

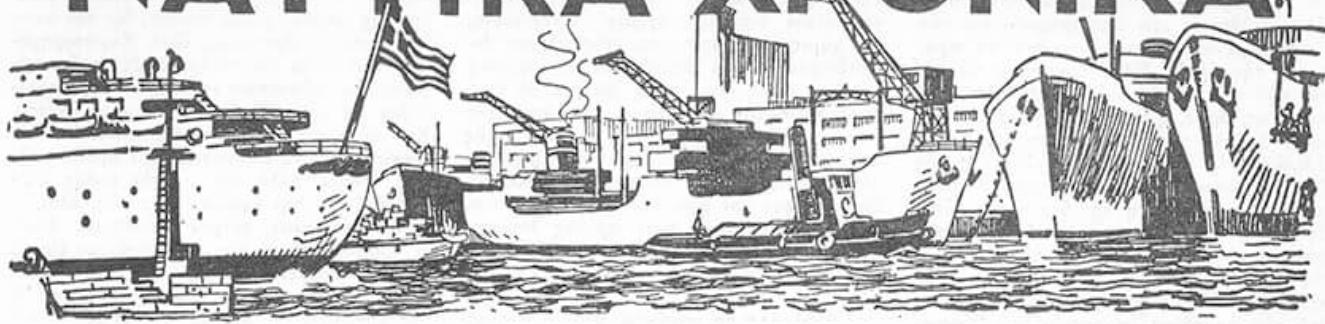
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1964

Αρ. Φύλλου 701/460

# NAYTIKA XRONIKA.



## ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 701)460

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1964

TA S.O.S. ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΜΠΙΡΗΝ

Πρὸς ἐνημέρωσιν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας δημοσιεύομεν κατωτέρω δύο περικοπὰς ἐπιστολῶν ἐνὸς διακεκριμένου "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, διαμένοντος εἰς τὴν Νέαν 'Υρκην καὶ ἐνὸς ἔξ "Ἀνδρου πλοιάρχου μεγάλου δεξαμενοπλοίου.

Μᾶς γράφει μεταξὺ ἄλλων ὁ ἐφοπλιστής:

«..... Είναι ή πρώτη φορά στή σταδιοδρομία μου, που  
βλέπω τέτοια κατάσταση, τέτοια έξαρχείωση, τέτοια άσέ-  
βεια πρός τους άξιωματικούς και πλοιάρχους».

Καὶ ὁ πλοιάρχος:

«.... Καὶ συνάγομεν ὅτι τὰ πλοῖα κατήντησαν ἔρματα  
ἀπειθαρχίας, ἀσυδοσίας καὶ στάσεων, διότι οἱ πρωταίτι-  
οι παραμένουν ἀτιμώρητοι».

Τὰ σχόλια περιπτέουν. 'Ο ἀμφιβάλλων κ. 'Υπουργὸς διὰ τὰ σημειούμενα τελευταίως ἔκτροπα ἐπὶ τῶν πλοίων, ἃς ἔκτιμηση τὰ σήματα κινδύνου ποὺ ἔκπεμπονται διὰ τῶν ἀνωτέρω δύο διαπιστώσεων, ὑπευθύνων καὶ ἀξιοπίστων. Δέν εἶναι τὰ μόνα.

Χερσαίος αὐτός καὶ διαπενδύμενος ἀπὸ τάς περὶ «Ἄλιγγης» δυσκοιάς του, θελεῖ ίσως νὰ ἀγνοῦ τὴν βαρύνουσαν σημασίαν, ποὺ ἔχει διὰ τὸ πλοϊὸν ἡ τάξις καὶ ἡ πειθαρχημένη ἑκτέλεσις τοῦ καθήκοντος ἀπὸ μέρους ὅλων. Εἰναι ἡ προϋπόθεσις τῆς ὑποστάσεως μιᾶς Ναυτιλίας.

“Ἄς συναισθαίθη ὁ κ. Ὑπουργός τάς θαρυτάτας εὐθύνας του και ἀς ἐνεργηση πριν ἡ τὰ γεγονότα μᾶς καλύψουν.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ

'Ενδιαφέρει ἀμεσώτατα καὶ τὴν Ναυτιλίαν τὸ περὶ συνθικαλισμού τῶν ἐργατικῶν ὄργανωσεων νομοσχέδιον. Καὶ τὴν ἐνδιαφέρει, διότι ὅταν ἥθελεν εἰς χείρας συντηρητικῶν ἡγητῶρων νά παραμείνει ἡ Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία. Ἡ ἐπιδρομὴ τῶν ἀριστερῶν στοιχείων πρέπει νά ἀποτραπῇ.

Κατά τὴν πρὸ ήμερῶν σύσκεψιν εἰς τὸ Καστρὶ διὰ τὸ ἐργαστικὸν νομοσχέδιον, παρέστη καὶ ὁ κ. Μπίρικας ὃς ὀφρύδιος ἐπὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλισμοῦ. «Ἐχοντες ὑπὸ ὄψιν τας περὶ «ἄλλαγης ἀπόψεων του κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, πολὺ φθονύμεθα, ὅτι συνεφώνησεν οὗτος μὲ τὸν ἐπὶ τῆς Ἐργασίας συνάδελφον του διὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ νομοσχεδίου κατὰ τρόπον διευκόλυντόν την εἰσβολὴν καὶ εἰς τὴν Π.Ν.Ο. τῶν μέχρι τούδε ἀποβλήτων, τῶν στασιαστῶν, τῶν πρώτων μεταπόλεμικῶν ἔτῶν.

Καὶ ἄν τελικῶς κατισχύσουν τοῦ γενικώτερον συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας αἱ περὶ «ἄλλαγης» ἐπιδιώξεις τοῦ κ. Μπίρη, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἰδωμεν τὸν Ἀμπατιέλον ἡγουμενὸν καὶ πάλιν τοῦ ναυτεργατικοῦ κινήματος. Προχθὲς ἔγινε κουμπάρος τοῦ ἀλησμονήτου Κολιού εἰς τὸ Κάρδιφ. Κινούνται δοσατοποίις.

Θέλουν νά άγγοουν οι έν τη Κυβερνήσει, ιδιαίτερως δὲ ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας, δτι ιδιόμορφος είναι ή θέσις τού ποντού πόρου πλοίου, ως μονάδος έργασίας. Δὲν συγκίνεται πρὸς τή οἰστρήποτε χερσαίαν ἐπιτείχαρσιν. Εἰς τὴν ἔχραν εὐχέρωδις οι νόμοι ἐπιτείχαλλονται. Ἡ τήρησις τῆς τάξεως καὶ ἡ ἐλευθερία τῆς ἔργασίας ἐλέγχεται ἀπὸ τὰ

κρατικά δργανα. Εις τὸ τέλος μία ἀπεργία περιωρισμένων ἔχει τὸν ἀντίκτυπον εἰς κοινωφελή τινα, ἔστω, ὥργανισμόν. Εἰς τὸ πλοϊόν ὡμας, τὸ ἐπὶ διεθνοῦς ἐργαζόμενον, τὸ ἔνα μεγάλα συμφέροντα ἔξυπητετούν, ἡ παρασικρὰ ἀνωμαλία εἰς τὴν διεγαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας, ἡ οἰσιδηπότε στάσις ἐργασίας, ἐν πλῷ ἢ ἐν ὅρμῳ, προκαλεῖ τὴν καθυστέρησιν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ἀνειλημμένων πρὸς ἔνας ἐπιχειρήσεις ὑποχρέωσεων, ἐπισύρει κυρώσεις κατὰ τῆς πλοιοκτησίας, δημιουργεῖ τὴν δυσπιστίαν τῶν ἔνων φορτωτῶν, θέτει ἐκτὸς τὸν διεθνοῦς μεταφορικοῦ στίbus τὴν ἀνατορασσομένην ἀπό ἐργατικὰς διενέξεις Ναυτιλίαν.

Καὶ ἐπιβάλλεται πάντοι, εἰς ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη, ἀμείλικτος ὁ νόμος — ὁ εἰδικός Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κῶνδρος — διότι ἀκριβῶς εὕτρωτον είναι τὸ διαπλέον τὸν ὄκεανον σκάφος εἰς καθέ ανταραχήν, μὲ διειθῆ τὴν ἀπόπηξιν.

Έχουμε πικράς άναμνήσεις από τάς δραματικάς περιπτείας τών ιδικών μας πλοίων κατά τα πρώτα μεταπολεμικά έτη, τών έπιτροπών της πλώρης, τών άπαραδέκτων τελεσιγράφων, τών θερμών στασιαστικών συνθημάτων — τὰ καράβια τού λαοῦ από την έπιθεσεων κατά τών πλοιάρων, τών στάσεων και τών παρεμβάσεων τών ξένων άστυνομικών όργάνων διά την καταστολήν των. Καὶ δέν θέλομεν νά τίσωμεν έπανερχομένας τάς αποφράδας έκεινας ήμέρας. 'Ο φόδος της έπαναλήψεώς των μάς υποχρεώνει νά προσθέπωμεν μὲ άνησυχίαν κάθε υπόπτων κίνησιν τείνουσαν εἰς την «άλλαγην» μιᾶς καταστάσεως όμαλότητος εἰς τὴν

επί τῶν πλοίων ἐργασίαιν, ὅμαλότητος κτηθείσης κατόπιν δεκαετοῦς ἐπιμόνου προσπάθειας τῶν ἡγουμένων ἥδη τῆς ἐφοπλιστικῆς καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεων.<sup>1</sup> Εκείνεν καὶ τὸ ἐνδισφέρον τῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν ἐργατικὸν νομοσχέδιον. Κάθε ἀλλαγὴ τοῦ κρατουντος καθεστώτος συνεργασίας ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου, συνεργασίας αἰσθητῶν τελευταίων διαταραχθείσης ἀπό τὰς ὑπόπτους παρεμβάσεις τῶν καθοδηγητῶν, θὰ ἐπιφέρῃ τὴν φορὰν αὐτήν τὸν κλονισμὸν καὶ πάλιν τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὴν διάλυσιν.

Ἡ προσοχὴ τῶν τεταγμένων νὰ προσπί-  
ζουν τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον δικαιολογεῖται καὶ  
ἐπιβάλλεται.

## ΕΛΗΣΜΟΝΗΘ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ;

Μάς μεταδίδεται ή καταπληκτική πληροφορία, διτί ο κ. Μπίρης είς τό κυριοφορούμενον νομοσχέδιον περὶ Ν.Α.Τ. ἔχει συμπεριλάβει, μεταξύ πολλών ὄλλων ἀνεδαφικῶν ὅσουν καὶ ἐπικινδύνων διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ Ἰδρύματος διατάξεων, τὸν ἐκπροσώπησιν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καὶ τῆς Π.Ν.Α., τῆς συμπαθοῦντος πρὸς αὐτὸν νεοπαγούς ὁργανώσεως.

Τήν δυαδικήν, δηλαδή, κατάστασιν τῆς συνδικολιστικῆς ἐπιρροστάσεως τοῦ ναυτεργατικού μας κόσμου πειρᾶται ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας νά έπιβάλῃ, παρὰ πάντα νόμον, παρὰ πάσαν λογικήν, ἀλλὰ καὶ παρὰ τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας, ἡτις τὴν Π.Ν.Ο. καὶ μόνον ἀναγνωρίζει καὶ μὲ αὐτὴν οἱ ἐφοπλισταὶ συμβόλλονται.

Προειδοποιούμεν, οώμως, τὸν κ. Μπίρην, ὅτι εἰς τὸν κατήφορον αὐτὸν τῆς ἀναγνωρίσεως δύο ναυτεργατικῶν ὁμοσπονδιῶν δὲν πρόκειται νὰ τὸν ἀκολουθήσουν οὔτε οἱ ύγιινοὶ σκεπτόμενοι ναυτικοί, οὔτε βεβαίως καὶ ἡ ἐφοπλιστική. Δὲν ἐλήσαντον δὲν ἀκόμη τὸ καθεστώς της Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ ἡ τότε προσπάθεια κατακτήσεως τῆς Π.Ν.Ο.

Ημπορεῖ ό κ. "Υπουργός νά έρωτορροπή με την Π.Ν.Α. ή και νά συνεργάζεται με αυτήν, προκειμένου νά διασφαλίζῃ την κομματική του ύπόδοσιν ως βουλευτής Πειραιώς. Δὲν ήμπορεῖ δύος, οὔτε και θὰ τοῦ επιτραπῇ, νά έκτεινή μέχρι και τής Ναυπλίας τάς κομματικάς του έπιδιώξεις. Επειονά, έκατερον.

Τὴν Ναυτίλιαν, τὴν τόσον ἔχουσαν εὐπάθη καὶ δύσκολον τὴν θέσιν, ὑποχρεούται ὁ κ. Ὑπουργὸς νὰ τὴν σεβασθῇ, νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ τὴν διάλιπσην της. Ἀγορεῖ ὁ κ. Μπίρης ταῦτα σαν ἐπαθεν αὐτῆς ἀπὸ τὴν ἐπιδρομὴν τοῦ κομμουνισμοῦ. «Οοσι ἀκριβῶς ἔχουσαν τὴν συμφορὰν ἐκείνη τοῦ συνιστοῦν νὰ προσέξῃ.

## ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΜΕΣΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Τὸ θέμα τῆς καταργήσεως τῶν πιστοποιητικῶν κοινωνικῶν φρονημάτων εἰς τὴν

Ναυτιλίαν ἔξετάζεται ἡδη ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπερεσίαν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν συνεχίζομένων ἀντιδικιῶν, τῶν προσλήψεων, τῶν διεμαρτυριῶν καὶ τῶν προβαλλομένων παραπόνων, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς ὁρθῆς δῆθεν ἐρμηνείας τῶν ὅρων τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως. Παραλλήλως, ὅμως, ἡ σημειουμένη ἔντονος καὶ πάλιν δράσις τῶν ἡγετικῶν στελεχῶν τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς τοὺς κεντρικούς λιμένας τῆς Εὐρώπης, ὑποχρέωντες τὸ Ὑπουργείον σοβαρῶτερον νὰ στοθμίσῃ τὴν δημιουργούμενήν εἰς δάρος τοῦ ποντοπόρου πλοίου τακτάσισιν καὶ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ πρόβλημα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ὑπὸ τὴν ὁρθὴν αὐτοῦ δᾶσσιν. Πρὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπερεσίων τοῦ Ὑπουργείου τίθεται τὸ δίλημμα: "Ἡ νὰ παραδοθῇ ἡ Ναυτιλία ἔρμαιοι τῶν διαλυτικῶν διαθέσεων τοῦ κοιμουνισμοῦ ἢ νὰ τὴν διαθέσῃ τὸ Κράτος, καθ' ἣν ἔχει ὑποχρέωσιν, εἰς τὸν δύνσκολον ἄγωνα τῆς ἐπιβίωσεως, διὰ τὸν ὀπίσιον πολλαὶ θυσίαι ἐχεριάσθησαν καὶ θάνατοις συνέβησαν, πρὸ παντὸς δὲ ἡ ἡρμεία εἰς τὰς σχέσεις ἐργαδότους καὶ ἐργοζομένουν. Ἀδήριτος προβάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς συνεχίσεως τῆς τακτικῆς, ἡ ὅποια εἶχεν ἀποτοξίωσει τὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ μίασμα τῆς ἀναρχίας.

Καὶ ἔχομεν πληροφορίας, ὅτι ὅχι μόνον δὲν ἀντιμετωπίζεται ἡ κατάργησις τῶν πιστοποιητικῶν κοινωνικῶν φρονημάτων, ἀλλὰ τούναντίον προσανατολίζεται ἡ διοίκησις πρὸς τὴν γραμμὴν τῆς πληρεστέρας νομικής στηρίξεως τῶν μέχρι τοῦδε ἐφαρμοζόμενων διοικητικῶν μέτρων πρὸς περιφρούρησιν τῆς ὁμαλότητος. Ἐζητήθη ἡδη πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν τῆς συντάξεως τοῦ νόμου διὰ τὴν κατάργησιν τῶν πιστοποιητικῶν κοινωνικῶν φρονημάτων, ὅπως χαρακτηρίσθη ἡ Ναυτιλία ὡς ἐπικείρησις κοινῆς ὥφελείας, ὅπου καὶ ἂν ἀπασχολήται, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἔξαιρεθῇ τοῦ γενικού μέτρου.

#### **О ПАО ЦАРХОЗ**

Διὰ νὰ λείψουν αἱ ἀταξίαι ἀπὸ τὰ πλοῖα, ἀποφασιστικὸν ρόλον καλούνται νὰ διαδραματίσουν οἱ πλοίαρχοι. Τὸ ἀξίωμα τοῦ ἡγέτου εἰς τὴν ἐργαστικὴν αὐτὴν κυφέλλην, τότε ἔχει νόμιμα καὶ τότε ἀποδίδει, ὅταν οἱ κάτοχοι τοῦ ἔχουν πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν, ὦχι μόνον τῶν δικαιωμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν.

Κατηγορούντο οι παλαιοί πλοίαρχοι, οι μεταπτηδήσαντες ἐκ τῶν ιστιοφόρων εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν, ὅτι ἐστέρωντὸν ἡγετικῶν δρεπῶν. Μετέβαλλον τὰ πλοῖα των εἰς στί-  
βους ταυρομαχιῶν καὶ εἰς «πλεούμενα κά-  
τεργα», όπως συνήθιζε να τὰ ὄνομαζε ἡ

σχετική φιλολογία τῆς ἐποχῆς ἑκείνης. Εἰς τὰ ἐλαφρυντικό, ὅμως, ἑκείνων, εἴχομεν καὶ τὴν ἀγραμματοσύνην καὶ τὴν ἀτελεστάτην κοινωνικήν διαπαιδαγώγησιν. 'Ἐπιστεύετο, ὅτι χάρις εἰς τοὺς νέους, τοὺς πλήρους ἐκπαιδευμένους καὶ ἀρτίως κατηρτισμένους πλοιάρχους, ἡ κακὴ αὐτὴ ἴστορία βὰ ἀπεσύρετο εἰς τὰς ἀναμνήσεις τῶν ἀπομάχων μόνον ναυτικῶν. 'Ἐν τούτοις καὶ τώρα μᾶς καταγγέλλονται συστραπισμοὶ πλοιάρχων, διλίγων εύτυχῶν. Αἱ καταγγελίαι φθάνουν ἐνυπόγραφοι καὶ ἀπὸ πρόσωπα ἀξιόπιστα.

Μάς γράφει λ.χ. ένας πρώτος Μηχανίκος, ήλικιας έξικοντα έτών, με άμεμπτον ιστορίαν τριακονταετούς ναυτικής υπηρεσίας:

«Ετόλημησα νά παρέμβω, όταν ο πλοίαρχός μας καθεύδριε τὸν τρίτον μηχανικὸν μὲ διαρρείας φράσεις καὶ μαίστοις διὰ περίπτωτα σὺν αὐτῷ, ἐν μῇ ἄδικον. Συνέπεια ήτο νά λάβω μὲ τὴν σειράν μου ἰκανοποιητικώτατον μερίδιον ἐπιθέτων, λεξιλογίου πεζοδρομίου. Ἀλλὰς ἀπεκάλει συνεχῶς ὅλους τοὺς ἀνθρώπους τοῦ Μηχανοστασίου, μηδενὸς ἔξαιρουμένου, ἀναθεματίζοντας «κεῖνον ποὺ τούς μαζέψε», ὑπονοῶν τὸν ἴδιοκτήτην, φυσικά, ἡ τὸν ἀντιπρόσωπόν του, ὅστις τοὺς προσέλαβεν εἰς τὸν Πειραιᾶ. Καὶ νά τὰ ἀκοῦς αὐτό — συμπληρώνει ὁ καταγγέλλων — ἀπὸ ἔνα πλοίοιφρον τριάντα ἑπτάν, που θὰ μπορώσε νά είναι παιδί μου, ἀν̄ ὥxi καὶ ἔγγονός μου!...».

Ασφαλώς, πρόκειται περὶ μεμονωμένων κρουσμάτων, περιωρισμένου ποσοστού εἰς τὰ πολλὰ σημείωνα μας πολοία. 'Ἐν τούτοις, καὶ τὰ δόλια αὐτά, είναι ἀποκαρδιτικά. Μία ἀπομένει ἔξηγησις: 'Ἡ κακὴ ἀντιτροφή. Κατεκτήθη εὐχερῶς τὸ ὑψήλον πλοιαρχικὸν ὅξιόν μας ἀπό τινας στερουμένους ἄγωγῆς. 'Η ἀσύντονης ἀλαζονεία των ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου νά βλέπουν ὅλους τοὺς ἄλλους ώς ὄντα κατώτερα.

Οφείλομεν, θεοί, νά όμολογήσωμεν,  
ότι τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν τὸ ἔργον  
τοῦ πλοιάρχου κατέστη δυσχερέστατον. Λεί-  
πουν ἀπὸ πολλούς τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ  
πλοίους ἡ γνώσις καὶ ἡ πέιρα. Είναι ὅκα  
τάρτιστοι καὶ ὅμως ἀπαιτητικοί. Ομιλούν  
πάντοτε περὶ δικαιωμάτων, ποτὲ δὲ περὶ  
ὑποχρεώσεων. Δὲν ἀγαπούν τὸ πλοίον, τὸ  
μέσον τοῦ διοπορισμοῦ των.

Κοπιάζουν καὶ ἐκνεύριζονται οἱ πλοίοι αρχοὶ διὰ νὰ διοικήσουν πληρώματα, μὲ τόσον ἀνομοιογενῆ τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν κατάρτισιν. Καὶ ὁ ἐκνεύρισμὸς ἔχει ὃς συνέπειον τούς προπτλακισμούς, τὰς ὑδρεῖς καὶ τάς ἀνωμαλίας. Ὁπωσδήποτε δύμας δὲν δικαιολογοῦνται οἱ υδρισταὶ καὶ οἱ σατραπίσκοι. Ἀλλοτε τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου δὲν ἦτο ἀρκετὸν τεκμήριον διὰ τὴν ἡγεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Συνεῖναιον γὰρ παρέθη χρόνος πολὺς, μετὰ τὴν ἀπόκτησίν του, διὰ νὰ τύχῃ τῆς πλήρους ἀξιοπήσεως του. Μὲ δίπλωμα πλοιάρχου πολλοὶ ἐναυτολογοῦντο ὃς ὑπόπτοι αρχοὶ καὶ ἀντιπτολόγοι. Σήμερον, συμβαίνει τὸ ἀντίθετον. Δυσκόλως προσφέρονται ἀνθυπόπτοι-

αρχοι εἰς θέσεις κατωτέρας τοῦ ὑπόπολοιάρχου. Οἱ ὑπόπολοιάρχοι συχνότατα ἀναλαμβάνουν τὴν πλοιαρχίαν. Τὴν μεγάλην εὐθύνην της εὐκόλου αυτῆς ἀνδόδου, δὲν τὴν ἀντιλαμβάνονται, δυστυχώς, ὅλοι. Κομπρορρημονοῦν διὰ τὰ ἐκ τοῦ τίτλου κτηθέντα δικαιώματά των, ἀδύνατούν νὰ ὑψωθοῦν ἐκ παραλίγου εἰς τὸ ιερὸν δῆμα τοῦ καλοῦ ἡγέτου. Καὶ αὐτὸν εἶνοι τὸ πολὺ δύσκολον. Κανένας σχολεῖον δὲν τὸ διδάσκει. Εἴναι προτὸν πολλῆς πείρας, ἀλλὰ πρὸ παντὸς καλῆς ἀνατροφῆς. Δεῦ τὴν ἔχομεν, δυστυχώς, ὅλοι.

Κάποιο, όμως, μέτρον χρειάζεται: Είναι ή παρακολούθησις τῶν συμβαίνοντων εἰς τὰ πλοία. Παρακολούθησις ἀπό τὴν Πολιτείαν, ἀλλ᾽ ίδιατέρως ἀπό τὸν ἐφοπλιστήν. Ο στρατηγός, ή ἀδικος μεταχειρίστις καὶ τὰ κακά παραδείγματα ἀποβαίνουν εἰς τὸ τέλος ἐπιζήμια. 'Ἐπιζήμια εἰς τὸ πλοίον, εἰς τὴν παράστασίν μας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ γενικά εἰς τὴν Ἑθνικήν μας Οἰκονομίαν. 'Η τιμωρία εἰς ἑγκριθωμένας τοιαύτας περιπτώσεις πρέπει νὰ είναι παραδειγματική καὶ μὲ τοῦτην αὐστηρότερα ἀπό ἑκεῖνα μὲ τὰ ὅποια κρίνομεν τὰς παραβάσεις καὶ τὰς ἀταξίας ὅλων τῶν ἄλλων ἀνθρώπων τοῦ πληρώματος. Τὰ δικαιώματα ἐνὸς ἔκαστου, προκειμένου περὶ ἀξιοπρεπείας, είναι ἀπόλυτες ἵσα. Τὸ ἡγετικὸν ἀξίωμα δὲν ἀπέτρεπται νὰ δικαιούμεται προνομίων καὶ ἀσυνδοσίας. Τὸ 'Δίπλωμα' δὲν είναι ἀδιάβλητος ἀπόδειξις τοῦ ἀλανθάστου μὲ δικαιώματα κάθε εἶδους ἐτσιθελισμοῦ.

## Η ΑΝΕΥΘΥΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΣ

«Ο χ. οπουργός έδηλωσεν, ότι θα κινητοποιήσῃ υπέρ της θύμικής οικονομίας και της οικονομικής άναπτυξής το έφοριστικόν κεφάλαιον το δύοποιον, κατά τάς διεθνείς στατιστικάς, άνέρχεται εἰς το μέγα ποσόν την 5 περίπου δισεκατομμυρίων δολλαρίων».

Αντιγράφομεν τὴν εἰδησιν, ώς αὕτη ἡ θεία εἰς τὴν δημοσιότητα ἀπὸ τὴν ἀρμοδιότηταν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Τὴν κοινὴν κατανάλωσιν προορίζεται.

Ουμίλει δ. κ. Μπίρης περὶ ἑφταλιστικοῦ  
κεφαλαῖον πέντε δισεκατομμυρίων δολλαρί-  
ων! Καὶ ἀναφέρεται εἰς διεθνεῖς στατιστι-  
κάς, ἀνυπάρκτους, ἐξ ὅσων ἡμεῖς γνωρί-  
ζουεν.

Ἐπιτρέπεται, ὅμως, ἡ τόση ἄγνοια τῶν πραγμάτων, εἰς Ὑπουργόν, κληβέντα νὰ διοικήσῃ ἔνα τόσον σημαίνοντα κλέδον τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, ἡ τόση ἀνεύθυνος ἐκτίμησις τοῦ πλέον ὀνειρικοῦ στοιχείου τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου;

Αισθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληροφορήσωμεν τὸν κ. Μπίρην — ἄχαρις ὁ ρόλος αὐτὸς — στὶ ή χωρικότητά διοικήσου τῆς ὑπὸ πᾶσαν σημαίαν, ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας, Ναυτιλίας, δὲν ὑπερβαίνει τὰ 23 ἑκατομ. τόννων d.w. καὶ δὲν ἀποτιμάται, κατὰ πρόχειρον, ὀπωδότηπε, ὑπολογιστόν, εἰς ποσὸν ἀντέτορων τοῦ 22 δισεκατομ. δολαρίων. Πληροφοροῦμεν ἀκόμη τὸν κ. Μπίρην, στὶ αἱ ἐπὶ πλοίων μας ἔγγεγραμμέναι ὑπο-

# 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

θήκαι, καθώς και αἱ ἄλλαι τρέχουσαι υποχρεώσεις τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν είναι κατώτεραι τῶν 700 ἑκατομ. δολλαρίων. Ποῦ, λοιπόν, τὰ 5 δισεκατομμύρια τοῦ κ. Μπίρη; 'Ακόμη καὶ ἡ ἀσφαλιζομένη ᾖξια τοῦ στόλου μας (valuation), δὲν φάνει τὰ 2,5 δισεκατομμύρια, κατά μέγιστον δριον.

Καὶ αὐτὸς τὸ 1,2 δισεκατομ. δολ. δὲν εἶναι, δεδιάσιμον, διὰ νὰ δοθῇ ἡ εὐκαρίστη εἰς τὸν θαυματοποιὸν κ. 'Υπουργὸν νὰ τὸ «κινητοποίησῃ» ὑπέρ τῆς οἰκονομικῆς τοῦ Τόπου μας ἀναπτύξεως. Σίδερα καὶ καρφάδα ἀντιπροσωπεύει. Δὲν πιστεύουμε νὰ προτίθενται οἱ ἐφοπλισταὶ μας νὰ προδούν εἰς τὴν ἔκποιησίν των καὶ νὰ φέρουν ἐδῶ τὸ προϊόν.

'Απορούμεν, δῆμως, πῶς οἱ παραστάντες κατὰ τὴν τελευταίαν μὲν τὸν κ. 'Υπουργὸν σύσκεψιν ἐφοπλισταί, δὲν ἔπειταν νὰ ὑποδείσουν εἰς αὐτὸν τὸ ἀνεύθυνον καὶ αὐθαίρετον τῶν ὑπολογισμῶν του αὐτῶν καὶ πῶς δὲν ἐπρόλαβον, τούλαχιστον, τὴν δημοσίευσιν τῶν ἀνακριθειῶν αὐτῶν, αἴτινες, ἀσφαλῶς, δὲν προσπορίζουν καμμίαν ὀψεῖλειαν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, εἰς στιγμὰς μάλιστα, καθ' ἄς πρόκειται νὰ συζητηθῇ καὶ τὸ φορολογικὸν νομοσχέδιον.

Ποία, πράγματι, ἡ ἀνάγκη νὰ διεγείρωμεν τὴν φαντασίαν τῆς ἐδῶ Κοινῆς Γνώμης ἐπὶ ἀνυπάρκτων ἐφοπλιστικῶν τεραστίων περιουσιῶν καὶ πρὸς τὶ νὸς ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν πάντοτε κολοπροσιρέτων φοροτεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, διμιούντες περὶ δισεκατομμρίων;

Περισσοτέρα, ἐπὶ τέλους, μᾶς χρειάζεται σοδαρότερες. Καὶ τὴν σύστασιν ποιούμεθα δχι μόνον πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, τὸν θέσει χειρίζομενον λεπτὰ δέματα τῆς Ναυτιλίας, ὅλλα καὶ πρὸς τοὺς ἡγουμένους τῶν ἐφοπλιστικῶν ὅργανώσεων. Πρὸς τί οὐτὴ ἡ ἀνεκτικὴ στάσις πρὸς δασ ἀνεύθυνα φθέγγεται ἐκάστοτε ὁ κ. Μπίρης;

## ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΩΝ ΤΟ ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ

Θέλομεν νὰ ἐπανορθώσωμεν καὶ μίαν ἄλλην ἀνακρίθειαν, συχνότατα παρὰ τοῦ κ. Μπίρη ἀναφερόμενη περὶ τῆς συναλλαγματικῆς προσδόου τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας καὶ τῆς νορβηγικῆς. 'Αχαρι τὸ ἔργον τῆς ἐπανορθώσεως ἀνακρίθειων.

Κάποιος, λοιπόν, τοῦ «έσοφύριξε» τὴν σχετικὴν πληροφορίαν καὶ δὲν παύει ὁ κ. 'Υπουργὸς ἀδοσανίστως νὰ τὴν ἐπαναλαμβάνῃ, ὡς ἀπόδειξιν τῆς δυνατότητος ἐπαυξήσεως τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας συναλλαγματικοῦ εἰσοδήματος.

Λέγει ὁ κ. Μπίρης: «Διατί νὰ ἐσοδεύῃ ἡ Νορβηγία 900 ἑκατομ. δολλάρια ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν της καὶ ἡ 'Ελλάς, μὲ ἵσην ἡ καὶ μεγαλυτέρων κατ' σγκον χωρητικότητα μόνον 125 ἑκατομμύρια δολλάρια;».

'Ανακρίθεια πρώτη: 'Η Νορβηγία δὲν ἐσοδεύει συνάλλαγμα 900 ἑκατομ. δολλαρί-

ων ἀπὸ τὰ πλοῖα της. 'Ιδουν οἱ σχετικοὶ ὑπεύθυνοι ἀριθμοί: Διὰ τὸ 1963 ὑπολογίζεται ὅτι γύρω τῶν 3,4 δισεκατομ. κορωνῶν (840 ἑκατομ. δολλαρίων) ἀνήλθε τὸ ἀκαθάριστον συναλλαγματικὸν ἔσοδον τῆς Νορβηγίας ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν της. 'Αφαιρουμένων τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δαπανῶν εἰς συναλλαγματικῶν πλοίων τῶν νορβηγικῶν φορτίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἡ καὶ αὐτὸς συναλλαγματικὴ εἰσφορὰ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν νορβηγικὴν οἰκονομίαν ὑπολογίζεται εἰς 2,1 δισεκατομ. κορωνῶν (294 ἑκατομ. δολ.). Καὶ οφείλεται ἡ τοιαύτη ύψηλὴ πρόσθιδος εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ 59% τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὰ 33% τῶν φορτηγῶν ησαν προναυλμένα διὰ μακρού, πέραν τοῦ ἔτους, χρονικὸν διάστημα. 'Η κρίσις δὲν ἔθιξεν αἰσθητῶς τὸ ἔσοδό των. Αἰσθητή, δῆμως, είναι καὶ πάλιν ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς συναλλαγματικῆς προσδόου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς νορβηγικῆς.

'Αποδοτέον: α) Εἰς τὴν σημαντικῶν ἀνωτέρων ποιοτικῶν κατάστασιν τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας, ἔναντι τῆς ιδικῆς μας. Ναύλους καλυτέρους εἰσπράττουν τὰ νορβηγικά, διότι είναι καὶ εἰδικεύμενα εἰς μεταφοράς φορτίων μὲν ωάλων υψηλοῖ. β) Εἰς τὴν γεωγραφικὴν θέσιν τῆς Νοσθηγίας, κειμένης ἐντὸς τοῦ στενωτέρου κύκλου τῶν μεγάλων λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ γ) Εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἐθνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορά ὑφίσταται εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ ἔκει ἐδρεύουν ὅλαι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις. Γειτνιάζουν τόσον μὲ τὸ Λονδίνον καὶ τὴν 'Ηπειρωτικὴν Εὐρώπην. "Ας σημειώθῃ, ὅτι ὁ συναλλαγματικὸς ἐλεγχός δισκείται πάντοτε εἰς τὴν Νορβηγίαν. 'Ο κάθε ναυτικός, πῶς καὶ ἡ ἐφοπλιστική, λογοθοτοῦ διὰ τὸ εἰσπραττόμενον παρ' αὐτῶν συνάλλαγμα.

'Ανακρίθεια δευτέρα: Αὐτὴ ἀνάγεται εἰς τὴν ιδικήν μας περίπτωσιν. Τὸ καθαρὸν, πράγμα, συναλλαγματικὸν ἀπὸ τὴν δῆλην ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα ἔσοδον ἀνέρχεται, κατὰ τοὺς ὑπευθύνους ὑπολογισμοὺς τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, εἰς 125 ἑκατομ. δολ. διὰ τὸ 1963. Τὸ ποσὸν δημος αὐτό, δὲν είναι ἀκριβές, διότι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ παλιννοστοῦντες, φέρουν μεθ' ἑστῶν ξένων νομίσματα, μὴ δηλούμενα συνήθως εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος καὶ διότι δισποτοῦται συγχυτὶς μεταξὺ μεταναστευτικοῦ συναλλαγματος καὶ ναυτιλιακοῦ.

'Εξ ὅλου οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν πρόστιτην νέων πλαιών δὲν ζητοῦν συνάλλαγμα. Τὰ ἴδια τῶν κεφαλαία εἰς τὸ ἔξωτερικόν χρησιμοποιοῦν.

Δὲν θέλουμεν νὰ ζηχυρισθῶμεν, ὅτι δὲν θὰ δην δυνατὴ ἡ αὔξησις καὶ παρ' ἡμίν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος. Πολλὰ δημοροῦν νὰ γίνουν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν μιᾶς τοιαύτης προσπαθείας, δυσκόλου, διότι στερούμεθα

τῆς καταλλήλου υποδομῆς διὰ τὴν πληρεστέραν ἐκμετάλλευσιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ελληνος (ἀσφαλιστικὴ ἀγορά, βιομηχανία ἐπισκευῶν, ὑποχρέωσις τῶν ναυτικῶν νὰ φέρουν ἐδῶ μέρος τῆς μισθοδοσίας τῶν κλπ.).

Πάντως, ἂς μὴ διεγείρεται ἡ φαντασία τοῦ κ. Μπίρη, μὲ τὰς ἐκαποντάδας ἐκαποδ. δολ. τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας καὶ προσγειωμένος ἂς μελετήσῃ μέτρα πρακτικὸς ἐφαρμόσιμα, ποὺ θὰ καταστήσουν παραγωγικώτερον τὸ ἔλληνικόν πλοίον ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας μας. Καὶ ὡς πρώτιστον μέτρον ἃς φορτίσῃ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐμπιστούμην τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου πρὸς τὰς ἐδῶ καταστάσεις.

Τὸν ρόλον, ἀτυχῶς, διδασκάλου ἀναλαμβάνομεν. Είναι ἀνάγκη αἱ πλάναι νὰ διαλύνωνται.

## ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

Βασίμως, πλέον, ἐλπίζεται, ὅτι τὸ φορολογικὸν θὰ κατατεθῇ ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν εἰς τὴν 'Επιτροπὴν Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως. 'Η ἐπιφύλαξις του δὲν πρόκειται νὰ συναντήσῃ τὰς ἀντιρρήσεις οὔτε καὶ τῆς 'Αντιπολιτεύσεως. Συνεφώνησε καὶ αὐτὴ εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπὶ δικαιοτέρων βάσεων ρυθμίσεως τῆς φορολογίας τῶν πλοίων.

Τὸ σύστημα τῆς αὐξομειώσεως τοῦ συντελεστοῦ — ἀπὸ 0,50 - 2,50% — ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε κρατούντων ναύλων, προβλέπεται νὰ ἐφαρμοσθῇ. Παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς θὰ καταρτίζεται ὁ ναινάριθμος, βάσει τῶν δεδομένων τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ φορτηγά ηρούς φορτίου καὶ τὰ τάνκερ.

'Ο ηδη ισχύων νόμος 1880 θέλει τροποποιηθῆ. Αἱ διατάξεις τοῦ διατάξεις — πλήν τοῦ συντελεστοῦ — θὰ παραμείνουν ὡς έχουν.

Θὰ πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ ἡ πρόδυμος διάθεσις τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ρύθμισην τοῦ ἀπὸ ἐτῶν διατυπωθέντος δικαίου αὐτοῦ οἰτήματος τῆς Ναυτιλίας. Δὲν ἔγινη τίποτε ἄλλο, παρὰ νὰ παύσουν τὰ πλοία νὰ πληρώνουν φόρους ἐπὶ τῶν ζημιῶν.

'Εξαίρεται ιδιαιτέρως ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Μητσοτάκη ἐπιδειχθείσα κατανόησις. 'Απεδείχθη, ὅτι ὅρθως συνέστησε εἰς τὸν διατάξας τοῦ οἰτήματος τῆς Ναυτιλίας. Δὲν είναι ἀκριβές, διότι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ παλιννοστοῦντες, φέρουν μεθ' ἑστῶν ξένων νομίσματα, μὴ δηλούμενα συνήθως εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος καὶ διότι δισποτοῦται συγχυτὶς μεταξὺ μεταναστευτικοῦ συναλλαγματος καὶ ναυτιλιακοῦ.

Μετὰ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ καταρτισθέντος νομοθετικοῦ διατάγματος, ζήτημα φορολογικὸν δὲν θὰ οφείλοται πλέον διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Μία ἀπὸ τὰς ἀφορμάς τῶν ἐπιφύλαξεων πρὸς τὴν Κυανόλευκον αἴρεται.

## ΑΠΑΡΝΟΥΝΤΑΙ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

'Απὸ τὴν 'Υπηρεσίαν τῶν Μητρώων 'Εργατῶν Θαλασσῆς διεπιστώσαμεν, ὅτι οἱ ἀπογραφόμενοι ναυτικοί, οἱ λαμβάνοντες, δη-

# CANADIAN VICKERS

Builders of the S.S. MONTREALAIS and the S.S. QUEBECOIS  
for the PAPACHRISTIDIS CO. LTD.

Your headquarters for shipbuilding and ship repairs. Drydock facilities for us to 26,000 tons.

**CANADIAN**  
**G VICKERS**  
LIMITED  
MONTREAL • CANADA  
MEMBER OF THE VICKERS GROUP

λοδή, φυλλάδιον μαθητευομένου, άνέρχονται εἰς ἐννέα ἔως δέκα χιλιάδας, περίπου, ἑτησίως. Δὲν υπάρχουν δύμας καὶ ἀποδείξεις, διότι δύοι αὐτοὶ οἱ μαθητευόμενοι προχωροῦν εἰς τὴν ἀπόκτησιν τοῦ κανονικοῦ ἐπαγγελματικοῦ φυλλαδίου. Ἡ σπάνιες πτυχιούχων ναυτικῶν ὅλων τῶν κλάδων πιστοποιεῖ τὸ ἀντίθετον. Ἡ ἀπροσθυμία φθάνει ἡδη καὶ εἰς αὐτὰς τὰς τάξεις τῶν λευκοφύλλων, οἵτινες πρός τους ἀκόμη κατέκλιψαν τοὺς προθαλάμους τῶν ναυτικῶν γραφείων καὶ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Ἀναζητοῦνται ἡδη καὶ αὐτοὶ καὶ δὲν ἀνευρίσκονται εύκολως.

Τὴν ἔξησην, θὰ πρέπει μᾶλλον εἰς τὴν μετανάστευσιν νὰ τὴν ἀναζητήσωμεν. Εἴναι ἡ διέξοδος εἰς τοὺς ἄνεργους καὶ τοὺς ἡμι-απασχολουμένους. Οἱ ἔργαταις ἔπαισαν νὰ ἀναζητοῦν ἁδῶ τὴν ἀπασχόλησιν. Προτιμοῦν τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Πληρώνονται καλύτερον. Δημιουργοῦν οἰκονομίας.

Εἰς τὴν ὑπαιθρὸν διὰ τὰς ἀγροτικὰς ἀνάγκας, δὲν προβάλλει τώρα τὸ ἐργατικὸν ζῆτημα. Τὰ προσφέρομενα ἡμερομίσθια εἰς ἔργασίας ξηρᾶς δὲν ὑπολείπονται ἐκείνων τῶν κατωτέρων πληρωμάτων εἰς τὰ πλοῖα, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτὰ τῆς ποντοπλοΐας. Οἱ λευκοφύλλων δὲν δέχονται πλέον νὰ ταξιδεύσουν μὲν δέκα καὶ δεκαπέντε λίρας μηνιαίως. Ἀναζητοῦν ὅλας ἔργασίας ἡ καὶ μεταστοιχίας, ἀπροσθυμένοι τὴν θάλασσαν.

Τὸ φαινόμενον αὐτὸν δὲν είναι, θεωρία, ιδιόκον μας μόνον. Δὲν παρουσιάζεται εἰς μόνην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. "Ἄγγει, Γερμανοί, Γάλλοι, Όλλανδοι καὶ Σκανδινανοί ἔγκαταλείπουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀπόδειξις ἡ ἀναζητήσις Ἑλλήνων ναυτικῶν διὰ τὰ πλοῖα των.

Τὰ κράτη ὅμως αὐτά, ἔχουν νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς λεούς των πολλάς καὶ καλάς ὅλλας κατευθύνσεις βιοτοπίσματος. Ἡμεῖς εἴμεθα πτωχοί, χωρὶς διομηχαίαν μεγάλην καὶ χωρὶς γεωργίαν ὑπολογίσιμον. "Ἐνα δράχον κατοικοῦμεν. Ἡ θάλασσα εἶναι ἡ φυσική, ἡ ἀποτελεσματική διέξοδος διὰ τὸν Ἑλληνα. Ἡ ἀποχῇ τῶν νέων εἰς πολλὰς ἀνησυχίας πρέπει νὰ μᾶς ἐμβάλῃ. Τὸ φαινόμενον, ἔστω καὶ ἂν είναι παροδικόν, θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, ἐπιζημίους ἐπιπτώσεις εἰς τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν. Ἀξίζει κάποιας προσοχῆς καὶ μελέτης ἀπό μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων.

#### Η ΠΡΟΣ ΤΑ ΞΕΝΑ ΔΙΑΡΡΟΗ

Κατὰ τὸν μετριωτέρους ὑπολογισμούς, ὑπερτρισχίλιοι Ἑλλήνων ναυτικοί ἐργάζονται ἐπὶ ἐννέα ἰδιοκτησίας πλοίων, ἔβρακῆς κατὰ πρώτων λόγον. Παρέχουν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας τῶν εἰς ἀλλαδοπόους ἐφοπλιστάς, ἀνταγωνιζομένους τοὺς Ἑλλήνας συνοδέλφους των, ἐνῷ τὰ ιδικά μας πλοῖα δὲν ἡμιποροῦν νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά τῆς συνθέσεώς των.

Καὶ τὸ πρόδηλημα τῆς ἐλλείφεως πληρω-

μάτων δέξνεται. Πλοῖα προστίθενται πολλὰ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Πλοῖα ἀποκτοῦν καὶ οἱ συναγωνισταί μας. "Ολοι πληρώματα χρειάζονται καὶ είναι δυσεύρετα.

"Ἀπαγόρευσις, θεωρία, τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τῶν ἔνων πλοίων, δὲν χωρεῖ. Είναι ἀνεφόρμαστος. Μία τοι-αύτη ἔνέργεια ἀντίκειται πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου καὶ τὴν λογικήν.

"Ἔχει δύμας τὴν δυνατότητα τὸ Κράτος νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ναυτολόγησιν εἰς πλοία ἔνης ιδιοκτησίας, ἢν ἀρνηθῆ τὴν ἀσφάλισιν παρὰ τῷ τῷ τῶν ναυτολογούμενών. Θὰ παραμένουν ἀνασφάλιστοι οἱ προτιμέμενοι νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ ἔνων πλοίων. Θὰ χάσουν, δηλαδή, συντάξιμον ὑπηρεσίαν καὶ τὴν προστασίαν τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου.

"Υπολογίζουν πολὺ οἱ ναυτικοί μας εἰς

τὴν ἀσφάλισιν τῶν, ὥστε νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τὸ ἀνασφάλιστον θὰ περιορίσῃ πως τὸ ρεύμα αὐτὸν τῆς ναυτολογήσεως.

Καὶ πρέπει, ὅπως δήποτε, νὰ πάνουσιν οἱ

"Ἑλληνες ναυτικοί νὰ ἔξυπηρετούν ἔνα συμ-

φέροντας, ἀνάλογας τῶν ιδιων μας. "Ἐφ'

ὅσον ἔργασία τοῖς προσφέρεται ἐπὶ τῶν

Ἑλληνικῶν πλοίων, αὐτὴν ὄφειλον νὰ προτιμήσουν. Διαφορὰ μισθολογίου δὲν ύφισταται.

"Ἄς ἐπιληφθῇ τῆς μελέτης τοῦ σοβαροῦ

τούτου ζητήματος — αὔριον θὰ είναι σοβα-

ρώτερον — τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας.

Κάποια λύσις ἀποτελεσματική πρέπει νὰ

έξειρεθῇ.

**ΟΙ ΔΡΑΠΕΤΑΙ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ**

Ταλαιπωροῦνται τὰ ποντοπόρα πλοῖα μας ἀπὸ τὰς ἀδρόας δραπετεύσεις. Μορφὴν φυγῆς προσέλαβον τελευταίων εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Σημειοῦνται περιπτώσεις, ὅπως ἡ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Οσεάνικ», κατὰ τὴν ὁποίαν ἔνδεκα μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ἐδραπετεύσαν εἰς τὴν μακρύνην ἡ-πειρον. Ἀπὸ ἄλλα σκάφη, ὅπως τὸ «Ἀντώνης», «Θαλασσοπόρος», «Εὐρύδαμας», «Ντίνα Πατέρα», «Ἀρισταγόρας», αἱ δραπετεύσεις ἐπιτημαίνονται εἰς 4-8 μέλη τοῦ πληρώματος των.

Μέχρι πρὸ τίνος ἡ Αὐστραλιανὴ Κυβέρνησις εἰς οὐδὲν εἶχε προέλθει μέτρον πρὸς περιστολὴν τῶν δραπετεύσεων. Οἱ δραπετεύοντες δὲν ἐδιώκοντο, ἐφ' ὅσον δὲν ἐδάρυνεν αὐτοὺς ἀλλὰ τις ἀξιόποινος πρᾶξις. Ἡ ναυγάκασθησαν σμῶς τελευταίων αἱ μεταναστευτικαὶ ἀρχαὶ τῆς Αὐστραλίας νὰ ἐφαρμόσουν τὸ μέτρον τῆς συλλήψεως καὶ τῆς ἀμέσου ἀπελάσεως. Τὰ ἔξοδα τῆς παλιννοστήσεως θαρρύνουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισην ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ὁποίας υπέρτενον οἱ δραπεταί.

"Ο ἐν Καμπέρρᾳ Ἑλλήν γενικὸς Πρόξενος ἀνέφερε τὰ ἀνωτέρω εἰς τὸ "Υπουργεῖον

τῶν Ἑξωτερικῶν, μὲ τὴν προσθήκην ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας αἱ δραπετεύσεις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ηὔξηθσαν σημαντικῶς.

Δὲν γεννάται ἀμφιβολία, ὅτι τὸ μέτρον τῆς ἀπελάσεως θὰ είναι ἀποτελεσματικὸν εἰς τὸν περιορισμὸν τούλαχιστον τῶν κρουσμάτων. Πλήρης, θὰ προκαλέσῃ μίαν πρόσθετον ἐπιτάρανσιν εἰς τὰ πλοῖα, μὲ τὰ ἔξοδα παλιννοστήσεως. Ἁρκετὰ πληρώνουν ἡδη εἰς μετακλήσεις ἐξ Ἑλλάδος πληρωμάτων, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν δραπετῶν.

Εἶμεθα, ὅμως, περιεργοὶ νὰ ίδωμεν καὶ τὰς ἔδω κυρώσεις, ὅταν οἱ ἀπελαυνόμενοι ζητήσουν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ὅπερ, παρὰ πάντα νόμον, ἐγκατέλειψαν.

#### ΟΡΘΗ Η ΥΠΟΔΕΙΞΙΣ

"Ἡ Ἑλλειψις πληρωμάτων είναι καταφάνεις. Παρ' ὅλων πλέον ἀνομολογεῖται. Ἀριθμοὶ ὑπέθυνοι τὴν διαπιστώσαν. Προβληματική είναι ἡ ἐπίλυσις τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος, μέλλοντος νὰ ἀνακόψῃ καὶ τῆς Ναυτιλίας μας τὴν ἀνάπτυξιν.

"Ἡ Ἑλλειψις, ὑπὸ τὴν ὁδύτεραν αὐτῆς μορφήν, σημειούται ἡδη ἀπὸ μακρού καὶ εἰς τὰ νορβηγικὰ καὶ σουηδικὰ πλοῖα. Τῶν ἔνων — τῶν Ἰσπανῶν κυρίων — ἐπεζητήθσαν αἱ ὑπηρεσίαι. Κατὰ χιλιάδας ναυτολογούνται. "Ἐλαδονὸς ὄμως ἐπαραλλήλου τὰ σκανδινανικὰ κράτη καὶ ἔνα ἄλλο προσφορώτατον μέτρον: Καθώρισαν τὸν χρόνον τῆς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. εἰς 15 μόνον μῆνας. Περισσότεροι οὐτῷ οἱ προσφερόμενοι πρὸς ναυτολογησιν. "Ἐδῶ οἱ κατώτεροι καὶ οἱ δόκιμοι ἀξιωματικοί τοτεύονται μὲ θητείαν 24-30 μηνῶν. Πλειστοί ἔχονται αὐτῶν τοποθετοῦνται εἰς θέσεις γραφέων εἰς τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας, ἐνῷ τόσην ἀνάγκην αὐτῶν ἔχει τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν.

"Ο περιορισμὸς τῆς θητείας θὰ αύξησῃ τὸν ἀφίθονο τῶν διαθεσίμων ἀξιωματικῶν, θὰ περιορίσῃ τὴν δύνητα τού προβλήματος, που ἀντιμετωπίζει τώρα ἡ Ναυτιλία μας.

Χρήζει μελέτης ἡ ἀνωτέρω ὅρθη πρότασης. Μάς την ὑποδάλει ἀναγνώστης μας πλοίαρχος, μὲ τὴν σύστασιν νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχήν ἐπ' αὐτῆς τῶν ὀρμοδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων.

#### ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΑΙ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ

"Ἄξια είναι ἡ Κυβέρνησις τῶν συγχαρητηρίων τῆς Πανελλήνιου Ἀκτοπλοϊκῆς Ενώσεως διὰ τὴν μείωσιν τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων τῶν ἀκτοπλοσύνων σκαφῶν. Αἴτημα δίκαιον καὶ λογικόν, ἐδικαιώθη ἐπὶ τέλους. Αἰσχροκερδέστατα τὸ Κράτος ἐπέβαλε τὴν ὑπερτίμησιν τῶν καυσίμων εἰς τὰ σκάφη, τὰ καλύπτοντα ζωτικῆς ἀνάγκης συγκοινωνικὸν ἔργον.

## STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALTIES

### REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINT'S 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

Δεν έπαισαν αἱ ἀκτοπλοῖκαι ἐπιχειρήσεις νὰ ὑποδεικνύουν τὴν παράλογον ἐπιβάρυνσιν, ἀντίκτυπος τῆς ὁποίας ἡτοῦ ἡ κατωτέρας ποιότητος παροχῆ τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἄγαθοῦ. Τὰ μεγάλα σκάφη, τὰ δύναμενα τὴν ἄνεσιν νὰ παράσχουν εἰς τὸ ταξιδεῦν κοινόν, ἀπεκλείοντο ἀπὸ τὴν Ἀκτοπλοῖαν, διότι ἡσαν δαπανηρότεροι εἰς καύσιμα. Τὰ μικρά, τὰ οἰκονομικώτερα, κατ' ἀνάγκην διεῖθεντο. Ὑπῆρε, δηλαδή, ἡ ὑπερτίμησις τῶν καυσίμων μία ἀπὸ τὰς δασικὰς ἀφορμάς, ἢν οἷς καὶ ἡ μόνη, τῆς σημειωθείσης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κρίσεως εἰς καλὰ ἐπιβατηγά σκάφη.

Τώρα, τὰ μεγαλύτερα, τὰ ταχύτερα πλοῖα θὰ μᾶς ἔλθουν, ἐν πληθωρισμῷ ἵσως. Τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως θὰ εἶναι χαμηλότερον, θὰ δικαιολογήται ἡ παρουσία τῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοῖκὰς μεταφοράς.

Ἡ σχετικὴ μὲ τὴν ὑποτίμησιν τῶν καυσίμων δισταγή τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου ἔχει ὡς κάτωθι:

"Ἐχοντες ὑπὸ" ὅψιν: 1) Τὸ ἥρθον 10 τοῦ Ν.Δ. 3834) 1958, 2) τὴν ὑπὸ ἥριθ. 43542) 58 ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου, 3) τὴν ὑπὸ ἥριθ. 1405) 1959 ἀπόφασιν ἡμιν καὶ 4) τὴν ὑπὸ ἥριθ. 40780) 29.7.61 κοινὴν ἀπόφασιν τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικοῦ, Ἐμπορίου καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὡμίν ὅτι ἐγκρίνομεν ὅπως καὶ τὰ πλοῖα καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦλάχιστον πέντε (5) κόρων τὰ ἐκτελόντα πλάτας ἐσωτερικοῦ ὡς καὶ τὰ δλιευτικά, σποργαλιευτικά, νυκτερινωτικά καὶ ἐν γένει: τὰ πλοῖα τὰ δρομολογημένα ἀποκλειστικά εἰς τοπικά συγκοινωνίας ἀνεξηρήτως χωρητικότητος, ἐφοδιάζωνται διὰ καυσίμων ἐξωτερικῆς καύσιμων (MAZOT) καὶ ἐσωτερικῆς καύσιμων (NTIIZEA), προσλεύσεως ἐξωτερικοῦ, δημοτικοῦ πρὸς τὰ προοριζόμενα διῆς φοδικαμὸν πλοίων ἐκτελούντων πλάτας ἐσωτερικοῦ.

Παρακαλοῦμεν θεοὺς διόπειρας τὰς διατάξεις τὰς δεσμώτας δηλητίας καὶ εἰς τὰ λοιπὰ ἐν προκειμένῳ ἀρμόδια τελωνεῖα.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΝΙΑΡΧΟΥ

Διὰ τὴν εἰσαγωγὴν 40 μαθητῶν εἰς τὴν νέαν δημοσίαν σχολὴν Μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν., τὴν συσταθεῖσαν ἐντὸς τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ, προεκρούθη διαγωνισμός, βάσει τῆς κατωτέρας ἀποφάσεως τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Διὰ πλείονας πληροφορίας οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας (Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Ἔργασίας καὶ Ἐκπαίδευσεως).

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
Διεύθυνσις Ν.Ε.Ε.

Τρίτη 2  
Ἀριθ. Πρωτ. 62249/9517  
Ἐν Περιετῇ τῇ 2(7)61

### ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Θέμα: Προκήρυξις διαγωνισμοῦ διὰ τὴν κατάταξιν μαθητῶν εἰς τὴν Δημοσίευ-

Σχολὴν Μηχανικῶν Ε.Ν. Σκαραμαγκᾶ.  
"Ἐχοντες ὑπὸ" ὅψιν:

1.—Τὸ ἥρθον 1 παρ. 1 τοῦ Ν. 1702/51 «περὶ τροποποιήσεως τῶν περὶ Σχολῆς Ε.Ν. διατάξεων».

2.—Τὸ ἥρθον 1 καὶ 2 τοῦ Ν.Δ. 3538/56 «περὶ ρυθμίσεως θεμάτων την ἀφορώντων τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχῶν Ε.Ν.».

3.—Τὸ Β.Δ. τῆς 30.6.1957 «περὶ δργανώσεως τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.».

4.—Τὴν ὑπὸ ἥριθ. 74845/12465/6.11.63 ἀπόφασιν Γ.Ε.Ν.

5.—Τὴν ὑπὸ ἥριθ. 137/1.7.64 γνωμάτευσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

### Α ΠΟΦΑΣΙΖΟΜΕΝ

1.—Προκηρύσσομεν διαγωνισμὸν διὰ τὴν κατάταξιν τεσσαράκοντα (40) μαθητῶν εἰς τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ε.Ν. Σκαραμαγκᾶ.

2.—"Ημερομήνια ἐνάρξεως τῶν ἐξετάσεων ὥριζεται ἡ 12η Ὁκτωβρίου 1964. Η προθεσμία ὑποδολῆς αιτήσεων λήγει: τὴν 5ην Ὁκτωβρίου 1964.

3.—Ως προσδοκείται ἐνδιεξικόν προσγωγῆς ἐκ τῆς Δ' τάξεως ἐξετάσεων Δημοσίου Γηγενασίου ἡ Δημοσίας Μέσονς Ε.Ν. Σχολῆς γεγονός μέχρι: 19 ἑτῶν (γεννηθέντες τὸ 1945 καὶ ἐντεῦθεν).

4.—Οἱ ὑποψήφιοι θὰ ἐξετασθοῦν εἰς τὰ διά τοῦς ὑποψηφίων διὰ τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Ε.Ν. Ασπροπόργυρου προβλεπόμενα μαθήματα, γῆτο: Ἐλληνικά, Μαθηματικά, Φυσική, Ιστορία, Γεωγραφία.

5.—Οἱ υποψήφιοι θένον νὰ γνωρίζουν καλύμμηνες, εἰς ὃν καὶ θὰ ἐξετασθοῦν εἰς ημέραν διεργάσεων διὰ νευτέρας.

6.—Τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα καὶ δικαιολογητικά διὰ τὸν συμμετοχήν εἰς τὸν διαγωνισμὸν καὶ πλούτον αἱ σχετικαὶ διδηγίαι: περιλαμβάνονται εἰς τὸ συνημμένον τὴν παρούση πληροφοριακὸν δεῖτον. Όμοιοις αἱ περὶ τῆς Σχολῆς γενικαὶ πληροφορίαι θένον τὰς ἐν τῇ ἑπομένῃ παραγράφῃ διατάξεις.

7.—Οἱ μαθηταὶ εἰναι: ἐξωτερικοί. Τὰ μηνύματα θὰ γίνονται: τὰς πρωϊνάς δύρας, κατὰ δὲ τὰς ματασσομηδινὰς δύρας αἱ μαθηταὶ θὰ ἐργάζονται εἰς τὰ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ὡς δημιουροῦ ἐπιπλευσόμενοι: κατὰ τὸ α' ἐξάμηνον καὶ διὰ δημιουροῦ μαθητεύομενοι καὶ ταχινεῖται κατὰ τὸν ὑπόλοιπον χρόνον τῆς φοιτήσεως των. Ἡ φοιτησίας εἰναι διωρέαν.

Κοινοποιηθήσανται δεδούτων πρὸς ἐκτέλεσιν.  
Ο Ὑπουργός  
ΣΤ. ΜΗΠΗΣ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

«Ἀθῆναι», «Ἐλλάς», «Κρήτη», «Ἀχιλλεῖς», «Ἄγαμέμων», «Ἀπολλωνία», «Ἐρμῆς», «Πήγασος», «Φίλιππος», ἐννέα ἐν ὅλῳ είναι τὰ ἑλληνικά μεγάλα καὶ μέτρια ἑλληνικά ἐπιβατηγά, τὰ διατηρούντα τακτικὴν ἐδομαδιαίαν γραμμὴν Βενετίας - Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Κάθε Σάββατον τέσσαρα ἐκ τῶν ἀνών σκαφῶν συναναχωροῦν ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Βενετίας!

Ἔχομεν ἐπὶ πλέον καὶ τὰ τουριστικά,

τὰ «Φαντάζια», «Ρομάντικα» καὶ «Ἀδριατική». Ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Βενετίας ἔξορμον καὶ αὐτά. Πληθωρισμός, δηλαδή, ἀνευ προηγουμένου ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν γραμμὴν.

Περιωρισμένη, τούναντιον, ἐλέγχεται ἐφέτος ἡ κάθοδος περιηγητῶν ἀπὸ τὴν Δυτικήν Εύρωπην πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Αἱ προσφερόμεναι θέσεις ἀπὸ τὰ ἐπιβατηγά μας παραμένουν κατὰ ποσοστὸν σημαντικὸν ἀκάλυπτοι. Τὰ κέρδη τῶν τριῶν αὐτῶν μηνῶν τῆς μεγαλυτέρας κινήσεως θὰ είναι μικρά. Αἱ ζημίαι δι' ὅλον τὸ ἔτος, ἀσφαλεῖς προβλέπονται.

Καμπία ἀλλη Ναυτιλία, οὐδὲ ἡ γειτονικὴ μας ιταλικὴ, δὲν ἐμφαίνει τὸν ιδιόν μας εἰς πλοῖα πληθωρισμὸν εἰς οἰανδήποτε γραμμῆν ἐκ τῶν ἐθνικῶν τῆς λιμένων. Ἀναπόφευκτος, λόγω τῶν πολλῶν συναναχωρήσεων, ὁ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς ναύλους, ἀδύνατος, κατ' ἀκόλουθίαν, καὶ ἡ ἀνανέωσις — ἡ ἀπρασίτητος — τοῦ πλωτοῦ ὄλικου. Μετ' ὅλιγα ἔτη τὰ περισσότερα τῶν ἥδη εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Ἀδριατικῆς σκαφῶν, θὰ είναι πλέον ἀκταλλήλως, ἀντιοκονομικά. Διὰ νεωτέρων, καλυτέρων, μὲν περισσότερας, ἀνέσεις πρέπει νὰ ἀντικατασταθοῦν. Αὐτὴν τὴν ἀνανέωσιν δὲν φαίνεται νὰ τὴν σκέπτωνται οἱ πλοιοκτήται. Τὸ παρὸν καὶ μόνον τοὺς ἐνδιαφέρεται.

Ύφισταται ὅμως καὶ ὁ κίνδυνος τοῦ πληρούς ἀποκλεισμοῦ τῶν παρηλίκων σκαφῶν ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ιταλικῶν λιμένων, μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν — ἀπὸ τοῦ ἐπομένου ἔτους — τῆς νέας διεθνοῦς συμβάσεως τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Πολλαὶ καὶ σοδαραὶ εἰναι αἱ προβλεπόμεναι διὰ τῆς συμβάσεως αὐτῆς προσθήκαι καὶ τροποποιήσεις εἰς τὰ ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά. Προθεσμίαι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν των, θεσαίως, θὰ παρασχεθοῦν. Μετ' αὐτάς, ὅμως, θὰ δικαιούσαι τὸ Κράτος, εἰς τοὺς λιμένας τοῦ διποίου προσεγγίζουν ἐπιβατηγά πλοῖα, μὴ φέροντα τὸ πιστοποιητικὸν τῆς συμβάσεως τοῦ 1960, νὰ ἀπαγορεύῃ τὴν δι' αὐτῶν μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

Οἱ Ιταλοί, οἱ ἀντιμετωπίζοντες ἥδη τὸν πληθωρισμὸν καὶ τὸν συναγωνισμὸν εἰς τοὺς λιμένας των, τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περιμένουν διὰ νὰ ἀπολαγοῦν ἐν καιρῷ ἀπὸ τὰ πολλὰ παρηλίκα ξένα σκάφη, τὰ ἑλληνικὰ κυρίως.

Πρέπει νὰ ἔχουν ὑπὸ ὅψιν των οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸν κίνδυνον αὐτῶν, τὸν ἀσφαλῶς ἐπερχόμενον, χωρὶς νὰ είναι καὶ ὁ μόνος. Νέα σκάφη, ταχύτερα, μεγαλύτερα, πλέον ἀνεντα προστίθενται σύν τῷ χρόνῳ καὶ εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βενετίας. Οἱ Γιουγκοσλαβοί, οἱ Εβραίοι, οἱ Τούρκοι καὶ οἱ Αίγυπτιοι, πλὴν τῶν Ιταλῶν, θὰ ἐνισχύσουν τὰς γραμμάς των. Ἀναγκή νὰ τοὺς ἀκόλουθησον. Η γραμμὴ τῆς Βενετίας ἔξειλιχθη μεταπολεμικῶς εἰς τὴν κυριωτέραν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν μας Ναυτιλίαν καὶ τὴν τουριστικὴν μας ἀνάπτυξιν. Η ἀντικατάστασις διὰ κολυτέρων σκαφῶν ἐπιβάλλεται, ἀν θέλωμεν νὰ τὴν διατηρήσωμεν. Μὲ τὸν πληθωρισμὸν ὅμως τῶν σκαφῶν καὶ τὸν ἀναπτυσσόμενον

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

**GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

For all ports of:

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

συναγωνισμόν, περιθώρια αποθεματικών κεφαλαίων δὲν ήμπορούν νὰ υπάρξουν. Προβληματική αποδοκίνη είναι η ανανέωσης, άμφιολος, κατ' άκολουθίαν και η παραμονή όλων τῶν σκαφών εἰς μίαν διεθνούς έκτασην κατά πολὺ θὰ ύστερούμεν όποιας πλωτού ύλικου.

Λύσιν τοῦ προβλήματος αύτοῦ δὲν διέπομεν. Καταλήγομεν νὰ πιστεύωμεν, ότι μόνον ἀπὸ τὸν έξοντατικὸν συναγωνισμὸν θὰ προέλθῃ η ἐκκαθαρίσις. Τὰ καλύτερα πλοῖα θὰ ἐπικρατήσουν. Τὰ ἀκατάλληλα ἀναπτρέπτων θὰ ἀποχωρήσουν.

"Ομως, μέχρι τῆς ήμέρας ἑκείνης κεφαλαίων σημαντικὴ θὰ έχουν ἔσανεμισθῇ. Προβληματικὴ θὰ καταστῇ η εἰς ψηφλὸν ἐπίπεδον διατήρησης τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν ἔξωτεροι.

### Η ΥΠΕΡΑΛΛΗΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Πληροφορούμεθα, ότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον Ἑλλάδος, γνωματεύοντος ἐπὶ ἐρωτήματος τοῦ Υ.Ε.Ν. διὰ τὴν ἀνάγκην προστασίας τῶν δρομολογουμένων εἰς τὴν γραμμὴν Ἑλλάδος - Β. Ἀμερικῆς πλοίων, ἀπήγνητος δι' ἐγγράφου του, υπόδεικνυν τὰ ἀκόλουθα:

α) Ἐπιβάλλεται η προστασία τῶν πλοίων, τῶν ὁποίων τὸ σημερινὸν νομικὸν καθεστώς ἐπιτρέπει, ὅπως συνεχίσουν τὴν ἔξυπηρτησην τῆς ἐλόγῳ γραμμῆς.

β) Ἀναγνωρίζεται τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας δρομολογήσεως πλοίων εἰς τὴν ἀνωτέρω γραμμήν, ὡς καὶ τὸ δικαίον αὐτῆς προστασίας ἑκείνων οἱ ὄποιοι τακτικῶς θὰ τὴν ἔξυπηρτησουν, ἔναντι τῆς πιθανῆς εἰς τὸ μεταριστικὸν δρομολογήσεως σκαφῶν, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τυχὸν αἰχμῶν κινήσεως ἐπιβατῶν. Διὰ τοῦτο συνιστᾶται, ὅπως τὸ Υ.Ε.Ν. τόξη εὐδογὸν προθεσμίαν δρομολογήσεως πλοίων εἰς τὴν γραμμὴν Β. Ἀμερικῆς, εἰς τὰ ὁποῖα καὶ μόνον θὰ ἔχασφαλισθούν τὰ ἐκ τοῦ ἄρθρου 13 εὐεργετήματα.

γ) Μετὰ τὴν πάροδον τῆς ἀνωτέρω εὐλόγου συντόμου προθεσμίας, οὐδενὸς πλέον πλοίου θὰ ἐπιτρέπεται η δρομολόγησις, βάσει τοῦ ἀνωτέρου καθεστώτος, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ πλοίων ἡλικίας μικροτέρας τῶν 5 ἑταῖρων, διὰ τὰ ὁποῖα οὐδεὶς περιορίσματος δὲν ὑφίσταται.

**Η ΤΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ**

Διαμαρτύρονται οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταί. — Η Ἀμερικανὸν "Ἐξπορτ - Ισμπράντεν" — τῶν ὁποίων τὰ ὑπερωκεάνια προσεγγίζουν καὶ παραλαμβάνουν μετανάστας εἰς τοὺς ιταλικοὺς λιμένας, διὰ τὴν ἀσυγχρόνιστην σχετικὴν νομισματικὴν, τὴν ἐκεῖ κρατοῦσαν. Σημαίας σημαντικᾶς προκαλεῖ αὐτὴ εἰς δῆλα τὰ ξένα ὑπερωκεάνια. Θεωρεῖται ως τὸ μέσον ἀσκήσεως τῆς διακριτικῆς τακτικῆς ὑπὲρ τῶν ιταλικῶν.

Οὕτω κάθε ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον υποχρεούται, βάσει τοῦ νόμου, πλὴν τῶν ἄλλων περιορισμῶν, νὰ δεχθῇ κατὰ τὸ ἐξ "Ιταλίας ταξίδιον του" ιταλὸν "κομμιστάριον". Ἀποστολὴ του εἶναι νὰ ἐπιβλέπῃ τὴν

ἐνδιαίτησιν ἐπὶ τοῦ σκάφους τῶν "Ιταλῶν μεταναστῶν.

Καὶ στοιχίζει η πρόσληψης αὐτή εἰς τὴν πλιοκτήτριαν ἑταρίαν — ὅλως ἀδικαιολογήτως — 1.500 δολ. διὰ κάθε πρὸς τὴν Νέαν "Υόρκην ταξίδιον.

Πλὴν τοῦ "κομμιστάριου" τὰ ὑπερωκεάνια ὑποχρεούνται νὰ διασθέτουν καὶ "Ιταλὸν Ιατρὸν", ἐνῷ Ιατρὸν ὁμοεθνῆ καὶ νοσοκομειακὸν προσωπικὸν ἔχει τὸ σκάφος. "Ιατρὸς καὶ "κομμιστάριος" ταξιδεύουν εἰς τὴν πρώτην θέσιν, τροφοδοτούνται καὶ μισθωτούνται ἀπὸ τὸ πλοίον. Καὶ ὅταν τὸ ὑπερωκεάνιον ἐκτελεῖ τὸ πρὸς τὴν Μεσόγειον ταξίδιον του, χωρίς, βεβαίως, μετανάστας, ὁ "κομμιστάριος" ἐπιστρέφει ἀεροπορικῶς εἰς "Ιταλίαν, δικαιούμενος εἰσιτηρίου πρώτης θέσεως. Συνήθως ὅμως, ταξιδεύει εἰς τὴν τουριστικήν, εἰσπράττων τὴν διαφοράν!

"Ηδη οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐξήγησαν τὴν παρέμβασιν τῆς Κυβερνήσεως των, ἵνα ὁ ιταλικὸς αὐτὸς νόμος καταργηθῇ. Ἀνάγεται εἰς τὴν πρὸ 50τίαν περίοδον τῆς ἀθρόας μεταναστεύσεως διὰ σκαφῶν μικρῶν καὶ ὑπὸ συνθήκας, πράγματι, οἰκτράς.

"Η τουριστική, τούναντίον, θέσις τῶν σημερινῶν ὑπερωκεανῶν — σῶν τῶν 20 χιλ. τόνων, γκρός — ἀμιλλάτοις εἰς ἀνέστις μὲ τὴν πρώτην θέσιν. Τὰ ὑποστρώματα τῶν παλαιῶν ὑπερωκεανῶν, ὅπου ἐστοιβάζονται οἱ μετανάσται, ἀντικατεστάθησαν μὲ καμπίνας δικλίνους καὶ τετρακλίνους. Τὰ πάντα εἰς τὰ ὑπερωκαντικὰ ταξίδια ἔχουν ἀλλάξει: "Η ταχύτης τῶν σκαφῶν, ὁ ὄγκος αὐτῶν, ἡ παρεχόμενη περιποίησις καὶ η ὅλη ἐνδιαίτησις διὰ τὸ πτωχότερον ἐπιβάτην.

"Ο νόμος, συνεπώς, ὁ ἀποβλέπων εἰς τὴν προστασίαν τοῦ μετανάστου δὲν ἔχει πλέον τὴν θέσιν του. "Αλλοι, ὅμως, λόγοι ὑποδεικνύουν τὴν διατήρησίν του καὶ ὁ κυριώτερος: ή κρατικὴ ὑπέρ τοῦ ιταλικοῦ ὑπερωκεανοῦ ιδιαιτέρω μέριμνα.

"Εχουν, πράγματι, τὰ μέσα οἱ Ἀμερικανοὶ νὰ ἐπιβάλλουν τὴν τροποποίησιν τοῦ νόμου. Καὶ ἔγκεινται τὰ μέσα εἰς τὴν πρόληψιν ἀξίωσιν τῶν "Ιταλῶν, ὅπως φορτία ἀξίας 200 ἑκατομ. δολ. ἀγορασθέντα δι' ἀμερικανικῶν πιστώσεων, μεταφερθοῦν δι' ιταλικῶν σκαφῶν. Οἱ Ἀμερικανοὶ διὰ νὰ ίκανοποίησουν τὸ αἴτημα αὐτό, μελετοῦν τὰ ἀνταλλάγματα καὶ ίσως αὐτὰ νὰ συνιστῶνται εἰς τὴν κατάργησην τῶν περιορισμῶν κατὰ τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν ἐξ "Ιταλίας.

"Δέηται προειδότερην τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐνεργειῶν τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως. Οποτεδήποτε, ὅμως, μᾶς ἀνδισφέρει τὸ ἀποτέλεσμα τῶν σχετικῶν διαθημάτων παρὰ τὴν κυβερνήσει τῆς Ρώμης.

Τὰ ἐλληνικὰ ἐπίσης ὑπερωκεάνια τελοῦν ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς περιορισμούς, χωρὶς τὸ αὐτὸν νὰ συμβαίνῃ διὰ τὸ προσεγγίζοντα εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν ιταλικά. "Η κατάργησις ή καὶ ἡ χαλάρωσις τῶν μέτρων, τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐποπτείαν τῶν "Ιταλῶν μεταναστῶν κατὰ τὸ ταξίδιον τῶν δὲν θὰ ἡτούνται νὰ γίνη μόνον ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανῶν. Θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ σκάφη ὅλων τῶν ἄλλων σημαῖων, ἄρα

καὶ τῆς Ἑλληνικῆς.

"Ἄς παρακολουθήσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ μας τὸ ζῆτημα καὶ ἐν ἀνάγκῃ ἡς ζητηθῇ η συμπαράστασις τῆς Κυβερνήσεως.

"Η αὐτοτρόπης, πάντως, τῶν κρατούντων περιορισμῶν εἰς τὰ ταξίδια τῶν "Ιταλῶν μεταναστῶν ὑπερχέωσε πρό τινος χρόνου καὶ τὸ «Μαυριτανίο» τῆς "Κιούναρ Λάιου" νὰ διακόψῃ τὰ ἐκ Νεαπόλεως πρὸς τὴν N. "Υόρκην δρομολόγια του. Ή τακτικὴ τῆς διακρίσεως παρημπόδιζε τὴν παραλαβὴν "Ιταλῶν ἐπιβατῶν.

### Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

"Ἐπισημαίνεται η εἰσοδος εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν διὰ μεταφορᾶς οὐχὶ στενῶν Ἑπικανάς του ιαπωνικοῦ φορτηγού ἥρηος καὶ ὑγρού φορτίου. Αἴσθησιν πρὸ ημέρων προεκάλεσαν αἱ πολυετεῖς χρονοναυλώσεις ιαπωνικῶν τάνκερς εἰς διεθνεῖς ἐταιρίας πετρελαϊκών καὶ η ναυλωσις ἐνὸς ὑπὲρ την πατέρησην μεταλλοφόρου 55.000 τ. εἰς ξένην μεταλλευτικὴν ἐταιρίαν, διὰ πέντε ἑτη.

Μέχρι τοῦδε οἱ "Ιάπωνες ἐνεφανίζονται εἰς τὴν ὁγορὰν μόνον ως ναυλωταὶ διὰ τὰ εἰς χύμα φορτία των (γαιάνθρακας, σιτηρά, μεταλλεύματα καὶ πετρέλαιον). Τὰ ιδιά των φορτηγὰ πλοῖα ήσαν ἀπησχολημένα, ὀπωσδήποτε, εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἑπτικοῦ τῶν ἔξωτερικού ἐμπορίου. Τὰς ἐπὶ πλέον ἀνάγκαις των — τὰς πολλὰς σημειωτέων — ἐκάλυπτον καὶ καλύπτονται ἀκόμη, διὰ τῶν ξένων τράμπων καὶ τάνκερς. Τὸ ιαπωνικὸν ποντόπορον φορτηγὸν καὶ τάνκερ δὲν συμμετείχονται εἰς τὴν διακίνησιν τῶν εἰς χύμα φορτίων μεταξὺ ξένων χωρῶν.

"Οι συνεπείαι, ὅμως, τῆς ιαπωνικοῦ ἐμπορίου στόλου, τῆς ναυπηγήσεως πολλῶν μπάλκ κάρριερς καὶ τάνκερς καὶ κοτόπιον ἐπιμόνων συστάσεων τῆς ιαπωνικῆς κυβερνήσεως, οἱ "Ιάπωνες ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουν τὴν σύν τῷ χρόνῳ εἰσόδου τῶν πλοίων τῶν εἰς μεταφορᾶς μετοξὺ τρίτων χωρῶν (cross trading), ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ τράμπης καὶ τάνκερ τῶν ἄλλων ναυτικῶν κρατῶν (Νορβηγία, Ἑλλάς, Ἀγγλία, Ιταλία), ἀτινα, συνήθως, εἰς τὰς μεταφορᾶς αὐτὰς ἐπιδίονται. Προβλέπεται ἐπότε οὐλίγου, κατὰ τὴν προσπάθειάν των ἔξευρεσεως ναυλῶν, νὰ συναντούν τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ τὰ ιαπωνικά, τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν ὁποίων εἰναι καμπόλινοι, συναγωνιστικόν.

"Εμεσον κρατικὴν ἐπιχορήγησιν θὰ λαμβάνουν τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ξένας μεταφορᾶς ιαπωνικά τράμπης καὶ τάνκερς, καθ' ὃ σύστημα καὶ τὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν. Θὰ είναι, δηλαδή, εἰς θέσιν τὸ ιαπωνικὸν τράμπη μὴ δέχεται τὸν χαμηλότερον ναυλῶν, τὸν ἐπίζημον διὰ πλοίου ἄλλης σημαίας. Καὶ οἱ "Ιάπωνες ἐφοπλισταί, οἱ οὐτοὺς ἀπασχολούμενοι εἰς ξένας μεταφορᾶς τὰ σκάφη των, θὰ δικαιούνται τῆς κρατικῆς χρηματοδοτήσεως πολυετοῦς ἔξοφλήσεως, διὰ τὴν ναυπηγήσην ἄλλων σκαφῶν.

Τὸ γεγονός, ἄλλως τε, τῆς συμπήξεως δέκα μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν διαφόρων μικρο-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co.      BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y.

TEAMED WITH

•

General Agents:  
GEORGE CARRAS, INC.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO



δύναται εύχερώς νὰ γίνη ἐκ τῶν «θυρίδων» θεωρήσεως κατάπλου τοῦ διόπλου τῶν ναυτολογίων, τὰ ὅποια εὐρίσκονται, ἐφ' ὅσον ἔχουν ἔξοφληθῆ, εἰς τὰ ἀρχεῖα τῶν Μητρώων Ἐργατῶν Θαλάσσης.

Εἶχομεν τὴν ἐντύπωσιν, διὰ τὸ Μητρώα, δταν ἑκδίδουν διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους ὑποψήφιους τὰ σχετικά πιστοποιητικά θαλασσίας ὑπηρεσίας, ἀναφέρουν εἰς αὐτά καὶ τὸ ἄν εκαστον πλοίον ἐφ' οὐ ύπηρτει ὁ ναυτικός, διετέλει ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ναυτολογίης αὐτοῦ, μᾶς ἀναφέρεται οἱ ὅμως διὰ τὸν συμβαίνει σύτῳ, τοὺλάχιστον δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγάν πλοίων, ζητεῖται βεβαίωσις τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, τούτῳ δέ, διὰ νὰ ἑκδώσῃ τὴν ἐν λόγῳ βεβαίωσιν, ζητεῖται ἀπὸ τοὺς ὑποψήφιους νὰ προσκομίσουν τὰ.... ἡμερολόγια τῶν πλοίων, μὴ δεχόμενον σχετικὴν ἔγγραφον πιστοποίησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων.

'Υπάρχουν, βεβαίως, περιπτώσεις, ὡς εἰς παραπλισμένα ή ἐπισκευαζόμενα πλοία, διὰ τὰς ὅποιας ή «ένεργεια» δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ πιστοποιηθῇ ἐκ τοῦ ναυτολογίου. "Οταν ἐπίσης τὰ ἔξοφληθέντα η μῆ ναυτολογία δὲν ἔχουν περιέλθει εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Μητρώων, φυσικὸν εἰναι νὰ ἀδυνατῇ αὐτὴ νὰ βεβαιώσῃ, ἐτοῦ φυλλαδίου καὶ μόνον τοῦ ναυτικοῦ, ἀν τὸ πλοίον του ἐτέλει η ὅχι ἐνεργείᾳ.

Δι' ὅλας ὅμως τὰς περιπτώσεις αὐτάς, κάποια λύσις ἄλλη καὶ ὀπωδῆποτε ἐνδούπτηρειακή, θὰ ἔπειτε νὰ εὑρεθῇ καὶ ὅχι η τῆς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ προσκομίσεως τῶν ἡμερολογίων τῶν πλοίων. Διότι, καὶ ἀν ἀκόμη ὑποτεθῇ, διὰ τὰ πλοία εὑρίσκονται εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατὰ τὸν χρόνον, ποὺ ὁ ὑποψήφιος χρειάζεται τὸ πιστοποιητικόν, ἀμφιβόλωμεν ποὺ δὲν ὁ πιστοίρχος η ἡ πλοιοκτήτρια ἐταίρια θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀνέυρεσιν παλαιοῦ τίνος ἡμερολογίου η καὶ δὲν θὰ θέλῃ νὰ τὸ παραχωρήσῃ διὰ νὰ ἀρισθῇ ἐξ αὐτοῦ τὸ Λιμεναρχείον τὰς περὶ «ένεργειας» η μῆ τοῦ πλοίου πληροφορίας του.

Γνωρίζουμεν τὸν φόρτον ἔγγρασίας τῶν Μητρώων 'Ἐργατῶν Θαλάσσης, δὲν νομίζουμεν, ὅμως, διὰ ἀποτελεῖ τούτῳ ἐπαρκῆ δικαιολογίαν διὰ νὰ στερήται ὁ ναυτικὸς τοῦ δικαιώματός του νὰ μετάσχῃ εἰς τὰς ἔξτασεις. Διότι, ἐν τῇ πράξει, αὐτὸς συμβαίνει, ἐφ' ὅσον τοῦ ζητεῖται νὰ προσκομίσῃ ἔγγραφο, ὡς τὸ ἡμερολόγια, τῶν ὅποιων εἰναι ἀδύνατος δι' αὐτὸν καὶ η ἔξευρεσις.

'Η ἀρμόδια Διεύθυνσις τοῦ 'Ὑπουργείου,

πιστεύομεν, διὰ δὲν ἐπιβυμεῖ νὰ ταλαιπωροῦνται οἱ ναυτικοὶ καὶ θὰ σπεύσῃ νὰ τοὺς διευκολύνῃ, καθιεροῦσα ἄλλον, προσιτὸν εἰς τὸν ναυτικόν, τρόπον βεβαιώσεως τῆς ἐν προκειμένῳ ὑπηρεσίας του.

## ΤΟ ΚΛΗΡΙΚ ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑΣ

'Η ὑπογραφεῖσα ἑσχάτως νέα ἐλληνο-τσεχοσλοβακική ἐμπορική συμφωνία, ἐπιτρέπει τὴν εύρυτέραν συμμετοχὴν τοῦ ἐλληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου εἰς τὰς ἑκατόντα τοῦ Σλοβακίας μεταφορὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τοὺς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, πρὸς τοὺς ὅποιους αἱ τσεχοσλοβακικαὶ ἔξαγωγαὶ ἐμφανίζονται σημαντικαὶ.

'Ἐναντι τῶν 996.000 δολαρίων, τὰ ὅποια διετέθησαν κατὰ τὸ 1963 διὰ τὰς μέσω τοῦ ἐλληνο-τσεχοσλοβακικοῦ κληρική πληρωμάς ναύλων ἐλληνικῶν πλοίων, η ὑπογραφεῖσα νέα ἐμπορική σύμβασις μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, προβλέπει τὴν ἀνεύ περιορισμοῦ συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν τσεχοσλοβακικὰς μεταφοράς.

## ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΙ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

Πολλαὶ διατυποῦνται ἐπιφυλάξεις διὰ τὰς διενεργουμένας ἀνακρίσεις παρ' ἐλληνικῶν προξενικῶν ἀρχῶν ἐπὶ συμβαντῶν σημειουμένων ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας. Θέματα εὐθύνης δημιουργούνται.

Συγκεκριμένως μᾶς καταγγέλλεται, διὰ τὰς «κλέμπες» ἀρνοῦνται νὰ ἀποχημιάσουν ἐφοπλιστάς δι' ἐργατικὰ ἀτυχήματα, ἐπὶ τῶν ὅποιων είχον ἐνέργημη ἐπίστημοι ἀνακρίσεις παρ' ἐλληνικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τοῦ ἔξωτερού.

Πρέπει νὰ καταστῇ σαφῶς νοητὸν παρὰ τοῦ 'Ὑπουργείου καὶ τῶν Λιμενικῶν μας 'Αρχῶν, διὰ ἐπὶ πλοίου, φέροντος ἔνεντι σημείων, δὲν εἰναι δυνατὴ η ἐφαρμογὴ τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου καὶ η ἀρισθεῖσας τῶν ιδικῶν μας ἀνακριτικῶν ὄργανων.

Τούτο, βεβαίως, δὲν σημαίνει διὰ τὸ πρέπει νὰ μένωμεν τελείως ἀδιάφοροι διὰ τὰ πλοία ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» καὶ διὰ τὰ ἐπ' αὐτῶν συμβαίνοντα, ἐφ' ὅσον ταῦτα εἰναι ἐπηνδρωμένα μὲ 'Ελληνας ναυτικούς, εἰναι ησφαλισμένα παρὰ τῷ N.A.T. καὶ ψήσιταν συμφωνία περὶ ἐφαρμογῆς τῶν προστατευτικῶν διατάξεων τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου διὰ τὸ πληρωμα.

Εἰς τὰς περιπτώσεις ὅμως αὐτάς η ἐπέμβασις πρέπει νὰ γίνεται μετὰ μεγάλης δια-

κριτικότητος, χωρὶς σύγκρουσιν τινα μὲ τὰ διεθνή νόμιμα καὶ τὴν ξένην νομοθεσίαν.

Πληροφοριακὸν μᾶλλον πρέπει νὰ είναι εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας τὸ ἐνδιαφέρον τῶν προξενικῶν λιμενικῶν μας ἀρχῶν. Αἱ πληροφορίαι θὰ υποβάλλωνται εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ὑπουργείου διὰ τὰ περαιτέρω.

Εἰς περιπτώσεις ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, αἱ συγκεντρούμεναι πληροφορίαι θὰ χρησιμεύσουν καὶ διὰ τὴν συνταξιοδότησιν καὶ τὴν καθόλου προστασίαν τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐπαναλαμβάνομεν, οὖμε, διὰ τὸν οὔδεμά περιπτώσει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν λιμενικῶν ὄργανων πρέπει νὰ μεταφράζεται εἰς ἐπέμβασιν καὶ εἰς ἐπισήμους ἀνακρίσεις εἰπὲ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

Τὸ θέμα είναι σοβαρόν. 'Απαραίτητος κρίνεται η ἔκδοσις σχετικῶν ὀδηγιῶν ἀπὸ τὸ 'Ὑπουργείον.

## ΑΝΙΣΟΣ Η ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΣ:

Δυσοίωνα προμηνύματα: 'Απροθυμία διαπιστούται προσελύσεως μαθητῶν καὶ διὰ τὰς Δημοσίας Ναυτικάς Σχολάς. Οἱ μέχρι τούδε δηλώσαντες συμμετοχὴν εἰς τὰς εἰσιτηρίους ἔξετάσεις εἰναι ὀλιγώτεροι ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ὑποβαλόντας αἰτήσεις κατά τὰ τὴν ἀντίστοιχον περυσινὴν χρονικὴν περίοδον.

Ἄδυνατούμεν νὰ ἔξηγήσωμεν τὴν παρατηρουμένην ἀποχήν. 'Ισως νὰ είναι συμπτωματική, παροδική, ίσως δημοσίας καὶ νὰ ὄφειλεται εἰς δασύτερα αἴτια, ἀτίνα πρέπει ἐν καιρῷ νὰ διακριθοῦν καὶ νὰ τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς.

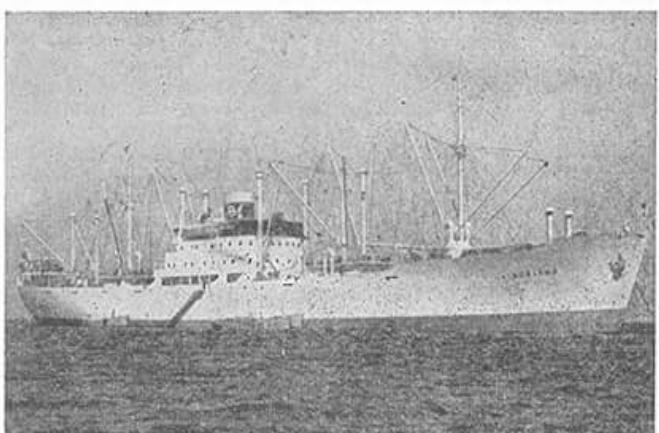
Δὲν θέλομεν, ἀκόμη, νὰ ἀποδώσωμεν τὴν προσέλευτον τῶν ὄλιγωτέρων μαθητῶν εἰς τὴν ἔντονον μεταναστευτικὴν τάσιν τῶν νέων. Οἱ αύριανοὶ ἀξιωματικοὶ τῆς γεφύρας καὶ τοῦ μηχανοστασίου, εύρισκονται εἰς ἐπίπεδον μορφωτικὸν καὶ κοινωνικὸν ἀκόμη πολὺ ἀνώτερον ἀπὸ τοὺς χειρώνακτας μετανάστας. Καί, ἐπὶ τέλους, αἱ ἀπολαυσι τῶν ἀξιωματικῶν δὲν εἰναι εὐκατασφρόντοι.

Λίαν δημοσίας ἐπικαίρως, ἔρχεται η κατωτέρω ἐπιστολή ἀποφοίτου τῆς Σχολῆς 'Ασπροπόρου, ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῆς ὅποιας ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Είναι ἐνδιαφέρουσαι αἱ διατυπούμεναι παραπήρησεις. Τὰς σχολιάζομεν ἐν συνεχείᾳ.

Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ τὴν δημιουργίαν τεσσάρων Δημοσί-

**S O I**  
*Always at  
your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL,"

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

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τρίων ἀλλών υπὸ σύστασιν, ᾧζει νὰ ὑπογραμμι-  
σθῇ ἡ ὑφισταμένη ἄνισσος μεταχείρισης μεταξὺ τῶν ἀπόφοιτῶν τῶν σχολῶν καὶ δὲλων τῶν  
καὶ γυμνασίων κλασικῶν ἡ ναυτικῶν, ἀπόφοι-  
τουντων καὶ τρεπομένων πρός τὸ ναυτικὸν  
ἐπάγγελμα.

Ο ἀπόφοιτος τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., ἀφοῦ ἐπὶ δύο  
ηὗ ἔχει σπουδάσαι ἑντατικά ὅλα τὰ μαθήμα-  
τα τοῦ κλάδου του καὶ ἀφοῦ λάβῃ τὸ πτυχίον  
του ἀπὸ τάς χείρας τοῦ Ἀνακτοῦ, τὴν  
ἐπομένην ὡς ἀνεργούς ἀνεδοκατεῖθαίνει τὰ  
νωματικά γραφεῖαι διά τὴν ἔξευρεσιν ἐργασίας.

Ἔχει κατά τὸ διάτημα τῆς διετοῦς φοι-  
τήσεως εἰς τὴν σχολὴν ἔξεδυσει ἄνω τῶν  
40 χιλιάδων δραχμῶν καὶ ἀκόμη κατά τὴν  
διάρκειαν τῆς φοιτήσεως του ἦ μετά τὴν  
ἀποφοίτησήν του, πρέπει νά παρακολουθήσῃ  
μαθήματα α' δοθειών εἰς τὸν Ἐρυθρὸν  
Σταυρὸν καὶ εἰς τὴν Σχολὴν Ἡλεκτρονικῶν  
Ὀργάνων, ὃστε νά ἀποκτήσῃ καὶ τὸ πτυ-  
χίον ἐπ' οὐτῶν.

Μισθός δοκίμου 12-17 λίρες τὸν μῆνα.  
Μετὰ δύο ἑτα θαλασσίας ὑπηρεσίας λαμβάνεται τὸ δίπλωμα γ' πλοιάρχου.

Ο ἀπόφοιτος οἰσιυδήποτε γυμνασίου, μετὰ συμπλήρωσιν τετραετοῦς θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐκ τῆς δότιας τὸ πλεῖστον μέρος διανύεται εἰς ὑπηρεσίαν ναύτου, μὲν μισθὸν ἀνών τῶν 30 ἀγγειοκόνων λιρῶν μηνιάσιος καὶ μετά ἀπὸ φροντιστήριον τριών μηνῶν, δίδει ἔξετάσεις διὰ νὰ λάβῃ καὶ αὐτὸς διπλωματικὸν πλοιοάρχου. Τὸ αὐτὸς συμβαίνει καὶ μὲν τοὺς ἀποφοίτους τῶν ναυτικῶν γυμνασίων. Αὐτῶν ἡ θαλασσία ὑπηρεσία μειούνται εἰς τριετή, λόγῳ τῶν στοιχείων ναυτικῶν μαθημάτων ποὺ διακούουν εἰς τὰ γυμνάσια.

Ο απόφοιτος, λοιπόν, Δημοσίας Σχολής Ε.Ν., σπαταλάρει 40 χιλιάδας και λαμβάνει τό δίπλωμα γ' πλοϊάρχου ἀργότερον κατά μερικούς μήνας, ἀπό τον συμμαθητήν του απόφοιτον γυμνασίου, δοσικής και χρήματα ἀπεταμίευσε κατά τὴν τετραετή ὑπηρεσίαν του εἰς τὰ πλοῖα, και ἐδασσούσιν συντάξιμον ὑπηρεσίαν 4 ἑταν ἀπέκτησες και οι γονεῖς του δὲν ἔχουσαν τόσα χρήματα εἰς τὴν Δημοσίαν Σχολὴν.

Διὰ τὴν ἔξευρεσιν θέσεως ἀνθυποπλοιάρχου, ή ὑποπλοιάρχου, η πλοιάρχου, οὐδόλως τυπικῶς μειονεκτεῖ ἀπὸ τὸν ἀπόφοιτον τῆς Δημοσίας Σχολῆς.

Καὶ ὅμως, ἡ ιδιαιτέρα μεταχείρισις διὰ τοὺς ἀπόφοιτους τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. είναι δικαία, ἐν σχέσει μὲ τοὺς μέλλοντας συναδέλφους τῶν, τοὺς ἀπόφοιτους τῶν γυμνασίων.

Ἐάν κατ' ἄρχην συγκρίνωμεν τοὺς ἀποφύσιους ἐκ τῆς Σχολῆς Λιμενικούς ἀξιωματικούς ὁ σχέσης μὲ τοὺς προερχομένους ἔκ πληρωμάτων, ή τοὺς ἀξιωματικούς Β.Ν., τοὺς ἀποφύσιους τῆς Σχολῆς Ν. Δοκίμων μὲ τοὺς προερχομένους ἔκ πληρωμάτων, ἀλλὰ καὶ ἔτι περαιτέρω τοὺς ἀποφύσιους τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου μὲ τοὺς ἀποφύσιους τῶν προστημένων σχολῶν, ἔτι ἴδιμεν διτὶ οἱ φοίτησις εἰς τάς σχολάς ἀποφέρει πλεονεκτήματα

καὶ προσόντα διὰ τὴν μελλοντικὴν σταδιοδρόμιαν τῶν ἀπεφύίτων.

Σπουδάζει μὲν θαρὺ πρόγραμμα διδασκαλίας ἐπὶ δύο ἔτη εἰς τὰς Σχολὰς Ε.Ν., ὁ ἀπόφοιτος γυμνασίου, πρακτικαδένεται πρακτικῶς εἰς τὰ πλοῖα ἐπὶ διετίαν καὶ τὸ μόνον πού τοῦ ἀναγνωρίζεται εἶναι ἡ ἀπόκτησις διπλώματος ὡς πλοιαρχοῦ ἀνευ ἔξτασεων. Τούτῳ εἶναι ἀνευ ὑπάστατης σημασίας, διότι ἐπὶ δύο ἔτη συνεχώς ἔξτασεις ἔδιον εἰς τὴν Σχολὴν και οὐδέλλως τὰς φοβείται.

Έκτος τούτων, που υπάρχει ή μέριμνα τών άρμοδιων δόσον ἀφορά τὴν στρατιωτικήν θητείαν ήμῶν. Πλειστα δέσα παραδείγματα κατατάξεως τῶν μαθητῶν Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς οινοδήποτε σῶμα στρατοῦ ἔηράς, ή Ἀεροπορίας, έκτος τοῦ Ναυτικοῦ.

Γεγονότα ἀπὸν ἀνάφερομεν. Αἱ κρίσεις περιπτέουσιν. Διαπιστώνωμεν ἀπὸν τῇ ἄνισσον μεταχίστιον, πεπιθότες ὅτι ἡ ἔξαλεψις τῆς ἄνισότητος θέλει ἐπέλθει ταχέως, ἵνα παύσῃ καὶ ἡ παραπτώματος ἀτυχῶς, ἀποχὴ τῶν νέων ἀπὸ τὰς Ναυτικὰς Σχολάς.

Εὐχαριστῶ

ΝΙΚ. ΦΑΜΕΛΗΣ

Απόφ. Δ.Σ.Ε.Ν. Ασπροπύργου

Εις πολλά σημεῖα ἔχει ἀδίκον ὁ ἐπιστολογράφος μας. Ἀλλοί μονον ἀν αὐτὸς ούτος πιστεύῃ, ὅτι ἐσπαταλήθη σαν τὰ ὄσσα οἱ γονεῖς του διέθεσαν διὰ τὴν καλυτέρων ἐπαγγελματικῆν κατάρτισιν. Μήπως δὲν κατώρθωσε νὰ ἀφού μοι ὡση τὰ ὅστε ἐπὶ διετίαν διήκουσεν; Είναι, μήπως, ἀνεν ᾔξιας τὸ πλεονέκτημα, ὅτι αὐτὸς εἶναι ἀπόφοιτος μᾶς σχολῆς, εἰς τὸν διοικοῦν τὸ ἥβδον καὶ ή μόρφωσις του ἔτυχον ιδιαιτέρων ἐνδελεχούς φροντίδος; Καὶ δὲν εἶναι, μήπως, προσὸν διὰ τὴν μελλοντικήν του σταδιοδρόμιαν ἡ πληρεστέρα κατάρτισίς του, ἡ καλυτέρα γνῶσις τῆς Ἑλληνικῆς καὶ τῆς ἀγγλικῆς ἡ ἀνάπτυξις, τέλος, τοῦ πνεύματος τῆς πειθαρχημένης συνανθρώπου τοῦ καζήκοντος; Διατί νὰ παροδεχθῶμεν, ὅτι εἰς τὸν ἀπόφοιτον τῆς σχολῆς δὲν διανοιγεται εὐρύτερον τὸ ἐπαγγελματικὸν στάδιον, ἀφοῦ θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν προτίμησιν τοῦ ἀφεπιλιστοῦ, ὡς καλύτερον κατηρτισμένος, ἐφ' ὅσουν, δεισίων, ἀποδοτικώτερον διὰ τὸ πλοίον θὰ ἐκτελῇ καὶ τὰ καθήκοντά του;

Αλλὰ μήπως καὶ αἱ διπανθέσιαι 40  
χιλ. δραχμών διά τὴν διετή εἰς τὴν σχολὴν  
φοίτησιν, είναι πολλαὶ διά τὴν καλὴν ἐκ-  
παιδεύσιν, τὴν ἐνδιαίτηριν καὶ τὴν ἀμφίσ-  
τιν μιᾶς διετίας; Είναι τὸ κατώτερον πισσόν,  
που βά ἐπλήρωνε μαθητῆς ιδιωτικοῦ δημο-  
τικοῦ σχολείου. Τώρα μὲ τὴν κατόργησιν  
τῶν ἐκπαιδευτικῶν τελῶν καὶ τὴν ἔκσοσιν  
τῶν διδακτορικῶν βιβλίων ἀπό τὸ Υπουργεῖ-

πλεονέκτημα ἀκόμη ἡ παραχώρησις τοῦ διπλώματος, χωρὶς τάς δυνάμεις τοῦ φραντιστηρίου, χωρὶς τὴν ἐπὶ ἑξάμηνον ἔχω πασχαρινήν διὰ τὰς ἔξετάσεις. Σημαντικαὶ αἱ διαιτῶνται αὐταῖ.

Καὶ ἀς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι ὁ πολυτήριον γυμνασίου πρέπει νά ἔχῃ ὁ ἐπί τετραετίαν ὑπηρετήσας ἐπί πλοίου δύο νά πάρη το δί- πλωμα, κατόπιν ἔξετάσεων, ἐνώ ο ὁ ὄπόφοιτος το σχολή ναυτίλος εἰσέρχεται εἰς αὐτήν ἀπό την πέμπτην τάξιν τού ἔξαταξίου γυ- μνασίου καὶ ἐπιβαίνει τού πλοίου ώς δόκι- μος καὶ οχι ώς ναυτόπαις

Ἐν συνόλῳ ἔνα ἔτος καὶ πλέον ἐγώριτερον ἐπίτυχαντες τὴν ἀνεύδον εἰς τὴν γέφυραν, ὡς ναυτικὸς ὁ ιωνικός, ὃ ἀπόφοιτος τῆς σχολῆς, ἔναντι τοῦ συναδέλφου του, τοῦ διανύσαντος τετραπήντη ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίοις, ἵνα λάβῃ τὸ δίπλωμα του μετὰ 18 μόνον μηνῶν ὑπηρεσίαν. Καὶ ἀκόμη 18 μῆνες χρείζονται διὰ τὸ δίπλωμα του δευτέρου καὶ διετῆς ὑπηρεσία διὰ τὸ δίπλωμα του πλοιάρχου, ἐνώ διὰ τοὺς μὴ ἀποφοίτους τῶν Σχολῶν ἀπαιτεῖται διετῆς ὑπηρεσία διὰ τὸ δίπλωμα του γ', διετῆς διὰ τὸ δίπλωμα του δευτέρου καὶ τριετῆς διὰ τὸ τού πλοιάρχου. Μικραί, μῆπως, είναι αἱ διαφοραὶ αὐταῖς;

Προσδιένει όμως ότι επιστολογράφος και είς όρθας τινας παρατηρήσεις. "Εχει δίκαιον να ζητη την μείωσιν της στρατιωτικής θητείας διά τους ἀποφοίτους τῶν σχολών". Είναι πολλά τα 2½ - 3 ἔτη, τού τώρα διατίθενται, ὅν γίνουν ἔφεδροι σημασιοφόροι. "Εχει δίκαιον να ὑποδεικνύῃ τὴν κατάταξιν τῶν ἀποφοίτων μόνον εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν". Είχε δίκαιον, ἀκόμη, ζητῶν τὴν δελτίωσιν τῆς μισθοδοτικῆς καταστάσεως τῶν δοκίμων ναυτίλων. Οι δόκιμοι μηχανικοὶ ἀπολαμβάνουν ύψηλοτέρου μισθοῦ, λόγω της ἐλλείφεως μηχανικών. "Ἄς δελτιώθῃ καὶ τῶν δοκίμων ναυτίλων κατά τινας λίρας ἡ ἀντιμισθία των. Κίνητρον καὶ ὁ καδύτερος μισθός.

Δικαίως, άκομη, παραπονούνται οι άπόφοιτοι, διότι έπρεπε με περισσοτέρους στοργήν, μὲν ίδιαίτερον ἐνδιαφέρουν νὰ παρακλαθούντων κατά τὰ πρώτα βήματα τῆς σταδιοδρομίας των. "Υπεδέξιμεν πρὸ ἑῶν τὴν ἀνάγκην τῆς διευκολύνσεως τῶν ἀπόφοιτων κατὰ τὴν πρώτην, τοὐλάχιστον, ναυτελόγησίν των. Εἰδικῇ υπηρεσίᾳ τοῦ "Υπουργείου Ήδη ἔπειτα νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον αὐτῷ. Πολλοὶ ἀπόφοιτοι, μὴ ἔχοντες συμπατριώτας ἐφοπλιστάς ή πλοιάρχους συγγενεῖς, δὲν κατορθώνουν εύχερώς τὴν πρόσληψιν των. Ψυχικὸς δι' αὐτούς κάμπατος εἶναι ἡ πρὸ τῶν ναυτικῶν γραφείων ἀναμονή. "Ἄς λείψουν αὐταὶ εἰ πρώται ἐντυπώσεις. Δέν εἰναι ἐποικοδομητικαὶ διά τὸν τὸ πρῶτον σταδιοδρομοῦντα ναυτικόν.

Πιστεύει, τέλος, ὁ ἐπιστολογράφος μας, ὅτι η σημειουμένη ἀπόκη τῶν νέων ἀπὸ τὰς σχολαῖς ὄφειλεται εἰς τὴν «ἄνισον μετοχείρισιν». Θά συμφωνήσῃ, πιστεύομεν, μὲ τὰς στολᾶς αὐτάς, αἵτινες μὲ ίδιαιτέρων στοργὴν περιβάλλουν τὴν προσπάθειαν τῆς νεανικῆς ἑκταιδεύσεως, ὅτι ὅχι μένον δὲν ὑπάρχει ἄνισος μετοχείρισις, ὅλλα τούναντιν, προνομιούχος τοιαύτη παρέχεται, ὅφ' ὅσον, δεβαίως, καὶ ὡρισμέναι ὅρθαι παρατηρήσεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας τέχουν



# MAJOR WORLD PORTS

ONE BRAND... HEAVY-DUTY MARINE PAINTS

## FARBOIL

the symbol of quality and reliability

the symbol of quality and reliability  
for world-wide Marine Paint  
service.....

For Complete Information and Immediate Service contact

**THE MANLEMO'S  
SHIPPING AGENCIES CO., LTD.**

19, Akti Miaouli — Piraeus, Greece  
Phone : 40.001, 43.880 — Cable : MANLEMOS, PIRAEUS



THE FARBOIL  
COMPANY  
Baltimore 30, Md.  
New York 7, N.Y. - U.S.A.

κάποιας δικαιώσεως. Και έπιζημεν νά τύχουν.

#### ΚΑΙ Η ΛΑΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

Κύριε Διευθυντά,  
Διάδευτέρων φοράν σᾶς ἀποστέλλω τὰς παραπινέσεις μου, χρησίμους, ώς πιστεύω, διά τοὺς νέους ἀποφοίτους τῶν δημοσίων σχολῶν. Ἀπευθύνομαι πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τῆς Σχολῆς Κύμης.

Πραγματοποιῶν τὰ διερά προσφοίτης καὶ ἐγὼ τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων Κύμης, τὴν 31ην ὸιουλίου 1963. Ἐφελγόμην ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν, ποὺ κυριεύει κάθε νέον, νά γνωρίστα τὴν θάλασσαν, ἡ ὁποία ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων εἶναι συνυφασμένη μὲ τὸν "Ελλήνα. Εὔδοξίμως ἀπεφοίτησ απὸ τὴν σχολήν, ἡ δὲ ἐπίπονος καὶ συνεχῆς παρακολούθησις τῶν διοικητῶν καὶ τῶν καθηγητῶν μας μοῦ ἔδωκεν δλα τὰ πρακτικὰ καὶ θεωρητικά ἐφόδια, μὲ τὰ ὅποια κατώρθωσα νά ἀναδειχθῶ καὶ νά προκριθῶ, ώς ἀνθυποπολιάρχος.

Ἀπὸ τὴν πρώτην στιγμὴν ποὺ ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ πλοίου, δὲν ἀπέλιπεν ἀπὸ τὰ χεῖλη μου τὸ χαρόγελο. Εἰς τὴν ἀρχὴν συνήντησα δυσκολίας, τὰς ὅποιας διώμας ἐπέτυχα νά ὑπερνικήσω μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν ἐντατικὴν προσπάθειάν μου. Πάντοτε πρόθυμος καὶ πειθαρχικὸς ὑπῆκουον εἰς τὰς διαταγὰς τῶν ἀνωτέρων μου, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν ναυτῶν, οἵτινες ήσαν ἐμπειρότεροι ἐμοῦ. Ἡ πρὸς ἐμὲ συμπεριφορὰ δὲν ήτο ἀρχικῶς αὐστηρὰ καὶ δύναται νά χαρακτηρισθῇ ώς «συμπεριφορὰ δοκιμασίας». Ἡ ὑπομονή μου δημος καὶ τὰ ἔρδαια ποὺ είχον ἀποκτήσει ἀπὸ τὴν Σχολήν, συνετέλεσαν, ώστε συντόμως δλοι νά ἀλλάξουν γνώμην καὶ νά μὲ πειράθλουν διά τῆς ἀγάπης των.

Ημν πάντοτε παράν εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ εἰς τὴν γέφυραν. Εἰργάσθην συχνάκις ἐπὶ 15 ὥρας τὸ εἰκοσιτετράωρον, χωρὶς ποτὲ νά δυστροφήσω ἡ καὶ ὀπλῶν νά παραπονεθῶ. Ἐδοθήσα εἰς δύσκολες στιγμές κάθε συνάδελφόν μου καὶ τελικῶς, αἱ προσδοκίαι μου ἐδικαιώθησαν.

"Οταν ἔνας παλαιότερος συνάδελφος σᾶς

συμβουλεύῃ, νά εἰσθε πάντοτε πρόδυμος καὶ εἰς τις κατάλληλες μόνον στιγμές νά κάμνετε ἐπίδειξιν τῶν γνώσεων σας. Ὁφειλέτε νά τὸν ὑπακούετε. Εἶναι χρέος σας νά ὑποτάσσεσθε μὲ ὑπομονὴν εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν παλαιοτέρων σας, διότι τότε μόνον θὰ ἀγαπηθῆτε καὶ θὰ ἐπιτιμηθῆτε παρ' αὐτῶν. Ἀπὸ τὰς Σχολὰς νά ἀντῆτε, δσα περισσότερα ἐφόδια δύνασθε. Σᾶς ἀπευθύνων ἐγκάρδιον χαιρετισμὸν καὶ σᾶς εὔχομαι εύδοκιμον σταδιοδρομίαν.

Αιδηψός, 5 Αύγουστου 1964

Μετά τιμῆς

Σ. Ρ.

#### ΕΡΓΟΝ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Ορθαὶ εἰναι: αἱ ἀποφάσεις εἰς τὰς δοποίας υπατέληξεν ἡ ὑπὸ τὴν αἰγίδας τῆς Δ.Ο.Μ. συνελθοῦσα εἰς τὸ Λονδίνον διεθνῆς διάσκεψις τῶν "Ἄξιωματικῶν" Ασυρμάτου, σχετικῶς μὲ τὴν ἄνθετόρθων καὶ διάσκεψις τῆς διεπανταγγέλματος τῶν σχολῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ μετεπικαθευτικὴ τῶν παλαιῶν ἀσυρμάτων, πάσῃ θυσίᾳ, δὲν θέλουν οὐτοὶ νά χάσουν τὸ επάγγελμά τουν, μὲ τὴν προτίμησιν τῶν ἐπερχομένων νεωτέρων μὲ τὰς πιλοταπλᾶς γνώσεις.

Τὸ διάσκαλια πρέπει νά εἰναι πλήρης. Τὸ

ἄξιωμα: τὸ εἰδηστικὸν καὶ ἀλλων μηχανημάτων εἰς τὰ πλοία, πάλιν μὲ ἡλεκτρονικὰ δργανα θά δένηστε.

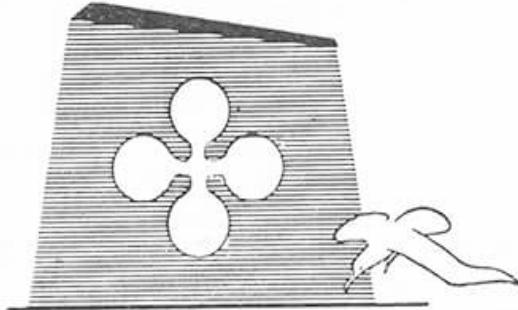
Εὑρότατον, συνεποδή, διαγράφεται τὸ μελλοντικὸν στάδιον τῶν "Ἄξιωματικῶν" Λούσιατον, ἐφ' οσον αἱ ἀνωτέρω ἀπόφεις περὶ καταρτίσεως τῶν τύχουν καὶ πραγματοποίησαν. Τὸ γειτονίουν καὶ τὰ ἀκουστικὰ δὲν εἰναι: πέντε θέματα, εἰς τὰ δοποία εἰναι: δυνατὸν νά στηργθῇ μὲ ἐμπιστούνην τὸ ἐπάγγελμά τουν, δεδομένον δτι η ἀσύρματος τηλεφωνία κατατηκτή δεσμος συνεχῶς.

Αἱ σήμαι μας εἰς τὸ παρελθόν πολὺ ὑπεστήξαν αὐτὴν τὴν διποίων μὲ γνώμων εἰδησκούν καὶ λίκεν πεπειραμένων τοῦ εἰδους. Ἐντόνως συνεστήθη, δη: μόνον ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τοὺς μαθητὰς ἀσυρμάτων τῶν σχολῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ μετεπικαθευτικὴ τῶν παλαιῶν ἀσυρμάτων, πάσῃ θυσίᾳ, δὲν θέλουν οὐτοὶ νά χάσουν τὸ επάγγελμά τουν, μὲ τὴν προτίμησιν τῶν ἐπερχομένων νεωτέρων μὲ τὰς πιλοταπλᾶς γνώσεις.

Τὸ διάσκαλια πρέπει νά εἰναι πλήρης. Τὸ ἄξιωμα: τὸ εἰδος τοῦ ἐπάγγελμάτος, αὐτὴ ἡ ίδια η ναυτιλία καὶ ἡ θάλασσα. Εἰς τὴν Ἑράν, καὶ μέτραι γνώσεις καὶ αἱ ἐπιπόλαικις ἐπεμβάσεις γειτναίς καὶ συνήρησιν καὶ ἐπισκευάδε δὲν πρόκειται: νά ἔχουν καὶ πολὺ ἐπιθλαβεῖς συνεπείς. Εἰς τὴν ἀτέλειαν θὰ ἀναζητηθῇ καὶ θά εὑρεθῇ εὐχερῶς ἄλλος καλύτερος τεχνίτης νά ἐπανορθώσῃ τὰ κακῶς κατέινεν. Εἰς τὴν θάλασσαν καὶ εἰς τὸ πλοίον, ἡ διαφράξη εἰναι μεγάλη. Μοναδικὸς ἔκει θὰ εἰναι ὁ τεχνίτης καὶ ἀδύνατος ἡ ἀναζητησίας τοῦ ἀντικαταστάτου. Η ἡμιμάθεια συνεπάγεται θανατίμους κυριολεκτικῶς καὶ ἀφαντάστως καταστρεπτικὰς συνεπείς. "Αρτί, συνεπῶς, ἐκπαιδεύσοις καὶ πλήρης κατά πρῶτον λόγον, γνῶσις τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης. Η ἡλεκτρονικὴ ἐπιστήμη προάγεται μὲ δλαματα. Η συνεχής παρακολούθησις της, μόνον μὲ τὴν πλήρη κατοχὴ τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης θὰ εἰναι ἐφικτή. Πόσις δλαίως θὰ καταστούν νοητά τὰ συνεχῶς ἐκδιδόμενα συγγράμματα καὶ αἱ σχετικαὶ μελέται; Εἰς τὴν γλώσσαν μας, ἀτυχῶς, δὲν πρόκειται: νά εμρουν τὴν φιλοξενίαν.

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 ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

# ΤΟΝ ΡΩΣΙΚΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΑΣ

Έκτιμωμεν τὴν καλὴν πίστιν τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν κ. Ε. Γκιόκα, αὐτὸς δὲ καὶ μόνον εἶναι ὁ λόγος, διὰ τὸν ὅποιον ἀσχολούμεθα μὲν τὸ κύριον ἐνυπόγραφον ἄρθρον ποὺ δημοσιεύεται εἰς τὸ τεύχος τοῦ περιοδικοῦ τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. «Ἐνωσικ», τοῦ μηνὸς Αύγουστου. Ἀναφέρεται τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον εἰς σχόλιον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιησοῦ Μαΐου, ἐπὶ τῶν δραπετύσεων καὶ προσθέτει:

«Δέν φωλεῖ σὲ τίποτε ἀπολύτως ἡ ἔκ τῶν ύστερων τιμωρία τῶν δραπετῶν. Ἡ προστάθειά μας πρέπει νὰ εἴναι τὸ πῶς θὰ προλάβωμεν τὰς δραπετεύσεις, τὸ πῶς θὰ κάμψωμεν τοὺς ναυτικοὺς νὰ σύστησουν τὸ πλοῖον καὶ νὰ μὴ τὸ ἔγκαταλείπουν. Διότι, εἶναι γνωστὸν ὅτι, μεταξὺ τῶν δραπετῶν, δὲν εἶναι μόνον λευκοφυλλάδιται ἡ κατώτερα πληρώματα. Δραπέτει εἶναι καὶ ἀξιωματικοὶ διπλωματούχοι, μὲ πολυετῆ θαλασσίαν ὑπρεσίαν καὶ ἀκόμη ἀπόφοιτοι τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. Ἐπομένως οὐδεὶς δύναται νὰ ισχυρισθῇ, ὅτι οἱ διπλωματούχοι καὶ ἀπόφοιτοι τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν ἀνέμενον νὰ ἀποφύγουν τῶν σχολῶν αὐτῶν, ἢ οἱ ἄλλοι νὰ λάθουν τὰ διπλώματά των, διὰ νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, χρησιμοποιούντες τὸ πλοῖον, ὡς μέσον δραπετεύσεως.

Τί εἶναι, λοιπόν, ἔκεινο τὸ ὅποιον ἔξαναγκάζει τὸν ναυτικούς νὰ ἔγκαταλείπουν τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον; Δὲν χρειάζεται πολλὴ σκέψις. Τὸ γνωρίζουν ὅλοι οἱ ἀσχολούμενοι ἀμέσως ὡς τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ γνωρίζουμενοί διοι, μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ γνωρίζουμενοί διοι. Εἶναι αὐτὴ ταῦτη ἡ Ἑλλειψις τῶν στοιχειωδῶν μέσων διὰ μίαν ἀνθρωπίνην ζωὴν ἐντὸς τῶν πλοίων. Εἶναι ἡ Ἑλλειψις συγχρονισμένου ἀδεσματολογίου, ἡ Ἑλλειψις ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ, ἡ ἀδιαφορία τῶν πλοιοκτήτων, ὡς πρὸς τὰς βασικὰς ἔναντι τῶν ἔργαζομένων υποχρεώσεις των. Φρονοῦμεν, ὅτι τὸ τελευταῖον αὐτὸς θέμα δύναται νὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῆς καταρτίσεως ὑπὸ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰδικοῦ νόμου, διὰ τοῦ ὅποιον νὰ ὀρίζεται πρόσωπον διαμένον ἐν Ἐλλάδι, φερέγγυον, ύπευθυνον καὶ διὰ τῆς περιουσίας του ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, διὰ τὴν Ικανοποίησιν τῶν ἐκ τῆς ἐργασίας του ἀξιώσων.

Ἡ αἵτια τῶν δραπετεύσεων εἶναι, ἐν δόλιγοις, τὸ μάυρισμα τῆς ψυχῆς τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τὴν ἀπεριγραπτὰ σκληρὴν ζωὴν ἐντὸς τῶν πλοίων (δυστυχῶς τῶν περιστρέπτων) ὃ ὅποιος δὲν στερεῖται μόνον τὴν ἀπαραίτητον ψυχαγωγίαν του, ἀλλὰ ἔρχονται στιγμαὶ κατὰ τὰς ὅποιας στερεῖται καὶ αὐτοῦ τοῦ ὄντος ἀκόμη καὶ μάλιστα σὲ τροπικὰ κλίματα. Στερεῖται τοῦ φρούτου καὶ τῆς καταλλήλου τροφῆς, ποὺ

θὰ τὸν κρατήσῃ στὰ πόδια του, διὰ νὰ συνεχίσῃ τὴν σκληρὴν ἐπίπονη δουλειά του. Στερεῖται χιλιαὶ διὸ ἀλλα βασικὰ καὶ οὐσιώδην γι' αὐτὸν πράγματα».

Λέγει ἀρκετά ἀκόμη, ἀμφιβόλου ἐξ Ἰσού σοθαρότης καὶ ἀκοινείας, τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Γκιόκα καὶ καταλήγει:

«Πρέπει νὰ κάμψωμεν τὸν ναυτικὸν νὰ εἶναι εὐχαριστημένος ἀπὸ τὴν ζωὴν του εἰς τὸ πλοῖον, ὥστε νὰ τὸ ἀγαπήσῃ καὶ νὰ τὸ πονέσῃ. Ὁ τρόπος εἶναι ἀπόλος καὶ εὔκολος: Ἀπονοῦ ἀκιδαιούσην καὶ ἀναγνώρισης τῶν δικαιωμάτων του. Αὐτὸς είναι ὁ μόνος τρόπος καὶ ἡ σωστὴ ἀντιμετώπισης τῶν δραπετεύσεων. Αὐτὴν τὴν μέθοδον πρέπει νὰ προβάλῃ καὶ νὰ καλλιεργήσῃ καὶ ὁ ναυτιλιακὸς Τύπος, ὥστε νὰ μὴ χάνεται τὸ ἔργατικὸν δυναμικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Υἱόθετης αὐστηρῶν ποινῶν, ἐμπλακ λίστα καὶ ὅσα ἄλλα παρόμοια ὑποστηρίζονται υπὸ ωρισμένης μερίδος τοῦ ναυτιλιακού Τύπου, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα, δὲν Τύπος αὐτός, νὰ είναι συντεῦθυνος διὰ τὰ σᾶσα θὰ λάθουν χώραν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Φοδούμεθα, ὅτι ὁ κ. Γκιόκας παρερύθρη ἀπὸ ταξικὸν μένος, γράφων τὰ ἀνωτέρω. Δὲν ἀμφισθητούμενος ὅμως τὴν καλὴν του πίστιν καὶ διὰ προσταθῆσων μὲν τὸν ὑποδειξῶμεν τὰς ἀνακριθείας ποὺ περιέχονται εἰς τὰς ἀνωτέρω περικοπάς τοῦ ἄρθρου του. Ἀνακρίθεισα πρώτη: Δὲν στερούνται οἱ ναυτικοί μας τῶν στοιχειωδῶν μέσων μιᾶς μάντης της ζωῆς ἐπὶ τῷ πλοίων. Ἀνακρίθεισα δευτέρα: Δὲν ἀδιαφορούν οἱ πλοιοκτῆται διὰ τὰς διστικὰς ἔναντι τῶν ἔργαζομένων υποχρεώσεις των. Ἀνακρίθεισα τρίτη: Δὲν «κραυγίζει» ἡ ψυχὴ τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τὴν ἀπεριγράπτως σκληρὰν ζωὴν των, εἰς τὰ περιστρέπτα πλάσιται, τῶν πλοίων μας. Ἀνακρίθεισα τετάρτη: Δὲν στερεῖται καὶ αὐτοῦ τοῦ ὄντος ὁ ναυτικός μας, οὔτε τοῦ φρούτου καὶ τῆς καταλλήλου τροφῆς. Ἀνακρίθεισα πέμπτη: Δὲν ἔργαζεται συνεχῶς ἐπὶ 365 ἡμέρας τὸ ἔτος ὁ ναυτικός μας διὰ νὰ ἀπολάσῃ ἀδείας 18 ἡμέρων. Καὶ σταματῶμεν τὴν ἀρίθμησιν, διότι δὲν ὑπάρχει καὶ τίποτε τὸ ἀκριβές εἰς τὸ «ἄρθρον» αὐτό, τὸ ὅποιον ὅμως περιέχει καὶ τινας κακοπίστους παρατήρησεις, ὡς η τῶν μὲ πολευτὴ θαλασσῶν ὑπηρεσίαν ἀξιωματικῶν, ποὺ δραπετεύουν γιατί... «μαύρισε τὸ μάτι των», ἡ τοῦ κακοῦ ἀδεσματολογίου, ἡ τῆς ἐπὶ 700 ἡμέρας δεσμεύσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν Ἀνατολὴν διὰ νὰ λάβῃ τὴν... ἀδείαν τῶν 18 ἡμέρων, ἡ περὶ ἀνάγκης ἀναμφούσεως τῆς δῆθης ἀντέργατηκής νομοθεσίας μας κλπ.

Ἀδικεῖ πολὺ ἔστιν ὁ κ. Γκιόκας, ἐάν πράγματι πιστεύῃ αὐτὰ ποὺ γράφει καὶ ἀδικεῖ πολὺ καὶ τοὺς ἀναγνώστας του, ἂν νομίζῃ πώς αὐτοὶ δύνανται νὰ τὰ πιστεύσουν.

Κατ' ἀρχὴν ὁ ναυτικὸς δὲν ἔξαναγκάζεται ἀπὸ κανένα νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ἐπάγγελμά του. Γίνεται ναυτικός ἀπὸ ἐσωτερικήν, ὑποτίθεται, παρόμητην πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὴν ἀνάγκην τοῦ διοπορισμοῦ. Γνωρίζει, φυσικά, ὅτι δὲν δύναται νὰ ἔχῃ μαζί του τὴν οἰκογένειάν του, οὔτε καὶ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν χερσαίων. Γνωρίζει ἀκόμη ὁ ναυτικός ὅτι προσπατεύεται, ἀπὸ μίαν λίστα φιλεργατικήν νομοθεσίαν καὶ ἐπομένως, ὅπα την «καυρίσῃ τὸ μάτι του» ἀπὸ τὴν «κόλασιν» τοῦ πλοίου του, δύναται νὰ καταφύγῃ εἰς τὸν πρώτον. «Ἐλληνη Πρόξενον διὰ νὰ ἀπολυθῇ ὑπαιτιότητη τοῦ πλοίου, νὰ ἀποζημιωθῇ καὶ νὰ πλανιστοθῇ δαπάναι τοῦ πλοίου. Οὐδέποτε λόγος ὑπάρχει νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν δραπετεύσιν, ίδια δὲ ὁ ἀξιωματικός.

Ἐκ μιᾶς ἑκατοντάδος περιπτώσεων δραπετεύσεων ποὺ ἔχεικάσθησαν ἐντὸς τοῦ παρελθόντος διμήνου ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον πειθαρχικὸν συμβούλιον, μία μόνον ἀφεωρά ἀξιωματικόν, δραπετεύσαντα, διότι ἐνυμφεύθη ἔκει, ὀκτὼ μόνον ἀνέφεροντο εἰς πτυχιούχους ναύτας, θερμαστάς κλπ., ποὺ διοι είπαν ὅτι ἔχασαν τὸ πλοίον των πού, δῆθεν, ἔφυγε πρὸ τῆς ὁρισθείσης ὥρας καὶ δοῖοι οἱ ἄλλοι ήσαν λευκοφυλλαδίται. Φανερά ἡ ἀνακρίθεισα τῆς σχετικῆς τοῦ ἄρθρου περικοπῆς, τὴν ὁποίαν εἰμεθα δέναιοι ὅτι ἐγνώριζεν ὁ συντάκτης του.

Ἀναφέρει ἀκόμη οὗτος, ὅτι τὰ περιστρέπτα τῶν ἔλληνικών πλοίων καθιστοῦν ἀπεριγράπτως σκληράν τὴν ζωὴν τῶν ναυτικῶν μας. Θὰ ἀνεγνωρίζαμεν τὴν καλοπιστίαν τοῦ συγγραφέως, ὃν ὡμίλει διά τινας περιπτώσεις, ὅχι ὅμως διὰ τὰς περιστρέπτας ἔλληπτα πλοία. Ὑπάρχουν, πράγματι, καὶ αἱ ἔξαιρέσεις, δλίγαι εύτυχως. Διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν;

Δέν νομίζωμεν ὅτι χρειάζονται περισσότερα. Θὰ ἐπείσθη, πιστεύομεν, ὁ κ. Γκιόκας. «Ἄν δὲν ἐπείσθη, τοῦ διδούμεν μίαν ἐνδιαφέρουσαν πληροφορίαν: Μέχρι πρὸ δύλιγον μηνῶν, οἱ δικαζόμενοι εἰς τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον δραπετεύσανται, ἀνέφερον κατά κανόνα μὲ εἰλικρίνειαν, ὡς λόγον τῆς δραπετεύσεώς των, τὴν ἐπιθυμίαν ἔξασθαντέρων περιστρέπτα πλάσιται, τῶν πλοίων μας. Ἀνακρίθεισα τετάρτη: Δέν στερεῖται καὶ αὐτοῦ τοῦ ὄντος ὁ ναυτικός μας, οὔτε τοῦ φρούτου καὶ τῆς καταλλήλου τροφῆς τροφῆς. Ἀνακρίθεισα πέμπτη: Δέν ἔργαζεται συνεχῶς ἐπὶ 365 ἡμέρας τὸ ἔτος ὁ ναυτικός μας διὰ νὰ ἀπολάσῃ ἀδείας 18 ἡμέρων. Καὶ σταματῶμεν τὴν ἀρίθμησιν, διότι δὲν ὑπάρχει καὶ τίποτε τὸ ἀκριβές εἰς τὸ «ἄρθρον» αὐτό, τὸ ὅποιον ὅμως περιέχει καὶ τινας κακοπίστους παρατήρησεις, ὡς η τῶν μὲ πολευτὴ θαλασσῶν ὑπηρεσίαν ἀξιωματικῶν, ποὺ δραπετεύουν γιατί... «μαύρισε τὸ μάτι των», ἡ τοῦ κακοῦ ἀδεσματολογίου, ἡ τῆς ἐπὶ 700 ἡμέρας δεσμεύσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν Ἀνατολὴν διὰ νὰ λάβῃ τὴν... ἀδείαν τῶν 18 ἡμέρων, ἡ περὶ ἀνάγκης ἀναμφούσεως τῆς δῆθης ἀντέργατηκής νομοθεσίας μας κλπ.

Ἀδικεῖ πολὺ ἔστιν ὁ κ. Γκιόκας, ἐάν πράγματι πιστεύῃ αὐτά ποὺ γράφει καὶ ἀδικεῖ πολὺ καὶ τοὺς ἀναγνώστας του, ἂν νομίζῃ πώς αὐτοὶ δύνανται νὰ τὰ πιστεύσουν.

## A D E N

### THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS"

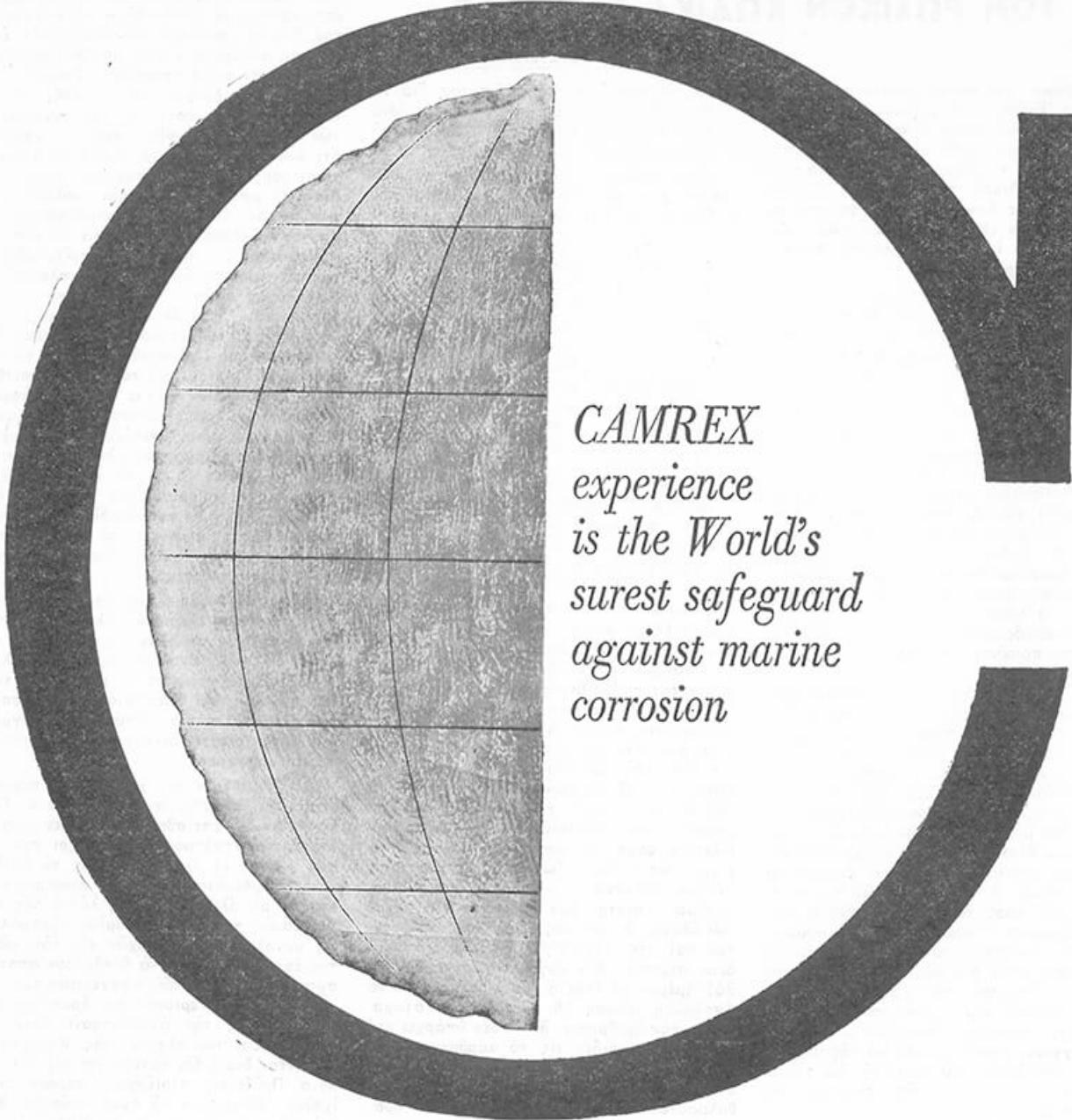
P.O.B. 33 (crater)

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

Affiliated with:

### RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS



*CAMREX  
experience  
is the World's  
surest safeguard  
against marine  
corrosion*

#### **CAMREX N.O.P.**

Specified all over the world by people who know about ships because their experience has proved it to be the best range of preservatives obtainable. Camrex N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams, and steel decks under wood.

#### **CAMKOTE 'A'**

The universally effective tank coating for long-term efficiency. Camkote 'A' resists salt water, crude, fuel and vegetable oil, detergents, solvents, chemicals, abrasions and heat. Unsurpassed toughness and strength make Camkote 'A' the most reliable tank coating there is.

#### **D.T. KOTE**

D.T. Kote is a bituminous epoxy coating, suitable for tanks carrying such diverse cargoes as oil and grain, which gives finest possible protection to upper wing tanks and deep tanks because of its toughness, durability and unique resistance.

#### **SHOT-O-KOTE**

The world's finest primer for shot-blasted metal dries in two minutes to enable immediate handling. Shot-o-kote is a permanent primer ideal for any overcoating, including epoxy resin based paints. Industrial Health Certificate guarantees absolute safety in welding, cutting and other processes.

**CONTRACTING SERVICE** Perfect protection can be achieved only by ensuring that initial preparation (i.e. shot blasting, cleaning and painting) is of the highest standard. The only way to ensure this is by making use of the Camrex world-wide Contracting Service. We can give you a full quotation through our associates.



**CAMREX PAINTS LTD (MARINE DIVISION) SUNDERLAND, ENGLAND**

Associated Company in Greece: **FILKA LIMITED,**  
LYCABETUS STREET No 1(a), ATHENS 135

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Επ' εύκαιρία τού ἐφοπλιστικού συνεδρίου της 27 - 28 Αύγουστου 1964, ἔρχονται εἰς τὸν νοῦν μοὺ δώρισμένα προβλήματα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ πρέπει νὰ είναι εἰς τὸν πίνακα ἔργασιῶν τοῦ συνεδρίου τούτου.

α) Ζήτημα μεγίστης επουδαιότητος μοὺ φαινετά, διτὶ είναι τὸ ἐὰν ὁ ὥργανων μενός ἐφοπλισμὸς ("Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τὰ Commissaires Ἀμερικῆς καὶ Λονδίνου, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελήτηριον), δύναται διὰ πρέπει νὰ κατευθύνῃ διὰ συμβούλων καὶ εἰσηγήσεων εἰς τὸ πώς πρέπει μία ἔκαστη ναυτιλιασκὴ ἐπιχείρησις νὰ κινήται, πῶς καὶ πότε νὰ ἀγοράζει, πωλεῖ, ναυπηγεῖ, ναυλώνῃ κλπ. διὰ πρέπει νὰ ἀφίεται πλήρης πρωτοβουλία εἰς τὸν καθένα ἐφοπλιστήν; Μὲ ἄλλα λόγια μέχρι ποίου σημείου μπορεῖ καὶ πρέπει νὰ φθάνῃ ὡργανωνός εἰσήγησις; (Π.χ. πόσες φορές αἱ ἀλόγιστοι ἀγοραὶ πεπλαισιωμένων ἢ μὴ σκαφῶν ἢ ναυπηγήσεις δὲν προσεκόμισαν ζημίας καὶ ἀνακοπήν μείζονος, πρόσδου τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ).

6) Ετερον ζήτημα: Είναι διπούσα σύνθεσις τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτοίμη νὰ δεχθῇ σχέδιοι συνεργασίας ἐπὶ ναυλώσεων, ἀσφαλίσεων κλπ. δεδομένης τῆς τεραστίας διαφορᾶς εἰς ἀντιλήψεις καὶ οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν τῶν μελών τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας; Καὶ δὲν θὰ ἡτο ἵσως κελύτερον νὰ δηρούντο οἱ ἐφοπλιστοί εἰς τρεῖς, τούλαχιστον, κατηγορίας, ἢτοι τρία μεγάλα blocks μὲ τίθια τμῆματα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, ἢτοι τὸ τρῆμα τῶν πραγμάτων μεγάλων ἐφοπλιστῶν, τῶν μεσαίας ἐπιφανειάς καὶ τῶν μικροτέρας ἐπιφανειάς; Δὲν θὰ ἡτο τότε εύκολωτέρα ἢ μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνεννόησις καὶ πλέον σύμφωνος μὲ τὰ πράγματα;

γ) Θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ διαχείρισις πλοίων ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα; Ποιαὶ αἱ προϋποθέσεις;

δ) Είναι δυνατὴ ἡ ἴδρυσις μιᾶς Ἐλληνικῆς Πανεφοπλιστικῆς Ἀσφαλίσεώς ὑπὸ τὴν αγίδα τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, λειτουργούσης διὰ τοὺς συνήθεις θαλασσίους κινδύνους, ἢ ὅποιας νὰ καλύπτῃ ποσοτὸν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου μὲ ὑποχρεωτικὴν συμμετοχὴν ὅλων τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἢ σσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρου μέρους αὐτῶν;

ε) Κατὰ τὸν ἴδιον τρόπον είναι δυνατὴ ἡ σύστασις ἐλληνικοῦ Club P. and I., τὸ ὅποιον θὰ ἀνέλαμβανε ποσοστὸν τῶν σήμερον καλυπτομένων κινδύνων, ποὺ δὲ ἐλειτούργει παραστήλως μὲ τὰ σήμερον ὑπάρχοντα μέχρις οὐ καταστῇ δυνατὴ ἡ κάλυψις ὀλοκλήρου τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου τῆς κατηγορίας

ταύτης;

στ) "Οταν ὁμιλοῦμεν περὶ χρηματοδοτήσεως, ἔχομεν συνειδήσιν διτὶ ἡ χρηματαγορὰ ἐν Ἑλλάδι είναι λίαν ἀκριβὴ καὶ διτὶ μόνον μέσω εἰδικῶν πηγῶν χρηματοδοτήσεως (Ο. X.O.A., Ο.Β.Α. κλπ.) θὰ ἔσει νὰ χρηματοδοτηθῇ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις; Είναι διηθήσις τοιούτην χρηματοδοτήσιν;

ζ) "Οτι τὸ Y.E.N. χρήσει ἐμπλουτισμοῦ τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ ἀπὸ πρόσωπα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, μὴ εὐρισκομενα ἐν ἐνεργείᾳ καὶ διατίθοντα πράκτικην περίφρασην, μέχρις οὐ κατατίθονταν πλήρη στελέχη ἐκ τοῦ ὑπάρχοντος σώματος;

η) Πῶς διάντιμετωπίσωμεν τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως ἐνός ηὔξενου ἐλληνικοῦ τοννάζ; Θὰ ἐπιτραπῇ ἐλευθέρως εἰς τὸν "Ἐλληνικὸν ναυτικὸν νὰ ιντολογήσῃται ἐπὶ ξένων πλοίων σημαῖων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἢ καὶ ὅλων ἢ μήπως πρέπει νὰ εἰσαχθῇ κάποιος περιορισμός εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἀπὸ ξένας, μὴ ἐλληνικῶν συμφερόντων, σημαῖας τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν; Ή ἐάν τούτο είναι ἀδύνατο, μήπως θὰ ἔσει νὰ χορηγηθῇ ἀνόλογος ἐλευθερίας καὶ εἰς τὸν "Ἐλληνικὸν ἐφοπλιστήν;

θ) Πῶς διάσλευκανθῇ αὐτὴ ἡ πλάνη περὶ τοῦ ὅπι δηθεν τὸ νεότευκτον ἐλληνικὸν πλοίον ἔχει ἀπαλλαγὴ τῆς φορολογίας, ἐνῷ είναι γνωστὸν διτὶ κατὰ 90% τὸ νεότευκτον πλοίον βαρυνόμενον μὲ ὑποχρεώσεις ἀποσβέσεων, δανείων κλπ. δὲν ἔχει φορολογήσιμον εἰσόδημα.

ι) Ἐκείνο ὅπερ πρέπει οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν ἵσως πρέπει νὰ είναι μόνον συμπαράστασις καὶ συμπλάξεια εἰς τὴν ἐφετλιστικὴν προστάθειαν, διὰ τῆς παροχωρήσεως καὶ προστάσιας τοῦ ἐλληνικοῦ χώρου καὶ τῆς ἔξασφαλίσεως ἐλληνικοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ, μὲ τὴν ἀλοχίστην δυνατήν γραφειοκρατικὴν τροχοπέδην. Εἰς ἀντάλλαγμα διηθήσις τῆς, ἐκτὸς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συνελλαγματος καὶ λοιπῶν ἐσωτερικῶν ὀφελημάτων, τὴν τεραστίαν ισχύν καὶ παγκόσμιον ἀκτινοβολίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου, τὴν ὅποιαν θὰ χρησιμοποιεῖ εἰς τὰς διεισεῖς τῆς σχέσεις, οἰκουμενικὰς καὶ πολιτικὰς. Αὐτὸ πρέπει νὰ είναι τὸ συμβόλαιον μεταξὺ Ἐλληνικοῦ Κράτους καὶ Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

εἴναι καὶ τινα μόνον τῶν ἀνωτέρω κατορθώση νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ἐπὶ θύραις συνέδριο, θὰ ἐπιτελέσῃ ἔργον ἀγοράν.

Μετὰ τιμῆς καὶ φιλίας,  
ΧΡΙΣΤΟΦ. Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ  
Δικηγόρος

Πειραιεύς, 8 Αύγουστου 1964

## ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Δέν είναι: δικαιολογία αὐτή, Καπετάν Μιλάχ, διτὶ ἐπιδήμιοι είσαι πλοίαρχος τοῦ «Καλοκαρόνης» πρέπει: νὰ φοράς... περικεφαλαία!!!



ΕΝΑΣ ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΩΡΗ 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



Are your ships being treated as well?

B&H

## A MAN'S ACTIONS ARE DELIBERATE...

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

**Pieter Schoen & Zoon Ltd.**



Marine Paints Rotterdam Holland

Since 1722

Deliveries and service throughout the world  
In Greece: The Piraeus Supply Company 14a G. Skouze Street Piraeus

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## Ο ΕΞΘΩΡΙΑΣΜΕΝΟΣ ΣΑΚΚΟΣ

Στή διεύθυνση των «Ναυτικών Χρονικών» έφθασε τελευταία ένα κείμενο για δημοσίευση. Και έπειδη τούτο ήταν σχετικό με την δική μου συνέργασία και με τη δική μου στήλη, μου παραδόθηκε τάχα τα περιτέρω.

Δεν μου άρρεσε η δισφήμηση. Δηλώνω δε ότι δεν είναι η περίπτωση που λαδαίνω γράμματα ένθαρρυντικά και έπαινετικά για την τακτική μου πορεία. «Όπως δεν λείπουν και λιβελλοί, άποδοκιμασίες και ειρωνείες με λόγια καυστικά. Μόνι μέρεσις νά χωρούμουν περισσότερο με τά δεύτερα και πολλά από αύτές δημοσιεύει καποτε.»

Τό προκείμενο χειρόγραφο στέλλεται έντυποράφο από ναυλόρι φορτηγού πλοίου, από την ΜΠΑΧΙΑ ΜΠΙΑΓΚΑ ΤΗΣ Αργεντίνης. Δεν πρόκειται περί έπιστολής. Άρκετα καλλιεργήμενός ή αποστολέν, σκορώνει κάπια σαν διηγημά, σαν περιστατικό της στιγμής. Χειρίζεται άρκετά καλά τόθέμα του όπου διακρίνεται ένα αφηγηματικό ταλέντο, όχι σύσχημα. Δέν έχουμε τόδιο δικαιούμα νά τού δράψουμε τη δημοσίευση, παρόλο την μετριοφορύνη, που ιμπιμένω διτά με χαρακτηρίζει.

Τίτλος, είναι ορθόνως διάνοια το θέμα: «Ο Ξεθωριασμένος Σάκκος».

Πάντα δυό χρόνια, πού κάποιο απόγευμα θρέψηκα με ένα συνάδελφο μου στό καφενείο της παραλίας, μπρός στό Τελωνείο τοῦ Πειραιώς. Ήννυντες τόν καφί μερικά συζητήσαντας για τά διάφορα συναπαντήσαντα της ζωής μας, ένων ταυτόχρονα καιμαρόνιμες τά πλευρισμένο κατάλευκο οπαρικεάνικ μας, τό «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ».

Είχε δηλαδί: από νωρίς τούς έπιβάτες του και τώρα έτοιμούς τουν και καλλωπιζόντων γιά τήν καινούργια του έξόρμηση τής έπομένης. Στά καταστρώματά του, στις σκάλες του και μπρός στό μουράγιο, οι μόνοι πού σάλευαν ήσαν οι δικοί του ναυτικοί. Τό πλήρωμά του.

Κείνη τή στιγμή τό μάτι μου πήρε ένα άγνωστό νά κατεβαίνει πρός τό Τελωνείο και λίγο άργητερα νά ξεποδάλη στήν μπροστινή πλατεία. Κρατούσε στήν πλάτη του ένα παληρό, ξεθωριασμένο, ναυτικό σάκκο, όπου, εδιάκριτα άκομα, ξεχωρίζαν δύο κεφαλαία γράμματα. Α. Η. γραμμένα με μπογιά μαύρη, άλλα και αύτά ξεθωριασμένα από τήν πολυκαρία. Ήσσω από τόν άχθοφόρο, δάδιζε ήλικωμένος άλλα μᾶλλον καλοστεκουμένος άνθρωπος, κρατώντας στό χέρι του μικρή βαλίτσα, πάνω στά πλευρά της με ίδιο ξεθωριασμένο γρύμα ήσαν τά ίδια κεφαλαία γράμματα. Από τό δάδιομά του, εύκολη ήταν ή διαπίστωσις πώς πρόκειται περί ναυτικού.

— Σεμπαράκεις δέξοχωτας!... Μού κάνεις ένα συνάδελφος. Ήρθορεύεται ή «προίκα» του!... Χρόνια είχα νά δέλη ναυτικό σάκκο, από τό μουσαράδινο τσουβάλι, καθώς τό λένε οι σημερινοί ξεσελιγμένοι γεμιτζήδες. Σήγουρα, διά τόν πληγαύσαμες και τόν παρακαλέσσαμε νά ξεδραχιονισθή, δάδιον στοίχημα πώς στά μπράτσο του θά έχηγε γοργόνες, λαγκυρες, και.. καρδιές με δέλος!...

Γέλασα με τό δάστειο, έτοιμαδέμανος νά πά κι: έγδι κάτι γιά τόν ναυτικούς τής άπερχομένης παληρής φρουράς, διτάν είδα τό συνάδελφο μου νά ξαφνιάζεται κάπως.

— Σενέρεις — μού λέει: ποιδί είναι αδέτος; Γέλασα τόν γνώρισα. Θά ξπρεπε και σύ νά τόν άναγκωρίσης, μιά και θαλασσοδέρνεσαι, δηγάροντας με τά πλεούμενα, τριάντα-τόσα χρόνια. Είσαι αδικιαλόγγητος διν δέν γνώρισες ή έπι τέλους δέν ξυρίσεις γιά τόν άσυρ-

μπατιστή Θανάση ΙΙ. Αδέτον τώρα και τά πρωτόμαρκα τέσσερα τόν γνωρίζουν.

Αισθάνθηκα νιροπή, άλλα και κάποια στενογράφια. «Ογι: γιατί μέ περάσαν τά λόγια τού συνάδελφου μου, άλλα άκριδώς γιατί δέν γνώρισα πρώτος έγώ, τόν συμπαθή μας απότον άνθρωπος. Ειδίκα, δέν μού ήταν ποτέ διγνωστός δι Θανάσης ΙΙ. Ηρόνια και χρόνια χαίρομει τά γραφόμενά του στά «Ναυτικά Χρονικά». Τόν πληγόσας δύνας περισσότερο στά πρώτα ναυτικά μου χρόνια, δησμούς δησμούς προστάμενος στό Σύνδεσμο τόν «Αστραματιστών και δησμούς συνάδελφους του γιά κάποιο έπαγγελματικό μου ζήτημα. Μέ δέσμηρέτης τότε μέ πραγματική συνάδελφική προθυμία, τήν έποικα και ποτέ δέν λησμόνησα. 'Από τότε, δρίσκοραι πάντα στό πλάι τού διασάζοντας τά «ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΙΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ». Αισθάνομαι σύν πραγματικός συγγραφέας του.

— Δέν είσαι έ μόνος πού έχεις αδέτα τά αισθήματα, συμπληρώνεις έ συνομιλητής μου. Πολλοί τόν συμπαθούν αδέτον τόν συνάδελφο μας-Δημοσιογράφο. Μεταχέρευτος στόν Τόπο τήν καθηρωτή και ειλικρινέστερη γνώμη και τά συμπεράσματα δέλον τόν καλῶν και πραγματικών ναυτικών μας.

Στό μεταξό, έ άγχοσφρός είχε τοποθετήσει τό σάκκο και τή διαλίτια σέ ταξί, ένων δέ διοκτήτης τής «προίκας», πρίν έπινασθεν, γύρισε τό μάτι του κατά τό καράδι, μένοντας γιά λίγα λεπτά τής δρος ήταν, άκινητος. Χρειάσθηκε τρεις χρόνια νά τόν καλέσει έ δηληγός πώς έπρεπε νά ξεκινήσουν, γιά νά κινηθῇ πρός τό αιτοκίνητο. «Έγγαλε, τότε, τό καπέλλο του και μέ κάποιο φυσηγάλεο χιρετούμιδ έπεινε τό σινιάλο του πρός τό πλευρισμένο καράδι.

Σήγουρα, έ δηγηρός τού αιτοκίνητο καρυπίδα δέν είχε γιά τήν μασταγωγία αιτης τής στιγμής. «Έμεις δημούς και οι δύο, παρακολουθώντας, άμιλγατος, τή σκηνή, πολύ καλά καταλαβαίνουμε τί γίνεται. Ζούμε τό περιστατικό μαζί με τόν καλό μας έκεινο ναυτικό.

Τά αισθήματα του άναστατων και τή δική μας τήν ψυχή με τά ίδια ξεσκυμάτα, λές και είμαστε πληροφορημένοι πώς δέν έπρεπε το γιά ένα συνθισμένο και άπλο ξεμπακάρισμα ναυτικού, άλλα γιά τό ξερίζωμα μιάς μακρινής ζωής. Γιά τό πέρασμα τόν συνόρων, πού δρίσκονται άναμεσα στή δράση και στή ιστορία.

Και πράγματι, δέν άργησαμε νά πληροφορηθούμες από τό ίδια τά «ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΙΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ», δι: θά άντικατασταθούν μέ άλλα «ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ» πά.

Τότε κατάλαβα πώς με τόν συνάδελφο μου, πίνοντας τόν καφέ μας, έκει στό καφενείο τού Τελωνείου, είχαμε τήν τόχη νά παραστηθούμες στή χαρακτηριστική αιτης ιεροτελεστία. Ειλικρινός, πιστώνω πώς αιτης ή στιγμή ήταν: και ένα γενικό δράσημο, δη: μόνο στή ζωή τού ναυτικού μας Δημοσιογράφου, άλλα και στή ιστορία τού «Ελλήνων ναυτικών. Μέ τόξικαρισματικά τού Θανάση ΙΙ. ξεμπαράκεις

ρισ ήσος δη ναυτικός κάσμος τής πολυβασινής μεσοπολεμικής και μιάς είκοσιετίας μεταπολεμικής έποχής, άναμεσα στήν δρόπια διατηρικότης τής Λευκάδας Παπαναυταστόπουλος στάθηκε δη καλύτερος άφηγητής, δη σεινότερος θεοδικητής και δη θραράλεος πολεμιστής, άναγνωριζόμενος από κάθε πλευράς παρατηρητήρια. Έτσι, συμπληρώνοντας πάνω από τόπο την άνθρωπον την ουσιογραφική και συνδικαλιστική πόστα, άπερχεται στό περιθώριο λευκός, κατάλευκος, άκολουθομένος από τόπο την άγαπη τών ναυτικών τριών γενεών. Και δέν άπλορχει καράδι: «Έλληνικός, δησμού τόν νά μένη άγνωστο.

Φεύγοντας, δη καλός μας πατέρας μετά την έπαγγελματικήν, από δημοσιογραφική και συνδικαλιστική πόστα, απέρχεται στό περιθώριο λευκός, κατάλευκος, άκολουθομένος από τόπο την άγαπη τών ναυτικών τριών γενεών. Και δέν άπλορχει καράδι: «Έλληνικός, δησμού τόν νά μένη άγνωστο. Φεύγοντας, δη καλός μας πατέρας μετά την έπαγγελματικήν, από δημοσιογραφική και συνδικαλιστική πόστα, απέρχεται τά αισθήματά μας πού τού άξιζουν. Δέν δικλένει τίς γέρμες πρός τόπο τόν παληό του καράδιο. Δικτηρεῖ με τήν πέννα του τήν ιστορία πού άρχισε και τήν συνεχίζει. Έλλα μένοντα με τήν πέννα του πού πατέρων τόπο την άγαπη τών ναυτικών μας πατέρων τους.

Μιά άποσχοσή του, στό τελευταίο τον γράμμα, είναι: « ο δέλος μας γνωστή:

— Διαπιστώνω, έλεγε, πώς είναι: μεγάλη άνάγκη οι ναυτικοί πού τού ταξιδεύουν νά έχουν ένα δελτίο πληροφοριών, κάθε μέρα, από τήν Ηπειρίδα, συμπληρώνεις έ συνομιλητής μου. Πολλοί τόν συμπαθούν αδέτον τόν συνάδελφο μας-Δημοσιογράφο. Μεταχέρευτος στόν Τόπο τήν καθηρωτή και ειλικρινέστερη γνώμη και τά συμπεράσματα δέλον τόν καλῶν του πατέρων τόπο την πραγματοποιήσαν σύντομα. Ή ίδια πραγματοποιήθηκε. Όμολογες πάντας τόπος άνάγκης: στό Θανάση ΙΙ.

«Έγκοντας δη δέλοις μας δέλα αδέτα, είμαστε δέλαιστοι, πώς από τήν άπομαχία του δημοσιογράφου Θανάσης ΙΙ, κινείται πάντα μεταξύ μας και άναπνεεις: πάντοτε τόπος διπλόσφαιρα τόν καράδιον. Ζητώ τού τον συνεχίζει: νά είναι ή θαλασσοδεξηράνει. Πιστεύει στή σημασία τής ναυτικής μας και ή «ρότα» τής σκέψης του κρατεί δησμού τόπος και τά πραγματική τής τά συμπέρσοντα, πού είναι κοινά μεταξύ μας δέργοδοσίας και διοπλωματών τού κόμματος.

Θερμά τόν εύχαριστομένα. Είμαστε δέλαιστοι πάντας τίς δικές μας δέλα εύχαριστες συμμερίζεται δέλος δη πραγματικός ναυτικός κόδιμος. «Όλοι έκεινοι, πώς στό ναυτικό πούς συνθηκούμενο και τή σκηνή, πολύ καλά καταλαβαίνουμε τί γίνεται. Ζούμε τό περιστατικό μαζί με τόν καλό μας έκεινο ναυτικό.

Τόδι στέλνουμες αδέτα και τίς εδήξεις μας: Τόρα πού δρίσκονται: άνάμεσα στήν οικογενειακή τής θαλασσοποιησής, έμπιστοις τόποις τους. «Όλοι κείνοι: πού πιστεύοντας μέ φωνατούμε στό άγριο στοιχείο, δέμπιστούνται και τή ζωή τους στόδις δέργονταις.

Τού διείγεις πώς δέν μας έχειναι έ Θανάσης ΙΙ. Τόδι δίνουμε κι: έμεις τήν άντιστοιχη άπόσχεση. Ήώς, τά ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ έλα μάς δρίσκουν διφασισμένους νά τά διεδίζουμε, άλλα και νά τόν άγκαρησμεις ζητούνται τόποις τόν άγκαρησματικής.

Τού διείγεις πώς δέν μας έχειναι έ Θανάσης ΙΙ. Τόδι δίνουμε κι: έμεις τήν άντιστοιχη άπόσχεση. Ήώς, τά ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ έλα μάς δρίσκουν διφασισμένους νά τά διεδίζουμε, άλλα και νά τόν άγκαρησμεις ζητούνται τόποις τόν άγκαρησματικής.

ΜΗΑΧΙΑ ΜΗΙΑΝΚΑ, 23 Ιουνίου 1964  
N. K. K.  
Ναύπληρος

Γιά τήν άντιγραφή  
ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

# CAMPANELLA

## SAVONA

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

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

## SINCE 1916

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

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

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

# CONTACT *MacGREGOR* ABOUT AUTOMATED CARGO HANDLING NOW!



don't gamble  
with the future  
of your ships



INTERNATIONAL AUTOMATED CARGO HANDLING  
**MacGREGOR**  
international organisation

## Ο ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ 1963

## Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

ΘΗ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ.— Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ.— ΘΗ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΕΚ ΔΡΑΧΜΩΝ 46.395.948,50.— ΘΗ ΜΕΙΩΜΕΝΑΙ ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ, ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ.— ΘΗ ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ.— ΘΗ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ.

## ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. Δ. ΤΣΟΥΛΟΥΦΗ

Πλήρη και ώλοκληρωμένη είκόνα της οικονομικής καταστάσεως του Ν.Α.Τ. παρέχει ο έγκριθείς από το Διοικητικόν Συμβούλιον την 5ην Αύγουστον 'Ισολογισμός της χρήσεως του 1963. 'Εκ της λεπτομερούς άναλυσεως των έσδων του Ταμείου, αιτιολογείται η αισιοδοξία διὰ τὴν μελλοντικήν έξελιξιν του ἀσφαλιστικού φορέων των ναυτικών μας.

Τὰ έσοδα του Ταμείου κατά τὸ 1963 ἀνήλθον εἰς 279.446.713,50 δραχμάς, τὰ δὲ έξδων αὐτοῦ εἰς δραχμάς 233.050.948,50. Κατέλιπνεν ἐπομένως ή χρήσις του 1963 πλεόνασμα ἐκ δρχ. 46.395.765 πρὸς κεφαλαιοποίησιν, τὸ δόπιον ἀγόμενον εἰς πίστωσιν τῶν ἀποθεματικῶν του 'Ιδρυματος ἀναβιβάζει ταῦτα ἀπὸ δρχ. 531.578.037,20 εἰς δρχ. 577.973.802,20, ἐνῷ τὸ διλίδω ὑψος τῶν ἀποθεματικῶν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1963 φθάνει τελικῶς εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 578.994.325,60, λόγῳ ἀπ' εὐθείας μεταφορᾶς εἰς ταῦτα τῆς ἐκ τῆς ρυθμίσεως τοῦ ἔσωτερικοῦ δημοσίου χρέους προκυψάσης κατὰ τὸ ἔτος 1963 διαφορᾶς δραχμῶν 1.020.523,40 ἐκ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ὁμολογιῶν ιδιοκτησίας του Ταμείου δι' ὅμολογιῶν του νέου διανείου ἐνοποιήσεως 2% του 1962.

Τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῆς οικονομικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς πορείας του 'Ιδρυματος κατὰ τὸ 1963 είναι τὰ ἔχη:

1) 'Η αὔξησις του ὑψους ἐνεργητικοῦ - παθητικοῦ.

2) 'Η μείωσις τῶν έσδων ἔναντι τοῦ ἔτους 1962.

3) 'Η ἀναπροσαρμογὴ τῶν συντάξεων ἀπὸ τῆς 'Ιουλίου 1963 καὶ ή ἐντεύθεν αὔξησις τῶν δαπανῶν του Ταμείου, ὡς καὶ ή αὔξησις του ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων.

Τὰ έσοδα τῆς χρήσεως 1963 ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Εισφοραὶ ναυτικῶν	107.025.058	Δρχ.
Εισφοραὶ πλοιοκτητῶν	121.476.005,40	»
Κοινων. πόροι	18.145.522,30	»
Διάφορα έσδων	5.939.599,60	»
Πρόσδοτοι περιουσίαις	26.860.528,20	»
Σύνολον έσδων	279.446.713,50	»
Συγκρινόμενα τὰ έσοδα τῆς χρήσεως τοῦ		

σε τὰς 2.974 λίρας.

'Ἐπει τῶν αιτιολογούντων τὴν πτώσιν τῶν ἐσδῶν ἔξι εἰσφορῶν τῶν ποντοπόρων πλοιῶν, δὲν δικαιολογεῖται κατὰ τοὺς ὑπευθύνους του Ν.Α.Τ. ἀνησυχία, δεδομένου ὅτι αὕτη ὄφειλεται εἰς παροδικὰ φαινόμενα.

Πάντως ἐφ' ὅσον δὲν συντελεσθῇ πλήρως ἡ ἀξιοποίησης τῆς περιουσίας του 'Ιδρυματος, ὥστε τὰ ἔξι αὐτῆς ἐσδοταὶ νὰ φάσσουν εἰς ίκανοποιητικὸν ὑψος, οἰαδῆποτε σκέψις περὶ ἐπιθαρρύσεως του Ταμείου ἐκ τούχον νέας αὐξήσεως τῶν συντάξεων, θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζεται μὲ σωφροσύνην.

'Η πορεία τῶν έσδων του 'Ιδρυματος κατὰ τὴν τελευταίαν ἐννεαετίαν ἔχει ὡς ἔξης:

ETH	ΔΡΧ.
1955 - 1956 .....	120.304.514
1957 .....	169.184.396
1958 .....	155.633.989
1959 .....	152.870.309
1960 .....	198.743.673
1961 .....	265.096.801
1962 .....	299.691.939
1963 .....	279.446.713

'Ἐξ ἄλλου, τὰ έσοδα του Ταμείου ἀνελθόντα εἰς 233.050.948,50 δρχ. ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

Παροχαὶ .....	Δρχ. 210.942.035,70
Δοπάναι διοικήσεως	» 9.654.241,70
Δοπάναι περιουσιακῶν στοιχείων ..	» 12.362.783,10
Κεκλεισμέναι χρήσεις	» 91.888

'Ἐν συγκρίσει μὲ τὰ έσοδα του 1962 ἀπασσαὶ αἱ δαπάναι του 1963 παρουσιάζουν αὔξησιν. Εἰδικώτερον: α) Αἱ παροχαὶ ηγετησίων κατὰ 14,15%. β) Αἱ δαπάναι διοικήσεως κατὰ 8,15%. γ) Αἱ δαπάναι περιουσιακῶν στοιχείων κατὰ 10,11%.

'Ἐν συνόλῳ τὰ έσοδα τῆς χρήσεως 1963 ὑπερβαίνουν τὰ ἀντίστοιχα έσοδα τῆς χρήσεως του 1962 κατὰ 28.107.553,40 δραχμῶς.

Αἱ δαπάναι διὰ παροχὰς ἐσημείωσαν σημαντικὴν ἀνοδον: α) ἐκ τῆς γενομένης ἀπὸ τῆς Ιουλίου 1963 ἀναπροσαρμογῆς τῶν συντάξεων βάσει τοῦ ισχύοντος ἀπὸ Ιης

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

Phone: VI. 9-4563-4

353 St. Nicholas St.  
MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS  
SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

29 Broadway New York 6, N. Y. Cables: CARRASBRO

GENERAL REPRESENTATIVES: GEORGE CARRAS, INC.

Σεπτεμβρίου 1961 μισθολογίου, μετά καθορισμού ως κατωτάτου δρήσου συντάξεως τών δραχμών 750 και β) είς τὴν φυσιολογικήν ἐτησίαν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων.

Τὸ διατεθὲν δι' ἀναπροσαρμογὴν τῶν συντάξεων ποσὸν ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1963 ἀνῆλθεν εἰς 103.000 δρχ., ἐνῷ τὸ ἐτὶς τελικῆς ἐπιδιαρύνσεως λόγῳ εἰσόδου νέων καὶ λοιπῶν μεταβολῶν συντάξιούχων ἀνῆλθεν εἰς 8.358.000 δρχ.

Τὸ ἀπαιτηθσόμενον πάντως ποσὸν διὰ τὴν ἐτησίαν κατὰ τὸ ἀνωτέρω αὐξησιν τῶν συντάξεων ὑπολογίζεται εἰς δραχμὰς 34.430.000.

Οἱ τὸ πρῶτον συντάξιοδοτηθέντες κατὰ τὸ 1963 ναυτικοὶ ἀνῆλθον εἰς 691, οἱ δὲ συντάξιοδοτηθέντες ἐκ νέου ἐκ μεταβιβάσεως συντάξεως εἰς 506. Οἱ ἔξελθόντες τῆς συντάξιοδοτηθέντες ἀνῆλθον εἰς 727.

Οἱ ἀριθμὸς τῶν τὸ πρῶτον συντάξιοδοτηθέντων παρουσιάζει κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη αὐξησιν, ὡς ἐμφαίνεται κατωτέρω. Τὸ 1959 οἱ συντάξιοδοτηθέντες ἀνῆλθον εἰς 629, τὸ 1960 εἰς 670, τὸ 1961 εἰς 519, τὸ 1962 εἰς 700 καὶ τὸ 1963 εἰς 691.

Ἡ ἔξελιξις τῶν διπονῶν διὰ παροχᾶς τῶν ἐτῶν 1957 - 1963 ἔχει ὡς ἔξης:

ETH	Δρχ.	Αὔξησις
1957 .....	106.194.000	17.589.000
1958 .....	125.088.000	16.894.000
1959 .....	132.907.000	9.867.000
1960 .....	138.774.000	5.867.000
1961 .....	156.134.000	17.560.000
1962 .....	184.777.000	28.642.000
1963 .....	210.942.000	26.164.000

#### Η ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΙΜΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Εἶναι ἄξιον προσοχῆς τὸ γεγονός, ὅτι ὁ

μέσος ὄρος τῆς ὑπηρεσίας καταστρώματος κατὰ τὸ ἔτος 1963, τῶν μὲν ἀξιωματικῶν εἶναι 25,1 ἔτη, τῶν δὲ κατωτέρων πληρωμάτων 22,1 ἔτη. Οὗτοι εἶναι οἱ ἀνώτεροι ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς λοιπὰς εἰδικότητας, ἐνῷ τῆς ὑπηρεσίας μηχανῆς εἶναι οἱ κατώτεροι 23,4 καὶ 20,4 ἔτη ἀντιστοίχως.

Ἡ μέση διάρκεια συντάξιοδοτήσεως ἀποτελεῖ ἀφ' ἔτέρου συντελεστὴν ἄξιον ιδιαιτέρας προσοχῆς διὰ τὰς ἔξι αὐτῆς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς οικονομίας τοῦ Ταμείου. Οὕτω ὁ μέσος ὄρος μικτῆς διαρκείας συντάξιοδοτήσεως ναυτικοῦ καὶ οικογένειας του ὑπελογισθῇ εἰς 30,5 ἔτη, χρόνος ἀνώτερος τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας.

Εἰδικότερον, ὁ μέσος ὄρος κατὰ κατηγορίας ἔχει ὡς ἀκολούθως: Ναυτικοὶ συντάξιουχοί 12,4, οικογένεια λόγῳ θανάτου συνταξιούχοι 17,5 ἔτη καὶ οικογένεια λόγῳ θανάτου τοῦ ἡσφαλισμένου πρὸ τῆς συντάξιοδοτήσεως του 23,3 ἔτη.

Δύναται νὰ παρατηρηθῇ, ὅτι ἡ μεγαλύτερα ὀλονέν διάρκεια συντάξιοδοτήσεως, ὀφειλομένη εἰς τὴν παράτασιν τοῦ μέσου ὄρου ἀνθρωπίνης ζωῆς, ἔχει διττὴν ἐπιδρασιν ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, λόγω τῆς διστηρίσεως ἐπὶ μακρότερον χρόνον τόσον τῆς ἀξίας (օγκού παροχῶν συντάξεως) ὅσον καὶ τῶν παροχῶν ἀσθενείας ὡς ἐκ τῆς ὑψηλοτέρας νοσηρότητος τῶν μεγάλης ηλικίας ἡσφαλισμένων. Οἱ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν συνταξιούχων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963 ἀνήρχετο εἰς 15.284.

#### Η ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Ἡ περιουσία τοῦ 'Ιδρυματος κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1963 ἀνήρχετο εἰς δραχμὰς 590.184.000, ἔναντι 542.548.000 δρχ. της 31ης Δεκεμβρίου τοῦ 1962. Εἰς

τὴν περιουσίαν, πέραν τῶν ἐκ δρχ. 578.994.000 ἀποθεματικῶν, ὑπολογίζεται καὶ τὸ ἐκ δρχ. 11.190.219.90 ποσὸν τῆς προβλέψεως δι' ἐπισφαλείς ἀπαιτήσεις.

Ἡ ποσοστιαία κατανομὴ τῆς περιουσίας ἔχει ὡς ἔξης:

31 Δεκ. 1963	31 Δεκ. 1962
Ακίνητα ....	10,65%
Δάνεια ....	4,95%
Χρεώγραφα ....	8,69%
Τράπεζαι ....	70,83%
'Υλικά ....	0,91%
Χρεωστοί ....	3,97%

Τὸ μέγεθος τῆς περιουσίας δέοντα νὰ θεωρῇ ἀνώτερον τῶν δρχ. 590.184.000, ἐὰν εἰς ταύτην ὑπολογισθοῦν αἱ γεγενημέναι ληξιπρόθεσμοι καὶ μὴ ἀπαιτήσεις ἐκ ναυτολογίων ἐν ἐνεργείᾳ καὶ καταστάσεων πληρώματος συμβεβλημένων πλοίων. Αἱ ἀπαιτήσεις αὐταὶ ὑπολογίζονται εἰς 154.418.807, 90 δρχ.

#### Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Δ. Τσαουλόφη ἀναφέρεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ μακρᾶς πνοής προσπάθεια πρὸς ἀναδιογύανωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ιδρυματος ἵνα αὗται ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὰς ηὔξημένας ἀνάγκας, αἱ ὀποῖαι ἐδημιουργήθησαν ἐκ τῆς μεγάλης ἑλληνικῆς ναυτιλίας, συνεχίσθη καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1963. Ἡ προσοχὴ ἐστράφη κυρίως καὶ θάτι στρέφεται πρὸς εἰσαγωγὴν ὀλονέν δελτιωμένων μεθόδων ἐργασίας πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ καλυτέρου δυνατοῦ ἀποτέλεσματος, μὲ δάσιν καὶ τὰ μέσα τοῦ μηχανογραφικοῦ καὶ τοῦ μηχανολ-

**MARINE DIESEL ENGINES**

capable of  
powering  
any  
merchant ship  
now building

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

**BURMEISTER & WAIN**

Copenhagen · Denmark

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

γιστικού συστήματος.

Ούτο προεβλέφθη και έμελετήθη ή προσαρμογή και ή ανάληψις υπό της μηχανογραφικής υπηρεσίας του N.A.T. τών έργασιών των υπηρεσιών M.E.O., G.E.N.E., Διπλωμάτων και Οίκου Ναύτου, έληφθη δέ υπό τού διοικητικού συμβουλίου άπόφασις διενέργειας σχετικού διαγωνισμού διὰ τὴν ἐπέτασιν ή ἀντικατάστασιν τοῦ ηδη λειτουργούντος μηχανογραφικού κέντρου, συνταχθείσης τῆς σχετικής προκηρύξεως μετά τῶν ὄρων τοῦ διαγωνισμού.

Ἡ ἀνάγκη πρὸς ἐκσυγχρονισμὸν τῆς νομοθεσίας τοῦ Ταμείου ἀπέτελεσεν αἴτημα ἐπιτακτικὸν τῆς σημερινῆς πραγματικότητος, ὅλλα καὶ τῆς προβλέψεως ὅπως διὰ τῆς τροποποίησεως καλύπτωνται οἱ ἀναμενόμεναι ἔξελιξεις εἰς τὸν ναυτιλιακόν, ἀσφαλιστικόν, οἰκονομικὸν καὶ διοικητικὸν

τομέα τοῦ Ταμείου.

Ἡ ἔκθεσις καταλήγει μὲ τὴν ἔξαρσιν τῆς ἐργατικότητος καὶ τοῦ ἔξαιρέτου ζῆλου τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον ἔχει πλήρη συναίσθησιν τῆς εὐθύνης καὶ τῆς ἀποστολῆς του.

\* \* \*

Αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τοῦ N.A.T. ἀνήρχοντο τὴν 30ην Ιουνίου 1964 εἰς 8.506.855 δολλάρια καὶ εἰς 7.403.535 λίρας Ἀγγλίας.

Κατὰ τὴν ιδίαν ἐποχὴν ἡ ἀξία τῶν ἀκινήτων τοῦ Ἰδρύματος ἀνήρχετο εἰς 63.397.289.

#### ΠΟΣΟΙ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Ἐκ τῶν παρεχομένων παρὰ τοῦ N.A.T. στοιχείων προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου τοῦ 1964, ὁ ἀριθμὸς τῶν συνταξιούχων τοῦ Ἰδρύματος ἀνήρχετο εἰς

15.443, ἔναντι 15.284 τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1963.

Ἐκ τῶν 15.443 συνταξιούχων, οἱ 4.487 ἐλάμβανον σύνταξιν λόγῳ γήρατος, ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 29,06% τοῦ συνόλου τῶν συνταξιούχων, οἱ 1.565 λόγῳ συνήθους ἀνικανότητος, ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 10,13%, οἱ 402 λόγῳ ἀνικανότητος προελθούσης ἐξ ἀτυχήματος, ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 0,60%, οἱ 1.548 ἡσαν χῆραι μετά τέκνων, ἀντιπροσωπεύονται τὰ 10,02%, οἱ 5.553 ἡσαν χῆραι ἀνευ τέκνων, ἀντιπροσωπεύονται τὰ 35,96%, οἱ 1.286 ἡσαν ὄρφανα, ἀντιπροσωπεύονται τὰ 8,33%, οἱ 442 ἡσαν γονεῖς, ἀντιπροσωπεύοντες τὰ 2,86% καὶ 160 ἀδελφοί καὶ ἀδελφαί, ἀντιπροσωπεύοντες τὸ 1,04%.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνταξιούχων 9.822 ἐλάμβανον σύνταξιν 750 - 900 δραχμῶν καὶ καλύπτουν τὰ 63,60% τοῦ συνόλου, 1.216 ἐλάμβανον 1.100 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὰ 7,87%, 914 ἐλάμβανον 1.101 - 1.300 καὶ ἀποτελοῦν τὰ 5,92%, 712 ἐλάμβανον ἀπὸ 1.301 - 1.500 καὶ ἀποτελοῦν τὰ 4,61%, 711 ἐλάμβανον ἀπὸ 1.501 - 1.700 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὰ 3,48%, οἱ 538 ἐλάμβανον ἀπὸ 1.701 - 1.900 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὰ 1,70%, 263 ἐλάμβανον ἀπὸ 1.901 - 2.100 καὶ ἀποτελοῦν τὰ 1,52%, 234 ἐλάμβανον ἀπὸ 2.101 - 2.300 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὰ 1,54%, 238 ἐλάμβανον ἀπὸ 2.301 - 2.500 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,74%, 114 ἐλάμβανον ἀπὸ 2.501 - 2.700 δρχ. καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,61%, 94 ἐλάμβανον ἀπὸ 2.901 - 3.100 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,72%, 111 ἐλάμβανον ἀπὸ 2.901 - 3.100 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,72%, 82 ἐλάμβανον ἀπὸ 3.101 - 3.300 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,53%, 56 ἐλάμβανον ἀπὸ 3.301 - 3.500 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,36%, 52 ἐλάμβανον ἀπὸ 3.501 - 3.700 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,34%, 56 ἐλάμβανον ἀπὸ 3.701 - 3.900 καὶ ἀποτελοῦν τὸ 0,36%, 41 ἐλάμβανον ἀπὸ 3.901 - 4.100 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,27%, 42 ἐλάμβανον 4.101 - 4.300 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,27%, 47 ἐλάμβανον ἀπὸ 4.301 - 4.500 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,30%, 20 ἐλάμβανον ἀπὸ 4.501 - 4.700 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,13%, 18 ἐλάμβανον ἀπὸ 4.701 - 4.900 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,12%, 15 ἐλάμβανον ἀπὸ 4.901 - 5.100 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,10%, 10 ἐλάμβανον ἀπὸ 5.101 - 5.300 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,06, 6 ἐλάμβανον ἀπὸ 5.301 - 5.500 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,04% καὶ 31 ἐλάμβανον ἀπὸ 5.501 - 5.700 καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 0,02%.

Τέλος, ἡ μέση σύνταξις τὴν 30ην Ιουνίου ἀνήλθεν εἰς 1.121 δραχμάς, ἔναντι τῶν δρχ. 1.115 εἰς τὰς ὥποιας ἀνήρχετο τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1963.



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

Five floating docks  
for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks  
for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licensees for :

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

**SHIPBUILDERS**

**MARINE ENGINE BUILDERS**  
Manufacturers of  
Industrial Equipment

**SHIP REPAIRERS**

**WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND**



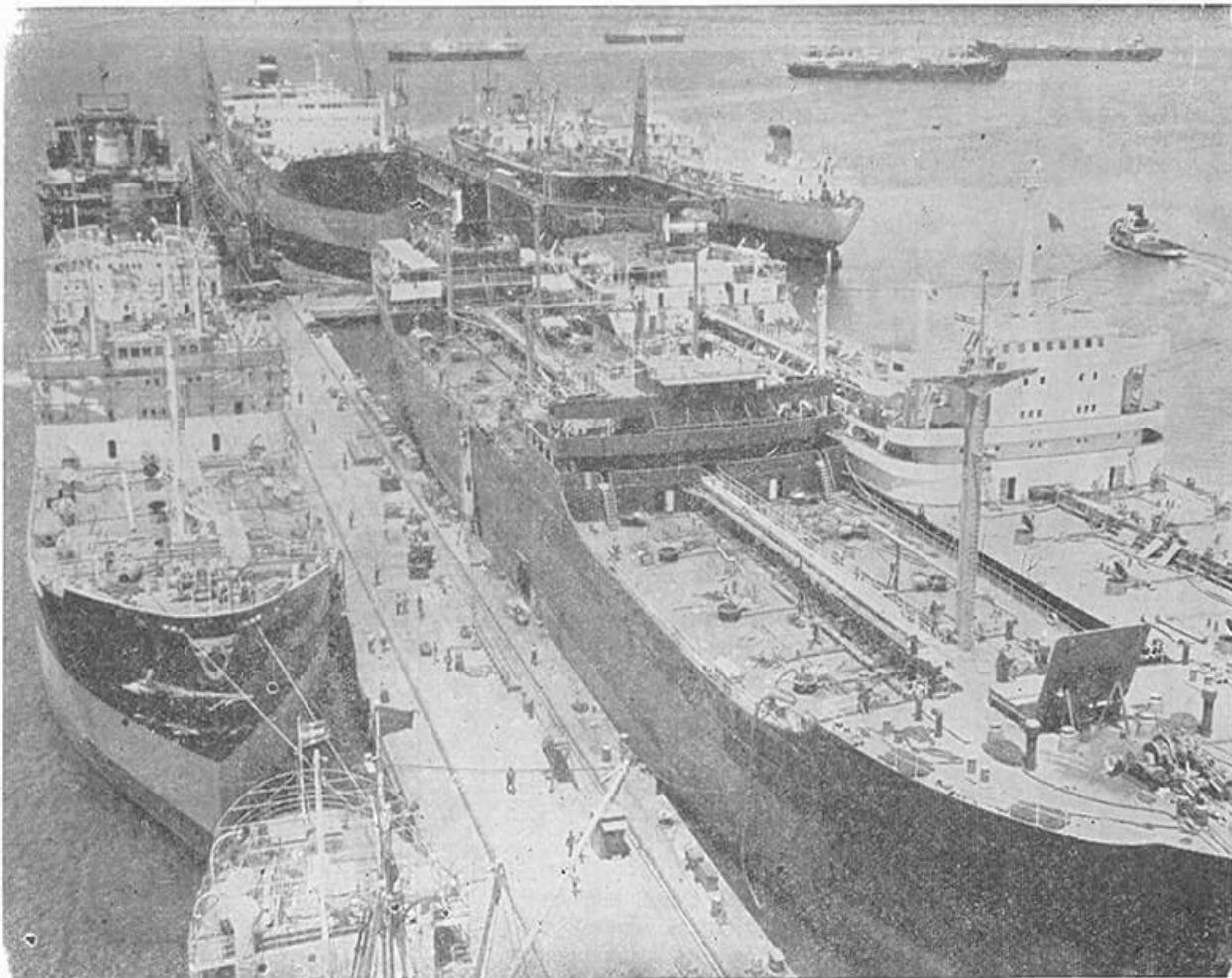
**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ**  
**ΤΑ**  
**HEMPELS**

# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS •
- CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS

- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

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

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

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

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

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

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

# Η ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

(1958 - 1962)

## ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΩΝΣΤΑ (\*)

Άλεια προσοχής ή καταθαλλομένη είς τὴν κατωτέρω μελέτην προσπάθεια διαχριθόσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ εἰσοδήματος. Ατελῆ, πάντως, τὰ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ συγγραφέως τεθέντα στοιχεῖα, δύστοις οι συναγόμενοι ἀριθμοὶ νάνικα μὲν χρακτηριστικοὶ τοῦ εἰσφερομένου παραγωγικοῦ ἔργου καὶ τοῦ ὅγκου τοῦ συνκαλλάγματος ιδικτέρως ἀπὸ τὸν μόχθον τῶν ναυτιλογίενων μας, χωρὶς καὶ νάνι ἀπόδιδον πλήρως τὸ εἰσδόμην ἀπὸ τὴν ἀμοιβὴν ἐργασίας τῶν ναυτικῶν. Πρόσκειται, δημοσ., περὶ προσταθείσις ἡπτικής, δελτιοπομένη καὶ περισσότερον εἰς ἐννημέρωσιν προχοριμένη (πλοία ἐλληνικά, πλοία ἔξαντα ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀριθμὸς ἀπασχολούμενών κ.λ.π.), δυνατὸν νάνι μᾶς περάσῃ πλήρη τὴν εἰκόνα τοῦ εἰς συνάλλαγμα ἀξιοποιημένου ναυτεργατικοῦ εἰσοδήματος. Η δικτίστωσις τοῦ συγγραφέως, διτὶς η μεσηγ ἀμοιβὴν ἐργασίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν είναι διπλασία ἑκατένης τῆς Βιομηχανίας, θειατέρως ἡποτημειούτως.

I. Σκοπὸν τῆς παρούσης ἀποτελεῖ ἡ ἔκτιμησις τοῦ εἰσοδήματος τῶν ναυτιλομένων<sup>(1)</sup> ἐπὶ τῇ δάσει τῶν ὑπαρχουσῶν ἐπὶ τούτω στατιστικῶν. Τὸ ἔκτιμώμενον εἰσόδημα ἀποτελεῖ μέρος τῶν ἀμοιβῶν ἐργασίας τοῦ κλάδου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας<sup>(2)</sup>, τοῦ κλάδου περιλαμβάνοντος ἀκόμη τοὺς μι-

σθούς καὶ ἡμερομίσθια ἐργατοῦπαλλῆλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πλέον ἀμοιβᾶς μελῶν Δ.Σ. Σκοπεῖται, συνεπῶς, ἡ παρουσίασις τοῦ πραγματοποιουμένου εἰσοδήματος ἐξ ἀπασχολήσεως Ἐλλήνων ναυτικῶν<sup>(3)</sup>.

II. Προγιαὶ: α) Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα παρέχεται ἡ ἔξλιξις τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων καὶ πλοιοκτητῶν, τῶν εἰσφορῶν εἰς ἀσφαλιστικοὺς ὄργανοις μούνης καὶ τῆς φορολογίας τῶν ἐφοπλιστῶν<sup>(4)</sup>.

\* Οφείλω νὰ ἐκφράσω τὸς εὐχαριστίας μου εἰς τὸ Κίντρον Οἰκονομικῶν Ἐρευνών, τὸ ὅπιον μου παρέσχε τὰ μέσα διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐρεύνης.

1) Ἀπὸ πλευρᾶς Ἐθνικῆς Ιαυτοκήπης τὸ εἰσόδημα εἰς ἐργασίας περιλαμβάνει τοὺς μισθῶν καὶ τὰ ἡμερομίσθια τῶν ἀπασχολούμενῶν πρὸ κατοδῆς εἰσφορῶν εἰς ἀσφαλιστικοὺς ὄργανοις. Ἔπι τὸν περιλαμβάνει προμηθείας, δώρων καὶ εἰσπράξεις λόγω συμμετοχῆς εἰς πράξεις ποὺ ὅδηγουν εἰς κέρδη ἐπιχειρήσεων καὶ φιλοδωρήσατο. Ἀποδημώσεις μελῶν διοικητικοῦ συμβούλου, κτλ. Όμοιως, ἡ ἐργοδοτικὴ εἰσφορά, τὸ εἰσόδημα εἰς εἴδος ὅπως τροφή, κατοικία καὶ δρυσίσματος συνιστοῦν προσθετικά στοιχεῖα τῆς ἀμοιβῆς ἐργασίας.

2) Ή Έμπορική Ναυτιλία διέρχεται ὁ κλάδος ἐκείνος εἰς τὸν παραγωγικοῦ ἐπιχειρήσεις είναι τὰ καθ' ἐκστατο πλοία, παπασχολούμενοι δὲ Ἐλλήνες.

3) Ἐντυπώθιμα κριτήριον τίθεται ἡ ιθαγένεια τοῦ ναυτικοῦ καὶ δχι ὡς τὸπος παραγωγῆς τοῦ εἰσόδηματος.

4) Δελτίον Στατιστικῆς Συναλλάγματος καὶ Ισοζυγίου Πληρωμῶν, 1961, 1963. Όμοιως Ειδικὴ Διαταγὴ 326/62, Τράπεζα Ἐλλάδος.

## ΠΙΝΑΞ I ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΝ

(Εἰς ἑκατομ. δραχμῶν)

Ἐμβάσματα Ναυτιλλομ. (1)	Εἰσφοραὶ εἰς Ἀσφαλιστικὲς Ὀργανισμούς <sup>(2)</sup>	Σύνολον (1)+(2)=3	Ἐμβάσματα ἘΦΟΠΛΙΣΤΩΝ <sup>(4)</sup>	Φορολογία ἘΦΟΠΛΙΣΜΟΥ <sup>(5)</sup>
1958	743	69	812	585
1959	732	103	835	526
1960	888	70	958	881
1961	1.036	55	1.091	1.370
1962	1.065	108	1.173	1.529

Πηγὴ: Δελτίον Στατιστικῆς Συναλλάγματος καὶ Ισοζυγίου Πληρωμῶν.

Θέμα τὸ δόπιον χρειάζεται εἰδικὴν ἐρευναν.

Ἡ στήλη (3) παρέχει οὐσιαστικῶς τμῆμα μόνον τῆς προστιθέμένης ἀξίας ἐξ ἐργασίας ποὺ παρήχθη εἰς τὸν κλάδον τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας. Ὁ λόγος είναι διτὶς δέν περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ τμῆμα αὐτῆς διαθέσιμον εἰς τὴν ἡμεδαπήν. Τὸ τελευταῖον πρέπει νὰ αὐξηθῇ κατά: α) τὰ ποσά ποὺ οἱ ναυτικοὶ ἐδαπάνησαν δι' ἀγορᾶς διαρκῶν κατανωλατικῶν ἀγαθῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, καὶ τὰ ὄποια, ἐν πολλοῖς, θὰ περιέλθουν εἰς τὸ νοικοκυρίο τελικῶν<sup>(1)</sup>, β) κατά τὴν ἀτομικὴν κατανώλωσιν τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν<sup>(2)</sup> καὶ γ) κατά τὰς εἰσφορᾶς εἰς ἀσφαλιστικοὺς ὄργανοις πλὴν τακτικῶν εἰσφορῶν, π.χ. λόγω γάμου, ἔξαγορᾶς ὑπερεσίας<sup>(3)</sup>.

1) Αἱ εἰσφοραὶ θεωροῦνται ὅτι κατεβλήθησαν ἀντιστοιχῶς ὑπὸ τῶν ναυτιλομένων καὶ τῶν πλοιοκτη-

τῶν, αιτίασται δὲ λόγω τακτικῶν ἀσφαλιστικῶν ὑποχρεώσεων, ἔξαγορᾶς ζήτητης ὑπερεσίας, εἰσφορῶν γάμου, κτλ.

2) Τὰ ποσά, συνεπῶς, ποὺ ἰδιαπανήματος δι' αὐτῶν διεῖσδεν εἰς τὴν ἡμεδαπήν υπὸ τοῦ νοικοκυρίου.

3) Διὰ τῆς ἀτομικῆς κατανώλωσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν νοούνται περιπτώσεις ἀγορᾶς ἀγαθῶν καὶ ὑπερεσίων μη προφοριζομένων διὰ τὸ νοικοκυρίο.

4) Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ εἰσοδήματος τοῦ ναυτικοῦ ποντοπόρων πλοίων πρέπει νὰ ληφθῇ ὡς ὄφιν ἡ ὑποχρεωτικὴ ἀσφαλιστικὴ εἰσφορά τοῦ ναυτικοῦ ἐξ 7,5% ἐπὶ τὸ ὄντως πλοίου ἢ ναυτικῶν πλοίων ἐστιτερικῶν ἐκ 4%.

5) Αἱ τοιαύται εἰσφοραὶ δύνανται νὰ δόηγησουν εἰς διπλῶν ὑπολογισμῶν (double accounting), δεδομένου ὅτι ἐμφανίζονται εἰς τὰς εἰσφοράς δι' ἀσφαλιστικούς ὄργανοις, ἐνώ τὸ εἰσόδημα δίδεται πρὸ καταδόλης τακτικῶν εἰσφορῶν.

Ἡ προηγηθεῖσα ἀνάλυσις ὀδηγήσουν εἰς τὸ ἀδιάστον συμπέρασμα, ὅτι η ἀμοιβὴ ἐργασίας εἰς τὰ ποντοπόρα πλοία οὐτε δύναται νὰ ταυτισθῇ μὲ τὰ ναυτεργατικά ἐμβάσματα ἀπὸ τοῦ ἐξωτερικοῦ, οὐτε νὰ ἐπεκταθῇ λογικῶς διὰ νὰ καλύψῃ τὰ μη ποντοπόρα πολιτικά.

Ο ἀκολούθων πίνακας δεικνύει τὸ εἰσόδημα ἐξ ἀπασχολήσεως εἰς τὸν κλάδον Θαλάσσης Μεταφορῶν. Διὰ τὸν δρου «Θαλάσσης Μεταφορῶν» νοεῖται κατὰ τὸ σύστημα τῶν «Εθνικῶν μας Λογαριασμῶν» ἑκείνος ὁ κλάδος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ποὺ περιλαμβάνει πλοία ἀκτοπλοϊκά, μεσογειακά, φορτηγά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πλοία ἐκτελούντα τοπικά γραμμάς καὶ ὑπερωκεάνια καὶ εἰς τὰ ποσά ἀπασχολούνται πληρώματα ἀλληλικά.

1) Ἐπίσης περιλαμβάνεται ἡ μισθοδοσία ἐργατοῦπαλλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἀμοιβᾶς διοικητικῶν συμβούλου, πορ'. ὅτι δὲν συνιστοῦν ἀμοιβᾶς ἐργασίας ναυτικῶν. Η ἀπομόνωσις αὐτῆς τῆς συνιστώσης δὲν είναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ ἐκ τῶν στατιστικῶν πού παρέχονται πληρώματοι.

## ΠΙΝΑΞ II ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Έτος	Δρχ.	(τριχ. τιμαὶ)
1958	329.000.000	
1959	392.000.000	
1960	571.000.000	
1961	739.000.000	
1962	889.000.000	

Πηγὴ: Υπηρεσία Εθνικῶν Λογαριασμῶν.

Διὰ τὸ ἔτος 1962 τὰ πλοία πού ἐκαλύπτοντο ὑπὸ τοῦ Πίνακος II κατενέμοντο ὡς ἀκολούθως:

## ΠΙΝΑΞ III ΠΛΟΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΑΡΕΣΧΕΘΗ, 1962

Κατηγορία πλοίων	Άριθμός πλοίων	Τοις %
Ἀκτοπλοϊκά .....	60	17,8
Μεσογειακά .....	13	3,8
Ύπερωκεάνια .....	9	2,7
Πλοία τοπικών γραμμών .....	112	33,1
(Πορθμεία καὶ ναυαγ/κά )	114	42,6
Σύνολον .....	338	100

Πηγὴ: Υπηρεσία Εθνικῶν Λογαριασμῶν.

Ο πληθυσμὸς δημως τῶν πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας διαφέρει σημαντικῶς τοῦ

SALE & PURCHASE  
Second hand Newbuildings  
All kind of floating property  
  
KIHLBERGS FARTYGSAGENTUR AB  
Skeppsbron 4 Gothenburg C Sweden  
Teleph.: 17 62 90 Telex: 2274  
Telegrams: Kihlship

Tel. Address : Tel. Nos. :  
"CLEONEGRIS" 78579, 85042  
  
C. NEGRIS  
(ESTABLISHED 1902)  
SHIP CHANDLER AND IMPORTER  
NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.  
P. O. Box 936  
COLOMBO I CEYLON  
Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω  
με τὸ NEGRIS-Co.  
Κλεο. Νέγρης

προηγηθέντος πίνακος. Κατωτέρω δίδεται ό δόλικής χωρητικότητος διά την ίδιαν περίοδον.

**ΠΙΝΑΣ IV  
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ, 1962**

Κατηγορία: Πλοίων

	'Αριθμός πλοίων	'Επι τοις % της Κατηγορίας του Συνόλου		
A. ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ				
1. Π/Κ Μέχρις 25 κ.ο.χ.	1.615	63,2	42,0	
2. Π/Κ και 1/Φ 25-500 κ.ο.χ.	676	26,5	17,6	
3. Μ/ς φορτηγά και Δ/Π μέχρι 500 κ.ο.χ.	142	5,5	3,7	
M/ς	126			
M/ς Δεξαμεν.	16			
II. 1. Έπι βατηγά	38	1,5	1,0	
Άργος αρματικού	10			
Έσωτερικού	28			
2. Διάφορα	84	3,3	2,2	
Περιμελά	23			
Ρυμουλκά	27			
Ναυαγωσωστικά	5			
Άλιευτικά	16			
Ψυγεία	2			
Θαλαμηγοί	10			
Τηλ. καλωδίων	1			
III. 1. Φορτηγά	596	82,8	15,5	
2. Δ/Π	102	14,2	2,7	
3. Έπι βατηγά	21	2,9	0,5	
Μεσογειακά	16			
Υ/Κ	5			
4. Πορθμίων ποντοπόρων	1	0,1	0,0	
	720	100		
B. ΥΠΟ ΞΕΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΝ				
1. Φορτηγά	386	67,6	10,0	
2. Δ/Π	172	30,1	4,5	
3. Έπι βατηγά	1	0,2	0,0	
Υ/Κ	1			
4. Διάφορα	12	2,1	0,3	
Θαλαμηγοί	12			
	571	100		
Σύνολον	3.846	100		

Πηγή: Προϋπολογισμός N.A.T. 1962.

'Εκ μιᾶς πρώτης παρατηρήσεως τῶν Πινάκων III καὶ IV έξαγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ κάλυμμα τῆς 'Υπηρεσίας τῶν Εθνικῶν Λογίων σημάνει σχεδόν τὸ δέκατον τῶν ύπο ἐλληνικῆς σημαίας ἢ τὸ δωδέκατον τοῦ συνόλου τῶν πλοίων. 'Αγνοοῦντες τώρα τὰ πλοιάρια μέχρις 25 κ.ο.χ., τὸ κάλυμμα δὲν παύει ν' ἀποτελῇ τὸ πέμπτον τῶν ύπο ἐλληνικῆς σημαίαν ἢ τὸ ἔκτον τοῦ συνόλου.

Τὸ 'δεῖγμα' τῶν πλοίων πάσχει ἐπίσης ἀπό ἔλλειψιν ἀντιπροσωπευτικότητος τοῦ ἀληθοῦς πληθυσμοῦ ἢ ὁρθότερον τῶν δύο πληθυσμῶν πλοίων. 'Ετσι, ἐνῷ τὰ ύπερωκεάνια συμποσούνται εἰς πέντε ύπο ἐλληνικῆν καὶ ἐναὶ ύπο ἔχοντα σημαίαν (Πίνακ ΙV), εἰς τὸν Πίνακα III ἐμφανίζονται ἑννέαν. 'Ομοίως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατηγών!'.  
1)

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει τοιωταὶ διαφοροὶ δικαιολογοῦνται ἀπό ἀνεπαρκές μητρώων μονάδων (francs) δύνονται νὰ δόηγησουν δχι εἰς εὐάριστα συμπεράσματα. Διότι ὁ στατιστικός τῶν Εθνικῶν Λογαριασμῶν συχνά ἴσφαρει τὴν τακτικήν τοῦ κατοικισμοῦ (imputation) καὶ συνεπώς ἡ διαφορά εἰς τὰ ύπερωκεάνια, ἀν τούχη ἐπ' αὐτῆς νὰ καταλογίση, ἔτη τὸ παραπλανήσι.

'Ενταῦθα πρέπει νὰ σημειωθῇ ἡ ἔλλειψις ἀποτελεσματικού κριτηρίου ἐντοπισμού τοῦ τόπου ἐγκαταστάσεως τῆς διευθύνσεως τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχείρησεως (Residence). Τούτο προφανῶς, ἔχει σημασίαν διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς συμβολῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυ-

τιλίας ὡς εἰσοδήματος ἐξ ἀλλοδαπῆς ἡ τμῆματος τοῦ ἀκαθαρίστου ἔγχωριον προϊόντος. 'Ετσι, συμβαίνει πλοία νὰ συμβάλλουν π.χ. εἰς τὸ εἰσόδημα ἐκ Θαλασσίων Μεταφορῶν, καὶ ἐντεύθειν εἰς τὸ ἀκαθάριστον ἔγχωριον προϊόντος, ἐνῷ ἡ συμβολὴ τῶν χαρακτηρίζεται ὡς εἰσόδημα ἐξ ἀλλαδαπῆς. 'Η πρακτική σημασία τούτου εἶναι διπλή, διότι, πρώτον, τὸ περιεχόμενον τοῦ εἰσοδήματος τῶν Θαλασσίων Μεταφορῶν νοθεύεται δεύτερον, ὑπάρχει διπλούς ὑπολογισμούς δεδομένου ὅτι τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικον προϊόντος αὐξάνει λόγω ηγεμένου εἰσοδήματος ἐκ Θαλασσίων Μεταφορῶν καὶ ηγεμένων ἐμβασμάτων (εἰσόδημα ἐξ ἀλλοδαπῆς)!'.  
1)

'Ενταῦθα ὁ ὄρος 'διπλοὺς ὑπολογισμοὺς' δὲν σημαίνει ἀνόγκας ἵστοσην τοῦ εἰσοδήματος ἐκ θαλασσίων μεταφορῶν καὶ καθαροῦ εἰσοδήματος ἐξ ἀλλοδαπῆς.

11. Σ. μ. π. ε. ρ. α. σ. μ. α. τ. α.: Τὸ ἐκ Θαλασσίων Μεταφορῶν εἰσόδημα, ὅπως δίδεται ύπο τῶν Εθνικῶν Λογαριασμῶν καὶ ἐντεύθει τὸ τμῆμα ἐκείνο, ποὺ δικαιολογεῖται ἐξ ἐργασίας, φαίνεται νὰ ἔχῃ πρόσλευσιν κυρίως τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας καὶ τὴν Μεσόγειον. Δι' αὐτὸ καὶ ἡ ὑποεκτίμησις. Τὸ εἰσόδημα ἐξ ἐργασίας εἰς τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀνεξαρτήτως δηλ. θαλάσσης, θά προέλθῃ δι' ἐνοποιήσεως τῶν Πινάκων I καὶ II.

**ΠΙΝΑΣ V  
Η ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΩΝ  
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΕΚΑΤ. ΔΡΧ.**

Ετος	'Ελληνικών Θαλασσών (1)	Εισόδημα ἐξ Πληρωμάτων (2) + O	'Εμβάσματα Πληρωμάτων (3)	Εἰσφοραὶ εἰς 'Ασφαλ. Οργαν. (4)	'Αμοιβή Εργασίας (5)=(1)+(3)+(4)	'Αποφ. Α. (6)=(2)+(4)+(4)	'Αποφ. Β. (7)=(2)+(4)+(4)
1958	329	250	743	69	1.141	1.062	
1959	392	298	732	103	1.227	1.133	
1960	571	460	888	70	1.529	1.418	
1961	739	608	1.036	55	1.830	1.699	
1962	889	731	1.065	108	2.062	1.904	

+ Δὲν περιλαμβάνουν ἀμοιβᾶς εἰς δρχ. πληρωμά των ἀπασχολουμένων εἰς ύπερωκεάνια καὶ μεσογειοκά πλοία (ύπερθεσίες).

Ο 'Εκτιμήσεις Υπουργείου Συντονισμού, Διεύθυνσις Εθνικῶν Λογαριασμῶν.

1. 'Η (5) δίδει ἀμοιβὴν ἐργασίας τῶν Ελλήνων ναυτιλομένων, ὑποθέτοντες ὅτι ἡ ἀμοιβὴ τῶν ναυτικῶν τῶν ύπερωκεανῶν καὶ μεσογειακῶν ἡτο εἰς συνάλλαγμα. Συνεπῶς ἐπηρεάσθησαν τὰ ἐμβάσματα (2) Ιστορίας πρὸς τὴν μείωσιν τῆς (1) ἡ ἀλλαγὴ κατὰ τὸ πασὸν ποὺ ἡ ἀμοιβὴ τῶν ἐν λόγῳ κατηγοριῶν ναυτικῶν ἐγένετο εἰς συνάλλαγμα (διαφορὰ στηλῶν 1 καὶ 2).

2. 'Η (6) δίδει τὴν ἀμοιβὴν ἐργασίας τῶν ναυτιλομένων, ὑποθέτοντες ὅτι ἡ ἀμοιβὴ τῶν ναυτικῶν τῶν ύπερωκεανῶν καὶ μεσογειακῶν ἡτο εἰς συνάλλαγμα. Συνεπῶς ἐπηρεάσθησαν τὰ ἐμβάσματα (2) Ιστορίας πρὸς τὴν μείωσιν τῆς (1) ἡ ἀλλαγὴ κατὰ τὸ πασὸν ποὺ ἡ ἀμοιβὴ τῶν ἐν λόγῳ κατηγοριῶν ναυτικῶν ἐγένετο εἰς συνάλλαγμα (διαφορὰ στηλῶν 1 καὶ 2).

3. Αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπόφεις δύον ἀφορά τὴν ύφην καὶ σύνθεσιν τῶν ἐμβασμάτων - εἰσφορῶν εἰς ἀσφαλιστικούς όργανοις μεταπροῦνται (Κεφάλαιον 11).

4. 'Η διατυπωθεῖσα ἀπόφεις, ὅτι οἱ Εθνικοὶ Λογαριασμοὶ ἔχουν μικρὸν καὶ ἀσυνεπές κάλυμμα πλοίων, ίσχυει ἐφ' δύον μελετούμεν τὸν κλάδον Θαλάσσης Μεταφορῶν τῆς 'Υπηρεσίας τῶν Εθνικῶν Λογαριασμάτων - εἰσοδήματος (5) καὶ (6) ἀναπαριστοῦν τὸ ύφος τῆς ἀμοιβῆς ἐργασίας τῶν Ελλήνων ναυτικῶν. Πρὸς τούτο συγκρίνομεν διαχρονικῶς τὴν ἔξελιξιν τῆς ἀμοιβῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἀπασχολίσεως.

Γό το εἰσόδημα ἀπόφεις Α' καὶ Β' προέρχεται ἐκ τῶν στηλῶν (5) καὶ (6) τοῦ Πίνακος V, οἱ ἀπασχολούμενοι προέρχονται ἐκ τῶν Δελτίων τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας<sup>(1)</sup> καὶ τὸ εἰσόδημα ἀπόφεις Γ' ἔχει πρόσλευσιν προσωπικάς ἐκτιμήσεις βασιζομένας εἰς στοιχεῖα τοῦ N.A.T.<sup>(2)</sup>. Συγ-

1) Κατὸ τὰς ἐκτιμήσεις τῶν ἀρμόδιων τοῦ N.A.T. καὶ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας ὁ ὄριμός τῶν ναυτικῶν πλοίων χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 100 τόν. γκρός είναι περίπου 10.000. Ο όριμός τῶν ναυτικῶν ύπό έχουν σημαίαν καὶ μη συνεβδηλούμενα, περίπου 16.000, δεν περιλαμβάνει τὸ περιελθόμενον τοῦ Πίνακα VI. Τὰ στοιχεῖα ἀπασχολίσεως τοῦ ἐλάχιστος ἀναφέρονται εἰς τὸ μεσον τὸν ἔτος.

2) Οἱ ὄποιοι μοι Ν.Α.Τ. ἐμβανίζουν τὰς εἰσφορὰς τῶν ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν αἱ δοτοὶ ἀναγόμενοι διὰ τῶν ὀσφαλιστικῶν πεσσῶν διδόνων τημάτων τοῦ θυρού τῶν ἀμοιβῶν ἐργασίας τῶν ναυτικῶν. Προσφέρονται τὰς τελευταῖς κατὸ τὸ ύφος τοῦ προσθέτου εἰσοδήματος λόγω υπερωριών, λαμβάνονται τὸ συνολικὸν ύφος τῶν ἀμοιβῶν ἐργασίας.  
'Η ἀπόφεις Γ' περιέχει τὰς συνιστώσας: ὀνομαστική ἀμοιβὴ ναυτικῶν καὶ ἐργοδοτική εἰσφορά πλέον πρόσθετος ἀμοιβὴ λόγω υπερωρίων. 'Η μεθοδολογία τῆς ἐν λόγῳ ἀπόφεις πρόσκεπται νὰ ἐκδοθῇ στιθερός.

κρίνοντες τὰς ἐκτιμήσεις τοῦ εἰσοδήματος βλέπομεν διὰ ἡ ἀπόφεις Α' παρακολουθεῖ τὴν ἀπόφεις Γ' κατὰ τὰ πρώτα ἔτη, ἐνῷ διὰ τὸ 1962 ἀφίσταται ἀρκετά. Οἱ λόγοι δύνανται

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, ύλικά μηχανῆς,  
καταστρώματος καὶ «TRANZIT»  
Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

νὰ ἀναζητηθούν εἰς τὴν παρατηρουμένην κατά τὰ τελευταῖα ἑπτή ἀποτελεσματικώτεραν δραστηριότητα τοῦ N.A.T. ἀπὸ πλευρᾶς συλλήψεως τῶν εἰσφορῶν καὶ τὴν ἔγγραφην δύονεν καὶ περισσοτέρων συμβεβλημένων πλοίων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νησολόγια. 'Η ἐπὶ τοῖς % ἔξελιξις τῆς ἀμοιδῆς ἐργασίας καὶ

τῆς ἀπασχολήσεως δεικνύει, ὅτι ἡ ἀπασχόλησις ηὐδῆται κατὰ 59% ἐντὸς τοῦ 1959-62, ἐνῷ τὸ εἰσόδημα κατὰ 68% (ἀπόψεις Α' καὶ Β') ἡ 122,9% (ἀπόψεις Γ'). 'Η κατὰ κεφαλὴν ἀμοιδῆς τῆς ἐργασίας ἐπὶ τοῖς % ἔκινήθη ἀνοδικῶς καὶ περίπου 6% (ἀπόψεις Α' καὶ Β') ἡ 40,1% (ἀπόψεις Γ').

## ΠΙΝΑΞ VI

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ

	1958	1959	1960	1961	1962
'Απασχολούμενοι .....	32.863	34.842	42.321	50.484	55.425
Εἰσόδημα εἰς ἑκατ. "Αποφις Α'" .....	1.141	1.227	1.529	1.830	2.060
» » » » Γ' .....	1.068	1.133	1.418	1.699	1.904
» » » » Γ' .....	—	1.045	1.413	1.874	2.329

## ΠΙΝΑΞ VII

## Η ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα Α'	34.720	35.216	36.129	36.249	37.167
» » » » Β'	32.498	32.518	33.505	33.654	34.352
» » » » Γ' .....	—	29.992	33.388	37.121	42.020

## ΠΙΝΑΞ VIII

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΟΙΣ %

'Απασχολούμενοι .....	94.3	100	121.4	144.9	159.0
Εἰσόδημα Α'	93.0	100	124.6	149.1	167.9
» Β'	93.7	100	125.1	150.0	168.0
» Γ'	—	100	135.2	179.3	222.9

## ΠΙΝΑΞ IX

Η ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΜΟΙΒΗ ΤΗΣ  
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΙΣ %

Κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα Α'	98.6	100	102.6	102.9	105.5
» Β'	99.9	100	103.0	103.5	105.6
» Γ'	—	100	111.3	123.8	140.1

## ΠΙΝΑΞ X

Η ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ

Κατὰ κεφαλὴν εἰς Δρχ.	15.900	20.069	21.530	22.840	24.365
Κατὰ κεφαλὴν ἐπὶ %	79.2	100	107.3	113.8	121.4

Αἱ ἐν λόγῳ κινήσεις τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τοῦ εἰσόδηματος δόηγον εἰς τὰς ἔξης παρατηρήσεις: Εἰς αὔξησην τῆς ἀπασχολήσεως π.χ. κατὰ 59% η αὔξησης τῆς κατὰ κεφαλὴν ἀμοιδῆς ἐργασίας εἶναι 40,1% τούτῳ σημαίνει ὅτι ἡ ἀπασχολητική παρουσίας πλέον ἐλαστικότητα ως πρὸς τὴν κατὰ κεφαλὴν ἀμοιδῆν αἱ ἀπόψεις Α' καὶ Β' δεικνύουν ἐπίσης θετικήν συσχέτισιν ἀπασχολήσεως καὶ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδηματος ἀλλὰ μεγαλυτέρας ἐκτάσεως. "Ετοι, εἰς αὔξησιν τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδηματος 5,5% η προκαλούμενη αὔξηση τῆς ἀπασχολήσεως εἶναι 59% (ἀπόψεις Α' καὶ Β' 1962). Τόσον ύψηλή ἀντιπόκρισις τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τὰς μεταβολὰς τοῦ εἰσόδηματος πρέπει νὰ ληφθῇ μὲν ἐπιφύλαξιν. Οἱ λόγοι εἰναὶ ὅτι αἱ σειραὶ Α' καὶ Β' προέρχονται ως εἶδομεν προηγουμένων ἐκ της στατιστικῶν αἱ πλημμελῶν συλλαμβάνουν τὸ εἰσόδημα. "Αλ-

λως, αἱ ἐν λόγῳ χρονολογικαὶ σειραὶ δὲν εἶναι εὐαίσθητοι εἰς τὴν παρουσίασιν τοῦ ὅλου παραγομένου εἰσόδηματος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. "Αντιθέτως η σειρά Γ', καθ' ὃν προέρχεται ἐκ τοῦ N.A.T. τὸ ὅποιον ἐλέγχει τὸ σύνολον τῶν ναυτολόγων καὶ τῆς 'Εφορίας Πλοίων ἡ ἥποιας ἐλέγχει καὶ τὰς μισθωτικάς καταστάσεις ύπερωριῶν, παρουσιάζει μεγαλυτέρας ἀκρίβειαν καὶ συνέπειαν καὶ ἐπομένως δύναται μετ' ἀσφαλείας νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἀναπαράστασιν τοῦ ὕπους τῆς ἀμοιδῆς ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Βεβαίως δὲν πρέπει νὰ μάς δισεύητη τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ναυτικοὶ τῶν ύπολογῶν σημαίνουν καὶ μὴ συμβεβλημένων πλοίων (περίπου 16.000 ἀπασχολούμενοι τὸ 1964) δὲν ἐμφανίζονται ως δημιουργοὶ εἰσόδηματος (ἀπόψεις Γ') καὶ συνεπῶς καὶ ἡμεῖς ἀκόμη ὑπεκπομόυμεν ἐνταῦθα τὴν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας.

ΠΙΝΑΞ XI  
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

	1958	1959	1960	1961	1962
Υπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν .....	7.094	9.650	19.116	23.982	29.925
» ξένην σημαίαν συμβεβλημένα .....	15.769	15.192	13.205	16.502	15.500
» ξένην σημαίαν μὴ συμβεβλημένα *	15.769	15.192	13.205	16.502	15.500
Σύνολον .....	38.632	40.034	45.526	56.986	60.925

Πηγή: Δελτίο 'Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.  
\* Υπόθεσις.

Οἱ ἐν λόγῳ σημωνούσαι ναυτικοὶ ἐμβάζουν συναλλαγμα, τὸ ὅποιον προφανῶς ἐμφανίζεται

νίσεως εἰς τὴν σειρὰν Γ'. 'Εξομάλυνσις τῆς σειράς Γ' ὡς πρὸς τὴν ἀμοιδῆν ἐργασίας ναυτικῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν δένειται ὁ αὐτός πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν ὑπὸ ἐπιχειρηματικής ηὐδῆτης σημαίας μὴ συμβεβλημένων πλοίων τοῦ εἰσόδηματος Γ' καὶ ἐπομένως τοῦ ἀνοίγματος τῶν Α' καὶ Β' ἀπὸ Γ'. 'Ελλείφει στοιχείων ἔχρησιμοποιηθῆ ὡς ὑλικὸν τὸ εἰσρεῦσαν συνάλλαγμα ἔξι ἐμβασάτων ναυτιλομένων.

Πρὸς τοῦτο ἔγενετο ὡς ὑπόθεσις ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ύπολογῶν τῶν ναυτικῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν εἶναι ὁ αὐτός πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν ὑπὸ ἐπιχειρηματικής ηὐδῆτης σημαίας μὴ συμβεβλημένων πλοίων κατὰ ναυτικόν.

Τὸ μέσον κατὰ ναυτικὸν εἰσρεῦσαν συνάλλαγμα (Πίνακες I καὶ XI) πολλαπλασιαζόμενον μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν μὴ συμβεβλημένων ἔχειλιχθη κατὰ τὸ διάστημα 1959-1962 ὡς ἔξης: 215, 258, 300 καὶ 271 ἑκατ. δρχ. ἀντιστοιχῶς. Αὔξανοντες τὴν σειρὰν Γ' κατὰ τὰ ποσά αὐτὰ ἐπιτυγχάνουν καλυτέραν συγκρισμότητα τῶν σειρῶν, παρ' ὅτι δεῖναί τοις πραγματικὸν ὑψός τῆς ἀμοιδῆς τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ἀκόμη πρέπει νὰ αὐξηθῇ.

5. Έκ τῆς προηγηθείσης ἀναλύσεως συμπεριένομεν, ὅτι μεταξὺ ἀπασχολήσεως καὶ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδηματος ὑπάρχει θετική συσχέτισις, ἀκόμη δὲ ὅτι ἡ ἀπασχολήσης είναι ἀρκετά ἐλαστική.

6. Συγκρίνοντες τὴν κατὰ κεφαλὴν ἀμοιδῆν ἐργασίας εἰς τοὺς κλάδους τῆς Ναυτιλίας καὶ μεταποίησεως (Πίνακες VII καὶ X) ἀγόμεθα εἰς τὰ ἔξης συμπεράσματα: Πρώτων, η μέτη ἀμοιδῆς ἐργασίας εἰς τὴν πρώτην εἶναι διπλασία ἐκείνης τῆς βιομηχανίας δεύτερην, τὸ ποσοστὸν τοῖς % τῆς κατὰ κεφαλὴν ἀμοιδῆς τῶν ναυτικῶν αὐξάνει ταχύτερον τοῦ ἀντιστοίχου τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν βιομηχανίαν. Βλέπομεν δ.λ. ὅτι οἱ ἐτήσιοι ρυθμοὶ μεταβολῆς τῆς ἀμοιδῆς ἐργασίας εἰς δύο βασικοὺς κλάδους τῆς οἰκονομίας διαφέρουν μεταξύ των. Τοῦτο ἔχει, προφανῶς, σημασία διὰ τὴν πολιτικὴν τῶν μισθῶν. Συνοφίζοντες λέγομεν, ὅτι αἱ ὑπάρχουσαι στατιστικαὶ τοῦ εἰσόδηματος τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν δύνανται νὰ ἀναπαραστήσουν τὴν κατάστασιν τοῦ κλάδου. Καὶ δὲν εἶναι καθόλου παράξενον ὅτι τὸ Πενταετές Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς 'Ανοιπτέως εἰς τὴν περιπτωσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δίδει τὴν ἐντύπωσιν γενικοτήτων καὶ εύχολογίου('). 'Άλλα καὶ αἱ ἡμέτεραι μονάδες οἰκονομικῶν ἐρευνῶν δὲν φαίνεται νὰ ἔχουν δώσει ἐμφασιν εἰς τὴν μελέτην τοῦ κλάδου τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας(').

## Κ. ΚΩΝΣΤΑΣ

1) '1961 Five-year programme for the economic development of Greece, 1960-1964' σ.σ. 58-60, Ministry of Coordination.

2) 'Η πρόσφατος μελέτη, ἐπὶ παραδείγματι, τοῦ Κέντρου Οἰκονομικῶν 'Ἐρευνών «An econometric model of the Greek economy», ὑπὸ D. Suits, 1964, σ.σ. 64-66, πραγματεύεται τὸ σύνολον τοῦ κλάδου τῶν μεταφορῶν χωρὶς νῦν περὶ Ναυτιλίας.

## 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.

# 85,000 TONNER IN 25 WEEKS

The 85,000 D.W.T. tanker "FRISIA" was completed at Kure in just 25 weeks... from keel laying to delivery!

Kure Shipbuilding & Engineering offers you this kind of super-fast construction because it is one of the world's largest, most modern, most experienced shipbuilders.

## Facilities for 160,000 tonners

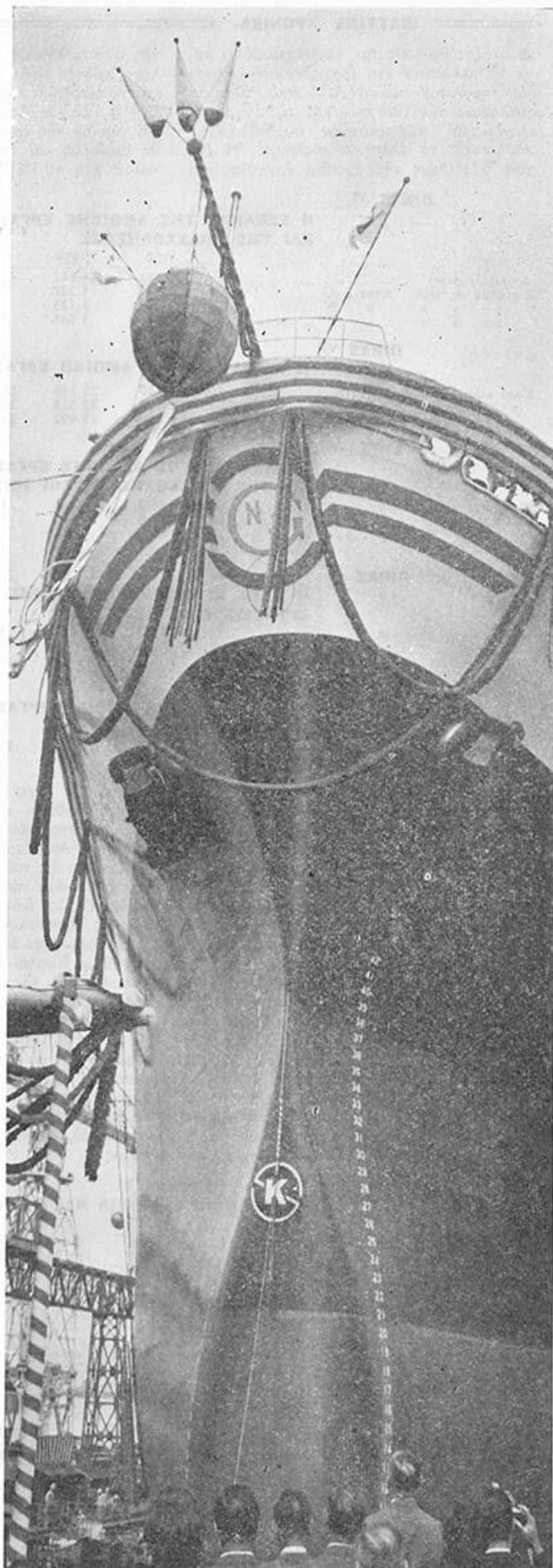
Kure S & E is one of the largest in the world with its annual newbuilding capacity of over half a million D.W.T. Ships up to 160,000 D.W.T. can be built at Kure yards.

## Big-ship-experience

Here, ready to work on your new ship, are skilled engineers and workmen who have built such great ships of the past as the super-super-dreadnought "YAMATO". The world's first 100,000 tonners — the tankers "UNIVERSE DAPHNE" and "UNIVERSE APOLLO" — were also built at Kure.

We're ready to put our vast experience to work for you. Before you order, talk with Kure.

The 53,000 DW ton tanker, Corinthos, is launched at Kure. ▶



**THE KURE SHIPBUILDING & ENGINEERING CO., LTD.**

No. 1 Tekko Building, 1, 1-chome, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo Tel: Tokyo 201-0381 Cable Address: KUREZOSEN TOKYO

NEW YORK OFFICE: Room No. 702, 52 Broadway, New York 4, N.Y., U.S.A.  
LONDON OFFICE: 113/116 Leadenhall St., London, E.C. 3, England

Tel: BOWling Green 9-8237 Cable Address: KUREZOSEN NEWYORK  
Tel: AVEnue 1379 Cable Address: KUREZOSEN LONDON

# Η ΑΛΜΥΡΟΤΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Είς τὸ ἔρωτημα διειπή τὸ ὅδωρ ὡριομένων οὐλασσόν είναι ἀλμυρότερον ἄλλων, ἢ ἀπάντησις, ἢ ἀναχρομένη εἰς τὰς σῆμαρον ὑψισταμένας συνθήκας, φάντασι μᾶλλον ἀπή: 'Ο δέρρειος, ἐπὶ παραδίγματι, Ἀτλαντικὸς είναι περὶ τὰ μέσα πλάτη ἀλμυρότερος, διότι ἡ Μεσόγειος ρίπτει ἐντὸς αὐτοῦ πολὺ ἀλμυρὸν ὅδωρ. 'Ο Περσικὸς καλός είναι ἀλιγύτερον ἀλμυρὸς τῆς Ἑρυθρᾶς Θαλάσσης, διότι εἰς αὐτὸν ἐκβάλλουν ὡριομένοι ποταμοί. 'Η Νεκρὰ Θαλάσσα είναι ὑπερβλαβόντων ἀλμυρά, διότι είναι κλειστή, χωρὶς οὐδεμίαν διέξοδον, ἐνῷ ἡ θάλασσα τῆς Γαλιλαίας είναι σχετικῶς γλυκεῖα, διότι ἔχει διέξοδον. Άλι ἀνωτέρῳ διένεις ἀπαντήσεις ἀναφέρονται εἰς τὰς σημειώνας συνθήκας καὶ ἐπεξηγοῦν μόνον τοπικά τινα φαντάσια, καθίσταται δὲ προφανές, διότι ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρωτημα: πῶς τὸ θαλάσσιον ὅδωρ κατέστη ἀλμυρόν, καθὼς ἄλλο παρὰ ἀπλῆ είναι, διότι τὰ ὅδατα τῶν θαλασσῶν διεμφύθησαν διά μέσου τῶν χιλιετηρίδων, κατόπιν συνεχῶν καὶ σημαντικῶν μεταβολῶν, ἀκριβῶς ὡς συνέδη καὶ μὲ τὰ ὅρη τῆς γῆς.

'Η προέλευσις τοῦ πλανήτου μας ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον πολλῶν θεωριῶν, αἱ πλεισταις δύος ἐξ αὐτῶν συμφωνοῦν ἐπὶ τὸν γεγονότος διότι, εἰς κάποιον γεωλογικὸν περίοδον, ἡ ἐπὶ τῆς γῆς θερμοκρασία ἦτο ὑπερβλαβόντων ὑφῆς. 'Ἐκ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἐκκινοῦντες, λογικῶς συμπεραίνομεν, διότι ἡ φύσις ἡρχεῖν ἐκ τῆς ἐξωτερικῆς αὐτῆς ἐπιφανείας καὶ ἐπομένων διὰ τὸ ὅδωρ ὑπῆρχεν ἐπὶ τῆς γῆς κατ' ἀρχὰς ὑπὸ μορφὴν ὑδρατμῶν, δηλαδὴ δέρπου. 'Αλλα δειρίσθεις συνθέσεις, ὡς τὸ διοξεῖδιον τοῦ ἀνθρακός, πρέπει ἐπίσης νὰ ὑπῆρχον καὶ, εἰς τὶς στάδιον γεωλογικῆς ἐξέλιξισας, μερικὰ τῶν δέρπων κατεύθυναν ὅρμα καὶ είτε στερεά, μία δὲ τῶν τελευταῖς ὅρμαδαν στερεάν ποδὸς ἀσχηματίσθησαν θά δίσκον τὸ χλωριούχα, διαν ἡ θερμοκρασία τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς θὰ ἐφθασει τοὺς 800 περίπου βαθμοὺς Κελσίου. Εἰς τὴν θερμοκρασίαν αὐτήν, δὲν ἡδύνατο νὰ ὑπάρχῃ ὅδωρ ὡς ὑγρός, διὰ τὸ στερεάν δέρπων συμβαίνει, δηλαδίσαντον χώραν καθ' ὅλην τὴν ἀλιβάνου λέδαν, ἀναιμητικούντων μὲ λουμένην θάλον. Κατόπιν, καὶ σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ πίπτουσα θερμοκρασία θὰ ἐφθασειν εἰς δρια μηρότερα τῶν 100° C. καὶ οἱ ὅδραται θὰ ἔργησαν συμβικούμενοι. Κατὰ τὸ στάδιον αὐτό, ἡ ἀτμόσφαιρα πιλανῶν νὰ περιείχει δέξα δέρπων ἀνθρακός, χλωρίου καὶ θείου, τὰ δόπια ἐπίσης θὰ συνεπικονούντων. 'Ἄν ἡ εἰκόνα αὕτη είναι ἀκριβῆς (καὶ τὸ πιθανότερον είναι ὅτι πράγματι είναι), τότε αἱ πρῶται «λίμναι» ἐξ ὑγρῶν ποὺ θὰ ἐσχηματίσθησαν ἐντὸς τῶν κοιλοτήτων τῆς ἐπιφανείας τοῦ φλοιοῦ τῆς γῆς 0° ἀπετελοῦντο ἀπὸ θερμά δέξα, τὰ δόπια ἀσχαλόδες θὰ διέλινσαν μερικά τῶν χλωριούχων καὶ ἄλλων δέρπων μὲ τὰ δόπια ἥρχοντο εἰς ἐπαγγὺ. Αἱ πρῶται, ἐπομένως, λίμναι δὲν 0° ἀπετελοῦντο ἀσχαλόδες ἀπὸ γλυκού ὅδωρο, οὗται δύος καὶ ἀπὸ ὅδωρ ποὺ θὰ ὑδρίσῃς καθ' οἰστρήποτε τρόπον μὲ τὰ σημειώνων ὅδωρ τῆς θαλάσσης.

Εἶναι: λίαν πιθανόν, διότι αἱ ἀνωτέρῳ λίμναι διέφερον κατὰ τὴν σύνθεσιν σημαντικῶς ἡ

περιοχή, διότι: ἑκάστη ἐξ αὐτῶν ἀπετέλεσε προῖδην τῶν τοπικῶν συνθηκῶν, αἱ δόπιαι διέφερον κατὰ πολὺ μεταξὺ τῶν, ἀκριβῶς διπλῶς διαφέρουσαν καὶ σῆμαρον αἱ ἐπὶ τῇ ἐπιφανείᾳ τοῦ πλανήτου μας συνθηκαὶ, διότι μόνον ἀναλόγως τοῦ πλάτους, ἀλλ' ἀκριβῶς καὶ ἀναλόγως τῆς διαφορᾶς μηκούς μεταξὺ διαφόρων περιοχῶν. Ἐπάρχουσαν καὶ σῆμαρον μεγάλαι διαφοραὶ εἰς τὰς ποσότητας καὶ τὴν φύσιν τῶν οὐδειῶν ποὺ εὑρίσκονται ἐν διαλύσεις εἰς τὰ διετά τῶν λιμνῶν ἑκάστης περιοχῆς.

'Ἐφύγετο, λοιπόν, συνεχῶς ἡ ἐπιφάνεια τῆς γῆς, συνεχῶς καὶ περισσότερον δύορον συνεπυκνωτοῦ, τὸ μέγεθός τῶν λιμνῶν ἡρῆσεν καὶ πολλαὶ ἐξ αὐτῶν συνηνομόντων. Οἱ χαρακτήρες τοῦ ἐντὸς τῶν λιμνῶν ὑγροῦ μετεβάλλετο, διὰ δὲ τῆς ἐνώσεως τῶν λιμνῶν μετεβοῦ τῶν καθίστατο τοῦτο πλέον διμοιροφόν. 'Ἐπαναλαμβάνομεν διότι τὸ ἀνωτέρῳ ἀποτελεῖν θεωρίας, δούλωντος δὲ ἀναφέρονται εἰς ἐποχὴν ἀπέχουσαν ἐξ ἡμίνων τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια ἑπτά, η «νεωτέρα» δύοις ιστορίαις τῆς γεωλογίας ἐξελίξεις είναι γνωστὴ μὲ ἀρκετὴν ἀκριβεῖαν. Οὕτω, φαίνεται διότι κατὰ τὰ τελευταῖς πεντακόσιαις ἑκατομμύριαι ἑπτῶν περίπου, ἡ γενικὴ μέση θερμοκρασία τῆς γῆς οὐτοῦ λιανάδιολος τῆς σημειωνῆς, ἀν καὶ, φυσικά, ἐσημειώθησαν ἐξέρσεις καὶ ὑφέσεις αὐτῆς. 'Η ἀτμόσφαιρα ἦτο ἡ αὕτη περίοδος μὲ τὴν σημειωνήν, ἀν καὶ ὑπῆρχαν περίοδοι ὑγρασίας ἡ ἔρησισις, αἱ κλιματικαὶ δὲ μεταβολαὶ ποὺ σημειώνονται, δηλαδίσαντον χώραν καθ' ὅλην αὐτήν τὴν αἵρεσιν περίοδον.

'Ἄν ἐξετάσωμεν τοὺς δράχους, ποὺ ὑπάρχουν σῆμαρον εἰς τοὺς διαφόρους τόπους τῆς γῆς, διέλεπομεν διότι ἀνήκουν εἰς δύο κυρίας διάμετρας: Ήπιογενεῖς δράχους, ἀποτελουμένους ἀπὸ στερεοποιημένων τετραγωνών ὑλικῶν καὶ ἱερατικούς δράχους, ἀποτελουμένους ἀπὸ κόκκους καὶ μόρια συγκολληθέντα πρὸς ἄλληλα. 'Η διαφορά εἰς τὴν σύνθεσιν, είναι ἀνάλογος τῆς διαφορᾶς ποὺ ὑπάρχει μεταξὺ ὅλου καὶ μπατόν, οἱ ἱερατικοὶ δύοις δράχοις μᾶς διηγοῦνται διεικετώρων εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς ιστορίας τῶν θαλασσῶν, διότι οἱ πλειστοί εἰς αὐτῶν (σ-

χειρίσιμος, ὅλοι) ἀποτελοῦν τὰ ἀποδεγματικά τὰ περισσότερα τεμάχια ἐν τῷ πυθμένος θαλασσῶν πρὸ πολλοῦ ἔξαρτοι εἰς τὴν σημειωτικήν. 'Αποδεικνύεται τοῦτο καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι περάχουν ἐντὸς αὐτῶν τὰ ἀπολιθώματα ζωϊκῶν ὄργανων, ὡς κοραλλίνων, στενοροήθημάν τοις μερικοῖς δὲ τῶν δράχων αὐτῶν ἀποτελοῦνται: ἐξ ὅλικοῦ στερεοποιηθέντος πρὸ τοῦ πυθμένας θαλάσσης ἐπόπειραν τὸν πυθμένα θαλάσσην πρὸ δέδομαντος ἑκατοτομμύριων ἑπτῶν. 'Η μεταβολὴ αὕτη ἦτο καὶ είναι συνεχής, ἀνὰ δὲ τόπος αἰλίνας μεγάλαι δροσεῖται πανεπάνησον, ἀπεσαθρόθησαν καὶ παρεσύρθησαν ὑπὸ τῶν δραχῶν πρὸς τὴν θαλάσσην, ἐνῷ ἄλλαι ἀνεδύησαν ἐκ τῆς θαλάσσης, ἀνὰ δὲ τὸν ποστούν καὶ παραστοῦνται πολλά τοις τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια ἑπτῶν, ἀποτελοῦνται προφανῶς ἐξ ὅλικοῦ ποὺ εὑρίσκεται ἐν διαλύσεις, ἀπεγκορίζειν κατόπιν ὡς κινητήρια καὶ ἐπεκάθησεν τὸν πότανον τῶν πάρα πολλῆς ἀμφιβολίας διότι αἱ θαλασσαὶ περιείχουν δίλατα καθ' ὅλους αὐτῶν τοὺς μαρκοὺς αἰλίνας. 'Ασθενοτογενὴ τινα πετρώματα ἀποτελοῦνται προφανῶς ἐξ ὅλικοῦ ποὺ εὑρίσκεται ἐν διαλύσεις, ἀποτελοῦνται πολλά τοις τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια κινητικά καὶ ἀλιβάνεται τὸν πότανον τῶν πάρα πολλῆς πέραν πάσης ἀμφιβολίας διότι αἱ θαλασσαὶ περιείχουν δίλατα καθ' ὅλους αὐτῶν τοὺς μαρκοὺς αἰλίνας.

'Μάν σῆμαρον ἐξήγετο ἐκ τῆς θαλάσσης ὀλόκληρος ἡ ποσότης τῆς ἐντὸς αὐτῆς ἐν διαλύσεις διλήγεις καὶ ἀπεξηραντοῦ, θά ἀνήρχετο εἰς τὸν πυθμένα τῆς θαλάσσης, ἀνεδύθη εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἀπεγκράφησεν τὴν θαλάσσην, διὰ νὰ υποστοῦν καὶ αὐταὶ μὲ τὸν παρόρθητον τὴν θάλασσην. 'Εξακολουθοῦσαν δύοις νὰ ὑπάρχουν τημάτα πολλῶν ἐξ αὐτῶν καὶ τὰ ἐν αὐταῖς ἀπολιθώματα πολλά πέραν πάσης ἀμφιβολίας διότι αἱ θαλασσαὶ περιείχουν δίλατα καθ' ὅλους αὐτῶν τοὺς μαρκοὺς αἰλίνας.

'Πάντα πέραν τοὺς δράχους, ποὺ ὑπάρχουν σῆμαρον εἰς τοὺς διαφόρους τόπους τῆς γῆς, διέλεπομεν διότι ἀνήκουν εἰς δύο κυρίας διάμετρας (4.5 ἑκ. κ. μίλια), τὰ τρία τέταρτα τῶν δραχῶν θά ἔσαν καινὸν ἄλλα (χλωριούχον νάτριον). 'Ἄν τὸ στερεό τοῦ πυθμένας τῶν θαλασσῶν τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια κινητικά καὶ ἀλιβάνεται τὸ πέτρινον τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια πάχους 53.5 περίπου μέτρων, ἡ δὲ ποσότης του αὐξάνει ἀπησίως κατὰ 2 καὶ πλέον ἑκατομμύρια κινητικά κιλιόμετρα, λόγῳ τῶν ἀλάτων ποὺ παρασύρουν ἐντὸς τῆς θαλάσσης οἱ εἰς αὐτὴν ἐκβάλλοντες ποταμοί. Αὐξάνει ἐπίσης τὸ ποσόν τῶν εἰς τὴν θαλάσσην ριπτομένων στερεῶν διαλύτων, οἵτινες τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια πάχους 53.5 περίπου μέτρων, ἡ δὲ ποσότης του αὐξάνει ἀπησίως κατὰ 2 καὶ πλέον ἑκατομμύρια κινητικά κιλιόμετρα, λόγῳ τῶν ἀλάτων ποὺ παρασύρουν ἐντὸς τῆς θαλάσσης οἱ εἰς αὐτὴν ἐκβάλλοντες ποταμοί. Αὐξάνει ἐπίσης τὸ ποσόν τῶν εἰς τὴν θαλάσσην ριπτομένων στερεῶν διαλύτων, οἵτινες τούλαχτον τέσσαρα διεκατομμύρια πάχους 53.5 περίπου μέτρων, ἡ δὲ ποσότης του αὐξάνει ἀπησίως κατὰ 2 καὶ πλέον ἑκατομμύρια κινητικά κιλιόμετρα, λόγῳ τῶν ἀλάτων ποὺ παρασύρουν ἐντὸς τῆς θαλάσσης οἱ εἰς αὐτὴν ἐκβάλλοντες ποταμοί.

## HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

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

## UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

('Η μεγαλυτέρα Οργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ  
Αποζημίωσιν πλοιοκτητῶν εἰς δόλοκληρον τὸν κόσμον)  
καλύπτει τὰ πλοιά δύο τῶν σημαίων διὰ ζημίας πρὸς τρίτους

## UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

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

All managed by THOS. R. MILLER AND SON,

14/20, ST. MARY AXE, LONDON E.C.3.

**SCHERMULY (ENGLAND)**  
Τὰ τελειότερα καὶ παγκοσμίου φήμης ἐφόδια σημάτων κινδύνου διά  
Πλοία  
· Αποκλ. Εἰσαγωγεῖς  
(Διαρκῆς Παρακαταθήκη)  
**PROMONTHΕΥΤΙΚΗ**  
**ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ**  
**"ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ,"**  
ΚΑΡΑΓΣΚΟΥ 111 — ΤΗΛ. 43.749  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

νας και της κόνειας, πού οι άνθρωποι παρακούμενοι έχουν διαλέγει πρόσωπα την θάλασσαν και έκ την διαλελυμένην είς την ατμοσφαιρικούς στερεών, πού η δροσή παρασύρει είς την θάλασσαν. Σημαντική πρόσει να είναι και η ποσότης τῶν στερεών, τῶν προστιθεμένων ἀπό την διάλυσιν φυτικῶν και ζωήνθων οὐσιῶν, πτωμάτων ζώων και διαφόρων ἀπορριμμάτων. 'Αφ' ἔτέρου, δημος, τὸ ποσόν ἀπό τῶν εἰς τὴν θάλασσαν διαλυμένων στερεών, μειοῦται ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐναλίου φυτικοῦ και ζωϊκοῦ κέρδους. Ἐπὶ παραδείγματι, τὰ ἀνθρακίδης ἀσβέστιον και μαγγησία, δις και οἱ χαλαζίαι, χρησιμοποιοῦνται διὰ νὰ σχηματισθῇ τὸ κέλυφος και διαστέτος μᾶς μεγάλης ποικιλίας θαλασσίων ζώων, τὰ ὁποῖα ἔναποτείθενται: ἐπὶ τοῦ πυθμένος, διαν οἱ ὄργανοι αὐτοῦ ἀποθάνουν. Κάνει ἐπίοντος ἡ θάλασσα δλατα μὲ τὸν ἀφρόν και τὰς ξεκάδας τῶν κυμάτων, ποὺ φέρονται: πρός τὴν ἥραν, δις και λόγῳ τῆς ὑπὸ τοῦ ἀνθρώπου ἔχαγωνται δλατας ἐκ τοῦ θαλασσίου θάτος.

'Ἐκ τῆς ἀνωτέρου ἀπῆλης ἀπαριθμήσεως τῶν αἰτίων, τῶν συντελόντων εἰς τὴν αὐξήσιν ἡ τῶν ἀλλάτων τῆς ποσότητος τῶν εἰς τὸ θαλασσίου θάτος περιεχομένων στερεών, προφανὸς καιστιστατική, δις δὲν είναι δυνατόν νὰ καθορισθῇ ἐάν τὸ εἰς δλατα περιεχόμενον τῆς θαλασσίου αὐξάνῃ ἡ ἀλλάτων τῆς ποσότητας, είναι δημος, φυσικά, δυνατόν νὰ ἔρευνηται ἡ συμερινὴ κυρία πηγὴ ἡ συντελοῦσα εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ ἀλογού περιεχομένου. 'Ανεφέρθη ἡδη, δις κατ' ἔτος οἱ ποταμοὶ παρακούμενοι πρός τὴν θάλασσαν περὶ τὰ δύο ἔκατον μύρια κιλῶν κατέμετρα στερεών θάτος, διαλελυμένων εἰς τὸ θάτος τῶν μεταξύ διαλύσεων πολὺ μεγάλη διαφορά. Διςτι: τοῦ μέν θαλασσίου θάτος τὸ περιεχόμενον, ἀπὸ ἀπόψεων δέρους, ἀποτελεῖται κατὰ ποσοστὸν πλέον τῶν τριών τετάρτων ἀπὸ γλωσσικῶν νάτριου, ἐνῷ τοῦ ποταμοῦ θάτος τὸ περιεχόμενον εἰς δλατας μόλις ἀνέρχεται εἰς τὸ δύο τεσσαρακοστὸν δύδουν. 'Αντιθέτως, ἐνῷ τὸ ἀνθρακικὸν ἀσβέστιον περιέχεται εἰς τὰ στερεά τοῦ

θαλασσίου θάτος κατὰ ποσοστὸν 1/200, εἰς τὰ στερεά τοῦ ποταμοῦ θάτος περιέχεται κατὰ ποσοστὸν πληγάδιον τὸ δύο δεύτερων. Ἐπομένως, δις δὲν ὑπῆρχον δλατοὶ λόγοι η πηγαὶ μεταβολῶν, οἱ ποταμοὶ θάτος αυτῶν, κατὰ τὴν παρόσαν γεωλαγικὴν περίσσον, εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ περιεχομένου ἐντὸς τοῦ θαλασσίου θάτος ποσοστὸν τοῦ ἀσβέστου.

Τὸ 1715 ὁ περιφυμός "Ἐντρουντ Χάλλεϋ εἰπεν, δις: ἡ ήλικια τῶν ὑγεανῶν θάτος διάντοτο νὰ ὑπολογισθῇ, ἐάν εἰστεδοτο ἡ εἰς δλατα περιεκτικότης αὐτῶν κατὰ διαστήματα ἐνδὲ αἰώνος, ἐν συνδυασμῷ μὲ ἀντιστοίχους μετρήσεις τῆς συμβολῆς τῶν ποταμῶν εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ εἰς δλατα περιεχομένου τοῦ θαλασσίου. Καθίσταται: ἐκ τῶν ἀνωτέρων προφανές, δις: ἡ ἐν λόγῳ γνώμῃ οδηγεῖται ἀξίαν ἔχει, ἀκόμη και ἐάν ὑποτεθῇ δις: αἱ ἐν προκειμένῳ μετρήσεις θάτος θάτος ἀπαρκῆς ἀκριβεῖς. Τὰ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Χάλλεϋ ληφθέντα δειγμάτα θαλασσίου θάτος εἰς διδέν διεργάταισαν τοὺς σημερινοὺς ἐπιστήμονας, δις: αἱ μὲν μέθοδοι ἀναλύσεως αὐτῶν θάτος διάφοροι τῶν σημερινῶν και διωδήποτε πρωτόγονοι, ἐνῷ τὰ διατηρηθεῖντα διηγήσιται εἰχον ἀλλοιούθη, ἐν μέρει ἐπειδὴ εἰς τὸ παρατηρηθὲν ὑγρὸν εἴχε διαλυθῆ και μέρος τῆς θάτος τοῦ περιεχομένου αὐτὸν δοχεῖον, ἐν μέρει ἐπειδὴ τημῆτα τοῦ ὑγροῦ εἴχε ἀπαγορεύθη, μέσον τοῦ ἐπὶ φελλοῦ πόματος τοῦ δοχείου και ἀκόμη δις: ἐσυνηθίζετο τότε νὰ τοποθετήσῃται ἐντὸς τῆς φιλῆς και εἰς τὸ ἀνωτέρων, φυσικά, κανονὶς αὐτῆς τημῆτας ἡ ἐπιγραφὴ μὲ τὴν ἡμερομηνίαν και τὸ σημεῖον ἐκ τοῦ δοποὶ ἐλήφθη τὸ δειγματοῦ. Τόσον δὲν τημῆτας τῆς μοιονθέσιος, εὑρέθησαν ἐπίσης διαλελυμένην ἐντὸς τοῦ θάτος.

"Ἀλλὴ δυσκολία διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἐντὸς τοῦ θαλασσίου θάτος διαλελυμένων ποσοτήτων στερεών στοιχείων, προέρχεται ἐκ τοῦ γεγονότος δις: δις: ἀπολύτως ἄγνωστα αἴτια, μερικά ζωῖα τῆς θαλασσῆς ἀπορροφοῦν διαφορά ἐκ τῶν στοιχείων αὐτῶν, ἔχοντα προτίμη-

σιν, ἀλλὰ πρὸς τὸ στρόντιον, ἀλλὰ πρὸς τὸ διαχάδιον, τὸ νικέλιον, τὸ κοβάλτιον, τὸν χαλκὸν κ.λ.π., διστα νὰ μειοῦται τὸ ποσοστὸν τῆς εἰς τὸ θάτορ περιεκτικότητος αὐτῶν. "Ἔγνη τῶν ἀνιστέρων στοιχείων είναι ἔξηγριμωμένον, διμως, δις: περιέχονται εἰς τὸ θάτορ θάτος θάτος.

"Εκεῖνο ποὺ είναι: δέδαιοιν είναι, φυσικά, τὸ γεγονός δις, ἐφ' δισον ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς θάτος θάτορ ὑπὸ τὴν ὑγρὰν μορφὴν τοῦ, θάτος ὑπῆρχον πάντοτε ἐν διαλύσει: ἐντὸς αὐτῶν διάφοροι θάτοι. Ο χαρακτήρας τοῦ διαλύματος θάτος μεταβάλλεται συνεχῶς και πάντοτε. Εἰς τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν ποὺ ρυμίζουν τὴν ἀνωτέρων μεταβολήν, θάτο, δεδαιοις, η ἔναρξης τῆς παρέκθεως ἐναλίου ζωῆς, δις: αἵτη γῆς νὰ προσλαμβάνῃ ἐκ τοῦ θάτος τὰ εἰς αὐτήν ἐν διαλύσει δλατα και νὰ τὰ μετατρέψῃ ἐκ νέου εἰς στερεά. Αἱ μεταβολαι θάτος είναι τόσον δραδεῖαι, διστα νὰ δύναται νὰ λεχθῇ, δις: ἐλάχιστα δισον μεταβλητὴ συνεχῶς μεταβλητὴν θάτο τὰ τελευταῖα πεντακοσία δικατομύρια ἑτη. Παρὰ ταῦτα, τὰ δλατα ποὺ σύμμερον περιέχονται εἰς τὴν θάτορ, δισον δέντον διεργάταισαν τοὺς σημερινοὺς μετατηνήμανας, δις: αἱ μὲν μέθοδοι ἀναλύσεως αὐτῶν διάφοροι τῶν σημερινῶν και διωδήποτε πρωτόγονοι, ἐνῷ τὰ διατηρηθεῖντα διηγήσιται εἰχον ἀλλοιούθη, ἐν μέρει ἐπειδὴ τοῦ θάτορος τοῦ θάτορος θάτος εἰς μίαν περιοχὴν περιέχει, ἀκόμη και πρὸ δικαστικής. Η κυκλοφορία τοῦ θάτορος ἐκ τῆς θάτορος θάτος εἰς τὴν ἀτμοσφαιραν και τάναπαλιν, ἀνακατατάσσει: μεγάλας ποσοτήταις στερεών θάτον, εἰς ἔνα συνεχῆ κόκλον, εἰς τὸν δοποὶον συνεχῶς φέρει και νέας ποσοτήταις θάτος ἐκ πυρογενῶν δράχων. Τὸ εἰς τὴν θάτορος περιεχομένων σήμερον δλατα, εβρίσκεται: ἐκεῖ προσωρινῶν μόνον. Είναι τὸ θάτορον εἰς διαλύσειν τημῆτα τῆς θάτος, ποὺ κατὰ τόχην διέργεται διὰ τοῦ θάτορος θάτος αὐτῆς τὴν στιγμήν. Τὸ πιθανότερον, ἐπομένως, είναι δις: τὸ σύνδολον τῆς εἰς τὸ θάτορ διαλελυμένης ποσοτήτος μεταβάλλεται και ἡ ἀναλογία τῆς εἰς διάφορα δλατα περιεκτικότητος μεταβληταιται εἴπος, οδηγεῖται πρὸς τὸ παρόν, γνωρίζει ποῖς και πόσον. Καὶ πιθανόν είναι, δις: οὐδέποτε θάτο τὸ μάθη.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓  
QUALITY

TOP ✓  
SERVICE

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

LONDON

**International Paints Ltd.**



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

ASSOCIATED FACTORIES IN

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

FRANCE ROUEN GERMANY HAMBURG  
GERMANY ROTTERDAM INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA ITALY TRIESTE  
MEXICO MEXICO CITY NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN  
NEW ZEALAND WELLINGTON SPAIN BILBAO

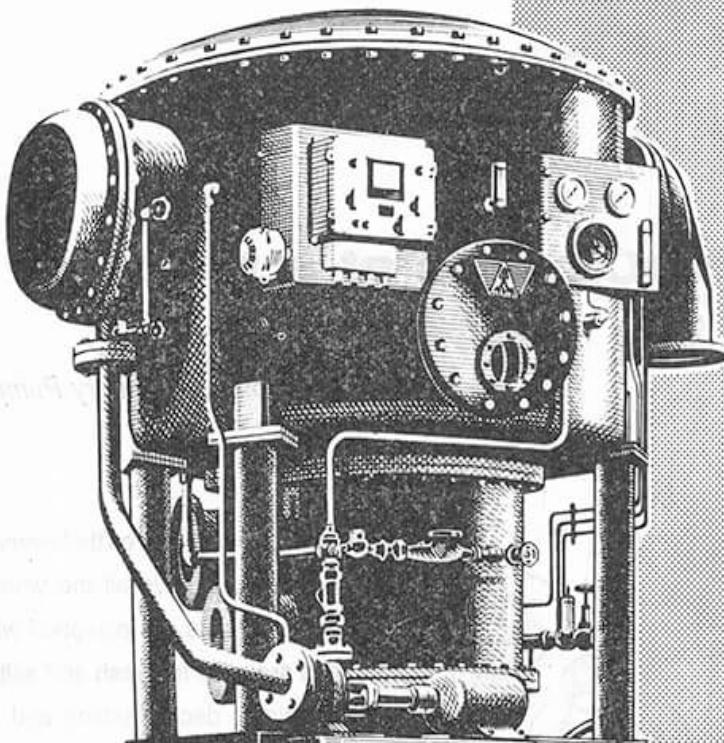
SWEDEN GOTHEBORG  
U.S.A. NEW ORLEANS U.S.A. SAN FRANCISCO  
NEW ZEALAND WELLINGTON VENEZUELA MARACAIBO

NEW YORK

**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK, S. NEW YORK  
Telephone: WHITEHALL 3-1188  
Telex: 212-571-0988 - Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION



30 ts/24 h. - 2085 mm - 6' 10"

Αἱ συσκευαὶ παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ εἰς τύπον Χαμηλοῦ "Υψους παραδίδονται μετὰ πλαισίου, προστηρομοσμένης ἀντλίας ὕδατος, πίνακος δργάνων καὶ ἐσωτερικῶν σωληνώσεων, ὡς αὐτούσιαι μονάδες ἔτοιμοι πρὸς ἐγκατάστασιν. Αἱ συσκευαὶ ποσίμου ὕδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ παραδίδονται εἰς ἀποδόσεις ἀπὸ 1 μέχρι 80 τόννων ἀνὰ 24ωρον. 20.000.000 λίτρες ποσίμου ὕδατος παράγονται ἡμερησίως ὑπὸ τῶν συσκευῶν ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ ἐκ τῶν ὅποιων πλέον τῶν 1.400 ἐγκαταστάσεων ἔχουν πωληθῆ εἰς περισσοτέρους τῶν 450 πλοιοκτητῶν εἰς 51 χώρας.

# ATLAS ΔΑΝΙΑΣ

ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ  
ΕΤΟΙΜΟΙ ΔΙ' ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
**ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ**  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 40-573

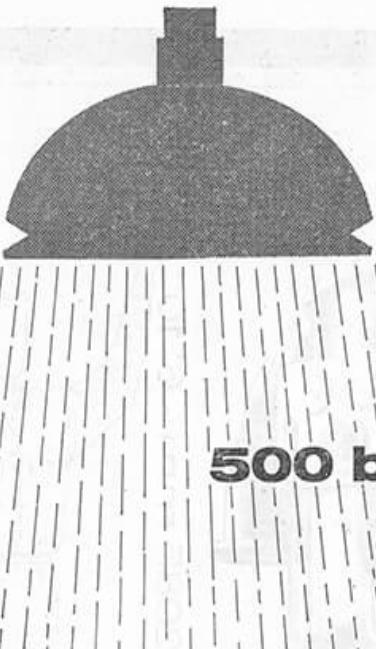


**A  
S ATLAS**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

**CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.**

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

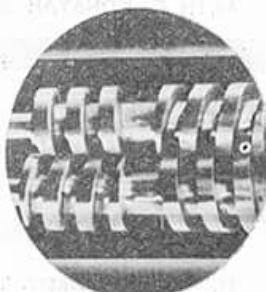


## 500 baths at a time...

*...thanks to the Houttuin Sanitary Pump*



A Houttuin sanitary pump ensures that every passenger and crew member can have all the water required. Many passenger vessels are equipped with Houttuin pumps. These are used for fresh and salt water supplies, fire fightings, deck washing and emergency duties. Similar pumps circulate and transfer fuel, and pump fuel and lubricating oil etc. The Houttuin pump is a self-priming, rotary, positive displacement unit. Two meshing worms, or screws, rotate in a pump casing. There is no metal contact between screws, or between screws and pump casing; screws are coupled by gears outside the pump chamber. A built-on overflow valve acts as both pressure regulator and relief. Strainers exclude all impurities. Cargo pumps can be provided with a heater to facilitate pumping of high viscosity fluids.



*Houttuin manufactures a wide range of horizontal and vertical screw pumps for all purposes.*

**Write for the Houttuin pump catalogue.**

**HOUTTUIN-POMPEN N.V. - SOPHIALAAN 4 - UTRECHT - HOLLAND - TELEFONE 41644 - TELEX 47280**  
Representatives for Greece: Miltos Valsamakis commercial & Technical Representations D. Gounari Ave., PIRAEUS, Telephone 43.146

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

Διά την όπ' εύθειας έπικοινωνίας μεταξύ Δανίας και Αγγλίας, έτερη κατά τὸν παρελθόντα μήνα έννη πρόσφατα τὸ νέον δανικὸν έπιβατηγόν - όχηματαγωγών της "Εγκλωντ". Ή τρόπος τοῦ νέου σκάφους είχε τεθῆ τὸν Μάιον τοῦ 1963 καὶ καθειλκόσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ "Ελσινορ τὸν Δεκέμβριον τοῦ ίδιου έτους, θεωρεῖται δὲ τὸ μεγαλύτερον καὶ ταχύτερον έπιβατηγόν πλοίον τῆς Βορείου Θαλάσσης. Εἶχε μέγιστον μῆκος 459 ποδῶν, πλάτος 63,25 ποδῶν, δάμος ἀπὸ τοῦ κυρίου καταστρώματος 39,5 ποδῶν, βύθισμα 18 ποδῶν καὶ δύλικην χωρητικότητα 10.000 κόρων. Διαιρεῖται τὸ σκάφος εἰς 9 στεγανὰ διαμερίσματα, αἱ θύραι τῶν ὅποιων κλείουν δι' ἡλεκτρικού συστήματος, ἐλέγχομένου ἐκ τῆς γεφύρας, ἐπίσης δὲ εἰς 15 ζώνας πυρκαϊᾶς, αἱ 37 πυρίμαχοι θύραι τῶν ὅποιων ἐλέγχονται ἐπίστης αὐτομάτως ἐκ τῆς γεφύρας. Απολύτως αὐτόματος είναι καὶ διὰ καταιονισμοῦ πυροσθετική ἐγκατάστασις, καλύπτουσσα δόλκηλην τὸ πλοίον. Διατίθενται τέσσαρα κύτη ἐψυγμένου φορτίου, χωρητικότητος συνολικῆς 38.000 κυβικῶν ποδῶν, τὰ δύο τῶν ὅποιων διατηροῦν θερμοκρασίαν — 20° C, τὰ δὲ ἄλλα — 10°.

Τὸ πλοίον κινεῖται μὲν δύο μηχανᾶς B - W, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, διχρόνους, δεκακυλινδρους, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἀναπτύσσει ισχὺν 7.750 πόπων εἰς τὰς 170 στροφάς καὶ κινεῖ μίαν ἔλικα. Μεγίστη ταχύτης 23 μίλια. Διαιρεῖται ἐπίσης τέσσαρες δημερογενή τριταὶ, 645 πόπων ἐκάστη, ισχύος 560 κιλοβάττους καὶ 440 βόλτη, ἐναλασσομένου ρεύματος, ὡς καὶ κινητὴ πλευρική κινητεως 800 πόπων, μὲ ἔλικος ρυθμιζομένου δύναμος ΚαMeWn, ἐλέγχομένην ἐκ τῆς γεφύρας.

Τὸ πλέον, ίσως, ἐνδιαφέρον στοιχεῖον τοῦ πλοίου, είναι τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν μεταφορὰν ὄχημάτων, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ σκάφος δύναται νὰ μεταφορᾷ 100, στερεούμενα μὲ εἰδικὰς ἀρτάγας, εύρισκομένα εἰς τὸ κατάστρωμα ἐνθέσεως αὐτῶν. Ἐπειδὴ οἱ λιμένες "Εσπεργκ καὶ Χάρουΐτς, μεταξὺ τῶν ὅποιων κινεῖται τὸ ἐν λόγῳ πλοίον, ὑπόκεινται εἰς παλίρροιαν. Ήπως 16 - 20 ποδῶν, τὸ πρόβλημα τῆς ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν προκυμαίαν καὶ ἀντιστρόφως προσπελάσεως τῶν αὐτοκινήτων καθίστατο δύστατον, ἐλύθη δὲ διὸ μᾶς ἀρθρωτῆς θυρογεφύρας, ύδραυλικῶς ἐλέγχομένης καὶ ἀποτελουμένης ἐκ τεσσάρων τεμαχίων. "Οσα ἐκ τῶν τεμαχίων δὲν χρησιμοποιοῦνται, δταν τὸ ύψος παλιρροίας καθίστηται περιττὴν τὴν χρήσιτων, αὐτοεντίθενται ἐντὸς τοῦ κύτους τοῦ πλοίου. Τὰ τέσσαρα τεμαχία τῆς ἀρθρωτῆς αὐτῆς θυρογεφύρας, δλισθαίνουν ἐπὶ τῶν δύο δραχιών τῆς ἀρθρωτῆς γεφύρας, ἡ ὅποια συλλέει τὴν προκυμαίαν μὲ τὸ κατάστρωμα ἐνθέσεως τῶν αὐτοκινήτων, τὸ δόλον δὲ σύστημα ἐλέγχεται ἀπὸ ὑδραυλικὰς ἀντίλιθας, ἡλεκτρικῶς κινούμενα. Τὸ συνολικὸν μῆκος τῆς γεφύρας είναι 50 πόδες, πρὸς ἑκατέραν δὲ πλευρῶν φέρει καὶ στηθαῖον ὄψις 4 ποδῶν. Αἱ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου τέσσαρες ἐν συνόλῳ στεγανοὶ θύραι, δι' ὧν διέρχονται τὰ αὐτοκίνητα, κλείουν ἐπίσης ὑδραυλικῶς.

Τὸ πλοίον ἔχει 209 καμπίνας, εἰς τὰς δύο ποιας μεταφέρονται 155 ἢ 179 ἐπιβάται α' θέσεως, 240 ἢ 192 ἐπιβάται δ' θέσεως καὶ 68 ἐπιβάται εἰς ἑξάκλινα ὑπνωτήρια. Ή διαφορὰ μεταξύ ἐπιβατῶν πρώτης καὶ δευτέρας θέσεως, δόψειται εἰς τὴν διανοτήτην πετατροπῆς καμπίνων ἀπὸ μονοκλίνους εἰς δικλίνους. "Ολαι αἱ καμπίναι ἔχουν τουαλέτταν, αἱ δὲ τῆς πρώτης θέσεως καὶ λουτρόν.

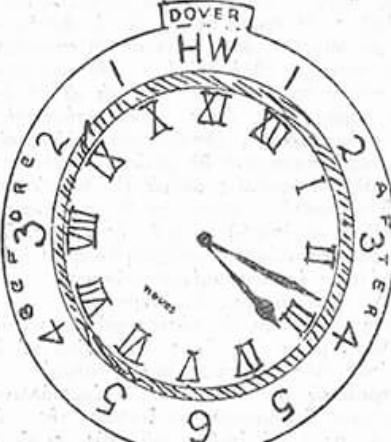
Πλήν τοῦ κύτους μεταφορᾶς αὐτοκινήτων, τὸ πλοίον ἔχει καὶ ἄλλα πέντε καταστρώματα, τὰ ὅποια, ἐκ τῶν κάτω πρὸς τὰ ἄνω, χρησιμοποιοῦνται ἐν δι' ἐπιβάτας τρίτης καὶ δευτέρας θέσεως, ἐν δι' ἐπιβάτας δευτέρας θέσεως, ἐν δι' ἐπιβάτας τέταρτης δευτέρας θέσεως, ἐν δι' ἐπιβάτας πρώτης, ἐν περιπτώσει μετατροπῆς τοῦ κυρίου δικλίνους, ὡς ἀνωτέρω, ἐν δι' ἐπιβάτας πρώτης.

σεως, ώς καὶ καπινιστήριον δευτέρας θέσεως, καταστήματα κλπ. καὶ τὸ ἀνώτερον διὰ καπινιστήρια καὶ ἐστιατόρια.

Τὰ κύτη ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ δύο ἡλεκτροκινήτους γερανούς τῶν 5 τόνων, τὸ δὲ πλοίον ἔχει καὶ σταθερωτήρας τύπου Ντέννι - Μπράουν, γυροσκοπικῶς ἐλεγχούμενους.

## ΠΑΛΙΡΡΟΙΑΚΟΝ ΩΡΟΛΟΓΙΟΝ

Εἰς μίαν πολὺ παλαιὰν ἔκδοσιν, ὡς γράφων ἐσημείωσε μίαν ἀπλούστατην, ἀλλ' ἔτι σούριστιμον ὑπόδειξιν τοῦ ἀπὸ τελλού θανόντος, J. T. C. Vignis, ἀναφερομένην εἰς τοὺς πλόας ἐντὸς περιοχῶν, ὅπου ὑπάρχουν παλιρροιακὰ ρεύματα. Εἰς τοιαύτας περιοχάς εἶναι, ὡς γνωστόν, ἀναγκαῖον νὰ γνωρίζωμεν ἐκάστοτε, ποίαν ὥραν πρὸ ἡ μετά τὴν πλήμητη εἰς τινὰ κύριον λιμένα διανύομεν, ὡστε νὰ δυνάμεθα νὰ ὑπελογίζωμεν τὴν κατεύθυνσιν καὶ τὴν ταχύτηταν τοῦ ρεύματος εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ πλοίου μας. Καὶ προτείνεται πρὸς τοῦτο μία ἀπλούστατη μέθοδος, τὴν ὥραν, ὡς γράφων, ταύλαχιστον, δὲν ἔτι τοῦ συναντήσῃς εἰς καμμίαν ἀλλην ἔκδοσιν. Πρόκειται δι' ἓντα πλούσιον δακτύλιον ἐκ χάρων ἡ ἀνάλογη πλαστικὸν ύλικον, τοῦ ὅποιου ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος εἶναι ὅση καὶ ἡ τοῦ ὥρολογίου τοῦ γραφείου χαρτῶν, ἐνῷ



ἡ ἐσωτερικὴ ρυθμίζεται κατὰ δούλησιν, ὡστε νὰ ἔταιχῃ διὰ τὴν ἐπ' αὐτῆς ἀναγραφήν τῶν δριμῶν, ὡς δεκίνεται εἰς τὸ σχῆμα.

Διαιρεῖται δὲ δακτύλιος εἰς 12 τομεῖς, τριάκοντα μοιρῶν ἐκάστοτε. Εἰς τὸ δεξιὸν ἡμικύκλιον, μὲ μαύρα κατὰ προτίμησιν στοιχεῖα, ἀναγράφονται οἱ ὥραι ἀπὸ 1 ἕως 6 «μεταξὺ τὴν πλήμητην, εἰς δὲ τὸ ἀριστερὸν, κατὰ φθίνουσιν σειρῶν καὶ μὲ ἐρυθρὰ κατὰ προτίμησιν στοιχεία, οἱ ἀπὸ 5 μέχρι 1 ὥρας ἀριθμοί. Εἰς τὴν θέσιν τοῦ μηδενός, ἀναγράφονται τὰ στοιχεῖα H.W. (πλημμη), ἀνωθεν δὲ αὐτῶν. δὲ τοῦ κύριου λιμήνιον εἰς ὃν ἀναφέρομεθα, δταν δὲ τὸ ὠρόλογον δεικνύει τὴν ὥραν τῆς πλήμητης, δὲ δακτύλιος τοποθετεῖται μὲ τὸ «μερόν» αὐτοῦ εἰς τὴν ὥραν αὐτήν, δπότε δὲ ἡ χρήσις του είναι αὐτονότητος. Ή μόνη κατόπιν, διαρκοῦντος τοῦ πλοίου, πρόσλαβει τὴν ἀλληλή, λιαν εὐλογούς καὶ πρακτική παρατήρησις. Τὸ ἐδυναμεύον νὰ προβλεφθῇ μέλλον εὑρίσκεται, ίσως, τόσον μακράν, ὡστε, ἐν τῇ πράξει, νὰ μὴ δυνάμεθα νὰ τὸ προβλέψωμεν. "Υπολογίζεται, δεβαίως, ἡ μετά ἐκατὸν περίπτωσις ἐπηξάντησης τῶν γυνώστων καὶ ἔχουσαν δάσιν οἰκονομικὰ κριτήρια. Αντιπαρέρχεται οὕτω τὴν περίπτωσιν αὐτήν καὶ ἔξετάζει τὰ συγκεκριμένα πλεονεκτήματα τῆς πύρηνης προσεσωσ, συνωφίζουμενα ὡς κατωθι.

## ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΣΩΣ

Μετὰ πολλὰ ἀμφιταλαντέσσεις, ἀντιφατικὰς δηλώσεις καὶ ἀποφάσεις, φαίνεται ὅτι τὴν ναυπηγήσις ἀγγλικοῦ ἀτομοκινήτου ἐμπορικοῦ σκάφους θὰ καταστῇ συντομωτὸς πράγματικότης. Ανηγγέλθη πράγματι την 30ην Ιουλίου εἰς τὸ Αγγλικὸν Κοινοβούλιον ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τῶν Μεταφορῶν κ. Μάρπλης, ὅτι ἡ ἑταῖρις Αγγλο - Νόρβερτος διαπραγματεύεται μὲ τὴν ναυπηγεία Φέρες την ναυπηγήσιν ἐνὸς μεγάλου σκάφους, ἐφωδιασμένου μὲ ἀντιδραστήρα Βουλκανίου καὶ δτι, ἂν οἱ διαπραγματεύσεις στεφθούν ὑπὸ ἐπιτυχίας, τὸ πλοίον θὰ εἴναι ἔτοιμον ἐντὸς τοῦ 1968. Προσετίθετο, ὅτι ἡ ἑταῖρη Ιμπρία Κέμπικαλ "Ινταστρον διαπραγματεύεται τὴν ναυλωσιν τοῦ πλοίου, ἐκ τῆς ἀνωτέρω δὲ ἀγγελίας λαμβάνον ἀφορμήν, δὲ ἐπιστημονικὸς συνεργάτης τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμς» τοῦ Λονδίνου ἔξετάζει τὰ ὑπέρ καὶ τὰ κατὰ τῶν περηφανίων πλοίων εἰς μακρὸν ὄρθρον του, τοῦ ὅποιου καὶ παρέχομεν σύντομον περίληψιν, λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος, πού προκαλεῖ τὸ θέμα.

Διερωτώμενος, ἐν ἀρχῇ, ποίαι είναι αἱ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν γνώσεις τῶν τεχνικῶν διαπιστώντος τούς τοὺς ἀνεπαρκεῖς συτῶν, δοθεντοῦς δὲν δύναται ἐν προκειμένῳ νὰ γίνῃ λόγος περὶ συγκρίσεων τοῦ μοναδικοῦ αὐτού πλοίου μὲ τὰ ἀνάλογα ἐρθρόδοξα, ἐμπορικὰ σκάφη τῆς ἐποχῆς μας, ἐφ' ὅσον τὸ κόστος του, ὑπερβαίνον τὰ 20 ἐκατομύρια λιρῶν Αγγλίας, κατ' ἐπισημοδηλούσιον, καθίσταται καταθλιπτική διὰ τὸ «Σαβάννα» πάσαν σύγκρισιν, ἔχουσαν δάσιν οἰκονομικὰ κριτήρια. Αντιπαρέρχεται οὕτω τὴν περίπτωσιν αὐτήν καὶ ἔξετάζει τὰ συγκεκριμένα πλεονεκτήματα τῆς πύρηνης προσεσωσ, συνωφίζουμενα ὡς κατωθι:

α) Εἰς τὸ ὁδονόμενον νὰ προσθεφθῇ μέλλον θὰ ἔξαντλησον τὰ ἀνὰ τὸ κόσμον ἀποθέματα ύγρων καὶ στέρεων καυστήματος καὶ ἐπομένως ἡ μόνη ἀπομένουσα πηγὴ ἐνεργείας, πλὴν τῆς τοῦ ἀνέμου καὶ τῆς τοῦ ὅρθου, θὰ είναι ἡ πυρηνικὴ τοιαύτη. Ήδη ἡδύτατο γένεται ἐπειδὴ προκειμένῳ νὰ προσθεφθῇ μέλλον εὑρίσκεται, ίσως, τόσον μακράν, ὡστε, ἐν τῇ πράξει, νὰ μὴ δυνάμεθα νὰ τὸ προβλέψωμεν. "Υπολογίζεται, δεβαίως, ἡ μετά ἐκατὸν περίπτωσις ἐπηξάντησης τῶν γυνώστων καὶ ἔχουσαν δάσιν οἰκονομικὰ κριτήρια, ὡς είναι ἡ Σοχάρα, ἡ Γαλλία, ἡ Ολλανδία, ἡ Γερμανία καὶ προσφάτως, δ... δύθιδης τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἐπιτρέπει καθε-

**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  
TELEPHONE  
AVENUE 7222

MANCHESTER

20 BRAZEMORE ST. THE DOCK  
TELEGRAMS - VOGT  
TELEPHONE  
BLACKFRIARS 4688  
TELEPHONE

PRESTON

20 BRAZEMORE ST. THE DOCK  
TELEGRAMS - VOGT  
TELEPHONE  
BLACKFRIARS 4688  
TELEPHONE

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΤ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ  
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΤ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ  
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΤ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ  
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΤ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ  
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

έπιφυλαξίν ως πρὸς τὸν χρόνον ἔξαντλήσεως τῶν ἐπὶ τῆς γῆς (καὶ οὐχ τῶν «ἀνὰ τὸν κόσμον») ἀποθεμάτων καυσίμων.

β) Κερδίζει τὸ ἀτομοκινῆτον πλοῖον τὸν χῶρον καὶ τὸ βάρος τῶν καυσίμων τῶν συνήθων πλοίων καί, φυσικά, ἀποτελεῖ τοῦτο σαφές πλεονέκτημα, ἢν ίδια ληφθῇ ὑπὸ δύνιστι, με τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, θὰ μειούται τὸ βάρος τῆς ἀτομικῆς ἐγκαταστάσεως μέχρι σημείου, ὅστε νὰ μὴ ψύσταται πλέον τὸ σημερινὸν μειονέκτημα τοῦ βάρους ἀντιδραστῆρος καὶ προστατευτικῆς θωρακίσεως.

γ) Δὲν σπαταλᾶ τὸ ἀτομοκίνητον σκάφος χρόνον διὰ τήν, ἀνὰ πᾶν ταξίδιον, παραλαβῆν καυσίμων, ὡς συμβαίνει μὲ τὰ συνήθη πλοῖα.

δ) Διὰ τὸν αὐτὸν ὡς ἄνω λόγον ἡ ἀκτὶς ἐνεργείας τοῦ ἀτομοκινήτου πλοίου είναι, ἀπὸ μὲν τῆς ἀπόφεως τῆς ἀποστάσεως σχεδὸν ἀπεριόριστος, ἀπὸ δὲ τῆς ἀπόφεως τοῦ χρόνου δύναται ἐπίσης νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀπεριόριστος, ἵνα ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι ἡ ἀνανεώσις τοῦ πυρηνικού καυστήρου γίνεται ἀνὰ δύο ἥ και τρία ἔτη.

Τὰ οἰκονομικά πλεονεκτήματα δὲν είναι δυνατόν νά καθορισθούν μὲ τὴν ίδιαν σαφήνειαν, λόγῳ τῆς ἐλέφεως πείρας, ὡς συμβαίνει μὲ κάθε νέον τομέα τεχνικῆς δραστηριότητος. Ἀναγκαστικῶς θὰ δασισθῇ τις ἐπὶ υπολογισμῶν καὶ προϋποθέσεων, ἡ πρώτη δὲ τοιαύτη προϋπόθεσις είναι, διτὶ πάσα σύγκρισις τοῦ ἀτομοπλοίου θὰ γίνεται μὲ δάσιν τὸ δι' ἀτμοστροβίλων κινούμενον σύνθετον σκάφος, διότι πρὸς τὸ παρόν ὁ ἀτμοστροβίλος είναι ἡ μόνη μηχανὴ ποὺ χρησιμοποιεῖται διὰ τὰς ὑπὲρ τοὺς 30.000 περίπου ἵππους ἴσχεις. Ἐπειδὴ δὲ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀτομοκινήτου πλοίου χρησιμοποιεῖται ὁ ίδιος ἀκριβῶς ἀτμοστροβίλος, ἡ μόνη διαφορά εύρισκεται εἰς τὸ σύστημα καύσεως καὶ εἰς τοὺς λέβητας τοῦ «օρθοδόξου» πλοίου, ποὺ ἀντικαθίστανται ἀπὸ τὸν ἀντιδραστήρα, ὁ ὃποιος παρέχει τὴν θερμότητα καὶ ἀπὸ τὸν ἀναλόγως πρὸς αὐτὸν προστηρομοσμένον λέβητα, δοτις παράγει τὸν ἄτμον.

Έπειτα της άνωτέρω διάσεως είναι δυνατή ή σύγκρισις μεταξύ τών έξοδών εκμεταλλεύσεως ·· ένός κοινού καὶ ένός άτομοκινήτου πλοίου, ή διόπις σύγκρισις, προκειμένου μόνην<sup>1</sup> περὶ τῶν έξοδών προώσεων, ἀφορίζεις δύο κατηγορίας δαπανών, τὴν τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, τοῦ τόκου καὶ τῆς ἀποσθέσεως αὐτοῦ καὶ τὴν τῆς συντηρήσεως καὶ τῶν καυσίμων. Έάν δὲν ληφθοῦν υπὸ διών τὰ έξοδα ἐρεύνης καὶ διαμορφώσεως τὰς διαφόρους τύπους ἀντιδραστήρων, τότε εἰς ἀντιδραστήρ, μετά τοῦ λέθητος του, δι' ισχὺν 20.000 ἀξονικῶν ἵππων στοιχίζει σήμερον ήμισυ μέχρι δύο ἑκατομμύρια λιρῶν, ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ ἀντιδραστήρος. Δέν ύψιστα εἰναι ἐπαρκής περία διὰ νὰ κρίνη τις ποιοί είναι οἱ καταλληλότεροι τύποι ἀντιδραστήρος, δὲν ἀποκλείεται δὲ ὁ ἀκριβώτερος νὰ μὴ είναι καὶ ὁ καλύτερος. Ή ἀντιστοιχος δαπάνη διὰ τὴν κατασκευὴν συνήθων πετρελαιολεδῆτων είναι 200.000 περίου στερλίναι, ἀν δὲ υπολογισθῇ ἡ ζωὴ τοῦ πλοίου εἰς 25 ἔτη, ὁ ἑτησίος τόκος εἰς 6.5% καὶ τὸ ἐργάσιμον ἔτος τοῦ πλοίου εἰς 315 ήμέρας, εὐκόλως προκύπτει ὅτι τὸ ἀρχικὸν κόστος ίσούται, ἀνά ἄτρακτοππον καὶ ὥραν, διὰ μὲν τὸ σύνθετο πλοίου εἰς 33 χιλιοστὰ τῆς πέννας, διὰ δὲ τὸ άτομοκινήτου πλοίου μὲ τὸν ἀντιδραστήρα τῶν 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν εἰς 33 ἑκατοστὰ τῆς πέννας, ἦτοι είναι δεκαπλάσιον. Διὰ τὸν ἀντιδραστήρα τοῦ ήμισεος ἑκατομμυρίου λιρῶν, τὸ κόστος ἀνέρχεται εἰς 83 χιλιοστὰ τῆς πέννας, είναι δηλαδή περίου τοιπολλάσιον.

Η σύγκρισις ἀπό ἀπόψεως δαστανῶν διὰ καύσιμα ἀντιστρέφει τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα. Βάσει τῶν ιδίων στοιχείων, ήτοι ἰσχὺς 20.000 ἵππων καὶ ἐργασία 315 ἡμερῶν κατ' ἔτος, ἐν σύνθετε πλοίον καταναλίσκει 5 τόνους μαζούτ ἀνά ὕδωρα μὲν μέσον κόστος 6 λιρῶν κατά τόννον καὶ ἐπομένως προκύπτει κόστος καυσίμου 365 χιλιοστῶν τῆς πέννας

άνα πίπον και ώραν. Τό αντίστοιχον πυρηνικὸν καύσιμον, ἀσήμαντον εἰς ποσότητα, ἀλλὰ ὅχι καὶ κατὰ τιμὴν, στοιχίζει στήμερον 0.2 τῆς πέννας ἀνά πίπον και ώραν, εἶναι δηλαδὴ περίπου τὸ ἥμισυ. Προστιθέμενά τῶν δύο παραγόντων, ἀρχικὸν κόστος καὶ καύσιμα, προκύπτει σύνολον διπάνης, διὰ μὲν τὸ σύνθετος πλοίον 0.4 τῆς πέννας, διὰ δὲ τὸ ἀτομόπλοιον μὲ εὐθινὸν ἀντιδραστῆρα 0.28 καὶ μὲ ἀκριβὸν τούτον 0.53. Σημειώνοται ἐνταῦθα ὅτι 2 ἑκατομμύρια λιρῶν στοιχίζει ὁ ἀντιδραστῆρ 20.000 ἵππων τῶν Μπάμπικοκ - Γουϊλκοδ, ἐνῷ ὁ ἀντιδραστῆρ Μίτσελλή της ιδίας ισχύος στοιχίζει 550.000. Σημειούνται ἐπίσης, ὅτι ὁ γνωστὸς Βρετανὸς ἐπιστήμων Σέρ Γουΐλλιαμ Κούκ, ὑπολογίζει ὅτι, διὰ νὰ ὑπερέχῃ, ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως, τοῦ συνήθους πλοίου, ἐν ἀτομόπλοιον μὲ ισχὺν 20.000 ἵππων πρέπει νὰ ἔχῃ ἀρχικὸν κόστος ἀντιδραστῆρος μικρότερον τῶν £ 750.000 καὶ κόστος καυσίμου μικρότερον τῶν 0,2 τῆς πέννας ἀνὰ ἵππον καὶ ώραν, οἱ ἀνωτέρω δὲ ἀριθμοί, διδόμενοι εἰς τὸ ἄθρον δὲν ἐπιστημονικοῦ συνεργάτου τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμς» κ. C. L. Boltz, πλησιάζουν πρὸς τοὺς τοῦ Σέρ Γουΐλλιαμ. Προκύπτει, πάντως, ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς αὐτούς, ὅτι ἐν σκάφος μὲ ἀντιδραστῆρ Μίτσελλ ἔνιαν οἰκονομικώτερον τοῦ ἀντιστοιχοῦ ὄρθιοδόξου σκάφους, ἐν προκειμένῳ ὅμως ὑπάρχουν σοθαραί, πρὸς τὸ παρόν, ἐπιφυλάξεις. Ἡ πρώτη ἀφορᾷ εἰς τὸν ἀντιδραστῆρα Μίτσελλ, στοιχίζεται ὅτι στοιχίζει περισσότερον, ἀλλὰ δῆλονται ἀπὸ τοὺς κατασκευαστὰς μικρότερά τιμὴ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ παραγγελίας, ὡστε νὰ κατατάξῃ τὴν ναυτικὴν πρώσων, ἐλπίζων ὅτι μελλοντικὴ ἐν σειρᾷ παραγωγὴ θὰ μειώσῃ τὸ κόστος. Ἡ ἀλλή ἐπιφυλάξις ἀφορᾷ εἰς τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ καύσιμον, τὸ ὅποιον δύναται εὐκόλως νὰ ὑπερβῇ τὰ 0.2 τῆς πέννας, ἃν ὁ χρησιμοποιούμενος ἀντιδραστῆρ ἀπατῇ ὑψηλότερον ἐμπλουτισμένον καύσιμον.

Δένδυναται δημοσίας ή σύγκρισις νά περιορισθή εις τό άρχικὸν κόστος καὶ τὴν κατανάλωσιν μόνον. Ο τύπος του πλοίου καὶ ὁ τρόπος ἀπασχολήσεως αὐτοῦ, σημαντικῶς ἐπηρεάζουν τὴν σύγκρισιν. Ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνός δεξαμενοπλοίου διαφέρει τῆς τοῦ φορτηγοῦ ή τοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους, εἰναι δημοσία δυνατή μία ἀπολογιμένη σύγκρισις, ἢν λογιθῇ υπὲρ ὅψιν διτι, ἔξαιρουμενη τῆς ἴσχυος πρώσεωνς καὶ τῶν καυσίμων, τὰ ἀλλα δηξιά ἕκαστης κατηγορίας πλοίων είναι σχεδόν δμοια. Οὕτω, δι' Ἑν δεξαμενόπλοιον 80.000 τόνων δ.ν. κινούμενον μεταξὺ Μεσογείου θαλάσσης καὶ Μεγάλης Βρετανίας, τὸ κόστος κατὰ τόνων φορτίου, συμφώνως πρὸς ὑπόλογισμὸν τῆς ἐταιρίας Μιτσελλή, θὰ είναι διά μὲν τὸ πρώτων ποιούμενον ἀτομικὸν σκάφος 0.536 τῆς λίρας, διά δὲ τὸ δέκατον πέμπτον ποὺ θὰ κατασκευασθῇ 0.49 τῆς λίρας. Τὸ ἀντίστοιχον κόστος διά σύνηθες σύγχρονον δεξαμενοπλοίον είναι £ 0.555, πτοι πρωτικῶς ἄνωτερον.

## 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 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΗ**

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex 0211007	BRAKE Norderdeich 4-5	Tel. 510 via 4151	Telex
Stubbenhuk 10	Priv. 622552			Priv.	
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex 0244151	NORDENHAM P.O.B. 98	Tel. 2651 via 0244151	Telex
Schlachte 15/18	Priv. 446176			Priv.	
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex 023876	EMDEN	Tel. 2391 via 027823	Telex
Kaisershafen	Priv. 45841		Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	
WILHELMSHAVEN		Tel. 26235/37	Telex 21245	Telex 02537 5	
Fischmarkt 124		Priv.			

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ἀνηγγέλθη ἀπὸ τοὺς υψηλούργους Παιδείας καὶ Ἐπιστημῶν καὶ Μεταφορῶν, ὅτι ἐγένετο καὶ συγκεκριμένη πρότασις ἀπὸ ἑφοπλιστήν, τοῦ δόπιον δὲ ἀνεκοινώθη τὸ ὄνομα, καὶ ἀπὸ τῆς ἔταιρίαν Μίτσελλ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς λάτινερ 18.000 τόνων καὶ ταχύτητος 25 μιλίων εἰς τὰ μετά τῆς Μίτσελλ συνεργαζόμενα ναυπηγεία Φαΐρφελπτ.

Τά έν λόγω ναυπηγείσι ᾔχουν σημαντικήν πετρών εἰς τάς ἡλεκτρικάς καὶ ἡλεκτρονικάς ἐγκαταστάσεις πού ἀπαιτοῦνται διὰ ἐν ἀτομικήν των πλαισίων, λόγω τῆς ἀπασχολήσεως των εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίων ἐκτοξεύσεως κατευθυνομένων βολημάτων. Ἡ ἐνδιαφερομένη, ἀφ' ἔτερου, πλοιοκτήτρια ἔταιρία, ἀνεκοινώθη, διτὶ διασχειρίζεται ὑπὲρ τὰ 25 πλοία μετρίου μεγέθους.

‘Η ἀνωτέρω ὁμάς συμφερόντων ἐζήτησεν  
απὸ τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν ἀποκονδά-  
νειον διὰ νὰ χρηματοδοτησῃ τὴν ναυπήγη-  
σιν αὐτῆν, λέγεται ὅμως διτὶ πιθανῶν νὰ προ-  
χωρήσῃ εἰς τὴν προσπάθειά της ἀκόμη καὶ  
ἄν τι τοιαύτη αἵτησις τῆς ἀπορριφθῇ.

Ο άντιδραστήρ πού θά χρησιμοποιηθῇ θὰ είναι διαμορφωθείς υπό της Μίτσελ καθαρός δρεπανικός τύπος, ο δόποιος χρησιμοποιεί ξηρόν άτμον πρός μεταφοράν της έκ του καυσίμου θερμότητος, λέγεται δέ ότι αἱ δύσκολια ποὺ συνήντησεν ὁ τύπος αὐτὸς μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ καυσίμου κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς διαμορφωσεώς του, ὑπερεβλῆθησαν ἥδη τὴ συνδρομὴ μιᾶς ἀμερικανικῆς δργανώσεως πυρηνικῶν ἔρευνῶν.

## Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΩΝ ΒΥΘΩΝ

Εἰς 76 ἀνέρχονται τὰ ειδικὰ πλοῖα διά τῶν ὁποίων διεξάγεται ἡ ὥκεανογραφική ἔρευνα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, οἱ δυνατότερες τῶν ὡμών, δι' ὧρισμένους τούλαχίστον τομεῖς τῆς ἑρεύνης αὐτῆς, κρίνονται ἀνεπαρκεῖς, δι' ὃ καὶ ἐπιστρατεύονται τὰ πλέον ἀνορθόδοξα, ἐκ πρώτης δψεως, μέσα, ὡστε νὰ καταστῇ δυνατή η μελέτη καὶ τῶν πλέον ἀπροσίτων εἰς τοὺς ἐπιστήμονας περιοχῶν. Πλέοντες ηδη ειδικά σκάφη χρησιμοποιοῦνται η μελετᾶσθαι νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἔρευναν τῶν βυθῶν, πράτων δὲ ἐξ αὐτῶν εἶναι τὸ γνωστόν μας βαθυσκάφος «Τεργέστη», τοῦ καθηγούντος Πικάρο, τὸ δόποιν ὕγρασθι ἀπό τὸ ἀμερικανικὸν Ναυτικὸν καὶ χρησιμοποιεῖται εἰς σοδαφαρτάτας ὥκεανογραφικὰς ἀποστολάς. Ἡ εἰς βάθος 35.800 ποδῶν (10.920 περίπου μέτρων) κατάδυσίς του τὸ 1960 εἰς τὸν Ειρηνικὸν ἀποτελεῖ ἐπίτευγμα, τὸ δόποιν δυνατόθετο θὰ ὑπερβληθῇ, κατὰ τὸ ἀμέσως τούλαχίστον προσεχές μέλλον, αἱ δυνατότητες δώμως τοῦ σκάφους αὐτοῦ κρίνονται πειριωρισμέναι, διότι οἱ ἐντὸς τοῦ σφαιρικοῦ αὐτοῦ κελύφους εύρισκομενοὶ δύο ἄνδρες περιορίζονται μόνον εἰς τὴν λήψιν φωτογραφιῶν καὶ τὴν συλλογὴν δειγμάτων ἐκ τοῦ βυθοῦ, χρησιμοποιοῦντες τοὺς ειδικοὺς «βραχίονας» τοῦ «πλοίου» των. Ἡ εὐελιξία τοῦ «Τεργέστη» είναι λίαν πειριωρισμένη, ἡ δὲ δεξιαιμηὴ ποὺ ἐξασφαλίζει τὴν πλευστότητα καὶ ποὺ πληρούσαι μὲ δενζίπην, τὸ καθιστὰ δυσκινῶν καὶ ἀπάτειται τὴν μὲ ἔξαιρετικὴν προσοχὴν χρησιμοποίησίν του.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, τὸ ὕκανον γραφικὸν ίνστιτούτον Γούντη Χόουλ, παρὰ τὸ Φθιμούθ τῆς Μασσαχουσέττης, δοκιμάζει ἔνα νέον μεταλλικὸν σφάσος, τὸ ὅπιον θὰ χρησιμοποιηθῇ τὸν προσεκχή 'Οκτώβριον εἰς τὴν πρώτην του ἑξερευνητικὴν κατάδυσιν, μέχρι διάθους 6.000 ποδῶν, παρὰ τὰς Βερμούδας. "Εἶπε μῆκος 22 ποδῶν, ἐκτόπισμα 13 τόνων, σχῆμα περίπου σταγόνος τοῦ ὄντας μὲ προεκταμένου, ἐν εἴδει λόγχης, τὸ στενὸν αὐτῆς ἄκρων καὶ κατεσκευάσθη ἐξ εἰδικοῦ κράματος ἀλουμινίου. Θὰ μεταφέρῃ δύο ἐπιβάτας, εἰς τοὺς ὅπιους θὰ ἔξασφαλίζωνται ὅροι ἐργασίας καὶ δυνατότητες ἐρέμων πολὺ εύρυτεραις ἀπό τὸ παρεχομένας ἀπό τὸ 'Τεργέτη', θὰ κινήται δὲ εἰς τὸ δισθόν ἐλευθέρως καὶ ἀνέτως, μὲ ταχύτητα 3 μιλίων ἀνά

Ὥραν. Ὄνομάζεται «”Αλβιν».

γνωστήν έταιρίαν Ρέυνολντς Μέταλς, κατα-  
σκευάζεται από την Τζένεραλ Νταϊνάμικς  
εις τα ἐν Γκρότον τῆς Κονέκτικατ ναυπηγεία  
ειδικών σκαφών τὸ «Ἀλούμιντ», Επίσης ἔξ  
ειδικούν κράματος ἀλουμινίου. Έχει μήκος  
51 ποδῶν, ἑστατερική διάμετρον 7 ποδῶν  
και βάρος 75 τόννων, τὰ δὲ τοιχώματά του,  
πάχους  $\frac{1}{2}$  ίντσών, ἀντέχουν εἰς πίεσιν 50.  
000 λιτρῶν ἀνά ίντσαν. Πρόκειται περὶ υ-  
ποδρυχίου σκάφους ἐρεύνων, Ικανού διά-  
κανδύσεις μέχρι βάθους 15.000 ποδῶν, λιαν  
εὐέλικτος καὶ ταχύτητος, εἰς τὸν 600άν, 4  
μιλίων καθ' ὥραν, μὲ πλήρωμα 3 ἀνδρῶν.

Τρίτον σκάφος, προοριζόμενον δι' ἄλλου τομέα τῆς ὡκεανογραφικῆς ἐρεύνης, είναι τὸ «Σῆλαμπτ I», ἐν υπόθρυχιον ἔργαστηριον, ὃς λέγει καὶ τὸ ὄνομά του, ναυπηγηθὲν ἀπὸ τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν τῶν Η.Π.Α. Ἀποτελεῖται ἀπὸ χαλύβδινον κύλινδρον μήκους 40 ποδῶν, στηριζόμενον διὰ δώδεκα δραχιών ἐπὶ ὅδῳ πλωτήρων σχήματος παραληπτηπέδου. Τὸ περιέχον δὲ ἐν προκειμένῳ είναι διὰ εἰς

Κουστώ, διά ν' ἀποδειχθῆ, διτὶ ὁ ἄνθρωπος ὑνάτας νὰ διαιμείνῃ καὶ νὰ ἐργασθῇ εἰς οιαύτα δάθη. Οἱ 4 ἄνθρες τοῦ «Σῆλαμπτο» ἔουν ἀρκετάς ἀνέσεις ἐντὸς τοῦ σκάφους των, ίναι κανονικῶς ἐνδεδυμένοι, κοιμοῦνται εἰς ἕνετους «κουκέτες» καὶ μαγειρεύουν κανονι-  
ώς τὰ γεύματά των, συνθέονται δὲ μὲ τὴν πιφάνειαν τῆς θαλάσσης μόνον διὰ τοῦ σω-  
ήνους διὰ τοῦ ὅποιου διέρχονται οἱ ἀγωγοὶ λεκτρικοῦ μερίσματος καὶ τὰ τηλεφωνικά καὶ  
ληφθεοπτικά καλώδια. «Ἐκ περιτροπῆς, ἐνδύ-  
νται τὴν στολὴν τοῦ ύπτοθουχίου κολυμβη-

ναὶ τούτη τοῦ θεοῦ προσέρχονται κατεργού-  
σαι καὶ θάξσερχωνται διὰ τῶν ἀνίκατων θυ-  
μῶν εἰς τὴν θάλασσαν, διὸ νὰ λάδουν φω-  
ογραφίας, ή νὰ ηχογραφούν τοὺς θορύβους  
ἡς ζωῆς τοῦ θυσίου, νὰ προβάνουν εἰς δει-  
ματοληψίας κλπ. Τὴν θηγήμεραν τῆς κατα-  
ύσεως των, οἱ ἐρευνηταὶ ἐδέχθησαν καὶ ἔνα  
ἀστημόν πέμπτον σύντροφον, δστις παρέ-  
εινε μετ' αὐτῶν κατὰ τὸν ὑπόλοιπον χρό-  
νον τοῦ πλάρματος. Εἶναι δὲ πλωτάρχης τοῦ  
μερικανικοῦ Ναυτικοῦ. Σκόττη Κάρπεντερ,  
γνωστὸς ἀστροναύτης, καταστᾶς οὕτω ὁ  
ρώτος ἄνθρωπος που ἔζησεν εἰς τὸ Διά-  
τημα καὶ εἰς τὰ βάθη τῆς θαλάσσης. "Ηδη,  
ταν θὰ διαβάζωνται αἱ γραμμαὶ αὐταῖ, οἱ  
ιωτέρω ἐρευνηταὶ θὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς τοῦ  
δικοῦ θαλάμου ἀποπιέσσως, δπου θὰ πα-  
σμείνουν ἐπὶ διήμερον περίπου διὰ νὰ συ-  
μβίσῃ ὁ δργανισμὸς των βαθμιαίων εἰς τὴν  
υιολογικὴν ἀτμοσφαιρικὴν πίεσιν, μετὰ  
τὴν εἰκοσαπέμερον παραμονὴν των εἰς τὸν  
θάνον

Ανάλογον πείραμα έγένετο, ώς γνωστόν, αι κατά τὸ παρελθόν ἔτος, διαν στένω κ. Κουστώ καὶ ἡ ὑπ' αὐτὸν ὄμάς ὑπορυχίων κολυμβητῶν παρέμειναν ἐπὶ 29 ἡ-  
έρας εἰς τὸν βυθὸν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσ-  
σας, εἰς 6400 τοῦ πεδίου ἐπὶ τοῦ μεταλλεύ-

κού σκάφους των «Κονσέλφ 2». Εις τάς ἀρχὰς ἐπίσης τοῦ παρελθόντος μηνὸς Ἰουλίου, ὁ Ἱωάννης Λιντμπεργκ, υἱὸς τοῦ γνωστοῦ ἀεροπόρου ποὺ πρώτος ὑπέρεπτή τοῦ Ἀ-  
τλαντικοῦ, μὲ τὸν σύντροφόν του Ρόμπερτ  
Στένουϊτ, παρέμειναν ἐπὶ 49 ὥρας εἰς δά-  
θος 430 ποδῶν, παρὰ τὰ Μπαχάμας, ἐπι-  
βαίνοντες ἐνὸς σκάφους ἔξ οὐλαστικοῦ, ποὺ  
τὸ ὄνομαστα Νηρίδ, ἐπὶ τῶν ἀρχικῶν τῶν λέ-  
ξεων *uninversible portable inflatable dwel-  
ling*. Πρόκειται περὶ σκάφους ἔξ ἀλαστικοῦ,  
μὲ μεταλλικὸν δακτύλιον εἰς τὸ παρὰ τὸν  
πυθμένα του μόνιμον ἀνοιγμα, περιέχοντος  
δύν κουκέτες, συσκευὴν μαγειρεύματος κλπ.  
Ἐχει σχῆμα ὡοειδές, μῆκος ἑστερικὸν 9  
καὶ ὑψος 6 ποδῶν, ὃ δὲ σαλῶν ποὺ τὸ συνε-  
δεῖ μὲ τὴν ἐπιφάνειαν δὲν περιείχε μόνον ἡ-  
λεκτροφόρα καὶ τηλεφωνικὰ σύρματα, ἀλλὰ  
τοὺς ἑτροφόδοτε καὶ μὲ πεπιεσμένον ἀέρα  
εἰς ἐπάρκη ποσότητα, ὥστε νὰ διατηρῆται  
ἡ Ισορροπία μεταξὺ ἑστερικῆς καὶ ἔξωτε-  
ρικῆς πίεσεως.

Τά άνωτέρω πειράματα άποτελούν τό πρώτον στάδιον τών μελετῶν, διά την κατασκευήν σκάφους ίκανού όπως καταδύεται εἰς βάθη 20.000 ποδῶν, άποσκοπούν δὲ ἐπίσης εἰς τὸν καθόρισμον τῶν ὄριων ἀντοχῆς τοῦ ἀνθρωπίνου ὀργανισμοῦ, διότι ή διαμονή καὶ ἡ ἔργασια εἰς μεγάλα βάθη καθίσταται ἀναγκαῖα, δχι ἀπλῶς δι' ἐπιστημονικοὺς λόγους, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς ἀνάγκης ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πόρων τοῦ βυθοῦ. Περιέχει πράγματι αὐτὸς κοιτάσματα πετρελαίου πολὺ πλουσιωτέρα τῶν τῆς Ἑρρᾶς, τόσον δὲ εἰς τὸν βυθὸν τοῦ Ειρηνικοῦ, δσον καὶ εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὀκεανὸν εὐρέθησαν σημαντικαὶ ποσότητες μαγγανίου, νικελίου, κοβαλτίου καὶ χαλκοῦ. Ή ἀλεία ἐπίστεα δύναται υ' ἀπόδωση, διὰ της «αὐτοπροσώπου» ἐρεύνης τῶν βυθῶν, μίαν συνολικὴν ποσότητα ἀλιεύματος ὑπερβαίνουσαν τὰ 220 ἑκατομμύρια τόννων ἰχθύων ἐπτοῖς, χωρὶς οὐδένα ἐπιζήμιον διὰ τὴν ἐνάλιον πανίδια ἀπότελεσμα. Τὸ ποσὸν αὐτὸ φάνεται τὸ ἥμισυ τῆς ποσότητος πρωτεϊνῶν ποὺ χρειάζονται διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, τῶν ὄποιων σήμερον ὑπολογίζεται δτι στερούνται πολλοὶ συνάνθρωποι μας.

## ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Διὰ τὴν διευκόλωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, ἀλλὰ καὶ γενικῶς τῶν ἐνδιάφερομένων ἡ συνεργαζομένων μὲ τὴν βρετανικήν ναυπηγικήν καὶ ἐπισκευαστικήν διοικήσιαν, ἡ συνεργατική τῶν Ἀγγλῶν ναυπηγῶν, μηχανουργῶν, ιδιοκτητῶν δεξαιενῶν· καὶ τῶν μὲ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένων τεχνικῶν, πρόσθιες εἰς βελτιωμένην ἔκδοσιν του εὑρετηρίου τῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν σχετικῶν ἔγκαταστάσεων.

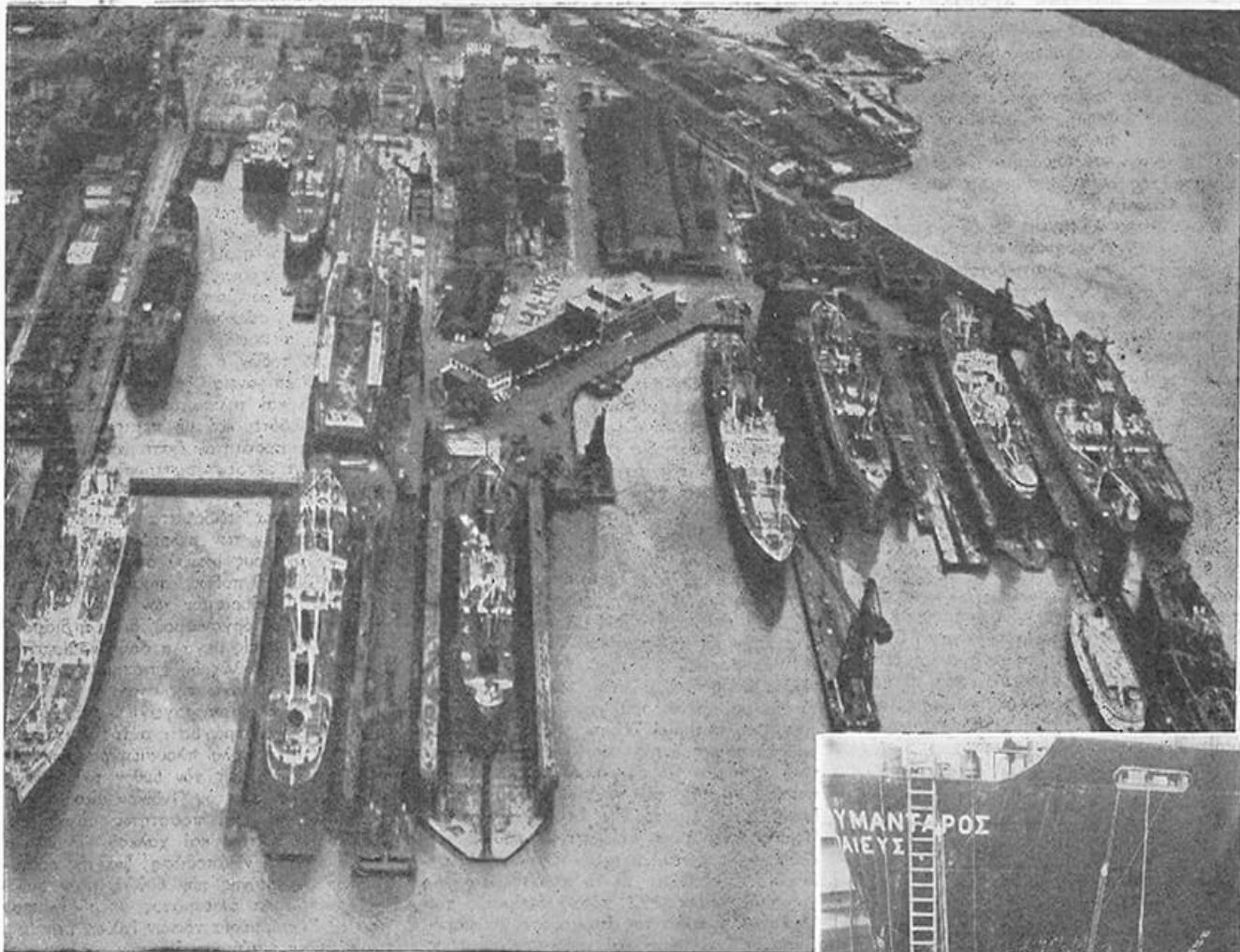
Τὸ εύερτίριον παρέχει ἀλφαριθμητικῶς, κατὰ γεωγραφικὰς περιοχάς, πάντα τὰ στοιχεῖα τῶν ναυπηγείων, δεξιαινεῖν κλπ., ἀκόμη καὶ τὸ δόδυς ποὺ δῆγουν εἰς αὐτά, τοὺς πλησίους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ἀεροδρόμια κλπ.

Είναι συντεταγμένον μὲ τὴν γνωστήν ἀγγλικήν μεθοδικότητά, ἡ ἐκτύπωσις καὶ ἡ διδούσεσιά του εἰναι ἀριστή καὶ τὸ ἀλφαριθμητικὸν του εὑρέτηριον πλήρως ἔχυπητερικόν. Αἱ δέσεις τῶν ναυπηγημάνων κλπ. σημειώνονται καὶ ἐπὶ εἰδικῶν χαρτῶν, οἱ δόποιοι σημαντικῶς διευκολύνουν τὸν χρησιμοποιοῦντα τὸ εὑρέτηριον, πὸ δόποιον τιτλοφορεῖται «British Shipbuilding Facilities and Services».

ΑΔΕΛΦΟΙ Π. ΠΑΛΥΒΟΥ

**ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ**  
'Ακτή Μιαούλη 11, έντός Στοάς  
Πειραιώς - Τηλ. 42 851

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΑΛΗΡΜΩΝΑΤ - ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΑΧΕΙΑ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΙΣ ΑΡΤΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΦΘΩΝΤΑ ΜΑΣ



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



## Unexcelled Shipyard Service



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

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

## Maryland Shipbuilding & Drydock Company

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

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Σύμβασις μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.

— Ζημίαι καὶ βλάβαι τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων.— Καθορισμὸς ἀποζημιώσεως φορτωτοῦ ἡ παραλήπτου.— Τόπος καὶ χρόνος ὑπολογισμοῦ τῆς ζημίας.— Συνυπολογισμὸς ναύλου.— Διαφυγὸν κέρδος.— Επιδίκασις παρεπομένων ζημιῶν.

'Ἐπι ἀμετίσεως ἡ κακῆς ἔκτελέσεως τῆς συμβάσεως ἡ πρὸς ἀποζημίωσιν εὐθύνη τοῦ ὑπαγόντος ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν ἄρθρων 1149, 1150 καὶ 1153 τοῦ Γαλλικοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. Ταῦτα προβλέπουν κατ' ἄρχοντα, ὅτι ἡ ἀποζημιώσις ἀποτελεῖται ἐπειδὴ ἀπελθούσης θετικῆς ζημίας καὶ τοῦ διαφυγόντος κέρδους. Ρυθμίζουν ἐν συνεχείᾳ ὅτι ἔξαρτεσι τῆς περιπτώσεως τῆς κλοπῆς, λαμβάνεται ὑπὸ δινών ἡ προβλεπομένη ἡ δυναμένη νὰ προβλεφθῇ ζημία, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς καταρτίσεως τῆς συμβάσεως. Τέλος, ἐπὶ ὑπερημερίας ἐπιδικάζονται τόκοι, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται καὶ ἀποκατάστασης ζημιῶν διὰ βλάβην, μὴ δυναμένην νὰ ἀποζημιωθῇ μόνον διὰ τῆς ἐπιδικάσεως τόκων.

Τὰς ἀρχὰς ταῦτας καλούνται νὰ ἐφαρμόσουν τὰ δικαστήρια προκειμένης τῆς ἀξιώσεως πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου, συνεπείᾳ βλάβων ἡ ἐλλειμμάτων τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων.

'Ἐνίστε ὅμως, ἡ εὐχέρεια τοῦ δικαστηρίου πρὸς ἀκτίμησιν τῆς ζημίας, δεσμεύεται ὑπὸ αὐτῶν τούτων τῶν συμβαλλομένων: (α) διὰ τῆς συνυμολογίσεως ποινικῆς ρήτρας, ἥτις κατὰ τὸ ἄρθρον 1152 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ὑποχρεοῦ τὸ δικαστήριον εἰς ἐπιδίκασιν τοῦ συνυμολογηθέντος ποσοῦ. 'Ἡ νομολογία ἔκρινεν ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων (φορτωτοῦ - μεταφορέως) συνυμμολογίσης τῆς ἀξίας τῶν μεταφερομένων πραγμάτων εἰς ρήτην χρηματικὴν πασχότητα, εἶναι ἔγκυρος καὶ δὲν ἀποτελεῖ ἀπηγορευμένην ἀπαλλακτικὴν ρήτραν ('Ἐμποροδικοῖς Ἀμβέρσης, 23 'Ιουνίου 1953). 'Υπέρ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς τοιαύτης ποινικῆς ρήτρας, ἐκπρύχθη καὶ τὸ 'Ἐμποροδικόν τοῦ Σηκουάνα (3 'Ιουνίου 1954). (β) Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ρήτρας τῆς φορτωτικῆς περὶ περιορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως εἰς ὠρισμένον ποσόν. Οὕτω, ἡ ἐφαρτωτικὴ ρήτρα περὶ περιορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως εἰς ποσὸν μὴ ὑπερβαῖνον τὰ 500 διολάρια κατὰ δέμα, ἐκριθῆ νόμιμος ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικείου τοῦ Σηκουάνα (4 Δεκεμβρίου 1959). 'Ἐν τούτοις, τὸ 'Ἐφετεῖον τῆς Ρουέν (29 'Ιουνίου 1956) ἔκρινεν ἀντίθετως, ὅτι τοιστός περιορισμὸς ἀντίκειται εἰς τὸ ἄρθρον 1149 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ἐπειδὴ δὲν διασφαλίζει εἰς τὸν κύριον τῶν ἐμπορευμάτων πλήρη ἀποκατάστασιν τῆς ζημίας ἦν ὑπέστη.

Τινὲς τῶν φορτωτῶν ἐπεχείρησαν νὰ ζητήσουν τὴν ἀσφαλισμένην ἀξίαν τῶν ἐμπορευμάτων. 'Ἡ ἀξιώσις αὐτῆς δὲν ἔγινεν δεκτή καὶ διατάσσεται ἡ ἀγωγὴ ἡγεμόθη ὑπὸ τοῦ παραλήπτου ὃ ἔκρινε τὸ 'Ἐμποροδικόν τοῦ Σηκουάνα (10 'Απριλίου 1961) καὶ διατάσσεται ἡ ἀγωγὴ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, οἱ διατάσσεται ἡ ἀγωγὴ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τὴν ἀσφαλισμένην ἀξίαν εἰς τὸν παραλήπτην. Τὴν ἀγωγὴν ταῦτην τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπέρριψε τὸ 'Ἐμποροδικόν τοῦ Ἀλγερίου

(9 Δεκεμβρίου 1957) στηριχθὲν εἰς τὸ ἄρθρον 1150 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, διότι ἐσκέφθη, ὅτι ἡ ἀσφαλισμένη ἀξία είναι καθαρῶς συμβατική κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς δημοσίας ἀλήθησαν ὑπὸ δψιν καὶ ἄλλα στοιχεῖα ἀποτιμήσεως. 'Ἡ ἀξία αὐτῆς δὲν δύναται νὰ ἀντιταχθῇ ἐναντίο τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, ἀποτελοῦσα γε inter alios acta.

'Ἀλλοδω, τὸ πρόδηλημα τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος, εἶναι δυσχερές. 'Ἡ ἀξία συνήθως δὲν ἀναγράφεται ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς, ἀλλὰ καὶ διατάσσεται ἐπιστολής.

Τὰ δικαστήρια γενικῶς, προσανατολίζονται πρὸς τὸν προσωπικὸν καθορισμὸν τῆς ἀξίας τὸν λιμένα τοῦ προσρισμοῦ. Τὸ 'Ἐμποροδικόν τῆς Χάροπης (14 'Απριλίου 1953), ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀποτιμήση τῶν ἐμπορευμάτων δέοντα νὰ γίνηται μὲ βάσιν τῆς τιμῆς πτωλήσεως ἢ ἡ πραγματιστοῦ ὁ παραλήπτης, ἐδὲ μετεφέροντα ἀσφαλῶς ταύτα, μετ' ἔκπτωσιν τῶν ἔξδων, ἀτίνα εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν κανονικὴν ἔκτελεσι τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς. Τὸ 'Ἐμποροδικόν τοῦ Σηκουάνα (9 Δεκεμβρίου 1953) προέβαλε τὴν ἀξίαν τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐμπορεύματος. Εἰναι νόμιμον, ἔκρινε τὸ 'Ἐμποροδικόν τῆς Δουνγκέρκης (26 'Απριλίου 1964) ἐκπρύχθη ὑπὲρ τῆς ἀξίας τῆς ἡμέρας τῆς καταδίκης. Τὸ 'Ἐφετεῖον τῆς Rennes (17 Φεβρουαρίου 1960) ἐπεχείρησε νὰ ἀποκαθάρῃ τὴν ἀξίαν παντὸς κερδοσκοπικοῦ στοιχείου. 'Ορθὸν εἶναι — ἔκρινεν — νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ ἀξία εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ, ἀλλὰ δέοντα νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ ἀξία τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἔδει πράγματι νὰ ἀφιχθῇ ἐκεῖ τὸ ἐμπόρευμα, ἐάν ἔξετελεῖται ὁμαλῶς ἡ σύμβασις καὶ οὐχὶ ἡ ἀξία τοῦ χρόνου τῆς προσδοκωμένης ἀφίξεως αὐτοῦ, διότι ἐν τῷ τελευταῖς περιπτώσει νὰ ἀδικοῦνται δικαιολογίας αὐτῆς.

'Ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ συμπεριλαμβάνει καὶ τὸν ναύλον, δισκίας ὁφείλεται οὐτος κατὰ τὴν συμφωνίαν ἐν πάσῃ περιπτώσει (ship and/or cargo lost or not lost). 'Ἐάν τοιστά συμφωνία δὲν ἔγενετο, τὸ δὲ ἐμπόρευμα ἀπωλέσθη δισκίας ὁλοσχερῶς, ναύλος δὲν ὁφείλεται, εἴτε ἐπιληφθῇ εἰς τὴν τόπον προορισμοῦ, εἴτε δέοντα νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ ἀξία τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἔδει πράγματι νὰ ἀφιχθῇ ἐκεῖ τὸ ἐμπόρευμα, ἐάν ἔξετελεῖται ὁμαλῶς ἡ σύμβασις καὶ οὐχὶ ἡ ἀξία τοῦ χρόνου τῆς προσδοκωμένης ἀφίξεως αὐτοῦ, διότι ἐν τῷ τελευταῖς περιπτώσει νὰ ἀδικοῦνται δικαιολογίας αὐτῆς.

'Ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ συμπεριλαμβάνει καὶ τὸν ναύλον, δισκίας ὁφείλεται οὐτος κατὰ τὴν συμφωνίαν ἐν πάσῃ περιπτώσει (ship and/or cargo lost or not lost). 'Ἐάν τοιστά συμφωνία δὲν ἔγενετο, τὸ δὲ ἐμπόρευμα ἀπωλέσθη δισκίας ὁλοσχερῶς, ναύλος δὲν ὁφείλεται, εἴτε ἐπιληφθῇ εἰς τὴν τόπον προορισμοῦ, εἴτε δέοντα νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ ἀξία τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἔδει πράγματι νὰ ἀφιχθῇ ἐκεῖ τὸ ἐμπόρευμα, ἐάν ἔξετελεῖται ὁμαλῶς ἡ σύμβασις καὶ οὐχὶ ἡ ἀξία τοῦ χρόνου τῆς προσδοκωμένης ἀφίξεως αὐτοῦ, διότι ἐν τῷ τελευταῖς περιπτώσει νὰ ἀδικοῦνται δικαιολογίας αὐτῆς.

'Ο κανὼν τῆς εἰς ὀλόκληρον ἀποκαταστάσεως τῆς ζημίας συνεπάγεται καὶ ἀποκαταστάσεως τοῦ διαφυγόντος κέρδους. Εἰς τοῦτο, είναι ἀδύνατος ἡ ἀποφυγὴ τῆς παρεισαγωγῆς κερδοσκοπικῶν στοιχείων. Οὕτω ἀπεφάνη τὸ 'Ἀκυρωτικόν (1 'Ιουνίου 1959) ἀναφέροντα ἀπόφασιν 'Ἐφετείου, ἡ οποία δὲν ἔδειχθη συνυπολογισμὸν τοῦ διαφυγόντος κέρδους, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι τοῦτο ἀπετελεῖται ἡ ἀπρόσπτων διακυμάνσεων τῆς τιμῆς τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος. Πληρεστέραν αἰτιολογίαν ἔπι τούτῳ διεπύθεται τὸ 'Ἐμποροδικόν τῆς Ἀμβέρσης, εἰς τὴν ἀνωτέρω μηνῆσθεσαν ἀπόφασιν τοῦ τῆς 23ης 'Ιουνίου 1954, θεωρήσαν, ὅτι αἱ διακυμάνσεις τῆς τιμῆς τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος, δὲν είναι ἐπιτρεπτόν νὰ ἐπιδρῶσιν ἐπὶ τῆς ἐπιμετρήσεως τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέων.

'Ἡ βλάβη τοῦ ἐμπορεύματος δὲν ὁφείλεται πάντοτε εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφορᾶν. Οὐχὶ σπανίως ἀνάγεται εἰς προϋποτάσμενον ἀλάττωμα τοῦ ἐμπορεύματος. 'Ἐάν τοῦτο είναι σπανίων, δύναται νὰ ἀγάγῃ εἰς διάλυσιν τῆς συμβάσεως ἀγοραπωλησίας, εὐθύνη τοῦ πωλήσοντο, ὅποτε ἔχῃ καταδληφθῆ τὸ τίμημα, ἡ ζημία κατὰ τὸ 'Ἐμποροδικόν τοῦ Σηκουάνα (7 'Ιανουαρίου 1960) προκειμένου περὶ ἐμπορεύματος ὅπερ ἡγόρασεν διγοραστικής ἵνα τὸ μεταπωλήσῃ, περιορίζεται εἰς τὸ διαφυγὸν κέρδος.

'Ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς εἰς τὸ ἀκέραιον ἀποκατάστάσεως τῆς ζημίας συμπεριλαμβάνεται πάσα παρεπομένη ζημία τοῦ ἐμπορεύματος ὑπὸ τὸν δρόνο, διότι πρόκειται περὶ ζημίας εὐθέως προερχομένης ἐκ τῆς βλάβης ἣν ὑπέστη τὸ ἐμπόρευμα. Τοῦτο είναι ἐπιδεές ἡ ἀμφινεία. 'Ἐνδιαφέρουσα ἐν προκειμένῳ είναι ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐμποροδικού τῆς Ρουέν (23 'Ιουνίου 1958). 'Ἐπεδίκασεν αὐτῆς, ἐκτὸς τῆς μὴ ἐμφισθούμενης ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων, τὰ ἔξιδα πραγματογνωμοσύνης, ἔξοδα μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων πρὸς διαφύλαξιν αὐτῶν, τὰ δικαστικὰ ἔξιδα καί, τέλος, συμπληρωματικὴν ἀποζημίωσιν δικαιολογουμένην ἐκ τῆς καθυστερήσεως πρὸς παραδίσων καὶ ἀναγομένην εἰς καταχρηστικήν ἀρνητικήν τοῦ θαλασσίου μεταφορέων νὰ παράδωσῃ ταῦτα.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Φιλοξενούμενος ἐπὶ θαλασσής πράγματος περιορισμού δικαιολογίας αὐτοῦ ἀπόλαυσιν.— Τραυματισμός.— Εύθυνη ιδιοκτήτου θαλαμηγοῦ πρὸς ἀποζημίωσιν.— Περιορισμὸς εἰς τὴν ἀξίαν τῆς θαλαμηγοῦ.

'Ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου ἔναντι τοῦ ναυτικού θεμελιῶνται ἐπὶ τοῦ δόγματος τῆς τεκμαιρόμενης ἀξιοπλοΐας τοῦ σκάφους. 'Ο πλοιοκτήτης ὑποχρεούται, ἐν τῇ συμβάσει ναυτικῆς ἐργασίας, εἰς τὴν παροχὴν σκάφους ἀξιοπλόου, εὐθυνούμενος ἐάν τραυματίσθη ἢ διέσπασθαι τὸ σκάφος οὐ τοῦ πλοιοκτήτης;

'Τὸ πρόδηλημα ἐτέθη ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀκολούθου δίκης, διεξαχθείσης ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακού Δικαστηρίου τῆς Φλωρίντας:

'Νεαρὸς φοιτητής, ἔνθερμος θιασώτης τῶν θαλασσίων ἀλημάτων, μετέβη εἰς Μαϊάμι, ἐπὶ τὴν προσδοκίας ὅτι θὰ ἐπετύγχανε νὰ ἐπι-

Telegrams: "GENICOLAOU"  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**  
Shipbrokers

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ Α.Ε.)

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

δῆ μάς τῶν ἔκει θαλαμηγῶν καὶ νὰ μετάσχῃ τῶν ἀγύνων. Μετὰ πολλὰς προσπαθείας, ἐπέτυχε νὰ «προσκληθῇ» ἐπὶ τῆς θαλαμηγοῦ «Μερίντια». Τῆς θαλαμηγοῦ ἐπέβαινον 10 ἄτομα, ἔξ δῶν ἐν μόνον ἥτο ναυτικός, προσφεθεὶς ἐπὶ μισθῷ, πάντες δὲ οἱ λοιποὶ ἡσαν συγγενεῖς ἢ φίλοι τοῦ ιδιοκτήτου. Εἰς οὐδένα τούτων, συμπεριλαμβανομένου τοῦ νεαροῦ φοιτητοῦ, ἐδόθη ὑπόσχεσις χρηματικῆς ἀντιμισθίας διὰ τὰς ἐπὶ τῆς θαλαμηγοῦ παρεχομένας ὑπηρεσίας.

Τὴν δευτέραν τῆς ήμέραν τῶν ἀγύνων, ὁ φοιτητὴς ἐτραματίσθη σοβαρῶς ἀπὸ τὴν χειρολαβὴν διαρροήν. «Υπέστη θλάσσεις τοῦ κρανίου μὲ δλάδας τῆς φαιδρᾶς οὐσίας, τοῦ δεξιοῦ ὀφθαλμοῦ καὶ τῶν σιαγόνων, συνεπειά τῶν ὅποιων κατέστη μερικῶς διαρκῶς ἀνίκαιος πρὸς ἐργασίαν, ὑποστάς καὶ ἀπώλειαν τῆς ὅσμης, τῆς γεύσεως, μεταβολὴν τῆς προσωπικότητος καὶ μερικήν ἀμνησίαν.

«Ἡ ὑπέρ αὐτοῦ ἐπιδικαστὶς ἀποζημιώσεως ξθεσεν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τὸ ζῆτημα ἀν ἐπεξετείνετο ἐπ’ αὐτοῦ τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας τῆς σκάφους. 'Ο κύριος τῆς θαλαμηγοῦ ἰσχυρίσθη, ὅτι δὲν ὑφίστατο ἐν προκειμένω σχέσις ἑξηρημένης ἐργασίας καὶ συνεπῶς δὲν ἐτύγχανεν ἐφαρμογῆς τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας, ὅπερ ἡρήθη ὁ τραματισθεὶς.

«Ἡ θείας τοῦ κυρίου τῆς θαλαμηγοῦ συνώφισθη εἰς τὸ ὅτι οὐδεὶς θεωρεῖται ὡς ναυτεργάτης, ἀν μὴ ὑφίσταται σχέσις ἐμποροναυτικοῦ δικαίου, συνεχομένη πρὸς τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ναυσιπλοίαν. 'Η σχέσις αὕτη δὲν ὑφίστατο ἐν προκειμένῳ, ἔνθα δὲν ὑπάρχει σκάφος, μηδὲν δύναμενος νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας. 'Επεκαλέσθη εἰσέτι οὗτος προηγουμένην ἀπόφασιν, καθ’ ἦν ἐκρίθη ὅτι οἱ προσκληθέντες ἐπὶ ἀκάτου πρὸς ἀλιείαν, δὲν εἶναι ναυτεργάται καὶ δὲν προστατεύονται ὑπὸ τοῦ δόγματος τῆς ἀξιοπλοΐας ἐν περιπτώσει τραματισμοῦ των.

Τὸ Δικαστήριον ἐν ἀρχῇ ἔκρινε, ὅτι ἡ ἐπικαλουμένη ὑπὸ τοῦ κυρίου τῆς θαλαμηγοῦ ἀπόφασις εἶχεν ὑπ’ ὅψιν αὐτῆς διάφορα πραγματικά περιστατικά, διότι εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκείνην οἱ προσκελημένοι ἐκλήθησαν χάριν ἀλιείας καὶ σύχι πρὸς παροχὴν ὑπηρεσιῶν ναυτεργάτου παρέχοντες οἰκειόθελως τὰς ὑπηρεσίας των καὶ μὴ ἐκτελούντες διατεταγμένην ὑπηρεσίαν.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ὁ φοιτητὴς οὔτε ἐθελοντὴς ἥτο οὔτε λαθρεπιδάτης, οὔτε προσεκληθῆ χάριν τέρφεων, οὔτε τέλος ἥτο φίλος ἢ γνωστὸς τῶν πλοιοκτητῶν. Παραστήσας ὅτι εἶχεν ἱκανὴν ναυτικὴν ἐμπειρίαν, ὃστε νὰ ἀποτελέσῃ μέλος τοῦ πληρωματος, ἐπέδη τοῦ πλοίου, ἵνα βοηθήσῃ εἰς τὴν ναυσιπλοίαν. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἐξετέλει καθήκοντα ναύτου, καθ’ ἓν στιγμὴν ἐτραματίσθη. Τοῦτο δὲν ἀναιρεῖται ἐκ τοῦ ὅτι δὲν ἐτέλει ἐν συμβάσει ναυτικῆς ἐργα-

σίας.

Ἡ σχέσις ἐξηρημένης ἐργασίας, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, χαρακτηρίζεται ἐκ τῶν ἔξης τεσσάρων στοιχείων: α) ἐπιλογὴ καὶ πρόσληψης τοῦ ἔκμισθωτοῦ, β) καταδολὴ μισθοῦ, γ) εύχερεις ἀπολύσεως, δ) ἐλεγχος τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ ἔκμισθωτοῦ. Τὸ τελευταῖον τοῦτο, ἀναλογόμενον εἰς δικαίωμα ἐλέγχου ἐπὶ τῆς προσωπικότητος τοῦ ἔκμισθωτοῦ, εἶναι τὸ σπουδαιότερον τῶν συστατικῶν στοιχείων τῆς σχέσεως, τὸ δὲ πλέον ἐπουσιώδες εἶναι ἡ καταδολὴ μισθοῦ, διότι καὶ ἀνεν μισθοῦ, ἔρωτας ἡ σχέσις.

Ο φοιτητὴς ἔξομοιούταν ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει πρὸς τοὺς ἀμισθους σπουδαστὰς τοὺς ἔργασιους εἰς ἐργαστάσια σιδηροδρομικῶν ἐπισκευῶν ἡ ναυτικοὺς προσλαμβανομένους ἀμισθούς.

Ἐφ’ ὅσον δηλούστης ἐθεωρήθη ὡς ναυτικός, ἔπειτα ὅτι ἐδίκαιοιστον νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας. Μολονότι δὲν συνέτρεχεν εὐθύνη τις τῶν πλοιοκτητῶν, ἐν τούτοις ἡ θαλαμηγός ἐκρίθη ὡς ἀναξιόπλους καὶ διότι ὁ φοιτητὴς ἐδίκαιοιστον εἰς ἀποζημίωσιν.

Ἀπέρριψεν ἐπίσης τὸ Δικαστήριον τὸν ισχυρισμὸν τῶν πλοιοκτητῶν, καθ’ ὃν τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων διασκεδάσεως ὡς ἡ θαλαμηγός καὶ ἔκρινεν ὅτι ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων.

Εἰς τὸν φοιτητὴν ἐπεδικάσθη ἀποζημίωσις ἐδολλαρίων 125.575 διὰ Ιατρικήν περιθαλψιν, διαφυγόντας μισθοὺς καὶ ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν. «Ἐπειδὴ ἐκρίθη, ὅτι οἱ πλοιοκτητοί ἤγνωσαν τὴν αἵτινας ἐπέφερε τὸν τραματισμὸν καὶ δὲν ἐπέδειχαν ἀμέλειάν τινα, τοῖς ἐπετράπτη περιορισμὸς τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως μέχρι τῆς ἀξίας τῆς θαλαμηγοῦ ἐκτιμηθεῖσης εἰς δολλάρια 43.000, ὅπερ τελικῶς ἐπεδικάσθη εἰς τὸν τραματισθέντα φοιτητὴν.

**• Τραματισμὸς ναυτικοῦ.—'Αμέλεια τρίτου ἐργασιού εἰπεὶ τοῦ πλοίου.—"Εννοια ἀμέλειας.—Εὐθύνη τραματιστῶν.**

Ἄπο ποιὸν σημείου καὶ πέραν ἡ συμπεριφορά πρὸς τοῦ ἀτόμου ὑπερβαίνει τὴν δυσδιάκριτον δριθετικὴν γραμμὴν καὶ καθίσταται ἀπὸ ἐπιμελούς ἀμέλης, εἶναι ζῆτημα παλαιὸν δυσον καὶ ἡ νομικὴ ἐπιστήμη. 'Η εἰς τὸ ἐρώτημα τοῦτο ἀπάντησις ποικίλει μὲ κάθε σειράν πραγματικῶν περιστατικῶν, ἀτινα ἐμφανίζει ἐκάστη νέα περίπτωσις. 'Ο ἀπλούς χειρισμὸς πρὸς ἀπελευθέρωσιν ἐμπλακέντος σχοινίου, καταλήξας εἰς τραματισμὸν τοῦ ξυλουργοῦ τοῦ ἀπὸ «GLOBE PROGRESS» εἰς Βαλτιμόρη, ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς δίκην, ἀχθεῖσαν ὑπὸ ποιὸν τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Μαΐουλαντ.

«Ἄς ἐκθέσωμεν ὅμως τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὑποθέσεως:

Ο τραματισθεὶς ξύλουργὸς τοῦ πλοίου, εἰργάζετο ἐπ’ αὐτοῦ πρὸς ἐγκατάστασιν ξύλινων χωρισμάτων εἰς τὰ κύτη, διὰ τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν. Εἶχε τελειώσει τὴν ἐργασίαν του καὶ ἤσχολετο νὰ συλλέγῃ τὰ ἐργαλεῖα του. Εἰς ἄλλος ἐργάτης, καθαριστής αὐτός, ἐργαζόμενος ὑπὸ τὰς διαταγὰς ἑταῖριας, ἀναλαμβανούσης ἐργολαβικῶς ἐργασίας ἐπὶ πλοίων, ίστατο εἰς μικράν ἀπόστασιν καὶ ἐτύλισσε λεπτὸν σχοινίον ὅπερ χρησιμοποιεῖται κατὰ τὴν παραδοσίαν πρὸς λήψιν τοῦ χονδροῦ κάτω. Τὸ σχοινίον τοῦτο ἔχει εἰς τὸ ἄκρον σχοινίνην σφαίραν, διὰ νὰ διευκολύνεται ἡ λήψις αὐτοῦ εἰς τὴν ξηράν. Τὴν σφαίραν ταύτην χαριτολογοῦντες οἱ ναυτικοὶ ὄνομάζουν «γρόνθινον τοῦ πιθήκου». Κατὰ τὴν περιελίξιν τοῦ σχοινίου, ἡ σχοινίνη σφαίρα ἐνεπλάκη εἰς τὶς σημεῖαν τοῦ καταστρώματος, πλησίον τοῦ ἀνοίγματος τοῦ κύτου. 'Ο καθαριστής, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ ἐμπλακέντος ἄκρου τοῦ σχοινίου, ἐμεσολάβει ὁ ξύλουργός, χωρὶς νὰ καταστήσῃ προσεκτικὸν τούτον καὶ ἔξ αποστάσεως, ἐτίναξεν ισχυρῶν τοῦ σχοινίου τὸ σφαίραν. Τοῦτο ἐπετεύχθη, ἐκτιναχθεῖσα σφαίρα, ἐκτύπησε τὸν ξύλουργὸν εἰς τὸν κρόταφον καὶ τὸν ἐτραματίσεισε σοδαρῶν.

Ο ξύλουργός ἐνήγαγεν εἰς ἀπαζημίωσιν τὴν ἐργοδότριαν τοῦ καθαριστοῦ ἑταῖριαν, κατὰ διὰ τὴν δίκην ὁ ἀρχιεργάτης τῆς ἐναγομένης ἐταιρίας ἀνεγνώρισεν ὅτι ἡ ἀπελευθέρωσις τῆς ἐμπλεκομένης σφαίρας γίνεται πάντας ἐπέ τοῦ πλοίου, οὐδέποτε δὲ ἔξ αποστάσεως διὰ τιναγμῶν.

Ἐτέθη συνεπώς τὸ ζῆτημα ἀν ὁ οὕτω ἐνεργήσας καθαριστής ἐτέλει ἐν ἀμελείᾳ. 'Ο πληρεζούσιος δικηγόρος τῆς ἐναγομένης περιστήριξεν, ὅτι δὲν συνέτρεχεν ἀμέλεια τοῦ καθαριστοῦ, διότι ἐκ τοῦ χειρισμοῦ εἰς διὸ οὔτος προέβη, δὲν πρόεκυπτε «πιθανότης» τραματισμοῦ, διότις συνεπῶς τυχάνει ἀποδότεος εἰς τυχαίον περιστατικόν, διὸ καὶ ὁ καθαριστής δὲν εὐθύνεται.

Τὸ Δικαστήριον, δόμως, ἀπεδέχθη τὸν διόρισμὸν τῆς ἀμέλειας, διὰ διεπύπωσης τὸ «Αμερικανικὸν Ινστιτούτον τοῦ Δικαίου». Κατὰ τὸν διόρισμὸν τούτον, ἀμέλειο εἶναι πάσα συμπεριφορά, ἐκτὸς τῆς συμπεριφορᾶς ηῆτις θέτει ἀλογίστως εἰς κίνδυνον τὰ συμφέροντα τρίτων, ἡ δόπια ὑπολείπεται τῆς ὑπὸ τοῦ δικαίου ἀναγνωριζομένης ὡς ἀναγκαῖας διὰ τὴν προστασίαν τῶν τρίτων ἀπὸ παραλόγου κινδύνου θλάδης. 'Η οὕτω διόρισμένη ἀμέλεια δύναται νὰ είναι θετική πρᾶξις ἡς ὁ δράστης, ὡς Ἐλλογον δὲν, ὁφειλε ν’ ἀντιληφθῇ διὰ τοῦ συνεφέλκει παράλογον κίνδυνον νὰ διάψει ξυνομό συμφέροντα τρίτων.

Κατ’ ἐφαρμογὴν τοῦ διόρισμού τούτου τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ὁ καθαριστής ἐτέλει εἰς ἀμέλεια, ἡς ἔνεκεν ηθύνετο εἰς ἀποζημίωσιν ἡ ἐργοδότρια ἑταῖρια.

## YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY  
LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

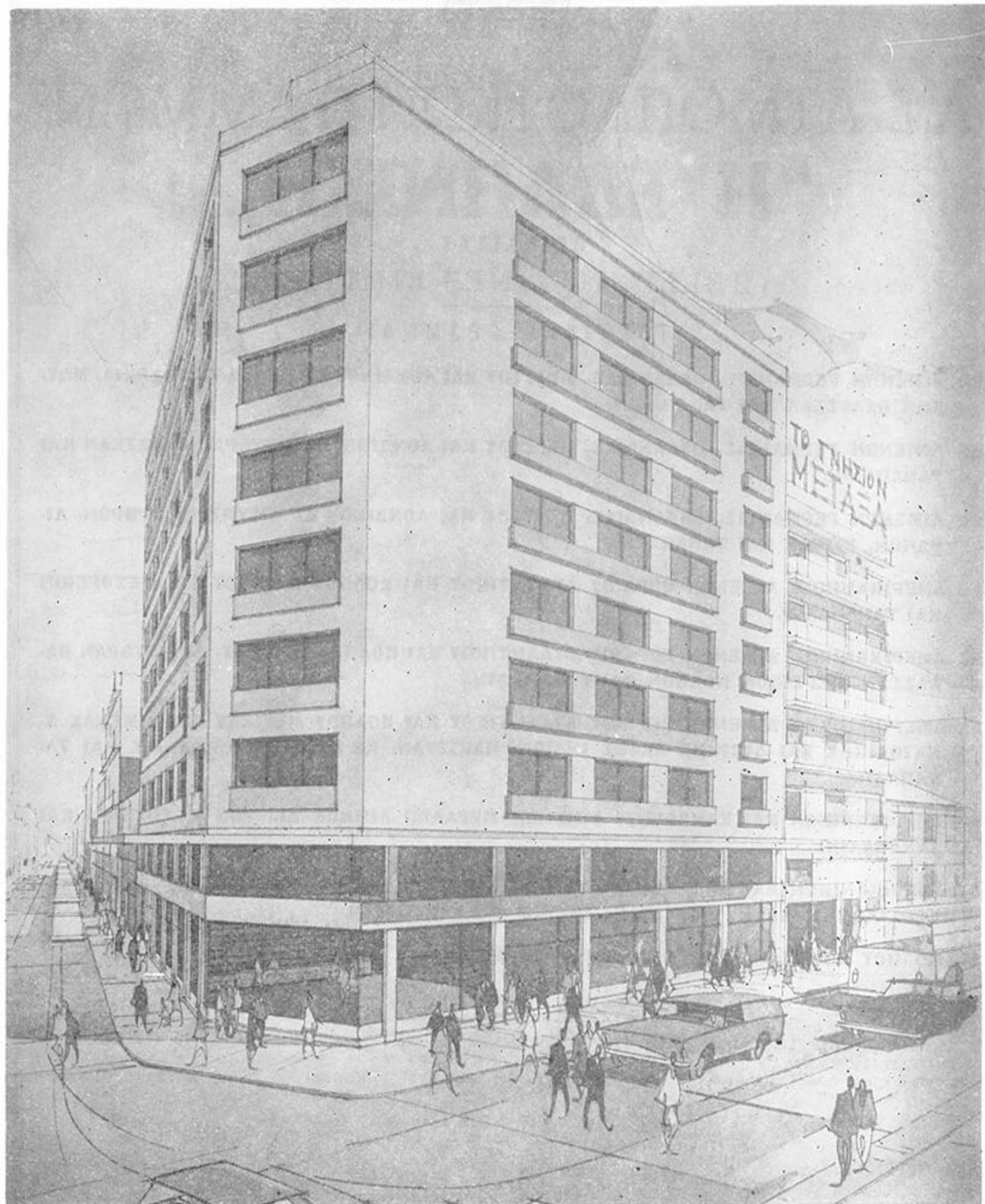
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

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

PIRAEUS

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

**ΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ ΚΑΙ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ ΜΕΓΑΡΟΝ  
ΤΗΣ «ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΧΟΪΜΕΣ» Α.Ε.  
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**



"Ηρχεται αι έργαται ανεγέρτεως του είκοσικοιμένου καλλιαρμάρου ΜΕΓΑΡΟΥ" είς περιβλεπτον θέσιν τοῦ Λιμένος Ηειραιῶς, ητοι: ἐπὶ τῆς Ἀκτῆς Ποσειδῶνος καὶ Δημητρίου Γούναρη γωνία. Τὸ Μέγαρον τοῦτο ἀνεγείρεται ὑπὸ τῆς Α.Ε. «ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΧΟΪΜΕΣ» ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ. Θὰ είγατ δὲ ἔνα ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων καὶ πολυτελεστέρων Μεγάρων τοῦ Ηειραιῶς. Ή θέσις του δεσπόζει: τοῦ Λιμένος Ηειραιῶς, οἱ δὲ χῶροι αὐτοῦ ἀπαντες φωτεινοὶ καὶ ἐπὶ προσόψεως (γωιακό) προσφέρονται ιδιαιτέρως διὰ τὴν ἔξυπηρέτυσιν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς τὸ ίσόγειον τοῦ Μεγάρου προβλέπεται: ἡ κατασκευὴ πολυτελῶν καταστημάτων. "Εκατος δροφος δύναται νὰ διαρρυθμισθῇ, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς 14 γραφεῖα, ἀπαντα ἐπὶ προσόψεως ἢ εἰς δύο ἢ καὶ περισσοτέρας αἰθούσας.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: "ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΧΟΪΜΕΣ, Α.Ε. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

ΣΤΟΥΡΝΑΡΑ 35, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 613.464



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕϋ-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 ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

#### ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τά 45 ναυπηγεία της Δυτικής Γερμανίας παρέδωσαν το παρελθόν έτος 116 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.053.000 τόνων γκρός, έναντι 178 πλοίων, 868.000 τόνων γκρός, παραδοθέντων το 1962. Τά 29.1% τών παραδόσεων άνεφεροντο εἰς λογαριασμὸν Γερμανών έφοπλιστῶν, έναντι ποσού 35.8% διὰ τὸ 1962, ή δὲ ἀξία τῆς κατασκευασθείσης χωρητικότητος ἀνήλθε τὸ παρελθόν έτος εἰς 2.53 δισεκατομμύρια μάρκων, έναντι 2.45 δισεκ. μάρκων, τοῦ 1962. 'Η ἀξία ἀφ' ἔτερου τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν πλοίων ἀνήλθεν εἰς 1.09 δισεκτ. μάρκων διὰ τὸ 1963, έναντι 1.02 δισεκτ. μάρκων, τοῦ 1962.

Ἐχουν ἀκόμη ὑπὸ παραγγελίαν τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.800.000 τόνων γκρός, ἄτινα καὶ διασφαλίζουν τὴν ἀμεσον ἀπασχόλησιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν, αἱ τιμαὶ δημος διὰ πολλὰς περιπτώσεις εἰναι 8 ἥως 9% κάτω τοῦ κόστους καὶ τοῦτο λόγῳ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἱσπανικῶν καὶ τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων. 'Ἄς σημειωθῇ, διτὶ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἐστράφησαν ἡδη πρὸς τὴν παραγωγὴν διαφόρων τύπων μηχανημάτων καὶ ἄλλων σιδηρῶν κατασκευῶν, ἔκτὸς πλοίων, ἵνα δυνηθοῦν οὕτω καὶ ἀντιμετωπίσουν τὴν δυσχερή περίπτωσιν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν διαδοιοὶ ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία.

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΘΑ ΜΕΙΩΘΟΥΝ ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ:

Οίκονομίας καὶ εἰς τὰς ἐπιχορήγησεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, θέλει νὰ ἐπιβάλῃ διόρεδρος Τζόνσον. Τόσα δσα χρείζεται θὰ πληρώνῃ τὸ Δημόσιον διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάτων.

Παρατηρεῖται σχετικῶς, διτὶ θὰ κληθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προδοῦν εἰς τοιαύτας τεχνικάς τελειοποίησεις τῶν σκαφῶν τῶν, ὅστε ὁ περιορισμὸς τοῦ πληρώματος νὰ ἐπιτυγχάνεται ἀνέτως, κατὰ συνέπειαν δὲ καὶ αἱ ἐπιχορήγησεις.

'Ιδιαιτέρως ὑπογραμμίζεται τὸ γεγονός, διτὶ δι' ἐννέα μόνον ὑπερωκεάνια ἐπιβατηγά καταδάλλεται ἐπιχορήγησις 50 ἑκατομ. δολ. ἐπτσίων, δσα, δηλαδή, θὰ ἔχειαίζοντο διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε νεωτάτου τοῦ ποτῶν φορτηγῶν γραμμῆς, ἄτινα ἔργον παραγωγικῶν θὰ ἐπετέλουν.

Τὸ δόλον θέμα — κατὰ τοὺς ἀρμοδίους τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς — μελετάται ἐπισταμένως.

### ΙΣΡΑΗΛ

#### Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΩΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ

Ἐμφανίζουν ἐπιτυχίαν τὰ πρώτα ταξίδια τοῦ ἔβραικού φέρρυ-μπότ «Μπιλού» ἐκ Νεαπόλεως πρὸς τὴν Χάιφαν. Κατὰ ἐκατοντάδας συρρέουν οἱ τουρίσται διὰ τὸ 'Ισραὴλ. 'Η ὑπηρεσία εἶναι πρὸς τὸ παρὸν διεθνομοδιαία καὶ ἡ ἀπόστασις τῶν 1.200 μιλίων καλύπτεται εἰς 62 ὥρας. Οἱ ναῦλοι διὰ τέσσαρα πρόσωπα καὶ ἐπὶ πλέον δι' ἔνα αὐτοκίνητον ἔχουν ὀρισθῆ εἰς 350 δολλάρια διὰ τὴν διαδρομὴν Νεαπόλεως - Χάιφας. Δι' ἔνα ἄτομον μὲ αύτοκίνητον εἰσπράττεται ναῦλος 120 δολλαρίων καὶ δι' ἔνα ἐπιβάτην χωρὶς αύτοκίνητον 75 δολλάρια. 'Ἐπὶ πλέον πληρώνονται 10 δολλάρια δι' ἔνα θαλαμίσκον τῶν τεσσάρων κλινῶν, μέχρι 40 δολλαρίων διὰ μονόχλινον - λούσ.

Τὸ «Μπιλού» ἔχει μεταφορικὴν ικανότητα 528 ἐπιβατῶν καὶ 120 αὐτοκινήτων, μετέφερε δὲ κατὰ τὰ μέχρι τοῦδε ταξίδια του 10.000 ἐπιβατῶν καὶ 1.000 αὐτοκίνητα. Θεωρεῖται τόσον ἐπιτυχὴ ἡ ἐκμετάλλευσις του, ὃστε ὑπεδείχθη ἡ ἐπίστευσις τῆς συμπληρώσεως τοῦ ἀδελφοῦ σκάφους «Νίλι», διπέρ καθελκύεται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός. Προστίθεται, διτὶ κατὰ τὴν νεκρὰν χειμερινὴν περίοδον τὸ «Μπιλού» θὰ ταξιδεύῃ μεταξὺ Μαΐαμι καὶ Νέσσω, τὸ δὲ «Νίλι» ἀπὸ Σαουθάμπτον καὶ Χάρρην πρὸς τὴν ισπανικὴν 'Αλγεσίραν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἐπιτυχία τοῦ «Μπιλού» ἐνθαρρύνει τὴν ἐταιρίαν «Σόδμερφιν» νὰ προχωρήσῃ εἰς τὸ ὑπερατλαντικὸν «μπώτπελ»— κατὰ τὸ «μοτέλ» — τῶν 20.000 τόνων, μὲ μεταφορικὴν ικανότητα 1.000 ἐπιβατῶν καὶ 240 αὐτοκινήτων. Τὸ ταξίδιον ἀπὸ Εὐρώπης εἰς 'Ην. Πολιτείας θὰ είναι πενθημέρου διαρκείας, ἡ δὲ δρομολόγησις τοῦ πρώτου ὑπερατλαντικοῦ πορθμείου προβλέπεται διὰ τὸ 1967. 'Ο ναῦλος τῶν 225 δολλαρίων θὰ εἰσπράττεται δι' αὐτοκίνητον καὶ κλίνην κατ' ἄτομον, ἐνῷ σήμερον, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ζωρῆς κινήσεως, ὁ ἀντίστοιχος ναῦλος εἰς ἔνα ὑπερωκεάνιον φθάνει τὰ 950 δολλάρια.

#### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ZIM.."

'Ανεκοινώθη πρὸς ἡμεράν ἀπόφασις τῆς ἐταιρίας «Zim», δσας ἀπὸ σήμερον καὶ μέχρι τοῦ 1970 προδῆ εἰς τὴν παραγγελίαν 37 σκαφῶν διαφόρων τύπων, εἰς τρόπον ὅστε μὲ τὴν διαδοχὴν τοῦ προγράμματος τούτου θὰ κατέχῃ στόλον 100 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόνων, ἥτοι διπλάσιον τοῦ σημερινοῦ. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 δ στόλος τῆς «Zim» θὰ ἀριθμῇ 69 πλοία. Τὰ περισσότερα τῶν παραγγελθημένων σκαφῶν θὰ είναι εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν νωπῶν ψωρῶν καὶ ἄλλων τινῶν εὔπαθῶν φορτίων.

### ΙΤΑΛΙΑ

#### ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Κρίσιν στελεχῶν ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ 'Ιταλικὴ Ναυτιλία, ἀπροθυμίαν δ' ἀκόμη προσελεύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Μέτρα διευκολύνοντα τὴν ταχυτέραν εἰσόδουν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὴν ἀνοδον εἰς τὴν γέφυραν τῶν δοκίμων ἐλήφθησαν ἀπὸ ἔτους δι' εἰδικοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος.

'Η θαλασσία ὑπηρεσία ἔξι ἄλλου τῶν δοκίμων διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ διπλώματος περιωρίσθη εἰς 18 μῆνας, ἔναντι τῶν ἀρχικῶν 30.

Παρεσχέθη ἀκόμη ἡ ἀδεια τῆς ἐλλιπούς συνέθεσεως διὰ τοὺς γ' καὶ δ' πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, ὑποκαθισταμένους ἀπὸ δοκίμους περισσότερους τοῦ κανονικοῦ ἀριθμοῦ. 'Ἐν συνεχείᾳ, διὰ σκάφη χωρητικότητος μέχρις 7.500 τόν. π.ν., δύναται, εἰς περίπτωσιν μὴ ἔξευρέσεως, νὰ λείψῃ ὁ γ' πλοιάρχος καὶ ὁ γ' μηχανικός, χωρὶς τὴν πρόσθετον πρόσληψιν δοκίμων.

'Ἄλλα καὶ διὰ τὰ σκάφη, τὰ ἄνω τῶν 7.500 τόν. π.ν., ἐπιτρέπεται τοῦ λοιποῦ ὁ ἀπόπλους, χωρὶς τὴν πρόσληψιν περισσότερων δοκίμων. 'Ετονίσθη Ιδιαιτέρως: τὰ πλοιά διποσθήποτε δὲν πρέπει νὰ καθυστερούν δι' ἔλλειψιν πληρώματος.

### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΟΛΙΓΟΝ ΑΡΓΑ

Τέσσαρες μεγάλαι ἀγγλικαὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἡ Μπρίτις καὶ Κομμογονούελθ, ἡ Κούρτ Λαΐν, ἡ Φόπνερ καὶ ἡ Burries Mangles, συνέπειχαν κονσόρτσιον, μὲ ἀρχικὸν κεφάλαιον 50 χιλ. λιρῶν καὶ ἔδραν τὰς Μπαχάμας (ἀσύδουσι φορολογική).

Θὰ διαπραγματευθῇ τὴν σύναψιν ταῦμ τοσάρτερ παραχρονίων πρὸς μεταφορὰν γαστινθράκων, σιτηρῶν, λιπασμάτων, μεταλλευμάτων καὶ λοιπῶν εἰς χύμα φορτίων διὰ νεοτεκτών μεγάλων μπάλκ κάρριερ, τὰ διποιαὶ θὰ δύνανται ἀποτελεσματικῶς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ὁμοιοτύπων σκαφῶν.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

#### ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ

Τὰ Σοβιέτ ἀντιμετωπίζουν τὴν δυνατότητα συστάσεως ὑπερωκεανοῦ γραμμῆς εἰς τὸ Βόρειον 'Ατλαντικόν, μεταξὺ Λένινγκραδ καὶ Μόντρεαλ, μὲ πιθανήν προέκτασιν μέχρι τῆς Νέας Υόρκης. Κατὰ σχετικὰς πληροφορίας ἐκ Λένινγκραδ, ἡ γραμμὴ αὕτη δὲν πρόκειται νὰ γίνη μέλος τῆς Διασκέψεως Γραμμῶν τοῦ Βόρειον 'Ατλαντικοῦ, διότι οἱ Ρώσοι θεωροῦν τὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ὡς πλεονέκτημα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν της. Διαθέτουν μέχρι τοῦδε τὰ Σοβιέτ 18 ἐπιβατηγὰ σκάφη, ἄτινα καὶ αἰσακχολούσται εἰς τακτικὰς γραμμὰς ἀπὸ Μαύρης Θαλάσσης εἰς Μεσόγειον, ἀπὸ Βαλτικῆς εἰς Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἀπὸ Ναχόντικας εἰς Γιοκοχάμαν. Τρία σκάφη ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν Λένινγκραδ - 'Ελσίνκι - Στοκχόλμης - Κοπεγχάγης - Λονδίνον καὶ Χάρρην, μὲ ναῦλους ἀρκετὰ οίκονομικούς, ἥτοι 10 ἥως 15% χαμηλοτέρους, έναντι τῶν ναυλολογίων τῶν ξένων πλοιών.

### THE LONDON

#### STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τὸν διαχειριστά

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

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

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

EΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικών Γραφείων  
'Ε μι βά σ μ α τ α  
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

## ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωνσταντίνος Κωνσταντίνος 80 — Αμαρουσίου  
"Ιδιόκτητοι τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιές

## Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Tὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», λόγῳ  
τῆς ἑορτῆς τῆς Παναγίας, ἐκδίδονται  
μίαν ἡμέραν ἐνώριτερον.

### ΕΞ ΑΠΙΝΗΣ !

Ἐνώπιον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 12ης Αὐγούστου, συνεξήρθη μέτρη πρότασις τοῦ Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, περὶ αὐξήσεως τοῦ κατωτάτου ὄριου τῶν παρεχομένων ἐκ μέρους τοῦ Ταμείου συντάξεων ἀπὸ 750 δραχμάς εἰς 1.000. Ἐπὶ τῆς προτάσεως διεκόπη μακρὰ συζήτησις κατὰ τὴν ὅποιαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τινες τῶν ναυτεργατῶν, ὑπεστήριξαν, ὅτι ἐφ' ὅσον εὐρίσκεται ὑπὸ ψῆφισιν ὁ νέος νόμος «περὶ Ν.Α.Τ.», διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται ἡ ἐπιδράσεις τοῦ Ταμείου, λόγω τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων ἐπὶ νέου συντελεστοῦ, χωρὶς νὰ ἔχῃ μέχρι τούδε ὑπολογισθῇ ἐπακριβῶς τὸ υψός τῆς ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου συντελεστοῦ ἐπιβαρύνσεως, πρέπει νὰ ἀναβληθῇ ἡ λῆψη ἀποφάσεως.

Τελικῶς, ὅμως, ἡ πρότασις τοῦ κ. Υπουργοῦ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, μειοψηφούντων τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἄλλων συμβούλων.

Τὸ Συμβούλιον δὲν καθώρισε τὴν ἡμερομνίαν ἐνάρξεως τῆς ισχύος τῆς ληφθείσης ἀποφάσεως.

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἀλληλικὸν νηοδόγιον, ἐπὶ τῷ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κατώτατην πλοίων:

1. «Πέρσιαν Καμβύσης» 11 φορτηγὸν (πρώην ὀλλανδικὸν «Meliskerk», νεοαγορασθέν), 7.639 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαρχιέρα», ἀντίπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Μ. Κουλουκούντη.

2. «Αμπαστά» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Debrett», νεοαγορασθέν), 8.105 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ἐμπασάντα», ἀντίπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ιω. Μ. Κουλουκούντη.

3. «Μπάστα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Bastag», νεοαγορασθέν), 1.815 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Μ. Π. Σκουφάλον.

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἐκπρόσωπος τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων «Νίππον Κοκάν» ὑπέγραψεν ἐν Ἀθήναις συμβόλαιον μὲ τὴν ἑταῖριαν «Νεπτούνια» (διαχείρισις ἑταῖριας «Ορμος» τῆς Γκρίκ Λάιν) διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς μπάλκ κάρριερ τῶν 52.000 τόνων d.w., δηζελοκίνητου, μὲ μηχανάς Σουλτζερ, κατασκευῆς Ούράγκας καὶ δυνάμεως 17.600 ίππων, μὲ προβλεπομένην τοχύτητα 17.7 μιλῶν. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 216.4 μέτρων καὶ πλάτους 31.09 μ., μὲ βύθισμα 11.55 μέτρων. Τιμὴ 5.440.000 δολαρίων, μὲ τὰ 80% ἔξοφλητα ἐντὸς ὀκταετίας. Παράδοσις Νοέμ-

βαντοῦτο καὶ φορτηγά (κυρίως ἀγγλικῆς κατασκευῆς). Παραλλήλως, ἐσημεώθησαν καὶ ἀρκεταὶ πωλήσεις μεγάλων φορτηγῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, εἰς τὰς περισσοτέρας ὅμιμες περιπτώσεις, "Ελληνες" ήσαν καὶ πάλιν οἱ ἀγορασταί!

Εἰς τὰς κυριωτέρας μεταδολάς περιελαμβανούτο τὰ φορτηγά «Α τλάντικ Γκλόρ» 10.093 τόν. γκρός καὶ «Α τλάντικ Γκλαντιέτι έτορ» 10.096 τ. γκρός (ἀμφότερα ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1956), ἀγορασθέντα ἀντιστοίχως παρὰ τῶν κ.κ. Περατικοῦ καὶ Ἰγγλέση, «Νόρθερν Σανλάντι» 10.077 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1954, ἀγορασθέν παρὰ τῶν κ.κ. Μιχ. Λιθανού, Σεύκου καὶ Σιας καὶ ἔνα τέταρτον σκάφος, τὸ «Γουσόρλιντ Τζάσμιν» 10.499 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1958, ἀγορασθέν παρ' Ἐλλήνων ἐπίτης.

Δύο ἄλλα σκάφη, τὰ φορτηγά «Μπουσέν Φορτούνα» 10.191 τόνων γκρός, 15.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως ιαπωνικῆς τοῦ 1956 καὶ «Σοφία Κ.» 10.739 τόν. γκρός, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1957, τοῦ κ. I. Κουμάνταρου, διεδόθη ὅτι ἐπωλήθησαν ἀντὶ τιμῆς περὶ τὸ ἐκατομύριον δολλάρια ἔκαστον (ῆμισυ τοῖς μετρητοῖς καὶ τὸ ὑπόλοιπον μὲ τριετή πίστωσιν), παρ' Ἐλλήνων ἐπίτης ἐφοπλιστῶν. "Η εἰδησις αὐτῇ διεψεύσθη ἀρμοδιώς.

\* \* \*

Τρία ἄλλα φορτηγά, τελοῦντα ὑπὸ ἀγγλικῆς σημαίαν, καλύπτοντα διμεράς ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἦτοι τὰ φορτηγά τῆς ἑταῖριας Κυριακίδη «Ειρήνη Κ.» 7.176 τόν. γκρός (τοῦ 1942), «Μαίρη Κ.» 7.039 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Νικόλας Κ.» 7.178 τόν. γκρός (τοῦ 1942), ἐπωλήθησαν εἰς δρεπανικά συμφέροντα, ἀντὶ της τιμῆς καὶ μετωνόμασθησαν κατὰ σειρὰν «Winchester Queen», «Winchester Princess» καὶ «Winchester King». "Ἐπεβεδαιώθη, ἀφ' ἐπέρου, ὅτι τὸ μικτὸν ἀγγλικὸν μότοροστ «Dareless» (ἐπιβατηγὸν καὶ ψυγεῖον) 5.180 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν Χανδρῆ ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν, μὲ πίστωσιν καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Βομβάνην.

\* \* \*

Ἐξ ἄλλου, τὸ γραφεῖον Ρεθύμνη - Κουλουκούντη ἔκλεισε διὰ λογαριασμὸν πελατῶν του ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Debrett» 10.090 τ. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1940, ὅπερ μετωνόμασθη «Α μπαστά» 13.830 τόνων γκρός. "Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος.

\* \* \*

Ἐξ ἄλλου, τὸ γραφεῖον Ρεθύμνη - Κουλουκούντη ἔκλεισε διὰ λογαριασμὸν πελατῶν του ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Debrett» 10.090 τ. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1940, ὅπερ μετωνόμασθη «Α μπαστά» 13.830 τ. d.w. 5.413 ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνίαν Νοέμβριον - Δεκέμβριον. Τέλος τὸ δηζελοκίνητον «Birgitte Basses», καθελκύσεως τοῦ 1944 καὶ παράδοσεως τοῦ 1947, τόν. d.w. 5.413 ἐπωλήθη εἰς Ελληνας (σημαία Λιβερίας) καὶ μετωνόμασθη «Μερίντα».

\* \* \*

"Αναφορικῶς μὲ τὰ κτημέντα μικρὰ σκάφη, ταῦτα εἶναι τὰ κάτωτα: «Saint Bendam» (ἀγγλικὸν) 452 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, παραληφθὲν εἰς Ἀγγλίαν καὶ μετωνόμασθε «Ελένη Πατρών» (τοῦ 1937) παραληφθὲν εἰς Νόρβηρτον Νοέμβριον - Δεκέμβριον. Τέλος τὸ δηζελοκίνητον «Birgitte Basses», καθελκύσεως τοῦ 1944 καὶ παράδοσεως τοῦ 1947, τόν. d.w. 5.413 ἐπωλήθη εἰς Ελληνας (σημαία Λιβερίας) καὶ μετωνόμασθη «Μερίντα».

\* \* \*

## "HELLENIC UNIVERSAL NAVIGATION COMPANY, SHIP OWNERS & SHIP BROKERS

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.

μετονομασθέν «P. ο ζ ι τ α K.». Σημαία έλληνική. «City of Brussels» (άγγελικόν) 691 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, παραληφθέν εις 'Αγγλίαν και μετονομασθέν «M π α ρ - μ π α μ ιχ ά λη ζ». Σημαία Παναμά. «Epinigma» (ρυμουλκόν) μετονομασθέν «B e r v i - κ ο ζ». «Välnajokull» (ισλανδικόν άλιευτικόν φυγείον) 924 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, παραληφθέν εις Ρόπτερντα και μετονομασθέν «Εύα γ γ ε λ ί σ τ ρ ι α 5». Σημαία έλληνική. «Torgnyus» (άγγελικόν) 500 τόν. γκρός, 672 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1937, τελούν υπό παραλαβήν εις άγγελικόν λιμένα. Καὶ τὸ μικρὸν ἀτμοκίνητον «Shell Fitter» 813 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άγορασθέν ἀντί 15.000 λιρών και τελούν υπό παραλαβήν εις Νισύκαστλ.

\*\*\*

Αἱ λοιπαὶ ἀγοραπωλησίαι τοῦ δεκαπενθήμερου ἔχουν ὡς ἔξῆς:

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγελικόν φορτηγὸν «Severn River» 4.365 τόν. γκρός, 5.040 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1939, μὲ σερβέον 1963, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν, μὲ ἀπωτέρα παράσσον, διότι ἐργάζεται ἡδη εἰς τὰ καναδικὰ ὕδατα.

— Τὸ υπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν ἀτμοκίνητον φυγείον «Erika» 2.023 τόν. γκρός, 3.700 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1947, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν του, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν και ύπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ.

— Τὰ ἀτμωκίνητα φορτηγά «Τ ζ ο ρ τ ζ» (κ. Παπαδάκης) 9.149 τόν. γκρός, 12.145 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1953 και «Ζ ά κ υ ν θ ο ζ» (κ. I. Θεοδωρακόπουλος) 9.975 τόν. γκρός, 15.090 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1956, καθὼς και τὸ «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Σ ε γ \* δ 6 ι α» (Οἶκος N. Γουλανδρῆ), 10.567 τόν. γκρός, 16.268 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθησαν μεταξὺ 'Ελλήνων, χωρὶς νὰ ἀνακοινωθοῦν σχε-

τικαὶ λεπτομέρειαι.

— Τὸ γαλλικὸν μότορσπιπ «Lorima» 4.434 τόν. γκρός, 7.027 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1952, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 230.000 λιρῶν και μὲ παραλαβὴν εις Χάδρην, ύπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγελικόν φορτηγὸν «Pacific Unity» 9.511 τόν. γκρός, 11.424 τόνων d.w., μὲ χώρων φυγείον 127.000 κ.π. και ναυπηγήσεως 1948, μὲ σερβέον 15.000 λιρῶν και τελούν υπὸ παραλαβὴν εις Νεσν 'Υόρκην μετωνομάσθη «A γ α θ ο ύ π ο λ ι ζ». Ή σημαία τῆς Λιβερίας διεπηρήθη.

— Εἰς Λοιδίνον παρελήφθη ύπὸ τῶν ἀγοραστῶν του τὸ μικρὸν ἀγγελικόν φορτηγὸν «City of Brussels» 691 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, υφωσχν δὲ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «M π α ρ μ π α μ ι - χ ἄ λ η ζ».

— Εἰς Λοιδίνον παρελήφθη ύπὸ τῶν ἀγοραστῶν του τὸ μικρὸν ἀγγελικόν φορτηγὸν «Wrangell» 16.027 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς και παραληφθέν εις Χόγκεσοντ γόνῳσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «M αριέρας».

— Τὰ ἐφωδιασμένα μὲ μηχανᾶς Ντήζελ Ἰταλικά λίμπερτος «Corallo» 7.215 τ. γκρός, 10.629 τόνων d.w. (τοῦ 1943) και «Lagunia» 7.215 τόν. γκρός, 10.452 τόνων d.w. (τοῦ 1943) ἡγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 220.000 λιρῶν δι' ἀμφότερα.

— Τὸ λίμπερτο «Π ή γ σ ο σ ζ 7.282 τόν. γκρός, 10.742 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943 ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόρκ πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 78.500 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν «Μ αν χ α τ τ α ν» (τύπου «Πάρκα») 7.072 τόν. γκρός, 10.384 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας. Περισσότεραι πληροφορίαι δὲν ἔγνωσθησαν.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὰ ἀγορασθέντα τύπου «Πάρκα» παρὰ τῆς ἑταῖρας «Τραφάλγκα» (διαχειρίστης κ. 'Αλ. Τσαθλίη) φορτηγά, «Malden Hill» 7.168 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως καναδικῆς τοῦ 1943 και «Pine Hill» 7.151 τόν. γκρός, κα-

τικαὶ λεπτομέρειαι.

— Τὸ πωληθὲν φορτηγόν «Ε 6 η κ υ - θ ι α», 7.254 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, ὑψωσεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν λιβεριανὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Loyal De-fenders».

— Τὸ ἀγορασθέν ἀπὸ τὸν ναυαγοσωστικὸν Οἶκον Βερνίκου ἀγγελικὸν ρυμουλκὸν «Epinigma» παρελήφθη εἰς Πλύμουθ και μετωνομάσθη «B e r v i - κ ο ζ», ἀπέπλευσε δὲ ἐκεῖθην διὰ Πειραιῶν ρυμουλκοῦν τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ ίδιου Οἴκου μικρὸν τάκερ «Μ ο - τ ά λ 5» (ex «Peter M.»).

— Τὸ πωληθὲν φορτηγόν «Ο λ γ α Μ ι ν α κ ού λ η», 6.704 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του ἐτέθη ύπὸ ἀγγελικὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «St. Antonio».

— Τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. 'Αρκουλῆ

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



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

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

#### Agents

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

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

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

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

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

**GERMANY:** Ernst Glässer, Altenwall 21, Bremen

**ITALY:** Paolo Scerni, Piazza Portello 10, Genoa

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

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

**SPAIN:** Rafael Navajas, Alameda de Recalde 30, Bilbao

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

**THE BEST IN THE BUSINESS**

**MORAN**

TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.

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

Cable Address: MORANTOW



τὸ πρόβλημα τῶν ἐπιπόνων ὑπολογισμῶν διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων των καὶ ἐπομέως, ἡ ἀνάγκη τῆς καταρτίσεως σχετικῶν πινάκων, ὥστε νὰ διευκολύνεται ὁ πλοιάρχος εἰς τὸ ἔργον του.

Κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς 16(2)64, ὁ ἐκδοτικὸς Οἰκος «Ν. Σταυριδάκης καὶ Υἱός» ἐκύλιφρός στένων τοιούτους πίνακας, οἱ ὄποιοι παρουσιάζουν σημαντικήν ἔναντι τῶν μέρων τοῦδε ἐκδιδομένων βελτίωσιν, κατὰ τὸ διὰ τὴν περιλαμβάνουν χωριστὰ διὰ τὰ φορτηγά πλοῖα καὶ χωριστὰ διὰ τὰ δειγμενόπλοια, τὰς ἀποδοχάς καὶ τὰς κρατήσεις διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικήν καὶ τὰ ὑπὸ ἔνην σημαῖαν, ἀλλὰ συμβεβλέμενα μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ., πλοῖα διὰ χρονικά διαστήματα ἀπὸ μᾶς ἡμέρας μέχρι τριών μηνῶν συνεχῶς καὶ οὕτω οὐδεὶς ἐν τῇ πράξει ὑπολογισμὸς χρειάζεται, δοθέντος διὰ σπανίως ἐπὶ τῶν πλοίων καταρτίζονται λογαριασμοὶ διὰ διαστήματα μεγαλύτερα τῶν τριών μηνῶν.

Παρέχεται ἐπίσης πίνακας διὰ τὴν μισθοδοσίαν ἀσθενείας, διὰ τὰς ὑπερωρίας κ.λ.π. καὶ οὕτω δὲ πλοιάρχος ἀποκτᾷ ἐν πλήρες δοθέντα διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς λογιστικῆς τοῦ πλοίου ὑπερεσίας.

Τὸ σχῆμα τοῦ τεύχους εἶναι εὐχρηστὸν καὶ ἡ ἐκτύπωσις καθαρὰ καὶ ἐπιμελής.

## SUN LINE

### ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Κύριοι,

Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν, διὰ ἡ ἐταιρία μας ἀνέλαβεν ἀπὸ σήμερον τὴν πρακτόρευσιν καὶ διαχείρισιν τῶν πολυτελῶν τουριστικῶν πλοίων τῆς SUN LINE INC. Stella Maris καὶ Stella Solaris.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ἐγκατεστήσαμεν γραφεῖα εἰς μὲν τὰς Ἀθήνας ἐπὶ τῆς Πλατείας Συντάγματος, ὁδὸς «ΟΘΩΝΟΣ» ἀριθ. 8, 1ος ὅροφος, εἰς δὲ τὸν Πειραιά ἐπὶ τῆς Ακτῆς Μιαούλη ἀριθ. 5, 2ος ὅροφος.

Τὴλ. Γραφείου Ἀθηνῶν: 625.693, ΤΕΛΕΞ: ἀριθ. 5621

Θά σεμεῖα λίαν εύτυχες νὰ συνεχίσωμεν τὴν συνεργασίαν μας, καὶ εἴμεθα πάντοτε εἰς τὴν διάθεσίν σας διὰ οἰστικήποτε πληροφορίαν πρὸς διευκόλυνσιν τῶν πελατῶν σας.

Μετὰ τιμῆς,

## SUN LINE

### ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ Ε.Π.Ε.

Αθηνῶν 6 Αύγουστου 1964

X. A. ΚΙΟΣΕΟΓΛΟΥ

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ»:** Κατὰ τὸν πλοῦν του ἐκ Τάρπη εἰς Σάντος, μεταξὺ δης Ματού καὶ Ζης Ιουλίου, παρατηρήθησαν ρήγματα εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν κυτῶν 3, 4 καὶ 5, λόγῳ κακοκαίριας, συνεπείᾳ τῶν ὀποίων ἀδλάνη καὶ τριήλια τοῦ ἐκ φορεψάντων φορτίου του. Προσωριναὶ ἀποκενειαὶ διεξήγουνται εἰς Σάντος διαφρούντος τοῦ Ιουλίου.

**«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ»:** Εἴτε Ουτάνης διὰ Ντουλούθη, ἔνθη ἀφίχθη τὴν 30ην Ιουλίου, ὑπέστη ασθαράς ζημίας τὴν 21ην Ιουλίου ἐκ προσκρούσεώς του εἰς τὰς πλευρὰς τῆς λεκάνης ἀνώφωνος Αἰγαίου περιοχῆς τῆς διώρυγος Αγίου Λαυρεντίου. Μετὰ μονήμους ἀποσκευάς εἰς Γερόντιο, ἀπέστειλεν τὴν 24ην Ιουλίου διὰ Ντουλούθη.

**«ΑΙΑΚΟΣ»:** Προσήραξε τὴν 29ην Ιουλίου ἐπὶ ἀμύμαδους ὄφαλου παρὰ τὸ Χουγκανάν τῆς Βαρείου Κορέας, ἀνελκυσθεὶς διὰ ίδιων μέσων μετὰ 8 περίπου ώρας, τὴν προτίνα τῆς 30ης Ιουλίου. Τὴν δην Αδγόστου ἀφίχθη εἰς Μόδια πρὸς ἀκόφτωσην καὶ ἐποθεώρησην.

**«ΑΚΑΜΑΣ»:** Απὸ Σεπτέμβριον διὰ Ρόττερνταμ μὲ φορτίον κόπρων, προσήραξε τὴν 2αν Αὔγουστου ὑπὸ ἀποθήτων τῆς Τυνησίας καὶ Σικελίας. «Ανειλκυσθεὶς διὰ ίδιων μέσων καὶ ἀφοῦ ἔρριψεν εἰς τὴν θάλασσαν 320 τόνους πετρελαίου, προσήγγισε τὴν δην Αδγόστου εἰς Σάουτα. Μετὰ προχείρους ἀποσκευάς εἰς θλαβέντα κατὰ τὴν προσπλάνων τῆς ἀνελκυσθεως μηχανήματα, τὸ πλοῖον ἀνεχώρησε τὴν 7ην Αδγόστου διὰ Ρόττερνταμ, δημοσίου καὶ διεκτέλεσης μονήμους ἀποσκευάς.

**«ΑΛΓΚΟΑ»:** Απὸ Έλ Παλίτο διὰ Μπαλιμπάρα ἔμφορτον, προσήγγισε τὴν 4ην Αδγόστου εἰς Κρίστομπαλ συνεπειά ζημίας εἰς τὸν δισταύλον τριβέα.

«Αρχηγός τοῦ πλοίου τοῦ Αλγκόα»:

«Ἀρχηγός τοῦ πλοίου τοῦ Αλγκόα»:

μονή συγκρίσεως της περιπτώσεώς του ένωπον των Ρωσικών δικαστηρίων.

«ΝΟΕΜΗ», περὶ τοῦ δόποιον μεγάλης τεύχος μικρού διπλέμενων ἀκυρώσεων λόγῳ διάδημας εἰς τὸ προδάλιον του καὶ ἔξαντλήσεως τῶν καυσίμων του, ἐρρυμούσικήθη εἰς Καζαμπλάνκαν, όπου ἔζησε τὴν 28ην Ἰουλίου, κατόπιν δυογραφῆς ἀνοικτοῦ συμφωνητικοῦ τόπου Λέσβου.

«ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ»: Απὸ Μέσαριο διὰ Μπουένος "Άλμες πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἔκ σιτηρῶν φόρτου του, προσήρχεται τὴν μεσογείωρα τῆς 30ῆς Ἰουλίου εἰς τὸν δίσιυλον τοῦ λημένος, ἀνελκυσθὲν μετὰ τετράρων τῇ δομηθείᾳ ρυμουλκῶν. Μή δικτυωθείσῃς Ἑγμίας τινας, συνέχισται τὸν φόρτωσιν του καὶ ἀνεγέργησε διὰ προσριψιῶν του.

«ΠΕΛΛΑ»: Έκ Καρθαγένης διὰ Βρέμην μὲν φόρτου μεταλλεύματος, προσήρχεται παρὰ τὴν νησίδα "Λιρουμ" τὴν πρωίν τῆς 2ης Αὐγούστου καὶ ἀπεκόπη εἰς δύο. Τὸ ἔξ 25 ἀνδρῶν πλήρωμά του διεσύνθη ἀπὸ τὸ γερμανικὸν διογοθικὸν αὐάρος "Μπρέμεν".

«ΠΕΡΑ ΓΚΛΟΡΥ»: Απὸ Νέαν Όρλεσόνης διὰ Μαδρίξ, ὑπέστη ἔκρηξιν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 3 κώτος του, συνεπείᾳ τῆς δόποιας διερράγη τὸ χαλύβδινον στόμιον τοῦ κήπου καὶ προσήγγισεν εἰς "Ἄντεν τὴν 12ην Αὔγουστου".

«ΠΟΛΙΚΟΣ»: Αλιευτικὸν "Ατλαντικὸν ὑπέστη τὴν 3ην Αὐγούστου εἰς Πειραιᾶ διαφόρους Ἑγμίας εἰς τὸ πρόστεγον, τὸ βαροῦλκον ἀγκύρας, σωληνώσεις καὶ εἰς τὴν φυκτικὴν του ἔγκαττασιν.

«ΠΟΠΗ»: Απὸ Σούντσοβαλ διὰ Λίγιον, συνεκρύσθη λόγῳ διμήλης μὲν τὸ συγκριθὲν δημόσιον "Φερδόσια" παρὰ τὴν νῆσον "Ολαντ" τὴν ἐσπέραν τῆς Θης Αὐγούστου. Τὸ συγκριθὲν

σκάφος ἐθνοθισθη, τοῦ ἔξ 6 ἀνδρῶν πληρώματος του διασωθέντος ἐπὶ τοῦ "Πόπη", τὸ δόποιον προσήγγισεν εἰς Κάρλοσκρονα τὴν 10ην Αὐγούστου.

«ΡΑΦΑΗΑ»: Προσήρχεται τὴν 3ην Αὐγούστου παρὰ τὴν Ηρέδεζαν, ἀνειλκύσθη δὲ τὴν ἐπομένην ἀπὸ τὸ ρυμουλκόν «Κυκλόν» καὶ ἐρρυμούσικήθη εἰς λιμέναν Πρεδέζης.

«ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖΙΣ»: Ἀνεκούσθη διὰ τὴν 7ην Ιονίου συνεκρύσθη εἰς Ροστόκ μὲν τὸ δημόσιον "Ελμπε", κατὰ δὲ τὸν πλοῖον του ἔξ "Αλιμποργκ εἰς Στετίν ἔψυχος τὸν δυόθν. Υπέστη διαφόρους Ἑγμίας εἰς τὴν πρωρίαν καὶ τὰ ὄψαλα, ἡ ἐπισκευὴ τῶν δόποιων ἀνεβλήθη διὰ τὸν ταχικὸν τοῦ πλοίου δεξαμενισμῶν.

«ΣΟΥΓΒΡΕΤΤΑ»: Απὸ Ηερεικοῦν κόλπον εἰς Λέδερα, ἔψυχεσεν εἰς Σουέζ τὴν 5ην Αὐγούστου

μὲν Ἑγμίας εἰς τὴν μηχανὴν του.

«ΣΤΑΣΣΑ»: Απὸ Γκρέντ Γιάρμουθ διὰ Κατάνην, προσήγγισε τὴν 28ην Ιουλίου εἰς Βρέστην λόγῳ Ἑγμίαν μὲν τὴν μηχανὴν του. Μετὰ τὴν ἐπισκευὴν αὐτῶν καὶ παραλαβὴν καυσίμων ἀνεγέργησε τὴν 6ην Αὐγούστου διὰ προσριψιῶν του.

«ΦΑΝΤΑΖΙΑ»: Κατὰ τὴν ἑκάτην Κερκύρας ἀναγύρησεν του τὴν 21ην Ιουλίου ὑπέστη μηχανίας ἐπὶ πυρκαϊδεῖς εἰς τὸ λεθητοστάσιον, ὡς καὶ πετώσιν κατὰ 20 γ.λ., τοῦ δεξιοῦ ἐλικοφόρου ἔξονος, μὲν ἀνιστούχους Ἑγμίας εἰς τὸν στορέαν καὶ τὸν ἐλαιοδακτύλιον αὐτοῦ, συνεπείᾳ ἀμειλείσας τοῦ πληρωματος. "Ἐξετέλεσε τὰς ἀναγκαῖας ἐπισκευασίας εἰς Πειραιά.

«ΧΡΙΣ»: Απὸ Ρόττερνταγκ εἰς Μπράουνσδιλλ ὑπέστη τὴν 28ην Μαΐου Ἑγμίας ἐκ κακοκαιρίας εἰς πλευρικὰ τοῦ ἐλάσσωτα, τὰς δόποις καὶ ἐπεσκεύασεν εἰς "Εγκροντεὴλ τῆς Λουτζίανα τὴν 14ην Ιουλίου.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διετηρήθη κατὰ τὸ α' δεκατιαί μερον τοῦ Αὐγούστου ὁ σταθερὸς τόνος τῆς ἀγορᾶς. Εἰς τινας τομεῖς ἐντονώτερος ἐστημείωθη. Τὰ γεγονότα τοῦ Βιετνάμ είχον τὴν πρωσιωρινήν ἐπίδρασίν των. "Αν μή τι ἀλλο οἱ ἐφοπλισταὶ ήσαν ἐπιφυλακτικοί εἰς τὴν ναυλωσιν τῶν σκαφῶν των. Ναύλους ὑψηλοτέρους ἔζητον. Τὸ διὰ Σεπτέμβριον καὶ Οκτώβριον τονάκι προεβλέπετο νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸν δορειασμερικανικὸν τομέα ναύλους καλυτέρους.

Σιτηρά, γαιανθρακες, παλαιοσιδίθρος, ήσαν τὰ φορτία τὰ περιστότερον ἀπασχολήσαντα τονάκι. "Ο τομεὺς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς συνέκεντρωσε τὸ κύριον ἐνδιαφέρον. Τῶν τάκνερς ἡ συμμετοχὴ ἀνασχετικὸν τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων διεβραμάτισε τόλον. "Αν ἐπλαντάνεται τὰ σκάφη αὐτὰ (2,5 ἑκατομμύρια τῶν), ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν, ἡ ναυλαγορά, παρὰ τὴν ἐποχήν, θὰ ἐγνώριζε ζωρότητα ικανοποιητικήν, πράγματι, διὰ τὰ τράπτες.

Τὰ λίμπερτος, χάρις εἰς τὰ πολλὰ φορτία πολαιοσιδίθρων ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Ισπανίαν (φορτώσεις μέχρι Νοεμβρίου), ἐπληρώθησαν ναύλους ἐλαφρώς καλυτέρους. Αἱ ἀπὸ τοῦ Μαΐου 118.000 δολ. ἐφθασαν τὰς 135.000, μὲ τάσεις περαιτέρω δειπτώσεως. Σκάφος 14.500 τόν. ἐναυλώθη εἰς τὰ 167.500 δολ. Διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν δολ. 72.500 - 73.000.

Ἀρκετὴ ἐργασία καὶ διὰ γαιανθρακας, διὰ τὸ Κόντινεντ κυρίως. Μεγάλα σκάφη (μπάλκ κάρριερς), ἐπληρώνοντο 24/- ἔως 25/-, ἀναλόγως μεγάλους δι' Ἀμέρερσον - Ρόττερνταμ ἥ "Αμστερνταμ ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης. Λίμπερτος διὰ Βαρκελώνην δολ. 5,45 (Αὔγ. - Σεπτ.). Διὰ τὴν Κωνσταντζαν δολ. 7,65 καὶ διὰ τὴν Βιττόρια δολ. 7,50 (λίμπερτος). Διὰ τὴν Ισπανίαν δολ. 7,25. Διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ισπανίαν πρωρούζοντο κυρίως τὰ κλεισθέντα σκάφη διὰ σιτηρά. Ναύλοι δελτιώμενοι.

Ἀπὸ τὸ Κόλπον εἰς μεγάλα μπάλκ κάρριερς διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν δολ. 5,20 - 5,30 διὰ δύο - τρία συνεχῆ ταξίδια. "Απλούν εἰς σύνηθες τράπτες δολ. 5,35 καὶ 5,40.

δίνον ἥ "Ειδουμάρουθ. Ζάχαρις ἀπὸ Βιττόρια διὰ Κωνσταντζαν 55/-. Σταθερὸς ὁ ναύλος τῶν 75/- καὶ ἐν συνεχείᾳ 70/- ἀπὸ τὸ Πλέιτ διὰ Δυτ. Ιταλίαν. Διὰ Ρόττερνταμ 71/3 ἐλεύθ. ἐκφόρτ.

Ζωρτὰς καὶ κίνησις καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ. Διὰ τὴν Ισπανίαν ὁ δελτιωμένος ναύλος τῶν δολ. 6,50 - 6,75 ἐπιληρώνεται, μὲ προμήθειαν 3½% καὶ 2½%, εἰς σκάφη 13.500 τον. καὶ 6,70 δι' Οκτώβριον. Διὰ τὴν Κορέαν 6,75 (Σεπτέμβριον) καὶ 6,90 (Αὔγουστον - Σεπτέμβριον).

Βελτιωμένα καὶ τὰ παλαιοσιδήρα, δολ. 75.000 εἰς λίμπερτος διὰ τὴν Ισπανίαν καὶ 82.500 δολ. διὰ δύο λιμένας φορτώσεως - ἐκφορτώσεως. Ξύλεια καὶ γενικά δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ (σκάφος 488.000 κ.π.) 92/6. "Αρκετὴ ζήτησις σκαφῶν.

"Ησυχος ἡ ἀγορὰ τῆς Απω Ανατολῆς. Σιτηρά ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας Αύστραλίας διὰ Μπαντάρ Σαπούρ 76/- (Σεπτέμβριον). Γαιάνθρακες διὰ τὴν Ισπανίαν (Καβασάκι) ἀπὸ Νιουκάστλ 28/6, μὲ 4.000 τ. φόρτ. καὶ 5.000 τ. ἐκφόρτ. Γαιάνθρακες (ἀνθρακίτης) ἀπὸ τὸ Πόρτ Καμφά διὰ Δυτ. Ιταλίων 45/- καὶ ἀπὸ τὸ Ντόρμπριταν διὰ Πόρτο Μάργκερε 60/-. Ζάχαρις ἀπὸ Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 6,90. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάρικα δι' Ισπανίαν 39/6, μὲ 2.500 τόν. φόρτ. καὶ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. "Απὸ τὴν Βορδάνη διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 8,25, μὲ 3½% προμήθειαν καὶ 10,50 δολ. "Απὸ Μαντράς διὰ Ριγιέκαν 43/6. Φωσφάτα ἀπὸ Καζαμπλάνκαν διὰ Νότιον Κίναν 59/-. "Αραβόσιτος ἀπὸ Νότ. Αφρικήν (Ντόρμπριταν) δι' Αγγλίαν 62/6.

Τασιμέντα ἀπὸ τὴν Βάρην διὰ τὴν Ισπανίαν (Μεσόγειον) εἰς μικρὸν σκάφος δολ. 4,10, ἵνα λιμένα φορτώσεως - ἐκφορτώσεως καὶ εἰς σκάφος 8.000 τόν. ἵνα λιμένα φορτώσεως καὶ τρεῖς ἐκφορτώσεως δολ. 4,30. "Εσπάρτο ἀπὸ Αρτζέδ διὰ Γκράντον 90/-. Κώκ ἀπὸ Βρέμην διὰ Κωνσταντζαν 51/-.

Ζήτησις καλὴ διὰ τάιμ ποταύτερος. Δηγελοκίνητον διὰ 5/7 μῆνας 21/-. Διὰ 2/4 μῆνας δολ. 3,20. Δηγελοκίνητον 14 μιλ. κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς, μὲ παράδοσιν Πολωνίαν 26/3. "Ατμοκίνητα διὰ ταξίδια ἀπλὰ 2,30 - 2,40 δολ. Κυκλικὸν Περσικόν Κόλπου δολ. 3,57. Λίμπερτο διὰ γαιάνθρακας "Απω Ανατολῆς τρία ταξίδια, μεταξὺ Καλούπιτας - Ραγγούν ἐκλείσθη εἰς τὰ 16/- τάιμ ποταύτερο. "Ενδιαφέρονται στόλοι η πληροφορία, διτοι φορτωταὶ σιτηρῶν, προεξεργάσεις τῶν ναύλων κατὰ τὸν χειμῶνα, ζητοῦν τονάκι πρὸς χρονοναύλωσιν.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ζωρότης ἐπί υψηλοῦ ἐπιπέδου εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν πετρελαίων. "Ενδιαφέρονται ἐταίρια τινὲς πετρελαίων ἐκ τῶν μεγάλων καὶ τινὲς ἀνεξάρτητοι φορτωταὶ.

Τὰ γεγονότα τοῦ Βιετνάμ κατέστησαν ἐπιφυλακτικοὺς τοὺς ἐφοπλιστάς. Ναύλοι καλύτεροι εἴζητον καὶ ὀπωσθῆτος ἐπιληρώθησαν. "Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐπιληρώνοντο 57½ καὶ 55% κάτω τοῦ Ιντασκείλ. Διὰ τὴν Ισπανίαν 53% κάτω τοῦ Ιντασκείλ. Διὰ τὴν Ιταλίαν δολ. 10,50 (κριθή). "Απὸ τὸ Μπαϊ Κομάδ διὰ Πολωνίαν δολ. 4,60 καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3,75. Διὰ τὸ Μάντσεστερ 52/6 (ἐκφόρτ. 1.000 τόν. συνήθεις τιμαί) καὶ διὰ Χούλ 35/- (3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτωσις). "Απὸ τὸν Αγγλικὸν Λαρέντιον τάκνερ ἐπιληρώθη 65/- διὰ τὸ Κάντλαν 4,10 δολ. εἰς σύνηθες φορτηγῶν διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 36/6 διὰ Λον-

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ — ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ 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 ὄροφος - Πειραιεὺς)  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 6440ς ὄρ. — ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 622.579

τερς. Προσπάθεια τών ναυλωτών νά κλείσουν πρό τού χειμώνος χωρητικότητα. Αἱ ναυλώσεις έξετείνοντο δι' έξι μήνας και έν τοσ. Τάχ 37½% κάτω τού 'Ιντασκέιλ ἐπληρώνοντο διά συνεχή ταξίδια. Σκάφος 47.173 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν Σεπτ. - 'Οκτ. δολ. 2,05 διά 12 μῆνας τάιμ τσάρτερ. Καθαρὰ φορτία, τάιμ τσάρτερ 12 μηνάς εἰς σκάφος 17.578 τόν. (14½ μιλ. μὲ 22 τόν. φιούελ διλ) δολ. 2,53, ἔτερον τού αὐτοῦ μεγέθους δολ. 2,66. Μικρότερον σκάφος (12¾ μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ) διά 12 μῆνας ἀκάθαρτο φορτία δολ. 1,95, παράδοσις Σεπτέμβριον.

### Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ατονος παρέμεινεν ή ναυλαγορά κατά τὸ πρῶτον ήμισυ τοῦ Αύγουστου, μὲ σπαραδίκην τὴν κυκλοφορίαν διαταγών καὶ χαμηλὰς τὰς προσφερομένας τιμάς ναύλων. 'Η κυριώτερον μεταφορική ἐργασία ἀνερέπειν καὶ πάλιν εἰς μεταλλεύματα καὶ τσιμέντον. 'Από 'Ινέμπολιν (μεταλλεύματα) ἐπληρώνοντο εἰς σκάφη τῶν 5.000 τ. διά Πόρτο Μάργκερα 25/- φίο, μὲ 800 τ. φόρτωσιν καὶ 800 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 20-30. Διὸ τοιμέντα ἀπό ἓνα λιμένα Μάρης Θαλάσσης διὰ Βεγγάλην ἔξετείνοντο σκάφη τῶν 1.000 ἔως 1.500 τόνων (διά δέκα συνεχή ταξίδια) εἰς τὰ 32/6 φίο, μὲ ἔναρξιν τέλη Αύγουστου, διά Τρίπολιν (Λιδύης) 3.000 τ. εἰς τὰ 29/- φίο καὶ διά Γάζαν 2.500 τ. εἰς τὰ 26/- φίο, τέλη Αύγουστου. 'Από Κωνστάντζαν (τιμέντα) διά Περσικὸν Κόλπον προσφέρθησαν 50/- εἰς σκάφος τῶν 10.000 τόνων, μὲ καντέλλο 25 Αύγουστου καὶ ἀπό Μπιζέρταν 4.000 τ. τοιμέντων δι' ἓνα λιμένα 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης 38/- φίο, τέλη Αύγουστου. Διά φωσφάτα (εἰς σάκκους) ἐπληρώνοντο ἀπό ἓνα λιμένα Νοτίου Γολλίας (Ἱνα ἡ δύο φορτία τῶν 2.500 τ.) δι' 'Αλεξανδρούπολιν 30/- μὲ φόρτωσιν 12-30 Σεπτεμβρίου καὶ ἀπό Πόρτο Σάννα Στέφανον 1.500 τ. φωσφάτων εἰς σάκκους δι' 'Αλεξανδρούπολιν καὶ Θεσσαλονίκην 38/- φίο, τέλη Αύγουστου. 'Από Δυρράχιον ἔξετείνοντο σκάφος τῶν 6.000 τόνων (μὲ βύσιμα 21 ποδῶν) διά Τσιταγκόγκ (ἀσφολτον εἰς σιδηρᾶ δαρέλια) 62/- φίο, Αύγουστον. Τέλος, ἀπό Γιολί 'Αιλαντ ὑπῆρχον 5.000 ἔως 10.000 τ. κισσήρεως (55 κ. π. δ. τόνων) διά γερμανικοὺς λιμένας Βορείου Θαλάσσης (περιλαμβανομένου τοῦ Κιέλου) εἰς τὰ 19/- φίο, 3.000 τ. φόρτωσιν καὶ 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν καὶ ἔξετείνοντο ἓνα ἡ δύο σκάφη μὲ ἓν κατάστρωμα, φόρτωσιν Αύγουστον - Σεπτέμβριον.

### ΝΕΑ ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Θ 'Αναμένονται ἀπό τὸν Καναδὸν νέαι ρωσικαὶ πορογγείοι διὰ σιτηρά, παρὰ τὴν καλὴν ἔσεξείσιν τῶν Σοβίέτ. Σχετικὴ εἶναι ἡ δήλωσις τοῦ κ. Κρούστσεφ περὶ ἀποθεμάτων.

Θ 'Η Τσεχοσλοβακία ἥγόρασε περισσότερα σιτηρά τῶν σσῶν ὑπερχερούτο διὰ τῆς πεντατευκός συμφωνίας. 'Αρχικῶς ἐπρόκειτο κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος νά ἀγοράσῃ 12,8

ΕΞΕΔΟΩΗ παρὰ τοῦ

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

ὁ ἑτήσιος Κατάλογος Πλοίων, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν, περιλαμβάνων ἄπαντα τὰ κατατεταγμένα παρ' αὐτῷ πλοῖα μετά τῶν στοιχείων αὐτῶν καὶ τῶν ὄνομάτων τῶν ἐφοπλιστῶν μετά τῶν διευθύνσεων τῶν γραφείων των, ὡς καὶ συμπληρωματικὸν πίνονα μὲ ἄπαντα τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χολιθέδινα πλοῖα ἀπό 100-7.500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότηος (GRT), ἀνέξαρτήτως Κλάσεως καὶ διατίθεται εἰς τὰ ἐν 'Αθηναῖς, ὅδος Σταδίου 7, γραφεία αὐτοῦ.

ἐκατομμύρια μπούσελς, ἀλλὰ τελικῶς ἥγόρασε 18,3 ἑκατομ. μπούσελς, μὲ παράδοσιν Αύγουστον ἔτος Νοέμβριον.

— 'Η Πολωνία ἐπίσης εἶχε συμφωνήσει νά προμηθεύῃ 14,7 ἑκατομμύρια μπούσελς, ἀλλὰ θά ἀγοράσῃ περισσότερο, διότι ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία ἀδυνατεῖ νά προθῇ εἰς παραδόσεις.

— Τέλος ή Ρωσία, δάσει τῆς τριετοῦ διαρκείας συμφωνίας, πρόκειται νά ἀγοράσῃ πολὺ μεγαλυτέρας ποσότητας τῶν προθετομένων 18,7 ἑκατομμύρια μπούσελς. Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις συνεχίζονται.

— Σημειώτεον, ὅτι ὁ Καναδὸς θά ἔχῃ ἔφεσος παραγωγὴν 500 ἑκατομμύριαν μπούσελς, σημαντικῶς, δηλαδή, κατωτέρων τῆς περυσινῆς, ητος εἶχε φθάσει εἰς τὰ 723 ἑκατομμύρια μπούσελς.

• 'Υψηλὴ διαγράφεται ἡ παραγωγὴ σίτου παγκοσμίως. Εἰς 34,1 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζεται ἡ τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, κατὰ 3,5 ἑκατομ. τόν. μεγαλυτέρα τῆς περυσινῆς. Εἰς τὸν Καναδὸν ὅχι εύνοικαί αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι. Εἰς ὡρισμένας περιοχὰς μείωσις τῆς παραγωγῆς προβλέπεται.

— 'Η Γαλλία μὲ 12,5 ἑκατομ. τόν. (2,6 ἑκατομ. ὑπέρ τὴν περυσινὴν συγκομιδὴν). Εἰς τὴν 'Ιταλίαν καὶ τὴν 'Ελλάδα αὐξήσις ἔνος διὰ τὴν πρώτην καὶ περὶ τὸ ήμισυ ἑκατομ. διὰ τὴν δευτέρων.

— Εἰς τὴν 'Ανατολ. Εύρωπην, ή Ούγγαρια βελτιωμένην ἀνομένει τὴν φινιοπωρινὴν ἔσοδειαν. Μικροτέρα εἰς ἑκατοσινής στορά εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Καλυτέρα ή ἔσοδεια τῆς Ρωσίας.

— 'Η 'Ιαπωνία ἐμφανίζει βελτίωσιν ἔνοντι τῆς περυσινῆς ἔσοδειας. Τῆς 'Ινδίας ή συγκομιδὴ κατωτέρα, λόγῳ δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Τοῦ Πακιστάν (4,01 ἑκατ. τόν.) ἀνωτέρα τῆς περυσινῆς. Τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς Βρ. 'Αφρικῆς μέτριαι αἱ ἔσοδειαί.

— Τέλος, εἰς τὸ νότον ήμισφαίριον ἡ κατάστασις διογράφεται βελτιωμένη μὲν εἰς τὴν 'Αργεντινὴν καὶ τὴν Αὐστρολίαν καὶ λόγῳ ἀνεπτυκόμενα τῶν δροχῶν μειωμένη εἰς τὴν Νότιον 'Αφρικήν.

— 'Ολαι αἱ ἔξαγωγικοὶ χώραι κατὰ τὸ α' ἑξάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἔνεφαντας αὐξήσιν τῶν ἔξαγωγῶν των. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι μετά τρία ἐπὶ πλέον ἑκατομ. τόνων. Αἱ κακαὶ ἔσεξεις τῆς Δυτ. Εύρωπης καὶ τῆς Ρωσίας ὑπῆρξαν ἡ κυρία ἀφορμή τῶν αὐξήσεων.

• 'Η Ρωσία δὲν πρέπει νά κατολέγεται πλέον μεταξὺ τῶν ἔξαγωγικῶν εἰς σιτηρά χωρῶν. Διὰ τὴν αὐτάρκειά της καταδάλλεται προσπάθεια. Κατὰ τὰς ἀπόψεις Κονδώνων, αἱ εἰσαγωγαὶ οὐδέλως ἀποκλείονται.

— 'Υπολογίζεται, ὅτι ὑπὸ ὁμολαγκαὶ καιρικὰς συνθῆκας δύναται νά ἐπιτευχθῇ παρα-

γανὴ δύο δισεκατομμυρίων μπούσελς σίτου καὶ 600 ἑκατομ. μπούσελς σικαλίων, παρατηρεῖται ὅμως, ὅτι αἱ ἀπὸ δεκαετίας καλλιεργούμενα εἴκαστάσις ἐνεφάνισαν ἀνήσυχητηκή κόπωσιν. Τὰ σιτηρά τῆς ἀστρινῆς ἐσοδείας ησαν κατωτέρας ποιότητος.

— Μὲ ὑπολογιζομένην κατανάλωσιν 440 λιβρῶν σιτηρῶν κατὰ κεφαλὴν ἐτησίως, ἐπὶ πληθυσμοῦ 225 ἑκατομμυρίων ψυχῶν, θά χρειασθούν 1.600 ἑκατομμύρια μπούσελς σιτηρῶν καὶ σικαλίων δι' ἓνα ἔτος.

— Δεδούμενου ὅμως, ὅτι ἀπαιτεύνται 400 ἑκατομμύρια μπούσελς διὰ τὴν σποράν, συνυπολογιζομένης καὶ τῆς ἔκ 5% συνήθους φθορᾶς ἐπὶ τοῦ συνόλου, ἔγονται οἱ ἐμπειρογνώμονες εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ ρωσικαὶ ἀνάγκαι φθάνουν ἐτησίως εἰς 2.250 ἑκατομμύρια μπούσελς.

• 'Η Κίνα, ἀφ' ἔτερου, ητος ἐπέτυχεν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ θέρους μίαν καλὴν ἔσοδειαν σίτου, ἐμφανίζει ίκανοπιοτικὴν προοπτικὴν καὶ διὰ τὴν νέαν τῆς ἔσεξειαν. Αἱ σποραὶ εἰς τὸ Β.Δ. καὶ Β.Α. διαμερίσματα τῆς χώρας καὶ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν Μογγολίαν ἀναπτύσσονται ὅμαλῶς.

• 'Η 'Ηγελίαν ἔσοδεις δημητοικῶν εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἀναγγέλλεται, ὡς μία ἐκ τῶν κολυτέρων τῆς ἑκατονταετίας, μὲ προδειπομένην αὐξήσιν διὰ τὰ σιτηρὰ κατὰ 3 ἔως 3½ ἑκατομμύρια τόνων.

— 'Η ἀνάπτυξις τῶν σπαρτῶν είναι ἔξαιρετική, ἀλλὰ θὰ ἀπαιτηθούν 6 ἀκόμη ἐδδομέδεις εὐνοίων συνθηκῶν, πρὶν ἡ ἀξιοποιηθῆται τελικῶς ἡ ἔσοδεια.

• 'Η 'Ινδία αὐξάνει τὰς φορτώσεις σιτηρῶν ἔξι 'Αμερικῆς. 'Απὸ 500 χιλ. τόν. μηνιαίων εἰς 600 χιλ. τόν.

• Τὸ Βελιγράδιον ἀνησυχεῖ διὰ τὴν ἔσοδειαν. Πτωχὴ διαγράφεται. Εἰς 3,6 ἑκατομ. τόν. προβλέπεται νά φθάσῃ, ἔναντι τῶν περισσῶν 4,5 ἑκατομ. τόν. 'Απὸ τὴν 'Αμερικήν θὰ εἰσαχθῇ 1½ ἑκατομ. τόν.

• Διευρύνονται αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ 'Ιαπωνίας - Κίνας. Εἰς δισεκατομμύριον δολαρίων ἐπιδιώκεται νά φθάσουν ἐντὸς τετραετίας, νὰ διπλασισθούν ἔναντι τῶν σημερινῶν.

— Πλοιαί, μηχανήματα, αὐτοκίνητα, θὰ ἀγοράζῃ ἡ Κίνα ἐπὶ πιστώσει. Μεταλλευματα, γαστινθρακας ἡ 'Ιαπωνία.

• 'Η ἑφέτος παραπορούμενη στοιχερότης εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔχει τὴν ἔξηγησίν της: 'Οφείλεται ἀφ' ἔνος εἰς τὴν ἀποσαχόλησιν 106 τάνκερς 2.255.568 τόν. d.w. καὶ ιδιαιτέρως ἀμερικανῶν 800 χιλ. τόνων, διὰ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν καὶ εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ τὸ Τέξας πετρελαιαγωγοῦ. 'Υπελογίζετο νά παραδοθῇ οὗτος περὶ τὸ τέλος τοῦ 1963 καὶ δὲν φαίνεται πρὸ τοῦ 1965 νά είναι ἔτοιμος. Αἱ ἑταίριαι πετρελαίων ὑπεχερώθησαν

### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΡΩΤΕΥΣ,,

'Ημερήσιον Γυμνάσιον καὶ Λύκειον 'Αρρένων.

'Ισοτίμον τῶν λοιπῶν Γυμνασίων καὶ Λυκείων τῆς 'Ελλάδος.

Τὸ ἀπολυτήριον τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου "ΠΡΩΤΕΥΣ", δίδει τὸ δικαίωμα τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς ἔξετάσις διὰ τὴν ἀπόκτησιν:

α) Τοῦ 'Ακοδημαϊκοῦ 'Απολυτηρίου.

β) Τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως, κατόπιν τριετοῦ θαλασσίας ὑπηρεσίας.

γ) Τοῦ διπλώματος τοῦ 'Ασυρματιστοῦ ή τοῦ Οἰκονομικοῦ 'Αξιωματικοῦ τοῦ Ε.Ν.

Τὰ 'Αγγλικὰ διδάσκονται ὑποχρεωτικῶς εἰς ὅλας τὰς τάξεις

'Ο «ΠΡΩΤΕΥΣ» είναι τὸ μεγαλύτερον Ναυτικὸν Γυμνάσιον τῆς 'Ελλάδος καὶ διαβάτει: α) 'Αριστον διδακτικὸν προσωπικόν. β) Πλήρη ἐκπαιδευτικὸν καὶ τεχνικὸν ἔξοπλισμόν.

Ο Ι Κ Ο Τ R O Φ E I O N. Τοῦτο πληροὶ πάντας τοὺς κανόνας ἡσύχου, ἀνέτου καὶ ὑγιεινῆς διαμονῆς, ἐφωδιασμένον μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἐγκαταστάσεις.

Γραφεῖα: Λεωφ. Βασ. Σοφίας 114. Τηλέφ. 475.502.

Διδακτήρια: Δωδεκανήσου - 'Υμηττοῦ. Τηλέφ. 477.496.

Οἰκοτροφεῖον: 'Εθν. Μακαρίου 23, Παροδία Ν. Φαλήρου. Τηλέφ. 484.356.

νὰ προδοῦν εἰς ναυλώσεις τάνκερς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς βορείου περιοχῆς (Northern Range).

— Έπεδρασαν ἀκόμη εἰς τὴν ναυλαγοράν ἡ ἔκτασις ζήτησις πετρελαιοφόρων ἀπὸ τὰς στρατιωτικάς ὑπηρεσίας καὶ ἡ ἐπιθεώρησις ἀπὸ τὴν Ἀκτοφυλακήν τῶν τάνκερς Τ 2, ἥτινα οὕτω ἀπεσύρθησαν τῆς ἐνέργειας ὑπηρεσίας διὰ νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τοὺς

νέους κανονισμούς.

Θ Ρωσικά πετρέλαια 1,8 ἑκατομ. τόν. ἡγαράσσεν ἡ Ἰνδία. Παράδοσις ἐντὸς τριετίας. Πρὸ δίλιγον ἔληξε συμφωνία, συναφθεῖσα τὸ 1960 δι' ἐν καὶ ἡμίσιο ἑκατομ. τόννων.

— Τρία διυλιστήρια, σοβιετική ὄρωγη, οικονομική καὶ τεχνική, παραγωγικής ἴκανότητος 5.750.000 τόν. κατασκευάζονται ἥδη εἰς τὴν Ἰνδίαν.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΣΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΟΥΛΥΣΣΕΣ» (λιβ.) Νέον Ὁρλέανην 11.000 τ. ἀλέρωμαν κλπ. Ἰσπανική Μεσόγειον δολ. 86.000 φίο, Αὔγουστον 25 - Σεπτεμβρίου 1.

«ΠΛΕΑΓΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 16.500 τόν. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Ὁκτωβρίου 1 - 25.

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.» ὀμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν (περιλαμβανομένου Ὄταροῦ) δολ. 10.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Σεπτεμβρίου 29 - Ὁκτωβρίου 1.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ἑμπειρικό) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.100 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 8.30, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον 60 σεντ., Αὔγουστον 4 - 18.

«ΕΛΛΕΝΑΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 8.30, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον 60 σεντ., Αὔγουστον 4 - 15.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 11.100 τ. γεννημάτων Πούρι Καμπελλό δολ. 66.000 φίο, 800 τ. ἐκφίσιον, Ιούλ. 30 - Αὔγ. 15.

«ΕΓΕΡΤΕΛ» (λιβ.) Βαλτιμόρην 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π.) Ἰσπανίαν δολ. 118.500 φίο - στόνευτ, Αὔγ. 25 - Σεπτ. 10.

«ΚΟΡΣΑΪ-Ρ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 21.000 τ. γαιανθράκων Ἀμερικανόν - Ρόπτερντος ἡ Ἀμεριτρόπομ 24/-, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Αὔγουστον.

«ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Ἀμερισόν - Ρόπτερντομ ἡ Ἀμεριτρόπομ δολ. 4.61 φίο, Αὔγ. 18 - 30.

«ΚΕΡΔΟΣ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Ἀμερισόν - Ρόπτερντομ ἡ Ἀμεριτρόπομ δολ. 4.70 φίο, Αὔγ. 17 - 31.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ. δεξ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 τ. γεννημάτων Ρόπτερντομ δολ. 4.50 φίο, 4.000 τ. ἐκφίσιον, Αὔγουστον - Σεπτέμβριον.

«ΦΩΣ» Χάμπτον ρόδος 10.000 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 7.50, μὲ 750 τ. ἐκφίσιον 60 σεντ., ἀρχάριον Αὔγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λίβανού) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 9.90, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Σεπτ. 5 - 19.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΝΑΪ-Τ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ἀλεξανδρείου ἡ Πόρτα Σαΐδ δολ. 7.75, ἐάν φωτισων ἐπὸ ἀμερικ. λιμένας Ἀτλαντικού (Βοριανός Χάττερος) δολ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Αὔγ. 28 - Σεπτ. 14.

«ΗΝΠΕΙΡΟΣ» (λιβ.) Νέον Ὁρλέανην 11.500 τ. ἀλέρωμαν Πενέρτο Καμπελλό δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Αὔγουστον 7 - 15.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΣΤΗΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 8.30, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον 60 σεντ., Αὔγουστον 10 - 25.

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» Χάμπτον ρόδος 21.000 τ. γαιανθράκων Βορδώ - Ἀμεριύργον ρέιντς δολ. 3.50 φίο, ἀγούσσοντο.

«ΟΥΑΙ-Τ ΗΓΚΛ» (παν.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π.) Ἰσπανίαν δολ. 118.500 φίο - στόνευτ, Αὔγ. 25 - Σεπτ. 10.

«ΣΑΝΜΠΗΜ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 21.000 τόν. γαιανθράκων Ἰσπανίαν δολ. 7.25, Αὔγ. 15 - 31.

«ΚΥΜΑ» ἀμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βοριανός Χάττερος) 9.500 τόν. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π.) Ἰσπανίαν δολ. 122.500 φίο - στόνευτ, Αὔγουστου 25 - Σεπτ. 15.

«ΕΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βοριανός Χάττερος) 9.500 τόν. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ. π.) Ἰσπανίαν δολ. 122.500 φίο - στόνευτ, Οκτ.

«ΡΙΒΙΕΡΑ» (λιβ.) ὅμοιος λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 10.25 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Οκτωβρίου 5 - 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (πᾶς «Οσάσιον») ὅμοιος λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων Ἀλεξανδρείου ἡ Πόστ Σαΐδ δολ. 11.15, ἐάν απὸ Κόλπου 11.65, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Αὔγ. 25 - Σεπτ. 10.

«ΠΟΡΤΑΛΟΝ» (λιβ.) ὅμοιος λιμένας Κόλπου 8.200 τ. γεννημάτων κοὶ σόγια 'Εισηγμάθη 42/6, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Αὔγ. 10 - 25.

«ΕΝ. ΓΕΡΑΠΤΟΣ» (λιβ.) Ἀντίν Λαυρέντιον 17.000 τ. γεννημάτων Βορδάνην ἡ Κάντλον 68/9, μὲ 1.500 τ. ἰκελούν γκούς τόπεις, Αὔγ. 20 - Σεπτ. 5.

«ΑΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» Νέον Ὁρλέανην 11.000 τ. γεννημάτων Πούρετο Καμπελλό δολ. 5.50 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Αὔγουστον 17 - 25.

«Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΑΕΜ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀντοπική λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων Τόνιον - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον 20 - Σεπτεμβρίου 20.

«ΑΙ-ΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀντοπική λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόνιον - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Σεπτεμβρίου 2 - 23.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» Βρετ. Καλντιδίαν 10.000 τ. γεννημάτων Βρετζεύλαντ δολ. 6.70, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον, Σεπτεμβρίου 7 - 21.

«ΦΕΩΡΠΙΟΣ Δ ΓΡΑΤΣΕΛΛΑ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων Βρετζεύλαντ δολ. 6.60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίσιον 20 - 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λίβανού) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ.

λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 6.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Σεπτεμβρίου 1 - 20.

«ΑΟΗΝΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 6.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Σεπτεμβρίου 1 - 20.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» Βρετ. Κολομβίαν καὶ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.70, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικόν, Οκτωβρίου.

«ΕΝΟΤΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 11 - 25.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 10 - 25.

«ΣΤΡΟΒΙΑΛ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. γεννημάτων χύμα Βενεζεύλαν δολ. 6.85, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 29 - Οκτωβρίου 13.

«ΤΡΙΝΙΤΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 14.200 - 14.999 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 15 - 30.

«ΚΑΣΤΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένες Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 6.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 15 - Οκτωβρίου 5.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΠΕΡΔΙΚΑ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπούσενς 'Άρρες 9.200 - 10.200 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν καὶ νησούς 82/6 ἵνα 85/- δύο λιμένες, 1.000 τ. ἐκφίσιον γκρός τέρμες, Ιούλ. 28 - Αὔγ. 10.

«ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 9.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 81/3 (ἱὸν 6.000 τ. κριθῆς καὶ δρώμης 82/5), ὀφίον 'Αδριατική 5/ξέτρα, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον γκρός τέρμες, Αὔγουστου 28 - Σεπτεμβρίου 15.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (δεξ.) Ρίβερ Πλέιτ 14.200 τ. γεννημάτων Δυτική Ιταλίαν 72/6, ἵὸν 'Αδριατική 78/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον γκρός τέρμες, Αὔγ. - Σεπτ.

«ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπούσενς 'Άρρες 10.000 τ. γεννημάτων Δυτική Ιταλίαν 81/3, ὅμιον 'Αδριατική 86/3, μὲ 1.000 τ. ἐκφίσιον γκρός τέρμες, Αὔγουστου 28 - Σεπτεμβρίου 15.

«ΝΕΔΙΑ» (Λιβανού) Βικτωρίαν (Βραζ.) 10.500 τ. μεταλλεύματα Κωνσταντίνεαν 55/- φίο, 2.000 τόν. φόρτ., 1.000 τ. ἐκφίσιον, Αὔγουστου 10 - 30.

«ΚΥΜΩΝ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπούσενς 'Άρρες 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίαν 75/-, ὀφίον 'Αδριατική 80/-, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΠΙΟΥΠΙΤΕΡ» ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπούσενς 'Άρρες 10.300 τ. γεννημάτων Ρόπτερνταμ 71/3, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ., Αὔγ. 20 - Σεπτ. 7.

Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

«ΠΑΡΑΛΟΣ» Νιούπορτ 2.300 τ. εἰδῶν ἐκ χάλυ-

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

### ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

#### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΦΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

#### D.E.S. "ΔΗΛΟΣ"

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

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

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐκ Πειραιῶς διά:  
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

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

### ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗ,, "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
ώραν 10: διά ΑΝΔΡΟΝ — ΚΟΡΘΙΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ  
ώραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ  
ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

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

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

» 18: διά ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

δες Κωνστάντζαν 83/-, ξηταιμος φόρτωσις, «ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» Αμέρεραν 5.600 τ. γενικών είδων Κωνστάντζαν 50/-, Αύγουστον.

#### 'Εκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΑΝΙΤΑ» Στρατώνι 3.500 τ. μεταλλευμάτων Ριγίκεν 21/-, σ.φ.  
 «ΑΝΙΤΑ» Αλγερίαν (φορτίον ζεπάρτο) Σκωτίαν 90/- τόν τόννων, Αύγουστον.  
 «ΧΑΔΙΕΣ» Όραν 3.850 τ. κρήτης Μπουργκάς Η Βάρων 32/-, Αύγουστον.  
 «ΦΡΥΓΙΔΩΤΗΣ» Σφαδές 1.700 τ. φωσφάτων Πρέβεζαν και Βόλον 23/3, Αύγουστον.  
 «ΚΑΣΟΣ» Σφαδές 2.900 τ. φωσφάτων Ηράκλειον και Βόλον 23/3, Αύγουστον.  
 «ΦΛΩΡΑ Α.» Λαττάκια 2.300 τ. κρήτης Βεγγάζην 37/-, Αύγουστον.  
 «ΧΙΟΣ» Λαττάκια 3.200 τ. γεννημάτων Μασσαλίας θαλ. 12.500 φίο, Αύγουστον.  
 «ΜΑΡΙΑ» (Λιβανόν) Λιβανόν 4.100 τ. παλαιοσιδήρων Αδριατικού δολ. 5, Αύγουστον.  
 «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» Ραβένναν 2.000 τ. λιπασμάτων Σπαλάτον 18/6, Αύγουστον.  
 «ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβανόν) Μαρίνα ντι Καρράρα 3.600 τ. λιπασμάτων Σπαλάτον 28/6, Αύγουστον.  
 «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Πόρτο Μάργερα 4.200 τ. λιπασμάτων Ριγίκεν 20/6, Αύγουστον.

#### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ» Κωνστάντζαν 1.100 τόν. γενικά Βιρττών λίρας 2.500, διάφ. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ» (Λιβανόν) Κωνστάντζαν 2.800 τ. τοιχίνων Τρίπολιν (Λιβανός) 29/-, σ.φ. «ΧΑΔΙΕΣ» Κωνστάντζαν 5.500 κ.μ. ξυλείας Αλγερίαν 31/- τό κ.μ., σ.φ.  
 «ΤΕΥΚΡΟΣ» (Λιβανόν) Κωνστάντζαν 2.300 τόν. ζαχάρων Βεγγάζην 40/-, σ.φ.  
 «ΦΛΩΡΑ Α.» Γαλάτοι 3.000 κ.μ. ξυλείας Αλεξανδρείαν 37/- τό κ.μ., σ.φ.  
 «ΚΑΣΟΣ» Νεοβαρσιών 3.500 κ.μ. ξυλείας δύο λιμένων Σικελίας 2.500 λιρέττας τόν τόν, Αύγ.  
 «ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» Κωνστάντζαν 3.500 κ.μ. ξυλείας Κατάνη 2.600 λιρέττας τόν τόννων, Αύγ.  
 «ΤΑΣΙΑ» Γαλάτοι 3.300 τ. κορμών δένδρων Μολφέττων 2.900 λιρέττας τόν τόννων, Αύγουστον.  
 «ΠΑΡΑΛΟΣΣ» Γαλάτοι 2.300 τ. ξυλείας Λουδίνων 85/- τόν τόννων, Σεπτέμβριον.  
 «ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Κωνστάντζαν 4.000 τ. τοιχίνων Γιόρμο 44/-, Αύγουστον.  
 «ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ» Κωνστάντζαν 2.300 κ.μ. ξυλείας Τάρατα λιρέττας 2.800, σ.φ.  
 «ΜΑΡΙΤΣΑΣ» Βάρων 8.000 τ. τοιχίνων τρεις ισπανικής λιμένων Μεσογείου Χουίλβαν - Βαρκελώνης ράιντς (περιλαμβανομένων Βαλεαρίδων νησών) δολ. 4.30, φίο - στόρωντες μ. 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφρωσιν, Αύγουστον 10-30.

#### 'Εξ Αυστραλίας, Ινδίας καὶ Απω Ανατολής

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ» Βομβάν 10.000 τόν. μεταλλευμάτων άμερικ. λιμένας Κόλπον ή 'Ατλαντικού δολ. 8.25, μέ 700 τ. ούρτ. φόρμ., έκφ.) σιν δολ. 1.30, Ιαύλιον 25. Αύγουστον 10.  
 «ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» Μορμουγάδο 10.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ελλάδα 37/- φίο, 1.200 τ. φόρτ., 2.000 τ. έκφοιν, 1-10 Αύγουστον.  
 «ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» Κιλόγκ 12.000-12.700 τ. γεννημάτων χύμα Καράτοι 55/-, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοιν, Αύγουστον 20 - Σεπτέμβριον 5.  
 «ΕΥΡΥΜΕΔΟΝΑ» Κιλόγκ 11.500-11.900 τ. γεννημάτων χύμα Καράτοι 55/-, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφρωσιν, Αύγουστον 25 - Σεπτέμβριον 15.  
 «ΚΛΕΑΝΘΗΣ» (λιβ.) Βομβάν 10.000 τ. μεταλλευμάτων Ριγίκεν ή Τεργέστην 43/- φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοιν, Αύγουστον 10-20.

«ΚΑΤΕ Α.» (εξ «Αιαναρ») Σιδηνή ή Νότιον Αύστραλιον 9.000 τ. γεννημάτων χύμα Μπαντάρ Σαπούρη 76/-, μέ 750 τ. ήλευθ. έκφοιν, Σεπτ. 5-30.  
 «ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡΑ» (παναρ.) Βομβάν 10.000 τ. μεταλλευμάτων άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) δολ. 10.50, φίον Μόντρεαλ 11.50, μέ 750 τ. φόρτωσιν φόρτη (διέλευσιν έκ Γι-βραλτάρ 15 Οκτ. τό βραδύτερον) και 1.000 τ. έκφρωσιν δολ. 1.30, Αύγ. 20 - Σεπτ. 21.

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ» Μαντράς 9.500 τ. μεταλλευμάτων Ριγίκεν 43/6 φίο, μέ 2.000 τ. φόρτ., 1.200 μετρ. τ. έκφόρτωσιν, Αύγουστον 25 - Σεπτέμβριον 15.

#### 'Εκ παντοίων ἄλλων ὀχυρών

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΜΕΣΟΣ» Τάμπαν και Πόρτο 'Εβεργκλαντ 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 121.000 φίο, δύο λιμένας φόρτωσιν, ένα έκφ.) σιν, Σεπτέμβριον 8-23.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» Μεγάλας Λίμνας 10.500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 10.50, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφοιν, Οκτωβρίου 24 - Νοεμβρίου 20.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Λιβανόν) Ντάρμπαν 13.740 τ. ζαχάρων είς σάκκους και χύμα Χακάτα - Τόκιο ρέιντζ 70/-, φίο - στόρωντες, 700 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφ.) σιν, Αύγουστον 20 - Σεπτέμβριον 5.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣΑ» Ντάρμπαν 12.000 τ. ζαχάρων χύμα και είς σάκκους δολ. 7.25 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφρωσιν, Αύγουστον.

«ΚΑΣΤΩΡΑ Καζαπάλαγκον 13.500 τ. φωσφάτων χύμα Νότιον Κίναν 59/-, ίσων Σαγκάην 60/-, φίον Βορ. Κίναν 61/-, φίο - στόρωντες, 3.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφ.) σιν, Αύγουστον 24 - Σεπτέμβριον 14.

«ΣΩΠΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗΣ» (Λιβανόν) 'Αρχάγγελον και ή 'Ονιγκα 1.100 σταντάρτες ζυλείας 'Ολλανδίαν 235/- τό σταντάρτ, Αύγουστον.

«ΝΗΣΟΣ ΣΥΚΡΟΥΣ» δύο λιμένας Σουηδίας 900 σταντάρτες ζυλείας δις τίσσαρας ισπανικούς λιμένες Μεσογείου 310/- τό σταντάρτ, Άφ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» (Λιβανόν) 'Αμπου Τζενίαν 10.000 τ. μεταλλευμάτων Δυτ. 'Ιταλίαν 30/-, Αύγουστον.

«ΣΤΕΛΙΑΝΟΣ» 'Αρχάγγελον 850 σταντάρτες ζυλείας 'Ολλανδίαν 260/- τό σταντάρτ, Αύγουστον.

«ΑΛΣΤΕΡΝΑ» (Λιβανόν) Κοστέρε 1.400 τ. φωσφάτων Δουνόνιαν 34/6 φίο, Αύγουστον.

«ΜΕΓΙΣΤΗΝΗ» (παναρ.) Κοστέρε 3.800 τ. φωσφάτων Δουνόνιαν 34/6 φίο, Αύγουστον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιβανόν) Καζαπάλαγκον 3.100 τ. πολαιοσιδήρων ένα λιμένης 'Αδριατικής δολ. 5, Αύγουστον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.» Βαλτικήν 1.100 σταντάρτες ζυλείας 'Οραν 310/- τό σταντάρτ, Αύγουστον.

«ΟΑΓΑ» 'Αρχάγγελον 1.100 σταντάρτες ζυλείας 'Οραν 310/- τό σταντάρτ, Αύγουστον.

«ΤΙΝΑ» (λιβ.) Μουρμόνακ 10.000 τ. μεταλλευμάτων Μπουργκάδης 49/-, μέ 2.200 τ. φόρτ., 900 τ. έκφρωσιν, Σεπτέμβριον.

#### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΣΟΚΟΡΡΙ» (Λιβανόν) 9.220 τόνων d.w. (511.000 κ. π., 12½ μίλ., 11½ τ. φιούελ), τάιμ τούρτερ δολ. 1.000 ήμερτσιος, παράδοσις 'Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντζ 10-20 - 30 Λύν., έπανωποράδοσις δυτικήν οκτών Κεντρώας 'Αμριτης.

«ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ» 10.877 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10-10½ μίλ., 24-26 τ. φιούελ) τάιμ τούρτερ 15/6, παράδοσις λιμένων Νοτίου 'Ιαπωνίας 27 'Ιουλ. - 5 Αύγ. έπανωποράδοσις δυτικήν Κόλπου Βεγγάλης.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ» (Λιβανόν) 10.895 τόνων d.w. (499.000 κ. π., 10-10½ μίλ., 24-26 τ. φιούελ) τάιμ τούρτερ δολ. 2.40, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 6 έως 15 Σεπτ., έπανωποράδοσις 'Αγγλίαν - Χάρρην - 'Αμβούργον, ρέιντζ.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 10.920 τόνων d.w. (497.000 κ. π., 10 μίλ., 26-27 τ. φιούελ) τάιμ τούρτερ 17/6, παράδοσις Σουρουπάγια 2-11 Αύγουστου,

έπανωποράδοσις Γιουγκοσλαβίαν ή 'Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντζ.

#### Τὰ δεῖξαν οὐρανόπολοι

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 39.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 71½% έπαττον άμερικανικού, Αύγ. 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤΑ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 31.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 71½% έπαττον άμερικανικού, Αύγουστον 3 - 15.

«ΠΛΑΙΣΙΟΝΗ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 18.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν 72½% έπαττον άμερικανικού, Αύγουστον 12.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» Καραϊβικήν 15.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 37½% έπαττον A.T.R.S. Αύγουστον 5.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικανικού λιμένας 'Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 50% έπαττον A.T.R.S., Αύγουστον 9.

«ΕΙΩΛΑΚΟΣ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναβίαν ή Μεσογείου 55%, έων Βούρβην 50% έπαττον 'Ιντασκείλ, Αύγουστον 12 - 23.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙ-ΝΤΗΑΛΑ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 40.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιντασκείλ, Αύγουστον 9.

«ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 47.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 62½% έπαττον 'Ιντασκείλ, Αύγουστον 14.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ-Ο» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 45.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Καλιφορνίαν 75% έπαττον A.T.R.S., Αύγουστον 3.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΗΙΙ» (εξ «Βολέτες») Πρίολο 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 45% έπαττον 'Ιντασκείλ, Εποιος φόρτωσις.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ» (λιβ.) 42.000 τόνων d.w. συνεχή ταξίδιο μεταφοράς πετρελαιούς διάδοσης έπαττον δύο διάδεκτα ημέρας μεταξύ Περσικού Κόλπου - 'Ιαπωνίας 50% έπαττον 'Ιντασκείλ, Επορξίς Νοέμβριον.

«ΜΑΡΙΠΟΖΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 45%, έφιον Μεσογείου 50% έπαττον 'Ιντασκείλ, Αύγ. 13 - 23.

«ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού ή ανατολικής άκτης Καναδά 47½% έπαττον 'Ιντασκείλ, Αύγουστον 3.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 47½% έπαττον A.T.R.S. Αύγουστον 13.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο και ένα συνεχές Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου ζυγείρας λιμένας 'Ατλαντικού (βορείας Χάττερας) 60% έπαττον A.T.R.S., Επορξίς 8 Αύγουστου.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» Περσικόν Κόλπον 54.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Γαλλίαν 40% έπαττον 'Ιντασκείλ, συνεχή ταξίδιο άπο Σεπτ. έως τέλη Δεκ. Επορξίς 24.

«ΑΕΛΛΑΔΑ» (λιβ.) 32.000 τόνων d.w. συνεχή ταξίδια μεταφοράς πετρελαίων άνα τόν Κέρμων, 37½% έπαττον 'Ιντασκείλ, Επορξίς Σεπτέμβριον και λήσις τελη Μαρτίου.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» λιβ. (όφιον «ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ») 41.200 τόνων d.w. (17 μίλ., 100 κατ. φιούελ), τάιμ τούρτερ 12 μήνας, δολ. 2.05 κατά τόνων d.w., παράδοσις Σεπτέμβριον.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

OKEANIS - NEW YORK

NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

660 MADISON AVENUE

2. II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS :  
ADRIAD - PIRAEUS

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	έτ. «Σ. "Ελλε» .....	48	5667	άνεκ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	έτ. «Σπυρούαις» .....	29	1943	διπλής Κύνη πολιν. 3 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. ....	έτ. «Εβερμια» .....	58	8952	άνεκ. Μπελαδόν 31 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ .....	έτ. «Σαλιά» .....	40	2912	έφθ. Εμβεν 9 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κάρυκα "Οσεάνικα» .....	57	11630	άνεκ. Λισσαδόνα 2 Αύγ. διά Γκέλα
ΑΓΓΛΙΑ .....	έτ. «Πιούν-δέρσαλ» .....	44	1920	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	αδ. Σάρδη .....	43	1813	έφθ. Χούντιγκαρδαλ 5 Αύγ. (διά Βιρυττών)
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Ντιοτριχτ» .....	43	7228	άνεκ. Λός Αντζελες 4 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άνεκ. Βιζαγκπατνάμ 1 Αύγ. δι' 'Αμέρσαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	55	8450	έφθ. Αμβούργον 12 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΟΙΑ .....	έτ. «Μαρφουνέτος» .....	43	7298	άνεκ. Αμέρσαν 31 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ .....	έτ. «Μαρβιέντο» .....	37	5574	έφθ. Αμβούργον 9 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	έτ. «Αντρεθιρζιν» .....	51	7066	άνεκ. Αντέν από 19 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	I. Κατούπης .....	37	1272	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εις Πύλων από 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Βιασφάμα» .....	43	7228	έφθ. Τάιν 5 Αύγ. (διά Λονδίνον)
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ραφ. Μελαχροίνος & Yiol .....	35	1217	έφθ. Τακοράντι 1 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ .....	Σάν Θεράπων .....	46	5617	άνεκ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Παρούσας .....	19	2286	άνεκ. Βομβάν 29 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	έφθ. Χάιφαν 2 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Υ. .....	Τζωρτζής και Συκιάς .....	26	2321	έφθ. Χούλια 8 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	έτ. «Ντελαγράτσιαν» .....	29	3963	έφθ. Κάρδιφ 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Μίκαντα» .....	44	7150	έφθ. Σουρμπάγια 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Μοριάντε» .....	55	5967	διπλής Παναμᾶ 8 Αύγ. διά Κέππι Τάουν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	άνεκ. Αλμπαν (Δ.Α.) 28 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ .....	Γ. Τουντουλάκης-Ν. Νοταράς .....	21	2725	εις άρμον 'Αγ. Γεωργίου 27 'Ιουλ.
ΑΓΚΥΡΑ .....	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	46	1892	άνεκ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Βάρναν
ΑΓΛΑΙΑ .....	έτ. «Φράνκο» .....	38	1333	άνεκ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ .....	έτ. ('Αργυ - 'Ελλάς) .....	46	5383	έφθ. Σαγκούντο 2 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Αλιξίς» .....	35	3724	άνεκ. Πορτ ντε Μπουν 3 Αύγ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΙΗΤΣΑΣ .....	έτ. «Μπελδίεντο» .....	43	7259	έφθ. Κολόπω 7 Αύγ.
ΑΙΖΙΑΝ .....	έτ. «Πανοεσάνικα» .....	42	7255	άνεκ. Σφαδ 29 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	Ζαχάρης - Βασιλάς .....	44	1650	διπλής Κύνη πολιν. 30 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ. ....	Σιγάλας - Πλατῆς .....	41	2992	διπλής Γιβραλτάρ 11 Αύγ. διά Ρουμενίαν
ΑΘΗΝΑ .....	έτ. «Μαριάρια» .....	43	7216	άνεκ. Γουνιάν 8 Αύγ. διό Πόρτ Σουδάν
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Τρανοπασίφικ» .....	56	2863	άνεκ. Βανκούμερ 30 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΑΘΛΟΝ .....	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερ. .....	53	3575	έφθ. Νεάπολιν 17 'Ιουλ. διά N. 'Υόρκην
ΑΘΛΟΣ .....	έτ. «Αθλος» .....	45	13570	άνεκ. Σιδηνε 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΙΑΚΟΣ .....	έτ. «Λαιμόπριαν» .....	44	7271	άνεκ. Ήστχαμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Μαργυκούραντια» .....	46	7329	άνεκ. Μόζ 8 Αύγ. διά θιλπίνιας
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Σαφηρο» .....	44	7239	έφθ. Τεργέστην 29 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Αίτζιον» .....	44	8481	έφθ. Ουντεβάλλα 18 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3805	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	έτ. «Μαράλμα» .....	43	7131	έφθ. Χούλια 23 'Ιουν.
ΑΙΟΝΩΝ .....	έτ. «Ιμπότρες» .....	43	7197	άνεκ. Ιμιμύχαμ 31 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΕΙΝΗ Γ. .....	έτ. «Τραναφορύιτ» .....	39	6429	διπλής Κύνη πολιν. 26 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΟΛΙΑΝ .....	έτ. «Μαργυκούραντια» .....	52	11292	άνεκ. Ροσάριο 8 Αύγ. διά Βίλλα Κονοτίτιουσον
ΑΙΣΩΤΟΣ (δ.) .....	έτ. «Ακούλια» .....	57	8427	άνεκ. Αρόυπολα 28 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤ .....	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» .....	62	11063	άνεκ. Μαυρίκιον 5 Αύγ. διά Καναδᾶ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Φρέιτερς Τρανσον.» .....	56	9090	έφθ. Κίγκυαν (Ζαρ.) 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ .....	έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	έφθ. Μπράκε 5 Αύγ.
ΑΙΤΟΛΙΑ .....	έτ. «Απόλλω» .....	46	7331	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΚΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Άλεμπάτ» .....	59	9735	έφθ. 'Οζάκαν 9 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ .....	Στρατης 'Ανδρεάδης .....	44	7207	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. διά Βέλγιον
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Ζ. ....	Δ. Ξανθόπουλος κλπ. .....	46	2103	άνεκ. Γκόττεμπουργκ 20 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Τ. Η. ....	άδ. Τσουρινάκην .....	29	2352	έφθ. Χούλια 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΙΑ .....	Α. Μ. Νομικός κλπ. .....	51	994	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	έτ. «Μονρόβια» .....	53	7563	έφθ. Καλκούτταν 4 Αύγ.
ΑΛΙΣ .....	έτ. Στάμιλες .....	44	7189	έφθ. Νιού Όυεστμινστερ 5 Αύγ.
ΑΛΚΑΜΑΝ .....	έτ. «Ραιμπόνι» .....	60	9959	έφθ. Γκουαμάδ 31 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΗ .....	έτ. «Αλκυόνη» .....	53	9149	εις Ρόττερνταμ από 22 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ .....	έτ. «Χερκολίανα» .....	44	7365	έφθ. Τορόντο 28 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ .....	έτ. «Άλμαβιτα» .....	42	7272	άνεκ. Βιζαγκαπατνάμ 8 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΛΜΑΡ .....	έτ. «Μαρβέρας» .....	47	5441	διπλής Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χάμιλτον
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .....	έτ. «Τάνκερ φασιλίτις» .....	53	12897	άνεκ. Τοπιάτα 29 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΑΤΑΓΡ' (δ.) .....	έτ. «Κάνοπονα» .....	50	10426	έφθ. Λιδόρων 1 Αύγ.
ΑΛΦΑ .....	έτ. «Βέτμαρ» .....	42	7286	έφθ. Τάμπαν 4 Αύγ.
ΑΜΑΛΙΑ .....	Κουτσάς και Γρηγορίου .....	46	2062	άνεκ. Τζιμπούτι 27 'Ιουλ. δι' 'Ειλάτ
ΑΜΕΝΤΕΟ .....	έτ. «Μαρφροντέρα» .....	43	7215	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 2 Αύγ. δι' 'Αμπού Ζενίμα
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	έφθ. Βικτωρίαν 7 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	13780	διπλής Μπρόνομποττελ 10 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΑΜΠΑ ΠΙΡΙΝΣ .....	έτ. «Σπυρούαίν» .....	48	1514	διπλής Κύνη πολιν. 6 Αύγ. δι' 'Οδσούν
ΑΜΠΑΣΙΑΝΤΑ .....	Κ. Σ. Ποταμίανος .....	46	2814	άνεκ. Πειραιά 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....	έτ. «Εμποϊαντά» .....	40	8105	άνεκ. Λίβερπουλ 10 Αύγ. διά Λάγκας
ΑΝΑΣ .....	έτ. «Κόδμαρο» .....	44	7359	διπλής Τζιμπούτι 10 Αύγ. διά Ραγγούν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	έτ. «Άναξη» .....	55	8519	έφθ. Μη. 'Άυρες 29 'Ιουλ.
ΑΝΑΤΟΗΝ .....	έτ. «Μαριμπένες» .....	42	7177	έφθ. Βενετίαν 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ .....	έτ. «Λάμβδος» .....	43	7187	έφθ. Μακάσσαρ από 26 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ .....	έτ. «Ταϊμέντων» .....	19	1320	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ .....	έτ. «Πλανκρίτο» .....	37	5683	άνεκ. Αμπελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν) .....	Λ. Φραγκίσκος .....	45	6712	διπλής Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χαδάναν
ΑΝΕΣΙΣ .....	έτ. «Ζέφυρος» .....	63	34114	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Περού
ΑΝΙΤΑ .....	Ε. Γλύπτης κλπ. .....	36	2128	άνεκ. Ντακάρ 8 Αύγ. διά Τοιβιταβέκια
ΑΝΝΑ Μ. .....	άδ. Καλαφάτη .....	35	1865	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ .....	Μαρκάκης - Σάρδης .....	37	1541	άνεκ. Σαιν Λουι (Ροδανού) 31 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	Άννα Μαλεύρη .....	38	1489	άνεκ. Αλγερίου 26 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΝΝΟΥΑ Α. ....	έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....	έτ. «Σάνα Νικόλαος» .....	38	5016	άνεκ. Χούλια 22 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	57	11897	άνεκ. Βενετίαν 10 Αύγ. διά Μπάνιας
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Κοριάννα» .....	57	12558	διπλής Κύνη πολιν. 24 'Ιουλ. δι' 'Οδσούν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	έτ. «Βιατόρο» .....	53	13694	διπλής Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ .....	έτ. «Μαρούλδο» .....	59	24716	έφθ. Άλλ. δρειαν 4 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΑ .....	έτ. «Βιασμάρ» .....	36	2175	έφθ. Βρέμην 29 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΩΡΟΣ .....	έτ. «Βαλενσίανα» .....	39	5171	έφθ. Κόμπε 9 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Μιχαλινόν» .....	61	10952	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 3 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΥ II .....	έτ. «Μαρνόρο» .....	43	2937	έφθ. Αμδούργον 30 'Ιουλ.
ΑΞΙΟΣ .....	έτ. «Δ. Γκιούλη» .....	43	11041	έφθ. Αμδούργον 31 'Ιουλ.
ΑΥΓΡΟΡΑ .....	έτ. «Ηνκλ» .....	44	7249	έφθ. Γκάρτον 27 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Αθηνιαν» .....	57	9744	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	έτ. «Σπυρούαίν» .....	49	1351	διπλής Κύνη πολιν. 24 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	έτ. «Μαργκράντε» .....	61	11122	άνεκ. Μόντρεαλ 10 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	έτ. «Σάντα Κατερίνε» .....	37	5404	άνεκ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Ροστόκ
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ .....	έτ. «Λάτον» .....	23	3628	άργει. Πειραιά από 28 'Ιουν.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	έτ. «Οιλ Όσεανφάριγκ» .....	61	13553	άνεκ. Βανκούμερ 29 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	έτ. «Εμπρός» .....	46	5382	έφθ. Πέραμα 24 'Ιουλ.

ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουντ»	58	10392	έφθ. Όκλαντ 6 Αύγ.
ΑΡΓΩ-ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	εις Ρόττερνταμ, ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουντ»	57	10376	άνεχ. Λά Γκουαιρά 1 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουντ»	58	10391	διπλής Παναμά 10 Αύγ. δι' 'Ειδονυμάουθ
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρης»	47	5059	άνεχ. Χάρπριν 30 Ιουλ. διά Ματαρανί
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11897	έφθ. Πρίνα Ρουέρτερ 2 Αύγ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	έφθ. Μπάχα Μπλάκα 31 Ιουλ.
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκία	45	3861	άνεχ. Σαλβαδόρ 9 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Κολόμπιο 9 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μηνών»	45	8422	διπλής Κων) πολιν 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστεριώνη	44	7273	άνεχ. Φλωρίνης 28 Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΡΙΣΤΟΝ (θεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Ντάκρο 5 Αύγ. διά Μη. "Αύρες
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άρων»	39	5196	άνεχ. Άμμερσαν 6 Αύγ. διά Θεσ) νίκην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	φρ. Θεοδωρίδης κλπ	44	4856	έφθ. Αλ) δρειον 16 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρβουέλο»	37	6704	άνεχ. Σεμπού 7 Αύγ. δι' 'Αγ. Φραγκίκον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Τρίνινταντ 5 Αύγ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	έφθ. Σύρου 29 Μαρτ. (ἀποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	38	3570	έφθ. Νιουκστόλ (N.B.) 5 Αύγ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Άρκαδια»	31	20648	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΑΡΜΑΙΑ	έτ. «Άλαμεντα»	43	7091	εις Βενετίαν από 23 Ιουν.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Καλλάο 8 Αύγ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δρακόπουλος	43	2905	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	ειν. Γιακούάρα 26 Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σάρεταπ»	48	3877	έφθ. Κοπεγχάγην 5 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	άνεχ. Μη. "Αύρες 7 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	παναμαϊκή έταιρια	63	17880	εις θερρόλ. ύπο συμπληρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουάντη»	49	1358	έφθ. Πειραιά 13 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	εις Μενάντο από 13 Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Δασμάται»	60	10142	άνεχ. Αρούπιαν 28 Ιουλ. διά Βαλένθια
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτέψη»	45	7260	έφθ. Χιούστον 9 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντιζεμικόπη»	51	6171	άνεχ. Χιούστον 16 Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Μπιλμπας 3 Αύγ. διά Σάντα Μάρτα
ΑΣΗΜΗΝΑ	Άσημ. Γκουάμα	39	1007	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υιοί	47	2465	διπλής Κυν) πολιν 16 Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7177	έργεις Γενόδαν από 4 Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	έτ. «Ζεφύρη»	63	34114	άνεχ. Σασέμπιο από 4 Ιουλ. διά Περού
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Συγουάνης»	48	1348	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Μαλάγα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκνεος»	57	25156	άνεχ. Αντεν 9 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΣΤΕΡ	παναμαϊκή έταιρια	44	7264	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ ΥΛΟΡ	έτ. «Άταλαντικ Φράγκερς»	45	7091	έφθ. Λάγκος 31 Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 Ιουλ. διά Κορέαν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναδ»	58	9724	άνεχ. Γκέραλτον 7 Αύγ. διά Κίναν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	έφθ. Μάλταν 6 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπι μ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Σουεζ 6 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έλληνικο ουμφέροντα	30	1172	έργεις Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΑΥΑΙΣ	έλληνικά ουμφέροντα	48	1345	διπλής Κυν) πολιν 28 Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπος»	44	7176	έφθ. Μοριουνγάκι από 9 Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρουσέρτε»	43	7235	άνεχ. Ριο Ιανέριο 1 Αύγ. δι' 'Αγκρα ντός Ρέις
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλάς	43	988	διπλής Κυν) πολιν 30 Ιουλ. διά Νοδορωσίκην
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Χάρτεπουλ 1 Αύγ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Αυμέρεραν 4 Αύγ. διά Βαλτιμέρου
ΒΑΡΗ	έτ. «Βαρη»	43	8394	έφθ. Γιακούάραν 6 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κόλφο Άσούλη»	62	10741	διπλής Παναμά 28 Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Αμμέρεραν 6 Αύγ. διά Τακοράντι
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βιότα»	55	10507	άνεχ. Σασέμπιο από 4 Ιουλ. διά Οδούσ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Χόμ. Λάινς	27	21329	έφθ. Ν. Υόρκην 10 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Γουόρλιν Μπρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Ράς Ιανουάρια 19 Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΒΕΓΑΣ (δ.)	«Κάνοπος»	58	20958	διπλής Σουεζ 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Λονδίνον
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Σερέπα τοδε 3 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ενόνους»	53	12897	διπλής Εσκουμάνης 28 Ιουλ. (διαταγάς)
ΒΕΡΓΟ	έτ. «Πράντο»	63	15200	άνεχ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Ιασσανθίαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	45	1892	άνεχ. Ντάρμπαν 7 Αύγ. διά Κεϋλάνην
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Ντάρμπαν 7 Αύγ. διά Λιοσαθίαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Τράντο»	64	15200	άνεχ. Χαμπτον ρόδε 3 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνδρέας	38	3090	άνεχ. Πειραιά 17 Ιουλ. διά Γαλατοί
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Νεάπολιν 6 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. δι' 'Αλ) δρειαν
ΒΟΡΗΑΣ	έτ. «Μαργκαλάντε»	36	10496	διπλής Μπρόνσιμποττελ 3 Αύγ. διά Κολόμπο
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	έφθ. Γκαλδεστον 25 Ιουλ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	έργεις Πειραιά από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	διπλής Παναμά 6 Αύγ. διά Χουάσκο
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Ροζάριο 8 Αύγ. διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Μορμουνγάκι 31 Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Αντιράτικα»	63	34517	άνεχ. Αΐοι 25 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντιράτικα»	64	36284	άνεχ. Λός Αντζελες από 9 Ιουλ. διά Χαντιγκάτων Μπήτς
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιβανός	51	7564	έφθ. Βανκούμπερ 9 Αύγ.
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλάς	48	1529	έφθ. Ριγιέκαν 3 Αύγ.
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Καμαϊδι 9 Αύγ. διά Τόκιο
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	έφθ. Πειραιά 13 Αύγ.
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενεσάντα»	56	8818	άνεχ. Μόδι 29 Ιουλ. διά Τσουρούγκα
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σάουθούλαντ»	39	10066	έφθ. Γενόδαν από 5 Ιουλ.
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	εις Οζάκαν από 8 Ιουν.
ΓΕΡΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρέαδην	43	7176	διπλής Κων) πολιν 16 Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατσιφίκο»	42	7142	έφθ. Καλκούτταν 27 Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Δυρράκιον 13 Ιουλ.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορούντα»	43	7190	άνεχ. Ρεσίφε 7 Αύγ. διά Σάντος
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αυτούριας»	52	8129	έφθ. Ντώρμπαν 17 Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Ιουλ.
ΓΚΙΑΣΑ	έτ. «Πινδος»	48	2358	εις Αμμέρεραν, ύπο παραλαβήν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	έτ. «Αντιράτικα»	63	34517	άνεχ. Κουνταματσού 7 Αύγ. δι' 'Ιθακούνε
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	7229	άνεχ. Τόρρε Ανουζιάτα 6 Αύγ. διά Μη. "Αύρες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΑΣ	έτ. «Βίλα Νόθα»	57	9173	άνεχ. Πούλο Μπούκον 24 Ιουλ. διά Χουλλά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	8884	έφθ. Τοιδαγκτά 7 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Λάιττα Μπήπαρ»	63	15389	άνεχ. Σιδενόν 29 Ιουλ. διά Ναχότκα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤ-	έτ. «Μέντ»	45	3826	εις θεών 29.53 N. - 31.50 A. Ιουλ. 30 διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	63	15381	άνεχ. Γκάροτον 5 Αύγ. δι' 'Αμδούργον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	Ίω. Λάτονς	52	11580	άνεχ. Τοιδαγκτά 1 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Γουέστορν Πόρτ»	44	9384	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (ύπερωκ.)	έτ. «Γουέστορν Τράνσοπορτ»	45	2933	άνεχ. Ντόπερνταμ 4 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γκλέιντ»	59	9268	έφθ. Γκρίζιπι 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γουέστορν Γκλέιντ»	52	15675	έφθ. Ροζάριο από 29 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13256	διπλής Γιβραλτάρ 18 Ιουλ. δι' 'Οδούδων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντερπράΐζ»	53	21064	διπλής Κων) πολιν 23 Ιουλ. διά Νοδορωσίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέμοντ»	58	24883	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 9 Αύγ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλής Σουεζ 5 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΓΑ	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	διπλής Γιβραλτάρ 6 Ιουλ. δι' 'Αγ. Λαυρέντιουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓ'ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεανικ»	44	10172	άργει Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Ακιλλες»	43	12846	άνεχ. Σκαραμαγκάν 7 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορ»	43	12846	έφθ. 'Αμδούργον 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηώνων»	61	15979	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Πιούκον»	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Αύγ. διά Χάιφαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	έλληνικη Α.Ε.	44	7227	έφθ. Νταμάρη 6 Αύγ.

ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	ἀνεκ. Τακοράντι 28 'Ιουλ. διά Σαουδά
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίαν»	45	7259	ἀνεκ. Μπαλμόνια 14 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μαδμενή»	45	7252	έφθ. Μορμουγκάο 12 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλαια»	59	9350	έφθ. Βανκούβερ 6 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	ἀνεκ. Αρχάγελον 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Ιονίκη»	44	7265	διπλάθε 'Αγ. Βικέντιον 8 Αύγ. διά Γένοβαν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεσελόπεμπτη»	62	16417	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΡΩ (δ.)	«Σιππιγκ Ντεσελόπεμπτη»	63	16277	διπλάθε Σουεζ 23 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Κρίνα»	61	16417	έφθ. Αμυτερτού από 2 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Φιλιόρι»	61	9327	ἀνεκ. Φρομάντι 31 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	63	10523	έφθ. Ήοτ Λόντον 28 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Φιλική»	44	9589	έφθ. Ροζάριο 25 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ	Δημιάδης - Γκιούλη	29	4524	εις 'Αλεξανδρειαν 1 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτή»	44	7243	ἀνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	44	7207	έφθ. Σιδνευ 24 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Δ. Χαλκούσης κλπ.	43	7260	έφθ. Μορμουγκάο 9 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	42	6904	έφθ. Μακάσαρ από 7 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	ελληνική έταιρια	22	1754	ἀνεκ. Μόζι 10 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	έφθ. Αλαμπούρης 3 Αύγ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	ἀνεκ. Περο. Κόλπον 2 Αύγ. διά Σπέτζια
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Άδελφοι Λύρα	43	7280	έφθ. Κολόμπιο 30 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	ἀνεκ. Ειβονάραθ 24 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΔΟΣΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	ἀνεκ. Μορμουγκάο 26 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΡΟΜΟΝ	έτ. «Μαραθώνη	43	8588	διπλάθε 'Εσκουμάνης 2 Αύγ. διά Ντουλούθ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωαδόχος»	44	7249	διπλάθε 'Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΔΥΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	έφθ. Αλ) δρειαν 31 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλητουάιντα	43	7131	έφθ. Μενάντο 18 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σία	32	1484	διπλάθε Κων) από 10 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κλπ.	21	2325	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ελτρανόπόρτη»	56	10530	ἀνεκ. Γιοκοχάμον 4 Αύγ. διά Μικε
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	1958	ἀνεκ. Βενετίαν 27 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΕΙΡΗΝΗ Σ.	έτ. «Αμάντα»	41	6451	ἀνεκ. N. Υόρκην 7 Αύγ. διά Τάμπαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	ἀνεκ. Μη. Αύρες 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	ἀνεκ. N. Υόρκην 7 Αύγ. διά Λορ. Μαρκές
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	ἀνεκ. Χάμπτον ροδς 9 Αύγ. δι' Ισπανίαν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Έλδα»	43	8371	ἀνεκ. N. Όρλεανην 7 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	διπλάθε Θέσυταν 21 'Ιουλ. δι' Ασβίκι
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	ἀνεκ. Μιδδλεσμπρο 6 Αύγ. διά K. Μεξικού
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Έλενη»	43	7245	έφθ. Σιγκαπούρην 4 Αύγ. διά Σουέζ
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Άννιτα»	33	5432	έφθ. Χαύλη 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	έλένη Κυριακού	39	3023	ἀνεκ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 2 Αύγ. διά Πουέρτο Μπάρρυς
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	ἀνεκ. Βακαματσού 31 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Σποφάρες Ινθέστομενς	43	7176	διπλάθε Κων) από 5 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Πρίντεζης	21	1549	όργες Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	όδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεκ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Κων) από 10 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	Τρανσόπασιρικ	55	2863	έφθ. Χαϊδάρη 30 'Ιουλ. διά Κων) από 10 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΙΤΕΡ	I. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Τοιτταγκόνη 2 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσόπασιφικ	62	6666	ἀνεκ. Καρδίτσας 27 'Ιουλ. διά Γκάλδετον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνίβ.	61	7297	ἀνεκ. Τσάρλεστον 7 Αύγ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνίδ.	60	7293	ἀνεκ. Αλ) δρειαν 7 Αύγ. διά N. Όρλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	62	8927	έφθ. N. Υόρκην 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» A.E.	59	7293	έφθ. Καλκούταν 29 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	έφθ. Πορτ Σαΐδ 10 'Ιουλ. διά Γκόσεκ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	ἀνεκ. Χαϊδάρη 31 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	10280	ἀνεκ. Κολόμπιο 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	39	6281	ἀνεκ. Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. διά N. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	44	7207	έφθ. Μομπίλ 6 Αύγ. δι' Αμπαντάν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 31 'Ιουλ. (διά Καλκούταν)
ΕΛΛΗΝΗΣ (Λάινερ)	Τρανσόπασιφικ	56	7510	ἀνεκ. N. Υόρκην 21 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΕΠΙΠΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	ἀνεκ. Κοσιν 9 Αύγ. διά Μαντράς
ΕΠΙΠΣ Π.	έτ. «Καλοτάμηλη»	44	8541	ἀνεκ. Μαντράς 4 Αύγ. διά Καλκούταν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Βομπάνη 26 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόλφ Αζόύλη»	42	7058	ἀνεκ. Μαντράς 4 Αύγ. διά Πουσάν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Ρίο Κάριμη»	44	14878	έφθ. Φάλμουθ 2 Αύγ.
ΕΝΤΕΡΓΑΤΑΙΣ (δ.)	έτ. «Μάρφος»	56	10529	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Εντερπράζη»	45	8404	ἀνεκ. Σέτταν 6 Αύγ. διά Θέσυταν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	ε σ Κυνόσουραν από 18 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Επιδαύρος» A.E.	43	7176	ἀνεκ. Μιτζουσίμα 9 Αύγ. δι' Αΐδι
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Σποφάρες»	44	7251	ἀνεκ. Σεβανάνα 8 Αύγ. δι' Εύρωπην π Ιαπωνίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΗ (ύπερωκ.)	Ιω. Λάτονς	45	8548	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Αλαντίς»	37	23732	όργες Ελευσίνα από 30 Απρ.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Σάμωσοκ»	58	9585	έφθ. Τόκιο 3 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μάρεσολη»	44	2872	έφθ. Μπαντάρ Αμπάς 20 'Ιουλ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμωσοκ»	59	9584	έφθ. Γιοκοχάμον 10 Αύγ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	έφθ. Σύρων 26 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Σποφάρες»	44	7276	ἀνεκ. Κιουρασάο 1 Αύγ. διά Λιθερπουλ
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Μαρπιμέρα»	43	7207	έφθ. Μορμουγκάο 1 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	ἀνεκ. Λορ. Μαρκές 9 Αύγ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣΜΟΣ	όδ. Γ. Δομεστινη	34	1716	έφθ. Αλ) δρειαν 18 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	ἀνεκ. Χάμπτον ροδς από 7 'Ιουλ. δι' Αγ. Διμίνικον
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Παπά - Ελευθερίδην	17	3976	εις δρόμον Αγίου Γεωργίου 27 'Ιουλ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	ἀνεκ. N. Όρλεανην 21 'Ιουλ. διά Σάντος
ΕΥΗ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	ἀνεκ. Μη. Αύρες 6 Αύγ. διά Κεελόγι
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	διπλάθε Παναμά 7 Αύγ. διά Κόρκ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Αρθενία»	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 8 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	ἀνεκ. Μοζι 20 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	ἀνεκ. N. Υόρκην 3 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	ἀνεκ. N. Υόρκην 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμον

## ΕΡΜΗΣ

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ — ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΕ·Ι·ΚΟΣ — ΝΙΚΟΣ ΦΛΩΡΑΚΗΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 19 — ΤΗΛ. 41.794 - 472.968 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ ΣΥΝΔΥΑΖΕΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ  
ΜΕ ΤΗΝ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΙΝ ΤΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνα Νικόλαση»	56	8985	άνεχ. Αδελαΐδα 2 Αύγ. διά Μελβούρνην
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Γιοκοκάμα 4 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Γουελγκικτον 2 Αύγ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Ντακάρ 8 Αύγ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	διπλήθε Θεούταν 7 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΦΘΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	έφθ. Οστάνδην 2 Αύγ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Βιλλαρίκα»	56	9975	άνεχ. Μόζι 10 Αύγ. διά Κορέαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Αύγ.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	άνεχ. Αύγουσταν 3 Αύγ. διά Βόλον
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ηπαγούτε 3 Αύγ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισιάδα»	43	8758	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Αύγ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Αμβέρσαν 29 'Ιουλ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Βανκούμερ 22 'Ιουλ. διά Κίναν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΘΕΙΟΣ ΚΡΩΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7189	έφθ. Μελβούρνην 29 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίδα»	43	7236	έφθ. Αμέρερσαν 25 'Ιουλ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Δας Πέρλας»	43	7167	έφθ. Ακαγιούτλα 6 Αύγ.
ΘΕΡΜΟΠΟΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Άγγελακης»	38	3685	διπλήθε Κυνην πολιν 8 Αύγ. διά Μεσογείουν
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Έλλη»	43	7259	άνεχ. Χούκ Κόγκ 13 'Ιουλ. διά Χάγκνουν
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Αύγουσταν 4 Αύγ. διά Ν. Όρλεάνην
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	έφθ. Υμουνίτεν 6 Αύγ.
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Πύλον 5 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	έφθ. Ντάρεν 20 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ. (δι' Αμδούργον)
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Ινάρες»	44	7154	έφθ. Χιούστον 4 Αύγ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολιοποίο»	43	7232	άνεχ. Αύγουσταν 4 Αύγ. διά Χαδάναν
ΙΡΙΑΔΑ	έτ. «Ερμογένης κλπ.	43	1760	διπλήθε Αγ. Νικόλαον 30 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΙΣΤΡΟΣ ΙΙ	έτ. «Βέριτας»	43	7275	όπεν. Πόντ Νουάρ 1 Αύγ. διά Ντουάλα
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Κέμ 24 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλ. Έκμετ) σεις»	45	9918	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	έψει Βανκούμερ από 8 'Ιουν.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρίντον»	42	7035	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Κάρλοχαμν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαΐντ Ιωάννης»	44	7248	έφθ. Μπέλφαστ 4 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Μπορντώ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10909	έφθ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 5 Αύγ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερ»	60	14076	άνεχ. Ρεφίδ 10 Αύγ. διά Φορταλέτσα
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. Στεττίνον 6 Αύγ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	άνεχ. Χούλ 5 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	άνεχ. Χούκ Κόγκ 27 'Ιουλ. διά Πόρτ Κάμφα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	έφθ. Δυρράχιον 28 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	έφθ. Τέλ. Αθέ 7 Αύγ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόδατα ντε Μάρφελ»	61	7240	άνεχ. Κόμπε 23 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπον»	61	10494	έφθ. Κολούμπια ριβερ 1 Αύγ.
ΚΑΠΑ	'Ιω. Καπράλος	44	2704	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΣ ΙΝΤΕΡ	Α'θανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 20 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	έφθ. Κριοτομπαλ 8 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη Τσάρτεριγκ»	54	8003	διπλήθε Τζιμπούτι 8 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	Α.Ε. «Πλάμα»	40	5032	διπλήθε Τέλ 5 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «Ελλίς»	44	8453	διπλήθε Παναμά 8 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ιρος»	46	4576	έφθ. Γλασκώθην 5 Αύγ. (διά Κολόμπο)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουλ. διά Σαουδά
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουερτό Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Μπάρε 30 'Ιουλ. διά Γενοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Κολούμπια ριβερ 4 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πουρόπο Κομέρο»	44	7123	έφθ. Σάντος 1 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	παναμακή εταρία	43	7227	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Γιαδάτα 11 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελανθάβαλ»	61	13408	διπλήθε Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Ταιταγκόκ
ΚΑΡΔΑΜΟΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Χούλ 5 Αύγ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Ιντεράπι»	44	1920	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Πλατεία 2 Αύγ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	άδ. Βασιλιά	22	1584	έφθ. Τόκιο από 9 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝΗ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλαμύρα»	43	7312	έφθ. Κολούμπια ριβερ 6 Αύγ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Ζάνταν 20 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράσου	44	7198	έφθ. Χανούλουδον 4 Αύγ.
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Κάνοποντς»	60	10494	έφθ. Ούελλιγκτων 9 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	εις Οζάκαν από 27 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χουσάθεμον»	43	7176	άνεχ. Βρετανία 13 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΚΕΑ	έτ. «Σάνα Σεσίλιο»	58	13752	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Αρούμπαν 6 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΚΕΙΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Παναμά από 9 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΕΙΠΠ ΕΒΕΝΤΙΚΟ	έτ. «Κόλλαρο»	44	7244	έφθ. Χονούλουδον 4 Αύγ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοποντς»	62	10494	έφθ. Χογκ Κόγκ 10 Αύγ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεχ. Βρετανία 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Κούς Μπαϊν 6 Αύγ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Τόκιο από 30 'Ιουν.
ΚΙΡΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	έφθ. Αμέρερσαν 29 'Ιουλ.
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΙΟΣ	έτ. «Περσεύς»	57	9153	έφθ. Βανκούμερ 7 Αύγ.
ΚΙΡΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολκάν»	63	15740	άνεχ. Ναγκόγια 3 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΚΙΡΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Ελλην. Άστηρ»	58	11156	έφθ. Γδύνιαν 9 Αύγ.
ΚΙΡΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Μπ. "Αύρες 6 Αύγ.
ΚΙΝΗ	έτ. «Κίνη»	43	8432	άνεχ. Στεττίνον 10 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άνεχ. Μασαλίαν 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκοντωνάκης & Υιοί	35	946	έφθ. Αμέρερσαν από 2 'Ιουλ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	έφθ. Πειραιά από 5 'Ιουλ.
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική Δέξαμενοπλοία	53	2173	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Σόλη»	30	1988	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κόνφιντανς»	50	9959	εις Μοριουγκάο από 27 'Ιουν. (διά Κωνοτάντζαν)
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Α.Δ.δρειον 4 Αύγ.
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	άδ. Γ. Δομεστιν	28	1595	άνεχ. Μασαλίαν από 10 'Ιουν.
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Γκόδαμη»	43	7242	έφθ. Λορ. Μαρκές 10 Αύγ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Βανκούμερ 4 Αύγ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 Αύγ. δι' Ειλάτ
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Μπέλφαστ 23 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Μασαλίαν από 10 'Ιουν. διά Βόρ. Κίναν
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Σάνα Σεσίλιο»	57	13755	έφθ. Πόρτ Σαιδ 28 'Ιουλ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Χάφιν 5 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Ζαφίρη»	39	3381	έφθ. Κων.) πολιν 3 Αύγ.
ΚΥΜΑ	έτ. «Κάνοπον»	54	10860	άνεχ. Τουρκ 4 Αύγ. διά Κολόμπο
ΚΥΜΩ	έτ. «Μαρσουέρτε»	42	7248	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Αύρες
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Χιούστον 22 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3794	διπλήθε Κυνην πολιν 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΚΥΡΑ -ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Ρουέν 28 'Ιουλ. διά Νταλούσ
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάνη»	56	9086	εις θείον 1.38 Β. - 89.44 Α. 'Ιουλ. 17 διά Ντακάρ
		43	6888	άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Τοιμπά

ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεκ. Μπέιρα 9 Αύγ. διά Μιτουάρα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραβέναι»	44	7274	άνεκ. Φρέτασον 29 Ιουλ. διά Λαγκός
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΕΣΣΕΣ	Μπουσαές & Σια	41	979	άνεκ. Βενετία 7 Αύγ. διά Μουδανιά
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιοταντόρ»	45	7157	διπλήθε Παναρά 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεκ. Νόρντεγκαχαμ 2 Αύγ. διά Πόιντ Νουάρ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λιλή Κ. Μιχαλου	54	8063	έφθ. Μπράουνσβιλ 3 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Μοριουγκάκ από 15 Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	έφθ. Κασάντο 7 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεκ. Κολούμπια ριθερ από 29 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	άνεκ. Ερέστην 25 Ιουλ. διά Πάρρομπορο
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	έφθ. Αΐδη 19 Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεκ. Λός «Αντζελες από 8 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Λίβερπουλ 3 Αύγ.
ΛΑΜΒΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεκ. Ρεσι 1 Αύγ. διά N. Υόρκην
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντες»	63	10515	έφθ. Δυρράχιον 29 Ιουλ. (δι' Αγ. Λαυρέντιον)
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ροδς 28 Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1131	άνεκ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Τεργέστην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Ντιγκαλάν 2 Αύγ. (διά Μεσόγειον)
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλουκά»	44	1723	άνεκ. Πορτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΛΙΑΝ	έτ. «Άργω»	11	1459	άργει Πέραμα
ΛΙΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	άνεκ. Τζέδδα 30 Ιουλ. διά Νταμμάρι
ΛΙΜΝΗ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	1149	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρθέντο»	60	14302	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 5 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ρίο Άσύλου»	44	8536	άνεκ. Βικτωρίαν 5 Αύγ. διά Τόκιο
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουθιγκ.»	64	9615	έφθ. Κολόμπιο 3 Αύγ.
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεκ. Αμέρεραν 7 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27462	διπλήθε Ούζάν 1 Αύγ. διά Ράς έλ Σιδέρη
ΛΥΡΙΚ	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατροῦ	48	1600	άνεκ. Λονδίνον 1 Αύγ. διά Χάιφαν
ΜΑΚΕΔΩΝ	έτ. «Τραναφρούϊτ»	46	7142	έφθ. Γένοβαν 22 Ιουλ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Κατάνην 31 Ιουλ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	άνεκ. Όζακαν 27 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεκ. Ντακάρ 5 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκονικ»	45	3766	άργει Πέραμα από 30 Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μάντω»	30	1041	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΜΑΟΥΝΤ ΣΑΝΑΙ	παναμαϊκή έταιρια	44	2902	έφθ. Αμοτερνταμ 2 Αύγ.
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	άνεκ. Λορ. Μαρκές 5 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΛΑΤΣΗ (έπιδ.)	Ίω. Λάτσης	45	9374	εις Πειραιά από 22 Μαΐου (έπισκευαι)
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	ΣΠ. «Ελευθερίαδης	49	10099	έφθ. Γένοβαν 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπένος»	50	2668	άνεκ. Γκουανήμας από 8 Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεκ. Πειραιάδης από 8 Ιουλ. διά Στρατώνη
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	Μπρόπουλος & Σια	32	1598	έφθ. Νάντην 30 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	άνεκ. Βακαματούση 31 Ιουλ. διά Πλάτην
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6156	έφθ. Νιού Πλύμουθ 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Λός «Αντζελες 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΝ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	άργει Πέραμα από 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μιχαήλη»	43	7219	έφθ. Ντρυμπαν 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλαστάνη»	41	5294	άνεκ. Σιγκαπούρην ροδς από 27 Μαΐου διά Σεγκεμπές
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	άνεκ. Νεάπολιν 7 Αύγ. διά Γιθραλτάρ
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίκανηλη»	43	7217	άνεκ. Αντεν 3 Αύγ. διά Σουέζη
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γεν. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Αμέρεραν 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ	έτ. «Βένγας»	43	7245	άνεκ. Βενετίαν 4 Αύγ. διά Ραβένναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιστα»	57	10314	άνεκ. Σιδνεύ 1 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρίαννα»	39	4998	άνεκ. Φιλαδέλφειον 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτσης	29	14216	έφθ. Νιού Πλύμουθ 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτσης	50	16394	άνεκ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Αγγούσταν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	Ίω. Λάτσης	35	23580	άνεκ. Λα Πλάτα 25 Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεθάδα»	42	7147	έφθ. Φάλμουθ 10 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. Αστήρ	54	11577	άνεκ. Μόζι 5 Αύγ. διά Σαιγκόν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αργέντα»	46	9172	άνεκ. Φιλαδέλφειον 5 Αύγ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έτ. «Γιουρόπιαν»	56	8716	άνεκ. Χούλι 15 Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Θ.	έτ. «Λουτρά»	39	5047	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Ιουλ. διά Βρατίλαν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 31 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουνάς	44	2817	άνεκ. Γιοκοχάμα 2 Αύγ. διά Βομβάνην
ΜΑΡΟΥΑΙΟ	έτ. «Αλμαντίνη»	46	7369	διπλήθε Βιθραλτάρ 10 Αύγ. διά Πριόλο
ΜΑΡΠΗΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	έφθ. Πούλο Μπούκοι 27 Ιουλ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	11197	άνεκ. Μόζι 10 Αύγ. διά Σούκει Νουάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεκ. Βακαμάρα 9 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεκ. Νιού Πλύμουθ 31 Ιουλ. διά Σούκει Νουάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεκ. Ντρυμπαν 30 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολόγκα»	55	7471	διπλήθε Αντεν 3 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ούλιος Έντερπρ.»	43	7282	άνεκ. Βανκαύθερ 24 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	έφθ. Κολόμπι 22 Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΣΟΣ	έτ. «Φόπανη»	57	9168	εις Κύθηρα (άποθηκη)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης-Παπάζογλου	16	2081	άνεκ. Βανκαύθερ 6 Αύγ.
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Ακρες»	46	6907	έφθ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρασκούέρο»	44	7277	έφθ. Μπούλο Μπούκοι 27 Ιουλ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μέντολφ»	38	5226	άνεκ. Μόζι 1 Αύγ. διά Σούκει Νουάρ
ΜΕΛΕΤΗΜΙ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράπη»	42	7262	άνεκ. Ντρυμπαν 3 Αύγ. διά Βομβάνην
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Ηίτζιαν Φράϊτ»	60	14431	διπλήθε Βιθραλτάρ 10 Αύγ. διά Πριόλο
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	παναμαϊκή έταιρια	44	7282	έφθ. Πούλο Μπούκοι 27 Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΩΝΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεκ. Μόζι 1 Αύγ. διά Σούκει Νουάρ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ντελιμάρη»	43	7180	έφθ. Βανκαύθερ 24 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Βαλλάροι 1 Αύγ. διά Σούκει Νουάρ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεκ. Βάλλαροι 10 Αύγ. διά Γκιπλόγκ
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΤΕΡ	Ίω. Λάτσης	39	1552	άνεκ. Ζέρειον 31 Ιουλ. διά Στρατώνη
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	Ζπόπουλος	17	1860	έφθ. Ζέρειον 29 Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρδῆς και Σία	33	1503	εις μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	έφθ. Μαυρίκιον 3 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	άνεκ. Τζιμπούτι 12 Ιουλ. διά Νευμάρι
ΜΙΧΑΗΛΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Μαραντίντον»	41	7084	έφθ. Μοριουγκάκ 3 Αύγ.
ΜΟΤΟΛ 5 (δ.)	Οίκος Βερνίκου	37	972	έφθ. Πειραιάδης 6 Αύγ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντη»	55	10013	διπλήθε Γιθραλτάρ 2 Αύγ. διά Σιγκάνη
ΜΠΑΡΜΠΑΙΔΙΑΣ	έλληνική έταιρια	45	974	εις όρμον Αγ. Γεωργίου 20 Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμλες»	43	7084	διπλήθε Γιθραλτάρ 1 Αύγ. διά Χαδάναν
ΜΠΑΣΡΑ	Μ. Σκουφαλός	43	1815	εις Χόγκεσοντη, υπό παραλαβήν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεκ. Γιαβάτων 30 Ιουλ. διά Στυκάνη
ΜΠΙΔΑΙ	έτ. «Παν.- Όσεαν»	36	5275	έφθ. Στεττίνον 2 Αύγ.
ΜΠΟΣΤΟΝ Δ.	έτ. «Πιοσειδώνια»	34	4163	έφθ. Αλ.) δρειαν 3 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστγουούϊντ»	56	10191	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Ιουλ.
ΜΠΡΟΓΟΥΙΝΤ	Σιγάλας - Α' φοί Πλατη	35	2642	έφθ. Καζαμπλακάν 7 Αύγ.
ΜΠΡΟΥΚΦΙΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Έντερπροϊς»	39	2829	άνεκ. Κουδείτ 4 Αύγ. διά Νταμμάρι
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	(Έλλην. Δεξαμενόπλοιο)	51	2173	έφθ. Πειραιάδης από 5 Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Σαλαβάδορ 9 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοάστος	45	3805	άνεκ. Λάς Πάλων 20 Ιουλ. διά Μπαχία Μπλάγκα
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεκ. Πειραιάδης 7 Αύγ. διά Σταρτώνη
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεκ. Μπαχία Μπλάγκα
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	άνεκ. Μόζι 31 Ιουλ. διά Τοιθαγκτάο
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Κυνόσουραν από 4 Ιουλ.
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. «Τόρος»	44	2854	άνεκ. Βέρα Κοούζ 17 Ιουλ. διά Μπαραραγκούιλα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Λούζπ»	44	7313	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) Αύγ. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΑΥΤΙΛΙΟΝ	Γεωργακόπουλος κλη.	34	1469	άνεκ. Κόπερβικ 20 Ιουλ. διά Αρχάγγελον

ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	άνευ. Τζέδδα 30 'Ιουλ. δι' Ακάμπι
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερίδη»	54	7068	άνευ. Άντεν 8 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΝΕΦΟΣ	οτ. «Πολιχίρη»	55	5860	άνευ. Βάλλαρου από 8 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Νηρέυς»	56	5205	έφθ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ.
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Λονδίνουν 28 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1762	έφθ. Τεργέστην 7 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΔΕΡΟΣ	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	2000	διπλής Παναμά 8 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	49	1953	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	'Α. 'Αθανασιάδης	49	1851	άνευ. Χαϊφαν 30 'Ιουλ. διά Ποζουόλι
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	47	1953	άνευ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Μαρίενμπεργκ
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	'Α. 'Αθανασιάδης	37	838	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνευ. Ριό 'Ισενέριο 1 Αύγ. διά Φίλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	άνευ. Χαϊφαν 3 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νιταφάς κλπ.	44	3911	διπλής Ουάν 7 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Τομέντων»	53	2174	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	διπλής Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Δασοπιώ»	44	7255	άνευ. Γιαβάτα 17 'Ιουλ. διά Κελλόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάν Βίκτωρες»	55	7216	έφθ. Μόζι 7 Αύγ. (δι' Αυστραλίαν)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	διπλής 'Εσκουμάποντς 2 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Δ. Φρανκίστας	44	7179	άνευ. Κοπεγχάγην 6 Αύγ. διά Μουρμάνοκ
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	Στ. Καθθαδάς	44	1100	εις Τεργέστην
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Πούντα Χερμόδα»	37	7991	εις Λαύριον (άποθηκη)
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γεώργη. 'Αντωνάτος	20	1283	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδολα»	44	7190	άνευ. Οζάκαν 5 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΝΙΝΗ	έτ. «Οακ Σίππιγκ»	62	28651	έφθ. Λονδ νον 23 'Ιουλ.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	άνευ. Παναμά 8 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνευ. Βαλέντινα 31 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	έφθ. Βενετίαν 27 'Ιουλ. διά Λα Σεμπένια
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνευ. Οζάκαν 4 Αύγ. διά Σέβεν "Αιλαντς
ΝΟΡΘ ΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Αρχαγγέλον 20 'Ιουλ. (δι' Αγγλίαν)
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Παν. 'Ατλάντικο	60	9341	άνευ. Παρίσιον 1 Αύγ. διά Βαλέντινα
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίσιμ»	59	12390	έφθ. Παλέρμον 31 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτα Ρίαλ»	59	8630	άνευ. Βενετίαν 27 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Ρόττερνταμ από 22 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΕ'ΙΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	άνευ. Ν. 'Ορλέανην 4 Αύγ. διά Λά Σεμπένια
ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΔΑ	έτ. «Ρεφρίτζερτορ»	63	6434	άνευ. Βαλτιώρην 4 Αύγ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνευ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδας
ΝΟΡΘ ΧΑ'ΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 3 Αύγ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σλέιετ»	42	7251	έφθ. Αλεξανδρείαν 15 'Ιουλ.
ΝΟΥΝΤΣΕΑ	Γ. Κανάκης & Σιά	43	1790	άνευ. Στοκχόλμην 5 Αύγ.
ΝΤΑΝΑΧΟΔΑΜ	έτ. «Δαναός»	39	3573	έφθ. Ρόττερνταμ από 22 'Ιουν.
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνευ. Γένοβην 29 'Ιουλ. διά Κιελού
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούδετερον»	43	2865	έφθ. Ριγιέκαν 6 Αύγ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνος»	62	14150	άνευ. Κέπη Τάσου 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 1 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναβγκ.»	59	9030	άνευ. Πειραιά 2 Αύγ. διά Λονδίνον
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Ευρόπα»	57	9953	άνευ. Βιζαγκαπατάνημ 3 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	έτ. «Ρεγγίνα»	49	10047	άνευ. Ροζάριο 3 Αύγ. διά Μη. "Αύρες
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σπ Τράνονπορτ»	43	7276	άνευ. Ντακάρ 1 Αύγ. διά Μπέρια
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	διήθησε Σουέζ 7 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνευ. Τζιμπούτι 5 Αύγ. διά Λονδίνον
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Λός 'Αντζελες 7 Αύγ.
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρβίκτωρι	41	2036	έτις Κρήτην 1 Αύγ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσιαν»	56	9217	έφθ. Μπριμπούτη 11 Αύγ.
ΟΙΓΑ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	25	996	διηθής Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΟΙΓΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7284	έφθ. Καράτοι 3 Αύγ.
ΟΙΓΑ	έτ. «Σηγουαΐτη	49	4663	έφθ. Στούτιον 61 45 B. — 4.5 A. Αύγ. 4 διά Βισμόρ
ΟΙΛΑΝΑΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνευ. Ν. 'Υόρκην 30 'Ιουν. διά Λιβόρνον
ΟΙΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	έφθ. Ριό 'Ιανέριο 24 'Ιουλ.
ΟΙΜΟΝΙΑ II	έτ. «Κονκόρδια»	42	7132	άνευ. Κωνστάντζαν
ΟΝΤΙΝ (φυγείον)	έτ. «Καριμπιάν 'Ατλάντικ»	60	5960	άνευ. Ν. 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	διηθής 'Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. δι' Αμερικαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ'ΙΝΕΡ	έτ. «Μήντ 'Ηστ»	45	7787	διηθής Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ	έτ. «Κόδομος»	43	7211	έφθ. Καράτοι 9 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Ορίεντ Μήντ 'Ηστ»	63	8665	έφθ. Μπούφαλο 3 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηστ»	44	9894	έφθ. Πειραιό 12 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ 'Ηστ»	45	7681	άνευ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. δι' Ασταμπούλα
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μηιέλαντ»	43	7229	άνευ. Μόντρεαλ 26 Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Κοριμπιάν 'Ατλάντ.»	56	9942	άνευ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	άνευ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Πουέρτα Μπολιδόρ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	έφθ. Καράτοι 5 Αύγ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	έφθ. Κόμπη 7 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΗΡΚΑ	έτ. «Οσεανίκη»	61	10996	διηθής Παναμά 4 Αύγ. (διαταγός)
ΟΥΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Γιουν. Ούδιτ Σιππ.»	42	7192	έφθ. Βιλμπετών (Ν.Κ.) 1 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλιασες»	42	8570	διηθής Παναμά 2 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	εις Όρμους 'Αγ. Γεωργίου από 1 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έφθ. Χισινάγκ 23 'Ιουλ.
Π. ΖΥΛΑΣ	έτ. «Ούρανός	42	7150	διηθής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρίμνες»	47	2889	άνευ. Ήστχαν 10 Αύγ. δι' Αργεντινήν
ΠΑΙ'ΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	διηθής Όσιμα 3 Αύγ. διά Ντάριεν
ΠΑΜΙΤ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διηθής Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Αχ. Χαλκούσης	45	3929	έφθ. Αλεξανδρείαν 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Πειραιό 2 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	άργει Σύρον από 1 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Α'θανασιάδης	24	1352	διηθής Κων) πολιν 24 'Ιουλ. δι' Οδησσόν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	έφθ. Τζέδδαν 27 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Κ. Γ. Καραβίσας	43	7176	έφθ. Γένοβαν 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Πουιαντόρο»	44	7251	άνευ. Γιουκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	έτ. «Άκιε»	57	10720	έφθ. Χακοδάτην 4 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Α') φοι Βεντούρη	36	1211	άνευ. Πειραιό 2 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	διηθής Κων) πολιν 27 'Ιουλ. δι' Ιλίτεσβοκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Εύρωτας»	44	7244	άνευ. Σιγκαπούρην 8 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ελλαίδαν»	57	10747	έφθ. Καλλών 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΧΑΓΚΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εις Ιαπωνίαν υπό ναυπήγησην
ΠΑΝΑΩΡΑ	έτ. «Ζέφυρος»	63	34420	άνευ. Χέργυα 'Αιλαντ 24 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΠΑΝΟΣΕΕΑΝ (δ.)	έτ. «Στελά Πόλαρις»	38	2368	έφθ. Ρουέν 29 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Μαρπροκύρεα»	55	11430	άνευ. Γαστέ 6 Αύγ. δι' Αλγέριον
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελανδιγκέιτορς»	44	7254	άνευ. 'Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. δι' Ιοπωνίαν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Εύτυχια»	43	7149	άνευ. 'Εμδεν 17 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Πανωράια»	39	4550	διηθής Κων) πολιν από 8 'Ιουλ. δι' Ιλίτεσβοκ
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πολιμπέρια»	43	7144	έφθ. Πολινίαν 9 Αύγ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	Αγγελάκης	43	1589	άνευ. Νιούπορτ 31 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνευ. Μπαχρέιν 7 Αύγ. δι' Αντστραλίαν
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδας 8 Αύγ.
ΠΑΣΙΩΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Άλδρα»	61	13903	άνευ. Ν. 'Ορλέανην 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνευ. Ριό 'Ιανέριο 8 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Παταγονία»	44	7128	έφθ. Καύρη 4 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΣ (Άγινερ)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κων) πολιν 10 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	άδ. Χανόρη	50	18400	άνευ. Φρημάτη 5 Αύγ. διά Πειραιώ
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. Ελλ. 'Οσεαν Κέρριερ	56	9972	έφθ. Χιουστον 5 Αύγ.
ΠΕΛΟΨ	έτ. «Θερσού Φράγτερ»	61	11767	διηθής Παναμά από 4 'Ιουλ. Ει' 'Αμρογκασάκι
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	Χρ. Σαρλην	39	863	έφθ. Πειραιό 31 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Πανκόρμποι»	59	23601	έφθ. Τσιμπά 10 Αύγ.
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Ιόνιον»	43	7176	έφθ. Μαντράς 31 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	Χαλκούσης και Σιά	56	20778	έφθ. Αύγουστα 3 Αύγ.
	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	έφθ. 'Αδιλες 27 'Ιουλ.

ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	έφθ. Λίβερπουλ 7 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	58	8969	άνεκ. Γκρίνος 6 Αύγ. (διαταγός)
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8969	άνεκ. Τζιμπούτι από 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίας
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	άνεκ. Κιουρασός 7 Αύγ. διά Νότ. Αφρικής
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	έφθ. Μαυρικίου 8 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Φιλαδέλφειον 8 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Ιτέα 31 'Ιουλ. διά Ασυμπέκ
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ II	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	διπλής Κον) πολίν 4 Αύγ. διά Βοταύρ
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαρχιέρα»	45	7639	άνεκ. Λονδίνον 6 Αύγ. διά Μπάσφορν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	άνεκ. Οσάκαν 26 'Ιουλ. διά Καλιφόρνιο
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Πληγασσ»	43	7282	άνεκ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Κίναν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλής Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Λάδοσεντ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκούστα»	61	10072	άνεκ. Καλκούτα 2 Αύγ. διά Καλέμπο
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Σηνγουαίπε»	41	3307	άνεκ. Λας Πάλμας 30 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Ελοισάρερ»	61	13379	άνεκ. Κόπτε 1 Αύγ. διά Τσάναραλ
ΠΛΑΙΑΔΕΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Αγ. Σαρόντο 20 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΩΤΕΡ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεκ. Σεμπούτο 7 Αύγ. διά Δυτ. Ανιστραλίαν
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7186	έφθ. Λιβερπουλ 10 Αύγ.
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	διπλής Αγ. Βικέντιοι 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. Παντελή	43	7303	έφθ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουλ.
ΠΛΟΑ II	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	διηγλής Κων) πολίν 4 Αύγ. διά Βάρναν
ΠΛΟΑΡΙΣ	Λεβεντάκης	31	967	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. (διαταγός)
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Φρημάντλ 6 Αύγ.
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Παναχάς»	54	8825	έφθ. Βρέμην 5 Αύγ.
ΠΟΛΟΥΟΥΣ	έτ. «Σκιρρών»	43	7258	διπλής Κων) πολίν 7 Αύγ. διά Κωνσταντζάν
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Πολυδώρα»	61	9956	διπλής Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο»	49	2755	άνεκ. Θρι Ρίβερς 5 Αύγ. διά Βρέμην
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7122	άνεκ. Γιοκοχάμα 16 'Ιουλ. διά Χαϊδόγκ
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Άτλαντα»	57	9797	άνεκ. Πούλε Μπούκορ 9 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	άνεκ. Κερμάκη 30 'Ιουλ. (διαταγός)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντόπορος»	56	7213	έφθ. Μόζι 11 Αύγ.
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορλέος»	43	7284	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΠΟΡΤΟΡΑΘΗ	έτ. «Πορτοράθη»	43	8394	έφθ. Κοναρύ 25 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέβι Σεβίλλα»	64	38000	άνεκ. Φίναρντ 6 Αύγ. διά Χόρην "Αίλαντ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανωνύμουσ»	64	37987	άνεκ. Περο. Κόλπον 5 Αύγ. διά Χάρην
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Ποδίντενας»	48	11173	διηγλής Γιρβάταρ 8 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Τάιν 15 'Ιουλ.
ΠΡΟΚΥΟΝ	έτ. «Τρανσόσεανικα	58	10996	άνεκ. Ν. Ύόρκην 3 Αύγ. διά Νιού Μπέιφορντ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεκ. Κολόμπης 8 Αύγ. διά Σιγκαπούρν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέντ Αφρίκα»	58	8414	άνεκ. Μακάρ 25 'Ιουλ. διά Μπαλμπό
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	διηγλής Κων) πολίν 4 Αύγ. διά Τουάφ
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρι»	60	18889	διηγλής Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πωτοστάτης»	43	7225	έφθ. Βομβάν 9 Αύγ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	21	1515	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	διηγλής Λίζαντ 3 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	10224	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαιία»	38	5910	άνεκ. Κορρούνα 29 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεκ. Αιμέρρων 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7138	είς Γένοβαν από 11 'Ιουλ.
ΡΕΑ	έτ. «Άλλαρέζ»	44	7176	έφθ. Βικτώρια 29 'Ιουλ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντόρα»	30	4014	άνεκ. Ιμιγκάρ 10 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Καρέλα»	44	7229	έφθ. Ρεουνίδην 6 Αύγ.
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άρνεις Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΣ	έτ. «Μάνλενος»	45	7176	έφθ. Κωνστάντζαν 2 Αύγ.
ΡΟΓΟ	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	έφθ. Μπιτούγκη από 27 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Πειραιάς 7 Αύγ. διά Κων) πολίν
ΡΟΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	διηγλής Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΡΟΥΗΝ	έτ. «Ρούην»	37	2348	έφθ. Είλατ 26 'Ιουλ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	άνεκ. Σεμπούτο από 8 'Ιουλ. διά Καλιφόρνια
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε	57	10316	έφθ. Βανκούμπερ 4 Αύγ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεκ. Ν. Όρλεανην 29 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. 'Αγγελάκη & Σιά	47	1575	έφθ. Ντάρμπουαν 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρηρίσα»	40	6992	έφθ. Μπ. Αύρες 3 Αύγ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φρίντον»	43	7268	διηγλής Παναμά 7 Αύγ. διά Λονδίνον
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7282	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	έφθ. Σαλβαδόρ 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	άνεκ. Ν. Όρλεανην 29 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	έφθ. Ντάρμπουαν 29 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	64	13830	είς Σεβίλλην, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	γιών Σιγάλα	43	7176	άνεκ. Ντάρμπουαν 5 Αύγ. διά Θεσσαλίαν
ΣΑΙΑΥΟΨΟΥΛ	έτ. «Ρηφερ»	63	6421	διηγλής Παναμά 3 Αύγ. διά Ν. Ύόρκην
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεκ. Σεττερίνην 3 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΣΑΣ	Θ. Σταφιλοπάτης & Σιά	40	5360	έφθ. Τακοράντι 1 Αύγ.
ΣΑΤΟΥΡΝΟΥΣ (δ.)	Άντ. Παπαλεονάρδος	50	10608	ύπο παραλαβήν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεςς	28	1660	είς Ριγιέκαν 2 Αύγ.
ΣΕΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	55	16241	άνεκ. Αύγουστον 23 'Ιουλ. διά Χαδάνα
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13753	έφθ. Ρίτερενταρ 1 Αύγ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεκ. Λεμπούσαν 4 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμέντο»	43	7275	έφθ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	όφ. Θεοδωρίδης	40	4499	άνεκ. Αύγουστον 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ»	62	3097	άνεκ. Γκότεμπουργκ 6 Αύγ. διά Πειραιά
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Μαρνά»	58	13752	άνεκ. Αιμούργον 5 Αύγ. διά Κ. Μεξικού
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Κόραλλ»	53	2340	έφθ. Κιγκστων (Ζαμ.) 6 Αύγ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Σόμιαν»	48	3814	έφθ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ.
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άνεκ. Τακοράντι 1 Αύγ. διά Χιλήν
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Σουλινάν»	51	9992	άνεκ. Βικτωρίαν 11 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σιά	45	1598	είς μεταφοράς 'Ελλάδος - Αδριατικής
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολιστίμ»	29	7030	έφθ. Σαν Αντώνιαν 20 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΣΟΦΙΑ K.	Στ. Νταϊφάς	30	739	είς Βαγγάδην από 29 'Ιουν.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Εξέλιορ»	57	10739	διηγλής Παναμά 29 'Ιουλ. διά Μόζι (ΕΠΟΛΗΘ)
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπολαματόρι»	44	7310	έφθ. Μπάρρυ 6 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεκ. Γκουαμίας 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεκ. Ν. Όρλεανην 7 Αύγ. διά Ρεοίφε
	έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	έφθ. Σάο Φρατζίσκο 8 Αύγ. (διά Πειραιά)

## 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)

ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	·Ιω. Λάτοπς .....	26	5648	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΑΚΗΣ	·ΕΤ. «Τρανσόρκο» .....	42	2065	έφθ. Πειραιά από 12 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ Α.	Σπύρος Λάλης .....	40	2209	άνεχ. Μπελφασον 29 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	·ΕΤ. «Σουαρέζ» .....	59	10801	έφθ. Βανκούβερ 8 Αύγ.
ΣΤΑΜΟΣ	·ΕΤ. «Ποσειδώνια» .....	56	8789	έφθ. Μπούμπουρι 23 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	·ΕΤ. «Εντίνα» .....	56	8878	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 7 Αύγ.
ΣΤΑΣΑ	·ΕΤ. «Τριάγυι» .....	51	1685	άνεχ. Βρεστον 6 Αύγ. διά Κατάνην
ΣΤΑΥΡΟΣ	·ΕΤ. «Κάσσος» .....	44	7223	άνεχ. Λαττάκια 31 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. 'Ελευθεριάδης .....	49	8630	διπλήθε Κωνι) πολι 3 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Μάτσας .....	45	4014	έφθ. Μπούμπουρι 23 'Ιουλ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	·ΕΤ. «Τρανσασιφίκα» .....	43	7255	έφθ. Ελλεσμέρη Πόρτ 3 Αύγ.
ΣΤΡΟΒΙΔΙ	·ΕΤ. «Στροβίλι» .....	43	7167	έφθ. Κολόμπο 23 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	·ΕΤ. «Δελφοί» .....	44	1876	έφθ. Χουλλ 11 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε. ....	39	4693	εις φάλουθ όπο 30 'Απρ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερράζ»	52	2073	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΣΥΡΑ	·ΕΤ. «Σύρα» .....	43	8634	εις θείον 6.7 N. - 81.6 Δ. 'Ιουλ. 17 διά Ρόττερνταμ
ΣΥΡΟΣ	·ΕΤ. «Σύρομαρ» .....	42	7146	έφθ. Μαλάγα 6 Αύγ.
ΤΑΝΑΓΣ	·ΕΤ. «Τριτώνια» .....	59	2847	άνεχ. Ρότοεστερ 25 'Ιουλ. διά Νέλσων
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	·ΕΤ. «Γκράντες» .....	31	3991	έφθ. Νιού Μπράουντικ 9 Αύγ.
ΤΑΞΙΔΙΑ	Α. Κατσουγιώργης κλπ. ....	44	2321	διπλήθε Κωνι) πολι 27 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	·ΕΤ. «Τρανακοντίνενταλ» .....	56	20323	άνεχ. Μαρακάιμπο 4 Αύγ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος .....	39	1502	έφθ. Κωνι) πολι 1 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	·ΕΤ. «Τσατούμ» .....	44	7184	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 Αύγ. διά Τάμπαν
ΤΖΟΥ'	·ΕΤ. «Σουλάγκυ» .....	37	5556	έφθ. Ταιν 7 Αύγ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	Εύγενια Ι. Χανδρή .....	43	10448	άνεχ. Σαβάννα 3 Αύγ. δι' 'Αμμουδιν Μπαίν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	·ΕΤ. «Πασιφίκη» .....	43	8479	άνεχ. Σιγκαπούρη 26 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	·ΕΤ. «Μυριέλλα» .....	43	6959	έφθ. Μαζουλιπατάνην 19 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ	·ΕΤ. «Ολιστιμ» .....	42	7362	διπλήθε Θέουταν 30 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΤΟΥΡΚΙΑ	·ΕΤ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	56	2863	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραΐτης .....	49	1366	άνεχ. Βενετίαν 4 Αύγ. δι' 'Αλεξανδρούπολιν
ΤΡΙΝΙΤΥ	·ΕΤ. «Φιντέλιτι» .....	57	10493	έφθ. Μικη 29 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ	δ. Γρατσοί .....	44	7207	άνεχ. Τρίνινταν 24 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	·ΕΤ. «Τροπικάνα» .....	62	6420	εις Ν. 'Ορλεάνην όπο 3 'Ιουν.
ΤΥΦΩΝ	·ΕΤ. «Ιροπαρμ» .....	34	1686	διπλήθε Θέουταν 9 Αύγ. (διαταγάς)
ΥΔΡΑΙΟΣ III	·ΕΤ. «Βέριτας» .....	38	5239	άνεχ. Κέπην Τάουν 2 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	·ΕΤ. «Ανατολή» .....	41	7195	άνεχ. Μπωμάντ 5 Αύγ. δι' 'Αδίλες
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	·ΕΤ. «Βίκινγκ Τρέιντερ» .....	59	23678	διπλήθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΒΙΑ	·ΕΤ. «Ρέα» .....	43	2878	εις ταξίδια Μεσογείου
ΦΑΕΘΩΝ	·ΕΤ. «Κόμετ» .....	43	15005	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Αύγ. διά Μογκαπίκουες
ΦΑΙΑΣ	·ΕΤ. «Λάννερ» .....	45	15574	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΛΚΟΝ	·ΕΤ. «Μπλάτικο» .....	43	15441	διπλήθε Κωναρ 18 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	·ΕΤ. «Άλσορ» .....	60	13997	διπλήθε Κωνι) πολι 1 Αύγ. διά Βάρναν
ΦΑΝΕΡΩΦΜΕΝΗ	Τζωρτζίπης & Συκιάδη .....	22	3117	έφθ. Μπριστόλ 6 Αύγ.
ΦΑΝΗ	Δ. Κούντας κλπ. ....	38	2564	έφθ. Κάρδιφ από 10 'Ιουλ.
ΦΑΡΟΣ	·ΕΤ. «Μέξι» .....	44	15579	διπλήθε Γιθρόλατρ 3 Αύγ. δι' 'Ατλαντικόν
ΦΛΩΡΑ Α.	·Εθανασιάδης .....	23	1369	έφθ. 'Άλλ) δρειαν 27 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας .....	41	7244	διπλήθε Κωνι) πολι 18 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΟΙΒΟΣ	·ΕΤ. «Αμφίων» .....	57	9950	άνεχ. Μόζι 3 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	·ΕΤ. «Άλσορ» .....	60	13993	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 10 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΦΡΙΞΟΣ	·ΕΤ. «Σπλένινα» .....	44	15020	έφθ. Οκλαντ 7 Αύγ.
ΦΡΥΑΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλιάς .....	47	1106	διπλήθε Κωνι) πολι 2 Αύγ. διά Μεσογείουν
ΦΩΣ	·ΕΤ. «Λαιμόπηριαν» .....	43	7152	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 10 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	·ΕΤ. «Φιντέλιτι» .....	57	10493	έφθ. Μόζι 9 Αύγ.
ΦΩΤΗΣ	·ΕΤ. «Ελληνοκυπριακήν» .....	35	1253	έφθ. Φαμαγουότα 4 Αύγ.
ΦΩΤΗΣ Η.	Φ. Πετροπουλάκος .....	26	1958	διπλήθε Κωνι) πολι 3 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Κοπότας κλπ. ....	27	2448	διπλήθε Κωνι) πολι 28 'Ιουλ. διά Μεσογείουν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης. Βασιλιάς κλπ. ....	13	1282	διπλήθε Κωνι) πολι 23 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	·ΕΤ. «Κάρος Α.Ε. ....	45	7240	άνεχ. Βοστώνην 6 Αύγ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	·ΕΤ. «Άκμε» .....	60	9319	άνεχ. Γκουαμάης 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	·ΕΤ. «Άλτζε» .....	44	1876	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΧΙΟΣ	Κοντός & Ψαρέλλης .....	44	1752	έφθ. 'Άλλ) δρειαν 23 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	·ΕΤ. «Ντεβελόπημεντ» .....	53	8458	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΧΛΟΗ (δ.)	·ΕΤ. «Μαγιά» .....	54	16193	έφθ. Βούμπαν 4 Αύγ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	·ΕΤ. «Ντος 'Ερμάνος» .....	42	2865	έφθ. Σέτουμπαλ 30 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. 'Αγγελόπουλοι .....	44	7193	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Μπιζέρταν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	·ΕΤ. «Οσεάνικα» .....	49	7526	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 14 'Ιουλ. διά Κίναν
ΨΑΡΑ	·ΕΤ. «Πάδε» .....	25	958	άνεχ. Λαύριον 6 Αύγ. διά Μαρόκον
ΨΑΡΑ	·ΕΤ. «Φαφαλίδ. Δ. Ι.» .....	45	7247	άνεχ. Τέμα 5 Αύγ. διά Λάγκος
ΟΚΕΑΝΙΣ	·ΕΤ. «Σαμπινάλ» .....	42	7175	άνεχ. Γιαβάτα 4 Αύγ. διά Βρετ. Κολομβίαν

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Κοντινένταλ» .....	47	9856	έφθ. Γενοβαν 6 Αύγ.
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Ματεντόνιαν» .....	44	7271	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ.
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άκτις» .....	42	7259	αργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Κοντινένταλ» .....	45	10249	εις Κόμιε από 31 Μαϊου
ΑΓΓΕΛΑ II (λ.)	(N.A.T.)	·Ελληνική ουμφέροντα .....	43	7271	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Γκρίνιβλλα» .....	44	7261	αργει 'Αμπελάκι από 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μαρβάλια» .....	45	6877	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μαριμπλάνκα» .....	56	20153	άνεχ. Πουερτού λα Κρούδ 4 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άβιλα» .....	43	7238	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Κόρκ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Επίσιγανα» .....	43	3106	έφθ. Σουάντον 6 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μαριέλο» .....	24	1988	έφθ. Βούμπαν 5 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μαριμπλάκα» .....	56	20140	διπλήθε Κωνι) πολι 12 'Ιουλ. διά Μεσογείουν
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άπολλο» .....	44	10172	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·Ελληνική ουμφέροντα .....	21	1946	αργει Καζαμπλάνκον από 24 'Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II ...	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Γιουνάιτεντ» .....	43	8434	έφθ. Ντουλούσ 30 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Εσεράντζα» .....	43	7265	έφθ. Μακόριας 31 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	·Ελληνική ουμφέροντα .....	44	7134	έφθ. Σαντιάγκο 31 'Ιουλ.
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Βότα» .....	57	20797	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άζουερο» .....	44	7176	έφθ. Ροσάριο 4 Αύγ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μεντ. Σπηνούαιν» .....	49	3484	έφθ. Αμπερντάν 6 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανσαμπάριν 'Αρμαντόρες .....	42	6997	διπλήθε Ούζαν 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άμφιτριτη» .....	30	4125	έφθ. Χουλλ 4 Αύγ.
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Αθάμας» .....	41	4729	διπλήθε Γ. Βραλόταρ 3 Αύγ. διά Μπορνώ
ΑΘΗΝΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Ατλάντικη» .....	54	18784	διπλήθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Εύκαριερς» .....	45	9728	έφθ. Νιού Ούεστμπαντερ 3 Αύγ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Σάντα Βιργινία» .....	43	7280	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΙΓΑΙΝΑ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Πατοιφίκα» .....	42	7227	άνεχ. Ν. Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Γκρούφπορτ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Πατοιφίκα» .....	43	7267	διπλήθε Μπροναμπούττελ 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Λαιμόπιραν» .....	58	10018	άνεχ. Λας 'Ανελέες 29 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Λαιμόπιραν» .....	58	10018	έφθ. Τζάσανθιβλ 28 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Ποσειδών» .....	43	7256	άνεχ. Βανκούβερ 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Σόν Ζοζέ» .....	45	7285	έφθ. Θεουταν 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Μελέτιμ» .....	43	7281	έφθ. Πιομπίνο 3 Αύγ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Ρόζενταλ» .....	43	10544	έφθ. Αμπαντάν 2 Αύγ.
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Ακτίνα» .....	44	7254	άνεχ. Σουραμπάγια από 1 'Ιουλ. διά Προμπόλιγκο
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΑ ΕΛ ΑΒΑΑ	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Γκραγουαίν» .....	54	29440	διπλήθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	·ΕΤ. «Άλφα» .....	43	6989	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 28 'Ιουλ. διά Ζούνας ντε Ζαζά
ΑΛΕΞ (π.)		·ΕΤ. «Ριταλέξ» .....	25	2323	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 24 'Ιουλ. διά Πουλά

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθιόζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρην από 16 Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτζ»	56	10480	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 2 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπήριαν»	56	20926	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόν Νικόλα»	43	2908	έφθ. Γανδόνη 2 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φάροιρ»	44	7215	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΛΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	44	11625	έφθ. Ροζάριο 28 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7250	άνεχ. Βενετίαν 24 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Τρινιντάντ 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	άνεχ. Τρινιντάντ 4 Αύγ. διά Σάντος
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σ. Ζερβός	17	965	διπλής Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτιο»	41	7169	έφθ. Θρίπορτ (Μπαχ.) 21 'Ιουλ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άντωνιο»	43	7171	έφθ. Γένοβαν από 10 'Ιουλ.
ΑΛΧΕΙ·Γ·Ρ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άντωνιο»	44	7183	άνεχ. Μόζι 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1748	έφθ. Γκρεντζιμάσιον 6 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεχ. Πούντα Κερντόν 2 Αύγ. διά Χέζζαμ
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	έφθ. Γάνδην 18 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιμονι»	40	3182	άνεχ. Ηερο. Κύλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπος»	57	11978	άνεχ. Τρινιντάντ 4 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. Σαντιάγκο 3 Αύγ.
ΑΝΓΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 31 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	έφθ. Φλώσιγκ ρόδς 5 Ιουλ.
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	45	4229	έφθ. Αμπιτζάν από 12 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Φουζίκι 24 'Ιουλ. διά Σακάτα
ΑΝΝΑ ΛΟΥΓΙΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	άνεχ. Μπέκ ν' Αμέσες 4 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΝΝΙΤΣ Α. (Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	διπλής Σουεζ 20 'Ιουλ. διά Ισπανίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον»	44	10599	διπλής Παναμά 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαδύο»	44	7259	διπλής Παναμά 8 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαν Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Γδουνιάν 6 Αύγ. διά Η.Π.Α.
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλορ»	48	3781	έφθ. Βαλιμόρην 1 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόνης»	48	6259	διπλής Θεούταν 30 'Ιουλ. διά Χαδάνον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβίλλ»	43	7244	άργει Αμπελάκι από 18 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταϊφά»	44	1589	άνεχ. Σφάλ 1 Αύγ. διά Καβάλαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Λορ. Μαρκές 6 Αύγ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σάν Σουάν	24	4436	άργει Βομβάνον από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Δουγκέρκην 14 'Ιουλ.
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Ντώρμπαν 30 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	44	7284	διπλής Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Σύρον
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Α. Κατούγεωργης	40	1280	έφθ. Βενετίαν 9 Αύγ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Αιμέροαν 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούντας»	35	4965	άνεχ. Νορτεγκαμ 4 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1951	άνεχ. Γένοβαν 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιούμαν»	42	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 24 'Ιουλ. διά Βουλγαρίαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέριο»	45	4660	άνεχ. Μπέρια 8 Αύγ. διά Λορ. Μαρκές
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	προσήραξε 13 'Ιουλ. άνοικτα Σομαλίας (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντική»	44	7179	άνεχ. Σεμπού 7 Αύγ. διά Ζαμποάγκα
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΑΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	23626	διπλής Σουεζ 2 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΚΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίνωνιάρια Ναϊκίδε»	19	2395	άνεχ. Βενετίαν 28 'Ιουλ. διά Μπαρλέττα
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Οζάκαν από 9 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	27748	άνεχ. Χίλο από 4 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	έφθ. Πορτ ντε Μπούκ 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Χιροκάτα 4 Αύγ. διά Η.Π.Α. (άκτη Ειρηνικού)
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργαμος»	43	6995	διπλής Σουεζ 7 Αύγ. διά Ισπανίαν
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Ρεσίφε 7 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	έφθ. Άλλ) δρειαν 27 'Ιουλ.
ΑΡΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλια»	44	10511	άνεχ. Βομβάνον 1 Αύγ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΡΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ερμίτης»	44	7159	διπλής Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Ατλαντικόν
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύλδω»	58	13405	εις θέσιν 53.24 B. – 2. 28 Δ. Αύγ. 3 διά Μπρεμερχάφεν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούτσι»	53	18743	άνεχ. Ρόττερνταν 3 Αύγ. διά Ράς ες Σιδέρ
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8666	έφθ. Μπαχία Μπλάγκα 31 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσοδος»	43	7303	διπλής Παναμά 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	έφθ. Αντεν 5 Αύγ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράνια»	37	2409	εις λειζέρες 1 Θύν. (δι. Η.Π.Α.)
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντο»	48	11319	άνεχ. Μεγ. Λιμνας 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7176	άργει Αμπελάκι από 18 Μαρτ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σόραγια»	26	2903	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντον»	44	10454	έφθ. Μαντράς 5 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάιν»	63	15929	άνεχ. Καράτοι 8 Αύγ. διά Λορ. Μαρκές
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Λός Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Είδοντας
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Στράνον»	43	7137	διπλής Παναμά από 9 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλαντική»	44	7283	άνεχ. Σεμανίουν 30 'Ιουλ. διά Ντωντέ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Γιαβάτα 30 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΣΣΗΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασήνη»	40	2667	εις Πειραιά από 6 'Ιουν. (έπισκεψαι)
ΑΣΣΗΜΙΝΑ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	έφθ. Σαν Νικολας 6 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θρά»	53	13415	άνεχ. Μπονύν 23 'Ιουλ. διά Φίνναρτ
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	άνεχ. Άλλ) δρειαν 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	άνεχ. Μπούμπουρι από 6 'Ιουλ. διά Βόρ. Κίναν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	διπλής Σουεζ 7 Αύγ. διά Βομβάν
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	διπλής Παναμά 17 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμες»	58	20608	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	60	20444	άνεχ. Αιμέρεραν 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	26032	εις Μανιλάν Μπαϊ από 30 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΤ·ΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10996	έφθ. Ναγκόγια 9 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10994	έφθ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Οζάκαν 25 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Αστόρια 7 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ. (έπισκεψαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15977	άνεχ. Τοιμπάδ 26 'Ιουλ. διά Μπαλύποδο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	διπλής Παναμά 16 'Ιουλ. διά Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 Αύγ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Ανούσοταν 30 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Πουέρτα Μιράντα 30 'Ιουλ. διά Χάθρων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	11524	άνεχ. Σιδνέυ 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	62	15921	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Hot Ατλάντικ»	56	14839	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	10139	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. διά Μεγ. Λιμνας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	εις Ισπανίαν, ύπο αυτηληρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	39000	έφθ. Βελτιμόρην 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Σιδνέυ 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Αστόρια 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμες»	58	10139	έφθ. Βιζαγκαπατνάρ μόδς 10 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Α			

ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια κάρριερς» .....	42	6749	άνεκ. Νουμέα 29 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσόο» .....	58	26566	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	''Ιώάν. Χιτάκης .....	21	1410	άνεκ. Αλ' δρειαν 3 Αύγ. διά Λαττακία
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8638	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουλ. διά Ντινρούπαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα» .....	44	7243	έφθ. Κολούμπια ριθερ 1 Αύγ.
Γ. Σ. ΔΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	23626	διπλήθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόνοφλαντ» .....	42	7286	έφθ. Τοιτταγκούκ 30 Ιουλ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντες» .....	56	9462	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 27 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκλα» .....	55	9462	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 26 Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΑΛΙΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	διπλήθε θεούταιν 5 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίνορ» .....	44	7176	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 3 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. δι' νήμιγχαν
ΓΕΩΡΓΙΑ έ. Μ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν» .....	45	7256	έφθ. Βοστώνην 4 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» .....	53	9149	ίσε: «ΑΛΚΥΩΝΗ», οπημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντη Οίλλ» .....	54	18790	άνεκ. Μιάνιας 31 Ιουλ. διά Βρινδήσιον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβέρεστ» .....	35	5028	άνεκ. Κολόμπο 26 Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα αυμφέροντα .....	22	1731	έφθ. Πειραιά 27 Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε» .....	43	1772	άνεκ. Μπορντι 24 Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπορο» .....	43	7166	άνεκ. Μπορντι 5 Αύγ. διά Λά Παλλίς
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζίαν» .....	41	5270	άνεκ. Καλκούτταν 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έλλενικις Σπίπηγ & Ίντατρ.	43	8513	άνεκ. Ρεζάριο 3 Αύγ. διά Μπ. Αύρες
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	άνεκ. Σιμονοζέκι 12 Ιουλ. δι' Ιννοσιμά
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιολαντα» .....	40	5550	άνεκ. Εμριν 30 Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πινόλας» .....	44	7241	άνεκ. Αγ. Φραγκιόκον 31 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	44	7246	άνεκ. Ρόττερνταν 4 Αύγ. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	8501	άνεκ. Σικάγο 31 Ιουλ. διά Βρέμπιν
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» .....	45	7240	άνεκ. Φρέππορτ (Μπαχ.) 7 Αύγ. διά Καζαμπλάνκαν	
ΓΚΙΤΤΕ (π.) .....		έτ. «Στέλλα» .....	28	5907	έφθ. Στοκχόλμην 5 Αύγ.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ .....		έτ. «Οσεαν» .....	44	11873	άνεκ. Χαμπον ρόδε 1 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρομάρ» .....	56	20668	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτρ
ΓΚΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ» .....	44	10702	είς Κόπιε 25 Ιουλ. (μετων. «ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΚ»)
ΓΛΑΥΚΗ .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	39	1626	έφθ. Μομπίλ 4 Αύγ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ» .....	64	15200	άνεκ. Ρόττερνταν 30 Ιουλ. διά Κ. Μεξικού
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	έφθ. Ματοντί 31 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	45	7648	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 9 Αύγ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσοπορτ	57	26032	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ .....		έτ. «Γιουρόλαντ Γιούνιτιν» .....	52	20667	ύργες: Σκαραμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Γκάρντινιαν» .....	55	20432	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 8 Αύγ. διά Γκούλφαχον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Τάνκερ» .....	54	28323	άνεκ. Ήστχαμ 30 Ιουλ. διά Λοντόντερρυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαζούλη» .....	57	13750	αργεις Σκαραμαγκάν από 4 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ δ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γούνκης» .....	55	20432	Ράς Τανόύρα 2 Αύγ. διά Βομβάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πλανόσεανικ» .....	55	25317	άνεκ. Λός Αντζελες 7 Ιουλ. διά Πέρο. Κόλπον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ δ. (N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Γκλέιντην» .....	54	20580	αργεις Σκαραμαγκάν από 8 Μαΐου	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20431	έφθ. Πόρτ Εβεργκλαντ 7 Αύγ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σανζίλια» .....	57	13750	άνεκ. Πειραιά 30 Ιουλ. διά Βικτωρίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....		έτ. «Ομοίω» .....	61	11971	ανεκ. Μπατοντί 31 Ιουλ. διά Κ. Μεξικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Ταστός Μπαίνι» .....	57	25489	έφθ. Ν. Ύρκην 1 Αύγ. δι' Ιταλίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπαϊνφου» .....	57	25490	άνεκ. Μπατοντί 29 Ιουλ. διά Μπαχρέιν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣ δ. (N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ» .....	57	26031	διπλήθε Θόρανται Αίλαντ 14 Ιουλ. διά Ντουμάι	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κίγκ Σουίλλ Μπαίνι» .....	57	26031	άνεκ. Σιγκαπούρην 7 Αύγ. διά Μπαχρέιν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ» .....	43	12805	έφθ. Γιούρκην 9 Αύγ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον» .....	43	12949	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 4 Αύγ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύων» .....	43	14309	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 4 Αύγ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΠΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Κόνκρορντ» .....	52	21102	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 23 Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Λιμπερτ» .....	49	18226	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Κίκουμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ (N.A.T.)	έτ. «Απόλλων» .....	43	14304	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 4 Αύγ. δι' Αμβούργον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Μάντη» .....	53	13459	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 4 Αύγ. δι' Άμαγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπάννερ .....	58	20546	άνεκ. Ν. Ύρκην 8 Αύγ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπιούτυ .....	57	27902	άνεκ. Ν. Ύρκην 8 Αύγ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλαντ Μπόντ .....	57	20533	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. δι' Αγνούσιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'Σ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Πίγι» .....	49	13956	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 4 Αύγ. διά Κίκουμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόλαντ Σή» .....	53	12877	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 3 Αύγ. διά Λορ. Μαρκές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 29 Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπάννερ» .....	43	12793	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 3 Αύγ. διά Λάδοεντ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΤΙ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....	55	20165	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Αύγ. δι' Αλμπέρνη	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Κάρος» .....	44	12805	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Αύγ. δι' Αλμπέρνη	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ .....		έτ. «Νιουφένι» .....	58	1200	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Αύγ. δι' Αλμπέρνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. δι' Αγνούσιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαντλου» .....	57	10499	άνεκ. Ναγκόνια 5 Αύγ. δια Χάμπτον ρόδε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΜΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντονι» .....	58	10499	διπλήθε Παναμά 4 Αύγ. δι' Αλλαντικόν (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Αύγ. δι' Αλλαντικόν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόροετ» .....	58	10499	έφθ. Κόμπε 29 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέψιρ» .....	43	14313	διπλήθε Παναμά 3 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ π. .....	(N.A.T.)	έτ. «Στέιτελ» .....	44	13005	έφθ. Ρίο ιανέριο 30 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη» .....	43	12846	άνεκ. Ναγκόνια 6 Αύγ. δια Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΟΙΓ'Σ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσι» .....	43	14294	είσ Σαι Ναζάρι ύπο μημπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΘΟ (Λ.δ.) .....		έτ. «Περσεφόνη» .....	64	50000	άνεκ. Γιούρκην 10 Αύγ. διά Γιοκαίσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΙΤΙΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόσο» .....	59	9171	διπλήθε Πουλό Μπουκούν 9 Αύγ. διά Πλατζού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεκ. Μομπίλ 6 Αύγ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	άνεκ. Κελόμπο 7 Αύγ. διά Χαδάναν
ΓΡΑΝΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	έφθ. Νόρντεγκαρ 8 Αύγ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» .....	44	6331	έφθ. Μαρπίλ 6 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΓΡΩΡΙΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Διωρίς» .....	54	6042	άνεκ. Μαρ ντέλ Πλάτα 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	13711	έφθ. Νόρντεγκαρ 8 Αύγ.
ΕΒΜΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταυντέριον Αρμαντόρες» .....	43	8184	έφθ. Μασουούκαρ 24 Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. Α' Ατλαντικ .....	63	15983	άνεκ. Αλβέρσον 17 Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΕΖΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελευσοντ» .....	39	6697	εσ.9. Χιούστον 6 Αύγ.
ΕΩΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε» .....	56	10329	έφθ. Μορπίλ 6 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποντάρι Αρένας» .....	29	6941	διπλήθε Παναγίου από 10 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσιγκ» .....	42	7210	εις λογ. Κούρι από 10 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Στέφη» .....	43	7261	άνεκ. Ν. Ύρκην 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος» .....	45	7160	έφθ. Κολόμπο 30 Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράκουα» .....	38	5500	άνεκ. Βενετίαν 30 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις» .....	58	13066	άνεκ. Στοκχόλμην 4 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΕΛΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον» .....	52	11466	διπλήθε Βιραλάτρ 23 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΕΛΛΗΜΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα» .....	44	7051	άνεκ. Ζάντα 16 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα» .....	56	10312	έφθ. Σάντο Μάρτα 16 Ιουλ.
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρο» .....	35	4963	άνεκ. Βακαλάστου από 4 Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις» .....	43	7162	άνεκ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. διά Πούλα
ΕΠΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλεσ» .....	58	17749	άνεκ. Χονολουλού 23 Ιουλ. διά Ποναρά
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάν Ζοζέ» .....	43	7272	άνεκ. Μαρ ντέλ Πλάτα 1 Αύγ. διά Κούρτιαν

</div

ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	άνεκ. "Αμοτερνταμ 30 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 23 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντενς»	43	7231	άνεκ. Σάν Νικολας ἀπό 4 'Ιουλ. διά Καμπάνα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεκ. Σουέζ 5 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεκ. Μπάρρυ 29 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8393	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιόδανευ)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	εφθ. Παλέρμο 3 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεκ. "Αμπαντάν 2 Αύγ. διά "Αντεν
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	35200	άνεκ. Θάουλι 2 Αύγ. διά Σιδώνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18730	άνεκ. Λορ. Μαρκές 2 Αύγ. διά Χόρ όλ 'Αμαγία
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	διπλήθε Σαουέζ 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκριοια»	59	9003	άνεκ. Χαρτελουπού 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέψυμπαρ»	49	17613	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΖΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άνεκ. Μανζανίλλο (Μεξ.) 13 'Ιουλ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	εις θέσιν 55.50 B. - 7.54 A. 'Ιουλ. 16 διά 'Αρχάγγελον
ΖΕΥΦΟΡΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	εφθ. Μακόρις 25 'Ιουλ.
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισόδες»	55	7696	εφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ.
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσαι»	37	1917	εφθ. Ντελφζύλ 4 Αύγ.
ΗΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρέγιες»	30	1569	άργει Λός "Αντζελες
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά "Αγ. Λαυρέντιον
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Αμέρερσαν 9 Αύγ. διά Σάντος
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΗΛΑ. Κωνταντίνου	48	4697	εφθ. N. "Ορλεάνην 27 'Ιουλ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτρα»	43	7180	εφθ. Τάμπο 28 'Ιουλ.
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Τάκης»	37	1166	εφθ. Καρθαγένην 1 Αύγ.
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	εφθ. "Αμοτερνταμ 1 Αύγ.
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σπημπορτ»	44	7260	εφθ. Βενετίαν 9 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάρι»	44	7194	διπλήθε Σαουέζ 6 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	38	7246	εφθ. Πούντα Αρένας 6 Αύγ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιοντόρα»	45	7255	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντίκα»	43	7188	διπλήθε Ούζάν από 4 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέδεσα»	42	7205	άνεκ. "Αμοτερνταμ 6 Αύγ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κάρυκο»	63	15923	εφθ. Κόμπη 6 Αύγ.
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	διπλήθε Κων (πολιν) 21 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	7257	εφθ. Λονδίνον 9 Αύγ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	εφθ. Καλκούπταν 10 Αύγ.
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεκ. Βεστώνην 6 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΙΑΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	εφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 Αύγ.
ΙΑΕΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιστάν»	37	5925	διπλήθε Μπρόνομποττελ 1 Αύγ. διά Κίναν
ΙΙΜΥ (Λιθάνου)		έτ. «Άσσούνιον»	20	2253	άνεκ. Λά Γκουλέτη 7 Αύγ. διά Φίλιππιλλ
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	44	12646	άνεκ. Ν. "Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ		έλληνικά συμφέροντα	21	1173	διπλήθε Κων (πολιν) 28 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	εφθ. Μανίλα από 2 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστούμπαλ»	44	7176	εφθ. Μορμούγκαδ 6 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέκλεϋ»	63	13516	εφθ. N. "Υόρκην 7 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	εφθ. Βούδαν 17 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφάρα»	56	10422	εφθ. Λός "Αντζελες 1 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντφορντ»	63	13517	διπλήθε Παναμά 7 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	άνεκ. Γενόβαν 5 Αύγ. διά Ερνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστούμπαλ»	44	7198	άνεκ. Φρούμαντλ 18 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	53	13485	άνεκ. Κάρδιφ 25 'Ιουλ. Αρχάγγελον (μετ. ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ)
ΙΟΥΛΙΑ (π.)		έτ. «Ταμίζι»	37	1652	διπλήθε Κων (πολιν) 5 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΙΡΙΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιριόμαρ»	33	3946	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Γένοβαν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	διπλήθε Αγ. Κυνόσουραν από 1 'Ιουλ. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπθα»	30	9001	άνεκ. "Αγ. Φραγκίσκον 6 Αύγ. διά Βανκούθερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κιούδάνι»	43	7297	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Μπιλμπάο
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	57	12618	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΒΑΛΛΑ		έτ. «Ελλενικ Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	εφθ. Καράτοι 5 Αύγ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	διπλήθε Μπράκιμπο 28 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	46	3821	άνεκ. Τρινκομαλί 21 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 30 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντιου»	43	8443	άνεκ. Αγύούσταν 22 'Ιουλ. διά N. "Ορλεάνην
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)		έτ. «Οθερσίς Τάνκοπι»	30	2377	άνεκ. Κατάνην 1 Αύγ. διά Πόρτο Εμπεδόκλε
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	11200	εφθ. Άλλαρειαν 22 'Ιαν.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	άργει Πέραμα από 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΛΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρείντερς»	44	7255	εφθ. N. "Υόρκην 8 Αύγ.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπη»	43	7176	εφθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΚΑΛΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	εφθ. Κόμπη 9 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικών»	43	8465	εφθ. Αγκόνα 23 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπότεντε»	44	7192	εφθ. Τακλομπάν 7 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίζα»	35	5103	άνεκ. Σαιν Τζών 5 Αύγ. διά Κούδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικόνεν»	29	2666	εφθ. Σέπτουμπαλ 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΤΤΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	άνεκ. Πύλων 29 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάτια»	43	1790	διπλήθε Κων (πολιν) από 11 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίρρυκο»	63	17057	άνεκ. "Αμοτερνταμ 25 'Ιουλ. διά Κομώ Μπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (N.A.T.)		έτ. «Φιάντζια»	56	10015	εφθ. Αλός "Αμπελάκι από 22 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλεούσεβά»	07	1075	άργει Λιοσσάνα 30 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)		έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	εφθ. Μάντζεστερ 30 'Ιουλ. διά Σεπτέμβερος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)		έτ. «Υπαντόνη»	43	2874	άνεκ. Αύγουστον 2 Αύγ. διά Σάφφι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	24	2060	άνεκ. Σαλίνα Κρούζ 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα»	44	7281	άνεκ. "Αγ. Φραγκίσκον 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέμην»	46	8147	διπλήθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Σουρινάμ
ΚΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	44	4296	εφθ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ.
ΚΑΡΝΕΙΤΣ ΣΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	εφθ. Μορμούγκαδ 28 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΔΑΝ		έτ. «Σαν Φελίσια»	43	7033	άνεκ. Σικιάν 1 Αύγ. διά Σεπτέμβερος
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Αύγουστον 2 Αύγ. διά Πάρτο Ρίκο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Φράνκο»	29	2537	εφθ. Αιδί από 1 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	άνεκ. Αιδέρεος 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΑΤΣΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Αιδέρεος 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αλγοκομπέντας»	57	25183	άνεκ. Κοινιάνα 1 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρη
ΚΕΡΔΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέαν»	56	23232	άνεκ. Χαδάνα 6 Αύγ. διά Κοατζακούλκος
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊδλίρης»	27	5411	άνεκ. Τσιμπάνα 29 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Σουίντ»	59	10400	άνεκ. Τσιμπάνα 29 'Ιουλ. διά Σουάνον
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νομικός»	64	29797	άνεκ. Γιαβάτα από 9 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	εφθ. Αμβούργον 8 Αύγ.
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεκ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ. διά Πειραιά
ΚΙΜΩΝ		έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	εφθ. Λορ. Μαρκές 15 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάν»	56	21131	άνεκ. Ουμά Σαιδ 1 Αύγ. διά Μελδούρων
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)		έτ. «Βόλκαν»	44	7159	άνεκ. Χαδάνα 6 Αύγ. διά Κοατζακούλκος
ΚΛΕΑΝΘΗΣ		έτ. «Πεντούλα»	42	7176	άνεκ. Τσιμπάνα 27 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΟ (παν.)		έτ. «Βόσπορος»	47	7246	εφθ. Αιθερόπολειαν 8 Αύγ.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (λ.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμι»	43	7248	άνεκ. Κιουρασάο 29 'Ιουλ. διά Σουάνον
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεκ. Κιουρασάο 27 'Ιουλ. διά Σουάνον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Νότλια»	43	7176	εφθ. Μπάκια Μπλάγκα 27 'Ιουλ.
ΚΟΙΜΗΣΙΕΣ		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	εφθ. Λίθερπολ 29 'Ιουλ.
ΚΟΜΕΤ		έτ. «Ντάνα»	53	12284	εφθ. Αρούμπα 1 Αύγ.
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Μπάρρου»	53	11270	άνεκ. Τακοράντι 6 Αύγ.
ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)		έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	άνεκ

ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλρους» .....	56	12843	έφθ. Βούβανον 16 'Ιουλ.
ΚΟΡΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οξείλαρ» .....	41	5173	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Βρέμην
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρείντερς» .....	43	8685	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. διά 'Αθμούργον (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάναν 'Αννούλα» .....	40	3496	εἰς Πειραιά ἀπό 3 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούέβα» .....	63	30705	άνεχ. Χώρ άλ 'Αμαγία 1 Αύγ. διά Σλάγκεν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7247	έφθ. Χιούστον 4 Δυν.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας» .....	56	10567	άνεχ. Τρίνινταντ 6 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΟΡΣΑΪΓΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Σή Τράνσορπτ» .....	52	14963	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 4 'Ιουλ. διά Χίλην
ΚΟΣΜΙΚ (ιωκτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι» .....	57	17827	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουλ. διά Παλούνα
ΚΡΕΣΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαθιόζα» .....	44	7135	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά 'Ιανουαρίαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» .....	57	24304	διπλήθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΙΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κρις» .....	38	6032	έφθ. Καλκούταν 17 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριαν» .....	56	4031	άνεχ. Μπέλιζ 5 Αύγ. διά Τέλα
ΚΥΜΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά 'Ανακόρτες
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐας» .....	44	2896	άνεχ. Πειραιάδ 6 Αύγ. διά Κων(πολίν)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .....	21	2294	άνεχ. Μάλταν 8 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο» .....	36	3149	έφθ. Σαπέλε 5 Αύγ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος» .....	45	6172	έφθ. Μπ. "Άυρες 28 'Ιουλ.
		έτ. «Κοστίκος» .....	39	2993	άνεχ. Κάλουντμποργκ 1 Αύγ. διά Ρίγαν
ΛΑΕΡΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα» .....	50	8683	έφθ. Μπ. "Άυρες 8 Αύγ.
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκατα» .....	53	11262	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντοστριελ Μαρίν» .....	43	8466	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 9 Αύγ.
ΛΑΡΓΚΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα» .....	56	23880	έφθ. Χώρ άλ 'Αμαγία 2 Αύγ.
ΛΕΑΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λενταστιπίγκη» .....	48	2694	έφθ. Ταρραγκόνα 3 Αύγ.
ΛΕΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιασθεντούρα» .....	56	10048	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΛΕΦΤΡΙΚ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεφτρική» .....	43	7176	έφθ. Ντουμάκουετ 5 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	άνεχ. Χόμπτον ρόδις 16 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζπίτα» .....	43	7109	άνεχ. Σεμπού 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΗΗΤΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	53	12577	διπλήθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Βούβαν
ΛΙΝΔΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τόρρες» .....	62	10836	άνεχ. Βακαμάσιον 9 Αύγ. διά Πόρτ Μουντύ
ΛΙΝΤΑ .....		έτ. «Αλεξάνδρα» .....	42	7252	έφθ. Ταϊπτα 4 Αύγ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζώνη» .....	54	1604	έφθ. Πάτρας 15 'Ιουλ.
ΛΟΥΔΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν» .....	43	8395	έφθ. Λάρνακα 30 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» .....	50	15943	άνεχ. Χακοδάτην ἀπό 7 διουλ. διά Πουσάν
ΛΟΥΣΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	57	7583	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρια» .....	44	7244	άνεχ. Βοστώνην 3 Αύγ. διά 'Απω 'Ανατολήν
ΛΥΔΙΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλας» .....	43	7228	έφθ. Λίθερπουλ 27 'Ιουλ.
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτετούνο» .....	29	6638	έφθ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 5 Αύγ.
ΛΥΡΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θάττρο» .....	43	10521	άργει Οραντς ἀπό 18 'Ιουν. 1961
ΛΩΡΗΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λώρρι» .....	43	2847	έφθ. Καλα 30 'Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (π.) .....	(N.A.T.)	«Καρυκοένα Ιντερνάν» .....	39	2819	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 4 Αύγ. διά Ρίο Γκράντε
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικη» .....	63	15983	άνεχ. Τομπάτα 5 Αύγ. διά Λορ. Μαρκές
ΜΑΙΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	49	5685	διπλήθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	60	13742	έφθ. Μπριουάνην 6 Αύγ.
ΜΑΙΡΗΝΗΜΑΡ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΜΕΝ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δλιμπτάρη» .....	37	4838	έπειτα Ιμιγχαμ ἀπό 4 'Ιουν.
ΜΑΙΟΥ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλη» .....	18	920	έφθ. Πέραμα ἀπό 17 Θερ. 1962
Κυπριανού .....		έτ. «Μίνα» .....	43	7145	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΜΑΝΤΥ (π.) .....		έτ. «Άγ. Φανούριος» .....	30	1890	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά 'Ατλαντικόν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7072	άνεχ. Λιοσαδώνα 4 Αύγ. διά Χουέλθαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεχ. Πουόλι Μπούκορ 3 Αύγ. διά 'Αγγλιαν (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	Ούαίτιλφ .....	50	9847	άνεχ. Μπάκια Μπλάκα 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	διπλήθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαουρίτσιο» .....	25	1473	άνεχ. Σουδάν 29 'Ιουλ. διά Ντεριντζέ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσου» .....	27	1554	διπλήθε Κων(πολί) 22 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Σινάλας και Πλατήνες .....	30	4620	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. διά 'Ερυθράν
ΜΑΡΓΚΟ .....		έτ. «Πιαναβίλερο» .....	62	8951	άνεχ. Παρανάγκουα 4 Αύγ. διά 'Αμβούργον
ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιαναγία» .....	43	2841	άνεχ. Λάγκος 3 Αύγ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΑΡΗΑΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	48	2009	έφθ. Πειραιά ἀπό 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντος .....	32	1595	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Στρατώνι (σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΜΑΡΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης» .....	29	2569	έφθ. Άλ(η)δρειαν 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	43	8426	άνεχ. Καλλάδο 28 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάζος» .....	56	5490	έφθ. Κωνσταντζάν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μισαπάνη» .....	44	7254	έφθ. Κολόπου 28 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιντερ» .....	64	34664	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν.
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέδωντ Μαρίτ.» .....	42	7203	άνεχ. Μπορντώ ἀπό 3 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάφεν
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	Βίντι Φρεστέρες .....	43	6994	έφθ. Τοιτταγκόγκ 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλαι» .....	51	16060	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιβέρας» .....	45	8965	έφθ. 'Οζάκαν 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλή» .....	35	5548	άνεχ. Λορ. Μαρκές 22 'Ιουλ. διά Ραγγούν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονά» .....	43	7202	έφθ. Σεμπού 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΝΣΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρματόρες» .....	51	10892	έφθ. Αμέρερσαν ἀπό 19 'Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάριβικ» .....	52	11169	άνεχ. Πόρτ Τέφερον 4 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάριβικ» .....	40	5110	έφθ. Κολόπιο 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονά» .....	44	7212	άνεχ. Ραγγούν 7 Αύγ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φελές» .....	56	20207	άνεχ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε .....		έτ. «Πτέλ Νόρτε» .....	61	8951	διπλήθε Οζάκαν 30 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΚΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ» .....	43	7253	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7279	έφθ. Αμέρερσαν 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή .....	51	10451	άνεχ. Τενερίφε 1 Αύγ. διά Καρινίτο
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο» .....	63	15364	έφθ. Ντώρμπιαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτέρλλα» .....	44	7150	άνεχ. Λάγγος 25 'Ιουλ. διά Ραγγούν
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Μαμιδάκη .....	45	10448	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 7 Αύγ. διά Τοιτταγκόγκ
ΜΑΡΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	48	2772	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΝΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	50	16027	άνεχ. Σάντερφιορδ 5 Αύγ. διά φλωνιγκ
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα» .....	44	10445	έπειτα Πέραμος ἀπό 9 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΟΖΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθίκη» .....	51	11901	άνεχ. Κιουραδό 30 'Ιουλ. διά Βιοκάσετ
ΜΑΡΙΤΣΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα» .....	43	7234	άνεχ. Ραθένναν 30 'Ιουλ. διά Σφαζ
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα» .....	29	4537	διπλήθε Κων(πολί) πολίν 5 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΤΥΧΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονά» .....	43	7232	άνεχ. Μελδόνιουν 1 Αύγ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού .....	43	7124	άνεχ. Σασέμπο από 14 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΜΑΡΙΧΩΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ» .....	40	5147	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΜΑΡΙΚΑΡ .....		έτ. «Πρόδοσ» .....	42	7244	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρον 30 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ Έξπρές» .....	50	15929	έφθ. Βούρμπον ἀπό 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΛΙΝ .....		έτ. «Σάουθερ Στάρ» .....	44	2547	άνεχ. Χέμπτον ρόδις 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Εσκουίθελ
ΜΑΡΛΙΝΤΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεβίτοιο» .....	46	2270	άνεχ. Μεθίλ 7 Αύγ. διά Αμέρερσαν
ΜΑΡΜΑΡΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία» .....	44	7250	άνεχ. Μάντζεστερ 4 Αύγ. (διαταγάς)
ΜΑΡΜΕΣΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ» .....	43	7263	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Γενόβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ. (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ» .....	44	7251	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Σορέλ
ΜΑΣΤΕΡΟΜΗΤΣΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόμικ» .....	56	23871	έφθ. Νεάπολιν 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου .....	64	9100	έφθ. Καλκούτταν 28 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλάπο» .....	54	19190	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ» .....	48	2346	διπλήθε Σαδάννα 5 Αύγ. διά Βραίλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ. (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ» .....	20	1512	άνεχ. Βρούτον 9 Αύγ. διά Γιαριμάκα
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λιθ.) .....	(N.A.T.)	Τράνσοπορτ Ναϊβικ. .....	40	7121	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΜΑΣΤΕΡΟΜΗΤΣΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικου» .....	43	7176	έφθ. Ναγκόγια 26 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (π.) .....		έτ. «Αίροβιλλ Μότορ			

ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Βανκούβερ 7 Αύγ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	41	6782	άνεχ. Σαντιάκο 3 Αύγ. διά Καρντένας
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικ Σίπηπικ & Ιντάστρ» .....	43	8537	άνεχ. N. Υόρκην 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΗΤΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ, Μ.Σ.» .....	43	7263	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΛΙΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρο» .....	49	17905	διπλής Πόρτ Σαιδ 10 Αύγ. διά Μεσσηγειον
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρακτίνες» .....	43	7314	άνεχ. "Αντεν 21 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	έφθ. Πειραιά από 11 'Ιουλ.
ΜΙΝΩΑΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» .....	49	12803	άνεχ. "Νοτ Λόντον 2 Αύγ. δι' 'Αργεντινήν
ΜΙΣΕΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» .....	44	7249	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Μόζι
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	άνεχ. Σαβάννα 5 Αύγ. διά Τόκιο
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» .....	53	11289	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Μεσσίνη
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐρη» .....	44	7543	έφθ. Λα Γκουαΐρα 5 Αύγ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεργράισοναλ» .....	57	12683	άνεχ. Κορρούνα 8 Αύγ. διά Κάδιζ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσέ» .....	29	6984	διπλής Κων) πολιν 21 'Ιουλ. δι' 'Οδησόν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσιο» .....	43	7139	άνεχ. Καματί 28 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα .....	44	7190	διπλής Παναμά 6 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μιπετάκρουζ» .....	44	7159	έφθ. Καλκούταν 5 Αύγ.
ΜΠΛΟΥ - ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα .....	41	3146	διπλής Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΜΤΟΡΝΚΛΑΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρη» .....	40	5355	έφθ. Αιμπούργον 5 Αύγ.
ΜΠΡΙΖ ΓΚΙΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλα» .....	50	9864	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φράιτερα» .....	40	5134	διπλής Παναμά 23 'Ιουλ. δι' 'Αιμπούργον
ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάι» .....	42	7303	όργες Φόττερνταμ από 26 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	16	3528	όργες 'Αμπελάκι από 7 Δεκ. 1957
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	63	17500	άνεχ. Σέβεν "Αιλαντς 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρου
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμ Γιουνιντάντ» .....	53	3094	
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο» .....	25	4949	
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοι» .....	45	3486	
ΝΑΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ» .....	43	7092	
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγόσι» .....	37	7699	
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	57	23690	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσάνικ» .....	43	7228	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς» .....	58	12624	
ΝΕΑΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ» .....	58	24068	
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς» .....	42	7227	
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιονινίθερσοα Τράμπι» .....	42	9730	
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιανοσάνικ» .....	63	15000	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» .....	52	11267	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια» .....	43	7121	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Σεβίλλα» .....	64	38600	
ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιτρόλεουμ» .....	53	12396	
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μασχερέντασι» .....	43	7228	
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας» .....	43	7294	
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλε» .....	46	2527	
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» .....	42	2856	
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7180	
ΝΙΚΤΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστόρελλα Μπλάγκα» .....	44	7294	
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο λά Πάλμα» .....	53	9188	
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπρτερ» .....	44	7063	
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος» .....	41	7251	
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίζα» .....	42	7070	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	20451	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράιτερ» .....	44	14800	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ» .....	F8	18183	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	59	18180	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΣΑΝΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	58	10077	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόμη» .....	64	38600	
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλύμρα» .....	56	12402	
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	52	12191	
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	56	18210	
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμι» .....	52	12029	
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιμα» .....	52	12557	
ΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ Φράιτερ» .....	44	7061	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (ΗΙΚΤΟΝ)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντγουούροντ» .....	58	17743	
ΝΤΕΛΙΟΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ» .....	58	3545	
ΝΤΕΛΙΟΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ» .....	61	13198	
ΝΤΕΛΙΟΚ ΣΚΑ.Υ.	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ» .....	63	13751	
ΝΤΕΛΙΟΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ» .....	59	13545	
ΝΤΕΡΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν» .....	58	10396	
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκέτορς» .....	60	13847	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια» .....	58	10483	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα» .....	55	11209	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα» .....	56	8716	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης» .....	46	10116	
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλσεντ» .....	56	10486	
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	10396	
ΟΔΓΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» .....	43	7199	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ.
ΟΔΥΜΠΙΑ (ύπερωμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντάντικα» .....	53	17362	άνεχ. Ν. Υόρκην
ΟΔΥΜΠΙΚ Α'Ι-Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξίτερ Μαριτάιμ» .....	54	13665	άνεχ. Πειραιά 13 Αύγ. διά Καρντένας
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίπηπικ» .....	54	13652	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ» .....	54	20453	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ» .....	64	31800	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σίπηπικ» .....	54	14047	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντοιτς» .....	58	27602	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαμίριν» .....	50	24741	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοέσερη» .....	53	14221	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΑ'Ι-Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος» .....	53	14009	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούψιλντ» .....	49	24682	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλώριδα» .....	54	13678	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορ» .....	53	13660	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανάν» .....	54	13934	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιλ» .....	55	13709	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΕΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνενταλ» .....	54	13713	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέριλουαντ» .....	55	13934	έφθ. Χιούστον 4 Αύγ. διά Μομπιλ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» .....	60	23290	έφθ. Έλευσίνα 18 'Ιουλ.
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορι» .....	59	23280	άνεχ. Σαντιάκο 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρού» .....	54	13665	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθουρ 'Ατλαντικ» .....	55	18790	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσοπορ» .....	55	13934	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερόντο» .....	54	20595	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα» .....	54	13665	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θρέλεραντ» .....	49	17792	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» .....	54	14047	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	49	17792	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονόβιδια Τράνσοπορ» .....	59	37958	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Σίπηπικ» .....	60	37744	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	63	30320	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΙΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	64	30320	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιονίτενταλ» .....	58	27602	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφορντ» .....	50	17791	
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αρ. Ζνάσης .....	64	52000	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναβιγ.»	54	13580	διήλθε Παναμά 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριμπαντάνια»	54	20611	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σεμάνα»	43	8195	άνεχ. Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Σάντος
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οινόνια»	44	7297	άνεχ. Τρινικούλι 8 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΟΠΠΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλι Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Ιουλ. διά Σίδνευ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πλαναρά»	34	8378	έφθ. Ριο Ιανέριο 3 Αύγ.
ΟΡΙΑΝΑ (η.)		έτ. «Οριάνα»	44	7165	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Αύγ. δι' 'Ακαγιούτλα
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	άνεχ. Τεργέστην 3 Αύγ. διά Μπανιάς
ΟΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	9787	εις Τεργέστην ἀπό 29 Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερ»	53	12065	έφθ. Μάλταν 2 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15773	άνεχ. Αμοτερνταμ 2 Αύγ. διά Κομώ Μπαιν
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	43	8615	έφθ. Ριο Ιανέριο 4 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Θράύτερ»	44	7253	έφθ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρινγκθίλλι	43	7210	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άργει. Μοντεβίδεο ἀπό 10 Οκτ. 1963
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούμπιάνι»	43	7189	διήλθε Παναμά 9 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7133	άνεχ. Καλλαδ 26 Ιουλ. διά Νιού Ουεστμινστερ
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Πιόκο 31 Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΥΑΙΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτάντι»	43	7125	άνεχ. Μοντεβίδεο 31 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΙ		έτ. «Σπιτάντι»	43	7261	
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	διήλθε Λιζαρντ 9 Αύγ. δι' 'Αμοτερνταμ
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλένικ Σίππινγκ»	43	8657	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 Αύγ. διά Ραβέννα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	έφθ. Ίννοσια 31 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλιό Πάρντο»	43	2742	άνεχ. Κόμπε 4 Αύγ. διά Σαγκάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκα Θινανοίέρα»	44	7308	διήλθε Θεούσταν 5 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμπι»	45	7133	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπαρτ»	54	15481	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. δι' 'Αμδέρσαν
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	43	2867	άνεχ. Ούλού 31 Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΠΑΝΟΣΞΑΝ (π.)		έτ. «Πλανόσεαν»	53	3753	άνεχ. Τάμπα 3 Αύγ. διά Κοατζακοάλκος
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Επος»	30	2807	οιλήθε. Αγ. Βικέντιον 10 Αύγ. διά Καέν
ΠΑΝΠΑΙΔΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστιονιο»	44	14250	άνεχ. Χάμπον ρόδις 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στυλμα»	36	1974	άνεχ. Τζάκονσβιλ 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιννοσάνα»	27	2457	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. δι' 'Αμδέρσαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΠΑΣΙΟΥΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Ζιούνιον»	44	14238	έφθ. Χιροκάτα 4 Αύγ.
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	έφθ. Αλά) δρειαν 10 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλατρίτσια»	43	5308	άνεχ. Χάμπον ρόδις 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπιρίοριο»	44	10702	άνεχ. Τζάκονσβιλ 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)		έτ. «Φράνκο 'Αρζεντίνα»	35	3475	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Ροστόκ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	εις Αμρουμ 'Αιλαντ 31 Ιουλ. (εξόπι εις δύο)
ΠΕΛΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ. διά Σκαραμαγκά
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Πύλον 29 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΠΙΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	7337	έφθ. 'Αλμέρσαν 10 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	
ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	44	7228	άνεχ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 4 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΠΕΡΛ Α' ΓΛΑΝΤ (λ.)		έλληνικά ουμφέροντα	64	11200	εις Σάντερλαντ, υπό ουμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	άνεχ. Αύγουστον 2 Αύγ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Ρουέν 1 Αύγ. διά Κιουρασάδο
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	έφθ. Μακάρ 8 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΠΕΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	άνεχ. Ντιώρμπαν 31 Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ά.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	42	7140	άνεχ. Μπαχάμας 8 Αύγ. διά φιλαδέλφειαν
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7204	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 18 Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Σάντος 16 Ιουλ. διά Κολόμπο
ΠΟΛΥΑΥΡΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	62	11500	έφθ. Σάντος 16 Ιουλ. διά Πούντραντ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Πουέρτο Καμπέλλο 21 Ιουλ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Γουαίνης»	38	2561	έφθ. Κάλι 5 Αύγ.
ΠΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκη»	42	2808	διήλθε Μπρόνονποττελ 4 Αύγ. διά Βισμαρ
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	43	7257	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 27 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοάντε»	52	11391	διήλθε Σουέζ 10 Αύγ. δι' 'Ερυθράν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπασα»	48	7715	άνεχ. Χάρριον 'Αιλαντ 3 Αύγ. διά Πόρτ Ντίκαον
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)		έτ. «Αγγελεφ»	42	7106	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 19 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΙΗΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέτρο»	44	7192	έφθ. Καλκούτταν 20 Ιουλ.
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουες»	57	23693	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Αύγ. διά Σαιν Τζών
PANTNOR	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7133	άνεχ. Λορ. Μαρκές 27 Ιουλ. διά Ραγγούν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	διήλθε Παναμάρ 26 Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντινία»	43	7265	έφθ. Βρεμπον 5 Αύγ.
PINTA (Λιθάνου)		έτ. «Ριο Βαλιόζο»	63	12273	διήλθε Κων/πολιν 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδονύλ»	17	1293	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Ιουλ.
PIO ΑΛΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Ιουλ. διά Μακάπα
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	43	6993	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Αύγ. διά Λιθόρνο
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΜΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	56	21028	άνεχ. Βουβάν 16 Ιουλ.
ΡΟΜΕΟ		Κοινέριο Ναβιγκ.	50	10429	άνεχ. Σόχκ Κόγκ 27 Ιουλ. διά Ταγιόγκ Πινάγκ
ΡΟΣΑΝΝΑ (λ.)		έλληνικά ουμφέροντα	56	5288	άνεχ. Γιοσκάμαν 21 Ιουλ. διά Καοσιούγκ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικη»	44	7176	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάν.)		έτ. «Μαρκάσα»	40	5349	έφθ. Μορμουγκάο 8 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτάδιον»	45	7091	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Χαδάνα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεχ. Λός Αντζελες 29 Ιουλ. διός Πιλόκαχάμαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ (π.)		έτ. «Σαίν Τζέιμς»	42	7243	διήλθε Παναμά 16 Ιουλ. (άπο Μαριέλ)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπιάλκα Κάρριερες»	47	3775	άνεχ. Σαντάντερ 14 Ιουλ. διά Πασάγιες
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	έφθ. Κίγκων (Ζαμ.) 1 Αύγ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	51	8698	άνεχ. Αύγουστος 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπριακόν)	(N.A.T.)	έτ. «Καλέπτη»	50	17902	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Αύγ. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Καρολίνα»	43	7257	άνεχ. Τόκιο 26 Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνασοτη»	50	2736	διήλθε Κων/πολιν 5 Αύγ. διά Λιθανον
ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7239	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7224	άνεχ. Γιοκοχάμα 13 Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Καρολίνη»	44	7242	έφθ. Μέρσεϋ Μπόρ 8 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Γιασβίζα»	23	5372	έφθ. Ταμπόπ 26 Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	διήλθε Παναμά 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ		έτ. «Γουρύρλην Γουάιντη»	45	3161	άνεχ. Γιοκοχάματ 27 Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7206	έφθ. Μπ. 'Αρρες 4 Αύγ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)		έτ. «Ολίστιμη»	43	7260	άνεχ. Οντάν 2 Αύγ. διά Στεττίνον
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)		έτ. «Στάδα»	42	2825	διήλθε Παναμά 18 Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιοτής»	43	7267	άνεχ. Σιθίδες 27 Β. — 15.6 Δ. Αύγ. 6 διά Λονδίνον
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακρόδρα»	40	5192	άνεχ. Τάιν 25 Ιουλ. δι' 'Αρχαγγελον
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μακρόρονά»	43	2824	άνεχ. Τορνάτα 1 Αύγ. διά Σουανση
ΣΑΝΝΗΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	άνεχ. Τορτάτα 1 Αύγ. διά Λόγκ Μπήτς
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουαίς»	55	11922	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 12 Ιουλ. διά Σογκέι Γέρεγκ
ΣΑΝΖΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιμπερτα»	44	7252	έφθ. Κελεόγκ 2 Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μάρτιν»	44	7210	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Χούελδα 7 Αύγ. διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Νηρίντα»	45	2802	άνεχ. Χούελδα 7 Αύγ. διά Σουανση
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Τορτάτα 1 Αύγ. διά Λόγκ Μπήτς
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 1 Αύγ. δι' 'Οζάκαν

ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Σούρ»	31	4704	είς Σπέτζια ἀπό 15 Ίουν. (ἐπισκευαί)
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	ἔφθ. Γιοκάχιμα 11 Ίουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΙΔΗΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	ἄνεκ. Ρόττερνταμ 29 Ίουλ. διά Κορώ Μπαι
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	ἔφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΣΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισίον»	44	7252	ἔφθ. Αμβούργον 4 Αύγ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνό»	63	17500	ἄνεκ. Αύγουστα 25 Ίουλ. διά Μονρόδια
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαντίον»	45	14132	ἄνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 3 Αύγ. διά Αλεξανδρείαν
ΣΕΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκά»	50	5304	διηλθε Παναμά 21 Ίουλ. διά Αμβούργον
ΣΟΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	ἔφθ. Μπάρρο 9 Αύγ.
ΣΟΝΒΡΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	52	16127	ἔφθ. Σουεζ 5 Αύγ. (διά Πόρτ ντε Μπούκ)
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	ἄνεκ. Λονδίνον 7 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σούνιον»	56	10693	ἔφθ. Μιζουσίμια 29 Ίουλ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κωστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεδά Σπέτσαι»	27	4966	ἄργει Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαρτ. 1959
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	ἄνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Αύγ. διά Πανομάς
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλασσες»	64	34664	ἄνεκ. Περσ. Κόλπον 1 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντα Τάνκερς»	56	30150	ἔφθ. Πειραιά 24 Ίουλ.
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	ἄνεκ. Πούλο Μπούκον 4 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	ἔφθ. Οζάκαν 29 Ίουλ.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ινουσλαρ»	55	8799	ἄνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 28 Ίουλ. διά Ισπωνίαν
ΣΤΑΣΣΑ (λ.)		ο. Κολλακην	51	1685	ἄνεκ. Βρέστη 6 Αύγ. διά Κατάνην
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ		έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38000	διηλθε Σουεζ 7 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπ»	44	7066	διηλθε Παναμά 5 Αύγ. διά Βηρυτόν
ΣΤΕΦΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	43	2836	ἄνεκ. Τάιν 28 Ίουλ. διά Μουρμάνσκ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαζύρο»	56	10360	ἔφθ. Λός Αντζελες 9 Αύγ.
ΣΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ»	43	7151	ἄνεκ. Σεμπού 29 Ίουλ. διά Κάρλσχαμ
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Αντεν 3 Αύγ. διά Αμπαντάν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεκ. Βρέστη 30 Ίουλ. (διαταγάς)
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Ερίνην»	30	5316	ἔφθ. Ροσάριο 4 Αύγ.
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιόπη»	43	7314	ἔφθ. Κοναρκό ἀπό 11 Ίουλ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεκ. Μόζι 9 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Αρμένι»	49	2420	άνεκ. Πύλον 25 Ίουλ. διά Γουόρκιγκτον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνι Ναδίγκη»	38	1465	άνεκ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΤΖΕΝΕΡΑΡ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεκ. Νανάιμο 25 Ίουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΤΖΕΝΕΡΑΡ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	διηλθε Παναμά 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έμοιον ίνικορη	39	1714	έπι. Πέραμα 20 Ίουλ.
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)		ευγ. Ι. Σαριόν	22	2201	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7532	άνεκ. Γένοβαν 6 Αύγ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	5479	άνεκ. Αμέρισφαν 30 Ίουλ. διά Ν. Υόρκην
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλιμπάο»	54	19129	άνεκ. Κέηπ Τάουν 6 Αύγ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27853	διηλθε Σουεζ 10 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4561	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	ἔφθ. Τάιν 7 Αύ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	άνεκ. Βαλτιμόρη 2 Αύγ. διά Ισπωνίαν
ΤΡΑΝΣΚΟΥΛΟΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη»	57	24027	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8636	άνεκ. Αμβούργον 28 Ίουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάσια Σαλίνας»	44	7091	διηλθε Κωναρκό πολιν. 6 Αύγ. διά Ισπωνίαν
ΤΡΙΚΚΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισίον»	44	7247	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	64	31000	άνεκ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ. διά Αύγουσταν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Οζάκα 3 Αύγ. διά Τακόμα
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. διά Αμβούργον
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7177	άνεκ. Κίγκστον (Ζαρ.) 7 Αύγ. διά Χαβάναν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)		έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	30	5324	έπι. Τάμπαν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεκ. Φιλαδέλφειον 30 Ίουλ. διά Αρούμπαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Αμέρισφαν
ΥΠΑΛΑΝΤΗ (π.)		Κατούσιαν κ.λ.π.	42	2831	έπι. Πειραιός ἀπό 7 Ίουν. (ἐπισκευαί)
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)		έτ. «Πενγκούν»	47	15543	διηλθε Παναμά 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτες»	43	7176	διηλθε Παναμά 28 Ίουλ. διά Ισπωνίαν
ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρπορτ»	35	1652	ἔφθ. Νιούπορτ 5 Αύγ.
ΦΑΝΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλόξ»	42	7259	ἔφθ. Αδελαΐδα 27 Ίουλ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνην»	57	21910	άνεκ. Τανούρα 28 Ίουλ. διά Γιοκκαΐσι
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Οκτ. 1962
ΦΑΡΟ		έτ. «Παναμ. Μαρίν Ένερπράζ»	42	7231	άνεκ. Τόκιο
ΦΑΙΛΠΙΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεκ. Περα. Κόλπον 18 Ίουλ. διά Λός Αντζελες
ΦΛΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιεαν Γουαίνη»	36	2642	ἔφθ. Σκελετέα 5 Αύγ.
ΦΛΩΡΑ (δ.)		έτ. «Ουρανία»	51	8220	ἔφθ. Ν. Ορλέανην 30 Ίουλ.
ΦΟΙΝΙΣ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	45	10547	άνεκ. Καλκούσταν 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΦΟΥΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	44	7022	διηλθε Θεσσαλ. 7 Αύγ. διά Βάρναν
ΦΩΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτ»	63	10382	άνεκ. Χαϊφαν 3 Αύγ. διά Μπωμόντ
ΦΩΤΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασδίρης	44	7067	άνεκ. Λάγκος 3 Αύγ. διά Κούδαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Συντήρας»	45	7224	ἔφθ. Λονδίνον 9 Αύγ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1965	ἔφθ. Γκράντον 4 Αύγ.
ΧΑΡΙ		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	διηλθε Παναμά 29 Ίουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεκ. Βανκούμερ 6 Αύγ. διά Τόκιο
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμός»	41	5236	διηλθε Σουεζ 8 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	διηλθε Κωναρκό πολιν. 5 Αύγ. διά Ζυτάνωφ
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρκον»	56	10597	ἔφθ. Χιροχάτα 25 Ίουλ.
ΧΟΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	43	7127	άνεκ. Πενάγκ 25 Ίουλ. διά Κουδείτ
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολμάρε»	42	2873	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 Ίουλ. διά Αρχάγγελον
ΧΡΥΣ		έτ. «Τράνς Γουόρλαντ»	43	7258	άνεκ. Σάντος 6 Αύγ. διά Ρίο Γκραντες
ΧΡΥΣΑΝΘ (Λιθάνου)		έτ. «Σέντρος»	43	7140	ἔφθ. Κολόρπο 8 Αύγ.
ΧΡΥΣΑΝΘ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	έφθ. Κόρη 10 Αύγ.
ΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούγαγιολ»	55	23930	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 11 Αύγ. διά Βιλεμπισχάφεν
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	19183	άνεκ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ. διά Λάς Σαλίνα
ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκα 4 Αύγ. διά Αμβούργον

## WELCOMES SAVINGS ACCOUNTS OF CREW MEMBERS

MAIN OFFICE

DOWNTOWN OFFICE

NEW YORK

960 AVENUE OF THE AMERICAS

Member Federal Deposit Insurance Corporation

123 WILLIAM STREET



## Don't "Dock" Your Profit!

When you need bunkers at Panama consider Refineria's complete 24-hour barging service at each end of the Canal. On the Atlantic side our bunkering barges meet vessels in Colon Harbor, just north of the Cristobal piers. On the Pacific side the bunkering areas are offshore from the Taboga island area, just seaward from Balboa.

Your savings in port charges are even larger now that tariffs at Cristobal and Balboa have increased. Savings of \$200 to \$300 are not unusual. If you lift 4,000 barrels, a \$200 saving equates to \$.05 per barrel!

You can also save time. Bunkering by barge eliminates costly delays due to traffic congestion at the docks. You are ready for transit scheduling sooner because your ship is bunkered faster. Experience proves it.

Refineria's barges deliver all grades of marine fuel fresh from Panama's only refinery. Included are Bunker C, Marine Diesel Oil and the full range of Intermediate Blends. Additional service includes potable water.

So don't "dock" your profit, Mr. Shipowner. You'll save with Refineria.

## Refineria Panama, S.A.

Marine Fuel Sales Division: 625 Madison Avenue, New York, N.Y. 10022

Cable: PANREFCO - Telex: 224790 (RCA) Telephone: HA 1-2370

City	Bunker Agent	Cable Address	Telex Number
LONDON	E. A. Gibson & Co. Ltd.	BLUERIBOIL	22602 or 21543
OSLO	Aage Anker Nilssen	ANKERNIL	6094 or 6095
BERGEN	Curt Kubon & Co.	BONCO	2130
STOCKHOLM	Josef Nilsson AB	OILCHARTER	10080
GOTHENBURG	Rune Waller	BLIDBERGUS	2560
COPENHAGEN	The Maritime Agency, Ltd.	MARAG	5845
ROTTERDAM	Oil-Shipping Co.	OILSHIP	22149
GENOA	Silvio Delle Piane	OILSTATION	—

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 93

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1964

#### Unsea fever

The Greek Seamen's Register issues from nine to ten thousand provisional seamen's books to young aspirants every year. There is no indication, however, that anything approaching that number stay on to acquire proper seamen's books and certificates of proficiency to launch them on a steady sea career.

The shortage of certificated seamen and the dearth of applicants at the Seamen's Labour Exchange are evidence enough if any were needed.

Emigration and the possibility of finding work in other European countries probably accounts for this disinclination to sail "before the mast".

Indeed, the problem has become so acute that for the first time in Greek history there is a shortage of working hands on farms. As a result, those who might have gone to sea prefer to remain on terra firma and earn a living off the land.

This development is not one that affects us alone. Indeed, Britain, Germany, France, Holland and the Scandinavian countries are all faced with crew shortages as a result of more attractive opportunities open to youngsters in shore jobs.

Those countries, however, are wealthy enough to take this problem in their stride. We are not. Our economy is still too weak to cope with it and the "unsea fever", to coin a phrase, of Greek youth should be cause for anxiety, even if it is only a passing phase.

Those concerned should study the problem and every effort should be made to interest Greek youngsters in sea careers.

#### Greek seamen on foreign-owned ships

Some three thousand Greek seamen are currently employed on foreign-owned vessels — mostly of Jewish ownership. They serve foreigners in competition with Greek shipowners at a time when our own ships are consistently short-handed.

Naturally, our seamen cannot be prevented from working for foreign shipowners. But the State could intervene by preventing their insurance with N.A.T. and depriving them of pensionable service and Seamen's Home protection.

Our seamen attach so much importance to their social insurance that such a step would be bound to discourage many of them from serving on foreign-owned vessels.

The Ministry of Mercantile Marine should study the matter and provide a solution to a problem that is bound to get worse before long.

#### Deserters in Australia

Our ocean-going ships continue to be plagued with desertions at Australian ports. More and more seamen are deserting in greater numbers each time. Probably the worst case was that of the cargo ship "Oceanic" from which eleven members of the crew deserted in Australia. Other ships such as the "Antonis", "Thalassopoulos", "Eurydamas" and "Dina Patera" lost from 4 to 8 members of their crews in this way.

Up to recently, the Australian Government

had taken no measures to restrict these desertions. The deserters were not sought out as long as no criminal charges had been brought against them. Recently, however, the Australian immigration authorities have begun arresting and deporting deserters forthwith. Repatriation expenses are borne by the shipowning company of the vessel from which the man deserted.

The Greek Consul-General in Canberra has reported the above to the Foreign Ministry in Athens and has expressed his anxiety at the great number of desertions that have recently occurred.

There is no doubt that simple repatriation is no cure. Something should be done to punish the offenders on their return — particularly when they seek new employment.

#### Irresponsible statements

The following announcement was released by the Ministry of Mercantile Marine and published widely in the local press :

"The Minister declared that he will recruit shipping capital in favour of the country's economic development and in support of the national economy. According to international statistics, this capital amounts to the staggering sum of more than five billion dollars."

Mr. Biris speaks of five billion dollars and international statistics which, as far as we know, are non-existent.

He should know that Greek-owned shipping under all flags does not exceed 23 million dwt. roughly estimated at \$ 1.2 billion in value. He should also know that mortgages and other obligations amount to \$ 700 million of this total. Even the insured value of this tonnage does not exceed \$ 2.5 billion which is very far from the five billion the Minister has so blithely quoted.

In the final analysis, even the \$ 1.2 billion is not available for "recruitment" in favour of Greece's economic development since it represents steel plates, rivets and machinery and since we doubt very strongly that our shipowners intend to convert these into hard currency and bring it to Greece.

The announcement was obviously made to impress the public at large. But why stimulate peoples' imaginations with talk of many billions and why when the appetites of the Ministry of Finance's tax assessors?

Mr. Biris should be more careful of his remarks in the future, or his efforts to impress may have the contrary effect of depressing everybody with the knowledge that our Minister of Mercantile Marine has a weakness for irresponsible statements.

#### Fallacies

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Biris, has got it into his head that Norway, with a slightly smaller merchant fleet than ours, earns \$ 900 million from shipping per annum whereas Greece can only garner \$ 125 million from this source. He therefore ceaselessly propounds Greece's tremendous potential in this respect.

We don't know who whispered this fallacy into the Minister's ear but we hasten to inform him that the \$ 900 million represents Norway's gross earnings (\$ 840 million in actual fact) from which one should deduct \$ 170 million in expenses incurred by Norwegian ships abroad and another \$ 376 mil-

lion in payment for new acquisitions and new-buildings ordered abroad. This leaves only \$ 294 million in foreign exchange earnings from Norwegian shipping.

This figure is higher than the Greek one for the simple reason that 59% of Norway's tanker fleet and 33% of her dry cargo fleet were prechartered for long periods as a result of which the Norwegian fleet was not as badly affected by the depression as ours.

In addition, the quality of the Norwegian fleet is superior to ours and it therefore has a higher earning capacity. Furthermore, Norway is better situated geographically than Greece in this respect and has her own marine insurance market.

Another fallacy is our own statistical figure of \$ 125 million. We have often explained the reasons why we consider it to be far below the true mark considering that many seamen bring large amounts home with them which are classed under remittances from abroad and not under earnings from shipping.

This does not mean that we consider it impossible to increase our foreign exchange earnings from shipping. Indeed, if we could establish a marine insurance market of our own, a proper shiprepair industry and an allotment system for seamen's wages, then we could earn much more from shipping.

Mr. Biris, therefore, instead of ranting about the disparity between Norwegian and Greek earnings, should study ways and means by which Greek shipping could be made a more productive source of wealth for the national economy. The very first thing he should do is to see about restoring the confidence of shipping capital in the local situation as it has developed lately.

#### New fishing grounds

We now have 22 ocean trawlers in operation with another twelve being converted or repaired.

This rapid growth of our fishery fleet has led our trawler operators to seek fresh fields beyond the banks off the shores of Mauretania. It seems likely that their efforts will be extended to the Gulf of Guinea in Equatorial Africa.

Scientific studies have so far indicated that this area is suitable for trawling and Soviet, Polish, Portuguese and Spanish vessels have already made their appearance there. Greek trawlers will follow.

The distance from Piraeus is almost double that of the Mauretanian banks but increased production will make up for this disadvantage.

As we have pointed out in the past, there is scope for more growth in this field and there is no reason why we should not acquire double the number of trawlers we now operate. We should be careful, however, to train specialised crews and acquire efficient vessels with low running costs.

#### The Venice line

Nine large and medium-sized Greek liners serve the port of Venice. They are the "Athina", "Hellas", "Kriti", "Achilleus", "Agamemnon", "Apollonia", "Hermes", "Pegasus" and "Philippus" and four of them sail from Venice every Saturday.

In addition, Greek cruise ships such as the "Fantasia", "Romantica" and "Adriatiki"

also start out from this Adriatic port.

Indeed, the competition on the Venice - Eastern Mediterranean line is so strong that passage rates are necessarily low and profit margins even lower.

The drop in traffic marked this year will almost certainly mean losses for the shipowners concerned and this in turn will mean that they will not be able to replace their obsolete ships with new and up-to-date units.

There is also the danger that the Italian authorities will ban all ships beyond a certain age in compliance with the new international convention for the safety of life at sea which comes into effect next year.

In addition, the Israelis, the Yugoslavs and the Egyptians will not lag far behind in placing large and modern ships on the Venice line.

One way or another, therefore, those Greek ships now in service between Venice and the Eastern Mediterranean that are over-age and obsolete will be forced out of the picture.

The owners of these ships do not seem to be worried by the prospect nor are they taking any measures to face it. And yet, a sizable capital investment seems likely to be dissipated very shortly through the sheer force of circumstances.

## Flag discrimination

American Export and Isbrandtsen Lines have protested about Italian legislation which dates back 50 years and which among other prohibitive restrictions for foreign-flag vessels obliges ships carrying Italian emigrants to provide an Italian "commissioner" and an Italian doctor in spite of the fact that the ship may be completely staffed with its own doctor and nurses.

These officials are paid and lodged and fed in first class at the vessel's expense and when the ship performs the return voyage from the U.S. with no emigrants on board, the "commissioner" is flown back to Italy in first class, at the shipping company's expense. More often than not, he travels tourist class and pockets the difference. Total expenses for this supervisor amount to \$1,500 per voyage.

The American protest is based on the fact that these requirements were enacted into law fifty years ago when the conditions for steerage and tourist class passengers on transatlantic liners were such as to warrant the presence of a supervisor. Today there is no call for one and Italian insistence on application of the law constitutes flag discrimination.

Can the Americans persuade the Italians to revoke this law? It appears likely that they can because the Italians are trying to get the U.S. Government to agree to the transport of \$200 million worth of goods bought with American credits in Italian bottoms.

If the law is revoked it will be a boon and a blessing to the Greek transatlantic liners as well which are also burdened with these restrictions and extra expenses in spite of the fact that nothing similar is applied to the Italian liners that take on Greek emigrants in Patras.

Nevertheless, the shipowners concerned should follow up the matter and ask for the support of the Greek Government as well if necessary.

An indication of the seriousness with which these restrictions are viewed by shipping firms is the fact that Cunard Line had to suspend the "Mauretania's" sailings from Naples to New York some time ago.

## The Japanese factor

The Japanese have now entered the international freight market not only with relation to national liquid and dry cargoes but in a wider sense. The longterm timecharter of

Japanese tankers to international oil companies caused quite a sensation a few days ago as did the charter of a 55,000 dwt. ore carrier still under construction to a foreign mining company for five years.

Up to the present, the Japanese appeared on the market only as charterers for their bulk cargoes of coal, grain, ores and oil. Their own ships carried Japan's export goods and surplus cargoes were and are still handled by foreign-flag tramp ships and tankers. Japanese vessels were never used for cross trading.

As a result of state support for Japanese shipping and the resulting development of Japan's merchant fleet, the construction of many new bulk carriers and tankers and the urgencies of the Japanese Government, Japan's shipowners are now planning to compete with the tramp vessels of such countries as Norway, Greece, Britain and Italy.

They promise to become formidable competitors too, in view of the low running costs of a Japanese ship. In addition, they will receive indirect state subsidies in the same manner as the regular cargo liners.

As a preparatory measure, many small Japanese shipping firms have merged to form ten large units to handle this trade.

The danger is not yet imminent but it is coming. The Japanese Government is in the process of negotiation with Japanese shipowners and as the state-subsidised shipbuilding programme draws to a close, more and more Japanese ships will be offered on the free market.

Bulk cargoes for Japan form the cornerstone of the free market. If they disappear from it, the position of Greek tramp ships will become very difficult indeed. The circle of employment of Greek ships is becoming narrower every day while, at the same time, running costs are rising to prohibitive levels and playing havoc with our competitive ability.

## N.A.T. Finances

The financial statement of the Seamen's Pension Fund (N.A.T.) gives a complete picture of this organisation's finances. Revenues during 1963 amounted to 279.4 million drachmas and expenses were 233 million leaving a surplus of 46.4 million drachmas which, added to the existing reserve capital, produced the impressive figure of 578 million drachmas at the end of 1963.

Main points in 1963 were:

1. An all-round increase in debits and credits.
2. A reduction in revenues as compared with 1962.
3. The adjustment of the pension scale as of July 1, 1963 resulting in increased payments and the rise in the number of pensioners.

There was a drop of Drs. 11.2 million in revenues in 1963 which is attributed chiefly to the high degree of layups from the summer of 1962 onwards. Indeed, although only 45 Greek-flag vessels and 42 foreign-flag ships insured with N.A.T. were laid up in April, 1962, the number increased to 131 and 110 ships respectively by the summer of 1963. In other words, the proportion of laid-up shipping increased from 6% to 16.7% for Greek-flag vessels and from 7.6% to 19.6% for foreign-flag ships insured with N.A.T.

The drop in revenue does not therefore worry N.A.T. officials since the cause has now disappeared.

However, until such time as N.A.T.'s working capital can be made to produce a higher income, any thought of increasing pensions should be approached with caution.

The following table shows the upward

trend of N.A.T. revenues during the past nine years:

Year	Drachmas
1955 - 1956	120,304,514
1957	169,184,396
1958	155,633,989
1959	152,870,309
1960	198,743,673
1961	265,096,801
1962	299,691,939
1963	279,446,713

The organisation's expenses marked an increase of 28.1 million drachmas over the previous year. This is due to the fact that pensions payments increased by 14.15%, administration expenses increased by 8.15% and property maintenance expenses increased by 10.11%.

The following table shows the course of N.A.T. pension payments from 1957 onwards:

Year	Drachmas
1957	106,194,000
1958	125,088,000
1959	132,907,000
1960	138,774,000
1961	156,134,000
1962	184,777,000
1963	210,942,000

It is interesting to note that the average length of pensionable service in 1963 was 25.1 years for deck officers and 22.1 years for deck personnel. The average for engineers was 23.4 and 20.4 years respectively.

Pensionable years averaged 30.5 which is in excess of service. More specifically, seamen averaged 12.4 years, families drawing pensions as a result of the death of a pensioned seaman averaged 17.5 years and pensions to families resulting from the death of a seaman still on active service averaged 23.3 years.

Total number of pensioners at the end of 1963 was 15,284.

## Newbuildings

The "Neptunia" Company, (managed by Greek Line's "Ormos" Co.), has ordered a 52,000 dwt. bulk carrier from the Nippon Kokken yards with 17,600 hp Sulzer (Uraga) engines developing a speed of 17.7 knots. Ship's dimensions will be: Length : 216.4 metres, breadth : 31.09 metres, depth : 11.55 metres. Price : \$ 5,440,000 with 80% payable over eight years. Delivery : November 1965.

A 65,000 dwt. motor tanker has been ordered at the Uraga yards by a company managed by Mr. C. M. Lemos. It has already been timechartered for 10 years at 12/9 per dwt. for a capacity of 62,000 dwt. and 8/- extra dwt. up to 65,000. Ship's speed : 16½ knots with a consumption of 66 tons of fuel 2½ tons of diesel oil.

The N. Goulandris Co. has picked up its option with the Fujinaga yards for the construction of a second diesel-propelled bulk carrier of 24,000 dwt. with 11,200 hp engines and a speed of 15.8 knots. Price : \$ 3,010,000. Delivery : February 1966.

Two 29,000 dwt. bulk carriers — the largest ever ordered by a foreign shipowner in Norway — will be delivered to Mr. N. Coulouthros-Embriicos in March and June 1965.

## Launchings

The bulk carrier "Santa Paula", 13,830 grt. was launched on July 9, at Seville. The ship is owned by the "Santa Cecilia" Co. managed by Mr. Margaronis.