένεργού συμμετοχής μας εις τά κλιμακία του Ι.Μ.Ο., πέραν της παρεμπιπτούσης, όπως είπείν, παραστάσεως εις την Έπιτροπήν Ασφαλείας Τεχνικών των ναυτικών γραφείων του Λονδίνου, οι όποιοι είναι μέν άξιόλογοι, δέν έχουν όμως γνώσιν των καθ' ήμέραν εργασιών του 'Οργανισμού και δέν διαδέχονται τον χρόνον προς ενημέρωσιν, λόγω της άπασχολήσεως με την κυρίαν εργασίαν των.

Όμολογούμεν, ότι φοβούμεθα, άναλογιζόμενοι τάς πιθανάς συνεπείας έκ της τοιαύτης άπουσίας μας. 'Η σκέψις, ότι οι Βρεταννοί, επί παραδείγματι, ή εκπρόσωποι άλλων ναυτικών χωρών, πληρέστερον εκπροσωπούμενων, εξασφαλίζουν ήμάς έκ της άποδοχής τυχόν άσυμφώνων μέτρων, δέν νομίζομεν ότι είναι όρθή. 'Η σύνθεσις της Ναυτιλίας μας διαφέρει της των άλλων χωρών, τόσον ως προς τό φορτηγά, όσον και διά τό έπιβατηγά σκάφη. Τά τελευταία, ιδίως, άποτελούν ένα μωσαϊκόν τύπων, που επιβάλλει μεγάλην δι' αυτά προσοχήν.

Οί άρμόδιοι, οι οιοιδήποτε άρμόδιοι, επανειλημμένως προειδοποιήθησαν. Ούτε, έπομένως, της άγνοίας την δικαιολογίαν θα δύναται να προβάλλουν.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Υπάρχει ένα αίτημα, των μετά τον πόλεμον έξελθόντων εις άπομαχίαν συνταξιούχων Ε.Ν., διά του όποιου διεδικούν την άπουκτάσασιν της προσγενομένης εις αυτούς άδικίας υπό των Ταμείων Προνοίας. Αμφότερα αυτά τά Ταμεία, άξιωματικών και κατωτέρων, άπέδιδον πλήρως τάς έκ του ίδρυτικού νόμου ύποχρεώσεις των, μέχρι του πολέμου. Ειδικώς, τό Ταμείον άξιωματικών, ίδρυθέν τό 1926, όχι μόνον εθώς μετά τριετίαν ήδυνήθη ν' ανταποκρίνεται προς τάς ύποχρεώσεις του, άλλ' έχάρηγει και προικοδοτήσεις εις τάς θυγατέρας των μετόχων του, με ποσά μέχρι 15 χιλιάδων δραχμών. Αύόμη, κατά την σύντομον αυτήν περίοδον (1926-1939), άπέκτησε

και άξιόλογον άκίνητον περιουσίαν.

Κατά την οικονομικήν έκ του πολέμου κατάρρεσιν, τό Τ.Π.Α.Ε.Ν. δέν ήύεστη μεγάλας ζημίας, διά τον άπλούστατον λόγον, ότι τά εις ρευστόν κεφάλαιά του δέν ήσαν πολλά. 'Η ζημία του περιορίζεται εις τάς επενδύσεις χρεωγράφων και την συμμετοχήν του εις έννοπήματά τινά άνάεια του Ν.Α.Τ. ή και ιδίως του. Αρκετά ζημιές ποσά συνεκεντρώθησαν εις τό έξωτερικόν έκ των εργαζομένων κατά τον πόλεμον μετόχων.

Έν τούτοις, και τό Ταμείον αυτό έξεμνηδύνισε σχεδόν τάς παροχάς του μετά την άπαλευθέρωσιν και οι έξερχόμενοι εις άπομαχίαν τό έδέχοντο άγογγύστως, παρασυρόμενοι από τό γενικόν τροπάριον της οικονομικής μας άπαθλιώσεως. Με παροχάς είκοσι και τριάκοντα χιλιάδων δραχμών επανήρχισε τάς εργασίας του τό Τ.Π.Α.Ε.Ν., έναντι των 200 χιλιάδων προπολεμικών. Και αι περιορισμέναι αυτά παροχαί συνεχίσθησαν επί είκοσαςετίαν με μικράς κατά καιρούς προσωξήσεις. Μόλις κατά τό παρελθόν έτος, με μίαν θαρραλέαν αύξησιν 40% άποκατεστάθη κάπως ή προπολεμική στάθμη. 'Η αύξησης όμως αυτή εύνοεί μόνον τους μελλοντικούς έξερχομένους. Οι παλαιοί μέτοχοι, καίτοι από το 1957 κατέβαλλον ήξημένας τάς εισφοράς των, άγνοούνται πλήρως.

Αλλά δέν πρόκειται μόνον διά τάς από το 1957 καταβολάς των. Πλείστοι, έχοντες σερβάν έτών προπολεμικήν ύπηρεσίαν, παρουσιάζουν καταβολάς 100, 150, 180 και 210 δραχμών μηνιαίως. 'Η άκίνητος, σοβαρά, περιουσία του Ταμείου, έκ των χρημάτων αυτών άπεκτίθη και έπίσης σοβαρώς άνατιμωθήσεται υπερκαλύπτει οιαδήποτε οικονομικήν έκ το πολέμου ζημίαν του Ταμείου.

Ήδη, τό Τ.Π.Α.Ε.Ν. έχει περιουσίαν εις ρευστά κεφάλαια υπερβαίνουσαν τά 100 έκκατομμύρια δραχμάς. Οι έν άπομαχία, μετά τον πόλεμον έξελθόντες, δέν είναι πολλοί, δεδομένου ότι έκ των Ταμείων Προνοίας δικαιούχοι είναι μόνον οι καταθέται του και όχι οι πολλοί των έδεργεντικών διατάξεων, ως συμβαίνει με τό Ν.Α.Τ. 'Όστε, ή μελέτη της ύποθέσεως, άσφαλώς θα δώση την δυνατότητα μιας, έστω μερικώς, άποκαταστάσεως της άδικίας, χωρίς κίνδυνον να παρασυρθη τό Ταμείον εις σάλλον.

Αλλως τε, ως τοσούτο έδεδαιώθη εις τό 'Υπουργείον Συνταξιομολογία κατά την τελευταίαν αύξησιν των παροχών, τά έτήσια έσοδα του Ταμείου άνταμετώπισαν πλήρως την άναφερομένην κατά 40% προσάξησιν των παροχών, χωρίς να θυγούν τά άποθεματικά του κεφάλαια.

Μία ένίσχυσις των μετά τον πόλεμον άδικηθέντων, δέν πρόκειται να δημιουργήση άδιέξοδον, έστω και άν τά άποθεματικά του μειωθούν κατά μονάδας τινάς έκκατομμυρίων, εις τά όποια άναμφισβήτητως έχουν δικαιώματα και οι τέως μέτοχοι.

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

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

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

VENEZIA

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

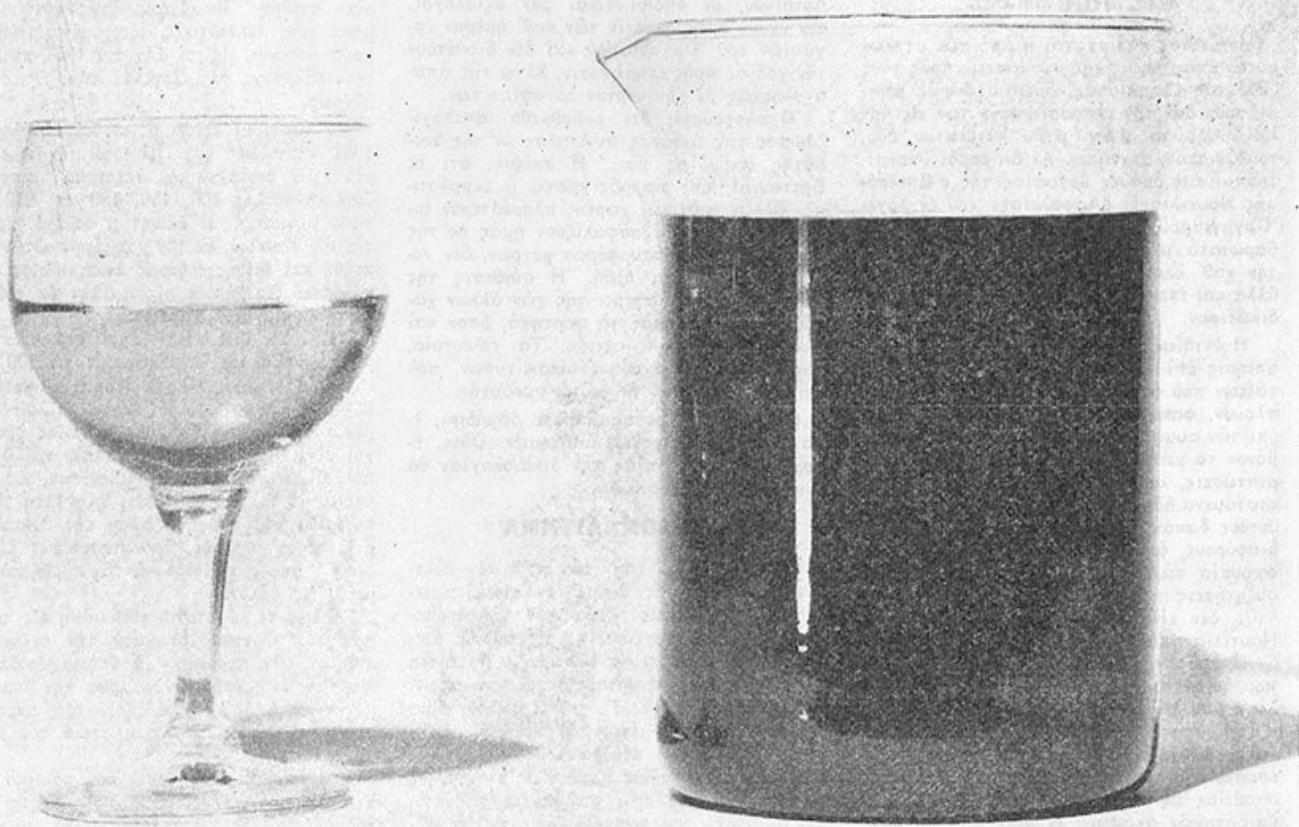
MONFALCONE

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

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS
STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

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

Wine or crude oil?



**Whatever the cargo, 'Linalux' Hi-Build gives
'full-measure' protection to holds and tanks**

Whether the cargo's Petroleum, Molasses, crude oil or fine wine, 'Linalux' Hi-Build is the complete protection. Economically applied by modern airless spray, normal 'four-coat' thickness is obtained in two coats.

LINALUX HI-BUILD TANK COATING

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED • PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS

Agents and stockholders: The Star Commercial-Maritime & Provisions Co. Ltd. Yannoulato Building, Piraeus



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙΤΗΜΑ ΑΔΙΚΗΘΕΝΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σας παρακαλώ όπως λάβετε την καλωσύνη και δημοσιεύσετε εις το έγκριτον περιοδικόν σας την άνοικτον αυτήν επιστολήν προς τόν κ. 'Υπουργόν της 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ήτις άπηχει την δικαίαν φωνήν παλαιών ναυτικών άδικηθέντων διά της άρσεως του εύεργετήματος έξαγοράς ύπηρεσίας των έτών Κατοχής.

Ένα πράγμα δέν μου είναι νοητόν: εις τό κατά τί θα έβλαπτεν εάν ή παράτασις ήτο μεγαλύτερα, ώστε με την δυνατότητα να έργασθ ή τις άργότερον, να έπλήρωνεν και τό καθωρισμένον ποσόν, που την εποχήν εκείνην δέν διέθετε διά την έξαγοράν.

Προσθέσατε, παρακαλώ, τό δάρος της γνώμης σας επί του ζητήματος αυτού που ολοφάνερα άδικεί ήμάς τους παλαιούς ναυτικούς.

Εύχαριστώ διά την φιλοξενίαν,

Π. Κ. ΜΠΕΝΕΤΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Έξοχώτατε κ. 'Υπουργέ,

Έχουν παρέλθει ήδη αρκετά έτη από της εποχής εις την οποίαν αναφέρομαι. 'Υποσχέσεις πολλά κατά καιρούς έδόθησαν περί τό θέμα, διάφορα σωματεία συνεπήχθησαν και χρήματα εισεπράχθησαν υπό τύπον έγγραφών εις αυτά, σειρές πολλές έγγραψαν εις ναυτικά περιοδικά, εις πανναυτικά συνέδρια συζητήσεις έγινεντο — τό τελευταίον Μάιος 1964 — πλην όμως ούδεμία απόφασις θετική ή μη έλήφθη ή απάντησις τις έδόθη εις τους γράψαντας, τους συζητήσαντας ή τους έρωτήσαντας.

Πρόκειται περί της ύπηρεσίας των ναυτικών κατά την κατοικήν περίοδον. Πρόκειται διά τους ανθρώπους αυτούς που έγύρισαν από την 'Αλδανίαν, δι' αυτούς οίτινες επέβαινον των πλοίων που έδύθισαν τά γεωμανικά στούκας, έντός των χωρικών μας ύδάτων, πρόκειται δι' ένα κόσμον ολόκληρον που ήδικήθη, δι' ανθρώπους που δέν είναι πιά νέοι διά τά πούν τό «δέν θαρρεύσαι» ή τό «έχω καιρόν», και δι' αυτούς που ένώ μετά την Κατοχήν άνεγνωρίσθη ή ύπηρεσία της περιόδου της Κατοχής, δέν έλαβον γνώσιν του γεγονότος ή τό έμαθαν, άλλ' εύρι-

σκοντο εις την έπαρχίαν, οικονομικά έρείπια, μη δυνάμενοι, όχι μόνον να διαθέσουν διά την έξαγοράν τά εκατομμύρια εκείνα της εποχής, άλλα ούτε και τά ναύλα της μετακινήσεως των διά την μετάβασιν από της γεντείας εις τό κέντρον, και να προφθάσουν τό εύεργέτημα εκείνο που ώφέλησεν άρισμένους προνομιούχους, μόνον και μόνον διότι έλαβον αυτού γνώσιν εύρισκόμενοι πλησίον του κέντρου και διέθεσαν τά χρήματα διά την έξαγοράν. Οί πολλοί, που τώρα έχουν μείνει όλίγοι δυστυχώς, τόσον όλίγοι που σιγά-σιγά θα σβύση και αύτών ή φωνή και δέν θα ξαναγίνη πλέον λόγος διά την ύπηρεσίαν της περιόδου εκείνης, διά τους λόγους που άνωτέρω αναφέρω, δέν έτυχον του εύεργετήματος εκείνου.

Δέν ζητούμεν έμείς που έχουμε άπομείνει να μάς χαρίσιν την ύπηρεσίαν εκείνην. Να την πληρώσωμεν θέλομεν με την αναλογίαν του συντελεστού που και οί τότε την έπλήρωσαν.

Δέν ένθυμούμαι, δυστυχώς, Κύριε 'Υπουργέ, χρονολογίας διά να σας αναφέρω, άλλα νομίζω πως τότο δέν έχει καμμίαν σημασίαν έν προκειμένω. Σημασίαν έχει τό γεγονός ότι εύτύχον διαφορετικής μεταχειρίσεως από τό 'Υπουργείον μας, τό όποιον ως έκ των ύστέρων αποδεικνύεται μάς είχε χωρίσει εις άμνους και έρίφια — ίσως άθελα — χωρίς όμως να παύση να ύπάρχη ή άδικία και τό αίσθημα αυτής.

Έρωτώμεν, ήτο δίκαιον να παύση να ισχύη τό εύεργέτημα εκείνο τόσον σύντομα; Και διά να παύση να ύφίσταται ή άδικία μήπως πρέπει να επανέλθη ή ισχύς αυτού; Έάν όχι, διατί; Μήπως έν άναμονή του χρόνου που θα κλείσωμεν τά μάτια και τό στόμα;

Και παρακαλούμεν ήμάς, όπως «φροντίσετε» να δικαιωώμεν από μίαν άδικίαν — που ίσως άθελα — μάς έγινετο, όντες πρόθυμοι και να προτείνωμεν διαφόρους τρόπους εισπράξεως των χρημάτων διά τό Ν.Α.Τ., διά την έξαγοράν της ύπηρεσίας ταύτης.

Διατελών μετά του προσήκοντος σεβασμού,

Είλικρινώς ύμέτερος

Π. Κ. ΜΠΕΝΕΤΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

S/T «WORLD MEAD», 'Ιούλιος 1964

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

Ο άσυρματιστής του δεξαμενοπλοίου «Πατρίσια Δ.» κ. Μάριος Ζήσης, μάς άπέστειλεν έκ Τζάκσονβιλλ της Φλωρίδας, μερικά σκίτσα της έμπνευσέως του, προσθέντων εις την επιστολήν του: «Λίγο χιούμορ κάνει καλό στη σημερινή ζωή. Έτσι παίρνω τό θάρρος να σας στείλω μερικές γελοιογραφίες μου, που άν κριθούν δημοσιεύσιμες, ίσως να φέρουν τό χαμόγελο σε κάποιον συνάδελφό μου».

Δέν δημοσιεύουν τά «Ναυτικά Χρονικά» γελοιογραφίας. Πλην δέν βλάπτει ή εξαίρεσις. Τά σκίτσα του κ. Ζήση είναι επιτυχημένα σάν έμπνευσις και σάν γραμμή. Άποδίδουν τόν εύθυμον τόνον της ζωής των ναυτικών μας, εις τά καθημερινά των ζητήματα. Έπελέξαμεν δύο έξ αυτών και τά δημοσιεύομεν άνωτέρω, συγχάιροντες έν ταυτώ και τόν... δράστην!



ΠΑΠΑΣ: —Κύριε φύλαξον τόν δούλον σου, από... τζαναμπέτην πλοίαρχο και από μάγειρον που δέν ξέρει τί φτιάχνει... Άμήν.



Χρόνια με τά Λιμενάρικα ο καπετάν Μηνάς

SCHERMULY (ENGLAND)

Τά τελειότερα και παγκοσμίου φήμης έφόδια σημάτων κινδύνου διά Πλοία

Άποκλ. Εισαγωγείς
(Διαρκής Παρακαταθήκη)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΩΙΩΝ
"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ."

ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 111 — ΤΗΛ. 43.749
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗΝ

"ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ,"

ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΙΟΝ ΜΑΣ ΣΚΑΦΟΣ

Τυχερή ή Κρήτη. Άπέκτησε την καλύτεραν συγκοινωνίαν με την Πρωτεύουσιν. Δρομολόγια πυκνά — δύο και τρία καθ' ήμέραν — και σκάφη υπερμέτρωσ διά τάς ανάγκας της γραμμής μεγάλα.

«Έσπερος» και «Φαιστός» είναι αί δύο πρώται προσθήκαι σκαφών, άποκλειστικώς της Κρήτην έξυπηρετούντων.

Και έρχεται ή σειρά του «Σοφοκλής Βενιζέλος» της Άτμοπλοίας Τυπάλδου. Έπτάωρον τό δρομολόγιον Πειραιώς-Χανίων, οκτώωρον Πειραιώς-Ήρακλείου, καθ' ώραν με 22 μίλια.

Πρωτοφανής διά την επιβατηγόν μας Ναυτιλίαν ταχύτης. Δύναμις άτμοστρόβιλων (διπλόκινον τό σκάφος) 22.000 ίππων!

Είναι τό «Σοφοκλής Βενιζέλος» χωρητικόττος όλικής 3.500 τόννων. Ήραιότητα εις τάς ναυπηγικάς του γραμμάς σκάφος. Εις τόν επιβάτην και του καταστρώματος άκόμη, παρέχεται ή άνεσις, ή εύρυχωρία των κοινοχρήστων χώρων. Αί δύο του θέσεις, με την καλαίσθητον επίπλωσιν και διακόσμησην, με τάς δικλίνους καμπίνας εις την πρώτην και τάς τρικλίνους εις την τουριστι-

κήν, τάς αϊθούσας, τά καπνιστήρια και τά μπάρ, αποτελούν ένα σύνολον διαμερισμάτων, έφαμίλλων οίουδ' όποτε «λάινερ» έξωτερικής μεγάλης γραμμής.

Τό «Σοφοκλής Βενιζέλος» θα έξυπηρετήση άναμφισβητήτως την Κρήτην, όχι όμως και την πλοιοκτητήριαν έταιρίαν. Αυτή κέρδη δέν πρόκειται να άποκομίση από την έκμετάλλευσίν του. Η Άτμοπλοία Τυπάλδου θα έπιχορηγή — είναι ή κυριολεξία — από τά κέρδη των άλλων της πλοίων, τό «Σοφοκλής Βενιζέλος». Έδωσε τό όνομα του πολυκλαύστου Κρητός πολιτικού εις ένα των καλύτερων της σκαφών, θέλousα να διαδηλώση την άγάπην των Άδελφών Τυπάλδου προς τόν αλγισμόνητον φίλον των, άλλα και την θέλησιν των, όπως με τό «Σοφοκλής Βενιζέλος» έξυπηρετήσουν την Κρήτην εις τό μέγα, πράγματι, πρόβλημα της Μεγαλονήσου, τό συγκοινωνιακόν.

Τό «Σοφοκλής Βενιζέλος» θα συναγωνισθ ή με την έξαιρετικήν του ταχύτητα και τό άεροπλάνον. Ο επιβάτης διά Κρήτην θα άναχωρή έντεθεν την 11ην πρωινήν και την δην άπογευματινήν θα άποδιβάζεται εις τά Χανιά.

ΤΟ "ΦΑΙΣΤΟΣ",: ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗΝ

ΜΙΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ

Δεν έλλειψαν από τους Έλληνες έφοπλιστάς αι επιχειρηματικά πρωτοβουλία. Αι πλείους συνέβαλον σημαντικώς εις την σημερινήν εξέλιξιν της Ναυτιλίας μας. Μία άλλη προστίθεται τώρα, ή της μετασκευής δεξαμενοπλοίου εις επιβατηγόν - όχηματαγωγόν.

Έκ πρώτης όψεως ή ιδέα αυτής της μετασκευής δεν φαίνεται άνεπιτυχής. Τα 15-16 χιλ. τόν. δεξαμενόπλοια, των πρώτων μεταπολεμικών ετών, αλλά και μέχρι του 1954, κρίνονται πλέον άντιοικονομικά. Πωλούνται τώρα εις εξαιρετικώς χαμηλάς τιμάς. Εις μίαν τοιαύτην τιμήν ήγοράσθη και το μετασκευασθέν «Φαιστός» (πρώην «Μαρία Γκόρθον»). Το έπενδυθέν, κατ' ακολουθίαν, άρχικόν κεφάλαιον, ήτο μικρόν. Η μετασκευή του σκάφους, έδω έκτελεσθείσα, δεν θα άπήτησεν ίσως επένδυσιν κατ' πολύ μεγαλύτεραν του κεφαλαίου της άρχικής άγοράς. Έκτεταμέναι, πάντως, είναι αι εργασίαι της μετασκευής. Δύο καταστρώματα ύπέρ του κύριον κατάρωματος κατεσκευάσθησαν, με πλήρη και άνετον διαρρύθμισιν των θέσεων διά τους επιβάτας και τών κοινοχρήστων χώρων. Από την έκμετάλλευσιν, όμως, του πλοίου θα άποδειχθ ή αν ή σκέψις της μετασκευής ενός τάνκερ εις επιβατηγόν ύπήρξεν επιτυχής και αν τα διατεθέντα κεφάλαια κατέστησαν άποδοτικά.

Το «Φαιστός» έναυπηγήθη το 1951 εις τα σουηδικά ναυπηγεία Κόκουμς του Μάλμο. Αρχικώς ήτο όλικής χωρητικότητας 8.864 κόρων και 13.235 τόνων d.w., εις το θύισμα θέρους. Κινείται από μίαν έπτακύλινδρον μηχανήν M.A.N., δίχρονον, με διάμετρον κυλίνδρου 600 και διαδρομήν έμβόλου 1.100 χιλιοστών, αναπτύσσουσιν ίσχυν 5.000 περίπου ίππων. Η άρχική ταχύτης ήτο γύρω τών 14 μιλίων. Τώρα ίσως νά έμειώθ.

Μετασκευάσθη το πλοίον αυτό εις Πειραιά, διά της μετατροπής όλοκλήρου του χώρου των δεξαμενών φορτίου εις γκαράζ αυτοκινήτων, κατεσκευάσθησαν διπύθμενα, ή κορυφή τών οποίων άποτελεί το κατάρωμα ενθέσεως τών όχημάτων. Δύο θυροέφυραι, μία έξ έκάστης πλευράς του πλοίου και παρά την πύρραν αυτού, όπου πρότερον εύρίσκοντο αι ύπ' αριθ. 1 πλευρικοί δεξαμεναι φορτίου, εξασφαλίζουν την δι' ιδίαν μέσων είσοδον τών όχημάτων εντός του πλοίου, δια την μετάβασιν όμως αυτών εις την θέσιν ενθέσεως απαιτούνται άρκετοι έλλιγοί.

Αρίστην εντύπωσιν προκαλεί ό διά τούς επιβάτας διατιθέμενος χώρος. Η άνεσις παρέχεται και εις τόν επιβάτην καταστρώματος. Πρὸς διαμόρφωσιν αυτού, ήνώθη ή υπερκασκευή της γκαράς με την του έπιστέγου, ύψωθείσης άντιστοίχως της πρὸς έκάτεραν πλευράν κατασκευής του πλοίου. Το άνώτατον κατάρωμα διεμορφώθη εις τοιούτον λέμβον και περιπάτου διά τούς επι-

βάτας, ενώ εις τα ύπ' αυτό δύο καταστρώματα κατεσκευάσθησαν εν άνετον ύπνωτήριον επιβάτην τρίτης θέσεως, πολυάριθμοι τετράκλινοι καμπίνες τουριστικής θέσεως και άνετοι δίκλινοι καμπίνες πρώτης θέσεως, διαθετόσαι και πλήρη κλιματισμόν. Δύο λίαν εύρύχωροι και πολυτελείς αίθουσαι, μπάρ-καπνιστηρίου, μία εις το άνωτερον και μία εις το κατώτερον κατάρωμα, εξασφαλίζουν επίσης εύχρηστον διά τούς επιβάτας πρώτης θέσεως παραμονήν. Ο μεταξύ γεφύρας και προστέγου χώρος είναι επίσης ελεύθερος, διά την έκ τών κλιμάκων της πλευράς πρὸς τα διαμερίσματα προσπέλασιν τών επιβατών.

Διατίθεται το σκάφος εις τέσσαρα έβδομαδιαίως δρομολόγια έκ Πειραιώς διά Σούδαν Κρήτης μετ' επιστροφής, δι' ό και λίαν επιτυχώς ώνομάσθη «Φαιστός». Έλπίζουν οι Κρήτες, ότι σημαντικώς θα εξυπηρετήσιν, τόνον το πρὸς την νήσον των τουριστικόν ρεύμα, όσον και την ασφαλή και ταχείαν μεταφοράν τών όπωροκηπευτικῶν προϊόντων των, δοθέντος ότι αυτά, έκ τών τόπων παραγωγής των, θα φθάνουν εις την Πρωτεύουσάν με τα φορτηγά αυτοκίνητα, έφ' όν άρχικώς έτοποθετήσαν. Αν ή έλπις αυτή ελ-ναι βάσιμος,άλιν ή πράξις μόνον θα το

άποδείξη, διότι ύπάρχει φόβος νά επιβαρύνεται το εμπόρευμα, συνεπεία της τριμήρου περίπου άπασχολήσεως τών αυτοκινήτων, ό-πότε ή έκ της άπουσίας φορτοεκφορτωτικῶν οίκονομία εξασφαλίζεται. Αν, δεδαίως, ύπήρ-χε περίπτωσις περαιτέρω προωθήσεως του εμπορεύματος πέραν τών Αθηνών και επιστροφής εις Κρήτην τών φορτηγών αυτοκινήτων επίσης εμφόρτων, ασφαλώς θα έπετυ-χάνετο το χαμηλότερον κόστος μεταφοράς.

Μένει επίσης ν' άποδειχθ ή έκ της πρά-ξεως, αν το μέγεθος και ό ύπερμετρος όγκος του πλοίου, με τα όσον εκτεθειμένα έξαλα, προσφέρωνται διά την γραμμήν που καλεί-ται νά εξυπηρετήσιν. Αν το εις τα διπύ-θμενα έρμα είναι επαρκές, ή ύψηλή υπερκασκευή θα συμβάλη, ασφαλώς, εις την εξασφάλισιν καλών όρων εύσταθείας και άνέντου διά τούς επιβάτας και τα όχηματα πλοῦ. Δυσχερής ασφαλώς θα είναι ή, υπό άνεμον ίδια, πλευρίσις και άπασρις του πλοίου, εν προκειμένω δε ίσως νά ενδε-κνέτο ή εγκατάστασις συστήματος πλευρι-κής κινήσεως, τουλάχιστον εις την πύρραν (low thrusters).

Και μία δυσχέρεια διά τόν επιβάτην: Το ύψος τών δύο πλευρικῶν κλιμάκων. Φθάνουν μέχρι του άνω καταστρώματος. Δυσχερής, αν μη και επικίνδυνος διά τόν άδα ή άνά-βασις και κατάβασις. Το άνοιγμα θυρών πλευρικῶν επιβάλλεται.

Όπωσδήποτε, το πλοίον είναι ενδιαφέρον, το πείραμα πρωτότυπον. Εύχόμεθα νά άπο-δειχθ ή και επιτυχής.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 1.500.000 ΔΟΛ.

Δι' άποφάσεως της Έπιτροπής του Ν.Δ. 2687/1953 «περί προσελκύσεως και προ-στασίας κεφαλαίων έξωτερικού, ένεκρίθη ή ύ-πό της Ναυτικής Έταιρίας «ΣΕΚΑ» είσα-γωγή έκ του έξωτερικού ποσού 920.000 δολ-λαρίων, διά την ίδρυσιν: 1) Έν Έρμουπό-λει Σύρου, καθώς και εις την θέσιν Καλοί Λιμένες Κρήτης μονίμων επί της ξηράς εγκαταστάσεων, διά τόν άνεφοδιασμόν τών ποντοπόρων πλοίων διά καυσίμων και 2) Διά την ίδρυσιν εις την περιοχήν Καλών Λιμένων και εις το Πέραμα του Πειραιώς έρ-γαστασίον έκμεταλλεύσεως και έπεξεργασί-ας τών καταλοίπων τών πετρελαιοειδών τών καιομένων υπό τών πλοίων.

Όμοίως δι' έτέρας άποφάσεως της αυτής ως άνω έπιτροπής, ένεκρίθη ή αύξησις τών είσακτέων κεφαλαίων από 920.000 δολλά-ρια εις 1.500.000

Τα υπό ίδρυσιν δύο εργοστάσια έχουν ως σκοπόν νά συγκεντρώνουν τα κατάλοιπα τών καυσίμων τών ποντοπόρων πλοίων εις τούς δύο σταθμούς άνεφοδιασμού, τα όποια θα έπεξεργάζονται και θα μετατρέπονται εις χρησιμοποίησιμα καύσιμα. Ούτω θα άπο-φεύγεται και ή ρύπανσις τών έλληνικών θα-λασσών.

Ο άνεφοδιασμός διά καυσίμων θα άφορᾷ μόνον τα ποντοπόρα πλοία, άπαγορευμέ-νου του άνεφοδιασμού τών πλοίων του έσω-τερικού.

Τα είσαχθησόμενα κεφάλαια έχορηγήθησαν εις την «ΣΕΚΑ», υπό εύνοίκους όρους και υπό μορφήν δανείου, παρά της άμερικανι-κής Τραπεζής First International City Bank (ποσόν 850.000 δολλαρίων) και παρά της Phoenix International (Γερμανίας), ποσόν 650.000 δολλαρίων.

Διά την άποπεράτωσιν τών έργων της «ΣΕΚΑ» θα απαιτηθ ή χρονικόν διάστημα δύο ετών περίπου, ή δε έξόφλησις τών κε-φαλαίων προβλέπεται δεκαετής.

ΚΑΙ ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Έγνώσθη έξ άλλου, ότι ή «ΣΕΚΑ» έχει υποβάλλει εις τα άρμόδια Υπουργεία αίτη-σιν διά την ίδρυσιν εις Καλούς Λιμένες Κρήτης και μεγάλης έπισκευαστικής διομη-χανίας πλοίων.

Εις την υπό σύστασιν έπισκευαστικήν βάση, θα εγκατασταθ ή και μεγάλη πλωτή δεξαμενή πρὸς δεξαμενισμόν τών ποντοπό-ρων πλοίων.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N. Y.

General Agents:
GEORGE CARRAS, INC.

Cables: CARRASBRO

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΚΑΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ

Συμφώνως πρὸς τὰ προσφάτως δημοσιευθέντα επίσημα στατιστικά στοιχεία, τὰ συναλλαγματικά ἔσοδα ἐκ τῆς καθόλου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος κατὰ τὸ πρῶτον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀνῆλθον εἰς \$ 40,3 ἑκατομ., ὡς κατωτέρω. Συγκρινόμενα τὰ συναλλαγματικά ταῦτα ἔσοδα πρὸς τὰ ἀντίστοιχα τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἐμφανίζουν μίαν αὐξήσιν κατὰ 17% περίπου. Ἡ αὐξήσις αὕτη εἶναι ἡ μεγαλύτερα σημειωθείσα κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν καὶ προέρχεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐκ τῆς ἡδυσμένης εἰσροῆς τῶν ἐφοπλιστικῶν, καλουμένων, ἐμβασμάτων. Τὰ ἐν λόγω ἐμβάσματα ἀνῆλθον εἰς 22,3 ἑκατομ. δολάρια καὶ ἐκάλυψαν τὰ 55% περίπου τοῦ συνόλου τῶν συναλλαγματικῶν ἐσόδων ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ

(εἰς ἑκατομ. \$)

	1961	1962	1963	1964
Ἐφοπλ. ἐμβ(τ)α	13,6	17,3	15,7	22,3
Ἐμβ(τ)α ναυτιλ.	11,1	11,5	9,8	9,6
Λοιπὰ	6,9	6,4	8,9	8,4
Σύνολον	31,6	35,2	34,4	40,3

Πηγή: Τράπεζα Ἑλλάδος.

Τὰ ἀνωτέρω ποσότητα εἶναι τὰ μεγαλύτερα σημειωθέντα μέχρι τοῦδε, προκειμένου περὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων. Γενικῶς, ἡ συνεχὴς καὶ ταχεῖα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λοιπὰ μεγέθη τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, ἀνοδος τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀποδίδεται καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ συγκεντρώνουν ὅλον ἐν καὶ μεγαλύτερον μέρος τῆς διαχειρίσεως τῶν συμφερόντων τῶν ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου εἰσάγονται μεγαλύτερα εἰς ὕψος κεφάλαια πρὸς κάλυψιν τῶν ἐδῶ τρεχουσῶν καὶ λοιπῶν δαπανῶν τῶν. Εἰς ἕτερον, ὁ κύριος, μάλιστα, λόγος τῆς παρατηρουμένης μεγάλης αὐξήσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ταῦτα περιέχουν εἰς ὅλον ἐν μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐμβάσματα προοριζόμενα διὰ τὰς οἰκογενεῖας τῶν ναυτικῶν.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς ὅ, τι συμβαίνει μὲ τὰ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν, τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλλομένων, ὡς ἐμφαίνεται καὶ εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα, παρουσιάζουν ἀξιόλογον κάμψιν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι σήμερον ἡ ναυτεργατικὴ ἀπασχολήσις τελεῖ εἰς ὑψηλὸν σημεῖον καὶ αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ναυτιλλο-

μένων εἶναι σαφῶς ἀνώτεροι ἀπὸ τὰς προδιετίας. Χαρακτηριστικὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ἐν ὧς ἡ μέση μηνιαία ναυτεργατικὴ ἀπασχολήσις εἰς πλοῖα ἑλληνικοῦ νηολογίου κατὰ τὸ 1963 ἦτο ἀνωτέρα τῆς ἀντιστοίχου τοιαύτης τοῦ ἔτους 1962 κατὰ 1.500 ἄτομα περίπου, συμφώνως πρὸς στοιχεῖα τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἐν τούτοις τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα ἐντὸς τοῦ 1963 ἐσημείωσαν κάμψιν κατὰ \$ 1,1 ἑκατομ. ἐνάντι τοῦ 1962.

Λίαν ἀποκαλυπτικὸς εἶναι ὡσαύτως καὶ ὁ κατωτέρω πίναξ εἰς τὸν ὁποῖον ἐμφανίζεται ἡ παράλληλος ἐξέλιξις τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως εἰς πλοῖα ἑλληνικοῦ νηολογίου καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ

	Ναυτεργατ. ἀπασχολ. (1962=100)	Ναυτεργατ. ἐμβ(τ)α (1962=100)	Ἀποκλίσεις (1-2)
1962:			
Α' 4) μνηον ..	99,5	97,0	+ 2,5
Β' » ..	103,8	107,1	- 3,3
Γ' » ..	96,7	95,3	+ 1,4
1963:			
Α' 4) μνηον ..	94,0	82,8	+11,2
Β' » ..	104,6	96,9	+ 7,7
Γ' » ..	109,7	110,4	- 0,5

Πηγαί: Ἱ.Υπουργεῖον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας - Τράπεζα Ἑλλάδος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

Ὁ ἀνωτέρω πίναξ ἔχει τὸ μειονέκτημα, ὅτι εἰς τὴν ναυτεργατικὴν ἀπασχολήσιν δὲν υπολογίζονται καὶ οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς πλοῖα ξένων νηολογίων. Τὸ μειονέκτημα θύμος αὐτὸ ἐξουδετερῶται, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι αἱ ἐπελθούσαι μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυτεργατικὴν ἀπασχολήσιν γενικῶς, τὴν δὲ τὴν ἐργαζομένην εἰς σκάφη ἑλληνικοῦ νηολογίου, ὅσον καὶ διὰ τῶν λοιπῶν, τὴν ἐργαζομένην εἰς σκάφη ξένων νηολογίων εἶναι μᾶλλον αἱ αὐταί, δεδομένου ὅτι ἐκ τῆς δημιουργηθείσης ἡδυσμένης διεθνούς μεταφορικῆς δραστηριότητος ἐπωφεληθήσαν ἐν τινὶ ὅλῳ τὰ πλοῖα. Ἀς μὴ λησμονῆται ἐπίσης καὶ τὸ γεγονός, ὅτι πολλὰ ἐφοπλιστικὰ ἐπιχειρήσεις διατηροῦν ταυτοχρόνως πλοῖα ὑπὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον καὶ πλοῖα ὑπὸ ξένον νηολόγιον.

Ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα, αἱ παρατηρούμεναι μεταβολαὶ (ἀποκλίσεις θετικαὶ καὶ ἀρνητικαί), μεταξύ τῆς ἐξελίξεως τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων, εἶναι ἀσφ-

μαντοὶ κατὰ τὸ ἔτος 1962, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1963. Πράγματι, ἡ μέση ἔτησις ἀποκλίσις τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως ἀπὸ τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα κατὰ τὸ 1962 ἀνέρχεται μόνον εἰς 0,2, ἦτοι 2,5—3,3+1,4:3=0,2, ἐν ὧς ἡ ἀντίστοιχος ἀποκλίσις διὰ τὸ 1963 ἀνέρχεται εἰς 6,1 ἦτοι 11,2+7,7—0,5:3=6,13. Τὸ γεγονός αὐτὸ τὸ ἀποδεικνύουν μίαν σημαντικὴν ὑπεροχὴν τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως ἐπὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων κατὰ τὸ 1963, ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν ὅλον ἐν μεγαλύτεραν συμμετοχὴν τῶν τελευταίων αὐτῶν εἰς τὰ ἐφοπλιστικά ἐμβάσματα.

Ἐκτὸς ὅμως τοῦ μέρους τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων, τῶν περιεχομένων εἰς τὰ ἐφοπλιστικά ἐμβάσματα, ὑφίσταται καὶ ἕτερα στατιστικὴ διαρροὴ αὐτῶν, μικροτέρας ἴσως κλίμακος. Πρόκειται διὰ τὸ μέρος τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων, τῶν περιεχομένων εἰς τὰ ἐμβάσματα μεταναστῶν καὶ συγκεκριμένως εἰς τὰ μεταναστευτικά ἐμβάσματα, τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς περιοχῆς στερ-λίας καὶ τῶν ΗΠΑ.

Δυστυχῶς, ἡ ἀκριβὴς στατιστικὴ παρακολούθησις τῶν κυρίως ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων δὲν εἶναι δυνατὴ διὰ τὸν λόγον, ὅτι ὠρισμένα ἐμβάσματα ναυτεργατῶν ἀποστέλλονται ἀπ' εὐθείας εἰς τὴν περιφερείαν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ καταγράφονται στατιστικῶς, λαμβασμένως, δεδωκυῖν, ὡς μεταναστευτικά ἐμβάσματα. Εἰς τὸν τρόπον κατ' ἐκτίμησιν ὑπολογισμοῦ τῆς ἐξελίξεως τῶν ἐν λόγω ἐμβασμάτων θὰ ἦτο κατ' ἀρχὴν ἡ βάση τῶν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπιτρεπομένων ἐσόδων ἐκ κρατήσεων ἀσφαλίσεως τῶν ναυτεργατῶν, παρακολούθησις αὐτῶν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν καὶ ἐνός ἐπὶ πλεόν ποσοστοῦ ἀφορώντος κατ' ἐκτίμησιν εἰς τὰ ναυτεργατικά ἔσοδα ἐκ παροχής ὑπερωριακῶν ἐργασιῶν. Δυστυχῶς ἡ παρακολούθησις αὕτη δὲν καθίσταται δυνατὴ, δεδομένου ὅτι ὑφίσταται σημαντικὴ καθυστέρησις εἰς τὴν ἐμφάνισιν τῶν σχετικῶν στοιχείων ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ μάλιστα στοιχείων καλυπτόντων ἔτησιαν κίνησιν καὶ οὐχὶ μικροτέρας χρονικῆς διαρκείας τοιαύτην.

Ἐκ τῶν λοιπῶν πηγῶν ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος εἰς τὴν μὴν διὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ λαμβασμένη στατιστικὴ καταχώρησις εἶναι εἰς τὰ συναλλαγματικά ἔσοδα ἐξ εἰσιτηρίων καὶ νὰ ὑλῶν. Τὰ συναλλαγματικά ἔσοδα ἐξ εἰσιτηρίων κυρίως συγχέονται πολλάκις, μὲ τὰς δαπάνας τῶν ἀλλοδαπῶν τουριστῶν τῶν μετακινουμένων διὰ θαλάσσης. Εἶναι δὲ δυνατόν νὰ μὴ γίνεταί ἡ διάκρισις ὑπὸ ὠρισμένων γραφείων ταξιδίων κλπ., μεταξύ τῶν ἐκ τουρισμοῦ συναλλαγματικῶν ἐσόδων, τῶν ἀφορώντων εἰς δαπάνας διὰ μετακινήσεις διὰ θαλάσσης καὶ τῶν λοιπῶν τοιούτων.

Σ. Β.

YOUR AGENTS **AT JEDDAH** SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

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

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

PIRAEUS

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

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 23417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

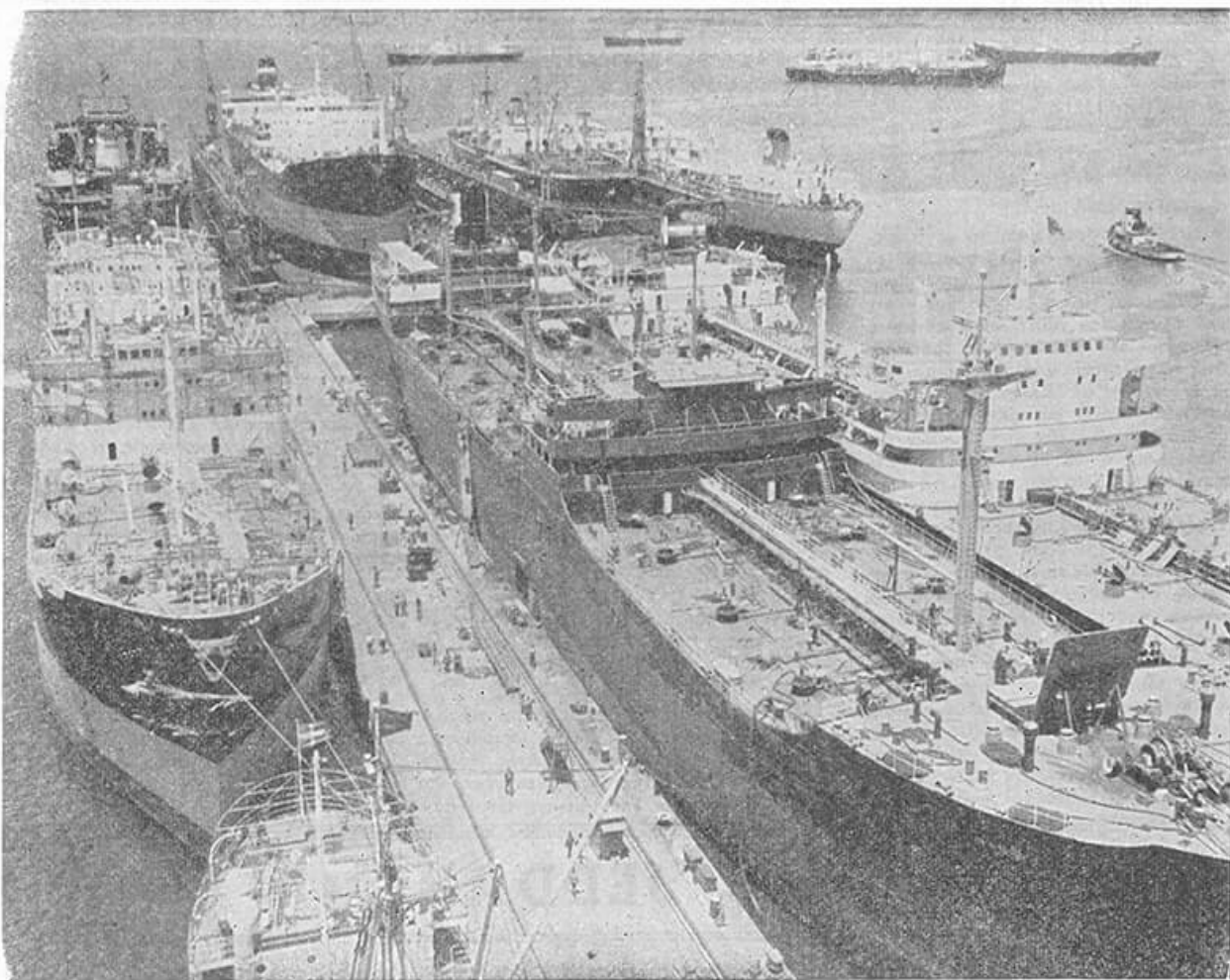
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

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 Piræus, 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.1

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.

ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»

ΓΟΡΓΩΣ ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΤΩΝ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΡΟΒΟΛΗΣ Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ ΒΑΣΕΩΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Είς λειτουργίαν ή τρίτη πλωτή δεξαμενή. — Έμεγεθύνη και ή πρώτη. — Έντος του 1966 και ή μόνιμος των 100 χιλ. τόννων. — Τριπλασιασμός της κινήσεως έντος τριετίας. — Άπασχόλησις ύπερπεντακισχιλίων τεχνιτών.

Τά προγραμματισθέντα έκτελούνται. Άκόμη και δι' αυτούς τους συχνά έπισκεπτομένους τά «Έλληνικά Ναυπηγεία», καταπλήσει ή ραγδαία των ανάπτυξις. Νέα κρητιδώματα κατεσκευάσθησαν, νέα προβλήτης μήκους 310 μέτρων παρεδόθη ήδη, νέος έξοπλισμός προσετέθη, συμπληρούνται και διευρύνονται αι άρχικαι εγκαταστάσεις των μηχανουργείων και γενικώς ό χώρος του όλου συγκροτήματος διευρύνθη, διά να δεχθή τελικώς και την τετάρτην μεγάλην — την μεγαλυτέραν των 100 χιλ. τόννων!

* * *

Την 18ην Ίουλίου παρεδόθη εις την ύπηρεσίαν της παγκοσμίου Ναυτιλίας ή τρίτη πλωτή δεξαμενή, ή κατασκευασθείσα από τά «Έλληνικά Ναυπηγεία», άνωψωτικής Ικανότητος 24.000 τόννων, δυναμένης να δεχθή πλοία μέχρι 46.000 τόν. ά.ω.

Κατά την στενώς ύπηρεσιακήν τελετήν των έγκαινίων της νέας δεξαμενής — όλίγοι ήσαν οι προσκεκλημένοι — πρώτος ό τεχνικός Γενικός Διευθυντής των «Έλληνικών Ναυπηγείων» κ. Χριστόφ. Καλδής ανέπτυξε τά του συντελεσθέντος μέχρι τουδε έργου και τάς μελλοντικάς επιδιώξεις των Ναυπηγείων.

Είπεν ό κ. Καλδής:

«Με τον δεξαμενισμόν του πετρελαιοφόρου «Ζάφρα» της πλοιοκτητίας εταιρίας Σέλλ, έγκαινιάζομεν σήμερα την τρίτην πλωτήν δεξαμενήν των Ναυπηγείων μας και δεύτεραν εις σειράν κατασκευής από τό τεχνικών προσωπικών του Σκαρμαμαγκά.

Ός πιθανόν θα γνωρίζετε, αι πλωται δεξαμεναι αποτελούν εγκαταστάσεις παθητικής, λόγω του λίαν ύψηλου κεφαλαίου τό όποιον άπασχολούν. Παρά ταύτα τά «Έλληνικά Ναυπηγεία», λαμβάνοντα ύπ' όφιν τάς ανάγκας της διαρκώς εξελισσομένης Ναυτιλίας και την υπάρχουσαν έλλειψιν των δεξαμενών εις τον ζωτικόν τούτον χώρον της Ύδρογειού, άπεφάσισαν να συμπεριλάβουν εις τό υπό έκτέλεσιν πρόγραμμα έκπετάσεων:

1) Την κατασκευήν της δεξαμενής, την όποιαν έγκαινιάζομεν σήμερα, άνωψωτικής δυνάμεως 24.000 τόννων, Ικανής να δεχθή σκάφη μέχρι 46.000 τόννων.

2) Την έκπέκτασιν της δεξαμενής «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΑΥΛΟΣ», ώστε να δύναται να δεχθή σκάφη μέχρι 70.000 τόννων. Η καθέλκυσις του νέου τμήματος, τό όποιον θα προστεθή εις την υπάρχουσαν δεξαμενήν, έγένετο πρό 3 μόλις ώρών. Αι εργασίαι έκπετάσεως θα έχουν περατωθή και ή δεξαμενή θα είναι έτοιμη να δεχθή μεγαλυτέρα σκάφη από της 1ης προσεχούς Όκτωβρίου.

3) Την κατασκευήν μονίμου δεξαμενής, μοναδικής εις μέγεθος εις την Μεσόγειον, ή όποια θα είναι έτοιμη προς λειτουργίαν περί τό τέλος του 1966.

Διά τό λίαν ένδιαφέρον και πρωτότυπον διά την Έλλάδα τεχνικόν τούτο έργον, ύπογράφεται έντος των προσεχών ημερών συμβόλαιον, με συνεργασίαν έλληνικών και ξένων εταιριών.

Τά «Έλληνικά Ναυπηγεία», ούτω έξωπλισμένα με 4 δεξαμενάς, των όποιων τό συνολικόν κόστος θα ύπερβή τα 17 εκατομ. δολλάρια (17.000.000), με δυναμικότητα ίκανήν να έξυπηρετήσουν άπαντα τά έν λειτουργία πλοία συμπεριλαμβανομένων και των μεγαλυτέρων ύπερωκεανίων

και πετρελαιοφόρων είναι πεπεισμένα ότι συμπληρούν την σήμερον ύπάρχουσαν έλλειψιν δεξαμενιστικής Ικανότητος εις την Μεσόγειον και, ότι εκπληρούν τάς άπαιτήσεις των φίλων των, οι όποιοι τα περιέβαλαν με την έμπιστοσύνην των από των πρώτων ημερών της λειτουργίας των.

Έλπίζουν όμως ότι θα προσελκύσουν και νέους πελάτας, ώστε αι τιθέμεναι εις λειτουργίαν νέαι δεξαμεναι να άπασχολούνται έπαρκώς και να δικαιολογούν τον σκοπόν δια τον όποιον κατασκευάσθησαν.

Είς τό σημείον τούτο έπιθυμώ να έξάρω την εργατικότητα και Ικανότητα του προσωπικού, τό όποιον άπησχολήθη με την έκτέλεσιν της δεξαμενής, ή όποια συνεπληρώθη εις τον ελάχιστον χρόνο των 8 μηνών άφ' ής τά πρώτα έλάσματα έτέθησαν επί της κλίνης.

Η ταχύτης της έκτελέσεως αλλά και ή ποιότης της εργασίας δίδουν ύψηλήν εικόνα της Ικανότητος των «Έλληνικών Ναυπηγείων» εις τον τομέα των νέων κατασκευών.

Είς τό ύπάρχον πρόγραμμα έκπετάσεων προβλέπεται έκπέκτασις της ναυπηγικής κλίνης, ώστε σκάφη μέχρις 60.000 τόννων να δύναται να κατασκευασθούν.

Πιστεύομεν ότι εις τον τομέα των ναυπηγήσεων και ειδικώτερα εις τάς μεγάλας κατασκευάς, τάς γνωστάς «joint-voisings», είμεθα εις θέσιν να έξυπηρετήσωμεν τά συμφέροντα των φίλων πελατών μας με τον ίδιον ζήλον και τεχνικήν Ικανότητα όπως και εις τάς έπισκευάς.

Τά «Έλληνικά Ναυπηγεία» άπασχολούν σήμεραν περί τούς 3.500 εργατοτεχνίτας και περί τούς 400 τεχνικούς και άλλους ύπαλλήλους. Αναμένεται δε, ότι μετά την

συμπλήρωσιν των υπό έκτέλεσιν έκπετάσεων ό αριθμός θα αύξηθι εις 5.000.

Είς την προσπάθειάν μας να συμβάλλωμεν εις την βιομηχανικήν έξέλιξιν της Έλλάδος φιλοδοξούμεν να καταστώμεν τό άρτιώτερον και πλέον συγχρονισμένον ναυπηγικόν και έπισκευαστικόν κέντρον εις τον χώρον της Μεσογείου και δέν θα φεισθώμεν ούτε κόπων ούτε ύλικών θυσιών. Είς την προσπάθειάν μας αύτήν, διά την έπιτυχίαν της όποιας αποτελεί έγγύησιν ή 5ετής σταθερά άνοδος του δείκτου των έργασιών μας, εις εποχήν κρίσιμον διά την ναυπηγικήν βιομηχανίαν, θα ζητήσωμεν και πάλιν την συμπαράστασιν σας, ή όποια ύπηρεσε πολύτιμος εις τό παρελθόν και διά την όποιαν σας εύχαριστούμεν.

Μετά τον κ. Καλδήν ώμίλησε δι' όλίγων ό Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου των «Έλληνικών Ναυπηγείων».

Είπεν ό κ. Δρακόπουλος:

«Η σημερινή τελετή των έγκαινίων της ύπ' αριθ. 3 πλωτής δεξαμενής, τά όποια συμπιπτουν με την καθέλκυσιν συμπληρωματικού τμήματος της ύπ' αριθ. 1, έχει διττήν έννοιαν. Άφ' ένός μεν δίδει την εύκαιρίαν εις την Διεύθυνσιν της εταιρίας να έκφράσθι διά μίαν άκόμη φοράν την πλήρη Ικανοποίησιν της προς τό ύπεύθυνον προσωπικόν των Ναυπηγείων διά την άρτίαν κατασκευήν άμφοτέρων των έργων τούτων, άφ' έτέρου δε με τον δεξαμενισμόν του πετρελαιοφόρου «Ζάφρα», της εταιρίας Σέλλ, εις την παρθένον δεξαμενήν, συμβολίζεται ή μακρά και άρμονική συνεργασία την όποιαν αι δύο εταιρίαι, Σέλλ και Έλληνικά Ναυπηγεία, διετήρησαν μέχρι σήμεραν.

Έπιθυμώ να τονίσω, ότι ή έμπιστοσύνη με την όποιαν ή εταιρία Σέλλ περιέβαλε και περιβάλλει τά Ναυπηγεία μας, διά της τακτικής άποστολής πλοίων του μεγάλου στόλου της εις τον Σκαρμαμαγκά διά μικράς ή μεγάλης έκτάσεως έπισκευάς, μάς δίδει την ήθικήν Ικανοποίησιν, ότι ή έργα-



Η δεξαμενή έν λειτουργία: Τό πρώτον δεξαμενισθέν τάνκερ της «Σέλλ».

σία μας εκτιμάται από ένα μεγάλο πελάτην ο οποίος, ανατιμολογώντας, συνετέλεσε και αυτός εις τὸ δημιουργικὸν μας ἔργον.

Ἐξ ἴσου ὁμως δὲν παραλείπω νὰ ἐκφράσω τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς Διευθύνσεως τῶν Ναυπηγείων καὶ πρὸς τοὺς ἄλλους ἀγαπητοὺς φίλους μας, ἰδιαίτερως δὲ πρὸς τὰς παγκοσμίου κύρους ἐταιρίας μεταφορᾶς πετρελαίων, αἱ ὁποῖαι ἔδωσαν δείγματα τῆς ἐμπιστοσύνης των εἰς τὰς ἱκανότητάς μας ἀπὸ τὰ πρῶτα θήματά μας.

Ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων ἀλλὰ καὶ ὡς Ἕλληνα, αἰσθάνομαι τὴν ἀνάγκην νὰ εὐχαριστήσω ὅλους ὑμᾶς, διότι ἡ πρὸς τὰ Ναυπηγεία μας συμπαραστάσις σας ἔχει καὶ τὸν ἀμεσον ἑπωφελεῖ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου μας.

Καὶ τώρα, θὰ παρακαλέσω τὸν κ. Μπαλατζῆν νὰ κόψῃ τὴν ταινίαν, θέτων συμβολικῶς εἰς λειτουργίαν τὴν δεξαμενὴν.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Παραθέτομεν κατωτέρω καὶ τεχνικὰς τινὰς λεπτομερείας ἐπὶ τῆς νέας δεξαμενῆς, ὑπ' ἀριθ. 3 :

Ὀλικὸν μήκος :	219.4 μ.
Μήκος ἐπὶ δάθρων :	198.8 μ.
Ἐσωτερικὸν πλάτος (ἐλεύθερον) :	34.0 μ.
Ἀνυψωτικὴ ἱκανότης :	24.000 τόνων
Δεξαμενίζουσα πλοία :	46.000 τόν. δ.ν.
Ἐναρξίς κατασκευῆς :	21.10.1963
Ἀποπεράτωσις :	30.6.1964

ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΑΡ. 1

Μήκος ἐπέκτασεως :	35.10 μ.
Νέα ἀνυψωτικὴ ἱκανότης :	30.000 τόν.
(ἐναντὶ παλαιότερας 26.000 τόν.)	
Δεξαμενισμὸς σκαφῶν μέχρις :	70.000 τ. δ.ν.

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ ὑπογραφῇ ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων συμβόλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μονίμου δεξαμενῆς τῶν 100.000 τόνων.

Ἡ κατασκευὴ τῆς ἐν λόγω δεξαμενῆς ἀποτελεῖ μεγάλῃς σημασίας τεχνικὸν ἔργον. Θὰ εἶναι μία ἐκ τῶν μεγαλύτερων δεξαμενῶν τοῦ κόσμου.

Αἱ γενικαὶ διαστάσεις τῆς εἶναι αἱ ἀκόλουθοι: Μήκος 285 μ. Πλάτος 47 μ. Βάθος 13 μ.

Ἡ δεξαμενὴ ἔχει σχεδιασθῇ διὰ δεξαμενισμὸν πλοίων μέχρις 110.000 δ.ν.τ., ἀλλὰ λόγω τοῦ πλάτους αὐτῆς, μελλοντικῶς, διὰ προεκτάσεως θὰ δύναται νὰ δεξαμενίζῃ καὶ πλοία 150.000 δ.ν.τ.

Τὸ ἀσύνηθες χαρακτηριστικὸν τῆς μονίμου αὐτῆς δεξαμενῆς εἶναι ὅτι οὐ μὴν θὰ σταθεροποιηθῇ διὰ 1.000 περίπου πασσάλων προεντασθέντων μπετόν διαμέτρου 50 ἐκ. καὶ 75 ἐκ., ὥστε νὰ δύναται νὰ δεχθῇ τὰ ἐναλλακτέα φορτία θλίψεως καὶ ἐφελκυσμοῦ τῆς λειτουργίας αὐτῆς.

Ἡ μελέτῃ τῆς δεξαμενῆς ἐγένετο ὑπὸ τῆς διεθνούς φήμης Ὀλλανδικῆς ἐταιρίας R.N.

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, ὑλικά μηχανῆς,
καταστρώματα καὶ «TPANZIT»**

**Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ**

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

ΚΑΤΗΡΓΗΘΗ Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Καλούνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ
νὰ ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις μετὰ τὴν Π.Ν.Ο.

Τὴν 28ην τρέχ. μηνὸς ἐγένετο σύσκεψις ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ἀνδρεάδου, εἰς τὴν ὁποίαν ἔλαβον μέρος ὁ κ. Γουαίτ, ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ὑπεύθυνος τοῦ ἀγώνος κατὰ τὴν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ὁ κ. Τζώρτζι, μέλος τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος, ὁ κ. Πετρούλης, Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. καὶ πολλοὶ ἐκπρόσωποι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διαχειριζόμενοι πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τῶν πλέον σοβαρῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν. Συνεζητήθη ἡ πρό καιροῦ ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν αἴτησις περὶ ὁλοσχεροῦς καταργήσεως τῆς εἰσφορᾶς (χαράτσι) κατὰ τὴν ὑπογραφὴν συλλογικῶν συμβάσεων μετὰ τὴν Π.Ν.Ο.

Ὡς γνωστὸν, περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος μηνὸς Ἀπριλίου εἶχε συνέλθει εἰς Νεάπολιν τῆς Ἰταλίας ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ Ἀγώνος τῆς Δ.Ο.Μ., ὑπ' ὅσιν τῆς ὁποίας, ὡς ἀρμοδίου ὄργανου, ἐτέθη ἡ ἐν λόγω αἴτησις καὶ ἡ ὁποία ἔλαβεν ἀπόφασιν ὅπως γίνῃ κατ' ἀρχὴν αὐτὴν δεκτὴ, ἐξουσιοδοτήσας δὲ τὸν κ. Γουαίτ ὅπως, κατερχόμενος εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔλθῃ εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ διαπιστώσῃ τὰς ἀπόψεις των ἐπὶ τοῦ ἐπιμαχοῦς αὐτοῦ θέματος.

Ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδου κάμειν ἐναρξίν τῆς συσκέψεως ἀνεκοίνωσε πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ., ὅτι ἀφ' ἧς ἐγνώσθη ἡ ἀπόφασις τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος ἐγένετο προσπάθεια συγκεντρώσεως δηλώσεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν ἵνα ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις. Αἱ συγκεντρωθεῖσαι ἤδη δηλώσεις πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀφοροῦν 400 περίπου πλοία, θέλει δὲ καταβληθῇ πᾶσα προσπάθεια, ὅπως πεισθῶν καὶ ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. ἅπαντα τὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡσφαλισμένα πλοία, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς ἀνέρχεται εἰς 700.

Ὁ κ. Γουαίτ ἀναπτύσσων τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος ἐδήλωσεν ὅτι αὐτὴ κατέληξεν εἰς τὴν κατ' ἀρχὴν ἀποδοχὴν τῆς αἰτήσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔχουσα ὑπ' ὅσιν τῆς, ὅτι οἱ σκοποὶ τοῦ ἀγώνος κατὰ τὴν πλοίων ὑπὸ τὰς λεγομένας σημαίας εὐκολίας ἐπετεύχθησαν εἰς μέγαν βαθμὸν, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ἑλλάδα. Οὕτω, ὅταν πρὸ ἐξὸν ἀπεφασίσθῃ ἡ ἀνάληψις τοῦ ἀγώνος αὐτοῦ ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς τὰ πλείστα τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς οἱ ὅροι ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων εὐρίσκοντο σημαντικῶς κάτω τῶν παραδεδομένων ἐπιπέδων, οὐδεμία κοινωνικὴ ἀσφάλισις ἴσχυε διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς αὐτά, πολλὰκις δὲ ἐσημειοῦντο ἐγκαταλείψεις μελὸν πληρωμάτων εἰς ξένους λιμένας ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπολύτως προστασίας.

Κύριοι ἀντικειμενικοὶ σκοποὶ τοῦ ἀγώνος αὐτοῦ ἐτέθησαν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ προώθησις τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τὰ ἐθνικὰ τῶν νηολόγια καὶ ἀφ' ἑτέρου ὅπου τοῦτο, διὰ διαφόρους λόγους, ἦτο ἀδύνατον, ἡ ὑπογραφὴ συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ὁρῶν ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς εἰς τὰ πληρώματα ἴσων πρὸς τοὺς ἰσχύοντες εἰς τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτικὰ ἔθνη καὶ διὰ τὴν ὑπαγωγὴν των εἰς τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν. Ἡ καθιέρωσις, ἐξ ἄλλου, εἰσφορᾶς προνοίας, εἶχε τὴν ἐννοίαν τῆς ἐξευρέσεως πόρων διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν, οἱ ὁποῖοι ἔπιπτον θύματα τῆς τοιαύτης ἀσυνδοσίας.

Ἡ δὲ τῆς ἐπισκοπήσεως τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ ἀγώνος αὐτοῦ κατὰ τὴν συνδιάσκεψιν τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος εἰς Νεάπολιν, διεπιστώθη, ὅτι ἀφ' ἐνὸς μὲν

σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἱσλαμίας εὐκολίας προσήλθον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον καὶ οὕτω τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν φέρουν σήμερον σκάφη ὀλικῆς χωρητικότητος ἐπὶ τὰ ἑκατομμυρίων τόνων, ἀφ' ἑτέρου δὲ 700 πλοία ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας ἔχουν ἡσφαλισμένα τὰ πληρώματά των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐνῶ δὲν παρατηρεῖται πλέον, παρὰ μόνον εἰς σπανίας περιπτώσεις, τὸ φαινόμενον πλοίων ἐχόντων ὁρους ἐργασίας, ἀμοιβῆς καὶ ἐνδαιτήσεως κάτω τῶν παραδεδομένων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἐπιπέδων.

Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς καὶ μετὰ τὴν δῆλωσιν ἐκ μέρους τῶν κ.κ. ἐφοπλιστῶν, ὅτι εἶναι ἔτοιμα ἤδη 400 πλοία νὰ ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις καὶ ὅτι θὰ καταβληθῇ προσπάθεια νὰ ὑπογράψουν τοιαύτας ἅπαντα τὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡσφαλισμένα, ἀνερχόμενα εἰς 700 ἐν συνόλῳ, ἡ Δ.Ο.Μ. ἀποδέχεται τὴν ὁλοσχερῇ κατάργησιν τῆς εἰσφορᾶς προνοίας.

Ἡ κατάργησις τῆς εἰσφορᾶς προνοίας θὰ ἰσχύσῃ ἀπὸ 1ης Αὐγούστου ἐ.ε. δι' ἅπαντα τὰ πλοία, τὰ ὁποῖα θὰ ἔχουν ὑπογράψῃ συλλογικὰς συμβάσεις μέχρι τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου, δι' ἅπαντα δὲ ἡ ἐναρξὶς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων θὰ εἶναι ἀπὸ 1ης Αὐγούστου 1964. Πᾶντα τὰ πλοία ποὺ δὲν θὰ ἔχουν ὑπογράψῃ συλλογικὰς συμβάσεις, θὰ εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς τὴν ἐνέργειαν μπουκόταξ ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ., τὸ δὲ ποσὸν τῆς εἰσφορᾶς προνοίας εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ εἶναι λίραι Ἀγγλίας 3 κατὰ μέλος πληρώματος κατὰ μῆνα. Ἡ Δ.Ο.Μ. ἐπεφύλαξεν εἰς ἑαυτὴν τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισκοπήσεως τῆς καταστάσεως ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς Σεπτεμβρίου διὰ τὴν περαιτέρω χάραξιν τῆς στάσεως τῆς ἀναλόγως τῶν σημειωθῶσιν ἐξελίξεων εἰς τὴν ὑπογραφὴν συλλογικῶν συμβάσεων μετὰ τὴν κατάργησιν τῆς εἰσφορᾶς προνοίας.

ΟΛΟΙ ΝΑ ΥΠΟΓΡΑΨΟΥΝ

Εἶναι γνωστοὶ οἱ ἄγῶνες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν κατάργησιν τῆς εἰσφορᾶς προνοίας, τοῦ «χαρατσίου», ὅπως ἐκαρακτήριζον τὴν οἰκονομικὴν αὐτὴν ἐπιβάρυνσιν. Ἡ δικαιοσύνη τοῦ ἀγώνος μας αὐτοῦ, μᾶς δίδει καὶ τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκῃς, ὅπως σπεύσουν τὸ ταχύτερον καὶ ὑπογράψουν συλλογικὰς συμβάσεις μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. πρὸ τῆς ἐκπονῆς τῆς προθεσμίας, μετὰ τὴν ὁποίαν ἡ Δ.Ο.Μ. θὰ προβῇ εἰς ἐπισκόπησιν τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀποφάσεώς της περὶ καταργήσεως τῆς εἰσφορᾶς προνοίας.

Ἡ ὑπογραφὴ συλλογικῶν συμβάσεων τὸ ταχύτερον ἐπιβάλλεται καὶ διὰ τὴν ἀποδείχθῃ, ὅτι πράγματι ἡ κυρία ἀντίρρησης τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν προήρχετο ἐκ τῆς ἀπαρδεύσεως αὐτῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν πλοίων των καὶ ὅτι, εἶναι οὗτοι πρόθυμοι νὰ ἐξασφαλίσουν εἰς τὰ πληρώματά που ἀπασχολοῦν, τοὺς ὁρους ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφη, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ προστατεύσουν ἑαυτοὺς κατὰ ἐνεργείαν μπουκόταξ ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. μετὰ τὰς δυσμενέστερας οἰκονομικὰς καὶ ἄλλας ἐπιπτώσεις, διὰ τὰς ὁποίας εἰς τὴν περίπτωσιν μὴ ἐγκαίρως ὑπογραφῆς συλλογικῶν συμβάσεων θὰ πρέπει νὰ αἰτιῶνται πλέον ἑαυτοὺς καὶ οὐδένα ἄλλον.

Ἡ πλήρης καὶ ἄμεσος ἀξιοποίησις τῶν ἀγώνων μας, οἱ ὁποῖοι κατέληξαν εἰς τὴν ὁλοσχερῇ κατάργησιν τοῦ «χαρατσίου», ἀποτελεῖ πρᾶξιν συνέσεως καὶ οὐσιώδους συμφερόντος.

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

ΠΛΗΡΗΣ Η ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

Ίκανοποιητική, καρποφόρος ή συνάντησις του κ. Παπανδρέου με τους Έλληνες εφοπλιστάς εἰς τὸ Λονδίνον. Ἀπὸ στόματος τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ ἡκούσθησαν λόγοι ἐπαινετικοὶ μὲν διὰ τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας, διαβεβαιώσεις δὲ ρηταὶ διὰ τὴν ταχείαν τοῦ φορολογικοῦ ρυθμίσιν καὶ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν εἰς τὴν μεγάλῃν προσπάθειαν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Τὰς ἀγαθὰς προθέσεις τοῦ κ. Παπανδρέου διὰ τὴν Ναυτιλίαν κανεὶς δὲν δικαιούται νὰ ἀμφισβητήσῃ. Ἀνὰ πᾶσαν περίστασιν καὶ τῶρα εἰς τὴν Κυβέρνησιν καὶ παλαιότερον εἰς τὴν Ἀντιπολίτευσιν, δὲν ἐτέθη πρό αὐτοῦ θέμα ναυτιλιακόν, πού νὰ μὴ συνήντησε τὴν ἐνθουσιώδη ὑποστήριξίν του.

Εἰμεθα πεπεισμένοι, ὅτι πᾶν ὅτι ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ὑπεσχέθη εἰς τοὺς εφοπλιστάς, θὰ καταστῇ ἐντός τῶν ἀμέσως προσεχόν ἡμερῶν πραγματικότητα.

Καὶ πρῶτον τὸ φορολογικόν.

Τὴν 4ην ἀπογευματινὴν ὥραν τῆς 20ῆς Ἰουλίου ἀφίκετο εἰς Λονδίνον ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Παπανδρέου, συνοδευόμενος παρὰ τῶν Ὑπουργῶν Ἑξωτερικῶν καὶ Συντονισμοῦ. Ὑπεδέχθησαν αὐτὸν εἰς τὸ ἀεροδρόμιον μετ' ἄλλων ἐπιστῆμων καὶ εκπροσώπων τῶν Ἑλλήνων εφοπλιστῶν. Τὴν 6.30 μ.μ. ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, παρουσία τοῦ ἐπὶ τῶν Ἑξωτερικῶν Ὑπουργοῦ κ. Κωστοπούλου, τοῦ γενικοῦ Προξένου κ. Καψαμπέλη καὶ τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχοῦ πλοίαρχου κ. Σταμπολῆ, ἐδέχθη εἰς τὸ ξενοδοχεῖον Κλάριτζς ἀντιπροσώπους τῆς Committee, τοὺς κ.κ. Μιχ. Ξυλᾶν, Μιχ. Λεντάκη, Ἰω. Κουλουκουνητὴν, Μιχ. Περαιτῆ, Μάρκον καὶ Κώσταν Λύραν, Νικ. Χατζηπατέραν, Δημ. Πατέραν, τοὺς διευθυντὰς τῶν Γραφείων τῆς Γκρῆκ Λάιν κ. Δημ. Κοπανίτσαν καὶ «Ν. Ι. Γουλανδρή» κ. Γεώργ. Μπισμπαν. Οὗτοι ἐξέφρασαν θερμὰς εὐχαριστίας πρὸς τὸν κ. Παπανδρέου διὰ τὴν ἐπιεικνομένην στοργικὴν μέριμναν τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας κας.

Ὁ κ. Πρόεδρος συνεχάρη τοὺς εφοπλιστάς διὰ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς Ναυτιλίας, ὀφειλόμενα εἰς τὰς ἱκανότητας αὐτῶν καὶ εἰς τὴν συνεργασίαν τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων καὶ διεδεδαιώσεν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ ἐξακολουθήσῃ, μὲ τὸ αὐτὸ ζῆλον ἐνδιαφέρον, παρέχουσα ἀμέριστον τὴν συμπαράστασιν τῆς διὰ τὴν πρόδον τῆς Ναυτιλίας. Εἰς παράκλησιν τῶν εφοπλιστῶν διὰ περαιτέρω βελτίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ὁ κ. Παπανδρέου ὑπεσχέθη, ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν διὰ τὴν προώθησιν τοῦ θέματος. Ἡ συνάντησις διήρκεσε μίαν περίπου ὥραν καὶ ἡ συζήτησις περιεστράφη, ὅχι μόνον ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ γενικωτέρων θεμάτων.

Εἰσηγουμένου τοῦ κ. Μιχ. Ξυλᾶ, ἀντιπροέδρου τοῦ «Κομιτέ» σαφὲς ἐτονίσθη, ὅτι, παρὰ τὸ ἐπιεικνομένην πνεῦμα κατανόησεως, ἡ κατὰ τὸ παρελθὸν παράστασις τῆς ἐκκρεμότητος ὠρισμένων ζητημάτων, ἔχει δημι-

ουργήσει ποίαν τινα δυσφορίαν εἰς ὠρισμένους κύκλους καὶ ἔχει διαμορφωθῇ κλίμα οὐχὶ τόσο ἐνθάδιστον διὰ τὴν περαιτέρω προσέλευσιν σκαφῶν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Εἰς τινὰς μάλιστα εφοπλιστάς ἔχει προκληθῇ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι τὰ πλοῖα τῶν δὲν θὰ δύνανται εἰς τὸ μέλλον νὰ ἐργασθῶν ἄλλως, παρὰ διὰ τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν.

Τὰ ἀπασχολοῦντα τὸν εφοπλιστικὸν κόσμον θέματα, εἶναι γνωστά. Τὰ σοβαρώτερα ἐξ αὐτῶν ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον τῆς συζητήσεως μὲ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. Τὸ πρῶτον τῶν θεμάτων τούτων ἦτο ἡ ναυτικὴ ἐκπαιδεύσις καὶ ἡ παρουσιαζομένη σήμερον ἑλλειψις στελεχῶν καὶ πληρωμάτων. Πρωτῶν ἐξακριβωθῆναι τὸ ἐν λόγῳ θέμα. Πέραν τῆς δελτιώσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ἤδη λειτουργούντων συγκροτημάτων ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, παρίσταται ἀνάγκη — κατὰ τὴν ἄποψιν τῶν εφοπλιστῶν — εὐρείας ἐν τῇ χώρᾳ προπαγάνδας, ἵνα προσέχωνται καὶ ἀπογράφωνται, ἐκ τῶν ναυτικῶν ἰδία περιοχῶν, περισσώτεροι ναυτικοί, ὥστε μελλοντικῶς νὰ καλυφθῶν τὰ ὑπάρχοντα καὶ τὰ δημιουργούμενα κενὰ ἐπανδρώσεως εἰς τὴν ὁλοκλήρως ἀναπτυσσομένην Ναυτιλίαν μας.

Τὸ δεύτερον θέμα ἀνεφέρτεο εἰς τὴν τακτο-

ποίησιν τοῦ φορολογικοῦ. Πέραν τῆς οὐσιαστικῆς πλευρᾶς, ἥτοι τῆς μειώσεως τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐναντὶ τῶν ξένων, ἔχει τὸ θέμα τοῦτο καὶ ψυχολογικὴν σημασίαν, διότι θὰ ἀπετέλει μίαν ἐμπρακτον ἐκδήλωσιν τῆς κρατικῆς συμπαράστασεως πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας, τῆς ὁποίας τὰ ὄφελῃ διὰ τὴν ἐθνικὴν μας Οἰκονομίαν καὶ τὴν ἐθνικὴν μας ὑπόστασιν εἶναι γενικωτέρας μορφῆς (συναλλαγματικὰ πρὸς-οδοί, πολιτικὴ γοήτρου σημαίας κλπ.).

Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐτονίσθη πρὸς τὸν κ. Πρωθυπουργόν, ὅτι ξέναι Ναυτιλίαι, ὡς λ.χ. ἡ ἀγγλικὴ καὶ ἡ νορβηγικὴ, ἀπολαύουν συγκεκαλυμμένως τοιαύτης κρατικῆς προστασίας, διὰ τῆς ἀναγνωρίσεως μεγάλων ποσῶν ἐτησίων ἀποσβέσεως. Ἐπίσης αἱ Ναυτιλίαι αὗται ἀπολαύουν καὶ πλείστον δὲν ἄλλων πλεονεκτημάτων δι' εὐκολιών, πιστοδοτήσεων, ναυπηγήσεων κλπ.

Τέλος, μεταξὺ ἄλλων θεμάτων, — ὡς λ.χ. τῶν δραστηρίων, μεταχειρίσεως τῆς σημαίας παρ' ἄλλων χωρῶν, Κούδας, ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἐλλείπων συνθέσεων καὶ προστίμων Ν.Α.Τ. — ἐθίγη καὶ τὸ θέμα τῆς πλύνθῃς βολογικῆς ὁργανώσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δὲν διεξήχθη λεπτομερὴς συζήτησις. Οἱ εφοπλιστὰ διευτύπωσαν τὴν γνώμην, ὅπως οἱ ἀπασχολούμενοι μὲ τὰ ναυτιλιακά θέματα ἀξιοματικοὶ κέκτανται εἰδικὰς οἰκονομο-ναυτιλιακῆς γνῶσεως καὶ εἰδικευόμενοι εἰς τὸν κλάδον τούτον νὰ ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικῶς μὲ αὐτόν, μὴ περισπῶμενοι εἰς ἄλλα ὑπηρεσιακά καθήκοντα.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ

Πρὸς τὸ διοικητικὸν συμβόλιον τοῦ Ο.Α.Π. ὑπέβαλε λεπτομερῆ καὶ διαφωτιστικὴν ἐκθεσιν ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῶν μεταφορτώσεων, ὁ ἐκ τῶν συμβούλων αὐτοῦ κ. Σπ. Ἀθανασούλιας, ναυτικὸς πράκτορ.

Ἐν ἀρχῇ τῆς εἰσηγήσεώς του ὁ κ. Ἀθανασούλιας ἀναφέρει, ὅτι ἡ μεταφορτωτικὴ δραστηριότης ἐνδὲς λιμένος μαρτυρεῖ ὅτι ὁ λιμὴν προσφέρει καὶ θέσει καὶ λόγῳ κόστους εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς λειτουργίας ταύτης. Ἀπὸ ἀπόψεως θένε λιμενικῆς πολιτικῆς, προσελκύσεως δηλαδὴ κινήσεως, τὰ τιμολόγια τῆς τοιαύτης ἐργασίας εἶναι τιμολόγια σκοπιμότητος καὶ οὐχὶ ἀνταποδοτικὰ, δηλαδὴ ἰσοῦθ' ἢ πρὸς τὸ κόστος τῆς παρεχομένης ἐργασίας, τῆς ποσοτικῆς ἀποκλίσεως ἐκ τοῦ ἀνταποδοτικοῦ τιμολογίου, καθοριζομένης ἐκάστοτε, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν ἐκτελέσεως τῆς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ τῆς σημασίας ἣν ἀποδίδουν οἱ διοικούντες τὸν λιμένα εἰς τὴν προσέλευσιν καὶ τῆς ἐργασίας ταύτης.

Ἐπὶ τὴν ἔννοιαν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, συνεχίζει ὁ κ. Ἀθανασούλιας, ὅτι πρέπει νὰ καθορισθῇ σαφῶς πλὴν ἐκ τῶν κανονισμῶν τί ἐννοοῦμεν ὡς μεταφόρτωσιν. Ἐπιβάλλεται νὰ καθορισθῇ σαφῶς, ἂνευ οὐδεμιᾶς ἄλλης ἀναγκαίας παρεμβάσεως ἢ κρίσεως ἢ ἀποφάσεως οἰουδήποτε ὁργάνου, τί εἶναι μεταφόρτωσις. Κατὰ τὴν γνώμην δὲ τοῦ εισηγητοῦ, οὐδεὶς περιορισμὸς δεῖν νὰ τεθῇ εἰς τὴν διατύπωσιν τοῦ σχετικοῦ βίου τοῦ κανονισμοῦ, ἀλλὰ νὰ παραμείνῃ

ὡς ἡ γραμματικὴ ἑρμηνεία τῆς λέξεως ἐπιβάλλει. Οἱ τιθέμενοι περιορισμοὶ περὶ καταθέσεως δηλωτικῶν καὶ ἐπιτολῶν τοῦ πράκτορος, πρέπει νὰ παραμείνουν ὡς ἔχουν καὶ σήμερον, διότι δὲν μεταβάλλουν τὴν ἔννοιαν τῆς μεταφορτώσεως, ἀλλ' ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορτώσεως, ὑπὸ τὰς καθωρισμένους μεθόδους, λόγῳ ἐγκαίρου γνωστοποιήσεως πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν. Κατὰ συνέπεια, ἡ διατύπωσις δεῖν νὰ γίνῃ ὡς ἀκολούθως: «Μεταφόρτωσις, ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Κανονισμοῦ Ἑργασίας καὶ τῆς ἀντιστοίχου τιμολογήσεως, νοεῖται πᾶσα πράξις μεταφορᾶς φορτίου ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον, γινωμένη τῇ αἰτίᾳ: τῶν ἐνδιαφερομένων, ἀσχετῶς: α) τῆς προκαλούσης τὴν μεταφόρτωσιν ταύτην αἰτίας, β) τοῦ τρόπου ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς καὶ γ) τῆς πρὸς μεταφόρτωσιν ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ποσότητος».

Προϋποθέσεις τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς ἐργασίας μεταφορᾶς ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον καὶ μεταφορτώσεως καὶ ὑπαγωγῆς εἰς τὴν ἀντιστοίχον τιμολόγησιν εἶναι: α) ὅτι κατατεθῇ δηλωτικὸν ἐπὶ τῇ κατά- πλῃ τοῦ πλοίου, ἐν ᾧ ὑπὸ πᾶσαν λεπτομέρειαν θὰ καταχωροῦνται καὶ θὰ δηλοῦνται τὰ πρὸς μεταφόρτωσιν ἐμπορεύματα.

β) ὅτι κατατεθῇ πλάνον στοιβασίας (stowage plan) ἢ ὑπεθῶνος δηλώσεως τοῦ πλοίαρχου ἢ πράκτορος περὶ τῆς ἐν τῇ πλοίῳ θέσεως καὶ διατάξεως τῶν ἐμπορευμάτων τούτων καὶ γ) Ἐν περιπτώσει σχετικῆς συμπληρωματικῆς δηλώσεως, μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἐκφορτώσεως παρὰ τοῦ πλοίαρχου ἢ πράκτορος καὶ δι' ἄλλα ἐμπορεύματα, πέραν τῶν ἀρχικῶς ἐν τῇ δηλωτικῇ εἰσαγωγῇ ἀναφερομένων ἢ τὸ πρῶτον δηλωμένων ὡς μεταφορτωτέων, ἢ τοιαύτη δηλώσεως δεῖν ἀπαραίτητως νὰ ὑποβληθῇ ἐγγράφως καὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἐκφορτώσεως τῶν εἰς αὐτὴ ἀναφέρεται ἐμπορευμάτων.

Ἐν τέλει διὰ τῆς ἐκθέσεώς του πρὸς τὸ διοικητικὸν συμβόλιον τοῦ Ο.Α.Π. ὁ κ. Ἀθανασούλιας προτείνει τὰ ἀκόλουθα:

- 1) Ὅπως ὁ ὅρισμός τῆς μεταφορτώσεως γίνῃ ὡς ἐν ἀρχῇ ἐτετέθη.
- 2) Ὅπως ἐπιδικωθῇ διὰ καταλλήλου διοι-

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL

ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ἀτομικὰ δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργικὴ περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.
3. Ἱατρικὴ ἐπίσκεψις, ἂν ζητηθῇ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παραχρὴ ὑπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. Ὁμολεῖται ἡ Ἑλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ ὅλον τὸ προσωπικόν.

ΛΙΜΗΝ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντὴς Ἱατρὸς Ν. OGAWA

ΤΡΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

ΤΟΥ Κ. ΤΑΣΟΥ Ι. ΤΖΑΜΤΖΗΣ

κητικής οργάνωσης ή ορθολογικής τρόπος κατανομής των υπό μεταφορτώσιν εμπορευμάτων, ώστε να αποφεύγονται πρόσθετοι δαπάναι του Ο.Α.Π.

3) Όπως καθορισθή ανώτατον χρονικόν διάστημα εντός του οποίου θα πρέπει να εκτελούνται οι μεταφορτώσεις και πέραν του οποίου να επιβάλλονται οικονομικά κυρώσεις.

4) Όπως καθορισθή διαφοροποιημένον τιμολόγιον διά τας άνω ορισμένους ποσού μεταφορτώσεις (π.χ. άνω των 2.000 τόννων) ή των λόγω έάρους και ύγκου κατά μονάδα, υποκειμένων εις ιδιαιτέρην μεταχείρισιν εμπορευμάτων.

5) Όπως ένοποιουμένων των περιπτώσεων Β' και Γ' τιμολογιακώς, ήτοι των μεταφορτώσεων από πλοίου εις πλοϊον διά φορτηγίδος και από πλοϊον εις κρηπίδωμ και έκ κρηπίδωματος εις πλοϊον, καθορισθή ένιαϊον τιμολόγιον μεταφορτώσεως, άσχετως της προκαλούσης ταύτην αίτίας (τακτική - έκτακτος - έξ ανάγκης κ.λ.π.) και άσχετως τρόπου καθ' όν ό Ο.Α.Π. θα διεξαγάγη ταύτην, της διακριτικής τιμολογιακής μεταχειρίσεως διά τήν περίπτωσιν Α' (της άμέσου δηλαδή από πλοϊου εις πλοϊον μεταφορτώσεως) παραμενούσης έν ισχύϊ.

6) Όπως έν τη περιπτώσει ταύτη καθορισθή ένιαϊον τέλος μεταφορτώσεως, περιλαμβανόν τήν φορτοεκφορτωτικήν τιμολόγησιν, τά αποθηκευτικά και τήν χρήσιν πλωτών μέσων, καταργουμένης πάσης άλλης ιδιαιτέρας τιμολογιακής διακρίσεως.

7) Όπως καθορισθούν περίοδοι συμπληρωσαι χρονικώς τό υπό της ανωτέρω προτάσεως ύπ' αριθ. 3 καθορισθησόμενον ανώτατον όριον έκτελέσεως της μεταφορτώσεως, καθ' ός θα μεταβάλλεται προοδευτικώς τό τιμολόγιον ύπερμερίας, καταργουμένης της σημερινής άσχετοίας. Ούτω έάν όρισθί 15ήμέρον διάστημα, θα ήδύναντο να καθορισθούν τρείς πενήμεροι περίοδοι, καθ' ός εις τήν πρώτην θα ύπάρχη πλήρης άπαλλαγή, εις τήν δευτέραν όρχ. 3,90, δηλαδή τό ήμισυ των ήμεραργίων φορτηγίδων (5,70 όρχ.) και τό σημερινού αποθηκευτρού (όρχ. 2,10) λαμβανόμενου ως μέσου όρου του τριπλασίου θαυικού αποθηκευτρού και εις τήν τρίτην (δηλαδή από της 11ης ήμέρας) όρχ. 7,80 κατά τόννον ήμερησίως, άσχετως έάν τά έμπορεύματα εύρισκονται εις τας φορτηγίδας ή τά κρηπίδωματα.

Η παραρτημένη της ανωτάτης προθεσμίας, ό Ο.Α.Π. θα δικαιούται:

α) Έάν τά έμπορεύματα εύρισκονται εις τας φορτηγίδας, να έκφορτώνη ταύτας δαπάναις και εις έάρος του ένεργουόντος τήν μεταφορτωσιν, ως ίδίας πλέον περιπτώσεως και επί πλέον της μεταφορτωτικής δαπάνης και

β) Έάν τά έμπορεύματα εύρισκονται εις τά κρηπίδωματα, να προκρίνη κατ' άπόλυτον δικαίωμά του ή να θεωρήσῃ τήν ένεργηθείσαν πράξιν ουχί ως μεταφορτωσιν, κατά τόν κανονισμόν, άλλ' ως συνήθη πράξιν έκφορτώσεως και έπαναφορτώσεως με τήν αντίστοιχον τιμολογιακήν επιβάρυνσιν ή να έξακολουθή είσπραττων τό εις τήν τρίτην περίοδον άντιστοιχόν τέλος κατά τόννον και ήμέραν.

Οϊκοθεν νοείται, ότι εις ός περιπτώσεις συντρέξι άδυναμία του Ο.Α.Π. πρὸς παράδοσιν του φορτίου πρὸς μεταφορτωσιν, θα συντρέξῃ ισόχροнос άπαλλαγή έκ των ανωτέρω επιβαρύνσεων.

8) Όπως τά τιμολόγια μεταφορτώσεως καθορισθούν εις δραχμάς, κατά περίπτωσιν άνω άναγκηώς εις τας περί κύτους και όσσο παλάγκο (S.P.) διατάξεις, ίνα μη γεννώνται ζητήματα.

9) Όπως καθορισθούν και εις τήν μεταφορτωσιν πάγια διά τά «extra», και

10) Όπως καθορισθί τακτι ήμερομηνία ένάρξεως έφαρμογής, ήτοι μετά δίμηνον, γνωστοποιηθούν δε έν τη μεταξί εδρέως τά νέα μέτρα, τούτον δι' έγγραφου του Ο.Α.Π. πρὸς τας έπαγγελματικές ένώσεις, όσον και διά του Τύπου.

Τόσον διά τόν Ιστορικόν του μέλλοντος, ό όποιος θα άσχοληθί με τήν συγγραφήν της Ιστορίας του Έλληνικού Έμπορικού Ναυτικού, όσον και διά πάντα δι' ατήν ένδιαφερόμενον, τά κατωτέρω παρατιθέμενα τρία κείμενα των πρώτων χριστιανικών χρόνων, παρουσιάζουν άσφαλώς άρκετόν ένδιαφέρον και προσφέρουν χρήσιμα στοιχεία, άναφερόμενα εις τά πλοία και τας ναυτιλιακάς επιχειρήσεις της έποχής εκείνης.

Τό πρώτον, χρονολογούμενον από του 220-221 μ.Χ., άφορᾷ εις τήν νηολόγησιν ένός ελληνικού πλοϊου και έχει ληφθί από το Greek Papyri series I & II των Β. Ρ. Grenfell και Α. S. Hunt άρ. 149. «Αξίον παρατηρήσεως εις τό έγγραφον τούτο είναι ότι, κατά τήν νηολόγησιν του πλοϊου παρουσιάζεται ως πλοιοκτήτης ό άνήλικος υϊός του πλοίαρχου. Θα πρέπει να θεωρηθί δέδαιον, ότι ό πλοίαρχος ήτο και ό πλοιοκτήτης του σκάφους, αλλά προφανώς διά λόγους οι όποιοι μάς είναι άγνωστοι, παρουσιάζεται «στὰ χαρτιά» πλοιοκτήτης άλλος αντί άλλου. Φαίνεται ότι αι σημεριναι γνωσταί «κομπίναι» των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι περισσότερον παλαιαί, από όσον θα ήδύναντο τις να φαντασθί.

Τό δεύτερον είναι μία ένορκος δεδαίσις πλοίαρχου τό έτους 342 μ.Χ. και εύρίσκεται εις τό The Oxyrhynchus Papyri Vols I - XVII των Β. Ρ. Grenfell και Α. S. Hunt No 87.

Τέλος τό τρίτον είναι δηλωτικόν ειδών Γενικού Φορτίου (General Cargo Manifest) του 5ου ή 6ου αϊώνος μ.Χ. και προέρχεται από τήν ίδίαν ως άνω συλλογήν αλγυπτιακών παπύρων ύπ' αριθ. 1924.

Έκ πάντων των ανωτέρω προκύπτει, ότι τά πράγματα εις τήν ναυτιλίαν πολύ όλίγον ήλλαξαν έκτοτε, παρά τήν παρέλευσιν τούτων αϊώνων.

1. Νηολόγησις πλοϊου

«Αθήλιφ Σαβεινιανή τῃ κρατίστῃ επιστρατήγῃ παρὰ Αθρήλιου Πτολεμαίου τοῦ Σεμπρωνίου Ἀπολιναρίου Ἀντινοῦ, ἀπογράφου κατὰ τὰ κελευσθέντα ὑπὸ τοῦ λαμπροτάτου ἡγεμόνος Γεμενίου Χρήστου τὸ ὑπάρχον τῇ ἀφίλκῃ μου οὐφ Αθρήλιφ Ἀφροδίτῃ τῇ καὶ Φιλαντινῷ ὁμοίως Ἀντινοῖς, πλοῖον ἑλληνικὸν ἀγωγῆς ἀρταβῶν δικασίον πενήκοντα, οὐ παράσημον παντόμορφος, οὐ εἰμι κυβερνήτης. Αθρήλιος Πτολεμαῖος ὁ καὶ Σεμπρωνίος ἐπιβέβωκα ὡς πρόκειται, Ἔτους ὁ Αὐτοκράτορος Καίσαρος Μάρκου Αθρήλιου Ἀντωνεῖνου Εὐσεβοῦς Εὐτυχοῦς Σεβαστοῦ...»

Ἡ μετάρρασις αὐτοῦ ἔχει περίπου ὡς ἑξῆς:

«Πρὸς τὴν αὐτὴν ἐξουχίτητα τὸν ἐπιστρατήγῃ Αθρήλιου Σαβεινιανὸν ἀπὸ τὸν Αθρήλιου Πτολεμαῖο πὸς λέγεται καὶ Σεμπρωνίος πὸς εἶναι γῆρος τοῦ Ἀπολιναρίου ἀπὸ τὴν Ἀντινὴν (πὸλῃ τοῦ Ἀντινοῦ). Νηολογῶ (ἀπογράφω) σύμφωνα με τὴς διαταγῆς τοῦ ἐκλαμπροτάτου διοικητοῦ Γεμενίου Χρήστου τὸ πλοῖο πὸς ἀνήκει στὸν ἀνήλικον γῆρο μου Αθρήλιφ Ἀφροδίτῃ πὸς λέγεται καὶ Φιλαντινὸς πὸς εἶναι ἐπίσης ἀπὸ τὴν Ἀντινὴν, τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο ἐκτεπίεματος 250 ἀρταβῶν (1) πὸς ἔχει γιὰ φιγούρα ἕνα πολύμορφον θεὸ καὶ στὸ ὅποιο εἰμαι κυβερνήτης (πλοίαρχος). Ἐγὼ, ὁ Αθρήλιος Πτολεμαῖος πὸς λέγομαι καὶ Σεμπρωνίος κατέβηκα τὴν παραπάνω δῆλωσιν. Ἐγίνε στὸ τέταρτον ἔτος τοῦ αὐτοκράτορος Καίσαρος Μάρκου Αθρήλιου Εὐσεβοῦς, Εὐτυχοῦς, Σεβαστοῦ κ.τ.λ.»

2. Ἐνορκος δεδαίσις πλοίαρχου

«Υπατείας τῶν δεσποτῶν ἡμῶν Κωνσταντίνου τὸ γ καὶ Κωνσταντος τὸ β τῶν Αδριανῶν, Φαμενῶ... Φλαβίῳ Διονυσίῳ

λογιστῇ Ὁξυρυγχίτου παρὰ τοῦ Αθρήλιου Σαραπίωνος Εὐδαίμονος βουλευτοῦ τῆς αὐτῆς πόλεως ναυκλήρου θαλαττίου ναυκλήριον νυνὶ αἰρεθέντος, ἀκολούθως τοῖς κελευθεῖσι ὑπὸ τοῦ κυρίου μου διασημοτάτου ἡγεμόνος Αὐγουσταμεινικῆς Φλαβίου Ἰουλίῳ Αἰσονίῳ περὶ τοῦ ἡμᾶς τούτου ναυκλήρου ἀπαντῆσαι ἐπὶ τὴν λαμπροτάτην Ἀλεξάνδρειαν κατὰ ταῦτα νῦν ὑπολόγως ἐμὴν τὸν σεβάσμιον θεῖον ἔρκον τῶν δεσποτῶν ἡμῶν Αὐγουστων ἀπαντῆσαι ἅμα τοῖς εἰς τούτον ἀποσταλτοῖς ὁφεικταῖς ὑπακούοντα ἐν πάσι τοῖς πρὸς με ζητούμενοις περὶ τοῦ ναυκλήρου καὶ μηδὲν διαφεύθειν.

(ἽΠογραφή) Αθρήλιος Σαραπίων ὁμωσα τὸν θεῖον ἔρκον ὡς πρόκειται».

Τὸ ἀνωτέρω κείμενον δύναιται νὰ ἀποδοθῇ περίπου ὡς ἑξῆς:

«Ἐπὶ ὑπατείας τῶν ἀρχόντων μας Κωνσταντίνου Αὐγουστου γιὰ 3ῃ φορὰ καὶ Κωνσταντος Αὐγουστου γιὰ 2ῃ φορὰ, Φαμενῶ... (2). Πρὸς τὸν Φάειον τὸν Διονυσάριον, λογιστῇ ἂν τὸν Ὁξυρυγχον, ἀπὸ τὸν Αθρήλιον Σαραπίωνα γιὰ τοῦ Εὐδαίμονα, βουλευτῆ ἀπὸ τὴν ἰδίᾳ πόλῃ, πλοίαρχου πλοῖου ἀνοιχτῆς θαλάσσης, πὸς μόλις ἀνέλαβε τὴν πλοιαρχίαν. Συμμορφούμενος με τὴν διαταγὴ τοῦ κυρίου μου ἐκλαμπροτάτου (διασημοτάτου) διοικητοῦ τῆς Αὐγουσταμεινικῆς (3) Φλαβίου, Ἰουλίῳ Αἰσονίῳ, κατὰ τὴν ὁποία ὅλοι ἐμεῖς οἱ πλοίαρχοι πρέπει νὰ παρουσιασθῶμε στὴν ἐνδοξοτάτῃ πόλῃ τῆς Ἀλεξανδρείας, σύμφωνα λοιπὸν με αὐτὴν ὁρκίζομαι ὑπευθύνως τὸν σεβαστὸ, θεῖο ἔρκον τῶν ἀρχόντων μας Αὐγουστων ὅτι θα παρουσιασθῶ στὴν ἐπιτροπὴ τῶν ἀξιωματικῶν πὸς θα σταλοῦν γι' αὐτὸ τό λόγο, θα ἀπαντήσω σ' ὅλες τῆς ἐρωτήσεις τους σχετικὰ με τὸ πλοῖο καὶ ὅτι δὲν θα πῶ ψέμματα. (ἽΠογραφή). Ἐγὼ ὁ Αθρήλιος Σαραπίων ὁρκίζομαι τὸν θεῖο ἔρκον ὡς παραπάνω».

3. Δήλωσις φορτίου (General Cargo Manifest)

«Λόγος εἰδὼν ἐλθόντων εἰς τὸ πλοῖον Ὀϊνου Ἀσκαλῶνα γ, σαπουνίου κεράμια α, κεδρίας κεράμια γ, ὀμφακῆ γάρου α, ἐλαίου Σπᾶνος ἄγγελον α, ταριχίου Γαζίτια ζ, κοῦφα ἄγγεα ε, κοῦφον Ἀσκαλῶνιον α, Γαζιτινὸν κοῦφον α, ὀμφακῆ κούφῃ α, χάρτου σφυρίδιον α, ταπήτιον α».

Ἦτοι:

«Κατάλογος εἰδὼν πὸς φορτώθηκαν στὸ πλοῖο: Πιθάρια κρασιῦ ἂν τὴν Ἀσκαλῶνα (4) 3, στάμνα σαπουνιῦ 1, στάμνες ρετοίνι (κατράμι) 2, βάζο με ἀλμύρα 1, Δοχεῖο ἰσπανικὸ λαδίῳ 1, βάζα με ἀλίκα στα Γάζας 7, Δοχεῖα ἄδεια 5, Πιθάρια ἄδεια ἂν τὴν Ἀσκαλῶνα 1, βάζο ἄδεια τῆς Γάζας 1, βάζο 1, καλάθι ἀπὸ πάπυρο 1, χαλὶ 1».

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

(1) Ἀρτάβη, μέτρον χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ βάρους, περσικόν, ἰσομῆγές σχεδὸν πρὸς ἕνα ἀπτικὸν μέδιμον καὶ τρεῖς χοϊνικὰς ἀπτικὰς. Ὁ ἀπτικὸς μέδιμος εἶχε περίπου 52 κιλά, ὁ χοϊνὶς ἦτο τὸ 1/48 τοῦ μεδίου, ἡ περσικὴ, λοιπὸν, ἀρτάβη, ἰσοδυναμεί με 55 λίτρας, γενικὸς ὅμως ἡ αξία τῆς ἀρτάβης ἰσοκίλην ἀνάλογως τῆς περιπτώσεως δι' ἣν ἐχρησιμοποιεῖτο. Πιθανὸν ἔκ τού ἀρτάβη να παρεφέρθη καὶ τὸ ἐν χρῆσει εἰς Αἴγυπτον Ἀρτέπι.

(2) Φαμενῶ. Αἰγυπτιακὸς μὴν 25 Φεβρουαρίου - 25 Μαρτίου.

(3) Αὐγουσταμεινική. Μία ἐκ τῶν περιόχων εἰς τὰς ὁποίας ἦτο χωρισμένη ἡ Αἴγυπτος διὰ διοικητικὸς λόγους.

(4) Ἀσκαλῶν. Παράλιος πόλις τῆς Συρίας κειμένη βορείως τῆς Γάζης. Ἐνταῦθα πρόκειται περὶ πίθων ἐξ Ἀσκαλῶνος, τὰ ὁποία χρησιμοποιοῦνται ἐκ νέου.

ΤΑΣΟΣ Ι. ΤΖΑΜΤΖΗΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΟ "ΔΥΓΟ ΤΟΥ ΚΟΛΟΜΒΟΥ,"

Πολύ περίεργο, αλλά άναμφισβήτητο είναι το φαινόμενο: Έλάχιστο, αν όχι άναπαρκτο, στάθηκε στο παρελθόν το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ύπόθεση της τροφοδοσίας των πληρωμάτων. Την φροντίδα αυτή την άφιναν ολοκληρωτικά στον Πλοίαρχο. Ο μόνος έλεγχος ήταν γύρω από το ύψος της δαπάνης. Η ικανότητα του Πλοιάρχου ήταν άπόλυτα σχετική και με την προσπάθειά του να κρατή όσο το δυνατόν χαμηλότερα τη στάθμη κόστους τροφής. Πασίγνωστα είναι τα γραφόμενα από μεγάλα, της τότε έποχής, έφοπλιστικά γραφεία, προς τους Πλοιάρχους:

«Σχετικώς με την τροφοδοσίαν, σάς πληροφορούμεν ότι ο Πλοίαρχος Α. του πλοίου μας Β., παρουσιάζει την τροφοδοσίαν μη υπερβαίνουσιν τας ένέα (9) πέννας κατ' άτομον, τα δε ταξίδια εις τα όποια δρομολογείται το έν λόγω πλοίο δέν διαφέρουν των ίδιων σας. Έφιστώνμεν, συνεπώς, την προσοχήν σας, γνωστού όντος ότι, με την σημερινήν κατάστασιν της ναυλαγοράς, ή κίνησις των πλοίων μας καθίσταται προβληματική κ.λ.π. κ.λ.π.»

Και έτσι άρχισε μία μειοδοτική άμιλλα των Πλοιάρχων.

Λέγεται ακόμη ότι μερικοί, για να γίνωνται άρεστότεροι εις τους πλοιοκτίτας, επέστρεφαν και τα λαμβανόμενα από τους προμηθευτάς τροφίμων δώρα, εις το Γραφείον της Έταιρίας των. Περί τρόπου τροφής, περί ποιότητος, περί ειδους, ούτε λέξις στα γραμματα, ούτε λέξις συζητήσεως μεταξύ έργοδωτών και Πλοιάρχων.

Η διαφορά κόστους ήταν το θέμα. Ουδέποτε ή διαφορά τροφής από πλοίο σε πλοίο.

Επ'άνοδος στην άχαρη αυτή φιλολογία δέν χρειάζεται ούτε ωφέλει. Μπορεί ή έποχή να ήταν συνασφαμένη με μία άδυναμία του έλληνικού πλοίου να συναγωνισθή τις πλούσιες, τις συγχρονισμένες και άνετα κινούμενες ξένες ναυτιλίες. Πανάθλιο, όμως, το έπιχειρήμα της τροφής. Ο καλός, ό άριστος ναυτικός μας, εκείνης της έποχής, προσέφερε πολλά και άνεκτίμητα άλλα αντίσταθμίσματα, παραβαλλόμενος με τους ξένους συναδέλφους του.

Προσέφερε την άγάπη του στο καράδι και την πίστη του στο θαλασσινό έπάγγελμα. Τη φιλότιμη εργασία του με μισθολόγιο κάτω από τα μισά των ξένων. Την επέκταση της εργασίας του σε ώρες και θέματα, με άνυπαρξία δικαιώματος ύπερωριών και άλλων συμπληρωματικών απολαυών. Άνελάμβανε και έπεράτωνε εργασίες προωρισμένες για το έργοστάσιο, χωρίς άντιρρήσεις και χωρίς παράπονα. Ήταν άνάγκη να υποσιτίζεται ή ακόμα να κακοσιτίζεται;

Κανείς δέν μπορεί ν' άρνηθ, πώς, ή άδιαφορία και ή τακτική των έφοπλιστικών γραφείων στο θέμα της τροφοδοσίας, άφινε άνοιχτούς δρόμους και στη βουλμία για τον άθέμιτο χρηματισμό των Πλοιάρχων και τη βιασύνη τους να μεταπηδήσουν στην έφοπλιστική οίκογένεια.

— Άλλοίμονό μας — έλεγαν ξετσιπώτα — αν δέν βγάλουμε και από την τροφοδοσίαν ένα μισθό ακόμα. Τότε γιατί σκυλοπνιγόμαστε στους ώκεανούς; Γιατί διαλέξαμε το πλοιαρχιλίκι; Μόνο για το «όνόρε»;

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, λέμε και πιστεύουμε πώς έβαλε μεγάλο όρόσημο στις σχέσεις του Κόσμου. Η άξιοπρέπεια, ή δικαιοσύνη και τα δικαιώματα του ανθρώπου έπαψαν να είναι νεκρές λέξεις, με θέση μόνο στη φιλολογία. Έβαλαν πόδι και στη ζωή των λαών. Έτσι, δημιουργούνται αξιώσεις και δικαιώματα, προς τα όποια κανείς δέν έχει άνάστημα να έναντιωθ. Το άγος της τροφοδοσίας των πληρωμάτων στα έλ-

ληνικά πλοία, ήταν καιρός να εύρη την έξαφάνισή του. Ήταν καιρός να τακτοποιηθ και αυτή ή ύπόθεσις με τον καλύτερο τρόπο. Με το ενδιαφέρον και με την έπέμβαση των έργοδοτικών επιχειρήσεων. Να περιδληθ και ή τροφή με το ίδιο ενδιαφέρον που περιδλονται όλα τα άλλα υλικά του πλοίου. Όπως τα πετρέλαια. Όπως τα λιπαντικά, τα σχοινιά, τα μέταλλα και οι μουσαμάδες. Όπως όλα αυτά δέν μένουν έκθετα στη βουλμία τρίτων, έτσι, με τον ίδιο τρόπο και ή τροφή του πληρώματος. Το συμφέρον του πλοίου και την ποιότητα της εργασίας ύπηρετεί ή καλή και άρκετη τροφή. Και πράγματι, αυτό έγινε νοητό, έφαρμοζόμενο από τις πλείστες καλές έλληνικές ναυτικές έπιχειρήσεις.

Δέν είναι μόνον ο κ. Ήνάσης, ό διακρινόμενος. Καλές πληροφορίες προσφέρονται και από τα πλοία του Βεργωτή, του Νιάρχου, του Λυκιαρδοπούλου, του Καλλιμανοπούλου, της Όράνιου, του Θεοδωρακοπούλου, των συγκροτημάτων Κουλουκουνη και πολλών άλλων επιχειρήσεων.

Έλάσαμε έν τούτοις το παράδειγμα του Ήνάση, με την εύκαιρία έπιστολής, που έδημοσιεύσαμε στο προηγούμενο γράμμα μας. Γι' αυτό, ζητήσαμε περισσότερες και άυθεντικώτερες πληροφορίες από πρόσωπα άρμόδια, ώστε να παρουσιάσουμε την πραγματική εικόνα των όσων εφαρμόζει αυτή ή έταιρία. Τα όσα άκούσαμε είναι πολύ άπλά και πολύ εύκολα. Είναι μία λύση σαν κενή με το «αυτό του Κολόμβου». Μας είπαν:

«Πήραμε για δάση το έλληνικό έδεσματολόγιο. Όχι γιατί το βρίσκουμε τέλειο και κατάλληλο για τους ναυτικούς μας, αλλά για να έχουμε, έν πάση περιπτώσει, μία δάση των υλικών και των τροφίμων που χρειάζεται να εύρίσκονται στα πλοία μας. Αυτά όλα τα κατατάξαμε σε πίνακα και παίρνοντας για όριο ένα συνηθισμένο δρομολόγιο, ώρισσαμε και τις ποσότητες, που πρέπει να εύρίσκονται στις άποθήκες και τα φυγεία κάθε πλοίου. Αυτά τα τρόφιμα τα στέλνουμε έμεις από τις βάσεις μας στα πλοία. Ο διαχειριζόμενος την τροφοδοσίαν, είναι ύποχρεωμένος, πριν λήξη το ταξίδι, να μάς πληροφορή για τα παραμένοντα ύπόλοιπα κάθε ειδους, τα όποια φροντίζουμε να συμπληρώνουμε με τον ίδιο πάντοτε τρόπο, στον λιμένα προορισμού του πλοίου. Συμβαίνει, καμμία φορά, κάποια συμπλήρωση να γίνεται και από την άγορά του λιμένος, όπου εύρίσκεται το καράδι. Θα γίνη όμως από τον εκεί άντιπρόσωπό μας και με εύθύνη του προς έμάς.

Με τον τρόπο αυτόν, ή ποιότητα και οι ποσότητες των τροφών βρίσκονται κάτω από τον δικόν μας έλεγχο. Έτσι καθορώσαμε να εξαφανίσουμε κάθε παράπονο με δάση αυτό το θέμα. Δέν επιτρέπουμε της κακής ώρας τις οικονομίες και ζητούμε άπολογίες, όταν διαπιστώνουμε πώς μερικά υλικά παρουσιάζονται με μεγάλα ύπόλοιπα στις άποστελλόμενες έκαστοτε άναφορές.

Είπαμε για το έλληνικό έδεσματολόγιο. Κανείς δέν μάς ύποκρένει να το τηρούμε πιστά. Κάνουμε ό,τι μπορούμε καλύτερο, χωρίς να ίσχυρίζμαστε πώς προβαίνουμε σε σπατάλες και «κουβαρνταλίκια». Οι άνθρωποι των γραφείων μας είναι και αυτοί παλαιοί και δοκιμασμένοι ναυτικοί. Έτσι προτείνουμε στα τροπικά κλίματα καλύτερη και έλαφρότερη τροφή, μαζί με κατάλληλα όρεκτικά και διαφόρους χυμούς φρούτων, άφίνοντας κατά μέρος τα προβλεπόμενα από το έδεσματολόγιο. Δέν άκούσαμε ποτέ κανένα παράπονο ή κι' αν άκουσθ, σπεύδουμε και βρίσκουμε τα αίτια. Συνήθως, αυτά τα μικροπαράπονα έντοπίζονται στους μαγείρους. Δυστυχώς, δέν έχουμε την έπαρκειαν

καλών και έπαγγελματικά καταρτισμένων μαγείρων. Προσπαθούμε να κρατούμε στην Έταιρία μας κάθε καλόν και δοκιμασμένον μάγειρο. Άλλά συμβαίνει τούτο να μην άρκη. Τούλάχιστον επί του παρόντος. Έλπίζουμε, όμως, πώς και αυτό πολύ σύντομα θα άποκατασταθ.

Αυτά άκούσαμε και αυτά διεπιστώσαμε να γίνονται στην Έταιρία του Ήνάση. Θα ήταν δύσκολο, άραγε, να άποτελέσουν αυτά ένα ύποχρεωτικό σύστημα για όλη την Έμπορική μας Ναυτιλία; Ποιός μπορεί να έναντιωθ; Η έπαγγελματική Ένωσις των Πλοιάρχων μας δέν άφισε εύκαιρία που να μην θέλη την άπαλλαγή των μελών της από αυτή την ταπεινωτική άπασχόληση του έστιάτορος. Ο προορισμός του Πλοιάρχου είναι να έλέγχει και όχι να έλέγχεται. Ούτε του τροφοδότη το σύστημα με άυθαίρετη διαχείριση της τροφοδοσίας δελτιώνει την κατάσταση, γιατί αντί του ένός χρηματιζόμενου, θα έχουμε δύο συνεργαζόμενους. Το σύστημα του κ. Ήνάση είναι το καλύτερο. Η εύθύνη πάνω στο Γραφείον. Και το Γραφείον έχει την εύκαιρία και τους τρόπους κάθε καλής τακτοποίησεως του θέματος. Φυσικά, τα προβλεπόμενα σήμερα περί έπιτροπών τροφοδοσίας πρέπει να συνεχισθ. Όχι πώς οι έπιτροπές αυτές έξασφαλίζουν την καλή προετοιμασία των φαγητών, αλλά με την παρέμβασή τους παροχετεύουν τα ξεκρέμαστα παράπονα και καροχώνουν τις σχέσεις μεταξύ άποθηκαρίου-μαγείρου και τροφοδοτούμενων. Λέγεται ότι το σύστημα έπιτροπών έρεωκόπησε, γιατί καμμία έπιτροπή ή μέλος της δέν τολμά ποτέ να έναντιωθ στον Πλοίαρχο, όσο και αν το δικηο βρίσκεται με το μέρος τους. Αυτό είναι αλήθεια. Συμβαίνει, όμως, όταν ο Πλοίαρχος είναι ταυτόχρονα και έστιάτωρ του πλοίου. Όταν ο Πλοίαρχος άποβάλη την όχι και τόσο τιμητική δεύτερη ιδιότητα και όταν άποκατασταθ στην άνωτάτη θέση του, τότε οι έπιτροπές θα είναι και δικά του έκτελεστικά όργανα, στην προστασία των συμφερόντων όλων των έν τώ πλοίο.

Το μόνο άθεράπευτο θέμα, θα είναι το θέμα-μάγειρος. Αυτό, πράγματι, ξεφεύγει από την άπόλυτο άρμοδιότητα του έργοδότη. Τον λόγο δέ αναλαμβάνει ή Πολιτεία με την επέκταση της εκπαιδεύσεως και σ' αυτό το μέλος του πληρώματος. Ύπόθεσις όχι δύσκολη.

Καιρός, λοιπόν, καλής κατανόησεως και καλής εργασίας από όλους μας. Καιρός ν' άφαιρεθον από τα καράδια μας όλα τα ζιζάνια διασυρμού και συκοφαντίας. Έκτός αν άλλοι λόγοι συνιστούν να συνεχίζονται οι άνωμαλίες της Ναυτιλίας μας, για τις όποιες, πράγματι, ή κακή τροφοδοσία και ή έκμετάλλευσις της τροφής, προσφέρουν πάντοτε το καλύτερο και πλουσιώτερο υλικό. Έκτός αν άλλοι ύποπτοι λόγοι και μελλούμενες πολιτικές γραμμές, έτιδάλουν να άκούμε κραυγές έκ των πλοίων και να τις πλάσσουμε καταλλήλως και πομπωδώς από τις στήλες των έφημερίδων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

DAWOOD & Co.

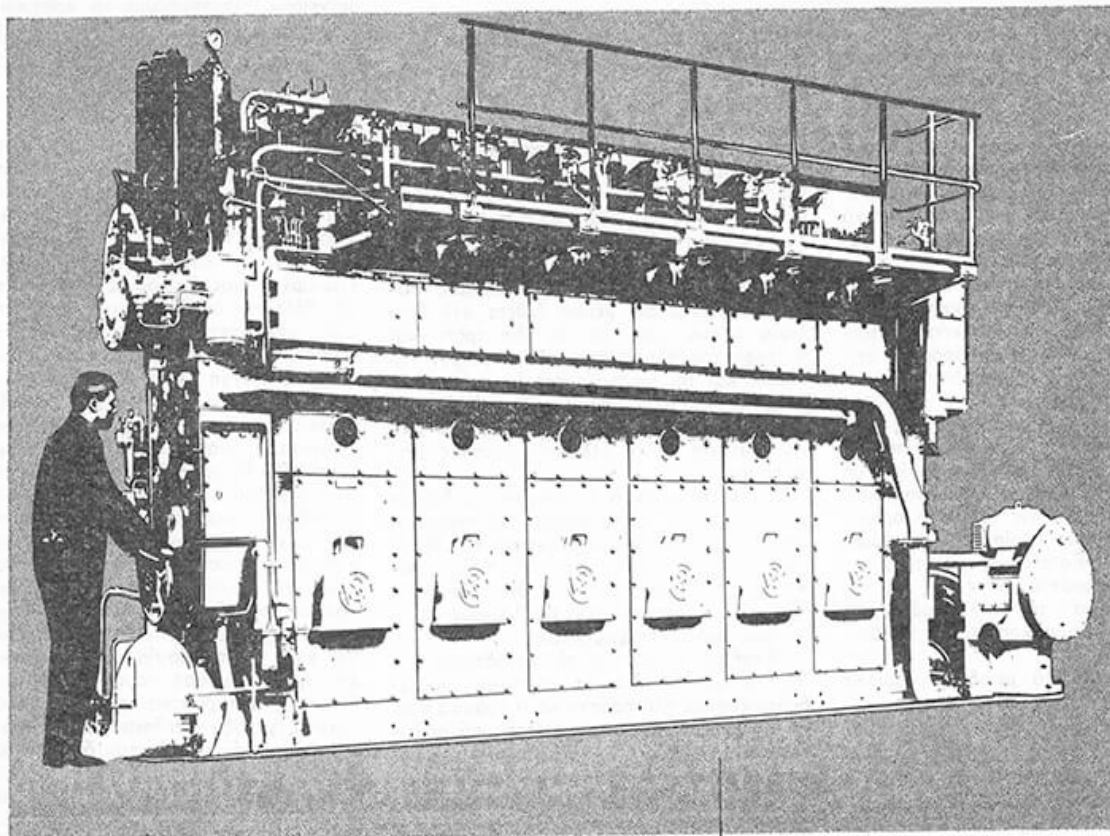
7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE
Cables: "LATHIPHIA" Codes used A&C
Tel. No. 86 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING
BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

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



two-stroke engine type TEB

Baudouin

Κινητήρες Werkspoor Ντίζελ

‘Απλή λειτουργία, εύκολος προσέγγισις και μεγίστη ασφάλεια.

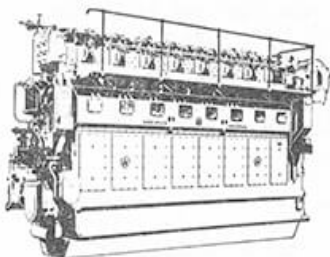
- Λειτουργία δια πεπιεσμένου αέρος εξ οιασδήποτε θέσεως επί του πλοίου και δια μίας μόνης χειριστηρίου λαβής.
- Εύκολως προσιτός δι’ επιθεώρησιν.
- ‘Ασφάλεια βασισμένη επί ευρείας πείρας του οίκου Werkspoor.

Μη ανατρέψιμος κινητήρ Werkspoor μεθ’ έλικος ελεγχόμενου βήματος Werkspoor παρέχει τόν πλέον αποδοτικόν συνδυασμόν δια την πρόωσιν του πλοίου.

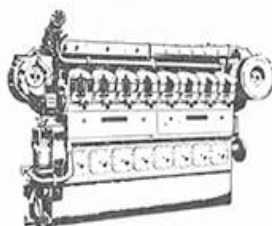
Werkspoor δίχρονοι κινητήρες τύπου TEB 600 - 4000 ίππων ισχύος.

Werkspoor τετράχρονοι κινητήρες τύπου TM 800 - 2500 ίππων ισχύος.

Werkspoor τετράχρονοι κινητήρες τύπου RUB 650 - 3000 ίππων ισχύος.



four-stroke engine type TM



four-stroke engine type RUB

WERKSPoor



AMSTERDAM
HOLLAND

ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ VME STORK/WERKSPoor

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ : Α/ΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε., Λεωφ. ‘Αθηνών 137 - 151 • Τ.Τ. 301 • Τεχ. Θυρί: 1205 • Τηλ. 565.321 - 9 •
‘Υποκ/μα Πειραιώς - δδός Μπουμπουλίνας 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 Española de Construcción Naval, Madrid

ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΟΥΝΤΑΙ Η ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ

1. Η ανάγκη έρευνας του θέματος, η μάλλον του προβλήματος του έμφυχου υλικού της Ναυτιλίας μας, ανακύπτει εκ της υποστηρίξεως αντιθέτων απόψεων εκ μέρους των ενδιαφερομένων έφοπλιστών και των ναυτεργατικών οργανώσεων.

2. Οι μέν έφοπλισται υποστηρίζουν, ότι ύφίσταται έλλειψις ναυτικών ούχι μόνον εις τους κλάδους των αξιωματικών, αλλά και των κατωτέρων πληρωμάτων, αι δέ ναυτεργατικά οργανώσεις, η μάλλον τινές εξ αυτών, υποστηρίζουν αντιθέτως, ότι ύφίσταται ανεργία.

3. Ός συνέπεια των αντιτιθεμένων ως άνω απόψεων είναι, ότι οι μέν έφοπλισται υποστηρίζουν την ανάγκην αύξησεως του αριθμού των εις το ναυτικόν επάγγελμα εισερχομένων, αι δέ ναυτεργατικά οργανώσεις υποστηρίζουν, αντιθέτως, τον περιορισμόν, εκ του φόβου της αντιμετώπισεως του προβλήματος της ανεργίας κατά τας περιπτώσεις κρίσεων ναυτιλιακών.

4. Η έρευνα του όλου τούτου θέματος, της έπαρκειας η μη του έμφυχου υλικού, άπτεται τριών μερικωτέρων θεμάτων: του της άπογραφής, της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως και των Αποδεικτικών Ικανότητος.

Α' ΑΠΟΓΡΑΦΗ

5. Καθ' ημάς, η λύσις του θέματος της άπογραφής συνίσταται εις την λήψιν μέτρων δια των οποίων θα έπιτυγχάνεται άφ' ενός μέν η έλεγοισμένη και συνεχής ανανέωσις του έμφυχου υλικού, άφ' έτέρου δέ η ποιοτική του δελτίωσις, λόγω των συνεχώς σημειουμένων εξελίξεων εις την τεχνικήν των πλοίων.

6. Η πρότασις αύξησεως του όριου ηλικίας άπογραφής των 25 ετών, δέν μάς εύρίσκει συμφώνους. Εάν τις αναζητήση τους προβαλλομένους λόγους του καθορισμού της ηλικίας άπογραφής εις το όριον τούτο, θα διαπιστώσιν ότι, η ιδιάζουσα μορφή του ναυτικού επάγγέλματος, αι αντίξοότητες και αι σκληραί συνθήκαι υπό τας όποιαις το επάγγελμα τούτο άσκειται, καθιστώνσιν αναγκαίον, όπως οι νεοεισερχόμενοι εις το ναυτικόν επάγγελμα είναι πρόσωπα μικράς ηλικίας, δυνάμενα να έθισθώσιν εύκολώτερον και ταχύτερον εις την σκληρότητα του επάγγέλματος.

7. Επί πλέον, το μικρόν της ηλικίας περιορίζει εις το ελάχιστον τας περιπτώσεις των άσθενειών και των άτυχημάτων, λόγω άκριβώς της ισχυροτέρας φυσικής άντοχής των νεωτέρων προσώπων.

8. Όρθαι, συνεπώς, ύπήρξαν αι σκέψεις του νομοθέτου, αίτινες ούσιαστικώς απέβλεπον εις την βασικήν δια το ναυτικόν επάγγελμα άποψιν, ότι η ανανέωσις του άπασχολουμένου εις αυτό έμφυχου υλικού και η διατήρησις αυτού θα ήδύνάτο να πραγματοποιηθή μόνον δια της διαρκούς και συνεχούς εισόδου εις αυτό προσώπων νέων την ηλικίαν.

9. Την όρθότητα της σκέψεως ταύτης έπιβεβαιού, άλλως τε, το γεγονός, ότι το κέρδος του θεσπισθέντος τούτου τρόπου άπογραφής περιέρχεται εν κατακλείδι εις αυτήν ταύτην την ναυτιλιακήν επιχείρησιν δια του περιορισμού των άσθενειών και των άτυχημάτων και της έντευθεν καταβολής μικροτέρων εισφορών εις τα Clubs, δια την κάλυψιν των κινδύνων τούτων.

10. Περαιτέρω, ο έπιτυχανόμενος περιορισμός των άσθενειών και άτυχημάτων, λόγω της νεαρής ηλικίας των νεοεισερχομένων εις το ναυτικόν επάγγελμα ατόμων, έχει τον άγαθόν του άντίκτυπον και εις αυτό τούτο το άσφαλιστικόν ίδρυμα των ναυτικών, το Ν.Α.Τ.

11. Ίνα μή, εν τούτοις, το ναυτικόν επάγγελμα καταστή κλειστόν και προκειμένου να δοθή η εύκαιρία εις όλους εκείνους οι όποιοι καθ' οιονδήποτε τρόπον ετράπησαν προς την θάλασσαν δια την διοποριστικήν των άπασχόλησιν, όρθώς έλήφθησαν δια της νομοθετικής όδοι, διάφορα διευκολυντικά μέτρα, έξυπηρετικά των προσώπων τούτων και της Ναυτιλίας.

12. Καί έθεσπίσθησαν τὰ έξής μέτρα:

α) Να δύνανται να άπογραφώσιν μέχρις ηλικίας 32 ετών, όσοι ήθελον συμπληρώσει θαλασσίαν υπηρεσίαν δύο (2) ετών, μέχρι του όριου της ηλικίας των 32 ετών και,

6) Να δύνανται να άπογραφώσι μέχρις ηλικίας 50 ετών, όσοι ήζελον συμπληρώσει θαλασσίαν υπηρεσίαν 5 ετών.

Τέλος, νυν πρόκειται δια κατατιθεμένου νομοσχεδίου να θεσμοθετηθή η μέχρις ηλικίας των 32 ετών άπογραφή των έπιτυχώς άποφοιτούντων εκ των Σχολών Τουριστικών Έπαγγελμάτων, προς ένίσχυσιν των παρουσιαζόντων, τό γε νυν έχον, την μεγαλυτέραν στενότητα από άπόψεως προσωπικού, βοηθητικών υπηρεσιών (θαλαμηπόλων και μαγειρών).

13. Εις έπίρρωσιν, εξ άλλου, της άπόψεώς μας, ότι δέν συντρέχει ανάγκη αύξησεως του

όριου ηλικίας άπογραφής των 25 ετών, έρχονται και αυτά ταύτα τα άποτελέσματα της θεσμοθετήσεως διατάξεως δια της ύπ' αριθ. 16)61 πράξεως του Έπουργικού Συμβουλίου, δια της όποιας παρεσχέθη η εύχέρεια άπογραφής και μέχρις ηλικίας 50 ετών όλων εκείνων, οι όποιοι είχαν τυχόν συμπληρώσει 5 ετών υπηρεσίαν και επί τη βάσει διαβατηρίων επί των υπερχιλίων πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ξένην σημαίαν.

14. Καί ένθ' έπιστεύετο κατά τον χρόνον της θεσμοθετήσεως της, ότι ένας μεγάλος αριθμός ατόμων, καταστάτων ήδη κατ' έπάγγελμα ναυτικών, μετά την συμπλήρωσιν 5ετούς υπηρεσίας, θα έπλαισίονε τὰ στελέχη της Έλληνικής Ναυτιλίας, τὰ άποτελέσματα ύπήρξαν άκρας απογοητευτικά.

Η έντός 3ετίας άπογραφή της κατηγορίας ταύτης ανήλθεν συνολικώς εις 139 άτομα και συγκεκριμένως εις 101 δια τὰ έτη 1961 και 1962 και 38 δια το έτος 1963.

15. Τα πενιχρά αυτά άποτελέσματα, καταδεικνύουν και κάτι άλλο, όπερ άνέκαθεν ύπεστηρίζαμεν και δέν παύομεν και σήμερα να υποστηρίζωμεν, ότι δηλαδή εκείνος, πού έπιθυμεί να ακολουθήσιν το ναυτικόν επάγγελμα, θα το αποφασίση λίαν ένωρίς και δι' όλους τους άλλους λόγους, ους εξέθεσαμεν ανωτέρω και, συνεπώς, το όριον ηλικίας των 25 ετών δια την άπογραφήν, είναι υπεράγαν έπαρκές δια πάν πρόσωπον, πού έπιθυμεί να άσκήσιν το ναυτικόν επάγγελμα.

16. Η υποστηριχθείσα ανωτέρω (παράγραφος 5) άποψις, ότι θα πρέπει να λαμβάνωνται τὰ μέτρα εκείνα, δια των οποίων θα έπιτυγχάνεται η έλεγοισμένη και συνεχής ανανέωσις του έμφυχου υλικού και, συνεπώς, να έπιτρέπεται η έλευθερά εισόδος εις το ναυτικόν επάγγελμα όλων εκείνων, οι όποιοι θα έπεθύμουν να σταδιοδρομήσουν εις το επάγγελμα τούτο, άποδεικνύει ότι δέν μάς εύρίσκει συμφώνους και η άποψις των ναυτεργατικών οργανώσεων περί έπαγγελματικού πληθωρισμού.

17. Εάν ανατρέξωμεν εις τὰ από του έτους 1918 μέχρι και σήμερα στατιστικά στοιχεία άπογραφέντων ναυτικών, θα διαπιστώσωμεν, ότι όσάκις η Ναυτιλία ένεφάνιζε ζωηρότητα κινήσεως, συντρεχούσης και της υποστηριζομένης περί έλευθερίας εν τη άπογραφή άρχής, η όποία ήκολούθησε μέχρι και σήμερα, ο αριθμός των άπογραφέντων συνεβάδιζε πάντοτε

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

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

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

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 Broadway New York 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

πρὸς τὴν ἐπιθυμητὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων, περιοριζόμενος εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν κατὰ περιόδους παρατηρουμένων κρίσεων.

ΑΠΟΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1918 ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΙΟΥΝΙΟΥ 1964 ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

1918	9.987	1942*	
1919	12.419	1943*	
1920	11.955	1944*	
1921	10.720	1945*	
1922	9.267	1946	3.918
1923	11.493	1947	12.493
1924	10.951	1948	8.369
1925	8.198	1949	4.601
1926	6.941	1950	4.533
1927	5.391	1951	4.655
1928	4.307	1952	5.280
1929	5.575	1953	3.741
1930	5.798	1954	5.676
1931	4.173	1955	11.069
1932	4.578	1956	13.703
1933	2.368	1957	16.230
1934	2.855	1958	6.608
1935	2.156	1959	1.098
1936	3.791	1960	10.611
1937	2.434	1961	8.635
1938	3.271	1962	10.812
1939	2.647	1963	7.521
1940	2.676	1964 (α' έξ.)	5.000
1941	388		(περίπου)

* Ἀνεστάλη ἡ ἀπογραφή λόγω τῆς γερμανικῆς κατοχῆς ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1941.

18. Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος συναγεται, ὅτι ἀκριβῶς ὑπεστηρίζαμεν ἀνωτέρω, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπογραφόμενων ναυτικῶν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς κινήσεως τὴν ὁποίαν ἐκάστοτε ἐμφανίζει ἡ Ναυτιλία. Οὕτω ἀμέσως μετὰ τὸ 1932, ἔτος ὀξυτάτης κρίσεως καὶ διὰ κατὰ τὸ 1933, οἱ ἀπογραφέντες ναυτικοὶ ἐμειώθησαν κατὰ 2.210 ἐν σχέσει πρὸς τοὺς τοῦ 1932, ἀνελθόντας μάλιν εἰς 2.368 (μείωσις κατὰ 50%).

19. Τοῦτ' αὐτὸ παρατηρεῖται καὶ ἀμέσως μετὰ τὴν περίοδον τοῦ ἔτους 1954, ὅτε ἐνὶ ὧς ἐκ τῆς πραγματοποιηθείσης ἐξαιρετικῆς κινήσεως ἐν τῇ διεθνῇ Ναυτιλίᾳ, λόγω τῆς ἐν Κορέᾳ καταστάσεως καὶ τῆς ἐκ ταύτης ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, ἡ ἀπογραφή τῶν μαθητευομένων ναυτικῶν διοικοῦται κατὰ τὰ ἔτη 1955, 1956 καὶ 1957 εἰς 11.069, 13.703 καὶ 16.230 ἀντιστοίχως, κατὰ τὰ ἔτη 1958 καὶ 1959, ὡς ἐκ τῆς ἀπὸ τοῦ προηγουμένου ἔτους 1957 σημειωθείσης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἡ ἀπογραφή κατέρχεται ἀντιστοίχως εἰς 6.608 καὶ 1.098 μόνον μαθητευομένους ναυτικούς.

20. Περαιτέρω διαπιστοῦται, ὅτι ἐκ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τὰ 18 μεταπολεμικὰ ἔτη (1946 μέχρι καὶ Ἰουνίου 1964) ἀπογραφέντων 140.861 μαθητευομένων ναυτικῶν, 39.767 ἐξειλήθησαν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Θὰ ἠδυνάμεθα, ἐν τούτοις, εἰς τὸν τελευταῖον τούτων ἀριθμὸν νὰ προσθέσωμεν ἀφόδως ἀρκετὰς χιλιάδας ἐμφανιζομένων νῦν ὡς μαθητευομένων ναυτικῶν, οἵτινες καίτοι συνεπλήρως τὸν ἀπαιτούμενον ἐλάχιστον χρόνον ὑπηρεσίας τῶν 2 ἐτῶν, ἵνα ἀπογραφῶσιν ὡς ναυτικοί, δὲν ἔπραξαν τούτο, λόγω ἀμελείας.

21. Ἐξ ἄλλου, ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τοῦ Ν.Α.Τ. προκύπτει, ὅτι οἱ εἰς σύνταξιν τὸ πρῶτον ἐξεληθέντες ἀπὸ τοῦ αὐτοῦ ἔτους 1946 μέχρι καὶ τοῦ Ἰουνίου 1964, ἀνέρχονται συνολικῶς εἰς 10.024 ναυτικούς, ἀριθμὸς ὁ ὁποῖος συγκρινόμενος πρὸς τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα ἀπογραφέντων ναυτικῶν ἐξ 140.861 παρουσιάζει διαφοράν ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ ναυτογυατικοῦ δυναμικοῦ ἐξ 130.837 ἀτόμων.

22. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν στοιχείων συναγεται ἐξ ἄλλου καὶ τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ μέσος ἐτήσιος ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὰ 18 μεταπολεμικὰ ἔτη ἀπογραφέντων μαθητευομένων ναυτικῶν ἀνῆλθεν εἰς 7.500 περίπου καὶ συνεπῶς ὁ νῦν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη (ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐντεύθεν μὲν μοναδικὴν ἐξαίρεσιν τῶν ἐτῶν 1958 καὶ 1959, ἔτη μεγίστης ναυτιλιακῆς κρίσεως) σημειούμενος ἐτήσιος ἀριθμὸς τῶν ἀπογραφόμενων μαθητευομένων ναυτικῶν εἶναι κατὰ πολλὴν ἀνωτερος τοῦ κατὰ τὰ 18 μεταπολεμικὰ ἔτη πρᾶ-

γματοποιηθέντος μέσου ἐτήσιου ἀριθμοῦ τῶν 7.500. Ἀλλὰ καὶ τὸ στοιχείον τοῦτο εἶναι ὑπὲρ τῆς ὑποστηριζομένης ἀπόψεως, τῆς μὴ δηλονότι αὐξήσεως τοῦ ὅριου ἡλικίας ἀπογραφῆς τῶν 25 ἐτῶν.

Β' ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

23. Ἀπασχολήθημεν ἀνωτέρω μὲ τὴν ἀπογραφὴν, τοὺς νεοεισερχομένους, δηλονότι, εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέους. Θὰ ἐρευνήσωμεν ἐν συνεχείᾳ τὸ θέμα τῶν Σχολῶν Ε.Ν. καὶ τὴν ἐπάρκειαν αὐτῶν ἀπὸ ἀπόψεως προπαρασκευῆς στελεχῶν εἰς ἀξιωματικούς Ε.Ν.

24. Ὡς γνωστόν, μέχρι τοῦ ἔτους 1955 ἐλειτουργεῖ μίαν μόνον Σχολὴ Ε.Ν., ἡ ἐν Ὑδρᾷ Σχολὴ Πλοιάρχων Ε.Ν. Ἡ Σχολὴ αὕτη, ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ ἔτος 1929, ἀπέδωκεν ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, κατὰ τὰ μέχρι τοῦ 6' Παγκοσμίου Πολέμου ἔτη καὶ ἡ ἀποστολὴ τῆς συνέκειτο εἰς τὸ νὰ καλύψῃ τὰς ὁπωσδήποτε μικρὰς κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ἀνάγκας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς ἀξιωματικούς καταστρώματος, δεδομένου ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐκάλυπτε ὀλίγον πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ 6' παγκοσμίου πολέμου χωρητικότητα 1.800.000 περίπου τόνων.

25. Ἐν τούτοις, μετὰ τὸ πέραν τοῦ πολέμου καὶ τὴν προσπάθειαν ἀναπληρώσεως τῶν ἐκ τοῦ πολέμου τούτου ζημιῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας (περιωρίσθη εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου μάλιν εἰς 500.000 τόνους),

ἡ προσοχὴ ἐστράφη πρὸς τὴν ἀναφανομένην ἀνάγκην δημιουργίας στελεχῶν Ε.Ν., δεδομένου ὅτι, ἀφ' ἐνὸς μὲν αἱ ἀπώλειαι τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸν πόλεμον εἰς ἔμφυον ὕλικόν, ὑπερέβησαν τὰς 3.000 ψυχὰς, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀνεστάλη ἡ ἀπογραφή κατὰ τὰ 5 περίπου ἔτη τῆς γερμανικῆς κατοχῆς (Μάιος 1941 μέχρι τέλους 1945) καὶ συνεπῶς, οὐδεμία ἀνανέωσις τοῦ ἐμφύλου ὕλικου ἐγένετο ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

26. Μέχρι καὶ τοῦ ἔτους 1954 ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖτο οὐσιαστικῶς ἐκ τῶν παρωχηθέντων 100 λίμπερτυς. Ἡ αὐξήσις τῶν μονάδων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀρχίζει νὰ παρατηρηθῇ μετὰ τὸ πέραν τοῦ πολέμου ἐν Κορέᾳ, κατὰ τὸ ἔτος 1954 καὶ συνεπῶς ἀπὸ τῆς χρονικῆς αὐτῆς περιόδου ἀρχίζουν νὰ διαπιστοῦνται ζωρότερον αἱ ἀνάγκαι τῶν στελεχῶν.

27. Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1951 ἀρχίζουν αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν δημιουργίαν νέων στελεχῶν Ε.Ν. διὰ τῆς νομοθετήσεως τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν ἱδρύσιν καὶ νέων Σχολῶν Ε.Ν. νόμου, ὑπ' ἀριθ. 1864)51, οἱ πρῶτοι καρποὶ τοῦ ὁποῖου ἀρχίζουν νὰ ἀποδίδουν διὰ τῆς λειτουργίας ἀπὸ τοῦ 1955 τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου (Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν) καὶ τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων Κύμης ἀπὸ τοῦ αὐτοῦ ἔτους 1955, ἐν συνεχείᾳ δὲ τῆς Σχολῆς Σύρου ἀπὸ τοῦ ἔτους 1962.

ΓΝΗΣΙΟ ΡΩΣΙΚΟ ΜΑΥΡΟ ΧΑΒΙΑΡΙ ΕΚΛΕΚΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΚΑΒΟΥΡΙΑ ΚΑΙ ΜΠΡΙΚ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



**ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ
CHATKA & AKO**
Μοσχοβολῶν θάλασσα!
ΡΩΣΙΚΟ ΜΠΡΙΚ
ἰδανικὴ τροφή γιὰ
μικροὺς καὶ μεγάλους.



**Ζητᾶτε ἐπιμόνως
* ΡΩΣΙΚΟ ΜΠΡΙΚ**
προσφέρεται σὲ ὑάλινα
βάζα (ἀεροστεγῶς κλει-
σμένα) τῶν 115. 220 γραμ-
μαρίων καὶ χύμα.

*** ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ**

ΠΡΟΣΕΞΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΓΝΗΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΓΗΛ 484.111 • ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΤΗΛ. 23.006
ΔΙ' ΕΜΠΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΠΩΛΑΣ ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

28. Τα πρώτα στελέχη των νέων τούτων Σχολών αρχίζουν να αποφοιτούν από του 1958 ('Ασπρόπυργος και Κύμη), από του

τρέχοντος δε έτους εκ της Σχολής Πλοιάρχων Σύρου.

Η απόδοσις των 4 αυτών Σχολών ("Υδρα

- 'Ασπρόπυργος - Κύμη - Σύρος) από του σχολικού έτους 1952-53, έχει ως ακολούθως:

ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΣΧΟΛΙΚΑ ΕΤΗ ΕΚ ΤΩΝ ΔΗΜ. ΣΧΟΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΣΧΟΛΑΙ	1952)53	1953)54	1954)55	1955)56	1956)57	1957)58	1958)59	1959)60	1960)61	1961)62	1962)63	1963)64	Συνολ. αριθ. κατά Σχολάς
ΔΣΕΝ/Υ	45	35	28	29	32	70	110	32	34	31	67	47	560 (διά 12 έτη)
ΔΣΕΝ/Α	—	—	—	—	—	37	75	37	42	82	51	45	369 (διά 7 έτη)
ΔΣΕΝ/Κ	—	—	—	—	—	30	31	26	23	26	26	29	191 (διά 7 έτη)
ΔΣΕΝ/Σ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	34 (διά 1 έτος)
ΔΣΕΝ/Α(Μ)	—	—	—	—	—	—	50	37	—	45	61	71	296 (διά 6 έτη)
ΔΣΕΝ/Α ('Ασπρ.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	38	32	91 (διά 3 έτη)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Συνολικός αριθμός Πλοιάρχων 1.154, Μηχανικών 296, 'Αστυματιστών 91

29. Έκ των ανωτέρω εκτεθέντων καθίσταται φανερόν, ότι καθυστερημένη πως διεπιστώθη η ανάγκη δημιουργίας Σχολών Ε.Ν. Κατεβλήθη πάντως η προσπάθεια δια την ίδρυσιν και λειτουργίαν των ανθρωπίνως δυνατών Σχολών Ε.Ν. δια την προπαρασκευήν του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού στελεχών Ε.Ν. Λέγομεν των ανθρωπίνως δυνατών, διότι η ίδρυσις μιας Σχολής δια τους ειδούς, δεν είναι η απλή ανέγερσις του κτιρίου της Σχολής, ητις και αυτή είναι προβληματική, λόγω των απαιτούμενων οικονομικών μέσων, άλλ' αυτή παρουσιάζει τα έν πολλοίς ανεπρόβλητα έμ-

πόδια του εξοπλισμού της δια των απαραίτητων οργάνων αφ' ενός και της εξευρέσεως του εξειδικευμένου εκπαιδευτικού προσωπικού αφ' ετέρου.

Προβλέπεται, εν τούτοις, συντόμως η ίδρυσις τριών εισέτι Σχολών Ε.Ν., μίας εν Χανίοις (Πλοιάρχων και Μηχανικών), μίας εν 'Αιθρῳ (Πλοιάρχων) και τριών εις τὰ Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, τήν Σύρον και τήν Χίον (Μηχανικών). Έντός του προσεχούς έτους θα λειτουργήσουν.

Γ' ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

30. Συναφές προς τα ως άνω εκτεθέντα

Π Ι Ν Α Κ Α

ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΒΑΘΜΟΥΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΙ	Μέχρι 31)12)44	Έκδοθέντα 'Από 1)1)45 Έως 31)12)57	Σύνολον μέχρι 31)12)57	31)12)58	31)12)59	31)12)60	31)12)61	31)12)62	31)12)63	30)6)64
Πλοίαρχοι Α'	795	877	1.672	1.691	1.707	1.836	2.008	2.083	2.288	2.392
» Β'	176	703	879	1.046	1.150	1.352	1.494	1.712	1.974	2.058
» Γ'	133	1.188	1.321	1.483	1.556	1.758	2.204	3.129	3.403	3.497
Άτμομηχ. Α'	470	765	1.235	1.243	1.258	1.323	1.369	1.462	1.545	1.624
» Β'	186	647	833	909	971	1.127	1.296	1.522	1.762	1.902
» Γ'	236	1.825	2.061	2.481	2.604	2.768	3.086	3.173	3.179	3.044
Μ.Ε.Κ. Α'	62 (2)	192 (44)	254 (46)	280 (57)	307 (65)	339 (80)	379 (103)	420 (119)	485 (154)	538 (206)
» Β'	15 (0)	164 (62)	179 (62)	201 (80)	238 (114)	299 (170)	365 (233)	473 (334)	573 (427)	681 (525)
» Γ'	16 (6)	684 (352)	700 (358)	914 (503)	1.084 (618)	1.203 (722)	1.387 (842)	1.503 (946)	1.562 (967)	1.578 (976)
Ραδ'ται Α'	447	153	600	586	581	576	572	570	572	585
» Β'	103	226	329	379	437	538	607	719	977	1.042
Οίκονομ. Α'	63	20	83	77	74	68	67	70	71	71
» Β'	—	25	25	29	34	45	50	62	71	74

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

α) Προκειμένου περί των Μηχανικών μηχανών έσωτερικής καύσεως, οι εκτός παρενθέσεως αριθμοί αποτελούν το σύνολον των μηχανικών, οτινες δύνανται να αναλάβουν υπηρεσίαν επί πλοίων κινουμένων δια μηχανών έσωτερικής καύσεως και συνεπώς εις τους αριθμούς αυτούς περιλαμβάνονται αφ' ενός μὲν οι Μηχανικοί οι κητημένοι διπλώματος ΜΕΚ μόνον, αφ' ετέρου δε οι Μηχανικοί οι κητημένοι αμφότερα τὰ διπλώματα Άτμου και ΜΕΚ. Οι έντός παρενθέσεως αριθμοί αντιπροσωπεύουν τους Μηχανικούς τους κητημένους διπλώματος ΜΕΚ μόνον.

β) Εις τους αριθμούς των Μηχανικών άτμου περιλαμβάνονται και οι Μηχανικοί, οι κητημένοι και αντίστοιχον δίπλωμα ΜΕΚ και συνεπώς προς αύνερσιν του άπόλυτου αριθμού των Μηχανικών θα πρέπει εις τους αριθμούς των Μηχανικών άτμου να προστεθούν οι έν τῷ παρενθέσεως αριθμοί ΜΕΚ, ήτοι οι Μηχανικοί οι κητημένοι διπλώματος ΜΕΚ μόνον.

32. Έκκινῶντες με δάσιν τους άπόλυτους αριθμούς διπλωμάτων Ε.Ν., τους ύφισταμένους κατά το πέρας του πολέμου, διαπιστούμεν συνεχῇ και άδιάλειπτον αύξησιν του άπόλυτου τούτου αριθμού διπλωματούχων εις πάσας τάς ειδικότητας και άπάντας τους βαθμούς.

33. Τονίζομεν ένταύθα την συνεχῇ και άδιάλειπτον αύξησιν του αριθμού ούχι μόνον των ανωτέρων, άλλά και των κατωτέρων στελεχών του Έλληνικού Ε.Ν. δια να καταστή έναργέστερον άντιληπτόν το γεγονός, ότι έν άντιθέσει προς το έργατικόν δυναμικόν της Ναυτιλίας μας, το όποιον παρουσιάζει την συνεχῇ προσθήκην νέων στελεχών, άλλαι Ναυτιλίαι παρουσιάζουν το φαινόμενον της συνεχούς μειώσεως του έργατικού των δυναμικού.

34. Ούτω, η Άγγλική Ναυτιλία, με χωρητικότητα άνερχομένην εις 22.000.000 περίπου κ.ο.χ. και με έργατικόν δυναμικόν 125.454 την 31.12.1963 Άγγλους ναυτικούς, παρουσίασεν έν τῷ έξ αμήνου ('Ιούλιος - Δεκέμβριος 1963), συνολικὴν μείωσιν (άνώτερα και κατώτερα στελέχη) 2.603 ναυτικών, η εις τὸν μήνα δε Δεκέμβριον 1963 μόνον, άντιστοιχούσα μείωσις, ανήλθεν εις 879 ναυτικούς.

35. Η εις διπλωματούχους και μη δύναμις του έμφύχου ύλικού της Άγγλικής Ναυτιλίας ανήρχετο εις το τέλος του π.έ. 1963

εις τους έξης αριθμούς:

Πλοίαρχοι πάσης τάξεως διπλωμ.	13.599
Πλοίαρχοι πάσης τάξ. μη διπλωμ.	1.479
Δόκιμοι μαθητευόμ. καταστρ.	4.815
Μηχανικοί ('Ατμού και ΜΕΚ) διπλ.	6.726
Μηχ)κοί ('Ατμού & ΜΕΚ) μη διπλ.	18.309
Μηχ)κοί Δόκιμοι	1.241
Ραδ'ται διπλωματούχοι	3.356
Κατώτερον προσωπικόν καταστρ.	26.430
Κατώτερον προσωπικόν μηχανής	12.495
Βοηθητικόν προσωπικόν	34.468
Διάφοροι	2.536

Σύνολον 125.454

36. Η μεγαλύτερα μείωσις εις τα στελέχη της Άγγλικής Ναυτιλίας παρατηρείται ιδίως εις τὸν κλάδον των μηχανικών, λόγω της εύχερεστερας υπό τούτων άνευρέσεως έργασίας έν τῇ ξηρᾷ, ως εκ της έκτεταμένης βιομηχανικής συγκροτήσεως και άναπτύξεως

της χώρας ταύτης.

37. Έκ του παρατιθεμένου ανωτέρω πίνακος έν τῷ όποίῳ χρονολογικῶς άπεικονίζεται η εξέλιξις των εις αξιωματικούς στελεχών του Έλληνικού Ε.Ν., διαπιστούμεν ότι σήμεραν ο άπόλυτος αριθμός τούτων την 31.6.64 κατά κατηγορίας ειδικότητων, έμφανίζεται ως ακολούθως:

Π Ι Ν Α Κ Β'

'Αξ)κοί καταστρώματος πάσης τάξ.	7.947
'Αξ)κοί μηχανής πάσης τάξεως ('Ατμού & ΜΕΚ)	8.277
'Αξ)κοί 'Αστυμάτου	1.627
'Αξ)κοί Οίκονομικοί	145

Συγκρινόμενοι οι αριθμοί ούτοι προς τα αντίστοιχα δεδομένα κατά το πέρας του 6' παγκοσμίου πολέμου και συγκεκριμένως την 31.12.1944 παρουσιάζουν σημαντικωτάτην, άναμφισβήτητως, διαφο-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

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

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

ρ' αν' επ' ωφελεία του ενεργού εργατικού δυναμικού του άπα-

σχολούμενου προς επάνδρωσιν των ελληνικών πλοίων.

ΠΙΝΑΞ Γ'

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	'Αξ)κοι Καταστρ. πάσης τάξεως	'Αξ)κοι Μηχαν. πάσης τάξεως	'Αξ)κοι Άσυρμ.	'Αξ)κοι Οίκον.
Την 30.6.1964	7.947	8.277	1.627	145
Την 31.12.1944	1.104	985	550	63
Διαφορά επ' ωφελεία του εργατικού δυναμικού	6.843	7.292	1.077	82

38. 'Ενώ εν τούτοις τα κατά την 31.12.1944 ύφιστάμενα ανώτερα στελέχη επρόκειτο να καλύψουν τας ανάγκες της αποδεκατισθείσης εκ των συμφορών του δ' παγκοσμίου πολέμου 'Ελληνικής Ναυτιλίας, ανερχομένης εις πλοία αντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 500.000 περίπου τόνων, τα κατά την 30.6.1964 ύφιστάμενα εις απόλυτους αριθμούς ανώτερα στελέχη προωρύσσονται να καλύψουν τας ανάγκες Ναυτιλίας περιλαμβανούσης περί τα 2.000 πλοία (ελληνικά και ελληνικής πλοιοκτησίας, υπό ξένην σημαίαν). Διά τόν κατά προσέγγισιν λαμβανόμενον ως βάσιν αριθμόν των 2.000 πλοίων ελήφθησαν υπ' όψιν ότι: α) Κατά 'Ιανουάριον 1964 ύφίσταντο 935 πλοία υπό ελληνικήν σημαίαν άνω των 500 κ.ο.χ. έκαστον.

6) Τα υπό ξένην σημαίαν ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία, τα ήσφαλισμένα εις τόν ΝΑΤ άνήρχοντο περίπου εις 700, και,

γ) Κατά τόν αυτόν χρόνον ύφίσταντο περί τα 300 πλοία υπό ξένην σημαίαν ελληνικής πλοιοκτησίας, μη ήσφαλισμένα εις τόν ΝΑΤ.

39. Λαμβανόμενων, κατά ταύτα, υπ' όψιν τών άνωτέρω δεδομένων, διαπιστούται ότι, έφ' όσον ό αριθμός των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας ήθελε διατηρηθή εις τόν σημερινόν επίπεδον των 2.000 περίπου πλοίων, οί άναγκαιότητες προς επάνδρωσιν των πλοίων τούτων άξιωματικοί Ε.Ν. κατά κατηγορίας και εις απόλυτους αριθμούς, υπολογιζόμενης και τής εν τή πράξει διαπιστουμένης άποχής έξ 20% περίπου, με βάσιν συνθέσεως κατά πλοίο 4 άξιωματικών καταστρώματος, 4 άξιωματικών μηχανής και 1 ραδιοτηλεγραφητού, δέον να άνέρχωνται εις τούς κάτωθι αριθμούς:

ΠΙΝΑΞ Δ'

Πλοίαρχοι Α'	2.500
Πλοίαρχοι Β'	2.500
Πλοίαρχοι Γ'	5.000
Μηχανικοί Α'	2.500
Μηχανικοί Β'	2.500
Μηχανικοί Γ'	5.000
Ραδ)ταί Α' και Β'	2.500

40. Συνεπώς διά τήν περίπτωσιν ταύτην, διατηρήσεως δηλονότι τής δυνάμεως τής ελληνικής πλοιοκτησίας εις τόν σημερινόν επίπεδον των 2.000 περίπου πλοίων, τα κενά άτινα ύφίστανται εις τας τάξεις των άξιωματικών Ε.Ν. κατά βαθμούς και ειδικότητας,

λαμβάνομένου υπ' όψιν του σημερινού εργατικού δυναμικού εις άξιωματικούς Ε.Ν., παρίστανται ως κατωτέρω:

ΠΙΝΑΞ Ε'

Πλοίαρχοι Α'	108
Πλοίαρχοι Β'	442
Πλοίαρχοι Γ'	1.503
Μηχανικοί Α'	670
Μηχανικοί Β'	73
Μηχανικοί Γ'	980
Ραδ)ταί Α' και Β'	873

Και κατά ειδικότητας τα κενά ταύτα άνέρχονται εις:

Πλοίαρχους Α', Β' και Γ' ..	2.053
Μηχανικούς Α', Β' και Γ' ..	1.723
Ραδ)τάς Α' και Β'	873

41. Ειδικότερον θα ήδύντο να παρατηρήση τις, όσον άφορα εις τούς πλοίαρχους Α' τάξεως, ότι καιτοι ό αριθμός των εν ενεργεία εμφανίζεται περίπου ίσος προς τας άνάγκες διά τήν επάνδρωσιν των ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων, εις τήν πραγματικότητα, εν τούτοις, ό αριθμός των προς έργασίαν προσφερομένων πλοίαρχων, όστι τόν ποσοστόν άποχής εκ του επαγγέλματος ειδικώς εις τόν βαθμόν τούτον είναι εξαιρετικώς μεγάλοι (έξικνούμενον μέχρι και Α' τάξεως είναι άνεπαρκής, δεδομένου 30%), λόγω τής εξελίξεως σημαντικού εκ τούτου αριθμού εις πλοιοκτησίας ή λόγω τής στροφής προς έργασίας ξηράς. "Όσον άφορα δε έξ άλλου εις τούς μηχανικούς Α' τάξεως, ή κατάσταση παρουσιάζεται έτι χειροτέρα, διότι άφ' ενός μεν ό απόλυτος αριθμός των ύφισταμένων διπλωματούχων είναι μικρότερος του απαιτούμενου διά τήν επάνδρωσιν των πλοίων μηχανικών και άφ' έτέρου, διότι εκ του βάθους τούτου ένα μέγαλον ποσοστόν έχει έγκαταλείψει τήν επί των πλοίων υπηρεσίαν και άπασχολείται εις χερσαίας έργασίας διά τής ιδρύσεως και λειτουργίας μηχανουργείων και εις λοιπάς συναφείς άσχολίας.

42. Και εάν εν τούτοις παρεδέχετο τις εις τόν άμέσως προσεχές μέλλον, σύμπτυξιν του αριθμού των ελληνικής πλοιοκτησίας σκαφών, ένεκα τής παρατηρούμενης ανανεώσεως των πλοίων διά νεοαναπηγήτων και τής συγχρόνου εκποίησης σημαντικού αριθμού παλαιών τοιούτων (ίδια εκ τής πιθανολογουμένης εκποίησης

αριθμού τινος τύπου λίμπερτυ, λόγω τής όσημέραι διαπιστουμένης άδυναμίας των να συναγωνισθούν τα συγχρονισμένα πλοία και λαμβανόμενου υπ' όψιν ότι λίαν σημαντικός αριθμός τούτων πλοίων θα δύναιτο εισέτι τήν ελληνικήν πλοιοκτησίαν), ό αριθμός των πλοίων άνω των 500 κ.ο.χ., άτινα τελικώς ήθελον παραμείνει εις τήν ελληνικήν πλοιοκτησίαν, δυνατόν να περιωρίζετο εις 1.800 περίπου.

43. Εις τήν περίπτωσιν αυτήν ό αριθμός των άναγκαιών διά τήν επάνδρωσιν τής ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων άξιωματικών Ε.Ν. θα διεμορφώτο ως έμφαίνεται εις τόν κατωτέρω πίνακα:

ΠΙΝΑΞ ΣΤ'

Πλοίαρχοι Α'	2.250
Πλοίαρχοι Β'	2.250
Πλοίαρχοι Γ'	4.500
Μηχανικοί Α'	2.250
Μηχανικοί Β'	2.250
Μηχανικοί Γ'	4.500
Ραδ)ταί Α' και Β'	2.250

Τό δε έξ άξιωματικών έμψυχον υλικόν διά τήν άνετον επάνδρωσιν των πλοίων τούτων κατά τούς πλέον συντηρητικούς ύπολογισμούς, θα παρουσίαζε τα εις τόν κατωτέρω πίνακα Ζ' αναφερόμενα κενά. Πλεόνασμα άναφέρεται εις δύο μόνον περιπτώσεις.

ΠΙΝΑΞ Ζ'

Πλοίαρχοι Α'	142*
Πλοίαρχοι Β'	192
Πλοίαρχοι Γ'	1.003
Μηχανικοί Α'	420
Μηχανικοί Β'	177*
Μηχανικοί Γ'	480
Ραδ)ταί Α' και Β'	623

* Πλεόνασμα.

44. 'Εκ του παρατιθεμένου άνωτέρω πίνακος Ζ', προκύπτει ότι ύφίστανται εις τήν προκειμένην περίπτωσιν, συμπύξεως δηλονότι των ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων εις 1.800 περίπου, τα έξης κενά εις διπλωματούχους άξιωματικούς κατά κατηγορίας ειδικότητων:

Πλοίαρχοι Α', Β' και Γ' ..	1.053
Μηχανικοί Α', Β' και Γ' ..	723
Ραδ)ταί Α' και Β'	623

45. Κατόπιν των άνωτέρω διεξοδικότερον άναπτυχθέντων, ή άποψίς μας επί του συγκεκριμένου θέματος ανανεώσεως του έμψυχου υλικού τής Ναυτιλίας μας συνίσταται:

α) Εις τήν ελευθέραν είσοδον εις τόν ναυτικών επάγγελμα όλων εκείνων, οίτινες θα έπεθύμουν να σταδιοδρομήσουν εις τόν επάγγελμα τούτο, διατηρουμένων των μέχρι σημερινον θεσπισμένων διά τήν άπογραφήν προϋποθέσεων από άπόψεως όριών ηλικίας. 'Η τακτική αυτή σημαίνει φυσιολογικήν και συνεχή ανανέωσιν του έμψυχου υλικού, άνευ λήψεως έκτάκτων σπασμωδικών μέτρων, ό άντίκτυπος των όποιων δυσμενώς θα έπιδράση εις τήν έν γένει συγκρότησιν του έμψυχου υλικού τής Ναυτιλίας μας, ως άνωτέρω άνεπτύξαμεν.

6) Εις τήν αύξησιν των σχολών του Ε.Ν. και εις άλλας πειραχάς και κέντρα τής χώρας, ως τούτο, άλλως τε, είναι και ή πρόθεσις τής άρμοδίας υπηρεσίας και σύντονου καταβάλλοντα σχετικά προσπάθειαι.

γ) Εις τήν άνευ περιορισμού τινος χορήγησιν διπλωμάτων Ε.Ν. εις άπαντας τούς έπιτυγχάνοντας εις τας οικείας έξετάσεις.

ΜΑΛΤΑ

Διά οικονομίαν και ταχείαν άποστολήν των έμπορευμάτων σας αναθέσαστε τα πλοία σας εις τούς Ναυτικούς πράκτορας

S. MIFSUD & SONS LTD.

7, East Street, Valletta - MALTA
Tel. SILNAVE Ph. 24199-25349-30921
ΠΡΟΕΞΕΙΝΕ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ
ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

WILHELMSHAVEN Tel. 26235/37 Telex
Eberlstrasse 124 Priv. 21365 02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΤΟ ΙΔΕΩΔΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μεταξύ των διαφόρων εκθέσεων, αΐτινες ανέκοινώθησαν εις την διάσκεψιν περὶ τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως, εἰς Σάντφιορντ, τῆς Νορβηγίας — μικράν, ἀλλὰ πλουσίαν εἰς ναυτικάς παραδόσεις πόλιν, κειμένην εἰς τὴν εἰσοδὸν τοῦ φιορντ τοῦ "Όσλο — ἡ σημαντικωτέρα ἦτο ἡ τοῦ κ. Κ. Σκαρρέμπο, ἀντιπροσώπου τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου Οὐϊλέλμσεν, με θέμα: «Τὸ σύγχρονον φορτηγὸν γραμμῆς». Ἡ ἐκθεσις αὕτη διηγείρεν ἐπὶ περισσώτερον τὸ ἐνδιαφέρον, καθόσον πάντες οἱ συνέδριοι ἐγνώριζαν, ὅτι τὸ «ὄνειρώδες φορτηγόν», τοῦ ὁποῖου τὴν περιγραφὴν ἔκαμεν ὁ ὁμιλητής, εἶχεν ἤδη παραγγελλῆ, μετὰ προηγουμένη ἐπεξεργασίαν τῶν χαρακτηριστικῶν του ἀπὸ τοῦς σπουδαιότερους ἐγκεφάλους τῆς Σκανδιναβίας. "Όλοι ἐσκέφθησαν τὸ «Σκάντσιαπ», προϊόν τῆς σκέψεως καὶ τῆς πείρας μίας ὁμάδος τεχνικῶν τοῦ νορβηγικοῦ Οἴκου Οὐϊλέλμσεν καὶ τοῦ σουηδικοῦ Μπρόστρομ. "Εξ τοιαῦτα ἀδελφὰ σκάφη παρηγγέλλησαν ἤδη, προκαλέσαντα ζωηρὰν τὴν ἐντύπωσιν μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων καὶ εὐθὺς κατόπιν ὁ Οἶκος Οὐϊλέλμσεν παρήγγειλε δύο ἕτερα φορτηγά, αἵτινα θὰ εἶναι ἐπὶ περαιτέρω ἀνεπτυγμένα εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν πρώτων.

Ἐν ἀρχῇ ὁ κ. Σκαρρέμπο κατέδειξεν, ὅτι οὐσιώδεις χαρακτηριστικὸν τοῦ σημερινοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς ἀναφέρεται εἰς τὸ ὅτι ἡ διαμόρφωσις τοῦ σκάφους τοῦ οὐδόλως συμφωνεῖ μετὰ τὴν λογικὴν, ἀν συγκριθῇ ἰδίᾳ τοῦτο πρὸς τὰς νεωτέρας ἀντιλήψεις, τὰς ὁποῖας ἐκφράζουσι τὰ σκάφη τῶν συγχρόνων δεξαμενόπλοια καὶ μπάλκ κάρριερς. Μολονότι πάντες συμφωνοῦν, ὅτι ἐν σύγχρονον πλοῖον πρέπει νὰ ἔχῃ συντελεστὴν ἐκτοπίσματος τῆς τάξεως 0.8, διὰ νὰ εἶναι οἰκονομικῶς ἐκμεταλλεύσιμον, ὁ συντελεστὴς τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς ἔχει μειωθῇ εἰς τὰ 0.6 ἢ καὶ ἀκόμη κατώτερον. Καὶ τοῦτο, διότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουσι, ἀντὶ πάσης θυσίας, νὰ δώσουν ὑψηλοτέρας ταχύτητας, θυσιάζοντες τὰ κύπη, τὰ ὁποῖα δὲν δύνανται ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας νὰ ἔχουν ὀρθολογικὰ σχήματα, οὔτε νὰ ἐξασφαλίζουσι τὸν ἀπαιτούμενον βαθμὸν εὐσταθείας.

Ὁ ἐφοπλισμὸς, εἶπεν ὁ κ. Σκαρρέμπο, ἐπλήρωσεν ἀκριβὰ τὸν ἄγωνα πρὸς κατάκτησιν τῶν ἀγορῶν διὰ τῶν φορτηγῶν αὐτῶν μετὰ τὰς λίαν λεπτὰς γραμμάς, διὰ τὰ ὁποῖα ἡ μόνη δικαιολογία δέον νὰ ἀναζητηθῇ εἰς ψυχολογικοὺς λόγους, δηλαδὴ εἰς τὸ γόητρον καὶ οὐχὶ εἰς τὴν λογικὴν. Πράγματι, εἶναι τοῦλάχιστον παράδοξον, πετρελαιοφόρα ἢ μπάλκ κάρριερς, ταξιδεύοντα ἐπὶ 300, κατ' ἐλάχιστον ὄριον, ἡμέρας ἑτησίως, νὰ ἔχουν σκάφος τελείως ὀρθολογικὸν μετὰ ὑψηλὸν συντελεστὴν γάστρας, ἐνῶ φορτηγὰ γραμμῆς, διερχόμενα διακοσίας, τοῦλάχιστον, ἡμέρας κατ' ἔτος εἰς λιμένα, νὰ εἶναι

ναυπηγημένα μόνον διὰ ταχύτητα, ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ωφέλιμου χώρου διὰ φορτίον.

Ἀνέλυσε εἰς τὰ κ. Σκαρρέμπο τὸν ἰσολογισμόν ἐνὸς φορτηγοῦ γραμμῆς (ἐκμετάλλευσις ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος καὶ οὐχὶ ἐπὶ ἰδιαιτέρας τινος γραμμῆς), ὡς ἐξῆς: Αἱ δαπάναι χειρισμοῦ τοῦ φορτίου ἀντεπροσώπουν τὰ 32% τῶν συνολικῶν δαπανῶν τοῦ πλοίου, τὰ λιμενικά τὰ 10%, τὰ καύσιμα 9%, αἱ ἐπίσκευαὶ καὶ τὰ ἐξοδα συντηρήσεως τὰ 6.5% καὶ τὰ ἀσφάλιστρα 3%. Αἱ δαπάναι φορτοεκφορτώσεως λοιπὸν δι' ἓνα φορτηγὸν γραμμῆς ἀντιπροσωπεύουσι τὸ σημαντικώτερον κοινὸν, ἀν καὶ αὐταὶ ποικίλλουσιν κατὰ χώρας. Εἰς τὰς Ἰνδιάν. Πολιτείας, λόγου χάριν, καλύπτουν τὰ 37% τῶν δαπανῶν, ἐναντι 23% εἰς τὴν Ἰνδουήσιαν. Πρόδηλον ὅμως ἀποβαίνει, ὅτι αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως θὰ δαίνοιν αὐξανόμεναι καὶ εἰς τὰς ὑπαναπτύκτους χώρας, ἐνῶ ἐπίσης τὸ κοινὸν τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων θὰ εἶναι, σὺν τῷ χρόνῳ, ὑψηλότερον εἰς ἀνεπτυγμένας χώρας, ὅπου τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον θὰ βαλεῖ ὑψούμενον. Τὰ τρία ὅθεν κοινὸν εἶναι ἐπὶ τῶν ὁποίων ὁ ἐφοπλισμὸς δύναται σήμερον νὰ πραγματοποιήσῃ οἰκονομίαν, εἶναι: Ἡ φορτοεκφόρτωσις, αἱ δαπάναι πληρώματος καὶ αἱ ἐπίσκευαὶ - συντηρήσεις.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν φορτοεκφόρτωσιν, δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ οἰκονομία διὰ τῆς ταχυτέρας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ἡ δὲ ἐπιτάχυνσις αὕτη, συντομεύουσα τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας, εἶναι, αὕτη κατ' ἐαυτήν, ὀλιγώτερον δαπανηρά, παρ' ὅσον εἶναι ἡ αὐξήσις τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου. Εἶναι δὲ καὶ ἀποδοτικώτερα, διότι κερδίζονται οὕτω εὐκολώτερον αἱ ἡμέραι ἐκμεταλλεύσεως, παρὰ κατὰ τὴν θαλασσίαν διαδρομήν. Ἄν ὁ ἐφοπλισμὸς ἦτο ἀπολύτως ἐλεύθερος εἰς τὴν ἐκλογὴν, θὰ προετίμα πλοῖα μετὰ σκάφη ὀρθολογικώτερα καὶ κατὰ συνέπειαν πλοῖα μετὰ μικρότερον ταχύτητα, παρεμβαίνει ὅμως ἐν προκειμένῳ ὁ ψυχολογικὸς παράγων καὶ τὸ γόητρον τῆς γραμμῆς. Ἀξιοῦνται ταχύτητες ὀλοὲν ὑψηλότεραι. Ἀπλὴ λογικὴ, ὅμως, πείθει, ὅτι εἶναι προτιμώτερον νὰ κερδίσῃ τις μίαν ἡμέραν ἐν λιμένι, παρὰ μίαν ἡμέραν ταξιδίου.

ΤΑ ΜΕΣΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Αὐτὰ τὰ φορτηγὰ γραμμῆς, τὰ λίαν ταχύπλοα καὶ μετὰ λεπτὸν σχῆμα σκάφους, δημιουργοῦν διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς δύσολα προβλήματα, διότι τὰ κύπη των ἀποβαίνουν σὺν τῷ χρόνῳ ὀλιγώτερον χρησιμοποιήσιμα καὶ ὁ παρ' αὐτῶν διατιθέμενος χώρος ὀλοὲν κακῶς χρησιμοποιούμενος. Δέον ἐπίσης νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὸ γεγονός, ὅτι τὰ μεταφερόμενα ἐμπορεύματα εἶναι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, προϊόντα ἐπεξεργασμένα καὶ ἀκριβὰ, ἀντικατοπτρίζοντα τὴν γενικὴν ὕψωσιν τοῦ

βιοτικοῦ ἐπιπέδου ἀνὰ τὸν κόσμον. Αἱ χύμα μεταφοραὶ, αἷτινες ἀπετέλουν ὄλοτε τὴν βάσιν τῶν μεταφορῶν τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, διενεργοῦνται ἤδη ἀπὸ εἰδικευμένα πλοῖα, οὕτως ὥστε τὰ φορτηγὰ γραμμῆς ὀφείλουσι νὰ ἀναλάβουν σήμερον τὴν μεταφορὰν ἐξαιρετικῶς ποικίλων ἐμπορευμάτων, ἀπαιτούντων συχνάκις λίαν σημαντικὰ εἰς κυδισμόν κύτη. Διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν τακτικῶν γραμμῶν τὸ «ὄνειρώδες φορτηγόν» δὲν εἶναι πλέον τὸ πλοῖον μετὰ τὰς λεπτὰς γραμμάς καὶ τὸ μεγαλύτερον μήκος, μολονότι πρέπει, πάντως, τοῦτο νὰ διατηρήσῃ μερικὰς ἰδιότητας τοῦ πλοίου τοῦ ἐξειδικευμένου τύπου (ταεῖ).

Πρέπει, φυσικὰ, τὰ βαροῦλα τοῦ πλοίου νὰ πλεονεκτοῦν τῶν σημερινῶν. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐγένοντο μερικὰ δῆματα διὰ μακροτέρων φορτωτῆρων, ἰσχυροτέρου ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν, γερανῶν περισσώτερον τελειοποιημένων καὶ τέλος διὰ κινητῶν γερανῶν, οἷτινες καὶ ἐμφανίζονται ὡς ἡ τελευταία τελειοποίησις. Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀνοίγματα τῶν κυτῶν, ὁ κ. Σκαρρέμπο κατέδειξεν, ὅτι τὸ φορτίον πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ τοποθετῇται εἰς τὴν θέσιν τελικῆς του στοιβάσεως ἐντὸς τοῦ κύτους, ἀνεξαρτήτως τοῦ πού αὕτη εὐρίσκεται, ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ φορτωτῆρος. Ἡ στοιβάσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸ κύτος εἶναι ἐργασία πολὺ μακρά. Τὰ ἀνοίγματα, συνεπῶς, πρέπει νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν μεγάλα, πρὸς ἀποτροπὴν πάσης ὀριζοντίου μετακινήσεως τοῦ φορτίου, τὸ ὁποῖον φέρεται ὑπὸ τοῦ φορτωτῆρος. Ὅταν ἐξωλεφθῇ ὁ διὰ τῶν χειρῶν χειρισμὸς τοῦ φορτίου, κερδίζει τις δύο τινά: Μειώνει τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ λιμένι παραμονῆς τοῦ πλοίου καὶ τὰς ζημίας εἰς τὰ ἐμπορεύματα.

Περαιτέρω ὁ ὁμιλητής προέβη εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ὁ φορτωτῆρ δὲν συμβιβάζεται μετὰ τὸ μέγα ἀνοίγμα τοῦ κύτους καὶ ὅτι τὸ μεσώστεγον καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα εἰς τὸ μέσον, ἔρχονται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς ἓνα ὀρθολογικὸν χειρισμὸν τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως. Διὰ τοῦτο σήμερον ἡ προκστήριος μηχανὴ καὶ αἱ ὑπερκατασκευαὶ ἐγκαθίστανται πρῶτον. Οἱ ναυτικοὶ ὅμως εἶναι συντηρητικοὶ καὶ διητήρησαν ἐπὶ τῶν πλοίων πάντα τὰ ἐμπόδια, ἅτινα, τὸσον κατὰ μήκος, ὅσον καὶ κατὰ πλάτος τοῦ σκάφους, ἐναντιοῦνται πρὸς ἓνα ἀποδοτικώτερον χειρισμὸν τῶν φορτοεκφορτώσεων. Ἐν τούτοις, ἤρχισαν πλέον νὰ συνηθίζουσιν ὀλίγον κατ' ὀλίγον πρὸς ἀνοίγματα κύτους μακρότερα κατ' ἀρχάς, ἀργότερα δὲ καὶ πλατύτερα. Ἡ γέφυρα πρέπει τοῦ λοιποῦ νὰ εἶναι ἐλευθέρη ἀπὸ τῆς μίας μέχρι τῆς ἄλλης πλευρᾶς καὶ τὸ ἐμπόρευμα νὰ καταβιβάζεται καθεῶς εἰς τὴν ὀριστικὴν του θέσιν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωρεῖται ἐπάναγκες, ὅπως τὸ ἀνοίγμα τῶν στομιῶν εἶναι ἐλαστικώτερον, διότι

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΥ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

MAIN OFFICE

DOWNTOWN OFFICE

NEW YORK

960 AVENUE OF THE AMERICAS

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

έν πάση περιπτώσει αυτά ταυτά τὰ ἀνοίγματα, μὲ τὰς νέας τῶν διαστάσεις, ἀποτελοῦν ἐμπόδιον. Συνεπῶς ἐνδείκνυται, ὅπως τὰ ἀνοίγματα κλείουν καὶ ἀνοίγουν, τὰ μὲν ἀνεξαρτήτως τῶν δέ. Τοῦτο, ἄλλως τε, ἀπετέλεσε τὸ τελευταῖον εἰς τὸν τομέα τοῦτον ἐπιτεύγμα τῶν ναυπηγείων τοῦ Γκοταβέρκεν.

ΤΟ ΙΔΕΩΔΕΣ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ἀκολούθως ἀνέφερον ὁ κ. Σκαρρέμπο τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ ἰδεώδους φορτηγού γραμμῆς. Τὸ σκάφος τοῦτο — εἶπε — πρέπει νὰ εἶναι μὲ «σέλτερ-ντέκ», χωρητικότητας 9.000 τόνων d.w., περίπου, μὲ τὰς ἐσωτερικὰς ἀντιτάσεις πρὺν μνησθῇ. Ὁ δόκος τῶν κυτῶν του νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 600.000 κυβικῶν ποδῶν καὶ ἡ ταχύτης του τῆς τάξεως τῶν 20 μιλίων. Τὸ σκάφος του νὰ εἶναι τοιοῦτον, ὥστε νὰ ἐπιτρέπη ταχὺν χειρισμὸν τοῦ φορτίου. Αἱ ἐσωτερικαὶ διατάξεις του δέον νὰ ἔχουν λάβει, πρὸ πάντων, ὑπ' ὄψιν τῶν τῶν ἐργον τοῦ πληρώματος καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τὰς ἐπιθυμίας παντὸς ἄλλου. Ἐάν ὑπάρχῃ μέγα ὕψος ἐξάλων, δύναται τοῦτο νὰ κατασκευασθῇ ἀνευ ἀνυψωμένου προστέγου ἢ ἐπιστέγου. Πρέπει νὰ διαθέτῃ τέσσαρα κύτῃ, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ δύο νὰ ἔχουν δύο δίδυμα ἀνοίγματα κατὰ πλάτος. Τὰ ἀνοίγματα πρέπει νὰ εἶναι ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὑποφράγματος καὶ εἰ δυνατόν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας καὶ τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος καὶ τὰ τμήματα τῶν ἀνοιγμάτων ἀνεξαρτήτου χειρισμοῦ. Ἡ προσπέλασις πρὸς τὰ κύτῃ ταῦτα καὶ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς πρὸς τὸ ἄλλο πρέπει νὰ εἶναι εὐκόλος, εἴτε διὰ τῆς καταργήσεως τῶν διαφραγμάτων, εἴτε διὰ τῆς χρησιμοποίησεως συρτῶν θυρῶν, αἵτινες νὰ ἐπιτρέπουν τὴν ἐλευθέραν διόδον τῶν ἀνυψωτικῶν ὀχημάτων πού θὰ χειρίζονται τὰ φορτία ἐντὸς τῶν κυτῶν ἀνω τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος. Εἰς τὰ κατώτερα κύτῃ χρειάζονται διαμήκη διαφράγματα διήκοντα ἀρκούντως πρὸς τὰ κάτω, διὰ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ φόρτωσις σιτηρῶν. Εἰς τινὰ φορτηγὰ γραμμῆς δύναται νὰ γίνῃ σκέψις χρησιμοποίησεως πλευρικῶν θυρῶν, κινουμένων ὑδραυλικῶς καὶ ἐπιτρεπουσῶν εἰς τὸ ἀνυψωτικὸν δόχημα νὰ εἰσέρχεται κατ' εὐθείαν ἐκ τῆς προκυμίας εἰς τὸ κύτος.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ βαροῦλκα φορτοεκφορτώσεως, χρειάζονται, τοῦλάχιστον, εἰς φορτωτὴ τῶν 200 τόνων διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 2 κύτος, εἰς φορτωτὴ τῶν 50 τόνων διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτος, δύο φορτωτῆρες τῶν 10 τόνων διὰ τὰ ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 2 κύτῃ, ἐπὶ κεντρικοὶ κινητοὶ γερανοὶ τῶν 7 τόνων, μετακινούμενοι ἐπὶ τοῦ ἀξονος τοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν κυτῶν ὑπ' ἀριθ. 2, 3 καὶ 4 καὶ εἰς φορτωτὴ τῶν 10 τόνων ὀπισθεν τοῦ μηχανοστασίου, διὰ τὰς προμηθείας τῆς ἀποθήκης ὑλικῶν καὶ τροφίμων. Τὸ πρὸς τὴν ἀτμόσφαιραν ἀνοίγμα πρὸς ἀερισμὸν τοῦ μηχανοστασίου πρέπει νὰ φθάσῃ εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα. Τὰ κύτῃ-φυγεία τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἔχουν χώρον 50.000 κυβικῶν ποδῶν καὶ νὰ δύναται νὰ διατηροῦνται εἰς θερμοκρασίαν 25° ὑπὸ τὸ μηδέν. Τὸ κύτος ἐμπυκνόμενον φορτίου δέον νὰ εἶναι διηρημένον εἰς ἐξ διαμερίσματα, μὲ πρόσβασιν ἀπὸ τοῦ ὕψους τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ κύτους καὶ ἀπὸ τῶν πλευρῶν τῶν θυρῶν ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων. Τὸ κύτος τοῦτο πρέπει νὰ εὐρίσκειται πρὸ τοῦ μηχανοστασίου καὶ ὀπισθεν τοῦ ὑπ'

ἀριθ. 4 κύτους. Αἱ δεξαμεναὶ φυτικοῦ ἐλαίου δέον νὰ εἶναι ὀπισθεν τοῦ μηχανοστασίου. Δὲν χρειάζονται πλέον κἀθετοὶ στεγανοὶ χώροι (deertanks) εἰς τὸ ὕψος τοῦ μεσοπέτου, ἀλλὰ τὸ πολὺ μερικαὶ δεξαμεναὶ δι' ἔρμα ὕδατος, αἱ ὁποῖαι δύναται νὰ εἶναι πλευρικαὶ εἰς τὸ ὕψος τοῦ καταστρώματος (σέλτερ ντέκ). Εἰς ἀντιστάθμισμα δύναται νὰ αὐξηθῇ ἡ χωρητικότης τῶν δεξαμενῶν τῶν διπυθμένων ὑπὸ τὰ κύτῃ ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 4. Αἱ δεξαμεναὶ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3 κύτους δὲν πρέπει, εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν, νὰ υπερβαίνουν τὸ κατώτερον κατὰστρωμα.

Τὸ ἰδεώδες πλοῖον πρέπει νὰ σχεδιασθῇ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ σκοποῦ δι' ὃν προορίζεται. Ἐνδείκνυται ἡ ναυπηγιστὴ πλοίου τὸσον ἀνοικτοῦ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς πραγματοποιήσιμον. Πρέπει πρὸ πάντων νὰ κατευθύνεται ἡ σκέψις εἰς τὴν διευκόλυνσιν τοῦ χειρισμοῦ τοῦ φορτίου εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους. Κατὰ δεύτερον λόγον πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ταχύτης. Μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν ἀντιθέτων παραγόντων πρέπει δεδαίως νὰ ἐπιδιωχθῇ ἰσοζυγίον τι. Τὸ φορτηγὸν γραμμῆς πρέπει νὰ σχεδιασθῇ πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν, αἵτινες

θὰ παρουσιασθοῦν κατὰ τὰ προσεχῆ 10 ἢ 15 ἔτη. Τὸ πρᾶγμα εἶναι λίαν δυσχερές, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ταχύτης τῶν συγχρόνων ἐξελίξεων. Τοιοῦτον φορτηγὸν θὰ εἶναι ἐκ τῶν ἀκριβωτέρων, ἐξ ὧν ναυπηγοῦνται σήμερον, διὰ δὲ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν δέον νὰ προστεθοῦν ἀκόμη εἰς τὸ βασικὸν κόστος 3.5 εκατομμύρια νοθηρικὰ κορωνῶν.

Τέλος, ὁ ὁμιλητὴς προέβη εἰς τινὰς παρατηρήσεις διὰ τοὺς κινητοὺς γερανοὺς καταστρώματος, κινουμένους ἐπὶ τροχίωιν κατὰ τὸν μεσαῖον ἀξῶνα τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν γνώμην του, ὁ χειρισμὸς τῶν γερανῶν τοῦ τύπου τούτου εἶναι ἀπλούστερος καὶ ἐλαστικώτερος ἀπὸ τὸν χειρισμὸν τῶν ἀκίνητων γερανῶν. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ γερανῶν, ἡ στοιβάσις τοῦ φορτίου διεξάγεται μετὰ μεγαλυτέρας ἀκριβείας, ἐπιταχύνεται δὲ καὶ ὁ χειρισμὸς, διότι οἱ γερανοὶ οὗτοι δύναται νὰ μετακινηθοῦν πρὸς τὰ κύτῃ, ἅτινα χρειάζονται τὰς ὑπηρεσίας των. Τέλος οὗτοι, συνδεδεμένοι, δύναται νὰ ὑψώσουν σημαντικὰ βάρη. Κατὰ τὴν ἀποψιν τοῦ ὁμιλητοῦ, οἱ ἐν λόγῳ γερανοὶ πρέπει νὰ ἔχουν ἀνυψωτικὴν ἱκανότητα 10 τόνων, τοιοῦτοι δὲ γερανοὶ ὑπάρχουν σήμερον.

ΜΕΤΑΞΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΡΩΣΙΑΣ

ΝΕΑ ΠΡΟΞΕΝΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΞΕΝΟΥ

Τὸ ἐπεισόδιον τῆς ἀναίτιου κατακρατήσεως τοῦ Δανικοῦ φορτηγού εἰς τὸν λιμένα τῆς Βάρνας, ἤγαγε τὰς κυβερνήσεις τῆς Μόσχας καὶ τῆς Οὐάσιγκτωνς εἰς τὴν ἐναρξιν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν σύναψιν συμφωνίας, ἥτις θὰ ἐτείνε νὰ προσταθῇ τὰ ἐθνικὰ τῶν πλοίων κατὰ τὴν παραμονὴν των εἰς τοὺς λιμένας ἐκατέρας τῶν χωρῶν, ἀπὸ παρεμβάσεως τῶν διαφόρων ἀρχῶν, χωρὶς τὴν παρουσίαν καὶ τὴν παροχὴν προστασίας ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων προξενικῶν ὑπαλλήλων.

Τὰ σπουδαιότερα ἄρθρα τῆς ὑπὸ διαπραγματεύσεων Προξενικῆς Συμβάσεως, εἶναι τὰ ἄρθρα 13 καὶ 14, ἅτινα ὁ Πρόεδρος Τζόνσον παρέπεμψεν ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῶν Ἑξωτερικῶν Ὑποθέσεων Ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας. Ἡ διατύπωσις τούτων ἔχει ὡς ἑξῆς:

«Εἰς τὴν περίπτωσιν τὰ δικαστήρια ἢ ἄλλῃ ἀρμοδία ἀρχὴ τῆς μίξ τῶν συμβαλλομένων χωρῶν προτίθενται νὰ λάβωσι μέτρα ἐκτελέσεως κατὰ πλοίων τελούντων ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἐτέρας τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, δέον νὰ εἰδοποιήσων, πρὸ τῆς λήψεως τῶν μέτρων τούτων, τὸν Πρόξενον, ὅπως παραστῇ κατὰ τὴν λήψιν των ἐν λόγῳ μέτρων.

«Εἰς τὴν περίπτωσιν εἶναι ἀνεφικτὸς ἡ πρὸ τῆς λήψεως των ἐν λόγῳ μέτρων εἰδοποίησις τοῦ Πρόξενου, δέον ὅπως οὗτος εἰδοποιῇ τὸ ταχύτερον δυνατόν περὶ τῶν ληφθέντων μέτρων.

«Παρέχεται ἐπίσης εἰς τοὺς Πρόξενους τῶν συμβαλλομένων χωρῶν ἡ εὐχέρεια, ὅπως παρέχωσι προστασίαν εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χώρας των πλοία καὶ διενεργώσιν ἀνακρίσεις περὶ παντὸς συμβάντος ἐπεληθόντος κατὰ τὸν πλοῖον, περικομμένης αὐτοῖς τῆς εὐχερείας ὅπως συμβεβῇ διὰ διαφορὰς παντὸς εἶδους μεταξὺ τοῦ πλοιοάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ

πληρώματος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ νομοθεσία τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου συγχωρεῖ τούτο. Ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν καθηκόντων τούτων, οἱ Πρόξενοι διευκρινίζονται νὰ ἐπικαλεσθῶσι τὴν συνδρομὴν τῶν ἐπιχωρίων ἀρμοδίων Ἀρχῶν.

«Τὸ ἄρθρον 14 προνοεῖ περὶ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων (ναυάγιον, προσάραξις κ.λ.π.) τῶν ἐπισυμβαίνοντων εἰς πλοία τῶν συμβαλλομένων χωρῶν. Προβλέπεται ὑποχρέωσις ἀμέσου εἰδοποιήσεως τοῦ Πρόξενου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου καὶ παροχῆς αὐτῷ πληροφοριῶν περὶ τῶν ληφθέντων μέτρων πρὸς σωτηρίαν τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων. Ἐπίσης προβλέπεται ὑποχρέωσις τῶν Ἀρχῶν, ὅπως παρέχωσι τὴν συνδρομὴν αὐτῶν εἰς τὸν Πρόξενον, ὅσας οὗτος λαμβάνει μέτρα ἐν σχέσει πρὸς ναυτικὸν ἀτύχημα.

«Εἰδικῶς ὡς πρὸς τὸ φορτίον προβλέπεται, ὅτι δὲν θὰ ἐπιβάλλεται δασμὸς ἐπ' αὐτοῦ, ἐκτός ἂν παραβῇ εἰς τὴν καταναλίσκον ἐν τῇ χώρᾳ ὅπου ἐξεφορτώθῃ ἐκ τοῦ ἀτυχήσαντος πλοίου. Παρέχεται ἐπίσης εἰς τοὺς Πρόξενους τὸ δικαίωμα, ὅπως λαμβάνωσι μέτρα ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὑποστάν τὸ ἀτύχημα πλοῖον ἢ τὸ φορτίον, ἐὰν οἱ κύριοι αὐτῶν δὲν δύναται νὰ ἐνεργήσωσιν. Ὁ Πρόξενος δικαιούται νὰ λάβῃ τὰ προσήκοντα μέτρα ἐν σχέσει πρὸς τὸ φορτίον ἰδιοκτησίας τῆς χώρας τοῦ ἢ προσώπων ἔχοντων τὴν ἰθαγένειαν αὐτῆς, εἴρηθὲν ἐπὶ πλοίου ναυαγῆσαντος ἀνεξαρτήτως τῆς σημαίας αὐτοῦ, ἀλλ' ἑξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὸ πλοῖον τελεῖ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χώρας ἐν ἣ ὁ Πρόξενος ἀσκαεῖ τὰ καθήκοντα αὐτοῦ».

Ἡ σύμβασις ἐπίσης προβλέπει, ὅτι αἱ διατάξεις αὐτῆς δὲν θίγωσι τὰς εἰς τὰς συμβαλλομένας χώρας ἐν ἰσχύϊ διατάξεις περὶ Τελωνείων, Διαδατηρίων καὶ Ὑγειονομίου.

Telegrams: "GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C.3.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΑΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Ἀντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ Α.Ε.)

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠ'ΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συνεχίζεται εις 'Αγγλίαν η προκληθείσα εκ της εκεί προσφάτου αξίσεως του αμερικανικού ατομολοίου «Σαβάννα» συζήτηση. Αι άπογοητευτικά διαπιστώσεις της έκθεσεως Πάντορ, ως προς την άκαταλληλότητα των ήδη υπάρχοντων τύπων αντιδραστήρων διά χρησιμοποίησιν επί πλοίων, ώδηγησαν, ως γνωστόν, πρό όλίγων μόλις μηνών, την άγγλικήν κυβέρνησιν εις την απόφασιν της άναστολής των έπιχορηγήσεων διά πάσαν επί του τομέως αυτού έρευναν. Καί η άφιξις του «Σαβάννα», έδωκεν εις τους ύποστηρικτάς του ατομολοίου ένα ζωντανόν έπιχείρημα. Ο Πρόεδρος της «Βρετανικής Πυρηνικής Λέσχης» έδήλωσεν, ότι «αν η βρετανική κυβέρνησις άναβάλη επί πολύ άκόμη την λήψιν αποφάσεως διά την ναυπήγησιν του άγγλικού ατομικού έμπορικου σκάφους, θα διαπιστώσιν ότι καθυστέρησε πολύ και ότι έτέθη εκτός του άγώνος των πρωτοπόρων εις τον τομέα αυτόν». Οί Ρώσοι, ειπε, κατεσκεύασαν τον αντιδραστήρα των δι' έμπορικά πλοία πρό όκτώ έτών, οί Αμερικανοί πρό τεσσάρων, οί Γερμανοί καθεύκυσαν ήδη το «Όττο Χάν» και οί 'Ιάπωνες ήρχισαν την κατασκευήν του ίδιού των σκάφους, ενώ οί Βρετανοί θα χρειασθούν πέντε σχεδόν έτη διά να διαμορφώσουν και κατασκευάσουν τον ίδιον των αντιδραστήρα, αν αρχίσουν άμέσως.

Η άνωτέρω βρετανική λέσχη περιλαμβάνει τās διομηχανικάς και τās έμπορικάς έπιχειρήσεις, που ενδιαφέρονται διά τās έξελίξεις εις τον τομέα της ατομικής ενεργείας. προσπαθεί δέ να πείση την άγγλικήν κυβέρνησιν, ότι «είναι ανάγκη να κατασκευασθούν αντιδραστήρες και να τοποθετηθούν επί πλοίων. «Θά στοιχίση, βεβαίως, αυτό, άλλ' αποτελεί τον μόνον τρόπον διά να επιτύχωμεν», έδήλωσε πρό τινος και ο αρχιμηχανικός του Λούδ'ς Ρέτζιστερ.

Η έποχή μας, δηλοῦται, ζητεί δραστικάς λύσεις, αι όποιαί άδιαφορούν διά τās δαπάνας και ενδιαφέρονται μόνον διά να γίνη εις ήμάς γνωστόν αυτό που, προς το παρόν, δεν γνωρίζομεν: ο τρόπος έφαρμογής του ατομικού καυσίμου εις τὰ πλοία. Οί μη ειδικοί φοβούνται ότι δεν υπάρχει, έγγύς τουλάχιστον, μέλλον διά τὸ έμπορικόν ατομικόν πλοῖον, οί τεχνικοί όμως γνωρίζουν ήδη καλώς ότι, διά τās μεγαλυτέρας τών 25.000 περίπου ίππων ίσχεις, τὰ σημερινά υγρά καύσιμα ήρχισαν πλέον, από πολλών άπόψεων, να καθίστανται άσύμφορα. Είς τινας περιπτώσεις, άκόμη και οί σήμερον έν χρήσει αντιδραστήρες είναι οικονομικώτεροι.

Είναι, βεβαίως, φυσική η έπιφύλαξις προς την νέαν πηγήν ενεργείας, η όποία φαίνεται πλέον δαπανηρά, προς το παρόν, όχι έπειδή είναι πράγματι τοιαύτη, άλλα λόγω της έλλείψεως πείρας επ' αυτής και της έξ αυτού του λόγου έλλείψεως έμπιστοσύνης, η όποία με την σειράν της έχει ως άποτέλεσμα τὰ ύψηλά ασφάλιστρα, τόν δισταγμόν τών λιμένων να δεχθύν ατομοκίνητα πλοία και τέλος τās δυσκολίας, που προς το παρόν παρουσιάζονται διά την αντικατάστασιν του καυσίμου, τās έπισκευάς και τās έπιθεωρήσεις.

Η πρόδοσις, όμως, εις την τεχνικήν των πλοίων καθιστά αυτά πολυπλοκώτερα εις τόν χειρισμόν των έγκαταστάσεων των. Έπομένως και ο ατομικός θερμινόμενος λέβης θ' αντικαταστήσῃ αναποφεύκτως, εις τās ύψηλότερας ίπποδυνάμεις, τόν πετρελαιολέβητα, άκριβώς όπως ο τελευταίος αύτός έξετόπισε, πρό είκοσιπενταετίας περίπου, τόν γαιάνθρακα. Καθίσταται, άλλως τε, τοῦτο αναπόφευκτον και έξ άλλου άντικειμενικού παράγοντος, της ίπποδυνάμεως των πλοίων του άμέσως προσεχούς μέλλοντος. Την στιγμήν, πράγματι, αυτήν υπάρχει εις σοβαρόν αριθμόν αμερικανικών, άγγλικών και Ια-

πωνικών φορτηγών γραμμής με ταχύτητα ύπερβαίνουσιν τὰ 20 μίλια και φθάνουσιν, διά τινά έξ αυτών, τὰ 24, ενώ η ταχύτης των 30 μιλίων άρχίζει να θεωρηται άπαράιτητος, ίδια διά φορτία μεγάλης αξίας. Οί υπάρχοντες όμως περιορισμοί εις πολλούς λιμένας της ύδρογείου, ως και αι συνθήκαι έμπορίου και μεταφοράς των φορτίων λάινερες, περιορίζουν κατ' ανάγκην τὸ μέγεθος των δι' αυτά διατιθεμένων πλοίων, με άποτέλεσμα να καθίσταται άπαγορευτική σχεδόν η ταχύτης των 30 μιλίων. Θά άπητείτο η χρησιμοποίησις δυσαναλόγως μεγάλου, έν σχέσει με την κυβικήν των σκαφών χωρητικότητα, χώρου διά καύσιμα, με άποτέλεσμα να περιορίζεται η εις φορτίον μεταφορική ικανότης μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε η εκμετάλλευσις των ταχέων φορτηγών λάινερες να καθίσταται άσύμφορος.

Η λύσις, έπομένως, του προβλήματος μόνον εις την χρησιμοποίησιν του πυρηνικού καυσίμου δυνατόν ν' άναζητηθῇ και εκείνο που μένει να έρευνηθῇ, δεν είναι η άναζήτησις των οικονομικών λόγων που συνηγορούν διά την υιοθέτησιν του καυσίμου αυτού, άλλα η ανάγκη της διαμορφώσεως του καταλλήλου πρωωστηρίου συστήματος δι' ο μόνον η ατομική ενεργεια θα είναι η ένδεικνυόμενη. Τα ταχέα αυτά πλοία του μέλλοντος θα διαφέρουν των σημερινών επί τώσων πολλών σημείων, ώστε, με τὰ σημερινά

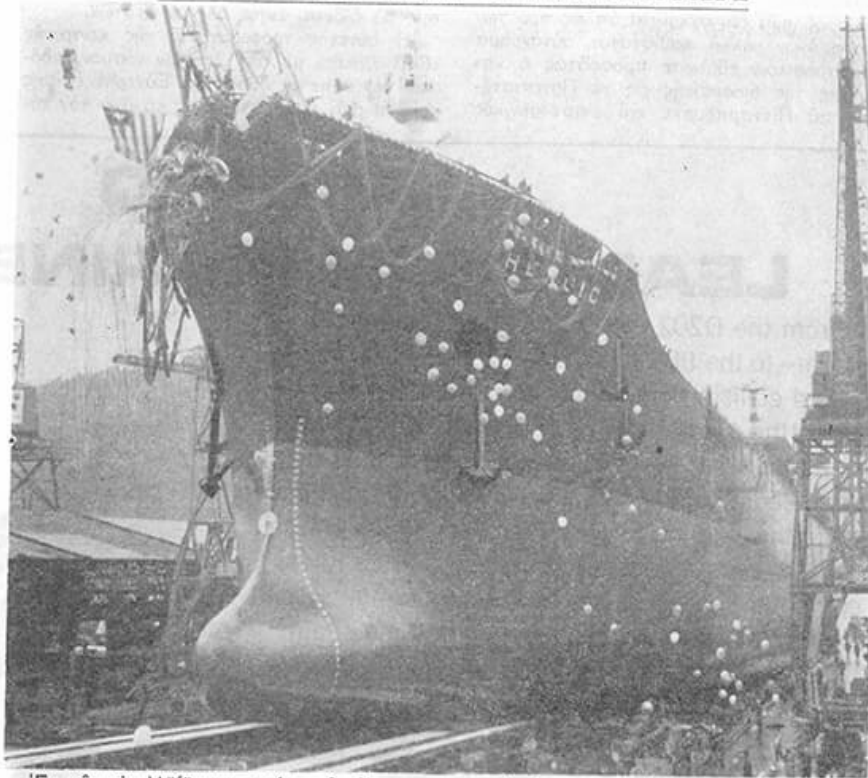
μέτρα κρίσεως, αι πυρηνικάι των μονάδες παραγωγής άτμου (λέβητες) η άερίου (δι' άεριοστροβίλους) θα θεωρούνται άπλώς ως μία άκόμη εκ των πολλών επ' αυτών νέων έφαρμογών. Ο τρόπος φορτοεκφορτώσεως, έναποθηκεύσεως και γενικώς χρησιμοποίησεως του φορτίου θα βασίζεται επί νέων έντελώς μεθόδων, ο αὐτοματισμός και τὸ ύψηλῆς ποιότητος υλικόν, που θα χρησιμοποιήται εις τόν σχετικόν με την αὐτοματοποίησιν έξοπλισμόν, θα έπεκταθῇ εις πάντα επί του πλοίου τομέα και η συνολική εικών θα είναι τοιαύτη, ώστε ο ατομικός έξοπλισμός ν' αποτελῇ έν φυσιολογικόν τμήμα αυτής και οὐδένα να εκπλήσῃ.

Τὸ πρόβλημα που αντιμετώπιζεται σήμερον συνίσταται εις την έκλογήν του καταλλοτέρου διά ναυτικήν χρῆσιν αντιδραστήρος. Αὐτός είναι και ο λόγος διά τόν όποιον οί Γερμανοί ναυπηγοῦν ήδη τὸ «Όττο Χάν», χωρίς άκόμη να γνωρίζουν τί είδους αντιδραστήρ θα τοποθετηθῇ επ' αὐτόν. Καί εις τόν τομέα αυτόν, λέγουν σήμερον οί Βρετανοί ειδικοί, πρέπει να συγκεντρωθῇ η προσοχή όλων, με μίαν όμως και μόνην έπίδωξιν: να κατασκευασθῇ τὸ ταχύτερον δυνατόν έν ατομικόν πλοῖον, διότι μόνον διά της έν τῇ πράξει έφαρμογής είναι δυνατόν να κτηθῇ η απαιτούμενη πείρα, που θα διαμορφώσῃ τελικώς τὸ καταλλολότερον σκάφος.

Η ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΣ

Η παρακολούθησις των τεχνικών εξέλιξεων και η ενημέρωσις επ' αυτών, καθίστα-

ΤΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΑ ΜΠΑΛΚ-ΚΑΡΡΙΕΡ



Έκ των εις 'Αϊόι ναυπηγείων της 'Ισκαβαζίμα-Χαρίμα, καθεικνύσθη τὸ άδελφόν του «Λύρικ» μπαλκ κάρριερ «Ερόϊκ», της «Ρόκετ Σίπτιγκ Κόμπαυ» (διαχείρισις του κ. Κώστα Μιχ. Λαιμού). Πρόκειται περί ύποδειγματικού σκάφους, 45.000 τόννων d.w., έχοντος μήκος όλικόν 230,3 μέτρων, καθάρων 216 μ., πλάτος 30,18 μ., βάθος κύτους 17,20 μ., βύθισμα θέρους 10,82 μ., και όλικήν χωρητικότητα 22.000 κόρων. Κινείται από άτμοστροβίλους κατασκευής της αμερικανικής Τζένεραλ Έλεκτρικ, επί ένός επιπέδου (single plane), μεγίστης ισχύος 20.250, ύπηρεσιακής τοιαύτης 18.500 ίππων, με ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16,5 μιλίων. Η επί ένός και του αυτού επιπέδου έγκατάστασις των στροβίλων ύψηλής και χαμηλής πιέσεως, ως και των μειωτήρων, διευκολύ-

νει τὰ μέγιστα την έπιθεώρησιν και την συντήρησιν των μηχανών, ενώ ο μοναδικός λέβης περιορίζει σημαντικώς τὸ άρχικόν κόστος και άπλουστεύει την επί του πλοίου εργασία.

Τὸ πλοῖον έχει έφοδιασθῇ με νέου τύπου βαρούλκον άγκύρας, αὐτοεντεινόμενα βαρούλκα πυρηνισίων και συσκευάς πλευρικής κινήσεως εις την πῶραν, η δέ μικρά, ως προς τὸ μέγεθος του πλοίου, ίπποδύναμεις, εξασφαλίζει την, σχετικώς προς αὐτήν, ύψηλήν ύπηρεσιακήν ταχύτητα, χάρις εις την βολβοειδή του πλοίου πῶραν και την είδικήν προσαρμογήν των γραμμών του σκάφους, έν οίς και της πρύμνης (σχέδια του Οίκου Κάμπελ του Καναδά).

Τὸ πλοῖον θα παραδοθῇ εις τούς πλοιοκτήτας του τόν προσεχῇ Σεπτέμβριον.

ται ολοέν και περισσότερον δυσχερές, με αποτέλεσμα να αγνοούν σοβαράς εις τον τομέα των επιστημονικών εξελίξεις και τεχνικές εφαρμογές, ακόμη και οι άριστες των επιστημόνων. Αυτό είναι πολύ φυσικόν, αν λάβωμεν υπ' όψιν ότι, μόνον εις τας 'Ηνωμένας Πολιτείας της 'Αμερικής, εκδίδονται δύο σελίδες συνήθους σχήματος αναφερόμεναι εις σοβαράς επιστημονικές ερευνάς, ανά πάν δευτερόλεπτον, ως αποδεικνύει πρόσφατος στατιστική.

Αυτή είναι ακριβώς η αιτία που εις τόν τον δύσκολον θέσιν έφερε πρό τινος τον καθηγητήν της Φυσικής του Πανεπιστημίου Στάνφορντ κ. Ρόμπερτ Χόφσταντερ. Είχεν ούτος δημοσιεύσει ανακοινώσιν του επί της διασποράς της ενέργειας, όταν διεπίστωσεν ότι, ένα μήνα πρό της ανακοινώσεώς του, είχε δημοσιευθή άλλη τοιαύτη, περιγράφουσα ακριβώς την ίδιαν βασικήν μέθοδον, που ανέφεροτο και εις την ιδιάν του ανακοίνωσιν και την οποίαν ούτος ήγνούε. Σημειούμεν δέ, ότι ο καθηγητής Χόφσταντερ έχει λάβει το βραβείον Νομπέλ της Φυσικής και διδάσκει εις έν Πανεπιστήμιον του οποίου αί διδλιοθήκαι περιέχουν πέντε εκατομμύρια τόμους συγγραμμάτων.

Και γεννάται τό φυσικόν ερώτημα: "Αν εις επιστήμον τής όλης αυτής, εργαζόμενος εις ιδεώδες επιστημονικόν περιβάλλον, απερίσπαστος από πάσαν διά διοπορισμόν μέριμναν, δύναται να εκτεθή, άκουσίως του θεοαίως, κατ' αυτόν τον τρόπον, ποία είναι ή θέσις του συνήθους επιστήμονος ή τεχνικού, δοθέντος ότι, καθ' όλον τον κόσμον, εκδίδονται κατ' έτος περί τό έν εκατομμύριον επιστημονικών μελετών και συγγραμμάτων; «Τό πρόβλημα δέν όγκούται άπλώς πρό των επιστημόνων, αλλά καθίσταται αυτόχρονα καταστροφικόν», εδήλωσε προσφάτως ό καθηγητής της βιοφυσικής εις τό Πανεπιστήμιον του Πίττσμπουργκ και επιστημονικός

σύμβουλος του Προέδρου των Η.Π.Α. κ. Στάφορντ Γουόρρεν. 'Επιθυμών ό ίδιος να συγγράψη μίαν μελέτην επί της βιολογίας των ακτινοβολιών, διεπίστωσεν ότι έχρειάζεται έξ ολοκλήρους μήνας διά να... φυλλομετρήσθ άπλώς την σχετικήν με τό θέμα τούτο διδλιογραφίαν. 'Εγκατέλειψε, φυσικά, την προσπάθειαν, όχι όμως και την επιθυμίαν να αντιμετώπισθ κατά τινα τρόπον την ανθρωπίνην αυτήν αδυναμίαν. Καί, μετά μακράν συνεργασίαν με διασήμους άλλους επιστήμονας και τεχνικούς, προέτεινεν εις τον Πρόεδρον κ. Τζόνσον την ίδρυσιν εις Ουάσιγκτον ενός «συστήματος έθνικής επιστημονικής διδλιοθήκης», εις την οποίαν θα συγκεντρώνται πάσα επιστημονική έκδοσις που δλέπει τό φώς της δημοσιότητας. Θα μεταφράζεται εις την άγγλικήν, θα κωδικοποιήται και θα μεταφέρεται επί μαγνητοταινίας ηλεκτρονικού υπολογιστού. 'Εξ αυτών θα γίνονται αντίγραφα, που θα αποστέλλονται εις τά άνα τον κόσμον κέντρα που θα τά ζητούν.

'Υπολογίζεται ότι ή όλη εργασία, όμως με τον τεράστιον ηλεκτρονικόν υπολογιστήν που απαιτείται, θα στοιχίσθ περισσότερον των τριακσίων εκατομμυρίων δολλαρίων, ή τοιαύτη όμως κωδικοποιήσις σημαντικώς θα ώφελήσθ την άνα τον κόσμον επιστημονικήν έρευναν. 'Ο δι' οιονδήποτε θέμα ενδιαφερόμενος, δέν θα έχη παρά να μεταθί εις τό πλησιέστερον κέντρον όπου διατηρείται «υποκατάστημα» του άνωτέρω υπολογιστού, να κωδικοποιήσθ την ερώτησίν του επί ειδικής διατρήτου ταινίας τροφοδοτούσης τον υπολογιστήν και ή άπάντησις, περιλαμβανούσα πλήρη κείμενα επί πυκνογραμμένου χαρτου, θα δίδεται έντός όλίγων λεπτών.

'Η συνεχής τροφοδότησις της κεντρικής «διδλιοθήκης» με τάς άνα τον κόσμον έκδόσεις δέν κρίνεται δυσχερές. Εύχερης επίσης κρίνεται και ή αποστολή εις τά άνα τον κό-

σμον επιστημονικά κέντρα αντιγράφων μαγνητοταινιών, ώστε και αυτά να είναι πάντοτε πλήρως ένήμερα, με μίαν μόνον, αλλά ζωτικής σημασίαν, επίφύλαξιν: Που θα εύρουν οι άλλοι τά χρήματα, όσονδήποτε μικρά και αν είναι ή τιμή των έν λόγω αντιγράφων. Καί, φυσικά, θα χρειάζεται ανάλογος ηλεκτρονικός υπολογιστής, του οποίου ή τιμή ίσως να πλησιάσθ τό εκατομμύριον δολλαρίων.

'Οπωσδήποτε, ή πρότασις Γουόρρεν φαίνεται ότι άποτελεί την μόνην λύσιν του προβλήματος. Διότι, άλλως, τόσον οι επιστήμονες, όσον και οι τεχνικοί, θα είναι μόνιμως καθυστερημένοι, άγνοούντες ζωτικές εις τον τομέα των εξελίξεις, ή επί των οποίων ένημέρωσις των θ' άποτελή κυριολεκτικώς αδύνατον προσπάθειαν.

Η ΜΗΧΑΝΗ ΝΤΟΞΦΟΡΝΤ "J,,

'Ο γνωστός βρετανικός οίκος κατασκευής μηχανών Ντόξφορντ, πιστεύων, ως εδήλωσεν ό Πρόεδρος του διοικητικού του συμβουλίου, ότι διά δεκαπέντε τούλάχιστον ακόμη έτη, δέν πρόκειται ή δηζελομηχανή να συναντήσθ σοβαρόν ανταγωνισμόν από την άτομικήν ενέργειαν και επιθυμών όπως αντίδράσθ κατά του μονοπωλίου σχεδόν, που κατέχουν εις τον διά μηχανών έφοδιασμόν των δηζελοπλοίων οι οίκοι Σουλτζερ και Μπουρμπίστερ άντ Βαίν, διεμόρφωσε τον νέον τύπον της μηχανής του αντίτιθεμένον έμβόλων «J», του οποίου λεπτομερή περιγραφήν, εκ των σχετικών σχεδίων, εδώσαμεν τον Σεπτέμβριον του 1963.

"Ηδη, ή πρώτη μηχανή του τύπου αυτού, ένεακύλινδρος και μεγίστης ισχύος 20.000 ίππων, περατωθείσα, συνεπλήρωσε χιλιάς ώρας συνεχούς λειτουργίας επί της κλίνης δοκιμών του εργοστασίου των κατασκευαστών, με μερικάς διακοπές διά την άποκατάστασιν των άναποφευκτων, εις τοιαύτας περι-

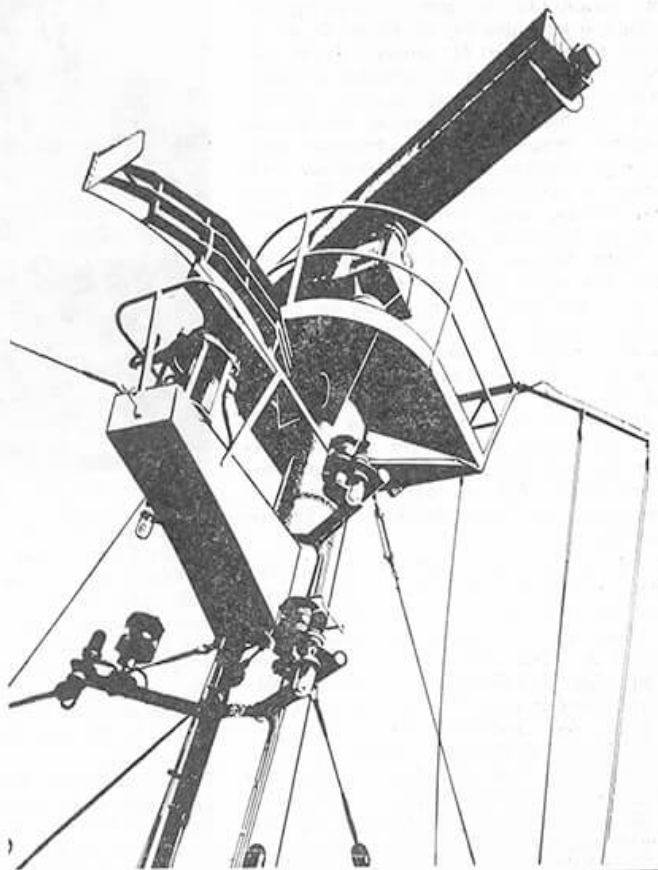
WORLD LEADERS IN MARINE RADAR

From the D202—the first transistorised marine radar—to the 969/ARP with its automatic course and collision prediction, Decca Marine Radar leads the world. And behind every Decca Marine Radar, from the smallest to the largest, is the engineering know-how, the operational experience and the extensive service network of the Decca Radar international organisation. Decca Radar equipment is now specified for approximately one third of all the world's radar-fitted merchant ships, and is standard equipment in no fewer than 43 navies.

DECCA RADAR

the widest range of marine radar in the world

DECCA RADAR LIMITED • LONDON • ENGLAND
Decca Radar Inc., 386 Park Ave. S., New York, N.Y. 10016
Represented in Greece by Spyro John Buhayar & Sons at
10 Stadium Street, Athens and 41 Akti Miaouli, Piraeus



πτώσεις, μικροανωμαλίων, που διεπιστώθησαν κατά την λειτουργία. Προορίζεται η μονάς αυτή δι' εν δεξαμενόπλοιοι 64.000 τόννων d.w., ναυπηγούμενου εις τα ναυπηγεία Τόμπσον του Σάντερλαντ. Τόσον το ναυπηγείον αυτό, όσον και το δεξαμενόπλοιο, ανήκουν εις τους κατασκευαστάς της μηχανής, διά την όποιαν και θέλουν χρησιμοποίησις ως το εν τη πράξει πεδίο δοκιμής. Έχει όμως το υπό κατασκευήν αυτό δεξαμενόπλοιο, το όποιον θέλουν ετοιμούν τον Μάϊον του 1965, ναυλωθή ήδη με μακροχρόνιον συμβόλαιον εις την εταιρίαν Σέλλ.

Η προς διαμόρφωσιν της ανωτέρω μηχανής έρευνα και η κατασκευή της εστοίχισαν περί το εν εκατομμύριον στερλινών, χαρακτηριστικόν δέ εν προκειμένω είναι ότι, όταν ο σχεδιαστής αυτής κ. Πέρσυ Τζάκσον έπεράτωσε τα τελικά σχέδια και έξεπότησε τον προϋπολογισμόν του κόστους κατασκευής της μηχανής, υπελείφθη του πραγματικού κόστους κατά πέντε μόνον χιλιάδας στερλινών. Το βάρος της μηχανής είναι κατά 160 περίπου τόννους μικρότερον του βάρους των σημερινών μηχανών άλλων τύπων με την ιδίαν ιπποδύναμιν, το μήκος της είναι κατά δύο περίπου μέτρα μικρότερον και το κόστος κατασκευής κατά 15% περίπου μικρότερον. Καταναλίσκει 162 γραμμάρια μαζούτ ανά ίππον καί ώρα, έπειδή δέ είναι δυνατή ή προσθήκη τριών ακόμη κυλίνδρων, όποτε μία δωδεκακύλινδρος μονάς θα έχη μεγίστην ισχύν υπερβαίνουσαν τους 25.000 ίππους, οι κατασκευασταί έλπίζουν ότι θα λάβουν εν τώ μέλλοντι πολλές παραγγελίας.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΣΕΛΛ

Εις το τέυχος μας της 15ης Μαρτίου, είχομεν εν συντομία περιγράψει το σύστημα της επί του πλοίου συγκεντρώσεως των ενδείξεων των αυτόματων όργάνων παρακολούθησεως των διαφόρων λειτουργιών της μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων, ως και των αυτογραφικών όργάνων ταχύτητος, πορείας κλπ., της επί διατρήτου ταινίας κωδικοποιήσεως αυτών, της αυτόματου δια του άσυρμάτου έκπομπής των, της αυτόματου έπίσης λήψεως αυτών εις τα γραφεία της πλοιοκτηρίας εταιρίας και της έπεξεργασίας αυτών δι' ηλεκτρονικών ύπολογιστών, τόσον δια την ενημέρωσιν των διαφόρων τμημάτων έκμεταλλεύσεως, όσον και δια την τήρησιν στατιστικών στοιχείων, κυρίως δέ δια την παρακολούθησιν της εν γένει αποδόσεως των πλοίων. Τό εν λόγω σύστημα είχε, τότε, άποφασίσει όπως έφαρμόση δοκιμαστικώς επί τινων πλοίων της, ή εταιρία πετρελαιοειδών Σέλλ. Προφανής είναι ή χρησιμότης του.

Είχε, πλέον, καταστή συνείδησις μεταξύ όλων των μεγάλων έφοπλιστικών εταιριών, ότι ή παρακολούθησις της αποδόσεως των

πλοίων, βάσει των έντύπων δελτίων που σήμερον συμπληρώνουν οι πρώτοι μηχανικοί και οι πλοίαρχοι, καθίσταται δυσκολωτάτη και έν πολλοίς άπολήγει εις έσφαλμένα συμπεράσματα, διότι οι συντάσσοντες τα δελτία αυτά, είτε εκ φόρτου εργασίας, είτε εξ άδιαφορίας, είτε και, ένίοτε, διά να άποκρύψουν ιδίαις αυτών άδυναμίας ή σφάλματα, έλαχίστην προσοχήν άποδίδουν εις την άκρίβειαν των παρεχομένων στοιχείων. Έξ ιδίας αντίληψεως ο γράφων γνωρίζει, ότι πρό τινων ετών, εξ ένός μετρίου μεγέθους δηζελοκινήτου σκάφους, με έξακύλινδρον μηχανήν ισχύος 5.000 ίππων, έλαμβάνοντο εις το γραφείον των πλοιοκτητών επί σειράν μηνών δελτία λειτουργίας και διαγράμματα πιέσεων, δεικνύοντα ότι ή μηχανή έλειτούργει με ιδεώδη, πράγματι, άπόδοσιν. Ένθουσιασμένοι ήσαν εις το γραφείον οι άρμόδιοι τεχνικοί διά την άπόδοσιν της μηχανής και την ικανότητα του μηχανικού, μέχρις ότου, διαπιστώσαντες ότι ούδεμία έσημειούτο διαφορά εις τας διαφόρους ένδείξεις, ήρχισαν να ύποψιάζονται τί πράγματι συμβαίνει. Έπαρκατοποίησαν μίαν αϊφνιδιαστικήν έπίσκεψιν έπιθεωρήσεως εις τινά λιμένα προσεγγίσεως του πλοίου. Αι γενόμεναι δοκιμαί και τα ληφθέντα διαγράμματα άπέδειξαν άπαροδέκτους από κυλίνδρου εις κυλίνδρον διαφοράς πιέσεων, θερμοκρασιών και ιπποδυνάμεων. Έγένετο μία κατά το δυνατόν ρύθμισις της μηχανής και, εις πρώτην ευκαιρίαν, το πλοίον ύπέστη έπίσκεψην πολλών στοιχίσαντων εις άντικατάστασιν έφαρμένων χιτωνίων κλπ.

Λόγω, άκρίβως, άναλόγου πείρας, ή Σέλλ άπέφασισε να καταφύγη εις το σύστημα της αυτόματου συλλογής και έπεξεργασίας των στοιχείων αυτών, ή έγκατάστασις του όποιου ήρχισεν από τον Αύγουστον του 1963 επί τριών αρχικής πλοίων, του δεξαμενοπλοίου «Hemifusus», 15.000 τόννων d.w. και των δεξαμενοπλοίων «Sepia» 65.000 τόννων, «Solen» 65.000 τόννων, κατόπιν δέ και του «Sitala» 79.000 τόννων. Αί έν τη πράξει δοκιμαί ήρχισαν δια του πρώτου των ανωτέρω πλοίων, τον Απρίλιον του 1964, άπέδειχθη δέ ή έξαιρετική του χρησιμότης δια πάντα τομέα της έκμεταλλεύσεως του πλοίου, λόγω της άκρίβειας των μετρήσεων και της άποφυγής των σφαλμάτων, τόσον κατά την συλλογήν των στοιχείων, όσον και κατά την μεταδίδασιν και έπεξεργασίαν αυτών.

Κατ' άρχήν, άπέδειχθη έν γεγονός, που άσφαλώς θα άνησυχήση όλους τους έφοπλιστάς του κόσμου: Τα στοιχεία που άπεστέλλοντο από όλα τα πλοία του πολυαίριθμου, υπό διαφόρους σημαίας, στόλου της Σέλλ, βάσει της σήμερον έφαρμοζομένης μεθόδου της συμπληρώσεως καθ' έβδομάδα και κατά ταξίδιον διαφόρων έντύπων (άποσπάσματα ήμερολογίων, πίνακες λειτουργί-

ας και συντηρήσεως διαφόρων μηχανημάτων κλπ.) και άποστολής αυτών εις το κεντρικόν γραφείον, επί μίαν όλόκληρον έξαετίαν, παραβληθέντα προς τα αυτόματως νύν λαμβανόμενα, άπέδειχθησαν ως άναξίόπιστα κατ' άποσοστόν 80%, λόγω των σφαλμάτων που περιείχον και των όποιων σήμερον ή έξακρίβωσις είναι πλέον άδύνατος. Το νέον αυτό σύστημα λειτουργεί έν γενικαίς γραμμαίς ως έξης: Τα παρ' των διαφόρων ένδεικτών των αυτόματων όργάνων του πλοίου (θερμοκρασία, πιέσεις, στροφαί, καταναλώσεις, ταχύτης πλοίου, δύναμις άνέμου κλπ.) παρεχόμενα στοιχεία, βοηθεία αυτογραφικών συσκευών, αναγράφονται επί ένδεικτικών ταινιών, εκ των όποιων μεταφέρονται επί διατρήτου ταινίας δι' ειδικής διατρητικής συσκευής επί του πλοίου εύρισκομένης. Η ταινία αυτή τροφοδοτεί ένα πομπόν άσυρμάτου τηλετύπου, δια του όποιου μεταδίδονται εις τα ειδικά γραφεία της Σέλλ, του Λονδίνου και του Ρότερνταμ.

Αί συσκευαί αυταί λήψως, κατ' αντίστροφον διατεταγμένοι σειράν των της έκπομπής, αντίπαραβάλλουν, πρώτον, τας λαμβανόμενας ομάδας εκ 5 εκάστης στοιχείων, προς έξακρίβωσιν πάλιν τυχόν λαθών και καταγράφουν τελικώς αυτά επί διατρήτου ταινίας, ή όποια έχει την ιδίαν άκριβώς μορφήν με την του πλοίου. Η διάτρητος αυτή ταινία τροφοδοτεί τον ηλεκτρονικόν ύπολογιστήν και αυτός συμπληρώνει τας διαφόρων τύπων καρτέλλας, εκάστη των όποιων περιέχει στοιχεία ένδιαφέροντα ώρισμένον τμήμα της εταιρίας. Τα στοιχεία λειτουργίας μηχανών, ταχύτητος κλπ. λαμβάνονται κατά τετραώρους φυλακας και ανά διαστήματα μίας ώρας, ώστε να ύπάρχη και άρχειον εις το όποιον να δύναται τις εύκόλως να καταφύγη δια πάσαν πληροφορίαν άφορώσαν εις τον πλοιον ώρισμένης περιόδου, αι διδόμεναι δέ παράμετροι (διά την στατιστικήν κλπ. έπεξεργασίαν) είναι ή φαινομένη, ή ως προς το ύδωρ δηλαδή, ταχύτης του πλοίου, αι καταναλώσεις μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων εις τρέλαιον, λιπαντικά έλαια κλπ., ή άναπτυσσομένη εις τον άξονα ισχύς, τα στοιχεία λειτουργίας των μηχανών και μηχανημάτων γενικώς, ήτοι θερμοκρασία, πιέσεις κλπ., ως και των λεβήτων.

Η συσκευή μεταδίδσεως Ώτοσπέκ έξασφαλίζει την άκριβή έκπομπήν των κωδικοποιημένων ομάδων, ακόμη και υπό δυσμενείς άτμοσφαιρικής συνθήκας, ότε ή παρουσία παρασίτων καθιστά δυσχερή την άκριβή λήψιν. Διαπιστωθείσης της χρησιμότητος του συστήματος, ή εταιρία Σέλλ μελετά την γενίκευσιν του έφ' όλων των πλοίων της, ως και την συμπλήρωσιν αυτού δια της εκ της ξηράς προς τα πλοία παροχής οδηγίων, τόσον τεχνικής όσον και ναυτιλιακής φύσεως.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALITIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS

'NEST' SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.

BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

TERMINAL 2 - 4554

TERMINAL 2 - 4229

SPROUCE 5 - 2066

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΒΕΝΕΤΙΑ
ΑΓΚΟΝΑ
ΚΕΡΚΥΡΑ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΡΟΔΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
ΔΗΛΟΣ/ΜΥΚΟΝΟΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



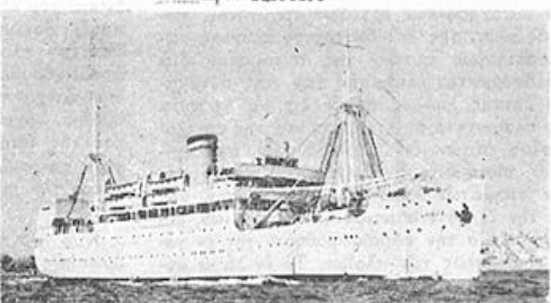
Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ



Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ



Δ/Π ΙΩΝΙΑ



Δ/Π ΛΥΔΙΑ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ



ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΑΣΣΑΛΙΑ
ΓΕΝΟΥΑ
ΝΕΑΠΟΛΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ
ΛΕΜΗΣΟΣ
ΒΥΡΗΤΟΣ
ΠΟΡΤ - ΣΑΪ-Δ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ

Δ/Π ΙΩΝΙΑ

Δ/Π ΜΗΔΙΑ

ΓΡΑΜΜΗ ΦΕΡΡΥΜΠΟΤ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΚΕΡΚΥΡΑ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΠΑΤΡΑΙ
ΑΘΗΝΑΙ (ΜΕ ΕΙΔΙΚΑ
ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΗΣ ΕΛΜΕΣ)
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Έν κοινοπραξία με το
δ)π «ΑΠΠΙΑ»
της Adriatica S.p.a.N.

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Έν κοινοπραξία με το
ά)π «ΚΑΡΙΝΑ»
των Διεθνών Κρουαζιερών

Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ. - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ "ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΕ-Ι-ΤΡΙΟΥ."

Πράκειται περί του φορτηγού πλοίου, το οποίο κατεσχέθη εμφορτον, εκτελούν τακτική γραμμή, από την Ελβετική Τράπεζαν «Banque Genevoise de Commerce et de Credit», δυνάμει προτιμωμένης υποθήκης υπέρ της Τραπεζής. Το πλοίο κατεσχέθη εις τον λιμένα του Λάγκος, ή δέ Τράπεζα ήγειρε κατ' αυτού άγωγήν in rem ενώπιον των Δικαστηρίων της Νιγηρίας, ζητούσα τὸ ποσὸν τῶν Λ.Α. 380.627 διὰ κεφάλαιον καὶ τόκους.

Ἡ πλοιοκτήτρια εταιρία, καλύπτουσα ἐλλειπτικά συμφέροντα, ισχυρίζεται, ὅτι δυνάμει νεωτέρας συμβάσεως μεταξύ αὐτῆς καὶ τῆς Τραπεζῆς ἐπὶ πλοίων ἀνανέωσης, δι' ἣς κατελήθη ἡ ἀρχική σύμβασις, μὴ παρέχουσα πλέον δικαίωμα ἐναγωγῆς εἰς τὴν Τράπεζαν, τοῦλάχιστον δυνάμει τῆς διὰ τῆς ἀνανέωσης καταλυθείσης ἀρχικῆς συμβάσεως. Ἡ Τράπεζα ἀπέκρουσε τὸν ισχυρισμὸν τούτων καὶ προέβαλεν ὅτι κὰν εἰσέτι ἡ ἀρχική σύμβασις εἶχε καταλυθῇ, πάλιν ἐδικαιούτο αὕτη λαμβάνειν 50.000 λιρῶν, δυνάμει τῆς κατ' ἀνανέωσιν καταρτισθείσης συμβάσεως.

Τὸ Ἀνώτατον Ὁμοσπονδιακὸν Δικαστήριον τῆς Νιγηρίας ἐδέχθη τὸν ισχυρισμὸν τῆς πλοιοκτητρίας εταιρίας, ἔκρινεν ὅτι ἐπὶ πλοίοι κατὰ τὴν ἀνανέωσιν καταλυθῶσιν τὴν ἀρχικήν σύμβασιν καὶ τέλος ὅτι ἡ κατ' ἀνανέωσιν καταρτισθεῖσα σύμβασις δὲν παρέχεν εἰς τὴν Τράπεζαν τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ 50.000 λιρῶν, αἰτίνες δὲν ἦσαν ἀπαιτηταί, ὅταν ἡγήρῃ ἡ άγωγή.

Κατ' ἐπίτρεψιν τοῦ Δικαστηρίου τῆς Νιγηρίας, ἡσκήθη κατὰ τῆς ἀποφάσεως ἐφεσις ενώπιον τῆς Δικαστικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀνακτοβουλίου, ὅπερ ἐκδικάζει ἐν Ἀγγλίᾳ τὰς ἐφέσεις κατ' ἀποφάσεων τῶν Δικαστηρίων τῆς Κοινοπολιτείας.

Ἡ ἐφεσις ἀπερρίφθη τὴν 20ὴν τρέχοντος ὑπὸ τῆς Δικαστικῆς Ἐπιτροπῆς. Αἱ αἰτιολογίαι τῆς ἀποφάσεως δὲν ἀνεκινώθησαν εἰσέτι. Ὁ πληρεξούσιος δικηγόρος τῆς Τραπεζῆς ἀνεκίνησεν, ὅτι ἡ πλοιοκτήτρια εταιρία ἔχει ἐγείρει άγωγήν ἀποζημιώσεως κατὰ τῆς Τραπεζῆς ενώπιον τῶν Ελβετικῶν δικαστηρίων, ζητούσα 16.000.000 ἐλβετικῶν φράγκων, διὰ τὴν παράνομον κατάσχεσιν τοῦ πλοίου. Ἐζητήσεν ἀπὸ τὴν Δικαστικὴν Ἐπιτροπὴν νὰ περιλάβῃ σκέψιν εἰς τὰς αἰτιολογίας τῆς ἀποφάσεως περὶ τοῦ ὅτι τὸ θέμα τῆς ἀποζημιώσεως δὲν ἦχθη ενώπιον αὐτῆς, οὔτε ἐκρίθη ὡς μὴ ἀποτελὼν ἀντικείμενον τῆς παρούσης δίκης. Προσέθεσεν ὅτι ἡ εἰδικὴ αὕτη σκέψις θὰ παρημποδίζε τὴν παρανόησιν τῆς ἀποφάσεως ἐν περιπτώσει ἀπορρίψεως τῆς ἐφέσεως.

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ."

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νεάπολιν:

Ἀπὸ τὸ 1949 κατακρατεῖται εἰς τὴν Νεάπολιν τὸ π/κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ». Ὁ πλοιοκτήτης του, ψευδὴς μνηθεὶς ἐπὶ λαθρεμπορίας, ἀπηλλάγη ὑπὸ τῶν ἰταλικῶν δικαστηρίων καὶ πρωτοδικῶς καὶ κατ' ἐφεσιν, ἀσκήθεισάν ὑπὸ τοῦ Εἰσαγγελέως. Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν ἐπιληφθὲν τῆς υποθέσεως διὰ τῆς εἰδικῆς Νομικῆς Ὑπηρεσίας του, ἔκρινε ταύτην «δικαιοτάτην» καὶ ἐχαρακτήρισε τὰς ἐνεργείας τῶν ἰταλικῶν ἀρχῶν

ὡς κατάφωρον παραβίασιν τῆς Ἑλληνοϊταλικῆς Προξενικῆς Συμβάσεως. Μετὰ ἀφαντάστους καθυστερήσεις, φαίνεται τώρα ὅτι ἡ ὑπόθεσις θὰ παραπεμφθῇ εἰς διεθνή διαιτησίαν. Ἐδῶ ὅμως ἀνακύπτει ἀνυπερβλήτων ἐμπόδιον, διότι ζητεῖται ἀπὸ τὸν καταστραφέντα πλοιοκτήτην, νὰ προκαταβάλῃ 4.000-5.000 δολλαρίων διὰ τὰ ἐξόδα διαιτησίας. Τὸ ποσὸν τοῦτο εἶναι αὐτόχρημα ἀπαγορευτικὸν διὰ τὸν ἐξουθενωθέντα πλοιοκτήτην, ἀγωνιζόμενον ἐπὶ μίαν 15ετίαν διὰ τὸ δικαίον του καὶ τοῦ ὁποίου κατεστράφη τὸ μόνον μέσον διορισμοῦ, τὸ μικρὸν πλοῖον του.

Δὲν γνωρίζομεν τὰς λεπτομερείας τῆς ὑποθέσεως. Ἀσφαλῶς αἱ Ἀρχαί, ζητοῦσαι τὴν προκαταβολὴν τῶν ἐξόδων διαιτησίας, κινούνται συμφῶνως πρὸς τὸν νόμον. Πέραν ὅμως τῶν νόμων, προβάλλει ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη τῆς προστασίας τοῦ ἀδίκουμένου πολίτου, φρονούμεν δὲ ὅτι πρέπει νὰ ἐξευρεθῇ τρόπος ἀποτελεσματικῆς προστασίας αὐτοῦ, παρακαμπτομένου τοῦ ἀνυπερβλήτου διὰ τὸν ἐνδιαφερόμενον ἐμποδίου τῆς προκαταβολῆς τοιούτου ποσού, ὅπερ εἶναι ἀνέφικτον διὰ τὸν καταταλαιπωρηθέντα μικρὸν πλοιοκτήτην. Τὸ Κράτος τῶσον πτωχὸν δὲν εἶναι, ὥστε νὰ μὴ προστατεύῃ τοὺς ἀδίκουμένους πολίτας του, διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι χωρὶς νὰ πταίουν, δὲν διαθέτουν τὰ μέσα ἀπανηρᾶς δικαστικῆς προστασίας τῶν ἐναντι ἐτέρου Κράτους.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● **Προνόμια πλοίου καὶ φορτίου.**— Ἀσχοῦνται ἀμοιβαίως.— Ἡ ἀμοιβαίότης δὲν εἶναι πλήρης.— Τὸ προνόμιον τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀσκεῖται καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ἐνῶ τὸ προνόμιον τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ φορτίου ἀποσβέννεται διὰ τῆς ἐκφόρτωσης.

Τὰ προνόμια ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου εἶναι κατὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἀντιλήψεις ἀμοιβαία πρὸς καλὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐκατέρωθεν ὑποχρεώσεων. Ποία ὅμως ἡ ἔκτασις τῆς ἀμοιβαιότητος ταύτης ἐκατέρωθεν, ἀμφισβητεῖται. Τούτο ἀκριδῶς ἀπετέλεσε τὴν ἀφορμὴν προσφάτου δίκης μεταξύ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ πλοίου ἀναλαβόντος καὶ ἐκτελέσαντος τρεῖς μεταφορὰς κρατικῶν φορτίων. Μετὰ τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν τῶν μεταφορῶν τούτων, προέκυψεν ὅτι ὁ εἰσπραχθεὶς ναῦλος ἦτο ἀνώτερος ἐκείνου, ὅστις ἔδει νὰ εἶχεν εἰσπραχθῇ καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἐπικαλούμενον τὸ προνόμιον τοῦ φορτίου, ἡγεῖρεν διὰ τὴν ἀπαίτησιν του ταύτην άγωγήν κατὰ τοῦ πλοίου in rem (οὐχὶ κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου). Σημειοῦται ὅτι δὲν ἠμφεσθητήθη ἡ βασιμότης τῆς ἀπαιτήσεως. Τὸ ἀμφισβητούμενον ἦτο ἔάν τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον εἶχεν ἀπαίτησιν κατὰ τοῦ πλοίου in rem.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν του τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Ὑόρκης προέβη εἰς ἀνασκόπησιν τῆς ἱστορικῆς καταγωγῆς τοῦ θεσμοῦ τοῦ προνομίου τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ δόγματος, καθ' ὃ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοῖον θεωρεῖται ὡς ὑποκείμενον δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων, ἐκλαμβάνομενον ὡς σιωπηρῶς ὑ-

ποθηκευθὲν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς καλῆς ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς καὶ εὐθυνομένοον ἐν περιπτώσει μὴ προσήκουσας ἐκτελέσεως ταύτης. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ἡ δὲ ὑπερβάλλοντα ναυλὸν ἀξίωσις εἶναι ἐξ ἐκείνων αἰτίνες χορηγοῦσι δικαίωμα ἐγέρσεως άγωγῆς in rem.

Ὁ πλοιοκτήτης ἀποκρούων τὴν άγωγήν ισχυρίζεται ὅτι αὐτὸς εἶχεν ἐκναυλώσει τὸ πλοῖον εἰς τρίτον ἢ δὲ σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς εἶχε καταρτισθῇ μεταξύ τοῦ τρίτου καὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ ὅτι τὸ προνόμιον θὰ ὑφίστατο μόνον ἐάν προέβλεπε τοῦτο ἡ σύμβασις ναυλώσεως, ἥτις ἐν προκειμένῳ δὲν περιεῖχε σχετικὴν διάταξιν.

Τὸ δικαστήριον ἀνεγνώρισε τοῦτο καὶ ἐτόνισεν, ὅτι δανεισταὶ τινες (προμηθευταί, ἐργοστασιάρχαι ἐπισκευῶν, ἰδιοκτῆται ρυμουλκῶν κλπ.) στεροῦνται τοῦ προνομίου ὑπὲρ τῆς ἀπαιτήσεώς των, ἐάν ἡδύνατο διὰ τῆς καταβολῆς εὐλόγου ἐπιμελείας νὰ πληροφορηθῶσιν, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἐκναυλωμένον καὶ ὅτι ἡ σύμβασις ναυλώσεως ἀπέκλειε τὴν δημιουργίαν προνομίου. Πρὸς τὸν τοιοῦτον ὅμως εἶδους δανειστήν, δὲν δύναται νὰ ἐξομωθῇ ὁ φορτωτής. Τὸ δικαίον, τονίζεται ἐν τῇ ἀποφάσει, εἶναι στοργικώτερον ἐναντι τῶν προσώπων ἢ τῶν πραγμάτων ἐν τῇ θαλάσσῃ μεταφορᾷ, ἀπὸ τῶν λοιπῶν, τοὺς ἔχοντας δοσοληψίαν μετὰ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι εἶναι πολὺ καλύτερον εἰς θέσιν νὰ ἐξακριβώσουν τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου, ἀπὸ τὸν φορτωτήν.

Ὁ πλοιοκτήτης ἀντέταξεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς δὲν τίκεται προνόμιο, ἀτὰρ ὅταν προκύψωσιν ὑφίστανται, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον τελοῦσιν ἐν συνδέσμῳ, ἥτοι ἐφ' ὅσον τὸ φορτίον εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ἄλλως τελεῖ ἐν τῇ παραφυλακῇ τοῦ πλοιοάρχου. Ἀφ' ἣς ὅμως τὸ φορτίον ἐκφορτώθῃ τὰ προνόμια ἀποσβέννεται ἀμοιβαίως. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι τὸ προνόμιον τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ φορτίου ἀποσβέννεται ἐπὶ τῇ ἐκφόρτῳ τοῦ φορτίου. Ἐάν τὰ προνόμια εἶναι ἀμοιβαία, τότε δέον νὰ δεχθῶμεν ὅτι καὶ τὸ προνόμιον τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀποσβέννεται ὁμαλῇ τῇ ἐκφόρτῳ. Τὸ δικαστήριον ὅμως ἐδέχθη ὅτι ἡ ἀμοιβαιότης δὲν εἶναι ἀπόλυτος. Τὸ προνόμιον τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου συνίσταται εἰς ὑπόθηκην ἐπ' αὐτοῦ. Εἶναι εὐεργέτημα νὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον ὑπεύθυνον διὰ τὴν προσήκουσαν ἐκτέλεσιν τῶν ὑποχρεώσεων του. Τὸ προνόμιον τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ φορτίου, ἐξ ἄλλου, δὲν εἶναι εὐεργέτημα, ἀλλὰ δικαίωμα παρακρατήσεως τοῦ φορτίου, μέχρις ἀποπληρωμῆς τοῦ ναύλου. Στηρίζεται συνεπῶς ἐπὶ τῇ κατοχῇ τοῦ φορτίου καὶ ἀποσβέννεται διὰ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου. Συντρεφάσης περιπτώσεως ἀσκήσεως τοῦ προνομίου τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἡ μεταγενεστέρτα διάλυσις τῆς ἐνότητος μεταξύ τῶν δύο (διὰ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου) δὲν ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῇ ὑπάρξεως τοῦ προνομίου. Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἔγινεν δεκτὴ ἡ άγωγή τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου.

● **Μεταφορὰ διὰ θαλάσσης.**— Ἀπώλεια ἢ ζημία τῶν ἐμπορευμάτων.— Ἐνιαυσία παραγραφή ἀξιώσεως παραλήπτου.— Ἀφετηρία παραγραφῆς ἀπὸ τῆς ἐκφόρτωσης, οὐχὶ ἀπὸ τῆς παραλαβῆς.— Ἀδιόφορον ἂν ἐχώρησε παράδοσις πραγματικὴ ἢ πλασματικὴ εἰς ἀντιπροσωπῶν παραλήπτου. Ὁ ἀμερικανικὸς νόμος περὶ μεταφορᾶς ἀγαθῶν διὰ θαλάσσης ἐνσωματώνει τοὺς Κα-

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)

νόνας της Χάγης και προβλέπει έτησιαν παραγραφών των απαιτήσεων δια ζημίας ή απώλειαν των μεταφερομένων πραγμάτων, αρχομένη από της παραδόσεως των ή από της ήμερομηνίας καθ' ην έδει να παραδοθώσιν. (Σημ. «Ναυτ. Χρ.»: «Ομοίαν διάταξιν περιέλαβεν ο Κώδιξ 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου εν άρθρω 148, ιδρύσας άποσβεστικήν προθεσμίαν, με άποτέλεσμα την perpetuatio actionis έάν έγερθη ή άγωγή πρό της ένιαιουσίας προθεσμίας. Άποκλείεται ούτω ή έν έπιδικία άπόσβεσις της άπαιτήσεως ως θα συνέβαιναν επί ένιαιουσίας παραγραφής»).

Ζήτημα έκάστοτε προκύπτει επί του ακριβούς καθορισμού της άφετηρίας της ένιαιουσίας ταύτης παραγραφής. Δύο σχετικά άποφάσεις των άμερικανικών Δικαστηρίων εξέδόθησαν προσφάτως.

Η πρώτη εξέδόθη υπό του Περιφερειακού Δικαστηρίου της Λουϊζιάνας. Είς την δίκην ταύτην, τό έκ χαλυβδίνων σωλήνων φορτίον εξέφορτώθη κατά την συμφωνίαν είς φορτηγίδας έν Νέα Όρλεάνη την 2αν Φεβρουαρίου 1962, ίνα εκείθεν προωθηθή διά του ποταμού είς Σικάγον. Είς τόν τελικόν τουτον προορισμόν τό φορτίον άφίχθη και παρεδόθη είς τόν παραλήπτην την 6ην Μαρτίου 1962. Η άγωγή διά θλάδας του φορτίου, ήγέρθη την 20ην Φεβρουαρίου 1963, ήτοι μετά μέν την πάροδον έτους από της έκφορτώσεως είς φορτηγίδας, πρό δε της παρόδου έτους από της παραδόσεως είς τόν έν Σικάγω παραλήπτην.

Ο θαλάσσιος μεταφορέυς άμυνόμενος κατά της άγωγής, προέβαλε την ένστασιν της παραγραφής και ίσχυρίσθη περαιτέρω, ότι διά του όρου «μεταφορά άγαθών» καλύπτεται ή χρονική περίοδος από της επί του πλοίου φορτώσεως αυτών μέχρι της έξ αυτού έκφορτώσεως, ότε λήγει ή μεταφορά και άρχεται ή άφετηρία της παραγραφής. Την άποψίν του ταύτην ένίσχυσε διά όρου σχετικού της φορτωτικής, ένθα άνεγράφετο ότι «άμα τά έμπορεύματα έκφορτωθώσιν έκ του σκάφους, παραμένωσιν επί ίδιω αυτών κινδύνω και διαπάνη, της τοιαύτης έκφορτώσεως συνιστώσης έντελή παράδοσιν αυτών και εκτέλεσιν των έκ της παρούσης συμβάσεως ύποχρεώσεων, του μεταφορέως άπαλλασσόμενου πάσης περαιτέρω ευθύνης».

Ο κύριος του φορτίου και ένάγων είς άποζημίωσιν, άντικρούων την ένστασιν προέβαλεν ότι ή άφετηρία της παραγραφής άρχεται από της παραδόσεως και ότι ή έντός φορτηγίδων έκφόρτωσις δέν συνιστά παράδοσιν των έμπορευμάτων, ήτις συνετελέσθη μόλις την 6ην Μαρτίου 1962, ότε παρεδόθησαν ταύτα είς τόν παραλήπτην έν Σικάγω.

Τό Δικαστήριον έκρινεν ότι, συμφώνως πρός την πρόθεσιν του νομοθέτου έν τη περί παραγραφής διατάξει, ή άφετηρία αυτής άρχεται άφ' ής τά έμπορεύματα άπαγκιστρωθώσι των φορτωτήρων του σκάφους, είτε ήθελε λάβει χώρα πλήρης παράδοσις της ημής και του έπ' αυτών έλέγχου είς τόν παραλήπτην, είτε ήθελε γίνει πλασματική παράδοσις είς τόν δεόντως έξουσιοδοτημένον αντιπρόσωπον του παραλήπτη, ως έν προκειμένω.

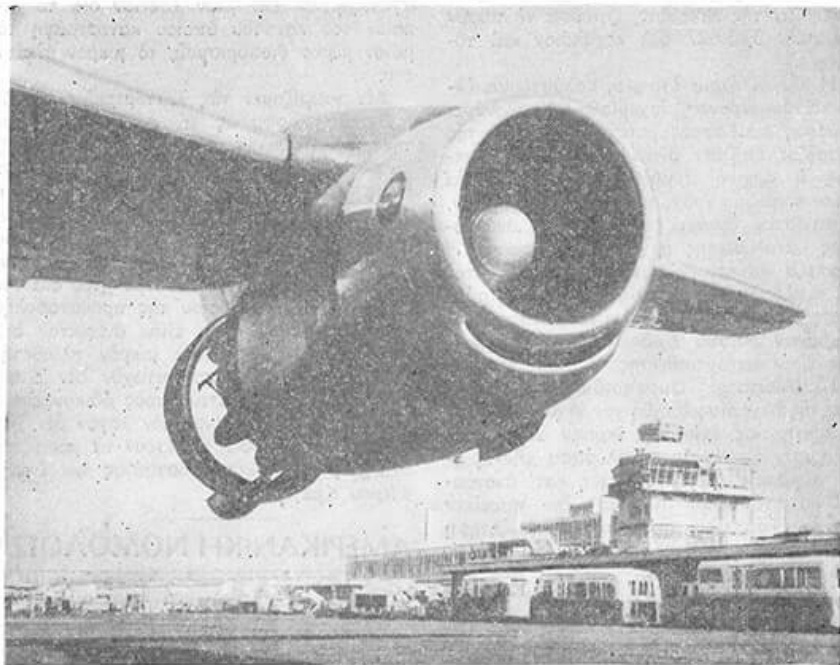
Τό άρθρον 2 του άμερικανικού νόμου περί μεταφοράς άγαθών διά θαλάσσης, καθορίζει τά καθήκοντα, τά δικαιώματα και την ευθύνην του θαλασσιού μεταφορέως και άπαριθμεί ταύτα κατά χρονολογικήν σειράν, ποιούμενον λόγον περί φορτώσεως, χειρισμού, στοιβασίας, φυλάξεως, μερίμνης και έκφορτώσεως των έμπορευμάτων. Έφ' όσον πάντα ταύτα — έκρινε τό Δικαστήριον — τερματίζονται με την έκφόρτωσιν, είναι εύλογον ότι ή άφετηρία της υπό του νόμου προβλεπόμενης παραγραφής άρχεται από του χρόνου της έκφορτώσεως. Βάσει της σκέψεως ταύτης άπερρίφθη ως παραγεγραμμένη ή άγωγή του κυρίου των έμπορευμάτων.

Η δευτέρα των έν λόγω δικών διεξήχθη έν Νέα Όρκεν με τό αυτό νομικόν ζήτημα, αλλά με διάφορα πραγματικά περιστατικά, διότι είς την περίπτωσιν ταύτην τά έμπο-

ρεύματα δέν παρεδόθησαν είς τόν παραλήπτην, άλλ' είς μη δικαιούχον, κακώς κατέχοντα την φορτωτικήν. Η τοιαύτη μη προσήκουσα παράδοσις έγένετο την 6ην Μαΐου 1961 και ή άγωγή ήγέρθη την 14ην Μαΐου 1962, ήτοι μετά την πάροδον του έτους.

Τό έριζόμενον ένώπιον του Δικαστηρίου συνεπώς ήτο εάν ή μη προσήκουσα παράδοσις έμπίπτει είς την παραγραφήν. Τό Δικαστήριον, στηριζόμενον είς παλαιότεραν άπόφασιν του Έφετείου Νέας Όρκεν, έκρινεν ότι ή μη προσήκουσα παράδοσις δέν να θεω-

ρηθή ως μη παράδοσις και συνεπώς καλύπτεται υπό της παραγραφής. (Σημ. «Ναυτ. Χρον.»: Τό κείμενον του άμερικανικού νόμου όμιλεί περί «άπωλείας» ή «ζημίας» των έμπορευμάτων. Παρέπεται έντεϋθεν ότι καλύπτει και την πλήρη άπώλειαν αυτών, ήτις θεωρείται ότι συντρέχει όταν ούδόλως παρεδόθησαν ταύτα είς τόν παραλήπτην. Άντιθέτως, ο Κώδιξ 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έν άρθρω 148 ποιεΐται λόγον περί «μερικής» άπωλείας ή ζημίας των φορτωθέντων πραγμάτων).



Μηχαναί των άεροσκαφών DC-8 JET. Η KLM άνανεώνει τας μηχανάς των άεροσκαφών της DC-8 κάθε 25 έβδομάδας.

Τι θα πρέπει να γνωρίζετε διά την εξέχουσαν φήμην έμπιστοσύνης της KLM, Βασιλικών Όλλανδικών Άεροπορικών Γραμμών, και των ύπηρεσιών τας όποιας προσφέρει σε κάθε Ήπειρον.

Διά της πείρας της των 45 έτών ή KLM έχει τελειοποιήσει τό σίστημα έμπιστοσύνης. Ίδρυθείσα τό 1919 είναι ή άρχαιότερα Άεροπορική Έταιρία του κόσμου.

Η KLM συνδέει τας Άθήνας με 104 πόλεις είς όλας τας Ήπείρους.

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

Η KLM προσφέρει ταχείας ήμερησίας άναποκρίσεις από Άθήνας είς Ν. Όόρκην 16.000 ύπάλληλοι της KLM ανά τόν Κόσμον είναι έτοιμοι να σας έξυπηρετήσουν.

Η KLM είναι ή μόνη Εύρωπαϊκή Άεροπορική Έταιρία είς την όποιαν τό ΝΑΤΟ έχει έμπιστευθή την επιθεώρησιν των JETS. Μία άξιοσημείωτος φήφος έμπιστοσύνης πρός τό τεχνικόν επίπεδον της KLM.

Κατά τό 1963 ή KLM μετέφερεν 1.500.000 επιβάτας. Μία άλλη εκδήλωσις έμπιστοσύνης.

Η KLM είναι ή παλαιότερα και μεγαλύτερα Άεροπορική Έταιρία διά ναυλώσεις άεροσκαφών. Η KLM διεκπεραιώνει περί τας 500 ναυλωμένες πτήσεις έτησίως υπέρ των του Βορείου Άτλαντικού και περί τας 1.500 τοιαύτας πτήσεις κατ' έτος ανά τόν κόσμον.

Η KLM διαθέτει άνω των 200 γραφείων είς τας κυριωτέρας πόλεις ανά τόν Κόσμον από Σίδνεϋ μέχρι τό Μεξικό, από τό Γιοχάνεσμπουργκ μέχρι την Στοκχόλμη. Είδικευμένον προσωπικόν εύρίσκεται είς την διάθεσιν σας να σας έξυπηρετήση τόσον διά κράτησιν θέσεων όσον και την τακτοποίησιν σας είς Ξενοδοχεία, διά παροχήν πληροφοριών, έξασφάλισιν αυτοκινήτου και γενικώς διά την επίλυσιν ούδούποτε προβλήματός σας.

Η KLM σας προσφέρει την δυνατότητα να σταματήσετε είς πολλές πόλεις κατά την διαδρομήν σας άνευ ούδεμίας επί πλέον έπιβαρύνσεως. Έάν μεταβαίνετε είς Ν. Όόρκη δύνασθε να επιλέξετε μεταξύ 100 και άνω διαφορετικών κατευθύνσεων. Π.χ. μία εκλογή σας επιτρέπει να έπισκεφθήτε την Ρώμην, Νίκαιαν Μιλανόν, Γενεύην, Ζυρίχην, Παρίσι, Άμστερνταμ, με την αυτήν τιμήν ελπίτηρου Άδηνών - Ν. Όόρκης.

KLM Βασιλικά Όλλανδικά Άεροπορικά Γράμματα

Πλατεία Συντάγματος 1, Άθήναι, Τηλ. 230.756, 7, 8

KLM Χίλτον Άδηνών, Τηλ. 720-201 Έσπ. 243





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μία τρίτη γαλλική εταιρία, η «Μεσσαζερ-Μαριτίμ», ενεφάνισεν εις τὸν ἰσολογισμόν της — παρὰ τὰς πραγματοποιηθείσας προόδους εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων της — ζημίας 12.706.942 γαλλικῶν φράγκων, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν ποσού 31.828.685 φράγκων δι' ἀποσβέσεις. Ἐξ σημειώθη, ὅτι ἡ εταιρία αὕτη ἐπιχορηγείται ἀπὸ τὸ γαλλικὸν δημόσιον. Ὁ στόλος της περιλαμβάνει 349 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 363.399 τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 13 εἶναι μικτά. Τὰ ἐκτελεσθέντα ταξίδια τακτικῶν γραμμῶν ἀνῆλθον τὸ 1963 εἰς 214, ἔναντι 192, τοῦ 1962.

Τόσον ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν, ὅσον καὶ ὁ ὄγκος τῶν φορτίων, ἠξήθησαν κατὰ ποσοστὸν γύρω 10%. Παρὰ ταῦτα, ὁ Πρόεδρος τῆς εταιρίας κ. Γουλιέλμος ντε Μπιγκώ, ἐτόνισεν εἰς τὴν συνελευσάν τὴν 9ην Ἰουνίου συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὅτι ἡ γαλλικὴ ναυτιλία διέρχεται ἀπὸ ἐπταετίας σοβαρωτάτην κρίσιν καὶ ὅτι ἐπιβάλλονται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀποφασιστικῆς μέτρα. Ὑπέδειξε περιορισμὸν τῶν δαπανῶν καὶ ἀναδιοργανώσιν ὠρισμένων γραμμῶν κατὰ τὸν οἰκονομικώτερον δυνατὸν τρόπον, διὰ τῆς διαθέσεως εἰς αὐτὰς πλοίων περισσώτερον οἰκονομικῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

Συμφώνως πρὸς στατιστικὰς τῆς Διοικήσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, αἱ πρῶται ναυτικά χωραὶ τοῦ κόσμου, βάσει τῆς παρ' αὐτῶν κατεχομένης χωρητικότητος εἰς τόνους d.w. κατὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐ.ε., εἶναι αἱ ἑξῆς: Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι μὲ 30.509.000 τ. d.w. (περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἐν ἐφεδρείᾳ σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ στόλου). Μεγάλη Βρετανία μὲ 26.510.000 τ. d.w., Λιβερία μὲ 20.750.000 τ., Νορβηγία μὲ 20.014.000 τ., Ἰαπωνία μὲ 12.893.000 τ., Ἑλλάς μὲ 9.998.000 τ. d.w. καὶ Ρωσία μὲ 7.032.000 τ. Πρέπει να σημειώθῃ, ὅτι αἱ χωραὶ αἱ κατέχουσαι μεγάλα δεξαμενόπλοια, μπάλκ κάρριερς καὶ μεταλλοφόρα, ἐμφανίζουν τὴν μεγαλυτέραν δύναμιν, ὡς λόγῳ χάριν, συμβαίνει μετὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Λιβερίαν.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

Παρὰ τὰς γνωστὰς ἀπαγορεύσεις, αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων, ἅτινα μετέχουν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Κούβας. Κατὰ τελευταίαν στατιστικὴν, 227 σκάφη φιλικῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας χωρῶν περιλαμβάνονται ἤδη εἰς τὸν ἀποκαλούμενον «μαῦρον πίνακα», ὡς προσεγγίσαντα εἰς Κούβαν ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1963 καὶ ἐντεύθεν, ἤτοι ἀφ' ἧς ἐποχῆς ἤρξεν ἡ ἐντατικώτερα πίεσις ἀπαγορεύσεως τῶν ταξιδίων. Κατὰ τὸ χρονικὸν αὐτὸ διάστημα, 35 σκάφη διεγράφησαν ἀπὸ τὸν μαυροπίνακα, ἐνῷ 65 ἕτερα προσετέθησαν. Ἐκ τῶν 227 πλοίων, 84 εἶναι ἀγγλικά, 51 λιθωνικά, 43 ἑλληνικά, 13 πολωνικά, 15 ἰταλικά, 6 γιουγκοσλαβικά, 5 ἰσπανικά, 4 νορβηγικά καὶ 4 γαλλικά, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα ἐπὶ τὰ κατανέμονται εἰς διαφόρους ἄλλας σημαίας.

Ἐντὸς δεκαοκταμήνου τὰ ἀγγλικά πλοία ἐπραγματοποίησαν 220 προσεγγίσεις εἰς Κούβαν, ἐνῷ τὰ ἑλληνικά ἐμείψαν τὰς

προσεγγίσεις τῶν ἀπὸ 99 τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰς 15 μόνον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Τὰ λιθωνικά σκάφη σημειοῦνται μὲ 107 προσεγγίσεις, ἐκ τῶν ὁποίων 43 κατὰ τὸ 1964. Ὅλα τὰ ἐγγεγραμμένα εἰς τὸν μαυροπίνακα σκάφη ἐξετέλεσαν 570 προσεγγίσεις. Ἀφ' ἑτέρου, ἐκ τῶν διαγραφέντων πλοίων 16 ἦσαν ἑλληνικά, 10 βρετανικά καὶ 4 ἰταλικά.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν τὴν 27ην Ἰουλίου εἰς Νέαν Ὑόρκην ἡμετησίαν συνεδρίασιν τοῦ συμβουλίου τῶν διευθυντῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, ὁ πρόεδρος αὐτοῦ κ. Gatewood ἀνέφερε τὰ πεπραγμένα τοῦ πρώτου ἑξαμήνου ἐ.ε., τόνισας ὅτι ἐνεκρίθη ἡ ταξινόμησις 120 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.454.000 τ. γκρός καὶ ὅτι ὑφίσταται προοπτικὴ ταξινομήσεως κατὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον ἴσης χωρητικότητος, ἔναντι 298 σκαφῶν, 2.445.000 τ. περίπου ταξινομηθέντων κατὰ τὸ δωδεκάμηνον τοῦ 1963.

Αἱ ὑποβληθεῖσαι ἐκθέσεις δι' ἐπιθεωρήσεις ὑπαρχόντων πλοίων ἀνῆλθον κατὰ τὸ α' ἡμῆνον ἐ.ε. εἰς 11.175, μὲ αὔξησιν 865, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντιστοιχοῦν περίοδον τοῦ 1963, αἱ δὲ ὑποβληθεῖσαι αἰτήσεις διὰ ταξινόμησιν νέων σκαφῶν ἀνεφέροντο εἰς 194 πλοία, 1.168.000 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν 413.000 τ., ἔναντι τοῦ α' ἡμήνου π. ἔτους. Εἰς τὰς νέας αὐτὰς παραγγελίας περιλαμβάνοντο 10 δεξαμενόπλοια τῶν 50.000 τ. d.w. καὶ ἄνω, δύο πετρελαιοφόρα-μεταλλοφόρα τῶν 54.000 τ. d.w. καὶ 26 μπάλκ κάρριερς, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 20 ἦσαν τῶν 30.000 τ. d.w. καὶ ἄνω.

Σήμερον τελοῦν ὑπὸ ταξινόμησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος 8.239 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 48.250.000 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν ἐντὸς ἑξαμήνου 292.000 τ. γκρός. Τὰ 20% τῶν σκαφῶν αὐτῶν τελοῦν ἐν παροπλισμῷ, τὸ δὲ σύνολόν των κατανέμεται μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου καὶ περιλαμβάνει ὡκεανοπόρα καὶ ἀκτοπλοϊκά σκάφη, πλοία Μεγάλων Λιμνῶν καὶ ποταμόπλοια. Διαρκούντος τοῦ α' ἡμήνου συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ — ὑπὸ τὴν ταξινόμησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος — 10 σκαφῶν, 216.000 τ., εἰς τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεία, 13 σκαφῶν 197.000 τ. γκρός εἰς τὰ ἰταλικά ναυπηγεία, 5 ὡκεανοπόρων σκαφῶν καὶ 90 διαφόρων ἄλλων τύπων, 158.000 τ. εἰς τὰ ναυπηγεία τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ 44 ἑτέρων εἰς 16 ἄλλας χώρας. Ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατελέγοντο καὶ τὰ ἑλληνικά δεξαμενόπλοια «Γερεσὸς» 59.200 τ. γκρός (τῆς ἐ-

ταιρίας «Ἀντριάτικ» - Ὁράϊον), «Βροντή» 53.400 τ. d.w. (τὸ τελευταῖον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν) διὰ λογαριασμὸν τῆς εταιρίας «Ζέφυρος» (Ὁράϊον), «Ἰόνιαν Μάρινερ» (μπάλκ κάρριερ) 21.200 τόν. γκρός, τῆς εταιρίας «Μπέρκλεϋ» (κ. Βεργωτῆς) καὶ τὸ τάνκερ «Κίγκ Κάδμος», 56.000 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Κάδμος» - Νομικός).

Ἑτέρα ἑλληνικὰ σκάφη, ναυπηγηθέντα ὑπὸ τὴν ἐπίδλεψιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἦσαν: Εἰς τὴν Ἰσπανίαν τὰ μπάλκ κάρριερς «Ἀρτεμίσιον» 27.800 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Παρνασσός») καὶ «Σάντα Ἀλίσι» 21.000 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Σάντα Ἀλίσι»). Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν τὸ τάνκερ «Δήλιαν Λητὼ» 25.000 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Σίππιγκ Ντεβελόπμεν» - κ. Ι. Κ. Καρράς). Καὶ εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν τὰ μπάλκ κάρριερς «Δρόμων» 27.400 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Κύκνος»), «Μύρων» 27.400 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Κένταυρος» - κ. Κ. Λαϊμός), «Νέστος» 24.000 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Πάν Ὁσέανικ Κάργκο» - κ. Γ. Σ. Λιβανός) καὶ «Ἀτλάντικ Τσάμπιον» 24.000 τ. d.w. (τῆς εταιρίας «Ἡστ Ἀτλάντικ Σίππιγκ» - κ. Γ. Λιβανός).

Περαιτέρω ὁ κ. Gatewood ἀνέφερεν, ὅτι μέγα ἐνδιαφέρον ἐπεδείχθη ὑπὸ τῶν ἐπιτροπῶν τοῦ Νηογνώμονος διὰ τὴν ἐξελίξιν τῶν διαστάσεων τῶν κατασκευῶν, τοῦ αὐτοματισμοῦ τῶν συστημάτων προώσεως, τὴν ἐφαρμογὴν ἠλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν διαστάσεων κατασκευῆς, διὰ τοὺς προσφάτους κανονισμοὺς ἀσφαλείας διὰ σκάφη μεταφορὰς φορτίου χύμα, τὴν χρῆσιν χάλυβος ὑψηλῆς ἀνθεκτικότητος, ὅπως ἐπίσης διὰ τὴν πρόδον τῶν ἐρευνῶν ἐπὶ τοῦ χρόνου ζωῆς τῶν ἐλικοφόρων ἀξόνων.

Μία σειρά κανονισμῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μεταφορὰς φορτίου εἰς χύμα, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀπαντήσεις διὰ τὴν ἐπιμήκη ἀντοχήν καὶ τὰς διεκρινίσεις διὰ θαλάσσια φορτία καὶ στοιβάσεις φορτίων εἰς κύτη ἑν-ἀλλάξ, ἀνεκοινώθη. Ἐκπροσωπεῖ αὕτη τὴν παρούσαν πρακτικὴν τοῦ Νηογνώμονος καὶ ἐκρίθη ἀπαραίτητος πρὸς καθοδήγησιν τῶν ναυπηγῶν διὰ πλοία τοῦ τύπου τούτου, τὰ ὁποῖα τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν ἢ μελέτην, εἰσι δὲ ταῦτα πολλὰ τὸν ἀριθμὸν.

Κατὰ τὸ α' ἡμῆνον ἐ.ε. ἐναυπηγήθησαν τέσσαρα σκάφη, ὑπὸ τὴν ταξινόμησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, διὰ μεταφορὰς ὑγρο-πετρελαιοειδῶν ἀερίων, μεθανίου ἢ ἀμμωνίας, εἰς ἀτμοσφαιρικὴν πίεσιν καὶ χαμηλὴν θερμοκρασίαν. Τὰ πλοία ταῦτα εἶχον σχεδιασθῇ καὶ κατασκευασθῇ, συμφώνως πρὸς τὸν Ὁδηγὸν τοῦ Νηογνώμονος διὰ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγροποιημένων ἀερίων εἰς χαμηλὰ θερμοκρασία. Δύο ἐκ τῶν πλοίων τούτων εἶναι μεταφορικά μεθάνης καὶ ἔχουν ἐφοδιασθῇ μετὰ συστήματα παροχῆς μεθανίου, ὡς καυσίμου εἰς τοὺς λέβητας διὰ προωθητικὴν δύναμιν, συμφώνως πρὸς τὸν Ὁδηγὸν τοῦ Νηογνώμονος διὰ χρῆσιν ἀερίου ἐξατμιζομένης μεθάνης, ὡς καυσίμου ὕλης τῶν πλοίων. Τὸ προσωπικὸν ἀναθεωρεῖ τὰ ἀποτελέσματα τῶν γενομένων δοκιμῶν εἰς τὰ συστήματα

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

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

της χαμηλής θερμοκρασίας κατά την διάρκεια θαλασσιών δοκιμών απαιτούμενων διατάξεων σκάφους.

Κατά την 18ετή μεταπολεμική περίοδο — συνέχισαν ο κ. Gatewood — η παγκόσμιος ναυπηγική παραγωγή περιέλαβε 10.733 πλοία, 93.631.000 τόννων γκρὸς ἢ 134.827.000 τόννων δ.ω. Τὸ ἕμισυ τῆς χωρητικότητος αὐτῆς εἰς τόννους δ.ω. ἀντιπροσωπεύει τὰ δεξαμενόπλοια, 47% τὰ πλοία μεταφοράς ξηροῦ φορτίου καὶ 3% τὰ ἐπιβατηγά. Ἡ ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγήσις πλοίων κατὰ τὸ 1963, περιελάμβανε 141 δεξαμενόπλοια, 5.751.000 τόννων δ.ω., 508 φορηγὰ καὶ μπάλκ κάρριερς, 6.509.000 τόννων δ.ω. καὶ 19 ἐπιβατηγά, 154.000 τόννων γκρὸς. Ὁ μέσος ὅρος μεγέθους τῶν δεξαμενόπλοιων ἦτο 40.800 τ. δ.ω. κατὰ σκάφος, ἐναντι 31.280 τ. γκρὸς, κατὰ τὸ 1962. Μολοντί τὰ ναυπηγηθέντα τὸ παρελθὸν ἔτος δεξαμενόπλοια ἦσαν κατὰ 22 ὀλιγώτερα, τῶν ὧν κατασκευάσθησαν τὸ 1962, ὑπῆρξεν ἐν τούτοις μία αὐξησις 653.000 τόννων.

Προηγούντο τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεῖα εἰς τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, μετὰ παραγωγὴν 1.998.000 τ. γκρὸς κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος καὶ ἠκολούθουν τὰ βρετανικά μετὰ 1.079.000 τ., τὰ σοβιετικά μετὰ 925.000 τ. καὶ τὰ τῆς Δυτ. Γερμανίας μετὰ 900.000 τ. γκρὸς. Τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς τῶν χωρῶν τούτων κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος καλύπτει τὰ 59% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ὠκεανοπλοίων ἐμπορικῶν πλοίων. Εἰς τὰς κυριωτέρας ἀφ' ἑτέρου ναυπηγικὰς χώρας τοῦ κόσμου ὑπάρχουν σήμερον συμβόλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 32.000.000 τόννων δ.ω., ὅπου καὶ σημαίνει αὐξησιν 3.000.000 τόννων δ.ω. κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

ΙΣΡΑΗΛ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ

Εἰς 84 σκάφη 853.000 τόν. δ.ω. ἀνέρχεται ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Ἰσραήλ, μετὰ τὴν παράδοσιν ἀρκετῶν νεοεὐκτων μονάδων.

Ἡ Ζιμ κατέχει 54 σκάφη, 522.000 τόν. δ.ω., τὰ λοιπὰ μέχρι τῶν 84 κατανέμονται μεταξύ ἐπτά μικροτέρων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γαλλίας, Ἱταλίας, Ἀγγλίας, Ὁλλανδίας, Ἰαπωνίας καὶ Νορ-

βηγίας καὶ εἰς τὰ ἐγχώρια ναυπηγοῦνται 27 σκάφη, ἐκ τῶν ὁποίων 15, τόν. δ.ω. 276.000 ἀνήκουν εἰς τὴν Ζιμ.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 ἡ ἱσραηλινὴ ναυτιλία θὰ διαθέτῃ 111 σκάφη, 1.328.000 τόνων δ.ω.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὴν ἱταλικὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθησαν οἱ δύο νόμοι, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἠσχολήθησαν ἤδη τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Ἀναφέρονται εἰς τὴν παρεχομένην κρατικὴν ἀρωγὴν πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Ὁ πρῶτος νόμος καθορίζει τὰ τῶν πιστώσεων διὰ τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων. Ἀνέρχονται αὐταὶ εἰς 3,5 δισεκατομμύρια λιρετῶν διὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, εἰς 7 δισεκατομμύρια λιρετῶν διὰ τὸ 1965 καὶ εἰς 3,5 δισεκατομμύρια λιρετῶν διὰ τὸ 1966.

Διὰ τοῦ ἑτέρου νόμου, τὸ κράτος θὰ καταβάλῃ 3% διὰ τοὺς τόκους τῶν παρεχομένων πιστώσεων, ὑπὸ μορφήν ἐπιχορηγήσεως. Τὸ σχετικὸν κονδυλίον θὰ ἀνέλθῃ εἰς 250 ἑκατ. λιρετῶν διὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τρέχ. ἔτους, εἰς 500 ἑκατομμύρια λιρετῶν ἐτησίως διὰ τὰ ἐπόμενα τρία ἔτη καὶ εἰς 250 ἑκατ. λιρετῶν διὰ τὸ 1968. Ἐπὶ πλεον πιστώσεις με δεκαετὴ ἐξόφλησιν δύνανται νὰ παραχωρηθῶν διὰ τὴν ἀγορὰν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἡλικίας μέχρι 10 ἐτῶν καὶ χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 1.500 τόννων γκρὸς.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΟΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Εἰς τὴν ἐτησίαν ἀνασκόπησιν τῶν «Οἰκονομικῶν Τάϊμς», τοῦ Λονδίνου, ἐπὶ τῆς βρετανικῆς βιομηχανίας ἐν γένει, ἀφαιρούνται ἐνδιαφέροντα σχόλια ἐπὶ τῆς ναυτικῆς τοιαύτης. Ὑπογραμμίζεται δι' αὐτῶν, ὅτι ἡ σημερινὴ πρὸς τὸν ὅριον ναυτικῆς χώρας καὶ ἰδίᾳ τὰς σκανδιναβικὰς, ὑπῆρξε ζωηρότατη ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον πρὸς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν, ὅπου αὕτη παρέμεινε προσηλωμένη εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τὰς προστατευομένας ἀπὸ τὸ σύστημα τῶν «Κόνφερανς», αἵτινες λειτουργοῦν ἀπὸ ἑκατονταετίας. Τὸ σύστημα τοῦτο, τονίζει ὁ συνεργάτης τῶν «Οἰκονομικῶν Τάϊμς», τότε μόνον ἦτο προσοδοφόρον, ὅταν μικρὸς ἀριθμὸς

χωρῶν μετὰ ἐπὶ κεφαλῆς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ἐκυριάρχουν εἰς τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον διὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῶν. Σήμερον, τὰ νεοπαγῆ κράτη ἀπαιτοῦν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν διὰ τῶν ἰδίων τῶν πλοίων, ἀσκούν διακριτικὰ συστήματα καὶ περιορίζουν τὴν ὅλην ἀπόδοσιν τῶν γραμμῶν.

Ὁ κύριος ὁμῶς ὁγκὸς τοῦ νεοεὐκτου τονὰς τοῦ τεθέντος κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν — ἐξαιρουμένων τῶν δεξαμενόπλοιων — ἐξηκολούθησε νὰ ἐξυπηρετῇ τὰς ἐκ παραδόσεως τακτικὰς γραμμὰς, ἐνῶ οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀνέλαβον νὰ καλύψουν νέα μεταφορικὰ συστήματα. Αὐτοὶ καὶ οἱ «Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ ὑπῆρξαν οἱ πρωτεργαταὶ τῶν «σοῦπερ τάνκερς» καὶ τῶν «μπαλκ κάρριερς». Οἱ «Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ, τούναντίον, καθυστερημένοι ἠκολούθησαν τὰς πρωτοβουλίας τῶν ἀνωτέρω ξένων συναδέλφων τῶν καὶ τελευταίως μόλις προέβησαν εἰς τὴν παραγγελίαν ἀριθμοῦ τινος «μπαλκ κάρριερς». Ὁ ἀρθρογράφος καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι εἰς τὸν κόσμον, εἰς τὸν ὁποῖον πάντες κτέρχονται πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῶν, χρειάζεται ἀνάπτυξιν πρωτοβουλίας, προβάδισμα δηλαδὴ, ἐναντι τῆς νέας τεχνικῆς καὶ τῶν νέων συστημάτων πού ἐξυπηρετοῦν τὰς μεταφορὰς μετὰ χαμηλότερον κόστος καὶ περισσοτέραν ἀπόδοσιν.

ΤΑ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ

Εἶχομεν ἐν καιρῷ ἀναγράψαι τὴν πληροφορίαν, ὅτι ὁ Ἑβραῖος ἐφοπλιστὴς κ. Μίγερ Χαλεβὴ, τοῦ Ὁμίλου «Σόμερφιν», ἐμελέτα τὴν σύστασιν ὑπηρεσίας φέρρου-μυτὸς μεταξὺ Σαουθάμπτον καὶ Νέας Ὑόρκης, μετὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ διὰ πορθμείων δρομολογίου τῆς αὐτῆς εταιρίας, μεταξὺ Νεαπόλεως καὶ Τελ Ἀβίβ. Ἡδὴ ἐξητήθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ὅπως ὑποβάλουν τὰς προσφορὰς τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Ὁ κ. Χαλεβὴ ἀντιμετωπίζει τὴν κατασκευὴν τριῶν σκαφῶν, ἑκάστον τῶν ὁποίων θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 20.000 τόννων γκρὸς καὶ ἰκανότητα μεταφοράς 1.000 ἐπιβατῶν καὶ 240 αὐτοκινήτων. Ἡ ἐκ 3.000 μιλίων ἀπόστασις πρὸς τὴν Νέαν Ὑόρκην θὰ καλύπτεται ἐντὸς 5½ ἡμερῶν, μετὰ ταχύτητα 24 ἕως 25 μιλίων. Τὸ κόστος ἐκάστου πλοίου ὑπολογίζεται εἰς 5.000.000 λιρῶν, ἐναντι 7.000.000 λιρῶν τοῦ σοβιετικοῦ λάινερ τῶν 25.000 τ. τοῦ κατασκευαζομένου εἰς τὰ ναυ-

SOI

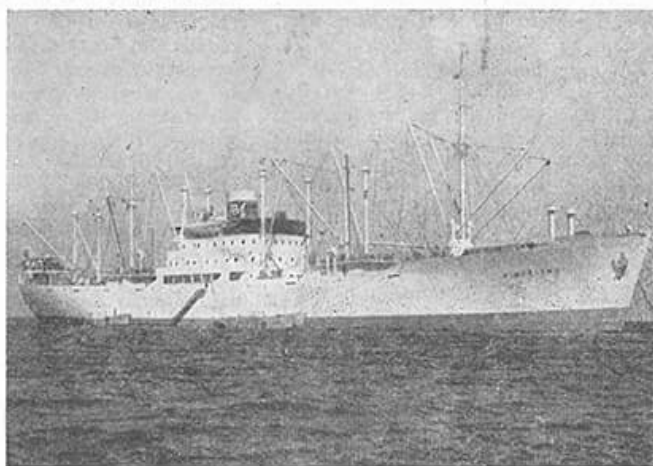
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOL"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

πηγεία Τζών Μπράουν, του Κλάυδ και του 1/4 του κόστους του νέου Κιουνάρντερ των 58.000 τ. γκρός.

Ομιλών προς τους αντιπροσώπους του Τύπου ο κ. Χαλεβή επί των σχεδίων του έτόνισεν, ότι ο συνήθης επιβάτης δεν αποβλέπει πλέον εις ταξίδιον πολυτελέως ένδοι-αιτήσεως. «Παρήλθον αι ημέραι — έπτε — καθ' ής ο επιβάτης παρεκάθητο εις την τράπεζαν του πλοίαρχου». Οί ταξιδεύοντες σήμεραν προς ψυχαγωγίαν έπιθυμούν μίαν πρώτης τάξεως τακτικήν γραμμήν, με ίκανήν ταχύτητα και χαμηλήν τιμήν εισιτηρίου. Πρόκειται, δεβαίως, περί σχεδίων, των οποίων προβληματική — κατά τους «Άγγλους σχολιαστές» — είναι ή εφαρμογή των. Διερωτώνται ούτοι, ποίος διαπιστώνει όρθότερον τάς έπιθυμίας του σημερινού ταξιδιούτου, ή «Κιούναρ Λάιν» με τάς τρεις κατηγορίας θέσεων ή ο Έβραϊός έφοπλιστής, με την μίαν ένός φέρρου-μπόουτ; Και έτι περαιτέρω: Πώς σκέπτεται ο κ. Χαλεβή να χρησιμοποιήση τα σκάφη του κατά την νεκράν, διά την υπερατλαντικήν κίνησιν, χειμερινήν έποχήν; Πιθανόν εις κρουαζιέρας, όποτε όμως ο κ. Χαλεβή θα άντιληφθή, ότι οί επιβάται άναζητούν την πολυτέλειαν και την απόλυτον άνεσιν. Χωρίς δε τάς κρουαζιέρας, το οικονομικόν μέλλον των υπερατλαντικών πορθμείων προδιαγράφεται ως λίαν άμφίβολον.

ΠΤΩΧΑ ΤΑ ΚΕΡΔΗ

Η Κιούναρ Λάιν με στόλον άπαρτιζόμενον από όκτώ υπερωκεάνια έπιβατηγά, 323.901 τόν. γκρός, με δέκα φορτηγά γραμμής 50.672 τόν. γκρός και 30 φορτηγά 291.010 τόν. γκρός της παραφυάδος Πρίνς Λάιν και 19 φορτηγά της Μπροκλεμπάνκ, 159.637 τόν. γκρός, ένεφάνισεν παθητικόν του ίσολολογισμού της διά το 1963.

Το ένεργητικόν υπόλοιπον εκ της εκμεταλλεύσεως των έταιρικών πλοίων της — πρό άποσδέσεων και φόρων — άνήλθεν εις £ 723.768.

Διά το πτωχόν αυτό αποτέλεσμα, δι' ένα συγκρότημα εκμεταλλευσόμενον σκάφη 800.000 τόν. γκρός, αι έξις δικαιολογίαι προσέβλησαν από την διοίκησιν της Έταιρίας:

Αι ζημίαι, αι προκληθείσαι από την διακοπήσαν γραμμήν Ιταλίας-Ν. Υόρκης με το υπερωκεάνιον «Μαυριτανία». Ο Ιταλικός έθνικισμός και οί περιορισμοί εις την παραλαβήν Ιταλών μεταναστών υπεχρέωσαν την Κιούναρ Λάιν να άποχωρήση της γραμμής.

Τα δύο άλλα μετασκευασθέντα υπερωκεάνια «Φρανκόνια» και «Καρμάνια» δέν έπεδλήθησαν άμέσως εις την υπερατλαντικήν γραμμήν.

Τέλος, τα φορτηγά της Πρίνς Λάιν και της Μπροκλεμπάνκ, δέν απέδωσαν ίκανά κέρδη, λόγω του συναγωνισμού των «άου-τσάιντερς». Οί ναύλοι των ύπέρβαν χαμηλοί και αι δαπάναι συνεχίζουν την άνοδικήν των πορείαν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΛΑ'Ι'ΝΕΡΣ

Αύξησιν των ναύλων των φορτηγών πλοίων γραμμής ζητούν οί «Άγγλοι έφοπλισταί των μεγάλων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Υπήρξε λ.χ. κατηγορηματικός εις το αίτημά του αυτό ο Σέρ Νίκολας Κέυζερ της Γιούνιον Κάσλ Λάιν. Έτόνισε σχετικώς εις τους μετόχους: «Η αύξησιν του ναυτολογίου ή έπιχορήγησιν».

Την αύτην άποψιν διέτύπωσε και ο Πρόεδρος της Κιούναρ Λάιν. Και φαίνεται, ότι ή ανατίμησις γενική είναι έπιδιδως όλων των άγγλικών έταιριών, αίτινες μετέχουν των γνωστών Διασκέψεων.

Και αν το ναυτολόγιον των «Κόνφερανς» αύξηθί, δέν πρέπει να άποκλείεται ο άντίκτυπος και εις τους ναύλους της έλευθέρας αγοράς, όσον και αν άσχετος είναι ή εργασία των λαίνερς και των τράμπς. Οί ναύλοι δι' ώρισμένα, τούλάχιστον, είδη φορτίων πιθανόν να σημειώσουν παράλληλόν τινα ανάπτυμιν.

ΤΟ Β' ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Κατά την στατιστικήν των «Λόυδς Ρέ-τζιστερς», εις το τέλος του δευτέρου τριμήνου τρ. έτους έτέλουν υπό ναυπήγησιν άνα τόν κόσμον — έξαιρέσει των χωρών του κομμουνιστικού μπλόκ — 1.454 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 9.673.963 τ. γκρός. Έναντι του προηγούμενου τριμήνου σημειούται αύξησις εις τάς ναυπήγησεις κατά 187.423 τ. γκρός. Τα 51.3% της υπό ναυπήγησιν χωρητικότητας αναφέρονται εις δεξαμενόπλοια, μεταξύ δε αυτών περιλαμβάνοντο 13 άτμοκίνητα και 6 δηζελοκίνητα, του μεγέθους 50.000 έως 60.000 τόνων, δύο άτμοκίνητα των 63.000 τόνων και ένα δηζελοκίνητον των 60.000 τ. γκρός. Η κατανομή του συνολικού τοννάξ εις τάς κυριώτερας ναυπηγικάς χώρας και ή προκύψασα διαφορά, έναντι του α' 3μήνου, έχουν ως έξης:

ΧΩΡΑΙ

	Τ. γκρός	Διαφορά
Ιαπωνία	2.353.232	+ 151.905
Άγγλία-Ιρλανδία	1.543.533	— 62.574
Σουηδία	874.570	+ 37.156
Δ. Γερμανία	775.288	— 23.588
Γαλλία	583.515	+ 56.924
Ιταλία	579.942	— 99.017
Ην. Πολιτεία	487.082	+ 131.081
Νορβηγία	395.747	— 9.536
Ισπανία	377.521	— 16.441
Πολωνία	318.058	+ 25.589
Όλλανδία	229.743	— 48.363
Δανία	226.997	+ 13.498
Γιουγκοσλαυία	208.874	— 21.950
Φινλανδία	139.758	— 22.985
Βραζιλία	129.080	+ 55.890
Καναδάς	116.353	+ 6.973
Βέλγιον	98.486	+ 1.746
Ινδία	76.941	+ 9.410
Αυστραλία	52.714	— 3.770

Η Ιαπωνία εύρίσκεται πάντοτε επί κεφαλής των ναυπηγικών χωρών, ενώ ή Μεγάλη Βρετανία κατέχει την δευτέραν θέσιν, με διαφοράν 809.699 τ. γκρός, επί έλαττον, έναντι της Ιαπωνίας. Η Σουηδία υπεσκέλισε την Δυτ. Γερμανία καταλαβούσα την τρίτην θέσιν, της Γερμανίας μεταστάσης εις την τετάρτην. Τάς μεγαλυτέρας αύξήσεις, έναντι του α' τριμήνου, ένεφάνισαν ή Ιαπωνία και ή Ην. Πολιτεία, τάς δε περισσοτέρας υποχωρήσεις έσημείωσαν ή Ιταλία, ή Μεγ. Βρετανία και ή Όλλανδία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Υπεγράφη πρό τινος εις το Όσλο συμβόλαιον μεταξύ όμίλου Νορβηγών έφοπλιστών και των ναυπηγείων Ισικαβατίτζμα-Χαρίμα διά των ναυπήγησιν 6 μπάλκ κάρριερς των 18.000 τόνων έκαστον, με παράδοσιν από Δεκεμβρίου 1965 μέχρι των άρχών του 1967. Τα σκάφη θα έφοδιασθούν διά την πρόωσίν των με μηχανάς Σούλτζερ, δυνάμει 9.600 ίππων και θα αναπτύσσουν ταχύτητα 15 μιλίων. Πλείστα όσα έξαρτήματά των θα παραδοθούν εις τά ναυπηγεία από Νορβηγούς υπεργολάβους. Αί τιμαί — κατ' άνακοίνωσιν των ένδιαφερομένων έφοπλιστών — είναι πολύ κατώτερα των εύρωπαϊκών.

ΤΟ 'ΣΑΓΚΑΦΙΟΡΝΤ.

Έκ των γαλλικών ναυπηγείων «Φόρτ έ Σαντιέ ντε λα Μεντιτερρανε» καθελκύσθη

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,"

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

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 12 εκ Πειραιώς διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ώραν 23 εκ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ," "ΚΑΝΑΡΗΣ," "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"

Έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 10: ΔΙΑ ΑΝΔΡΟΝ — ΚΟΡΘΙΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.
Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ
ώραν 13: ΔΙΑ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: ΔΙΑ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
» 18.30: ΔΙΑ ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ώραν 13: ΔΙΑ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30: ΔΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.
Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ώραν 14: ΔΙΑ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΘΑΓΙΝ — ΣΑΜΟΝ.
» 18: ΔΙΑ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΑΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: Άκτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και εις άπαντα τά γραφεία ταξιδίων.

την 13ην 'Ιουνίου τὸ ὑπερωκεάνιον τῆς Νόρσκ- 'Αμερική Λίνιε «Σάγκαφιρντ», τὸ ὁποῖον, ὅταν θὰ παραδοθῇ ἔτοιμον τὸ 1965 εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του, θὰ τεθῇ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ βορείου 'Ατλαντικοῦ, ὁμοῦ μὲ τὰ ἤδη ἐξυπηρετοῦντα αὐτὴν «'Οσλοφιρντ» καὶ «Μπέργκενσφιρντ». Τὰ χαρακτηριστικά του ἔχουν ὡς ἀκολούθως: Μήκος ὀλικὸν 188,98 μέτρα, καθαρὸν 167,64, πλάτος 24,38 μ., βάθος κύτους 11,58, δύσιμα 8,23, ὀλικὴ χωρητικότης περὶ τοὺς 21.000 κόροι. Θὰ κινήται τὸ πλοῖον ἀπὸ δύο διχρόνους ἐνεακυλίνδρους μηχανὰς Σουλτσερ, τύπου Mk 9 RD 68, ἰσχύος ἐκάστης 12.000 ἵππων εἰς τὰς 150 στρωφάς, κινούμεναι ἀντιστοίχως ἀνὰ μίαν ἑλικα. Μεγίστη ταχύτης 22,5 μίλια, ὑπηρεσιακὴ τοιαύτη 20 μίλια.

Διὰ τοὺς ἐπιβάτας διατίθενται ἑξ καστρώματα, μὲ πλήρη κλιματισμὸν καὶ ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις. Τὰ 80% τῶν θαλαμίσκων ἐπιβατῶν θὰ ἔχουν λουτρόν, τὰ δὲ 20% ντους, θὰ ὑπάρχουν δὲ κλῖναι δι' 850 ἐπιβάτας, προκείμενου περὶ τῶν δρομολογίων τοῦ βορείου 'Ατλαντικοῦ. Διὰ τοὺς πλόας περιηγήσεων, διὰ τοὺς ὁποίους ἐπίσης προορίζεται τὸ πλοῖον, αἱ θέσεις περιορίζονται εἰς 450. Αἱ δίκλιναι καμπίναι του θὰ μετατρέπονται εἰς μονοκλίνους δι' ἀναδιπλώσεως τῆς μίας κλίνης καὶ μετατροπῆς τῆς εἰς κάθισμα. 'Η αἰθουσα κινηματογράφου περιλαμβάνει 242 θέσεις.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Εἰς τὸν ὠκεανὸν ἀνάγονται καὶ οἱ θαλασσοί λαοὶ διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸ ἀλίευμα. 'Η Ρουμανία παρέλαβεν ἀπὸ τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεία Χιτάτσι τὸ ἀλιευτικὸν πλοῖον- ἐργοστάσιον «Κωνσταντῆα». Δεύτερον ἀδελφὸν κατασκευάζεται. Προορίζεται δι' ἐξορμήσεις πρὸς τὴν Νέαν Γῆν, τὴν 'Ισλανδίαν καὶ τὴν Δυτ. 'Αφρικήν.

Τὸ «Κωνσταντῆα» εἶναι 2.038 τόν. δ.μ., μὲ δύο μηχανὰς συστήματος B & W (μῖαν ἐπτακύλινδρον 1.210 ἵππων καὶ τὴν ἄλλην ἐξακύλινδρον, 1.940 ἵππων). Χρησιμοποι-

οῦνται καὶ αἱ δύο μηχαναί, ὅταν τὸ σκάφος πλῆρὸς τὰ ἀλιευτικὰ πεδία ἢ ἀποπλῇ αὐτῶν. Κατὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀλιείας μόνον ἡ μεγαλύτερα ἱπποδυνάμειος μηχανὴ χρησιμοποιεῖται ὡς πρωστῆριος. 'Η δευτέρα κινεῖ ἠλεκτρογεννήτριαν διὰ τὴν παροχὴν ρεύματος εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ἐπεξεργασίας τοῦ ἀλιεύματος.

Τὸ «Κωνσταντῆα» ἀσκεῖ τὴν γρίπισιν ἀπὸ τὴν πρύμνην, ἀλλὰ δύναται καὶ ἀπὸ τὴν πλευρὰν νὰ σύρῃ τὰ δίκτυα. Διαθέτει χώρον φυγείου καὶ εἶναι ἐφοδιασμένον μὲ τὰς πλέον συγχρόνους ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παραγωγὴν ἰχθυαλείου καὶ ἰχθυελαίου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ

Πλωτὴ δεξαμενὴ ἀνυψωτικῆς ἱκανότητος 27.000 τόνων κατασκευάζεται εἰς τὰ σοιετικὰ ναυπηγεία τοῦ Γκοταβέρκεν διὰ σοιετικὸν λογαριασμὸν. 'Η παράδοσίς της θὰ γίνῃ εἰς τὴν Νοβορωσίσκην, ἔνθα θὰ ρυμουλκῇ ἡ δεξαμενὴ, καλύπτουσα μίαν ἐκ Γκότεμπουργκ ἀπόστασιν 4.200 μιλίων. 'Ελλείψει ρωσικῶν ὠκεανοπόρων ρυμουλκῶν, θὰ ἀναλάβῃ τὴν ρυμουλκῆσιν τὸ δεξαμενόπλοιο «Βουδαπέστη», 21.255 τόνων γκρός, ὅπερ ἔχει εἰδικῶς ἐξοπλισθῇ καὶ ἐπανδρωθῇ εἰς τὴν 'Οδησάν, θὰ συνοδεύεται δὲ ἀπὸ τὰ ναυαγοσωστικά «'Ατλας» καὶ «Ποσειδών», ἀπὸ τὰ παγοθραυστικά «Βλαντιμίρ 'Ιλιτς», «Τόρος», «Λεοντόκολ Νο 4» καὶ τινὰ ἄλλα σκάφη. 'Η συνοδεία θὰ συγκροτῇται ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἐκ περιτροπῆς εἰς τὴν Βαλτικὴν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τὴν ρυμουλκῆσιν ὁμῶς θὰ ἐκτελῇ τὸ δεξαμενόπλοιο. Οἱ Ρῶσοι θέλουν νὰ ἀποφύγουν τὴν χρησιμοποίησιν ξένων ρυμουλκῶν.

ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΩΣΙΑΝ

Κατασκευάζονται εἰς διαφόρους χώρας διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας 150 σκάφη. Τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν ἀνεκοίωσεν ὁ κ. Κροῦστσεφ κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπίσκεψίν του εἰς τὴν Σκανδιναυίαν. Τὰ 60% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων πρόκειται νὰ καθελκυσθῶν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους

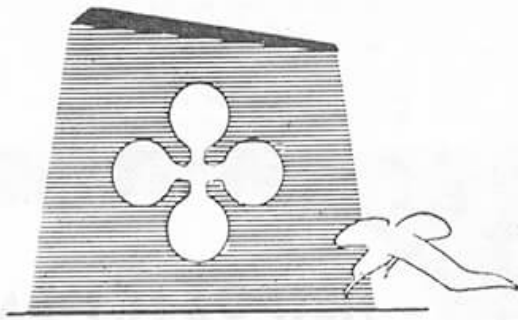
ἀπὸ τὰς χώρας εἰς τὰς ὁποίας κατασκευάζονται, ἤτοι εἰς Πολωνίαν, 'Ανατ. Γερμανίαν, Οὐγγαρίαν, Γιουγκοσλαυίαν, Βουλγαρίαν, Φινλανδίαν, Σουηδίαν, Δανίαν, Νορβηγίαν, 'Ιταλίαν καὶ 'Ιαπωνίαν. 'Εκ 18 σκαφῶν ναυπηγούμενων εἰς τὴν Πολωνίαν τὰ 12 ἀναφέρονται εἰς εἰδικὰ πλοία πρὸς μεταφορὰν ξυλείας, κατασκευάζονται δὲ εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Γδύνιας. Μεγάλα ἐπιβατηγὰ λάινερς ναυπηγοῦνται εἰς τὴν 'Ανατ. Γερμανίαν καὶ ἓνα ἐξ αὐτῶν εἶναι προγραμματισμένον νὰ παραδοθῇ ἔφετος. Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ροστόκ κατασκευάζονται ἑπτὰ σκάφη καὶ εἰς τὰ ναυπηγεία Βαρνεμούτε τρία φορτηγὰ, ἄτινα καὶ θὰ παραδοθῶν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1964. Εἰς τὴν Βουλγαρίαν ναυπηγοῦνται μικρὰ δεξαμενόπλοια καὶ εἰς τὴν 'Ιταλίαν 6 τάνκερς τῶν 45.000 τόνων, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ ἔτους. Τέλος εἰς τὴν Φινλανδίαν κατασκευάζονται παγοθραυστικά καὶ μία σειρὰ ἀπὸ φορτηγὰ σκάφη.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΑΘΡΟΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τὰ πωληθέντα εἰς ἄλλοδαπούς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος σοιετικὰ πλοία ἀνῆλθον εἰς 107, συνολικῆς χωρητικότητος 407.110 τόνων γκρός. Συνίσταν τὸν μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε ἀριθμὸν διὰ πωλήσεις ἐντὸς ἐνὸς ἔτους. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος ὁμιλοῦν δι' ἑπταμεγλύτερους ἀριθμούς. 'Η ἑλλειψὶς ἐπαρκῶν πληρωμάτων καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος διαχειρίσεως ὑποχρεοῦν τοὺς Σουηδοὺς πλοιοκτῆτας εἰς τὴν ἐκποίηση τῶν σκαφῶν των. 'Εκ τῶν πωληθέντων 107 πλοίων, τὰ 90 ἦσαν δηζελοκίνητα καὶ τὰ ὑπόλοιπα 17 ἀτμοκίνητα, ἐνῶ, ὅσον ἀφορᾷ τὰς κατηγορίας, 26 ἦσαν δεξαμενόπλοια, 2 ἦσαν φυγεία καὶ ἓνα μικτὸν (πετρελαιοφόρον-μεταλλοφόρον), πάντα δὲ τὰ ὑπόλοιπα ἦσαν φορτηγὰ. Οἱ 'Ελλῆνες ἠγόρασαν 28 σοιετικὰ σκάφη, χωρητικότητος 129.272 τ. γκρός, παναμαϊκά δὲ ἑταιρίαι, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ πλείσται ἀνεφέροντο εἰς ἑλληνικά συμφέροντα, ἠγόρασαν ἕτερα 18 σοιετικὰ πλοία, χωρητικότητος 76.818 τόν. γκρός.

tss **ΕΡΜΗΣ**
tss **ΠΗΓΑΣΟΣ**
mv **ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ**
ss **ΑΤΡΕΥΣ**



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΪ-ΛΑΝΗΣ, 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 ΚΑΡΑΒΑΪΚΟΥΣ 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 SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHAUS",
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝ)ΠΟΛΙΣ: HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

Ὡσαύτως Πράκτορες εἰς ἅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ἀκτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαὶ)



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 41-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις επίσκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις όφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις Ναυτικών Γραφείων

Έμβασμα

Πάσα άλλη εξυπηρέτησις

Είς την υπηρεσίαν των ναυτιλλομένων και των οικογενειών των, καταστήματα είς ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξύ 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 BANC OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΑΠΕΝΕΙΜΕ ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

ΕΙΣ 218 ΑΝΕΡΧΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ

Ο κ. Μπίρης άγνοεί τὸ παρελθόν τῆς προσπάθειάς διὰ τὴν Ναυτικὴν Ἑκπαίδευσιν. Συγγνωστός, λοιπόν, διότι εἰς τὸν πανηγυρικὸν τῆς ἡμέρας κατὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν βραβείων καὶ τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν, ἀπέδωκε «κατὰ μέγα μέρος τὴν ἐπιτυ-

τήν καὶ ὅχι «κατὰ μέγα μέρος» εἰς τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικούς, ὀφείλεται ἡ ἐπιτυχία.

Καὶ ἡ ἀνάρμοστος παραγνώρισις δημιουργεῖ ἀντιδράσεις δικαιολογημένας, ἀπαθεῖ τὸν ἐφοπλισμὸν ἀπὸ τὰς ἐδῶ καταστάσεις.

Οἰκτρά ἡ νοοτροπία ὠρισμένων κυρίων,

ἔχουσιν ὡς κατωτέρω, ἀνέγνωσεν ὁ διοικητὴς τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου κ. Ζαχ. Παλυβός, Ἀντιπλοίαρχος - Λιμενικός:

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ

Νέοι Δόκιμοι Πλοίαρχοι, Μηχανικοὶ καὶ Ἀστυματισταί,

Ἐντὸς ὀλίγου θὰ ἔχητε τὴν ἀγαθὴν τύχην νὰ λάβετε τὸ δίπλωμα τῆς ἐδοκιμοῦ ἀποφοιτήσεώς σας διὰ χειρὸς τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως, ὅστις ἠρρόκῃς νὰ λαμπρὴν διὰ τῆς παρουσίας τοῦ τῆς σημερινῆς μας τελετῆς, καὶ νὰ ἐνταχθῆτε εἰς τὰ Δόκιμα Στελέχη τοῦ ὑπερῶν Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ἀπὸ σήμερον θὰ εἴσθε ὑποχρεώσεις καὶ πολυάπλη καθήκοντα ὡς ἀναμένον, διότι καλεῖσθε νὰ συνεχίσετε τὴν μακροτάτην ὁδὸν καὶ λαμπρὰν ἐπίδοσιν καὶ παράδοσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Θὰ ἐπιδοθῆτε εἰς ἓνα ἐπαγγελματιῶν, τὸ ὅποιον εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένον μετὰ τὴν Ἑθνικὴν μας Ἱστορίαν.

Θὰ μοχθήσετε ὅχι μόνον διὰ νὰ κερδίσετε τὰ πρὸς τὸ ἔξῃ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἰσχύν, τὴν καλὴν φήμην καὶ τὴν εὐφημίαν τῆς Πατρίδος.

Πολλὰ καὶ ἄλλα εἶναι ἡ προσφορά σας καὶ πολλαπλὰ αἱ ἱκανοποιήσεις τὰς ὁποίας θὰ δοκιμάσετε.

Εἶμαι βέβαιος, ὅτι τὰς ὑποχρεώσεις ταύτας θὰ ἀνταπεπληρώσετε καὶ θὰ ἐκπληρώσετε μετὰ θάρρους, αὐτοπεποίθησιν καὶ φιλοπατρίαν καὶ εἰς τὴν λαμπρὰν ναυτικὴν σκηνήν, τὴν ὁποίαν ἐπαξίως παραλαμβάνετε σήμερον, ὅχι μόνον θὰ διαφυλάξετε στοργικῶς, ἀλλὰ καὶ θὰ παραδώσετε εἰς πλεόν ἀκτινοβολοῦσαν εἰς τοὺς ἐπιγενομένους σας.

Κατὰ τὴν μεγάλην ταύτην στιγμὴν ὡς συνιστῶ ὅπως καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας σας καλλιεργήτε καὶ ἀναπτύξετε τὰς γνώσεις σας καὶ τὰ ἡθικά καὶ ψυχικά ἔκείνα προσόντα, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἀνταπεπληρώσετε ἱκανοὶ ἡγήτορες καὶ θὰ ἐμπνεύσετε τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς κατωτέρους σας.

Μετὰ τὰς σκέψεις καὶ τὰς παρακινήσεις μου ταύτας ὡς προέμω εὐχόμενος εἰς ὅλους σας προκοπὴν καὶ καλὴν σταδιοδρομίαν.

ΖΗΤΩ Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ

Ἐν Ἀσπροπύργῳ τῇ 29ῇ Ἰουλίου 1964

Ὁ Διοικητής

Ἀντιπλοίαρχος Α.Σ. ΠΑΛΥΒΟΣ Ζ.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Βασιλεὺς ἐπεθεώρησε τοὺς ἐν σχηματισμῷ τετραγώνου παρατεταγμένους μαθητάς. Τὸ παράστημα αὐτῶν ὑπῆρξεν ἀμεμπτον. Ὁ Βασιλεὺς ἐξέφρασεν εἰς τοὺς διοικητὰς τῶν σχολῶν τὴν εὐαρέσκειάν του.

Ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ναυτικῆς κ. Μπίρης, προσεφώνησε τὸν Βασιλέα, τόνισας τὴν σημειωθείσαν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτικῆς μας καὶ τὴν τῆς προπαρασκευῆς στελεχῶν, ἱκανῶν νὰ τὴν διακυβεύουν.

Τὰ ὀνόματα τῶν 218 ἀποφοίτων τῶν τεσσ-

ΑΔΕΛΦΟΙ Π. ΠΑΛΥΒΟΥ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Ἀκτὴ Μισοῦλη 11, ἐντὸς Στοῆς
Πειραιεύς - Τηλ. 42.851

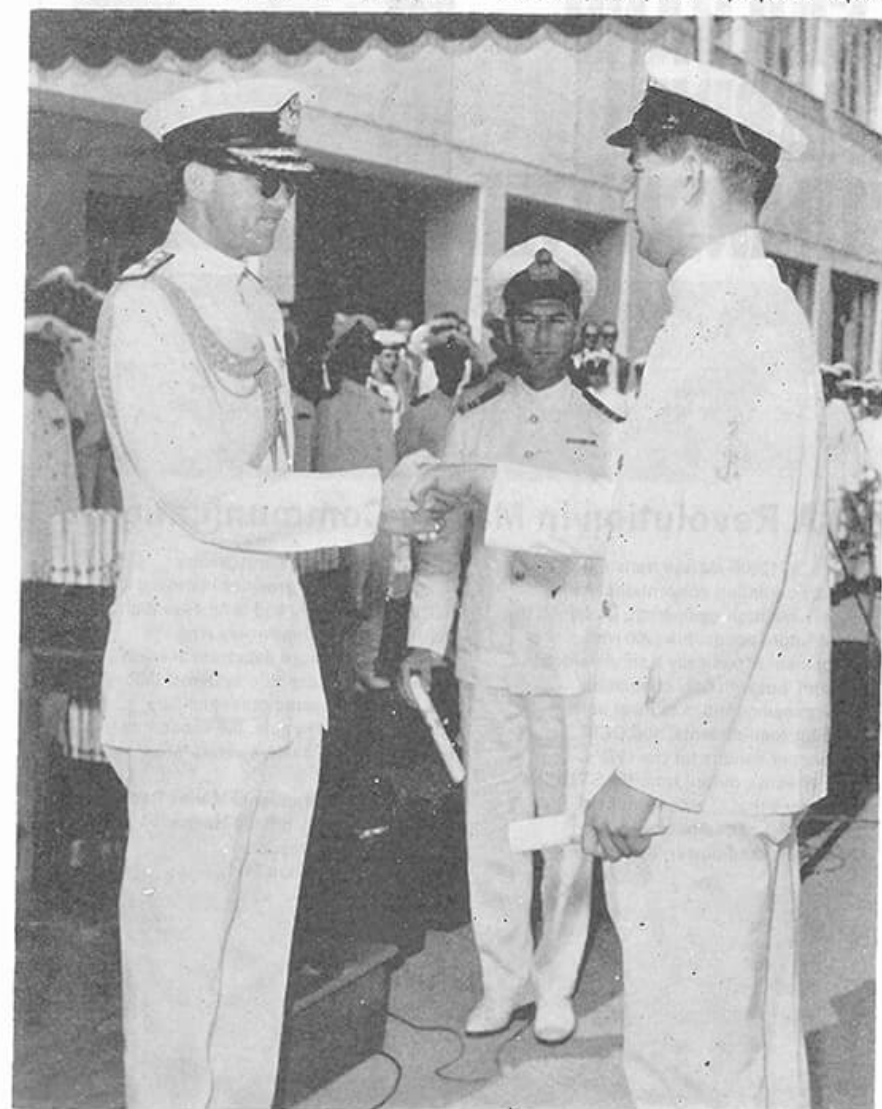
ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΟΜΑΤΩΝ - ΝΑΥΤΟ-
ΛΟΓΗΣΕΙΣ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ
ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΟΥΛΛΑΔΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΕΣΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΑΡΤΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΦΟΝΤΕ ΜΑΣ



χίαν εἰς τοὺς ἀξιόους συνεργά-
τας τοῦ λιμενικοῦς.

Δὲν τυγχάνουν ὅμως τῆς συγγνώμης καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ ἐκεῖνοι, οἵτινες συνέγραψαν τὸν ὑπουργικὸν λόγον ἢ συνειργάσθησαν εἰς αὐτὸν ἢ, τοῦλάχιστον, δὲν ἐνημέρωσαν τὸν Ὑπουργὸν τῶν.

Οἱ κ.κ. ἀξιωματοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, γνωρίζουν ὑπὲρ πάντα ἄλλον τὴν ἄφρονον κατὰ πλοῖον μηνιαν εἰσφορὰν τῶν ἐφοπλιστῶν, τὰς πολλὰς καὶ μεγάλας δωρεὰς τῶν, τὰς ἀνεγέρσεις κτιρίων διὰ τὰς σχολὰς δαπάναις αὐτῶν κλπ. κλπ. Πιστεύομεν, ἀκόμη, ὅτι θὰ ἔχουν οἱ κ.κ. τοῦ Ὑπουργείου ἐκτιμήσει τὴν πρόθυμον συνεργασίαν — ἂν μὴ πρωτοβουλίαν — ὠρισμένων προσώπων διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ὅλης ἐκπαιδευτικῆς ὑποθέσεως.

Λόγοι ἀδρότητος, ἂν ὅχι καὶ ρητὴ ὑποχρέωσις, ἐπέβαλον εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτικῆς νὰ ἀναφέρῃ καὶ νὰ ἀναγνωρίσῃ τὰ ὅσα ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία ἐπραξεν ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς Ἑκπαίδευσως. Εἰς αὐ-

τοῖντες ἐπίστευσαν ὅτι φέουδον αὐτῶν εἶναι ἡ Ναυτιλία καὶ ἀναξία προσοχῆς ἡ ἰδιωτικὴ προσπάθεια, ἡ τὸσον δημιουργικὴ, διὰ τὴν κατάρτισιν καλύτερων στελεχῶν.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΑΠΟΝΟΜΗΣ
ΤΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Μετὰ τὴν καθιερωθεῖσαν ἀπὸ ἐτῶν ἐθιμοτυπίαν, παρουσίᾳ τοῦ Βασιλέως, ἀπενεμήθησαν καὶ ἐφέτος τὰ βραβεῖα καὶ τὰ διπλώματα εἰς τοὺς τρεῖς πρώτους κατὰ σχολὴν ἀριστεύσαντας καὶ τοὺς ἀποφοιτήσαντας τῶν τεσσάρων Σχολῶν (Ἀσπροπύργου - ναυτίλων, μηχανικῶν καὶ ἀστυματιστῶν — Σύρου, Ὑδρας καὶ Κύμης).

Πλείστοι ὅσοι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ κόσμου παρῆσαν. Ἐφέτος περισσότεροι. Αἱ οἰκογένειαι ἐπίσης τῶν μαθητῶν προσεκληθῆσαν καὶ κατέλαβον τοὺς ἐξώστας τοῦ πρώτου οἰκήματος, ὅπου διαιτῶνται οἱ μαθηταί. Ἡ μουσικὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀνέκρουσε τὰ κεκανονισμένα ἐμβατήρια.

Τὴν ἡμερησίαν διαταγὴν τοῦ Διοικητοῦ,

σάρων σχολών είναι τα εξής, κατά σειράν επιτυχίας:

Σχολαί 'Ασπροπύργου (Ναυτίλοι):

Μπούτσικας Χαρ., Σουλιάτης Νικ., 'Αβέλιτ Γεώργ., Μιχαλόπουλος 'Αχ., Παπαθωμόπουλος Στ., Γιαννιδάκης Νικ., Κοντός Βασ., Λιάσης Μιχ., Λεούσης Σπυρ., Καστελάνος Δημ., 'Αναστασίου Δημ., Σούρσος Νικ., Στεφάνος Παν., 'Ανδρουλιδάκης 'Οδ., Μαδίας Εύαγ., Τσιπλακούλου Δημοσθένης, Δαλιγιώνας Κων., Χατζηγεωργίου Δημ., Βενετσάνος Δημ., Παπαζούλου Κων., Σκανδάλης Γεώργ., Δένδιας Φίλιπ., Πετρόχειλος Θεόδ., Θεοχαρίδης Δημ., Πανάς Δημ., 'Αγγελούσης Θωμάς, Κοκορετσάς Κων., Καπετανάκης Παν., Γόσιος 'Αθαν., Κίκας Σπυρ., Κεχαγιόπουλος Βασ., Φαμελής Νικ., Κούγιας Δημ., Τρεχάκης Νικ., Βάχος Γεώργ., Γκίκας Δημ., Σπηλιώτης 'Αναστ., Καλογεράκης 'Αντών., Κικίδης Μιχ., Παλμής Νικ., Κοκκινόπουλος Νικ., Γιαννούλης Κων., Καλημέρης Νικ., Κρίκης Γεώργ., Ναμπίλ Μαχάμετ.

Σχολαί 'Ασπροπύργου (Μηχανικοί):

Γιαννούκας Κων., Γρίστος Γεώργ., Τζώρτζης Γρ., Γκιρίλλας Παν., Καρτζωνάκης Στεφάν., Φερντινάνδος Χαρ., Φιλίππου 'Ιωάν., Γεωργίου Γεώργ., Λαζαρίδης 'Ιωρδ., Δημητράκου Παν., Βασιλάκης Γερ., Ψυλίδης Δημήτριος - Ξενοφών, Μπαϊρακτάρης Δημ., Παπαγεωργίου 'Ηλίας, Βενετσάνος Θεόδ., Τσιγαρίδας Βασ., Κωνσταντίνος Παν., Τσεργός 'Απόστ., Σχορτζανίτης Στυλ., Αλέξας Νικ., Κορομάντζος 'Αλέξ., Καραπάνος Βασ., Βρούβας Δημ., Κόντρας Στέφ., Καλοκαιρινός Παν., Κουλοχέρης Δημ., Δράκος Γεώργ., Κουντούρης 'Ηλ., Κουλουρής 'Ιωάν., Κόκορης 'Αργ., Λάμπου Θεοχ., Φίλιος 'Αλκ., Κωνσταντέλλος Κων., Σακάς Βασ., Κανελόπουλος Γεώργ., Πετούσης Κων., 'Αλεξανδρής 'Ηλ., Χρυσοστάτης 'Ηλ., Πουλιός Ν., 'Αρβανίτης Νικ., Στεφανίδης 'Ιωάν., Κοσκινάς Εύαγγελος, Ζώτος Νικόλαος.

Σχολαί 'Ασπροπύργου ('Ασυρματισταί):

Μανέλος 'Ιωακείμ, Λύκος 'Ιωάν., Βενιζέλος 'Ιωάν., Μανδρουκάκης Στέφ., Κόλλας Νικ., Χρονόπουλος Δημ., Καλαμάτας Βασ., Κοκκινίδης Λάσκαρης, Πετράς Πέτρος, Ρούσσος 'Αντ., Ροδονάκης 'Εμμαν., Κορνέζος Γεώργ., Μωραϊτής 'Ελευθ., 'Αγγέλης Βασ., Μπαγιάστας Κων., Παπαδάκης Μιχ., Μαρκελλός Θεοφάνης, Τριφύλλης 'Αλκ., Σταυριανός 'Εμμανουήλ, Γκουδίτσας Θεόδ., Σαρηγιαννόπουλος 'Αναστ., Κλαδάκης Νικ., Κούλης Γεώργ., Τσιρίγας 'Αθαν., Μαργακός 'Ανδρ., Καλοκέρης Εύαγ., Καρανικόλας Νικ.

Σχολή 'Υδρας (ναυτίλοι):

Πανόπουλος 'Ιωάν., Γιαούζης Εύρωβ., Νιτσόπουλος Κων., Φωτιάδης Βασ., Σιγάλας Δημ., 'Αλεβίζος Γεώργ., Σγόντζος Κων., Στεργίου 'Αθαν., Ντούνης 'Αναστ., Χριστοδουλάκης 'Αναστ., Ζούνης Κωνστ., Κωνσταντίνος Κων., Βασιλάκης Γερ., Διανέλος Γεώργιος, Μπουλντούμης Σωτ., Παπαδόπουλος Παύλος, Χαροτόλης Μιχ., Σιώπης 'Αλέξ., Βαρχαλαμάς Δημ., Κοσμάδης Νικ., Λαχανάς Θεόδ., Παλαιοκρασσάς 'Ιωάν., Γιαμάκος Κων., Γιαννικόπουλος Νικ., Μαλτέζος 'Ιωάν., Τσαμαδής Σπυρ., Χατζάκης Νικόλ., Κωνσταντίνος Γεώργ., Στρατής Βασ., Πετρόγκωνας Γεώργ., Ντόντος 'Ιωάν., Δημάς Χρ., Σταύρου 'Ιωάν., Λιονέας Σπυρ., Δανδούρας 'Αθαν., Γιαννικόλας Κων., 'Αρίστου Κυρ., Κατελούς Κων., Ψηλός 'Εμμ., 'Ανδρέαπουλος Παρ., Χατζηγιάννης Κων., Τζιμπίρης Γεώργιος, Νάκης Δημ., Διαβατίδης 'Αντ., Μυστριώτης 'Ηλ., Κιάφας 'Ελευθέριος.

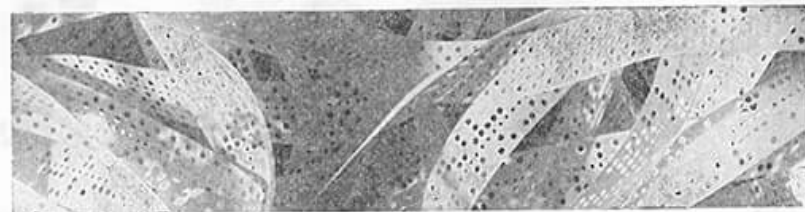
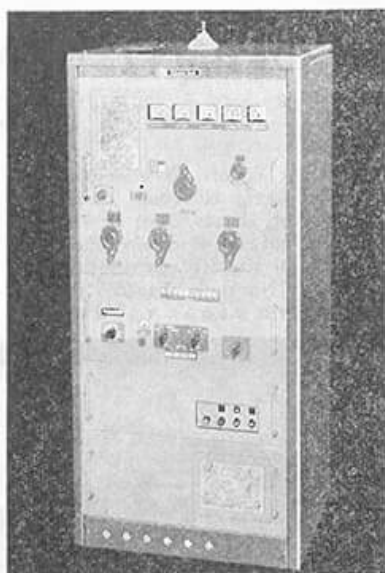
Σχολή Κύμης (ναυτίλοι):

Πετρογιάννης Νικ., Γιαννάπουλος Γεώργ., Κανάκης Νικ., Σεμέλας Θεόδ., Ναμλής Στ., Ευσταθιάδης Κυπρ., Κουτσουμπάκης Γεώργ., Πολίτης Δημ., 'Εγγλέζος 'Ιωάν., Τσουκαλάς Γεώργ., Ρουμελιώτης 'Ελευθ., Μούτσος 'Αντ., Σίνος Παν., Καπελλάκης Μιχ., Καφετζάκης Γεώργ., Γαλάτης Κων., Ήρως Κωνστ., Στεφούδης Χρ., Καφαλιάρης Θεόδ., Βαρδακώστας Κων., Βοσκός Νικ., Καλογερόπουλος Κων., Τσακμή Δημήτριος.

Σχολή Σύρου (ναυτίλοι):

Παπαμανωλιούδης 'Εμμ., Γκούμας Κων., Βουδούρης Μιχ., Χαράλαμπος Γεώργ., Ψύγκας 'Ιωάν., Κατακινής 'Αθαν., Κοκκώσης Σταμ., Δαγρές Χρ., Σαλιδέρος 'Αθαν., Λούπης Νικ., Πέππας Κων., Μαραντίνος 'Αντ., Πετρόπουλος Πέτρος, 'Αρτίης Νικ., Κυρκίνης Γεώργ., Ρούσσος Πάρις, Γκορογιάννης Εύστ., Καλλιάρης 'Ηλ., Λαμπρινίδης Βασ., Παπαοικονόμου Νικ., Μαυρογιάννης Νικ., Παπαδόπουλος Δημ., Μαμουδάκης Μιχ., Ζιώγκας 'Ηλ., Νίνος 'Αντ., 'Ηπιώτης Νικ., Κολαβρίδης Σοφ., Κουρτίδης Χρ., Μακρής Παν., Λεμπούτης Πέτρος, Παπαδάκης Γεώργ., Παπαθεοφίλου Χρ., Δημητριάδης 'Ιωάν., Νικολιάς Νικόλαος.

ST1200B SINGLE AND DOUBLE SIDEBAND MARINE TRANSMITTER



A Revolution in Marine Communication

IMR's ST1200B marine transmitter is rapidly outdating conventional marine communication equipment. Designed to meet future needs this 1200 watt equipment is basically a single-sideband system, but with fully compatible transmission modes to meet both present requirements, and CCIR recommendations for the 1970's. The effective output from the ST1200 is four times that of a conventional transmitter of comparable power. This increased power, better signal-to-

noise characteristics and greater frequency stability provides improved telephony channels and is an essential requirement for shipowners who are adopting ship/shore data transmission and document scanning systems. IMR can supply these and other ancillary apparatus. For example, the economical new VIDEX T/V system sends 'stills' in 10-60 seconds.

Details from International Marine Radio Company Limited, Intelco House, Progress Way, Croydon. Telephone: CROYDON 7411. Telex: 24132

GREKKA (PTY) LTD.

Incorporating
CHARTER MARINE AGENCIES

and

CHARTER MARINE STEVEDORING

Steamship Agents and Stevedores

DIRECTOR R. CARACANDAS
CAPE TOWN.

4th Floor, Radio City
Tulbagh Square,
Foreshore.

marine communications by

ITT

Marine

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ”, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον

Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί εγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Συζητείται τὸ φορολογικὸν ἀπὸ τοῦς ἀρμόδιους τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Τίποτε εἰσέτι τὸ θετικὸν δὲν ἐγνώσθη, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν περὶ συντελεστῶν διάταξιν. Ἐντὸς τῆς ἐβδομάδος θὰ ἔχῃ καὶ ἡ πλευρὰ αὐτῆς τοῦ ζητήματος ἐκκαθαρισθῇ, ὥστε ὁλοκληρωμένον τὸ νομοσχέδιον νὰ κατατεθῇ εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως πρὸς κύρωσιν.

Εὐόωνοι αἱ προβλέψεις.

Ἐν τῷ μεταξὺ δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἡ προθεσμία ὑποβολῆς τῶν δηλώσεων διὰ τὸ α' ἐξάμηνον, παρητάθη μέχρι τῆς 20ῆς Αὐγούστου. Ὁ φόρος θὰ πληρωθῇ εἰς πέντε δόσεις, ἐξ ὧν ἡ πρώτη μετὰ τῆς δηλώσεως, αἱ δὲ λοιπαὶ μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου, κατὰ μῆνα.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφήν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Τυφὼν» φορτηγὸν (πρῶν «Good Fortune», αἰθιοπικόν, νεοαγορασθέν), 1.686 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1934, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἰροπαρμ» (διαχειρίσις κ. Σ. Μουνδρέα).

2. «Ντίνος» φορτηγὸν (πρῶν «Sunny Med», λιθανικόν, νεοαγορασθέν), 1.988 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γλυφάδας» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Μελ. Μεθενίτη).

3. «Εἰρήνη Σ.» φορτηγὸν (πρῶν «Miami», λιβερικόν, νεοαγορασθέν), 6.451 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀνάντας» (διαχειρίσις τῶν κ.κ. Γ. καὶ Χ. Καλαφάτη).

4. «Μεγαρά» φορτηγὸν (πρῶν ἀγγλικόν «Cape Ortega», νεοαγορασθέν), 6.907 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀκρες» (διαχειρίσις τῶν κ.κ. Γ. καὶ Χ. Καλαφάτη).

5. «Ἀρτέμειον» φορτηγὸν (πρῶν σουηδικόν «Flamingo», νεοαγορασθέν), 1.501 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σηγουαίης» (διαχειρίσις Οἴκου Βερνίκου-Εὐγενίδη), ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Θ. Θεοφάνης.

6. «Ἰωάννης» φορτηγὸν (πρῶν «Atg», σουηδικόν, νεοαγορασθέν), 1.845 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γλαυκῆ», ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Αθ. Παράβολον.

7. «Ἀπολλωνία» φορτηγὸν (πρῶν σουηδικόν «Folias», νεοαγορασθέν), 1.501 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σηγουαίης», ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Θ. Θεοφάνη.

8. «Νήσος Σκύρος» φορτηγὸν (πρῶν ὁλλανδικόν «Tasara», νεοαγορασθέν), 1.953 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Ἀθανασιάδην καὶ Φ. Γεωργόπουλον.

9. «Νήσος Πάρος» φορτηγὸν (πρῶν ὁλλανδικόν «Paeaya», νεοαγορασθέν), 1.953 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Ἀθανασιάδην καὶ Φ. Γεωργόπουλον.

10. «Νήσος Λέρος» φορτηγὸν (πρῶν ὁλλανδικόν «Itrazu», νεοαγορασθέν), 2.000 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Ἀθανασιάδην καὶ Φ. Γεωργόπουλον.

11. «Κάπα Τρέιντερ» φορτηγὸν (πρῶν ὁλλανδικόν «Izalco», νεοαγορασθέν), 1.953 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Ἀθανασιάδην καὶ Φ. Γεωργόπουλον.

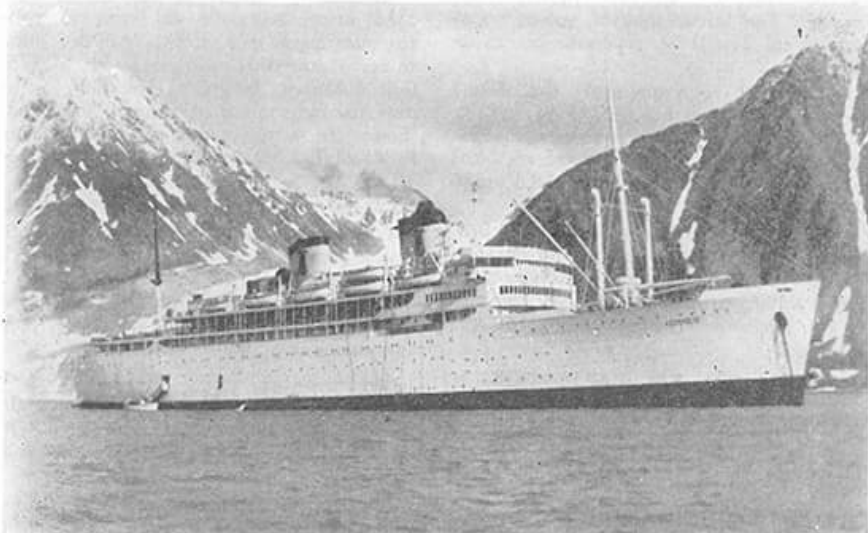
12. «Μελίνα» φορτηγὸν (πρῶν νορβηγικόν «Hilde», νεοαγορασθέν), 5.226 τόνων γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μένταλφ» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Ζᾶχον Χατζηφωτίου).

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιο «Mobil Light», 17.297 τόνων γκρὸς ἢ 23.350 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1954,

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΠΟΛΟΝ

Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΤΟΥ “ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ,”



Ρεκὸρ ἔνευ προηγουμένου ἐσημείωσε κατὰ τὴν πρώτην κρουαζιέραν τοῦ πρὸς τὸν Βόρειον Πόλον, τὸ ὑπερκεανικὸν «Ἀκρόπολις», τῆς Ἑταιρίας Τυπάλδου. Ἐφθασε τὴν 12ην Ἰουλίου εἰς πλάτος 80 μοιρῶν, ἐκεῖ ὅπου κανὲν ἄλλο τοῦ μεγέθους τοῦ «Ἀκρόπολις» σκάφος ἔπλευσε μέχρι τοῦδε. Ὑπερπεντακόσιοι ξένοι τουρίσται ἐπέβαινον τοῦ σκάφους.

Ἐχρηιάζετο ἰδιαιτέρα ὁλως ἱκανότης τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοίου, διὰ νὰ πλεύσῃ ἀσφαλῶς μέχρι τοῦ ἐκ πάγων τείχους, πέραν τοῦ ὁποίου ἡ ναυσιπλοΐα ἀποβαίνει ἀδύνατος. Τὰ παρόδοντα ἦσαν πολλὰ καὶ μετεκινούντο κατὰ μάζας.

Τὸ σκάφος ἀνεχώρησεν ἀπὸ τὸ Ρόττερ-

μὲ σερβέτ τοῦ 1963, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 900.000 δολλαρίων, μετὰ παραδὴν εἰς βρετανικὸν λιμένα.

— Τὸ ἑλληνικὴς πλοιοκτησίας ὑπὸ λιβερικὴν σημαίαν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Νόρδερν Σανλάιτ» (ex «Ἀτλάντικ Σανλάιτ»), 10.139 τόνων γκρὸς ἢ 14.412 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1958, μετὰ σερβέτ τοῦ 1962, ἐπωλήθη εἰς Ἑλλήνας ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 360.000 λιρῶν, μετὰ δρους πιστώσεως.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν μότορσιπ «Andenes», 863 τόνων γκρὸς, 1.405 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν μότορσιπ «Bren-Idonia», 485 τόνων γκρὸς, 625 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, οὐτινος τὴν πώλησιν εἰς Ἑλλήνας ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, ἠγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν, μετὰ παραδὴν εἰς Σῆρνης.

— Καθ' ὑπαρχούσας πληροφορίας, Ἑλλην ἐφοπιστὴς τῆς ἐπιδατηγού ναυτιλίας ἠγόρασε τὸ δεζελοκίνητον ἀγγλικὸν μικτὸν σκάφος «Dagessa», 5.180 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1950, ὅπερ εἶχε προηγουμένως ἐπισκεφθῇ ἕτερος ἐφοπιστὴς καὶ τὸ εὗρεν ἀκατάλληλον. Λέγεται, ὅτι κατόπιν ριζικῆς μετασκευῆς, θὰ μετατραπῇ εἰς τουριστικόν. Τιμὴ ἀγορᾶς καὶ λοιπαὶ λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Ἰνδίκτα» (σημαία Λιβερίας), 12.646 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὅπερ μετετράπη ἀπὸ δεξαμενόπλοιο «T.2» εἰς μπάγκ κάρριερ τὸ 1961 εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ἐμδεν καὶ ταυτοχρόνως ἐπεμηκύνθη, ἐπωλήθη εἰς ξένην ἐταιρίαν τελοῦσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Στούαρτ, τῆς Νέας Ὑόρκης, ἀντὶ τιμῆς 1.200.000 δολλαρίων.

— Τὸ φορτηγὸν «Νόρδερν Σανλάιτ», 10.139 τ. γκρὸς, 14.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1958, οὐτινος τὴν πώλησιν ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος

ναμ διὰ κρουαζιέραν 20 ἡμερῶν, ἀπὸ 4 - 23 Ἰουλίου. Ἐπεσκέφθη τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Σπιτσεβέργην, τὸ Βόρειον Ἀκρωτήριο καὶ νορβηγικὰ φιόρδς.

Δύο ἄλλους περιηγητικὰς πλόας πρὸς τὴν βόρειον περιοχὴν θὰ ἐκτελέσῃ τὸ «Ἀκρόπολις». Ὁ δεύτερος πλοῦς ἤρχισε τὴν 24ην Ἰουλίου καὶ τερματίζεται τὴν 4ην Αὐγούστου καὶ ὁ τρίτος τὴν 9ην Αὐγούστου μέχρι τῆς 23ης τοῦ αὐτοῦ μηνός. Πέραν τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς, βαρὺς χειμῶν καλύπτει τὰς πρὸς Βορρὰν θαλάσσας. Εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα τὸ «Ἀκρόπολις» ἠγκυροβολημένον πρὸ τοῦ τείχους τῶν πολιτικῶν πάγων, εἰς τὸ Βόρ. Ἀκρωτήριο (North Cape).

μας, ηγοράσθη παρά του κ. Μιχ. Λιβανού αντί τιμής γύρω των 360.000 λιρών, με πίστωση.

— Παρ' 'Ελλήνων ηγοράσθη το μικρόν αγγλικόν σκάφος «Sinit Bedan», 452 τ. γκρόν, καί ναυπηγήσεως 1937, παρελήφθη δὲ εἰς τὴν Γλασκώδην, ἔνθα καὶ ὤψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Ἠγοράσθη ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων τὸ ἀτμοκίνητον χιλιανὸν δεξαμενόπλοιο «Mantentiales», 16.567 τ. γκρόν, 26.145 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1954, ἀντί τιμῆς 800.000 δολλαρίων καὶ ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Τὸ τύπου «Pärk» ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Malden Hill», 7.168 τόν. γκρόν, 10.290 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1943, μετ' ἡλίσσαν τὴν ἐπιθεωρήσιν του καὶ παρωπλισμένον εἰς Ντάρτμουθ ἀπὸ τοῦ Μαρίου 1963 καὶ τὸ τύπου «Φόρτ» ὑπὸ ἀγγλικὴν ἐπίσης σημαίαν φορτηγὸν «Pine Hill» 7.151 τ. γκρόν, 10.384 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1943, μετ' ἡλίσσαν καὶ αὐτὸ τὴν ἐπιθεωρήσιν του, ἡγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων ἀντί τιμῆς 46.000 λιρῶν τὸ πρῶτον καὶ 43.000 λιρῶν τὸ δεύτερον, ὅπερ εἶναι παρωπλισμένον ἀπὸ διετίας εἰς τὸ Ντάρτμουθ. Εἰς ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις θὰ διατηρηθῇ ἡ ἀγγλικὴ σημαία.

— Τὸ γαλλικὸν λίμπερτυ «Vereors» 7.260 τ. γκρόν, 10.380 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1942, μετ' ἡλίσσαν τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντί τιμῆς 62.000 λιρῶν καὶ μετ' ἡλίσσαν εἰς Μασσαλίαν, ὅπου εὐρίσκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου παρελθόντος ἔτους.

— Τὸ μικρόν ἰταλικὸν φορτηγὸν «Βιτσέντζο Τζιαβίλο», 247 τόνων, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Καστρινακῆ καὶ παρελήφθη εἰς Σπέτζιαν ὤψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Παναγία Μυρτιδιώτισσα».

— Τὸ καναδικὴν κατασκευῆς «Νίμος», 7.190 τ. γκρόν, τοῦ 1944, μετ' ἡλίσσαν τὸν σερβὲ του, ἐπώληθη εἰς τὸν κ. Ν. Μάρκον. Τιμὴ γύρω των 60 χιλ. λιρῶν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον (στρόβιλοι) φορτηγὸν «Ἀτλάντικ Γκλόρυ» 10.093 τ. γκρόν, 14.810 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1956, ἐπώληθη. Τιμὴ καὶ ἀγορασταί, χρόνος παραδόσεως καὶ λοιπαὶ λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Ἐπίσης τὸ ἀτμοκίνητον (στρόβιλοι) φορτηγὸν «Σοφία Κ.», 10.739 τόν. γκρόν, 15.352 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1957, ἐπώληθη εἰς Ἑλλήνας ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Ὑόρκης ἀντί τιμῆς κυμαινομένης μεταξὺ 370 ἕως 390 χιλ. λιρῶν.

— Ἠγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Βανκούβερ τὸ λίμπερτυ «Ἰωάννης Δασκαλέλης», τοῦ 1944, ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Ἀλτέμα Κομπάνια Ναβιέρα», ἐκπροσωπούμενη ἀπὸ τὸν κ. Ἀγ. Μανωλάκην. Ποσὸν ἀγορᾶς 160 χιλ. δολλάρια.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιο «Isliav», 10.451 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1951, παρελήφθη εἰς τὸ Ὄσλο, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Μαρίμπρον».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν Οἶκον Βερνίκου μικρόν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιο «Peter M.», 972 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1937, παρελήφθη εἰς τὸ Χούλλ, ὤψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Μοτὸλ 2».

— Παρελήφθη εἰς Σῆρνες παρὰ τὸν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ τὸ μικρόν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Milborne», 332 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1941, ὤψωσαν δὲ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Γεώργιος».

— Τὸ ὁλλανδικὸν φορτηγὸν «Meliskerk», 7.639 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1945, ὅπερ ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν καλππουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα ἐταιρίαν «Μαρχιέρα», παρελήφθη εἰς Ἀμστερνταμ ὤψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Πέρσιαν Καμδύσης II».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Κυπρίους ἐφοπλιστὰς λιβερικὸν φορτηγὸν «Καραοστασία», 7.134 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν μετωνομάσθη «Ἀδελφός Πετράκης» καὶ ὤψωσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς λιβερικὸν φορτηγὸν «Λουρία», 7.044 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1943, παρελήφθη εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμά καὶ μετωνομάσθη «Sutabaja Steer».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Λουκία», 2.288 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1928, παρελήφθη εἰς Πειραιᾶ ὑπὸ τὸν ἀγοραστῶν του, μετωνομάσθη «Μεγίστη» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμά.

— Εἰς Ρουέν παρελήφθη ὑπὸ τὸν ἀγοραστῶν τοῦ τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Ales», 2.697 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1948, τεθὲν δὲ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Λέννα».

— Παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐχορηγήθησαν ναυτιλιακά ἐγγράφα διὰ τὴν ὕψωσιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ ἀγορασθέντος ἀπὸ τὸν Οἶκον Βερνίκου ἀγγλικοῦ ρυμουλκοῦ «Enigma», 762 τ. γκρόν.

— Τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν φορτηγὸν «Birgitte Basse», 2.772 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη εἰς Ρόττερταμ ὑπὸ τὸν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του, μετωνομάσθη «Μαρίντα» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας.

— Ἐζητήθη ἡ νηολόγησις τοῦ πλωτοῦ γερανοῦ «Γκλόρια», 250 τόνων, τὸν ὁποῖον ἡγόρασεν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ ἐταιρία «Ἑλληνικὴ Δεξαμενοπλοία».

ΥΨΩΣΕ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Τὸ φορτηγὸν «Μπεντίτα», 7.190 τ. γκρόν καὶ ναυπηγήσεως 1944, διεγράφη ἐκ τὸν νηολογίων Πειραιῶς, διότι ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς λιβερικῆς σημαίας.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἡ ἀνοδικὴ πορεία τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, συνεχίσθη καὶ κατὰ τὸ πρῶτον πεντάμηνον τοῦ 1964. Ἀνῆλθεν οὕτω τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας συνάλλαγμα εἰς 51.875.000 δολλάρια, ἔναντι 47.180.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1963. Ἐμφανίζει, κατὰ συνέπειαν, μίαν αὐξήσιν ἐκ 4.795.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 10,16%.

Ἀντιθέτως, τὸσον τὸ τουριστικόν, ὅσον καὶ τὸ μεταναστευτικόν τοιοῦτον, παρουσιάζουν ἐλαφρὰν κάμψιν, τὸ πρῶτον κατὰ 0,43% καὶ σημαντικὴν ἐκ 17,86% τὸ δεύτερον.

Ἀναλυτικώτερον τὸ εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν πεντάμηνον κατανέμεται ὡς ἀκολούθως:

Ναῦλοι ἐμπορευμάτων 4.946.000 δολλάρια, ἔναντι 6.136.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1963.

Ἐμβάσματα ναυτιλλομένων 13.201.000 δολλάρια.

Ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 29.102.000 δολλάρια. Τὸ κοινόδιον τοῦτο ἀντιπροσωπεύει τὰ 55,99% τοῦ συνόλου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, παρουσιάζει δὲ αὐξήσιν ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου κοινυλίου τοῦ πρῶτου πενταμήνου τοῦ 1963, τὸ ὁποῖον εἶχεν ἀνέλθει εἰς 23.098.000 δολλάρια, κατὰ 25,56%.

ΟΔΗΓΟΣ

μετ' ὀρίστας συστάσεις, μετ' ὀρίστην προῤῥησίαν, μετ' ὀρίστην μηχανικὴν καὶ κάτοχον τῆς ἀγγλικῆς καὶ γερμανικῆς γλώσσας, ζητεῖ ἐργασίαν δι' ἰδιωτικὸν αὐτοκίνητον ἐπιβατήριον.

Τηλέφωνον 582.469

Ἀνεφοδιασμός καὶ ἐπισκευαὶ 1.357.000 δολλάρια, φορολογία ἐφοπλισμοῦ 660.000 καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν 696.000 δολλάρια.

Κατὰ περιοχὰς τὸ εἰσπραχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατενέμετο ὡς ἀκολούθως: Ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν 11.397.000, ἐξ Ἠνωμένου Βασιλείου 31.062.000, ἐκ χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. 1.835.000, ἐκ χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Νομισματικῆς Συνεργασίας 2.118.000, ἐκ τοῦ Σοβιετικοῦ Συγκροτήματος 3.171.000, ἐκ χωρῶν τῆς ὑπολοίπου Εὐρώπης 700.000, ἐκ χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς 968.000 καὶ ἐκ χωρῶν τοῦ ὑπολοίπου κόσμου 724.000 δολλάρια.

ΤΑ ΔΥΟ ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1276 ἀποφάσεώς της, τῆς 28ης Μαρτίου 1963, εἶχεν ἐγκρίνει τὴν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. διάθεσιν ποσοῦ γύρω των 45 ἑκατ. δραχμῶν πρὸς ἀνέγερσιν δύο ἀκινήτων εἰς Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ ἐπὶ ὑπαρχόντων ἰδιοκτητῶν οἰκοπέδων τοῦ παρὰ τὴν Ὀμόνοια καὶ τὴν Τερψιθέαν, ἵνα χρησιμοποιοῦντο τὸ μὲν ἐν Πειραιεὶ ὡς ξενοδοχεῖον, τὸ δὲ ἐν Ἀθήναις ὡς ξενοδοχεῖον ἢ πρὸς ἄλλην τινα προσφορωτέραν ἐκμετάλλευσιν. Ἠδὴ τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, κατ' αἴτησιν τοῦ Ν.Α.Τ., ἐζήτησε τροποποιήσιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης, προκειμένου νὰ ἀποδεσμευθῇ τὸ Ν.Α.Τ. τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς ἀνέγερσιν δύο ξενοδοχείων. Τὸ Ὑπουργεῖον διατηρεῖ ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὰ ξενοδοχεῖα, διότι ἡ μὲν περιοχὴ τῆς Ὀμοנוίας ἔχει κορεσθῇ ἀπὸ ξενοδοχειακὰς ἐπιχειρήσεις, ἐνῶ καὶ ἡ περιοχὴ τῆς Τερψιθέας δὲν καλύπτει τὰς ἀπαραίτητους συνθήκας πρὸς ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν ξενοδοχείου.

Σταθμίσαμεν ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ὅλας τὰς ἐπὶ τούτοις θέματα ἐκτεθείας ἀποφάσεις, ἀπεφάσισε τὰ κάτωθι: 1) Ὅπως ἐμμένῃ ἐπὶ τὸν καθορισθέντων διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1276 (τῆς 28ης Μαρτίου 1963) ἀποφάσεώς της, μὴ ἀποδεχομένη τὴν προτεινόμενην τροποποίησιν περὶ ἀνεγέρσεως ἐν Πειραιεὶ ἀκινήτου πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ ξενοδοχείου. 2) Οὐδεμίαν ἔχει ἀντίρρησην, ὅπως τὸ ἐν Ἀθήναις ἀνεγερθόσμενον ἀκίνητον χρησιμοποιοῦντο πρὸς ἐκμετάλλευσιν, ἐφ' ὅσον ὑπὸ τὸν διοικητικὸν συμβουλίου τοῦ Ταμείου ἐκρίθη, ὡς μὴ πρόσφορον, τὸ οἰκοπέδον πρὸς ἀνέγερσιν ξενοδοχείου, εὐχέρεια, ἄλλως τε, παρασχεθεῖσα καὶ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1276 ἀποφάσεώς της. Καὶ 3) Παρατείνει τὴν ἰσχύν, τῆς ἐπὶ τὸν ἀνωτέρω ἐγκρίσεώς της μέχρι τῆς 30ῆς Ἰουνίου 1965, μέχρι τῆς ὁποίας δέον νὰ γίνῃ ἐναρξὲς ἐργασιῶν ἀνεγέρσεως τῶν δύο ἀκινήτων.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ 3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Ἡ ὁλομέλεια τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 2248 ἀποφάσεώς της ἡκύρωσε τὴν παραχώρησιν τῶν τριῶν ὁχηματωγῶν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἑλληνικαὶ Ἀκτοπλοικαὶ Συγκοινωνίαι», τοῦ κ. Ἰω. Λάτση. Εἰς τὸ σκεπτικόν τῆς ἀποφάσεως ἀναφέρεται, ὅτι οἱ ἐνεργηθέντες τὴν 1ην Ὀκτωβρίου 1962 καὶ τὴν 2αν Μαρτίου 1963 διαγωνισμοὶ πρὸς ἐκποίησιν τῶν τριῶν πλοίων δὲν ἀπέδωκαν θετικὰ ἀποτελέσματα, δι' ὃ καὶ τὸ συμβούλιον τοῦ Ε.Ο.Τ. ἐγνωμοδότησεν ὑπὲρ τῆς ἐκποίησεώς των δι' ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεων, ὃ δὲ ὕπουργος Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως ἐνέκρινε τὴν γνωμάτευσιν ταύτην. Τὸν δύο αὐτῶν πράξεων ἡ αἰτούσα ἐταιρία Καθουνίδη ἐπέδωκε τὴν ἀκύρωσιν, ἐνῶ καὶ ἡ ἐταιρία Λάτση παρενέβη ὑπὲρ τοῦ κύρους τῶν προσβαλλομένων πράξεων.

Ὁ διαγωνισμός, οὗτινος τὸ ἀποτέλεσμα ἐκρίθη ἀσύμφορον, προεκκλήθη διὰ πράξεως τοῦ συμβουλίου τοῦ Ε.Ο.Τ. (17 Ἰανουαρίου 1963) καὶ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως (19 Ἰανουαρίου 1963). Τότε δμως ἴσχυεν, ὅσον ἀφορᾷ τὸν τρόπον ἐκποίησεως πλοίων παρὰ τοῦ Ε.Ο.Τ., τὸ ἐδάφιον 7, τοῦ άρθρου 28, τοῦ Β.Δ. τῆς 25ης Σεπτεμβρίου 1957 ἑπερὶ

διενεργείας μισθώσεων, εκμισθώσεων κ.λ.π. υπό του Ε.Ο.Τ.». Κατά το ρηθέν εδάφιο, η εκποίησης πλοίων υπό του Ε.Ο.Τ. ενεργείται, διὰ τακτικού διαγωνισμού και η κατακύρωση του αποτελέσματος γίνεται ἐπ' ὀνόματι του προσφέροντος τούς ευνόικωτέρους ὁρους. Κατὰ τὴν αὐτὴν ὁμῶς διάταξιν, διὰ συμβούλιον του Ε.Ο.Τ. δικαιούται νὰ ἀκυρώσῃ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ διαγωνισμού, ἂν ἤθελε κρίνει τοῦτο ἀσύμφορον καὶ νὰ ἀποφασίσῃ διὰ τὴν ἐπανάληψιν ἢ τὴν ἀκύρωσιν αὐτοῦ. Δικαιούται ἐπίσης νὰ κατακυρώσῃ ἡτιοπονημένους τὸν διαγωνισμὸν ἐπ' ὀνόματι, οὐχὶ μόνον τοῦ προσφέροντος τούς ευνόικωτέρους ὁρους, ἀλλ' ἑτέρου προσώπου, ἐφ' ὅσον τοῦτο θὰ παρείχε πλείονα ἐχέγγυα ἀρτιωτέρας ἐξυπηρέτησος τοῦ ἐπιδικωμένου τουριστικοῦ σκοποῦ, χωρὶς νὰ δημιουργοῦνται δικαιώματα ἀποζημιώσεως ὑπὲρ οἰουδήποτε.

Μετὰ τὴν προκήρυξιν ὁμῶς τοῦ πρώτου διαγωνισμοῦ καὶ πρὸ τῆς διενεργείας τοῦ δευτέρου, ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς 9ης Φεβρουαρίου 1963 ἡ ὑπ' ἀριθ. 5458 (τῆς 30ῆς Ἰανουαρίου 1963) κανονιστικὴ πράξις τοῦ ὑπουργοῦ Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως, ἡτις διὰ μὲν τοῦ ἀρθροῦ 9 ἐπανελάμβανε τὴν διάταξιν, ὅτι ἡ ἐκποίησης τῶν πλοίων ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ. ἐνεργεῖται διὰ τακτικού διαγωνισμού, ἀλλὰ διὰ τοῦ ἀρθροῦ 10, § 2, ὥριζεν, ὅτι ὁ διαγωνισμὸς σκοποῦν ἔχει τὸν σχηματισμὸν ἀσφαλεστέρως γνώμης περὶ τῶν συμφερότερων διὰ τὸν Ε.Ο.Τ. ὁρῶν ἐκποιήσεως, χωρὶς καὶ νὰ τὸν δεσμεύῃ ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τοῦ διαγωνισμοῦ. Ἀντιθέτως, ἐδικαιούτο ὁ Ε.Ο.Τ. καὶ μετὰ τὸν διαγωνισμὸν, ὅπως ἐκλέξῃ ἕτερον τρόπον ἐκποίησης τῶν πλοίων ἢ νὰ ἀναβάλῃ ἢ μεταβιβάσῃ τὸν διαγωνισμὸν ἢ νὰ κατακυρώσῃ τοῦτον ἐπ' ὀνόματι οἰουδήποτε ἐκ τῶν μετασχόντων ἢ καὶ νὰ χωρήσῃ πρὸς περαιτέρω διαπραγματεύσεις μετὰ τοῦ τελευταίου πλειοδότη ἢ καὶ μετὰ πάντων τῶν διαγωνισθέντων ἐπὶ περαιτέρω προσφορῶν τούτων.

Ἐκ τῆς ἀντιπαράθεσος τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων κατὰ τὴν προκήρυξιν τοῦ διαγωνισμοῦ καὶ τῶν μετέπειτα τεθεισῶν ἐν ἰσχύϊ προκύπτει, ὅτι αἱ τελευταῖαι διέφερον οὐσιωδῶς τῶν πρώτων. Οὕτω, ἡ ἀπὸ 29ης Ἰανουαρίου 1963 πράξις προκήρυξεως τοῦ διαγωνισμοῦ ἐξεδόθη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἰσχυούσης τότε διατάξεως τοῦ εδαφίου 7, τοῦ ὑπ' ἀριθ. 28 ἀρθροῦ τοῦ Κανονισμοῦ διενεργείας μισθώσεων κ.λ.π., ἡ δὲ διάταξις αὕτη, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐννόμους συνεπείας τοῦ διαγωνισμοῦ, τὴν ἐξ αὐτοῦ προκύπτουσας δέσμευσιν τοῦ Ε.Ο.Τ. καὶ τὴν κατακύρωσιν τοῦ ἀποτελέσματος, ἀπέτελε μετὰ τῶν σχετικῶν ὁρῶν τῆς προκήρυξεως ἕνα ἐνιαῖον σύνολον κανόνων ἀλληλοσυμπληρουμένων, ὥστε ἡ ἐπακολουθήσασα κατάργησις τῆς διατάξεως ταύτης διὰ νεωτέρας, ἥτις ὥριζε, κατὰ τρόπον οὐσιωδῶς διάφορον καὶ τὰς ἐννόμους σχέσεις τοῦ διαγωνισμοῦ, ὡς μὴ δεσμεύοντος τὸν Ε.Ο.Τ. καὶ τὰ τῆς κατακυρώσεως τοῦ ἀποτελέσματος, νὰ ἀποστερῇ τοὺς ὁρους τοῦ νομίμου αὐτοῦ ἐρείσματος καὶ νὰ τοὺς καθιστᾷ ἄνευ νομικῆς τιμῆς ἀξίας.

Κατ' ἀκολουθίαν, διὰ τῆς καταργήσεως τῆς διατάξεως τοῦ εδαφίου 7 καὶ τῆς θεσπίσεως τῶν νεωτέρων διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 9 καὶ 10, τῆς ὑπ' ἀριθ. 5458 ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως, ἰσχυοῦσης ἀπὸ 9ης Φεβρουαρίου 1963, ἡτόνησεν ἡ προκήρυξις τοῦ διαγωνισμοῦ καὶ

ἔδει — κατὰ νόμον — νὰ προκηρυχθῇ ἐκ νέου ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου ὄργανου, ἐν ὧν τῶν νέων διατάξεων καὶ ἰδίᾳ τῶν διατυπώσεων καὶ προθεσμιῶν τοῦ ἀρθροῦ 9 τῆς ἀνωτέρω ὑπουργικῆς ἀποφάσεως. Ὁ διαγωνισμὸς δὲν ἐνῆργηθη νομίμως, ἡ δὲ προσβαλλομένη ἀπόφασις δι' ἣς ἐκρίθη ἀσύμφορον τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ διαγωνισμοῦ τοῦτο καὶ ἐχώρησε περαιτέρω πρὸς ἐκποίησης τῶν πλοίων δι' ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεων, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 10, § 2, τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, ἥτις ὁμῶς προϋπέθετε διαγωνισμὸν νομίμως ἐνεργηθέντα, ἐρεῖδεται ἐπὶ ἐσφαλμένην καὶ νομικῶς ἀνισχύρου προϋποθέσεως καὶ εἶναι ἀκυρῶν.

Μὲ τὸ ἀνωτέρω σκεπτικὸν ἐγένετο δεκτὴ ἡ αἴτησις τῆς ἐταιρίας Καδουνίδη. Ἡκυρώθη ἡ ὑπ' ἀριθ. 17.243 (τῆς 23ης Μαρτίου 1963) ἀπόφασις τοῦ ὑπουργοῦ Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀπερρίφθη ἡ παρέμβασις τῆς ἐταιρίας «Ἑλληνικαὶ Ἀκτοπλοῖαι Συγκοινωνίαι» τοῦ κ. Ἰω. Λάτση.

ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΥΠΑΔΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐγκαίνιων τῶν νέων γραφείων τῆς «Ἀτμοπλοίας Αἰγαίου» εἰς τὸ Δ. Βερολίνον καὶ εἰς μίαν τὴν κεντρικωτέρων λεωφόρων, ὁ κ. Σπ. Τυπάλδος ἀνεκοίνωσεν εἰς τὸν Δῆμαρχον Βερολίνου, ὅτι ἡ ἐταιρία προσφέρεται ὅπως, δαπάναις τῆς, ἐπισκεφθῶν τὴν Ἑλλάδα δύο ἐκλεκτοὶ δημόται τῆς πόλεως. Ἐπίσης ὅπως 4 ἀριστεῖς τελειόφοιτοι τοῦ ἐκεῖ κλασικοῦ γυμνασίου ἔλθουν εἰς τὴν Ἑλλάδα ὡς ὑπότροφοι τῆς ἐταιρίας.

Παραλλήλως ὁ κ. Τυπάλδος θὰ ἀποστείλῃ, δαπάναις τῆς ἐταιρίας, ἐπὶ 1 ἔτος εἰς τὴν Ἑλλάδα, πρὸς παρακολούθησιν κλασικῶν σπουδῶν, ἀριστοῦχον τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Βερολίνου.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ἰουλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Μάστερ Νίκος», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 9.100, ἀπὸ 17 Μαΐου 1964 καὶ «Μασκώτ» (βαλαμηνός), λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 354 ἀπὸ 1 Ὀκτωβρίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς Α.Ν.Ε. «Μέμφις», «Σαμπρίνα», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 17.902, ἀπὸ 15 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς Ν. Ἑταιρίας «Κράτηγος», «Τρίπολις», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 31.000, ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Σπύρου Πορφυράτου, «Μπλου Σκάυ», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 3.146, ἀπὸ 21 Μαΐου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Φιλιππίτη, «Μαρίντα», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 3.500, ἀπὸ 29 Ἰουνίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς κ. Αἰκ. Πρεζάνη, «Μαρίτσα», παναμαϊκόν, τόνων γκρὸς 4.537, ἀπὸ 9 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Μιχ. Καραγιώργη, «Ἀλστερν», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρὸς 965, ἀπὸ 10 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Σάββα Ζερβού, «Σολαμίς», ὑπὸ σημαίαν Κύπρου, τόνων γκρὸς 8.698, ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Εὐ. Εὐστρη, «Νόρδερν Τζόυ», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 38.600 καὶ «Σπύρος», λιβερτιανόν, τόνων

γκρὸς 34.900, ἀπὸ 10 Ἰουλίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Ναυτικῶν Πρακτορείων καὶ «Κάθριν», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 11.200, ἀπὸ 26 Ἰουνίου 1964, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Βλάχου.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Σάν Τζόρτζ», παναμαϊκόν, τόνων γκρὸς 5.128 καὶ «Καπετάν Βαγγέλης», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρὸς 1.498, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς καὶ «Ντόρις», λιβερτιανόν, τόνων γκρὸς 7.250, ὡς βυθισθέν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 713, τόνων γκρὸς 7.305.554.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Ὡς πληροφοροῦμεθα, κατόπιν μακρῶν προσπαθειῶν καὶ διαπραγματεύσεων μετὰ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλίσεως, ἡ ἔνωσις τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐργαζομένων Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιριῶν ἐπέτυχεν ὅπως γίνῃ δεκτὴ, ἐν πλήρῃ ἰσοτιμίᾳ μετὰ τῶν λοιπῶν ἀσφαλιστικῶν ὁργανώσεων τῶν 6 κρατῶν μελῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ὡς τακτικὸν μέλος εἰς τὴν παρὰ τῇ Εὐρωπαϊκῇ Ἐπιτροπῇ Ἀσφαλίσεως ἐπιτροπῇ ἐπεξεργασίας θεμάτων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ἀντὶ τῆς μέχρι τοῦδε παραδοχῆς τοῦ ἀπεσταλμένου τῆς ἔνωσεως ὡς ἀπλοῦ παρατηρητοῦ.

Λόγω τῆς σοβαρότητος τῶν συζητουμένων ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ ταύτῃ θεμάτων καὶ τῶν λαμβανομένων ἀποφάσεων, δυνάμενον νὰ ἐλθουν ἀποφασιστικὴν σημασίαν διὰ τὴν ἑλληνικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, ἡ ἐπιτευχθεῖσα συμμετοχὴ τῶν Ἑλλήνων ἀσφαλιστῶν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ταύτην ἔχει κεφαλαιώδη σημασίαν διὰ τὴν ἐγκαίριον ἐνημερωσὶν τῶν ἐπὶ τῶν συζητουμένων ἐκάστοτε θεμάτων καὶ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὰς διεξαγομένους συζητήσεις, με ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐιδικωτέρων συμφερόντων τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀγορᾶς.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ δεύτερον δεκαήμερον τοῦ μηνὸς Ἰουλίου συνήλθεν εἰς τὸ Λονδίνον, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀστυρμάτων, ἡ ὁποία ἡσχολήθη μετὰ ἀκόλουθα θέματα: α) Τὴν σύμβασιν ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, β) ἡλεκτρονικὰς συσκευὰς πλοίων, ἥτοι: γυροσκοπικὰς πυξίδας, ραντάρ, ραδιογυρομέτρων, λορὰν, ντέκκα κ.λ.π., γ) ἡλεκτρονικὴν καὶ τεχνικὴν ἀνάθεσιν τῶν ἀνωτέρω συσκευῶν εἰς τοὺς Ἀξιωματικούς Ἀστυρμάτων διὰ τὰς θλάδας καὶ ἐπισκευὴν αὐτῶν ἐν τοῖς πλοίοις, δ) καταρτισμὸν προγράμματος διδασκείας καὶ ἐξεταστῆς ὕλης διὰ τοὺς Ἀξιωματικούς Ἀστυρμάτων πλοίων, ε) πλήρη θεωρητικὴν, ἐπιστημονικὴν καὶ τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀστυρμάτων πλοίων, ἐφ' ὧν τῶν ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν, σταθμῶν ἀστυρμάτων, δεκτῶν κλπ.

Εἰς τὴν Διεθνή ταύτην Διάσκεψιν συμμετεῖχον δι' ἀντιπροσωπειῶν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὀργανώσεων τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀστυρμάτων τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Ἑλλάδος, διὰ τοῦ κ. Ἡλία Κροκιδά, τῆς Νορβηγίας, τῆς Δανίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Φινλανδίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ὁλλανδίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Ἰταλίας.

Ἡ διάσκεψις ἐπέτελε σημαντικὸν ἔργον ἐπὶ τῶν σημειοῦμενων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸ τμήμα τῶν Ἀστυρμάτων τῶν πλοίων, ἰδιαίτερος δὲ εἰς τὸ θέμα τῶν ἡλεκτρονικῶν ὁργάνων, ὅπου ὁ χειρισμὸς μόνον θὰ διεξάγεται παρὰ τῶν Ἀξιωματικῶν Καταστρώματος, ἡ δὲ τεχνικὴ παρακολούθησις καὶ ἐπισκευὴ θλάδων καθορίζονται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ Ἀξιωματικοῦ Ἀστυρμάτου τῶν πλοίων.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

Ἑγγραφαὶ νέων μαθητῶν δι' ὅλας τὰς τάξεις.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Σύνδεσμον Ναυτιλίας καὶ Παιδείας Οἰνουσσῶν,
Βουλῆς 34, Ἀθήνας, 118, τηλ. 233-600.

Ο Κ. Γ. ΜΑΥΡΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ & ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Πληροφορούμεθα ότι εις τελευταίαν συνεδρίασιν του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών, εξελέγη Πρόεδρος αυτής ο νέος Διοικητής της Εθνικής Τραπεζής της Ελλάδος κ. Γ. Μαύρος.

Ο κ. Μαύρος εξεδήλωσε ζωνρόν ενδιαφέρον διὰ τὴν πρόοδον τῶν ἐργασιῶν τῆς νέας ἐταιρείας, ἡ ὁποία ἤρχισεν ἤδη καλύπτουσα κινδύνους ἐπὶ σκαφῶν, ἐκαρακτήρισε δὲ ὡς ὑψίστης ἐθνικῆς σημασίας τὸ ἐπιτελούμενον ὑπὸ τῆς ἐταιρείας ἔργον.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ

Ἀνεχώρησε διὰ Νορβηγίαν καὶ Δανίαν ὁ διευθυντής τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως κ. Ξεν. Ἀντωνιάδης, προκειμένου νὰ μελετήσῃ ἐπιτοπίως τὰ ἐκεῖ κρατούμενα συστήματα ἐκπαίδευσως. Ο κ. Ἀντωνιάδης θὰ ἐπιστρέψῃ τὴν 10ην Αὐγούστου.

ΑΙ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

ἘΑ συνεχῶς ἐξελισσόμενα ναυτικά σχέσεις μεταξύ Ἑλλάδος καὶ Σοβιετικῆς Ἐνώσεως εὐρίσκονται εἰς λίαν εὐνοϊκὸν σημείον, ἐδήλωσεν ὁ ἐν Πειραιῇ Γενικός Ἀντιπρόσωπος τοῦ Σοβιετικοῦ Ναυτικοῦ Ὄργανισμοῦ «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ» κ. Γ. Μουνδρέας.

Ἐγνώσθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἀφίχθησαν δύο νέαι ναυτικά μηχαναὶ Νητζελ παραγωγῆς «ΣΟΥΝΤΟ-Ι-ΜΠΟΡΤ», τύπου DP 4 30-50/3 δυναμὼς 400 ἵππων ἐκάστη, ἡ μία δεξιότροπος καὶ ἡ ἄλλη ἀριστερότροπος, δυνάμεναι νὰ τοποθετηθῶν ἐπὶ τοῦ ἰδίου πλοίου.

Ο κ. Μουνδρέας ἐδήλωσεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ παραλαβὴ τῶν ὡς ἄνω μηχανῶν καὶ αἱ ὑπάρχουσαι δύο ναυτικά Νητζελ 600 ἵππων ἐκάστη καὶ μία τῶν 800 ἵππων εἰς τὸ Τελωνεῖον Πειραιῶς, ἀποτελοῦν συμπληρωσιν τοῦ ἐνταῦθα ὑπάρχοντος μοναδικοῦ στόκ μηχανῶν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν ναυτικῶν προϊόντων τοῦ Σοβιετικοῦ Ναυτικοῦ Ὄργανισμοῦ.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοίαρχου Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Γ. Αὐγουστάτος, Μ. Ἀλτουβάς, Ἰω. Ἀμπαζάς, Κ. Ἀποστόλου ἢ Κοντός, Μ. Ἀγαπητός, Ν. Βλυσίδης, Μ. Βαρδαρέσσος, Εὐσ. Βουμπλινόπουλος, Ἰω. Γεωργουλῆς, Ἀντ. Γρυπαῖος, Μ. Γιαννίσης, Π. Γιαννακόπουλος, Δ. Δαούτος, Ν. Διαμαντάκης, Δ. Κατραμίδης, Ἀντ. Κονιάς, Ν. Καπετανίος, Δ. Κυρόπουλος, Γ. Καζάνας, Θ. Κρεμασιώτης, Π. Κάβουρας, Π. Κατραβᾶς, Ἰω. Καμίνης, Γ. Καραβιάς, Δ. Κατσούνης, Γ. Κάγκας, Κ. Κατσαμπῆς, Δ. Λαζάρου, Γ. Λεκάς, Κ. Μαρκαντανάκης, Ἰω. Μοσχούρης, Χ. Νικολαΐδης, Εὐ. Νήρος, Γ. Παχουνδάκης, Ἀντ. Παλέμης, Ἀνδ. Παλέμης, Κ. Πασσάς, Γ. Παπαδόπουλος, Δ. Παράσης, Π. Ρουμαντζῆς, Σπ. Σάρρας, Γρ. Σμυρναΐδης, Δ. Στρίντζης, Μ. Σιγδάλας, Γ. Τσάμης, Εὐσ. Τσώρος, Δ. Τοπάκης, Μ. Ταχταντζῆς, Γ. Τουρῆς, Κ. Φωτεινός, Γ. Φακῆς, Α. Φύσσας καὶ Κ. Χαντζόγλου.

— Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοίαρχου Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Ἀντ. Ἀμέντας, Ἰω. Ἀναστασόπουλος, Στ. Ἀσπρούλης, Χ. Ἀμπάτης, Ν. Ἀρβανίτης, Κων. Αὐτῆλου, Λ. Ἀγιανίδης, Ἰω. Αὐγουστής, Π. Ἀμπάτης, Ἀντ. Ἀκύλας, Ἀλ. Ἀναστασιάδης, Στ. Ἀσπρούλης, Δ. Βόλης, Ἀν. Βρανᾶς, Εὐ. Βασιλικός, Π. Βουλιέρης, Ν. Βλάχος, Ἀν. Βουστιτσόδης, Κων. Βασιλάκης, Λ. Βεντούρης, Ἀν. Βαλιαντάς, Γ. Γεωργίου, Π. Γιαννίσης, Εὐ. Γκιώλης, Ἰω. Γκόρος, Θ. Γιοβανάκης, Ν. Γεωργιάδης, Ἠλ. Γκανούτας, Ἀρ. Γρομπότος, Γ. Γλυνός, Στ. Γαλάρης, Μ. Γιαννιτάκης, Ἀντ. Γλύκας, Σπ. Γκόγκος, Εὐ. Δήμου, Γ. Διαμαντίδης, Ἰω. Διακογιάννης, Χρ. Δαλιζίος, Γ. Δαμβουνέλης, Ἀλ. Δανιόλος, Χρ. Διπλάρης, Στ. Ἐλευθερίου, Γ. Ζαμπουνῆς, Ἀνδ. Ζαννίκος, Στ. Ζαννίκος, Γ. Ζαρίκος, Κων. Ζενξοφύλλης, Ἀντ. Ἠλιαδάκης, Β. Θεοτοκάτος, Ἰω. Ἰωαννίδης, Κ. Κο-

λυβάς, Σπ. Κολώνιας, Στ. Κόπελος, Στ. Κουρτέσης, Δ. Κουτσούλιας, Γ. Καταρᾶς, Π. Καραμήτσος, Ἰω. Κοντογιάννης, Γ. Καστής, Σπ. Καρνέσης, Δημ. Καπιτάλας, Ἀθ. Καραβᾶς, Γ. Κασιμπήρης, Ν. Καβαλῆγος, Ἰω. Κουτούφης, Α. Καραντάνης, Γ. Καυοκόλης, Ἰω. Κουντούρης, Δ. Κωτάκης, Ἰω. Καρυστινός, Κων. Κούζιας, Ν. Καζάνας, Γ. Κόκαλης, Στ. Κασμάς, Κ. Καραβόλος, Ἐμμ. Κουτσουρῆς, Γ. Καραστοπούκης, Ἀγγ. Κωνσταντίνου, Γ. Κρόκος, Εὐ. Καλλιάνος, Ἰω. Κουρούνης, Γεώργ. Κατόικας, Στ. Καλαμπόγιας, Δημ. Καρλῆς, Γ. Κωνσταντόπουλος, Ἰω. Κρητικός, Ἐμμ. Κοψιμαλόπουλος, Π. Λεγκάλ, Ἀνδ. Λεμονίδης, Μ. Λάδης, Δ. Λαπάρδας, Ἰω. Λυγνός, Ἰω. Λαδάκης, Θ. Λιώρας, Ν. Λασιθιωτάκης, Κ. Μανδράκας, Γ. Μάσας, Κ. Μαυρέλης, Φ. Μπιζάνης, Ἰω. Μαρινάκης, Μ. Μπουτίκος, Μ. Μαυρομμάτης, Ἀνδ. Μελέκος, Ἀν. Μίσικας, Γ. Μουζύρας, Ν. Μανουσάκης, Π. Μενεγάτος, Ἠλ. Μανραντώνης, Γ. Μεκελίδης, Ἀρχ. Ματαράγκας, Μ. Μαγκανάρης, Γ. Νικολάου, Σ. Νικολάδης, Ἐλ. Νομικός, Στ. Πιτσικούλης, Εὐθ. Πετρατζᾶς, Ἰω. Παπαντωνίου, Κ. Πολυχρονάκης, Γ. Πιπίνος, Θ. Πανάρετος, Β. Παπαδάκης ἢ Λιαπᾶκης, Ἀν. Παπαγιάννης, Κ. Παυλίδης, Χρ. Πολίτης, Ἐλ. Παυλινέρης, Ἐμμ. ἢ Θεόδ. Παπαδόπουλος, Γ. Πολυταρίδης, Δ. Πίσσιας, Ἐμμ. Ροσμαράκης, Στ. Ρούσσος, Ν. Ραπτόπουλος, Στ. Ρουσσέτος, Ἰω. Σαλτόπουλος, Ν. Σούλιας, Γ. Σταμπούλοπουλος, Ἰω. Σκαλοθέος, Ἐλ. Σκλάβος, Κ. Σιγαλός, Μ. Σταυρίδης, Ἠλ. Σαράδας, Ἐμμ. Σοῖλές, Δ. Στρατῆς, Δ. Τρίγκας, Ἀντ. Τσιροίκος, Ἰω. Τογαντζῆς, Ν. Τουρλέντος, Ἰω. Τσίγκος, Κ. Τόψης, Α. Τσουπάκης, Κ. Τατάκης, Εὐ. Τσιγκάρης, Κ. Τσούρης, Ἀντ. Τσομμάκης, Ἠλ. Ταχταντζῆς, Γ. Ταμπούρας, Ν. Φάρος, Δ. Φωτεινός, Χρ. Φερεντίνος, Ἰω. Φωτεινός, Γ. Φαραντάτος ἢ Γερολυμάτος, Μ. Φιλιππάκης, Γ. Φαρόδης, Εὐ. Φλεβάρης, Θ. Χαλαούτης, Χ. Χριστοφοράτος, Δ. Ψαθέρης καὶ Ἐμμ. Ψαλίδας.

— Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοίαρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Σπ. Ἀποστολάτος, Χρ. Ἀπεργῆς, Γ. Ἀράζος, Γ. Αὐθεντόπουλος, Ἀλ. Ἀρβανίτης, Ἰωσ. Ἀθητάκης, Π. Ἀφεντάκης, Ἰω. Ἀναγνωστόπουλος, Ἰωάν. Ἀρβανίτης, Δ. Βραχάκης, Κ. Βλῆχος, Κ. Βλάδης, Ἀνδ. Βρυστινός, Ν. Βλαχόπουλος, Ἀλ. Βομπήρης, Γ. Βασιλείου, Στ. Βρουτάς, Στ. Βλάχος, Γ. Βασιλάκης, Γ. Βουτσινάς, Θ. Βασιλάκης, Γ. Πολίτας, Κ. Γλύκας, Στ. Γιαννίκας, Σ. Γιαννιουράκος, Π. Γουδινός, Ἀντ. Γκόλης, Γ. Γεωργακάκος, Γ. Γεράλης, Γ. Γουλιτάκης, Σ. Γρηγορίου, Χρ. Γιαννίσης, Ἰω. Δανάλης, Α. Δούτσιος, Γ. Δεῶνας, Ἀπ. Ἐμμανουηλίδης, Εὐ. Εὐστρατίου, Ἀντ. Ἐζανίδης, Σπ. Εὐαγγέλου, Στ. Ζουμπιδῆς, Γ. Ἠλιάδης, Ἐμμ. Θεοδοσίου, Ἰω. Θεοδωράτος, Α. Θωμόπουλος, Γ. Ἰλτσόπουλος, Ἠλ. Ἰακρῆς, Κ. Κωστόπουλος, Ἀντ. Κοντός, Γ. Κοκκοράκης, Ἰω. Καστρίτης, Εὐ. Καλιντεράκης, Ἀντ. Κουφοπτελῆς, Εὐθ. Κόρακας, Π. Κατσαρός, Ν. Κούδαρης, Ἀπ. Κανάρης, Ἀθ. Καραμπέρης, Γ. Καΐτης, Π. Κουκουμάλας, Ἰω. Καρατζᾶς, Ἐμμ. Κελαϊδῆς, Ἐλ.

Καβαλίκας, Θ. Κοντραφούρης, Ἰω. Κόλλιας, Σπ. Κριλλάκος, Δ. Κότσαρης, Κ. Κουρνιατῆς, Α. Κουκουλάκης, Ν. Καμπάνης, Γ. Καλησπερῆς, Δ. Κατσανδρῆς, Ἀλ. Καρμενιόνης, Ἰω. Κουτουμπᾶς, Π. Κρησιώτης, Ν. Κοντογιώργης, Π. Καμπούρης, Στ. Καλαγκιάς, Θ. Καραλῆς, Μ. Κοντολάτος, Γ. Κάσης, Γ. Λιόδης, Στ. Λαγουρός, Ἰω. Λεοντάρας, Γ. Λιμοτυράκης, Δ. Μπόης, Β. Μάντζαρης, Γ. Μάγκος, Ἰω. Ματτῆς, Κ. Μαρκάκης, Ν. Μιχαλάκης, Σπ. Μανίδης, Ἀχ. Μιχαλάκης, Δ. Μυόφας, Ἰω. Μαραβελιάς, Ἀνδ. Μακρῆς, Ν. Μανωλῆς, Ἀχ. Μίχος, Μ. Μπουζαλάκος, Σ. Μάστορης, Μ. Μπούτσας, Στ. Μπακαλμπάσης, Μ. Μπαρμπῆς, Ἰω. Μουντῆς, Ἰω. Μαρινάκης, Εὐ. Μεταξᾶς, Ἰω. Μπουλιμέτης, Ἐμμ. Μουστακῆς, Ἰω. Μαυρέλος, Ἐμμ. Μανωλάκης, Ἐμμ. Μανούσος, Γ. Μανσόλας, Π. Μαραγκόπουλος, Ἰω. Μπίτης, Ἐπ. Ντάρδης, Εὐ. Νάνος, Δ. Πανουργιάς, Χ. Πέτσας, Θ. Παλαιτάκης, Δ. Παπαδόπουλος, Π. Περγῆς, Ἐμμ. Παπαλέξης, Δ. Παπαδόπουλος τοῦ Ν., Ν. Παπακώστας, Γ. Πιτσολάντης, Γ. Πρίντζης, Εὐ. Παρλαδάντζας, Μ. Παπανικολάκης, Εὐ. Παπουτσόγλου, Ἀν. Ράπτης, Ν. Ράγκος, Γ. Σαραμπάνης, Χ. Σέγκος, Γ. Σφήνις, Κ. Σπαχῆς, Στ. Στρογγυλός, Φρ. Σκαλιέρης, Δ. Σταμπούλης, Στ. Σύμπουρας, Β. Σκαρβέλης, Ἀρ. Στυλιανού, Κων. Σούτσας, Γ. Σπῆλιος, Γ. Στρατιδάκης, Εὐ. Σταμούλης, Ἀρ. Σαλέμης, Στ. Σκόρδος, Θ. Τουρνᾶς, Κ. Τσατσαρώνης, Ἰσ. Τσούρης, Α. Τσῶνος, Α. Τριλίβας, Δ. Τσαδαρῆς, Γ. Φόρτες, Χρ. Φωτεινός, Εὐθ. Φούσας, Ἰω. Φουστάνος, Ἀλ. Φατούρος, Δ. Φραγκοῦλης, Μ. Φαράκος, Π. Φίλης, Χρ. Φραγκοδᾶκης, Γ. Φράγκος, Ζ. Χελάς, Ἰω. Χρύσης, Ν. Χέρας, Σπ. Χαρολάμπους, Γ. Χαζῆρης, Δ. Χρυσοδισιῶτης, Ν. Ψαρράς καὶ Ἐμμαν. Ψάρρας.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαετημέριον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ἰουλίου, ἐχορηγήθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α. Τ. εἰς τοὺς κατωθὶ ναυτικούς ἀποχωρησάντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματῶν καὶ τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν:

Εἰς πλοίαρχους: Ἰω. Γ. Εὐλᾶν, με ὑπηρεσίαν 30 ἐτῶν, 8 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 4.827, Γεώργ. Ν. Καπάτην, με ὑπηρεσίαν 29 ἐτῶν, 5 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.533, Ἐπαμ. Χαρ. Ἀρβανίτην, με ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 1.894, καὶ Νικ. Γ. Κοκουᾶν, με ὑπηρεσίαν 23 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 2.263.

Εἰς μηχανικούς: Εὐάγ. Ἠλ. Δαυῖδ, με ὑπηρεσίαν 32 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 2.733, Ἀπόσ. Νικ. Μπάου, με ὑπηρεσίαν 24 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 2.114, Μιχ. Ἀντ. Οἰκονόμου, με ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν, 9 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 1.559, Εὐάγ. Ἰω. Μαλούτην, με ὑπηρεσίαν 27 ἐτῶν, 6 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 1.924, Παν. Εὐ. Σκαράκη, με ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν, 6 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.536, Σταμ. Δημ. Καϊρήν, με ὑπηρεσίαν 25 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 2.724, Ἰω. Νικ. Κοκκινῆν, με ὑπηρεσίαν 27 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 4.295, καὶ Δημ. Πρ. Κανάκη, με ὑπηρεσίαν 33 ἐτῶν, 10 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 3.313 καὶ Βασ. Ἀλ. Λαγουδάκη, με ὑπηρεσίαν 20 ἐτῶν, 2 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 2.090 μηνιαίας.

Εἰς ἀσυρματιστάς: Σταμ. Ἀν. Σκυριανόν, με ὑπηρεσίαν 26 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 3.402, Παν. Γ. Χάνδανον, με ὑπηρεσίαν 28 ἐτῶν, 9 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 4.049 καὶ Μαρῖαν χήραν Δημ. Χαλκιοπούλου, με ὑπηρεσίαν 25 ἐτῶν καὶ 1 μηνὸς δρχ. 1.841 μηνιαίας.

Εἰς λογιστὴν: Πέτρ. Ἰω. Κιβωτόν, με ὑπηρεσίαν 15 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, λόγω ἀνικανότητος δρχ. 750 μηνιαίας.

Εἰς κατωτέρω πληρώματα: Χαρ. Ν. Ρούσαλην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 29 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.526, Ἰω. Ν. Καραγιάννην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 25 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.301, Γεώργ. Ν. Γκλιτην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 16 ἐτῶν, 9 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, λόγω ἀνικανότητος δρχ. 750, Σταμ. Δ. Καπετανίου, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 29 ἐτῶν, 7 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 1.491, Κων. Ἰω. Χιότην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 15 ἐτῶν, 6 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν, λόγω ἀνικανότητος δρχ. 750, Στ. Ἰω. Φαρουδάκη, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 16 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 822, Κων. Π. Σταθόκη, ναύτην, με ὑπηρεσίαν 17 ἐτῶν, 2 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 750, Σταματιαν, χήραν Γεωργ. Βαλιδάκη, θερμαστῶν, με ὑπηρεσίαν 16 ἐτῶν, 8 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 750, Χαρ. Σπ. Μωραΐτην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 18 ἐτῶν, 7 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 750, Νικ. Μιχ. Τελεντίν, ναύτην με ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν, 11 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.293, Ἀθ. Ν. Βραχάτην, κυβερνήτην, με ὑπηρεσίαν 26 ἐτῶν, 9 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.075, Κων. Γ. Κιμιόλην, θερμαστῶν, με ὑπηρεσίαν 26 ἐτῶν, 4 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 2.056, Γεώργ. Στ. Πασσάν, ἀρχιθερμαστῶν, με ὑπηρεσίαν 26 ἐτῶν, 1 μηνὸς καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 2.036, Δημ. Ν. Βουλγαρήν, θαλαμηπόλον, με ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 1.210, Νικ. Γ. Ἀράκον, ἀρχιθερμαστῶν, με ὑπηρεσίαν 15 ἐτῶν, 5 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 758, Βασ. Ἰω. Κυράλην, ναύτην, με

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: Οὐδεμίαν σχέσιν ἔχω
μετὰ NEGRIS-Co.

Κλεο. Νέγρης

υπηρεσίαν 23 ετών και 14 ημερών δρχ. 750, Γρ. 'Αθ. Καρανής, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 16 ετών, 1 μηνός και 21 ημερών δρχ. 750, Κολομοίρα, χήρον Νικ. Τασοπούλου, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 21 ετών και 6 μηνών δρχ. 1.189, Νικ. Γ. Ρούσσον, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 24 ετών, 7 μηνών και 4 ημερών δρχ. 1.759, Γεώργ. Στ. Βιλαίαν, ναυτήν, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 13 ημερών, λόγω ανικανότητος δρχ. 750, Κων. Στ. Μούσιον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 6 μηνών και 3 ημερών δρχ. 1.086, Γεώργ. Δ. Σπυριδάκη, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 18 ετών, 2 μηνών και 8 ημερών δρχ. 750, Μάρκον Δ. Κατερίνην, ναυκλήρον, με υπηρεσίαν 21 ετών, 7 μηνών και 3 ημερών δρχ. 1.273, Ζήσ. Σπ. Ζήσιμον, ναυτήν, με υπηρεσίαν 24 ετών, 5 μηνών και 9 ημερών δρχ. 750, 'Αγγ. Ν. Ρέδην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 18 ετών, 7 μηνών και 6 ημερών δρχ. 750, Δρ. Σπ. Σαμαρογιάννην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 16 ετών, 6 μηνών και 9 ημερών δρχ. 750, Παν. Σπ. Βλάσσην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 30 ετών, 11 μηνών και 11 ημερών δρχ. 1.788, 'Αντ. Δημ. Λειβαδάρον, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 ετών και 20 ημερών δρχ. 1.251, Μαρ. Δημ. Μονογιών αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 29 ετών, 9 μηνών και 20 ημερών δρχ. 2.451, Νικ. 'Εμμ. Παπαζογλου, ναυκλήρον, με υπηρεσίαν 25 ετών, 5 μηνών και 16 ημερών δρχ. 1.294, Κων. Νικ. Κυριακού, ναυτήν, με υπηρεσίαν 21 ετών, 7 μηνών και 26 ημερών δρχ. 974, 'Αθαν. 'Ιω. Χαμηλοδάρην, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 28 ετών, 4 μηνών και 28 ημερών δρχ. 2.287, 'Αθαν. 'Αρ. Τσικούραν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 19 ετών, 6 μηνών και 23 ημερών δρχ. 1.334, 'Ανρ. Παρ. 'Αλεξόπουλον, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 29 ετών, 6 μηνών και 22 ημερών δρχ. 1.726, 'Ιω. Γ. Μπαχτήν, κυβερνήτην, με

υπηρεσίαν 17 ετών και 3 μηνών, λόγω ανικανότητος δρχ. 750, Χρ. Δημ. Διονυσίου, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 25 ετών και 11 ημερών δρχ. 1.852, Θεοφ. Θεραπιάτην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 36 ετών, 4 μηνών και 20 ημερών δρχ. 1.849, 'Αγγ. Λαζ. Λάμπρου, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 16 ετών, 11 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 750, Νικ. Κ. Σάββαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 17 ετών, 9 μηνών και 12 ημερών δρχ. 750, 'Ελένην, χήρον Κων. 'Αντωνάκη, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 16 ετών και 8 ημερών δρχ. 750, Στυλ. Π. Κασδαγλήν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 25 ετών, 7 μηνών και 29 ημερών δρχ. 1.342, 'Ιω. Ν. Γεωργιουλάκη, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 26 ετών, 11 μηνών και 4 ημερών δρχ. 1.997, Εύ. 'Ελ. Θωμάν, ναυτήν, με υπηρεσίαν 22 ετών, 5 μηνών και 7 ημερών δρχ. 1.245, 'Ιω. Π. Σιγώλαν, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 27 ετών, 1 μηνός και 17 ημερών δρχ. 2.066, Νικ. 'Ανδ. Τρίκουλην, μηχανοδηγόν, με υπηρεσίαν 22 ετών, 1 μηνός και 24 ημερών δρχ. 940, 'Ανδ. Δ. Δημάτον, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 24 ετών και 2 ημερών δρχ. 1.494, 'Εμμ. 'Οδ. Παππουν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 21 ετών, 11 μηνών και 9 ημερών δρχ. 884, Γεώργ. Στ. Νικήτην, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 22 ετών, 11 μηνών και 18 ημερών δρχ. 1.567, Κων. Γ. Παντελίδην, λιπαντήν, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 3 ημερών δρχ. 931, Γεώργ. Β. 'Αργυρόν, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 16 ετών, 3 μηνών και 21 ημερών δρχ. 750, Μαρίαν, χήρον Παν. Δέδε, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 19 ετών, 4 μηνών και 7 ημερών δρχ. 750, Εύαγγ. Γ. Μητρώκων, θαλασπολόον, με υπηρεσίαν 23 ετών, 5 μηνών και 3 ημερών δρχ. 1.476 και 'Ιω. Γ. Μπουμπιλήν, ναυτήν, με υπηρεσίαν 21 ετών, 3 μηνών και 20 ημερών δρχ. 1.176 μηνιαίως.

'Υόρκης φορτίον του, ύψεστη θραυσίν του επάρτου, συνεπεία της οποίας έπρεπε ό φορτωτής, φανεβήντος του 'Ανθυποπλοιάρχου και τραυματισθέντων σοδωδός του υποπλοιάρχου και ελαφρότερον ενός εργατού.

«ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ»: 'Αναχωρήσαν εκ Κιουσου την 2αν 'Ιουλίου, εφάρτα καί επιθεώρησιν του έχον σοδωδός ζημίας εις ένα τών κυλινδρών του. Συνεστήθη αντικαταστάσις του χιτανίου του κυλινδρου αυτού και έπισκευα εις τό έμβολον, τό δόκτρον, τά ελατήρια και τούς τηλεσκοπικούς σωλήνας.

«ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΤΗΣ»: Προσάρξε την 11ην 'Ιουλίου παρά τό Πλάμ-Ποϊντ της Τζαμαϊκά, ανέλυσθεν όμως δι' ιδίων του μέσων άφίχθη την επομένην εις Κίγκστον. Φέρει ελαφράς σχετικές ζημίας εις τά ύφολα της δεξιάς πλευράς, ανεχώρησε δι την 13ην 'Ιουλίου δια Σαλίνα Κρούξ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Π.»: 'Από Νάγαντον δια Λισαβόνα με φορτίον γαιανθράων, προσάρξε την 7η της 9ης 'Ιουλίου εντός του ποταμού Τάιη, πλησίον του Νιούκασλ. Τά δύο ρυμουλκά που συνώδευσαν τό σκάφος τό ανέλκυσαν μετά 20 περίπου λεπτά και άφου άπεμακρύνθη εκ της έλικας τό έν τών ρυμουλκίων που είχαν έμπιληξη έκει κατά την προσάρξιν, τό πλοίο συνεχίσε τόν πλουτν του διά τόν προορισμόν του.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: 'Από Ροζόριο δια Κίνα, συνεκρούσθη την 9ην Μαΐου παρά τό Μπουίνος 'Αύρες με τό φορτίον «Εύχαρις», άμφότερα δι τά πλοία ύπέρτασιν περιωρισμένης έκτάσεως ζημίας, η έπισκευή τών όποιων ανεβλήθη διά τόν τακτικόν αυτόν δεξαμενισμόν.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: 'Επιθεωρήσθη την 8ην 'Ιουλίου εις Φιλιππίνας, εφάρθη έχον μικρόν ρήγμα εις τά ύφολα, παρά την ίσαλον τών 12 ποδών. 'Επετράπη εις τό πλοίο η αναχώρησις και άπέπλευσε τό άπογευμα της 9ης 'Ιουλίου δια Μανίλα, πρόσ έκτέλεισιν έπισκευών. Μετά τό πέρας αυτόν, ανεχώρησε την 15ην 'Ιουλίου δια διαφόρους λιμένες τών Φιλιππίνων προς συνεχίσειν της φορτωτικής του.

«ΜΑΚΕΔΩΝ»: 'Από Γένοβαν εις Ροζόριο, ύπέρτα την 2αν Μαΐου ζημίας εκ κακοκαιρίας εις τας έντός τών κυτών του κατασκευάς δια μεταφοράς ζώων, αι όποιαι και έπεσκαυσθησαν εις Ροζόριο, όποτε και ήρχισεν η φορτωσις τού εκ ζώων φορτίου του.

«ΜΙΜΟΖΑ»: 'Από Κούβαν δια Κουβέιτ, ύπέρτα διαρροήν άτμιού εξ άμφότερων τών λεβητών του, την όποιαν και έπεσκαυσε τό πλήρωμα, κατά την εις Βηρυττόν πορομινόν του πλοίου. Λαδόν πιστοποιητικόν ναυσιπλοΐας, ανεχώρησε την 9ην 'Ιουλίου δια προορισμόν του.

«ΝΟΕΜΗ»: 'Από Σαντιάγο δια Καζαμπλάνκ, παρέμεινε την 23ην 'Ιουλίου εκβήντον ΝΑ της νήσου Γκωμέρα τών Καναρίων, συνεπεία βλάβης του ηθάλου του. Τό γεωργικόν ναυαγισματικόν «Πάσιρκ» έσπευσεν εκ Λας Πάλμας και τό έρρυμούλκισεν εις Καζαμπλάνκ.

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ»: 'Ηγκυροβολήμεν εις λιμένα Σαδόννας, ιδέχθη την έπ' αυτού πρόσκρουσιν του ά)π' «Αφρικαν Λόρντ» την 12ην 'Ιουλίου, καθ' όν χρόνον τούτο είσφρηκτο εις τόν λιμένα. 'Αμφότερα τά πλοία ύπέρτασιν ζημίας, αι τού «Νόρθ Πρινσες» όμως, είναι μεγαλύτεραι εις έκτασιν.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ»: Κατά την είσοδόν του εις λιμένα Πόρτ Σαϊδ την 14ην 'Ιουλίου, άπάλεσε μίαν άγκυραν με άρκετόν έκτασμα άλυσου, έπειδή δι έπιστάσεσιν και άνωμαλίαις εις την μηχανήν τό πλοίο, τό όποιον καταβύθετο από Παλιόριο εις Περισκόν Κόλπον, ανεχώρησε την 17ην δια Πιρναϊά πρόσ έπισκευήν, όπου και έβησε την 20ην 'Ιουλίου. Μετ' έπισκευάς εις τούς στρόβίλους του και αντικατάστασιν της άπολεσθείσης άγκυρας, ανεχώρησε την 23ην 'Ιουλίου δια προορισμόν του.

«ΟΡΟ»: 'Αφίχθη εις Τεργεστήν την 5ην 'Ιουλίου με ζημίας εις άμφότερους τούς κυλινδρικούς λεβητάς αυτού, μετ' επιθεωρήσιν δι έπιστάσιν ότι και οι όκτώ κλίβανοι τών λεβητών είχαν υποχωρήσει, ενώ διέρρεον και πολλοί αλλοι και ένδεδίτοι. Αι πυκναι έπικαθησις πετρελαιοϋ εις τας έπιφανείας της πλευράς τού ύδατος, άποδεικνύουν τούτο άς τό κύριον αίτιον της ζημίας. 'Ανομένονται άμοιβόι κλίβανοι και αλλοι εξ 'Αγγλίας.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ»: 'Από Χαικνάγκ δια Βανκούβερ, συνεκρούσθη την 2αν 'Ιουλίου με τό κινεζικόν φορτηγόν «Τσούγκ Σίγκ άρ. 5», τό όποιον και έβυθίσθη. Τό πλοίον διατάχθη από τας κινεζικάς άρχάς και έπλευσεν εις Ντάρβιν, όπου και εκρατήθη δι' άνοκρίσεις μέχρι της 19ης 'Ιουλίου, ότε και ανεχώρησε δια Μόσι, άφίχθη εκει την 22αν. 'Επιθεωρήσθη, εφάρθη έχον σημαντικές ζημίας εις τό πρσασιν τμήμα του, μετά προσωρινάς δι έπισκευάς, ανεχώρησε την 24ην δια Βανκούβερ.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ»: 'Από Αυστραλίαν δια Ναχότκα, ύπέρτα ζημίας εις την έλικα αυτού. 'Αφίχθη εις Ναχότκα την 17ην 'Ιουλίου, η έπισκευή όμως ανεβλήθη διά τόν τακτικόν δεξαμενισμόν.

«ΠΕΡΑ ΣΗ»: Μεθορίζον την 1ην 'Ιουλίου εντός του λιμένος Μεθούρνης, παρσάρθη ελαφράς υπό τού άνέμου και έκτύπησεν επί τού προβλήτου, εις όν προσκάλισε ζημίας. Ζημίας επίσης ύπέρτα και η πρύμνη τού πλοίου, πιθανόν δι και η έλικα εις τό ηθάλιον, πρόσ εξακριβωσιν τών όποιων θέ γίνη έπιθεώρησις.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ»: 'Εκ Βαλπαρισό δια Γένοβαν, προσήγγισε την 12ην 'Ιουλίου εις Σαδόννα, όπου ήγκυροβόλησε συνεπεία πυρκαϊάς εις τό εξ ιχθυαλούρον φορτίον του. Τό πυρ κατεσβέσθη την 16ην 'Ιουλίου, παρστήθ όμως ανάγκη να κατακλυσθη τό ύπ' άριθ. 3 κύτος του. Τό πλοίον εσπλήσεν εις λιμένα Σαδόννας την 17ην 'Ιουλίου.

«ΣΟΛ»: 'Από Μένα άλ 'Αχμάντι δια Γιβραλτάρ, παρέμεινε την 9ην 'Ιουλίου εις Σουζέ λόγω άνωμαλίων εις τούς λεβητάς. Μετά την έπισκευήν τών ζημιών του, τό πλοίον έλαβε πιστοποιητικόν και άπέπλευσε δια προορισμόν του την 18ην 'Ιουλίου.

«ΣΤΑΜΑΤΗΣ»: Δεξαμενισθέν την 13ην 'Ιουλίου εις 'Αϊόι, εφάρθη με ζημίας εις τά έλάσματα τού πυθμένος και τών πλευρών, τός όποιας και έπεσκαυσε. Δέν άνεκοινώθησαν τά αίτια τών ζημιών.

«ΣΥΡΑ»: Με φορτίον 7.100 τόννων ιχθυαλείου,

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ»: 'Ανεχώρησεν από την Γένοβαν την 3ην 'Ιουλίου, μετ' έπισκευών ζημίας εις τούς λεβητάς αυτού, την έσπραν όμως της ίδιας ήμέρας, ό κινητήρ ρυθμίσεως τάσεως της κινητήριου στροβιλοηλεκτρικής μηχανής, ύπέρτα θραυσίν τού άξονος τού επαγωγίμου του. 'Επείστρεψε την 4ην 'Ιουλίου εις Γένοβαν και άναμέει την άποστολήν άμοιβού τεμαχίου, έν τώ μεταξύ δι έπισκευάζει και τό ύποστάν ζημίας πυγνισίν του.

«ΑΝΖΙΟ» (θαλαμηγόν): 'Εξ 'Αγγλίας δια Μεσολέγειον, ύπέρτα πυρκαϊάν άνοικτα της Βρόστις και τελικός έβυθισθή την 16ην 'Ιουλίου. 'Ο έπιβαίνων πλοιοκτήτης κ. Μιχαήλ 'Αγγελος και οι ύπόλοιποι τρεις έπιβαίνοντες, διασώθησαν και άπεδιδάσθησαν εις Βρόστιν.

«ΑΡΕΣ»: 'Από Τουάφε δι' 'Ισπανίαν, προσάρξε επί άμμόδους βυθού παρά την άκρην 'Ελφαντ, την 13ην 'Ιουλίου, κατά δι την προσπάθειαν ανέλκυσεως, ύπέρτα ζημίας και η έλικα. Λόγω της είσφρηξ ύδατος εις τά κύτη ύπ' άριθ. 2 και 5, έπίσης δι εκ τού στωδός της έλικας, δια της σπραγγος, έντός τού μηχανοστασίου, τό πλοίον εγκατελείφη την 16ην 'Ιουλίου, τού πληρώματος περισυλλεγέμενος υπό τού άτμοπλοίου «'Ακμάς». Λέγεται ότι η άνέλκυσις του κρίνεται άσφαρής και ότι δι θεωρηθή τελικός ως όλική άπώλεια.

«ΑΡΕΤΗΣ»: 'Εκ Τεργεστής δια Κούβαν, προσάρξεν επί ύφάλου παρά την Μαγιακούα την 5ην 'Ιουλίου. 'Ανελάσθη την 6ην 'Ιουλίου, τη συνδρομή και μικρού ταχυδρομικού σκάφους.

«ΑΡΗΣ»: 'Από Ματαράνι δι' 'Αμβέρσαν, με φορτίον ιχθυαλείου και γενικόν φορτίον, διεπίστωσε την 27ην 'Ιουλίου ένορσιν πυρκαϊάς εις τό φορτίον τού ύπ' άριθ. 4 κύτους του, συνεπεία της όποιας τμήμα φορτίου έποποθετήθη υπό τού πληρώματος επί τού καταστρώματος. 'Η πυρκαϊά κατεσβέσθη, λόγω όμως της έπικρατούσης κακοκαιρίας περίπου 300 σάκκοι ιχθυαλείου άνηρπάγησαν υπό τών κυμάτων. Τό σκάφος έβησεν εις 'Αμβέρσαν την 3ην 'Ιουλίου, όπου και έξεφορτώσε κανονικάς.

«ΑΡΙΣΤΕΥΣ»: Κατά την αναχώρησιν του εκ Πύλου την πρσών της 8ης 'Ιουλίου δι Πόρτ Σαϊδ, συνεπεία της άλγους, προσήγγισεν επί τών βράχων, άνέλκυσθεν δι' ιδίων του μέσων. 'Επιθεώρησις υπό δούτο άπέδειξεν, ότι τό πλοίον ήβυταν δια συνεχίση ακινώνων τόν πρόσ Πόρτ Σαϊδ πλουτν του, όπερ και έγινετο. Δεξαμενισθέν την 12ην 'Ιουλίου εις Πόρτ Σαϊδ, έπισκαυσε σοδωδός ζημίας της πρσρας του, αντικαταστάσιν έλασμάτων δαρους 10 τόννων. Φορτώνει τώρα εκει άλας δι' 'Ισπανίαν.

«ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ»: 'Εκτελόν εις Παλιόριο συνήθεις έπισκευάς συντηρήσεως, ανεχώρησε την 20ην 'Ιουλίου δια Μάρασα έλ Μπρέγκα, έπείστρεψεν όμως την ίδιαν ήμέραν εις Παλιόριο, λόγω άνωμαλίων εις την μηχανήν του. 'Επισκευασθείσης της βλάβης υπό τού πληρώματος, ανεχώρησε την 21ην δια προορισμόν του.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ»: 'Επισκευαζόμενον εις Τσικό της 'Ισπανίας, άνεκοινώσε την 20ην 'Ιουλίου, ότι έχει και ζημίας εις τούς λεβητάς, μετά δι την έπισκευήν αυτών, ανεχώρησε την 24ην δια

«ΟΖΑΝ»: 'Από Χιούστον δια Καλκούτταν με φορτίον σιτηράν, ύπέρτα ζημίας εκ κακοκαιρίας, συνεπεία τών όποιων προσήγγισε την 19ην 'Ιουλίου εις Μαντράς. Μετά προχείρου έπισκευάς, ανεχώρησε την 22αν δια προορισμόν του.

«ΓΙΟΣΟΝΑΣ»: 'Εκ Γαλλόστατον δια Σάντος, προσήγγισε την 25ην 'Ιουλίου εις Ρεσίφε, λόγω ζημιών εις τούς λεβητάς.

«ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΠΙΛΟΡΕΡ»: 'Από Βικτωρίαν δια Γένοβαν, ύπέρτα την 8ην 'Ιουλίου σοδωδός ζημίας εις ένα τών άνεμιστήρων υπερηλκρώσεως της μηχανής του, συνεπεία της εις αυτόν είσοδου θραυσθέντος πετρυγίου της βαλβίδος εξαγωγής τού ύπ' άριθ. 4 κυλινδρου του. 'Αντικαταστάσιν τού στρωφείου τού άνεμιστήρος και τού πετρυγίου της βαλβίδος υπό τού πληρώματος δια τόν έν τώ πλοίο άμοιβόν, τούτο συνεχίσε τόν πλουτν του και άφίχθη εις Γένοβαν την 21ην 'Ιουλίου.

«ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ»: 'Από Γουαμπάνα δι' 'Αμβέρσαν, προσάρξε την πρσών της 10ης 'Ιουλίου παρά τό Τερνέυκεν, έντός τού ποταμού Σέλντε. Μετά προσπάθειας 10 περίπου ώρών ανέλκυσθη δι' ιδίων του μέσων και κατέπλευσε την ίδιαν ήμέραν εις 'Αμβέρσαν.

«ΔΕΛΦΙΝ»: 'Από Τορόντο δι' 'Ισπανίαν με 8.500 τόννων παλαιστίδων, προσήγγισε την 13ην 'Ιουλίου εις Κριστοματλ συνεπεία ρηγματίων εις τά ύφολα τών κυτών του ύπ' άριθ. 4 και 5. Τά ρήγματα έπεσκαυσθησαν προχείρως υπό δυνάμει και τό πλοίο συνεχίσε τόν πλουτν του.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.»: 'Απώλεσε την έλικα του περί τά 8 μίλια έξωθι της 'Ηγουμνείσσης την 26ην 'Ιουλίου, έρρυμουλκίθη δι εις τόν άνωτέρω λιμένα υπό τού θεζυλοπλοίου «Τάσσο» και εκφορτώει εκει τό εκ τσιμέντων φορτίον του.

«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ»: 'Από 'Αρχάγγελον με φορτίον ζυλαίας, προσάρξε την πρσών της 25ης 'Ιουλίου έξωθι τού λιμένος 'Αλεξανδρείας.

«ΔΙΑ»: 'Εκ Μπαδναγκόρ δια Ριγίεκαν, παρέμεινε άνευ καυσίμων περί τά 140 μίλια ανατολικώς τού 'Αντεν συνεπεία κακοκαιρίας, την 14ην 'Ιουλίου. 'Εξ 'Αντεν έσπευσε τό ναυαγισματικόν «Σβί-τσερ», όπερ και τό έρρυμούλκισεν εις 'Αντεν την 18ην 'Ιουλίου. 'Αρού πορλόβε καύσιμα, ανεχώρησε την 19ην δια προορισμόν του.

«ΕΒΗΜΠΕΛΛΑ»: Κατά τόν άπό Χιούστον πρόσ Τζι-μπουτι πλουτν του, προσήγγισε την 14ην 'Ιουλίου επί έπιπλέοντος άντικειμένου, επιθεωρήσθη δι έν Παλιόριο την 20ην 'Ιουλίου, εφάρθη έχον σοδωδός ζημίας εις την έλικα, τόν άξονα, όστις έχει ύπέρτα και ρήγμα, κατά τόν στωδός αυτού. Μετ' έπισκευών προχείρων έπισκευών, τό πλοίον ανεχώρησε δι' 'Η-νωμένες Πολιτείας, όπου και δι διεξαχθέν μόνιμο έπισκευαί.

«ΕΓΚΕ»: 'Εκ Τακοράδι, προσήγγισε την 16ην 'Ιουλίου εις 'Αμπιτζάν με σοδωδός ζημίας εις την μηχανήν και την έλικα.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ»: Καθ' όν χρόνον εξαφάρ-ταν την 14ην 'Ιουλίου δια Βαμάρσταν τό εκ Νέας

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

VOGT & MAGUIRE LTD.

SHIPBROKERS

HEAD OFFICE

LIVERPOOL
CROSS KEYS HOUSE
MOORFIELDS
TELEGRAMS - VOGT
TELEX 62108
TELEPHONE
CENTRAL 9007

LONDON

BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS
TELEGRAMS - VOGTSALE
VOGTCHART
TELEX 22665
TELEPHONE
AVENUE 7222

MANCHESTER

20 BRAZEMNOSE ST.
TELEGRAMS - VOGT
TELEPHONE
BLACKFRIARS 4688

PRESTON

THE DOCK
TELEGRAMS - VOGT
TELEX 67584
TELEPHONE
PRESTON 86238

προσέλαβε δορείες του Καλλίου, εις Περού, την 16ην 'Ιουλίου, με την πλευράν παραλλήλως προς την ακτήν και εις θέσιν επικείμενον, από της 23ης δε άφίχθη το ναυαγιστικό «Ρέσιου» και ήρξισεν εργασίας ανέλιξης.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Έκ Σάν Λορέντζο διὰ Κοπεγχάγη, συνεκρούσθη παρά το Ρόττερταμ την 18ην 'Ιουλίου με το δηζελοπλοίο «Κολορόδο», άρροτέρων των πλοίων ύποστασαν σοβαράς μάλλον ζημίας.

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ»: Αφίχθη εις Μασσαλίαν την 25ην 'Ιουλίου, άνέφερεν ότι έχει ζημίας εις τους λέβητάς του.

«ΤΡΙΚΕΡΗ»: Κατά την εις Μορμουγκά φέρωσιν του, ύπέστη την 10ην 'Ιουλίου ζημίας εις τα έλάσματα της δεξιάς πλευράς εις την περιοχήν των κυτών του ύπ' άριθ. 1 και 2, συνεπεία των επί της πλευράς κτυπημάτων της φορηγίδος έξ ής έφώτα-

νε, λόγω του επικρατούντος κυματισμού. Απέπλευσε διὰ Κόντινεντ την 14ην 'Ιουλίου.

«ΥΠΑΠΑΝΤΗ»: Από Αμδέρσαν εις Λά Γιούινον του Σάν Σαλβαδόρ όπου άφίχθη την 26ην 'Ιουνίου, ύπέστη ζημίας εκ κακοκαιρίας, συνεπεία των οποίων διεβράχθη μέρος του φορτίου του, επίσης δε και ζημίας εις την μηχανήν του.

«ΦΑΕΘΩΝ»: Αφίχθη εις Γιοκοχάμαν, έπεσερήθη την 24ην 'Ιουλίου, διαπιστωθείσαν έκτεταμέναις ζημιών εις τας προσωποεισας στροβιλοηλεκτρικάς μονάδας του, αι όποιαι και έπισκευάζονται. Αι ζημιαί όρείονται εις κακήν έναλλαγήν εκ της μίας προς την άλλην γεννήτριαν.

«ΦΡΙΞΟΣ»: Από Τάμπακ διὰ Ήκλαντ, παρέμεινε εις Μπαλμπόα την 14ην 'Ιουλίου, λόγω ζημιών εις το ψυγείον του. Μετά την έπισκευήν αυτών, συνέχισε την 15ην τον πλουν του.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αξιοσημείωτος ή ζωηρότης των ναυλώσεων, ή κρατήσασα, παρά την εποχήν, και κατά το 6' 150ήμερον του 'Ιουλίου διὰ φορτώσεις μέχρι και του Σεπτεμβρίου. Υποδηλώνει την έν πλήρει αναπτύξει τελούσαν δραστηριότητα της παγκοσμίου οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικόν το γεγονός των μεταφορών παντοειδών φορτίων πρώτων ύλών. Τα σιτηρά εις την πρώτην γραμμήν.

«Boomlet» χαρακτηρίζουν οι παρατηρηταί της ναυλαγοράς την σημερινήν της κίνησιν. Τα λίμπερτυς ύπήρξαν κατά τας τελευταίας έβδομάδας τα εύνοούμενα της αγοράς. Σταθερά ή ζήτησις των, ένω δυσχερεστέρα πρό τιμος ήτο ή ναύλωσις των μεγάλων μπάλκ κάρριερς. Η προτίμησις των λίμπερτυς διὰ τα παντός είδους, πλην των άμερικανικών σιτηρών, φορτία ύπήρξε καταφανής. Οι πληρωόμενοι ναυλοί έδικαιολόγουν την έν κινήσει διατήρησιν των. Αι προβλέψεις περί της άχρηστεύσεως των διαμεύδονται και πάλιν. Διά πολλοστήν φοράν.

Τών χρονοναυλώσεων επίσης ή ζήτησις, με τινας συνήσεις διακυμάνσεις, ύπήρξε σημαντικός παράγων της σταθερότητας της ναυλαγοράς. Αυτή, άκριβώς, ή ζωηρότης των τάιμ - τσάρτερς έρχεται, κατά τινας, να προεξοφλήση την καλήν πορείαν της ναυλαγοράς και κατά τους άμέσους έπομένους μήνας.

Το μόνον προς το παρόν ζοφερόν σημείον της ναυλαγοράς, είναι ή άθρόα των τάνκερς έπαμφάνισις εις την αγοράν.

Η κίνησις των ναυλώσεων κατά τομείς είχαν έν συντομία, ως κάτωθι:

Κίνησις καλή διὰ σιτηρά προς την 'Ινδιάν, Αίγυπτον και έν τινι μέτρω προς το Κόντινεντ.

Τα 10,25 - 10,35 δολ. έπληρώθησαν, έναντι των 9 δολ. πρό 150ημέρου, διὰ την 'Ιαπωνίαν από τον Κόλπον. Διά το Κόντινεντ 5,05 δολ. (Αύγ.-Σεπτ.). Διά το Βίσμαρ \$ 6, με 2.500 τ. έλευθ. έκφόρτ. (Αύγ.-Σεπτ.). Διά την Αλεξάνδρειαν ή Πόρτ Σαϊδ δολ. 7,75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. όφίον Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7,50 (Αύγ.-Σεπτ.). Διά την Αδριατικήν δολ. 7,80, με 1.000 τ. έλευθ. έκφόρτωσιν. Από την Ν. Όρλεάνην διὰ την 'Ισπανικήν Μεσόγειον δολ. 86.000 φιο κατ' άποκοπήν, άραδόσιτος 10.000 τόν. (Αύγ.-Σεπτ.). Από τον Κόλπον διὰ Σάντος δολ. 8,25 ('Ιούλ.) και 8,30 (Αύγ.). Τάνκερ διὰ Πολωνίαν δολ. 5,75 (Αύγ.) και διὰ Βομβάην 67/- (Σεπτ.). Διά το Κόντινεντ (τάνκερ) δολ. 4,10 φιο (Αύγ.). Διά το Καραάτσι (τάνκερ) δολ. 9,25 (με 1.300 τόν. γκράς έκφόρτ.) Αύγ. Προσφοράι διὰ συνεχή ταξίδια διὰ το Κόντινεντ εις τάνκερς. Οι έ-

φοπλισταί έξήτουν δολ. 5,25 διὰ τέσσαρα ταξίδια.

Τα παλαιοσιδηρα διὰ την 'Ιαπωνίαν με έλαχίστην κίνησιν, λόγω μη άνανεώσεως της συμφωνίας διὰ την αγοράν των από την Αμερικήν. Από το Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 118.500 φιο (Αύγ.-Σεπτ.).

Ελάχιστα τα φορτία και των γαιανθράκων. Από το Χάμπτον Ρόδς διὰ Κωνσταντζαν 7, 60 δολ. (Αύγ.).

Από τας Μεγάλας Λίμνας διὰ το Κόντινεντ 8 δολ. (Αύγ.) και διὰ την Βενεζουέλαν δολ. 10,50 σιτηρά, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. ('Οκτ.-Νοέμ.). Διά Γερμανίαν δολ. 8,50, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. Από Τολέδον διὰ το Κόντινεντ, σκάφος 9.000 τόν. δολ. 7, με 3.000 τόν. έκφόρτ. έλευθ. (Αύγ.). Από το Μπαϊ Κομά διὰ Πολωνίαν δολ. 4,75, με 1.300 τόν. μετρικούς έλευθ. έκφ. (Αύγ.). Επίσης διὰ το Κόντινεντ μπάλκ κάρριερ δολ. 3,75, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. (Αύγουστον). Από το Πόρτ Τσάρτσαϊλ διὰ το Κόντινεντ δολ. 5 (Αύγ.-Σεπτ.).

Από τον Βόρειον Ειρηνικόν (Βρεταν. Κολομβία) δολ. 6,50 διὰ την Βενεζουέλαν (Αύγουστον) και 6,85 (Σεπτ.). Διά την 'Ιαπωνίαν δολ. 6,25 με χαμηλοτέραν της συνήθους προμήθειαν. Διά την Βόρ. Κίναν τάνκερ 17.700 τόν. 35/6 φιο (Σεπτ.).

Παλαιοσιδηρα δι' 'Ιαπωνίαν εις σκάφος 9.200 τόν. δολ. 68.500. Ευθεία εις μικρά σκάφη από την Βρεταν. Κολομβίαν δι' Αγγλίαν 98/- φιο (Αύγ.).

Σταθεροί οι ναυλοί και του Πλέιτ, χωρίς όμως κίνησιν αξιόλογον. Τάνκερ 16.500 τόν. διὰ το Κόντινεντ έπληρώθη 63/9 (Σεπτ.). Συνήθη φορηγιά 67/6 και 66/3 διὰ το Κόντινεντ έλευθ. έκφόρτ. (Αύγ.). Διά την 'Ιαπωνίαν 100 - 104/3, (58 πδδ.) με 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. (Σεπτ.). Διά την Μασσαλίαν 68/6. Ζάχαρις από την Κούδαν διὰ Κίναν 110/- φιο, έλευθ. φόρων (Αύγ.-Σεπτ.).

Τα αυστραλιανά σιτηρά με σχετικήν ζωηρότητα. Από τον Σίδνεϊ διὰ την Αγγλίαν 80/- (Σεπτ.-'Οκτ.). Από την Μελβούρνην άλευρα διὰ Κεϊλάνην (λίμπερτυ) 87/- 500 τόν. φόρτ. γκράς τέρας, 750 τόν. έκφόρτ. έλευθ. (Αύγ.). Από Γκνιλόγκ διὰ Καραάτσι 55/- (Αύγ.-Σεπτ.). Από το Πόρτ Κάμφα διὰ το Κόντινεντ άνθρακίτης 47/- φιο, με 2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (σκάφος 10.000 τόν.) (Αύγ.-Σεπτ.). Από Μαρμάγκοα διὰ Ρόττερταμ ή Έμδεν 39/- φιο έντ τρίμμεντ 2.500 τόν. φόρτ. 3.000 τόν. έκφόρτ. (Σεπτ.-'Οκτ.). Από Βομβάην διὰ Κόλπον/Ατλαντικόν μαγκανέζα δολ. 8,25 ('Ιούλ.-Αύγ.). Ζάχαρις από το Ντάρμπαν δι' 'Ιαπωνίαν

70/- και 72/6 (Αύγ.-Σεπτ.) και άραδόσιτος διὰ τρεις λιμένες 'Ιαπωνίας 61/3 - 63/9 (Σεπτ.). Διά Λονδίνον και Γλασκώδην 59/6, με 3.000 τόν. γκράς έκφόρτωσιν. Φωσφάτα εις δράχους από Καζαμπλάνκαν δι' Αμστερνταμ 21/3. Διά Κίναν 59/-. Από Λά Γκουλέτ δι' Όλλανδίαν σιδηρομετάλλευμα 20/6, με 2 σελ. φορτοεκφορτωτικά. Από την 'Ιτέαν διὰ Κάρντε μικρά σκάφη 26/3 φιο, με 1.000 τόν. φόρτ. και 1.000 τόν. έκφόρτ. (Αύγ.). Από Λά Παυλίσ διὰ δυτ. ακτήν 'Ινδίας (σκάφος 8.500 τόν.) 69/-, με 1.000 τόν. μετρ. φόρτ. και 650 τόν. έκφόρτωσιν λιπάσματα εις σάκκους.

Τάιμ τσάρτερ 9/12 μηνών εις δηζελοκίνητον 12.450 τόν. d.w., με παράδοσιν Μόντρεαλ, έπαναπαράδοσιν Κόντινεντ 21/-. Λίμπερτυ 15/6 έν ταξίδιον με παράδοσιν Νότ. 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσιν Κόλπον Βεγγάλης ('Ιούλ.-Αύγ.). Μότορσιπ 12.764 τόν. ταξίδιον από Βόρ. Ειρηνικόν εις Αγγλίαν 22/-. Έτερον 12.705 τόν. κυκλικόν Δυτ. Αφρικής δολ. 3,20, με παράδοσιν και έπαναπαράδοσιν Νέαν Όρλεάνην.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Χαλαρά ή ναυλαγορά διὰ τα πετρέλαια. Καλύτερα, πάντως, ή σημερινή της θέσις, έναντι της αντίστοιχου περυσινής. Περισσότερον το ένδιαιφον των φορτωτών, παρά την εποχήν. Οι ναυλοί εις τα γνωστά έπίπεδα διειτηρήθησαν. Ο 'Ιαπωνικός παράγων ήτο ο ζωηρότερος κατά το διαρρεύσαν 150ήμερον. Από τον Περσικόν Κόλπον έπληρώνοντο 71½ - 75% κάτω του άμερικανικού ναυολογίου και 68% διὰ δύο συνεχή ταξίδια, αναλόγως χωρητικότητας σκάφους. Διά την Αγγλίαν - Κόντινεντ δεν άνεκονώθησαν ναυλώσεις. Τα 50% κάτω του 'Ιντασκεϊλ έπληρώθησαν εις μέτριον σκάφος. Διά το Νόρδερν Ρέιντζ 72½ και 73% κάτω του άμερικανικού ναυολογίου. Διά την 'Ιταλίαν (μικρόν σκάφος) 54% κάτω του 'Ιντασκεϊλ (Αύγ.). Καθαρά φορτία (ύπερατλαντικά ταξίδια) έπληρώθησαν εις τα 42½ - 45% κάτω του 'Ιντασκεϊλ. Ακάθαρτα 72½% εις σούπερ τάνκερ από την Καραϊβικήν διὰ Τενερίφαν και 62½% μείον του 'Ιντασκεϊλ διὰ Σουηδία (μέτριον σκάφος). Διά την Βόρ. Αμερικήν 37½% κάτω του 'Ιντασκεϊλ εις μέτριον σκάφος (Αύγ.).

Ζήτησις σκαφών διὰ συνεχή ταξίδια έξ μηνών της χειμερινής περιόδου, με 38 πόδας βύθισμα. Τα 37½% κάτω του 'Ιντασκεϊλ έπληρώθησαν. Από την Κωνσταντζαν δι' 'Ιαπωνίαν μικρά σκάφη δολ. 5,90 - 6 (Αύγ.). Έγνώσθη ή μεταφορά 468.000 μετρικών τόνων φιοέλ διλ από Κωνσταντζαν δι' 'Ιαπωνίαν κατά Νοέμβριον και Δεκέμβριον 18.000 τόν. μηνιαίως και έν συνεχεία 36.000 τόν. μηνιαίως, καθ' όλον το 1965.

'Ιαπωνικόν δηζελοκίνητον 65.600 τ. d.w. νεότευκτον (16 μιλ. 65 τόν. φιοέλ διλ) εις τους 38 πόδας τάιμ τσάρτερ διὰ 10 έτη 11/9 (έναρξις Νοέμβριον 1965). Θα προηγηθή σκάφος 50.000 τόν. d.w. από 'Οκτώβριον 1964 συνεχή ταξίδια προς 53¾% κάτω του 'Ιντασκεϊλ. Δωδεκάμηνον τάιμ τσάρτερ καθαρά φορτία μικρόν σκάφος δολ. 2,45 (έναρξις Σεπτέμβριον).

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ήσυχος διειτηρήθη ή ναυλαγορά κατά το δεύτερον ήμισι του 'Ιουλίου, με όλίγας τας έν κυκλοφορία διαταγάς, άναφερομένες κυρίως — εις μεταλλεύματα και τσιμέντα. Διά φωσφάτα εις σάκκους ύπήρχον διαταγάι δι' 7.500 τόν. από ένα λιμένα Γερμανίας, δι' Ελλάδα, ήτοι 2.000 τ. διὰ Χαλκίδα, 1.500 τ. διὰ Πειραιά και 4.000 τ. διὰ Πρέβεζαν, με ιδέαν ναυλωτών τα 35/- φιο - στόουεντ και φόρτωσιν 15 - 30 Αύγουστου. Έτέρα διαταγή δι' 9.700 τ. φωσφάτων, εις την ιδίαν τιμήν, αλλά φόρτωσιν Σεπτέμβριον, κατενέμετο εις 4.700 τ. διὰ Πάτρας και 5.000 τ. διὰ Ναυπλίου. Τσιμέντα από Βουλγαρίαν (διὰ σκάφη των 10.000 τ.) διὰ Σάντα Κρούζ, Τενερίφαν και Λας Πάλμας, ιδέα ναυλωτών δολ. 4,50 ένα λιμένα, Αύγουστον.

"HELLENIC UNIVERSAL NAVIGATION COMPANY," SHIPOWNERS & SHIPBROKERS

AGENCIES — BRANCHES — CORRESPONDENTS
PRINCIPAL FRENCH & ABROAD PORTS

Telph. 33.17.46 - Telegr. HELUNIVERS, Marseilles
52, Rue de Rome, MARSEILLES (B.d.R.)

PURCHASE AND SALE OF SHIPS, INSURANCES
FREIGHT, AND CHARTERING OF STEAMERS.

Διά 5.000 τ. χυτοσιδήρου από Βάρναν ή Μπουργκάς διά Χάϊφαν προσεφέροντο 26/- φίο, 800 τ. φώρτων, 800 τ. εκφόρτων, τέλη Αυγούστου. Από Μουδανιά 2.500-3.000 τ. χρωμίου διά Γένοβαν 23/- φίο, 2.500 τ. φώρτων, 3.000 τ. εκφόρτων, 15-30 Αυγούστου και από Μερσίναν ή Άλεξανδρέταν δύο φορτία των 2.000 έως 2.500 τόν. ελαιοπυλκούντων χύμα, διά Δανίαν δολ. 10 φόμπ, φώρτων Αυγούστου τόν. εν και Σεπτέμβριον τόν. έτερον. Από Μερσίναν 8.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διά Κόρραμ Σάχρ 60/- φίο (σάκκοι τόν 75 χιλιογράμμων), φώρτωσις άρχας Αυγούστου. Δι' ελληνικούς δωζίτας εκυκλοφόρησαν δύο διαταγαί φορτώσεως 5.000 έως 6.000 τόν. από Ιτέαν διά Καρόντε εις τας 26/6, με 1/- φορτωτικά και 1/- εκφορτωτικά, 750 τ. φώρτων και 500 τ. εκφόρτων, 1-15 Αυγούστου ή μία φώρτωσις και 15-31 Αυγούστου ή έτέρα.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ...

Γερμανός σχολιαστής της εξέλιξης των διεθνών μεταφορών και της ναυαγορίας, αναφερόμενος εις τας εις ένεργειαν ανάγκας των Ηνωμένων Πολιτειών, δείκνυται λίαν αισιόδοξος διά την αύριον και των μεταφορών. Προέβη ούτος εις μίαν θεαματικήν, πράγματι, στατιστικήν μελέτην, ήτις επιτρέπει καλήν προοπτικήν διά την άπασχόλησιν της ναυτιλίας. "Ελαθεν ύπ' όψιν την αύξησιν του πληθυσμού — 72 εκατ. άτόμων εντός 20ετίας — και την κατανάλωσιν ένεργείας κατά κάτοικον, βάσει δέ αύτών των δεδομένων, κατέστρωσε πίνακα των αναγκών διά τόν έτος 1980, έν συγκρίσει προς τόν 1960. "Υπελόγησεν, ότι αι Ηνωμένα Πολιτείαί θα έχρειάζοντο τόν 1980 προς κάλυψιν των αναγκών των 900 εκατομμύρια τόνων γαιανθράκων (έναντι 400 εκατομμυρίων τόνων του 1960), 800 εκατ. τόνων πετρελαίου (έναντι 460), 950 δισεκατομμύρια κυβικών μέτρων φυσικού αερίου (έναντι 365, του 1960), 250 δισεκατομμύρια κιλοβατώρας ύδραυλικής ένεργείας (έναντι 150) και 400 δισεκατομμύρια κιλοβατώρας πυρηνικής ένεργείας.

Διά τόν πετρέλαιον, εύρεν ό Γερμανός σχολιαστής, ότι ή αύξησις των αποθεμάτων έπαυσε πλέον να υπερβαίνει την αύξησιν της κατανάλωσας και ότι, κατά φυσικήν συνέπειαν, ή παρούσα γενεά θα ίδη την εξάντλησιν των εις πετρέλαια άμερικανικών αποθεμάτων, δηλαδή του συνόλου των αποθεδεδιγμένων και των θεωρητικών ύπαρχόντων κοιτασμάτων, έστω και άν τα τελευταία ταύτα θεωρούνται μη οικονομικώς εκμεταλλεύσιμα. Προβλέπει άκόμη, ότι αι διαπανίς της παραγωγής θα αύξηθουν εις τρόπον ώστε τόν χάσμα μεταξύ των τιμών των έγχωρίων άμερικανικών πετρελαίων και των εκ της άλλουδαπής εισαγομένων θα διευρυνήθ.

Τό αυτό θα συμβή και διά τόν φυσικόν αέριον. Τό κόστος της παραγωγής του θα ύψωση την τιμήν, ώστε τούτο θα καταστή άκριβώτερον τού εκ του γαιάνθρακος παραγομένου, όποτε και θα προκύψη ή ανάγκη προσφυγής εις τόν γαιάνθρακα και τόν πετρέλαιον, προκειμένου να καλυφθουν αι εις αέριον ανάγκαι. Θα ύποχρεωθουν ούτω αι Ηνωμένα Πολιτείαί να περιορίσουν άφ' ένος τας εις γαιάνθρακα εξαγωγάς των και να αύξησουν σημαντικώς τας εισαγωγάς πετρελαίου, διά να φθάσουν μέχρι των 500 εκατομμυρίων τόνων και να καλύψουν τόν

κενόν εις ανάγκας πετρελαίου, πλέον 280 εκατ. τόνων προς κάλυψιν του κενού εκ της ακριβείας του φυσικού αερίου.

Οί τεράστιοι ούτοι αριθμοί, τούς όποιους παρατάσσει ό Γερμανός σχολιαστής, αναφέρονται εις την κατανάλωσιν ένεργείας από τας Ηνωμένας Πολιτείας. Δύναται τις όθεν να φαντασθή προϊόντος του χρόνου και τόν όγκον των εις πετρέλαια και γαιάνθρακα παγκοσμίαν αναγκών, εκ της μεγαλύτερας ζητήσεως των όποιων τεράστιαι μεταφορικάί από θαλάσσης ανάγκαι θα δημιουργηθούν.

ΟΙ ΠΛΟΕΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΟΥΒΑΝ

Κατά τινας εκ Βηρυττού πληροφορίας, ό Λίβανος, πιέσει της Αμερικανικής Κυβερνήσεως, προβάλλει εις την νόμν απαγόρευσιν των προς και από την Κούβαν ταξιδίων των υπό την σημαίαν του πλοίων.

Υπήρχον έν τώ μεταξύ πληροφορίαί, ότι ή προσοχή των έφοπλιστών στρέφεται ήδη και προς τόν νηολόγιον της Μάλτας. Ευνόιοι οί κρατούντες εκεί έροι.

ΔΙΑ ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η διοικήσις του σχεδίου σταθεροποιήσεως των ναύλων των τάνκερς, λόγω της συσσωρεύσεως πολλών άργούντων σκαφών, έκρινε σκόπιμον να μειώση την παρεχομένην άποζημίωσιν παροπλισμού από 5 σελ. κατά τόνον 0,10, εις 3 σελ.

Προσωρινόν τόν μέτρον, μέχρι της έλεύσεως του χειμάνος, όποτε έλπίζεται τόν παρωπλισμένον τοννάξ να μειωθή.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της «Οράιον») άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 20.000 τ. παλαιοσιδήρων Ισπανίαν δολ. 10,65 φίο, Σεπτέμβριον.
«ΡΟΞΑΝΝΑ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 112.500 φίο, Νοέμβριον.
«ΕΝΩΣΙΣ» (Λιβάνου) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Τσιματά-Ναγκασάκι ρεϊντζ δολ. 118.500 φίο, Αύγ. 15-Σεπτ. 10.
«ΑΛΦΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 118.500, έν Φορμάς δολ. 123.500, φίο, Αύγ. 1-15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της «Οράιον») άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 9, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγουστον 1-20.
«ΗΡΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 5.000 τ. αλεύρων Βόρειον Γαλλίαν (περιλαμβανομένου Σαιν Μαλό) δολ. 8,10 φίο, τέλη Ιουλίου.

«ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 9,25, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγουστον 14-27.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιβανού) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Τόκιο Μπαϊ-Μόζι ρεϊντζ δολ. 9, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγ. 10-25.

«ΔΟΥΣ ΤΟΥ ΜΥΣΤΡΑ» (σημ. άγγλ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 9,25, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγ. 5-20.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 9, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγουστον 20-Σεπτ. 5.

«ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ.) Νόρδερν ρεϊντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 118.500 φίο, Ιουλίου 19-Αύγουστον 10.

«ΝΙΚΥ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. λιπαρμάτων Σάντος δολ. 7,50 φίο, Ιουλίου 25-Αύγουστον 10.

«ΓΛΑΥΚΗ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 21.600 τ. γεννημάτων Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 4,50, όψιόν Αμβέρσαν 4,65, με 3.000 τ. εκφίν, εκφορτωτικών, Αύγουστον 10-25.

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ» Βαλτιμόρη 10.500 τ. φωσφάτων χύμα Αμβούργον 37/- με 2.500 μ.τ. φώρτων, 2.000 μ.τ. εκφίν, όψιόν Ροστόκ 38/3, με 2.000 μ.τ. εκφίν, έν Λουμπεκ ή Στεττινόν 40/-, με 1.300 μ.τ. εκφίν, Ιουλίου 20-28.

«ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» άμερικ. λιμένας Κόλ-

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

● Η αγορά των προς διάλυσιν παλαιών πλοίων, ένεγράνισε κατά τόν δεύτερον δεκαπενθήμερον τόν Ιουλίου ζρηρότητα, όφειλομένην εις την έξ Ισπανίας ζήτησιν, όπότεν έπληρώνοντο λίραι 16.12.6 κατά τόννον έλαφράς χωρητικότητας, συνεπεία λήξεως των συμβολαίων αγοράς παλαιοσιδηρών από τας Ηνωμένας Πολιτείας και μη ανανεώσεως αύτών, λόγω αύξήσεως των τιμών. Κατόπιν τούτου, οί Ιάπωνες έστράφησαν προς τας παρήλικα σκάφη.

— Μεταξύ των πωληθέντων σκαφών καταλέγεται και τόν ελληνικόν «Βορής» (ex «Perthshire») 10.496 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1936, αντί τιμής 124.500 λιρών, ήτοι προς λίρας 15.17.6 κατά τόννον έλαφράς χωρητικότητας, με παράδοσιν τόν προσεχή Νοέμβριον ή Δεκέμβριον.

● Η Πολωνία έκλεισεν ήδη την προμήθειαν 200.000 τ. καναδικού σίτου, αξίας 14 έκατομ. δολ. και ή Τσεχοσλοβακία 400.000 τόννων, αξίας 28 έκατομ. δολ., με παραδόσεις Αύγουστον και Σεπτέμβριον.

— Ας σημειωθή, ότι ή έφετηρή καναδική έσοδεία ύπολογίζεται χαμηλότερα της του 1963 (550 έκατομ. μπουσελς, έναντι 723 έκατομ. μπουσελς), τας αποθεματα όμως εις τόν τέλος του έτους, τας προβλεπόμενα εις 450 έκατομ. μπουσελς, εκρίνοντο ικανά να καλύψουν τας έσωτερικας και τας εξαγωγικας ανάγκας.

● Τάνκερ 200.000 τόν. σχεδιάζουν τας ναυπηγεία «Χοβαλτσέρκε» του Κιέλου, διά λογαριασμόν Νορβηγών έφοπλιστών.

που 14.200 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 9,45, με 1.000 εκφίν, Αύγουστον 1-20.

«ΟΞΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Χάμπτον ρέδς 10.000 τόν. γαιανθράκων Ριον Ιανέρον δολ. 7,35, με 900 τ. εκφίν 60 σίντς, Αύγουστον 10-25.

«ΦΟΙΝΙΞ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο Μπαϊ-Μόζι ρεϊντζ δολ. 9,65, με 1.000 τ. εκφίν, Αύγουστον 5-20.

«ΣΠΕΤΣΑΙ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. λιπαρμάτων Βραζιλίαν δολ. 70.000 φίο, Ιουλίου 27-Αύγουστον 10.

«ΕΚΑΛΗ» άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Λορέντζο Μαρκας δολ. 92.750, φίο, Αύγ. 1-25.

«ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 118.500, έν Φορμάς 123.500 φίο, Ιουλ. 25-Αύγ. 10.

«ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.700 τ. γεννημάτων Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 4 φίο, 4.000 τ. εκφίν, Αύγ. 1-7.

«ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων δυτικήν ακτήν Ινδίας 82/6, ανατολικήν 85/-, δύο λιμένας ίδιες ακτής 2/6 εξτρα, 1.000 τ. εκφίν, Αύγ. 1-25.

«ΠΟΡΟΣ» όψιόν «ΝΙΜΟΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δυτικήν ακτήν Ινδίας 82/6, ανατολικήν 85/-, δύο λιμένας ίδιες ακτής 2/6 εξτρα, 1.000 τ. εκφίν, Αύγ. 1-25.

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.300 τ. γεννημάτων Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 4,10 φίο, Αύγ. 5-15.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 24.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 5,75, με 2.000 τ. εκφίν, εκφορτωτικών, Αύγουστον 15-30.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Καραάτι δολ. 9,25, με 1.300 τ. εκφίν, γκρός τέρμς, Αύγουστον.

«ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Βομβάν ή Κάντλα 67/-, με 1.500 τ. εκφίν, γκρός τέρμς, Σεπτ. 1-25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Εμπειρικού) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.100-12.600 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 10,25, με 1.000 τ. εκφίν, εκφορτ., Αύγ. 3-15.

«ΚΟΜΕΤ» (λιβ.) Νόρδερν ρεϊντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 118.500, Σεπτ. 10-Οκτωβριον 5.

«ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ» (δεξ.) Άγιον Λουρέντιον 22.000 τ. γεννημάτων Βομβάν ή Κάντλα 65/-, με 1.500 τ. εκφίν, γκρός τέρμς, Αύγ. 14-31.

«ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ» Νόρδερν ρεϊντζ 9.500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 118.500 φίο, Σεπτ. 10-30.

«ΜΑΡΛΙ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 29.000 τ. άραβοσίτου κλπ. Πολωνίαν δολ. 5,75, με 1.800 τ. εκφίν, Αύγουστον 7-20.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΕΛΗΜΑΡΝ» (λιβ.) Καλιφόρνια 9.400 τ. παλαιοσιδήρων (460.000 κ. π.) Ισπανίαν δολ. 70.000 φίο, τέλη Σεπτεμβριον.

«ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβερ.) Βρετ. Κολομβία ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.800 έως 14.175 τ. γεννημάτων Ισπανίαν δολ. 6,25, με 1.000 τ. εκφίν, εκφορτωτικών, Αύγουστον 6-17.

«Α-Ι-ΑΝΤ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 13.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ — ΠΛΟΙΛΡΧΟΣ Ε. Ν.

ΠΡΟ-Ι-ΣΤΑΜΕΝΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΓΑΠ. ΑΓΑΠΗΤΙΔΗ

ΓΕΝΙΚΟΥ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥ

THE WALTER KIDDE CO. LTD. - ENGLAND

ΤΗΛ. 475.454 (Μέγ. Σπυράκη 3ος όροφος - Πειραιεύς)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 64 4ος όρ. — ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 622.579

500 τ. παλαισιδίων (702.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 7,25 φιο, 'Ιουλίου 15-31.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» ένα η δύο λιμένας Βρετ. Κολομβίας (εξαιρουμένων Πρίνς Ρουπερτ) η ένα η δύο λιμένας Πούκετ Σούντ η ένα η δύο λιμένας Κολούμπια Ρίβερ (περιλαμβανομένων Πορτλαντ) 13.500 τ. γεννημάτων δύο λιμένας 'Ιαπωνίας Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ δολ. 6,25, βάσει ένα λιμένα, 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, Αύγουστου 7-17.

«ΚΑΝΑΡΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ζυλείας και γενικών ειδών 'Αγγλίων δολ. 12,50 φιο - στόου-κντ, Αύγουστου 3-20.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» Βρετ. Κολομβίαν η άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6,25, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγουστου 25-Σεπτεμβρίου 5.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν η άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6,25, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 5-25.

Έκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΠΟΛΙ» ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μπουένος 'Αϊρες 11.000 τ. γεννημάτων Μόξι - Τόκιο ρεϊντζ 100/- ένα λιμένα, με 1/6 εξτρα δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα μέχρι τριών τοιούτων, 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, Αύγουστου 20-Σεπτεμβρίου 10.

«ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ» (λιβ.) ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μπουένος 'Αϊρες 15.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊντζ 68/6, όφιν 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ η 'Αμστερνταμ 67/3, ιόν συμπληρώσιν Μπάχιν Μπλάγκαν 2/6 εξτρα, όφιν δια πληρ. φορτίον Μπουένος 'Αϊρες η Μπάχιν Μπλάγκαν 2/6 επί πλέον, 'Ιουλίου 25-Αύγουστου 25.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» (δεξ.) ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μπουένος 'Αϊρες 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ η 'Αμστερνταμ 63/9, ιόν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον 65/-, όφιν Δυτ. 'Ιταλίαν 70/-, ιόν 'Αδριατικήν 75/-, Αύγ. 24-Σεπτ. 10.

«ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ» ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μπουένος 'Αϊρες 12.000 τ. γεννημάτων Μόξι - Τόκιο ρεϊντζ 100/-, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 1-25.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.» Ρεσίφ και η Ματεϊό 10.500 τ. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού η Κόλπου δολ. 6,25 φιο, 'Ιουλ. - Αύγουστον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.» Νεκоста, συμπληρώσιν Μπαχιν Μπλάγκαν 10.000 τ. γεννημάτων Καλλό δολ. 7,50, όφιν τών ναυλωτών δια 14.500 τ. δολ. 6,75, ιόν πληρ. φορτίον εκ Μπαχιν Μπλάγκαν 25 σέντς Ελαττον, 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγ. 15-30.

«ΣΑΛΑΜΑΤ» Νεκоста, συμπληρώσιν Μπαχιν Μπλάγκαν 9.500 τ. γεννημάτων Καλλό δολ. 7,75, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, 'Ιουλίου 27-31.

«ΑΖΟΥΕΡ» (παν.) Ρίβερ Πλείτ 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. 'Ιταλίαν - Νήσους 75/-, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, ιόν 'Αδριατικήν 80/-, Αύγ. 1-15.

«ΔΩΡΙΣ» ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μάρντελ Πλάταν 10.000 τ. γεννημάτων Νεάπολιν 75/-, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, 'Ιουλίου 20-23.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» Ρίβερ Πλείτ 11.300 - 11.800 τ. γεννημάτων Λορέντζο Μαρκίς 69/6, με 750 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 10-22.

«ΘΩΩΝ» ένα λιμένας Πλείτ, συμπληρώσιν Μπουένος 'Αϊρες 12.000 τ. γεννημάτων Σασέμπο - Τόκιο ρεϊντζ 104/6, όφιν από Σόντα Φι 1/3 εξτρα, 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Οκτ. 5-Νοεμ. 14.

«ΣΙΜΟΣ» ένα λιμένας Πλείτ και Μπουένος 'Αϊρες η Νεκоста και Μπάχιν Μπλάγκαν 9.500 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν η Ρότερνταμ 67/6, με 3.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγουστου 5-15.

«ΕΑΕΝΗ» ένα λιμένας Πλείτ 9.500 τ. γεννημάτων Δυτ. 'Ιταλίαν - Νήσους 81/3, με 1.000 τόν. εκφ/κν γκρός τέρμς, Αύγ. 24-Σεπτ. 11.

Έξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ» Λά Παλλίς 8.500 τ. γεν. φορτίου εις σκάκου δυτικήν ακτήν 'Ινδίας 69/-, όφιν ανατολικήν 71/6, δύο λιμένας τής ίδιας ακτής 2/6 εξτρα, 1.000 μ.τ. φορτίων, 650 μ.τ. εκφορτωσιν, Αύγουστου 15-31.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 'Ιμνίγχαμ 3.600 τ. γενικών (τμήμα) Σεμπέκιν, λίρας 14.500, 'Ιουλίου.

«ΗΛΙΑΣ Κ.» Δάντινγκ 2.800 τ. γαιανθράκων Βά-ζα, 15/6, ά.φ. 'Ιουλίου.

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Τάιν 4.200 τ. κώκ Λισαβάνα 40/-, 'Ιουλίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΛΕΣΗΣ» Γδύνια, Δάντισκ, Στεττιν 10.000 τ. τοιμέναν Τρινομάλλι 62/9, φιο - στόουκντ, 2.000 τ. φορτ., 550 τ. εκφορτωσιν, Αύγουστου 10-31.

Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΕΛΛΗ» Κόντα 2.000 τ. μεταλλευμάτων Θεσσαλονίκη 30/-, ά.φ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιβάνου) 'Αλγίριν 3.000 τ. παλαισιδίων Ντουμπρόνικ, δολ. 5, 'Ιουλ.

«ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ» 'Αλγίριν 2.950 τ. παλαισιδίων Ντουμπρόνικ, δολ. 5, 'Ιουλίου.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» Πρίοι η Αύγουσαν 2.500 τόν. λιπασμάτων Σπαλάτον 23/6 φιο, 'Ιουλίου.

«ΑΡΙΕΛ» (παν.) Πρίοι η Αύγουσαν 3.200 τόν. λιπασμάτων Σπαλάτον 23/6 φιο, 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιβάνου) Μύκονος 2.500 τ. μεταλλευμάτων 'Αλεξανδρέταν δολ. 5, 'Ιουλ.

«ΜΠΟΣΤΟΝ Α.» Μερσίνα 6.500 τ. μεταλλευμάτων Θεσσαλονίκη 25/-, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ» Σφός 2.800 τ. φωσφάτων Καλαμάταν 25/6, 'Ιουλίου.

«ΝΟΥΝΤΣΙΑ» 'Αλεξανδρέταν 2.800 τ. λιπασμάτων Πελανίαν (πέντε συνεχή ταξίδια) 32/- το πρώτον και 30/6 τα υπόλοιπα, έναρξιν Αύγουστον.

«ΜΑΡΙΑ» Δυρράχιον 3.200 τ. χρομίου 'Ανατ. Γερμανίαν 35/-, 'Ιουλίου.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» 'Αλγίριν 2.000 τ. παλαισιδίων Ντουμπρόνικ δολ. 5, 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιβάνου) Κύπρον 2.500 τ. μεταλλευμάτων Γάνδη 35/-, Αύγουστον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» Καλώδια (Κυμάσι) 1.700 τ. μεταλλευμάτων Ρότερνταμ 53/-, 'Ιουλίου.

«ΒΛΑΣΣΙΟΣ» Ραβέναν 2.200 τ. λιπασμάτων 'Αλεξανδρέταν 27/-, ά.φ.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΜΑΡΙΑ» (Λιβάνου) Γαλάτσι 4.100 κ.μ. ζυλείας 'Αλεξανδρέταν 37/- το κ.μ., 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Γαλάτσι 2.500 κ.μ. ζυλείας Βηρυττόν 25/- το κ.μ., 'Ιουλίου.

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ» Μπουρκίαν 1.400 τ. τοιμέναν Τομπρούκ 34/6, 'Ιουλίου.

«ΦΑΡΑ» Νοβοροσίανκ 1.900 κ.μ. ζυλείας Μοχαμέτια 45/-, 'Ιουλίου.

«ΔΡΟΦΟΔΕΛ» Νοβοροσίανκ 6.500 κ.μ. ζυλείας 'Αλεξανδρέταν 39/-, 'Ιουλίου.

«ΑΓΓΑ-ΙΛ» Γαλάτσι 2.500 τ. κορμού δένδρων Λιβάνον 35/-, 'Ιουλίου.

«ΜΑΝΘΟΣ» Νοβοροσίανκ 2.650 κ.μ. ζυλείας Σαρδηνίαν, 2.850 λιρέττα το κ.μ., 'Ιουλίου.

Έξ Αυστραλίας, 'Ινδίας και 'Απω 'Ανατολής

«ΛΟΥΚΑΣ Ν.» Μαυρίκιον 13.000 τ. ζαχάρεως Λονδίον, Λίβερπουλ, Γκρήνοκ 70/-, γκρός τέρμς, όφιν 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ η 'Αμστερνταμ 64/-, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγουστου 1-20.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» Μελβούρνη 10.000 τ. αλεύρων Κεϊλάνην 87/- ένα η 89/6 δύο λιμένας, 500 τ. φορτίων γκρός τέρμς, 750 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 25-Σεπτεμβρίου 10.

«ΠΟΛΑΡΙΣ» ένα η δύο λιμένας Δυτ. Αυστραλίας 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ 44/6, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, όφιν δύο λιμένας εκφορτώσεως 2/6 εξτρα, Αύγουστου 28-Σεπτ. 18.

«ΜΙΧΑΗΛ» Μαυρίκιον 9.600 τ. ζαχάρεως Λονδίον, Λίβερπουλ, Γκρήνοκ 70/-, με 900 τ. φορτίων γκρός τέρμς, 750 τ. εκφ/κν, όφιν 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ η 'Αμστερνταμ 64/-, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 5-23.

«ΑΡΙΣΤΕΑ» Φιλιππίνες 499.000 κ.π. κόπρα Καλιφορνίαν 12½ σέντς τόν. κυβ. πόδα, 'Ιουλίου 23-Αύγουστου 10.

«ΓΑΛΗΝΗ» Μαργακόα 10.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν 41/- φιο, 1.200 τ. φορτ., 3.000 τ. εκφ/κν, Αύγουστου 1-10.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» Δυτ. Αυστραλίαν 13.000 τ. γεννημάτων χύμα 'Ιαπωνίαν 46/3, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 1-20.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» Σίδνεϋ (Αυστραλίας) 12.000 τ. γεννημάτων 'Αγγλίων 80/-, ιόν Λονδίον 77/6, όφιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊντζ 75/-, Αύγουστου 14-25.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΔΡΟΜΩΝ» Μεγάλας Λίμνης 10.000 τ. γεννημάτων και σόγια 'Αγκάνα δολ. 11, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 5-20.

«ΟΑΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (Λιβάνου) Κούβαν 10.000 τ. ζαχάρεως εις σκάκου 'Ιαπωνίαν δολ. 9,10, φιο - στόουκντ, 750 τ. εκφ/κν, Σεπτ. 1-15.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» Τάμπαν 13.000 τ. φωσφάτων τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας δολ. 8,65 φιο, 2.500 τ. φορτ., 1.000 τ. εκφ/κν, τέλη 'Ιουλ. - αρχάς Αύγ.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβ.) Ντάρμπαν 12.000 τ. άραβοσίτου τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας μεταξύ Μόξι - Χακάτα ρεϊντζ 61/3 βάσει ένα λιμένα, με 1/6 εξτρα δι' έκαστον πρόσθετον, 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγουστου 15-Σεπτεμβρίου 5.

«ΝΗΡΕΥΣ» Ντάρμπαν 8.800 τ. ζαχάρεως Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ 72/6 φιο - στόουκντ, 700 τ. φορτ., 1.000 τ. εκφ/κν, 'Ιουλίου 20-Αύγουστου 10.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Ντάρμπαν 13.000 τ. άραβοσίτου Λονδίον και Γλασκώδη 59/6, με 3.000 τ. εκφ/κν, γκρός τέρμς, Αύγουστου 18-31.

«ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ» Ντάρμπαν 12.000 τ. άραβοσίτου Μόξι - Τόκιο ρεϊντζ 62/-, με 1.000 τόν. ελεύθ. εκφ/κών, ιόν δύο λιμένας 63/9 Αύγ. 15-31.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» Μπάις Κομό 28.000 τόν. γεννημάτων 'Αμστερνταμ δολ. 3,20, με 3.000 τόν. ελεύθ. εκφ/κών, ιόν 'Αμβέρσαν δολ. 3,55, Αύγουστου 11-20.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» Τελίδο 10.750 τόν. φορτίου Μάντσεστερ δολ. 10,40, με 1.000 τόν. εκφ/κν γκρός τέρμς, Αύγουστου 27-Σεπτεμβρίου 15.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Ντάρμπαν 13.200 τ. άραβοσίτου τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας Μόξι - Χακάτα ρεϊντζ 65/6, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγ. 5-22.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβ.) Τωρτσάιλ 10.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένας ανατ. ακτής 'Αγγλίας 60/-, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφορτωτικών, Αύγουστου 10-31.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ» (Λιβάνου) 'Ακόμαν 2.800 τ. φωσφάτων Βάρναν η Μπουρκίαν 29/-, 'Ιουλ.

«ΤΖΩΝ Β.» (Λιβάνου) Κοσσίρ 3.500 τ. μεταλλευμάτων Δούναβιν 35/-, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

«ΗΛΙΑΣ Σ.» Λένινγκραν 850 στάναρτ ζυλείας Λονδίον 250/- το στάναρτ, Αύγουστον.

«ΟΥΑ-ΙΤ ΚΡΟΣ» (παν.) 'Οκλαν 9.500 τ. παλαισιδίων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν, δολ. 70.000 φιο, 'Ιουλίου 21-31.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ» Μπαϊύ Κομό, 12.000 τ. γεννημάτων Γένωβαν δολ. 6,25, με 1.000 τ. ελεύθ. εκφ/κών, Αύγουστου 5-25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΗ-Ι-Σ» Τεζάντα 'Αϊλαντ 21.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 4,20 φιο, 4.000 τ. φορτ., 10.000 τ. εκφ/κν, Σεπτ. 15- 'Οκτ. 15.

Αι χρονολογήσεις

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» 12.260 τόνων (δ.ω. (572.000 κ. π., 12 μιλ., με 19 τ. φιούελ και 1½ τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ ταξίδιον έπιστροφής έξ 'Απω 'Ανατολής δολ. 900 ημερησίως, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 15-30 'Ιουλ., επαναπαράδοσις Καλιφορνίαν.

«ΕΡΓΡΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ» 12.764 τ. (δ.ω. (605.000 κ. π., 13-13½ μιλ., 17-18 τ. φιούελ και 1½ τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού - Εύρώπης, 22/-, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 15-31 Αύγ., επαναπαράδοσις 'Αγγλίαν.

«ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ» 8.768 τόνων (δ.ω. (489.000 κ. π., 12½ μιλ., 13 τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ κυκλικόν ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής 25/-, παράδοσις Στέτιν 27-30 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, 'Αμ-

βέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊντζ.

«ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ» 8.325 τόνων (δ.ω. (453.000 κ. π., 12 μιλ., 9½ τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ ταξίδιον Εύρώπης - 'Ινδονησίας 24/9, παράδοσις Γλασκώδη 7-10 Αύγουστου, επαναπαράδοσις Κεϊλάνην, όφιν δια κυκλικόν ταξίδιον η ίδια τιμή ναύλου, με επαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Χάβρη - 'Αμβούργον ρεϊντζ.

«ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ» 14.930 τόνων (δ.ω. (690.000 κ. π., 15 μιλ., 27 τ. φιούελ και 1½ τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού - Εύρώπης δολ. 3,30, παράδοσις Λος 'Αντζελες - Βαγκούβερ ρεϊντζ 10-22 Αύγ., επαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ η Μεσόγειον.

«ΚΟΡΘΙ» 10.850 τόνων (δ.ω. (499.000 κ. π., 10 μιλ., 25-26 τ. φιούελ), τάνι τσάρτερ ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής - 'Ινδίας 18/6, παράδοσις Μπέρναν η Λορέντζο Μαρκίς Αύγ., επαναπαράδοσις Κολόμπο η Τρινομάλλι.

«ΚΛΑΣΣΙΚΗ» 10.775 τόνων (δ.ω. (499.000 κ. π., 10 μιλ., 26-27 τ. φιούελ), τάνι τσάρτερ ταξίδιον Εύρώπης - 'Απω 'Ανατολής 16/9, παράδοσις Μιδ-δλαμπρο η 'Αμβέρσαν, Αύγ. 10-12, επαναπαράδοσις 'Ινδία, Πακιστάν η Κεϊλάνη, όφιν δι' ένα εν-συνεχεία κυκλικόν ταξίδιον Ν.Α. 'Αφρικής 16/-, με επαναπαράδοσις Καρατί - Κολόμπο.

«ΤΕΓΕΑΝ» 10.850 τ. (δ.ω. (499.000 κ. π., 10-10½ μιλ., 25-26 τ. φιούελ), τάνι τσάρτερ 6 έως 9 μή-νας 16/- (πλέον λιράν 100 δι' υπερωρίας), παρά-δοσις Δάντισκ 15-31 Αύγ., επαναπαράδοσις 'Αγγ-λίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον - Μαύρηn Θάλασαν η Δυτ. 'Αφρική (όχι νωτίωτερον Ναυτας).

Τά δεξαμενόπλοια

«ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΟ» λιβερ. (ex 'Ishav) 16.175 τόνων (δ.ω. (13 μιλ., 18 τ. νητζελ δολ.), τάνι τσάρτερ 12 έως 20 μήνας (πρόκόσμιον μεταφοραί πετρελαίου) δολ. 1,95 τόν τόνων (δ.ω., έναρξιν 'Ι-ούλιον - Αύγουστον.

«ΝΑΠΙΕΡ» (λιβ.) Καραϊκήν 36.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) 55% Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, 'Ιουλίου 20.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιβ.) Καραϊκήν 31.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) 60% Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, 'Ιουλίου 20.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» Καραϊκήν 15.500 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) 40% Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, 'Ιουλ. 15.

«ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.» (λιβ.) Καραϊκήν 15.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) 40% Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, 'Ιουλίου 14.

«ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ» Περισκόν Κόλπον 24.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρεϊντζ 73% Ελαττον άμερικανικού, Αύγουστου 20.

«ΠΑΝΑΧΑ-Ι-ΚΟΝ» Περισκόν Κόλπον 53.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Καλιφορνίαν 75% Ελαττον άμερικανικού, 'Ιουλίου 22-Αύγουστου 3.

«ΣΑΒΙΝΑ» Περισκόν Κόλπον 32.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 73% Ελαττον άμερικανικού, Αύ-γουστου 20-31.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» Περισκόν Κόλ-πον 65.000 τ. άκαθάρτου πετρελ. 'Ιαπωνίαν 73½% Ελαττον άμερικανικού, Αύγ. 23-Σεπτ. 10.

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) 38.000 τόνων (δ.ω. (συνεχή ταξίδια ανά τόν. Κόσμον μεταφοράς πετρελαίου), 42½% Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, έναρξιν Σεπτέμβριον και λήξει Μάρτιον 1965.

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊκήν 32.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Βραζιλίαν 52½% Ελαττον Δ.Τ. Ρ.Σ., 'Ιουλίου 26.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Καραϊκήν 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρεϊντζ 45% Ελαττον Δ.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 20.

«ΔΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΟΝ» (Λιβάνου) Περισκόν Κόλπον 73.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 70% Ε-λαττον άμερικανικού (συνεχή ταξίδια δώδεκα μήνας), έναρξιν Οκτώβριον - Νοέμβριον.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊκήν 18.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) 46½% Ελαττον Δ.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλ. 26.

«ΜΙΑΝΤΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 26.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρεϊντζ 72½% Ελαττον άμερικανικού, 'Ιουλίου 25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ» (λιβ.) Καραϊκήν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 50% Ελαττον Δ.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλίου 29.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΕΟΣ» Καραϊκήν 17.500 τ. άκαθάρ-του πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορεί-ως Χάττερς) δύο συνεχή ταξίδια, 30% το πρώτον και 32½% το δεύτερον, Ελαττον 'Ιντασκεϊλ, έναρξιν 3 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΟ» λιβερ. (ex 'Ishav) Καραϊ-κήν 15.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λι-μένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερς) δύο συνεχή ταξίδια, 30% το πρώτον και 32½% το δεύτερον, Ε-λαττον 'Ιντασκεϊλ, έναρξιν 4-13 Αύγουστου.

«ΒΕΝΤΣΙΑΡ» (λιβ.) Σικελίαν 20.000 τ. γκαζο-λίνης Μόντρεαλ δολ. 2,50, όφιν Τορόντο 3,50 ά.φ.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» Ανατ. Μεσόγειον 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βο-ρείως Χάττερς) 70% Ελαττον Δ.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλ. 25.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Έλλες»	48	5667	έφθ. Λά Παλις 27 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαίης»	29	1943	ανex. Τυνίδα 8 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Έβερμια»	58	8952	έφθ. Μπελαβάν 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ζαλίς»	40	2912	διπλθε φλώοικ 16 'Ιουλ. διά Ταρραγκόνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Καργκα Όσεανικά»	57	11630	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Ιουλ. διά Λισαβώνα
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιόερσαλ»	44	1920	έφθ. Ρότερνταμ 27 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	αδ. Σάρδη	43	1813	έφθ. Πιτέα 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντίστριχτ»	43	7228	ανex. Μόζι 2 'Ιουλ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ανex. Βιζαγκαπατάμ 18 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριταίμ»	55	8450	ανex. Τομπάτα από 17 'Ιουν. διά Ν. 'Αμερικήν
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	διπλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΑΓΙΑΣ	έτ. «Μπελβιέντο»	43	7259	έφθ. Τζέδδαν 19 'Ιουλ. (διά Καλόμμο)
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΓΥΡΟΙ	έτ. «Μαρβιέντο»	37	5574	έφθ. 'Αθίλες 5 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «'Αντρεβιρζίν»	51	7066	ανex. 'Αντεν από 19 'Ιουν. διά Σαγκάην
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ι. Κατάκης	37	1272	διπλθε Κων)πολιν 16 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	ανex. Κιουρασάο 16 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	ανex. Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	35	1217	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σαν Θεράπων	46	5617	ανex. Βομβάν 29 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	έφθ. Βασιλικό Μπαϊν 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ανex. Γκάλεστον 15 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Υ.	Τζωρτζής και Σουκιάς	26	2321	ανex. Χουέλβαν 27 'Ιουλ. διά Μαντζεστερ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Ντελαγρτάια»	29	3963	έφθ. 'Αρχάγγελον 9 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	ανex. Τζιμπουτί 2 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	έφθ. Βανκούβερ 13 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. 'Αλμπανυ (Δ.Α.) 17 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Τουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιόερσαλ»	46	1892	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Θράνκο»	38	1333	ανex. Συρακούσας 6 'Ιουλ. διά Μιλάζζο
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «'Αργώ - 'Ελλάς»	46	5383	ανex. 'Υμούντεν 9 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αυλίς»	35	3724	έφθ. 'Ιτέον 13 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανσεάνικα»	42	7255	έφθ. Ριγιέκαν 9 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1650	έφθ. Σαϊν Σουί (Ροδανού) 13 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σινάλας - Πλατής	41	2992	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουλ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαμίρα»	43	7216	ανex. Σορέλ 7 'Ιουλ. (διαταγές)
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. Βανκούβερ 25 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσπασιφικ»	56	2863	ανex. Νεάπολιν 17 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΘΛΟΝ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	53	3575	ανex. Βαρκελώνην 20 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΛΟΣ	έτ. «'Αθλος»	45	13570	ανex. Σίδενυ 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαμπήριαν»	44	7271	έφθ. Μαντζεστερ 22 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μοργκουάρντια»	46	7329	ανex. Κούρε από 19 'Ιουν. διά Χαϊφόνκ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφρη»	44	7239	ανex. Πόρτ Σαϊδ 1 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αιτίαν»	44	8481	έφθ. Βενετιαν 13 'Ιουλ.
ΑΙΘΩΝ	έτ. «'Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Λονδίνον 22 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Μαράλμα»	43	7131	έφθ. Χούλλ από 23 'Ιουν.
ΑΙΟΛΙΑΝ	έτ. «'Ιμπόρτες»	43	7197	έφθ. 'Ιμμιγχαμ 15 'Ιουλ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσφουίτ»	39	6429	έφθ. Χαλκίδα 16 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΪΛΑΝΤ	έτ. «Μοργκουάρντια»	52	11292	διπλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «'Ακουίλα»	57	8427	ανex. Μακαϊν 1 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Μαυρίκιον 18 'Ιουλ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Φρέυτερς Τρανσπ.»	56	9090	ανex. 'Αμδέρσαν 16 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	έφθ. Θρη Ρίβερς 18 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «'Απολλο»	46	7331	ανex. Πούλο Μπούκεμ 8 'Ιουλ. (διαταγές)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έτ. «'Αλεμάτι»	59	9735	ανex. Πίρνε Ρούπερτ από 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	αδ. Τσουρινάκη	29	2352	διπλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Σάν Ζουαν (Π.Ρ.) 10 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΙΑ	Δ. Σανδόπουλος κλπ.	46	2103	έφθ. Γκόττεμπουργκ 14 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	'Α. Μ. Νομικός κλπ.	51	994	ανex. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Τερνέσνιν
ΑΛΙΣ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	έφθ. Μαντράς 24 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. Στάμλε	44	7189	έφθ. Φουζίκι 28 'Ιουν.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Ραιμδού»	60	9959	ανex. Γιοκοσσουκάν 15 'Ιουλ. διά Γκουαϊμας
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	έτ. «'Αλμαδίτα»	42	7272	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 8 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Χερκολιάννα»	44	7365	έφθ. Τορόντο 28 'Ιουλ.
ΑΛΤΑΪΡ (δ.)	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Πισμπίνιο 20 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	ανex. Ρας Τανούρα 16 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΛΦΑ	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	έφθ. Τομπά 23 'Ιουλ.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Βέτμαρ»	42	7286	ανex. Ρότερνταμ 17 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικόυ
ΑΜΕΝΤΕΟ	Κουτάς και Γρηγορίου	46	2062	ανex. Ντάς δε Σαλάμ 19 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Μαρφορντέρα»	43	7215	έφθ. Πόρτ Σουδάν 20 'Ιουλ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «'Αλτος»	44	7104	ανex. Λας Πάλας 25 'Ιουλ. διά Βικτωριαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	διπλθε Μπρόνκμπερτ 10 'Ιουλ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Σηγουαίη»	48	1514	έφθ. Κων)πολιν 12 'Ιουλ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «'Αναζ»	46	2814	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Κόσμορ»	44	7359	ανex. 'Αμδέρσαν 14 'Ιουλ. διά Ραγγούν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «'Αναζ»	55	8519	ανex. Σάν Λορέντζο 16 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Μαριμπένες»	42	7177	έφθ. Γένοβαν 28 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαμβδα»	43	7187	ανex. Πούλο Μπούκεμ από 31 Μαΐου διά Κίναν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. Τσιμεντών	19	1320	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	έφθ. 'Αμπελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	Λ. Φραγκιάκος	45	6712	διπλθε Θέστυαν 22 'Ιουλ. διά Χουέλβαν
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ζεφύρος»	63	34114	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΙΤΑ	Ε. Γλυπτής κλπ.	36	2128	έφθ. Μπουρούτου 10 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Μ.	αδ. Κασαφάτη	35	1865	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Μαρκάκης - Σάρδης	37	1541	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΙΤΑΣ	'Αννα Μαλεΐρη	38	1489	εις όρμον 'Αγ. Γεωργίου από 6 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	ανex. Κέμπ 21 'Ιουλ. διά Χάρπτον ρόδς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	ανex. Χούλλ 22 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	ανex. Νταίρεν 21 'Ιουλ. διά Σίδενυ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Κορίαννα»	57	12558	έφθ. Βενετιαν 27 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Βιατόρο»	53	13694	ανex. Αύγουσταν 22 'Ιουλ. δι' 'Οδσσαν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαρσελόζοι»	59	24716	ανex. Μάλταν 24 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Βιαμά»	36	2175	έφθ. Νοβορωσιόκιν 22 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Λαμβδα»	39	5171	έφθ. Βρέμην 29 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Βαλεντιάν»	61	10952	ανex. Ντάρμπαν 13 'Ιουλ. διά Σινγκαπούρη
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	ανex. Φόβευ 20 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Μαοντόρο»	57	11041	διπλθε Παναμά 29 'Ιουν. διά Γδύναν
ΑΟΥΡΟΡΑ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7195	έφθ. Ρότερνταμ 14 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «'Ηνκλ»	44	7249	έφθ. Λίβερπουλ 11 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «'Αθηνιαν»	57	9744	έφθ. 'Αρχάγγελον 30 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαίης»	49	1351	ανex. Γένοβαν 18 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μοργκνάντε»	61	11122	έφθ. Ρότερνταμ 24 'Ιουλ.
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	έτ. «Σάντα Κατερίνη»	37	5404	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. 'Ιω. Λήτοης	23	3628	έφθ. Πέραμα από 28 'Ιουν.
ΑΡΓΟ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Σίμπ. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	ανex. Λας 'Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Ουέλλιγκτων
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	εις Ρότερνταμ, υπό παραλαβήν
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίμπ. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	διπλθε Παναμά 9 'Ιουλ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σίμπ. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	ανex. Νάουρου 22 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	«Δη' Όσεανφρίγκ»	61	13553	έφθ. Βανκούβερ 22 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ	έτ. «'Εμπερός»	46	5382	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «'Αρπς»	47	5059	έφθ. Ρότερνταμ 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	ανex. Μόζι 21 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	έτ. «'Ανκρά»	43	8462	έφθ. Ροζάριο 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	Κ. Χαλκιά	45	3861	ανex. Τρινιτάντ 28 'Ιουν. διά Φόρτ ντε Φόρανς
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μεοκάντε»	38	5030	διπλθε Κων)πολιν από 20 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
	έτ. «Μήνως»	45	8422	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.

ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	έφθ. Μουρμάνσκ 17 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλώρας»	38	10280	έφθ. Αυγουσταν 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Όρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4856	διήλθε Θεουταν 9 'Ιουλ. δι' 'Αλ)δρειαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρβουέλα»	37	6704	έφθ. Σαγκάιν 28 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Μπυμόντ 15 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αργύ»	39	5196	άνεκ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλώρας»	40	10224	εις Σύρον από 29 Μαρτ. (αποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	άνεκ. Λονδίνον 17 'Ιουλ. διά Χάλιφαζ
ΑΡΚΑΔΙΑ (υπερωκ.)	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	άνεκ. Λονδίνον 26 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	έφθ. Βενετιαν από 23 'Ιουν.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμαρ»	46	5089	άνεκ. Χάβρη 6 'Ιουλ. διά Πίσκο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δρακόπουλος	43	2905	άνεκ. 'Αμβέρσαν 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Β. Ειρηνικών
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρεταπ»	48	3877	έφθ. Ν. 'Υόρκην 16 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τροπικ»	44	7083	έφθ. Μπ. 'Αύρες 16 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	παναμαϊκή εταιρία	63	17880	εις Φερρόλ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουαίης»	49	1358	έφθ. Καζαμπλάνκαν 22 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	εις Μενάντο από 13 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	έφθ. Τσιμπότε 28 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	έφθ. Βέρα Κρουζ 29 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζεμικαήλ»	51	6171	άνεκ. Χούστον 16 'Ιουλ. διά Ντάρμπαν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμής»	50	5324	άνεκ. 'Αμβέρσαν 26 'Ιουλ. διά Τζαμάικαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασπ. Γκουμα	39	1007	άνεκ. Μπουγιούκντερ 7 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί	47	2465	διήλθε Κων)πολιν 16 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7177	άργ. Γένοβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΪΗ (μικτόν)	έτ. «Ζεφύρ»	63	34114	άνεκ. Σασέμπο 4 'Ιουλ. διά Περού
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαίης»	48	1348	διήλθε Κων)πολιν 8 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Όρεαν Τάνκερς»	57	25156	άνεκ. Ντάρμπαν 20 'Ιουλ. διά Περού. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΣΤΕΡ	παναμαϊκή εταιρία	44	7264	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 21 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ατλαντική Φράυτερς»	45	7091	άνεκ. Λάγκος 23 'Ιουλ. διά Μπαράτι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Όρεαν Κάργκο»	59	10823	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 17 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 17 'Ιουλ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρώτος»	53	13675	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσάτλ.»	60	29741	άνεκ. Σουέζ 18 'Ιουλ. (διαταγές)
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έλληνικά συμφέροντα	30	1172	άργ. Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΑΥΛΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	48	1345	άνεκ. Μάλταν 24 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπικ»	44	7176	έφθ. Μορμουγκάο 9 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρσουέρες»	43	7235	έφθ. Ρίο 'Ιανείρο 17 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	Ζαχάριος - Βασιλάς	43	988	έφθ. Ποζουόλι 7 'Ιουλ.
ΑΧΑΪΟΣ	έτ. «Αλμα»	36	5795	έφθ. Γκρεντζμάουθ 16 'Ιουλ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεκ. Ααλμπόργκ 2 'Ιουλ. διά Καναδάν
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρη»	43	8394	άνεκ. Λος Άντζελες 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλι»	62	10741	έφθ. Ν. 'Ορεάνν 20 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μαγία»	47	5340	άνεκ. Ρουέν 24 'Ιουλ. διά Στετίναν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βιοτα»	55	10507	άνεκ. Λίβερπουλ 28 'Ιουλ. διά Φάουλυ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Χομ Λάινς	27	21329	άνεκ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΪΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Γουόρντ Μπρίλιαντς	59	43373	άνεκ. Ρας Τανούρα 19 'Ιουλ. διά Τρίνιταντ
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	58	20958	άνεκ. 'Αμβούργον 28 'Ιουλ. διά Περού. Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Θεσ)νίκη 23 'Ιουλ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσπορτ»	61	14218	άνεκ. Σαβάνναν 24 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεκ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΒΕΡΓΩ	έτ. «Πράντο»	63	15200	εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γουινδέρσαλ Κάργκο	45	1892	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεκ. Κολόμπο 18 'Ιουλ. διά Ντάρμπαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15200	άνεκ. Σπέτζια 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνδρέας	38	3090	άνεκ. Πειραιά 17 'Ιουλ. διά Γαλάτσι
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	διήλθε Κων)πολιν 11 'Ιουλ. δι' 'Ορεάν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Λονδίνον 24 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΒΟΡΗΑΣ	έτ. «Μαργκαλάντε»	36	10496	άνεκ. Λονδίνον 17 'Ιουλ. διά Αδαντοίχ
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	έφθ. Γκάλδεστον 25 'Ιουλ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργ. Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπειος»	43	7276	άνεκ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπαρία»	44	7266	έφθ. Κολόμπο 7 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεκ. Τσιμπά 11 'Ιουλ. δι' Αϊδί
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	64	36284	άνεκ. Λος Άντζελες 9 'Ιουλ. διά Χάντιγκτων Μπής
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Φαμαγκούσταν 21 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιβανός	51	7564	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαράης	48	1529	άνεκ. Λά Γκουάτι 14 'Ιουλ. διά Σφάζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Αδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Καμίσιο 26 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	άνεκ. Τοκουγιάμα 27 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενσενάντα»	56	8818	έφθ. Μόζι 29 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σάουθολντ»	39	10066	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	Στρ. Ανδρέαδης	43	7176	εις 'Ορεάν από 8 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ο. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Γκεότς»	43	7273	διήλθε Κων)πολιν 16 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Παταφίκο»	42	7142	έφθ. Καλκούτταν 27 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. 'Αλ)δρειαν 23 'Ιουλ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντος»	43	7190	έφθ. Ρεσίφ 25 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριος»	52	8129	έφθ. Ντάρμπαν 17 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπόκια Σαλίνας»	42	7297	άνεκ. Βοστώνη 15 'Ιουλ. διά Ρόττερταμ
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεκ. Τοκουγιάμα 18 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7229	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 13 'Ιουλ. δι' Ευρώπη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΙΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	9173	διήλθε Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	άνεκ. Βαγκούβερ 18 'Ιουλ. διά Κίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Νιούκασλ (Ν.Ε.) 21 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιτλ Μπάρ»	63	15389	άνεκ. Μπ. 'Αύρες 15 'Ιουλ. διά Κίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	63	15381	έφθ. Τσιδαγκάο 15 'Ιουλ.
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντ»	45	3826	άνεκ. Σερός 11 'Ιουλ. διά Γκάρσταν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Λάτσης»	52	11580	διήλθε Κων)πολιν 19 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (υπερωκ.)	έτ. «Λάτσης»	44	9384	άνεκ. Ρόττερταμ 13 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. «Γουέστ Πόρτ»	45	2933	άνεκ. 'Αμβέρσαν από 25 'Ιουν. δι' Αρσάγγελον
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσπορτ»	59	9268	έφθ. Ροζάριο 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΪΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέϊντ»	52	15675	διήλθε Γιβραλτάρ από 21 'Ιουν. δι' Ατλαντικό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρντ Γκλέν»	53	13256	έφθ. Νεβορσίσκην 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	έτ. «Γουόρντ Εντερπράϊζ»	53	21064	διήλθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Περού. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΪΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλεμόντ»	58	24883	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 24 'Ιουλ. διά Ρας Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Ρας Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΪΛ	έτ. «Γουόρντ Ντέιλ»	52	15729	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά ποταμόν 'Αγ. Λαυρεντίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρντ Τέμπεστ»	45	10470	άργ. εις κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΦ (δ.)	έτ. «Παν. Όρεάνικ»	44	10172	άργ. εις κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλεύς»	43	12846	άνεκ. Ρόττερταμ 28 'Ιουν. δι' 'Αγ. Λαυρεντίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορ»	43	12846	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	έφθ. Μοντεβιδέο 12 'Ιουλ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Βανκούβερ 18 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Ελληνική Α.Ε.	44	7176	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουλ. δι' Αμπατόν
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεκ. 'Ατχάμ 8 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Κρίστομαλ 13 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάθμεν»	45	7252	έφθ. Μορμουγκάο 12 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεκ. Αδελαΐδα 5 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διήλθε 'Ελισβόρ 6 'Ιουλ. δι' Αρσάγγελον
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιονική»	44	7265	άνεκ. Μπ. 'Αύρες 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόμμεντ»	62	16417	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 12 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΤΟ (δ.)	«Σιππικ Ντεβελόμμεντ»	63	16277	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΔΗΛΙΑΝ ΕΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σιππικ Ντεβελόμμεντ»	61	16417	έφθ. Αμστερνταμ 2 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Κοίνα»	61	9327	έφθ. Μπούμπουρ 16 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	διήλθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Κέη Τάου

ΔΗΜΗΤΡΟΣ	.....	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Ροζάριο 25 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	.....	έτ. «Φιλική»	29	4524	άνεχ. 'Αμβούργον από 5 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣ	.....	Δημάδης - Γκιούλη»	44	7243	διήλθε Πούλο Μπούκομ 21 'Ιουλ. διὰ Σιζένυ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	.....	έτ. «Βεργωτή»	44	7207	άνεχ. Μελβούρνη 21 'Ιουλ. διὰ Σιζένυ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	.....	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Μπάσαν 27 'Ιουλ. διὰ Καρατί
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	.....	Α. Χαλκούσης κλη.	42	6904	άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	.....	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Μόξι 10 'Ιουλ. διὰ Βανκούβερ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	.....	Ελληνική εταιρία	22	1754	άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουλ. διὰ Νεάπολιν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	.....	Π. Πανταζάτος κλη.	45	2302	άνεχ. Φρεντρικσχαφν 30 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	.....	έτ. «Κάνοπους»	60	13335	έφθ. Καρατί 28 'Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ	.....	'Αδελφοί Λύρα	43	7280	άνεχ. Ραγγούν 24 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΔΙΩΝΗ	.....	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. 'Ειδονόμους 20 'Ιουλ.
ΔΟΣΑ	.....	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Μορμουγκάο 14 'Ιουλ.
ΔΡΟΜΩΝ	.....	έτ. «Μαραθών»	43	8588	έφθ. Ραβέννα από 16 'Ιουν.
ΔΥΝΑΜΙΣ	.....	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ
ΔΥΡΟΘΕΑ	.....	έτ. «Παν - Όσεαν»	25	3297	διήλθε Κων)πολιν 12 'Ιουλ. διὰ Νοβορωσίσκην
ΕΒΕΡΕΣΤ	.....	έτ. «Γουορλντουάιντ»	43	7131	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες από 12 'Ιουν. διὰ Τσεριμπό
ΕΙΡΗΝΗ	.....	'Αν. Τούντας & Σία	32	1484	διήλθε Κων)πολιν 10 'Ιουλ. διὰ Μπουργκάς
ΕΙΡΗΝΗ	.....	Σ. Νταφάς κλη.	21	2325	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Α.	.....	έτ. «Ελτραναπόρτ»	56	10530	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 14 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	.....	Σ. Μπιλίνης	48	1958	άνεχ. Βενετιαν 27 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Σ.	.....	έτ. «Αμάντα»	41	6451	διήλθε 'Ελσινωρ 5 'Ιουλ. διὰ Σκαγεράκην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	.....	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	έφθ. Μπ. 'Αυρες 21 'Ιουλ.
ΕΚΑΛΗ	.....	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	διήλθε Λίζαρντ 18 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΕΚΤΩΡ	.....	έτ. «Μάργκο»	44	7210	διήλθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' 'Ατλαντικόν
ΕΛΕΝΑ	.....	έτ. «'Ελδα»	43	8371	άνεχ. 'Αμβούργον 11 'Ιουλ. (διαταγός)
ΕΛΕΝΗ	.....	έτ. «'Ανδρία»	48	8430	έφθ. Βενετιαν 20 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Β.	.....	έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. 'Ιμμιγχαμ 21 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	.....	έτ. «'Ελενη»	43	7245	έφθ. Σίδνευ 8 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	.....	έτ. «'Αννίτα»	33	5432	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) από 14 Μαΐου διὰ Κίναν
ΕΛΕΝΗ Κ.	.....	'Ελενη Κυριακού	39	3023	έφθ. Χούλα 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	.....	έτ. «Μάρφελι»	48	3829	έφθ. Τζαμάικα 28 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	.....	Σπφάρερς 'Ινδόςτμενς	43	7176	έφθ. Βακαματσού 10 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	.....	Πρίντεζης	21	1549	έφθ. Σαιν Λουί (Ροδανού) 12 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	.....	αδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	.....	Τρανοπασφικ	55	2863	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 14 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΕΛΛΑΣ	.....	Ι. Χρ. Λαίμος	43	7176	άνεχ. Χαϊφάγκ από 10 'Ιουν. διὰ Πόρτ Κάμφα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΔΗΝΤΕΡ	.....	Τρανοπασφικ	62	6666	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 28 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΔΟΡΕΛ	.....	Τρανοπασφικ & Γιουνιό.	61	7297	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Σαδάνν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	.....	Τρανοπασφικ & Γιουνιό.	60	7293	άνεχ. Κουσσιν 24 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαϊδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΓΟΝΙΕΡ	.....	Γιουνιόβερσάλ Κάργκο	62	8927	άνεχ. Χούστον 24 'Ιουλ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Καρατί 17 'Ιουλ. διὰ Καλοούτταν
ΕΛΛΗ	.....	έτ. «Μαρομμέντο»	39	5219	άνεχ. Καλοούτταν 29 'Ιουλ. διὰ Ταϊταγκόγκ
ΕΛΛΗ	.....	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. διὰ Γκότσε
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	.....	Γιουνιόβερσάλ Κάργκο	57	10280	έφθ. Ν. 'Υόρκην 23 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Τουτικόν 28 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Ιουλ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	.....	Τρανοπασφικ	56	7510	άνεχ. Χούστον 28 'Ιουλ. διὰ Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	.....	Τρανοπασφικ	56	7510	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Κολόμπο 10 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 21 'Ιουλ. δι' 'Αμπατάν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	.....	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βομβόνη 26 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	.....	έτ. «Τρανοπασφικ»	57	10279	άνεχ. Τζιμπουτι 22 'Ιουλ. διὰ Καλοούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ	.....	έτ. «Λούζη»	43	7302	άνεχ. Γιαβάτα από 27 Μαΐου διὰ Μενάτον
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	.....	Μαρομμέντσα	32	18564	έφθ. Ρότερνταμ 19 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	.....	έτ. «Καζοτάμλι»	44	8541	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 20 'Ιουλ. διὰ Λονδίον
ΕΛΠΙΣ Π.	.....	έτ. Πρίντεζης	38	2265	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διὰ Μεσόγειον
ΕΜΠΑΣΑΝΤΑ (δ.)	.....	έτ. «Εμπασάντα»	50	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	.....	έτ. «Κόλφο 'Αζούλ»	42	7058	διήλθε Παναμά 4 'Ιουλ. διὰ Πουσαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	.....	έτ. «Ρίο Κάριμπ»	44	14878	έφθ. Ρότερνταμ 22 'Ιουλ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	.....	έτ. «'Εντερπράιζ»	45	8404	διήλθε Ουζάν 19 'Ιουλ. διὰ Βρέστην
ΕΝΤΟΠΑΝ	.....	έτ. «Λόγγος»	41	7122	εις Κυνόσουραν από 18 'Ιουν.
ΕΝΟΤΗΣ	.....	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Κωνσταντίναν 18 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	.....	«Επιδάυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Τόκιο 17 'Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	.....	έτ. «Σπφάρερς»	44	7251	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διὰ Σαδάννα
ΕΡΕΤΡΙΑ	.....	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	άνεχ. Ρότερνταμ από 13 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	.....	Ιω. Λάτοης	37	23732	άργει 'Ελευσίνα από 30 'Απρ.
ΕΡΜΗΣ	.....	έτ. «Σάμσοκ»	58	9585	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 11 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΜΗΣ ΔΗΝΤΕΡ	.....	έτ. «Μάρεσουλ»	44	2872	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 20 'Ιουλ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	.....	Ιω. Λάτοης	45	8548	άργει Πέραμα από 30 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	.....	έτ. «Σάμσοκ»	59	9584	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 10 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	.....	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	διήλθε Κων)πολιν 22 'Ιουλ. διὰ Μεσόγειον
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	.....	έτ. «Σπφάρερς»	44	7276	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 15 'Ιουλ. διὰ Λίβερπουλ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	.....	έτ. «Μαρπριμερα»	43	7207	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουν.
ΕΣΠΕΡΟΣ	.....	έτ. «'Ατλαντίς»	57	10689	έφθ. Μπείραν 23 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	.....	αδ. Γ. Δομεστινή	34	1716	άνεχ. Βενετιαν 7 'Ιουλ. διὰ Ραβένναν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	.....	«Όκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 7 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Δομνίκον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	.....	Παπά - 'Ελευθεριάδης	17	3976	διήλθε Κων)πολιν 19 'Ιουλ. διὰ Βόρναν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	.....	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	.....	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Σάντα Φέ 14 'Ιουλ. διὰ Ροζάριο
ΕΥΗ	.....	έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 25 'Ιουλ. διὰ Κόρκ
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	.....	έτ. «'Αφθονία»	43	7176	άνεχ. Τορπάτα 21 'Ιουλ. διὰ Καλιφορνίαν
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεχ. Μόξι 20 'Ιουλ. διὰ Νιγκάτα
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	διήλθε Παναμά 23 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	έφθ. 'Αμδέρσαν 19 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	.....	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διήλθε Παναμά 27 'Ιουν. διὰ Μελβούρνη
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Κόμπε 29 'Ιουλ. διὰ Ναγκόγια
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διήλθε Παναμά 18 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. 'Οκλαντ 19 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	.....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Ρότερνταμ 11 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	.....	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΕΥΧΑΡΙΣ	.....	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντίναν
ΕΦΗ	.....	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεχ. Γενόβαν 21 'Ιουλ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	.....	έτ. «Βιλλαρικά»	56	9975	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 16 'Ιουλ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	.....	έτ. «'Οκλαντ»	61	10965	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΖΩΗ	.....	έτ. «'Ιθακαμαρ»	43	7214	άνεχ. Βρέμην 12 'Ιουλ. διὰ Ροστόκ
ΗΑΙΑΣ Κ.	.....	Γ. Κουρμεμένος	45	2125	άνεχ. Βάζα 15 'Ιουλ. διὰ Λένινγκραντ
ΗΕΙΡΟΣ	.....	έτ. «Κηφισσία»	43	8758	άνεχ. Βενετιαν 6 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΗΡΩΝ ΙΙ	.....	Α. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Γκόττεμπεργκ 30 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	.....	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Βαγκούβερ 22 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΘΑΡΡΟΣ	.....	έτ. «'Οριζών»	57	10316	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Ματάνζας
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	.....	έτ. «Σουρένας»	44	7286	άνεχ. Στεττινόν 14 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	.....	έτ. «'Ιόνιον»	44	7189	έφθ. Μελβούρνη 29 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	.....	έτ. «Μαριβίβα»	43	7236	διήλθε Μπρόνσμπριτλ 7 'Ιουλ. διὰ Ροστόκ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	.....	έτ. «Λός Πέρλας»	43	7167	έφθ. Λός 'Αντζέλες 27 'Ιουλ. (διὰ Περού)
ΘΕΡΜΟΥΠΛΑΙ (δ.)	.....	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΘΕΡΠΙΣ	.....	'Αγγελάκης	38	3685	διήλθε Κων)πολιν 19 'Ιουλ. διὰ Γαλάτσι
ΘΗΜΠΙΑΝ	.....	έτ. «Σάντα 'Ελλε»	43	7259	άνεχ. Χάγκ Κόγκ 13 'Ιουλ. διὰ Χάγκναμ
ΘΗΡΑ	.....	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	διήλθε Κων)πολιν 16 'Ιουλ. δι' 'Οδησόν
ΘΗΣΕΥΣ	.....	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	έφθ. Μπιλμπάο 17 'Ιουλ.
ΘΡΥΛΟΣ	.....	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4 'Ιουλ. διὰ Ριγιάνα
ΙΖΟΜΠΕΛ	.....	έτ. «'Αρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Σίδνευ 2 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	.....	έτ. «'Αντίνα»	52	11289	έφθ. Λιθόρνον 22 'Ιουλ.
ΙΚΑΡΟΣ	.....	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεχ. Βέρα Κρούς 24 'Ιουλ. διὰ Πενσακόλαν
ΙΡΕΝΑ	.....	έτ. «'Ολίοιπο»	43	7232	έφθ. Τεργέστην από 24 'Ιουν.
ΙΡΙΔΑ	.....	Α. 'Ερμονόνης κλη.	43	1760	διήλθε 'Αγ. Νικόλαον 30 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντίναν
ΙΣΤΡΟΣ ΙΙ	.....	έτ. «Βέριτας»	43	7275	έφθ. Λάγκος 28 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	.....	έτ. «'Ιωάννα»	26	2873	έφθ. 'Ααλμπεργκ 10 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΙΩΑΝΝΑ	.....	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	Ιδς: «ΙΩΑΝΝΑ», σημαία Παναμά
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	.....	έτ. «Ναυτιλ. 'Εκμετ» οίς»	45	9918	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.

ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	έθ. Ρότερνταμ 16 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεόταρ»	45	7204	έθ. Βανκούβερ από 8 'Ιουν.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρήντον»	42	7035	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 15 'Ιουλ. διὰ Ρότερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαϊντ 'Ιωάννης»	44	7248	διήλθε Παναμά 14 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	αδ. Γουλιανόρη	44	7277	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 27 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «'Αθηνά» κλπ.	44	10909	έθ. 'Αγ. Δομνίκον 27 'Ιουλ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	έθ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 23 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερ»	60	14076	έθ. Ρίο 'Ιανέιρο 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έθ. 'Αγγέριον 15 'Ιουλ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφινάντζα»	37	4765	έθ. 'Αμσούργον 25 'Ιουλ. (διαταγός)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	έθ. 'Αλεξάνδρειαν 16 'Ιουλ. διὰ Λαττάκιο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινός»	44	7249	έθ. Χόγκ Κόγκ 13 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΟ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	έθ. Χάϊφον 6 'Ιουλ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	έθ. Κόμπε 23 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπου»	61	10494	έθ. 'Οζάκαν 21 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΚΑΠΑ	'Ιω. Καπράλος	44	2704	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Ρότερνταμ
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	έθ. Ν. 'Ορλεάνη 15 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «'Απύγανος»	44	7279	έθ. Σιγκαπούρη 16 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντζάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμ»	55	8798	έθ. Κόρπους Κρίστι 19 'Ιουλ. διὰ Χούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμ Τσάρτερνγκ»	54	8003	έθ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 14 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	έθ. Πειραιά 12 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «'Ελνίς»	44	8453	έθ. Βαγκούβερ 20 'Ιουλ. διὰ Λός 'Αντζέλς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «'Αιμυανός»	43	7281	έθ. Βενετία 23 'Ιουλ. διὰ Ραβένναν
ΚΑΠΙΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «'Ιρις»	46	4576	έθ. 'Ειδονόσου 21 'Ιουλ. διὰ Λίβερπουλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «'Αγία Καικιλία»	60	8717	διήλθε Λός Πάλμας 22 'Ιουλ. διὰ Νορβηγίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάρνιεν»	43	7275	διήλθε Κων/πολιν 16 'Ιουλ. διὰ Μεσόγειον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έθ. Μπ. 'Αύρες 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα Κομέρα»	44	7123	έθ. Μουράν 10 'Ιουλ. διὰ Κολούμπια ρίβερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	παναμακή εταιρία	43	7227	έθ. Ρίο 'Ιανέιρο 27 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έθ. Βιλμινγκτον (Ν.Κ.) 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Α.	έτ. «'Ελντάλ»	61	13408	έθ. Χούστον 28 'Ιουλ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	διήλθε Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «'Ιντερροπ»	44	1920	έθ. 'Αμδέρσαν 23 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έθ. Ν. 'Ορλεάνη 15 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	αδ. Βασιλιά	22	1584	διήλθε Κων/πολιν 9 'Ιουλ. διὰ Μπουργκάς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	έθ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «'Αγισμόντε»	51	9956	έθ. Γιοκοχάμα 25 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΚΑΣΤΟΡ	αδ. Γράτσου	44	7198	έθ. Λός 'Αντζέλς 16 'Ιουλ. διὰ Καρακάς
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Κάνοπου»	60	10494	έθ. Ζάαντμ 20 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Α.	Γ. 'Αφεντάκης	50	5627	διήλθε Παναμά 14 'Ιουλ. διὰ Ντουέντιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	έθ. 'Οζάκαν 27 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7176	έθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουλ.
ΚΕΑ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έθ. Ν. 'Υόρκην 12 'Ιουλ.
ΚΕΙΠ ΑΡΑΣΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	έθ. Λίβερπουλ 13 'Ιουλ. διὰ 'Οσλο
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάν»	42	7265	διήλθε Παναμά 3 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρ»	44	7244	έθ. Παναμά από 3 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοπου»	62	10494	έθ. Κομμά Μπαϊ 23 'Ιουλ. διὰ Βαλτικόν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	έθ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουλ. διὰ Τεντίν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έθ. Βρέμην 13 'Ιουλ. διὰ Ρότερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έθ. Τόκιο 11 'Ιουλ. δι' 'Ευρώπη
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	έθ. Τόκιο 30 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περσέυς»	57	9153	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. δι' 'Αόρχους
ΚΙΓΚ ΛΕΟΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολκάν»	63	15740	έθ. Γιοκοχάμα 8 'Ιουλ. διὰ Σαγκάην
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «'Ελλην. 'Αστήρ»	58	11156	έθ. Ναγκόγια 25 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλλος»	63	15378	έθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Ιουλ. διὰ Γδύνιαν
ΚΙΝΙ	έτ. «Κίνι»	43	8432	έθ. Ν. 'Υόρκην 12 'Ιουλ. διὰ Σάν Νικόλας
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έθ. Πειραιά 8 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκοντωνάκης & Υιοί	35	946	έθ. 'Αμδέρσαν 2 'Ιουλ.
ΚΝΕΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	έθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΚΝΕΣΣΟΣ (δ.)	'Ελληνική Δεξαμενοπλοία	53	2173	έθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Σόλ»	30	1988	διήλθε Κων/πολιν 19 'Ιουλ. διὰ Μεσόγειον
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κόνφινταν»	50	9959	έθ. Μορμουγκά 27 'Ιουν. (διὰ Κωνσταντζάν)
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	αδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	έθ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. διὰ Ντάρμπαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έθ. Τσιμπά 23 'Ιουλ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΚΟΡΟΝΙΣ	έτ. «Διαμόντι»	46	2361	έθ. Κόμπε 24 'Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρη
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	έθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	«Εμπειρικός Σ. Γ.»	44	7207	έθ. 'Ειδονόσου 11 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	έθ. Μαζατλάν από 10 'Ιουν. διὰ Βόρ. Κίνα
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13755	έθ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Ζαδ»	46	3648	έθ. Λός Πάλμας 13 'Ιουλ. διὰ Χάϊφον
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3381	έθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπου»	54	10860	έθ. Μάλμα 19 'Ιουλ. διὰ Μ. Θάλασσαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρσευέρτε»	42	7248	έθ. Ρότερνταμ 26 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ	έτ. «'Εσκόριαλ»	44	7292	έθ. Χούστον 22 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΚΥΠΡΟΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έθ. Νεάπολιν 19 'Ιουλ. διὰ Κων/πολιν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έθ. Ρουέν 28 'Ιουλ. δι' 'Ανδαλουσίαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Αύρα»	56	9086	έθ. Ρουέν 1.38 Β. — 89.44 Α. 'Ιουλ. 17 διὰ Ντακάρ
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «'Ολιφάν»	43	6882	έθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	αδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έθ. Τρινκομάλι 21 'Ιουλ. διὰ Μπείρα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραβέννα»	44	7274	έθ. Φρήπορτ 28 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσσε & Σία	41	979	έθ. Βενετία 2 'Ιουλ. διὰ Μουδανία
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιστοντό»	45	7157	έθ. Καλλάο 18 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«'Ελλ. Θαλά. Μεταφ.»	57	10044	έθ. Μπάρμαντος 18 'Ιουλ. διὰ Νόρντερχαμ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λιλή Κ. Μιχάλας	54	8063	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διὰ Κη Γουστ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έθ. Μορμουγκά από 15 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	αδ. Λός	56	8474	έθ. Σίδνεϊ από 26 'Ιουν. διὰ Ναχότκα
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ	έτ. «'Οκεανοπόρος»	44	7297	έθ. Κολούμπια ρίβερ 29 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	έθ. Κολούμπια ρίβερ 29 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	59	27462	έθ. Γιοκοχάμα 18 'Ιουλ. δι' 'Αϊόι
ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «'Αττικά»	60	14431	έθ. Λός 'Αντζέλς 8 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμα
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έθ. Σορέλ 22 'Ιουλ. (διαταγός)
ΛΑΜΥΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	έθ. Ματσείο 14 'Ιουλ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντισμάντε»	63	10515	έθ. Δυρράχιον 24 'Ιουλ.
ΛΕΝΑ	πανομοική εταιρία	48	2694	έθ. Ρουέν 19 'Ιουλ. διὰ Μιδδλεσμπερ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεοδ. Τερνιάζος	43	7176	έθ. Λουδινόν 11 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΕΟΝ	Π. Βράγκος	36	1131	έθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μικαλινός» Α.Ε.	43	7176	έθ. Παμπλόνα 17 'Ιουλ.
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΙΑΝ	έτ. «'Αργώ»	11	1459	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΙΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μικαλινός» Α.Ε.	43	7291	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΙΜΝΗ (δεξ.)	έθ. 'Ελληνικά συμφέροντα	44	1149	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	8536	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρον»	38	2588	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «'Ιόνιαν Νουβίγκ.»	64	9615	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. 'Ελευθεριάδης	28	2288	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «'Εσπρέλ»	58	27526	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	27462	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΥΡΙΚ	έτ. «Κονστέλασιον»	64	29000	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΚΕΔΟΝ	έτ. «Τρανσφρούιτ»	46	7142	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ ΙΙ (δ.)	έτ. «'Ολμέντο»	53	11276	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. 'Ιατρού	48	1600	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	έθ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' 'Απω 'Ανατολήν

MANTINEIA (δ.)	έτ. «Γκοήκ»	45	3766	όργει Πέραμα από 30 'Απρ.
MANOT	έτ. «Μάντω»	30	1041	διήλθε Κων/πολιν 15 'Ιουλ. δια Κωνσταντίναν
MAOYNT ΞΑΝΑΙ	παναμαϊκή εταιρία	44	2902	άνεχ. Χούλλ 29 'Ιουν. δια Μουρμάνσκ
MARATHON	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε 9 'Ιουλ. δια Ασρ. Μαρξές
MARAPITA ΛΑΤΣΗ (έπιθ.)	'Ιω. Λάτοης	45	9374	είς Πειραιά από 22 Μαΐου (έπισκευαί)
MARPA (δεξ.)	Σπ. Ήλεθεριάδης	49	10099	άνεχ. Ρότερνταμ 23 'Ιουλ. δια Πειραιά
MARIA	έτ. «Μπέκος»	50	2668	διήλθε Θάουσαν 3 'Ιουλ. δια Πειραιά
MARIA	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Γκουσμάς από 11 'Ιουν.
MARIA	Μητρόπουλος & Σία	32	1598	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
MARIA Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝ	έτ. «Μάρμαρ»	56	8799	άνεχ. Βίγκο 23 'Ιουλ. δια Βρέστην
MARIA Κ.	έτ. «Σάμοσκ»	56	6156	έφθ. Βακαματσού 27 'Ιουλ.
MARIA Ν.	έτ. «Πλατόνι»	41	5294	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε από 27 Μαΐου δια Σελέμπες
MARIA Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Χονολουλού 19 'Ιουλ. δια Ήκλαντ
MARIA ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νασιοναλ»	44	7133	άνεχ. Τσιμπά 13 'Ιουλ. δια Βανκούβερ
MARIA ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	όργει Πέραμα από 26 Νοεμ. 1962
MARIA ΤΗΕ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7219	άνεχ. Ντακόρ 9 'Ιουλ. δια Κέητ Τάουν
MARIA ΞΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	έφθ. Νεάπολιν 20 'Ιουλ.
MARIA ΞΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	άνεχ. Άλμπαν (Δ.Α.) 14 'Ιουν. δι' Άντεν
MARIA ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Γάνδη 26 'Ιουλ.
MARIA ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας»	43	7245	διήλθε Άγ. Βικέντιον 12 'Ιουλ. δια Γένοβαν
MARIA ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουλ. δια Σίδνεϋ
MARIANNA	έτ. «Μαριάννα»	39	4998	έφθ. Παράξες 6 'Ιουλ.
MARIANNA (υπερωκ.)	'Ιω. Λάτοης	29	14216	όργει Κυνόσαυραν από 31 'Ιουλ. 1963
MARIANNA III (δ.)	'Ιω. Λάτοης	50	16394	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
MARIANNA ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοης	35	23580	όργει Έλευσίνα από 23 Μαΐου
MARIGQ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Μαρ ντέλ Πλάτα 16 'Ιουλ.
MARIETTA ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. Άσθήρ	54	11577	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. (από Φίνναρτ)
MARIOΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Άρντένα»	46	9172	άνεχ. Λός Άντζελες 12 'Ιουλ. δια Σαϊγκόν
MARIPITA	έτ. «Γιουρόπιαν»	56	8716	έφθ. Τσιγκάσο 17 'Ιουλ.
MARITSA	έτ. «Λουτρά»	29	4537	'Ιδς: «MARITSA», σημαία Παναμαϊκή
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.	έτ. «Μάρλι»	39	5047	έφθ. Χούλλ 15 'Ιουλ.
MARAI (δ.)	Ν. Γκούμας	59	20827	έφθ. Ρότερνταμ 12 'Ιουλ.
MARMINA	έτ. «Άλμαντιν»	44	2817	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. δια Μεσόγειον
MAROUΔΙΩ	έτ. «Ούνιδεραλ»	46	7369	άνεχ. Ραγγούν 8 'Ιουλ. δια Κουιντάλερε
MARPHISSA	'Ιω. Λάτοης	55	9125	άνεχ. Βανκούβερ 15 'Ιουλ. δια Γιοκοχάμαν
MARTZY (δ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	11197	έφθ. Ρότερνταμ 26 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	άδελο. Κουλουκουντή	59	9168	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε 4 'Ιουλ. δια Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μόνβια»	38	5500	έφθ. Τάκου Μπαρ 12 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μιρολάγκκα»	57	8906	έφθ. Κέητ Τάουν 23 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Ούλιανς Έντερπρ.»	55	7471	άνεχ. Πορτσγκρουν 15 'Ιουλ. δια Κίναν
ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μυρινέλλα»	43	7282	έφθ. Ραζόριο 11 'Ιουλ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Φοπάν»	27	6397	είς Κίθηρα (άποθήκη)
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Άκρες»	57	9168	έφθ. Βανκούβερ 14 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΡΑ	Νικολέρος-Παπάζογλου	46	6907	άνεχ. Νιούκασλ (Ν.Σ.) 8 'Ιουλ. δια Γιοκοχάμαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Μαρσακουέρο»	16	2081	έφθ. Ριγίκαν 20 'Ιουλ.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μένταλφ»	44	7277	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Γιουν.δεραλ Τράμπ»	38	5226	είς Ρότερνταμ υπό παραλαβήν
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	42	7262	έφθ. Κιουρασάο 24 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Κόστα ντέ Μάρφιλ»	60	14431	έφθ. Ν. Όρλεάνη 23 'Ιουλ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	παναμαϊκή εταιρία	44	7282	έφθ. Λιθόρνον 7 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Ντελμάρ»	63	10514	έφθ. Ντακόρ 18 'Ιουλ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Μοτορναδες»	43	7180	έφθ. Σαν Πέντρο 20 'Ιουλ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Πυθαγόρας»	57	9200	έφθ. Μπ. Άυρες 24 'Ιουλ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Λάτοης	59	9855	έφθ. Πόρτ Λίγκλιν 26 'Ιουλ.
ΜΙΣΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοης	39	1552	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 16 'Ιουλ.
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	Ζησόπουλος	17	1860	έφθ. Κάλιορι 10 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	είς ταξίδια Έλλάδος - Άδριατικής
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	άνεχ. Κακούτταν 22 'Ιουλ. δια Μαυρικίον
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	έφθ. Λατινία 24 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Μαραντίτάντο»	41	7084	άνεχ. Βιζγκαπατάν 25 'Ιουλ. δια Μορμουγκάο
ΜΟΤΟΛ 5 (δ.)	Ο.κος Βερνίκου	37	972	έφθ. Πλύμουθ 17 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	45	974	είς όρμον Άγ. Γεωργίου από 12 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Στάμλε»	55	10013	έφθ. Μπράκε 10 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Έλκερριερς»	43	7084	έφθ. Τεργέστην από 18 'Ιουν.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Βετακρούς»	44	7190	'Ιδς: «ΜΠΕΝΤΙΤΑ», σημαία Λιθερίας
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Παν. Όσεαν»	44	7289	έφθ. Γιαβάτα 25 'Ιουλ.
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Προσεδώνια»	36	5275	έφθ. Μελίλλα 16 'Ιουλ.
ΜΠΟΣΤΟΝ Α.	έτ. «Γουεστυνάντ»	34	4163	άνεχ. Φλώριγκ 7 'Ιουλ. δια Μαρόκον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	Σιγάλας - Άφοι Πλατή	56	10191	έφθ. Ν. Όρκην 24 'Ιουλ.
ΜΠΡΟΓΟΥΪΝΤ	έτ. «Γιούνιον Έντερπρ.Ιζ»	35	2642	άνεχ. Βαρκελώνη 20 'Ιουλ. δια Σαϊν Λουί (Ροδ.)
ΜΠΡΟΥΚΛΙΝΤ	'Έλλην. Δεζαμονόπλοιο	39	2829	διήλθε Σευζ 16 'Ιουλ. δια Κουδέι
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	Έλλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	51	2173	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Γ. Μοδτός	34	2709	έφθ. Μπ. Άυρες 16 'Ιουλ.
ΜΥΡΙΑΜ	Παπαδημητρίου	45	3805	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Λας Πάλμας 21 'Ιουλ. δι' Άργεντινήν
ΜΥΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Σαλαμινία»	47	9957	έφθ. Μπ. Άυρες 16 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		57	9345	άνεχ. Γκουσμάς 6 'Ιουλ. δια Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπα»	58	13152	είς Κυνόσαυραν από 4 'Ιουλ.
NANTIN	έτ. «Τόρο»	44	2854	έφθ. Βέρα Κρούζ 3 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Λουζην»	44	7313	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΝΑΥΠΑΛΙΟΝ	Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	άνεχ. Κόπερβικ 20 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Τζέδαν 20 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7068	άνεχ. Γκαλδεσταν 9 'Ιουλ. δια Κακούτταν
ΝΕΦΟΣ	οτ. «Πολίκρι»	56	5860	άνεχ. Βάλλαρα 8 'Ιουλ. δια Κίναν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Νηρεύς»	37	5205	έφθ. Ντάρμπαν 17 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΑΕΡΟΣ	Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	2000	έφθ. Πούντα Άρένας 13 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	49	1953	άνεχ. Ν. Όρλεάνη 2 'Ιουλ. δια Μπορντώ
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Ά. Άθανασιάδης	49	1851	έφθ. Χάιφαν 17 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΕΚΥΡΟΣ	Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Μπορντώ 20 'Ιουλ. δια Νάντην
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	Ά. Άθανασιάδης	37	838	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μαρ»	44	7158	είς θείαν 49 Β. — 10 Δ. 'Ιουλ. 19 δια Λενδίνον
ΝΗΣΟΣ ΘΑΕΣ	Γεωργόπουλος	38	1762	έφθ. Χάιφεν 23 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	έφθ. Ρίο Ιανέιρο από 18 'Ιουν.
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	διήλθε Κων/πολιν 11 'Ιουλ. δια Κωνσταντίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφας κλπ.	44	3911	έφθ. Λοδίνον 10 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Τοιμέντων»	53	2174	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Τζιμπουτί 26 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάν Βικτωρες»	55	7216	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. δια Ντάιρεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Έψιλον»	58	8460	άνεχ. Βοστώνη 25 'Ιουλ. δι' Απια Άνατολήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Άσομιά»	44	7255	άνεχ. Γιαβάτα 17 'Ιουλ. δια Κεζλόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Λ. Φρανκίσιος	44	7179	άνεχ. Ρότερνταμ από 5 'Ιουν. δια Κούδαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	Στ. Καθθαδός	44	1100	είς Τεργέστην
ΝΙΚΟΣ	Μαίρη & Γεωργ. Άντωνάτος	20	1283	είς ταξίδια Έλλάδος - Άδριατικής
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	διήλθε Κων/πολιν 6 'Ιουλ. δια Κωνσταντίναν
ΝΙΝΗ	έτ. «Όακ Σίμπικ»	62	28651	διήλθε Παναρά 28 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Όσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Κιουρασάο 6 'Ιουλ. δι' Ιμμιγχαμ
ΝΟΡΑ	έτ. «Όσεαν Τρέιντερ»	44	7290	έφθ. Όζάκαν 17 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	έφθ. Όζάκαν 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	57	10904	άνεχ. Άμβούργον 15 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	Παν. Άτλάντικα	58	10662	έφθ. Βανκούβερ 20 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΝΗ	έτ. «Πρίαμ»	59	9341	άνεχ. Καλλόο 17 'Ιουλ. δια Βαλένθιαν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ρηάλ»	59	12390	έφθ. Ρότερνταμ 26 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάντο»	59	8630	άνεχ. Γιαβάταν 22 'Ιουλ. δια Πόρτλαντ (Βικ.)
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Παιωνία»	58	8639	έφθ. Ν. Όρλεάνη 6 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΕΪΖ	έτ. «Ρεφριτζερτίτορ»	52	3964	έφθ. Ρότερνταμ από 22 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΟΥΛΑ	έτ. «Πρίντοπε»	63	6434	άνεχ. Ν. Όρκην 21 'Ιουλ. δια Πόρτ Λιμόν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ. δια Χάμπτον ρόδε
ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ		62	15110	άνεχ. Όμουίντεν 8 'Ιουλ. δια Πόιντ Σέντραλ

ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έτ. Σαλάδερν 4 'Ιουλ.
ΝΟΥΝΤΕΙΑ	Γ. Κανάκης & Σία	43	1790	έτ. 'Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουλ.
ΝΤΑΝΑΧΟΛΜ	έτ. «Δαναός»	39	3573	έτ. Ν. 'Υόρκην 18 'Ιουλ. διά Γκόττεμπουργκ
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	έτ. Κερπέκ 13 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΝΤΙΑ	έτ. «Ουέστερν»	43	2865	έτ. Άντεν 19 'Ιουλ. διά Ριγίεαν
ΝΤΙΝΑ Γ. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνπορος»	62	14150	έτ. Κέη Τάουν 23 'Ιουλ. διά Σαγκάην
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	έτ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναβίνκ.»	59	9030	έτ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Έουρόπια»	57	9953	έτ. Γκλόγκ 9 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	έτ. «Ρεγγίνα»	49	10047	έτ. Πούλο Μπούκομ από 13 'Ιουν. διά Ντάρμπαν
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σπ Τράνσπορτ»	43	7276	έτ. Λορ. Μαρκίς 11 'Ιουλ. διά Ντακόρ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νυμφη»	54	8251	έτ. Μπουμόντ 15 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έτ. Καράτσι 20 'Ιουλ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	έτ. Τομπάτα 16 'Ιουλ.
ΟΙΝΟΝ	έτ. «Μαρθικτωρ»	41	2036	έτ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Πάτρας
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσιαν»	56	9217	έτ. Βανκούβερ 26 'Ιουν. διά Κίαν
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	25	996	έτ. Κων/πολιν 20 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Έροπλιωτική	44	7284	έτ. Τουκούμ 23 'Ιουλ. διά Βυάλα
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηγουαίη»	49	4663	έτ. Περσ. Κόλπον 22 'Ιουλ. (διαταγός)
ΟΛΓΑ	έτ. «Όλγα»	48	2372	έτ. Βίσμαρ 29 'Ιουν.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Έλληνική»	56	2863	έτ. Βαλτιμόρη 27 'Ιουλ. διά Λιθόρνον
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	έτ. Ρίο 'Ιανέιρο 24 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Κονκόρντια»	42	7132	έτ. Μαντράς 22 'Ιουλ. διά Κωνσταντζάν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλάντικ»	60	5960	έτ. Γκουαγιακίλλ 25 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	έτ. Ρίο 'Ιανέιρο 23 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Μήντ 'Ηοτ»	45	7787	έτ. Τζιμπουτί 29 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΪΚΣ	έτ. «Κόσμος»	43	7211	έτ. Τζέδδαν 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Οριεντ Μήντ 'Ηοτ»	63	8665	έτ. Μπιλμπόο 22 'Ιουλ. διά Μπουφόλο
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηοτ»	44	9894	έτ. Μοντρεάλ 24 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηοτ»	45	7631	έτ. Σουέζ 20 'Ιουλ. δι' 'Ασταμπουλά
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έτ. Μόζι 26 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Καρίμπιαν 'Ατλάντ.»	56	9942	έτ. Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ουλτραμάρ»	61	5972	έτ. Λος Άντζελες 24 'Ιουλ. διά Μπαλντάρ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	έτ. Σαγκάην 14 'Ιουλ. διά Δυτ. Αυστραλίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ουλτρα»	56	10120	έτ. Μόζι 21 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	έτ. Πρίνς Ρούπερτ 16 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΟΥΑΪΤ ΗΓΚΛ	έτ. «Γιουν. Ουάϊτ Σίππ.»	42	7192	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Ουλυσερ»	42	8570	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ουλυσερ»	42	8570	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Ουρανία Σ.»	49	1987	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
	έτ. «Ουρανός»	42	7150	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
Π. ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	47	2889	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρενίε»	60	9317	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΪΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΜΙΤ	Άκ. Χαλκούσης	45	3929	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τσουρινάκης	39	2456	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	Άθανασιάδης	24	1352	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλακίης	22	2759	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Κ. Γ. Καραθίος	43	7176	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	έτ. «'Ακμε»	57	10720	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Ά. Φοί Βεντούρη	36	1211	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Ευρώτας»	44	7244	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Ελαιοζών»	57	10747	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΤΩΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ζεφυρός»	63	34420	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΔΡΑ	έτ. «Στελλα Παλάρις»	38	2368	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαροπροκρέσο»	55	11430	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Ελνταβικέιτορ»	44	7254	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ευτυχία»	43	7149	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Μαριμπερία»	43	7144	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	Άγγελάκης	43	1589	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Αλόρα»	61	13903	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕΪΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Παταγονία»	44	7128	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Έλληνική» Α.Ε.	47	2754	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΣ (Λάινερ)	αδ. Χανδρή	50	18400	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	Έλλ. Όσσαν Κέρριος	56	9972	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Όθερου Φράντερ»	61	11767	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΥ	Χρ. Σαρλής	39	863	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7176	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	Χαλκούσης και Σία	56	20778	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονροβία»	60	8962	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονροβία»	58	8692	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ	έτ. «Μονροβία»	58	8692	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Μονροβία»	62	10122	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ	έτ. «Μονροβία»	60	8693	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	56	15852	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΣΕΣ II	έτ. «Μαρκίερα»	45	7639	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	11089	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Πηλασός»	43	7282	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Σηγουαίης»	41	3307	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. «Ελαιοφόρος»	61	13379	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμερσιαλ» κλπ.	54	6154	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΕΙΔΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίον»	58	9603	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΛΕΪΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλεϊτ»	44	7186	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΛΕΪΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλεϊτ»	54	8155	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΛΕΪΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλεϊτ»	44	7203	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΛΕΪΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. Παντελή	43	7303	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΛΩΒΕΡ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΑ II	Λεβεντάκης	31	967	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίνο»	58	9603	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρρων»	43	7258	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	61	9956	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΡΑ	έτ. «Πολυδώρα»	49	2755	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτω»	43	7122	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπα»	45	7159	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «'Ατλάντα»	57	9797	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. Άνδρεάδης	43	14425	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	8284	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	38000	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «'Ανώνυμος»	64	37987	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	46	11173	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοεάνικα»	58	10996	έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.
				έτ. Ραβέννα 5 'Ιουλ.

ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	έθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γούεστ Αφρική»	58	8414	άνεχ. Μακαίη 25 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλοριζ»	55	16718	έθ. Τούαφ 19 'Ιουλ.
ΠΡΟΤΟΝ	έτ. «Ασθηρ»	60	18889	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. (διαταγός)
ΠΡΩΤΟΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοτάτης»	43	7225	έθ. Τυτικόν 16 'Ιουλ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	21	1515	έθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ.
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	έθ. Ρότερνταμ 20 'Ιουλ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΠΥΛ (δ.)	έτ. Λάτοης	52	10224	έθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαυία»	38	5910	άνεχ. Χαδάναν 5 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεζάκτα»	43	3920	άνεχ. Γλασκώην 29 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έθ. Γένοβαν 11 'Ιουλ.
ΡΕΑ	έτ. «Αλδορέζ»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαθαβεντούρα»	30	4014	έθ. Αργάγγελον 10 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Καρέλα»	44	7229	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 'Ιουλ. δι' Εύρπην
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Μάνεμορς»	45	7176	διηλθε Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
ΡΟΓΓ	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	έθ. Μπιτούγκ από 27 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΡΟΥ	έτ. «Σκάρος»	41	6901	άνεχ. Μορμουγκό 16 'Ιουλ. διά Ριγίεκαν
ΡΟΥΩΝ	έτ. «Ρούθη»	37	2348	άνεχ. Σιγκαπούρη 6 'Ιουλ. δι' Εϊλάτ
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρνούεστρον»	33	6850	άνεχ. Σιμπού 8 'Ιουλ. διά Καλιφόρνια
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έθ. Γιοκαχάμα 16 'Ιουλ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Μένι Αμπτουλλά 10 'Ιουλ. διά Κικουμά
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	αδ. Άγγελάκη & Σία	47	1575	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 11 'Ιουλ. διά Μόσασλ Μπαίη
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαριπρία»	40	6992	διηλθε Αγ. Βικέντιον 19 'Ιουλ. διά Μπ. Άϊρες
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φρήντον»	43	7268	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 17 'Ιουλ. (διαταγός)
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	άνεχ. Κιουρασάο 18 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Νατάλ (Βραζ.) 5 'Ιουλ. διά Φορταλέζα
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	63	13830	έθ. Σαουδά 7 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	έθ. Κέπη Τάουν 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιων Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Τακοράντι 24 'Ιουλ. διά Κπέμε
ΣΑΟΥΘΠΟΥΛ	έτ. «Ρήφερ»	63	6421	έθ. Ν. Ορλεάνη 15 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Αμδούργον 22 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΣΑΣ	Θ. Σταφυλοπάτης & Σία	40	5360	διηλθε Κων)πολιν 13 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΣΑΤΟΥΡΝΟΥΣ (δ.)	«Αντ. Παπαλεονάρδος	50	10608	υπό παραλαβήν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντζης	28	1660	έθ. Αύγουσταν 22 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16241	έθ. Κων)πολιν 21 'Ιουλ. (διά Μεσόγειον)
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13753	άνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Καλκούτταν 16 'Ιουλ. διά Λιθην
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα» *	43	7275	έθ. Μοντεβιδέο 25 'Ιουλ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	Όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έθ. Ξερός 16 'Ιουλ.
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ»	62	3097	έθ. Σαουθάμπτον 27 'Ιουλ.
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έθ. Αμδούργον 25 'Ιουλ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάννα»	53	2340	άνεχ. Σύρον 28 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνη
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3814	άνεχ. Λός Πάλας 26 'Ιουλ. διά Μπ. Άϊρες
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Σομία»	53	805	έθ. Κωνσταντίναν 22 'Ιουλ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Ταίγκερ»	62	28390	άνεχ. Τσιμπά 23 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Σουλινά»	51	9992	άνεχ. Βικτωριαν 11 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σία	45	1598	εις μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολίστιμ»	29	7030	έθ. Σάν Αντάνιο 20 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Οιντέλιτας»	44	7150	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 8 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΣΟΦΙΑ ΙΙΙ	έτ. Νταϊφας	30	739	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλασιος»	57	10739	έθ. Κόρπους Κρίστι 18 'Ιουλ.
ΕΠΙΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπάλματόρι»	44	7310	άνεχ. Τάμπα 18 'Ιουλ. δι' Ειδονόμωθ
ΕΠΛΑΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Γιοκασούκαν από 31 Μαΐου διά Γκουαύμας
ΕΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτασι»	44	7276	έθ. Γκάλδεσταν 22 'Ιουλ.
ΕΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	έθ. Μπ. Άϊρες 23 'Ιουλ.
ΕΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. Λάτοης	26	5648	έθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΕΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΑΚΗΣ	έτ. «Τρανσάρκο»	42	2065	έθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΕΠΥΡΟΣ Α.	Σπύρος Λάιος	40	2209	έθ. Μπέλφαστ 23 'Ιουλ.
ΕΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Χιροχάτα 27 'Ιουλ. διά Βαγκούεβερ
ΕΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδωνία»	56	8789	έθ. Μπουμπουρ 23 'Ιουλ.
ΕΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Γένοβαν 23 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΕΤΑΣΑ	έτ. «Τρισάγι»	51	1685	άνεχ. Γκρήτ Γόρμωθ 24 'Ιουλ. διά Κατάνη
ΕΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	διηλθε Κων)πολιν 12 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΕΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Έλευθεριάδης	49	8630	διηλθε Κων)πολιν 15 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
ΕΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΕΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσασφίκα»	43	7255	έθ. Κολόμπο 23 'Ιουλ.
ΕΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	4693	εις Φάλμουθ από 30 'Απρ.
ΕΤΡΟΒΙΛΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	έθ. Κέπη Τάουν 25 'Ιουλ.
ΕΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Δελφοί»	44	1876	έθ. Χούλλ 11 'Ιουλ.
ΕΥΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράιζ»	52	2073	άνεχ. Αμβέρσαν 19 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΕΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	προσάρξε εις θείον 6.7 Ν. — 81.6 Δ. 'Ιουλ. 20
ΕΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμορ»	42	7146	διηλθε Κων)πολιν από 9 Μαΐου διά Κωνσταντίναν
ΓΑΝΑΓΣ	έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεχ. Ρότσεστερ 25 'Ιουλ. διά Νιού Μπράουνσβικ
ΓΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Γκαράντες»	31	3991	άνεχ. Δουγκέκην 23 'Ιουλ. διά Φινλανδίαν
ΓΑΣΙΑ	Α. Κατσονιώργης κλπ.	44	2321	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανκοκνίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Σάντος 24 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	έθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΓΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τοάτμ»	44	7184	έθ. Ν. Υόρκην 13 'Ιουλ.
ΓΖΟΥ	έτ. «Σούλαγκ»	37	5556	άνεχ. Τακοράντι 9 'Ιουλ. διά Πόρσγκρουν
ΓΙΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	Ευγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Πασίφικ»	43	8479	άνεχ. Αύγουσταν 29 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνη
ΓΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	έθ. Μαζουλιπαινάμ 19 'Ιουλ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Ολίστιμ»	42	7362	διηλθε Θέουταν 30 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΓΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έθ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ.
ΤΡΙΕΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραίτης	49	1366	διηλθε Κων)πολιν 20 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Οιντέλιτ»	57	10493	έθ. Γιοκαχάμα 24 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	έτ. «Τροπικάν»	62	6420	έθ. Ν. Ορλεάνη από 3 'Ιουν.
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	1686	εις Πέραμα
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ	Κουλούρας	38	5239	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 11 'Ιουλ. δι' Αμπιτζόν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	διηλθε Παναμά 23 'Ιουλ. (διαταγός)
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικινγκ Τρέιντερ»	59	23678	έθ. Παλέρμον 22 'Ιουλ.
ΥΛΕΘΩΝ	έτ. «Κόμετ»	43	15005	άνεχ. Τόκιο 23 'Ιουλ. διά Μόργκετ
ΥΛΙΑΣ	έτ. «Λάνσερ»	45	15574	διηλθε Παναμά 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΥΛΑΚΟΝ	έτ. «Μπαλτικό»	43	15441	διηλθε Παναμά 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΥΛΑΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Αλόρα»	60	13997	άνεχ. Θρή Ρίβερς 19 'Ιουλ. (διαταγός)
ΥΛΑΒΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	2878	εις ταξίδια Μεσογείου
ΥΛΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζής & Σικιάς	22	3117	έθ. Κοπεγχάγη 29 'Ιουν.
ΥΛΑΝΗ	Δ. Κουστός κλπ.	38	2564	έθ. Κάρδιφ 10 'Ιουλ.
ΥΛΑΡΟΣ	έτ. «Μές»	44	15579	διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Σαδόναν
ΥΛΑΡΑ Α.	Αθανασιάδης	23	1369	έθ. Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ.
ΥΛΑΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	διηλθε Κων)πολιν 18 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
ΥΛΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9950	έθ. Τσιγκάο 18 'Ιουλ.
ΥΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλόρα»	60	13993	έθ. Ρότερνταμ 26 'Ιουλ.
ΥΡΙΣΟΣ	έτ. «Σπλέιν»	44	15020	άνεχ. Μπαλμπόα 14 'Ιουλ. δι' Ωκεαν
ΥΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλιάς	47	1106	έθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΥΡΣ	έτ. «Λαιμπριαν»	43	7152	έθ. Σαδάναν 25 'Ιουλ.
ΥΡΤΕΙΝΗ	έτ. «Οιντέλιτ»	57	10493	έθ. Τσιμπόττε 27 'Ιουν.
ΥΡΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	έθ. Κων)πολιν 11 'Ιουλ.
ΥΡΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπουλάκος	26	1958	διηλθε Θέουταν 17 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κλπ.	27	2448	διηλθε Κων)πολιν 6 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	αδ. Ζαχάρης, Βασιλιάς κλπ.	13	1282	έθ. Σαός 10 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7240	διηλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ
 ΧΕΡΜΑΝΟΣ
 ΧΙΟΣ
 ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ
 ΧΛΟΗ (δ.)
 ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ
 ΧΡΙΣΤΙΔΗΣ
 ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ
 ΨΑΡΑ
 ΨΑΡΑ
 ΩΚΕΑΝΙΣ

έτ. «Άκμε» 60
 έτ. «Αλτζέο» 44
 Κοντός & Ψαρέλλης 44
 έτ. «Ντεβελόμμεντ» 53
 έτ. «Μαγία» 54
 έτ. «Ντὸς Έρμάνος» 42
 αδ. Άγγελοπούλοι 44
 έτ. «Όσάνικα» 49
 έτ. «Πάδε» 25
 έτ. «Φαφαλός Δ. Ι.» 45
 έτ. «Σαμπινάλ» 42

άνεχ. Γιοκοχάμαν από 24 'Ιουν. διά Κίναν
 άνεχ. Γκφέλε 8 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκη
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
 έφθ. Άμδούργον 13 'Ιουλ.
 διήλθε Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. διά Βομβόνη
 άνεχ. Τάιν 21 'Ιουλ. διά Φινλανδία
 άνεχ. Γκίζον 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
 άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 14 'Ιουλ. διά Κίναν
 διήλθε Κανήπολιν 13 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
 έφθ. Τέμα 21 'Ιουλ.
 άνεχ. Κολόμπο 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνία

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (Λιθ.) (N.A.T.)
 ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΓΓΕΛΑ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΓΓΕΛΑ II (Λ.) (N.A.T.)
 ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (N.A.T.)
 ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.) (N.A.T.)
 ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (N.A.T.)
 ΑΔΑΜΑΣ (π.) (N.A.T.)
 ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.) (N.A.T.)
 ΑΕΛΛΟ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΖΟΥΕΡΟ (π.) (N.A.T.)
 ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.) (N.A.T.)
 ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.) (N.A.T.)
 ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΘΗΝΙΑΝ (N.A.T.)
 ΑΘΗΝΙΑΝ (π.) (N.A.T.)
 ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (N.A.T.)
 ΑΓΙΝΑ (N.A.T.)
 ΑΪΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (N.A.T.)
 ΑΪΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (N.A.T.)
 ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (N.A.T.)
 ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΙΘΑΜΑΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΚΤΗ (N.A.T.)
 ΑΚΤΙΟΝ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ (N.A.T.)
 ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΛΕΞ (π.) (N.A.T.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β. (N.A.T.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.) (N.A.T.)
 ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.) (N.A.T.)
 ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (N.A.T.)
 ΑΛΚΗΣ (N.A.T.)
 ΑΛΚΥΩΝ (N.A.T.)
 ΑΛΜΑ (N.A.T.)
 ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (Λιθ.) (N.A.T.)
 ΑΛΜΠΑΝΤΑ (N.A.T.)
 ΑΛΜΠΑΡΑΝ (N.A.T.)
 ΑΛΜΠΑΡΑΝΤΑ (N.A.T.)
 ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΛΤΙΣ (N.A.T.)
 ΑΛΦΕΙΟΣ (N.A.T.)
 ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΛΧΕΙΡ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.) (N.A.T.)
 ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.) (N.A.T.)
 ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.) (N.A.T.)
 ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΝΝΑ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΝΑ (π.) (N.A.T.)
 ΑΝΝΑ Κ. (N.A.T.)
 ΑΝΝΑ ΛΟΥΪΖΑ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Όνδ.) (N.A.T.)
 ΑΝΤΒΕΝΤΟΥΡ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΤΙΜΠΕΣ (N.A.T.)
 ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ (N.A.T.)
 ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΝΤΩΝΙΟΣ (N.A.T.)
 ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ (N.A.T.)
 ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΥΛΑΟΥΡΙΑ (N.A.T.)
 ΑΠΕΞ (N.A.T.)
 ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ (π.) (N.A.T.)
 ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.) (N.A.T.)
 ΑΡΑΓΚΟΝ (N.A.T.)
 ΑΡΓΟΛΙΣ (π.) (N.A.T.)
 ΑΡΕΝΤΑΛ (N.A.T.)
 ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΡΕΤΗ Σ. (π.) (N.A.T.)
 ΑΡΗΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΡΗΣ (N.A.T.)
 ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΡΙΚΑ (π.) (N.A.T.)
 ΑΡΙΣΤΕΑ (N.A.T.)
 ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (N.A.T.)
 ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.) (N.A.T.)
 ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (N.A.T.)
 ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΡΙΩΝ (N.A.T.)
 ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου) (N.A.T.)
 ΑΨΚ (Λιθ.) (N.A.T.)
 ΑΡΚΑΣ (N.A.T.)
 ΑΡΚΤΙΚ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) (N.A.T.)
 ΑΡΜΑΡ (N.A.T.)

έτ. «Κοντινένταλ» 47
 έτ. «Ματρενόντιαν» 44
 έτ. «Άκτις» 42
 έτ. «Κοντινένταλ» 45
 έτ. «Γκρινβίλλ» 44
 έτ. «Μαρθάλια» 45
 έτ. «Μαριμπλάνκα» 56
 έτ. «Αβίλα» 43
 έτ. «Ελπίσας» 43
 έτ. «Μαροίελο» 24
 έτ. «Μαριμπλάνκα» 22
 έτ. «Απολλο» 44
 έτ. «Γιουνάιτεντ» 21
 έτ. «Εσπεράντζα» 43
 έτ. «Εσπεράντζα» 44
 έτ. «Βότα» 57
 έτ. «Αζουέρο» 44
 έτ. «Μεντ. Σηγουαί» 49
 έτ. «Αμφίτριτη» 30
 έτ. «Αθόμας» 41
 έτ. «Ατλάντικ» 54
 έτ. «Ευκάριερος» 45
 έτ. «Σάντα Βιργίνια» 43
 έτ. «Πατοίφικα» 42
 έτ. «Πατοίφικα» 43
 έτ. «Λαίμψηριαν» 58
 έτ. «Λαίμψηριαν» 58
 έτ. «Λαίμψηριαν» 58
 έτ. «Ποσειδών» 43
 έτ. «Σαν Ζοζέ» 45
 έτ. «Μελτεμι» 43
 έτ. «Ρόζενταλ» 43
 έτ. «Ακτίνα» 44
 έτ. «Καραγουαί» 54
 έτ. «Αλφα» 43
 έτ. «Ριταλέζ» 25
 έτ. «Μαρθιόζ» 44
 έτ. «Φιντέλι» 56
 έτ. «Λαίμψηριαν» 56
 έτ. «Σαν Νικόλα» 43
 έτ. «Φαίρη» 44
 έτ. «Αλκιδιόνης» 42
 έτ. «Σάντα Ρίτα» 44
 έτ. «Κόμπος» 41
 έτ. «Πλάμαρ» 44
 έτ. «Εξτραμάρ» 44
 έτ. «Πλάμαρ» 44
 έτ. «Αλτίς» 41
 έτ. «Ση Γκάρντιαν» 43
 έτ. «Σαν Αντώνιο» 43
 έτ. «Σαν Αντώνιο» 44
 έτ. «Μέννα» 38
 έτ. «Αμαρυλλίς» 45
 έτ. «Ταρκάνο» 44
 έτ. «Γουεστ Αφρικαν» 56
 έτ. «Τρανσάρεαν» 55
 έτ. «Ανιμου» 40
 έτ. «Κανονους» 57
 έτ. «Σαντάντερ» 53
 έτ. «Αδωνις» 42
 έτ. «Ελντοραντο» 57
 έτ. «Αφροδίτη» 45
 έτ. «Γουεστ Αφρικαν» 54
 έτ. «Αρτεμιόνη» 44
 έτ. «Σάντα Άννα» 44
 έτ. «Σαντον» 44
 έτ. «Σαβού» 44
 έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» 57
 έτ. «Μαρθάλορ» 48
 έτ. «Αντώνης» 48
 έτ. «Γκρινβίλλ» 43
 έτ. «Νταϊφά» 44
 έτ. «Σάουθ Χοτ Άτλάντικ» 63
 έτ. «Σαν Ζουαν» 24
 έτ. «Απατούρια» 43
 έτ. «Απεξ» 42
 έτ. «Σαν Τζιόβαν» 44
 Α. Κατογεώργης 40
 έτ. «Σεγκόβια» 56
 έτ. «Γιούνιτας» 35
 Π. Βράγκος 46
 έτ. «Ολίσμαν» 42
 έτ. «Βολέρα» 45
 έτ. «Αρες» 30
 έτ. «Τρανσάτλάντικ» 44
 έτ. «Όσσαν Τάνκερ» 58
 έτ. «Φινναβία Ναβικόξ» 19
 έτ. «Τρανσαντίνα» 45
 έτ. «Αρία» 63
 έτ. «Αριστέις» 37
 έτ. «Αριστομένης» 43
 έτ. «Πέρναμος» 44
 έτ. «Αρίστε» 28
 έτ. «Αρίων» 44
 έτ. «Οζντέι» 44
 έτ. «Ερμής» 44
 έτ. «Τυλθας» 58
 έτ. «Μπούτς» 53
 έτ. «Άστρα» 43

άνεχ. Μπ. Άυρες 11 'Ιουλ. διά Γένοβαν
 άνεχ. Ν. Υόρκην 15 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
 άργα Άμπελάκι από 28 Φεβρ.
 ες Κόμπε από 31 Μαΐου
 διήλθε Θάουαν 28 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
 άργα Άμπελάκι από 29 'Ιουν.
 άνεχ. Μορμουγκάο 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνία
 έφθ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουλ.
 άνεχ. Μπ. Άυρες 18 'Ιουλ. διά Κόρκ
 άνεχ. Χούλλ 1 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
 άνεχ. Άντεν 25 'Ιουλ. διά Κολόμπο
 διήλθε Κων)πολιν 12 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 27 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
 διήλθε Λίζαρντ 8 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
 άργα Καζαμπλάνκαν από 24 'Ιουλ. 1963
 άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά Ντουλούβ
 έφθ. Σαντάντερ 1 'Ιουλ.
 άνεχ. Άλεξάνδρειαν 3 'Ιουλ. διά Κούβαν
 έφθ. Μπαχρέιν 24 'Ιουλ. (διά Γένοβαν)
 άνεχ. Ν. Ορλέανην 26 'Ιουν. (διαταγός)
 έφθ. Λαττάκια 11 'Ιουλ.
 έφθ. Κάδιξ 20 'Ιουλ.
 διήλθε Φλώριγκ 4 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
 έφθ. Βαρκελώνην 13 'Ιουλ.
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 24 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
 έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 21 'Ιουλ.
 διήλθε Σουίξ 12 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
 έφθ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ.
 διήλθε Μπρόνσμποττελ 12 'Ιουλ. διά Βέντσπιλς
 έφθ. Λός Άντζελες 12 'Ιουλ.
 άνεχ. Ρότερνταμ 17 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδε
 έφθ. Βανκούβερ 22 'Ιουλ.
 άνεχ. Μπροντβί 15 'Ιουλ. διά Χαδάναν
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 28 'Ιουλ. (διαταγός)
 έφθ. Κοσίν 20 'Ιουλ.
 άνεχ. Σουραμπάγια 1 'Ιουλ. διά Προμπόλιγκο
 διήλθε Ουζάν 16 'Ιουλ. διά Λιβάνον
 έφθ. Χαδάνα 15 'Ιουλ.
 άνεχ. Άλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ. διά Πόλιν
 άργα Βαλτιμόρη από 16 'Οκτ. 1963
 άνεχ. Κόμπε από 3 'Ιουν. διά Μανίλαν
 διήλθε Σουίξ 23 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλτον
 άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουλ. διά Κίελον
 άνεχ. Ροζάριο 25 'Ιουλ. διά Μπ. Άυρες
 διήλθε Άγ. Βικέντιον 18 'Ιουλ. διά Γένοβαν
 έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ.
 έφθ. Λονδίον 5 'Ιουλ.
 ες Γένοβαν 4 'Ιουλ. (διά Μπ. Άυρες)
 έφθ. Βενετιαν 13 'Ιουλ.
 άνεχ. Μπροντβί 14 'Ιουλ. διά Βραζιλία
 άνεχ. Άμδούργον 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδε
 διήλθε Κων)πολιν 18 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
 άνεχ. Χούστον 16 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
 άνεχ. Ναγκόγια 18 'Ιουλ. δι' Οναχάμα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 έφθ. Γένοβαν 10 'Ιουλ.
 άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
 άνεχ. Μπιλμπάο 7 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
 άνεχ. Άμδούργον 4 'Ιουλ. διά Μούριασκ
 έφθ. Μπ. Άυρες 23 'Ιουλ. (δι' Ιταλίαν)
 άνεχ. Κουτούκο 26 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
 έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλ.
 έφθ. Γάνδη 18 'Ιουλ.
 έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 17 'Ιουλ.
 έφθ. Βαλτιμόρη 20 'Ιουλ.
 έφθ. Χούλλ 25 'Ιουλ.
 άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
 άνεχ. Ντακόρ 7 'Ιουλ. δι' Άμπιτζόν
 άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνία
 άνεχ. Χαδάνα 11 'Ιουν. δι' Αρούμπων
 έφθ. Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άνεχ. Ικαυίκο 13 'Ιουλ. (διαταγός)
 άνεχ. Βικτωρία 19 'Ιουλ. διά Σουάνση
 άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 14 'Ιουλ. διά Γδύνιν
 διήλθε Λίζαρντ 11 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. διά Κούβαν
 άργα Άμπελάκι από 18 'Ιουν.
 διήλθε Κων)πολιν 19 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
 άνεχ. Κόμπε 13 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
 άργα Βουδόν από 3 Δεκ. 1962
 έφθ. Δουγκέρην 14 'Ιουλ.
 έφθ. Πέρτ Ελίζαμπεθ 20 'Ιουλ.
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 17 'Ιουλ. διά Κανατόντζον
 άνεχ. Σεβίλλην 23 'Ιουλ. διά Βίβερα
 άνεχ. Μπαρμπαντος 15 'Ιουλ. δι' Άμδούργον
 άνεχ. Καζαμπλάνκαν 15 'Ιουλ. διά Δάντσιχ
 άνεχ. Βρυττόν 19 'Ιουλ. δι' Ακόμα
 άνεχ. Μπαχάρας 24 'Ιουλ. διά Βουλγαρία
 άνεχ. Ντακόρ 18 'Ιουλ. διά Μπείραν
 έφθ. Άμδούργον 23 'Ιουλ.
 άνεχ. Όζακαν 23 'Ιουλ. διά Μανίλαν
 έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
 έφθ. Βενετιαν 21 'Ιουλ.
 έφθ. Όζακαν 9 'Ιουλ.
 άνεχ. Χίλο 4 'Ιουλ. διά Χουάσκο
 διήλθε Νητρώιτ 30 'Ιουν. διά Τολέδο
 άνεχ. Λός Άντζελες 29 'Ιουν. διά Χιροχάτα
 έφθ. Πόρτ Σαϊδ 12 'Ιουλ.
 έφθ. Μαστίο 16 'Ιουλ.
 διήλθε Κων)πολιν 14 'Ιουλ. διά Νοβοροσίσκην
 έφθ. Βομβόνη 10 'Ιουλ.
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ.
 έφθ. Ραβέννα 7 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
 άνεχ. Παλιέρμο 21 'Ιουλ. διά Μάρσα ελ Μπρίγκα
 έφθ. Νεοστάα 23 'Ιουλ.

ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοξ»	43	7303	διήλθε Παναμά 14 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέροιαλ»	32	3848	άνεχ. Μπάδναγκαρ 10 'Ιουλ. δι' Άντεν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	έφθ. Μπιλμπάο 19 'Ιουλ.
ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο»	48	11319	άνεχ. Μεγ. Λίμαν 30 'Ιουν. (διαταγός)
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7176	άργαι Άμπελάκι από 18 Μαρτ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεχ. Λουμπεκ 6 'Ιουλ. δι' Άρχαγγέλιον
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόν»	44	10454	έφθ. Βομβόνη 19 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΕΛ (N.A.T.)	(N.A.T.)	«Κάργκο Λάιν»	63	15929	διήλθε Σουΐζ 6 'Ιουλ. διὰ Καραΐσι
ΑΡΧΑΓΕΛΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάν»	43	7155	άνεχ. Λός Άντζελες 28 'Ιουλ. δι' Άγγλιαν
ΑΡΧΑΝΔΕ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Ση Τράνσιπ.»	43	7137	διήλθε Παναμά 9 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	έφθ. Βαγκούδερ 25 'Ιουλ. (δι' Άγγλιαν)
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Γιαβάτα 30 'Ιουν. διὰ δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΞΗΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπίμ»	40	2667	εις Πειραιά από 6 'Ιουν.
ΑΞΗΜΙΝΑ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	άνεχ. Μπ. Άύρες 23 'Ιουλ. διὰ Καμπάνα
ΑΞΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Μπάνν 23 'Ιουλ. διὰ Φινάρτ
ΑΞΠΡΟΝΗΣΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπερίορ»	44	14243	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ. (διαταγός)
ΑΞΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασθήρ»	50	5324	άνεχ. Μπουμπουρ 6 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Κίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	έφθ. Ν. Όρλεάνη 13 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	διήλθε Παναμά 17 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	20608	άνεχ. Σιδών 13 'Ιουλ. διὰ Κάλουμποργκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	60	20444	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. διὰ Λόδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	57	26032	εις Μανίλαν 30 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10096	άνεχ. Βανκούδερ 25 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΪΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10094	άνεχ. Γιοκοχάμα 6 'Ιουλ. διὰ Κασσιούγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10149	έφθ. Όζακαν 25 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10091	έφθ. Βανκούδερ 21 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	έφθ. Σκαρμαγκάν 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	63	15977	έφθ. Τσιμπά 21 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	διήλθε Παναμά 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	57	24831	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Λονδίον 20 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Ρουέν 16 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Κοπεγχάγη 21 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	51	11524	άνεχ. Ντάρβιν 10 'Ιουλ. διὰ Πλατζού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	62	15921	διήλθε Παναμά 8 'Ιουλ. (διαταγός)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	διήλθε Τρίνταντ 23 'Ιουλ. διὰ Ν. Όρκνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλού Στάρ»	52	10930	άνεχ. Τοντόν 12 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	64	39000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	49	10908	άνεχ. Βαλτιμόρη 13 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	57	10189	έφθ. Γιοκοχάμα 23 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	10139	άνεχ. Βανκούδερ από 23 'Ιουν. διὰ Σακάιντε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	58	10139	άνεχ. Γηλόγκ 24 'Ιουλ. διὰ Βιζαγκαπατνάμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	63	15985	έφθ. Άμβέρσαν 18 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	56	10043	άνεχ. Τακόμα 1 'Ιουλ. διὰ Πουσάν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ Όσσαν Τάνκερ	64	15977	έφθ. Χούστον 28 'Ιουλ.
ΑΥΓΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόντσια»	44	7257	έφθ. Τιετσίν 6 'Ιουλ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρνερ»	56	10312	έφθ. Πόρτ Έλίζαμπέτ 6 'Ιουλ.
ΒΑΝΤΕΡΛΑΤ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	41	5281	άνεχ. Λίμπερεϊλλ 11 'Ιουλ. δι' Άμπτζάν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποτόμακ»	44	7271	Ίδε: «ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ», ως μετωνομάση
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιμαν»	44	7192	έφθ. Ραγγούν 10 'Ιουλ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. (διαταγός)
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	διήλθε Άγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. δι' Άργεντινήν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτόρια Κάρριερ»	42	6749	άνεχ. Γκουάμ από 15 'Ιουν. διὰ Νιχάμα
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τρανσόο»	58	26566	άνεχ. Μιζουσίμα 19 'Ιουλ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. Ιωάν. Χιωτάκης	21	1410	έφθ. Άλεξάνδρειαν 14 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Γιοκοχάμα 26 'Ιουλ. διὰ Ντάρμπαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντριότικα»	44	7243	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ (Όρ.)
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερ»	58	23626	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. δι' Άτλαντικόν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφελντ»	42	7286	έφθ. Όζακαν 5 'Ιουλ.
ΓΑΛΗΝΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντε»	56	9462	έφθ. Ν. Όρλεάνη 20 'Ιουλ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόες
ΓΕΩΡΓΙΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. (διαταγός)
ΓΕΩΡΓΕΛ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμφορ»	44	7176	άνεχ. Πόρτ Άλμπερνί 21 'Ιουλ. διὰ Τάσις
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Τσιμπά 30 'Ιουν. διὰ Μανιλάο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαίπη»	45	7256	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρη
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Ρόττερνταμ από 22 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Στοκχόλμη 17 'Ιουλ. διὰ Κρήνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έδρεοτ»	35	5028	άνεχ. Κολόμπο 26 'Ιουλ. διὰ Γιογκοσλαυίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Έλληνικά συμφέροντα	22	1731	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	1772	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιαν»	41	5270	έφθ. Καλκούτταν 30 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. Έλληνικ Σιπιγκ & Ίνταστρ.	43	8513	έφθ. Ροζάριο 28 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΣΥΛΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Σιμονόεκι 12 'Ιουλ. δι' Ίννοσίμα
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιολάντα»	40	5550	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόλας»	44	7241	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον από 29 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7246	άνεχ. Ν. Όρλεάνη 4 'Ιουλ. (διαταγός)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορβ Πασίφικ»	43	8501	άνεχ. Τολέδο 17 'Ιουλ. διὰ Μεγ. Λίμαν
ΓΙΟΥΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	45	7240	άνεχ. Χαβάνο 21 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Πάντρε
ΓΚΙΤΤΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα»	28	5907	διήλθε Ουζόν 18 'Ιουλ. (διαταγός)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν»	44	11873	άνεχ. Όμυνίτεν 15 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόες
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέτρομαρ»	56	20668	άνεχ. Γένεθαν 22 'Ιουλ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτωρ»	44	10702	έφθ. Μόζι 15 'Ιουλ.
ΓΚΡΙΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. Έλληνικά συμφέροντα	39	1626	έφθ. Πουέρτο Κορτές 11 'Ιουλ.
ΓΛΑΥΚΗ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοξ»	64	15200	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διὰ Κη Γουέστ
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσσαν»	45	7648	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 12 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΪΝΤΗΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Άτλάντικ Τράνσπορτ	57	26032	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιουνιτυ»	52	20667	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκάρντιαν»	55	20432	άργαι Σκαρμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	28323	έφθ. Άμβέρσαν 18 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζούλ»	57	13750	έφθ. Λίβεργου 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΟΥΪΝΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουήκ»	55	20432	άργαι Σκαρμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανσεάνικ»	55	25317	έφθ. Βομβόνη 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλάντ»	54	20580	άνεχ. Περσ. Κόλπον από 23 'Ιουν. διὰ Λόγκ Μπήςτ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕΪΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ίντερνασιονάλ»	54	20431	άνεχ. Ν. Όρκνη 25 'Ιουλ. διὰ Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζία»	57	13750	άνεχ. Μπαρμπαντος 25 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Όμοιλ»	61	11971	έφθ. Σκαρμαγκάν 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσεόστος Μπαίν»	57	25489	έφθ. Μπόταν Μπαϊν 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαίνφου»	57	25490	διήλθε Θόρνταη Άϊλαντ 14 'Ιουλ. δι' Ντουμάι
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ»	57	26031	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 'Ιουλ. διὰ Μπαχερίν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ Γουίλλ Μπαίν»	57	26031	άνεχ. Περσ. Κόλπον 22 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	άνεχ. Άμβέρσαν 18 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόες
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΪΝΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	43	12949	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 'Ιουλ. διὰ Γένεθαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφίτρυον»	43	14309	άνεχ. Χάμπτον ρόες 9 'Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Κόνκορντ»	52	21102	άνεχ. Άμβέρσαν 20 'Ιουλ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λίμπερτυ»	49	18226	άργαι Σκαρμαγκάν από 8 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14304	διήλθε Λίζαρντ 12 'Ιουλ. δι' Έμδεν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ»	53	13459	άνεχ. Ν. Όρκνη 28 'Ιουλ. διὰ Πούτα Καρντόν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Μπάννερ	58	20546	άνεχ. Μπρόνσμποττελ 4 'Ιουλ. διὰ Σιδών
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Μπιούτυ	57	27902	διήλθε Σουΐζ 15 'Ιουλ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Μπόντ	57	20533	άνεχ. Βιλεμσχαφέν 16 'Ιουλ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πίγ»	49	13956	διήλθε Πούλο Μπούκαμ 23 'Ιουλ. διὰ Λορ. Μάρκς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Ση»	53	12877	έφθ. Ίμριγχαμ 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ότον»	58	11201	άνεχ. Άμδούργον 16 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόες
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Μπάννερ	43	12793	άνεχ. Πόρτ Άλμπερνί 11 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρ Τάνκερ»	55	20165	έφθ. Ν. Όρκνη 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	έφθ. Αύγουσταν 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφείν»	58	11200	διήλθε Λός Πάλμας 26 'Ιουλ. διὰ Δουγκέρκην

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 28 'Ιουλ. δια Λάδσεντ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λάντλου»	57	10499	άνεχ. Μόζι 11 'Ιουλ. δια Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέντον»	58	10499	έφθ. 'Αγ. Φραγκίσκον 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	έφθ. Γίνδοαν 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντόρορετ»	58	10499	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέμφις»	43	14313	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 'Ιουλ. δια Χουάσκο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στέιτελ»	44	13005	άνεχ. Ρίο 'Ιανείρο 21 'Ιουλ. δια Ρόττερταμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. 'Αμδούργον 15 'Ιουλ. (διαταγές)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΑΙΔ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περσεφόνη»	64	50000	εις Σαιν Ναζαίρ υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	διήλθε Παναμά 12 'Ιουλ. δια Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οριένταλ»	52	12705	άνεχ. Φάο 15 'Ιουλ. δια Ταμπογκάου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οριένταλ»	53	12705	άνεχ. Γκλνδγκ 26 'Ιουλ. δια Πλατζάο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟ'ΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμις»	43	14294	άνεχ. Σίδνεϋ 22 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	έφθ. Τσιτταγκόγκ από 3 'Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Νιούπορτ 29 'Ιουν. δια Βενεζουέλαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγ. 'Ιωάννης»	44	7154	άνεχ. Ρόττερταμ 22 'Ιουλ. δια Πόρτ 'Αρθουρ
ΔΕΣΠΩ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Χούστον 20 'Ιουλ.
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	άνεχ. 'Αμστερνταμ 9 'Ιουλ. δια Τύνιδα
ΔΗΛΟΣ ΠΑ'ΙΟΝΙΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δήλος»	44	7259	έφθ. Βοστώνη 12 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μινέρθα»	44	13488	άνεχ. Κουκούμπο 24 'Ιουλ. δια Βαλτιμόρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 'Ιουλ. δια Κιουρασάο
ΔΗΜΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	Κυπριανού	43	7187	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 24 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρίμπιαν»	44	7257	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάσια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 10 'Ιουλ. δια Τζιμπουτί
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Περού 19 'Ιουλ. δια Πουέρτο Λά Κρούζ
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλτα»	45	12813	έφθ. Κοπεγχάγη 17 'Ιουλ.
ΔΡΟΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κύκνος»	64	17500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ. δια Πουέρτο Ρίκο
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γρηγορούσα»	42	2757	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. δια Σπέτζιαν
ΔΩΡΙΕΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. δια Σαβάνναν
ΔΩΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Σάν Νικόλας 22 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 'Ιουλ. δια Ρόττερταμ
ΕΒΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	«Ταουντέσιον 'Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. δια Μοριμουγκάο
ΕΒΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Νόρβ. 'Ατλάντικ	63	15983	άνεχ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. δια Βικτωριαν
ΕΖΕ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελεσποντι»	39	6697	άνεχ. 'Αμπιτζάν 21 'Ιουλ. δια Χούστον
ΕΘΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	άνεχ. Γκαλδστων 8 'Ιουλ. δια Σάντα Μάρτα
ΕΙΡΗΝΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουότα 'Αρένας»	29	6941	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. δια Ραβένναν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπλεσσιγκ»	42	7210	εις Χόγκ Κόγκ από 10 Μαΐου (ζημίες)
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στέφ»	43	7261	άνεχ. Κοροόνα 15 'Ιουλ. δια Κέητ Χάττερς
ΕΛΕΝ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπάτρος»	45	7160	έφθ. Κοσίν 17 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. δια Γίνδοαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Σέβεν 'Αίλαντς 17 'Ιουλ. δια Μόντρεαλ
ΕΛΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαραλλων»	52	11466	άνεχ. Νάπολιν 18 'Ιουλ. δια Βάντο
ΕΛΛΗΜΑΡΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	έφθ. Οζόκαν 17 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Χούστον από 18 'Ιουν. (διαταγές)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	άνεχ. Βακαματσού 4 'Ιουλ. δια Σαγκάην
ΕΝΟΣΙΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	έφθ. Σαβόνα 16 'Ιουλ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερκουλες»	58	17749	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλ. δια Γκουαγιακάν
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. δια Χονολουλού
ΕΥΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	έφθ. Γδύνιαν 17 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει Ρόττερταμ από 23 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντιπέντενς»	43	7231	άνεχ. Σάν Νικόλας 4 'Ιουλ. δια Καμπάνα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λεάνδρος»	19	3858	διήλθε Πόρτ Σουδάν 23 'Ιουλ. δια Μεσόγειον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	έφθ. Μπάρρυ 16 'Ιουλ.
ΕΥΒΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	Ελληνικ Σίμπικ & 'Ιντάστρ.	43	8393	άνεχ. Κοπεγχάγη 2 'Ιουλ. δια Μόντρεαλ
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. δια Γένδοαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	διήλθε 'Αντεν 24 'Ιουλ. δια Μεσόγειον
ΕΥΓΕΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ορφεύς»	64	35200	διήλθε Κέητ Τάουν 13 'Ιουλ. δια Φάουλυ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Κολομπία ρίβερ 10 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ 'Οϊλ»	54	18730	άνεχ. Χρ. αλ 'Αμάγια 16 'Ιουλ. δια Λορ. Μαρκίς
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προσεδών»	56	30150	άνεχ. Ρόττερταμ 22 'Ιουλ. δια Περσ. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ευκρίσια»	59	9003	έφθ. Χούλλ 23 'Ιουλ.
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέυμαρ»	49	17613	άνεχ. Γιοκοχάμα 19 'Ιουλ. δι' 'Οζόκαν
ΖΑΝΙΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Ιουλ. δια Μαζατλάν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Λούμπεκ 13 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βήτα»	43	7273	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 15 'Ιουλ.
ΖΙΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιλίσος»	55	7696	έφθ. Ρόττερταμ 19 'Ιουλ.
ΖΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οινούσαι»	37	1917	άνεχ. Λοντόντερον 3 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΗΓΚΛ (πav.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιρένιες»	30	1569	άργει Λός 'Αντζελες
ΗΛΕΚΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρδέλλα»	57	10173	έφθ. 'Αμδούργον 7 'Ιουλ.
ΗΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	Ηλ. Κωνσταντίνου	48	4697	διήλθε Θέουταν 12 'Ιουλ. δια Σπέτζια
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Μ. Σκούφαλος	47	5120	έφθ. 'Ελευσίνα 30 'Ιουλ. (σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	άνεχ. 'Αμδούργον 8 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΗΣΤΠΟΡΤ (πav.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	άνεχ. Τεργίστην 16 'Ιουλ. δια Καρθαγένην
ΘΑΛΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ώκεανς»	43	7183	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 12 'Ιουλ. δια Κόντινεντ
ΘΕΝΚΕΓΚΙΒΙΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήμπορντ»	44	7260	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουλ. δι' 'Αγκάνα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρήαρ»	44	7194	διήλθε Θέουταν 28 'Ιουλ. δια Σαγκάην
ΘΕΟΔΩΓΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικα»	38	7246	έφθ. Μπ. 'Αύρες 3 'Ιουλ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Γένδοαν 12 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (πav.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	διήλθε Ουζάν 4 'Ιουλ. δια Μουρμάνσκ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 13 'Ιουλ. δια Ρόττερταμ
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15923	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	έφθ. Γαλάτσι 23 'Ιουλ.
ΘΡΑΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7257	διήλθε Παναμά 17 'Ιουλ. (διαταγές)
ΘΡΑΚΗΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οριέντ Μαρίν»	42	7162	έφθ. Ραγγούν 28 'Ιουλ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 23 'Ιουλ. δια Κιουρασάο
ΘΥΜΑΣ Α. (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 16 'Ιουλ. δια Λάδσεντ
ΙΑΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολίστι»	37	5925	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 10 'Ιουλ. δια Δάντσιχ
ΙΑΝΘΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ασούνσιον»	20	2253	διήλθε Κωνήπολιν 13 'Ιουλ. δια Μεσόγειον
ΙΜΜΥ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βεοπούκιον»	44	12646	έφθ. Λισαβόνα 23 'Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βεοπούκιον»	21	1173	εις όρμον 'Αγ. Γεωργίου από 23 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	έφθ. Μανίλαν 2 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7176	έφθ. Τρινομαλί 7 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. δια δυτ. άκτήν ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλουμ»	53	13555	έφθ. Βομβόνη 17 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαίφαϊαρ»	56	10422	άνεχ. Μόζι 21 'Ιουλ. δια Βανκούβερ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	άνεχ. Δάντσιχ 8 'Ιουλ. δια Κόλπον Μεξικού
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόρεαν»	53	15826	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 28 'Ιουλ. δια Γένδοαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίστομαλ»	44	7198	άνεχ. Φρημάντλ 18 'Ιουλ. δια Κολόμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανσεάνικ»	53	13485	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Ιουλ. δια Λάδσεντ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ταμίζ»	37	1652	έφθ. Κάρδιφ 11 'Ιουλ.
ΙΟΥΛΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιρισμαρ»	33	3946	έφθ. Βενετιαν 20 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	άνεχ. Μοντεβιδέο 16 'Ιουλ. δια Γένδοαν
ΙΡΙΣ ΙΙ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιλανουέδα»	17	1295	άργει Κυνόσουραν από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιλανουέδα»	30	9001	διήλθε Παναμά 18 'Ιουλ. δια Βαγκούβερ
ΙΩΑΝΝΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμβδα»	43	7297	άνεχ. Πούλο Μπουόκο 7 'Ιουλ. δια Μπιλμπόο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαν Γκιόβανι»	42	7020	διήλθε Σουϊζ 19 'Ιουλ. δι' 'Αντεν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	διήλθε Σουϊζ 20 'Ιουλ. δια Καράτσι
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εντίνα»	43	8428	έφθ. Μπ. 'Αύρες 24 'Ιουλ.
ΚΑΒΑΛΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	διήλθε Παναμά 20 'Ιουλ. δια Λά Γκουαύρα
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλφα»	46	3821	έφθ. Τρινομαλί 21 'Ιουλ. δια Τζιμπουτί
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΙΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Κολομπία ρίβερ 16 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρόντιουρ»	43	8443	άνεχ. Αύγουστον 22 'Ιουλ. δια Ν. 'Ορλεάνην
ΚΑΒΟΥΡΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βιέρνς»	11	1881	άργει Πειραιά από 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θεοφάνης Τάνκσιπ»	30	2377	διήλθε Κωνήπολιν 1 'Ιουλ. δι' 'Ιλιτσεβσκ
ΚΑΦΡΙΝ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	64	11200	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 5 'Ιουλ.
ΚΑΦΡΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκάμπε»	43	7176	άνεχ. Γκαλδστων 7 'Ιουλ. δια Σάντος
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριν Τράνοπορτ»	57	8774	διήλθε Παναμά 7 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΛΛΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Ν. 'Υόρκην 28 'Ιουλ.
ΚΑΛΗ Λ.	(Ν.Α.Τ.)				

ΚΑΛΛΙΟΠΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελικών»	43	8465	διήλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7192	έφθ. Γιοκοχάμα 23 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαλδιόζα»	35	5103	έφθ. Σαϊν Τζόν 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σικόνε»	29	2666	έφθ. Τάιν 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Νικολά»	21	1498	έφθ. Ξερός 15 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπαλτία»	43	1790	διήλθε Κων/πολιν 11 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	άνεχ. Ρότερνταμ 25 'Ιουλ. διά Κόμο Μπαίη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οιάντζια»	56	10015	άνεχ. Ναγκόγια 23 'Ιουλ. διά Λός Αντζέλες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιλελουέδα»	07	1075	άργαί Αμπελάκι από 22 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Λισαβόνα 16 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Υπαπαντή»	43	2874	έφθ. Ιργουέλ 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μητροφάνης»	24	2060	άνεχ. Αλγέριον 17 'Ιουλ. διά Γαυγκοσλαβία
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καπετανισσα»	44	7281	διήλθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Σαλίνα Κρούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 18 'Ιουλ.
ΚΑΡΑΟΤΑΣΙ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρεμπρέσα»	44	7139	Ίδε: «ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ», σημαία ΚΥΠΡΟΥ
ΚΑΡΙΝΑ (Λ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	44	4296	εις Σύρον από 12 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΚΑΡΝΕΓΙΟΝ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	διήλθε Λίζαρντ 10 'Ιουλ. δι' Καναδών
ΚΑΣΣΙΑΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Κολόμπο 25 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Περσ. Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	έφθ. Χαβάνα 14 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προσπερίτυ»	43	7144	άνεχ. Τζιμπουτί 2 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΤΣΕΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Αμβέρσαν 19 'Ιουλ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Χιροχάτα 1 'Ιουλ. δι' Αϊόι
ΚΕΡΔΟΣ (Λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	44	10700	έφθ. Αμβέρσαν 6 'Ιουλ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πριμέρο»	59	24333	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Περσ. Κόλπον 12 'Ιουλ. διά Κουϊνάνα
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. Μ. Νομικός	64	29797	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 24 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Τερζάτην 22 'Ιουλ. διά Λιβανον
ΚΙΜΦΛΟΣ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	έφθ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουλ.
ΚΙΜΟΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ευαγγελιστρια»	44	7299	έφθ. Λορέντζο Μαρκίς 15 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	άνεχ. Μελβούρνη 10 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΚΛΑΪΡΗ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	έφθ. Χαβάνα 19 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	έφθ. Τσιμπά 22 'Ιουλ.
ΚΛΕΪΦ (παν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Γιαδάτα 9 'Ιουλ. διά Χούστον
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Λ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βόσπορος»	47	7246	άνεχ. Τσάρλεστον 23 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσσανικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΝΟΖΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράμπ»	43	7248	διήλθε Παναμά 17 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	έφθ. Κιουρασάο 28 'Ιουλ. (διά Σουάνση)
ΚΟΙΜΗΣΙΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νότλ»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 20 'Ιουλ. διά Νεκροσία
ΚΟΜΕΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διήλθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Γκάρσταν
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντάνα»	53	12284	άνεχ. Χούστον 20 'Ιουλ. δι' Αμμουαίη Μαπίη
ΚΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάρρυ»	53	11270	έφθ. Αμβέρσαν 9 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΟΡ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	έφθ. Τύνιδα 9 'Ιουλ.
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λόγιαλ»	43	7230	άνεχ. Χιροχάτα από 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΚΟΝΣΟΝΕΓΙΝΕ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κονσονίνες»	53	12062	έφθ. Χούστον 19 'Ιουλ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	έφθ. Βομβόνη 16 'Ιουλ.
ΚΟΡΗ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΟΞίλιαν»	41	5173	άνεχ. Μοντεβιδέο 19 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Άννουα»	40	3496	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσσαν Τρέιντερς»	43	8685	έφθ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουλ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιλανουέδα»	63	30705	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7247	άνεχ. Αδελφές 15 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΟΡΝΟΥΛΛΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οιγουέρας»	56	10567	άνεχ. Τρίνταντ 15 'Ιουλ. διά Πόρτ Άλφρεντ
ΚΟΡΣΑΓΙΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ώστερν Ση Τράνσπορτ»	62	14963	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χόμ»	57	17827	έφθ. Βαλτιμόρη 28 'Ιουλ.
ΚΡΕΣΤΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιλλαβιόζα»	44	7135	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Αμβέρσαν 28 'Ιουλ.
ΚΡΙΣ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	έφθ. Καλκούτταν 17 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαμπήριαν»	56	4031	άνεχ. Ν. Όρλεάνη 12 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ΚΥΜΟ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περσ. Κόλπον 23 'Ιουλ. δι' Ανακόρτες
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναίς»	44	2896	άργαί Πειραιά από 1 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Μπλάυ 21 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	έφθ. Λάγκος 5 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	45	6172	διήλθε Αγ. Βικέντιον 10 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	διήλθε Έλσιον 9 'Ιουλ. διά Ρίγαν
ΛΑΕΡΤΗΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάλα»	50	8683	άνεχ. Αμδούργον 8 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΘΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διήλθε Παναμά 9 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντόστρελ Μαριν»	43	8466	άνεχ. Ώτχαμ 22 'Ιουλ. διά Χάρπτον ρόδες
ΛΑΡΓΚΟ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέας»	56	23880	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 22 'Ιουλ. δι' Άντεν
ΛΕΡΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαβεντούρα»	56	10048	διήλθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	άνεχ. Βακαματσού 9 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Χάρπτον ρόδες 16 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΛΕΩΝΙΔ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (Λ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζήτα»	43	7109	έφθ. Τσιδαγκτάο 9 'Ιουλ.
ΛΗΤΩ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουλ. διά Βομβόνη
ΛΙΝΔΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τόρρες»	62	10836	έφθ. Ναγκόγια 21 'Ιουλ.
ΛΙΝΤΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	42	7252	άνεχ. Λός Αντζέλες από 19 'Ιουν. διά Τόκιο
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λίτλ Τζών»	54	1604	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 10 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΛΟΥΔΙΑΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρινερς Τρανσπ.»	43	8395	άνεχ. Γκάλδουαν 29 'Ιουν. διά Κύπρον
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	50	15943	άνεχ. Χακοδάτην 7 'Ιουλ. διά Πουαόν
ΛΟΥΣΥ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	άνεχ. Τζιμπουτί 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελδία»	44	7244	έφθ. Βοστώνη 13 'Ιουλ.
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλας»	43	7228	έφθ. Λονδίον 11 'Ιουλ.
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρνετσίνο»	29	6638	έφθ. Μπ. Αύρες 22 'Ιουλ.
ΛΥΡΙΚ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θήατρο»	43	10521	άργαί Όραντζ από 18 'Ιουν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	άνεχ. Αμδούργον από 22 'Ιουν. διά Σήροπορτ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καργκόνα Ίντερνάς.»	39	2819	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. δι' Ατλαντικόν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρβ Άτλάντικ»	63	15983	άνεχ. Λορέντζο Μαρκίς 6 'Ιουλ. διά Γιαδάταν
ΜΑΙΡΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Φρήπορτ 12 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	έφθ. Σίδνεϋ 25 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Τζάμπαλ Ντάνα 25 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δήμητρα»	37	4838	εις Ίμμιγχαμ από 4 'Ιουν.
ΜΑΛΜΕΝ (Λιβάν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάστουλ»	18	920	άργαί Πέραμα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	Κυπριανού	43	7145	διήλθε Θέουτα 11 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Μπιτούγκ από 16 'Ιουν. (διαταγές)
ΜΑΝΤΥ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγ. Φανούριος»	30	1890	διήλθε Αμβέρσαν 20 'Ιουλ. διά Μπρούσσελς
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	διήλθε Αλγέριον 14 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΡΜΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Τζιμπουτί 24 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	Ουάιτλιφ	50	9847	άνεχ. Μπ. Αύρες 17 'Ιουλ. διά Μπαχία Μπλάγκα
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσσαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Σπέντλιν 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Μαουρίτιο»	25	1473	άνεχ. Νεάπολιν 14 'Ιουλ. διά Πόρτο Εμπέδοκλε
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρούσσου»	27	1554	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	Σιγάλας και Πλατής	30	4620	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΩ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναβιέρ»	62	8951	άνεχ. Ρίο Γκράντε 23 'Ιουλ. δι' Ιταγίόχ
ΜΑΡΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγία»	43	2841	άνεχ. Λάγκος 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκοντ
ΜΑΡΗΛΙΖΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίτα»	48	2009	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγία»	32	1595	εις μεταφοράς Ανατ. Μεσογείου.
ΜΑΡΙΑ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μητροφάνης»	29	2569	διήλθε Κων/πολιν 18 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάγνα»	43	8426	έφθ. Ματαρόνι 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νάζος»	56	5490	διήλθε Κων/πολιν 18 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μισισάπα»	44	7254	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (Λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλντερ»	64	34664	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΠΕΝΕ (Λιβάνου) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λέβαντ Μαριτ.»	42	7203	άνεχ. Μπροντ 3 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάφεν
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Σασέμπο από 14 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τοκοπύλλα»	51	16060	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαγκλιθέρ»	45	8965	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	Βιντι Φρέυτς	43	6994	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρη
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άργκουλ»	35	5548	άνεχ. Λάγκος 30 'Ιουν. διά Ραγγούν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7202	έφθ. Ραγγούν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10892	εις Αμβέρσαν από 19 'Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίδικ»	52	11169	άνεχ. Ν. Ύόρκην 18 'Ιουλ. διά Κιουρασάο

MARIEAU	(N.A.T.)	έτ. «Θέλιξ»	44	7206	άνεχ. Λός "Αντζελος 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
MARIEU	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τερζάστην 19 'Ιουλ. διά Μίνα Σαουδ
MARIEU E.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Βρέμην 20 'Ιουλ. (διαταγές)
MARIBIKI	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίδίκ»	40	5110	άνεχ. Ραγγούν 27 'Ιουλ. διά Κακούτταν
MARIELIN	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	44	7212	άνεχ. Ραγγούν 25 'Ιουλ. διά Μπασσέν
MARIKA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακίραμιο»	43	7253	διήλθε Ντόβερ 16 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδόν
MARIMPLANKA	(N.A.T.)	έτ. «Μασιμπλάνκα»	44	7279	άνεχ. Χάβερν 21 'Ιουλ. διά Ρουέν
MARIMPROVA (Λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρά	51	10451	άνεχ. Όσλο 17 'Ιουλ. διά Φάλμσουθ
MARINA GRANTE	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	63	15364	άνεχ. Κοκούρα 13 'Ιουλ. διά Ντάρμπαν
MARINEKPA	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	44	7150	άνεχ. Λάγκος 25 'Ιουλ. διά Ραγγούν
MARINER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαριδάκη	45	10448	άνεχ. Περσ. Κόλπον 7 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
MARINTA	(N.A.T.)	έτ. «Μαριντά»	48	2772	εις Ρότερνταμ υπό παραλαβήν
MARIPPOZA II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. Έουρόπα»	44	10445	άρχει Έλβισίνα από 8 'Οκτ. 1962
MARIPPOZA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριδίκ»	51	11901	έφθ. Καρβαγένην 14 'Ιουλ.
MARITSA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Αγκώνα 10 'Ιουλ.
MARITSA (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	έφθ. Αμστερνταμ 12 'Ιουλ.
MARITYXH	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	έφθ. Μελδούρην 10 'Ιουλ.
MARIXORA	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίκ»	40	5147	διήλθε Σουίξ 22 'Ιουλ. δι' Έρυσβαν
MARIPAR	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσοδος»	42	7244	Πόρτ Αλμπέρνι 28 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
MARPLENA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ Έξπρες»	50	15929	έφθ. Βορδάν 8 'Ιουλ.
MARPLIN	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	έφθ. Τζάκσονβιλ 9 'Ιουλ.
MARPLINTO (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεδισαίο»	46	2270	άνεχ. Μάλταν 13 'Ιουλ. διά Σούσα
MARMARON	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεχ. Κάρδιφ 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
MAROUKLA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλι»	43	7263	άνεχ. Μοντέβιδεο 16 'Ιουλ. διά Γένεσταν
MARSELA M. X.	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ»	44	7251	έφθ. Ρότερνταμ 6 'Ιουλ.
MASTER MIKHAN (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμι»	56	23871	διήλθε Πόρτ Σαίδ 29 'Ιουλ. διά Γένεσταν
MASTER NIKOS	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9100	άνεχ. Μαντράς 24 'Ιουλ. (διαταγές)
MASTER PHTER (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19190	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 25 'Ιουλ. διά Ρας Ές Σιδρί
MASTER TONIS K. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππινγκ»	48	2346	έφθ. Κων)πολιν 20 'Ιουλ.
MASTER FOYANT K. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππινγκ»	20	1512	διήλθε Κω)πολιν 14 'Ιουλ. διά Βραϊλάν
MASTRONHTOS	(N.A.T.)	Τράνοπορτ Ναθινγκ	40	7121	άνεχ. Τζιμπουτί 28 'Ιουλ. διά Σουίξ
MATHEIOS (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Ναγκόγια 26 'Ιουλ.
MAXHTHS	(N.A.T.)	έτ. «Αίρβιλ Μότορσιπ»	57	8855	άνεχ. Χούστον από 26 'Ιουν. διά Κακούτταν
MEGISTH (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	28	2288	άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
MELINTA	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαίκα»	45	7264	έφθ. Σαβάννα 25 'Ιουλ.
MELITH (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11691	έφθ. Ρίο Ιανείρο 20 'Ιουλ. διά Φορταλέζα
MENT STAR (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόντορ»	27	2766	έφθ. Αλμπουργκ 8 'Ιουλ.
MEZIKAN TPEINTEP	(N.A.T.)	έτ. «Φοιράιλ»	46	4140	διήλθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Κολομβίαν
MERKANTILIS PATONIP (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	54	12552	άνεχ. Αλγούσταν 15 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
MERKIOURY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	58	20894	έφθ. Κόρπους Κρίστι 10 'Ιουλ.
MERLIN	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γουόρπα»	45	7190	άνεχ. Γιοκοχάμα 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Μπούντυ
MERLINIDI (Λιβ.)	(N.A.T.)	Έλληνικ Σίππινγκ & Ίνταστρ.	41	6782	έφθ. Σαντιάγκο 2 'Ιουλ.
MESOLOGI	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μ.Σ.»	43	8537	έφθ. Ν. Υόρκην 28 'Ιουλ.
MHTERA (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	43	7263	άνεχ. Τζιμπουτί 28 'Ιουλ. διά Σουίξ
MILANTOS (δ.)	(N.A.T.)	Μ. Αρακτίνζε	49	17905	άνεχ. Σιγκαπούρη 13 'Ιουλ. διά Ρας Τανούρα
MIMOZA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	43	7314	έφθ. Άντεν 20 'Ιουλ. (διά Κουβέιτ)
MINA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	56	21090	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
MINOA (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	49	12803	άνεχ. Κουβέιτ 15 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
MISALIN	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανικ Πετρόλεουμ»	44	7249	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ.
MIKHAN KAPPAZ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμντάτορ»	58	22129	έφθ. Μπάνιας 24 'Ιουλ.
MIKHAN LEBANOS	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	56	8390	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ.
MIKHAN A. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαίρη»	53	11289	έφθ. Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
MIKHALIOS E. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	7543	διήλθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
MONTELLANO (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσο»	57	12683	άνεχ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
MOYSE (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι»	29	6984	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
MPAPPIA MARKOS (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι»	43	7139	διήλθε Κων)πολιν 21 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
MPEMTIA (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προβίντενς»	44	7190	έφθ. Καμπίσι 21 'Ιουλ.
MPEMTAMAR	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούιζ»	44	7159	έφθ. Προβίντενς 10 'Ιουλ.
MPLAO SKAY	(N.A.T.)	έτ. «Εσάρι»	41	3146	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ρόδς 21 'Ιουλ.
MPORTKLOFTER (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλ»	40	5355	άνεχ. Μπέντι 16 'Ιουλ. διά Ραστόκ
MPRIGKITTA	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φράντερ»	50	9864	άνεχ. Ντουάλα 30 'Ιουν. διά Μπάνα
MPRIZ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουαίη»	40	5134	άνεχ. Τερζάστην 17 'Ιουλ. διά Κωνσταντίναν
MPRODER TZORTZ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	42	7303	έφθ. Καλλάο 5 'Ιουλ.
MYKONOS (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	16	3528	άρχει Ρότερνταμ από 26 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
MYRON	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	63	17500	άρχει Αμπελάκι από 7 Δεκ. 1957
MYRINO	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	57	9990	έφθ. Αμδέρσαν 23 'Ιουλ.
NAVIGANT	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	53	3094	έφθ. Γιοκοχάμα 26 'Ιουλ.
NAVIGANT	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	25	4949	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 11 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρουζ
NAFOYSAINA (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ»	45	3486	διήλθε Λίζαργι 10 'Ιουλ. διά Νέλσον
NAFOS (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός»	43	7092	άνεχ. Λάγκος 4 'Ιουλ. διά Λουάντα
NAFOS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανσοεάνικ»	37	7699	έφθ. Βορδά 26 'Ιουλ.
NAPIER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	57	23690	άνεχ. Δάντσιχ 16 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
NATA	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκραντ»	43	7228	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
NEA TYXH (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	58	12624	άνεχ. Σεμαίνους 28 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
NEAPOLES (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίθερσάλ Τράμπ»	58	24068	έφθ. Σαιν Τζών 19 'Ιουλ.
NEAI (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρικ»	42	7227	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 18 'Ιουλ. διά Σουμάτταν
NEALA (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Περγκα»	38	4996	άνεχ. Λαυρίον 6 'Ιουλ. διά Γκνάνα
NEMEA	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	42	9730	έφθ. Νόρντεγχαμ 10 'Ιουλ.
NEXTOS	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	63	15000	άνεχ. Λός "Αντζελος 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
NEOELN (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	58	24256	άνεχ. Ρότερνταμ 15 'Ιουλ. διά Βικτωριαν
NHMERTHS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	52	11267	έφθ. Πουέρτο λα Κρουζ 20 'Ιουλ.
NIKOLAS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκερέντασια»	53	12396	άνεχ. Ρας Ές Σιδρί 27 'Ιουλ. διά Τέμα
N. A. MASTRANTREAS (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεζ»	18	2447	έφθ. Κοπεγχάγην 24 'Ιουλ.
NIKOLAOS	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	43	7121	διήλθε Κων)πολιν 17 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
NIK. I. GOULANARHS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	64	38600	άνεχ. Σάντα Φε 18 'Ιουλ. δι' Ειδονμόσουθ
NIKOLAS A.	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοκτινένταλ»	43	7228	άνεχ. Περσ. Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Λάδσεεντ
NIKOLAS E. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λα Πάμα»	46	2927	έφθ. Δάντσιχ 18 'Ιουλ.
NIKOS	(N.A.T.)	έτ. «Εοτρέλλα Μπλάγκα»	45	7003	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 9 'Ιουλ. διά Κίναν
NIKOS	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθρος»	42	2856	άνεχ. Αλ)δρείαν 12 'Ιουλ. (διαταγές)
NIKOS (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	53	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
NIKOS E.	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7180	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Τριπολιν
NIKY	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7294	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 21 'Ιουλ.
NIKTPIK (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7294	διήλθε Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. δι' Αμδούργον
NIQBN	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7294	έφθ. Χαβάννα 12 'Ιουλ.
NOEA (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7063	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 23 'Ιουλ. διά Λιθόρντο
NOEMH (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	41	7251	άνεχ. Ρότερνταμ 1 'Ιουλ. διά Κούβαν
NORADEN GIYONITY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	42	7070	άνεχ. Σαντιάγκο 4 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
NORADEN HGKA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	20451	έφθ. Βορδάν 18 'Ιουλ.
NORADEN KONKEPOT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	14800	διήλθε Κων)πολιν 12 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
NORADEN KONKEST (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	18183	διήλθε Πόρτ Σαίδ 20 'Ιουλ. διά Ραβένναν
NORADEN ΣΑΝΛΑΓΓ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	59	18180	άνεχ. Μέντα Αμπτουλλά από 8 'Ιουν. διά Κικουμά
NORADEN TZOY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10077	άνεχ. Μπυμόντ 6 'Ιουλ. διά Ονεταίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
NORΘ EPL (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	64	38600	άνεχ. Κούρε 21 'Ιουλ. διά Ρας Ταγούρα
NORΘ KIGK (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	56	12402	διήλθε Παναμά 10 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελος
NORΘ MONAPK (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	52	12191	άνεχ. Ρότερνταμ 19 'Ιουλ. διά Γκόλδσετταν
NORΘ PRINE (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	56	18210	έφθ. Ρότερνταμ 20 'Ιουλ.
NOCTOS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	52	12029	άνεχ. Αμστερνταμ 22 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
NOYTES	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	52	12557	έφθ. Περσ. Κόλπον 18 'Ιουλ.
NTAYNAMIK (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	44	7061	έφθ. Αλ)δρείαν 30 'Ιουν.
NTELQIK HGKA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	17743	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 29 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
NTELQIK MIPAKA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	13545	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Μονροβιαν
NTELQIK SKA.Y	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	61	13198	άνεχ. Τομπάτα 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Κέμπλα
NTELQIK OPAKA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	63	13751	έφθ. Γλάδσταν 29 'Ιουλ.
NTERMPY	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	59	13545	έφθ. Ρίο Ιανείρο 23 'Ιουλ.
NTHQIANT	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10396	έφθ. Μόντρεαλ 15 'Ιουλ.
NTONA MAPH	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	60	13847	έφθ. Κέμπε 13 'Ιουλ.
NTONA MYPTQ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10483	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελος
NTONA OYRANIA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	55	11209	άνεχ. Ρεσίφ 21 'Ιουλ. διά Φορταλέζα
NTONA PITA	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	56	8716	άνεχ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Σιδνέυ
NTORIAN	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	46	10116	έφθ. Βορδάν από 22 'Ιουν. (διά Λονδίνον)
NTORSET	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	56	10486	άνεχ. Λισαβώνα 14 'Ιουλ. διά Τάμπαν
	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10396	άνεχ. Σιδνέυ (Ν.Σ.) 16 'Ιουλ. δι' Ολλανδ. ακτήν Ίνδιας

ΟΛΓΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Όλιαν»	43	7199	άνεκ. Βαρκελώνη 23 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σατύν»	43	6704	άνεκ. Κων. πολιν 23 'Ιουλ. διά Μεσόνειον
ΟΛΥΜΠΙΑ (Ουερικ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 28 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέταρ Μαριτάιμ»	54	13665	άνεκ. Γιοκοκάμαν 12 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππικ»	54	13652	άνεκ. Μόμπιλ 22 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρούζ»	54	20453	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπακ»	64	31800	έφθ. Γιοκοκάμαν 30 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρουν Σίππικ»	54	14047	έφθ. Ρότερνταμ 21 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνουιτς»	58	27602	έφθ. Ούλσαν 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραννομαριν»	50	24741	άνεκ. Χάλιφα 17 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοσσερ»	53	14221	έφθ. Κυνόσουραν 3 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάριμπακ»	53	14009	άργει Κυνόσουραν από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλούφιλντ»	49	24682	άνεκ. Κάργκ 'Αιλαντ 21 'Ιουλ. δι' 'Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολωρίδα»	54	13678	άνεκ. 'Αμβέρσαν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσπορτ»	53	13660	άνεκ. Γιοκοκάμαν 7 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσ»	54	13934	άνεκ. Πούντα Καρντόν 21 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνθιλ»	55	13709	άνεκ. Ρουέν 20 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΕ'ΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοκοντιένταλ»	54	13713	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 'Ιουλ. δι' Αύγουστα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερούλαντ»	55	13934	άνεκ. Μόντρεαλ 19 'Ιουλ. διά Τρίνιταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρε»	60	23290	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 17 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπερ»	54	13665	άργει Γιοκοκάμαν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάου 'Ατλάντικ»	55	18790	έφθ. Μέντα Σαούδ 24 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίμπερτ Τράνσπορτ»	55	13934	άνεκ. 'Αιλ όφ Γκραίν 25 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερόντο»	54	20595	έφθ. Γιοκοκάμαν 24 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΟΥΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσεάντα»	54	13665	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδρελάντ»	49	17792	άνεκ. Τρίνιταντ 16 'Ιουλ. διά Κολομβίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισμόντε»	54	14047	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 27 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 20 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσπορτ»	59	37958	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΠΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππικ»	60	37744	άνεκ. Ρας Τανούρα από 24 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	63	30320	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	64	30320	έφθ. Λίβερπουλ 22 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιντένταλ»	58	27602	έφθ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέρφορντ»	50	17791	έφθ. Ν. 'Υόρκην 27 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ. 'Ονάσας	64	52000	άνεκ. Περο. Κόλπον 22 'Ιουλ. (διαταγές)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ηγκλ Ναδι»	54	13580	άνεκ. Πούντα Καρντόν 24 'Ιουλ. διά Πινεύ Πόιντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριθαντάβια»	54	20611	άνεκ. Λονδίνον 22 'Ιουλ. (διαταγές)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμάν»	43	8195	άνεκ. 'Οτκαμ 30 'Ιουν. διά Τέζας
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	έφθ. Τρινομαλι 12 'Ιουλ.
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	άνεκ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάμαρ»	34	8378	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 20 'Ιουλ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριάν»	44	7165	έφθ. Τεργέστην 1 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	έφθ. Τεργέστην 29 'Ιουν.
ΟΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	9787	έφθ. Μίζουσιμα από 22 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΡΟΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «'Ηοτερν Στόρ»	44	7254	άνεκ. Μομπιλ από 23 'Ιουν. διά Πανάμα
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάσεαν Τάνκερ»	53	12065	έφθ. 'Αυστερνταμ 19 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	49	15773	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	44	8615	διήλθε Πανάμα από 6 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φράντερ»	44	7253	έφθ. Ρότερνταμ 15 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίνγκβιλ»	43	7210	άργει Μοντεβιδέο από 10 'Οκτ. 1963
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΟΣΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλουμπάιν»	43	7189	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 12 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΟΥΑ'ΙΤ ΚΑΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	23234	διήλθε Πανάμα 9 'Ιουλ. (από Πίσκο)
ΟΥΑ'ΙΤ ΚΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176	έφθ. 'Οζάκαν 27 'Ιουν. (επισκευή)
ΟΥΑ'ΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7133	άνεκ. Λας 'Αντζελες από 25 'Ιουν. δι' 'Ακαγιούτλα
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7125	άνεκ. Ματαρανί 12 'Ιουλ. διά 'Ιλο
ΟΥΑ'ΙΤ ΧΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπταίντ»	43	7261	άνεκ. Σάν Νικόλας 15 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	άνεκ. Σικάγο 13 'Ιουλ. διά Βουλώνην
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλένικ Σίππικ»	43	8657	άνεκ. Ροζάριο 24 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	58	10659	άνεκ. Κοκούρα 17 'Ιουλ. δι' 'Ιννοσίμια
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742	άνεκ. 'Οζάκαν 24 'Ιουλ. διά Χιροκάτα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικα θινανσιέρα»	44	7308	άνεκ. Σορέλ 23 'Ιουλ. (διαταγές)
ΠΑΝΑΓΙΩΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεκ. Ρότερνταμ 19 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 23 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόρεαν»	53	3753	άνεκ. Ούλου 13 'Ιουλ. διά Γδύναν
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Επος»	30	2807	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστίου»	44	14250	άνεκ. Ροζάριο 17 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στούλμα»	36	1974	άνεκ. Ρότερνταμ 23 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Ετιέν
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινωσάνα»	27	2457	άργει Πέραμα από 11 'Ιουλ. 1963
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικα»	43	6721	διήλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	44	14238	άνεκ. Σαντιάγκο 17 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαθεντούρα»	57	10048	διήλθε Πανάμα 3 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίσια»	43	5308	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 24 'Ιουλ. δι' Αίγυπτον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπρήιορ»	44	10702	άνεκ. Κιουρασάο 12 'Ιουλ. διά Νιούπορτ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο 'Αρζεντίνα»	35	3475	άνεκ. 'Εμδεν 30 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεκ. Λας Πάλας 21 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαριν»	43	7082	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 'Ιουλ. διά Βελγικήν
ΠΕΛΑΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	24520	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	7337	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	24502	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. δι' Εύρώπην
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	44	7228	άνεκ. Περο. Κόλπον 21 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΡΑΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	64	11200	έφθ. Καμπάνα 14 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ Α'ΙΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	64	11200	έφθ. Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 15 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεκ. Βανκούβερ 22 'Ιουλ. διά Ν. 'Αφρικήν
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	8119	άνεκ. Γιοκοκάμαν 25 'Ιουλ. διά Κουίνλαντ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	άνεκ. Λονδίνον 9 'Ιουλ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΠΗΛΕΛΟΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	έφθ. Ντάρμπαρν 18 'Ιουλ.
ΠΗΛΕΛΟΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπην»	42	7140	άνεκ. Ρίο 'Ιανέιρο 18 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «'Ορενς»	43	7204	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΠΛΕΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεκ. Βομβάν 18 'Ιουλ. δι' 'Αμπαντάν
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροβίλι»	62	11500	έφθ. Σάντος 16 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρ»	57	8549	έφθ. Πουέστο Καμπέλλο 2 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκι»	38	2561	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Σουηδίαν
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	42	2808	άνεκ. Γανδον 7 'Ιουλ. διά Βόλον
ΠΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτόντε»	43	7257	άνεκ. Συρον 29 'Ιουν. διά Καναδάν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπος»	52	11391	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	48	7715	άνεκ. Πύλον από 10 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αγγελεφ»	59	13116	έφθ. Τζιμπουτί 25 'Ιουλ. (διά Σουέζ)
ΠΡΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «'Εάν Πέτρο»	42	7106	άνεκ. Σ'γκαπούρην ρόδς 19 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΡΑΚΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	44	7192	έφθ. Καλκούτταν 20 'Ιουλ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 19 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών
ΡΑΝΤΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	43	7133	άνεκ. Λάγκος 6 'Ιουλ. διά Ραγγούν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνο»	59	13918	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ 2	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	διήλθε Πανάμα 15 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	διήλθε Πανάμα 30 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «'Αδδούλ»	17	1293	διήλθε Κων. πολιν 8 'Ιουλ. διά Γαλάτσι
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ»	43	6993	έφθ. Λας Πάλας 3 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «'Οριεντ»	43	7244	έφθ. Μπ. 'Αύρες 23 'Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστερν Σπ»	56	21028	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 21 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΜΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομινένταλ»	50	10429	έφθ. Βομβάν 16 'Ιουλ.
ΡΟΜΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κομινένταλ»	56	5288	έφθ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουλ.
ΡΟΞΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσι»	44	7176	άνεκ. Βανκούβερ 30 'Ιουν. διά Κασσιούγκ
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσι»	44	7176	άνεκ. Τζιμπουτί 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΥΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα»	40	5349	έφθ. 'Αλ'δρεϊαν 14 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα»	45	7091	διήλθε Πανάμα 16 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 92

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1964

Greek - Bulgarian agreement on shipping

An agreement on shipping is among those recently signed in Athens between Greece and Bulgaria.

According to this agreement, the ships of each of the two contracting countries will enjoy most favoured nation treatment in the national port of the other country with respect to any taxes, rates or dues, or the treatment of the ship itself, its cargo or its crew.

The two countries have also agreed to refrain from any action that may constitute flag discrimination in international seaborne trade, as well as from any action tending to thwart the free participation of the ships of the other country in this trade.

By other clauses in the agreement provision is made that profits deriving from the employment of the ships of the two countries in international seaborne trade shall be mutually exempt from any dues, rates or taxes of any kind.

Sickness at sea

We have often sounded off on the prevalence of sickness among Greek crews, particularly of the peptic and circulatory systems. This in addition to malingerers and those who defraud the Clubs.

We have also recommended a full study and estimate of the additional costs our ships are burdened with as a result of the above. Nobody has taken heed and, apparently, the shipowners and the authorities could not care less in spite of the fact that one in four Greek seamen is declared sick every year.

The Norwegians, on the other hand, are able to give all the facts and figures on the sickness of their crews. They are thus able to take whatever measures are needed to reduce the incidence of sickness which, in 1963, affected 10,257 Norwegian seamen. The appropriate fund paid out an average of 55.99 days' compensation in each case.

One peculiar thing about the Norwegians is that 91% of the total 632,763 days of compensation paid out by the fund affected seamen who fell sick at home (in Norway) and only 9% went to Norwegian seamen abroad. 19.8% of the cases affected the nervous system, resulting mainly from the high incidence of alcoholism. This is followed by accidents — also caused in many cases by drunkenness — peptic disorders, rheumatism, circulatory ailments, etc.

The number of days lost in 1962 were 616,569. In 1963 they rose to 632,763. The incidence of sickness at home rose from 84% in 1954 to 91% in 1963. Finally, the average per man worked out at 13.12 days per year in 1963 as against 10.4 days in 1954.

There is no way of comparing these with our own results because our own statistics are lacking. There is considerable ground for believing, however, that once the malingerers and the frauds were weeded out, there would be scope for reducing the incidence of sickness among our own crews by improving the diet and doing away with many of the starchy and fatty foods that are now included in the victualling scale. Our seamen,

fortunately, are not addicted to alcoholism and there is therefore every reason to expect a better performance than that of the Norwegians.

The Malta yards

The latest figures on work carried out at the Maltese shipyards from May, 1963 to May, 1964 come as proof of our assertion that these yards are Skaramanga's most serious and dangerous competitor.

According to Messrs. Swan, Hunter and P. Wigham Richardson, who are now operating the Malta yards, 349 ships were dry-docked and repaired. Of these, 84 underwent small repairs and 265 more extensive repairs. The total figure is broken down into 114 tankers, 76 drycargo ships, 3 passenger liners and 42 various other vessels. 212 were drydocked, totalling 5,036,113 dwt. most of them being British or Norwegian ships.

There are five permanent graving docks in Malta, one of which can take ships up to 85,000 tons. A sixth dock of 100,000 tons capacity is being planned and the Admiralty's floating dock may be also taken over.

In other words, the Malta yards handled more ships than Hellenic Shipyards which is probably due to the fact that they were able to accommodate more ships at the same time in their five docks as against Skaramanga's two. To judge from the 74 ships handled by Skaramanga during the first five months of 1964, the proportion is equal if not higher.

Now that a third dock has been added to Skaramanga's potential and that one of the old docks has been enlarged to accommodate ships of up to 70,000 tons, there is little doubt that Hellenic Shipyards will do more business.

What we cannot understand, however, is the claim made by some shipowners that the establishment of more repair bases in Greece would be a good thing since it would provide healthy competition for Hellenic Shipyards. More competition? And what about Malta, Palermo, Naples, Marseilles, Cadiz and, fairly soon, Alexandria? How can Skaramanga be accused of setting its own prices with such formidable competition all around.

In the final analysis, we would not like to think that these shipowners are aiming to put Hellenic Shipyards out of business when one considers Mr. Stavros Niarchos has invested a full \$30 million in the yards — much more than any of them would dare risk in any venture.

Fuel and repair bases at Crete and Syros

The Greek Government has approved a \$1.5 million investment by the SEKA Co. for the establishment of permanent bunkering stations at Hermopolis in Syra and Kalos Limenas, Crete and sludge-conversion plants at Kalos Limenas and Perama.

Only ocean-going ships will be permitted to bunker at these points and the sludge-conversion plants will do much to prevent the pollution of Greek waters. The investment capital was obtained by the SEKA Co. on advantageous terms from the First International City Bank of New York (\$850,000)

and from Germany's Phoenix International (\$650,000), repayable over ten years.

The whole project is expected to take two years to complete.

In addition, the SEKA Co. is reported to have applied for permission to establish a ship repair base at Kalos Limenas with a floating dock.

Repair base at Suda

The establishment of a ship repair base and floating dock at Suda Bay, in Crete, is being studied by the Mamidakis Co. in conjunction with Mr. J. M. Carras. Representatives of the Mamidakis and Carras firms recently visited Suda Bay for an on-the-spot survey.

Bunkers in the Mediterranean

Oil companies in the Mediterranean are continuing to cut each others' throats as they fight to get rid of the fuel oil surpluses accruing from increased gasoline production. Prices have dropped as low as 70/- per ton for Bunker C and may drop even lower.

Atlantic fishery

Reports that the fishing banks off Mauritania were being depleted have proved groundless. A recent Italian report states, among other things, that the sea off St. Etienne, over an area of about 120,000 square kilometres, is one of the richest fishing grounds in the world with an estimated production of 300,000 tons per year.

The fishing is carried out by Spaniards, Canary Islanders, Greeks, Italians, Portuguese, French, Japanese, Russians and others.

About 80 Spanish trawlers, 50 Portuguese, ten large Greek ones and a number of smaller ones, as well as six Italian reefer ships are actively engaged in fishing off the coasts of Rio de Oro and Mauritania. These alone account for a production of 100,000 tons per year.

The report concludes that there is plenty of scope for larger numbers of Italian trawlers which are now under construction.

With these facts in mind, we wonder why certain people have done their utmost recently to restrict the number of Greek trawlers when we obviously need more.

It is interesting to note, in conclusion, that the Rumanians are planning to enter the field with the order in Japan of two large vessels fitted to produce fish oil and fish meal.

Our participation in I.M.C.O.

Once again we repeat our warning to Greek shipowners that they should be permanently represented in the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation by at least two full-time experts.

This organisation's sub-committees and work groups are dealing with important subjects that could seriously affect shipping in general and various categories of ships in particular.

For instance, the attempt to unify the provisions for the safety of passenger ships at sea on a world-wide scale, if it succeeds, might well increase construction costs for new ships and result in costly conversions on existing vessels. The absence of Greek participation in this work could possibly do a great deal of harm to Greek shipping.

An example in point is the "Maritime Safety Committee" which is composed of delegates from France, Italy, Japan, Norway, Holland, Germany, Britain, Sweden and Russia. This committee appears to be reaching conclusions that differ from the provisions of the International Conventions for the Safety of Life at Sea of 1914, 1929, 1948 and 1960. They are even discussing the possibility of doing away completely with the relative provisions of the 1960 Convention nine months before they are to come into effect.

Naturally, all of the I.M.C.O. sub-committee recommendations will not necessarily be adopted but that is no reason why there should be no Greek participation in any of the working groups.

Our vital interests may be affected by the final results of the work that is now under way and the least we can do is to be represented, if only to keep actively informed of what goes on.

Emigration to the U.S.

Among the items of legislation that President Johnson has set his heart upon before the November elections is the revision of America's antiquated immigration laws.

This revision calls for an increase of the Greek quota from 380 to as many as 16,000 immigrants per year. The same will apply to the quota from Italy and other Mediterranean countries.

It is easy to see the increased business such a development would provide for our three transatlantic liners which are scheduled for thirty round voyages next year. There will be more than enough passengers also for the Italian, Israeli and American ships on the same line. The airlines will also come in for a large share of this traffic.

In the circumstances, the addition of the "Homeric" will become more than necessary and it is in the light of these prospects that the Ministry is called upon to reconsider its pronounced intention to throw the Greece-North America open to free competition by Greek-flag liners.

When it was suggested to the Ministry that the interests of the two Greek companies that had served this line so well and for so many years should be protected, the Ministry asked the Chamber of Shipping to propose a solution. The Chamber rightly replied it was in no position to interfere in matters that were entirely within the jurisdiction of the Ministry. Indeed, the Ministry can and should lay down the law bearing in mind certain factors such as international conventions, legal provisions and Greek facts of life.

In any case, the Greece-North America line should be given a measure of protection and it is up to the Ministry to provide this protection without resorting to the Chamber of Shipping for moral or any other kind of support.

Per ardua ad astra

The R.A.F.'s motto, "Per ardua ad astra", could well apply to our passenger shipping which is indeed striving for an astronomic number of passenger berths and in as short a time as it takes a modern jet fighter to reach peak altitudes.

A recent survey conducted by the Shipping Research Institute of Bremen places Greece fifth in the number of passenger berths, with Britain leading the field (60,514 berths) followed by Italy with 38,672, France with 24,773, the U.S. with 22,308 and Greece with 16,730. We are followed by Holland with 15,683 berths, the Soviet Union with 13,012, Denmark with 9,996, Portugal with 9,232 and Norway with 8,470.

We wonder whether in this case we are not acting as thoughtlessly as we did when we boosted our cargo shipping to such heights that we found ourselves unable to cope with the administrative problems, crew shortages, overabundance of obsolete ships, etc. etc. that continue to plague us.

The total berths indicated above include the obsolete ocean liners recently purchased with no specific object in view. They were snapped up because they were cheap and for no other reason. Pilgrimages to Mecca are useful employment for such ships, even though they are only seasonal. Naturally, the Moslem bent on saving his soul is not concerned with the service or comfort provided nor is he overly disturbed by the oppressive heat of stuffy and badly ventilated cabins or public rooms. He is even less likely to notice that the stewards who serve him have probably been recruited from a provincial bakery or from the cafés of the red light district in Piraeus.

As "Fairplay" correctly observed in the issue of July 2, some Greek shipowners have indeed converted ships in haste and placed them into cruise service with inadequate accommodation and inadequate personnel. This tends to create a bad impression and is an unfair reflection on those shipowners who follow the rules and who are, fortunately, still in the majority.

It is well to reach for the stars but it is better to do so with feet planted on firm foundations.

Discrimination

Following the example of our Turkish allies, the Italians, who besides being our allies in NATO are also fellow-members of the EEC, are stepping up their silent campaign against Greek ships.

In addition to the strict application of the letter of the law insofar as our passenger ships and ocean liners are concerned (causing countless delays and discomfort to passengers) they are now openly instructing their sub-agents to "ship Italian" and avoid loading cargoes on Greek passenger liners. One of the arguments is that Greek liners discharge their cargoes into lighters (which is manifestly untrue) whereas Italian liners discharge at the docks at Piraeus.

Such cases of flag discrimination are few but the trend is there. Greek ships, with few national cargoes of their own, will be faced with a bitter struggle to survive against mounting flag discrimination on all sides.

The first step

The merger of three Greek-controlled shipping firms in London to form a larger unit has resulted in the birth of Pegasus Ocean Services Ltd. Thus, the vessels formerly managed by Frinton Shipbrokers Ltd., Tharros Shipping Co. Ltd. and Tropis Shipping Co. Ltd. have all come under Pegasus Ocean Services as from July 1. This does not mean that the three companies involved have been dissolved — they are just acting in unison and under a single Board of Directors composed of Messrs. G. & L. Andrianopoulos, A. Angelikousis, D. N. Inglessis, D. S. Inglessis, F. I. Inglessis, M. Lentakis, M. C. Peraticos and A. M. Xylos. Pegasus will shortly move to Ibex House in the Minories.

The E.E.C.'s shipping problems

The obligation by E.E.C. members to gradually reduce subsidies to industry has placed the shipbuilding industries of all six, except Luxembourg of course, in a very difficult position.

The Treaty of Rome calls for a 10% annual reduction until all subsidies to industry are abolished. So far, France, which used to subsidise her shipyards with 16% of construction costs, has been the only E.E.C. country to comply with this requirement. Italy, with a 14% subsidy rate, has succeeded in obtaining a deferment of the Treaty requirement. Germany, Belgium and the Netherlands subsidise their shipyards indirectly with tax exemptions and low interest loans and continue to do so, mainly in order to face up to stiff competition from Japan. This method of subsidy accounts for an average of 25% of construction costs while in Italy it is as high as 70%.

The E.E.C. countries have come to realise, however, that this policy has backfired in the form of surplus tonnage and low freight rates. Indeed, although the traffic of liquid cargoes increased by 8.8% and of dry cargoes by 5.65% between 1950 and 1961 throughout the world, the world's tanker fleet grew by 9.6% and the turnover of dry cargo ships was vastly increased by improved loading and unloading methods.

The glut of ships on the world market resulted in a marked drop in shipbuilding in the E.E.C. countries from 3.12 million gross tons in 1958 representing 33.7% of world construction to 2.39 million gross tons in 1963 representing 28.1% of world construction.

All these things lead the ministers of the E.E.C. countries to the conclusion that although economic planning in other fields can be successful, in shipping and shipbuilding there are too many external factors to be taken into account. It is therefore difficult to lay down rules of conduct in such a highly competitive field unless these are adhered to on a world-wide scale.

This is the conclusion we ourselves arrived at in our comment in the last issue of "Naftika Chronika". Greek shipping should therefore rest easy on the E.E.C. score and concentrate on improving the quality of the Greek-owned fleet.



NEPTUNOS
AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1047

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, labour Contractors, Boiler Scaling, Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken by Contract or by day. OWNERS P. SANIANOS, P. HAZAKIS & M. CAMPOS

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.
P. O. BOX No 610
Telegram CONFORNA
BEIRA
SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS
OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS