

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1962

Αρ. Φύλλου 643/402

# NAYTIKA XRONIKA

## ΔΕΚΑΤΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 643/402

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΤΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1962

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΠΡΟΣ ΝΕΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ**

Η κρίσις, ή από πενταετίας μαστίζουσα τὸ φορτηγὸν «τράμπικον» — τὸ ξηροῦ καὶ ύγρου φορτίου — καὶ αἱ ριζικαὶ μεταβολαὶ αἵτινες ἡδη προσλαμβάνουν τὴν δριστικήν των μορφῶν εἰς τὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν — μεγαθήρια σκάφη, εύρυτρα ἀνάλογα τῆς πλοιοκτησίας παρ' αὐτῶν τούτων τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν συγκροτημάτων, διακρίσεις σημαίας, μακροχρόνιαι ναυλώσεις καὶ συμβόλαια διὰ μεγάλα φορτία πρώτων ὑδῶν μὲν ἐλάχιστον τὸ περιθώριον κέρδους, μόλις δικαιολογοῦν τὴν δισειρίστιν (operation) ἐνὸς μεγάλου υψηλῆς ἀξίας στόλῳ — ὅλαι αὐταὶ αἱ ἔξελιξεις τείνουν νὰ περιορίσουν καὶ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν γνωστοῦ τύπου «τράμπικον» σκαφῶν.

Αρχίζει πλέον νά δημιουργήπαι ή πεποίθησις, διτί αί ἐπερχόμενα μεταβολαί, αί ἀπαιτούσαι διά τὴν προσφρογήν του ἐφοπλιστού εἰς αὐτάς, τεράστια οἰκονομικά μέσα, θά καταστήσουν προβληματικήν τὴν περαιτέρω διεύρυνσιν τῆς προσπαθείας πρὸς ἀπόκτησιν περιστέρων σκαφῶν παρά μιᾶς ἑκάστης ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὴν διατήρησιν, συνεπώς, τῶν κεκτημένων καὶ τὴν βαθμιαίαν, κατά τὸ δυνατόν — τὴν ἀμφίβολον πάντως ἀνανέωσιν τῆς παρηλίκου, τῆς ἀντιοικονομικῆς χωρητικότητος ἀναποτρέπων θά ἀποβλέπῃ τοῦ λοιποῦ ὁ «Ἐλλήν ἐφοπλιστής». Μέγα τὸ κατόρθωμα, ὃν κερδίσῃ οὗτος καὶ τὴν γέναν αὐτὴν προσπάθειαν τῆς ἐπιβιώσεως.

"Ηρχισαν, ὅμως, ἀπό τίνος χρόνου ὥρισμένοι ἐφοπλισταὶ, διαδέ-  
ψαντες τὰς ἐπερχομένας μεταβολάς, νὰ στρέψουν τὴν ἀνήσυχον ἐπαγ-  
γελματικὴν τῶν δραστηριότητα, καθυστερήμενοι ἔστω, καὶ πρὸς τὰς  
ἄλλας μορφὰς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πρὸς τὰ ἐπιβατηγά λᾶ-  
νερς, τὰ φορτηγά γραμμῆς, τὰ τουριστικὰ σκάφη κλπ. 'Η μεγάλη  
προσπάθεια, ή τόσον ἐπιτυχῶν ἑξελισσομένη, τῆς ἐθνικῆς γραμμῆς  
τῆς Αύστραλίας εἰς τὴν στροφὴν αὐτὴν διέριται. Φερόμεθα πρὸς  
τὴν σύντασιν νέων τακτικῶν γραμμῶν, τὴν ἀπόκτησιν περισσοτέρων  
τουριστικῶν σκαφῶν, πλοίων -ψυγείων, ἵσως δὲ σὺν τῷ χρόνῳ καὶ  
ἀλιευτικῶν. Ἐπισημαίνομεν ἡδη τὰς πρώτας ἐκδηλώσεις τῶν σχετι-  
κῶν ἐπιδιώξεων.

Περιθώρια ἀποφασιστικής διεισδύσεως είς τοὺς τομεῖς αὐτούς τῶν θαλασσῶν ἔργων δυνατὸν νὰ ὑφίστανται. "Υστερεῖ, πράγματι, ἡ ἐλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης εἰς τὰς πλέον συγχρόνους μορφὰς τῆς θαλασσινῆς ἐπιχειματικότητος, ώς είναι ἡ τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ παράδειγμα τῶν βορείων ναυτικῶν χωρῶν κείται πρὸ ἡμῶν. Ἡ διαφοροποίησις τοῦ ἔθνικοῦ των τοννάς ἐπιτρέπει εἰς τοὺς Σκαριδινούς καὶ τοὺς Ὀλλαγδούς ἐφοπλιστάς ἀποτελεσματικότερον ἡμῶν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὰς ἔκαστοτε κρίσεις, σταθερότερον νὰ ἐπιτυχάνουν τὴν πρόσδοσην τῆς ναυτιλίας των.

Δέν μας λείπουν, εύτυχώς, ούτε ή περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα Ικανότητας ούτε καὶ ή δημιουργική ἀνησυχία. Χρειάζεται δύμως ή συνηστισμένη καὶ προγραμματισμένη προσπάθεια, ή καλὴ δργάνωστις τοῦ κάθε ἔχει-ρήματος καὶ ή συγκεκριμένη ἐπιδίωξις του. "Ἐργον τοῦ ἔνος νόθεούντος ημεῖς νὰ πιστεύωμεν — δὲν είναι λ.χ. η σύντασις καὶ ή καλή ἐκτέλεσις μιᾶς μεγάλης τακτικῆς γραμμῆς" Ἡ συνεργασία, η πίστις καὶ ή ἐμμονή προϋποτίθενται διὰ τὴν ἐπιτυχίαν. Θά είναι, βεβαίως, δύσκολος ή προσπάθεια, σταθερά, δύμως, καὶ καρποφόρος, ὅταν θὰ ἐπιτυχῇ αὕτη. Τὰ πράγματα τὸ ἀποδεικνύουν. "Αφθονα τὰ παραδείγματα.

"Εστω καὶ ἄργα, ἀρχίζουν νὰ βλέπουν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας τὸν ὁρόμουν τῆς ἐπαγγελματικῆς των κατισχύσεως. Συνεργάζομενοι συνιστώντες τοὺς καταλλήλους ἑταιρικοὺς ὄργανισμούς, πολλὰ ἡμεροῦν νὰ ἐπιτίχουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς συγχρόνου ὄργανώσεως τῶν λαϊνέρες.

Δέν είναι, πάντως, τὸ πεδίον ἐλεύθερον.<sup>20</sup> Αντιδρασιν ἐπίμονον, συ-  
στηματικήν θὰ συναντήσουν τῶν κατό γραμμάς Διοσκέων. Ἀργο-  
προσερχόματος ἔκει ὅπου οἱ ὄλλοι πρὸ ἡμῶν, ἀπό μακροῦ, ἔχουν πα-  
γίας ταῖς θέσεις των ἐγκαθιδρύσει. Πρέπει, δημος, πρὸς τὴν λάινερε-

δργάνωσιν νὰ στραφῶμεν. Είναι ἀνάγκη ἐπιτακτική, ἀνάγκη ἐπιβιώ-

Εις τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπτς» περιορίζονται ἥδη αἱ δυνατότητες τῆς περαιτέρω ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος. Ἀλλοῦ θὰ ἐπιχειρήσουμεν τὰς διεύπονταν τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀπασχολήσεως.

ζητησάων την διευρύνση της παπούγγεματικής απανθρώπωσης.  
Δέν είναι εύκολον της έργον της ἐπιλογής τῶν προσφορώντων πεδίων δράσεως, τῶν γραμμῶν, όπου οἱ ἄλλοι ἐργάζονται καὶ προσάγονται, τοῦ καταλλήλου πλωτού ὑλικοῦ, τῶν συνεργατῶν εἰς τὴν προπάθειαν — ξένων καὶ ἡμετέρων — καὶ τῆς ἑξεργασίας τῶν κεφαλαίων που θὰ τὴν χρηματοδοτήσουν. Είναι, πράγματι, δυσχερής ή σύστασις μιᾶς γραμμῆς, δυσχερεστέρα τῆς ἀγορᾶς ἢ καὶ τῆς ναυπηγήσεως ἐνός τράπου, τῆς ἐπανδρώσεώς του καὶ τῆς ναυλώσεώς του.

Οὐκ ἦν ἄλλως γενέσθαι. Τὰ πράγματα, αἱ ριζίκοι μεταβολαὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χύμα πρώτων ὅλων μᾶς ὑποχρεώνουν νὰ ἀκολουθήσωμεν τοὺς ὄλλους. Αὗτοὶ ἔχουν προχωρῆσι, κρεστοῦν τὰς ἐπάλξεις Θὰ προσπαθήσωμεν καὶ ἡμεῖς. Καὶ πιστεύομεν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν. "Ἄλλως, τὸ μέλλον τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας πολὺ δύσκολον διαγράφεται.

## **ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ**

Αισιον τὸ μέλλον, τὸ ἔγγυς καὶ τὸ ἀπότερον, τῆς ἑθνικῆς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν γραμμῆς. 'Ο διπλασισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 'Ελλήνων μεταναστῶν, τὸν ὅποιαν ἐπετράπη ἡ εἰσοδος εἰς τὴν μακρυνθεῖσαν πετριφύλακαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐδημιούργησε προϋπόθεσεις ἀποδοτικῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν δύο ὑπερωκεανίων μας. 'Ως γνωστόν, διὰ τὸ μέχρι τοῦ 'Ιουνίου διάστημα, ὅτε λήγει τὸ οἰκονομικὸν ἔτος εἰς τὴν Αὐστραλίαν, ἡ ἀναλογία 'Ελλήνων μεταναστῶν καθεδρίσθη εἰς 12.000 ἄτομα, ἐναντί 7.000 τῆς ἀντιστοίχου περισσινῆς περιόδου. 'Η ἀπορρόφησίς ἐργαστικῶν χειρῶν ἀπὸ τὴν ραγδαίων ἀναπτυχθεῖσαν δυνατοποιητικῶν βιομηχανιῶν, ὡς καὶ αἱ δημιουργούμεναι προϋποθέσεις μετακινήσεως τοῦ ἐργαστικοῦ δυναμικοῦ ἐκ τῆς μιᾶς εὐρωπαϊκῆς χώρας εἰς τὴν ἄλλην μετὰ τὸν διεύρυνσιν τοῦ καθεστώτος τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, εἰχεν ἥδη ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αφινίδιον μείωσιν τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος πρὸς Αὐστραλίαν ἐξ Εὐρώπης καὶ κυρίως ἐκ τῆς 'Ιταλίας. Συνεπείᾳ τούτου καὶ ἵνα διατηρηθῇ εἰς τὰ προκαθορισμένα ἐπίπεδα ἡ μετανάστευσις, ηὔξηθη ἡ ἀναλογία τῶν 'Ελλήνων μεταναστῶν, ἡ ὅποια δύναμη δὲν ἀποκλείεται νὰ μειωθῇ καὶ πάλιν κατὰ τὸ δύνετον ἐξάμπλων τοῦ 1962, δότε ἀρχίζει τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος. 'Ἐὰν δηλαδὴ δι' οἰσονήποτε λόγον, ἀνάκωπωρωθῇ τὸ μεταναστευτικὸν ρεύμα ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὸ ἐξ 'Ελλάδος θὰ περιορισθῇ καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀναλογίαν τῶν 7.000 μεταναστῶν.

Αύτή άκριβώς ή κρατούντας ρευστότης ως πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν 'Ελλήνων μεταναστῶν, τῶν ὅποίων θὰ ἐπιτραπῇ ή εἰσόδος εἰς τὴν Αὐτοριάν τατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, δημιουργεῖ ὥρισμένας δυσχερείας καὶ ως πρὸς τὸν ἀκολουθουμένην ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους τακτική, εἰς τὰ τῆς μεταφορᾶς των. Διότι ἀν ἐπιτραπῇ ή εἰσόδος 12 χιλ. 'Ελλήνων μεταναστῶν καὶ τατὰ τὸ 1962—63, ἐπιβάλλεται ὅπως ἐπιτραπῇ ή ἀνασχώρησίς των ἐξ 'Ελλάδος καὶ δια ἑνῶν πλοίων, καθὼς καὶ ἀεροπλάνων, ἐκτὸς ἂν ἀντιμετωπίσῃ τοχέως ή δυνατότης προσκήσεως καὶ τρίτου Ἑλληνικοῦ ὑπερρωκεανίου. Εάν δημοσιεύση τῶν ἐξ 'Ελλάδος μεταναστῶν ἐπανέλθῃ εἰς τὸ ἐπίειδον τῶν 7.000, τότε ἐπιβάλλεται νά τισχύῃ ή ἀπαγγέλεισις τῆς μεταφορᾶς ἔστω καὶ ἐνὸς 'Ελλήνος μετανάστου, διὰ τοῦ ἀεροπορικοῦ ιδίᾳ μέσου.

Α'ΑΛΛΑ' ή ταχείς άναπτυξις της άρτιστσάτου δευτέρας έλληνικής ύπερωκεανίου γραμμής, καταφοίνεται κυρίως, έκ τών άκολουθων δύο διαποτώσεων: Κατοδεικνύουν τό πόσον άποφασιστικώς παρεμπερίσθη δή άντιδρασις τών άνταγωνιστών μες και πόσον κρίτιμος ή πήρεν δι' αύτούς ή άναμετρήσις με την έλληνική έπιχειρηματική τόλην και ικανότητα είς τα θαλάσσια έργα.

**‘Η πρώτη διαπίστωσις:** Αύξανεται σταθερώς ο άριθμός των έτη της Αύστρολίας πρὸς Ἑλλάδα καὶ Εὐρώπην ἐπιβατῶν τῶν δύο ὑπερωκεανίων μας. Οὕτω καὶ μετὰ τὴν προσθήκην τοῦ δευτέρου ὑπερωκεανίου, τὸ *Πατρίς* ἔξυπνητερι μίαν κίνησιν τῆς αὐτῆς ἐκτάσεως μὲ τὴν περιουσιν. Η ἀξιόλογος ἐπίσης κίνησις τοῦ *Βρετάνην* ἀντιπροσωπεύει τὴν καθαράν αύξησιν τῆς δραστηριότητος τῆς γραμμῆς. Η ἐν-

τονος και εύρεια διαμήμισις της χώρας μας εις την Αύστραλιαν (τὸ εὔστοχον σύνθημα τὸ ὄποιον ἔρριψεν εἰς τὴν αὐστραλιανὴν ταξίδιωτικὴν ἀγορὰν ὁ Οἶκος Χανδρῆ «ἡ Εύρώπη ἀρχίζει ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα», εύρους μεγάλην ἀπῆχσιν), αἱ παρεχόμεναι διευκολύνσεις εἰς τοὺς Αὐστραλοὺς τουρίστας (τριήμερος ἐδῶ φιλοξενία, εὐνοϊκοὶ ὅροι συνεχίσεως τῶν ταξιδίων των πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εύρώπην καὶ τὴν Ἀγγλίαν) ὡς καὶ ἡ καλὴ φήμη τοῦ ὑπερωκεανίου «Πατρίς» μὲν τὴν θερμὴν καὶ φιλικὴν συμπεριφορὰν τοῦ πληρώματος του καὶ τὴν ἐντυπωσιακούσσαν τοὺς ξένους κουκίναν του, ἀπετέλεσαν τοὺς λόγους τῆς δημιουργίας ἐνὸς τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Εύρώπην, μέσω τῆς χώρας μας, μὲν δυνατόττας μεγάλης περαιτέρω ἀνάπτυξέως του.

Καὶ ἡ δευτέρα διοπτίστωσις: 'Η εἰς ἀπροσδόκητον ἔκτασιν διαδηλωθεῖσα προτίμησις πρὸς τὸ ὑπερωκεανίον «Βρετανην» τῶν οἰκαδές ἐπανερχομένων Αὐστραλῶν, κατὰ τὰς ἑκατὸν Σαουθάμπτον ἀναχωρήσεις τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰ τρία ταξίδια, τὰ ὄποια ἔξετέλεσε μέχρι σημερον ἐκεῖθεν τὸ δεύτερον ὑπερωκεανίου τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ἡ πληρότης του ἑπτήρεν ἐντυπωσιακή. Κατὰ τὸ πρῶτον ἀνῆλθεν εἰς 100% καὶ κατὰ τὰ ἔτερα δύο εἰς 60%. 'Η καλὴ φήμη τοῦ «Πατρίς» θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ὁ κύριος λόγος τῆς ἐπιτυχίας αὐτῆς.

'Ως ἡ οὖτον, μετὰ τὴν τοιαύτην ἀδραίωσιν τῆς ἐλληνικῆς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν γραμμῆς, ἡ ἀντίδρασις τῆς «Κόνφερανς» ἐμφανίζεται ἡδη ἀσθενετέρα. 'Αντελθήσαν καὶ αὐτοὶ οἱ ἀναγωγισταὶ μας, ὅτι ὁ ἐκβισμὸς εἰς τὴν προκειμένην περιπτωσιν, ἀπέδωκε τὰ ἀντίθετα τῶν ἐπιδιωκομένων ἀποτελέσματα. 'Οχι μόνον δὲν ἀνεσχέθη ἡ προσπάθεια τοῦ Οἴκου Χανδρῆ διὰ νὰ ἐγκαταστήσῃ μίαν ἔθνικὴν καθ' αὐτὸν γραμμήν, ἀλλὰ ἀντίθετα, κατέστη πλέον ἐπίμονος ἡ ἀποφασιστικότης. Καὶ οὕτω, ἡ γραμμὴ ἀπέκτησε καὶ τὸ δεύτερον ὑπερωκεανίον τῆς λαμπρότερον τοῦ πρώτου — καὶ ἐπέτυχε τὴν πρὸς τὴν Βόρειον Εύρώπην προέκτασίν της. 'Η περαιτέρω ἀνάπτυξις εἶναι πλέον ὑπόθεσις χρόνου. 'Η ἐξ ἀνάγκης μεταβολὴ τῆς ἔχθρικῆς τακτικῆς τῆς «Κόνφερανς» δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκλείεται.

### ΕΙΜΕΘΑ ΟΙ ΑΚΡΙΒΩΤΕΡΟΙ

"Αγνωστον τὸ γεγονός τῆς ὑπέρ τὴν νόμῳ προβλεπομένην σύνθεσιν προσλήψεως εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων περιστοτέρων μαγείρων, θαλαμηπόλων, τροφοδοτῶν, ἀποθηκαρίων κλπ. "Αγνωστον ἀκόμη, ὅτι προσλαμβάνονται δύο καὶ τρεῖς λογισταὶ εἰς πλοῖα μεσογειακὰ ἡ καὶ ἀπλῶς τουριστικά, μεγάλα μέν, μὴ παραλαμβάνοντα ὅμως ἐμπορεύματα. Καὶ ἀκόμη ὅτι λογιστὴς ιδιαίτερος ἀξιούται διὰ τὸ τροφοδότην!

'Αποτέλεσμα: Τὸ κόστος ἐπανδρώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ κατέστη ἡδη ὑψηλότερον τῶν συναγωνιστῶν μας. Τὸ «Ἀγαμέμνων» λ.χ. καὶ τὸ «Ἀχιλλεὺς» ἔχουν περιστοτέρων πληρώματος ἀπό τὰ ἴταλικὰ τῆς αὐτῆς χωρητικότηος καὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς. 'Η μισθοδικὴ ἐπίσης κατάστασις τῶν ἐλληνικῶν ὑπερωκεανίων τῶν γραμμῶν Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας εἶναι κατὰ 20% ηδημένη ἔννατι τῶν ιταλικῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ γραμμῆς.

Καὶ ὅταν οἱ διοπτσάστεις αὐταὶ προβάλλωνται εἰς τοὺς προϊσταμένους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων, ἡ ἀπάντησις εἶναι μία καὶ στερεότυπος: 'Δένεν ἐπαρκοῦν οἱ ὑπὸ τῆς συνθέσεως προβλεπόμενοι διὰ τὴν καλὴν τῆς ὑπηρεσίας διεισαγωγῆν».

Μὲν ἄλλους λόγους, οἱ Ἰταλοὶ τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν εἶναι ἀποδοτικώτεροι τῶν ιδικῶν μας. Πῶς ἄλλως νὰ ἔξηγήσωμεν τὴν ἀξίωσιν τῆς προσλήψεως τῶν περιστοτέρων, ἀφοῦ τὴν αὐτὴν ὑπηρεσίαν ἀκελλούν οἱ διλγύτεροι Ἰταλοὶ καὶ οἱ περισσότεροι Ἐλληνες;

Πρέπει καὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸν νὰ ἀποτελέσῃ θέμα συζητήσεως τῶν παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τεταγμένων. Πρέπει νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα ιθύνοντες, ὅτι σκληρὸν ἀντιμετωπίζει τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγὸν συναγωνισμόν, ὅτι κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ σένα δὲν τυγχάνει καμμιᾶς ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους προστασίας ἡ ἀπιχορηγήσεως καὶ ὅτι τὰ μόνα ὄπλα, ποὺ διαθέτει, εἶναι ἡ συναγωνιστικὴ του ικανότης, τῶν πληρωμάτων ἡ καλὴ κατάρτισις καὶ ἡ ὑπηρεσιακὴ των ἐπάρκεια.

"Ἄς προσέξουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν τύχην τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοί. Θὰ ἀνακοπῆ ἀσφαλῶς ἡ καλὴ του πρόσδοση, ἀν οἱ μὲν συνεχίσουν προβάλλοντες ἀξίωσεις ὑπερέτρως ἐπιβαρυτικὰς καὶ ἀν οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀποβλέποντες εἰς τὴν πρόσκαιρον ἔξυπηρέτησιν τῆς σήμερον, ἀνεχόμενοι καταστάσεις ἀπαραδέκτους, παραβλέψουν τὰς δυσχερείας τῆς αὔριον.

Γύρω μας Ἰταλοί, Ἐβραίοι, Γιουγκοσλάβοι, Τούρκοι καὶ Αιγύπτιοι, ἀφθόνως ἀπὸ τὰ ιδιά των κράτη ἐπιχορηγούμενοι, ἐπιμόνως ἀποβλέποντες εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότηος τῶν μεσογειακῶν των ἐπιβατηγῶν. Νέα ὀλονέν σκάφη προσθέτουν εἰς τὰς ὀλίγας αὐτὰς

γραμμὰς τῆς Μεσογείου. Καὶ αὐτοὶ τελικῶς θὰ ἐπικρατήσουν, διότι ὅχι μόνον ἐπιχορηγούνται, ἀλλ' εἶναι καὶ οἱ εὐθηνότεροι ἡμῶν εἰς τὰς δαπάνας κινήσεως τῶν πλοίων των.

### Ο ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΣ ΜΟΧΘΟΣ

'Υπελογίσαμεν, μὲν πάσαν δυνατὴν προσέγγισιν, τὸ σύνολον τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1960 (τεύχος Ιησού Καπορίου 1961) εἰς 25.3 ἑκατομμύρια λιρῶν. 'Υπολογίζουν τώρα οἱ τοῦ ὑπουργείου ἀρμόδιοι εἰς 24 ἑκατομμύρια λιρῶν τὰς ἀποδοχὰς τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων μας διὰ τὸ 1961. 'Η διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο ὑπολογισμῶν δὲν θὰ ἡτο μεγάλη, ὅτι δὲν ἥσαν περισσότερα τὰ ἐνέργεια πλοίων κατὰ τὸ 1961, δὲν δὲν ἔχουν αὐξῆσθαι ἐν τῷ μεταξὺ οἱ μισθοί τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καὶ δὲν ἥσαν ἐλαφροὶ ὑψηλότεροι αἱ ὑπερωρίαι καὶ αἱ ἔκτακτοι ἀμοιβαί. Κατὰ 7 — 8% τούλαχιστον εἶναι μεγαλύτεραι αἱ μισθοδοσίαι καταστάσεις τῶν ποντοπόρων καὶ τῶν ὄγκιπλοσύνων πλοίων, κατόπιν τῶν νέων — πρὸ μηνῶν — συλλογικῶν συμβάσεων.

'Άλλα καὶ ἀκόμη ὁ ἐπιχειρούμενος κατὰ τὸ προσέγγισιν ὑπολογισμὸς τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ἔργων συμβάσεων κατώτερος τῆς πραγματικότηος. Πολλὰ τὰ πλοία, τὰ διαφεύγοντα τῆς στατιστικῆς ἐρεύνης τῆς ἀμοιδίας ὑπηρεσίας.

"Ισως νὰ ἔχεισχετο πλέον συγκεκροτημένη νὰ εἶναι ἡ ὅλη σχετικὴ στατιστικὴ προσπάθεια. 'Αξίζει τῆς ιδιαιτέρως μας προσοχῆς. Πιστεύομεν ὅτι κατὰ 8—10% μεγαλύτερον εἶναι τοῦ ὑπολογιζόμενού τὸ ποσὸν τῶν καταβληθέντων τὸ 1961 μισθῶν εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν μας.

Πάντως, οἱ ἀνακοινωθέντες ἀριθμοὶ ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων μας εἶναι λίαν ἐνδιαφέροντες. "Έχουν ὡς κάτωθι:

Πληρώματα σκαφῶν ὑπὸ σηματίσθαι:  
 α) Φορτηγά 12.606.642 λίρας. β) 'Ακτοπλοΐκα 60.864.570 δρυγών.  
 γ) Μεσογειακά 364.041 λίρας. δ) 'Υπερωκεάνια 358.728 λίρας.

Πληρώματα σκαφῶν ὑπὸ σηματίσθαι:  
 α) Φορτηγά: 11.421.806 λίρας. β) 'Υπερωκεάνια: 132.940 λίρας.

Οι ἀριθμοί, ὅμως, τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀναφέρουν ἐμδόσματα ναυτικῶν 34.538.000 δολ. κατὰ τὸ 1961 (λίρας 12.33 ἑκατ.). Συνάγεται ἐκ τούτου, ὅτι μόνον τὸ ημίσυον τῶν καταβαλλομένων εἰς τὰ πληρωμάτα μας εἰς συναλλαγματικῶν ἀντίτροπων σύμφωνα τὰ ἐμβάσματα αὐτά. Καὶ προσδάλλει τὸ ἐρώτημα: Τί γίνεται τὸ ἔπειρον ἡμίσυου; Δαπανάται, μήπως, εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἡ μέρος αὐτοῦ, τὸ δὲ ὑπόδοιπον εἰς χαρτονομίσματα (δολαρία ἡ λίρας) συνοδεύει τοὺς παλινονοστούντας;

Καὶ ἀκόμη: Μήπως εἰς τὸ ἐμφανιζόμενον παρὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ποσὸν ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος (45.660.000 δολ.) περιλαμβάνονται καὶ ἐμβάσματα ναυτεργατικά, καταβαλλόμενά εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν μας, μέσω τῶν ἐδῶ ἐφοπλιστικῶν γραφείων;

Πρέπει νὰ ὑπάρξῃ μία ἀπάντησις εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρώτηματα: 'Απὸ αὐτὴν καὶ θὰ καθορισθῇ τὸ τελικὸν ποσὸν τῆς ναυτεργατικῆς πραγματικῆς συμβολῆς εἰς τὴν οἰκονομίαν μας καὶ ἡ πληρεστέρα ἐκτίμησις τοῦ δύκιον τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ναυτικῶν μας. Καθ' ἡμᾶς σηματικόν εἶναι τὸ ποσὸν τοῦ εἰσαγόμενον συναλλάγματος ἀπὸ τοὺς παλινονοστούντας. Πιστεύομεν ὅτι μέρος, ὅτι εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν συναλλαγματος περιλαμβάνονται καὶ ἐμβάσματα ναυτεργατικά. Πρέπει ὅμως καὶ αἱ δύο αὐταὶ περιπτώσεις διὰ καταβλήλου συστηματικῆς ἐρεύνης νὰ διακριθοῦν.

Καὶ μετ' αὐτὴν θὰ ἀπέμενε τὸ ἐρώτημα τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν δαπανῶν ναυτικῶν μας. 'Η καταστατάλησις τῶν ἀποδοχῶν των εἰς τοὺς ξένους λιμένας δὲν εἶναι πιστεύτη, εἰς οἷαν, τούλαχιστον, ἔκτασιν παρά τινων ἀναφέρεται. 'Ο 'Ἐλλην ναυτεργάτης κατὰ μεγίστην πλειονότητα ἔχοικονομεῖ τὰ δόσα ἀπὸ τὸν μόχθον του κερδίζει. Φροντίζει διὰ τὴν οἰκογένειά του, τὴν συντηρεῖ, τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς της προάγει, ἀκολουθεῖ πιστῶς τὰς παραδόσεις μας. Ποσοστόν, βεβαίως, τῶν μισθῶν του δαπανᾶται εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὅχι ὅμως περισσότερον τῶν 15%. 'Επανέρχονται οἱ ναυτικοί μας μὲν πλήρεις τὰς ἀποσκευάς των. Τὰ δώρα διὰ τοὺς ιδιούς των λείπουν. Κάτι. πλήρη τῶν ἐμβασμάτων πρὸς τὴν οἰκογένειαν, φέρουν μεθ' ἑαυτῶν ἐπιστρέφοντες, ἀναλόγως τοῦ μισθοῦ καὶ τοῦ χρόνου ἀποσυνίσιας.

Θὰ μᾶς ἔχησιμες πολὺ διὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ συνόλου τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ εἰσφερομένου παρὰ αὐτῶν συναλλάγματος ἡ ἔρευνα ἐπὶ δύο κυρίων σημείων: Διὰ τὴν διακρίσιν των πρώτων τῶν ναυτεργάτην, ἀτίνα πιθανὸν νὰ καλύπτουνται ὑπὸ τὸ φερόμενον ὡς ἐφοπλιστικὸν συναλλαγματος καὶ διὰ τὴν στατιστικὴ διοπτίστωσιν, μὲν πᾶσαν δυνατὴν προσέγγισιν.

## CAMPANELLA

SINCE 1916

SAVONA  
CAMPANELLA - ASCENSO  
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address: VIA DEI CARPENTIERI, 3/R.  
Cables: CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA  
Tel.: 27772 - 21721 - 22210 - 26802

## GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI  
"CAMPANELLA",

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOA)  
Cables: CAMPANELLA - GENOA  
Tel. I. 207450 - 205803 - 208461

σιν, τῆς εἰσαγωγῆς ἀπό τοὺς παλιννοστοῦντας ξένων χαρτονομισμάτων ἡ ἐπιταγῶν. Θά έκολουντο νὰ τὰς δηλώνουν.

Εἶμεθα βέβαιοι, ὅτι μετὰ τὴν ἑξακρίβωσιν τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων θὰ κατεδεικνύετο πόσον μεγάλη, πολύτιμος διὰ τὸν τόπον μας, εἶναι ἡ σκληρὰ βιοπάλη τῶν θολασσινῶν μας. Πληρέστατας ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας ἀξιοποιεῖται.

## ΤΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟΝ ΚΑΙ ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Πρέπει — εἶναι ἀνάγκη διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας — νὰ μελετηθῇ ἡ διὰ τοῦ Τελωνειακοῦ Κώδικος προβλεπομένη διαδικασία κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένα. Πρέπει νὰ συγχρονισθοῦν διατάξεις τοῦ Κώδικος καὶ οἱ ἐπιβαλλόμενοι περιορισμοὶ νὰ χαλαρωθοῦν. Βλάπτουν, παρεμποδίζουν τὸ ἔργον τῶν ἐπισκευῶν, αἱ πολλαὶ γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις, ἡ ἀσκουμένη καταθλιπτικὴ ἐποπτεία τῶν τελωνειακῶν ὄργανων, αἱ τόσαι καὶ τόσαι μονογραφαὶ καὶ θεωρησίεις προιστάμενων καὶ ὑφισταμένων διὰ τὴν αἴτησιν, τὴν ἀδειαν, τὴν διεπάφησιν, τὸ σημείωμα καὶ τὰ ἄλλα πολλὰ χαρτιὰ ποὺ ἐπιβάλλονται πρὸ πάσης μεταφορᾶς ἔχαρτηματος ἀπό τὸ πλοίον εἰς τὸ μηχανουργεῖον καὶ πρὸ πάσης παραλαβῆς ἀμοιβοῦ τίνος ἡ ὑλικοῦ κομιζομένου ἀπό τὸ ἔξωτερικόν.

Συγκεκριμένα ἔχουμεν περιστατικά, ὑποδεικνύοντα τὴν ταλαιπωρίαν, τὸν κάμπτον καὶ τὰς ἀδικαιολογήσους δαπάνας εἰς ὅς ὑποβάλλονται οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ πλειστοὶ καὶ οἱ πράκτορες, σσοὶ ἥθελον ἀποφασίσει τὴν ἑδῶ διενέργειαν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων των.

Ἡσχολήθησαν καὶ ὄλλοτε αἱ στῆλαι αὐταὶ ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ζητήματος. Αἱ παραπτήρησεις μας δὲν ἐλήφθησαν ὑπὸ ὅψιν οὔτε ἀπό τοὺς ἀρμοδίους, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἐνδιαφερομένους, τοὺς ἐργοστασιάρχας καὶ τοὺς ἐφοπλισταῖς. Καὶ ὅμως, θὰ πρέπει αἱ ἐπαγγελματικαὶ τῶν ὄργανων νὰ προσέξουν τὰ ἀκούμενα παρόπονα καὶ νὰ εἰσηγηθοῦν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τὴν ἀπλούστευσιν τῶν σχετικῶν μὲ τὰς ἐπισκευὰς τελωνειακῶν διατάξεων. Τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας θὰ ἐνισχύσουν διὰ τὴν ἀπλουστεύσεως αὐτῆς. Θὰ καταστήσουν τὴν ἔγχωριον σιδηροδρομικὴν περισσότερον συναγωνιστικήν, πλέον ἐλκυστικὴν εἰς τὴν συγκέντρωσιν ἐργασίας, πολυτίμου, πράγματι. Καὶ ἔχουμεν τόσην ἀνάγκην αὐτῆς...

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΛΟΝ

Σημειούνται εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Ναυαρίνου κίνησις ἀξιόλογος μεγάλων ποντοπόρων σκαφῶν πρὸς παραλαβὴν καυσίμων. Πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ ἡ κίνησις αὐτῆς νὰ τὴν διευκολύνωμεν διὰ παντὸς μέσου. Τὸ κέρδος μας εἶναι σημαντικόν. Δὲν παρελείψαμεν ἐπανειλημμένων νὰ τὸ ὑπουργαμμίσωμεν.

Καὶ ὅμως, εἰς τὴν Πύλον δὲν ὑπάρχει πλοηγικὸς σταθμός. Ἀπὸ τὰς Καλάμας μετακαλεῖται ὁ πλοηγός. Ἡ καθυστέρησις συχνά εἶναι μεγάλη, δύον καὶ ἀδικαιολόγητος. "Ἄσ φρονίσουν οἱ ἑδῶ ἀρμόδιοι νὰ καλύψουν τὴν ἔλειψιν αὐτῆς. Ἡ κίνησις δικαιολογεῖ τὴν ἔγκαταστασιν τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ.

Καὶ μία ἀκόμη σύστασις, προέλευσιν ἔχουσα ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς. Ἰσχυρότερον ἀντιλιοστάσιον διὰ τὴν παράδοσιν τῶν «μπώνκερ» θὰ πρέπει νὰ ἐγκατασταθῇ. Μᾶς λέγουν, ὅτι καθυστέροντα τὰ πλοια. Δὲν ἀποκλείεται ἡ καθυστέρησις νὰ εἶναι συμπτωματική. Μεταφέρομεν, πάντως, τὰς ὑποδείξεις. "Ἄσ τὰς προσέξουν οἱ ἐπιχειρηματικῶν συνδέομενοι μὲ τὸν σταθμὸν τῆς Πύλου.

## ΣΥΝΕΛΘΕΤΕ, ΚΥΡΙΟΙ!!!

Παρακαλεῖται ὁ κ. ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ μᾶς πληροφορήσῃ καὶ δι' ἡμῶν νὰ ἐνημερώσῃ τοὺς ἐφοπλισταῖς: Διετάχθη, πράγματι, ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων νὰ προσαίνη εἰς «γυμνάσιον λέμβων» εἰς τὰ ποντοπόρα σκάφη, τὰ ἑδῶ δι' ὀλίγας μόνον ὥρας — δίωρον ἡ τρίωρον — προσεγγίζοντα πρὸς παραλαβὴν καυσίμων; Καὶ ἀκόμη: Δικαιούνται ἡ Ἐπιθεώρησις νὰ ἀπαγορεύῃ τὸν ἀπόπλουν εἰς πλοῖον, καταπλεύσαν τὰς νυκτερινὰς ὥρας «τράνζιτο», ἔτοιμον δὲ μετὰ δίωρον νὰ ἀποπλεύσῃ, ἀφοῦ παρέλασε τὰ καύσιμα; Πῶς θὰ δικαιολογήθῃ ἡ καθυστέρησις μᾶς περίπου ἡμέρας εἰς ἔμφορτον σκάφος, ἵνα τὴν πρώτην τῆς ἐπομένης γίνῃ τὸ «γυμνάσιον λέμβων» τοῦ κ. Ἐπιθεωρητοῦ εἰς πλοίον, ὅπερ οὐδὲ καν τυπικῶς δὲν ἐλευθεροκοινώνησε;

Σκόπιμον τὸ «γυμνάσιον τῶν λέμβων» διὰ τὰ καταπλέοντα ὅμως πρὸς φορτεκφόρτωσιν καὶ ἐπισκευὴν πλοία καὶ ὅχι διὰ τὰ μὴ ἐλευ-

θεροκοινωνοῦντα. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῆς τῆς ἔξωφρενικῆς διαταγῆς — ἀπὸ πάρη τοιούτη — κανεὶς ἐφοτιλιστὴς δὲν θὰ φέρῃ τοῦ λοιποῦ τὸ πλοιά του εἰς τὸν ἑδῶ σταθμὸν «μπώνκερ». Θὰ προτιμήσῃ τοὺς ιταλικοὺς λιμένας, παρὰ νὰ ὑποστῇ τὰς ζημιὰς ἐκ τῶν καθυστέρησεων. Διερωτώμεθα ὅτι αὐτὸς ἐπιδιώκεται μὲ τὰς ἀψυχολογήτους ὑπηρεσιακὰς ὑπερβολὰς.

## ΘΕΜΑ ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΝ

Ἐλλείψεις πολλάς ἔχει ἀκόμη ἡ ναυτική μας ἐκπαίδευσις. Προσπάθεια ὀλίγων μόλις ἔτῶν εἶναι. "Ολαὶ τὰ κενὰ δὲν ἔχουν εἰσέτι καλυφθῆ. Σοδαρά καθ' ἡμᾶς, μεταξὺ τῶν σοδαρωτέρων, εἶναι ἡ ἐλλείψης καταλλήλων, προγραμματισμένων διδακτικῶν βιβλίων διὰ τοὺς ὅχι πλέον ὀλίγους μαθητὰς τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν. Ἡ σήμερον κρατοῦσα καχώδης κατάστασις τῶν πολλῶν φυλλαδίων καὶ τῶν μὴ ἐγκεριμένων ἀπὸ εἰδικῆν τινα ἐπιτροπὴν βιβλίων δὲν ἐπιτρέπεται νὰ συνεισθῇ. Εἰς τὸν καθέ διδάσκοντα παρέχεται ἡ καλή εὐκαιρία τῆς ἔκδόσεως ἐνὸς βιβλίου, κατὰ τὴν ίδιαν τοῦ καὶ μόνον κρίσιν, πληροῦντος τὰς ἐκπαιδευτικὰς ἀνάγκας. Οἱ μαθηταὶ καλοῦνται — διὰ νὴ μη εἴπωμεν ὑποχρεοῦνται — νὰ τὸ ἀγοράσουν.

Πολλά, βεβαίως, εἶναι τὰ δημιουργημένα συμφέροντα καὶ οὐκ ὀλίγαι αἱ ἀναιμένειαι ἀντιδράσεις διὰ τὴν προτεινόμενήν ἔκδοσιν πλήρους σειρᾶς συγγραμμάτων ποὺ θὰ ἐκάλυπτον ὅλοκληρον τὸ πρόγραμμα τῆς διδακτικῆς ὥλης καὶ θὰ ἔτιθεντο ὑπὸ τὴν βάσανον μιᾶς ἐξ εἰδικῶν ἐπιστημώνων ἐπιτροπῆς. Τὰ οὕτω ἐγκρινόμενα βιβλία θὰ διετιμῶντο καὶ θὰ διετίθεντο, ὅπως ὅλα τὰ διδακτικὰ τῶν δημοσίων σχολῶν, ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ ὅχι, ὅπως τώρα, ἀνεξέλγκτως ἀπὸ τὸν κ. κ. καθηγητᾶς. Οἱ συγγραφεῖς τῶν βιβλίων θὰ ἡκολούθουν ὑποχρεωτικάς τὰς κατευθυντήριους γραμμάτης τῆς ἐπιτροπῆς, ητίς καὶ θὰ είχεν ὅλην τὴν εὐθύνην τῆς ἐπιδέλεψεως, τῆς συγγραφῆς καὶ τῆς ἔκδόσεως τῶν συγγραμμάτων. Θὰ ἔξησφαλίζετο οὕτως ὅχι μόνον ἡ πλήρης, ἡ ὁμοιογένης, κατάρτισις τῶν μαθητῶν τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν προσερχομένων διὰ τὸ δίπλωμα ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. Αύτὴ η μετεπαίδευσις θὰ διηκολούντει διὰ τῆς πλήρους σειρᾶς τῶν οὕτω ἐκδιδόμενών βιβλίων.

Τὸ θέμα χρήζει μελέτης καὶ ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων τοῦ ὑπουργείου. Τελούμεν, βεβαίως, ἐν γνώσει τῶν ἀντιδράσεων, ποὺ θὰ προβληθοῦν. Ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ τὰς ἀγνοήσουν οἱ ἀρμόδιοι προκειμένου νὰ πληρωθῇ μία ἀξία πάσης προσοχῆς ἐλλειψίας, ἐν ταύτῳ δὲ νὰ ἀποκατασταθῇ μία τάξις πραγμάτων εἰς τὰ διδακτικῶν βιβλίων τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν.

Θὰ μᾶς δοθῇ, πιστεύομεν, ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπιανέλθωμεν. Ἡ πρώτη αὐτὴ σύστασις δὲν θὰ φέρῃ τὸ ἀποτέλεσμα. Πολλὰ τὰ δημιουργημένα συμφέροντα.

## ΑΙ ΜΙΚΡΟΤΗΤΕΣ

Μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῆς Ἀγγλικῆς Μητρόπολεως ἐντύπωσιν προεκάλεσεν, ἀλλὰ καὶ σχόλιος κολακευτικοῦ διὰ τὴν ἑδῶ διοίκησιν, ἡ μή συμμετοχὴ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, ητίς συμπετέσχεν εἰς τὰς ἐργασίας τῶν δύο τελευταίων συνόδων τοῦ Διοικητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (I.M.C.O.). Ἡ απουσία τοῦ κ. Γουλιέλμου παρετηρήθη ἀπὸ αὐτὸν τὸ 'Επιτελείον τοῦ I.M.C.O. καὶ τὰς ζένας παρ' αὐτῷ ἀντιπροσωπείας.

Ο Προξενικός Λιμενάρχης Λονδίνου είναι, ως γνωστόν, ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὁ ναυτιλιακὸς ἀκόλουθος παρὰ τὴν Προεδρείας μας. Αύτὴ εἶναι ἡ προκαθωρισμένη θέσις του εἰς τὴν διοικητικήν Ιεραρχίαν.

Καὶ ἡ ιδιάζουσα αὐτὴ προβολὴ ἔχει πλέον ἀναγνωρισθῆ ἀπὸ τοὺς "Ελληνας — διπλωματικοὺς καὶ ναυτιλιακούς παράγοντας — οἵσονται καὶ τοὺς ζένους. Κάθε λόγον ἔχουμεν, πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλώδητον νὰ τὴν διατηρήσωμεν.

Διὰ τοῦ Λιμενάρχου ἐπικοινωνεῖ ὁ I.M.C.O. μετὰ τοῦ ἑδῶ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, πολλάκις δὲ καὶ αὐτὸν τὸ ἀγγλικὸν ὑπουργείον τῶν Μεταφορῶν, ὅπουνται ἀποράτητος η χρησιμοποίησης τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ. Ο ἀποκλεισμός του, κατὰ τὰς τελευταίας συνόδους τοῦ Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ, εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνει παρὰ εἰς τὸ νὰ μειώσῃ τὸ κύρον τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου καὶ νὰ καταστήσῃ εἰς τὸ μέλλον δύνατον, ὃν μὴ προβληματικήν, τὴν ἀποτελεσματικήν

# ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

## SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

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

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
TELEPHONE: 82226  
» NIGHT: 412905

της ύπηρεσιακής του άποστολής ένοντι τοῦ I.M.C.O.

Είμεθο περίεργοι νά πληροφορηθώμεν τούς λόγους, οἵτινες ήγαγον τοὺς παράγοντας τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς μὴ συμμετοχῆς τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου εἰς τὴν Ἑλληνικήν ἀντιπροσωπείαν. Δικαιολογία βάσιμος ἀσφαλῶς δὲν θὰ ὑπάρχῃ. Εἰς ἐνδούτηρεσιακάς, πιθανόν, μικρότητας θὰ πρέπει νά ἀποδώσωμεν τὴν παράλειψιν.

## Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Ἡ ἐκλογὴ τοῦ κ. Κ. Σταυροπούλου εἰς τὴν θέσιν τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ I.M.C.O., ἀποτελεῖ τὴν πρότην ἐπίσημον ἀναγνώρισιν τῆς χώρας μας ὡς μείζονος ναυτιλιακῆς δυνάμεως, ἐνῷ ταύτοχρόνως ἐπιβραβεύει τὴν λαμπράν σταδιοδρομίαν τοῦ διεκεκριμένου «Ἐλλήνος νομικοῦ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τῶν Ἡμέρων Ἐθνῶν».

Τιθέμενος νά κ. Σταυρόπουλος ἐπὶ μίαν πενταετίαν ἐπικεφαλῆς τοῦ ταχέως ἀναπτυσσομένου διακριτικοῦ ναυτιλιακοῦ ὄργανισμοῦ, πιστεύομεν ὅτι ἔξασφαλίζει εἰς τὴν «Ἐλλάδα» μίαν πρώτου μεγέθους προβολῆν εἰς τὸν χώρον τῶν διεθνῶν σχέσεων, εἰς δὲ τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν, βαρύνονταν συμπαράστασιν καὶ ἀποτελεσματικὴν προστασίαν. Διότι η παρουσία τοῦ διαπρεπούς συμπατρίωτου μας εἰς τὴν Γενικὴν Γραμματείαν τοῦ I.M.C.O., θὰ ἔξουδετερώσῃ κατὸ μέγα μέρος, τὰς πολλὰς, κρυφὰς καὶ φανερὰς, ἀντιδράσεις τῶν ἀνταγωνιστῶν μας, θὰ παρέξῃ δὲ τὸν χρόνον διὰ τὴν ἐδραίωσιν τῆς προεχούσης θέσεώς μας εἰς τὸν διεμήνη ναυτιλιακὸν στίδον.

Ταῦτα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δτι καὶ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς θὰ τύχῃ πάσης συμπαραστάσεως δ. κ. Σταυρόπουλος εἰς τὸ ἔργον του. «Οτι τόσον τὸ κράτος δόνον καὶ ὁ ἐφοπτισμός, θὰ στέρξουν νά ἀναλάδουν τὰς εὐθύνας των εἰς τὴν εὐρυτέραν καὶ πλέον οὐσιαστικὴν προβολῆν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως.

Ἐξησφαλίσαμεν μίαν ἀκόμη προϋπόθεσιν διὰ νά ἀποκτήσῃ μεγαλυτέραν βαρύτητα η ἐλληνικὴ γνώμη κατὰ τὰς συζητήσεις μετὰ τῶν φίλων καὶ ἀντιτάλων. Θά ἀπετέλει γενικωτέραν ζημίαν, ἃν αὕτη παρέμενεν ἀνεκμετάλλευτος.

## ΔΙΑ ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Ἀνοικτὸν παραμένει πάντα τὸ θέμα τῆς ἐνισχύσεως διὰ νέων καὶ ισχυρῶν μονάδων τοῦ στόλου τῶν ρυμουλκῶν τῶν ἐξυπηρετούντων τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος. Μόνον μία δεσμευτικὴ ἀπάντησις τῶν κοινοπρακτουσῶν ἐταιρειῶν εἰς τὴν ληφθεῖσαν ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π. ἀπόφασιν, θὰ ἡδύνατο νά θεωρηθῇ διότι ὅδηγει εἰς τὴν τακτοποίησιν του. Καὶ ἡ ἀπάντησις αὐτή, ὡς εἴμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, δὲν ἔδοθε μέχρι στιγμῆς. «Ἐπισήμως, δηλαδή, δὲν ὑπάρχει δέσμευσις διὰ τὰς νέας προσκτήσεις ὑπὸ τῶν ἐταιριῶν Βερνίκου καὶ Μάτσα.

Πάντως, η διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π., ἐνεργούσα εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν μὲ ἀπόφασιστικότητα ἀπέστειλεν εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἐταιρίας τὸ ἀκόλουθον ἔγγραφον:

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νά φέρωμεν ὑπὸ σφίν υμῶν διότι τὸ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π., διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 138)6.2.62 πράξεως του, προῆλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅπως, λόγῳ τῶν παρατηρουμένων ἐλλειφεων καὶ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν ρυμούλκησιν τῶν εἰσπλεόντων καὶ ἀποπλεόντων τὸν λιμένα σκαφῶν, διὰ τῶν ρυμουλκῶν τῶν ὑμετέρων ἐταιριῶν, δτινα κρίνονται ἀνεπαρκή καὶ τινὰ τούτων ἀκατάλληλα, καλέση ὑμᾶς δπως δπως τῆς δης Μαΐου 1962 ὑποβάλλητε εἰς τὸ Ο.Α.Π. ἀντίγραφα συμβολαίων περὶ ἀγορᾶς η ναυπηγήσεως δύο μεγάλων ρυμουλκῶν, ἵποδυνάμεως ἑκάστου 1.200 — 1.400 ππων, παραδοτέων εἰς Πειραιά ἐν πλήρῃ καὶ κανονική λειτουργία, μέχρι τῆς δης Αύγουστου 1962.

«Πληροφοροῦμεν ὑμᾶς, ἐπίσης, δτι, παρερχομένων τῶν ἐν λόγῳ προθεσμιῶν, ὁ Ο.Α.Π. πρὸς ἐνισχύσιν τῆς δυναμικότητος τοῦ λιμένος καὶ ἐξυπηρέτησιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως αὐτοῦ, θὰ προθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν ιδίων ρυμουλκῶν.

‘Ο Γενικὸς Διευθυντής  
ΕΜΜ. ΚΕΛΑ·Ι·ΔΗΣ»

“Ἄσ ἐλπίσωμεν, δτι διὰ τὸ ἴδιον τῶν συμφέρον, αὶ δύο ἐταιρίαι, θὰ συμμορφωθῶν πρὸς τὰς ὑποδείξεις τοῦ Ο.Α.Π. Η πρόσκτησις δύο ισχυρῶν μονάδων, δὲν δύναται, παρὰ νά κείται ἀπολύτως ἐντὸς τῶν οικονομικῶν των δυνατοτήτων.

## ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

Αὔξανονται καὶ πληθύνονται τὰ τουριστικά μας πλοῖα, δπως καὶ τὰ μεσογειακὰ ἐπιβατηγά. Καὶ ἄλλα προβλέπεται σὺν τῷ χρόνῳ νά προστεθοῦν. Τὰ κατάλληλα ἀναζητοῦνται.

Πρὸς τὴν κατηγορίαν αὐτῆν τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν στρέφεται ἀνήσυχος η ἐφοπλιστικὴ πρωτοβουλία. Ζωηρὸν εἶναι τὸ κύμα τοῦ λαϊκοῦ κυρίως τουρισμοῦ ἐκ τῆς Δυτ. Εύρωπης πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσό-

Telegram: "GENICOLAOU,  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

‘Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΑΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

γειον — πρὸς τὴν Ἐλλάδα καὶ τὸ Ἰσραὴλ κυρίως. Αὐτὴν τὴν κίνησιν θέλουν οἱ ἐφοπλισταί μας νά ἐξυπηρετήσουν καὶ νά προαγάγουν. Εύχομεθα νά τὸ ἐπιτύχουν. Πολύτιμος διὰ τὸν τόπον μας η προσπάθειά των.

Ἐχομεν, δμως, καὶ τὰς ἐπιφυλάξεις μας διὰ τὴν ἔκτασιν τῆς παρατηρουμένης δραστηριότητος. Εἶναι ἀπρογραμμάτιστος καὶ ὡς ἐκ τούτου προβλήματα δύσκολα μετ’ ὀλίγον θὰ ἀνακύψουν.

Ο πληθωρισμός, μὲ τὸ ἐπακόλουθον τοῦ εὐθηνοτέρου κομίστρου, εἶναι τὸ πρώτον. Εἰς τὴν μόνη λ.χ. γραμμήν, τὴν ὀπωδόπιτο τοικεντρώνουσαν κίνησιν ἀξιόλογον, ἀπὸ τὴν Βενετίαν πρὸς τὴν Ἐλλάδα, τὴν Κύπρον καὶ τὸ Ἰσραὴλ δρομολογοῦντα ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς μεγάλα — περισσότερον ἵσως τοῦ δέοντος — σκάφη. Καθημερινάς θὰ ἔχωμεν ἀναχωρήσεις ὅχι ἐνός, ἀλλὰ καὶ δύο πλοίων ἀπὸ τὴν Βενετίαν καὶ τὸ Βρινήσιον. Πλὴν αὐτῶν, τὰ ιδιαιτέρως τουριστικά, μὲ ἀφετηρίαν τοὺς δύο ὡς ἄνω ιταλικοὺς λιμένας καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς θὰ φέρουσαν ἰσως τὰ δέκα, μετ’ αὐτούς τρία.

Ολοι δμιούν περὶ χιλιάδων πολλῶν ἐπιβατῶν, περὶ ρεύματος τουριστικοῦ, ίκανον νά καλύψῃ κάθε προσφερόμενή εἰς πλοία θέσιν. Ισως αἱ προβλέψεις αὐταὶ νά ἐπαληθεύσουν. Πρὸς τὸ παρὸν τὰ προσφερόμενα διὰ τὴν θερινὴ σαιζὼν σκάφη — πλὴν μιᾶς η δύο ἔξαιρεσεων — δὲν ἔχουν καλεῖσθαι τὰς θέσεις των οὐρών διὰ τὸν Ιουνίον. Εἰς τὸ τέλος αὐτὴ η ὑπερπροσφορὰ τῶν πλοίων θὰ προκαλέσῃ τὸν συναγωνισμὸν εἰς τοὺς ναύλους. Γνωστὴ η ὑπόθεσις.

Τὸ δεύτερον πρόβλημα, δχι ὀλιγώτερον σημαντικόν, εἶναι η ἔξειρεσις καταλλήλου προσωπικοῦ διὰ τὰ τόσα καὶ τόσα ἐπιβατηγά μας πλοία. Δὲν διαθέτομεν δχι μόνον θαλαμηπόλους καὶ μαγείρους, ἀλλ’ οὐδὲ πλοιάρχους ἀρκετούς, κατηρητισμένους διὰ τὴν διακυβέρνησιν πλοίων τουριστικῶν (κατόχους τῆς ἀγγλικῆς, τούλαχιστον, μὲ παράστασιν καὶ διοικητικά ίκανοτήτας).

Τὸ τρίτον, τέλος, πρόβλημα ἔχειται εἰς τὸ υψηλὸν κόστος τῆς ἐπανδρώσεων τῶν ἐπιβατηγῶν μας πλοίων, κόστος υψηλότερον τῶν ιταλικῶν καὶ τῶν γιουγκοσλαβικῶν καὶ ὅπερ τείνει νά καταστῆ ἀπαγορευτικὸν μὲ τὴν προσθήκην τῶν νεοαγοραζομένων καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν ικανωτέρων πλοιάρχων, θαλαμηπόλων, μαγείρων, πληριέρων. Πληρόνων τὰ περισσότερα διὰ νά τοὺς ἔξασφαλίσουν. Ομιλούμεν ἐπὶ συγκεκριμένων γεγονότων καὶ αὐτὰ μᾶς ἐπιτρέπουν νά διαβλέπωμεν τὰς αὐριανὰς δυσχερείας, διότι ἐπαρράπειαν μετὰ τῶν καλῶν πληρωμάτων. Ώς ὅμεσον δὲ ἐπακόλουθον τῆς ἐλλειφεώς των δὲν θὰ είναι μόνον η μεγαλύτερος διπάνη τῆς ἐπανδρώσεως, ἀλλὰ καὶ η δυσμηπόλησης τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου. Παρὰ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ προσωπικοῦ πλοίων θὰ είναι ἀμφιβόλου ποιότητος διότι ἀκριβῶς δὲν ἀπέκτησαν τὰ πληρώματα τὴν κατάλληλην μετεκπαίδευσιν, τούλαχιστον.

Καὶ αἱ παρατηρήσεις μας αὐταὶ καταλήγουν εἰς τὴν σύστασιν τῆς ἀντιμετωπίσεως — ἔστω καὶ μὲ καθοντέρωσιν — τοῦ δύο προβλήματος τῆς ἐπανδρώσεως. Απὸ κοινοῦ θὰ πρέπει νά καταβληθῇ η προσπάθεια, εἰναρείας καὶ τὸ συνεργασίας καὶ μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας ἐπισγεγλαματικὰς ὄργανωσεις — μαγείρων καὶ θαλαμηπόλων. Τὸ νὰ πιστεύῃ ὁ εἰς ἐφοπλιστὴς διότι ἔχει ἔξασφαλίσει τὸ προσωπικόν τῶν πλοίων του, ἀποπατάσσας μερικούς ἀπὸ ἄλλας ἐπιχειρήσεις διὰ τῆς μεγαλυτέρας ἀμοιβῆς, τὸ πρόδημά του δὲν ἐλύθη. Καποίος δλος πιθανὸν νὰ πλειοδοτήσῃ... Ολοι πρέπει νά συνεργασθῶν διὰ νὰ ἔξειρουν τὴν ληστινήν, ποὺ δὲν είναι ἄλλη περὰ η σχολὴ διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν ικανωτέρων.

“Οσον ἀφορᾷ τὸν πληθωρισμὸν τῶν σκαφῶν, ἄς εὐχητούμενην η κίνησις νά είναι πράγματι ἐπαρκής καὶ νά κατορθώσῃ η ιδιωτικὴ καὶ τέλαιρη πρωτοβουλία τῶν ἀπίτυχων τῶν χειμερινού τουρισμού πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Ή ἀπασχόλησης μερικῶν πλοίων καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα, ἀν καταστήσαται δυνατή, θὰ ἐπιτρέψῃ ἵσως τὴν διπομήγην δυσκόλων καταστάσεων, ποὺ τείνουν νά δημιουργηθοῦν ἀπὸ τὴν ὑπερπροσφορὰν πλοίων διὰ μίαν ἐργασίαν τετραμήνου μόλις διαφρείσεις. Εν τῷ μεταξὺ υπὲρ τὰ τρία ἐκατομμύρια λιρῶν ἔχουν ἡδη διατεθῆ τελευταίων εἰς ἐπιβατηγά πλοία, χωρὶς τὰ δώδεκα ἐκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὰ τρία ὀχηματαγωγά - ἀκτοπλοϊκά.

## ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΤΑ ΠΟΝΑ;

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νά ἐπιχειρήσουν αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν κατάρτισιν τῆς τεχνικοῦ - οικονομικῆς μελέτης διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν παραγγεγελθέντων τριών ἀκτοπλοϊκῶν - ὄχηματαγωγών, ἀνοπληρωμόσι τὸν Οργανισμὸν Τουρισμοῦ καὶ τὸ παρ’ αὐτὸῦ ἀγνοθήν οὐπουργείον Ναυτιλίας εἰς τὸ πρὸ τῆς παραγγελίας ἐπιβεβλημένον καθῆκον των. Εἰς δημιουργήματας μόνον παραπτηρήσεις ἀκρούμεθα πρὸς τὸ παρόν. Εν καιρῷ





τος ἔδημιούργησαν. Ἐκβαθύνσεις δαπανηράς, ἀμφιβόλου ἀπόδοσεως, ἐμμηχανεύθησαν. Ἀποθήκας, δῆμος, παρὰ τὴν ἐπίμονον τοῦ μακαρίου Ἀλέστα διαφωνίαν μὲ τοὺς πρὸ ἑτῶν δύο παράγοντας τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., δὲν ἐσκεπάσθησαν νὰ ἀνεγείρουν. Τώρα αὐτὴ αὕτη ἡ ὑπόστασις τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, ὡς μεγάλου ἐμποροναυτικού κέντρου, τίθεται ὑπὸ δοκιμασίαν.

## ΠΛΗΡΟΥΤΑΙ ΕΝΑ ΚΕΝΟΝ

Ο κατόπιν σχετικής άποφάσεως τού ύπουργού της Προεδρίας της Κυβερνήσεως, διορισμός είς τό Συμβούλιον τού Ε.Ο.Τ. τού διευθυντού της 'Εθνικής 'Ελληνικής Γραμμῆς 'Αμερικῆς κ. κ. Σαμαράκη ἀποτελεῖ μίαν, ἔστω καὶ καθυστερημένην, ἀναγνώρισιν ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους, τοῦ ρόλου τὸν ὅποιον ἔδει νὰ διαδραματίζῃ ὁ παράγων τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν εὐρείστη προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔθνικού τουρισμοῦ. 'Εκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη ὅτι ἡ ἀξιοποίησις τῶν ἀρχαιοτήτων καὶ τῶν φυσικῶν καλλλονῶν τῆς χώρας μας κατὰ μέγα μέρος στηρίζεται εἰς τὸ ἐπιβατηγὸν πλοιον. Αἱ κύριαι τουριστικοὶ διόρθωσις προσπάθειας ἔξι Εὐρώπης πρὸς τὴν πατρίδα μας παραμένουν αἱ θαλάσσιαι. 'Απὸ τάς μακρυνάς ἥπειρους — τὴν 'Αμερικὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν — τὰ ἔθνικά ὑπερωκεάνια διοχετεύουν κατ' ἔτος συμπαγεῖς μᾶζας ἐπισκεπτῶν. 'Η ἄγνοια, συνεπῶς, τῶν ἐκάστοτε ἀπόψεων τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας μας εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τουριστικῆς μας πολιτικῆς, δὲν ἦτο δυνατὸν πορὰ νὰ ἀποθῇ ὅπως καὶ ἀπέθηκε, ἐπιζημία. Διεστράφησαν, συχνά, αἱ ἐπιβολλόμεναι κατευθύνσεις.

Ο κ. Κ. Σαμαράκης, ώς έ τῶν προσωπικῶν του ίκανοτήτων, ἀλλὰ καὶ τῆς γνώσεως καὶ τῆς ἐμπειρίας τὴν ὅποιαν ἀπέκτησεν ἐκ τῆς καθημερινῆς ἀναστροφῆς του μὲ τὰ ζητήματα τοῦ ἐπιβαθύγου πλοίου καὶ ιδιαιτέρως τοῦ ὑπερωκασίου, εἶναι πράγματι, εἰς θέσιν ἀποδοτικῶς νὰ ὑπηρετήσῃ τὴν ὑπόθεσιν, τὸν τουρισμὸν, παρέχον τὰς ἐνδειγμένας εἰσήγησις εἰς τοὺς ιθύνοντας τὰ τουριστικά μας πράγματα. Καὶ ἔχουν ἀνάγκην τῶν εἰσήγησων αὐτῶν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ε.Ο.Τ., δι' ὅτι ἀφορά τούλαχιστον, τὸν θαλάσσιον τουρισμὸν...

## Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

### Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε δι' ὑμῶν νὰ ἀπευθυνθῷ πρὸς τὸν ἄξιότιμον κ. Πρόεδρον τοῦ Ο.Δ.Π. καὶ νὰ ἐπικαλεσθῶ τὴν προσοχήν καὶ τὸ ἔνδιαιφέρον αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ σοδαροῦ θέματος τῆς πρωθεύσεως τῶν ἔργων τῆς νέας ἐπι-  
σκευαστικῆς βάσεως Περάματος διὰ τὴν ἐκεὶ μεταφορὰν καὶ ἐγκατά-  
στασιν τῶν ἐν Πειραιεῖ ἔργουσασιν ἐπισκευών πλοίων. Φρονῶ διτ., τὸ  
ὑπὸ ἐκτέλεσιν σοδαρὸν τούτῳ ἔργῳ χρονίζει καὶ ζημιούται ὡς ἐκ τού-  
του τὰ μέγιστα ἡ θεινική οἰκονομία μας.

Είς άρθρον μου δημοσιεύθην την 10 Ιανουαρίου έ.ξ. ύπεγράμμιζον ότι επιβάλλεται ή προτίμησις και ή ταχεία προώθησις τών προγραμματισθέντων έργων. Επί τη συμέσιο τούτου είχομεν και προφορικήν δηλώσιν του κ. Προέδρου ότι συντόμως θα έγενετο ή έναρξεις τών έργων και ύπό εύνοικάς συνθήκας θα απέπεραστούντε έντος του 1962.

Διεμεύθυνσαν σι αισιόδοξοι έκειναι προβλέψεις. Διατί άρα γε; Τι νά συμβαίνη; Πιστώσεις 30 έκατομ. δραχμών ένεγράφησαν εις τὸν προϋπολογισμόν. Τὰ σχέδια είναι έτοιμα. Διατὶ ό. Λ.Π. καθυστερεῖ καὶ δὲν προδίνει εἰς τὴν ἔναρξην τῶν ἐργών; Παρήθινον ἡδη τρεῖς μῆνες καὶ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π. εἰς οὐδέμιαν προέδη ἀνακοίνωσιν δικαιολογούσαν τὴν καθυστέρησιν. Μήπως, διερωτώμεθα, παρασκηνιακῶς δρῶντες παράγοντες παρεμποδίζουν τὴν ἀρχικήν ἀπόφασιν τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π.; Ἀλλὰ ἐν σοδαρόν σημείον διαφέγγει Ἰωάννης τῆς προσοχῆς τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ἐπ' αὐτῷ τοῦ σημείου ἐπίκαιο λούματι τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Πρέδρου. Ὁ ἐπισκευαστικός χώρος τῆς ἀκτῆς Ξαβερίου περιωρίσθη καθ' διοκληρίαν. Δὲν είναι δυνατόν, λόγω παρεμβαλλόμενων δυσχερειῶν, νά συνεχισθῇ ἐκεὶ ἡ ἐργασία τῶν ἐπισκευῶν. Πουθενά ἐντὸν τοῦ λιμένος διατίθεται ἄλλος χώρος πρὸς δημιουργίαν νέου ἐργοταξίου. Και ὑπόβαλλομεν τὸ ἔρωτημα πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Α.Π.: Τι πρέπει νά κάμουν τὰ ἐργοτάσσια πρὸς συνεχίσιν τῶν ἐργασῶν ἐπισκευῆς; Νά διαλυθοῦν; "Ἄς τὸ διατάξει ό. Α.Π.

Πληροφορούμεθα διτί κατά τὴν προσεχῆ ἄνοιξιν πρόκειται νὰ καταπλεύσουν εἰς τὸν λιμένα μας μεγάλα ξένια τουριστικά πλοιά καὶ προμηνύεται μεγάλη ἐπιβατική κίνησις. Εύχαριστον τὸ γεγονός, ἀλλὰ καὶ δυσάρεστον ἀπὸ τῆς Ιθικῆς μας πλευρᾶς, διότι εἶναι ἐπόμενον νὰ κλεψθῇ κατὰ πρειδόνων ταύτην ὁ λιμῆν. Εἰς ποῖον, λοιπόν, σημείον τοῦ λιμένος θὰ είναι δυνατόν νὰ διενεργηθοῦν αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων; Ἰδού ἔνα σοβαρὸν θέμα, ποὺ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. Ἀμεσος κινδύνος ἀπειλεῖ τὰ υἱοτάταμενα ναυτικά ἑργοστάσια. Ας σημειωθῇ διτί ἡ μείζη δὲν εἰμεθα ἐμποροὶ διὰ νὰ ζητούμενης ἀπόθηκάς πρὸς ἀποθήκευσιν τῶν ἐμπορευμάτων μας. Εἰμεθα ἥργοστασια παραγωγικά - βιομηχανικά καὶ χρειαζόμεθα χώρους διὰ τὰ προ-

έπισκευήν πλοιά. Αι άναγκαι της σημερινῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἐπιδάλλουν, διτις διατεθούν οι χώροι αὐτοί.

Δεν γνωρίζουμεν εις ποῖον σημείον πρέπει νὰ ὄργανωθῇ ἔνα καινούργιο ἐργάταιόν τους ἐπισκευῶν. Καθήκον τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Π.Λ. εἶναι ἡ ἑξεύρεσίς του. Ἐκ τῶν πραγμάτων, συνεπώς, ὑποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη τῆς δημιουργίας τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα, ἵνα ὅσον δια τὴν λιμήν ὑπὸ τὴν νέαν διαρρύθμισί του δὲν προσφέρεται πλέον διὰ τὴν δημιουργίαν νέου χώρου ἐπισκευῶν. Τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον προτιμᾶ ὁ τὸν λιμένα Πειραιώς, διότι εἶναι ὁ εὐθητότερος λιμενὶ ἀπὸ δῆλους τοὺς ἄλλους γειτονικοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου. Διὰ νὰ μᾶς προτιμήσῃ θέλει κρηπιδώματα, θέλει δέστρες καὶ ἀνεστις εἰς καταλλήλους χώρους. Δημιουργήσατε τους. Γίνσα καθυστέρησις ζημιώνει τὰ μέγιστα αὐτὴν τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας μας.

Εύχαριστῷ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Διατελώ μετὰ πάσης τιμῆς  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΕΦΡΑΙΜΙΔΗΣ

“Εφόρος τῶν Ναυτικῶν Ἔργοστασίων

## Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΩΝ

Τότε της άρμοδιας Διευθύνσεως του Υπουργείου Ναυτιλίας, διετ-  
ώπιθι εἰς τὴν ὄριστικὴν ἡρῷον μορφήν, τὸ σχέδιον νόμου διὰ τοῦ ὀποίου  
έπερχονται οὐσιώδεις μεταβολαὶ εἰς τὸ ισχὺον καθεστῶς τῆς ἀπο-  
γραφῆς τῶν μαθητευομένων ναυτικῶν. Ή μακροχρόνιος ἐφαρμογὴ<sup>1</sup>  
τοῦ οἰκείου κυδικοποιημένου νόμου (721 τοῦ 1948) κατέσπειν ἀ-  
ναγκαῖαν τὴν ἀνακαίνισιν του, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἔξασφαλισθῶν  
εφεξῆς ὄρθαι καὶ δικαιοι προϋποθεσεις διὰ τὴν κατ' ἀρχὴν εισοδὸν  
τῶν νεών εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπίγεγελμα, πιτις συμπιπτεῖ με τὴν χορη-  
γίουσιν εἰς αὐτὸύ τοῦ θιδιαρίου τοῦ μαθητευομένου. Συγκεκριμένως,  
διὰ τοῦ νομοσκεδίου τούτου, καταρργούνται εὐεργετικαὶ τινὲς διὰ  
τάξεις, βάσει τῶν ὀπίσιων ἐκορυφούντο μέχρι τούδε ναυτικὰ φυλλάδια  
εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις, ἀνεξαρτήτως ὅρου πλικίας. Λαμβάνεται  
πρόνοια διὰ τὴν υπὸ τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας ρύθμισιν τῆς ἑκό-  
σεως νέων φυλλαδίων, ἀναλόγως τῶν ὑφισταμένων εἰς τὸν Ναυτιλιανὸν  
ἀναγκῶν καὶ παρέχονται ομηραντικαὶ διευκολύνσεις διὰ τὴν ἀπο-  
γραφὴν ὡς ναυτικῶν, Ἐλλήνων τοῦ ἔξωτερου (ὡς τῆς Αιγύπτου),  
ἔθ' οὖσον ἀπόδειγμένων πισκούσον οὕτω: καὶ πρότερον τὸ ναυτικὸν  
ἐπάγγελμα.

Τό νομοσχέδιον, τό οποίον μετά την τελικήν του επεργασίαν περιλαμβάνει πάντες ένν οώδη δρόμο, Επιφέρει τάς άκολουθους βασικάς τροποποιήσεις εις τά μέχρι τουύδε ισχύοντα διά την άπογραφήν των ναυτικών :

Κατ' ἀρχὴν καθορίζει ὡς ἀπάραιτον προϋπόθεσιν τῆς ἀπογρα-  
φῆς την καλὸν γνῶν τῆς κοιλιμόθεως. Κρίνεται, ὅπως τονίζεται  
εἰς τὴν σκετικὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσίν, ὡς ἀπαραδεκτὸν νὰ υπάρχουν  
Ἐλλήνων ναυτικοὶ καὶ μαλισταὶ νέοι εἰς τὴν ἀστικὰν, οἱ δόποις νὰ  
μη γνωρίζουν τὸ κολυμβητόν. Πρόκειται περὶ ἀσύγχρονῶν ἄγνοιας,  
ἥτις ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερὸν λόγον τῶν μεγάλων ἀπώλειων, αἵτινες  
αποριούνται σὶς τὰ ναυάρια ἐλληνικῶν πλοίων. Τὸ σκετικὸν ὅσθιον

σημειώνουνται είς τα ναυαγά ελληνικών πλοίων. Τα υπόκειται αρχέρια του νομοσχεδίου «Αναφέρει επί του προκειμένου τα έξι»:  
«Νά γγωρίζει (ό μαθητεύομενος ναυτικός) καλούνθοτεσται. Δι' ἀπόφασ-  
σεως τοῦ Υπουργοῦ Εμπορίκης Ναυτιλίας καλούνθοτεσται αναλόγως τῶν  
τοπικῶν συνθηκῶν ὁ τρόπος πρακτικῆς ἔξετάσεως τῶν ὑποψη-  
νών, τοις πάσῃ ἄρτιος λεπτομέρεια».

φιών και παρά ετέρα λεπτομέρειας». Όσούτως τὸ καταριθέν ονομασθέντον καταργεῖ διάταξιν τοῦ ισχύοντος νόμου, συμφώνως πρὸς τὴν όποιαν ἐπετρέπετο ἡ ἀπογραφὴ πλοιοκτητῶν ἢ συμπλοιοκτητῶν κατὰ 40%, ἀνέχαρτήν πλίκιας και τούτῳ διότι μέχρι σήμερον αἱ παρουσιασθέντες περιπτώσεις ἐφαρμόγηνται, κρίνονται ὅτι ίσαν ἐλάχιστοι. Τροποποιουμένης παλαιᾶς διατάξεως, καθορίζεται, ἐπίσης, ὅτι καὶ οἱ εἰς τὸ Β. Ναυτικὸν καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἐκπληρώσαντες τὴν στρατιωτικήν των θητειῶν δὲν δύνανται, ἀνέχαρτής πλίκιας, νὰ ἀπογράφωνται ὡς ναυτικοί. Οὕτοι θὰ ἔχουν ἐφεξῆς δικαιώματα ἀπογραφῆς μέχρι συμπληρώσεως τοῦ 32ου ἑτού τῆς πλίκιας των, ἐνῷ διὰ τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ὁ ισχύων νόμος ὀρίζει τὸ 25ον ἑτον. Πόντως, τοῦ περιορισμοῦ τούτου τῆς πλίκιας ἔξαιρονται οἱ Ἀλληλες τὸ γενος, οἱ καταφεύγοντες ἐν κωρών προσδιοριζόμενων, διὰ Βασιλικῶν Διαταγμάτων, προκειμένου νὰ χρηγοῦνται εἰς αὐτοὺς ἡ δυνατότης ὅπως ουνεχίσουν νὰ ἀσκοῦν τὸ επάννευλα των ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων.

Τότε προποιούν τό καθεστώς της όπογραφης των ναυτικών νομο-  
σχέδιον, περιλαμβάνει έξι, άλλους δέρθρου, διά του οποίου καθερίζε-  
ται ο έφοδιασμός διά θιβλιαρίου μαθητευομένου ναυτικού εἰς τούς  
άποφοίτους του Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών, ἐφ' ὅσον κέκπνυται καὶ  
πιτυχίου *Ανωτάτης Σχολής* καὶ δέν έχουν ὑπέρθρο τὸ 32ον ἔτος της  
πλικίας των. Διὰ τοῦ ίδιου δέρθρου, προβλέπεται ἐπίσης όπως οἱ ὄμορφε-  
νεις οἱ καταφεύγοντες εἰς την *'Ελλάδα* ἀπογράφονται ἀνεξαρτήτως  
πλικίας, ἐφ' ὅσον θὰ ὑπερδικνύοντ, διὰ πάσκουν κατὰ κύριον λόγον  
τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ προπονημένων, ἐνῷ παραλλήλως καταρ-  
γείται ὑφισταμένη διάταξις, βάσει τῆς όποιας ἀπέγραφοντο χωρὶς νό-  
λαμδεῖται ὑπὸ δύον πλικίας, οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς ὥρισμενας  
μονάδας τῆς *Βασιλικῆς Αεροπορίας*.

μονάδας της Βασιλικής Αρχηγοπολίας.

Τέλος, ο τού νομοσκεδίου προβλέπεται ή διά Βασιλικών Διαταγμάτων κωδικοποίουσι πάσσων των περι ἀπογραφῆς διατάξεων, ἐνώ παρέκεται ή εὐχέρεια διώπας ἀναλόγως τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, καθορίζεται ή ἀριθμὸς τῶν εἰσερχομένων τὸ πρῶτον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὸ σκετικὸν ἄρθρον τοῦ νομοσκεδίου, καθορίζει ὡς ἔξτις τὴν διαδικασίαν τῆς τοιαύτης ρυθμοτικῆς ἐπεμβολεώς τοῦ Ὑπουργείου εἰς τὴν ἀπογραφὴν τῶν νεων ναυτικῶν.

“Η χορήγησις ή μη βιβλιαρίων μαθητευομένων ναυτικών ὡς και ἀριθμός των χωρητικών τοιούτων κατά ὄπουραφούσας ὑπηρεσίας καὶ Αιγαίου καὶ Ἀσκάς δοίεται καθ' ἕκαστον ἔτος δι' ἀποδείξεως

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

## STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

τοῦ "Υπουργοῦ" Έμπορικῆς Ναυτιλίας, έκδοσμένης ἐντὸς τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ κατόπιν γνώμης εἰδικῶν συγκροτουμένης ἐπιτροπῆς.

»Εἰς ἑξαιρετικάς περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὁποίας διαπιστοῦται ἐλλειφὴ ἀπογραφομένων ναυτικῶν δύναται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους καὶ κατὰ τὴν ίδιαν διαδικασίαν νὰ αὐξηθῇ ἐφ' ἀπὸς ὁ καθορισθεὶς ἀριθμὸς τῶν χορηγητέων θιβλιαρίων μαθητευομένων ναυτικῶν».

### Η ΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Απλῆ καὶ μόνον ἀνάγνωσις τῶν στατιστικῶν στοιχείων τὰ ὅποια ἐκφράζουν τὴν δραστηριότητα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» κατὰ τὸ 1961, παρέχει σαφῶς τὸ μέτρον τῆς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξήσεως τῶν ὑποχρεώσεων, ὡς καὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ 'Ιδρυματος. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἀναδιοργάνωσις καὶ ἡ ἀνάπτυξης τοῦ, ἡ ἐπέκτασης δηλαδὴ τῶν κτιριακῶν του ἐγκαταστάσεων, ἡ ἐπαρκής ἐπιστημονική ἐπάνδρωσίς του, δὲν θὰ ἀπαιτήσῃ πολλὴν σκέψιν καὶ δὲν δικαιολογεῖ μεγάλον δισταγμὸν. Εάν τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας ἐνδιαφέρεται νὰ συντηρήσῃ ἔστω αὐτὴν τὴν κάποιαν παράδοσιν — ἔναντι τῶν ἄλλων ἐργαζομένων τάξεων — τῆς ἀποτελεσματικῆς κοινωνικῆς ἀντιλήψεως ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, ἐὰν δὲ Ιατρὸς καὶ τὸ φάρμακον, ἡ νοσηλευτική περίθαψις καὶ ὁ παραθερισμὸς τῶν παιδιών, θὰ πρέπει νὰ παραμένουν ούσιαστικά πλεονεκτήματα διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν, δὲν ἔχει παρὰ νὰ χωρῆσῃ τὸ ταχύτερον, ἀμέσως εἰς δυνατόν, εἰς μίαν γενναίαν ἐνίσχυσιν τοῦ 'Ιδρυματος, εἰς τρόπον ὃςτε ἐδῶ, εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας, νὰ δυνηθῇ τοῦτο εὐχερέστερον καὶ ούσιαστικώτερον νὰ ἐκπληρώσῃ τὸν προορισμὸν του. Δὲν θὰ πρέπει νὰ λησμονῆται, διτὶ ὡς ἔχει σήμερον ὁ «Οίκος τοῦ Ναύτου», δύναται νὰ καλύψῃ, μὲν ἀνεστις θεβαίων, τὰς ἀνάγκας μόνον τοῦ ἡμίσεος τῶν ἡδη προστατευομένων του. Τὸ γεγονός διτὶ κατορθώνει ἐκ τῶν ἐνόντων νὰ καλύπτῃ, ἀπὸ πλευρᾶς Ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, τὸν διπλάσιον ἀριθμὸν ναυτικῶν καὶ μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των, ἐνῷ ἀποτελεῖ ἀξιοθάμαστον ἐπίδοσιν διὰ τὸ παρόν, δικαιολογεῖ ἀντισχίας διὰ τὸ μέλλον. Διότι μέχρι πότε δὲ «Οίκος τοῦ Ναύτου» ὑπὸ τὴν σημερινήν του συγκρότησιν — διοικητικὸν καὶ ἐπιστημονικὸν πρωταρικόν, ἐγκαταστάσεις κλπ. — θὰ συνεχίσῃ ἐπιτελῶν τὴν ἀποστολὴν του;

'Αλλ' ἂς ἴδωμεν τὰ στοιχεῖα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς δραστηριότητος τοῦ 1961, τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν τὴν ἀφορμὴν τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεών μας,

Ίατρική, φαρμακευτική καὶ νοσηλευτική περίθαψις, παρασχεθεῖσα εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κέντρου:

Εἰς τὰ ἑξωτερικὰ Ιατρεῖα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἔξητάσθησαν συνολικῶς 170.192 ἄτομα, ἔκ τῶν ὅποιών 91.262 ὑπὸ Ιατρῶν παθολόγων, 13.066 ὑπὸ παιδιάτρων, 11.598 ὑπὸ ὀφθαλμιάτρων, 11.713 ὑπὸ

λαρυγγολόγων, 8.639 ὑπὸ δερματολόγων καὶ 8.074 ὑπὸ γυναικολόγων. Παραλήλως, ὑπὸ Ιατρῶν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἐπραγματοποιήθησαν οίκοι 16.388 ἐπισκέψεις. Εἰς ἡσαφαλισμένους τοῦ Πειραιῶς 10.022 καὶ εἰς τὰν 'Αθηνῶν 6.366.

Ἐξ αὖ, καὶ κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα, παρεπέμφθησαν ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος πρὸς ἔξετασιν εἰς Ιατρούς εἰδικοτήτων 6.150 ἄτομα. Εἴς αὐτῶν τὰ 1.620 παρεπέμφθησαν εἰς ούρολόγους, τὰ 892 εἰς νευρολόγους, τὰ 833 εἰς φυματολόγους, τὰ 681 εἰς καρδιολόγους, τὰ 434 εἰς ὀρθοπεδικούς, τὰ 306 εἰς ἐνδοκρινολόγους.

Οὕτω, τὸ γενικὸν σύνολον τῶν προστατευομένων τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», σίτινες ἔτυχον κατὰ τὸ 1961 ιατρικής περιθάλψεως εἰς τὰ Ιατρεῖα τοῦ 'Ιδρυματος, οίκοι καὶ παρ' Ιατρῶν εἰδικοτήτων, ἀνήλθεν εἰς 193.810 ἄτομα.

Ίδον καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς φαρμακευτικῆς περιθάλψεως κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα:

Ἐξετελέσθησαν συνολικῶς 325.326 συνταγαί, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ 312.200 ὑπὸ τοῦ φαρμακείου τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» καὶ αἱ 13.126 ὑπὸ διαφόρων φαρμακείων. Ή μέση τιμὴ συνταγῆς κατὰ τὸ 1961 ἀνήλθεν εἰς 27.82 δρ., ἐνῷ τὸ μέσον κόστος ἔκαστου ἀσθενούς εἰς φάρμακα ἀνήλθεν εἰς 46.86 δρ. Ἐνδιαφέρει δὲ ἀκολουθῶν πίναξ. Πάρουσιάζει τὸ μέσον κόστος ἀσθενούς κατὰ μῆνα, ἀποδεικνυομένης τῆς σχέσεως, τὴν ὅποιαν ἔχει ἡ κίνησις τοῦ 'Ιδρυματος μὲν τὰς διαφόρους ἐποχὰς τοῦ έτους:

Ιανουάριος 43.35, Φεβρουάριος 41.83, Μάρτιος 43.89, Απρίλιος 43.58, Μάϊος 44.84, Ιούνιος 47.25, Ιούλιος 48.16, Αύγουστος 49.46, Σεπτέμβριος 46.44, Οκτώβριος 48.76, Νοέμβριος 50.22 καὶ Δεκέμβριος 53.73.

Ίδον τώρα ἡ ὑπόλοιπος προστατευτική δραστηριότης τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἢτοι διενεργηθεῖσαι ἐνέσεις, κίνησις ἐργαστηρίων, ἔκτασις νοσηλευτικῆς περιθάλψεως.

Εἰς τὰ Ιατρεῖα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» διενηργήθησαν κατὰ τὸ 12-μηνον διάστημα, συνολικῶς 29.297 ἐνέσεις, ἔξι δὲ 7.457 ἐνδοφλένδιοι καὶ 21.840 ἐνδομυϊκαί. Ὁσαύτως ἐνηργήθησαν καὶ 1.505 ἐνέσεις ἐπὶ προστατευομένων τοῦ 'Ιδρυματος ὑπὸ ἑξωτερικῶν νοσοκόμων.

Τὸ ἀκτινολογικὸν ἐργαστήριον τοῦ 'Ιδρυματος ἔξι ἄλλου, ἔξετελεσθεῖσα συνολικῶς 11.242 ἐργασίας, ἥτοι 8.927 ἀκτινογραφίας, 1.911 ἀκτινοσκοπήσεις, 61 τομογραφίας, 266 διαθερμίας καὶ 77 ἀκτινοθεραπείας. Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐργασιῶν, ὑπὸ τοῦ ἀκτινολογικοῦ ἐργαστηρίου ἔξετελέσθησαν 9.651 ἀκτινογραφίαι θώρακος εἰς ἀπογραφομένους ἐργάτας θαλάσσης. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ 353 προστατευόμενοι παρεπέμφθησαν ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος κατὰ τὸ διάστημα τούτο εἰς ἑξωτερικά ἀκτινολογικά ἐργαστήρια.

## PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR 242-0233

# FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

νοολογικά έργαστρια.

Κατά τὸ αὐτὸν διάστημα τὸ καρδιολογικὸν ιατρεῖον τοῦ 'Ιδρυματος ἐνήργησε 1.206 καρδιογραφήματα, ἐνῷ 275 προστατεύμενοι παρεπέμφθησαν διὰ καρδιογραφήματα εἰς ἕτερα ἑκτός τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ιατρεῖα.

Εἰς 24.616 ἀνήλιθον ἐπίσης οἱ παραπτεμφέντες πρὸς ἔξετασιν εἰς μικροβιολόγους κατὰ τὸ 1961. 'Εξ αὐτῶν οἱ 20.873 παρεπέμφθησαν εἰς μικροβιολόγους τοῦ Πειραιῶς καὶ οἱ 3.743 τῶν 'Αθηνῶν.

'Ιδού καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς νοσηλευτικῆς προστασίας:

Συνολικῶς κατὰ τὸ 1961 παρεπέμφθησαν εἰς κλινικὰς καὶ νοσοκομεῖα 5.546 ἄτομα. 'Εξ αὐτῶν τὰ 1.395 δι' ἔγχειρήσεις, τὰ 2.107 διὰ παθολογικὰ αἴτια, τὰ 879 διὰ παθήσεις ὡτονιολαρυγγολογικάς, τὰ 669 διὰ γυναικολογικάς, τὰ 152 νευρολογικάς, τὰ 156 ὄφθαλμολογικάς, τὰ 89 ὄρθοπεδικάς καὶ τὰ 99 οὐρολογικάς.

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα, κατεβλήθησαν νοσήλεια εἰς 1.130 ἄτομα, ἔχοργηθησαν διάφορα ἔξαρτήματα (ζώναι, κηλεπίδησμοι, τεχνητὰ μέλη κλπ.) εἰς 1.780 ἄτομα, παροχαὶ εἰς χρῆμα (ἐπιδόματα τοκετοῦ, λουτρών κλπ.) εἰς 91 ἄτομα καὶ κατεβλήθησαν τὰ ἔνδυα παιδείας δι' 23 προστατεύμενοι μέλη τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Καὶ συμπληροῦσται ἡ εἰκὼν τῆς μεγάλης καὶ ποικίλης αὐτῆς δραστηρίας διὰ τῶν ἀκόλουθων στοιχείων:

'Εξεδόθησαν κατὰ τὸ 1961 νέα βιβλιάρια ἀσθενείας 2.359 περιλαμβάνοντα 4.668 ἐν δώμα προστατεύμενα μέλη εἰς τὸ Κέντρον καὶ 2.267 νέα βιβλιάρια περιλαμβάνοντα 3.421 μέλη εἰς τὴν ἐπαρχίαν. Εἰς τέσσαρας ἔξι δλλους κατασκηνωτικάς περιόδους τοῦ θέρους τοῦ 1961, παραβέρισαν εἰς τὰς κατασκηνώσεις τοῦ 'Ιδρυματος 1.225 παιδιά ναυτικῶν, ητοι 183 τέκνα ἀξιωματικῶν, 954 πληρωμάτων καὶ 89 συνταξιούχων.

Εἰς τὰ αὐτὰ περίπου ὑψηλὰ ἐπίπεδα ἐκυμάνθη καὶ ἡ προστατευτικὴ δραστηρίας τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν ἐπαρχίαν. Τὰ 34 παραρτήματα τοῦ 'Ιδρυματος ἀπὸ πλευρᾶς ιατρικῆς καὶ φαρμακευτικῆς περιθάλψεως, ἔξυπηρέτησαν μίαν κίνησιν ἵσην σχεδὸν πρὸς ἔκεινην τὴν ὅποιαν ἔξυπηρέτησε τὸ "Ιδρυμα εἰς τὸ Κέντρον, ἐνῷ σημαντικῶς ὑπελείφθη ἡ νοσοκομειακὴ περιθαλψίας δεδομένου, διὰ αὐτῆς μέχρι καὶ τοῦ πρώτου ἔξαμηνος τοῦ 1961, παρέχετο ὑπὸ λίαν περιωρισμένη κλιμακά. Βραδύτερον διηρύνθη καὶ πάλιν δόμως, δχι εἰς κλίμακα ἀνάλογον μὲ τὴν παρεχόμενην εἰς τοὺς προστατεύμενους τοῦ Κέντρου.

Οὕτω οἱ ἔξετασθέντες εἰς τὰ ιατρεῖα καὶ οἵκοι ἀσθενεῖς τῶν ἐπαρχιῶν, ἀνήλιθον εἰς 155.681 ἄτομα. 'Εξ αὐτῶν 97.513 ήσαν ἐν ἐνέργεια ναυτικοὶ καὶ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των καὶ οἱ 58.068 συνταξιούχοι καὶ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των.

Κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα εἰς τὰ ιατρεῖα τῶν παραρτημάτων ἔξετελέσθησαν 22.163 ἐνέσεις καὶ 6.924 ἀλλαγαὶ τραυμάτων, ἐνῷ ἔξεδόθησαν 189.610 συνταξαὶ ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 5.854.469 δρχ. 'Εκ τῶν συνταξῶν αὐτῶν αἱ 122.033 ἀξίας 3.783.180 δρχ. ἔχοργηθησαν εἰς ἐν ἐνέργεια ναυτικοὺς καὶ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των καὶ 67.577, ἀξίας 3.071.289 δρχ. εἰς συνταξιούχους καὶ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των.

'Ιδού καὶ ἡ ἑκατσίς τῆς νοσηλευτικῆς προστασίας εἰς τὴν ἐπαρχίαν:

'Ενοστηλεύθησαν συνολικῶς 1.221 προστατεύμενοι ἐπὶ 10.366 συν-

ολικῶς ἡμέρας, ἀντὶ δαπάνης 936.051 δρχ. 'Εξ αὐτῶν οἱ 924 ἦσαν ἐν ἐνέργεια ναυτικοὶ καὶ μέλη οἰκογενειῶν των (7.081 ἡμέραι νοσηλείας ἀντὶ δαπάνης 651.713 δρχ.) καὶ οἱ 297 συνταξιούχοι (3.285 ἡμέραι νοσηλείας ἀντὶ δαπάνης 284.343 δρχ.).

Κατὰ σειρὰν τὴν μεγαλυτέραν προστατευτικὴν δραστηριότητα, κυρίως εἰς τὸν τομέα τῆς ιατρικῆς περιθάλψεως, ἀνέπτυξαν τὰ ἔξης παραρτήματα τοῦ 'Ιδρυματος: Χίου, Μυτιλήνης, Βροντάδων, Καρδαμύλων, Θεσσαλονίκης, Νεαπόλεως, Βοιών, Χαλκίδος, Λευκάδος, Ρόδου, Σαλαμίνος, Σύρου, Ιθάκης, Αίγινης. 'Η δραστηριότης τοῦ παραρτήματος τῆς "Ανδρου, δὲν ἀναφέρεται, διότι εἶναι κατωτέρα τῶν ἄλλων παραρτημάτων. Οὕτω καὶ ἐκ τῶν ἀριθμῶν ἀποδεικνύεται πόσον πλημμελῶς ἀσκεῖται ἡ ιατροφαρμακευτικὴ περιθαλψία εἰς ἓνα ἐκ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν κέντρων τοῦ Αιγαίου.

### ΥΠΟΠΤΟΝ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΩΝ

'Απεσταλμένος τοῦ γνωστοῦ μας κ. Χώλλ μᾶς ἔρχεται ἀπὸ τὴν Αμερικήν. Εἶναι δ. κ. Πέτρος Λολέας, μέλος τῆς ναυτεργατικῆς ὄγκωσεως τοῦ κ. Χώλλ, μὲ μακράν, καθ' ἄνεκοινώθη, διαμονὴν εἰς Ἐλλάδα.

'Ο σκοπὸς τῆς ἁδῶ ἐπισκέψεως του χαρακτηρίζεται ὡς «ἀπόστολος τοῦ Ιησοῦ» (missionary). 'Επιδιώκεται ἀπὸ τὰ «γιούνιον» ή βελτιώσις τῆς μισθοδοτικῆς καταστάσεως τῶν ἔνων ναυτικῶν. 'Απωτέρα ἐπιδίωσις: Νά καταστῆ τὸ δένον πλοίον τόσον ἀκριβῶν εἰς τὰ τῆς ἐπανόρθωσις του, ὥστε νὰ μὴ συναγωνίζεται τὸ ἀμερικανικόν.

'Υπὸ τὸ πρόσχημα, δηλαδή, τῆς αὐτοκλήτου προστασίας τῶν ἔνων ναυτικῶν, οὐδὲν ἄλλο ἐπιδιώκεται παρὰ ἡ μείωσης τῆς συναγωνιστικῆς ἴκανότητος τοῦ εὐρωπαϊκού πλοίου.

Καλῶς, πάντως, νὰ δρίσῃ ὁ ἀπεσταλμένος τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιον». Θὰ ἀντιληφθῇ ἀπὸ τὰς ἁδῶ ἐπαφάς του, ὅτι ἀρκετὴν ἔχουν ἀντιληφτινοὶ οἱ «Ελληνες ναυτικοὶ, ὥστε νὰ εἶναι εἰς αὐτοὺς διαφανεῖς οἱ σκοποὶ τῆς «ἀπόστολος τοῦ Ιησοῦ» ἐπισκέψεως του.

### ΕΙΣ ΞΕΝΑΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

'Ενοχλητικῶτεροι δόημέραι ἀπόβασιν εἰς παρεμβάσεις τῶν «γιούνιον», ναυτεργατικῶν καὶ λιμενεργατικῶν, εἰς καθαρῶς ἔνων ὑποθέσεις. Αἱ προκαλούμεναι ἀντιδράσεις ήρχισαν νὰ μεταβάλλωνται εἰς ζωηροτάτας διαμαρτυρίας τῶν θιγομένων χωρῶν πρὸς τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ.

Πρὸς ἡμέρων οἱ Ἀμερικανοὶ λιμενεργάται, προστατεύοντες δῆθεν τοὺς Παναμέζους συναδέλφους των, ἐκήρυξαν «μπούκοτάζ» κατά τῶν παναμακίων πλοίων, διενεργούντων φορτοεκφορτώσεις εἰς ἀμερικανικὸν λιμένας. Τὸ μπούκοτάζ ήρθη μετὰ τριήμερον, παρειθάσει τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εργασίας καὶ κατόπιν ἐντόνων διαμαρτυριῶν τοῦ Προσενευτοῦ τοῦ Παναμά εἰς Οὐασιγκτώνα.

Consign Your Vessels in Full Confidence to

## Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 - ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,  
BUNKER CONTRACTORS,  
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:

ANTWERP

ZEEBRUGGE

GHENT

BRUSSELS

DUNKIRK

ROTTERDAM

AMSTERDAM



Teleg. Address: FURNESS - ANTWERP  
Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)  
Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178  
AN 03-179

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

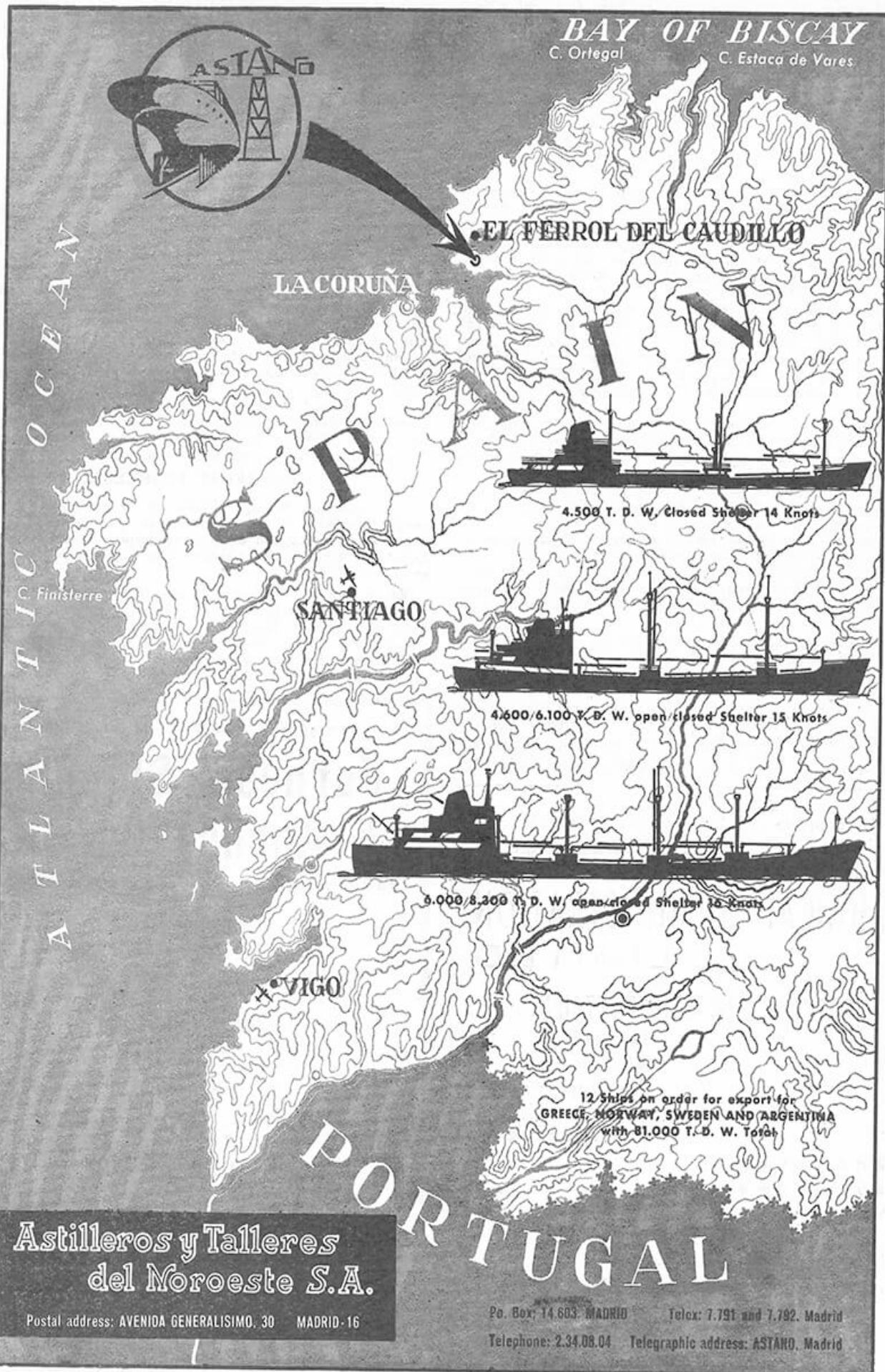
## MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

### ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία  
Ἐπισκευῶν  
Μετασκευῶν  
καὶ  
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3  
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC  
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851



## ΣΥΝΕΖΗΤΗΘΟΣ ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

# ΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

### Η ΕΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΖΗΤΗΣΕ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΙΝ

“Η «Ενωσις των Εφοπλιστών» κατά την τελευταίαν της συνάντησιν με τὸν κ. υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ὀνέτυξε διὰ τοῦ κ. Ἀνδρέαδη τὰ κυριώτερα τῶν ἐκκρεμούντων ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ ἡτηστὸ τὴν ἄμεσον αὐτῶν ἐπίλυσιν. Περιληπτικὸν ἐπίσης σημείωμα ὑπεβλήθη ἐπ’ εύκαιρια εἰς τὸν κ. Κωτιάδην, ἀναφερόμενον σίς τὰ συζητέοντα θέματα. Τὸ δημοσιεύμενον κατωτέρω:

Κύριες Υπουργεῖ,

Ἐμφανῆς εἶναι σήμερον ἡ ὄπειλὴ σοδαρωτάτης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἐν συνεχείᾳ τῆς ἀπὸ ἔξαετίας μαρασμώδους καταστάσεως τῆς διεισθνοῦς ναυλαγορᾶς. Ἡ κρίσις θὰ ἔχῃ ὡς πρώτην ἐκδηλώσιν τὸν ἀδρόν παροπλισμὸν τῶν πλοίων μὲ τὰς παρεπομένας δυσμενεστάτας συνεπείας, τὴν ἀνεργίαν τῶν ναυτικῶν κλπ.

Τὰ Ἑλληνικὰ ποντοπόρα πλοῖα ἀντιμετωπίζουν τεραστίας δυσχερείας, αἱ ὄποιαι αὐξάνονται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν (δῆν ἀνταγωνισμὸς τῶν ξένων σημαιῶν, προστασία σημαίας ἀσκουμένη ὑπὸ τῶν περισσοτέρων χωρῶν, ἀδρόις ναυπηγήσεις νέων τύπων πλοίων, μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων). Τὰ πολεμικὰ κατασκευῆς πλοῖα, (Liberty), ἐκ τῶν ὄποιων κατέχομεν μεγάλην ἀναλογίαν, ἀπειλούνται μὲ ὄριστηκήν καταδίκην.

Ἡ σοδαρότης τῆς καταστάσεως ἐπιβάλλει τὴν ἄμεσον λήψιν τῶν μέτρων ἑκείνων, διὰ τῶν ὄποιων θὰ δύσωμεν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον διὰ τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας δυνατότητας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐπερχομένης κρίσεως.

Τὰ μέτρα ταῦτα πρέπει νὰ τείνουν εἰς τὸ νὰ ἀπαλλάξωμεν τὰ πλοῖα ἀπὸ δεσμεύσεις καὶ οἰκονομικὴ βάρη διὰ νὰ δυνηθοῦν τούλαχιστον νὰ διατηρηθοῦν ἐν κινήσει καὶ νὰ ἀποφευχθῇ σῶφ τὸ δυνατὸν ὁ ἀδρός παροπλισμός.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον πρέπει νὰ καταβληθῇ κοινή, σύντονος καὶ ἐπίμονος προσπάθεια ἐκ μέρους ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγοντῶν, κράτους, ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, διὰ νὰ περισώσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ τὸν ἀπειλούμενον κίνδυνον ἀνεπανορθώτου καταστροφῆς, χαράσσοντες καὶ ἐφαρμόζοντες ἐλληνικὴν ναυτιλίαν σκέψην πολιτικὴν καὶ ἀτενίζοντες μὲ δυσπιστίαν καὶ ἐπιφλακτικότητα διεισθνικῆς τάσεις, αἱ ὄποιαι ἀποτελούν συγκεκαλυμένην ὑπόνομευσιν ὑπὸ τῶν ἀντιζήλων μας δρισμένων πλεονεκτήμάτων, τὰ ὄποιαι ἔχει ἡ ναυτικὴ Ἐλλάς, ιδίως ὅσον ἀφορᾶ τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν παρίσταται ἀνάγκη νὰ συγκεντρώσωμεν ιδιαίτερως τὴν προσοχήν μας, διότι κατήντησε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νὰ ἔχῃ ἐπιβαρυνθῆ μὲ δυσδάστακτα βάρη, τὰ ὄποια τοῦ ἀφαιροῦν τὴν συναγωνιστικήν του ικανότητα πρὸς τὰς ξένας σημαίας, δηλαδὴ τὸ μόνον ὅπλον τὸ ὄποιον διαθέτομεν εἰς τὸν ἀπόηνη ἀγώνα διατηρήσεως μας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Τὰ μειονεκτήματα ταῦτα ὄφειλονται ἀφ’ ἐνὸς εἰς ἐσφαλμένην ἡ ἀναχρονιστικὴν νομοθεσίαν καὶ ἀφ’ ἑτέρου εἰς τὴν Ἐλλειψιν ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς τῆς κατανόησεως τῶν δυσχερειῶν, τὰς ὄποιας ἀντιμετωπίζει τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον διὰ νὰ διεξάγῃ σκληρὸν ἀγώνα ἐπιβιώσεως καὶ νὰ διατηρηται ἐν κινήσει πρὸς τὸ συμφέρον καὶ αὐτῆς ταῦτης τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως.

Δέον νὰ τονισθῇ, ὅτι ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἔχει ἐπιδειχθῆ πλήρης κατανόησις ἀπένταντι τῶν ναυτικῶν. Ἡ τελευταία Συλλογικὴ Σύμβασις τὸ ἀποδεικνύει. Ἡ ιδιαιτέρα σύμβασις δι’ ἡς ἀνέλαβομεν νὰ εἰσπράττωμεν ὑπὲρ τῆς Π.Ν.Ο. τὴν εἰσφορὰν ἐκ 2/6, ἀποτελεῖ μίαν

ἔτι ἀπόδειξιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν ὄργανωσεων.

Είναι ἀνάγκη ὅπως αἱ ναυτικαὶ ὄργανωσεις ἀναλάβουν τὰς εὐθύνας των καὶ ἀσκήσουν ὅλην τὴν δύναμιν των ἀπέναντι τῶν ναυτικῶν, ὅπως συμμορφώνται πρὸς τὰ συμπεφωνημένα καὶ ὅπως μὴ ἐπιδώκουν διὰ διαφόρων μέσων τὴν ίκανοτοίσην παρασλόγων καὶ ὑπερβολικῶν ἀξιώσεων εἰς βάρος τῶν πλοίων.

‘Αναφέρομεν συνοπτικῶς κατωτέρω μερικὰ ἐκ τῶν θεμάτων, τῶν ὅποιων ἐπείγει ἡ ρύθμισις.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

### ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΡΥΘΜΙΣΙΝ — ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

‘Απὸ τοῦ Νοεμβρίου 1960, (ἔγγραφόν μας 7613 τῆς 8.11.60), είχομεν ζητήσει τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν περὶ συνθέσεως τῶν πλορώματων διατάξεων πρὸς τὰς δημιουργηθείσας νέας συνθήκας ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας μας (ἐλλειφτὶς ἀξιωματικῶν, μεμακρυσμένοι τομεῖς κινήσεως τῶν πλοίων κλπ.).

‘Ἐπικολούθουσαν ἐπανειλημέναι συσκέψεις μεταξὺ ἐκπροσώπων τῆς Ενώσεως μας καὶ τῆς ἀμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ υπουργείου. Κατηρτίσθησαν σχέδια καὶ ἀντιοχέδια ‘Ἐν τέλει ἐθεωρόθη σκόπιμον, ὅπως γίνησε ἐστὸν μερικὴ ρύθμισις διὰ προσθήκης ὅρου εἰς ἐγκριτικῶν πράξιν υπολογίσεων πλοίου κατὰ τὸ ἀριθμὸν 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 53.

Τὸ κείμενον τοῦ ὅρου τούτου, ἐφ’ οὐ είχομεν μείνει σύμφωνοι, ἐπεῦθη τοῦ υπουργείου ὑπὸ φίλην τῆς Π.Ν.Ο. Εἰς κοινὸν σύσκεψιν ἐκπροσώπων τῆς Ενώσεως μας καὶ τῆς Π.Ν.Ο. συνεζητήθη τὸ κείμενον. ‘Η Π.Ν.Ο. διετύπωσεν ἀντίρρησις.

Διὰ τοῦ ἀπὸ 5 τρέχοντος, ὑπὸ ἀριθ. 8219 ἔγγραφου μας, ἐθέσαμεν ὑπὸ φίλην τοῦ υπουργείου τὰς ἀντίρρησεις τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τὰς ἀποφευχθεῖσες μας.

Μέχρι τῆς στιγμῆς δὲν ἐπετύχθη ἡ λύσις, καίτοι τὸ θέμα είναι σοδαρώτατον καὶ ἔχει δημιουργήσει μεγάλας ἀνωμαλίας καὶ ἐπιδρύνσεις εἰς τὰ πλοῖα.

### ΔΡΑΠΕΤΑΙ

Τὰ κρούσματα δραπετεύσεων συνεχίζονται. ‘Ηδη ἐξ ἐνὸς πλοίου τοῦ «ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» ἐδραπέτευσαν εἰς Αὔστραλιανὸν λιμένα 8 ναυτικοὶ, μεταξὺ τῶν ὄποιων είναι 1 Γ’ μηχανικός, 2 δόκιμοι μηχανικοὶ, 4 ναῦται καὶ 1 καθαριστής.

‘Η υφιστόμενη νομοθεσία είναι ἀλοπήξ διὰ προθλέπει αύστραλας κυρώσεις εναντίον τῶν δραπετῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ διαδικασία είναι πολύποκος καὶ ὅπως ἀναφέρεται εἰς σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ υπουργείου — διὰ ἐπιβαλλόμενα πειθαρικά κυρώσεις είναι ἐπιεικεῖς.

Πρέπει νὰ ἐπανεξετασθῇ τὸ θέμα καὶ νὰ ληφθοῦν αὐστροπτέρα μέτρα πρὸς περιστολήν τοῦ κακοῦ. ‘Ἐπίσης πρέπει νὰ ὀρισθῇ διὰ τὸ τυχόν λαβεῖν τοῦ δραπετοῦ ἐκ μέρους τοῦ πλοίου, πρέπει νὰ συμφιέσεται με τὰς δαπάνας εἰς ἃς υπόκειται τὸ πλοίον ἐξ αἰτίας τῆς δραπετεύσεως.

### ΠΡΟΣΦΥΓΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

‘Ἐξακολουθοῦν νὰ ἐμφανίζονται κρούσματα προσφυγῆς ναυτικῶν εἰς ἀμερικανικά δικαστήρια καὶ νὰ προβάλλονται ἀξιώσεις ἀποζημίωσεων λόγῳ ἀτυχήματος. Ἔπωφελούμενον είναι ὡριμέγιον διατάξεων τῆς ἀμερικανικῆς νομοθεσίας. Αἱ ἀποδικασόμεναι ἀποζημίωσεις είναι ὑπέρογκοι, ὁσυγκρίτως ἀνώτεροι τῶν προβλεπομένων ύπὸ τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας.

‘Υπάρχει μία συνθήκη φίλιας, ‘Ἐμπορίου και Ναυτιλίας μεταξὺ Ἐλλάδος και Η.Π.Α., διὰ τῆς ὄποιας προδιέπεται ἐπίλυσις τῶν διαφορῶν τῶν σχετικῶν μὲ τὰς συμβάσεις, ἐργασίας, ὑπὸ τῶν Προξενικῶν Ἀρχῶν, ἀλλὰ τούτο γίνεται εἰς τὰς περιπτώσεις, καθ’ ἃς δὲν ἔχουν ἐπιληφθῆ τῆς ἐπιδύσεως τῶν διαφόρων αἱ ἀμρόδοις δικαστικαὶ ἀρχαὶ. ‘Απὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς θὰ δηνούται τὸ δικαίωμα τὰς δυνατότητας τῆς Ελληνικῆς Εταιρείας τεργεστῆς.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

**MARITTIMA FINANZIARIA S.p.A.**

TRIESTE • VIA ROSSINI No. 2

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. K. ΚΕΔΡΟΥ

SUB - AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES: MARFIN

TELEX: TS 075 MARFIN

TELEPHONE: 38.262 AND 29.784

νά έπιδιωχθῇ τοῦτο;

‘Απὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς προεμβέθη εἰς τὴν τελευταῖαν συλλογήν καὶ σύμβασιν ἀπαγόρευσις διὰ τοὺς ναυτικοὺς προσφυγῆς εἰς τὴν δικαιοπρίᾳ δι’ ἐπίλυσιν τοιούτων διαφορῶν, μὲν τὴν προσθήκην δι’ «παράδοσις τῆς διατάξεως ταῦτης συνιστοῦ παράδοσιν τοῦ καθήκοντος». Πρέπει νὰ έφαρμοσθοῦν αὐτοπρώς αἱ νόμιμοι κυρώσεις.

#### ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ ΙΔΙΑΤ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὸν Κ.Ι.Ν.Δ. ὑπάρχουν ὡρισμέναις διατάξεις, αἱ ὁποῖαι ἔχουν γίγειναι ἀντικείμενον παρεμβολαῖς, λόγῳ ἀσαροῦς ἢ ἀτελοῦς διατύπωσεως. Τούτου ἐπωφελοῦνται ναυτικοὶ προσφεύγοντες εἰς τὰ δικαιοτήρια καὶ ἔγειροντες ἀγωγάς κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν.

Οὕτω ζητοῦνται διπλαὶ ἀποζημιώσεις εἰς περιπτώσεις ἀτυχήματος διὰ τῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ.

‘Αφ’ ἔτερου ἢ διάταξης η προβλέπουσα τὸ δικαιώμα τοῦ ναυτικοῦ, ὅπως ζητήσῃ τὴν ἀπόλυτον τοῦ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ὑπορεαίας ἐνὸς ἔτους χρήζει ἀναθεωρήσεως, διότι ἐμφανίζονται κρούσματα ναυτικῶν, οἱ ὁποῖοι ἀπέφυγον νὰ δηλώσουν τὴν ἐπιθυμίαν τῶν δι’ ἀπόλυτον, ἐνῷ εὐρίσκονται πλοίοι τῆς ‘Ἐλλάδος καὶ ἐζήπησαν τὴν ἀπόλυτον τῶν μετ’ ὅλιγας λιμένας, ἐνῷ τὸ πλοίον εὑρίσκεται εἰς ἔνον λιμένα μὲν ἀποτέλεσμα ζημιά τοῦ πλοίου ἐκατοντάδων λιρῶν. Εἰς περιπτώσεις τινὰς 800 λιρῶν.

‘Υπάρχει ἐπίσης καὶ ἡ περίπτωσις τῶν θεωρουμένων ὡς «ἀνεπιθυμήτων» ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, εἰς οὓς ἀπαγορεύεται ἡ ἐκ τοῦ πλοίου ἀποβίσσαις. Διὰ τὴν φύλακαν αὐτῶν τὸ πλοίον ὑποβάλλεται εἰς μεγάλας δαπάνας καὶ δὴ εἰς περιπτώσεις συχνῶν κατάπλοων εἰς ἀμερικανικούς λιμένας.

Δι’ αὐτούς, ἐφ’ ὅσον ὑπάρχει ἔγγραφος βεβαιώσις τῶν ἀμερικανικῶν Ἀρχῶν, θὰ πρέπει νὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἀπόλυτος τῶν ἀνευ πληρωμῆς ἀποζημιώσεως — ἀφοῦ δὲν ὑπάρχει ὑπότιτης τοῦ πλοίου — μὲν πληρωμὴν τῶν ἔξδόνων παλιννοστήσεως.

‘Ως πρὸς τὰς παλιννόστησις τῶν ναυτικῶν, κατὰ ἐρμηνείαν τῆς σχετικῆς διατάξεως τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὅποιος τοῦ καθ’ ὑμᾶς ὑπουργείου, ἐπιτρέπεται αὐτὴ διὰ φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ τίτλα προϋποθέσεις, ἀλλ’ ἀποκλείεται διὰ δεξαμενοπλοίων.

Νομίζομεν διὰ θὰ ἐπρεπεῖ νὰ ἐπιτροπῇ ἡ παλιννόστησης καὶ διὰ δεξαμενοπλοίων, ἀφ’ ἐνὸς διότι καὶ τὰ πλοία ταῦτα σήμερον εἶναι ἔξι τοῦσαν μεταξὺ της φορτηγας καὶ ἀφ’ ἔτερου διότι ὑπάρχουν περιπτώσεις, καθ’ ὃς τὰ δεξαμενόπλοια εἴτε ταξιδεύουν κενά εἴτε μεταφέρουν ξηρὸν φορτίον.

#### ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

‘Ἄπο μακροτάτου χρόνου παραμένει ἐκκρεμῆς ἡ ὑποθολὴ εἰς τὸν Βουλὴν τοῦ Σχεδίου Νόμου, δι’ οὐ ἐτροποποιεῖτο εἰς ὡρισμένας διατάξεις ὁ νόμος 3170/1955 περὶ Ν.Α.Τ.

Νῦν οὐ νομοσχέδιον ἀνασυντάσσεται καὶ ἐλπίζομεν διὰ γίνεται ἀπότιτερον καὶ θὰ ρυμίση πολλὰ ζητήματα, τὰ ὁποῖα ἔχουν δημιουργήση ἀνωμαλίας καὶ ἀντιδικίας μεταξὺ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ πλοιοκτητῶν. Παρακαλούμενοι δὲν ἀπέπονται τὴν σύνταξιν τοῦ νομοσχεδίου καὶ διὰ τοῦτο ὅπ’ ὅφιν μας πρός εκφραστὸν τῶν ἀπόφεων μας.

#### ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

‘Η προεργασία περιτοῦται κατ’ αὐτὰς καὶ αἱ ἀπόφεις μας θὰ ὑποβληθοῦν πρὸς τὸ ὑπουργείον, μὲ τὴν παράκλησιν διὰ τὴν τοῦ ζητήματος προωθήση τοῦτο πρὸς τὴν ψήφισιν τοῦ σχετικοῦ νόμου.

#### ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΣΧΟΛΩΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Διὰ τοῦ ἀπὸ 3 τρέχ., (ὑπὸ ἀριθ. 8214), ἔγγραφου μας εἰκομεν ζητοῦσει τὴν προσωπικὴν σας παρέμβασιν πρὸς παραχώρων εἰς τὰς ναυτικὰς Σχολὰς Ἀσπροπύργου τοῦ χώρου, τὸν ὁποῖον εἶχεν ἀφοῦ ἀπὸ τῶν δικαιοδοσίων τοῦ Υ.Ε.Ν. τὸ Γενικὸν Ἐπιτελείον Στρατοῦ.

Τὸ καθ’ ὑμᾶς ὑπουργείον ἔχει πᾶν κάμει σκετικάς ἐνεργειας ἐπὶ τοῦ προκειμένου, διότι ἔχει ἀναγνωρισθῆν ἡ ἀνάγκη ἐπεκτάσεως τῶν Σχολῶν. ‘Υπάρχει καμμία ἔξελιξις τοῦ ζητήματος;

#### ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

‘Ἄπο τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου (ἔγγραφον μας τῆς 7.12.61 ὑπὸ ἀριθ. 8146) εἰκομεν γνωρίσει εἰς τὸ ὑπουργείον διὰ δέν καθίσταται δυνατὴ συμφωνία μετὰ τῆς ‘Ενώσεως Μηχανικῶν διὰ τὴν στήναψιν συλλογικῆς συμβάσεως καὶ ἐξπτόπαμεν τὴν κατὰ τὸν νόμον ρύθμισιν τοῦ ζητήματος δι’ ἀπόφασης τοῦ ὑπουργείου. ‘Εξεδόθην πράγματι ἡ σκετικὴ ἀπόφασις, δι’ ἡς παρετάθη ἡ παλαιὰ σύμβασις μέχρι τέλους τρέχοντος μποντ.

‘Ἐν τῷ μεταξὺ τῇ συστάσει τοῦ ὑπουργείου διλαδον χώρων συσκεψεις μετ’ ἔκπρωπων συμφωνίας καὶ τῆς ‘Ενώσεως Μηχανικῶν πρὸς ἐπίτευξιν συμφωνίας, πῆται κατέστη δυνατή.

‘Αἱ ἀπόφεις μας εἶναι γνωσταὶ: ‘Ἐπι θεμάτων, τὰ ὁποῖα ἀφοροῦν τοὺς ἀξιωματικοὺς ὄλων τῶν κλάδων καὶ τὰ ὁποῖα ἔχουν ρυθμισθεῖ διὰ τῆς μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. συναφείσθεν συλλογικῆς συμβάσεως δέν εἶναι δυνατόν νὰ γίνη διάφορος συμφωνία μετὰ τῆς ‘Ενώσεως Μηχανικῶν, διότι τοῦτο θὰ γίνη πρόξενος μεγάλων ἀνωμαλιῶν.

‘Ἐπί τινων εἰδικῶν τεχνικῶν θεμάτων συνεψωνθασμεν μὲ τὴν ‘Ενώσεων Μηχανικῶν, ἐνῷ ἐπὶ διλῶν δέν κατέστη δυνατή ἡ συμφωνία (ἐργασίαι μηχανῶν ΝΤΖΕΛΑ), διότι δὲ καθορισμός εἰδικῶν ἀμοιβῶν προκρούει εἰς μεγάλας συσκεψειας.

Νομίζομεν διὰ της ‘Ενώσεως Μηχανικῶν πρέπει νὰ ἐπιδείξῃ τὴν δέουσαν κατανόησιν καὶ ἐκτιμῶσα τὰ πραγματικά περιστατικά νὰ προσθῇ εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως, ἀλλως τὸ ὑπουργείον νὰ λάθη τὴν ἐνδεικνυομένην εἴπι τοῦ προκειμένου ἀπόφασιν.

## CANADIAN VICKERS LTD.

### SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRS

DOCKING FACILITIES FOR UP TO 26.000 TONS

MONTREAL,  
CANADA

CANADIAN  
VICKERS  
LIMITED

MEMBERS OF THE VICKERS GROUP

## DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11

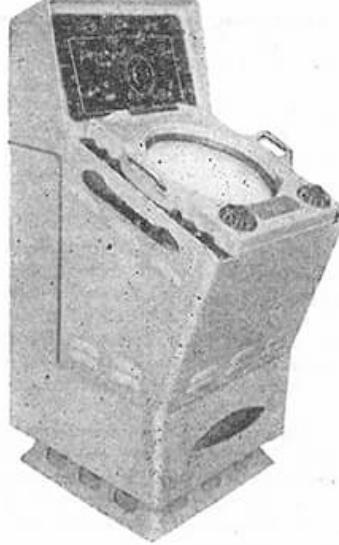
SERIES

11 radars with a choice of performance,

size and price more exactly suited

to the individual needs of every class

of ship than ever before.



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from  $\frac{1}{2}$  to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar—INTERSCAN.

### S-BAND RADAR

The Decca TM-S2400, a revolutionary new 10 cm radar of the highest quality and performance, is available for shipowners who require 10 cm equipment.

THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΝ

# Ο. Κ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ ΜΕΤΕΣΧΕ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ

## ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Ἐπέστρεψεν ἐκ Λονδίνου ὁ κ. Κωτιάδης, ὅπου εἶχε μεταβῆ, προκειμένου νὰ μετάσχῃ τῆς συγκληθεῖσης ἑκεὶ τὴν δην Μαρτίου, κατόπιν προσκλήσεως τοῦ Ἀγγλοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν, συσκέψεως τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης, πρὸς μελέτην τῆς δημιουργείσης καταστάσεως ἐκ τῶν μονομερῶν μέτρων, τὰ δόποια μετέρχονται αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἰς τὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν τοῦ ἔξωτεροῦ.

Ἐις τὴν σύσκεψιν μετέσχον οἱ Ὑπουργοὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς Ἀγγλίας, τῆς Δανίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Ὀλλανδίας, τῆς Ἐλλάδος καὶ τοῦ Βελγίου. Οἱ ἐν Λονδίνῳ πρεσβευταὶ τῆς Νορβηγίας, τῆς Ιταλίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γερμανίας ἔξεπροσώπησαν τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῶν χωρῶν των.

Διὰ δευτέραν φοράν ὁ κ. Κωτιάδης συνηντήθη μὲ τὸν Ἀγγλον συν-ἀδελφὸν τοῦ καὶ συνωμίλησεν ἐπὶ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας ζητημάτων, κατὰ τὴν ἐπίσκεψιν του εἰς τὴν συνεδριάζουσαν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων.

Ο κ. Μάρπλες ἐδέχθη τὸν κ. Κωτιάδην εἰς τὸ ιδιαίτερὸν του γραφείου καὶ παρέσχε τὴν διασεβαίσιν τοῦ ἐνδιαφέροντός του διὰ τὰ συζητήθεντα θέματα.

Μοναδικὸν θέμα τῆς ἡμερήσιας διαστάξεως: Ἡ ἔξετασις τῆς δημιουργουμένης εἰς τὰς διεθνεῖς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς καταστάσεως, μετὰ τὴν ψηφίσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου 8734 (ιωνερ λιν). Συγκεκριμένως διὸ τὸν νόμον τούτου ἐπιβάλλονται εἰς τὰ πλοῖα τὰ παραδομάνοντα ἔξι ἀμερικανικῶν λιμένων ἡ ἑκεὶ ἐκφορτώνοντα φορτία, διάφοροι ὑποχρέωσεις, ὡς ἐπὶ παραδείγματι, ἔλεγχος ναυλοσυμφώνων, ἔγκρισις ναύλων, συνιστώσαι περιορισμοὺς εἰς τὰς διὰ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν διενεργουμένας μεταφοράς.

Κατὰ τὴν διεσχιθεῖσαν εὑρεῖαν συζήτησιν διεπιστώθη, ὅτι ἡ δρεπανικὴ κυβερνήσις συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς οἰσθεῖσεως μιᾶς διακυβερνητικῆς εὐρωπαϊκῆς πολιτικῆς, ἐνώ δὲ Ὁλλανδός ἐκπρόσωπος ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, ὅπως πραγματοποιηθοῦν πολιτικὰ καὶ διπλωματικὰ διασθήματα πρὸς τὴν κυβέρνησιν τῶν Η.Π.Α. διὰ τὴν ἄρσιν ἡ τὸν περιορισμὸν τῶν μέτρων τούτων. Ό κ. Κωτιάδης ὑπεστήριξε τὴν θέσιν τῆς προσεκτικῆς μελέτης τοῦ διλού θέματος, προκειμένου νὰ οἰσθεῖται κοινὴ εὐρωπαϊκὴ πολιτική, ἥτις θὰ δόηγησῃ εἰς τὴν ἔξεύρεσιν συμβιδαστικῆς λύσεως, ἐν συνενοήσει πάντοτε μετὰ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως.

Μὲ τὴν ἐλληνικὴν ἀποφιν συνεφώνησεν ὁ Γάλλος ἐκπρόσωπος, ἐν μέρει δὲ καὶ οἱ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν. Τελικῶς ἀπεφασίσθη ὅπως τὸ δῆμον ζῆτημα μελετηθῇ εἰς τὰς λεπτομερείας του ὑπὸ διμάδος εἰδικῶν τῶν ὅποιων τὰ συμπεράσματα θὰ ἀποτελέσουν τὸ ἀντικείμενον νέας, ἐπὶ ἐπιτέδου ὑπουργῶν, διασκέψεως, ἥτις καὶ ὡρίσθη διὰ τὴν 3ην Μαΐου εἰς τὴν ἀγγλικὴν πρωτεύουσαν. Κατὰ τὴν σύσκεψιν αὐτῆν θὰ ληφθοῦν αἱ ὄριστικαὶ ἀποφάσεις «ἐπὶ τοῦ τρόπου καὶ τῶν μέσων ἀντιμετωπίσεως τῶν μονομερῶν ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν λαριανομένων μέτρων». Οἱ τρόποι οὖν καὶ τὰ μέσα ταύτα θὰ ἀποτελέσουν κατὰ πάσαν πιθανότητα ἔνιαί την πολιτικὴν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν.

### ΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ ΤΟΥ Κ. ΚΩΤΙΑΔΗ

Γόνιμον ὑπῆρξε τὸ ὑπουργικὸν ταξίδιον συμφώνων πρὸς τὰς ἑκ τῆς ἀγγλικῆς πρωτεύουσῆς πληροφορίας. Μὲ σύνετιν, ἀλλὰ καὶ παρρησίαν καὶ ίκανὴν πολιτικότητα, ἔχειρισθη ὁ κ. Κωτιάδης καιρίας σημασίας ζητήματα τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου, συναντήσις τὴν κατανόησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν βαθεῖαν ἐκτίμησιν τῶν ξένων συναδέλφων του, ιδιαιτέρως δὲ τοῦ ἀρμοδίου ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν «Ἀγγλοῦ ὑπουργοῦ κ. Μάρπλες.

Θὰ ἡδύνωτο νὰ λεχθῇ ὅτι διὰ πρώτην φοράν εἰς διεθνῆ συγκέντρωσιν, ἔχουσαν σχέσιν μὲ τὰ θεμάτα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, αἱ ἀπόφεις τοῦ ἐκπροσώπου τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως, ἥκουσθησαν με-

τὰ τοιαύτης προσοχῆς καὶ υἱοθετήθησαν τόσον προφρόνως. Ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Κωτιάδη, εἶναι πρόδηλον, οἱ ξένοι συνάδελφοι του, ἀνεγνώρισαν τὸν ἐκπρόσωπον τῆς μεγάλης ἐλληνικῆς ναυτιλίας, πῆτις δύναται καὶ δικαιούται νὰ διαδραματίζῃ πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὸ διεθνούς ἐνδιαφέροντος ναυτιλιακῆς ζητημάτων.

Τρεῖς ησαν αἱ κύριαι ἀπαφαί τοῦ «Ἐλληνος ὑπουργοῦ κατὰ τὴν παραμονὴν του εἰς τὴν ἀγγλικὴν πρωτεύουσαν. Ἡ ιδιαίτερα συνάντησις καὶ μακρὰ συνομιλία μὲ τὸν κ. Μάρπλες, ἡ συμμετοχὴ του εἰς τὴν σύσκεψιν τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ἡ συνάντησις του μὲ ὑπερεβδομήκοντα «Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, κατὰ τὴν δόπιον ἀντηλλάγησαν ἀπόφεις διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισην ἐκκρεμούντων ζητημάτων τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου.

«Ἄν καὶ εἶχε χαρακτήρα ἐθιμοτυπικόν, ἡτο ἐπίσκεψις ἀδροφροσύνης πρὸς τὸν προσκαλούντα ὑπουργόν, ἡ πρώτη συνάντησις τοῦ κ. Κωτιάδη μετὰ τοῦ βρετανικοῦ συναδέλφου του, κατέδειξε πόσον βαθεῖαι είναι αἱ σημειωθεῖσαι ἐσχάτως διαφοροποίησεις τῆς ἐπιστήμου, τούλαχιστον, ἀγγλικῆς στάσεως ἔναντι τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ὁ κ. Μάρπλες διεδήλωσε τὴν χαράν του εἰς τὸν κ. Κωτιάδην διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν συγκληθεῖσαν, πρωτοβουλίᾳ του, σύσκεψιν καὶ ἐτόνισε μετ' ἐμφάσεως τὴν ικανοποίησίν του διὰ τὴν ταύτισιν τῶν ἐλληνικῶν καὶ βρετανικῶν ἀπόφεων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀκολουθουμένης ὑπὸ τὸν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τακτικῆς. Ἐν συνεχείᾳ δὲ κ. Μάρπλες παρεδέχθη, ὅτι ἀποτελεῖ πλέον ἀνάγκην ἡ κρατικὴ παρέμβασις εἰς τὸ ἔργον τῶν Διασκέψεων τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐνώ τῷ ταύτοχρόνως ἀνεγνώρισεν ὅτι θὰ πρέπει νὰ μείνῃ τελείως ἐλευθέρα η δραστηριότης τῶν τράπτων φορτηγῶν, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἔξασφαλισθῇ διὰ τοῦ ἀντανωνισμοῦ, τὸ χαρῆλοτερον δυνατὸν κόστος εἰς τὴν διακίνησιν ἀπὸ θαλάσσης τοῦ διεθνούς ἐμπορίου.

«Ἀπαντών ἐπὶ τῶν ἀπόφεων αὐτῶν τοῦ «Ἀγγλον συναδέλφου του ὁ κ. Κωτιάδης, τὰς ὅποιας εὗρε πλήρως νὰ συμπίπτουν μὲ τὰς ίδιας του, διετύπωσε τὸ παράπονα τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὰς πολλὰς καὶ ποικίλας ἀντιδράσεις, τὰς ὅποιας συναντούνται ὅποις μέρους τῶν «Κονφέρανς» τόσον τῶν ἐμπορευμάτων δόσον καὶ τῶν ἐπιβατῶν. Ἐκ συστήματος, ἐτόνισεν δὲ κ. Κωτιάδης, αἱ Διασκέψεις ἀποντούνται εἰς τὰς σχετικὰς αἰτήσεις διὰ τὴν εἰσδοχὴν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅτι δὲν «ἀψίσταται χῶρος» (πο γοο) καὶ δι' ἄλλα πλοῖα. Ὁ κ. Μάρπλες ἀνεγνώρισε τὴν βασιμότητα τῶν ἐλληνικῶν παραπόνων, τὰς ὅποιας σημειώθενται ἀφορούσαν τὰς ἐλεγχομένας ὑπὸ Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπανέλαβε δὲ τὴν ἐπιθυμίαν τῆς κυβερνήσεως του, ὅπως ἔστω καὶ διὰ «θεσμού», ἔξουδετεροβούν δῆλαι αἱ ἀφορμαί, αἱ προκαλούσαι προστριβάς μετὰ τοῦ ἔθνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Είναι περιττὸν νὰ ἔξαρθῃ ἡ σημασία τῆς τοιαύτης δηλώσεως τοῦ ἐκπροσώπου τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως ἐπὶ ἐνὸς θέματος, τῆς ἐπεμβάσεως εἰς τὸ ἔργον τῶν Κονφέρανς, ἔναντι τοῦ ὅποιου ἐπεδείκνυε αὐτὴ μέχρι τουδε πείσμαντα οὐδετερότητα.

Τὴν στιγμὴν αὐτῆν, καθ' ἡ νέα κρίσις εὐρίσκεται ἐν ὅψει διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἡ δημιουργία εὐνοϊκῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν σύντασιν καὶ ἀνάπτυξιν τακτικῶν γραμμῶν, ἀποτελεῖ σπουδαιοτάτην εὐκαιρίαν διὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν μέρους τοῦ ἔθνικης ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος.

### Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

«Ως προανεφέρθη, ἔξι ἀφορμῆς τῆς μεταβάσεως του εἰς τὸ Λονδίνον ὁ κ. Κωτιάδης, ἔσχε τὴν πρότοιν, κατὰ τὴν δευτέραν ὑπουργίαν του, ἐπαφήν, μὲ τὴν ἐλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν κοινότητα τοῦ Λονδίνου. Εἰς δεξιῶσιν, πραγματοποιηθεῖσαν τὴν 8ην τρέχ. εἰς πολυτελῆ αἰθουσαν τοῦ Viceroy Restaurant (Henry Room) τοῦ Σίτου, εἰς τὴν ὅποιαν μετέσχον ὑπὲρ τοὺς ἐδδομήκοντα «Ἐλλήνες ἐφοπλισταί, ἀνεσκοπήθη ἡ

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

**SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY · HAMILTON STEVEDORE CO.**

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co

GENERAL AGENTS:

17 State St. - NEW YORK N.Y. **GEORGE CARRAS INC.**

Cables: CARRASBRO

παρούσα θέσις τῆς 'Ελληνικής Ναυτιλίας καὶ ἔμπτάσθησαν τὰ διάφορα ζητήματα αὐτῆς, εἰσηγουμένων κατὰ σειρὰν τῶν κ.κ. I. Καρρά, M. Ξυλᾶ καὶ Π. Παγώνη. Τὰ θέματα ἡσαν:

α) 'Η χρησιμότης τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως της διὰ τῆς διαθέσεως μεγαλυτέρων εἰσέτι κονδύλων ὑπὸ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. ('Ολόκληρον τὴν βαρυσήμαντον εἰσήγησαν τοῦ κ. I. Καρρᾶ δημοσιεύσομεν ἐν συνεχείᾳ).

β) 'Η ἀνάγκη ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ προσαρμογῆς τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας πρὸς τὰς σημερινάς ἀνάγκας καὶ ἀπαιτήσεις. Εἰδικώτερον ἀνεφέρθη ὁ κ. Ξυλᾶς εἰς ὥρισμένα τρωτὰ καὶ ἀσφαίεις τὰς ὅποιας παρουσιάζει ὁ Κώδικας τοῦ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τὰ ὅποια προκαλοῦν ὀδίκους ἐπιβαρύνσεις εἰς τὸ πλοῖον.

γ) 'Η ἀνάγκη τῆς ταχείας ρυθμίσεως τοῦ θέματος τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως καὶ γενικῶς τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἑξδῶν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Εἰσηγούμενος τὰ ληπτέα μέτρα ὁ κ. Π. Παγώνης, διευθυντής τοῦ Οίκου N. J. Pateras Sons Ltd., ὑπέδειξεν, ὅπως ἔξασφαλισθοῦν προϋπόθεσείς διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν διὰ ναυτικῶν συγγενῶν εἰδικοτήτων, ὅπως καταργηθοῦν αἱ κυρώσεις ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλιποῦς συνθέσεως καὶ ὅπως ὀκολουθήῃ ἀπλουστέρως διαδικασία διὰ τὴν εἰστρεψιν τῶν ὑπὲρ τῶν Ταμείων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰσφορῶν.

'Απαντες οἱ μετασχόντες εἰς τὴν σύσκεψιν ἐφοπλισταὶ ἔξερπασαν τὴν βαθεῖαν ἰκανοποίησίν των, διὰ τὸ θετικὸν καὶ ὀδιάλεπτον κυρεντικὸν ἔνδιβρέφον ὑπὲρ τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, διεύπωσαν δὲ τὴν χαράν, διότι τοῖς παρεσχέθη ἡ δυνατότης μιᾶς ὅπ' εὐθίεις ἐπαφῆς μετὰ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργοῦ, τοῦ ὅποιου ὡς ἐτόνισαν, τὸ ἐνδιαφέρον καὶ ἡ ἀγάπη διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἔχει ἥδη ἐκ τοῦ παρελθότος δοκιμασθῆ.

#### Η ΕΙΣΗΓΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. I. KAPPA

'Ομιλῶν ὁ κ. I. K. Καρρᾶς ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, ἀνέφερε τὰ ἔξης:

«Κύριε 'Υπουργέ,

Αἰσθανόμεθα ὅλοι εὐτύχεις καὶ εὐχαριστημένοι, διότι μᾶς δίδεται ἡ τιμὴ τῆς εὐκαιρίας αὐτοῦ τοῦ συμποσίου γιὰ νὰ συζητήσωμε μερικά ἄπο τὰ θέματα, τὰ ὅποια λόγω τῆς σοδαρότητος τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιὰ τὴν ἐλληνικὴ ζωὴ καὶ τὴν ἀναγέννησί της, ξεφεύγουν πειὰ ἀπὸ τὴν καθαρῶν ταξικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν σημασιῶν καὶ προσλαμβάνουν ἐθνικὴν τοιαύτην. Θά ἐκθέσωμε τίς ιδέες καὶ τὶς γνώμες μας καὶ θὰ προσπαθήσωμε σύν τῷ χρόνῳ νὰ πρωθίσωμε ὅχι μόνον τὴν λύσιν ὠρισμένων προβλημάτων, ἀλλὰ ἐκεῖνο ποὺ εἶναι σοδαρότερο, νὰ θέσωμε τὶς βάσεις καὶ τὶς γρυμές νέου τρόπου σκέψεως, κατανοησεῶς καὶ ἀκολούθως διαχειρίσεως τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια ἡ μεγέ-

θυντικὴ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δημιουργεῖ.

'Αναλόγως τῆς πολιτικῆς ποὺ θὰ χαράξωμε καὶ τοῦ δρόμου ποὺ θὰ ἀκολουθήσωμε κυβερνῶντες, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, θὰ ἔξαρτηθῇ τόσον ἡ πρόσδοση τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δυσοὶ καὶ ἡ ἀπόδοσίς της στὸν κοινωνικὸν τομέα τῆς χώρας μας.

Μοῦ φαίνεται διτὶ ἡ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία ἐφθασε τὸ σημεῖον ποὺ χρειάζεται «εστέιτμανσιπ» γιὰ νὰ χαραχθοῦν οἱ μεγάλες γραμμές τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων τῆς.

"Αν ἐπιτρέπετε μίαν παραβολὴν ἡ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία μοιάζει σήμερα σὰν ἔνα στρατὸν νικηφόρον, ποὺ ἔχει προχωρήσει θριαμβευτικῶς πέραν τῶν βάσεών του, χωρὶς ὅμως ἀρκετές ἐφεδρικές δυνάμεις εἰς τὰ μετόπισθεν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξιώρησαν, ἐργισκούντινευσαν, ἔκποταν καὶ ἐστάθησαν τυχεροὶ μὲ τὴν βοήθειαν τῶν πληρωμάτων των, νὰ δημιουργήσουν ἀριθμητικῶς καὶ ποιοτικῶς μίαν μεγάλη διεθνῆ Ναυτιλία. Τὸ Κράτος πρὸ τοῦ κατορθώμαστος αὐτοῦ ἐτοίμασε τὶς προϋποθέσεις ποὺ ἐπιτρέπουν τὸν διεθνῆ ἐπιχειρηματικὸν αὐτὸν κολοσσὸν νὰ γίνεται, σὺν τῷ χρόνῳ, ἐλληνικός. Καὶ ἔχομεν ἔτσι φθάσει σὲ μιὰ μεγάλη 'Εμπορικὴ Ναυτιλία πλέον πειρίθωρια ἀκόμη μεγαλύτερας αὐξήσεως. Γιὰ τὸ ἐπίτευγμα πρέπει νὰ είμεθα δῆλοι μας ἴκανοποιημένοι καὶ ὑπερήφανοι. Οἱ μὲν ἐφοπλισταὶ γιατί, ἀγνοούμενοι μέχρι τινός χωρὶς νὰ ἡτήσουν τίποτε, χωρὶς καμμιὰ ἐπιβάρυνσι τοῦ Κράτους, κατάφεραν νὰ δωρήσουν στὴν 'Ελλάδα τὴν μεγαλύτερη, τὴν πιὸ πλουσιοπαραγωγικὴν βιομηχανία — μεγάλη σὲ ποιαδήποτε χώρα — καὶ οἱ κυβερνῶντες γιατὶ βλέπουν τ' ἀποτέλεσματα τῆς συνετῆς των πολιτικῆς.

Καὶ ἔφασαμεν ὡς ἔδω. 'Αλλ' ἐπειδὴ τὸ σημεῖο αὐτὸν εἶναι ὑψηλό, ἀρχίζουμε ν' ἀντιλαμβανόμεθα τὶς ἐλλείψεις, τὶς ἀδυναμίες τοῦ κολοσσοῦ, οἱ όποιες καὶ τὸ κατόρθωμα μετριάζουν καὶ τὴν ἀπόδοσιν ὡς πλουσιοπαραγωγικού κλάδου γιὰ τὴν χώρα μας ἐλασττάνουν.

"Ἐχομεν μείνει πίσω στὴν τεχνικὴ ἐκπαίδευσι, ποὺ εἶναι ὁ κυριώτερος παράγων τῆς κινησιῶν τῶν πλοίων — μόλις ἔχομεν ἀγγίξει, κατὰ τὸν ἀκαταλήπτορον καὶ πλέον ὄσημαντον τρόπο τὸ ζήτημα τῆς Ναυτιλιακῆς Πίστεως, οὔτε κάνω θίγομε τὸ ζήτημα τῶν 'Ασφαλειῶν, συζητοῦμεν ἀκόμη γιὰ τὴν ιδρυσι καὶ ἄλλων ἐπισκευαστικῶν μέσων στὴν 'Ελλάδα, ἐνῷ καὶ ἡ ἀνάγκη των εἶναι καταφανής, τέλος δὲ καὶ γενικώτερον δὲν ἔχομεν ἀκόμη ἀρχίσει καμμιὰν ὄργανων ποὺ νὰ μᾶς προχωρήσῃ πρὸ τὸ σημεῖον ὅποθεν θὰ μπορούσαμε κάποτε νὰ είμεθα «κύριοι τοῦ εαυτοῦ μας καὶ τοῦ μέλλοντός μας».

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε, κύριε 'Υπουργέ, νὰ σχολιάσω δύο ἐκ τῶν ἄνωθι ζητημάτων: Τὴν Ναυτικὴν 'Εκπαίδευσιν καὶ τὴν Ναυτιλιακὴν Πίστων. 'Εφ' δοσοὶ δύο ἐκ τῶν παρακαθημένων συναδέλφων θὰ διμιλήσουν ἐπὶ ἄλλων σοδαρῶν ἐπίσης θεμάτων.

Γνωρίζομεν πόσον σάς ἐνδιαφέρει τὸ ζήτημα τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαί-

# SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES

VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:

CARENAGGIO-NAPOLI

## DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

REPAIRS, CONVERSIONS AND OUTFITTING ON NAVAL AND MERCHANT SHIPS UP TO 85.000 TDW.

RECONDITIONING OF BOILERS, TURBINES AND ENGINES OF ALL TYPES AND DIMENSIONS  
SERVICE OF CRANES UP TO 40 TONS

SUPPLY OF ELECTRIC CURRENT (A.C. AND D.C.) AT VARIOUS VOLTAGES, STEAM, COMPRESSED AIR, FRESH AND SALT WATER ETC.

### DRYDOCKS MANAGED

#### GRAVING DRYDOCKS

- mt. 335.40 X 40.00 X 11.56  
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 202.50 X 20.90 X 8.40  
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 113.00 X 16.20 X 6.15  
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

#### FLOATING DOCKS

- mt. 233.30 X 37.00 X 7.60  
28.000 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 65.000 TDW.
- mt. 105.75 X 15.64 X 4.50  
1.500 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 3.000 TDW.

δεύσεως, καὶ εἰμεθα εὐγνόμονες πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου σας, καὶ πρὸς τοὺς συναδέλφους μας ἐν Ἑλλάδι, οἱ ὄποιοι ἀπὸ τοῦ μηδενὸς κατώρθωσαν νὰ παρουσιάσουν σημαντικωτάτην πρόσοδον ἐπὶ τοῦ πεδίου αὐτοῦ, παρὰ τὰ ἐμπόδια καὶ τάς δυσκολίας ποὺ συνήντησαν καὶ συναντούν.

"Η πρόθεσίς μας, λοιπόν, δὲν είναι νὰ κρίνωμε ή νὰ ἐπικρίνωμε τούς μέχρι τούδε ἔργασθεντας, κοπιάσαντας καὶ ἀπόδωσαντας. "Η πρόθεσίς μας είναι νὰ βοηθήσουμε προτείνοντες καὶ ἀν ἐπιτρέπετε, Κε ὑπουργέ, ἀπαιτούντες ὅπως ἔξαφανισθούν τὰ ἐμπόδια ύλικῆς ή ὑπηρεσιακῆς μορφῆς, τὰ ὅπια δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ταχυτέραν ἔξελιξιν τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως.

Οι κυβερνώντες, άκολουθουντες σώφρονα πολιτικήν και τὴν ἔξελιξιν διεθνῶν τάσεων, προσπαθούν τὴν ἑκδιμηχάνισιν τῆς χώρας πρὸς ἀνύψωσιν τοῦ βιοτοποῦ ἐπίπεδον τοῦ πτωχείου λαοῦ μας και τὴν γενικήν πρόσδοσίν του. Μετά χαράς βλέπομεν σοθαρούς προγραμματισμούς ἀφρώντας μεγάλας χρηματικάς ἐπενδύσεις δι' ἐπίτευξιν τοῦ σκοπού. 'Επι πλέον χαιρόμεθα διὰ τὴν οὐδημένην συνδρομὴν τοῦ προϋπολογισμοῦ πρὸς τὴν Παιδείαν γενικῶς, συμπεριλαμβανομένης και τῆς γενικῆς τεχνικῆς τοιαύτης. Λυπούμεθα, δῆμως, βλέποντες διτὶ ὅ κρατικός προϋπολογισμός ἔξφελει τὴν Ναυτιλίαν ὀδόληρον, συμπεριλαμβανομένης και τῆς Ναυτικῆς Ἐπιταίενεσσας μὲν περίπου 2 — 2½ ἑκατομμύρια δραχμῶν, δηλαδὴ εύσκημως νίπτει τὰς χειράς του, ἀφίέμενος τὰς ἀμαρτίας του και περιοριζόμενος εἰς ὃ νά εύλογη τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος μὲν μόνον τὰς ἐφοπλιστικὰς εἰσφοράς και τὰς δωρεάς των.

Θέλουμε νότιοι έλπιζωμεν πώς τόσον υμείς, Κε 'Υπουργέ, δύον και ή υπηρεσία σας συμμερίζεται τήι λύπην και τήιν ἀγανάκτησιν τοῦ ναυτικού κόσμου — ἑφοπτιστῶν και ναυτικῶν — διὰ τῆι δάδικιν αὐτῆι, τήι τόσον ἐπίκημον διὰ τὸν τόπον μας. Δὲν κινούνται και δὲν ἀναπτύσσονται βιομηχανίαι, ἀνευ εἰδικευμένων ἀνθρώπων ἐπαγγελματικῶν και τεχνικῶν και αὐτὸ δὲν ἐπιτυγχόνεται σήμερον ἀνευ σοδαράς κρατικῆς οἰκονομικῆς συμβολῆς.

Γνωρίζοντες τὸ ἔνδιαφέρον σας, Κε Ὑπουργέ, διὰ τὸ ζήτημα τούτο σᾶς παρακαλούμενο, ώς τὸν ὑψηλὸν ὑπόπρετην τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τοῦ Κράτους να μεριμνήσῃς διὰ τὴν ταχυτέραν λύσιν τοῦ προβλήματος. Καὶ εἰσηγούμεθα:

1. Τὴν ἔξακολούθησιν τῆς ἀναπτύξεως τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου, ὡς πρωτοτύπων σχολῶν.

2. Τὴν τελειοποίησιν τῶν ὑφισταμένων καὶ ὑπὸ ἕδρουσιν Δημοσίων Σχολῶν Ἀξιοματικῶν Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς, συμπεριλαμβανομένων τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων, ἔως ὅτου, ἂν ὁχὶ εἰς κτίρια, ἀλλὰ εἰς διδακτικὸν προσθατικὸν καὶ τεχνικὸν ἔξοπλισμόν καταστούν ἐφάμιλλοι τῶν τοῦ Ἀσπροποτύρου.

3. Τὴν βαθμιαῖαν ἰδρυσιν καὶ νέων Σχολῶν, εἰς καταλήλους περιοχάς, διὰ τὴν προσέλκυσιν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέων μὲν ναυτικᾶς παραδόσεις.

4. Τὴν ἴδρυσιν ἐν Πειραιεὶ ἐνὸς Κεντρικοῦ Ἐκπαιδευτηρίου, ἔξωπλισμένου ἀρτίως, τύπου Σχολῶν Ἀσπροπύργου, μὲ κατάλληλον διεύθυνσιν καὶ διδακτικὸν προσωπικόν, ὅπως χρησιμέυσῃ διὰ τοὺς προσερχομένους δι' ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων, ἀξιωματικῶν καταστρώματος, καὶ μηχανῆς τελειοφόιτῶν Γυμνασίων καὶ πρὸς μετεκπαίδευσιν ἡδη ἀξιωματικῶν.

Εἴη δύναμις, ὡς γνωστόν, ἡ κυριωτέρα ἀριθμητική δύναμις ἀποτελεῖται καὶ θ' ἀποτελήται ἀπὸ τούς μὴ προερχομένους ἀπὸ εἰδικάς γραλάς, ὑπογραμμίζομεν τὴν σημασίαν ἐνὸς ἐπαρκούς ἐκπαίδευτηρίου, τὸ δόπιον μὲ τὰς ὑφίσταμενας ἀνεγνωρισμένος ιδιωτικάς σχολᾶς ἡ φροντίστηρις, θὰ ἔπειπε νά δύναται νά βοηθηση πολὺ εἰς τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος.

5. Αὔξησην των παραρτημάτων Σχολών 'Ασυρματιστών, είς μερικάς των Ναυτικών Σχολών και ίδρυσιν τοιούτου παραρτήματος είς τὸ ὡς ἄνω προτεινόμενον Κεντρικὸν Ἐπαγγειτήριον.

6. Τελεοπόίησιν τῶν ὑφίσταμένων καὶ ἔδρυσιν νέων Ἐπαγγελματικῶν Ναυτικῶν Σχολῶν διὰ τὴν προετοιμασίαν ὑπαξιωματικῶν, ὡς ἡλεκτροτεχνιτῶν, μαγείρων, θαλασσηπόλων κλπ.

"Αν τ' ἀνωτέρω πραγματοποιηθῶν, συστηματικῶς καὶ γοργῶς ἐργαζόμενοι, νομίζουν πώς θά ἐπιτύχωμε τὸν περιορισμὸν τῆς καθυστερημένης καταρτίσεως καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νά τὴν ἔξαλεψωμε, ἐφ' ὅσον βεδαίωνς προϋπάρχει λογική χρηματική συμβολὴ ἐκ μέρους τοῦ κράτους, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἡδη ὑφισταμένας σοθαράς ἐφοπλιστικάς εἰσφοράς.

Δέν θά ἔπειτε νὰ είναι δύσκολον, ἂν οἱ ἑναντιόμενοι εἰς τὴν μεγαλυτέραν κρατικὴν συμβολήν, ἐλάμβανον σοβαρῶς ὑπ' ὅψιν τὸν φιστιγμένον πλούτον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀπὸ τοὺς ναυτιλούμενους. Ἐλ-

πίζουμεν νὰ τὸ ἀντιληφοῦμν καὶ εὐέλπιστούμεν, βέβαιοι ὅντες γιὰ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ἀξιοτίμου Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ Ὑμῶν, Κε-  
"Υπουργέ, διὰ κάθε δημιουργικὸν ἔργον.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

‘Υπάρχει άρκετή κατανόησις έκ μέρους μας, τών πολυπληθών προβλημάτων, που οι κυβερνώντες έχουν ν’ αντιμετωπίσουν έν τη προσπαθεία των διά την καλήν έξέλιξιν τής έθνικής μας οίκονομιας. Γνωρίζουμε δτι έκτος τών άλλων χρειάζονται τεράστια κεφάλαια τά οποία είναι δυσεύρετα.

“Ετσι, σταν μιλούμε για την ίδρυσι Ναυτιλιακής Πίστεως δεν έχομεν υπ’ άφιν, ούτε άπαιτούμεν εκτασιν ποὺ νά προϋποθέτη, πρός τό παρόν τουλάχιστον, την χρηματοδότησιν ναυπηγικών προγραμμάτων και άλλων χρηματοδοτικών άναγκών της Ναυτιλίας.

‘Απλῶς νομίζουμεν, δτι ἐφ’ δσον τόσα γίνονται καὶ τόσα ἐπενδύονται διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ θρυσσούν νέων ἔργων καὶ βιομηχανιῶν πρὸς προώθησιν τῆς ‘Εθνικῆς Οἰκονομίας, δὲν θὰ ἐπρεπε ἵσως νὰ λησμονούνται μερικαὶ ἐκ τῶν ἀναγκῶν μιᾶς ύφισταμένης καὶ ἔξειλος σομένων βιομηχανίας, ὡς τῆς ναυτικῆς, ή ὅποια καθ’ ὄμολογίαν δὲν είναι η πάνεον πλουτοπαραγωγική τῆς χώρας.

Καὶ διμιῶ τώρα γιὰ τὸ συμφέρον τοῦ κράτους μας. Νομίζομεν δὴ παρὰ δὲν είναι παρὰ μικρὸν μέρος τοῦ πλούτου, τὸν ὅποιον ἡ Ἐθνικὴ Οἰκονομία μας θὰ μπορούσε νὰ είχε, ἐὰν τὸ κράτος ἐλάμβανε καὶ πρωθυβάνης ὠρισμένα μέτρα ὅπως τὴν ἴδρυσιν Ναυτιλιακῆς Πίστεως, ἐν συνδυασμῷ ἵσως μὲ τὰ τραπεζικὰ ιδρύματα τῆς χώρας καὶ πιθανῶς διὰ τῆς σύμμετοχής καὶ ἔνων κεφαλαίων, ἡ ὅποια νὰ μπορούσε νὰ καλύψῃ τὰς διανειπικάς ἀνάγκας τῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας, τὰς ἀνάγκας διὰ πάσης φύσεως ἐπιχειρήσεις σχετιζομένας μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ὡς Ἀσφαλιστικᾶς Ἐταιρίας, Ναυτικᾶ Γραφεία, ναυπηγικῆς καὶ ἔργοστάσια ἐπισκευῶν. κ.τ.λ.

"Η Έμπορική Ναυτιλία δὲν ἀπαρτίζεται μόνον ἀπό μεγάλους καὶ πλουσίους ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι ἔχουν πιθανώς εύχρειαν τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων των, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς μικρούς, ἀκόμη δὲ καὶ ἀπὸ ναυτικάς οἰκογένειας ποὺ ἀκόμη ταξιδεύουν, οἱ ὅποιοι χρειάζονται δάνεια ἀνάλογα πρὸς τὰς ἐπιχειρήσεις των διὰ νέα κινηθόυν καὶ νά συντηρθόδοιν ἐν ὕρᾳ κρίσεως ὅπως ἡ παρούσα, ἡ ἐπιτυχία τῶν ὅποιων δημῶς συνεπιτάγεται καὶ τὴν αὐξήσιν τοῦ προσκομιζόμενου πλούτου καὶ τὴν διαρκῆ ἀναέωσιν τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως.

Είμαι βέβαιος, πώς οπως ή σώφρων νομοθεσία και ή συνετή πολιτική της κυβερνήσεως πρεσούμαστε τάς προϋπόθεσεις τής δημιουργίας της υπό Μεγάλης Ἑλληνικής Ναυτιλίας, τοιουτορόπως και ή ίδρυσις σοφαράς Ναυτιλιακής Πίστεως θά καλώψυ μιαν τεραστίαν Ἑλλείπων την δρούσιν δὲν μποροῦμεν ν' ἀγνοοῦμεν. Διά της «Πίστεως» θὰ δημιουργηθούν αἱ κατάλληλοι προϋπόθεσεις τόσον διά την σταθεροποίησιν και την περαιτέρω ἔξελιξιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅσον και διά την δημιουργίαν πλειστων συναφῶν ἐπιχειρήσεων και βιομηχανιῶν. Σημαντικώτατα θά είναι τὰ ἀπό τὴν Ναυτιλίαν προσκομιζόμενα εἰς τὴν χώραν μας ὥφελήματα.

Εύχομεθα ὅπως τὰ μεγάλα αὐτά προβλήματα τύχουν τῆς προσοχῆς καὶ τῆς δεούσης κατανοήσεως, εἰς τὴν ὅποιαν μᾶς ἔχει συνηθίσει τὸ μέχρι τοῦδε ἐνδιαιφέρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ Ὑμῶν, Κε 'Ὑπουργέ. Εὐχαριστῶ ποὺ μὲ ἀκούστατε.

# THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

΄Υποκαταστήματα και πρακτορεία  
καθ' όλην τήν ΙΤΑΛΙΑΝ  
Ειδικευμένοι εις τήν πρακτόρευσιν  
τακτικών γραφμῶν  
Έκπρόσωποι ύπερεκατόν  
έφοπλιστικῶν οἰκων

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ**

## **Καύσιμα εις δόλους τούς Ιταλικούς λιμένας**

### **Τιμαι συναγωνισμοῦ**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"  
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEGRAPH GE 046

**R. BALGIS**  
STEAMSHIP AGENT & BROKER  
Agent for:  
The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.  
and other Companies



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 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 ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΔΙΑ ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

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

Όσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

## ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ...

## ΤΟ ΠΕΡΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΘΑΛ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

**ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΟΥΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ**

‘Η ἀρμοδία Διεύθυνσις τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας (Πλοϊαρχος Δ. Βασιλειόδης) κατήρτισε τὸ κάτωθι δημοσιεύμενον σχέδιον νόμου περὶ ἐπιθεωρήσεως πολιών καὶ ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, ὅπερ ἡδὴ ἔτυχε τῆς καθ’ ὅλα τὰ στάδια ὑπέρσιακῆς ἐπεξεργασίας καὶ ὑπεβλήθη πρὸς τὸ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρὸς ἔγκρισιν.

Πλήν ὁρισμένων παρατηρήσεων — ουσιώδων καθ' θμάτς — τὸ νομοσχέδιον ἐν τῷ συνδόλῳ του ἀποτελεῖ μίαν καλὴν προστάθειαν, ἀξίαν πάσης προσοχῆς, διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ προύποτε θεμένου ρυθμοῦ εἰς τὰς ἑστατικὰς θαλασίας συγκοινωνίας, ἔτι δὲ διὰ τὴν καλυτέραν ἔχπεττην τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ἀπό ἀπόφεως ἀνέσεων καὶ ἀσφαλείας.

"Αν διά της καλοπίστου συζητήσεως, διά της άναγκηρίσεως τῶν ασθενών σημείων τοῦ ἐκπονθέντος νομοσχεδίου βελτιωθῇ τούτῳ εἰς ὥρισμένας του διατάξεις, ὃν πρινανέψῃ παρὰ τοῖς ὄμροδοις ἡ βασικὴ ἀρχὴ τῆς ἐκτιμήσεως τοῦ πράγαντος τοῖς ίδιων πρωτοβουλίαις καὶ ἄν, τέλος, ἐγκαταλειφθούν ἀπό τινας τῶν παραγόντων οἱ περὶ κρατικῆς ἔταιρίας ἡ καὶ συστάσεως τῆς ΚΔΑΣ ἔξωφενισμοί, δικαιούμεθα νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι κάποια κατάστασις ὄμαλότητος, πληροτέρας παροχῆς τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἀγαθοῦ καὶ ἀρτίας ἔχυντερήσεως των γενικοτερών ἐπιδιδίξεων εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν θὰ προελθῃ ἀπὸ τὴν ἔφαρμογήν τῶν ὅσων προτείνονται μέτρων, τροποποιουμένων, θεσιάως, κατὰ τὰς ἀτέλειας τῶν.

Ἐχομεν, πάντως, νὰ ἐκφράσωμεν τὴν ἰκανοποίησίν μας διὰ τὸν ρεαλιστικὸν τρόπον μὲ τὸν ὅποιον ἀντιμετωπίζεται, διὰ τοῦ ἐκπονθέντος σχεδίου γόμου, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα.

τεντούς οχειδού νόμου, το ακτοπλοϊκόν πρωτότυπο.

“Ηρακλος, προσγειωμένη ὄπωσδηπότε, διάκρινεται διὰ μέσου τῶν γραμμῶν τοῦ νομοσχεδίου ἡ σκέψις τοῦ συντάκτου αὐτοῦ. Ολίγη κα-  
λὴ διάθεσις χρεώζεται ἀπὸ μέρους τῶν τε κρατικῶν ἀρμοδίων, δύον  
καὶ τῶν ἐνδιφερομένων ἐφοπλιστῶν διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸν νόμον  
εκείνον, ποὺ θὰ ἐπιφέρῃ, πράγματι, τὴν δελτίωσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν  
μας πραγμάτων.

Έπιφυλασσόμενοι νά την έπανελθωμεν δεπτομερέστερον ἐπὶ τῶν διὰ τοῦ νομοσχεδίου ὄριζομένων, ἔχομεν, πρὸς τὸ παρόν, τὰς ἔντης παρατηρήσεις νὰ διατυπώσωμεν : Εἰς τὰς περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοιῶν στατικούς διατάξεις : Φόβος μᾶς συνέχει διὰ τὴν ἔκτασιν καὶ τὰς δικαιοδοσίας τὰς ὅποιας ἐπίζητον οἱ τοῦ Ὑπουργείου νὰ προσδώσουν εἰς τὸ ἔργον τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως (Κεντρικὴ Διεύθυνσις ἐν Πειραιῃ, παρορθίταμα εἰς τὰς Ἐπαρχίας καὶ ἀκόμη εἰς τοὺς ζένους λιμένας, πρόστιμα, ἀπαγόρευσις τοῦ ἀπόπλου κλπ.). Προσλαμβάνονται ἐπὶ συμβάσει, πέραν τοῦ ἀπόσπωμένου τεχνικοῦ στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ (B.N.), δεκα ἔξι ἐν ὅλῳ ιδιώται τεχνικοῖ, ἀνωτέρας καταρτίσεων, πλοίοσχοι καὶ μηχανικοὶ τοῦ E.N., ιατρός, παδιοτηλεγραφῆτης, ἡλεκτροτροχίνται κλπ. Ἐπὶ πλέον συνιστάται πρόσθετος τεχνικὴ ὑπηρεσία παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ.

Σημαντική ή δόλη δαπάνη. Διεύρυνσις τής σχετικής ύπηρεσιακής δραστηριότητος υπέρμετρος. "Ετι περισσότερον μᾶς ἀνήσυχε ἡ πολυτραγυμσύνη τῶν πολλῶν κ. κ. Ἐπιθεωρητῶν, ὑποεπιθεωρητῶν καὶ λοιπῶν πολυπληθῶν ὄργανων τῆς Ἐπιθεωρήσεως. Ἡ πείρα μᾶς διδάσκει ποὺ καταλήγουν αὐταὶ δόλαι αἱ πρωτοδουλίαι τῶν νόμῳ δικαιουμένων νὰ παρεμβαίνουν εἰς τὰ ἔργα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας. Οἱ οἰλιγώτεροι παρεμβαίνοντες, περισσότερον ἔργον ἀπόδιδουν, ὀλιγώτερον φορτικοὶ — ἂν μή τι ἄλλο — καθίστανται. Νὰ περιορισθῇ, λοιπόν, εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ ἀριθμὸς τῶν προσληφθησόμενών. Δὲν μᾶς χρειάζεται ἡ προβλεπομένη ύπερπολυτελής ύπηρεσία. Ὁπωσδήποτε, πρέπει νὰ διαγραφῇ ἡ περὶ τεχνικῆς ύπηρεσίος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ πρόβλεψι. Είναι περιττή καὶ ἡ δαπάνη ἀσκοπος. Φθάνει καὶ παραφθάνει ἡ Ἐπιθεωρήσις Ἐμπορικῶν Πλοίων. Ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου είναι καὶ αὐτή.

Απαράδεκτον ἐπίσης είναι τὸ συνιστώμενον «Κεφάλαιον Ἐπιθεωρήσεως». Θεσπίζονται τὸ πρῶτον εἰς δάρος τῶν πλοίων καὶ δὴ τῶν πτωχοτέρας κατηγορίας τέλη ἐπιθεωρήσεως, δικαιώματα ἐκδόσεως πιστοποιητικῶν, ὀδοιπορικὰ ἔξοδα κλπ. κλπ. Δὲν φθάνουν αἱ τόσαι καὶ τόσαι εἰσφοραὶ; Θέλουν οἱ τοῦ Ὑπουργείου ἐν ἀκόμῃ χαράστι νὰ

καθιερώσουν; Τὸ Κράτος, δηλαδή, θὰ πρέπει νὰ πληρώνεται κατά τὴν ἀσκησιν σποιχειώδους καθῆκοντός του, τοῦ ἐλέγχου διὰ τῶν καταλλήλων ὄργάνων του τῶν μεταφορικῶν ἀπό θαλάσσης μέσων; Μήπως ὁ καταστηματάρχης πληρώνῃ τὸν ἀστυίατρον διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ καταστήματός του; Μήπως ὁ μηχανικὸς τοῦ πολεοδομικού γραφείου ή ὁ ἐπιθεωρητής τῶν λεωφορείων εἰσπράττει τέλη ἐπιθεωρήσεως;

Ο Επιθεωρητής των Λευκόφρεων συνέπρεξε τέλη επιτελερέμων, Οχι. Η σύστασις του Κεφαλαίου διαφρέγματα απόκρουεται. Θα συναντήσῃ έπιμονον την άντιστασιν όλων των έφοδων, έπιβατηγού και φορτηγού πλοίου. Άρκεται αι έπιβατρύνσεις του έπιβατηγού σκάφους. Εις καμίαν άλλην ναυτικήν χώραν παρόμοια δικαιώματα δεν εισπράττονται από τάς κρατικάς υπηρεσίας Επιθεωρήσεως. Χαρακτηριστικώτερον δύμας της περιέργου νοστροπίας τών εισηγηθέντων την σύστασιν του «Κεφαλαίου», είναι η διάταξις, ή καθορίζουσα, στις τά τέλη η μπορούν νά είναι άνωτερα κατά 50% τών εισπραττομένων από τούς ξένους Ήηγονώμονες! Πλουσιώτεροι ήμεις τών άλλων...

Καὶ διὰ νάν κλείσωμεν τάς περὶ ὑπέρσεος Ἐπιθεωρήσεως παρατηρίσεις μας: Πρέπει ἀπὸ τὴν παρέμβασιν τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων νὰ ἔχαιρεθούν· τὰ πλοῖα, τὰ ταξινομημένα εἰς ἀνεγνωρισμένους Νησιώνας καὶ δῆ τὰ φορτηγά. Αὐτό τὸ «ὅδον αντα» τοῦ ὄρθρου 4 παρ. 2 δέον νὰ διαγραφῇ καὶ σαφῶς νὰ καθορισθῇ, ὅτι ἀπολλάσσονται τῆς ἀρχικῆς καὶ τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τὰ φορτηγά πλοῖα, ἐφόσον ἔχουν ἐν ισχύι τὴν ταξινόμησίν των εἰς Ἑλληνικὸν ἢ ξένον Νησιώνα.

"Αν ἐπιμεινόντων οἱ τοῦ Ὑπουργείου εἰς τὴν δυνητικὴν μόνον πρόδελφιν ἀπολλαγῆς, ποντοπόρον σκάφος δὲν θὰ καταπλεύσῃ εἰς Ἑλληνικὸν λιμένον πρὸς ἐπισκεψήν. Ήτο ἄρκεῖ ἡ ἐπιθεώρησις τοῦ Νησιγύμνους. Δευτέρᾳ τῆς ίδικῆς μας Ἐπιθεώρησεως δὲν θὰ είναι ὅπωσδήποτε ἀνέκτη. Θὰ προετιμήσουμε τῶν ἡ δευτέρᾳ, ἂν τὰ πιστοποιητικά της είχον ισχὺν διὰ τοὺς ξένους ἀσφαλιστὰς καὶ φορτωτάς. Δέντος έχουν ἀτυχώς. Πρέπει, τέλος, νὰ περιορίση τὴν ἀνάμιξιν της ἡ Ἐπιθεώρησις εἰς τὴν ἔγκρισιν καὶ τὴν ἐποτείαν κοτασεύων καὶ μετασεύων ἐπιβατηγών μόνον πλοίων ἀγχιπλούντων. Καμία παρέμβασις δὲν δικαιολογεῖται εἰς τὰ ποντοπόρα ἢ καὶ τὰ μεσογειακὰ φορτηγά.

Καὶ ἐργόμενα εἰς τὸ περὶ Ἀκτοπλοΐας μέρος τῶν γνωστερίων:

Κράτος εργασίας είναι περι μη του πολιτικού ή μερού των δημόσιων υπηρεσιών. Πρώτη και βασική παρατηρήσις: Δένει καθορίζεται διά τών προτόρων δρομολογίων διστάξεων σαφής, απαραγκλιτος ή υποχρέωσις τών έκτελούντων αυτά σκαφών είτε χαρακτηρίζονται ως απλό «έπιβατηγά», είτε καταλέγονται είς τά προνομιούχα «τουριστικά», να έξυπνηρετούν όντας ηλιαπιπώς την άναληφθείσαν δρομολογία για κακή γραμμήν κατά πλήρη έτσισαν περισσόν, ή σε εισιτούκει μένουν νόμου μου 6059, τού όποιου άλλως τε δέν προβλέπεται την κατάργησην τό υπό κρίσιν νομοσχέδιον. Οιαδήποτε παρέκκλισης τής υποχρεωσεως αυτής, όχι μόνον περιορισμὸν τῶν χειμερινῶν δρομολογίων εἰς τό έλαχιστον θά επιφέρει, άλλα και έκτελεσιν τῶν γραμμάνων κατά τὸν χειμῶνα διεθευρεύουσῃ κατηγορίας πλοίων, απλῶς «έπιβατηγῶν». Εἰς τὰ «τουριστικά», τὰ καλύτερα δηλαδή (τὰ ταχύτερα καὶ μεγαλύτερα), παρέχεται τὸ άκατανόητον προνόμιον νότιο χράζωνται κατά τὴν θερινὴν μόνον περίοδον, τὴν κερδοφόρον, ὀφίεμένων τῶν ζημιῶν τοῦ χειμῶνος εἰς βάρος τῶν μικροτέρων, ἀκαταλλήλων ἵσως σκαφῶν. Καὶ διερωτώμεθα: Έφόσον ἐπίμονος ή ἐπιδίωξις τῆς ἑδῶ δημιουργίας χειμερινοῦ τουρισμοῦ εἴναι σκόπιμος, ό κατά τὸν χειμῶνα παροπλισμὸς τῶν τουριστικῶν, που ἀνέλαβον νά έκτελουν δρομολόγια, ἀφοῦ δι' αὐτῶν κυρίως, ώς καταλληλοτέρων, θά ἔπειτε νά έξυπνηρετήσοι ή κίνησις τῶν χειμερινῶν δρομολογίων;

**Δευτέρα παρατήρησης:** Είναι παράλογος, αδικος και έπιζημια διά την καθόλου προστάθειαν βελτιώσεως τών άκτοπλοϊκών πραγμάτων, ή προβλεπομένη καθιέρωσις τουριστικών, ώς άναφερει τό νομοσχέδιον, γραμμών, άνεξορτήτως της δι' αλλού έπιβασηγού πλοίου έξυπητησεως της αύτης τακτικής — πλήρους εις προσεγγίσεις — γραμμής. Θε έπιλέγωνται, δηλαδή, αι δύο κύριαι προσεγγίσεις εις τοὺς μεγαλυτέρας κινήσεων λιμένας, εις τὴν γραμμὴν φέρ' εἰτειν τῶν Δωδεκανήσων, τῆς Ρόδου μόνον καὶ ἐνῷ τὸ τουριστικόν θὰ ἔκτελη οὕτω τὴν κατ' οὐθείαν γραμμὴν πρὸς τὴν Μύκονον καὶ τὴν Ρόδον, συγκεντρώνον δῆλην τὴν κίνησην.

TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK  
**ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH**  
**GEORGE CARRAS, INC.**

FOR ALL PORTS OF: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST.  
LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX



περὶ αὐτῶν δρους, προκειμένου δὲ περὶ ξένων πλοίων, ἡ ἐκτέλεσις τῶν αὐτῶν ἑνεργειῶν, αἵτισι ἡ ἔξουσιοδοτίσεις τῆς ἀρμοδίας Ἀρχῆς τοῦ Κράτους, οὕτως τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοίον, μεθ' οὐ ἔχει συμβληθῆ σκετικῶν ἡ Ἐλλάς.

ἰ) Ὁ ἐφοδιασμός τῶν παρ' αὐτῆς ἡ τῇ ἐντολῇ της ἐπιθεωρουμένων πλοίων ἑσωτερικοῦ διὰ πιστοποιητικῶν ναυσιπλοίας, καλούμενών Πρωτο-κόλλων Γενικῆς ἐπιθεωρήσεως.

ii) Ἡ ἀνάκλησις ἐκδοθέντος Πρωτοκόλλου Γενικῆς ἐπιθεωρήσεως, λόγῳ ἐπιγενομένων ζημιῶν ἢ κακῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἡ παράτασις τοῦ χρόνου ισχούς ἐκδοθέντος Πρωτοκόλλου μέχρι τριῶν τοῦ πλοίου μηνῶν, ἐάν καὶ κατάστασις τοῦ πλοίου ἐπιτέρπεται τούτο.

iii) Ἡ ἐποπτεία καὶ ὁ ἐλέγχος τοῦ ἔργου ἐν γένει τῶν Ἑλληνικῶν Νησιγύμνων.

κ) Ὁ ἐλέγχος καὶ παρακολούθησις τοῦ ἔργου τῶν κατὰ τὴν οἰκείαν διαθηκαίων ἔξουσιοδοτούμενων Ἑλληνικῶν καὶ ξένων νησιγύμνων καὶ λοιπῶν ὄργανων ισχεῖσι μὲν τὸ ἐκδίδομενα παρ' αὐτῶν πιστο-ποιητικό ἐν γένει διὰ τὰ Ἑλληνικά πλοία, ὡς προβλέπονται ὑπὸ τῶν σκετικῶν Διεθνῶν Συμβάσεων, τῶν Ἑλληνικῶν Νόμων καὶ τῶν εἰς ἐκδίδομενα οὐτῶν ἐκδιδομένων Β.Δ. διαταγμάτων.

κα) Ἡ ἐκδοσία πόδες τὰς ἀρμοδίας Ἀρχᾶς, ὄργανων ισχεῖσι καὶ ίδιωτας ὅδηγινων πόδες ὑμοιόμορφων ἐφαρμογήν τῶν οἰκείων διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν οὐτῶν ἐκδιδομένων Β.Δ. διαταγμάτων.

κβ) Ἡ μελέτη καὶ ἡ εἰσήγησις εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ἐπὶ παντὸς σκετικοῦ πόδες τὴν ἀρμοδίτητα αὐτῆς θέματος.

Ἀρθρον 4. ΕΙΔΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΟΝ

1.— Αἱ ἑνεργούμεναι ἐπιθεωρήσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διακρίνονται εἰς ἀρχικήν κατὰ τὴν ὄντανην τοῦ πλοίου καὶ περισσικάς κατὰ τακτά χρονικά διαστήματα.

2.— Ἡ ἀρχική καὶ οἱ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις εἰναι γενικαὶ, δύνανται δὲ νὰ ἀπαλλάσσωνται τούτων μόνον τὸ φορτηγά πλοίο, ἐάν ποθὲ τῆς πλεονεύμης καθοῖ ποθὲ τῶν εἰς ἐπιθεωρηθέντων προσοκομοθῆ εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ἢ τὴν οἰκείαν Ἑλληνικήν Λιμενικήν ή Προξενικήν Ἀρχήν ἐν ισχείᾳ πιστοποιητικοῦ Ἑλληνικοῦ ή ζημιῶν νησιγύμνων, ἔξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Ἐλλήδος δεβαιοῦν ὅτι εἰναι κατατεγμένα εἰς αὐτὸν καὶ διατηροῦν τὴν ὄντατάν των κλάσιν τούτου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ζημιῶν, ἐπιγενομένων τῆς πλευρομνής ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ. Ἡ ἀπολλαγὴ χωρεῖ διὰ τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τῶν πιστοποιητικῶν τούτων στοιχεῖα ἐπιθεωρήσεως.

3.— Μερικὴ ἐπιθεωρήσις ἑνεργείται ἐκτάκτως, προκειμένου νὰ διαπιστωθῆται καταλληλότητα τοῦ πλοίου πρὸς περαιτέρω πλοῦν λόγω ζημιῶν ή σημειωθεισῶν ἐλλείψεων εἰς τὸ οκάφος, τὴν μηχανήν, τὰ βοηθητικά ηχητηρά, τὰ πωτικά μέσα, τὰ μέσα τηλεπικοινωνίας κλπ. ἢ λόγῳ δεξιμενούμονοῦ ἢ ἐπισκευῶν περιωρισμένης ἐκτάσεως. Ἡ μερικὴ ἐπιθεωρήσις δύναται νὰ μετατραπῇ εἰς γενικήν, ἐάν τούτο κοινὴ ἐπιθεθλητεύεται.

Ἀρθρον 5. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΑΠΟΠΛΟΥ

1.— Ἄπαγορεύεται ὁ ἀπόλοπος πλοίου, ὡς καὶ ἡ ἐργασία αὐτοῦ καὶ λοιπῶν ναυπηγημάτων, ἐφ' οἷον δὲν εἰναι ἐφωδιασμένα διὰ τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων προσβλεπομένων πιστοποιητικῶν ἢ ἡ κατάστασις αὐτῶν δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν περιονοφεύνεν τὸν πιστοποιητικοῦ, δι' οὗ εἰναι ἐφωδιασμένα πόδες τῆς ισχύος τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου.

2.— Εἰς περιπτώσιν διαπιστώσεως ἀκαταλληλότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, ἐστὶ καὶ ἐάν τοῦτο φέρονται νὰ συμπληρωθῶν ἀπαραιτήσους δέν νὰ διενεργηθῇ ἐπισκευά, εἴτε νὰ συμπληρωθῶν ἀπαραιτήσους ἐλλείψεις, ἢ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαγορεύεται τὸν ἀπόπλουν, ἢ προκειμένου πειρίσθιτην, νὰ ἐπιτρέψῃ τούτον δὲν παραλαβῆ ἐπιθανάτων, εἰδίποιούσας πρὸς τούτο τὴν οἰκείαν Λιμενικήν Ἀρχήν. Ἐάν ποδεῖται περὶ ξένου πλοίου, εἰδοποιεῖται σκετικής καὶ ὁ Πρόδενος τοῦ Κράτους, ποτίνος τὴν ομαίαν φέρει τὸ πλοίον. Τὴν ἀπαντρεύσιν τοῦ ἀπόπλου δύναται νὰ ἀποφασίσῃ καὶ ἡ Λιμενική Ἀρχή εἰς ἀναλόγους περιπτώσεις.

Ἀρθρον 6. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ Κ.Α.Π.

1.— Διὰ Β.Δ. τοῖς ἐκδιδομένους προτάσεις τοῦ Ὑπουργοῦ, ὥριθσονται αἱ ὄφειροισι τὴν ἑπιθεωρήσιν καὶ τὸν ἐλέγχον τῶν πλοίων ἐν γένει ἀρμοδίτητες τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, τῶν Προξενικῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῶν Παραλίων Προξενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῶν παρ' αὐταῖς συνιστωμένων τοπικῶν Ἐπιτρόπων ἐπιθεωρήσεων, ὡς καὶ ἡ ἐκτάσις καὶ τὰ διοτάν ἀρμοδιοτήτων αὐτῶν.

2.— Ὁ Διεύθυντής της Ε.Ε.Π., οἱ Προϊστάμενοι τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ οἱ Προξενικοί Λιμενάρχαι, ὡς καὶ οἱ εἰδικῆς ἐντεταλμένοι ὑπὸ αὐτῶν 'Ἄξιωματοι' ἔχουν ὄρμοδιότητα εἰδίκου Ἀνακριτικοῦ ὑπολλήπου διὰ πάσας τὰς ἀφοράσιας τῆς ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοίας ὑποθέσεις.

Ἀρθρον 7. ΘΕΜΑΤΑ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΑ ΔΙΑ Β.Δ.

Ο τρόπος, ὡς χρόνος καὶ αἱ λεπτομέρειαι ἐκτελέσεως τῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐλέγχων ἐν γένει τῶν πλοίων καὶ λοιπῶν ναυπηγημάτων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς λιμένας, αἱ ἔξι αὐτῶν ἐξαιρεσίαι καὶ ἀπολλαγαί, οἱ δροὶ καὶ προϋποθέσεις οἵτις δέονται νὰ πληρώσων τὰ μέσα ἡ σφαλείας, ἐξοπλισμοῦ, ἔξοποιούσας εἰλικρινῶν ἐφεδρῶν, μεταλλευμάτων, ἔκρητικῶν ἢ εὐφλέκτων ὑλῶν ἢ ἄλλων φορτίων, μεταλλευμάτων, ἔκρητικῶν ἢ εὐφλέκτων ζημιῶν, τὰ ζημιῶν τῶν οἰκείων διεπιθεωρήσεων τῆς ἀσφάλειας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ λοιποῦ φορτίου σύντονας ἢ ζωνές, τὰ τοῦ τρόπου ἐπιθεωρήσεως τῶν ποιηγαλιευτικῶν πλοίων ὡς καὶ τῶν εἰς λιμναῖς καὶ ποταμούς ἐργαζομένων πλωτῶν μέσων καὶ ναυπηγημάτων, τὰ τοῦ τύπου καὶ τρόπου ἐκδόσεως τῶν ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων ἀφορώντων τῆς ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοίας καὶ τοῦ παρόντος Νόμου, προβλεπομένων πιστοποιητικῶν, τὰ περὶ ἐποπτείας

καὶ ἐλέγχου τῶν νησιγύμνων καὶ γενικῶς πᾶν θέμα ἀναγομένον εἰς τὴν κανονικὴν ἀσκοπίαν τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων Διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου, ὡς καὶ ἔτερων Νόμων ὥριζομένων ἀρμοδιοτήτων τῆς Ε.Ε.Π., ρυθμίζονται διὰ Β.Δ. τούτων τῆς προτάσεως.

Ἀρθρον 8. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΙΣ ΖΕΝΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Ἐπιτρέπεται, ὅπως διὰ Β.Δ. ἐκδιδομένων προτάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ ἔξουσιοδοτούνται Ἐλληνικοὶ ἢ ξένοι νησιγύμνωνες ἢ ὄργανοισι διεθνῶν κυρους διὰ τὴν ενέργειαν τῶν κατὰ τον παρόντος Νόμουν ἢ τῆς ὑπὸ τῆς Ἐλλήδος κυρουμένας Διεθνεῖς Συμβάσεις, τὰς ἀναφερούμενας εἰς τὴν ὄφαλειαν τῶν πλοίων καὶ τοὺς εἰς ἐκτέλεσιν αὐτῶν ἐκδιδομένους Κανονισμούς ἐπιθεωρήσεων καὶ τὴν ἐκδοσιν τῶν ἀντιστοιχῶν πιστοποιητικῶν ὑπὸ τοὺς διὰ ἐκαστον ἔξουσιοδοτούμενους ὥριζομένους.

Ἀρθρον 9. ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

1.— Η μεταφορά ἐκ λιμένων τοῦ Κράτους μεταναστών ἐπιτρέπεται μόνον εἰς τὰ ὑπὸ οἰανδήποτε ομαίαν πλοία, τὰ ἐφωδιασμένα δι' αἰδεῖς τοῦ Ὑπουργοῦ.

2.— Η ἀδεια κορυγεῖται μετ' ἐπιθεωρησιν τοῦ πλοίου, ἐνεργουμένων πρὸς θεδωμάνων ὅτι πλοίον τούς τούς οριζομένους διὰ Β.Δ., ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ καὶ καθορίζοντος σύν τοις ἄλλοις :

α) τον τρόπον ὑποδολῆς αἰτίσεων καὶ τὰς σκετικὰς προθεσμίας διὰ τὴν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐκδοσίους τῆς ἀδείας.

β) τὸ ἀντικείμενον ἐν γένει τῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ εἰδικώτερων τὰς ιδιοτήτας ἃς τὸ πλοίον δέοντα νὰ πληρωθῇ ἀπό ὄποιφεν πλωμάτηπος, ἀσφαλείας, τακτήποτος, τίλικίας, ἑσωτερικής διασκευῆς, μέσων ἔξυπηρτεως τῶν ἐπιθεωρήσεων.

γ) τὰς ὑποκρεώσεις τῶν πλοίων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, ἀντιπρόσωπων καὶ πρακτόρων αὐτῶν διὰ τὴν δαπάναις τοῦ πλοίου συνοδείαν Ἐλληνικῶν μεταναστῶν ύπο Αξιωματικοῦ Λ. Σ., ὡς Κυβερνητικού Επιτρόπου καὶ τοῦ ὄνταναι συνοδεύσαντος ιατρικοῦ καὶ βοηθητικοῦ ύγειονομικού πρωστικοῦ καὶ ἀλλών προσώπων ανάγκαιούντων κατὰ τὴν μεταφοράν τῶν μεταναστῶν.

δ) τὰ εἰδικώτερα καθήκοντα, τὰς ἀρμοδιότητας καὶ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ συνοδεύσαντος τούς μετανάστας ἐξ Ελλήνων προσωπικοῦ.

ε) τοὺς δρόους τῆς διαδικούντων τοῦ πλοίου διὰ οἰανδήποτε ομαίαν πλοίων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου ή τῶν κατ' ἔξουσιοδοτούμενων αὐτού ἐκδιδομένων Β.Δ. διαταγμάτων καὶ τὰς σκετικὰς διατάξεις τῆς Ε.Ε.Π.

Ἀρθρον 10. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ, ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Κ.Α.Π.

Πλοιορχοί, πλοιοκτήται, ἐφοπλισται καὶ πράκτορες πλοίων, ὡς καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι αὐτῶν ὑποκρεοῦνται νὰ ἀναφέρωσιν ὁμέως εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ἢ τὴν οἰκείαν Λιμενικήν ἢ Προξενικήν Ἀρχήν, παν ἀτύχημα πιὸ ἐλάττωμα επιπρέδων τὴν ασφάλειαν τῶν πλοίων τῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μετασκευῶν διὸ οὐδεὶς τὸ πιστοποιητικοῦ δι' οὗ εἰναι ἐφωδιασμένα δεβαιούμενην καταστάσαι πρὸς ἀσφαλῆ πλούν.

2.— Τὰ αὐτὰ ὡς ὀντανή πρόσωπα, ἀξιωματικοὶ καὶ πληρωμάτων πλοίων, ναυπηγοί, ἐργοστασίαρχοι, ὡς καὶ οἱ ἀσχολούμενοι γενικῶς μὲν κατασκευῆς, ἀποκευῆς, καὶ μετασκευῆς ακαφών, μηχανῶν, λεθωτῶν, ἔξαρτημάτων καὶ ἀφοδιών πλοίων, σωσιθῶν μέσων, μέσων τηλεπικοινωνίας κλπ. ὑποκρεοῦνται νὰ συμισφούνται επακριθῶν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου ή τῶν κατ' ἔξουσιοδοτούμενων αὐτού ἐκδιδομένων Β.Δ. διαταγμάτων καὶ τὰς σκετικὰς διατάξεις τῆς Ε.Ε.Π.

Ἀρθρον 11. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1.— Ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως τοῦ ὑπορρουτού, πᾶσα παράδοσις τῶν περὶ ασφαλείας τῆς ναυσιπλοίας διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν αὐτῶν ἐκδιδομένων Β.Δ., ἀνεξαρτήτως ουντρεχούσης ποιηκοῦ διώξεως, ουνεπάγεται πρόστιμον δραχ. πάντες κιλιάδες (5.000) μέχρι την πεντήκοντα κιλιάδων (50.000). Προκειμένου περὶ πλοίων μέχρι 200 κώρων ὀλικῆς χωρητικότητος, τοῦ πλοίου τοῦ προστίμονος δραχ. πάντες διάτεται εἰς τὸ προστίμονος δραχ. πάντες.

2.— Τὰ ὡς ὀντανή πρόσωπα ἐπιπλάνονται ὑπὸ τοῦ Διεύθυντος τῆς Ε.Ε.Π. δι' αἰτίουλημένης ἀπόφασεώς του. Εἰς περιπτώσιν διαπιστώσεως ὑπὸ Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς παραδέσεως ἐπί θέματος ἀναγομένου εἰς τὴν πλοιοδιότητα αὐτῆς κατὰ τὸ άρθρον 6, τὸ πρόστιμον δυνατοῦται νὰ εἰναι ἐπιπλέοντας τὴν ασφαλείας τῆς Αρχῆς.

3.— Οι πιμωρθεῖς δικαιούνται νὰ προσφύγῃ εἰς Υ.Ε.Ν. κατὰ τὰ εἰδικώτερον διαστάσεις τοῦ Β.Δ. διάριζονται, της ίδιας προσφύγης μὴ ἔχουσης ὀνταστατικήν δύναμιν.

4.— Ἐφ' οἷον οἱ παραβάται τυχάνουσιν ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ, παραπέμπονται καὶ ἐνώπιον τοῦ Ανακριτικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. διὰ τὴν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Β.Δ. διώξεων.

5.— Τὰ διὰ τοῦ παρόντος καὶ τοῦ ἐπομένου ὑπορρουτού περίπτωσην περιέρχονται εἰς τὸ Δημόσιον.

Ἀρθρον 12. ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΙ ΕΠΙΒΑΤΑΙ

1.— Παραλαβὴ διὰ πεταφορά ὑπὸ ἐπιβατηγού πλοίου ὄριμομοι ἐπιβατῶν μεγαλυτέρου τοῦ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. καθορίζομένου ὄπαγορεύεται.

2.— Δι' ἑκαστον μεταφερόμενον ὑπεράριθμον ἐπιβάτην, ἐπιβάλλεται πρόστιμον ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ίσον πρὸς τὸ τριπλάσιον τοῦ ἐγκεκριμένου ἢ συνήθως εἰσιπραττούμενου ναύλου.

Διὰ τὴν καταβόλην τοῦ προστίμου εἰναι ἀλλοπλεγγύων ύπόχρεοις ὁ πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστής, ὁ πράκτωρ καὶ ὁ πλοιαρχός τοῦ πλοίου.

3.— Ἡ διαδικασία διαπιστώσεως τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ὁ τρόπος ἀσκήσεως προσφυγῆς εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ ἐκδικάσεως αὐ-

# TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINORIES

LONDON E. C. 3

“ΝΑΥΤΙΛΟΣ” ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1<sup>η</sup>

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291  
292  
295

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

AKTI MIAOURA  
ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΝΑΥΤΙΛΟ - ΠΙΡΕΑ

τῆς, ὡς καὶ πᾶσα ἄλλη λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἀρθρου καθορίζονται διὰ Β. Δ) τος.

#### Ἀρθρον 13. ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

1.— Διὰ Β.Δ. ἑκδιδόμενον προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ, μετά σύμφωνον γνώμην τοῦ Συμβουλίου 'Εμπορικού Ναυτικού, δύναται νὰ ἐπιθεωρήθῃ τέλος ἐπὶ τὸν ἔνεργον μεν τοῦ Ε.Ε.Π. καὶ τῶν Τοπικῶν 'Ἐπιτροπῶν 'Ἐπιθεωρήσεων καὶ ἀφορώσαν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαῖαν πλοΐα, ἐπιθεωρήσεων γενικῶν καὶ μερικῶν, ἐλέγχων σκεδαγραμμάτων, πειραμάτων εὐσταθείας, χαράξεων γραμμῶν φορτώσεως, δοκιμῶν καὶ λοιπῶν ἔργων τῆς Ε.Ε.Π., πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐκ τῶν πραγματοποιουμένων ἐξ αὐτοῦ εἰσιπράξεων πληρεστέρας ἀντιμετωπίσεως τῶν εἰς πρωτικὸν ἀναγκῶν καὶ καλύψεως καὶ ἔτερων ἐλλειφεων τῆς ὑπηρεοίς ταύτης.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ Β.Δ. θέλει ίδρυθη ίδια διαχείρισις ὑπὸ τὴν διοράσιαν Κεφαλαίουν 'Ἐπιθεωρήσεως Πλοίων (Κ.Ε.Π.), εἰς δ' θὰ περιέρχωνται ὥπαντα τὰ δι' αὐτοῦ καθορίζομενα διὰ ἑκάστην περίπτωσιν τέλον 'Ἐπιθεωρήσεως.

Τὰ καθορισθόσιμα τέλη ἐν οὐδεμιᾳ περιπτώσει δύνανται νὰ είναι ἀνώτερα τῶν 50% τῶν ὑπὸ τῶν μεγάλων Διεθνῶν Νησιών μόνων εἰσιπρατούμενων διὰ τὴν αὐτὴν αἵτινα τελῶν.

2.— Διὰ τὴν ἐπιθεωρήσιν, σημαῖαν, ἑκδοσιν ἢ ἀνανέωσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὰ πλοῖα ὑπὸ ζένων σημαῖαν καταβάλλονται ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου τέλου δριζόμενα διὰ Β.Δ., ἑκδιδόμενον προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐπειθεωρικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

3.— 'Ανεξαρτήτως τῆς καταβολῆς ἢ μὴ τελῶν, ἐφ' ὅσον αἱ ἐπιθεωρήσεις ἐνέργουνται εἰς ἔτερον ἐκτὸς τοῦ Πειραιῶς λιμένα ἢ εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς, κατ' αἵτην τοῦ πλοιοκτήτου, ὑπὸ ὄργανων τῆς Ε.Ε.Π., ἐπιθεωρύνεται οὕτως μὲ τὰ κατὰ Νόμον ὅδοι πορικά ἔξοδα τῶν μετακινουμένων, τὰ ὁποῖα καὶ προκαταβάλλει εἰς Ε.Ε.Π.

#### Ἀρθρον 14. ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Ε.Ε.Π.

1.— 'Ος διευθυντής τῆς Ε.Ε.Π. τοποθετεῖται Πλοιάρχος Λ.Σ. καὶ ὡς 'Υποδιευθυντής 'Ανώτερος Α.Σ.

2.— Τὸ λοιπὸν ἐξ 'Ἄξιωματικῶν, ὡς καὶ κατώτερον προσωπικὸν Λ. Σ. τῆς Ε.Ε.Π. δριζέται διὰ τοῦ περὶ ουνδέσεως τῶν ὑπηρεσιῶν Υ. Ε. Ν. Διατάγματος.

3.— 'Ωστάτης διὰ Β.Δ. καθορίζονται τὰ τῆς λειτουργίας τῆς ὑπηρεοίς τῆς Ε.Ε.Π., τῆς διαιρέσεως αὐτῆς εἰς Τμῆματα καὶ τῆς ἐπανδρώσεως αὐτῶν, ὡς καὶ πᾶσα ἐν γένει λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὸν ὀμαλὸν διεξαγωγὴν τῆς τε ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ὑπηρεοίς αὐτῆς.

Ἀρθρον 15. ΕΠΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ Ε.Ε.Π.

1.— Πέραν τοῦ κατὰ τὴν κειμένων νομοθεσίαν ἀποσπιμένων εἰς Ε.Ε.Π. τεχνικοῦ στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ Β.Ν., προσλαμβάνονται διὰ τὰς ὄναγκας αὐτῆς δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ ἐπὶ συμβάσει Δημοσίου Δικαίου Ιδιωταί, ὡς καὶ καλορέθυς:

α) Δύο (2) διπλωματοῦχοι Ναυτικοί εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 5ου, 4ου, 3ου ἢ 2ου.

β) Δύο (2) διπλωματοῦχοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου ἢ 3ου.

γ) Εἰς (1) διπλωματοῦχος Μηχανολόγος Ἡλεκτρολόγος εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου ἢ 3ου.

δ) Εἰς (1) Ιατρός 'Υγειονολόγος εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου ἢ 3ου.

ε) Δύο (2) Πλοιάρχοι Ε.Ν. εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου ἢ 4ου.

στ) Δύο (2) Μηχανικοί Ε.Ν. εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου ἢ 4ου.

ζ) Εἰς (1) Ραδιοτηλεγραφοπής Ε.Ν. εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 7ου. 6ου ἢ 5ου.

η) Πέντε (5) κατώτεροι τεχνικοί εἰπι μισθῷ βαθμοῦ 10ου ἥντος δου (ἀς λεθτοποιοί, λεμβουργοί, πλεκτροτεχνοί, δυταί, σκεδισταί).

2.— Τὰ εἰδικῶν τυπων καὶ ούσιαστων προσδότων τῶν ὡν ἀνω προσλαμβανομένων εἰπι συμβάσει οὐπαλλήλων, δριζονται διὰ Β. Διατάγματος ἑκδιδόμενον προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

3.— 'Η συναποτομένη συμβάσις εἰναι τριετούς το πολὺ διαρκείας, δυναμένη νὰ ἀνανεωθῇ ἐπὶ τὸ αὐτό τὸ ἀντέρος μισθῷ. 'Άνωτέρος μισθὸς μισθοῦ παρέχεται μετά τριετη ευδόκιμον υπηρεσίαν περίπτωσιν μισθοῦ.

4.— Τὸ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐπὶ συμβάσει προσωπικὸν ἀμειβεῖται διὰ τῶν ἀπόδοσῶν καὶ πάντων τῶν κατὰ τοὺς κειμένους νόμους ἐπιδομάτων τῶν τακτικῶν Δημοσίων Πολιτικῶν 'Υπαλλήλων τοῦ ἀντιστοίχου βαθμοῦ.

5.— Εἰς τους κεκτημένους διπλωμάτην πολιτευόμενον τεχνικὸν ἐπίδομα, εἰς ἀπαντας δὲ τοὺς ἔνεργουντας ἐπιθεωρήσεως πλοίων καταβάλλεται ἐπίδομα, λόγῳ φθορᾶς μισθοῦ, καθορίζομενον διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

#### Ἀρθρον 16. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ Ε.Ε.Π.

1.— Διὰ Β.Δ. ἑκδιδόμενον προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ δύνανται νὰ συσταθῇ παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. τεχνικὴ υπηρεσία πρὸς παρακολούθησιν τεχνικῶν θεμάτων ἀρμόδιοτητος τοῦ 'Υπουργείου τούτου.

2.— Διὰ τὸ αὐτὸν τρόπου δύνανται νὰ συσταθῶσιν εἰς ἔτερους ἐκτὸς τοῦ Πειραιῶς λιμένας παραρτήματα τῆς Ε.Ε.Π. ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἔγγυτέρας παρακολούθησις τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας ναυσιπλοίας.

3.— Αἱ ἀρμόδιοτητες καὶ ὁ τρόπος ἀπανδρώσεως τῶν συσταθμούσιμων κατὰ τὰ ὡν διαν ύπηρεσιῶν καθορίζονται διὰ τοῦ αὐτοῦ Β.Δ.

#### ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

#### Ἀρθρον 17. ΗΛΙΚΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1.— 'Απαγορεύεται ἐφεδρῆς ἡ οὐαγνώρισις ὡς 'Ελληνικῶν ἐπιβατηγών πλοίων καὶ πορθμείων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, ηλικίας μεγαλύτερας τῶν δέκα πέντε (15) ἑταῖς, ταύτης μετρουμένης ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ διάταξης τοῦ καθελκύσεως του.

2.— Η παρούσα διάταξης δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν διὰ πλοία ἀγορασθέντα πρὸ τῆς ἐνάρξεως ιούνος τοῦ παρόντος νόμου καὶ ἀποδειγμένων προοριζόμενων δι' ἐπιδαπνα, δι' ἡ ιούνος διηγενέστεραι διατάξεις.

3.— 'Εντος ἐξαμήνου ἀπὸ τῆς ιούνος τοῦ παρόντος νόμου ἐπιτρέπεται ὡπαντόνις αἴτιωσεως τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, οὐαγνώρισιν ὡς ἐπιβατηγά, τὰ πὸ δρομολογημένα εἰς τοπικά γραμμάτα καὶ ἐνεργούντα μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων πορθμεία, ὡς καὶ τὰ κατὰ τὴν ἐναρπάσικον τοῦ αὐτοῦ Νόμου, ἀποδειγμένων μετασκευαζόμενα καὶ ὑπὸ ἐπιβατηγά τὰς ὑπὸ τῶν οἰκείων Νόμων καὶ Κανονισμῶν ἐπιβαλλομένας προϋποθέσεις, πλὴν τοῦ ὅριου πλοίων.

4.— 'Επιδαπνα, καὶ πορθμεία ἐφεζῆς ἀναγνωριζόμενα, συμπλούσινται ηλικίαν 35 ἑταῖς, ἀπὸ τοῦ ἔτους τῆς ιούνος τοῦ παρόντος Νόμου 340/47 ἀναγνωρισθέντα ἐπιδαπνα πλοία, τῶν ὅποιων δὲ τοῦ τελευταίου

**ΕΑΜΕΣ**

Ταξίδια μὲ ἄνεσιν καὶ περιποίησιν  
Παράδοσις 33 ἑτᾶν

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗΝ ΔΙΑ

ΛΕΜΗΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

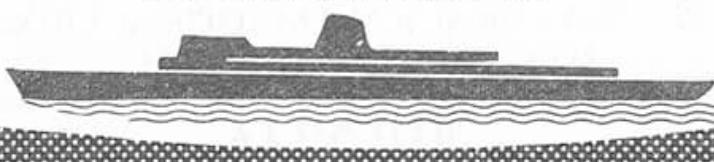
ΕΚΑΣΤΟΝ ΣΑΒΒΑΤΟΝ ΔΙΑ

ΝΕΑΠΟΛΙΝ - ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

**ΔΠ ΜΑΣΣΑΛΙΑ ΔΠ ΛΥΔΙΑ ΔΠ ΜΗΔΙΑ**

Πληροφορία: **ΕΑΜΕΣ** Μέγαρον Ε. Η. Σ.  
Πειραιεύς - Τηλ. 477.141 - Τηλ. Δ/σις: ΕΑΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



τούτου Νόμου.

Άρθρον 18. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ ΠΛΟΙΟΝ

1.-Διά Β.Δ. έκδιδομένου προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ και μετά σύμφωνον γνώμην τῆς 'Επιτροπῆς 'Ακτοπλοϊκῶν Συγκοινωνῶν δύναται νὰ καθορίζεται ὡς ἀνώτατος ἀριθμὸς ἐπιβατηγών πλοίων κατὰ κατηγορίας χωρικότητας, δύσις ἀνάγκαιοι διὰ τὴν κανονικήν ἐκτέλεσιν τῶν συγκοινωνῶν τῆς χώρας.

2.-Μετὰ τὸν κατὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον καθορισμὸν τοῦ ἀναγκαιούντος ἀνώτατου ἀριθμοῦ ἐπιβατηγών πλοίων κατὰ κατηγορίας, ἐπιτρέπεται ὡς ἀναγνώρισης ἐπιβατηγών πλοίων, πέραν τοῦ ὁριζομένου ἀριθμοῦ, ἔφ' ὅσον παρῆσται αἱ κάτωτες προϋπόθεσεις:

α) τὸ πλοῖον νὰ εἶναι ἐκ τακτικῶν ἐπιβατηγών και ἡλικίας ἐλάσσονος τῶν ἐπτὰ ἑπτῶν;

β) να ἀνήκῃ εἰς 'Ελληνικὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν η κοινωνίας ἀπό τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας.

Άρθρον 19. ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

1.-Τὰ δρομολόγια ἐπιβατηγών πλοίων εἰς τὰς γραμμὰς ἐσωτερικοῦ και μετὰ προσέκτανται εἰς λιμένας ὄμορφων Κρατών, τῆς 'Ιταλίας και τῆς Κύπρου, διακρίνονται εἰς 'Τακτικῶν ἐκτελουμένα αὐτοκίνητων καθ' ὅλον τὸ ἔτος και εἰς ὥρισμένην πημέρον τῆς ἐδδομάδος και εἰς 'Τουριστικά', περὶ ὃν η παράγραφος 3 τοῦ παρόντος δρόμου.

2.-'Ο ἀριθμὸς τῶν καθ' ἐδδομάδα τακτικῶν δρομολογίων εἰς ἑκάστην γραμμὴν και αἱ ἡμέραις τῆς ἐδδομάδος, καθ' ὃς ταῦτα ἐκτελοῦνται, ὄριζονται δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ μετὰ γνώμην τῆς προθλεπομένης υπὸ τοῦ ἐπομένου ἀρθρου Ε.Α.Σ., μετὰ οκοπον τῆς ἐξυπρέπτων διοικούντων συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας.

3.-Διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν 'Υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας και Προεδρίας Κυβερνήσεως, μετὰ γνώμην τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ, ειδικῶν ὡς πρὸς τὸ θέμα τοῦτο συμπληρωμένου διὰ τῆς συμμετοχῆς τῶν Διευθυντῶν Ναυτιλίας και Λιμενικῆς 'Αστυνομίας τοῦ Υ.Ε.Ν., δύναται νὰ καρακτηρίζωνται αἱ τουριστικοὶ λιμένων διαριμένων δρομολογικαὶ γραμμαὶ μεταξὺ 'Ελληνικῶν λιμένων. 'Ο καρακτηρισμός τῆς γραμμῆς ὡς τουριστικῆς δύναται νὰ ισχύῃ διάρκειας ποσούς τοῦ διαριμένου περιόδου τοῦτον.

4.-Διὰ Β.Δ. έκδιδομένων προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ, καθορίζονται ὁ τρόπος και ὁ χρόνος ὑποθολῆς τῶν δηλωθέων τακτικῶν και τουριστικῶν, ἀτίνα προτίθενται νὰ ἐκτελέσουν διὰ τῶν καταστάσεων τῶν και περὶ τοῦ χρόνου ἐκτελεόμενων εργασιῶν συντηρησέων και ἐπτοῖς ἐπιθεωρήσεως εἰς ἑκάστον τούτων, ὁ τρόπος και ὁ χρόνος ἐγκρίσεως αὐτῶν υπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν., μετὰ γνώμην τῆς 'Επιτροπῆς 'Ακτοπλοϊκῶν Συγκοινωνῶν, ο τρόπος αὐτοπληρωσέως τῶν αναθενταὶ τακτικὰ δρομολόγια πλοίων εἰς περιπτώσειν προσωρινῆς τῶν ἀδόντων τακτικὰ δρομολόγια πλοίων, ο τρόπος αὐτοπληρωσέως τῶν κατὰ τὸν δερινὸν περιόδον τῶν ὡς αὐτοπληρωματικῶν κρηποποιηθεῖσαν πλοίων.

5.-Τὰ ἐκτελοῦντα τακτικὰ δρομολόγια πλοία, ἔφ' ὅσον ἐξυπρέπτων αὐτολιπότων και ἰκανοποιητικῶν τῶν ἀναληπτείσαν δρομολογιακῶν γραμμῶν κατὰ πλήρη ἐποίησιν περιόδου, ἔχουν προτεραιότητα διὰ τὸν δρομολόγουν τῶν κατὰ τὴν ἐπομένην ἐποίησιν περιόδου εἰς τὴν ίδιαν γραμμὴν και τὴν αὐτὴν ἡμέραν, πλὴν ἔχων νεοαναγνωρισθεῖν και τὸ πρώτον δρομολογούμενον οκάφας, καταλληλούν και νεωτερούν εἰς πλικῶν τοῦ δρομολογούμενου, ἐπλήξην τὸ δρομολόγιον τοῦτο.

Τὸ ἐκτελοῦν τακτικὸν δρομολόγιον πλοίον δύναται ν' ἀντικατασθῇ κατὰ νέαν περιόδον υπὸ ἐτέρου καταλληλού πλοίου τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ η ὁμάδος κοινοπρατούντων ἐφοπλιστῶν, κατόπιν ἔγκρισεως τῆς Ε.Α.Σ.

Άρθρον 20. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Ε.Α.Σ.)

1.-Συνιστᾶται παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. η 'Επιτροπή 'Ακτοπλοϊκῶν Συγκοινωνῶν, αποτελουμένην ἐκ τῶν: Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν., ὡς Προέδρου, Διευθυντοῦ Ναυτιλίας Υ.Ε.Ν., Διευθυντοῦ Ε.Ε.Π., ἐνός ἐκπροσώπου τοῦ Ε.Ο.Τ., Προέδρου τῆς Πανελ. 'Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., ἐνός εἰδικοῦ ἐπί ναυτιλιακῶν και ἀκτοπλοϊκῶν θεμάτων προσώπου, ἀνεγνωρισμένου κύρους. Δύο ἐφοπλιστῶν ἐπιβατηγών πλοίων, ἐνός ἀντιπροσώπου τῆς 'Ενώσεως Ναυτ. Πρακτόρων, Χρέων Εἰσηγούντος ἐκτελεῖται ὡς ἀριθμός Τιμολογήσεως τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας.

2.-'Η Ε.Α.Σ. γνωμοδοτεῖ περὶ τῆς δρομολογίως ἢ μὴ εἰς τακτικάς και τουριστικά γραμμάς ἐσωτερικοῦ, ὡς και τὰς προεκτεινομένας εἰς λιμένες τοῦ ἐξωτερικοῦ τοιωταντα, ἀνεγνωρισμένων ἐπιβατηγών πλοίων και πορθμείων, ἔγκρινουσα, τροποποιούσα η ἀπόρριπτουσα τὴν σκετικὴν αἵτιναν τοῦ ἐφοπλιστοῦ η πλοιοκτήτων.

Ποσὶ τοῦτο λαμβάνει υπὸ δι' όφιν δι' ἔκαστον υπὸ δρομολόγουν πλοίον και πορθμείον τὰς συγκοινωνιακὰς και τουριστικὰς ἀνάγκας, τὴν χωρικότητα και ταχύτητα αὐτού, τὰς παρεχομένας ἀνέσεις και λοιπὰ πορσόντα, ἐπλέγουσα πρὸς δρομολόγιον, ἔφ' ὅσον ὑφίστανται πολλαὶ αἵτινες διὰ τὴν αὐτὴν γραμμήν, τὸ καταλληλότερον πλοίον δι' ὥρισμαν ἡμέραν τῆς ἐδδομάδος. 'Επισης η Ε.Α.Σ. γνωμοδοτεῖ ἐπὶ παντὸς θεμάτως ἀφορώντος τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας και τὰ ἐπιθατηγά πλοῖα η πορθμεία περὶ οὐ προβλέπει ὡς παρών Νόμος η τιθεμένου υπὸ δι' όφιν αὐτῆς υπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ.

3.-Κατὰ τὴν ἔγκρισιν τακτικῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς δύναται νὰ ποστεθοῦν η ἀφαιρεθοῦν ἐκ τοῦ αἴτουμένου δρομολογίου μέχρι δύο το πολὺ λιμένες προσεγγίσεως, πρὸς ἐξυπρέπτων τουριστικῶν πλοίων τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν.

4.-Ο ἐνδιαφέρομενος ἐφοπλιστής δύναται ν' ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ

οὕτω τροποποιηθέντος δρομολογίου, ὅτε τοῦτο ἀνατίθεται εἰς ἔτερον ἐφοπλιστήν προσφέροντα καταλληλούν πλοίον.

4.-Διά Β.Δ. έκδιδομένου προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ, καθορίζονται τὰ τοῦ χρόνου θητείας τῶν μελῶν, τοῦ τρόπου ὑποδείξεως αὐτῶν, τῆς ἀναπληρωματικῆς τῶν καλυμμένων, τῆς ἀπαρτίας, και τηρητικῶν πρακτικῶν συνεργίασεων, τοῦ ὄριμου Γραμματέως και ἐν γένει πᾶσα πάσα εἰσιτηρία.

5.-Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καθορίζονται τὰ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ Προεδρού, τῶν μελῶν, Εἰσηγούντων και τοῦ Γραμματέως τῆς Ε.Α.Σ. και τῆς καταβολῆς παγίων ἔχόδων κινήσεως.

Άρθρον 21. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

1.-Αἱ κατὰ τὴν παράγραφον 3 τοῦ ἀρθρου 19 καρακτηριζόμεναι ὡς τουριστικαὶ γραμμαὶ ἔχουν προτέσται υπὸ τῶν καρακτηριζόμενων κατὰ τὸ ἐπόμενον ἀρθρον τοῦ παρόντος ὡς τουριστικῶν ἐπιβατηγών πλοίων, ἀπαγορευμένην τῆς ὑπὸ αὐτῶν παραλαβῆς φορτιών, πλὴν ἀποκευμῶν ἐπιβατῶν και ἐπιβατηγών πλοίων.

2.-'Ἐν ἐλλειψις ἐπιβατηγών πλοίων εἰς τακτικά γραμμάς, δύνανται νὰ δρομολογηθῶσι πρὸς ικανοποίησην συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν η εἰς δευτερεύουσαν σημασίας γραμμάς, ἐπειδὴ ἐπιβατηγών πλοίων.

3.-'Η δρομολόγου πλοίουν εἰς τακτική γραμμὴν οὐδόλως ἀποκλείει τὴν ἐκ παραλλήλου ἐξυπρέπειαν τῆς ίδιας γραμμῆς και δι' ἔτερων ἐπιβατηγών πλοίων ταυτοτικῶν δρομολογουμένων τῶν τουριστικῶν τούτων τοῦ Διευθυντοῦ Ε.Ε.Π., και τοῦ Προστατεύοντος τοῦ Ναυπηγικοῦ Τμήματος αὗτῆς.

4.-'Ο καρακτηρισμὸς ἐπιβατηγῶν πλοίουν ὡς τουριστικοῦ, και ὁ ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ, μετὰ γνώμην εἰδικῆς εξαμελοῦς 'Επιτροπῆς, αποτελεσμάτων τῆς 'Υπουργείων τούτων, τοῦ Διευθυντοῦ Ε.Ε.Π., και τοῦ Προστατεύοντος τοῦ Ναυπηγικοῦ Τμήματος, διατυπωμένης ἐν τῷ ίδιῳ διατύπωσης πράκτικων.

5.-'Η Ε.Ε.Π. προδαινεῖ κατ' ἔτος και πρὸ τῆς ἐνάρδεως τῶν δρομολογίων τῶν, ὡς και ἐκτάκτως κατὰ τὴν κρίσιν τῆς εἰς ἐπιθεωρήσεις παντωτῶν τῶν ὡς τουριστικῶν καρακτηριζόμενων ἐπιβατηγών πλοίων πρὸς διαπόθεσην διὰ τὰ ταῦτα ἐξακολουθῶσι νὰ πληρωθοῦν τοὺς εἰδίκους δρόμους και προύποθεσεις δέσσοις τῶν ποιῶν και ἐγένετο ὁ καρακτηρισμὸς τῶν.

Άρθρον 22. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ ΠΛΟΙΟΝ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ

1.-Οι εἰδικοὶ δρόμοι χωρικότητος, ταχύτητος, πλικαίας, ἐμφανίσεως, ἐσωτερικοὶ διαρρυθμίσεως, ἀνέσεως, ὑγιείνεως συνθέσεως, προσωπικού, και ἐν γένει ἐξυπρέπειας τῶν ἐπιβατῶν, τοὺς ὄποιους δέσσον νὰ πληροφορηθεῖται τὰς γραμμῶν διὰ Β.Δ) τῶν, ἐκδιδούμενων προτάσει τῶν 'Υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας και Προεδρίας Κυβερνήσεως, μετὰ γνώμην εἰδικῆς εξαμελοῦς 'Επιτροπῆς, αποτελεσμάτων τῆς ἐνάρδεως τῶν τουριστικῶν τούτων, τοῦ Διευθυντοῦ Ε.Ε.Π., και τοῦ Προστατεύοντος τοῦ Ναυπηγικοῦ Τμήματος αὗτῆς.

2.-'Ο καρακτηρισμὸς ἐπιβατηγῶν πλοίουν ὡς τουριστικοῦ και ὁ ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ μετὰ γνώμην τῆς Ε.Α.Σ., ἐπὶ τῷ τέλει θίσης:

α) μὴ συμπίπτη ἀναχώρησις πλειόνων τοῦ ἐνός τουριστικῶν πλοίων τῆς ίδιας ἡμέραν διὰ τὴν σύντητην περιόδου τῆς υποχρεωτικῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τῶν κατὰ ποσοτοῦ μέχρι 40%, τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν υπὸ τὴν ποσοθεσίαν διὰ τὴν πληροφορηθεῖσαν ὅτι τὰ τυπώμενα διατρέπονται ἐν κινήσει καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους δρομολογημένα εἰς τακτικής πλακάτης η γραμμάς.

β) προτιμᾶται τὸ καταλληλότερον απὸ ἀπόψεως ταχύτητος, μεταφρίτης ικανότητος και τουριστικῶν αὐτέσσιων πλοίον.

γ) προτιμᾶται τὸ ἀναλαμβάνον τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ουγκεκριμένης τουριστικής γραμμῆς, δι' ἡμερησίου μόνον πλου, πῆται περιλαμβανομένου μεταξὺ τῶν ὥρων 07.00 μέχρις 23.00.

δ) προτιμᾶται τὸ τουριστικὸν πλοίον τοῦ πλοιοκτήτου η ὁμάδος κοινοπρατούντων ἐφοπλιστῶν, ητίς ἐξυπρέπεται τὴν γραμμὴν ταῦτην τὴν διάληπτην πλακάτης δρομολογίου.

2)-'Η ἐκτέλεσις τῶν ἐγκρινούμενῶν δρομολογίων τῶν τουριστικῶν γραμμῶν, ὡς και τῶν τακτικῶν, εἶναι υποχρεωτική διὰ τὰ ἀναλαμβάνοντα ταῦτα ἐπιβατηγά πλοία, πάσης ἀδικαιολογήσης διακοπῆς η πλημμελούς ἐκτέλεσεως τούτων τιμωρούμενης διὰ τῶν ύπο τοῦ ἀρθρου 26

## ΙΩΑΝΝΗΣ & ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. ΠΑΡΙΣΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1912

ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΕΙΣ (BUNKERS) - TRANSITO - ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - (DRACON) - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΣΥΡΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 41, 131, 232 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΣΙΣ: ΠΑΡΙΣΗΝ - ΣΥΡΩΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΥΘΑ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΟΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΑΝΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

τοῦ παρόντος νόμου προβλεπομένων ποινῶν.

#### Άρθρον 25. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΙ ΠΛΟΕΣ

1.- 'Η έκτελεσίς περιοδικών περιπογητικών πλόων είς Ελληνικούς λιμένας παρ' Ελληνικών πλοίων ένεργειται κατόπιν προγραμμένης άδειας τοῦ 'Υπουργού, έκδιδομένης μετά γνώμων τῆς Ε.Α.Σ., μετ' αίτησην τοῦ ένδιαιτημένου έφοπλιστού έγκαιρων υποβαλλομένην και διαλαμβάνουσαν άναλυτικῶς τὸ ώραριον τοῦ υπό έκτελεσιν πλούσιον. 'Η άδεια αὕτη κορηγεῖται ἐν ὅφει τῆς καταληπτότητος ἐν γένει τοῦ πλοίου, διαιτησιούμενης υπὸ τῆς Ε.Ε.Π., τῆς τουριστικής σκοπιμότητος τῶν πλόων καὶ τῶν άναγκῶν τῶν θαλασσινῶν συγκοινωνιῶν τῆς κώρας.

2.- Τὰ δρομολόγια τῶν λαδόντων άδειαν ἔκτελεσεως περιπογητικῶν ταξιδίων κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἀρθρου ἐπιβατηγῶν πλοίων, δέοντα νόμων προπονήσεως τῆς παραδότων τιμωρωμένων μὲ τὰς υπό τοῦ ἀρθρου 26 τοῦ παρόντος Νόμου προβλεπομένας ποινάς.

#### Άρθρον 26. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1.- 'Επι πάσοις παραδόσεως τῶν ὄρθρων 21-25, 30 καὶ 31 τοῦ παρόντος Νόμου διαιτησιούμενης υπὸ τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς, ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεως τοῦ οἰκείου Λιμενάρχου πρόστιμον ὥριον 5.000 μέχρι δρ. 100.000.

'Ο Λιμενάρχης δύναται ν' ἀπαγορεύει τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου, μέχρι καταβολῆς τῆς προστίμου ή παροχῆς ἀξιούχων ἐγγυησεώς.

2.- Κατὰ τὴν ὡς ἀνώ ἀποφάσεως καὶ ἐντὸς πεντηκούρων ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως αὐτῆς, προθεσμίας, ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ 'Υπουργοῦ, δύοτε μετὰ γνώμων τῆς 'Επιτροπῆς 'Ακτοπολέων Συγκοινωνιῶν ἀποφαίνεται τελεσίδικας καὶ ἀνεκκλήτως ἐντὸς δεκαπέμπτου ἀπὸ τῆς υποδολῆς τῆς γνωματεύσεως τῆς 'Επιτροπῆς δικαιούμενος νὰ ἀκρωτηριάζεται ἀποδημίας παροχῆς. 'Η δικούσης τῆς προσφυγῆς δὲν ἀναστέλλει τὴν ύποχρέωσιν καταβολῆς τοῦ ἐπιβληθέντος προστίμου.

3.- Εἰς τὸν 'Υπουργὸν ἀπειπούλασσεται τὸ δικαιώμα, δημοσίως, εἰς περιπογητικῶν παραδόσεων κατ' ἀπαντάλφιν ἐλεγχθείσιν, ἀνάκαλέση τὴν χορηγηθείσαν Ἑγκρίσιμην.

4.- Τὰ διὰ τοῦ παρόντος ἀρθρου ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα περιερχονται εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομακικόν Ταμείον ὡς πόρος τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας Ναυτικῶν.

5.- Διὰ Β.Δ. ἐκδιδομένου ἑκάστοτε προτάσει τοῦ 'Υπουργού καθορίζονται η διαδικασία ἐπιβολῆς προστίμων καὶ ἀσκήσεως προσφυγῆς, οἱ υπόκρειοι εἰς καταβολὴν τοῦ προστίμου, ὡς καὶ πᾶσα ἐν γένει λεπτομέρειαν ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔφαρμογνη τοῦ παρόντος ἀρθρου.

#### Άρθρον 27. ΠΡΟΤΙΜΗΣΙΣ - ΝΕΟΤΕΥΧΥΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

1.- Νεότευκτα ἐπιβατηγὰ πλοία δρομολογούμενα ἀποκλειστικῶν εἰς ἀκτοπολέων συγκοινωνίας καὶ ἔξυπητρούντα ταύτας ἀνελλιπῶς κατά τὴν θερινὴν περιόδον ἔχουν μέχρι συμπληρώσεως πλίκιας πέντε ἔτῶν, τὸ δικαιώμα ἐπιλογῆς ἐναντὶ τῶν μεγαλύτερας πλίκιας, τῶν ἔκτελεστέων δρομολογίων εσταύτερους, προτίμησες ἐπὶ ίσοις δρομοῖς κατὰ τὴν ἑκάστου τοῦ παρόντος Νόμου προνόμιο.

2.- Τακτικὴ πατοριστική γραμμή ἔκτελουμένη υπὸ τῶν περὶ ὧν προγραμμένων παράργαφος πλοίων, δὲν δύναται νὰ ἔκτεληται τὴν αὐτὴν πέμπτην υφὲ τέτρους πλοίους πλίκιας μειζονίων τῶν πέντε ἔτῶν, ἐστα καὶ ὡς τουριστικοῦ ἀνεγνωρισμένου, ἔκτος ἐάν ἐπιτακτικοὶ συγκοινωνιακοί ή τουριστικοί ἀνάγκαι ἐπιβάλλουσι τούτῳ. 'Η ὑπαρξία τῶν ἀναγκῶν τούτων διαιτησίαν τοῦ παρόντος Νόμου μετά γνώμων τῆς Ε.Α.Σ.

#### Άρθρον 28. ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Διὰ Β.Δ., ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ 'Υπουργού, μετὰ σύμφωνων γνώμων τῆς 'Επιτροπῆς 'Ακτοπολέων Συγκοινωνιῶν, ὅριζονται τα κατώτατα στοιχεία χωρητικότητος, υπηρεσιακής, τακτύτοπος, παρεχομένων ἀνέσεων καὶ λοιπῶν προσδότων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, προκειμένου νὰ ἀναγνωρισθῶν ὡς 'Ελληνικό καὶ νὰ δρομολογηθῶνται εἰς ὑφισμένας τακτικούς δρομολογίας τοῦ τουριστικής γραμμάς ἑσωτερικού, ὡς καὶ ἔξωτερικού.

#### Άρθρον 29. ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Διὰ Β.Δ., ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ 'Υπουργού, ρυθμίζονται:

α) ὃ υπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἐφοπλιστοῦ ὑποκρεωτικοῦ διορισμοῦ, εἰς τοὺς λιμένας ἀφετηρίας, τέρματος καὶ ἐνδιαιτημένων προσεγγίσεων, κεντρικού πράκτορος ὑπεύθυνον διὰ τὸν ἐκδοσιν εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία τακτικῶν, τουριστικῶν καὶ τοπικῶν γραμμῶν, ὁ δρόμος υποπρακτόρων, τὸ εἶδος καὶ ἡ ἔκταση τῶν ύποχρεωσών εκάστου τούτων, τὰ τῶν προσδότων καὶ ἐφόδισμοιού αὐτῶν δι' εἰδικῆς ἀδειας τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ η διαδικασία τῆς κορηγηθείσας ταύτης, κατόπιν γνωμήσεως τῆς Ε.Α.Σ.

β) Τὸ εἶδος καὶ τὸ ποσὸν τῆς κατατιθεμένης υπὸ τῶν πρακτόρων καὶ υποπρακτόρων ἔγγυησεως, ἀπειπούλασσεται εἰς περιπογητικῶν παραδόσεων ταύτης, αἱ εἰς περίπτωσιν παραδόσεως τῶν ύποχρεωσών τῶν ἐπιβατηγῶνεις πειθαρχικοί ποιναί, προσωρινῆς μέχρι πρόστιμου 20.000, ὁ τρόπος εἰσόραστος τούτων ποινῶν ἀφετηρίας της εἰδικῆς ἀδειας, τα επιβαλλομένα πρόστιμα μέχρι ποσοῦ δραχμῶν 20.000, ὁ τρόπος εἰσόραστος τούτων ποινῶν 'Αρχαι καὶ 'Υπηρεσιαί, ὁ τρόπος, αἱ προθεσμίαι καὶ η διαδικασία ἀσκήσεως προσφυγῆς ἐπὶ ἐπιβολῆς πειθαρχικῶν καὶ χρηματικῶν ποινῶν, ὡς καὶ τὰ δρομολογηθῶνται τακτικῶν τούτων προσδότων δρόμων.

Εἰς τὰς αὐτὰς ποινὰς προστίμων υπάρχουνται καὶ οἱ παραδοντούσται τὰς περὶ ὧν τὸ παρόν ἀρθρον ύποχρεωσίεις πλοιοκτήτοι πειθαρχοῦται.

#### Άρθρον 30. ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

1.- 'Ο έφοπλιστής παντὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου εἴτε τοῦτο ἐκτελεῖ τακτικὴ πατοριστική δρομολογία ἑσωτερικοῦ, εἴτε τοιστα τούτων ύποχρεωσίεις :

α) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

β) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

γ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

δ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ε) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ζ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

η) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

θ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ι) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

κ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

λ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

μ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ν) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ο) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

π) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ρ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

σ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

τ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

υ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

ψ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπογητικῶν παραδόσεως ταύτης, εἴτε ἔξαιρετικῆς ἀνάγκαι, τὰ ἐκτελεσθομένων υπὸ τῶν ημοριαστικῶν καθορίζονται:

χ) Ν' ἀναγγέλλῃ διὰ τῶν ήμεροιων ἔφημεριῶν καὶ πρὸ 48 τούλαχιστον ὡρῶν, ἐξαιρέσει τῆς π

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΕΠΙ ΤΗ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΔΙ

Άυτοί, που ίδρυσαν πρό έκατο έτών το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ήσαν καλοί άνθρωποι. Καμιά δική τους άνάγκη, καμιά φιλοδοξία, καμιά πίεση ένδιαφερομένων δεν ήταν τό κίνητρό τους. Και άκομα, τό πινεύμα της έποχης δεν προέβαλε τέτοιους μοδερνισμούς. "Αγνο-στη κάθε κοινωνική άσφαλεια και κοινωνική προστασία, σ' όλο τόν κόσμο.

Ο όραματισμός του Ζωχιού και δυον αλλων συνέβαλαν στή θεμελίωση του άσφαλιστικού μας Ταμείου, ξεκίνησε από άνωτερα άνθρωποι-στικά και έθνικα αισθήματα. Απέδειπε σε μιά τεράστια εθνική σκοπιμότητα, ή όποια με κάθε τρόπο και θυσία έπρεπε νά τροφοδοτηθῇ. Έπρεπε νά ένθαρρυνθῇ, ό φύσει ναυτικός μας κόσμος, νά στραφῇ με περισσότερο έρωτα στο ναυτικό έπαγγελμα. "Έπρεπε νά ένθαρρυνθῇ με τό αισθήμα κάποιας πρόσθετης άσφαλειας στά πιθανά του σχήμα συναπαντήματα. "Έπρεπε νά βεβαιωθῇ ό άσχολούμενος στή θάλασσα, πώς δεν πρόκειται ν' άπομείνη, σάν τού τύχουν άναποδίες, στό Ελεύθερο του Θεού και στήν έλεμησούνη τών φιλανθρώπων.

Οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί της έποχης, όχι μόνο με κανένα τρόπο δέν συνέβαλαν σ' αυτή τή μεγάλη υπόθεση, άλλα ήσαν και παντελός άπληροφόρητοι γύρω από τά προγράμματα και τή σχετική νομοθεσία. "Άλλως τε και τώρα οι νεώτεροι, ιδίως, ναυτικοί, πολύ λίγη σημασία δίνουν σε θέματα τέτοια, άσφαλιστικά. Και τούτο, γιατί κανείς τους δέν πιστεύει πώς θά τόν βρούν τά γεράματα στή θάλασσα και πώς τό στερνό του άποκουμπή θά είναι τό Ν.Α.Τ. Απόδειξης είναι τό δητί και στής τωρινές γενικές συνελεύσεις τών ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, δηταν συζητούνται τέτοιου ειδούς θέματα, οι νεώτεροι ναυτικοί είτε αδιαφορούν είτε άποσύρονται.

— Τί νά τό κάνουμε τό Ν.Α.Τ.; Τί μάς χρειάζεται; "Αν πρόκειται ασπρίσουν τά μαλλιά μας μέσα στά καράδια, καλύτερα νά μη μάς αξιώσα ό θερός νά ζήσουμε ως τότε! "Ολοι παραμένουν μέ τήν πλάνη τών σύντομα κάποια στροφή τής τύχης θά τούς αξιώσῃ στήν άπολλαγή από τήν ιδρόδιο ιδιότητά τους.

"Όμως και τά χρόνια περνούν και τά μαλλιά άσπριζουν, χωρίς νά τό καταλάβουμε και τά γεράματα μας βρίσκουν παρόντας στά καράδια. "Η δε περί Ν.Α.Τ. συζήτησι, παίρνει πρωτοκαθεδρία στής σκέψεις μας και στής ουζητήσεις μας, στής προχωρημένες αυτές ώρες.

"Άς μήν έχουμε παρόπονο από τό άσφαλιστικό μας Ταμείο. "Άς τού έκδηλασουμε τήν εύγνωμοσύνη μας, τώρα πού ό έορτασμός τής έκατονταετήριδος του μας δίδει τήν εύκαιρια.

Φυσικά, άν αναλύσουμε τή δράση του και άν κρίνουμε τήν έκατοντάχρονη διάδρομη του, πολλά θά βρούμε νά πώμε και πολλές έξυπνάδες θά παρατάξουμε στό κριτήριο μας. "Η έκ τών υπέρων κριτική και εγκρή ένται καί... άλλαστη.

Πολλές άναποδίες από άνθρωπους και καταστάσεις έτυχαν στά έκατο αυτά χρόνια. Πρώτη και μεγαλύτερη, τό δητί οι μετά τόν Ζωχιό πηγαδαλιούχοι τού Ν.Α.Τ. δέν ήσαν όλοι τους Ζωχιοί. Δέν είχαν όλοι στήν ψυχή τους, τά αισθήματα και τούς όραματισμούς τού Ζωχιού και τών άλλων θεμελιώτων τόν Ιδρύματος. "Οστε και ή πορεία του, συχνά και πολύ έξερες από τά πλάνα και από τά πούς σκοπούς τών ιδρυτών.

Είταμε πώς, οι σμεσα ένδιαφερόμενοι, έλάχιστα σκέφθηκαν τό Ν.Α.Τ. και δη τό σκέφθηκαν. Κατέθεταν έκει τόν άσθολο τους, άναλογα μέ τήν έκαστοτε νομοθεσία, θεωρούντες τότο σάν κάποιο χαράτσι και μέ αυτό τελείωναν και οι σχέσεις τους μέ τό Ταμείο.

Άντιθετα, πολλοί άλλοι απίθαινοι, μέ καμιά σχέση στό θαλασσινό έπαγγελμα, κατέφερναν νά ύπεισέρχωνται στήν προστασία τού Ταμείου. "Οργανο στά χέρια πολιτικών ήταν τό Ν.Α.Τ., άκομα ως τής δικές μας τής ήμερες. "Η σαθρή και γεμάτη παράθυρα νομοθεσία του, μαζί μέ τή διαρροή τών χρημάτων του, έπέτρεπε και τήν εισόδο στήν προστασία κάθε άτομου, πού θά έξασφάλιζε τήν πολιτική, κατά καιρούς προστασία. "Η παραδίσιας ναυτολογίων και ή μεταποίησης ναυτικής υπηρεσίας από πραγματικούς ναυτικούς σέ άλλους ειδικά ένδια-

φερομένους, ήταν συνηθέστατο φαινόμενο.

"Ασφαλώς δέ, δέν θά εύτυχούσαμε νά έορτάσουμε τώρα έκατονταετήριδα, άν δέν συνεπίπτει στήν άρχικη άσφαλιση ύπό τού Ταμείου νά εύρισκονται και οι ύπηρετούνται στό Βασιλικό Ναυτικό. Και τό Κράτος, πρό τών κινδύνων χρεωκοπίας, έσπευδε νά ένισχυση τό Ν.Α.Τ. και μέ πλαγίους άλλους πόρους μέ έπιβάρυνση φορτωτικών, εισιτηρίων έπιβατών, σώστρων ναυαγίων κλπ.

Δύο μεγάλες συμφορές έπληξαν τό Ν.Α.Τ., στήν έκατονταετία του μέ τής νομιματικής άναστασης τών δύο μεγάλων πολέμων. "Η πρώτη, μετά τόν πόλεμο τού 1914 — 18 και τή Μικρασιατική καταστροφή, πού έκτος τής μεγάλης ύποτιμήσεως τής δραμαχής στό είκοστό τής δικές της, είχαμε και τόν σφανισμό τής Ναυτιλίας μας όλοκληρωτικόν. "Επί πλέον, μέ τήν οικονομική αύτή άναστατώση, οι συνταξιούχοι έπρεπε νά προσαρμοσθούν σε νέο νομιματική κατάταξη. Δηλαδή έκεινοι, που έδικαιούνται προπολεμική σύνταξη έζηντα δραμών, θά έπρεπε νά παίρνουν τούλαχτι 600 ήσω χίλιες. Και τούτο σε έποχη όπου οι πόροι είχαν έκμηδενισθή.

Δεινή ή κατάστασης για τό Ν.Α.Τ. και τούς συνταξιούχους του. Τό άποθεματικό κεφάλαιο κατέρρεε, άφου άλλως τε τό ρευστόν του και τά άπενδεμάνενα σε ένυποθηκα δάνεια, χρήματά του, είχαν έξαφανισθή. Εύτυχως νά Ναυτιλία μας δέν δργησε νά ποδοστατήσῃ και πάλι άναπτυσσομένη μάλιστα μέ μεγαλύτερη δραστηριότητα. Τώρα ή Ναυτιλία τού άπομο παίρνει προβάδισμα και τό ναυτικό έπαγγελμα συνειδητοποιείται. "Οταν δέ στό 1926, άπεσπάσθησαν από τήν προστασία τού Ν.Α.Τ. οι τού Βασιλικού Ναυτικού, τότε, σάν δικό μας πλέον ίδρυμα, δρχίσαμε νά τού δίνουμε κάποια μεγαλύτερη προσοχή. Σύντομα, στά διοικητικά του Συμβούλια προσήλθαν άντιπροσώποι τών ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων μέ δικαιώματα γνώμης και ψήφων στής άποφασίες.

"Αν και τά μετέπειτα χρόνια δέν ήσαν γόνιμα στής έργασίες και τής κινήσεις τών πλοίων, ως τόσο ή πορεία τού Ν.Α.Τ. άπεβαίνει ένθαρρυντική και στά πρό τού δευτέρου πολέμου χρόνια, άρχισαν νά σημειώνονται συντάξεις ίκανοποιητικές.

"Ο δεύτερος μεγάλος πόλεμος, δέν υστέρησε στής κακές νομιματικές συνέπειες τού προηγουμένου, άλλα και στά άλλα φοβερά του έπακλουσθα. "Άφανισμός και τώρα τού ρευστού άποθέματος τού Ταμείου, έξαφάνισης τών έπενδυσεων σε ένυποθηκα δάνεια. "Επί πλέον χάνονται και τά είς χρεώγραφα έπενδυσενά και τά όποια στόν πρόπο πόλεμο είχαν σωθά. "Εμεναν ήμως δέκα και πλέον χιλιάδες συνταξιούχοι οι οι δηποτοί έπρεπε νά προστατευθούν μέ νέο, υγιες νόμισμα. Και δέλα αυτά σε έποχη, που άπο τήν Ναυτιλία μας τών 600 πλοίων έμεναν μόνο τά πενήντα και αύτά τά χειρότερα.

Βεβαίως, και μετά τό σταθμό αυτόν, ή Ναυτιλία μας δέν δργησε νά ξαναδημιουργηθή. "Άλλα μέ μιά μεγάλη δισφορά. "Οτι, ή μεταπολεμική Ναυτιλία, πλήγη τών έκατο λίμπερτος τού Άβρασα, καμιά συγγένεια ή φιλία δέν είχε μέ τό Ν.Α.Τ. Ένες διάφορες σημαίες κυματίζαν στά κοντάρια τών έλληνικών πλοίων και οι "Ελληνες ναυτικοί γυρνούσαν καί... γερνούσαν άνασφάλιστοι στά πέλαγα. Και «Κύριος οίδεις ποιά τήξη περίμενε και αύτούς και τό Ν.Α.Τ., άν μετά πάροδο δόλκηρης δεκατείας δέν κατορθώναμε νά άναστείλουμε τό κακό.

Στό 1962, ή μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία βρίσκεται κάτω από τή Γαλανόλευκη, σε μεγάλο ποσούστο. Οι ναυτικοί μας, είτε έκει έργαζονται είτε παραμένουν άκομη σε άρνησιμης καράδια, πάντως είναι άσφαλισμένοι, διατηρούν τής σχέσεις τους μέ τά άσφαλιστικά μας ίδρυματα. Μιά συγχρονισμένη, δίκαιη και προσεκτική νομοθεσία, πλαισιώνει τώρα τό Τομείο μας και τής σχέσεις του μαζί μας, οι δέ τωρινοί άπολογισμοί του προσφέρουν δικαιολογημένη τήν αίσιοδική.

Οι πληγές τών δοκιμασιών, πού άραδιάσαμε, φαίνεται νά έπουλωθησαν. Οι άδικαιολογήτως λαμβάνοντες συντάξεις, άπεβληθησαν πειά μέ τού χρόνου τό πέρασμα και άν άπομένουν μερικοί, άποτελούν άριθμο άστημαντο και ύποθέση πρόσκαρτη.

Ο άριθμός τών άσχολουμένων στό ναυτικό έπαγγελμα πήρε πολλα-

Telegrams: NIKAS

Day	5253
Night	5254
	4456

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.  
101 LEADENHALL ST.  
LONDON E.C. 3.

# M. Kassimatis, Ltd

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS  
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers:

THE STANDARD  
BANK OF S.A. Ltd.  
BARCLAYS BANK D.C.O.

LOURENCO MARQUES  
Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

CORRESPONDENTS OF

INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.

5, QUAI DU MONT - BLANC

GENEVA - SWITZERLAND

πλασιασμό και ή άναλογια έργαζομένων — συνταξιούχων πλησιάζει νά λάβῃ τά λογικά όρια. Τό δέ ένδισφέρον τών δικαιούχων, είτε έργαζό μενοι είναι είτε συνταξιοδοτούμενοι, έκδηλώνεται μέρα με τή μέρα έντονέτερο και προσεκτικότερο.

Έορτάζοντες τώρα τήν έκατονταετηρίδα του Ν.Α.Τ., μπορούμε νά πούμε ότι έχουμε στό ένεργητικό του σύστα διάστημα στό παθητικό. Τήν πείρα τών παθημάτων του. Πολύτιμη και χρήσιμη είναι στήν έπομένη πορεία του.

Τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, πρέπει νά ένδισφέρη τούς νέους ναυτικούς περισσότερο από τούς παρθίκες. Πρέπει νά περιβάλλεται με τήν στοργή και μέ τήν προσοχή έκεινών, πού μόλις τώρα ζεινούν γιά τή μακρινή διαδρομή έργασίας και έτσι πληρώνουν μακράς διαδρομής είσφορές. Νά πιστέψουν πώς τό άσφαλτικό μας Ταμείο είναι δουκούμπαράς, πού συγκεντρώνει τά κέρματα τών εισφορών μας, γιά ν' αποτελέσουν άποταμίευση, ή όποια θά μάς χρειασθή, όταν θά είμαστε άνικοι νά αναζητήσουμε πόρους με τήν έργασία μας, γιά νά ζήσουμε, στής ζωῆς μας τό φθινόπωρο, ή άν κανένα μοιραί περιστατικό μάς ρίξει στήν άχροτη πρίν τής ώρας μας.

Τό κράτος δέν μάς ένισχυε πλέον με άλλους πλαγίους πόρους και μόνο τήν έποπτεία και προστασία του μάς προσφέρει. Συνεπώς, κάθε διαρροή περιουσίας του Ν.Α.Τ. είναι διαρροή δικών μας χρημάτων. Κάθε χαριστική διάταξης στήν νομοθεσία του, δισδήποτε δικαιολογημένη και άν είναι και διποιαδήποτε κοινωνική σκοπιμότητα και άν υπηρετή, είναι πάντοις μείωσης τών δικών μας δικαιωμάτων ή έπιδαρυνση τών δικών μας υποχρεώσεων. "Ωστε, προσοχή. Προσοχή πάντοτε και άπο δόλους. Περισσότερο από τούς νέους. Οι γεροντότεροι, καλά - κακά το φάνουν, άν δέν έφθασαν στό τέμα. "Η άσφαλτη τους με τή σύνταξη, καλή - κακή, είναι έξασφαλισμένη. Δέν πρόκειται νά ανατρέψουν οι συνθήκες στά πέντε - δέκα χρόνια, πού άπομένουν στή ζωή τους. 'Άλλα οι νέοι; Γ' αύτούς οι άμφιβολίες και οι φόδοι, γι' αύτούς οι μελλοντικοί κίνδυνοι από καταστάσεις, άλλα και άπο άνθρωπους. "Η πείρα τής έκατονταετίας τούς είναι πολύ χρήσιμη. "Ας φροντίζουν τήν χρησιμοποιούν.

Μέ τόν έορτασμό τής έκατονταετηρίδος του Ν.Α.Τ., θυμόμαστε τόν μεγάλο Ζωχιό και τούς άλλους καλούς άνθρωπους τής ιδρυτικής έποχής. Ξεκάθαρες προβάλλουν τώρα οι σκέψεις τους και διαγείστατοι οι δραματισμοί τους. "Η πορεία τής έκατονταετίας τούς δικαιώνει πληρέστατα. "Οσα έσκεψαν τά στεφανώνει τώρα ή δικαίωση. "Η μικρή και φωτιή πατρίδα μας, στή ναυτιλία έπρεπε ν' άποβλέψῃ όπως άπειλεψε. 'Ο σύγονος βράχος μας, στή θάλασσα έπρεπε ν' άναψητήση γονιμώτερο έδαφος. 'Ο αύξανόμενος πληθυσμός μας, στή θάλασσα είχε πολλά δικαιώματα νά ζητήση τήν άπασχόληση και τόν βιοπορισμό και οι πλοτές μας παροικίες είναι ή μόνη άπαντηση στής λίγης μας γής τήν άνεπάρκεια.

"Άλλα δέν λέμε πώς έορτάζουμε και έπινικεια με τήν έκατονταετηρίδα. 'Άρχι πιστεύουμε ότι έδρασώνωμε πάνω στά θεμέλια του Ζωχιού. Μιά καλή άρχη, στερεωμένη με δοκιμασίες και πειράματα έκατο χρόνων. Χρησιμοποιούντες τώρα αυτή τήν πείρα, τήν τροφοδοτούμενή με τά περιστατικά από άναποδίες και άσχημεις τού μακρού παρελθόντος και με τήν πίστη ότι ή Ναυτιλία μας δέν πρόκειται νά χάσῃ τά σημεινά προνομία παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας, είμαστε βέβαιοι γιά τό μέλλον του Ν.Α.Τ. Είμαστε βέβαιοι πώς τό καλό μας άσφαλτικό ίδρυμα θά άξιωθη νά ικανοποιήση τό δύνειρο μας, τό δύνειρο κάθε έργαζομένου, σύμφωνο με τό όποιο, πρέπει κάποτε αι συντάξεις νά άποτελούν πιστή συνέχεια τών άποδοχών έργασίας, χωρίς άλλους υπολογισμούς και άναλογισμούς.

#### ΘΑΝΑΣΗΣ Ρ.

## ΔΕΝΑΞΑΣ & ΤΡΑΚΑΣ

### ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Σταδίου 7 - ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 30-610 - 29-183

Γενικοί ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ  
SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

Τό μόνον έν Έλλαδι ύπευθυνον συνεργείον διά τήν συντήρησιν και έπισκευήν προϊόντων SPERRY.

Τό ειδικώς έν Αγγλία και Η.Π.Α. έκπαιδευθέν προσωπικόν μας σάς έγγυαται τήν άνωτάτην ποιότητα έργασίας ύπο τους καλυτέρους όρους.

Άναλαμβάνομεν ύπευθυνως τήν έγκατάστασιν, έπισκευην και συντήρησιν πάσης φύσεως ήλεκτρονικών συσκευών, πλοίων ήτοι: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ, ΓΥΡΟΠΙΛΟΤΩΝ, PANTAP, ΛΟΡΑΝ, ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ, ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ.

ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΚΡΙΕΖΗ

## ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΕΙΚΟΣΙΕΝΑ,,

ΜΙΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΣΘΗΤΙΚΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΣΥΛΛΟΓΗ

Μία άκομη ύπευθυνος προβολή τών «πηγών» τής θαλασσίας μας δυνάμεως. Μετά τό λεύκωμα τό όποιον έκυκλοφόρησεν έπι τή έκατονταετηρίδι του Ν.Α.Τ. ύπο τόν τίτλον «Ελληνικά Έμπορικά Καράβια», η συλλογή τών 28, είς μέγα σχήμα, άντιγράφων τού άειμνηστου ναυαρχου Α. Ε. Κριεζή, έξεδόθη δαπάνας τού κ. Κ. Κυριαζή, μέ πρόλογον τού ναυαρχου κ. Άλεξανδρη, μερίμνη τού Ναυτικού Μουσείου και μέ τη πεπονική άρτιότητα, ή όποια πράγματα τιμά τόν τόπον μας «κατ' οὐδέν θυτερύσσα τών καλυτέρων έκδόσεων τόν έξωτερικού.

Πρόκειται, έν ολίγοις, δι' έργασίαν ύψιστης ιστορικής σημασίας και ιδιαιτέρων αισθητικών άξιώσεων. 'Αλληθες «ντοκουμέντο» διά τήν ναυτιλομένην Έλλαδα και πραγματικόν απόκτημα διά πάντα καθ' οίνδηποτε τρόπον την θάλασσαν άναστρεφόμενον. 'Αρμολογεί μέ χρωματική σεμνότητα και άπολυτον σεβασμόν πρός τά πραγματικά και ιστορικά δεδομένα, τό «πανόραμα» τής έλληνικης ναυτικότητος, είς μίαν δεδομένη στιγμήν πλήρους έξαρσεως του, κατά τήν έποπτοιαν τής έθνεγερσίας, ή όποιας ήρχισεν είς τήν θάλασσαν και έτελείσωσε μετά το Εικοσιένα. Πλοία περιβαλλόμενα τήν γοητείαν τών ιστίων, τήν φήμην τής τοποληγάς θαλασσοπορίας και τήν σύφιτον δόξαν σκληρών έπικων άγωνων, ιστορούνται είς τά άντιγραφα αύτά κατά τρόπον — ο όρος ύπο τήν θετικήν έννοιαν τής πιστότητος — φωτογραφικόν. "Αν τήν φυσιογνωμίαν των τήν είχεν άποτυπώσει ή άνυπαρκτος κατά τήν έποχην έκεινην φακός, ούδεν έπι πλέον θά ήδυνταν νά προσθέσῃ. 'Αντιθέως, θά άφηρε τήν άπτοσφαιραν τής θέρμης και τού θαυμασμού, μέ τήν θύελλαν τής όποιας τά πολίστα τάυτα, φαίνεται σήμερον ως νά πλέονται είς τήν ήρημον ή τρικυμιάθη θάλασσαν. "Η έυσυνείδητος και ή τελείως έξειδικευμένη καλλιτεχνική έργασία τών ευφήμως γνωστών Γάλλων ζωγράφων πλοίων A. ROUX πατρός και ιερού, έπειταν νά καθηλώσουν είς τήν χρόνον, μέ ύποδηλητική πιστότητα, τούς... προγόνους σύτούς τής σημειωτής μας ναυτικής ισχύος.

Και γράφει σχετικώς είς τήν έμπνευσμένον τών σύντι πρόλογος τής συλλογής, ή ναύαρχος Άλεξανδρής :

«Καθώς προκύπει από τάς κάτωθι τών περισσοτέρων έξ απότων (τών πινάκων) αναγραφάς, είναι ούτοι έργα τών περιφημών ναυτικών ζωγράφων A. ROUX. Μετά τόν θάνατον τών καλλιτεχνών τούτων τά έργα γα τών ουνεκτωτώμασαν είς τό Ναυτικού Μουσείον τής Γαλλίας, ένθα τά άντεγραφε μέ θαυμαστού πιστόπτη πάροδομόν πέρι έργων μερικών λεπτομερείων, ή διεύμνησος ύποικοις άνδρας, που έγραφαν είς τά πελάγον τό έπος τού 1821 και είς τούς ήποιους θέριζομεν τήν έλευθεριαν μας.

»Και τήν οεδασμόν αύτών έξεδηλώσαν έμπράκτως, ού μόνον με λεπτών τήν ιστορίαν, άλλα και χρησιμοποιών τό τάλαντον τής ζωγραφίας. »Εις τό διάρκειαν τής ιστορίας, άλλα και χρησιμοποιών τό προικισμόν πέριοδον πέριοδον.

»Εις τό διάρκειαν τής ιστορίας, άλλα και χρησιμοποιών τό πέριοδον πέριοδον αύτών έτοιν έπειδοθι ή Αντώνιος Κριεζή, έγγονος τού μοιράρχου τής Έπαναστάσεως Αντώνιου Γ. Κριεζή, τού μετά τήν άπελευθερώσιν άντιναυάρχου, ύπουργον τών Ναυτικών, Αύλαρχου του Βασιλέως Όθωνος και πρωθυπουργού, έκληπρονόμος μαζί με πολύ τιμή οίκογενειακού κειμπλία και έγγραφα, τόν θαθύ οεδασμόν προς τούς μεγάλους έκεινους άνδρας, που έγραφαν είς τά πελάγον τό έπος τού 1821 και είς τούς ήποιους θέριζομεν τήν έλευθεριαν μας.

»Και τήν οεδασμόν αύτών έξεδηλώσαν έμπράκτως, ού μόνον με λεπτών τήν ιστορίαν, άλλα και χρησιμοποιών τό προικισμόν πέριοδον πέριοδον.

»Δυντυκώς, ού εύπατρισθενός αύτος, έπέπωτο νά εύρη οκληρόν, και δίδικον θάνατον είς κείρας τών έλασιτών κατά τό άπαισιον κομμουνιστικόν κίνησον τού Δεκεμβρίου τού 1944, άφου άπληθη παρ' ούτων μετά τής οίκογενειας του έκ τής έν έτοιν τής Υπουργείον τών Ναυτικών τών Εύριεν ΛΑ. ΓΡΑΒΙΕΡΕ τήν ναυμαχίαν τού Αργολικού. Τέλος δε, έκ της Λιθογραφίας Άθηνών (1839) κατ' άντιγραφαν είς κρηπίδων τής Μεθώνης. Τά τρια τάυτα έργα, πιστοποιούνται έπι τού Αντώνιου Κριεζή πέριοδον πέριοδον έπισκευασμένες, ούσιοις άσιδημοις ναύαρχος μέχρι τών τελευταίων ήμερων τής ζωής του.

K. A. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

Και είς έπιλογος τώρα, δεστις δέν ιπάρχει είς τήν συλλογήν, άλλα δὲ ήδυνταν νά ιπάρχειν, δεδομένου, δη ιαύτης έχει ως σκοπόν και τήν έκ τού προϊότης τής πωλήσεώς τής ένίσχυσιν τής προσπαθείας διά

· Ο "Ελλην έφοπλιστής θά πρέπει νά σπεύσῃ νά προμηθευθῇ και ούχι από έν μόνον άντιτυπον, τήν συλλογήν αυτήν. "Έχει χρέος πρός τόν έαυτόν του και τήν ιπάθεσιν τής Ναυτιλίας πού ίπηρετε. Διά τού άντιγράφου τού ναυαρχου Κριεζή, θά δυνηθῇ νά συνειδητοποιήσῃ είς τά τέκνα του και είς τά τέκνα των, τήν συνεχή και σταθερά πορείαν τού "Εθνους είς τήν θαλάσσιον στίδον, ένων τάυτοχρόνως θά αισθανθῇ τήν ιπέρφανειν, δη ουνέθαλεν είς τήν έμπρεπουσαν προβολήν τής ναυτικής ιστορίας τού τόπου του, διά τής άνεγέρσεως έπιβλητικού τού Ναυτικού Μουσείου.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ ΙΙ  
ΤΗΛΕΦ. 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

# ΗΥΕΗΜΕΝΑ ΤΑ ΣΚΕΛΗ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ Ν. Α. Τ.

## Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Ο έγκριθεις ύπό τού διοικητικού συμβουλίου τού Ν.Α.Τ προϋπολογίσμος χρήσεως 1962, ήτοι ό έκαστος πρώτος από της ιδρύσεως τού Ταμείου, προβλέπει γενικόν σύνολον έσδρων ώς και γενικόν σύνολον δαπανών 408.957.570 δρχ., έν ταμειακόν καθ' ύπολογισμόν, υπόλοιπον έ 360.000.000 δρχ. και μίαν καθαράν προσθήκην είς τὰ άσφαλιστικά απόθεματικά τού Ταμείου κατά την παρούσαν χρήσιν έκ 55.829.530 δρχ.

Είς έμπειριστατωμένην έκθεσίν του ό διευθυντής τού Ν.Α.Τ. αντιπλοιάρχος κ. Κ. 'Αντωνόπουλος, έπιχειρών άδρομερή άναλυσιν τῶν κυριωτέρων κονδύλων τού προϋπολογισμού, παρέχει τὴν ἀκολουθίσμαν ἐναργή εἰκόνα τῆς παρούσης οίκονομικής θέσεως και τῆς άσφαλιστικής δραστηριότητος τού ιδρύματος.

### ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ σκέλος τῶν έσδρων τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ κατὰ σχετικάς κατηγορίας κονδύλων ἔχει ώς ἄκολούθως:

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ I. (Πραγματικά έσοδα)

'Ασφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ ναυτικῶν .....	98.946.000
'Ασφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ πλοιοκτητῶν .....	105.961.000
Τέλη, δικαιώματα, φόροι .....	21.967.000
Πρόσδοδοι περιουσίας .....	26.182.200
"Έσοδα ἐκ συμμετοχῆς τρίτων .....	3.695.200

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II.

Χρεωλύσια δανείων .....	9.679.470
Χρηματοδότησις ἐπενδύσεων .....	1.000

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III

"Έσοδα ὑπὲρ Κ.Α.Α.Ν. .....	64.531.000
"Έσοδα ὑπὲρ Κ.Π.Φ.Ν. .....	18.949.000
Δικαιώματα Δημοσίου .....	31.245.000
Λογαριασμοὶ τρίτων εἰς δρχ. .....	27.800.000

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνώτερων κονδύλων τοῦ σκέλους τῶν έσδρων τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς παρελθούσης χρήσεως, διευθυντής τού Ν.Α.Τ. εἰς τὴν εἰσηγητικὴν έκθεσίν του, προβαίνει εἰς τὰς ἀκολούθους παραπτήσεις:

Αἱ άσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ κατὰ τὸ 1962 προσδοκῶνται ηγήμεναι κατὰ 21.9%, ήτοι κατὰ δραχμάς 36.896.000.

Ἡ πρόδρεψις αὕτη στηρίζεται κυρίως, εἰς τὴν διατήρησιν ἐν ἐκμεταλλεύσει 2.555 σκαφῶν παντὸς τύπου, ἀτινα συναλλάσσονται μετὰ τού Ν.Α.Τ. εἰς δραχμάς καὶ εἰς 1.291 συμβεδλημένα μετ' αὐτοῦ, τὰ δόπια καταβάλλουν τὰς εἰσφοράς των εἰς συναλλαγμα.

Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν έσδρων ύπὸ τὸν τίτλον "Τέλη, δικαιώματα, φόροι" ἐπιστημάνεται μία γενικὴ αὔξησης ἐκ δρχ. 3.688.000, ή δόπια ἀναμένεται νὰ προέλθῃ ἐκ τοῦ πόρου τῶν διατειμημένων ἐντύπων. Ἡ ἀπόδοσις τοῦ πόρου τούτου, ἀποτελεῖ συνέπειαν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν βιβλιαρίων τῶν μαθητευόμενών ναυτικῶν διὰ φυλαδίων, ώς καὶ τοῦ ηγήμενου ἀριθμοῦ τῶν χορηγούμενών διπλωμάτων.

"Αντιθέτως, ή ἀπόδοσις τῶν καλούμενών κοινωνικῶν πόρων (Α.Ν. 843)48 καὶ Α.Ν. 1620)51) παραμένει καὶ πάλιν καθηλωμένη εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν προηγουμένων προϋπολογισμῶν.

Αἱ πρόσδοδοι περιουσίας, σημειώνει εἰς τὴν εἰσηγητικὴν αὐτὴν ἐκθεσίν, ἀναφέρονται τὰ ἔχη:

Αἱ μισθοδοσίαι καὶ ἀποζημιώσεις προσωπικοῦ παρουσιάζουν μείωσιν ἔναντι ἑκείνων τοῦ 1961, κατὰ 1.819.397 δρχ., διότι προεβλέφθη μειωμένη ή δαπάνη διὰ τὸ διαχειριστικὸν ἐπίδομα τῶν πλοιάρχων τῶν συμβεδλημένων πλοίων, ἐνῷ αἱ δαπάναι δι' ἀποζημιώσιν καὶ ἔσοδα κινήσεως τοῦ προσωπικοῦ, περιώρισθησαν εἰς τὸ ὑπάρχον προσωπικὸν καὶ οὐχὶ εἰς τὸ ἀναμενόμενον νὰ προστεθῇ διὰ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου. 'Αντιθέτως ἀντιμετωπίζονται ηγήμεναι αἱ δαπάναι τῆς μηχανογραφικῆς ὑπηρεσίας καὶ τοῦτο διότι ἐπεκτείνεται ὁ

τωνόπουλος, ἀναμένεται νὰ αὐξηθοῦν κατὰ 4.763.200 δρχ., ώς ἐκ τῆς αὔξησεως τῆς ἀποδόσεως τῶν καταθέσεων εἰς συναλλαγμα καὶ ύπὸ τὴν προϋπολογίσην, διότι αὔξησης δαπάνων ή ἀλλαγὴ τῆς μορφῆς τῶν ἐπενδύσεων, δὲν θὰ ἐπιφέρῃ μεταβολάς εἰς τὸ ὑψος τῶν καταθέσεων, τὸ προϋπολογισθὲν διὰ τὸ 1962, εἰς Τραπέζας.

### ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ σκέλος τῶν έξδων τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ τοῦ ιδρύματος κατὰ κατηγορίας κονδύλων ἔχει ώς ἔχης:

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ I. (Πραγματικά έσοδα)

Παροχαὶ .....	165.150.000
Μισθοδοσίαι καὶ ἀποζημιώσεις .....	7.559.500
'Αποζημιώσεις συμβουλίων καὶ ἐπιτροπῶν .....	1.070.000
"Έσοδα Γραφείων Διοικήσεως .....	1.703.000
Δαπάναι Μηχανογραφικῆς 'Υπηρεσίας .....	1.295.500
Δαπάναι Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης .....	775.300
"Έκτακτοι δαπάναι .....	642.000
Φόροι .....	4.965.000
Διαχειρίσιαις ἀκινήτων .....	3.445.000
'Αποσθέσεις χρήσεως .....	4.807.270
Δαπάναι διαφόρων προσκτήσεων .....	1.520.000
Δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως εἰσπρακτέαι .....	710.000
'Αποδόσεις, πλέον εἰσπραχθέντων έσδρων .....	1.330.000
Κεκλεισμέναι χρήσεις .....	150.000
'Αποθεματικά .....	5.800.000

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II. (Κίνησις Κεφαλαίων)

'Ανέγερσις ἀκινήτων .....	21.180.000
Χορήγησις δανείων .....	44.330.000

#### ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III. ('Απόδοσις έσδρων ὑπὲρ τρίτων)

'Απόδοσις έσδρων Κ.Α.Α.Ν. .....	64.531.000
»      »      Κ.Π.Φ.Ν. .....	18.949.000
»      δικαιώματων Δημοσίου .....	31.245.000
»      έσδρων τρίτων .....	23.800.000

Ἐπὶ τοῦ σκέλους τῶν έξδων τοῦ προϋπολογισμοῦ, εἰς τὴν προαναφεύσιν εἰσήγησιν του ὁ κ. 'Αντωνόπουλος, προβαίνει εἰς τὰς ἀκολούθους παραπτήσεις:

Αἱ συντάξεις ὑπελογίσθησαν ἐπὶ τοῦ ὑψους εἰς τὸ δόπιον διεμορφώθησαν κατὰ τὸ 1961, μὲ πιθανὴν ἐπιβάρυνσιν, ἀν δὲν μεσολαβήσουν αὔξησεις παροχῶν, ἐξ 1.180.000 δρχ.

Ἐπὶ τῶν δαπανῶν τῆς διοικήσεως εἰς τὴν εἰσηγητικὴν αὐτὴν ἐκθεσίν, ἀναφέρονται τὰ ἔχης:

Αἱ μισθοδοσίαι καὶ ἀποζημιώσεις προσωπικοῦ παρουσιάζουν μείωσιν ἔναντι ἑκείνων τοῦ 1961, κατὰ 1.819.397 δρχ., διότι προεβλέφθη μειωμένη ή δαπάνη διὰ τὸ διαχειριστικὸν ἐπίδομα τῶν πλοιάρχων τῶν συμβεδλημένων πλοίων, ἐνῷ αἱ δαπάναι δι' ἀποζημιώσιν καὶ ἔσοδα κινήσεως τοῦ προσωπικοῦ, περιώρισθησαν εἰς τὸ ὑπάρχον προσωπικὸν καὶ οὐχὶ εἰς τὸ ἀναμενόμενον νὰ προστεθῇ διὰ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου. 'Αντιθέτως ἀντιμετωπίζονται ηγήμεναι αἱ δαπάναι τῆς μηχανογραφικῆς ὑπηρεσίας καὶ τοῦτο διότι ἐπεκτείνεται ὁ

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-  
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου.

Ἐξ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ  
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΑΛΙΝ

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφ. 470.895



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ  
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών καὶ συμπληρώσεων πλοίων

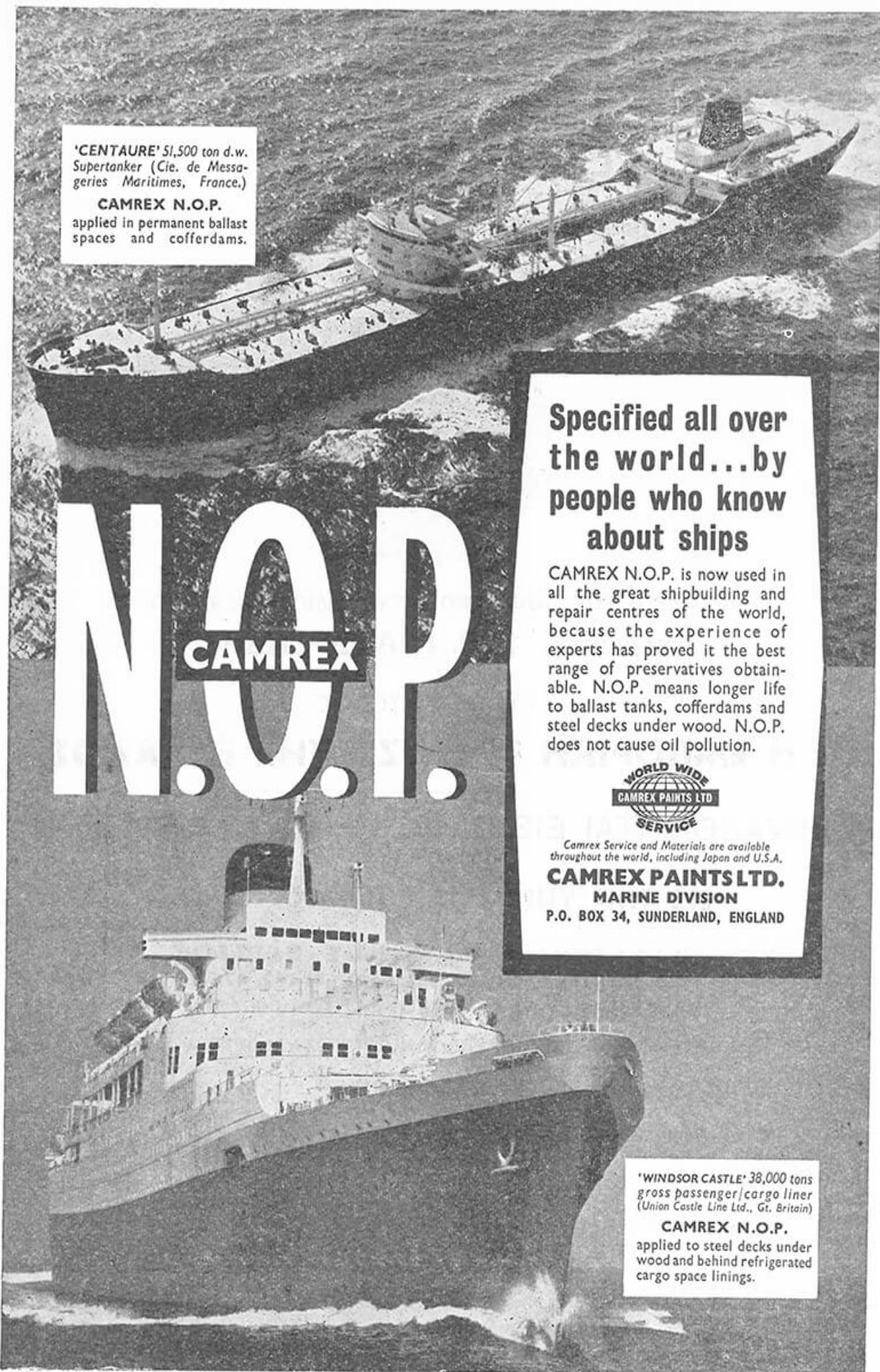
Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Έμβασμα

Πάσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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



'CENTAURE' 51,500 ton d.w.  
Supertanker (Cie. de Messageries Maritimes, France.)

CAMREX N.O.P.  
applied in permanent ballast spaces and cofferdams.

# N.O.P.

CAMREX

Specified all over  
the world...by  
people who know  
about ships

CAMREX N.O.P. is now used in all the great shipbuilding and repair centres of the world, because the experience of experts has proved it the best range of preservatives obtainable. N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams and steel decks under wood. N.O.P. does not cause oil pollution.



Camrex Service and Materials are available throughout the world, including Japan and U.S.A.  
**CAMREX PAINTS LTD.**  
MARINE DIVISION  
P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

'WINDSOR CASTLE' 38,000 tons  
gross passenger/cargo liner  
(Union Castle Line Ltd., Gt. Britain)

CAMREX N.O.P.  
applied to steel decks under  
wood and behind refrigerated  
cargo space linings.

SOLE AGENT FOR GREECE: FILKA LIMITED, 9 KOLOKOTRONI STREET, ATHENS.

# Η ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

## **Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟΥ "ΜΠΛΟΚ"**

## ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Δημοσιεύμενεν κατωτέρω πληροφορίας περὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου καὶ τῶν ἐπιδιώξεων των διὰ τὸ ἀμέων προσεχεῖς μέλον. Ἀριστερά ταύτας ἀπὸ διαφόρους πηγαῖς. Ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρουν τὴν Ναυτιλίαν μας. Ἰδίαιτέρως ἔχουμεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ γεγονός ὅτι, παρὰ τὰς ἀντιμετωπίζομένας δυσχερείας, ὅστον ἀφορᾶ τὴν ἔξακριδωσιν τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τοῦ Πορωπετάσματος, τὰ ἔκαστοτε ἔρχομένα εἰς τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος στοιχεῖα ὄγουν εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς σημειουμένης ζωηρότατῆς ναυτιλιακῆς τῶν ἀναπτύξεων. Αὐτή καὶ δηγεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ παράγων τῶν ἀπὸ θαλάσσης μετεφορῶν τυγχάνει τῆς δεούσης προσοχῆς τῆς Ρωσίας καὶ τῶν δορυφόρων τῆς καὶ ὅτι πραγματοποιοῦνται βαθμιαίως ἔξελίζεις ἀξιόλογοι. Ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἐνισχύεται τὸ ὑπερβολαστικὸν ἐμπόριον τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, καθὼν καὶ τὸ εἶς αὐτὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς ἐρυθρᾶς ναυτιλίας. Ἀντιστοίχως θὰ βαίνῃ σὺν τῷ χρόνῳ περιοριζομένη ἡ ἀναλογία συμμετοχῆς τῶν ξένων σηματιῶν.

#### Η ΡΩΣΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

"Ενα από τα θέματα του συνελθόντος εις την Μόσχα συνεδρίου του κομμουνιστικού κόμματος ήτο ή αυξήσις του σοβιετικού έμπορικου στόλου μέχρι τού 1970 εις τὸ τριπλάσιον τῆς δυνάμεως του τοῦ ἔτους 1960 καὶ εἰς τὸ πενταπλάσιον τῆς δυνάμεως του τοῦ ἔτους 1960, ήτο η δύναμις τῆς σοβιετικής χωρικτικότητος κατὰ τὸ 1980. Ποιάς δύμας, ήτο η δύναμις τῆς σοβιετικής χωρικτικότητος κατὰ τὸ 1960. 'Η γνωστή μυστικότης τῶν Ρώσων καθιστά ἀδύνατον τὴν συγκεκριμένην ἀπάντησιν, δύσον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ «Σόδοτρυγκφλοτ». Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί, τοὺς ὁποίους παρουσιάζουν ἑκάστοτε διάφοροι ναυτιλιακοὶ ὄργανοι τῆς Δύσεως, δὲν συμφωνοῦν μεταξύ των. 'Ο κατετέρω πίναξ, βασισθεὶς εἰς λογικοὺς ὑπολογισμούς, ἐμφανίζει τὴν πιθανὴν αὐξήσιν τοῦ σοβιετικού έμπορικου στόλου ἀπὸ τοῦ 1950. 'Ἐπελέγησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διάφοροι περίοδοι πρὸς σύγκρισιν, ὡς λόγου χρόνι, ἢ τοῦ πενταετοῦ σχεδίου 1951 — 55 καὶ τοῦ τριετοῦ 1956 — 58, ἀτίνα μεταγενεστέρως περιελήφθησαν εἰς τὸ ἑξαετές σχεδίου, πρὶν ή καὶ τοῦτο ἀντικατασταθῇ διὰ τοῦ ἐπταετοῦ σχεδίου 1959 — 65. Τὸ τελευταῖον τούτῳ ἀποτελεῖ πλέον τὴν βάσιν τῆς προοπτικῆς διὰ τὴν ἀμεσον ἔξελιξιν τοῦ στόλου, ἀλλὰ διὰ νὰ σκιαγραφήσῃ τις, προχείρως ἐστω, τὴν πιθανὴν ἔξελιξιν κατὰ τὴν προσεχῆ εἰκοσαετίαν, θὰ πρέπει νὰ λάβῃ ὡς βάσιν συγκρίσεως τὴν δύναμιν τοῦ στόλου εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1960:

Έξελιξις από τού 1950 (εις 1000άδας τόννων γκρός)

Παγοθραυστ,

		Φορτηγά-έπιβ.	Τάνκερς	& άλλα βοηθητικά	Σύνολο ολών των τύπων
Τέλος του έτους	1950	1157	76	46	1275
Προσθήκαι	1951 - 55	346	243	32	621
Προσθήκαι	1956 - 58	508	243	37	788
Προσθήκαι	1959	198	89	42	329
Προσθήκαι	1960	322	182	14	521
Σύνολον είς τέλος	1960	2534	833	171	3538
Παραμετρών αποθέματος	1961	100	161		

Εις τὸν ἀνωτέρω πίνακα δὲν περιλαμβάνονται τὰ πλοιαὶ τῆς Καστίας Θαλάσσης, περὶ τῶν δόποιών δλίγαι μόνον πληροφορίαι ὑπάρχουν. 'Ατελής, ἔξ αλλου, εἰναι ὁ πίνακ, δὸν ἀφορᾶ τὰ παγοθραυστικά, τὰ ἀκτοπλευκά, τὰ ποταμόπλοια, τὰς φορτηγίδας καὶ τινας ἄλλας κατηγορίας σκαφῶν, ἃτινας σπανίως χρησιμοποιοῦνται ἔξω τῶν σοβιετικῶν χωρικῶν υδάτων. Δὲν ὑπέλασθεν ἐπίσης τὰ ἀλιευτικά, τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια κατεργασίας ἀλιεύματος καὶ πλομοίσα σκάφη. 'Ἐὰν αἱ μέχρι τοῦ 1920 αὐξήσεις ἡθελον ἐπεκταθῆ καὶ ἐπὶ τῶν τριών κατηγοριῶν πλοίων, βῆ προέδρους τὰ κάτωθι ἀποτελέσται.'

(Añorius sic 1000ēsas zōmias xroēs)

1980

	1970 Μέγιστ. όριον 'Ελάχ. όριον		
Φορτηγά ξηρού φορτίου ..	7.600	12.700	15.000
Δεξαμενόπλοια .....	2.500	4.200	5.000
Βοηθητικά .....	500	850	1.000
<b>Σύνολον .....</b>	<b>10.600</b>	<b>17.750</b>	<b>21.200</b>

'Εξετάζοντες την άναπτυξιν του στόλου, ιδιαιτέρως ως πρός τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια, σημειούμεν πρωτίστως την σχετικώς μεγάλην άναλογίαν νέων ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων καθ' άλην την άπο του 1950 δεκαετίαν (δύο δεξαμενόπλοια πρός ένα φορτηγόν ξηρού φορτίου), γεγονός όπερ αποκαλύπτει κυρίως την πλήρη σχεδίου, μετά τόν πόλεμου, έλλειψην τοννών δεξαμενοπλοίων υπό ρωσικήν σημαίαν. Η κατασκευή δεξαμενοπλοίων συνέκεντονταν είς εκάστη μικρού και μετρίου μεγέθους, τού μεγίστου, ρωσικής ναυπηγήσεως, τύπου πλοίου δύντος των 8.000 τ. γκρός. "Ανω τών 60 άπό τα έν λόγω πλοία εισήλθον είς την δύναμιν του στόλου. Κατά την αύτην χρονικήν περίοδον, τά νέα πλοία ξηρού φορτίου ήσαν, ως έπι το πλείστον, διαφόρων μεγεθών μέχρι και τών 5.000 τόνων. Μία σειρά τοιούτων σκαφών κατεσκευάσθη είς τά ναυπηγεία της Βαλτικής. Τό έπιστετές αγγε

διον ἔξεκίνησεν ἀπό τὸ μέγεθος τῶν 5.600 τ. διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ ἔφθασεν ἡώς τὸ μέγεθος τῶν 12.000 τ. γκρός περίπου (τύπος «Λεβίνσκου Κομποσόμολα», ἐνώ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τὸ μέγεθος ἔφθασε μέχρι τῶν 21.000 τ. γκρός (τύπος «Πεκίνου»). Αἱ παραγγελίαι τῶν ἐν λόγῳ τύπων ἀποτελοῦν μέρος τοῦ σχεδίου 1956 — 60 καὶ αἱ πρῶται παραδόσεις πρήξισαν πραγματοποιώμεναι ἀπό τοῦ 1959.

Αι μέχρι σήμερον παραγγελίαι άνεφεροντο εις τό άνωτέρω μέγιστον δριού μεγέθους, έξιαριέσει των δεξαμενοπλοίων «Μίρ», και «Νίτουχζμπα», χωρητικότητος 25.000 τ. περίπου, άτινα ήγοράσθησαν τό 1960 έκ των Ισπανικών ναυπηγείων, δησπού κατεσταύαντο διά λογαριασμὸν ἔξιν των ἐφοπλιστῶν. Ή ἐκ μῇ κομμυνιστικῶν χωρῶν ἀγορὰ τῶν ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ ἔτερων τεσσάρων, ἐλαφρῶς μικροτέρων, ή γενομένη τό 1960 — 61 εἰς 'Ολλανδίαν, Ἰταλίαν καὶ Νοτιο-ολαντίν, δὲν προεβλέπετο ὑπὸ τοῦ σχεδίου. Αι ἀγοραὶ αὗται εἴκοτε προγράμματος<sup>1</sup> καὶ αἱ εἰς εὑρείαν κλιμακού ναυλάσεις κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπὸ τῶν Ρώσων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀντὶ δαπάνης πολυτίμου συναντλάγματος, καταδεικνύουν ἔψανῶς, δῆτι αἱ προβλέψεις τοῦ σχεδίου δὲν ἀνταπεκρίνοντο ἐξ δόλοκλήρου εἰς τοὺς ἀσταθμήτους παράγοντας τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, ἀλλ᾽ δῆτι — μᾶλλον — ἥρχοντο ὑπὸ τὸ φῶς τῆς βοηθείας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διά λόγους πολιτικῆς σκοπιμότητος, δῆπας λ.χ. ἡ ἀποστολὴ μεγάλων ποσοστῶν πετρελαίου καὶ παντοίων ὄλλων ἀγαθῶν εἰς τὴν Κούβαν.

Η τάσις πρὸς μεγαλύτερὸν πῶς μέγεθος δεξαμενοπλοίων, ή σημειώθεισα διὰ τῶν ἀνωτέρων διαδοχικῶν ἀγορῶν, ἐπηρήμη καὶ εἰς τὰς νέας κατασκευάς. Δεξαμενόπλοια τῶν 47.000 τόνων κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ὀργυνίκιτζε, σειρὰ ἀπὸ 6 ἀστερία σκάφη τῶν 48.000 τόν. d.w. παρηγέλθησαν ἐσχάτας εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα, ἐνῷ και μία σειρὰ ἀπὸ δεξαμενόπλοια τῶν 60.000 τόνων τελεῖ ὑπὲρ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ναυαρχείου. Η ἔξελιξις αὐτῆς κατέστη ἐν μέρει δυνατὴ ἐξ ἀφορμῆς τῆς προσπαθείας τῶν Ρώσων, ὅπως αὐξήσουν τὰ βάθη εἰς τους λιμένας τῆς Μάρψης Θαλάσσης, ὅπου, μέχρι πρὸ τίνος, μόνον εἰς τὴν Νοβοράστκην διειθίστηκεν βάθη 33 ποδῶν. Υπῆρχαν προειδοποίησεις, ὅσον ἀφόρετὴ τὴν ὑπερβολικὴν δαπάνην ἐφαρμογῆς τῶν φιλοδόξων σχεδίων δι’ ἔκδασθυνσεις εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην, γεγονός ὅπερ ἔξηγει, ὅτι τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, τὰ δόποια πρόκειται νὰ ἐμφανισθοῦν ἐκεῖ ἐντὸς τῆς προσεχεῖν εἰκοσαετίας, θὰ είναι τοῦ μεγέθους τῶν 50.000 ἑως 60.000 τόνων d.w. Σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ μεγέθους θὰ ἀποτελέσουν — κοθ' ὃ λέγεται — τὸν πυρήνα τῶν μελλοντικοῦ σοβιετικοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀπομένει δὲ νὰ ιδωμεν, πόσα πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης θὰ παρουσιασθοῦν μὲ τὸ ἐνδιάμεσον μέγεθος τῶν 21.000 τ. γκρός, ὅπερ ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὰ τέσσαρα τάνκερς «Πεκίν», «Μίρ», «Ντρούχκιτσα» καὶ «Ιωσῆφ Γκριμπάλντι». Σήμερον, πάντως, ὑδεμία ἔχει ἐκδηλωθῆ ὑφεσις τῆς ρωσικῆς προσπαθείας πρὸς ἔξασφάλισιν μικρῶν δεξαμενοπλοίων, χωριτικότητος 4.000 τόνων d.w. περίπου, ἐτῶν δόποιων 25 — τούλαχιστον — τελούν ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὴν Φιλλανδίαν κυρίως, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Ρουμανίαν. Αἱ περικοπαὶ εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν Ρώσων, φαίνεται, ὅτι ἀφοροῦν μᾶλλον τὸν τύπον δεξαμενοπλοίου τῶν 8.000 τόν. μερός.

Η πρέπειον συγκεκριμένη πρόξενης άνέφερεν, ότι κατά τό 1965 δύμηπορικός στόλος της Ρωσίας έχει προγραμματισθή να διακινήσῃ τά 75 έως 78% του υπερποντίου έμποριον της χώρας, έναντι άντιστοιχίου προσοτού 55.6% διά την περίοδον 1955 — 58 και ότι κατά τό αυτό έτος θα τετραπλασιασθή το δίκτυον τών τακτικών γραμμών, με κίνησιν έξαγωγής έμπορευμάτων 10 έκατομμυρίων τόννων. Έγινετο λόγος περὶ συστάσεως έπτα νέων γραμμών και περὶ ένισχύσεως τών υφισταμένων διά νεοτεύκτων πλοιών. Ειδικότερον, διά την κίνησιν του Δουνάβεως έχει συσταθεί έπιτροπή, με έδραν την Σόφιαν, όπλη η ναυσιπλοΐα εις τὸν έλογο ποταμού τελεί, άπωσθήσητον. Ήπο τὸν έλεγχον τῆς Ρωσίας, με προσστόν συμμετοχῆς τῶν σοβιετικῶν πλοίων κατά 50%.

Αναφορικώς πρός τάς έξελίξεις κατά την προσεχή είκοσαετίαν, έλαχιστη μέχρι της στιγμής ύψισταται άνειδης, διτί να ήδη υπάρχουν σα αναλογία 3:1 μεταξύ φορτηγών και δεξαμενοπλόιων θέλει σημειώση στην παραπάντινη τιμή μεταδοτικών. Κατά τό ξέμενον μέλλουν ή μάλιστα προ-



κτήσεως ύπό της Ρωσίας δεξαμενοπλοίων πρόκειται νά ανέλθῃ. Είναι πιθανόν νά γιασιθούν παραγγελίαι δι' 120 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητος 800.000 τόνων δ.ω. και διά 50 δεξαμενόπλοια, 850.000 τόνων δ.ω. Πιθανόν, ό υπολογισμός ούτος νά είναι άτελης, καθόσον άφορά τάς πρός την 'Ανατ. Γερμανίας παραγγελίας — αι έπι Πολωνίας δοθείσαι πληροφορίαι θεωρούνται άξιόπιστοι — ένω άτελεις έπισης θεωρούνται και αι πρός τά σοδιετικά ναυπηγεία παραγγελίαι, αίτινες άντιπρωστεύουν μόνον 10.000 τ. περίπου, δι' έκαστον τών προαναφερθέντων συνόλων. Καθ' δηλην έντο τούτοις τήν άπο του 1950 διαφρεύσσασαν δεκατείαν, τό 1/3, τούλαχιστον, τής προστεθείσης εις τόν ρωσικόν έμπορικόν στόλου χωρητικότητος, κατεσκευάσθη εις την Ρωσίαν. "Αν ληφθῇ ύπ' όψιν, διτη πρόκειται νά ναυπηγηθούν σειραι (άπροσδιορίστου εκτάσεως) μεγάλων σκαφών, ως λ.χ. δεξαμενοπλοίων άνω τών 24.000 τ. γκρός ή 40.000 τόνων δ.ω. και φορτηγών χυμά ξηρού φορτίου τών 18.000 και 16.000 τόνων δ.ω., έντελως άνεξάρτητα άπο μικρότερα πλοία, καθώς και ένα, τούλαχιστον, έπιβατηγόν γραμμής τών 1.000 έπιβατων, τότε τά σοδιετικά ναυπηγεία θά είναι λιαν άπησχολημένα, άν μάλιστα άσχοληθούν και εις ναυπηγήσεις πρός έξαγωγήν, ως συμβαίνει με τά ναυπηγεία τής Πολωνίας και τής 'Ανατολικής Γερμανίας.

"Αν ή σοδιετική συμβολή εις νέας ναυπηγήσεις συνεχισθῇ με ρυθμὸν ένδον τρίτου περίπου, έπι τού συνόλου τών είσερχομένων εις τήν δύναμιν τού σοδιετικού στόλου νέων μονάδων, τόσον εις δεξαμενόπλοια, δοσον και εις σκάφη ξηρού φορτίου, τότε τό σύνολον τών παραγγελιών διά δεξαμενόπλοια δυνατάν νά ανέλθῃ εις 1.250.000 τόνων και διά φορτηγά ξηρού φορτίου εις δύγκων έλαφρώς άλιγγωτερον. Τό σύνολον τού έν λόγω τονάζ θά είναι παραδοτέον έντο τῆς περιόδου τής καλυπτομένης ύπό τού 'Επιταστούς Σχεδίου. "Εναντι τού στόλου, εις τόν όπιον άπειλετε τό σχέδιον διπλασιασμού τής έκ 2 1/2 έκατομμυρίων τόνων γκρός χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων και φορτηγών τού 1958 περί τό 1.100.000 τόνων έναυπηγήθησαν μέχρι τέλους τού 1961, ύπολείπονται δέ 1.400.000 τ. ή 350.000 τ. γκρός, κατά μέσον δρον, έπησίσ, διά τά έτη 1962 — 65, προερχόμενον έξι δώνων τών πηγών. 'Εφόσον — δόθεν — ύποστηρίζεται, διτη 400.000 τόνων δ.ω. πρόκειται νά προστεθούν έτησίσ, κατά τά έτη 1962 και 1963, μονον έξι είσαγωγών, τούτο σημαίνει, διτη με τάς έγχωριους ναυπηγήσεις, δύναται ή χωρητικότης αυτη νά αναδιβασθῇ εις τάς 600.000 τόνων δ.ω. έπησίσ. Τό ποσοστόν αύξησες φαίνεται έπαρκες, διά νά έπιτευχθῇ ή τεθείσα διά τό 1970 έπιδιών, ήτις άπαιτει αύξησην χωρητικότητος 6.700.000 τ. γκρός, διά τάνκερς και φορτηγά, διά τήν δικαιείαν. Οι άριθμοι ούτοι είναι άπτηλαγμένοι, από προσθήκας παγοθραυστικών, ρυμουλκών και οίωνδηποτε άλλων βιοηθητικών πλοίων, καθώς και άπο τήν έκτελεσιν προγράμματος άντικαταστάσεως 1.250.000 τόνων, δσα είναι τά σκάφη ήλικιας 25 έτων και σιω ή δσα πρόκειται νά καταστούν παρηλικά μέχρι τού 1970.

#### ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

"Ας σημειωθῇ, έπ' εύκαιρια, διτη τό 1961 και έντο τού πλαισίου δραστηριότητος τής «Κόμεκον», συνεπαθή έπιτροπή έμπειρογνωμόνων διά τάς θαλασσίας μεταφοράς, ήτις και συνήλθε τήν 10ην Σεπεμβρίου π.ε. εις τήν Γδύνιαν. 'Η έν λόγω 'Επιτροπή είχεν έκπονησει σχέδιον διά τήν δράσην τού τομέως τών μεταφορών και διά τάς μέχρι

τού 1965 προβλέψεις. 'Υπελογίζετο, διτη κατά τό έτος έκείνο τό έξωτηρικόν έμπορίου τών άνατολικών χωρών με τάς χώρας τού 'Ελευθέρου Κόσμου θά έφθανε τά 142 έκατομμύρια τόνων. 'Από μόνους τούς λιμένας τής Πολωνίας και τής 'Ανατ. Γερμανίας, ή έν λόγω κίνησις άνηρχετο τό 1960 εις 22 και εις 8 έκατομμύρια τόνων, άντιστοίχως, περιλαμβανομένης και τής διαμετακομιστικής κινήσεως τής Τσεχοσλοβακίας και τής Ούγγαριας. Κατά τό 1961, ή κίνησις αύτη ύπελογίζετο νά φάση σε εις τά 40 έκατομμύρια τόνων 80 έως 85 έκατομμύρια τόνων τών προβλεπόμενων διά τό σοδιετικόν έξωτερικόν έμπορίον. Κατά Δεκέμβριον τού 1959, αι χώραι - μέλη τής «Κόμεκον» διετήρουν δικτυον 41 τακτικών γραμμών, έιενθων υπροβολής, έξυπηρετούμενον άπό 118 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 500.000 τόνων. Τέσσαρες έκ τών έν λόγω γραμμών διετήρουν τήν έπαφην με τήν 'Ερυθράν Κίναν, ένω αι άλλαι άνεφέροντο εις υπηρεσίας μεταξύ τών κομμουνιστικών λιμένων και τών λιμένων τού 'Ελευθέρου Κόσμου.

Πέραν δμως τού ρωσικού και οι στόλοι τών περισσοτέρων δορυφόρων χωρών πρόκειται έπισης νά έμφανίσουν έξελίξεις, άν και ή Σοδιετική "Ενωσις θά διατηρήσῃ τήν δεσπόζουσαν θέσιν της. Διά τήν Πολωνίαν, έρχομένην δευτέραν κατά τάξιν, άνσαγγέλλεται διά τό 1980 ένη έμπορικόν στόλον 4 1/2 έκατομμυρίων τόνων δ.ω., έναντι 2 1/2 έκατομμυρίων τόνων, οίτινες — ως είχε δηλωθῆ πρότερον — άπετέλουν τήν διά τό 1975 έπιδιων. 'Η 'Ανατολική Γερμανία άποβλεπει διά τό 1965 εις μίαν δύναμιν 500.000 τόνων δ.ω., ένω τά σχέδια διά τήν Ρουμανίαν και τήν Βουλγαρίαν άμιλούν περι αύξησεων εις μικροτέραν κλίμακα. Αι δύο αύται χώραι προσδιοίνουν ήδη εις τήν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων και φορτηγών διά ρωσικόν λογαριασμόν.

#### Η ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΔΥΝΑΜΙΣ

Περισσότερον σαφής περι τής σημερινής δυνάμεως τής ναυτιλίας τών χωρών τού Σιδηρού Παραπετάσματο, είναι πρόσφατος νορθηγική στατιστική. 'Αναφέρει αύτη, διτη τό κομμουνιστικόν μπλόκ δέν συγκεντρώνει, έν τώ συνόλω του, ειμή μόνον τά 5.3% τού παγκοσμίου τονάζ εις φορτηγά ξηρού φορτίου και τά 2.8% προκειμένου διά τά δεξαμενόπλοια. 'Η Σοδιετική Ρωσία κατέχει τήν πρώτην θέσιν μετεξύ τών δορυφόρων, έναντι δμως τής παγκοσμίου δυνάμεως έρχεται ένδεκατή. "Εναντι έμπορικού στόλου 1.279.000 τ. γκρός, τού έτους 1951, κατείχεν εις τό τέλος τού 1961, 1.091 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 4.009. 000 τ. γκρός.

Βάσει τής ίδιας νορθηγικής στατιστικής ή ναυτιλία τών δορυφόρων χωρών ένεφάνιζεν εις τό τέλος τού 1961 τήν κάτωθι δύναμιν:

Χωραί	Πλοία	Τ. γκρός	Χωραί	Πλοία	γκρός
Πολωνία	177	711.000	Τσεχοσλοβακία	11	85.000
'Ερ. Κίνα	207	553.000	Βουλγαρία	26	62.000
'Αν. Γερμανία	67	233.000	Ρουμανία	59	21.000

Διά τήν Βουλγαρίαν ιδιαιτέρως άνεφέρετο, διτη έδιπλασίασις τήν χωρητικότητά της (115.000 τόνων δ.ω.) και διτη πρόβλεψις άφισταται νά προσθέση έφετος εις τήν δύναμιν τής έτερα πλοία, 77.000 τόνων δ.ω. Τούτο και θά έπιτρέψη εις τήν Βουλγαρίαν νά έγκαινιάσῃ νέας γραμμάς πρός τήν Μεσόγειον, τήν 'Αφρικήν και τήν Κούβαν, βραδύτερον δὲ πρός τήν 'Ινδονησίαν και τό Βιετνάμ.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΤΡΙΤΗ	6 μ.μ.	Χίον - Μυτιλήνην	Δ)Π ΚΑΝΑΡΗΣ
ΠΕΜΠΤΗ	1 μ.μ.	Πάτμον - Λέρον - Κάλυμνον - Κώ - Ρόδον	
ΣΑΒΒΑΤΟΝ	6 μ.μ.	Χίον - Μυτιλήνην - Λήμνον	Δ)Π ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ
ΤΡΙΤΗ	6.30 μ.μ.	Χανιά - Ρέθυμνον - 'Ηράκλειον	
ΠΕΜΠΤΗ	6.30 μ.μ.	'Ηράκλειον - Ρέθυμνον - Χανιά	
ΣΑΒΒΑΤΟΝ	2 μ.μ.	Σύρον - Τήγανον - Μύκονον - "Αγιον Κήρυκον - Σάμον	
		- Καρδίσσασι	
		Δ)Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ	
ΤΡΙΤΗ	1 μ.μ.	Κάλυμνον - Κώ - Ρόδον	
ΠΕΜΠΤΗ	5 μ.μ.	Πάτρας - Σάμην - 'Ιθάκην - Κέρκυραν - Βρινδήσιον	

Πληροφορία: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.500, 475.033 και εις απαντα τά γραφεία ταξιδίων.

# Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Άπό τα στατιστικά δεδομένα περί διύλιστηρίων, κατά το 1961, προκύπτει η βαθμιαία μετατόπισης τής διεθνούς πετρελαιοβιομηχανίας από την Βόρειον Αμερικήν. Πράγματι, αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ο Καναδάς δεν διαθέτουν πλέον υπερτέραν δυναμικότητα διύλιστηρίων, παρ' άσην διαθέτει έν τῷ συνύλφιο του ὁ υπόλοιπος 'Ελεύθερος Κόσμος. Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ή συνδυασμένη δυναμικότης τῶν ἐν λόγῳ δύο βιορεισμερικανών χωρῶν ἀνήραντο εἰς 556 ἑκατομμύρια τόννων ἔναντι 568 ἑκατομμάτων τῆς Βόρειον Αμερικήν.

Η ἔξελιξις αὕτη ἀποτελεῖ μέρος τῆς τάσεως, ἡτις κατέστη περισσότερον ἐντονος καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παρελθόντος διάδεκτης. Τὸ 1950 ἡ δυναμικότης τῆς Βόρειον Αμερικής ἔφθαν τὰ 351 ἑκατομμύρια τόννων καὶ ἦτο διπλασια τῆς δυναμικότητος τῶν μῆ κομμουνιστικῶν χωρῶν, ὁμοῦ λαμβανομένων καὶ ἀκόμη τὸ 1959 ἡ δυναμικότης τῆς Αμερικῆς ἥτο κατὰ 40 μόνον ἑκατομμύρια τόννων ἀνωτέρα.

Ἄπο πλευρᾶς σημειρίνης καταναλώσεως, αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ο Καναδάς προηγούνται ἀκόμη ἐλαφρῶς, ἀλλά εἰς τὸ τέλος τῆς δεκαετίας τῆς ἀρχομένης ἀπό τὸ 1960 εἶναι πιθανόν νὰ ὑποκειθείσθων 'Άπο σήμερον μέχρι τὸ 1970 η καταναλώσεις εἰς τὴν Βόρειον Αμερικήν προβλέπεται νὰ αὔξηθη κατὸ 40% μόνον, ἐνῷ εἰς τὸν λοιπὸν 'Ελεύθερον Κόσμον δυνατὸν κάλλιστο νὰ διπλασιασθῇ. Εἰς μόνη τὴν Δυτικήν Εὐρώπην θεωρεῖται πιθανή ἡ κατὰ 85% αὔξησης τῆς καταναλώσεως, εἰς δὲ τὴν "Απω" Ανατολήν κατὰ 100% καὶ ἄνω. Κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον δὲ Σοβιετικός Συνασπισμὸς θὰ χωρῆσῃ ἀπὸ τὰ 150 ἑκατομμύρια τόννων, τοῦ 1959, εἰς τὰ 325 ἑκατομμύρια τόννων, κατὰ τὸ 1970.

### Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Ἐτέρα τάσις, ἡ ὅποια εἶναι δυνατὸν νὰ συνεχισθῇ κατὰ τὴν ίδιαν διεκατίαν, ἀναφέρεται εἰς τὴν βαθμιαίαν μείωσιν τῆς συμμετοχῆς τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἰς τὴν πετρελαιαγοράν τῆς Δυτικής Εὐρώπης. Η Εὐρώπη ἀποτελεῖ τὴν μόνην διέξοδον διὰ τὸ πετρέλαιον τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, δύναται δὲ νὰ σημειωθῇ ἡδη ὅτι, μολονότι ἡ παραγωγὴ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς παρουσιάζει κατ' ἔτος αὔξησιν, η καταναλώσεις πετρελαίων ἐν Εὐρώπη προηγεῖται, αὐξανόμενη ταχύτερον. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, φέρ' εἰπεῖν, η ζήτησις εἰς τὰς χώρας τῆς Ευρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας, περιλαμβανομένων καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας, ηδη ἡ 13%, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς ηδη κατὰ 7% μόνον.

Εἰς μεγάλην κλίμακα, ἡ μετακίνησις αὐτὴ ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολῆν, ἔρχεται ὑπὸ τὸ φῶτας τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν κρίσεων τοῦ 'Αμπαντάν καὶ τοῦ Σουέζ, καθὼς καὶ τῶν σημερινῶν δυναμεριών τῶν ἀταρίων πετρελαίων εἰς τὸ 'Ιράκ καὶ τῆς διαρκοῦς ἀτμοσφαίρας πολιτικῆς ἀβεβαιότητος, ἡτις διέπει τὴν ἐν λόγῳ περιοχήν. Αἱ χώραι τῆς Δυτικής Εὐρώπης καὶ αἱ μεγάλαι ἀταρίαι πετρελαίων εἶναι δῆθεν δικαιολογημέναι εἰς τὴν προσπάθειάν των νὰ στραφοῦν καὶ πρὸς ἄλλας πηγὰς προμηθείας. Μία τῶν ἐν λόγῳ πηγῶν ἡτο, ἀναμφισβόλως, δὲ Σοβιετικός Συνασπισμός, διτὶς προμηθεύει σήμερον 25 ἑκατομμύρια τόννων πετρελαίου ἑτησίως, διὰ μέσου τῶν χωρῶν τοῦ Σιδροῦ Παραπετάσματος, μὲ προορισμόν, κατὰ κύριον λόγον, τὴν Ιταλίαν. Γενικῶς ἐν τούτοις, αἱ χώραι - μέλη τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. καὶ αἱ ἀταρίαι πετρελαίων τῆς Δύσεων ἔμφαντονται ἀπρόδυμοι νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σοβιετικὴν πηγὴν καὶ προτιμούν νὰ ἀναζητοῦν πηγὰς ἀλλαχοῦ.

Κατὰ τὸ δύο παρελθόντα ἔτη, ἡ Γερμανία, Ολλανδία, Γαλλία καὶ Ιταλία ηδη σημειώνουν τὴν ἔγχωριον παραγωγὴν τῶν εἰς ἀκάθαρτον πετρέλαιον. Τὸ 1961, ἡ ἔγχωριος παραγωγὴ τῆς Δυτικής Εὐρώπης ὑπελογίζεται 16.5 ἑκατομμύρια τόννων καὶ ἥτο κατὰ 10% ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1960, ἀντιπροσωπεύσασα τὰ 1.5% τῆς ἑκατομμύρια τόννων παγκοσμίου παραγωγήν. Σημαντικώτατη νέα πηγὴ πετρελαίου, ἡτις ἡρχίσει κατὰ τὰ πρόσφατα ἀκόμη ἔτη νὰ προμηθεύῃ τὴν Εὐρώπην, εἶναι ἡ ἀφρικανικὴ ἡπειρος καὶ ιδίᾳ ἡ Βόρειος Αφρική. Η παραγωγὴ τῆς ἡπείρου ταῦτης ἀπὸ 2.7 ἑκατομμύρια τόννων τοῦ 1959, ηδη ἔτος τοῦ παρελθόντος ἔτος 20 ἑκατομμύρια τόννων. Η γενούνται τῆς ἐν λόγῳ παραγωγῆς ἡ 'Αλγερία καὶ ἡ γαλλικὴ Σαχάρα μὲ 16 περίπου ἑκατομμύρια τόννων. Η Λιβύη παρήγαγε μόνον 500.000 τόννων, σημειώνται ὅμως, ὅτι τὸ 1961 ἥτο τὸ πρώτον ἔτος τῆς παραγωγῆς της. Κατὰ τὸ 1962 ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς ἔνα σύνολον 9 ἑκατομμύριων τόννων.

### Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η Δυτική Εὐρώπη προμηθεύεται τὸ πετρέλαιον τῆς ἀπὸ μεγάλην ποικιλίαν χωρῶν καὶ μέσω ἀταριῶν τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμός διαρκώς αὔξανται. Εξακολουθοῦν, βεβοίως, νὰ δεσπόζουν τῆς ἀγορᾶς αἱ μεγάλαι διεθνεῖς ἀταρίαι πετρελαίων, ὡς ἡ «Στάνταρ Οίλ» τῆς Νέας

Υερσέης ("Εσσο"), ἡ «Σέλλα» καὶ ἡ «Γαλλική Εταιρία Πετρελαίων», ἡτις μεγάλως προήχθη ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἐκμεταλλεύσεως τῶν πηγῶν τῆς 'Αλγερίας καὶ τῆς Σαχάρας. Νέαι, δημος, ἀταρίαι ἐμφανίζονται, ὡς σοδαροὶ προμηθευταὶ τῆς ἀγορᾶς, δημος π.χ. ἡ 'Ιταλική Εθνική Επιχείρησις (Ε.Ν.Ι.), ἡ «Τάιντηγουώτερ» τοῦ κ. Πώλ Γέττου, ἡ «Κοντίνενταλ» καὶ ἄλλαι. Οσον ἀφορᾷ τὴν ιταλικὴν Ε.Ν.Ι., αὐτὴ πραγματοποιεῖ μέγα μέρος τῶν ἀγορῶν τῆς ἀπὸ ρωσικὸν πετρέλαιον, αἱ ἄλλαι, δημος, ἀταρίαι ὀφείλουν τὴν ἀνάδειξιν τῶν ἀπὸ τὴν αὔξησιν — κυρίως — τῆς παραγωγῆς τῶν ίδιων τῶν πετρελαιοπηγῶν. Αἱ περισσότεραι τῶν ἀνέξαρτῶν τούτων ἀταρίων εἰναι ἀμερικανικαὶ καὶ ἡρχισαν νὰ ἀναζητοῦν ἀποθέματα, ἀπὸ τὰς ἀρχὰς ἀκόμη τοῦ 1950 καὶ ἐντεῦθεν, ἔκτος τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, μὲ πρωταρχικὸν σκοπὸν βελτιώσεως τῆς θεώρεις τῶν εἰς τὴν πετρελαιαγοράν τῆς ίδιας τῶν χώρας. Κατὰ τὴν δευτέραν, δημος, προεδρίαν τοῦ κ. Αἰζενχάουερ ἐπεβλήθησαν αὐτοτροποὶ περιορισμοὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου, ὅποτε αἱ ἀνέξαρτηοι αὐταὶ ἀταρίαι ήναγκάσθησαν νὰ ἀναζητήσουν ἀγορᾶς εἰς τὴν Εύρωπην καὶ ἀλλαχοῦ.

Δεδομένου, δημος, ὅτι τοῦτο συνεπάγεται ἰδρυσιν διύλιστηρίων καὶ ἀπότκιστην δικτύων κέντρων διανομῆς, ἀπεδείχθη, ὅτι συνέθετον ἐπιχείρησιν λίαν δαπανηράν. Παράδειγμα ἀπότελον η κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπόκτησις ἀπὸ τὴν «Τζέτ Πετρόλεουμ Κόμπαν» καὶ τὰ σχέδια τῆς «Οχάιο Οίλ» διὰ τὴν ἔγκατάστασιν διύλιστηρίου εἰς τὴν Ισπανίαν μὲ δαπάνην 18 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ κόστος ἐξ ἄλλου διεισδύσεως εἰς τὴν πετρελαιαγοράν τῆς Αγγλίας μόνον, ὑπολογίζεται γύρω τῶν 15 ἑκατομμυρίων λιρῶν, τῆς δαπάνης κλιμακούμενῆς εἰς πολλὰ ἔτη. Ενίστε, εἶναι δυνατή ἡ ἀνέγερσις ἐνδὸς διύλιστηρίου καὶ ἡ μετὰ τούτα ἐκμίσθωσις μέρους τῆς δυναμικότητος του εἰς ἄλλην ἀταρίαν, ὡς ἐγένετο διὰ τῆς προσφάτου συμφωνίας, καθ' ἡδη δό Μόρφου θὰ ἀναλάβῃ τὴν προσωρινὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ νέου ἐν Δανίᾳ διύλιστηρίου τῆς Εταιρίας «Τάιντηγουώτερ». Ολαὶ αἱ ἀνέξαρτηοι ἀταρίαι ήταν αὐταὶ θὰ προβαίνουν κατὰ τὰ προσεχῆ ὅλίγα ἔτη εἰς τὴν κατάστρωσιν σχεδίων διὰ σεβαστῶν ἐπενδυσεις κεφαλαίων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, μολονότι θὰ ἀναγκασθοῦν ίσως νὰ περικόψουν τὰς τιμὰς τῶν πετρελαίων



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,  
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

350 FIFTH AVENUE  
NEW YORK 1 N.Y.  
(ALI. U.S & CANADIAN PORTS  
50 MOUNT ST.  
LONDON W.I  
(all UK Ports).

REPRESENTATIVES AND STOCKS  
THROUGHOUT THE WORLD

### ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14  
GENOA

(also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo,  
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice)

### EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25. Sultan Hussein  
PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

### HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Vasteland 33  
ROTTERDAM

### BELGIUM

M. T. E. BUYSSSE

Klaepelweg 26  
ANTWERP

### GERMANY

HANS FICK & CO.

Spaldingstrasse 64 "Wikinghof"  
HAMBURG 1

### DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade  
COPENHAGEN

### INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

P.O. Box 1632 Rotwells Bldg - 4th Floor

11 Hobhouse Circle

BOMBAY INDIA

### SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12031  
GOTHENBURG 12

### NORWAY

C. FRIMANN - DAHL A/S

Dronningensgate 10-12  
OSLO

(also at Bergen)  
KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgate 81  
KRISTIANSANDS

**ANTONIADΗΣ**  
**NAΥΤΙΛΙΑΚΑ**  
Η πλεον ὄργανη ἐπιχείρησις ἐξυπηρετήσεων πλοίων  
Τηλεφωνίδατε μας: 40-435 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΟΝΩΣ 40-628 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

των καὶ τῶν ὑποπροϊόντων αὐτῶν, προκειμένου νὰ θέσουν πόδα ἐπὶ μιᾶς νέας ἀγορᾶς, αἱ μειώσεις αὐται, πάντως, οὐδέποτε θὰ εἰναι μεγάλαι καὶ συχνάκις ἐνδέχεται νὰ ἀποδεῖχθων προσωριναῖ.

Αἱ μεγάλαι ἔταιριαι πετρελαϊκῶν ἀνεγγύρισταν ἥδη τὰ πλεονεκτήματα τῆς συνεργασίας καὶ εἶναι πιθανὸν νὰ ἀποδοῦν διηγέρει καὶ πλέον συνήθεις αἱ περιπτώσεις ἡνωμένης παραγωγῆς τῆς «Σέλλ» καὶ τῆς «B.P.» εἰς τὴν Νιγηρίαν καὶ τῆς «B.P.» καὶ «C.E.P.» (γαλλικῆς ἔταιρίας πετρελαϊκῶν) εἰς Ἀμπού Νταμπί. Αἱ ηνωμέναι αὐται παραγωγαὶ δὲν συντελοῦν μόνον εἰς τὴν διάλυσιν τῶν κινδύνων, ἀλλὰ παρέχουν καὶ εἰς τὰς τοπικὰς κυδερνήσεις τὰ πλεονεκτήματα δύο δικτύων κέντρων διανομῆς, ἀντὶ ἐνός. Όμοιοις, διϋλιστήρια ἡνωμένης ιδιοκτησίας, ως τὸ ἐγκατεστημένον πλησίον τοῦ Κόρκ, διπέρ ἀνήκει εἰς τὴν «Σέλλ Μεξικοῦ» καὶ «B.P.», «Ἐσσος» καὶ «Κάλτεξ», εἶναι πιθανὸν νὰ ἀνεγερθῶν ἐκεῖ ὅπου ἐργάζονται διάφοραι ἔταιροι εἰς ἀγοράς, εἰς τὰς δοποίας δὲν δικαιολογεῖται ἡ λειτουργία περισσότερων τοῦ ἐνός διϋλιστηρίου.

Οταν δημος φθάσωμεν εἰς τὰ τῆς διανομῆς αἱ εύκαιριαι πρὸς συνεργασίαν θὰ εἶναι αὐτηρῶς περιωρισμέναι, εἰς τὴν περίπτωσιν, τούλαχιστον, τῶν ἀμερικανικῶν ἔταιριῶν, λόγῳ τοῦ ἐναντίον τῶν τράστ, εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐμπορίου, ἀμερικανικῶν νόμων. Ή νομοθεσία αὕτη προεκάλεσε τὴν διάλυσιν τῆς κοινοπραγίας «Στάνταρτ» — «Βάκιουμ», ἥτις ἀνήκει καθ' ἡνωμένην ιδιοκτησίαν εἰς τὴν «Τζέρσεϋ Στάνταρτ» καὶ «Μόρπιλ» καὶ ἥτις εἰργάζετο εἰς τὴν Μέσην καὶ τὴν «Ἀπο' Ἀνατολήν».

#### Ο ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΤΙΜΑΣ

Ὑφίσταται, πράγματι, κάθε προοπτική, διτὶ θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ καθίσταται περισσότερον συναγωνιστική μεταξὺ τῶν ἔταιριῶν ἡ διανομὴ τῶν πετρελαιοειδῶν, μὲ τὸν ὄγκον τῆς προσφορᾶς αὐτῶν ὑπερβαίνοντα τὴν ζήτησιν, κατὰ τὰ τρία τούλαχιστον προσεχῆ ἔτη. Μολονότι δημος ἡ συμπίεσις τῶν περιθωρίων κέρδους πιθανὸν νὰ αὐξηθῇ ἀκόμη περισσότερον εἰς πολλὰς ἀγοράς, περιλαμβανομένης καὶ τῆς βρετανικῆς, δὲν θὰ πρέπει νὰ φοβήται τις τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Δ. Εὐρώπην. Εἰς καλῶς πληροφορημένους κύκλους κατακτᾷ ραγδαίας ἔδαφος ἡ ἐντύπωσις, διτὶ οἱ Ρώσοι σκέπτονται νὰ προδοῦν εἰς ἀνάπτυξιν τῶν πετρελαίων των. Δύο λόγοι, ως πιστεύεται, συντρέχουν εἰς τοῦτο: Πρώτον, διτὶ ἡ σοδιετικὴ πολιτικὴ χαμηλῶν τιμῶν πετρελαίου προκαλεῖ σοδαράς δυσαρεσκείας εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ δεύτερον, διτὶ αἱ χαμηλαὶ τιμαὶ ἔξεπληρωσαν ἥδη τὸν σκοπὸν των, τῆς ἔξασφαλίσεως δηλαδή προγευμάτως τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου εἰς νέας ἀγοράς. Συνεπῶς, εἴτε ἀπόφασίσουν αἱ ἀρχαὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος νὰ περιορίσουν ἡ μὴ τὰς εἰσαγωγάς ρωσικῶν πετρελαίων, οἱ Ρώσοι αὐτοὶ καθ' ἑαυτοὺς δύνανται ἵσως νὰ σκέπτωνται, διτὶ ἐπέστη ὁ καιρὸς νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν ἔξασφαλίσιν πλέον ἀποδοτικοῦ ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν πωλήσεων των.

Δὲν ὑπάρχουν συγκεκριμέναι πληροφορίαι, δσον ἀφορᾶ τὰς τιμάς τοῦ ἀκαδέρτου πετρελαίου. Εἶναι ἀληθές, διτὶ ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου καὶ ἐντεῦθεν ἐστημένη ἐλαφρά βαθμιαία μεταβολὴ εἰς τὸ ποσοστὸν ἐκπτώσεων. Τελευταίως — φέρετε εἰπεῖν — μεγάλοι τινὲς ἀγορασταὶ ὑπεχρέωθησαν νὰ δεχθῶν ἔκπτωσιν γύρω τῶν 30 σέντς κατὰ βαρέλιον, ἐνῷ πρὸ ἔξαμήνου είχον ἐπιτύχει ἔκπτωσιν 35 σέντς καὶ πλέον. Τούτο δημος, ως πιστεύεται, εἶναι φαινόμενον προσωρινὸν, διφειλόενον κυρίως εἰς τὸν ψυχρὸν χειμῶνα ἐν Εὐρώπῃ, διτὶ προεκάλεσε μείωσιν τῶν εἰς καύσιμον πετρέλαιον ἀπόθεμάτων καὶ εἰς τὴν δημιουργηθεῖσαν ἀδεβαιότητα ἐκ τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τὸ 'Ιράκ. «Οταν ὁ θεομός καιρὸς ἀποκατασταθῇ, θὰ ἐνταθῇ καὶ πάλιν ἡ πίεσις ἐπὶ τῶν περιθωρίων κέρδους, ἀν καὶ αὐτῇ θὰ λάθῃ ἵσως τὴν μορφὴν εἰδικῶν δρῶν πρὸς τοὺς μεγάλους καταναλωτάς ἡ μᾶλλον δονείων μὲ χαμηλὸν τόκον, παρὰ τὴν μορφὴν ηὔξημένων ἔκπτωσεων.

Καὶ ἀν δικόμη διεκόπτετο ἡ παραγωγὴ τοῦ 'Ιράκ, πιστεύεται διτὶ αἱ ἐκπτώσεις δὲν πρόκειται νὰ ἐκδείψουν δόλοσχερῶν. Πιθανὸν μόνον, μία ταῦτοχρονος πτώσις τῆς παραγωγῆς εἰς τὸ Κουβεΐτ καὶ τὸ 'Ιράκ, νὰ προεκάλει ἐξάλειψιν τῶν ἔκπτωσεων. «Οσον δημος καὶ ἀν θὰ ἡτο ἀτυχές τὸ γεγονός τοῦτο, εἶναι ἀπίθανον, διτὶ ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ δυσκολευθῇ πολὺ ἀπὸ τὴν ἀτάλειτον τῶν ἐν λόγῳ προμηθείων τῆς, διότι πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν θὰ στραφῇ πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Ἀφρικήν, τῶν ὁποίων ἡ παραγωγὴ δύναται ραγδαίως νὰ αὐξηθῇ ἐντὸς βραχυτάτου χρόνου.

'Απὸ τοὺς «Οἰκονομικοὺς Τάιμς»

## KUWAIT - ARABIAN GULF MOHAMED ABDUL RAHMAN BAHR

Well Organized — Fully Equipped  
And Most Experienced in Shipping Work  
OFFERS

Multi Facilities For Quick Despatch

AT

KUWAIT PORT; MEENA-EL-AHMADI; MEENA-ABDULA;  
KHOR-AL-MUFFATA AND RAS-AL-KHAJFI

TO

PASSENGER VESSELS — FREIGHTERS — TANKERS

AGENTS FOR

DEUTSCHE DAMPFS. — GES. "HANSA", BREMEN  
JUGOLINIJA, RIJEKA & OTHERS

ENQUIRIES INVITED

P. O. Box 148,

KUWAIT

Cable: MOATASIM

# ΤΟ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

## ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ Κ. Κ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΤΙΚΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΥΠΛΟΚΩΝ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

(ΑΠΟ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΑΣ ΜΕΧΡΙ ΤΡΙΩΝ ΜΗΝΩΝ)

ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΤΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ

ΚΑΙ ΤΩΝ ΦΑΡΔΙΝΙΩΝ

ΠΟΛΥΤΙΜΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΕΙΤΑΙ

ΑΙ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:

ΣΤΑΥΡΟΥ I. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

ΕΚΔΟΣΙΣ:

"ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟ:

ΑΠΟ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ.

ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΣ

ΤΙΜΗ: ΔΡΑΧΜΑΣ ΟΓΔΟΝΚΟΝΤΑ

ΕΙΔΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΕΥΧΟΣ

ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΦΟΡΩΝΤΑΣ ΑΥΤΑ ΠΙΝΑΚΑΣ

ΔΡΧ. ΔΕΚΑ (10)

# ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

## ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ "ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ",

Εις τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἐσχάλισθη ἡ πρωτοφανῆς περίπτωσις τῆς παρεμποδίσεως τοῦ "Ελληνος προξένου, ἐνεργούντος κατὰ παραπομῆν τὸν τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, νὰ λόδη ὡς εἰσηγητῆς δικαστής μαρτυρικάς καταβέσεις ἐπὶ θεμάτων ἀποφάσεων τοῦ πρωτοδικείου". Η πρωτοφανῆς, κατ' ἐπιεικέστατον χαρακτηρισμόν, ἐνέργεια αὐτῆς τῶν "Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν, ἑστηρίζεται εἰς διάταξιν τοῦ δικαστοῦ Με Nair, ἀπαγορεύοντος τὴν περαιτέρω ἐναγγεῖλην τῷ ἀσφαλιστῷ ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ἁπάντης προστάτης τοῦ παραδόσιου, ἐπερχομένην ὡς συνέπειαν τῆς διά τῆς παραδάσεως τελουμένης περιύδρισεως τοῦ Δικαστηρίου (contempt of Court)."

Ὦς εύνόητον, οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ» δὲν παρέμειναν ἀδρανεῖς. "Ησκησαν αἴτησιν ἀκύρωσεως τῆς διατάξεως τοῦ δικαστοῦ Με Nair ὡς μὴ νομίμου. Η ἐκδίκασις τῆς αἰτήσεως ταύτης ἤρξατο τὴν ἱη τρέχοντος. Τὸ κύριον ἐπιχείρημα τῆς αἰτήσεως ταύτης τῶν πλοιοκτητῶν εἶναι ὅτι ὁ δικαστὴς Με Nair ὑπέρεδη τὴν δικαιοδοσίαν του, ἀπαγορεύσας εἰς αὐτοὺς τὴν ἐναγγεῖλην τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐταρίας, εἰς οἰανδήποτε χώραν.

Τὸ θέμα εἶναι ἀρκετά λεπτόν. Ἀμφισθήτησεις προκύπτουσιν ὡς πρὸς τὴν ἀκριβῆ ἔκτασιν τῆς δικαιοδοσίας τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων, δόσκαις ἀλλοδαποῖς ὑποδηλῶνται ἐκουσίως εἰς ταύτην. Ο πληρεξόδιος δικηγόρος τῶν πλοιοκτητῶν εἶναι ὅτι ἡ ἐν προκειμένῳ δικαιοδοσίᾳ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων δύναται νὰ συνοψισθῇ ὡς ἔχει:

1. Τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια δικαιοῦνται ν' ἀπαγορεύσωσι τὴν ἐνέργειαν δικαιστικῶν πράξεων καὶ εἰς ἀλλοδαποὺς κατοίκους τῆς ἀλλοδαπῆς, ὑποδηλήντας εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων.

2. Τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια δικαιοῦνται ν' ἀπαγορεύσωσι τὴν ἐπιχείρησιν δικαιστικῶν πράξεων, ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας αὐτῶν, εἰς πρόσωπα ἔκτος τῆς δικαιοδοσίας των εὐρισκόμενα.

3. Τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια δὲν δικαιοῦνται ν' ἀπαγορεύσωσι τὴν ἐπιχείρησιν δικαιστικῶν πράξεων, ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας των, εἰς πρόσωπα ἔκτος τῆς δικαιοδοσίας αὐτῶν εὐρισκόμενα.

Μεθ' ὁ δὲ πληρεξόδιος τῶν πλοιοκτητῶν ἤτιστο νὰ τῷ ἐπιτραπῆ ἡ βελτίωσις τῆς αἰτήσεως, διὰ τῆς προσθήκης βάσεως διωκούσης τὴν ἀκύρωσιν τῆς ἀπαγορευτικῆς διατάξεως, λόγω μὴ νομίμου ἐπιδόσεως τοῦ δικηγόρου, δι' οὐ οἱ ἀσφαλισταὶ ἡτούντο τὴν λήψιν τοῦ μέτρου τούτου κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν.

Παρὰ τὴν ἀπόκρουσιν τοῦ περὶ τῆς τοιάτης δελτιώσεως αἰτήματος τῶν πλοιοκτητῶν ἔκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν, ὁ δικαστὴς ἔδεχται τὸ αἴτημα καὶ ἡ αἴτησις τῶν πλοιοκτητῶν συνεπληρώθη κατὰ τὸ αἴτημα αὐτῶν.

Ἄποδεχόμενος τούτῳ ὁ δικαστής, εἶπεν ὅτι δὲν προδικάζει ἐπὶ τῆς αἰτήσεως, ἀλλὰ ἄγεται ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας νὰ κριθῶσιν διὰ τὸ πλευροῦ τῆς ἀποθέσεως, ἵνα μὴ ἐπισκοπούμενη μεταγενεστέρως ἀλλη δίκη.

Ἡ ὑπόθεσις ἀνεβλήθη, ἵνα προετοιμάσῃ τὴν ἀπάντησιν τοῦ πληρεξόδιος δικηγόρου τῶν ἀσφαλιστῶν, διστις ἔδηλωσεν ὅτι θὰ χρειασθῇ πρὸς τοῦ περίπου 15 τριμέρας. Ο δικαστὴς ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἡ ὑπόθεσις θὰ ἔγγραφη εἰς τὸ πινάκιον εύθυς ὡς ὁ πληρεξόδιος τῶν ἀσφαλιστῶν δηλώσῃ ὅτι εἶναι ἔτοιμος.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

**ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΝ ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ. — ΑΠΟΘΕΣΙΣ ΕΠΙΦΩΤΗΓΙΔΩΝ. — ΑΠΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΡΗΤΡΑ. — ΑΚΥΡΩΤΗΣ. — ΕΚΤΑΣΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ HARTER ACT**

"Οσοι ἀφορᾶ τὰς διὰ τῆς φορτωτικῆς ἀποδεικνυμένας συμβάσεις ναυλώσεως, τὰ δικαιώματα, αἱ ὑποχρέωσεις καὶ αἱ ἀπαλλακτικαὶ ρήτραι ὑπὲρ τοῦ μεταφορέως κατὰ τὸ πλείστον προβλέπονται ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, οἵτινες ἡδη ἀπετέλεσαν τημῆτα τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῶν περισσοτέρων κρατῶν. Οι Κανόνες τῆς Χάγης καλύπτωσι τὴν περίοδον ἀπὸ τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως αὐτῶν (Σημ. «Ναυτ. Χρον.». Οὕτω καὶ τὸ ἀρθρον 143 § α τοῦ ἡμετέρου Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου). Η εύθυνη τοῦ μεταφορέως κατὰ τὰ λοιπὰ χρονικὰ διαστήματα, διαρκούντων πάντων ὅποιων πιθανῶν νὰ ἔχῃ οὗτος τὴν παραφυλακὴν τῶν ἐμπορευμάτων, συνή-

θως ρυθμίζεται ὑπὸ τῶν ὅρων τῆς φορτωτικῆς. 'Ἐν τούτοις, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων φορτωθέντων ἐξ Ἰνδονέας Πολιτείων τῆς Ἀμερικῆς ἢ προορίζομενων διὰ τὰς Ἰνδονέας Πολιτείας καὶ καλυπτομένων ὑπὸ φορτωτικῆς, ὃσον ἀφορᾶ τὰς συνεπείας τῆς παραφυλακῆς τῶν ἐμπορευμάτων διὰ τὰ χρονικά διαστήματα, ἀτίνα δὲν καταλαμβάνωσιν οἱ Κανόνες τῆς Χάγης, διότι ὁ ἀμερικανικὸς Harter Act ρυθμίζει τὰς ὑποχρέωσεις τοῦ μεταφορέως καὶ καθορίζει τὴν εύθυνην αὐτοῦ καὶ κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον μετά τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ πλοίου καὶ δὴ μέρις οὐλάβη χώρων ἡ δέουσα παράδοσις αὐτῶν. 'Ο ἀμερικανικὸς νόμος οὗτος κηρύσσει ἀκυρον πάσαν ρήτραν ἐν φορτωτικῇ διὰ τῆς ὅποιας ὁ πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης,

Περίπτωσις τοιάτης προσφάτως ἐμφανισθείσα ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὸ νὰ ἀποσαφηνισθῶσιν οἱ ἐπὶ τοῦ θέματος κρατούντες κανονές τοῦ δικαίου. 'Η φορτωτικὴ ἐν τῇ περιπτώσει ἔκεινη ἀφεώδα χημικὴν κόνιν φορτωθείσαν ἐν Χούστον τοῦ Τέξας, πρὸς μεταφοράν εἰς Ἀλεξανδρειαν. Τοῦ πλοίου καταπλεύσαντος εἰς τὸν προορισμόν, παρέστη ἀνάγκη νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ ἐμπόρευμα ἐπὶ φορτηγίδων, ἵνα παραδοθῇ εἰς τὴν Ἑράν. Κατὰ τοὺς τοπικοὺς κανονισμούς, ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ τοιούτου ἐμπορεύματος ἔδει ὑποχρεωτικῶν νὰ γίνῃ εἰς ὀρισμένην προκυμαίαν, εἰδικῶτερον τὴν προκυμαίαν τῶν πετρελαιοειδῶν. 'Ἐπειδὴ τὸ πλοίον λόγω τοῦ βυθίσματός του, δὲν ἦδυντο νὰ πλευρίσῃ εἰς τὴν προκυμαίαν, ἔδεισε νὰ γίνῃ χρῆσις φορτηγίδος ἐφ' ης ἑξεφορτωθῆτο ἐμπόρευμα. 'Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μέχρις οὐλάβη ἡ φορτηγίδης ἐπὶ τὴν προκυμαίαν τῶν πετρελαιοειδῶν, παρέβαλεν εἰς ἄλλο τὴμά της προκυμαίας. Μετ' ὅλιγον, ἡγέρθη θύελλα, συνεπείᾳ τῆς ὅποιας ἡ φορτηγίδης ἐκτύπτει τὸσον δρμητικῶν ἐπὶ τῆς προκυμαίας, ὡστε παρέστη ἀνάγκη νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ φορτίον διὰ τὸ πλοιοκτήτου, περὶ τοῦ πλοιοκτήτου, μεθ' ἣν ἐπιθεώρησιν ἔπεινε φορτηγίδης τὸ φορτίον ἐπὶ τῆς φορτηγίδος, ἤτις βραδύτερον εύθυνην ἐν γαλήνῃ. Μή ἀποδειχθέντος ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦ πραγματικού αἵτιον τῆς βυθίσεως τῆς φορτηγίδος, ὑπεστρήχθη ὅτι ἡ φορτηγίδης ἐβλάβη ἐκ τῶν κτυπημάτων ἐπὶ τῆς προκυμαίας, καταστάσας ἀναξιόπλους καὶ ὅτι δὲν διεγνώσθη ἡ αἵτια τῆς βυθίσεως ἐξ ἀμελείας τοῦ πλοιοκτήτου. Συνεπείᾳ τῆς βυθίσεως, τὸ ἐμπόρευμα ὑπέστη βλάβην ἐπὶ τῆς μετὰ τοῦ θαλασσίου ὅδοτος ἐπάφης καὶ οἱ παραλήπται τοῦ φορτίου ἐνήγαγον τὸν πλοιοκτήτην ἐπὶ ἀποζημιώσει, ισχυριζόμενοι ὅτι ἡτούπευθυνος διὰ τὸ ἐμπόρευμα καθ' ὅν χρόνον συνέδη ἡ ζημία.

'Ο πλοιοκτήτης ἀπέκρουσε τὴν εύθυνην τοῦ ἐπικαλούμενος δύο δρους τῆς φορτωτικῆς, ἐξ ὃν δὲ μὲν προέβλεπεν ὅτι ἐπάρσα εύθυνη τοῦ μεταφορέως ὑφ' οἰανδήποτε ἴδιοτητα παύει ὁλοσχερῶς, τὰ ἐμπορεύματα θεωρούνταν παραληφθεῖται καὶ ἡ σύμβασις τῆς μεταφορᾶς πλήρως ἐκτελεσθεῖσα ἐπὶ τῷ πραγματικῷ ἡ πλασματικὴ παραδόσει τῶν ἐμπορευμάτων εἰς οἰονδήποτε πρόσωπον ἡ περαιτέρω μεταφορέας ἐπὶ τῷ μεταφορτώσει ἡ τῷ περαιτέρω μεταφορφώσει. 'Ἄλλος δρός προέβλεπεν ὅτι ἐπὶ πλοιοκτήτην ἐπαρτεῖται καὶ ἀπόλυτον ἐκάστος κρίσιν αὐτοῦ, δύναται κατὰ πάντα χρόνον, εἴτε τοῦ συνηθίζεται εἴτε οὐ καὶ ἀνευ προειδοποιήσεως νὰ ἀποθέσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τὴν φορτηγίδος η ἐμπορεύματα κατ' ἀπόλυτον ἐκάστος κρίσιν αὐτοῦ, δύναται κατὰ πάντα χρόνον, εἴτε τοῦ συνηθίζεται εἴτε οὐ καὶ ἀνευ προειδοποιήσεως νὰ ἀποθέσῃ τὰ ἐμπορεύματα τοῦ φορτηγίδων μεταφορέας εἰς τὸ πλοίον, διαπάνη καὶ κινδύνῳ τῶν ἐμπορευμάτων. Μεριμνῶν διὰ τὴν ἐπὶ φορτηγίδος ἀπόθεσιν ὁ πλοιοκτήτης ἡ ὁ μεταφορέως θεωρεῖται ὅτι ἐνεργεῖ κατ' ἐντολὴν τοῦ φορτωτοῦ καὶ τοῦ παραληπτοῦ καὶ ἀνευ οἰασδήποτε εύθυνης. 'Ο μεταφορεὺς δὲν φέρει εύθυνην δι' οἰανδήποτε ζημίαν ἡ ἀπάλειαν αὐτοῦ. 'Ο μεταφορεὺς δὲν φέρει εύθυνην δι' οἰανδήποτε ζημίαν την παραμένωσιν εἰς τὴν φορτηγίδα ἡ ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν φορτηγίδων, ὅπερ θὰ θεωρήται τελούν ἐν ἀσχέτῳ πρὸς τὸν μεταφορέα σχέσει μισθωσεως ἔργου. 'Ἐπίσης ὁ μεταφορεὺς δὲν εύθυνεται διὰ τὴν κατάστασιν τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν φορτηγίδων.

'Αχθείσης τῆς ὑπαθέσεως ἐνώπιον Ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου κατὰ πρώτων βαθμόν, ἐκρίθη ὅτι ἡ περὶ φορτηγίδων ρήτρα εἶναι ἀκυρος, ἐφ' ὃσον δι' αὐτῆς ἀπαλλάσσεται ὁ μεταφορέυς τῆς εύθυνης δι' ἀμελείαν περὶ τὴν φύλαξιν τῶν φορτηγίδων, ὅπερ θὰ θεωρήται τελούν ἐν ἀσχέτῳ πρὸς τὸν μεταφορέα σχέσει μισθωσεως ἔργου. 'Ἐπίσης ὁ μεταφορεὺς δὲν εύθυνεται διὰ τὴν κατάστασιν τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν φορτηγίδων.

ΟΙΚΟΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣ



ΤΩ 1879

# CARL TIEDEMANN

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΣΙΣ

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ 11. VORSETZEN 54

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: FAIRPLAY - HAMBURG

ο μεταφορεύς ἀπέτυχεν εἰς τὴν ἀνταπόδειξιν κατὰ τῆς προταθείσης καὶ ἀποδειχθείσης, κατ' ἄρχην ἀμελείας αὐτοῦ.

Ο μεταφορεὺς ἡσκησεν ἔφεσιν κατὰ τῆς πρωτοδίκου ὁποφάσεως. Ισχυρίζεται ότι αἱ ὑπὸ τῆς πρωτοδίκου ὁποφάσεως διατάξεισι ἀπόψεις ισχύουσι μόνον δσάκις ὁ μεταφορεὺς ἐκφορτών τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν ἔνδραν, οὐχὶ δὲ δσάκις τὸ ἐμπόρευμα παραδίδεται εἰς ὅλον μεταφορέα πρὸς περαιτέρα μεταφοράν, καὶ ἀνέφερε σχετικάς προηγούμενας ἀποφάσεις.

Τὴν ἀποφίνι ταύτην τοῦ ἐκκαλούντος πλοιοκήτου-μεταφορέως ἀπέριφε τὸ Ἐφετεῖον, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι εἰς τὴν ὑπὸ δικαιούσαν περίπτωσιν δὲν ἐπρόκειτο περὶ παραδόσεως εἰς ὅλον μεταφορέα τοῦ ἐμπόρευματος ἐπὶ σκοπῷ περαιτέρα ἀποστολῆς αὐτοῦ, ἀλλὰ περὶ μεταφορᾶς αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἐπὶ τῆς ἔνδρας σημεῖον, ἔνθα ἔδει νὰ ἐκφορτωθῇ τοῦ, κατὰ τὰ συμτεφωνημένα.

Τὸ Ἐφετεῖον ἀπέριψε τὸν ισχυρισμὸν τοῦ ἐκκαλούντος, καθ' ὃν δὲν ισχύει ἐνταῦθα δὲ τὸ Harter Act, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι, κατὰ τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ἐκκαλούντος, ἡ ζημία συνέδη μετὰ τὴν ἔκ τοῦ ὠκεανοπορούντος πλοίου ἔξαγωγὴν τοῦ φορτίου, ἐτόνισε δὲ ἀπαξ ἔτι ὅτι μέχρι τῆς συμβατικῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου ἐπὶ τῆς προκυμαίας, ἔξακολουθεῖ ἡ εὐθὺνη τοῦ μεταφορέως, μὴ δυναμένουν ν' ἀπαλλαγῇ ταύτης ἂν μὴ ἔχώρησεν ν' δέουσα παραδόσις τοῦ ἐμπορεύματος.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Πρωτοδικείου Πειραιῶς

'Αρ. 5148)1961

Πρόεδρος: 'Ο κ. Π. Βουγάς.

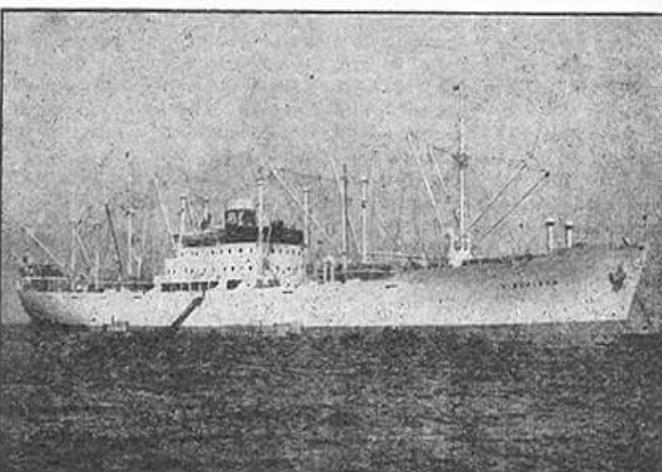
Εισηγητής: 'Ο κ. Ε. Ξανθόπουλος.

Δικηγόροι οἱ κ.κ.: 'Ι. Γκολφίνος, Παν. Μαυρογιάννης.

• Εὐθύνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως δι' ἀποσκευάς ἐπιβάτου.— Συμπληρωματική ἔφαρμογη διατάξεων Ἀστικοῦ Δικαίου.— Οὐ κατάργησις ὑπὸ ἄρθρου 834 Α.Κ. διατάξεων Ἐμπορικοῦ Δικαίου περὶ ἀποσκευῶν ἐπιβάτου.— 'Ενιαστιος παραγραφὴ ἀξιώσεως.

Ἐπειδὴ τόσον αἱ εἰς θέματας ὑπὸ τοῦ Ἐμπ. Νόμου βασικοὶ ρυθμίζομέναι εἰδίκαια διατάξεις τοῦ Ἀστ. Κώδικος, δύον καὶ αἱ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου διαγερεύουσαι τοιαῦται αὐτοῦ κέκτηνται, ἐν ἐλλείψῃ οἰκείας νομοθετικῆς ἀντικαταστάσεως (οἵσα ἡ τοῦ ἄρθρου 115 τοῦ Ἀν. Νόμου 2783) 1941 «περὶ Εἰσαγ. Νόμου τοῦ Ἀστ. Κώδικος» τοιαύτη) ἡ τροποποίησεως, ισχὺν συμπληρωματικήν τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου (Ἡ Ἀναστ. Ἐμπ. ἔκδ. 4η νομ. Α' παρ. 11). Τούτου κατ' ἄρχην διδούμενου, καὶ ἡ ἐκ τῆς διὰ τοῦ ἄρθρου 834 παρ. 2 τοῦ Ἀστ. Κώδικος θεοπισθείσης ἔξομοιώσεως καὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, διὰ τὸ παρεχόμενον εἰς τὸν ἐπιβάτουν κατάλυμα, πρὸς ἔνοδος εἰσιν ἀνακύπτουσα εἰδικωτέρα ρύθμισις ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ Κώδικος (ἄρθρ. 834 — 839) καὶ τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἐν περιπτώσει ὥλαβης, καταστροφῆς ἢ ἀφαιρέσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιβιθασθέντων πραγμάτων τοῦ ἐπιβάτου οὐδεμίαν αὐτὴ καὶ μόνη συνεπάγεται κατάργησις τῶν περὶ τῶν ἀποσκευῶν τοῦ ἐπιβάτου διατάξεων τῶν ἄρθρων 413 παρ. 2 καὶ 414 τοῦ Ἐμπ. Νόμου (Α.Π. 18 καὶ 318 ἑτοὺς 1961 ἐν 'Επ. Ἐμπ. Δικ. ΙΒ' σελ. ἀντιστοίχων 348 καὶ 434), οὐ μόνον ὡς μηδόλως συγκρυούμενή πρὸς αὐτάς, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐνδεικνυούμενή ἐν τῇ συμπληρώσει τούτων, τυγχανουσῶν γενικῆς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μορφῆς καὶ μὴ προβλεπουσῶν ἀπάσας τὰς δυνατὰς ἔξελίξεις τῆς μεταξὺ ἐπιβάτου καὶ θαλασσίου μεταφορέως ἴδιαζοντος σχέσεως. 'Επακόλουθον τῆς τοιαύτης συμπτομένεως τῶν εἰρημένων περὶ ἀποσκευῶν τοῦ ἐπιβάτου διατάξεων τοῦ Ἐμπ. Νόμου καὶ τοῦ Ἀστ. Κώδικος ἀποτελεῖ καὶ τὸ ἐτὶ ἡ διατάξις τοῦ ἄρθρου 512 στοιχ. ε' τοῦ Ἐμπ. Νόμου, καθ' ἣν παραγράφονται αἱ ἀγωγαὶ αἱ πηγάδουσαι ἐκ τῶν συμβάσεων τῆς ναυλώσεως καὶ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν μετὰ ἐν ἐτοῖς ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἐπερατώθη ὁ πλούς, ἐστὶν ἔφαρμοστέας καὶ ἐπὶ ἀγωγῆς ἀντικείμενον ἔχουσας ἀξιώσιν τὸν ἐπιβάτου κατὰ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως περὶ ἀποζημιώσεως διὰ ζημίαν (βλάβην ἢ ἀπώλειαν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει) προσγενομένην εἰς τὰς ἀποσκευάς αὐτοῦ διασκούσης τῆς μεταφορᾶς, τούτῳ δ' ἐφ' ὅσον ὁ αὐτὸς νόμος διὰ τοῦ ἄρθρου 413 παρ. 2 περιοδ. α' αὐτοῦ ρητῶς παραπέμπει, ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευὰς τοῦ ἐπιβάτου — ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν διφείλεται ἡ οὐδὲ δι' αὐτὰς ἰδιαίτερος ναῦλος — εἰς τὰς περὶ ναυλώσεως διατάξεις (ὅρα συγκριτικῶς καὶ ἄρθρ. 187 καὶ 289 παρ. 4 τοῦ ἡδη ισχύοντος Κώδικος 18. Ναυτ. Δικαίου). Εἰρήσθω ἐπὶ πᾶσι τούτοις καὶ τὸ δι, συνωδῇ τοῖς ἐν τοῖς πρόσθιν ἐκτιθεμένοις, ἡ ὑπαρξία τῆς ἐν ἄρθρῳ 836 τοῦ Ἀστ. Κώδικος εἰδικωτέρας διατάξεως, δι' ἡς τάσσεται χρόνος ἀποθεστικός — καὶ οὐχὶ παραγραφὴ — τῆς ἀξιώσεως τοῦ πελάτου (ἐπιβάτου) πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ ζημίαν τῶν ὑπὸ τὴν παραφυλακήν αὐτοῦ διατελούντων πραγμάτων μὴ διφείλομένην εἰς πτασίσμα τοῦ ἔνοδοχου, τῆς οικογενείας ἢ τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ (θαλασσίου μεταφορέως, πλοιάρχου ἢ πληρώματος) καὶ τούτῳ καθ' ἔτέραν ἔξαιρεσιν τῆς ἀρχῆς, καθ' ἣν

ἀποθεστικὴ προθεσμία τάσσεται μόνον ἐπὶ δικαιωμάτων μὴ ἀποτελούντων ἀξιώσιν (Γ. Μπαλῆ Γεν. Ἀρχ. παρ. 164 σελ. 411) οὐδόλως συνεπάγεται τὸ ἀνεφάρμοστον τῆς ἐν λόγῳ περὶ παραγραφῆς ἐτέρας διατάξεως τοῦ Ἐμπ. Νόμου, καὶ τούτῳ ἐν διφείλεται τὴν παραγραφῆς ἐπέτασιν τῶν ἐκ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς διαφορῶν. 'Ἐν διφείλεται πάντων τούτων, ἐφ' ὅσον ἡ προκειμένη ἀγωγὴ, ἢ ἀντικείμενον ἔχουσα ἀξιώσιν τῆς ἐναγούσης κατὰ τῆς ἀντιδίκου αὐτῆς πρὸς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ἀπώλειαν μέρους τῶν ἀποσκευῶν αὐτῆς, τὴν ἐπισυμβάσαν κατὰ τὴν ἀπὸ Νέας Ὑδρίκης εἰς Πειραιὰ διὰ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «Ο» εἰς ἐκτέλεσιν οἰκείας μετά τῆς ἐναγούσης πλοιοκτηρίας συμβάσεως πραγματωθεῖσαν καὶ ἐν ἀρχῇ τοῦ Ὁκτωβρίου 1957 τελειωθεῖσαν μεταφορᾶν αὐτῆς καὶ δὴ ἐν ὡ χρόνῳ αἱ ἀποσκευαὶ αὐταὶ — δι' ἡς δὲν συνωμολογήθη ιδ. αἴτερος ναῦλος — διετέλους ὑπὸ τὴν παραφυλακήν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὡς ἀναγνωρίσθηται, τὴν προσαγομένου ἀποδεικτικοῦ ἐπιδόσεως δείκνυται, τὴν 4η Ιουνίου 1959, ἡγουν μετὰ ἐν ἐτοῖς ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἐντὸς τοῦ διποίου ἐπερατώθη ὡς ὡς ἀναγνωρίσθηται, τὴν προεκτεθεῖσῶν συνδεδυσμένων διατάξεων τῶν ἄρθρων 413 παρ. 2 περιοδ. α' καὶ 512 στοιχ. ε' τοῦ ἐν τῷ χρόνῳ συνάψεως τῆς ἐν τῷ περιπτώσει μεταφορᾶς ισχύοντος δευτέρου διδούλου τοῦ Ἐμπορ. Νόμου, παραγεγραμμένη καὶ δέον διποίος ἀπορριφθῆ ὡς τοιαύτη, τοῦτο δὲ κατὰ παραδοχῆν τῆς καὶ διὰ τῶν ἐν τῇ πρώτῃ



**SOL**  
*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

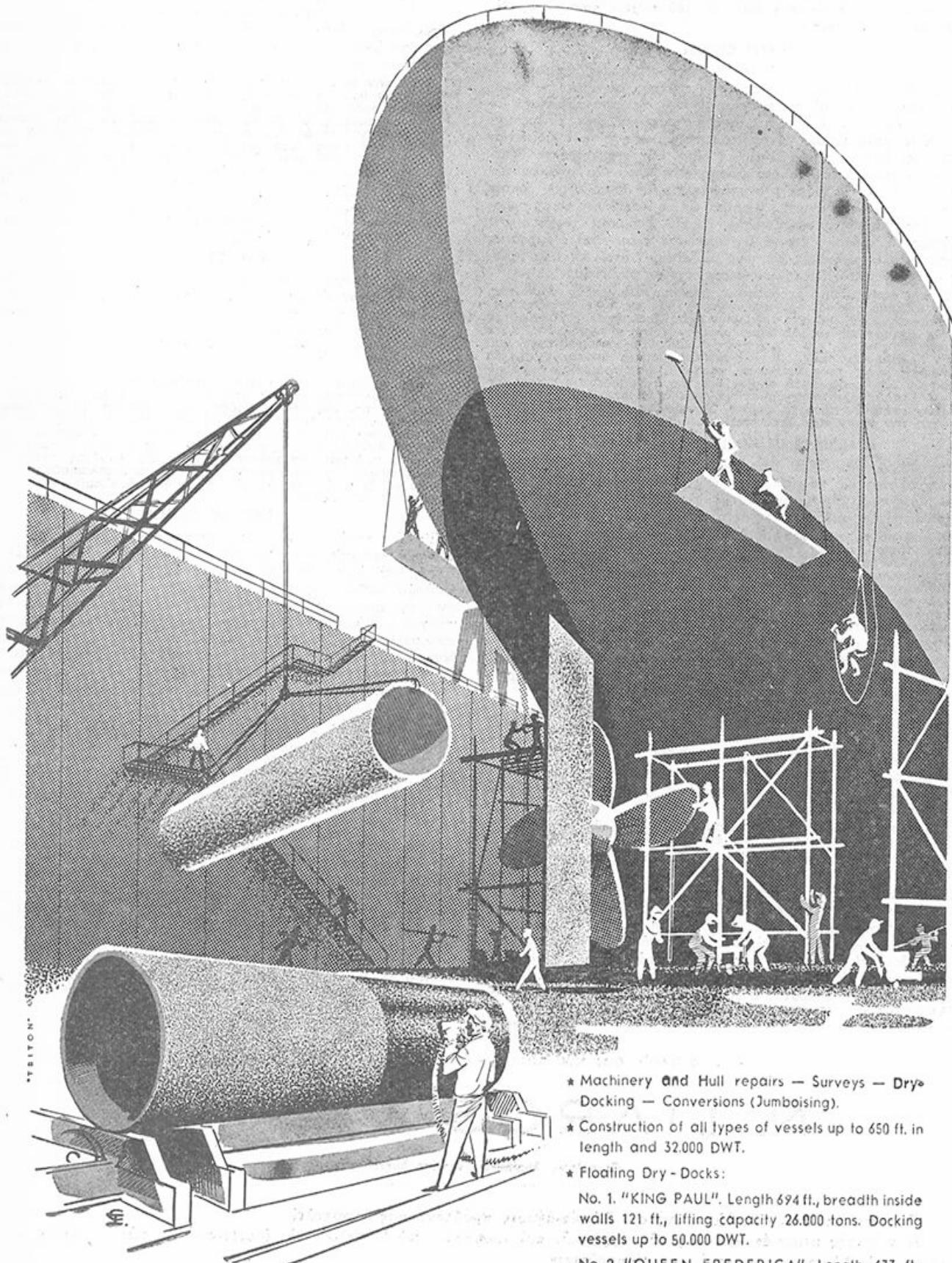
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

**"ΑΤΛΑΣ"**  
ΕΛΛ. ΕΤΑΙΡ. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
Η ποναδική τροφοδοτική ἐπιχείρηση  
ἐν Ελλάδi στὴν θηρευτικὴν Ναυτιλία.  
ΤΗΛ. 40-435 • 40-628    ΑΚΤΗ ΠΟΣΣΙΔΩΝΟΣ 40  
ΤΕΛΕΞ: №65    ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



# HELLENIC SHIPYARDS Co.



\* Machinery and Hull repairs — Surveys — Dry Docking — Conversions (Jumboising).

\* Construction of all types of vessels up to 650 ft. in length and 32.000 DWT.

\* Floating Dry - Docks:

No. 1. "KING PAUL". Length 694 ft., breadth inside walls 121 ft., lifting capacity 26.000 tons. Docking vessels up to 50.000 DWT.

No. 2. "QUEEN FREDERICA". Length 673 ft., breadth inside walls 104 ft., lifting capacity 22.000 tons. Docking vessels up to 40.000 DWT.

\* Industrial Works.

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

- Έμεινέθη κατά 160 δόλα έκατομμύρια δολλ. τὸ χρυσούν ἀπόθεμα τῶν Ήνων. Πολιτείῶν ἐντὸς δέκα έβδομάδων ἀπὸ τῆς Ιης 'Ιανουαρίου. Εἰς 16.730 έκατομ. δολλ. ὑπολογίζεται τώρα.
  - Κεφάλαια δραχυπρόθεσμα μεταφέρονται εἰς τὸ Λονδίνον, ἐνῷ καὶ τὸ πρόβλημα τοῦ ἀνισοσκελούν ισόδυνγίου πληρωμῶν ἔξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ ἀνοικτόν. Μέτρα οὐστηρότερα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ δολλαρίου δὲν ἀποκλείονται.
  - Διαθέτει μόλις ἡ Ἀμερική πέντε δισεκατομμύρια δολλαρίων εἰς χρυσόν, πλὴν τοῦ νόμου καλύπτοντος τὸ χαρτονόμισμα ἀποθέματος διὸ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν συνεχιζομένην ἔκροήν τοῦ χρυσοῦ.
  - Καὶ κατέχουν οἱ ξένοι παρὰ ταῖς ἀμερικανικαῖς τραπέζαις εἰκοσιν ὅλα δισεκατομμύρια δολλαρίων εἰς ἀξίας παντὸς εἴδους. Προσπάθεια καταβάλλεται νὰ κρατηθοῦν ἐντὸς τῆς Ἀμερικῆς καὶ νὰ μὴ μετατραποῦν εἰς ξένα νομίσματα.
  - Δηλαδὴ αἱ Ήνων. Πολιτείαι δὲν εἶναι πλέον — τονίζουν οἱ Ἀμερικανοί — κύριοι τῶν τυχῶν των, αὐτοῦ τοῦ οἴκου των. Λ.χ. ὁ πρεσβοφλητικός τόκος κανονίζεται βάσει τῶν κερδοσκοπικῶν διαθέσεων τῶν ξένων καὶ ὅχι σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας. Καὶ ἀκόμη αἱ τιμαὶ τοῦ ἑξ Εὐρώπης συναγωνισμοῦ διὰ τὰ διοικητικὰ προϊόντα ρυθμίζουν καὶ τὸ διοικητικὸν κόστος τῆς Ἀμερικῆς.
  - Καὶ αὐτά, ἐνῷ αἱ νέαι ἐπενδύσεις ὑπολογίζονται κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950 — 60 εἰς 6% ἐπησίως διὰ τὴν Ἀμερικήν, τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἰς 10% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ εἰς 15—20%.
  - Μετὰ τὸ εἰς λιρέττας δάνειον τῆς ἀμερικανικῆς «Φέντεραλ Μπάνκ» δύντερον εἰς φράγκα, ἀξίας 50 ἔκατομ. δολλαρίων, συνήθη μὲ τὴν τράπεζαν τῆς Γαλλίας. Εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης καθίσταται πλέον ἀποτελεσματικὴ η προσάστησις τοῦ δολλαρίου εἰς τὰς ξένας ἀγοράς.
  - Πτώσιν τῆς τιμῆς του ἐσημείωσε τὰς τελευταίας αὐτὰς ἔβδομάδας ὁ χρυσός εἰς τὰς ἀγοράς Λονδίνου καὶ Παρισίων. 'Ο λόγος ἡ πώλησις ἀπὸ μέρους Γάλλων, μετὰ τὴν φερομένην πλέον ὡς βεβαίαν συμφωνίαν τοῦ Ἀλγερίου καὶ τῶν Ρώσων διὰ τὴν πληρωμὴν ὑποχρεώσεων των εἰς ξένα νομίσματα. 'Ανακούφισιν διὰ τὸ δολλαρίου προκαλεῖ ἡ ὑποτίμησις... αὐτή.
  - Κατὰ τὸ «Δελτίον τῆς Βιομηχανίας» τὸ ἐκδιδόμενον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ Θησαυροφυλακίου, η προοπτικὴ διὰ τὴν πορείαν τῆς παγκοσμίου διοικητηρίου εἶναι καλή. Κατὰ γενικὸν κανόνα ἡ ἀνοδικὴ πορεία θὰ εἶναι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑψηλοτέρα πας ἔναντι τοῦ 1961. Αἱ συναλλαγαὶ μεταξὺ τῶν διοικητικῶν χωρῶν θὰ εἶναι ηὕτημέναι καὶ αἱ πρωτογενοῦς παραγωγῆς χώραι θὰ αὔξησουν τὰς εἰσαγωγάς των.
  - Ηὕτημένη κατὰ 23% ἡ διοικητικὴ παραγωγὴ τῆς Ιαπωνίας τὸ 1961 ('Ιούνιος). Ηὕτημέναι καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ πρώτων ύλῶν. 'Η παραγωγὴ προβλέπεται ηὕτημένη καὶ ἐφέτος, ἀλλὰ λόγω τοῦ ἀνισοσκελούν ισόδυνγίου τῶν πληρωμῶν αἱ εἰσαγωγαὶ μέχρι τοῦ 'Ιουνίου τούλαχιστον, θὰ εἶναι πειρατηρισμέναι πας.
  - Αὐξάνεται σταθερῶς ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικήν καὶ ἐν δὲν ἀνακόψῃ τὴν πορείαν τῆς ἀπεργιακὴ τις κίνησις — αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν ἥρχισαν — θὰ πρέπει νὰ φέρσῃ ἡ παραγωγὴ εἰς τὰ πρὸ διετίας ἐπίπεδα. "Ηδη ἡ ἔβδομαδιαία ἀπόδοσις τῆς βιομηχανίας πλησιάζει τὰ 2.5 ἔκατομ. τόνους.
  - Ηὕτημένη ἐπίσης διαγράφεται καὶ ἡ παραγωγὴ αὐτοκινήτων. 'Εκτὸς ἀπρόσπιτου, ὑπολογίζεται εἰς ἐπτὰ ἔκατομμύρια κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Σημαίνει τοῦτο κατανάλωσιν περισσοτέρου χάλυβος καὶ λοιπῶν πρώτων ύλῶν.
  - Παρὰ τὰς ἀρχικὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις ἡ ἀπεργία τῶν ἐργα-
- τῶν τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος προεξοφλεῖται κατ' Ιούνιον, ὅτε ἡ συλλογικὴ σύμβασις λήγει. Μηνιαία καὶ πλέον προβλέπεται ἡ διάρκεια, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν καὶ τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος κατὰ 2—5 δολ. τὸν τόννον.
- 'Η Δυτ. Γερμανία ἀντιμετωπίζει ἐργατικὰς ἀνωμαλίας. Τὸ κλίμα τῆς εἰρηνικῆς διαδικόσεως μὲ τὸν ἐργατικὸν παράγοντα μετεβλήθη. —Οἱ ἐργοδόται ἐπιμόνως ἀρνοῦνται τὴν παραχώρησιν αὐξήσεων. Βλέποντας τὸ «μπούμ» παρερχόμενον καὶ τὰ κέρδη περιορίζομενα. —Οἱ ἐργάταις ἀρνοῦνται νὰ συνδέσουν τὸ ημερομίσθιον μὲ τὴν παραγωγικότητα. Κατὰ τὸ 1961 ηὕτημέναι τὰ ημερομίσθια κατὰ 10%, λόγω καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐργατικῶν χειρῶν. 'Εφέτος ἀξίουνται αὔξησης μέχρι 16%. Οὐδὲ τὸ ήμισυ δὲν δέχονται οἱ ἐργοδόται. Αἱ ἀπεργίαι δὲν ἀποκλείονται. Καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς θὰ καταστῇ ὑψηλότερον.
- Τὴν ἀντιδρασιν τῶν ἐργατικῶν δρογανώσεων ἀντιμετωπίζει η Βρετανικὴ Κυβέρνησις εἰς τὴν προσπάθειάν της συγκρατήσεως τῶν ημερομίσθιων.
- 'Αμφίβολον ἂν θὰ παρακάμψῃ ὁ κ. ΜακΜίλλαν τὴν ἀντιδρασιν. Οἱ πάντες κινοῦνται πρὸς τὴν ἀπεργίαν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη τὰ ημερομίσθια ηὕτημέναι περισσότερον παρὰ η παραγωγικότης τῆς ἀγγλικῆς βιομηχανίας. Καὶ τὸ υψηλότερον κόστος τῆς παραγωγῆς καθιστᾷ ἀδύνατον τὴν αὔξησιν τῶν ἐξαγωγῶν.
- "Οταν ἡ Ἀγγλία εἰσέλθῃ εἰς τὴν Κοινήν Ἀγορὰν θὰ μεταβληθῇ ἀποφασιστικῶς ἡ παραγωγικὴ φυσιογνωμία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος. Θὰ διπλασιασθῇ ἡ γαιανθρακοπαραγωγὴ τῆς, ὑπερβαίνουσα τὴν ἀμερικανικὴν καὶ τὴν ρωσικήν, καὶ ἡ παραγωγὴ τοῦ χάλυβος θὰ φέρσῃ εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς ἀμερικανικῆς. Αὐτὰ καὶ μόνα τὰ γεγονότα εἰναι ἀρκετὰ διὰ νὰ καταδείξουν τὴν ισχυρὰν θέσιν τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας.
- 'Ο Καναδᾶς ἀπέστειλεν εἰς τὴν Κίναν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1961 μέχρι τῆς 21ης Φεβρουαρίου 1962 74.571.673 μπούσελς σίτου καὶ 32.631.433 μπούσελς κριθῆ.
- Εισηγεῖται τὸ ἀμερικανικὸν 'Υπουργείον τῆς Γεωργίας τὴν ἐπιδολγὴν εἰδικοῦ τίνος τέλους ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων διαμισθερῶν εἰδῶν διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς.
- Καὶ ἡ ἀπάντησις τῶν Ιαπωνῶν, ποὺ ἀγοράζουν τὰ 25% τοῦ εξαγομένου ἀμερικανικοῦ δάμβακος: «Θὰ ἀγοράσωμεν τοῦ λοιποῦ τὸν δάμβακα ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν καὶ τὸ Μεξικόν». 'Η ἀπειλὴ φαίνεται νὰ είναι ἀποτελεσματική.
- Νέα ἀμερικανικὴ βοήθεια πρὸς τὴν Αἴγυπτον. Διακόσιαι ἀκόμη χιλιάδες τόν. σίτου παραχωροῦνται καὶ πεντήκοντα χιλ. τόν. φυτικοῦ ἐλασίου, βάσει τοῦ νόμου 480. Ἐπὶ πλέον: Δάνειον 17 ἔκατομ. δολ. δεκατριετοῦ ἔξοδήσεως καὶ δωρεὰ 8 ἔκατομ. αἰγυπτιακῶν λιρῶν διὰ τὴν κατασκευὴν στὸλος εἰς διάφορα σημεῖα τῆς Αἴγυπτου.
- Εἰς 490 ἔκατομ. δολ. ἀνέρχονται αἱ μέχρι τούδε πωλήσεις ἀμερικανικοῦ σίτου εἰς τοπικὸν νόμισμα, βάσει τοῦ νόμου 480, πρὸς τὴν Αἴγυπτον. Σιτάποθηκαι ἀπαρκεῖς δὲν ὑπάρχουν διὰ τὰ εἰσκομιζόμενα φορτία. Νέαι ἀνεγείρονται διὰ δανείου ιδιαιτέρου 17 ἔκατομ. δολ., ἀπόδοτεν εἰς λίρας αἰγυπτιακά!
- 'Η Τσεχοσλοβακία κατεσκεύασε τὸ ἑκ 255 μιλίων τημῆμα τοῦ μεγάλου δικτύου πετρελαιοαγωγοῦ τῶν 2.485 μιλίων, ποὺ θὰ ἐνώσῃ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ μὲ τὰς ρωσικὰς πηγὰς τῶν Οὐραλίων ἀπ' εύθειας. 'Εντὸς διετίας θὰ συμπληρωθῇ τὸ δίκτυον.
- Παρεχώρησεν ὁ Κασσέμ τοῦ 'Ιράκ 98 περιοχάς εἰς τοὺς Ρώσους διὰ τὴν ἀνακάλυψιν πετρελαιοπηγῶν. 'Αντίτοινα κατὰ τῶν δρεπανικῶν ἑταριών, μὲ τὰς δοπίας αἱ διαπραγματεύσεις διεκόπησαν.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑ Ι-ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 3033, MINORIES  
LONDON

## RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS · BROKERS  
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI  
TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 3033, MINORIES  
LONDON E.C. 3



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΑΙΓΥΠΤΟΣ

**ENIEXYETAI H NAYTIAIA**

Θά αγοράσῃ — λέγουν αἱ ἔξι Ἀλεξανδρείας πληροφορίαι — 68 ἐμπορικὰ σκάφη ή Αἴγυπτος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτίλιας της. Ἐξ αὐτῶν τὰ 38 θὰ εἰναι φορτηγά, τὰ 18 πλοία μικτὰ γραμμῆς καὶ τὰ δώδεκα πετρελαιοφόρα. Σύνολον τοννάς 431.000 τόν.

Έντος του ώρα μέσων προσεχούς μέλλοντος και έντος του πλαισίου τού άνωτέρω προγράμματος παραδίδονται εις τὴν αιγυπτιακὴν σημαίαν τρία νεότευκτα φορητήγα τῶν 4.500 τόν. ἔκαστον καὶ δύο λάινερς τῶν 3.200 τόν. ἔκαστον.

ΑΥΘΕΝΤΙΚΗ

Τό μικτόν λάίνερ «Συρία» παρεδόθη εἰς τήν Αίγυπτον ἀπὸ τὰ «αυτηγεία «Ντόύτς Βέρφτ», τοῦ Ἀμβούργου, ἀφοῦ ἔξετέλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς. Πρόκειται περὶ σκάφους 4.500 τόνων γκρός, μὲ διαστάσεις μῆκους 108.3 μέτρων, πλάτους 16.6 μ. καὶ ὕψους 9.7 μ., μὲ βύθισμα 4.32 μέτρων. Διαθέτει διαμερίσματα διὰ 538 ἐπιβάτας, ἢτοι 30 α' θέσεως, 108 β' καὶ 400 γ' θέσεως καὶ χώρων 35.000 κ.π. Διὰ φορτία, ἐκ τῶν ὅποιων 10.000 κ.π. είναι χώροι ψυγείου. Διὰ τὴν πρόσωσιν του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανήν Νιηζέλ 3.240 ἵππων, ἢτις καὶ ἀρέδωκε κατά τάς δοκιμάς ταχύτητα 16 μιλίων. «Ἐνα ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Ἀλκαζανγκέρ», καθειλκύσθη ἥδη ἀπὸ τὸ αὐτὸν ναυπηγεῖον.

БОУЛАГАРИЯ

АУД АКОМН ФОРТИГА

Είχομεν άναγράψει είς προηγούμενον τεύχος μας, ότι η Βουλγαρία άνεζητε είς τὴν διεθνή ἄγοράν μεταχειρισμένα σκάφη και ότι ἐπραγματοποίησε τὴν πρόσκτησιν τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Woolwich» 7.669 τ. γκρός ἢ 10.000 τόνων d.w., μὲ σερβέῳ Δεκεμβρίου τοῦ 1959, ἀντὶ τιμῆς 535.000 λιρῶν (10% μετροποῖς καὶ τὰ ὑπόλοιπα μὲ τρεπταὶ πτώσιαν). Τὸ ἔλόγω σκάφος τελεὶ ἡδη ὑπὸ παραλαβῆν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. Ἐν τῷ μεταξύ, ἡγγέλθη ἡ ἄγορά καὶ δευτέρου ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Rushwood» 6.208 τ. γκρός ἢ 10.100 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ὅπερ καὶ παρελθόντη ἡδη εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, ὅπου ὑψώσει τὴν Βουλγαρικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Rodopi».

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣΣ ΑΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ

Τό πενταετές σχέδιον (1961 - 65) της Γιουγκοσλαβίας προβλέπει σχημάτων προώθησιν και της ναυτιλιακής δραστηριότητος της χώρας. Προοπτική διά το τρέχον έτος τίθεται ή κατασκευή πλοίων 235.000 τόννων γκρός (εναντί 220.000 τόννων, τού 1961), έκ τών όποιων 85.000 τ. γκρός θα άναφέρωνται είς την κάλυψη τών άναγκων της εθνικής ναυτιλίας. Διά την χρηματοδότησιν του έν λόγω σχεδίου ή Τράπεζας Έπενδυσεων άπειρασίστε τήν χορήγησιν είς διαφόρους έφοπλιστικάς 'Οργανώσεις μακροπρόθεσμων διανίων συνοδικού ποσού 23.5 δισεκατομμυρίων δηναρίων. Προβλέπεται δι' αύτων ή πρόσκτησις 19 σκαφών, χωρητικότητος 100.000 τ. γκρός, έκ τών όποιων 12 θα άναφέρωνται είς σκάφη ξηρού φορτίου, 2 θα είναι πλοιάρια γραμμής, δύο δεξαμενόπλοια και δύο μικτά δι' έπιβάτας και έμπορευμάτα. 'Η παράδοσις των πάρο τά ναυπηγεία θα πραγματοποιηθῇ το τρέχον έτος και τό 1963. Είς τό τέλος τού 1961 ή Γιουγκοσλαβία κατείχε ναυτιλίαν συνοδικής χωρητικότητος 850.000 τ. γκρός.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑI

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΞ ΤΑ "ΤΡΑΜΠΣ...

Οι ιδιοκτήταις ἀμερικανικῶν ἐπάρματα φορτηγῶν πιέζουν μὲν τὴν σειράν των τὴν κυβέρνησιν τῆς Οὐάσιγκτων διὰ τὴν παροχὴν μεγαλύτερης προστασίας. Δὲ ζητοῦν ἀπ' εὐθέας ἐπιχορήγησεις, ἀλλ' εὑρέτεραν συμμετοχὴν εἰς τὰ φορτία βοηθείας. Ζητοῦν, συγκεκριμένων, τὸν πλέον αὐστηρότατον ἔφαρμογήν τοῦ νόμου τῶν 50 — 50, τὴν κοταβολήν καύλων

ψύχοτέρων ἀπὸ τοὺς κρατοῦντας εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, τὴν παραχώρησιν εἰς αὐτοὺς πλέον συγχρονισμένων πλοίων κρατικῆς ιδιοκτησίας, τὴν παρακράτησιν ἐκ τῶν φόρων πρὸς δημιουργίαν ἐκτάκτου ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν, τὴν ἀποφυγὴν κάθε συνταγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων λάίνερς πρὸς τὰ τράμψ, μή ἐπιτρεπομένης τῆς ἀνάληψεως ἀπὸ τὰ πρώτα μεταφορῶν κρατικῶν φορτίων εἰς χῦμα, ἀνά τῶν 3.000 τόνων, δημοιορφίαν εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, προπληρωμήν τῶν ναύλων καὶ ἀδειαν συστάσεως Ιδιαιτέρων «Κόμφερανς» διὰ τὰ τράμπτς, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν λάίνερς.

“Αγνωστόν, τί έξι δύλων τούτων θά έπιτύχουν οι δραστηρίως, πάντως, κινούμενοι έφοπλιστά τῶν τρέμπτες.

ΙΣΡΑΗΛ

TO ΛΑΙ·ΝΕΡ "ΣΑΛΟΜ,,

Εις τὰ ναυπηγεῖα Πενοέ, τοῦ Σαίν Ναζαίρ, εἰς τὰ ὄποια, ως γνωστόν, κατεσκεύασθη τὸ σούπερ-λάινερ «Φράνς» διὰ τὴν γαλλικὴν γραμμῆν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, ἐτέθη πρὸ τινων ἑβδομάδων ἡ τρόπις τοῦ ιστηριανοῦ ὑπερωκεανού «Σαλόμη» τῶν 23.000 τ. γκρός. Πρόκειται περὶ σκάφους δύο θέσεων, πρώτης καὶ τουριστικής καὶ μεταφορικῆς ικανότητος διὰ 1115 ἐπιβάτας. «Όλα τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν διαβέθουν ίδιαιτέρως «επουαλέπταν». Χώρος διὰ τὴν μεταφοράν πεντηκοντά αὐτόκινητων προβλέπεται. Τὸ «Σαλόμη» θὰ ἀναπτύσσῃ ταχυτητὰ 20 μιλιών, τὸ δὲ κόστος τῆς ναυπηγήσεώς του θὰ ἀνέλθῃ εἰς 20 ἑκατομμύρια δολλάρια.

ITALIA

"МІХЕЛАГГЕАО,, КАІ "РАФАНА,,

Τά δύο νέα Ιταλικά ύπερωκεάνια διά τὴν ταχείαν γραμμήν Μεσογείου—Νέας Ύόρκης, τῶν ὅποιων ἐτέθη ταύτοχρόνων; ἡ τρόπις τὴν 8ην Σεπτεμβρίου 1960, ἐμφανίζουν ήδη λίαν προχωρημένην κατασκευήν εἰς τὰ ναυπηγεία Ἀναστόλου (τῆς Γένοβας) τὸ ἔν καὶ εἰς τὰ ναυπηγεία Σάν Μάρκο (τῆς Τεργέστης) τὸ ἔτερον. Ἡ καθελκύσις τῶν προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ δευτέρου ἔξαμηνος τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ τὰ ὄντωματα «Μιχελάγγελο» καὶ «Ραφαήλλος» βάθοσούν εἰς τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, ἀτίνα θεωρούνται ὡς ἔνσωματάνοντα τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς Ιταλ.κῆς τέχνης ἀπὸ πλευρᾶς κατασκευῆς, διακοσμήσεως καὶ ἀνέσεων. Αἱ ἀεροδυναμικαὶ τῶν γραμμαὶ εἰναι, ὑπὲρ πάν αλλο σκάφος, περισσότερον ἔντονοι. Ἡ πρώτα τῶν εἶναι περισσότερον προπετής, ἐνῷ ἡ ἔκτασις τῶν καταστρωμάτων τῶν καὶ ἡ θέσις τῶν καπνοδόχων τῶν, μεταξὺ κέντρου καὶ πρύμνηθεν, συνθέτουν τὰς πλέον ἐντυπωτικὰς πρωτοδούλιας τῶν ναυπηγῶν των.

Έκαστον σκάφος θά φέρει ένδεκα καταστρώματα και θά έχη, έν πλήρει φόρτω, έκτοπισμα 42.000 τόνων. Αι διαστάσεις των είναι μήκος 275 μέτρων, πλάτος 21 και ύψος μέχρι του άνωτάτου καταστρώματος 21,35 μέτρων. Ή προκατασκευή των διαφόρων μερών του σκάφους και ή χρησιμοποίησις της ήλεκτροσυγκολλήσεως και κραμμάτων έλαφρών μετάλλων είς ταύτη υπέρκατασκευάς, τά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της συγχρόνου ναυπηγικής, θά έχουν πλήρη την έφαρμογήν των. Οι άτμοστροβίλοι, μὲ τοὺς ὅποιούς θά έφοδιασθοῦν τὰ δύο λάινερς διά τὴν πρώσων των, προβλέπεται νά ἀποδῶνουσ ἀνωτάτην τακτύτην 29 μιλλίων και υπερεστικήν τοιαύτην 27 μιλλίων. Απὸ τοῦδε προεδρέψῃ, ή ἐν καιρῷ ἀλλαγῇ τοῦ συστήματος παροχῆς ἐνέργειας ἀπὸ τοὺς καθιερωμένους ἀτμολέόθητας εἰς τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν.

Θά είναι τα μεγαλύτερα ύπερωρκεάνια της γραμμής Μεσογείου-Βορείου Αμερικής και θά καλύπτουν την άποστασιν έντός 7 ήμερών. «Εκαστον σκάφος θά έχη μεταφορική ικανότητα 1850 έπιβατων εις τρεις κατηγορίας θέσεων, ήτοι 530 πρώτης, 466 εκάμπτιν κλάσης και 854 τουριστικής, με τηλήρωμα 720 προσώπων. Εις τὴν πρώτην θέσην περιλαμβάνονται και δύο υπερπολυτελῆ διαμερίσματα, διό δὲ τάς τρεις κατηγορίας θέσεων προβλέπονται 760 θαλασσίσκοι, μὲν μέσον δύρου 2.4 προσώπων κατά θαλασσίσκον. Εις τριάκοντα άνερχονται οι κοινόχρηστοι χώροι, περιλαμβανομένης και μιᾶς αιθούσης θεαμάτων μὲ θέσεις διὰ 425 πρόσωπα. «Εκαστος θαλασσίσκου έπιβατων θά διαθέτῃ ίδιαίτερον διαμέρισμα λουτρών, ἐνῷ καθ' ολον τὸ σκάφος θά δικλαδοῦνται σύστημα κλιματισμού, δυνάμενον νὰ ρυθμισθῇ κατά θαλασσίσκον. Προβλέπονται τηλεφωνικὸν κέντρον, σύστημα τηλεοράσεως, συνεχής μετάδοσις μουσικῆς, γκαράζ διὰ 40 αὐτοκίνητα, ύπηρεσία γραμματέων και δικτυογράφων διά τούς ταξιδεύοντας έπιχειρηματίας, καθώς και ιατρική έπιθεψις, θεραπεία και παρακολούθησις τῶν ασθενῶν έπιβατων, καθ' ολην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου των. 'Η ἔναρξις δρομολογήσεως τῶν νέων λαΐνερν είναι προγραμματισμένη διὰ τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1964, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸν θά ἐπισημάνῃ τὴν διλοκήρωσα

# CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

## SHIP OWNERS AND OPERATORS

## **BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

NEW YORK 4, N.Y.

τής μεταπολεμικής άνασυγκρότησεως του στόλου τής «Ιτάλια».

### ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ 950 ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ!

Τὰ ναυπηγεία Ἀναλόντο, τῆς Γένοβας, τὰ ναυπηγεία τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Μπρέντα, τῆς Βενετίας, ὑπέγραψαν πρὸ ἡμέρων μὲ τὴν Νότιον Κορέαν προσύμφωνον διά τὴν κατασκευὴν 950 ἀλιευτικῶν σκαφῶν, συνολικῆς ἀξίας 100 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Διὰ τὴν ἔξοφλησιν παρεχωρήθη μακροχρόνιος πίστωσις. Διὰ πρώτην φοράν ὑπογράφεται δι' ἀλιευτικῆς διομηχανίαν σύμβασις τοιαύτης ἐκτάσεως. Ἡ Νότιος Κορέα ἐπιδιώκει τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς τὴν ἀλιείσιν ἀνά τὰς θαλασσάς της, εἰς τὰς ὅποιας κυριαρχεῖ μέχρι σήμερον τὸ Ιαπωνικὸν ἀλιευτικόν.

### ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ "ΑΛΙΕΥΤΕΡΑ"

Μὲ τὴν ἀναγγελθεῖσαν πώλησιν εἰς Γερμανοὺς διάλυτάς του ὑπερωκεανούς «Ντάρμπταν Κάσλ» 17.382 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρῶν, ἀναβιδέζεται εἰς 10 δ. ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατηγῶν λάινερς, συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τ. γκρός, ἀτινα ἀπλήθησαν πρὸς διάλυσιν κατὰ τοὺς τελευταίους 16 μῆνας. Τὸ γεγονός τοῦτο ἀποκαλύπτει τὰς σημαντικὰς μεταβολὰς, αἵτινες σημειούνται εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ ἄγγελικοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, λόγῳ τῆς κρίσεως καὶ τῆς βαθμιαίας ἀντικαταστάσεως τῶν προπολεμικῆς ναυπηγήσεως ὑπερηλίκων μονάδων του. Τὰ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν δέκα σκάφη είναι τὰ κάτωθι:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ δ.	Διαλυταὶ
«Μπριτάννικη»	27.778	30	—	"Ἀγγλοί
«Ἐμπρες δφ Φράνς»	20.448	28	—	»
«Ντομίνιον Μόναρκ»	26.463	39	400.000	"Ιάπωνες
«Καρτάζ»	14.283	31	167.500	»
«Κόρφου»	14.280	31	185.000	»
«Γουόρτσεστερσάϊρ»	10.329	31	145.500	»
«Στραθναΐνερ»	22.270	31	325.000	Χόγκ Κόγκ
«Στράθαιρντ»	22.568	32	382.500	»
«Ορόντες»	20.186	29	283.000	"Ισπανοί
«Ντάρμπταν Κάσλ»	17.382	38	200.000	Γερμανοί

Ο κατάλογος ὅμως τῶν ἀποσυρομένων ἔκ τῆς ὑπηρεσίας ἐπιβατηγῶν λάινερς δὲν περιορίζεται εἰς τὰ ἀνωτέρω σκάφη. Είναι ἡδη προγραμματισμένη ἡ πώλησις πρὸς διάλυσιν τῶν ὑπερωκεανῶν τῆς «Γιούνιον Κάσλ» 20.148 τ. γκρός (τοῦ 1926) καὶ «Βάρδικ Κάσλ» 17.387 τ. γκρός (τοῦ 1939), καθὼς καὶ τῶν δύο λάινερς τῆς ἑταῖρίας «Νέας Ζηλανδίας», «Ραγκιτίκις» καὶ «Ραγκιτάτας» 16.970 τ. γκρός ἔκαστον (τοῦ 1929). "Ἐτερος ἀριθμὸς ἐπιβατηγῶν λάινερς ἀπλήθη κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας πρὸς περιστέρω ἐκμετάλλευσιν. Μεταξὺ αὐτῶν κατέλεγοντο τὰ δύο ὑπερωκεανῶν «Μέντιας» καὶ «Πάρθιος» (τῆς «Κιούναρ Λάϊν»), τὸ «Ντεβονσάϊρ» (τῆς «Μπίμπου Λάϊν»), τὸ «Ντιλγούάρα» (τῆς «Μπρίτις-Ιντιας»), καθὼς καὶ τὰ βελγικὰ «Τζάντοβίλλα» καὶ «Μπιοντούντιλλα», ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν «P. and O.» καὶ τὸ «Ούστιλλα», ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν «Μπιούθ Λάϊν». Δύο ἄλλων λάινερς, τῶν 7.000 τ. γκρός, τῶν «Νόσα Σκότσια» καὶ «Νιουφάουλαντ» (τῆς «Φέρνες - Γουίθου») ἔχει ἡδη ἀποφασισθῆ ἡ πώλησις.

#### Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Αὔξεσιν 1.432.103 τόνων δ.ν. ἐμφανίζει διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμψην τοῦ 1961, ἡ στατιστικὴ τοῦ Οἴκου Τζέικομπς τοῦ Λονδίνου, διὰ τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔναντι ἀντιστοί-

χου διὰ τὸ α' δημηνον αὐξήσεως ἐξ 1.672.000 τόνων δ.ν. Οὕτω, τὴν 31ην Δεκεμβρίου τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς (εἰς σκάφη τῶν 2.000 τ. δ.ν. καὶ ἄνω) περιελάμβανε 3.306 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 67.139.880 τόνων δ.ν., ἔναντι 3.307 σκαφῶν, 64.038.016 τ. δ.ν., τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1960. Ο στόλος δηλαδὴ, ὃς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, παρέμεινεν ἀναλοιώτως, ἐνῷ ἡ κατὰ μονάδα χωρητικότης ηὗξηθη. Διαρκούντος τοῦ β' δημηνον τοῦ 1961 παρεδόθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 63 σκάφη, 2.249.167 τόνων (έναντι 84 σκαφῶν, 2.671.081 τ. δ.ν. τοῦ α' δημηνον), διελύθησαν δὲ ἡ μετετράπησαν εἰς σκάφη ξηρού φορτίου 72 σκάφη, 956.965 τόνων (έναντι 83 σκαφῶν, 1.150.584 τ. δ.ν., τοῦ α' ἔξαμψην). Έκ τῶν 72 αὐτῶν σκαφῶν, 49 διελύθησαν, 18 μετετράπησαν, 4 ἀνεφέροντα εἰς ὅλικας ἀπωλεῖσις καὶ 1 ἡτο κάτω τῶν 2.000 τόνων. Ἡ βρετανικὴ καὶ ἡ ἀμερικανικὴ σημαία ἐσημείωσαν αὐξήσην κατὰ 220.000 τ. δ. πρώτη καὶ 107.000 τ. δ. δευτέρα, ἐνῷ ἡ νορβηγικὴ σημαία ἐνεφάνισε μείωσιν 70.000 τόνων, ἡ λιδεριανὴ μείωσιν 237.000 τόνων καὶ ἡ παναματικὴ μείωσιν 75.000 τόνων. Τὰς μειώσεις τῶν δύο τελευταίων σημαῖων ἀπερρόφησεν ἡ ἐλληνικὴ σημαία, ἥτης ἐνεφάνισεν αὐξήσην 350.000 τόνων. "Ολαὶ αἱ λοιπαὶ σημαῖαι ἐπέδειξαν αὐξήσεις σχετικῆς κλίμακος.

Ἄναφερομένη ἡ ἔκθεσις εἰς τὰς ναυπηγήσεις ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην περιορισμοῦ αὐτῶν καὶ τούτεις χαρακτηριστικῶς: «Ολοὶ συμφωνοῦν εἰς τὸν περιορισμὸν καὶ ὁ καθεὶς ιδιαιτέρως πράττει τὸ ἀντίθετον». Οὕτω, ἐνῷ κατὰ τὸ 1961 παρεδόθησαν νέα δεξαμενοπλοία 4.900.000 τόνων δ.ν., τὸν τούτοις τὸ ὑπὸ ναυπηγήσιν τοννᾶλ διατρέπεται ἐλαφρῶς ἀνώτερον ὡς πρὸ ἔτους. Προσετέθησαν νέαι παραγγελίαι 2.8 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ τὸ σύνολον τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν τοννᾶς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961 περιελάμβανε 318 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 14.661.500 τόνων, ἥτοι τὸ ἀντίστοιχον 964 «Τ. 2». Αἱ παραδόσεις προβλέπονται ὡς ἔξης:

Διὰ τὸ 1962 . . . . .	σκάφη	6.096.900	τόνων
Διὰ τὸ 1963 . . . . .	»	4.753.000	»
Διὰ τὸ 1964 . . . . .	»	2.743.000	»
Διὰ τὸ 1965 . . . . .	»	747.200	»
Διὰ τὸ 1966 . . . . .	»	321.000	»

Σαφῶς προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, διὰ αἱ παραδόσεις τῶν ἔτῶν 1962 καὶ 1963 ἀποφασιστικῶς θά ἐπιβράσουν ἐπὶ τῶν τυχῶν τῆς ἀγορᾶς.

Διὰ τὸ βρετανικὸν νηολόγιον πρωρίζοντο σκάφη 3.265.000 τόνων, διὰ τὸ νορβηγικὸν 3.250.000 τόνων καὶ διὰ τὰ νηολόγια τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Λιδερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ 3.185.000 τόνων. "Εκ τῶν τελευταίων τούτων τὸ ἥμισυ ἀναφέρεται εἰς παραγγελίας Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Αἱ λοιπαὶ χῶραι σημειούνται μὲ τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

Ιαπωνία . . . . .	1.305.000	Δανία . . . . .	380.000
Σοθ. Ρωσία . . . . .	655.000	Ίταλία . . . . .	260.000
Όλλανδια . . . . .	485.000	Γερμανία . . . . .	220.000
Σουηδία . . . . .	480.000	Ισπανία . . . . .	205.000
Γαλλία . . . . .	460.000		

Εἶναι χαρακτηριστικόν, διὰ αἱ παραγγελίαι τῶν ἔταιριων πετρελαιοῦ εἰναι ισόποσοι, σχεδόν, μὲ τὰς παραγγελίας τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν, ἀνερχόμεναι εἰς 6.880.000 τ. δ. διὰ τὰς ἔταιριας καὶ 7.770.000 τ. δ. διὰ τοὺς ιδιώτας. "Εξ ἄλλου, τὸ μέσον ὅριον μεγέθους τῶν νέων παραγγελιῶν εἶναι ἐλαφρῶς κατώτερον τῶν 45.000 τόνων, ἐνῷ — εἰδικῶτερον — διὰ τὰς παραγγελίας τῶν τελευταίων μηνῶν φθάνει εἰς τὰς 50.700 τ. δ. "Οσον ἀφορᾷ τὰ μεγέθη τῶν ὑπὸ παραγγελίων, 29 σκάφη εἶναι τῶν 75.000 ἔως 100.000 τόνων δ.ν., καὶ ἔξ αὐτῶν τὰ 13 ἀνήκουν εἰς ἔταιριας πετρελαίων καὶ 16 τῶν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλι-

## N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E. C. 3

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N. Y.

CABLE ADDRESS : OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS : ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

στών. "Άκα τών 100 χιλ. τόν. τελούν υπό πάραγγελίαν έξι εν δλφ συνολικής χωρητικότητος 666.500 τόννων d.w.

Διά την προοπτική τών έργασιών ή έκθεσις άναφερει μεταξύ άλλων: «Τὸ σπουδαιότερον συμπέρασμα ἔγκειται εἰς τὸ διὰ αὐτὸν μεγάλαι παραγγελίαι διά νέας ναυπηγήσεις θά ἔχουν ως ἀποτέλεσμα νά άναβαλουν τὴν πραγματικήν καὶ μακράς διαρκείας άναζωγόνησιν τῆς ἀγορᾶς. Δικαιολογεῖται οὗτον κάθε ἐπιφύλαξις, δόσον ἀφορά τὸν χρόνον, καθ' ὃν θὰ συνεχισθῇ η παρούσα κατάστασις».

Τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου δυνάμεως κατανέμεται μεταξὺ 53 σημαίων, ἑκ τῶν ὅπιών αἱ κατὰ σειράν 14 πρῶται αἱ συγκεντρώνουσαι χωρητικότητα υπερτέραν τοῦ 1.000.000 τόννων d.w. εἶναι αἱ κάτωθι, μὲ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐκάστης ἐπὶ τῆς συνολικῆς δυνάμεως καὶ μὲ τὸν ἀριθμὸν τῆς εἰς Ισοδύναμα «Τ. 2»:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	T. d.w.	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	T. d.w.	%
Λιθεριανή	347	10.785.712	16.07	'Ιαπωνική	120	2.604.209	3.88
Βρετανική	529	10.383.090	15.46	Ελληνική	95	2.343.569	3.49
Νορβηγική	484	9.750.841	14.52	'Ολλανδική	95	2.091.887	3.11
'Ην. Πολιτείων	494	9.125.504	13.59	Σουηδική	95	2.086.202	3.11
Γαλλική	150	3.283.210	4.89	Ρωσική	122	1.378.954	2.05
Παναμαρική	139	3.252.911	4.85	Δανική	65	1.360.717	2.03
'Ιταλική	141	2.874.542	4.28	Γερμανική	47	1.035.914	1.54

#### ΟΔΙΓΩΤΕΡΑΙ ΛΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΤΟ 1961

Κατὰ τὰ προσφάτως άνακοινωθέντα στατιστικά δεδομένα τοῦ «Λόδιος Ρέτζιστερ», καθειλκύσθησαν τὸ παρελθόν ἔτος ἀνά τὸν κόσμον (έξαιρεται τῆς Ρωσίας καὶ τῶν δορυφόρων τῆς) σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 7.940.005 τ. γκρός, μὲ μείωσιν 416.439 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1960, ὅτε εἶχον καθελκυσθή σκάφη 8.356.444 τόννων γκρός. Τὸ ἀνώτατον ρεκόρ εἶχε σημειωθῆ τὸ 1958 μὲ καθελκύσεις 9.300.000 τ. γκρός, ἀλλ' ἔκτοτε ἥρχισεν ἡ βαθμιαία ὑποχώρησις. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίδεται ἡ κατανομὴ τῶν καθελκύσεων ἀνά τὰς διαφόρους ναυπηγικάς χώρας, παραλλήλως πρὸς τὴν σημειωθεῖσαν εἰς ἐκάστην ἔξι αὐτῶν αύξομείωσιν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους:

ΧΩΡΑΙ	T. γκρός	Διαφορά	ΧΩΡΑΙ	T. γκρός	Διαφορά
'Ιαπωνία	1.799.342	+ 67.686	'Ιταλία	334.284	- 99.556
Αγγλία-'Ιρλανδία	1.191.758	- 139.733	Γεωγκοσλανία	221.575	+ 60.508
Δυτ. Γερμανία	962.407	- 129.732	Πολωνία	214.912	- 12.309
Σουηδία	742.068	+ 31.409	Δανία	210.622	- 8.701
'Ολλανδία	570.837	+ 3.844	'Ισπανία	151.406	- 9.883
Γαλλία	446.172	- 148.250	Φλανδρία	102.804	+ 25.902
Νορβηγία	362.962	+ 165.029	Καναδάς	83.819	- 32.100
'Ην. Πολιτείαι	342.765	- 142.212	Βέλγιον	78.957	- 50.675

Τὰ μεγαλύτερα ἑκ τῶν καθελκυσθέντων σκαφῶν καὶ ἐντὸς παρενθέσεως αἱ χώραι ποὺ τὰ κατεσκεύασαν, ἵσταν τὰ δεξαμενόπλοια: «Μανχάτταν» (ἀμερ.) 65.740 τ. γκρός (τοῦ κ. Νιάρχου), «Εσσο Χαμπτσάϊρ» (δλλ.) 50.300 τ. γκρός, «Εσσο Α'ουστρία» (γαλλ.) 49.300 τ. γκρός, «Εσσο Πεμπροκσάϊρ» (γερμ.) 48.815 τ. γκρός, «Σόλεν» 42.162 τ. γ. ('Αγγλ.), «Σέπια» (άγγλ.) 42.109 τ. γκρός, «Α-

ζα Β. Κάλλα» (σουηδ.) 39.965 τ. γκρός, «Ολύμπους» (ιαπων.) 39.949 τ. γκρός, «Οράιον Χάντερ» (ἀμερ.) 39.287 τ. γκρός (τῆς «Οράιον»), «Μπεργκεμπόντε» (νορδ.) 33.832 τ. γκρός, «Αρμανιάκ» (δλλ.) 33.350 τ. γκρός, «Σείριος» (γαλλ.) 33.060 τ. γκρός, «Χασσή Μεσσούντα» (γαλλ.) 32.723 τ. γκρός, τὸ ἐπιβατηγόν «Τράνσθαλ Κάσλ» (άγγλ.) 32.627 τ. γκρός καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Φαύστα» (γαλλ.) 32.125 τ. γκρός, «Εσσο Λίνκολν» (δλλ.) 32.000 τ. γκρός.

Εἰδικότερον, τὰ καθελκυσθέντα τὸ παρελθόν ἔτος δεξαμενόπλοια ἐκάλυψαν μίαν συνολικήν χωρητικότητα 2.802.889 τ. γκρός, ἥτις ὅμως ἐνεφάνισε μείωσιν κατὰ 845.911 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1960. Αἱ ἐν λόγῳ καθελκύσεις κατενέμοντα εἰς τὰς κάτωθι κυριωτέρας χώρας, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν αὐξομείωσιν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους:

ΧΩΡΑΙ	T. γκρός	Διαφορά
'Ιαπωνία	650.761	+ 57.600
Σουηδία	421.214	- 14.554
'Αγγλία-'Ιρλανδία	393.463	- 224.909
Δυτ. Γερμανία	230.418	- 171.052
'Ολλανδία	216.312	- 24.099
Γαλλία	180.692	- 166.577
Νορβηγία	175.947	- 139.693
'Ηνωμ. Πολιτείαι	156.190	- 114.804
Δανία	107.364	- 15.151

#### ΤΟΥΡΚΙΑ ΑΓΟΡΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρελήφθη τελευταίως ὅποτε τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ τουρκικὸν κάρρυ - λάινερ «Namik Kemal» 5.600 τ. γκρός (τοῦ 1962) καὶ ὅπετε πλευσεῖς ὅποτε Τουγιάμα κατευθυνόμενον εἰς Ραγγούν καὶ Κων/πολιν. Τούρκοι ἔφοιτοσται ἀφ' ἔτερου, μετὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Clan Murdoch» 7.375 τ. γκρός (τοῦ 1946) ἀντὶ τιμῆς 138.500 λιρῶν, ὅπερ παρελήφθη εἰς Λίβερπουλ καὶ μετωνόμασθε «Moustantaf», προέβησαν καὶ εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ γαλλικοῦ φορτηγοῦ «Vimy» (πρόων «Ville de Diego Suarez»), ὅποτε σημαίαν Μονακό 7.095 τ. γκρός, 9.004 d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παρελήφθη ἡδη εἰς τὴν Μασσαλίαν, ὑψωσε τὴν Τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθε «Demirhan». Ἐπωλήθησαν, ἔξι δλλοι, πρὸς διάλυσιν τρία ἀκόμη παρόλικα τουρκικὰ σκάφη. «Ἐν ἔξι αὐτῶν, τὸ «Dompluriata» 1991 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1888, ἡγοράσθη ὅποτε διαλυτάς τῆς Γενοβεώς ἀντὶ τιμῆς 20.357 λιρῶν, ἐνῷ τὰ δύο ἄλλα, «Bursa» 929 τ. γκρός (τοῦ 1900) καὶ «Ulgen» 928 τ. γκρός (τοῦ 1886) ἡγοράσθησαν παρὰ τῆς «Σιδηρεμπορικῆς» (τοῦ Πειραιῶς), ἀντὶ τιμῆς 7.453 λιρῶν τὸ πρώτον καὶ 10.905 λιρῶν τὸ δεύτερον. Ἀμφότερα ἔρρυμουλκήθησαν ἡδη εἰς τὸ Πέραμα.

**ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ**  
**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.**  
(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΟΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπ. Ναυτιλίας ὑπελέθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον, ἐπὶ τῇ δάσαι τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων τῶν κάτωθι σκαφῶν».

1. «Ο σε αν Σ εν ι ε πορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα) 10.120 τόνων γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Οὐλτρα».

2. «Π ἀ νο φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα) 10.486 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Μάρκο» (διαχειρίσις τῆς ἑταίριας «Φοῖνιξ») ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Γ. Συλλά.

3. — «Γραίτσισιν «Εμπλε» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα) 9.760 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ολινάρες» (ἐλεγχομένην παρὰ τοῦ κ. Βασ. Γουλανδρῆ).

4. — «Β ἀ ρ δ α φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Ragunda», νεοαγορασθὲν) 2.106 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Βάρντα», ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Γ. Γιαννούλατου.

5. — «Ν τό να Μ αρ γ αρ i t a φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα) 8.716 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ιντερνάσιοναλ» (παραφυάδα τοῦ Οίκου «Χανδρῆς»).

6. — «Μ πέθ δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Beth», νεοαγορασθὲν) 8.630 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Στ. Ἐλευθεριάδην.

## ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

‘Απὸ τὰ δόλαινικὰ ναυπηγεῖα, τοῦ Ἀρνημ, καθειλκύσθη τὴν 7η Μαρτίου τὸ πρῶτον ἐκ δύο ἀδελφῶν πλοίων γραμμῆς μετὰ χώρου ψυγείου, κατασκευαζομένων ἑκεὶ διὰ λογοτασμὸν τοῦ κ. Νικ. Βερνίκου - Εὐγενίδου. Πρόκειται περὶ σκαφῶν εἰδίκης κατασκευῆς, μὲ προοιαγραφὰς παρομοίας τῶν καλυτέρων σουηδικῶν τοῦ εἰδούς των. ‘Εχει δόλικὸν μῆκος 360 ποδῶν, πλάτος 48 καὶ ψυχὸς μέχρι τοῦ «σέλτερ-ντέκ» 29.6 ποδῶν, μὲ ἔμφορτον δύνθισμα (ἀνοικόν) 19.8 ποδῶν. Μὲ κλειστὸν «σέλτερ - ντέκ» θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 4.500 τόνων δ.ν., ἐνῷ ἡ προβλεπομένη ταχύτης του θὰ είναι ἡ τῶν 15½ μιλίων, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει. ‘Ο χώρος ψυγείου θὰ φθάνῃ τὰς 58.000 κ.π. (τὸ ἐλάχιστον), ἐνῷ ὁ χώρος κυτῶν καλύπτει 158.000 κυβικῶν ποδῶν.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bradford City» 7.265 τ. γκρός, 10.298 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσιν του μὲ μηχανάς Ντόξφορδ, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Λουκά Γ. Μάτσα, ἀντὶ τιμῆς ὡς ἐγνώσθη — γύρω τῶν 125.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραλαμβανόμενον εἰς Κάρδιφ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Φλώρα Μ.».

— Τὸ δόλαινικὸν λίμπερτο «Leopoldskerk» 7.257 τ. γκρός, 10.850 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ Ἑλλήνων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 85.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ τὸν προσεχῆ μῆνα εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

— ‘Ηγοράσθη ἑξ ἄλλου παρὰ τῶν κ.κ. Πέτρου Ποντικοῦ καὶ Ζανῆ Λαιμού ἀντὶ τιμῆς 245.000 λιρῶν τὸ γερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Birkenau» 7.526 τ. γκρός, 10.350 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγῆσεως 1949, μὲ σερένου Μαρτίου τρέχ. ἔτους, ταχύτητος 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 15 τόνων δῆζελ δῖλ. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, θὰ μετονομασθῇ «Χρυσόφρος».

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα νορβηγικὸν φορτηγὸν «Tai Yang» 6.984 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1929, παραληφθὲν πρὸ ἡμέρων εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ μετωνομάσθη «Μουσσέ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Ατλαντικ Κάπταν» 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Τόκιο ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Ούάιτ Κλάουντ». ‘Η παναμαϊκὴ σημαία διετηρήθη.

— ‘Επίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν μας «Ποθούλα» 2.015 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Σπέτζιαν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του (έταιρία «Ιστερμάρ») μετωνομάσθη «Θούλα». ‘Η σημαία τοῦ Παναμᾶ διετηρήθη.

— Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Vergort» 1.706 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ τοὺς Ἱταλοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Rosangela Martini» καὶ ὑψωσε τὴν Ἱταλικὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἱταλοὺς μικρὸν πλοῖον - ψυγεῖον «Πόλα» παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του ὑψωσε τὴν Ἱταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Narita».

## ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Μιχαήλ Αλέξανδρος» 10.841 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς Ἱσπανίους διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 83.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Ελπίς» 1.942 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1919, ἐπωλήθη διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 17.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Πειραιά.

— ‘Επίσης τὸ παρωτιλισμένον ἀπὸ μηνῶν εἰς τὸ Ἀμπελάκι φορτηγὸν «Κόριον» 4.693 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1923, ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας διαλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— ‘Επωλήθη ἐπίσης εἰς Ἑλληνας διαλυτάς καὶ τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Κεφαλληνία» 1.816 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1925.

## ΤΑ ΣΥΜΒΕΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαρτίου ἐγένετο μόνον μία ἀσφάλιση πληρώματος πλοίου ὑπὸ ἑνὸν σημαίαν, Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιθανού φορτηγού «Αρετή» τόνων γκρός 7.176 ἀπὸ 1 Μαρτίου 1962 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Κυδρικ.

‘Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τὴν ἀσφαλισμένων ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς τὰ κάτωθι σκάφη: «Ελισάβετ Χ.» λιθεριανὸν 7.218 τόνων γκρός, «Σούλα Κ.» λιθεριανὸν τόνων γκρός 1.946 καὶ «Γουόρλντ Τσάλλεντζ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 12.800.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑνὸν σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 559, τόνων γκρός 5.214.970.

## ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μεταξὺ 20ῆς Φεβρουαρίου καὶ 5ῆς Μαρτίου ἐξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Τρίτων» (δεξ. λιθ.) 16.580 τόνων δ.ν. (μεταπροπή εἰς φορτηγό). «Μόπιλ Ράντιαν» (παν. δεξ.) 27.031 τόνων (ἐπισκευὴ πηδαλίου καὶ εἰδικὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Τράστο» (ἐλλην. δεξ.) 16.460 τόνων (μεταπροπή εἰς φορτηγό). «Κρόνος» (λιθ. φορτηγό) 10.000 τόνων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Λόντον Εντούραν» (άγγλ. δεξ.) 24.600 τόνων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Κίγκ Πηλεύς» (λιθ. δεξ.) 33.215 τόνων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Αθήναι» (ἐπιβατηγό) 9.237 τ. γκρός (δεξαμενόπλοιος, ἐπιθεώρησις, χρωματισμός). «Μόπιλ Πεγκάους» (παν. δεξ.) 27.003 τόνων δ.ν. (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Ἐμμα Φέρντρομ» (σουηδ. δεξ.) 30.500 τόνων (δεξαμενόπλοιος - ἐπιθεώρησις). «Τρίτων» (εκ «Ταμπόγκα») (λιθ. δεξ.) 18.000 τόνων (μικροεπισκευαί). «Πατρίς» (ὑπερωκαένιον) 18.700 τ. γκρός (δεξαμενόπλοιος, ἐπιθεώρησις, ἐπισκευὴ κυριωτέρων μηχανημάτων καὶ προέκτασης διαμερισμάτων ἐπιδάπων). «Σαγκόνα» (νορβ. δεξ.) 17.800 τόνων δ.ν. (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Ιντηπέντεν» (λιθ. δεξ.) 41.799 τόνων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Αχιλλεὺς» (ἐπιβατηγό) 5.509 τόνων γκρός (δεξαμενόπλοιος, ἐπιθεώρησις, ἔξαγωγὴ δεξιούς καὶ θλικούς, εύθυγράμμισις δεξιούς). «Πήλιον» (λιθ. δεξ.) 41.846 τόνων δ.ν. (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Μέρκιουρο» (γιώτ.) 210 τόνων, σημαία Βερμούδων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Κρεολή» (θαλαμηγός, σημαία Βερμούδων) 699 τόνων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). Καὶ «Εξηρές» (ιππάμενον) 131.5 κόρων (δοκιμαὶ κυρίων μηχανῶν).

## ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΟΝ

Περὶ τὰ τέλη Φεβρουαρίου μετεφέρθη εἰς «Αμστερνταμ» διὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Α τλάντικ Κίγκ» φορτίον 38.000 τ. σιτηρῶν, ὅπερ ἡτο τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε μεταφερθὲν διὰ τάνκερ εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα. Τὸ «Ατλαντικ Κίγκ» είχε φορτώσει εἰς Πόρτ Αλλεν, ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπῆ.

## ΑΙ ΔΩΡΕΑΙ ΤΟΥ ΣΥΝΕΞΙΖΟΝΤΑΙ

Μὲ τὸ φορτηγὸν «Κρόνος», ἐκομίσθησαν εἰς τὸν Πειραιά ἑξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔνα παρισιωνόμετρον, τέσσαρα βυθόμετρα καὶ δύο προβολεῖς, εἰς παραλαβὴν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δωρηθέντα ὑπὸ τοῦ έφοπλιστοῦ κ. Κων. Μ. Λαιμοῦ.

‘Ομοίως, μετεφέρθησαν μία ἀντλία προσοριζομένη διὰ τὴν Σχολὴν

## Your Agents

VINK & CO

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers  
Forwarding Agents - Insurance -  
Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

Μηχανικών 'Αστροπόργου καὶ πομποδέκται διὰ τὴν Σχολὴν 'Ασυρματιστῶν.

### ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΥΝ

Μετά μακράν διαδικασίαν ἔξεδθη πρὸ τινων ἡμερῶν ἡ ἀπόφασις τοῦ ἀγγλικοῦ δικαστηρίου ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ φορτηγοῦ «Μακεδονία», δι' ἣς ἔχαρκτηρίζετο τὸ σκάφος ἀναξιόπλουν, ὅταν ἀπέπλευσε τὸν Φεδρουάριον τοῦ 1956 ἐξ Βαγκούμερ μὲ φορτίον ξυλείας δι' Ἀγγλίαν. Ὡς αἵτια τῆς ἀναξιόπλοιας ἀνεφέρετο ἡ ἀνικανότης τοῦ σ' μηχανικοῦ. Κατὰ τὸ δικαστήριον, τὸ «Μακεδονία» παρέμεινεν ἀκυβέρηντον, διότι τὸ καύστιμὸν τοῦ ἀνεμιχθῆ μὲ θαλάσσιον ὕδωρ καὶ δὲν ἐκάπετο, ἔδει δὲ νὰ ρυμουλκηθῇ εἰς Ἀζόρας ἔξι ἀποστάσεως 870 μιλιῶν. Ή διένεξις προήλθεν ἀπὸ τὴν ἀρνητικὴν τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου, ὅπως συνεισφέρουν εἰς τὴν γενικὴν ἀδαρίαν. 'Ο δικαστής ἐξεώρησε τοὺς πλοιοκτήτας ὑπευθύνους, ὅπως τὸ πλοιόν των διατηρηθῇ ἀξιόπλουν καὶ ἀπέδωκεν εἰς λάθος τοῦ πληρώματος τὴν ἀνάμιξιν τοῦ καυσίμου πετρελαίου μὲ ὕδωρ.

### Ο "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ..

'Απεστάλη εἰς τὰ 'Ανάκτορα πρὸς ὑπουργοφήν τὸ Διάταγμα «περὶ ἔξουσιοδοτήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος διὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις ἀλληλικῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ τὴν ἔκδοσιν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν».

Τὸ Διάταγμα συνοδεύεται ὑπὸ εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν ὁποῖαν ἀναφέρεται, διὰ διὰ Ν.Δ. ἐκυρώθη ἡ ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην 'Ιουνίου 1948 ὑπουργαρεῖσα διειθῆς σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», καθ' ἣν τὰ ἔκτελοῦτα διεθνεῖς πλόδας πλοία ὑποχρεούνται εἰς ἐπιθεωρήσιν πρὸς διαπίστωσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν αὐτῆς, ἥτις βεβαιαίσται διὰ τῆς ἐκδόσεως πρὸς τοῦτο εἰδικῶν πιστοποιητικῶν.

'Ἐπειδὴ τὰ πλεῖστα τῶν ἐντελούντων διεθνεῖς πλόδας ἀλληλικά φορτηγά πλοία καταπλέουν κατ' ἄραια χρονικά διαστήματα ἐνίστε δὲ καὶ οὐδὲλως εἰς ἔθνικούς λιμένας, ἥτις αὐτὴν ἐπιθεωρήσις δὲν δύναται νὰ ἐνεργήται τακτικῶς ὑπὸ τῶν ἀξιοδίων 'Ελληνικῶν ἀρχῶν.

Τούτου ἐνέκα, διὰ τοῦ ἀπὸ 6 Νοεμβρίου 1957 Β.Δ. ἔξουσιοδοτήθησαν ὁρισμένοι, διειθῶς ἀνεγνωρισμένοι ἀλλοδαποί νηογνώμονες διὰ τὴν ἐξωτερικῷ κυρίως ἐπιθεωρήσιν τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς διὰ πόρο τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονισμῶν τῆς κυρωθείσης διεθνούς συμβάσεως καὶ τὴν ἔκδοσιν τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν.

Ἡδη, κρίνεται σκόπιμον ὅπως παρασχεθῇ καὶ εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα, κατόπιν τῆς ἐπιτευχθείσης μάλιστας ἀρτιωτέρας τεχνικῆς συγκροτήσεως τοῦ, ἥτις εἰσαγομένη ἔξουσιοδοτησις, ἵνα προσδινή καὶ εἰς ἐπιθεωρήσεις ἀλληλικά φορτηγῶν πλοίων συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῆς προαναφερθείσης διεθνούς συμβάσεως καὶ ἔκδιδει τὰ οἰκεῖα πιστοποιητικά ἐπὶ τῶν ἐπιθεωρήσεων τούτων.

Τὸ κείμενον τοῦ Διατάγματος ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Ἀρθρον. 1. «Ἐξουσιοδοτούμενος τὸν Ἑπειραιεῖς ἐδρεύοντα ὑπὸ τὴν ἐπιωνίαν «Ελληνικὸς Νηογνώμων Α.Ε.» Ὀργανισμόν, ὅπως διὰ τῶν κατὰ τόπους ἀντίπροσώπων του καὶ ὑπὸ τοὺς δρους τοῦ καταρτιζομένου μετ' αὐτοῦ συμφωνητικού,

α) Ἐπιθεωρῆται τῶν πλοιοκτητῶν, εἰς διὰ πόρο τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονισμῶν τῆς κυρωθείσης διεθνούς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τοῦ 1948, τὰ ὑπαγόμενα εἰς τὰς διατάξεις αὐτῆς ἀλληλικά φορτηγά πλοία, τὰ ναυλοχοῦντα ἐντὸς τῶν λιμένων τοῦ ἀλληλικοῦ κράτους καὶ

β) Ἐκδίδει συμφώνως πρὸς τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω σύμβασιν τὰ πιστοποιητικά τῶν παρ' αὐτοῦ γενομένων ἐπιθεωρήσεων, ἥτοι τὸ πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας ἔχαρτον (Safety Equipment Certificate) ὡς καὶ τὸ ἀντίστοιχον πιστοποιητικὸν ἀπαλλαγῆς (Exemption Certificate) ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

Ἀρθρον. 2. Εἰς ἔξαιρετικάς περιπτώσεις καὶ κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν πλοίων, δύνανται τὰ ἐν ἀρθρῳ I τοῦ παρόντος, ἀλληλικά φορτηγά πλοία, νὰ ἐπιθεωρηθῶνται καὶ ἐν 'Ελλάδι, ὑπὸ τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος Α.Ε. πρὸς ἔκδοσιν τῶν ἐν τῷ ἀρθρῷ τούτῳ ἀναφερομένων πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας ἥτις ὅπαλλαγης

### ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Συνέρχεται εἰς 'Αθήνας καὶ εἰς τὴν μεγάλην αἰθουσαν τῆς 'Ανωτάτης Σχολῆς 'Εμπορικῶν καὶ Οἰκονομικῶν 'Επιστημῶν τὸ διεθνές συνέδριον Ναυτικοῦ Δικαίου. Αἱ ἔργασίαι τοῦ συνεδρίου θ' ἀρχίσουν τὴν 15ην 'Απριλίου καὶ θὰ διαρκέσουν μέχρι τῆς 21 Ιουνίου μηνὸς. Τὸ συνέδριον εἰς τὸ ὅπιόν θὰ μετάσχουν 28 ἐκπρόσωποι ναυτικῶν χωρῶν θά-

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ  
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝΙ ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

### Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

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

ἀσχοληθῆ μὲ τὸ πρόβλημα τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

### ΝΕΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Νέον ἑλληνικὸν ναυτικὸν γραφεῖον συνεστήθη εἰς τὸ Λονδίνον. Οἱ κ.κ. Υἱοὶ 'Άδαμαντον M. Λαιμοῦ εἰναι οἱ ἰδρυται. 'Η ἐπωνυμία: Diamantis Lemos Ltd. 57/60 Aldgate High Street, London E.C. 3.

Ἐύχομεθα πᾶσαν προκοπὴν εἰς τὴν καλὴν αὐτὴν προσπάθειαν τῆς ἐπιχειρηματικῆς χειροφετήσεως τῶν νέων μας ἐφοπλιστῶν. Προωθεῖται, πράγματι, ἡ ὅλη ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῆς ἀπ' εὐθείας ἀναλήψεως ἀπὸ αὐτούς τούτους τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους τῆς ὁικείας τῶν πλοίων της καὶ τῆς ἀμέσου εποπτείας τῆς κινήσεως τῶν.

### ΤΙΜΗ ΕΙΣ ΟΜΟΓΕΝΗ ΔΩΡΗΤΗΝ

'Η Α.Μ. δι Βασιλεὺς ηδούκησε νὰ ἀπονείμῃ ιδιοχείρως τὸν Ταξιάρχην τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος τοῦ Φοίνικος εἰς τὸν ἑκατόντα πέμπτην Λαζαρίνην, διὰ τὴν δωρεάν του πρὸς τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τῆς 'Ελλάδος τοῦ Λευκώματος «ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΜΑΧΙΑΙ ΤΟΥ ΕΙΚΟΣΙ ΕΝΑ».

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ N. Μουσείου ἀνεκήρυξε διὰ φημισμάτος του τὸν ὡς ἄνω ὅμογενη μέγαν εὐεργέτην τοῦ N. Μουσείου τῆς 'Ελλάδος.

### Η ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Διὰ πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου καθιερουτάται ὡς ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῆς θερινῆς περιόδου διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν δρομολογίων ἡ 15 'Απριλίου, ἀντὶ τῆς 1 'Ιουνίου. 'Επίστης ὀρίζεται ἡ 15 'Οκτωβρίου, ὡς ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῆς χειμερινῆς περιόδου ἀντὶ τῆς 1 Δεκεμβρίου.

Κατόπιν τούτου ἐκλήθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας ὅπως τὸ θραδύτερον μέχρι τῆς 20 Μαρτίου ὑποβάλουν αἰτήσεις πρὸς καθορισμὸν τῶν θερινῶν δρομολογίων τῶν πλοίων των.

### Ο ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΔΕΚΤΗΣ

Υπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς κατηρτίσθη Διάταγμα «Περὶ προτοποίησεως τοῦ ἀπὸ 31 Αὐγούστου 1955 Β.Δ. «περὶ παριστημένης συγκροτήσεως τῆς ἀρτιωτέρας τεχνικῆς συγκροτήσεως τοῦ, ἥτις εἰσαγομένη ἔξουσιοδοτησις, ἵνα προσδινή καὶ εἰς ἐπιθεωρήσεις ἀλληλικά φορτηγῶν πλοίων συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῆς προαναφερθείσης διεθνούς συμβάσεως καὶ ἔκδιδει τὰ οἰκεῖα πιστοποιητικά ἐπὶ τῶν ἐπιθεωρήσεων τούτων.

Εἰς τὴν συνοδεύουσαν τὸ Διατάγμα εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ἀναφέρονται τὰ ἀκόλουθα :

Διὰ τῶν διατάξεων τῆς διεθνούς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», προβλέπεται ἡ ὑποχρέωσις ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων δι' αὐτούς τούτους σήματος κινδύνου, ἐφ' δόσιν δὲν ἔχασφαλίζεται συνεχῆς ἀκρόασις ἐπὶ τῆς παριστημένης συχνότητος κινδύνου.

Κατ' ἔφαρμογήν ἐτέρας διατάξεως τῆς προαναφερθείσης διεθνούς συμβάσεως, ἔξηρέθησαν τῆς τειαύτης ὑποχρέωσεως τὰ ἄνω τῶν 250 κόρων δλικῆς χωρητικότητος, μή ἐκτείνοντα τούς πλόας των εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἐλληνικὴν ἐπιβατηγὴν πλοίοι.

Ἡδη, κρίνεται σκόπιμον, ὅπως η ὑποχρέωσις ἐφοδιασμοῦ δι' αὐτούς δέκτου κινδύνου ἐπεκταθῇ καὶ εἰς πλοία τῆς ὡς ἄνω κατηγορίας πρὸς δελτίωσιν τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας, ἐν περιπτώσει κινδύνου

Τὸ μοναδικὸν ἄρθρον τοῦ Διατάγματος ἔχει ὡς ἔξῆς:

Η διάταξις κατηγορία B' τῆς παραγρ. 3 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ἀπὸ 31.8.1955 Β.Δ. «περὶ παριστημένης συγκροτήσεως τῆς ἀρτιωτέρας τεχνικῆς ἔλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων», τροποποιήθηκεν καὶ συμπληρωθὲν διὰ τοῦ ἀπὸ 27.9.1956 Β.Δ., ἀντικαθίσταται ὡς ἔξῆς:

Αἱ ἔγκαταστάσεις σταθμῶν ἀσύρματου τηλεγράφου ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων δέν νὰ περιλαμβάνη:

α) Ραδιοτηλεγραφικὴν ἔγκαταστασιν ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς θαλάμου



**MARINAKIS & CIA.**  
SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS  
**SHIP SUPPLIES SINCE 1916**

WAREHOUSE AND OFFICES  
TUCUMAN 271

**BUENOS AIRES**

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",  
ALSO "STRAMAKIS",

καὶ εἰς τὸ δυνατὸν ὑψηλότερον σπουδῆν οὐτῶς ὅστε νόος ἔξασφαλίζεται ὁ μέγιστος δυνατὸς βαθμὸς ἀσφαλίσας ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου οὐδεμίᾳ ἐπιβλαβής παρεμβολὴ προερχομένη ἔξι ἔξωτερικοῦ θορύβου μηχανῆς ἀλλῆς τίνος προελεύσεως ιὰ παρεμποδίζῃ τὴν καλήν λῆψιν τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων κλπ.

β) Αὐτόματον δέκτην κινδύνου, πλὴν τῶν ἐκτελούντων συνεχῆ ἀκρόσασιν, ὁ ὅποιος δέον δπως ἐν ἀποστίᾳ οιασθήποτε παρεμβολῆς, εἶναι ίκανὸς νά τίθεται εἰς λειτουργίαν ἵνευ ρυθμίσεως διὰ τῆς χειρός, ὑπὸ παντὸς σήματος κινδύνου μεταδιδομένου εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συχνότητα κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνότητων, κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν κατηγοριῶν ἐκπομπῆς, τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν κανονισμῶν διὰ τὸ σῆμα κινδύνου, ὑπὸ τὸν δρόν δπως ἡ συχνότητα μὴ ἀπομακρύνεται τῶν 8 χ.κ. ἀπὸ τῆς ὄνομαστικῆς συχνότητος ἡ δὲ ἔντασις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ δέκτου εἶναι ἀνώτερα τῶν 100 μικροβάτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βόλτ.

‘Ο ἐφοδιασμὸς τῶν ὑποχρέων πλοιῶν δι’ αὐτομάτου δέκτου κινδύνου δέον νά ἔχῃ πραγματοποιηθῆ ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος διατάγματος.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗΝ ΠΕΡΙΘΑΛΨΙΝ

Τὸ ‘Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἐγύκλιον διὰ τῆς ὅποιας παραγγέλλεται, ὅπως ἔξακριβώσουν τὸ δυνατό ταχύτερον καὶ ἀνάφερουν εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν ναυτικῶν, μελῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν ὡς καὶ συνταξιούχων καὶ μελῶν οἰκογενειῶν τῶν διαμενόντων εἰς τὴν περιοχὴν τῶν. Εἰς τὴν ἐνέργειαν ταύτην προέβη τὸ ‘Υπουργεῖον προκειμένου νά μελετηθῇ ἡ δυνατότης παροχῆς Ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως εἰς ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν, διὰ τῶν κοινοτικῶν καὶ ἀγροτικῶν ιατρείων, ἐφ’ ὅσον διαμένουν εἰς περιοχάς μὴ ἐξυπηρετούμενας ὑπὸ παραρτημάτων τοῦ ‘Οίκου Ναύτου.

Εἰς τὴν ἐγύκλιον ἀναφέρεται ἐπίσης ποῖα ἐκ τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας τοῦ ναυτικοῦ θεωρούνται ὡς προστατεύομενα.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

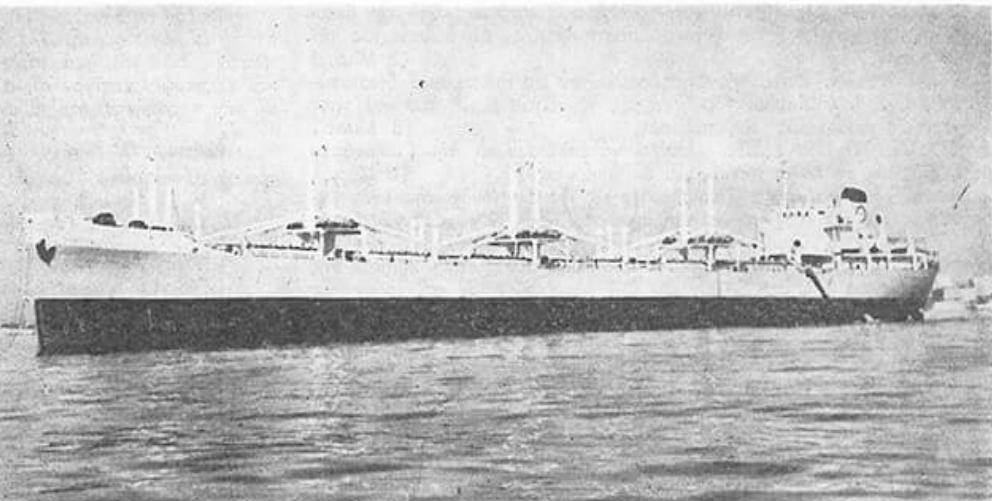
Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενήμηερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαρτίου ἐχορηγήθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Νικ. Ἀντ. Πατρώναν, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 5.150 μηνιαίως, Μαρίαν χήραν Σπυρ. Δανιηλάτου, μὲν ὑπηρεσίαν 5 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 865 μηνιαίως, καὶ Ἡρ. Ἀθ. Ὁμέσην, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν, δραχ. 3.359 μηνιαίως,

Εἰς μηχανικούς: Γεώρ. Εὐ. Ἀιδιαλιώτην, μὲν ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 4.334 μηνιαίως, καὶ Ἐλένην χήραν Πέτρου Μακρῆ, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 1048 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ἰω. Ν. Μέλην, ναύκληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 1438 μηνιαίως, Στ. Π. Βαλαδάνην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 1.100 μηνιαίως, Γερ. Π. Βασιλάτον, θαλαμηπόλον, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δραχ. 1.570 μηνιαίως, Ματθ. Λ. Ἀλιφραγκῆν, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 2.045 μηνιαίως, Εὐάγ. Ἀντ. Συρίγον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 18 ἡμερῶν, δραχ. 528 μηνιαίως, Μαρίαν χήραν Ἀλ. Τσουρινάκη, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 660 μηνιαίως, Γεώρ. Ἀντ. Σπάθαρον, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 1.728 μηνιαίως, Ἰωάν. Γ. Διδυμιώτην, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν, δραχ. 1.643 μηνιαίως, Αϊκατερίνην χήραν Μιχ. Καραγιάνην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, δραχ. 568 μηνιαίως, Ἐλένην χήραν Ἰω. Παπαθεοδώρου, ναύτου, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν καὶ 21 ἡμερῶν, δραχ. 500 μηνιαίως, Ἀριστ. Δ. Αύγερον, ναύκληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 30 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 2.125 μηνιαίως, Νικόλ. Δ. Παντζέλην, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 897 μηνιαίως, Στυλ. Δ. Κοτρώγιαν, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 6 ἡμερῶν, δραχ. 539 μηνιαίως, Ματθ. πατέρα Αδέρωφ Κάγκαλιπαντού, μὲν ὑπηρεσίαν 6 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, λόγω ἀτυ-

## ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ Τ 2



Τὸ ἐλληνικὸν τάνκερ T2 «ATHLON», μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ μετατροπὴν του εἰς μπάλκ κέρριερ 22.630 τόν. π.ω., ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Τάραντος, παρεδόθη πρὸ τίνος εἰς τους ιδιοκτήτας του (έταιροι ATHLON Διαχειρίσιοι Α. Ζυλᾶ - Άδελ. Περατικοῦ). Η μετατροπὴ περιέλαβε τὴν κατασκευὴν νέου προστέγου καὶ τοῦ σκάφους γεφύρας. Τὸ πλίσιον ἐφωδιάσθη μὲ 12 βαρούλκα φορτοεκφορτώσεως. Κατὰ τὰς δοκιμάς τοῦ σκάφους ανέπτυξε ταχύτητα 16.36 μιλιών. Τὸ δόλικόν του μπῆκε εἰναι τώρα 176 μέτρα, τὸ πλάτος 22.85 μ., τὸ ύψος 13.45 μ. καὶ τὸ ἐμφόρτον βύθισμά του 9.70 μέτρα. Είναι προναυλωμένον διὰ τρία ἔπι-

χήματος, δραχ. 500 μηνιαίως, Γεώρ. Γ. Στρατῆν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν καὶ 5 μηνῶν, δραχ. 913 μηνιαίως, Εύαγγελίαν χήραν Αθαν. Τζελέπητη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δραχ. 500 μηνιαίως, Νικόλ. Δ. Μπαλτσώτην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν, δραχ. 731 μηνιαίως, Άλεξ. Χαρ. Αλεξίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν, δραχ. 676 μηνιαίως, Παν. Ν. Μάμμην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δραχ. 2.127 μηνιαίως, Ανασ. Ζαφ. Μπιλίαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 1016 μηνιαίως, Γεώρ. Άδ. Καλλίκην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 28 ἡμερῶν, δραχ. 2020 μηνιαίως, Νικ. Γ. Δρακόπουλον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, δραχ. 1.522 μηνιαίως, Φρατζ. Ν. Γαλιάτσον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 1.348 μηνιαίως, Ρίζον Κ. Κωνσταντέλιαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 696 μηνιαίως, Ιωάν. Κ. Τυλιγάδην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 897 μηνιαίως, Απόστ. Ιω. Σκαρλέτον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δραχ. 2.244 μηνιαίως, Ιωάν. Κ. Ορφανόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δραχ. 772 μηνιαίως, Πέτρον Κ. Βάγιαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν, δραχ. 957 μηνιαίως, Γεώρ. Εμμ. Σαραπάρην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, δραχ. 1.643 μηνιαίως, Μαρίαν χήραν Μιχ. Σαλιάρη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δραχ. 589 μηνιαίως, Άλεξ. Σπ. Ταφλαμπάνη, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν καὶ 28 ἡμερῶν δραχ. 1.706 μηνιαίως καὶ Χρυσαΐδης χήραν Παν. Βασιλάκου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν καὶ 19 ἡμερῶν δραχ. 500 μηνιαίως.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΓΚΕΜ» (λίβερ, τάνκερ 9.260 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938): Έμφορτον ἀπὸ Νασσάου διὰ Νέαν Υόρκην ἐκόπτη εἰς δύο, 100 μιλιά ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Φῆαρ, τῆς Βιρτζίνιας, κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδροτάτης τρικυμίας εἰς τὸν Ατλαντικόν, μὲ ισχυρότατον ἀνέμον, τὴν νυκτα τῆς 7ης πρὸς τὴν 8ην Μαρτίου. Εἰς τὴν ἐπίκλησην βοηθείαν ἐσπέμασαν διάφορα σκάφη, περιλαμβανούμενα καὶ ἀμερικανικῶν ἀντιτορπιλικῶν. Ἐκ τοῦ πληρώματος, ἀποτελουμένου ἐκ 35 ἀνδρῶν, ἐφοεύθυν ὁ ποπλοίαρχος. Πάντες οἱ ἄλλοι, παρελθόμενοι ἀπὸ τὰ δύο τμήματα τοῦ σκάφους καὶ μετεφέρθησαν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας. Τὸ πρυμνάσιον τημῆμα ἐπέπλεσεν, οἱ μηχαναὶ του ἐλειτούργους κανονικοὶ καὶ ὁ α' μηχανικὸς ἐπέπλεσεν, οἱ μηχαναὶ του ἐλειτούργους λιμένας. Τὸ πρυμνάσιον τημῆμα τοῦ σκάφους πράμενεν ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος. Αντιτορπιλλικὸν έυρίσκετο πληρόσιον.

«ΑΙΓΥΠΤΟΣ»: Ήγκυροβολημένον, λόγω πυκνῆς διμίχλης, εἰς Βέζερ, ὑπέστη ἀρκετάς ζημιαὶ συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπ' αὐτῷ σκάφους. Τὸ σκάφος παρασυρθέν προστήρασεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τῆς ἀνατολικῆς σχήμης, ἀλλ' ἀνελκυσθέν ἄνευ βοηθείας συνέχισε τὸν πλοῦν του.

(4 Μαρτ.)

«ΑΛ - ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ, ΕΛ ΑΒΑΛ» (λιβ. δεξ.): Προσήραξεν εἰς τὸ ποταμὸν Ντελάγουαρ, ἐμφορτον. Διετάχθη τηματική ἐκφόρτωσις διὰ νά ἐπιτευχθῆ ἡ ἀνέλκυσις.

(7 Μαρτ.)

«ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ»: Έδεξανείσθη εἰς Αἴοι πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκεψήν ἐνδεχομένων ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως.

(7 Μαρτ.)

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ»: Ρήγματα ἀνευρέθησαν εἰς τὰς γωνίας τῶν στομάτων κατών καὶ εἰς τὸ μεσόστεγον. Αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ διεγήθησαν εἰς Κόμπε.

(5 Μαρτ.)

«ΑΣΠΙΣ»: Έξετέλεσεν εἰς Μόζι ἐπισκευάς εἰς τὸ πηδάλιον του.

(6 Μαρτ.)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβ.): Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Ναγκό-

**DIAMANTIS LEMOS LTD**

**SHIPBROKERS**

57/60 Aldgate High Street

LONDON E.C. 3

TEL: DIALEMCO LONDON

για έδηλωθησαν παρά τού πλοιάρχου ζημίας έκ τρικυμίας. (26 Φεβρ.)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιθ.): «Εμφορτον διότι Νάνην διά Μπουργκάς προσέκρουσεν εἰς Μπουγιούκυτερε, τού "Ανω Βοσπόρου, κατά τήν διάρκειαν πυκνῆς δύχλης. Τὸ σκάφος υπέστη ζημίας, ἀλλὰ συνέχισε τὸ πλοῦν του. (3 Μαρτ.)

«ΠΙΟΣΟΝΑΣ»: Κατά τήν ἐπιθεώρησίν του εἰς Γιοκοχάμαν διεπιστώθησαν διάφοροι ζημίας έκ τρικυμίας εἰς τὸ κατάστρωμα του καὶ τινες ρωγματικούς άμφοτέρας τάς πλευράς. (3 Μαρτ.)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιθ.): Κατέπλευσεν εἰς τήν Γιοκοχάμαν μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα του έκ τρικυμίας. (8 Μαρτ.)

«ΔΗΜΟΣ» (λιθάνου): Κατέπλευσεν εἰς Πουάν Νουάρ τήν Ιανουαρίου καὶ θάξεψεν εἰς τὸ κατάστρωμα του έκ τρικυμίας. (8 Μαρτ.)

«ΕΦΡΑΙΜ ΛΙΑΝΟΣ» (λιθάνου): Κατέπλευσεν εἰς Πουάν Νουάρ τήν Ιανουαρίου καὶ θάξεψεν εἰς τὸ κατάστρωμα του έκ τρικυμίας. (8 Μαρτ.)

«ΕΡΙΝΙΩ» (λιθάνου): Κατέπλευσεν εἰς Πουάν Νουάρ τήν Ιανουαρίου καὶ θάξεψεν εἰς τὸ κατάστρωμα του έκ τρικυμίας. (8 Μαρτ.)

«ΖΕΡΜΑΤΤ» (λιθ.): Ανεμένοντο δύνησι, ἀν τὸ σκάφος θάξεψεν εἰς τὸ κατάστρωμα του έκ τρικυμίας. (8 Μαρτ.)

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Μόζι μὲ ζημίας έκ τρικυμίας. (3 Μαρτ.)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ»: Απὸ Ροζάριο καὶ Ρόττερνταμ διά Κόρκ μὲ ύπόλοιπον φορτίου 2.600 τόνων, ζέζητησε βοήθειαν ἐνώ διέπλεε τὸ Λίζαρντ, λόγω μεταποτίσεως τοῦ φορτίου του καὶ ήγκυροδόλησε. Ναυαγοσωστικὸν ἔφθασε πλησίον του, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πλήρωμα ἐπέτυχε νὰ μειώσῃ κατὰ πέντε βαθμοὺς τὴν κλίσιν τοῦ πλοίου διὰ τῆς μεταποτίσεως ἀπὸ τὸ υπόφραγμα ἐνσακωμένου φορτίου. Κατόπιν τούτου τὸ σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιον καὶ ἔφθασε τήν Ιην Μαρτίου εἰς Κόρκ. Ἡ ἐπιθεώρησις ἀνέῳρεν, διτὶ τὰ καλύμματα τῶν τάνκς εἰς τὸ υπόφραγμα δὲν ἦσαν ἀσφαλῆ καὶ διτὶ δι' αὐτῶν εἰσέδυσαν ὕδατα εἰς τὸ κύτος. Προμήθειαι ζωτροφῶν ἐβλάβησαν. Τὰ ὕδατα ἡντλήθησαν καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸ πλοῦν του. (Φεβρ. 26 — Μαρτ. 3)

«ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ»: Απὸ Βασιλικό Μπασίη, διὰ Ρόττερνταμ μὲ 10.000 τ. μεταλλευμάτων ἔξωκειλεν εἰς θέσιν πλάτους 51.40 B. καὶ μῆκους 3.25 A. Τὸ σκάφος ἀνειλκύθη μὲ τήν βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ καὶ ἐπλευσεν εἰς Αμβέρσαν. Διὰ τήν ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του θὰ χρειασθοῦν 150 τ. χάλυβος. (Φεβρ. 26)

«ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ» (λιθ.): Κατέπλευσεν εἰς Μόζι μὲ ζημίας έκ τρικυμίας εἰς τὸ κατάστρωμα του. Ἐπίσης υπέστη ζημίας καὶ ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος κατά τήν πλευρίσιν του. (6 Μαρτ.)

«ΜΑΝΤΩ»: Ἐπειθεωρήθη εἰς Πόρτ Σουδάν, ἐπ' ὀγκώρα καὶ διεπιστώθησαν ζημίας εἰς τὰς ἡλεκτρικὰς ἔγκαταστάσεις ἀποθήκης ὑλικῶν καὶ καταστρώματος. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ πλεύσῃ εἰς Σουέζ, διτὶ ησαν δυναταὶ αἱ ἐπισκευαῖς. (Φεβρ. 24)

«ΜΑΡΙΑΣΜΙ» (λιθ.): Προσήραξεν ἐπὶ λασπώδους βυθοῦ εἰς Πέναρθ, ἀλλ' ἀνειλκύθη μὲ τήν βοήθειαν δύο ρυμουλκῶν καὶ εἰσέπλευσεν εἰς Μπάρρου. (Φεβρ. 27)

«ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.»: Τήν ἐσπέραν τής 3ης Μαρτίου προσέκρουσεν ἐπ' αὐτοῦ ἔνα ναυαγοσωστικὸν εἰς τὸ Αμβούργον καὶ τῷ προεκάλεσεν

έλαφράς ζημίας εἰς τήν δεξιάν πλευράν ύπεράνω τῆς θαλάσσης γραμμῆς. (Μαρτ. 3)

«ΝΟΕΛ» (Λιθάνου): Ο ἀσύρματος τοῦ Νόρθ Φόρελαντ ἀνέφερεν, διτὶ τὸ ἐν λόγω φορτηγόν, ἔμφορτον ἐκ Χερσώνως, συνεκρούσθη εἰς θέσιν πλάτους 53.34 B. καὶ μῆκους 5.55 A. μὲ τὸ δανικὸν «Χάννα Ντάν» καὶ ἔξεπεμψεν ἐπείγον σῆμα βοηθείας. Βραδύτερον τὸ σῆμα ηκυρώθη, μὲ τήν προσθήκην, διτὶ τὸ σκάφος ἐπλευσεν δημαλώς πρὸς τὸ Κίελον. (Μαρτ. 4)

«ΝΥΜΦΗ»: Ἀπέπλευσεν ἐκ Σουέζ, ἀφοῦ ἐπεσκεύασε τὰς ἡλεκτρικὰς τοῦ ἔγκαταστάσεις, βραχυκυκλωθείσας τήν 25ην Φεβρουαρίου. (Φεβρ. 25 — Μαρτ. 2)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ·Ι·Μ» (λιθ. δεξ.): Προερχόμενον ἐξ Ἀμβούργου κατέπλευσε ρυμουλκούμενον εἰς Ρόττερνταμ, πρὸς ἐπισκευήν. (Φεβρ. 22)

«ΟΜΟΝΟΙΑ II»: Ἐτοποθετήθη εἰς Τεργέστην ἀμοιδός ἔλιξ καὶ ἐγένετο εύθυγράμμισις τοῦ ποδοστήματος. Τὸ πηδάλιον ἔξαχθεν ἐπεσκευάσθη καὶ ἐπανεποθετήθη, ἐν δεξαμενῇ. Αἱ ἐπισκευαὶ συνεπληρώθησαν τήν 9ην τρ. μηνός. (Φεβρ. 26 — Μαρτ. 9)

«ΟΝΤΥ»: Ἐπεσκεύασθησαν εἰς Τεργέστην ὥρισμέναις ζημιάις τοῦ πηδαλίου του καὶ τῆς μηχανῆς (ἀναμετάλλωσις ἐδράνων) καὶ ἐπεσκεύασθησαν αἱ ἀντίτιαι τῶν ἔγκαταστάσεων ύγειας. (Φεβρ. 28 — Μαρτ. 11)

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ.»: Ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς Γιεραλτάρ πάπτο τοῦ Νοεμβρίου π.ε. Ἀγγέλλεται ηδη, διτὶ η κατάσχεσις ηρθη, τὸ σκάφος δημος παραμένει εἰς Γιεραλτάρ, διότι δίκη διεξάγεται μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ φορτωτῶν. (Μαρτ. 1)

«ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ»: Ἐπεσκεύασεν εἰς Βαλέντσιαν ζημίας, τὰς δόπιας ύπεστη τήν 14ην καὶ 15ην Φεβρουαρίου ἐκ τρικυμίας εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν, τοὺς ἀνεμιστήρας, τὰς λέμβους καὶ εἰς ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος. (Μαρτ. 2)

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» (δεξ.): Ἐπισκευάζει εἰς Χιτάτοις σοδαράς ζημίας τοῦ ἀριστεροῦ λέθητος προκληθείσας ἐκ τρικυμίας. (5 Μαρτ.)

«ΣΑΒΙΝΑ» (δεξ.): Ἐδεξαμενίσθη εἰς Ιννοσίμα πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως. (Μαρτ. 7)

«ΣΕΡΡΑΙ»: Συνεκρούσθη τήν 25ην Φεβρουαρίου μὲ ιαπωνικὸν σκάφος ὑποστάτη ζημίας εἰς τινα ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, εἰς δύο πτερύγια τῆς Ελίκος καὶ εἰς τὸ πηδάλιον. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Σαεμέπο δι' ἐπισκευάς. (3 Μαρτ.)

«ΣΚΙΑΘΟΣ»: Διεξήχθη εἰς Κόρμπε ἀναμετάλλωσις τῶν ἐδράνων τῆς μηχανῆς καὶ ἀντικατάστασις ἐθραυσμένων μερῶν. Ἀφορμὴ η ἐλαττωματικὴ λίπανσις, ἀλλὰ καὶ η τρικυμία. (Μαρτ. 5)

«ΣΟΥΥΕΡΤΕ» (λιθ.): Τήν 26ην Φεβρουαρίου ἐδηλώθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, διτὶ τὸ σκάφος ἀπέβη «παράγωγος δηλικὴ ἀπώλεια». (Φεβρ. 26)

«ΣΠΑΡΤΑΝ»: Ἐδικολούθει νὰ είναι προστηραγμένον. Ἐντὸς 10 Ημερών ἔξεφορτωθησαν 10.000 σάκκοι φορτίου. (Φεβρ. 26)

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιθ.): Ἀντικατέστησεν ἐν δεξαμενῇ εἰς Οζάκαν τὸ πηδάλιον του καὶ ἐπεσκεύασε διαφόρους ἀλλας ζημιάς του ἐκ τρικυμίας. (1 Μαρτ.)

«ΤΗΝΟΣ»: Ἀνεκοινώθη εἰς Γιοκοχάμαν, διτὶ διαρρέει τὸ Νοί διπύθμενον, λόγω ζημιῶν ἐκ τρικυμίας. Τὸ σκάφος θὰ ἐδεξαμενίζετο εἰς Χιτάτοις. (Μαρτ. 3)

## “SLIP” FUEL OIL ADDITIVES

Τὰ «βελτιωτικά» “SLIP” ἐμποδίζουν τὸν σχηματισμὸν καταλοίπων καὶ διελύουν τὰ υπάρχοντα τοιαῦτα. ‘Ελαττώιους τὴν ἐπιφανειακὴν τάσιν, βελτιώνουν τὸν φεκσμὸν καὶ αὔξανουν τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ καυσίμου. Είναι τὰ μόνα ποὺ περιέχουν καταλύτην διὰ μίαν τελείαν καύσιν.

**FUEL SLIP:** Μοναδικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν προϊόν διὰ τὴν τελείαν καύσιν τῶν βαρέων πετρελαίων.

**DIESELIP F:** Διά τὴν τελείαν καύσιν τοῦ πετρελαίου εἰς μηχανὰς Ντήζελ.

**DIESELIP**: Διά τὴν τελείαν καύσιν τῶν ἐλαφρῶν πετρελαίων (GASOIL).

### SLIP ΧΗΜΙΚΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΕΞΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

**ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑΛΥΤΙΚΑ ΔΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΔΙΠΥΘΜΕΝΩΝ, ΒΑΘΕΙΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΓΩΝ ΚΑΠ. ΔΙΑ ΣΚΑΗΡΟΥ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΥΔΑΤΟΣ**

**SLIPCLEAN-M:** Ἀποτελεσματικὸν γαλάκτωμα διὰ τὸν καθαρισμὸν καταλοίπων καὶ διελύουν τὰ υπάρχοντα τοιαῦτα. ‘Ελαττώιους

**SLIPCO 6900:** Διά τὴν τελείαν καύσιν τοῦ πετρελαίου εἰς μηχανὰς Ντήζελ.

**SLIPCLEAN-AA:** Διά τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν ἐκ λιπαρῶν έλαιών, ζωϊκῆς, ιχθυϊκῆς καὶ φυτικῆς προελεύσεως.

**SLIPCLEAN-L:** Διά τὸν καθαρισμὸν δεξαμενῶν περιεχουσῶν LATEX

### SLIP GROUP OF COMPANIES

34, GREAT ST. HELLEN'S, BISHOPSGATE

LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ Π. Γ. ΜΑΤΟΡΙΚΟΣ, οδός Κιμώλου, Αθήναις ΤΗ.Α.: 813.755

## Н НАУЛАГОРА

'Ανεπτερώθησαν αι ἐλπίδες. "Ηρκεσ πρός τοῦτο ή εύρυτέρα πως ζῆτησις χωρητικότητος διὰ Μάρτιον και Μάρτιον — 'Απρίλιον ἀπό τοὺς βορειομερικανικούς λιμένας τοῦ 'Ατλαντικοῦ και τοῦ Κόπτου διὰ σιτηρά και ή παρέμβασις τοῦ κινεζικοῦ παράγοντος εἰς τὸ Πλέιτ. Ναῦλοι ἐλαφρῶς βελτιώμενοι ἐπληρώθησαν. Αἱ προδηλεψίαι φέρουν τὴν κατάστασιν κλίνουσαν ὑπὲρ τῶν ἔφοπτιστῶν. Πιστεύεται ὅτι δι 'Απρίλιον, ἂν αι διαταγαὶ διὰ σιτηρὰ διατηρηθοῦν εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, οἱ ναυλωταὶ θὰ ὑποχρεωθῶν νὰ πληρώσουν τοὺς πρὸ τῆς τελευταῖς ὑποχρήσεως (πρὸ μηνὸς και πλέον) ναύλους. Πρόκειται πάντως περὶ ἐλπίδων, ή πραγματοποίησις τῶν ὅποιων ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας ἔξαρτᾶται.

"Η κίνησις κατά τομέας, λίαν ένδιαφέρουσα λόγω της σημειωθείσης ζω-  
πρότητος, είχεν ώς κάτωθι:

Από τὸν Κόλπον ἡ μεγαλυτέρα ζήτησις τοννάς καὶ ἡ σχετικῶς περιωρισμένη προσφορά ἐπέτρεψε τὴν ἀντίστασιν τῶν πλοιοκτητῶν. Διὰ τὸ Κόντινεν οἱ ναῦλοι διὰ τάνκερος μετρίους μεγέθους ('Αμέρισα, Ρόττερνταμ ἢ 'Αμστερνταμ) ἀπό 3.50 ἔφθασαν εἰς τὰ 3.90 δολ. φίο καὶ τῶν φορτηγῶν ἔπροῦ φορτίου ἀπό 4.25 εἰς 4.50 καὶ διὰ λίμπερτος εἰς 4.75 δολλάρια. Διὰ τὴν 'Ισπανίαν τὰ πρὸ ἔξ έβδομάδων ἐννέα δολλάρια ἐπανεπλήρωθησαν εἰς σκάφη 14.000 τόνων ἐναντί των 8.55 δολ. 'Αθηνᾶ ἡ ζήτησις χωρικιότητος διὰ τὸ Μαρόκον. Πλὴν τῶν ἀμερικανικῶν, ξένα σκάφη ἐπληρώθησαν 5.50 — 6 δολ. Διὰ τὴν Πολωνίαν τάνκερ ἐκλείσθη δολ. 4.75. Διὰ τὴν 'Ελλάδα (σιτηρά) δολ. 6 ('Απριλίου) 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλεύθ.

Από τὸ Τόπον Νόρδερν Ρέινταν τὰ 3.85 διστάσια ἐπληρώνοντο διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς φορτηγά καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν λίμπερτ 38/6 διὰ τὸ Εἰδουμάσουθ καὶ 45/— ἀπὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Μέρσεϋ. Ἀπὸ τὸ Μπιαλ Κομῷ 44/6 διὰ τὸ Μάντσεστερ καὶ 45/— ἀπὸ τὸν Ἀγιον Λαυρέντιον δι’ ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας. Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας 76/3 καὶ 36/3 συμπλήρωσιν ἀπὸ Ἀγ. Λαυρέντιον, ἔναντι τῶν 81/— τοῦ Φεδρουσαρίου.

Διά τούς γαιάνθρακας ή ζήτησις διετηρήθη περιωρισμένη. Άπο τό Χάμπτον ρόδος τά 6.75 και 6.85 δολ. διά την Ιαπωνίαν βάσις έξι ημέρας \$Hine και τά 8 δολ. με 1.000 τόν. έκφόρτωσιν. Διά την Πορτογαλίαν δολ. 4 και την Ισπανίαν 4.15 (Μεσόγειον) και 4 δολ. Βρετανίου. Διά την Γερμανίαν 24/4%. Μικρά ζήτησις διά παλαιοσύδηρα εις τὰς γνωστὰς τιμὰς τῶν 105.000 δολ. Διά λίμπερτς έπιμηκυνθέντα 126.000 και 125.000 δολ. Διά την Ιταλίαν δολ. 60.000 και την Αγγλίαν 64.000 δολ.

Περιωρισμέναι αι ναυλώσεις ἀπό τὴν Κούβαν. Οι Κινέζοι ἥσαν οι περισσότερον ἐπιδείξαντες ἐνδιαφέρον. Ναῦλοι χαμηλοί. Τὰ 86/— ἐπληρώθησαν εἰς λίμπερτ διά Μάρτιον — 'Απρίλιον. Διά τὴν Καζαμπλάνκαν δολ. 6 καὶ διά τὴν Ἐλλάδα μέρος φορτίου 13 δολλάρια.

Καλύτεροί πως ναύλοι Επίπλωσησαν και ἀπό τὸν Β. ὁ ρ. Εἰρήνικὸν διά τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 6 καὶ διά Χοκκαΐντο δολ. 6.40. Διὰ τὴν Κορέαν 6.25 δολ. Κριθή διά τὸ Κόντινεντ δολ. 8. Ευλεία καὶ γενικὰ εἰς λίμεντρο διά τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 95.000 καὶ διά τὴν Ἀγγλίαν δολ. 10.05. Διὰ τὴν Κίναν μπάλκ σκάφος 20.000 τόν. ἐπιλόρδη 44/— καὶ 45/— ριο. Διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 7.50 κριθή. Παλαιοσίθηρα ἀπό τὴν Καλιδόνιαν διά τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 62.500, ἔναντι τῶν 64.000 προηγουμένων.

Τὸ Πλεῖτ ὑπῆρξε τὸ κέντρον τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ παρελθόντος 5θημέρου. Ναῦλοι βελτιώμενοι. Διὰ τὴν Κίναν ἀρκεταὶ διαταγαί, κακῶς καὶ διά τὸ Κόντινεντ. Τὰ 62/6 καὶ ἐν συνεχείᾳ μέχρι 71/3 ἐπληρώνοντο εἰς σκάφη μεγάλα (15 — 16.000 τόν.) διὰ τὸ Κόντινεντ 'Απρίλιου) καὶ εἰς τάνκερ 17.500 τόν. τὰ 62/— ἔναντι τῶν 57/6 τρηγούσουμέως. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 75/— τοὺς 65 κ. π. Διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν (Λίμπερτο) 65/— ('Απρ. — Μάιον) καὶ εἰς τάνκερ 62/— 'Απρίλιον). Διὰ τὴν Κίναν τάνκερς ἑκλεισθησαν εἰς τὰ 74/— μὲ τὰ ἔσσα ἐκφόρτωσεως (vaseunators) ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς ἡ 76/— ἀπὸ τοὺς φοπιλάστρους. Φορτηγά ἐπληρώθησαν 88/— ἔως 89/6. 'Απὸ Βιττόρια εισταλεύμαστα διὰ Πολωνίαν 45/— γκρός τέρμις καὶ διὰ Κωνστάντζαν 8/6 φίσ (Μάρτ. — 'Απρ.).

Περιαριστημένη ή έργασία από την Αύστραλιαν. Λίμπερτο από τους υπτικούς λιμένας διά το Κόντινεντ έκλεισθη εἰς τὰ 62/6. Γαιώνυμοις κεκ

άπό τὸ Νιουκάστλ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 35/6 καὶ 36/—. Ἀπό τὸ Κέιτρ  
Τάουν διὰ τρεῖς λιμένας Ἰαπωνίας 61/6. Κόπτρα ἀπό τὰς Φιλιππίνας  
διὰ τὸ Κόντινεντ 14½ σέντς τούς 100 κ.π. Ὁρυζα ἀπό τὴν Βιρμανίαν  
διὰ τὴν Κούθαν 55/— καὶ διὰ τὴν Κεϋλάνην 37/9 ἔως 40/—. Μεταλ-  
λεύματα ἀπό Μαρμάρικου διά τὴν Ἰαπωνίαν (λίμπερτος σκάφη) 39/-  
ἔως 42/6 ἀναλόγως δρών φορτεοκφορτώσεως. Ἀπό τὴν Βοημάνη με  
ταλλεύματα διὰ τὴν Πολωνίαν 48/6.

Ζωηρά κίνησις ναυλώσεων φωσφάτων άπό την Καζαμπλάνκαν διά την Κίναν. Τὰ 56/6 έπιληρώθησαν εἰς σκάφη 10 — 13.000 τόν. διὰ Νότιου Κίναν και 2/— έξτρα έανν Βόρειον (Μάρτ.)

Από την Μαύρη Θάλασσα στηρά 32/— διά το Κόντινεντ και 19/— γαιάνθρακες διά Δυτ. Ιταλίαν. Μεταλλεύματα διά το Κόντινεντ 28/— και 30. Διά την Ινδονησίαν (νόμιμον φορτίον) λίμπερτ 26.000 λίρ. κατ' αποκοπή φίο. Πυρίται από Μόρφου διά την Όλλανδιαν 24/— και μικρόν φορτίον από το Σέτουμπαλ διά το Βέλγιον 20/6. Γαιάνθρακες από την Πολωνίαν διά Βαρκελώναν 29/— φίο διά Δυτ. Ιταλίαν 23/6 φόμπτ.

Ξύλεια ἀπὸ τὸν Ἀρχάγγελον διὰ τὴν Ὁλλανδίαν εἰς τὰ 220/— (4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ 210/— (3 συνεχῆ ταξίδια). Ἀπὸ τὴν Πολωνίαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν (ἀνατολική ἀκτή) 117/6 καὶ 115/—

Ολίγαι πράξεις έπι τάιμ - τσάτερς. Από την Βρετανικήν Κολομβίαν ταξίδια πρός τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ἐπληρώνοντα ἀτμοκίνητα δολ. 2.10. Ταξίδιον κυκλικὸν Δυτ. Αφρικῆς 19/6. Κινέζοι ναυλωταὶ ἐπληρώσαν 19/ — εἰς σκάφος δηζελοκίνητον 15.000 τὸν. μὲ ἄμεσον πρόσθοσιν Ἰαπωνίαν διά 5 — 7 μῆνας. Δηζελοκίνητον 12.675 τόν. διά 11 — 13 μῆνας, μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν Κόλπον, 20/6 καύσιμον 25.2 τόν. 15 μῖλ. Ἐτερον 12.900 τόν. d.w. δολ. 2.80 δι' 6 — 9 μῆνας, 22½ τόν. φιούελ δῖ�, 15 μῖλ. Ἀτμοκίνητον 4.400 τόν., 9 — 10 μιλ. 13 τόν. φιούελ δῖ� 25/ — μὲ δηερτάιμ 120 λιρ. μηνιαίως ἔξι μῆνας ταξίδια Βαστικῆς — Κόντινεντ — Μεσογείου, ἔξαιρουμένου Ἰσραὴλ.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ζωηροτέρα ή κίνησις άπό τε τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Αἱ μεγάλαι ἔταιρισι ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 15<sup>ου</sup> Ημέρου ἐξεδήλωσαν σταθερὸν ἐνδιαιφέας. Ναῦλοι διεπιτιθέμενοι ἐπληρώνοντο Γύρω τῶν 32½ — 35% κάτω τοῦ A.T.R.S. διὰ Βρέσιον *Αμερικήν* (*Φεδρουάριον*) διὰ μέτρια σκάφη (ἀκάθαρτα φορτία) καὶ μέχρι 42½% διὰ μεγάλα. Διὰ τὴν Βραζιλίαν ἐπληρώνοντο μείον 44 — 47½% τοῦ A.T.R.S. διὰ μεγάλα σκάφη. Διὰ τὴν *Ιαπωνίαν* δολ. 5. Δι' ὑπερατλαντικὰ ταξίδια καλὴ ἡ ζήτησις τονώτ. Μέτρια σκάφη ἐπληρώνοντο 42½ ἔως 45% κάτω τῆς *Κλίμακος* μέχρι καὶ 52½% διὰ μεγάλα. Καθαρὰ διὰ τὸ *Κόντινεντ* 32½ — 35% κάτω τῆς *Κλίμακος*.

"Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἡ ἔργασία ἀνεφέρετο τόσον διὰ φορτώσεις πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, ὅσον καὶ πρὸς τὸ Κόντινεντ. Ἀρκετά σκάφη μέσου μεγέθους ἐναυλώθησαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς τὰ 64% κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναυλογοίου καὶ μεγάλα εἰς 67½ ἔως 70%. Διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφος 19.000 τόν. ἐπληρώθη 40% κάτω τῆς Κλίμακος. Διὰ τὴν Ιαπίδιαν μικρὸν σκάφος 42½% κάτω τῆς Κλίμακος. Μεγάλα σκάφη ἐπληρώνοντο 50% κάτω τῆς Κλίμακος ('Απρίλιον). Πολλὰ ἐναυλώθησαν. Διὰ τὴν 'Απω 'Αντούλην ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 25% κάτω τῆς Κλίμακος καὶ δι' ὑπερταλαντικὰ ταξίδια 32½ ἔως 37½% κάτω τῆς Κλίμακος εἰς σκάφη T2. Τάιμ ταύτορες τριετή ἐπληρώθησαν 15/3 διὰ μότορσπη ἐν φιούνελ δῖλ καὶ ἔτερον εἰς τὰ 13/— διὰ σκάφους μὲν δῆτελ δῖλ.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΔΑΓΟΡΑ

Μὲ πειρωτισμένην κίνησιν καὶ μὲ χαμηλάς τιμάς καύλων διετηρήθη πειραικὴ ναυλαγορά κατά τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ Μαρτίου. Τὴν κυιωτέραν ἐργασίαν συνεκέντρωσαν τὰ φορτία ξυλείας ἀπὸ Γαλάτσι — Κωνσταντίζαν καὶ ἀπὸ Νοβορωσίσκην διὰ Δυτικῆν Ἰταλίαν καὶ νῆσους. Εκλείσθησαν ἀρκετά σκάφη ἀπὸ Γαλάτσι καὶ Κωνσταντίζαν 5.000 κ.μ. Ακαστον διὰ Ποτζουόλι 27/6 φίο καὶ ἀπὸ Νοβορωσίσκην διὰ Δυτ. "ἰταλίαν γύρω τῶν 30/— τὸ κ.μ., Μάρτιον. Διὰ φορτίον λιπασμάτων ἀπὸ Βοσπόρου δι' Ἀλεξανδρείαν ἐκλείσθη σκάφος (μὲ βιθύτας ποταμοῦ) εἰς

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
**ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

## Ταχύτης έκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

τά 27/— φίο, Μάρτιου, ένωψ όποι Πάνορμον 2.200 τ. μεταλλεύματος βροκάκιου διά Λιδόρνο, έκλεισθη έπερν σκάφος εἰς τά 25/— Μάρτιου Διά χαλυδδίνους ράβδους όποι Κωνστάντζαν διά Γένοβαν έπιληρώθησαν εἰς σκάφος μετρίου μεγέθους δολ. 3.75 φίο, κατά τόνον, Μάρτιον. Συνήθη φορτία γαιανθράκων από Μαριανούπολιν δι' ένα λιμένα Δυτ. Ιταλίας και ένα Σικελίας (σκάφη 2.500 — 3.500 τ.) έκλεισθη εἰς τά 28/—, Απρίλιον. 'Από Πειραιά έναυλώθη τὸ φορτηγὸν «Τούρλιαν» 4.500 τ. κοκκινόχωμα δι' ένα λιμένα Ολλανδίας 25/—, Απρίλιον

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΙΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικὴν Ίταλίαν δολ. 60.000, φίο-στόσουεντ, Απρ. 1 — 15. «ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤΣ» (δεξ.) Κόλπον 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερτραμ δολ. 3.55, φίο-στόσουεντ, Μάρτιον.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβ.) Χάρπτον ρόδης 20.000 τ. γαιανθράκων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερτραμ 22/—, μὲ 3.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιβ. δεξ.) Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδέλφειαν 17.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερτραμ δολ. 3.25, φίο-στόσουεντ, Μάρτ. 5 — 15.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 105.000, φίο-στόσουεντ, Απρ. 2 — 27.

«ΣΑΠΦΩ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 105.000, φίο-στόσουεντ, Απρ. 25 — Μαΐου 5.

«ΠΥΡΓΟΣ» Κόλπον 11.300 τ. γεννημάτων Καζαμπλάγκων δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, καντσέλλη 13 Μαρτίου.

«ΑΛΜΠΑ» (λιβ.) Νέας Ορλεάνην — Πόρτ Εβρεγκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 105.000 φίο-στόσουεντ, Μάρτ. 15 — 31.

«ΠΛΑΝΑ Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιράν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρ. 12 — 27.

«ΑΛΟΙΝΤΑ» Νόρδερν ρέιντζ 11.300 τ. παλαιοσιδήρων (610.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 126.000, φίο-στόσουεντ, Μαΐου 5 — 31.

«ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 105.000, φίο-στόσουεντ, Μάρτ. 10 — 31.

«ΝΤΕΡΜΠΥ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8.60, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρίλιον.

«ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 15.500 τ. γεννημάτων 'Αυδέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερτραμ δολ. 3.75, φίο-στόσουεντ, Μάρτ. 25 — Απρίλιον 6.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς έτ. «Τρίτων») Χάρπτον ρόδης 9.500 τ. γαιανθράκων Λισσανῶν δολ. 14, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 15 — 31.

«ΕΥΡΩΤΑΣ» Φιλαδέλφειαν 11.500 τ. παλαιοσιδήρων (505.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 125.000 φίο, έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 8 — 15.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτικὴν Ίταλίαν δολ. 60.000, φίοιν ἀπό 'Αλμπανι δολ. 62.000, φίο-στόσουεντ, Απρ. 18 — Μαΐου 8.

«ΦΩΣ» Χάρπτον ρόδης 9.500 τ. γαιανθράκων Μπιλμπάο δολ. 4, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 20 — Απρ. 10.

«ΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 4.65, μὲ 3.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 20 — Απρ. 3.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβ.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 20 — Απρ. 5.

«ΕΛΕΝΗ» Χάρπτον ρόδης 9.000 τ. γαιανθράκων Βαλένθιαν — Σαγκούντο ρέιντζ δολ. 4.20, μὲ 2.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτιον.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Καζαμπλάγκων ἡ Σαφφι δολ. 6, ἀμφοτέρους 6.25, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 10 — 27.

«ΕΛΕΜΙΡ» (άμερ. δεξ.) Κόλπον 15.000 τ. γεννημάτων 'Ελλάδα δολ. 13.89, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρ. 15 — 27.

«ΤΖΟΡΤΖ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων 'Ελλάδα δολ. 6.99, ένα λιμένα, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρ. 1 — 15.

«ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ» (δεξ.) Κόλπον 26.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερτραμ δολ. 3.75, φίο-στόσουεντ, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Πειραιά δολ. 6.50, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρίλιον 1 — 15.

'Εκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ», όφινον «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ» λόγκ Μπήτης 13.000 τ. κώκ 'Ιαπωνίαν δολ. 6, φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἔκφ.) σιν, Μάρτ. 15 — 'Απρ. 10.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (505.000 κ. π.) 'Αγγλίαν δολ. 10.05, φίο-στόσουεντ, Απρ. 25 — Μαΐου 10.

«ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας, δολ. 111.250, φίο-στόσουεντ, Μαΐου 1 — Ιουνίου 11.

«ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 9.000 τ. σπόρων 'Αλγέριον καὶ Γένοβαν δολ. 9, Μαρτίου 6 — 10.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» Βρετ. Είρηνικον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 20 — 31.

«ΠΑΤΜΟΣ» Βρετ. Είρηνικον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 19 — 25.

«ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.» (λιβ.) Καλιφόρνιαν 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 62.500, φίο-στόσουεντ, Μάρτ. 1 — 'Απρίλιον.

«ΠΟΛΛΑΟΥΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρικ, λιμένας Βρετ. Είρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτιον.

«ΧΙΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρικ, λιμένας Βρετ. Είρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτιον.

«ΝΟΤΙΑΝ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 7.000 τ. γεννημάτων χύμα (τυμά) Σάντο Ντομιγκό δολ. 5.50, μὲ 2.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτ. 10 — 19.

'Εκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΛΟΥΡΙΑ» λίδερ. (ex «Andover Hill») ἕνα λιμένας Πλείτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες 9.800 τ. γεννημάτων Λίδερπολ — Μπίρκενχεντ — Μάντιςετερ 70/—, μὲ 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρ. 27 — Μαΐου 21.

«ΠΑΡΝΩΝ» Νεκοτέας συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλέγκαν 10.000 τ. γεννημάτων Μορτάσσα — Ντάρ έλ Σαλάδη 62/6 ένα ἡ 65/— δύο λιμένας, μὲ 750 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μάρτιου 15 — 30.

«ΑΥΡΑ» ἕνα λιμένας Πλείτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες ἡ Μάρ. ντελ Πλάταν 9.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν — Λίδερον ἡ Νεάπολιν 63/6, μὲ 1.000 τ. ἔκφ.) σιν «γκρός - τέρμα», Μάρτ. 16 — 23.

«ΜΑΡΟΥΚΑ» (Λιδενόν) Ρίδερ Πλείτ 9.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν 63/9, μὲ 1.000 τ. ἔκφ.) σιν «γκρός - τέρμα», Μάρτ. 20 — Απρ. 5.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (δεξ.) Νεκοτέας, συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλέγκαν 17.500 τ. γεννημάτων Ντάρεν - Σαγκάνη ρέιντζ 74/—, μὲ 1.800 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Μαΐου 1 — 21.

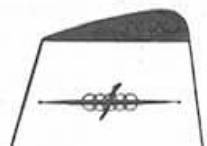
«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» Ρίδερ Πλείτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες 9.200 τ. γεννημάτων ἕνα λιμένα Γένοβαν — Λίδερον ἡ Νεάπολιν, μὲ δύοτερον λιμένα Κατάνην ἡ Πλάτερ 65/— καὶ 67/6 ἀντιστοίχως, 1.000 τ. έλευθ. ἔκφ.) κώνων, Απρ. 10 — Μαΐου 10.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΜΟΥΣΣΗ» (Λιδενόν) ex «Γαι Υαν», 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 12.400 τ. λιπαρημάτων εἰς σάκκους Νότιον Κίναν 62/—, ἐν Σαγκάνη 63/—, όφιν Βρ. Κίναν 64/—, φίο, Μάρτιον.

'Εκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.» Σαβδόν 1.100 τ. εἰδῶν ἐκ σιδήρου Βηρυττὸν δολ. 9.50, ὄρ-



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

### Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ)

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 2 μ.μ.

14, 28 Μαρτίου

11 'Απριλίου

9, 23 Μαΐου

6, 20 Ιουνίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —

ΒΗΡΥΤΤΟΝ ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ —

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 π.μ.:

21 Μαρτίου

4 'Απριλίου

2, 16, 30 Μαΐου

13, 27 Ιουνίου

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν θυματότηταν καὶ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνή δρομολόγια τῶν πολυτελῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ & ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 27 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 474.492, 477.469, ΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

χάς Μαρτίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.» Σαβδόναν 1.100 τ. κώκ Πειραιά δολ. 4.85 φίο, τέλη Μαρτίου.

«ΗΑΙΑΣ Κ.» Δυρράχιον 2.800 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων Κωνστάντζαν δολ.

2.80, όφιον Δύσυνδριν δολ. 3, άφ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιδάνου) Μπόναν — Φιλιππίδηλ 3.000 τ. πολαιο-

σιθρών Ντουμπρόδιν λίρασ 4.000, Μάρτιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (Λιδάνου) Δυρράχιον 6.700 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων Κων-

στάντζαν δολ. 2.95, Μάρτ. — Απρίλιον.

«ΤΑΝΑΓΡΑ Σ» Ριγίκαν 1.000 τ. ζαχάρεως Πόρτ Ματαράνι δολ. 11.50, όφιον

Αντοφαγάστα δολ. 12 φίο, Μάρτιον.

«ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ» (Λιδάνου) Μόρφου Μποι 7.500 τ. πυρίτου «Ελλεσμερ Πόρτ

η Μπήρκενχεντ 35/— «γκρός - τέρμες», Απρ. 2 — 16.

### Έκ Μαύρης Θολάσσης και Τουρκίας

«ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ» Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. μηχανημάτων και

γενικών ειδών Κούδαν, λίρασ 17.000 φίο, Μαρτ. 15 — 25.

«ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ» Μαύρην Θάλασσαν 3.000 τ. γεννημάτων Βηρυττόν 32/6 φίο,

Μαρτ. 5 — 20.

«ΣΠΑΡΤΙΑ» Γολάστα 2.350 τ. κορμούς δένδρων και πριονισμένης ξυλείας Ρα-

δένιναν ή Ρίρινι 41/6 φίο τούς κορμούς και λιρέτας 2.800 τον τ., την πριον.

«ΑΡΕΤΗ» (Λιδάνου) Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. μηχανημάτων και γενικών ειδών 475.000 κ. π.) Κούδαν, λίρασ 17.000 φίο, Μάρτιον.

«ΗΑΙΑΣ Κ.» Κωνστάντζαν 2.800 τ. γεννημάτων Ραβένιν 36/—, Μάρτιον.

«ΜΙΣΡ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» Βάρναν 2.600 τ. τοιμέντων Πόρτ Σουδάν 42/— φίο,

άρχος Μαρτίου.

«ΟΥΡΑΝΑΣ» (Λιδάνου) Κωνστάντζαν 3.000 τ. τοιμέντων Τζέδδα 42/— φίο,

Μάρτιον.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. μηχανημάτων και γενικών ειδών ινδονησίαν λίρασ 26.000, όφιον Ιαπωνίαν λίρασ 30.000, Μάρτιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άδ. Γουλανδρίου) Κωνστάντζαν 9.000 τ. ζαχάρεως εις σάκους Κεύ-

λάνην 47/6, φίο - στόουεντ, με 750 τ. φόρτων, 750 τ. έκφοισιν, Απρ. 1 — 15.

«ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ» (Λιδάνου) Νοδορούσιον 8.500 τ. λιοστόπορου Δυτ. Ιταλίαν (περιλαμβανόμενου Πόρτ Ποτζουόλι) 29/— φίο, Μαρτ. 1 — 10.

### Έξ Αύστραλιας, Ινδίας και Απω Ανατολής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιδάνου) Φιλιππίνης 9.800 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντης ή Κόλπον

δολ. 6.20 ή 6.45 δύο λιμένας, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαρτίου 1 — 15.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.» Φιλιππίνης 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντης δολ. 6.20

φίο - στόουεντ, 1.500 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Απρ. 10 — 30.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιδ. Μπουράνης 9.500 τ. όρψης εις σάκους Κεύλανην 38/9,

φίο - στόουεντ, 500 τ. φόρτ., 600 τ. έκφοισιν, άρχος Απρ.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιδ. Σιδηνός 14.000 τ. γατανθράκων Καμαΐσι —

Χιρούρατα ρέιντης 35/6, με 2.500 τ. φόρτ., 3.500 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 20 — Απρ. 10.

«ΦΕΤΤΙΣ» Φιλιππίνης 499.000 κ. π. κόπρα Αμέρισον — Αμέρισον ρέιντης 14/5 σύντης, έλαν Μεσογείου δολ. 1.500 έξτρα, όφιον Ιαπωνίαν δολ. 2.500 έξτρα, φίο - στόουεντ, Μάιον 1 — 15.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (ή έπερον) Φιλιππίνης 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν

ρέιντης δολ. 6.20, φίο - στόουεντ, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Απρ. 15 — 30.

«ΑΡΙΣΤΕΥΣ» (Λιδάνου) Μπούρμεν 9.500 τ. όρψης εις σάκους Κούδας 55/—

φίο - στόουεντ, Απρ. 16 — Μαϊού 5.

### Έκ παντοίων άλλων άγορων

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΗΙ» (Λιδάνου) Πόρτ Ρεντί 9.000 τ. σιδηρομεταλλ. Κωνστάν-

τζαν 36/— φίο, 1.000 τ. φόρτων, 1.000 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 10 — 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Εμπειρίκων) ένα δύο λιμένας Περού 450.000 κ. π. ιχυστολέυρων

ένα ισπανικόν λιμένα Μεσογείου ή ένα λιμένα Αδριατικής (έξαιρουμενης Αλβα-

νίας) δολ. 73.000 φίο - στόουεντ, Μάρτ. 15 — 22.

«ΒΕΡΟΠΛΙΒΑΔΑ» Καζαμπλάγκον 9.000 τ. φωσφάτων Ρόπτερταν — Πέρνις

— Βλαρόπτιγκεν 19/—, «γκρός - τέρμες», Μαρτ. 15 — 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Άρα) Κούδαν 12.500 τ. ζαχάρεως διά Τόκιο — Χακάτα ρέιντης

85/— φίο - στόουεντ, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μάιον 20 — Ιουν. 20.

«ΣΕΙΧΗΣ ΜΑΡΣΕΛΑ» (Λιδάνου) Πόρτ Όκο και Μπολάι Πόρτ 8.000 τ. Βω-

ζίτου Πόρτ Μάργκερα 41/6 φίο, 600 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 1 — 15.

«ΜΙΣΡ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» Πόρτ Σουδάν 2.600 τ. (φορτίον βαμβακοσπόρου) Αλεξάν-

δρειαν 36/—, τέλη Μαρτίου.

«ΣΑΝ ΓΚΕΡΑΣΙΜΟ» (Λιδάνου) Καζαμπλάγκον 2.300 τ. παλαιοισιδήρων Ντουμ-

πρόδιν δολ. 5.90, Μάρτιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άλληνικόν) ένα δύο λιμένας Βορ. ή Νοτ. Κούδας 3.000 τ. ζα-

χάρεως (σάκους) Ελλάδας — Τασκρόκ, 86/— φίο - στόουεντ, 1.000

έλευθ. έκφοισιν, Μάρτ. — Απρίλιον.

### Αι χρονοναυλώσεις

«ΕΛΕΝΗ» 10.000 τόνων d.w. (521.000 κ. π., 10 μίλ., 19τ. φιούελ) ταξίδια

Ηνων Πολιτειών — Εύρωπης δολ. 625 μηρερίων, παράδοσης Φιλοδηλεψίαν ή

Χάμπτον ρόδες 12 — 20 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν — Αμέρισον —

Αμέρισον ρέιντης ή Μεσογείου (έξαιρουμενου Ισραήλ).

«ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ» Καζαμπλάγκον 13.500 τ. φωσφάτων Νότ. Κίναν 56/6,

Σαγκάη 57/6, έλαν Βόρ. Κίναν 58/6, φίο, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μάρτιον.

«ΧΡΥΣ» (λιδ. Σάντο Ντομίριο 10.000 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντης δολ. 3.25,

φίο - στόουεντ, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 26 — Απρίλιον 7.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Αλούζης) Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκους Ντάιρεν

- Σαγκάη ρέιντης, με όφιον Βαπτών — Τασκρόκ, 86/— φίο - στόουεντ, 1.000

έλευθ. έκφοισιν, Μάρτ. — Απρίλιον.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» Καζαμπλάγκον 13.500 τ. φωσφάτων Νότ. Κίναν 56/6,

Σαγκάη 57/6, έλαν Βόρ. Κίναν 58/6, φίο, 1.000 τ. έλευθ. έκφοισιν, Μάρτιον.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιδ. Σάντο Ντομίριο 10.000 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντης δολ. 3.25,

φίο - στόουεντ, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Μαρτ. 26 — Απρίλιον 7.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Αλούζης) Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκους Ντάιρεν

- Σαγκάη ρέιντης, με όφιον Βαπτών — Τασκρόκ, 86/— φίο - στόουεντ, 1.000

έλευθ. έκφοισιν, Μάρτ. — Απρίλιον.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» 15.230 τόνων (714.000 κ. π., 14 — 14½ μίλ., 19 — 20 τ. φιούελ και 1½ τ. ντηζέλ) τρία κυκλαί ταξίδια Ειρηνικού (περίπου 12 μήνας) δολ.

2.70, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέιντης ή αναρίζεις 1 — 15 Μαΐου.

«ΑΝΤΩΝΥ ΗΙ» 15.230 τόνων (744.000 κ. π., 14 — 14½ μίλ., 19 — 20 τ. φιούελ και 1½ τ. ντηζέλ) ταύρη - ταξίδια 5 έως 7 μήνας 19/—, σημεσος παρά-

δοσης Ιαπωνίαν.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» 15.000 τόνων (715.000 κ. π., 16 μίλ., 42 τ. φιούελ), τα-

ξίδιον Βορ. Ειρηνικού — άμερ. λιμένας Αλαντικού δολ. 2.10, παράδοσης Βρετ.

Κολομβίαν Απρίλιον, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέιντης.

«ΣΤΑΡΛΑ-Ι-Τ» (λιδερ.) 13.200 τόνων (621.000 κ. π., 13 — 13½ μίλ., 17 —

18 τ. φιούελ) Βρετ. Κολομβίαν — άμερ. λιμένας Αλαντικού δολ. 2.10, παρά-

δοσης Βρετ. Κολομβίαν 15 — 20 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέιντης.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» 10.865 τόνων (499.573 κ. π., ταχ. 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούελ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Εύρωπης δολ. 500 μημεσοι-

ως, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 15 — 30 Μαρτ., έπαναπαράδοσης Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσογείου.

### Τά δεξαμενόπλοια

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» Σαρόγκι 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Μελβούρνη

25% έλαττον Κλίμακος, ένα συνεχή Μελβούρνη (πλήρες φορτίον άκαθ. πετρελαίου)

ένα - δύο λιμένες Ανατ. Αυστραλίας και 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ

ταξίδιον Βρετανίας ή Ανατ. Αυστραλίας.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης

35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.730 τόνων d.w. 13½ μίλ.

ταξίδιον Βρετανίας ή Ανατ. Αυστραλίας.

«ΑΝΤΩΝΙΑΝ ΒΑΡΑΣΣΟΥ» (λιδ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ

ταξίδιον Βρετανίας ή Ανατ. Αυστραλίας.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ» (λιδ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΝΤΩΝΙΑΝ ΜΠΑΡΟΝ» (λιδ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντης 35% έλαττον Α.T.R.S., Μαρτ. 6.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑΡΝΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπον 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρ

AVLOS

# ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

10

TRANZITO

Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.  
Ειδική συσκευασία γιά τη ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ  
Σ' ΌΛΟΥΣ.ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

**"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"**

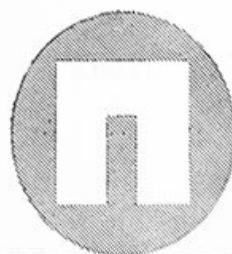
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ TRANZIT E. P. E.  
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958  
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΥΛΟΣ  
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)  
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
(ΚΡΗΤΗΣ)

**"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"**

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ TRANZITO  
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	Γραμμή Ν. Αμερικῆς .....	29	1946	άνεκ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ .....	έτ. «Επόλικα» .....	43	7314	έφθ. Χαδάνων 8 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα» .....	57	11630	διηλθε Κωνού πολιν 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΛΙΑ .....	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	44	1920	άνεκ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Ντιστρίχτη» .....	43	7228	έφθ. Λιθόρον 3 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 28 Φεβρ. διά Χούλλα
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Λώρα» .....	55	8450	άνεκ. Μπάναγκαρ 27 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .....	έτ. «Μαρφούέντος» .....	43	7298	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εις Πλούν από 14 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοι Δ. Παντελέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Βιαφάμα» .....	43	7228	έφθ. Αμερισαν 28 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι .....	35	1217	άνεκ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Πόρτο Τόρρες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Μουνδρέας .....	19	2285	άνεκ. Χάιφαν 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	έφθ. Γκέραλτον 8 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	άδ. Τουρινάκη .....	22	988	διηλθε Κωνού πολιν 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....	Ν. Βαλμάς .....	29	3963	άνεκ. Καλκούταν 7 Μαρτ. διά Μαντράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Δάλιον» .....	44	7150	διηλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	διηλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	Γ. Φουτουλάκης - N. Νοταράς .....	21	2725	έφθ. Πόρτο Σαΐδ 8 Μαρτ.
ΑΓΓΚΥΡΑ .....	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	46	1892	έφθ. Κωνοτάντηνούπολιν 5 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....	παναμαϊκή έπαρισα .....	35	3724	εις Αμπελάκι από 8 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	άνεκ. Γκέραλτον 22 Φεβρ. διά Σουέζ
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πανοσεάνικα» .....	42	7255	άνεκ. Χούλι 22 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΘΗΝΑ .....	έτ. «Σέλομάρ» .....	59	8132	έφθ. Λισσαβώνα 5 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2863	έφθ. Κωνοτάντηνούπολιν 7 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ. .....	53	3575	άνεκ. Μορμουγάνο 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΟΥΑ Τ. .....	έτ. «Πασιφίκ» .....	42	7227	διηλθε Κιουρασάο 5 Μαρτ. διά Κριστούμπαλ
ΑΔΔΟΝ .....	έτ. «ΑΆλσος» .....	45	14000	άνεκ. Φράπορτ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. διά Ινδίαν
ΑΔΔΟΣ .....	έτ. «Λαιμπρίαν» .....	44	7271	διηλθε Κωνού πολιν 28 Φεβρ. διά Οδησσόν
ΑΦΩΣ II .....	έτ. «Άλισι» .....	40	4674	έφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .....	έτ. «Ελληνική» A.Ε. .....	45	3805	έφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ .....	έτ. «Ιμπόρτες» .....	43	7197	άνεκ. Βανούσερε 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤ .....	έτ. «Ακουλία» .....	57	8184	άνεκ. Μούλοι Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Τζιμπούτι-
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ .....	έτ. «Πασιφίκ» .....	56	9090	άνεκ. Λαύριον 2 Μαρτ. διά Στρατώνι
ΑΙΤΟΛΙΑ .....	έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	άνεκ. Γιοκοσούκα 26 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΑΙΚΑΣΤΟΣ .....	έτ. «Απόλλο» .....	46	7331	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΑΙΛΕΣΑΝΑΡΑ .....	έτ. «Φιντελίτη» .....	56	10482	έφθ. Κέμπε 28 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Λάμπαρ» .....	42	7191	άνεκ. Λός Αντέλεες 24 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Άλεματ» .....	59	9720	άνεκ. Πούλοι Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Τζιμπούτι-
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	άδ. Τουρινάκη .....	20	1112	άνεκ. Λαύριον 2 Μαρτ. διά Στρατώνι
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατης Α' Ανδρεάδης .....	44	7207	άνεκ. Φουζίκι από 9 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Ναϊτζίον» .....	42	7181	έφθ. Λαύριον 28 Φεβρ.
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ .....	έτ. «Θεοφανώ» A.Ε. .....	43	7266	έφθ. Φόρτερνταμ 22 Φεβρ.
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	53	7563	άνεκ. Μόζι 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΙΛΙΚΙΟΣ .....	έτ. «Αλκιμος» .....	43	7037	διηλθε Κωνού πολιν 6 Μαρτ. διά Ινδίαν
ΑΙΛΚΑΝ .....	έτ. «Ραιμόδου» .....	60	9959	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ.
ΑΙΛΜΑΒΙΤΑ .....	έτ. «Αλμαβίτα» .....	43	7272	διηλθε Πούλι 26 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΙΛΥΚΟΝΙΣ .....	έτ. «Χερκολίανα» .....	44	7365	έφθ. Κύπρου 22 Φεβρ.
ΑΙΛΤΑΙΡ-Ι.Ρ. (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	50	10426	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .....	έτ. «Τρανσατλ. Θραύτερ» .....	53	12897	άνεκ. Σαντιάγο 28 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΛΦΑ .....	έτ. «Βέρμαρ» .....	42	7286	προσήραξεν εις Μοντεβίδεο 8 Μαρτ.
ΑΙΛΕΙΟΙΣ .....	έτ. «Στη Γκάρντιαν» .....	43	8426	άνεκ. Γκάλεστων 2 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΙΑΖΩΝ .....	έτ. «Άμαζώνη» .....	44	7281	άνεκ. Αμπαντόν 26 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΙΒΡΑΚΙΚΟΣ .....	έτ. «Σάδερλαντ» .....	43	8444	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ.
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	διηλθε Βιράλτα 2 Μαρτ. διά Γκιζόν
ΑΙΜΟΓΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	15700	έφθ. Ταιμπά από 8 Φεβρ.
ΑΙΜΟΙΕΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	44	7258	έφθ. Κουβέιτ 23 Φεβρ.
ΑΙΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.) .....	έτ. «Λεόνια» .....	38	8408	άνεκ. Μόμπιλ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....	έτ. «Κοομερ» .....	44	7359	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 20 Φεβρ. διά Τοιτταγκόγκ
ΑΝΑΞ .....	έτ. «Ανάδη» .....	55	8519	διηλθε Παναμάν 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤΑΓΙΑ IV .....	έτ. «Ντέρνα» .....	43	7176	άνεκ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμος & Πατέρας .....	42	7177	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΝΑΤΟΛΗ .....	έτ. «Λάμδα» .....	43	7187	έφθ. Βενετίαν 16 Φεβρ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	έτ. «Αστούριας» .....	42	7132	έφθ. Μαρακά μπο 24 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) .....	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	55	21075	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Πανκρίτο» .....	37	5683	διηλθε Κωνού πολιν 2 Μαρτ. διά Βατούμ
ΑΝΔΡΕΑΣ X .....	έτ. «Ηρακλής» .....	19	1320	εις μεταφοράς εν Ελλάδι
ΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Πατοφίκο» .....	43	7230	έφθ. Κόμπε 25 Φεβρ.
ΑΝΟΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ .....	έτ. «Ν. Μιχαλος» .....	33	2362	έφθ. Γκοκιόι 5 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Βαλκας» .....	45	7149	άνεκ. Βανκούμερον 12 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Αννίτσα» .....	44	7165	διηλθε Ντόρε 21 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	38	5016	έφθ. Αμπερντομ 12 Φεβρ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	57	12113	έφθ. Κανοκάδα 28 Φεβρ.
ΑΝΤΙΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....	έτ. «Κορίννα» .....	57	12558	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	15160	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΛΟΣ .....	έτ. «Μαροσόζο» .....	59	24716	διηλθε Κωνού πολιν 10 Μαρτ. διά Θαλασσαν
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ .....	έτ. «Βιαμάρ» .....	36	2175	έφθ. Καράτοι 25 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ .....	έτ. «Αιβάλην» .....	43	8717	άνεκ. Βανκούμερον 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΛΟΥΘΡΟΣ .....	έτ. «Βαλενσιάνα» .....	61	12000	άνεκ. Πούλοι Μπούκομ 2 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	έτ. «Αντ. Μιχάλου» .....	43	2937	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ. .....	έτ. «Τρικοντίγενταλ» .....	44	7108	άνεκ. Κόμπε 3 Μαρτ. διά Βανκούμερον
ΑΝΤΩΝΥ II .....	έτ. «Νηραντόρο» .....	57	11041	άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 12 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΞΙΟΣ .....	Α. Δημόδη - Δ. Γκιούλη .....	43	7253	διηλθε Ντόρε 21 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΠΟΛΛΩΝ .....	έτ. «Άθηνιαν» .....	57	9541	έφθ. Αμπερντομ 12 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....	έτ. «Βιαλόρκο» .....	61	11127	άνεκ. Καράτοι 25 Φεβρ.
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ .....	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπεντη» .....	58	10392	άνεκ. Βανκούμερον 10 Μαρτ. διά Θαλασσαν
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπεντη» .....	57	10376	έφθ. Σιδενίευ 18 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ .....	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπεντη» .....	58	10391	έφθ. Ντερμπον 1 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	έτ. «Οσεανφάριγκ» .....	61	13553	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΕΣ (δ.) .....	έτ. «Κανοπους» .....	57	11897	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ .....	Κ. Χαλκιδ. .....	45	3861	άνεκ. Ρεοφ 25 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΑΡΙΣΤΟΝ .....	έτ. «Είρηνικός» A.Ε. .....	44	7243	άνεκ. Βακανάτου 9 Μαρτ. διά Φιλιππίνας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	Μιχ. Καρανέωρηνς .....	37	6704	άνεκ. Χαδάνων 15 Φεβρ. διά Αντιλλας
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αρμαντόρα» .....	43	7254	άνεκ. Φραντάλ 5 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστείδης» .....	43	7227	άνεκ. Ντακάρ 28 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	«Γκρί Λάιν» .....	31	20256	άνεκ. Τενερίφε 8 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΑΡΚΑΙΑ (ύπερωκ.) .....	έτ. «Αλαμέντα» .....	43	7091	άνεκ. Σιδενίευ 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΡΜΑΘΙΑ .....	έτ. «Αστρα» .....	43	8527	άνεκ. Γκάλεστων 3 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΑΡΜΑΡ .....	έτ. «Άρμαρ» .....	46	6951	έφθ. Αμδούρον 4 Μαρτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .....	έτ. «Εμπρος» .....	43	2905	έφθ. Χούλι 2 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	έτ. «Αρμονία» .....	61	9443	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	εις θέσιν 35.6 Β. - 31 Ιαν. διά Ντουμπρόβνικ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ .....	Ίω. Άγνερινός κλπ. .....	44	7176	έφθ. Αιόι 8 Μαρτ. (έπικευαι)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. .....	έτ. «Μαρίτιμα» .....	60	10050	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΑΡΧΟΝ .....	έτ. «Πρωτεύς» .....	45	7260	διηλθε Πανούν 21 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	έτ. «Ασημ. Γκούμα» .....	39	1007	άνεκ. Βανκούμερον 23 Φεβρ. διά Σιγκαπούρων
ΑΣΠΙΣ .....	έτ. «Σκάδι» .....	45	7253	άνεκ. Λός Αντέλεες 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΙΣ .....	έτ. «Άλκηστις» .....	41	7013	άνεκ. Εκτωρά Ντρακούπης .....
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	έτ. «Εκτωρά Ντρακούπης» .....	43	7176	άνεκ. Λός Αντέλεες 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	58	12624	άνεκ. Λός Αντέλεες 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιθανός .....	43	7236	διηλθε Πανούν 18 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	έτ. «Αταλάντικ Οσεαν» .....	60	20854	άνεκ. Βίλμιγκτων (Ν.Κ.) 28 Φεβρ. διά Αρούμπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερι» .....	58	21039	άνεκ. Σαλαβάρδο 7 Μαρτ. διά θιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ .....	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	10146	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Αυστραλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10149	άνεκ. Ναγκόγια 23 Φεβρ. διά Χιροσίμα

ΑΤΑΝΤΙΚ	ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	άνεχ. Νταπιάμα 6 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Βαρκελώνην 1 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΚΟΥΝΗ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	άνεχ. Ναγκόγια 5 Μαρτ. διά Σίδνευ
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΣΑΝΑΛΑΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Βανκούβερ 5 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΣΑΝΜΙΤΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Ν. Όρλεάνην 26 Φεβρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ	ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Φρημάντα 27 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΑΤΑΛΑΣ	ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Αναζ»	59	10823	έφθ. Μπιλμπάς 4 Μαρτ.
ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ρηπάμπλικ»	53	13675	έφθ. Ματάντζας (Κωνδαν) 23 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Σουεζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΓΗ		έτ. «Μιν्बερ»	56	10312	άνεχ. Λομπίτο 7 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΥΡΑ		έτ. «Τρόπις»	44	7176	έφθ. Κομπέ 24 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	διπλήθεν «Άγιον Βικέντιον 6 Μαρτ. διά Μπ. Αύρες
ΑΧΑΙΟΣ		Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	εις ταξιδιον 'Ελλάδος - Μ. Θαλάσσης
ΒΑΡΔΑ		έτ. «Άλμα»	36	5795	εις θέσιν 24.16 N. -40.56 Δ. Μαρτ. 5 διά Λά Πλάτα
ΒΑΣΙΛΙΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Βάρντα»	48	2106	εις Κοντίνεντ, ύπο παραλασθν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		Οικος Ρεθύμνην	61	10700	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		έτ. «Νουέδα Βιτά»	55	10507	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κούθαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)		Έθν. Γραμμ. Ελλ. Αμερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΓΑΣ (δ.)		Στ. Νίρχος	59	43373	έφθ. Τρίνινταντ 3 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ		έτ. «Κάνονους»	58	21215	διπλήθε θόρσταντ 'Αιλαντ 4 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΒΕΛΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Κων. πολιν 1 Μαρτ. διά Κρήτην
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 2 Μαρτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ		έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Στοκχόλμην 7 Μαρτ. δι' 'Οδησσον
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)		έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. «Μαρίν 'Ηγκλ»	54	17857	εις Ρότερνταμ ἀπό 14 Μαΐου 1961
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)		έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Κούρε 19 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		έτ. «Μερτομάντε»	52	11547	άνεχ. Γκάλεστον 27 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Άγ. Φραγκίσκον ἀπό 10 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		άδ. Κοντού	30	739	άνεχ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ. δι' 'Αμμέρσον
ΒΟΡΙ		Ίω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	εις Σύρον ἀπό 30 Ιαν.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7080	άργει Πειραιά ἀπό 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΗΝ (λάινερ)		έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άνεχ. Σίδνευ 8 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ		έτ. Χανδρή	52	16355	άνεχ. Λονδίνον 7 Μαρτ. διά Χάλιφας και Ιαπωνίαν
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Επος»	43	7276	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ.
ΓΕΦΡΙΤΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλήθε Παναμάν 2 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΓΕΦΡΙΤΟΣ		έτ. «Μονρόδια»	51	7564	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΓΕΦΡΙΤΟΣ Δ.	Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Μάλταν
ΓΕΦΡΙΤΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)		Λ. Λαμπίρης	31	967	άνεχ. Σαβάννων 7 Μαρτ. διά Μεζικόν
ΓΕΦΡΙΤΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Βενετίουν 2 Μαρτ. διά Ραθέννων
ΓΕΦΡΙΤΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. Σιδεράτου	39	10061	άνεχ. Γλασκώθην 4 Μαρτ. διά Μόζι
ΓΕΦΡΙΤΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Γκέοτας»	43	7273	εις Σύρον ἀπό 27 Ι.Κ.ν.
ΓΙΑΓΚΟΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Γιασάταν 21 Φεβρ. διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΓΙΑΝΝΗΣ		Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Λήθ 8 Μαρτ. διά Φλωσιγκ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ		έτ. Ντέλ Πατοϊκίου	42	7142	άνεχ. Αντίζελες ἀπό 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ		έτ. «Καρολίνη»	43	7238	έφθ. Μητάκια Μπλάγκαν 7 Μαρτ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Τακιδάπορη»	43	8513	άνεχ. Πιούκαν 4 Μαρτ. διά Καράτοι
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Αυμέρσαν 3 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλήθε Πιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Γιουρόποι»	43	7256	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΣ		έτ. «Φραγκιότα»	43	7132	έφθ. Μορμουγκάδ 2 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Μιντατλάντικη»	43	7229	έφθ. Φρουμάντλ 5 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ		έτ. «Βίλα Νόδα	57	9173	έφθ. Χούλι 21 Φεβρ.
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Ολινάρες»	57	9410	εις Σαιν Ναζαίρ, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Ρόμπιλο ντέ 'Ορο»	62	15300	άνεχ. Αμέρσαν 4 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ	ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	άνεχ. Λονδίνον 15 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)		έτ. «Γουέστερν Τράνοπορτ»	59	9268	άνεχ. Τουνγκζίν 6 Μαρτ διά Μορμουγκάδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Γιούνιτη»	52	20667	άνεχ. Τοκουγάμα 22 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)		έτ. Στ. Νίρχος	55	20432	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)		έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	13262	διπλήθε Ούζαν 8 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Γκλένι»	53	13255	διπλήθε Κων. πολιν 6 Μαρτ. διά Νοβρωσιοκν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Εντερπραΐζ»	53	21062	άνεχ. Λός Αντίζελες 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Σινιν Μπαιν»	56	26031	άνεχ. Μένα Σαούζ 3 Μαρτ διά Μπελαδάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Τοκουγάμα 22 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Κίγκ Σούλλ Μπαιν»	57	26031	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 27 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ		έτ. «Μπόλγκαρ»	58	24895	διπλήθε Σουεζ 28 Φεβρ. διά Τοκουγάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Γ. Κόνκορντη»	52	20657	διπλήθε Παναμάν 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Μήντη»	53	13459	διπλήθε Σουεζ 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Ντέλ»	52	13320	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Μάυρην Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Πιτς»	49	10862	διπλήθε Κων. πολιν 5 Μαρτ δι' Οδησσούν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ		έτ. «Κάροση	44	12808	εις Αυδούργιον ἀπό 11 Δεκ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)		έτ. «Μέμφις»	43	10449	έφθ. Βικτωρίαν 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλαν Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 15 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΟΜΟ (δ.)		έτ. «Παν. 'Οσεάνικη»	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 13 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)		έτ. «Οσεάνικη»	43	10195	άργει Μέγαρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ		Στ. Νίρχος	43	14000	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 1 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ		έτ. «Γουόρλαν Θρίφτη»	43	12800	άργει Λός Αντίζελες 7 Μαρτ. διά Περοϊ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρωνι	61	15979	άργει Χαμπτον 5 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ		έτ. «Γιούκον»	44	7176	διπλήθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Τόκιο
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδς 8 Μαρτ. διά Σουεζ
ΔΑΝΑΗ		Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	διπλήθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	εις Τζιμπούτι ἀπό 15 Απρ. 1961
ΔΕΛΦΙΝ		έτ. «Χιάν»	45	7259	άνεχ. Μόζι 5 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Μάδμεν»	45	7252	έφθ. Καίρος 26 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 2 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.		Δ. Π. Μαργαράρων	40	5006	άνεχ. Βανκούβερ 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟ		έτ. «Πάλμα»	44	7255	έφθ. Σουράγιο 3 Μαρτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		έτ. «Πανταλέων»	44	7265	άνεχ. Ναγκόνια 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Σιππίνη Ντεβελόπεμπτη»	61	16349	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 2 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		έτ. «Αιόλος»	61	9327	έφθ. Αλμπανί (Δ.Α.) 3 Μαρτ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμαρᾶς»	44	9589	άνεχ. Ντακάρ 12 Φεβρ. διά Κούβαν
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Ελευθερίου & Σιο»	29	4524	διπλήθε Κων. πολιν 20 Φεβρ. διά Χερσώνα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	άνεχ. Αν. Φραγκίσκον ἀπό 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Μπρεμερχάφεν 28 Φεβρ. (δι' Αύστραλιαν)
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)		έτ. «Φουρκερο»	58	9087	έφθ. Λίθερουλ 21 Φεβρ. διά Κούβαν
ΔΙΡΦΥΣ		έτ. «Κανόνους»	60	13335	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 5 Μαρτ.
ΔΙΣΚΟΣ		έτ. «Διρφύς»	43	7280	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)		έτ. «Σκάου»	44	7258	εις Γιοκοχάμαν ρόδς 15 Φεβρ.
ΔΟΞΑ		έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Ν. Ύορκν 4 Μαρτ. διά Σρινγκορτ (Μπαχ.)
ΔΥΝΑΜΙΣ		έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεχ. Σαλβαδόρ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΥΡΟΘΕΑ		έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		Mix. Καραγεώργης	25	3297	έφθ. Λά Παλίς 2 Μαρτ.
ΕΘΝΟΣ		έτ. «Μορόδια»	57	13711	άνεχ. Τσιμπα 27 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΙΡΗΝΗ Α.		έτ. «Ντρέικ»	56	10328	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10530	έφθ. Νεκοτάδεο 11 Φεβρ.
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Νουέδο Μόντο»	41	7289	άνεχ. Γκάλεστων 2 Μαρτ. διά Ρίο Ιανέρο
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Με			

ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σιά	43	5176	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Νόττερνταμ
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμαριονού - Πρίντεζη	21	1549	εις Ιεραια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Ηέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	ανεχ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. οια Ιεραια
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαμπος	43	7176	ανεχ. Μορμουγκαο 4 Μαρτ. διά Ροττερνταμ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	ανεχ. Μαντρας 5 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY		«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	εφθ. Καλκούτταν 4 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	62	8650	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	εφθ. Βομβάν 5 Μαρτ.
ΕΛΛΗ		έτ. «Μαρφολέντο»	39	5219	οιπλήθε Ισραήλαρ 25 Φεβρ. διά Λά Γκουαΐρα
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ		έτ. «Σάγκαι»	56	10312	ανεχ. Ν. Ύρλεάνην 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	ανεχ. Ιώρτ Σουδάν 6 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	ανεχ. Βαλτιμόρων 20 Φεβρ. διά Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	εφθ. Κωνσταντίνουπολιν 6 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	ανεχ. Ελαζούσταν 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	εφθ. Νέαν Ύρκην 9 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	οιπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	ανεχ. Καρατοι 1 Μαρτ. διά Νέαν Ύρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	εφθ. Σαβάνναν 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ		«Ε.Ν.Ε.»	43	7302	ανεχ. Νάουρου από 9 Φεβρ. δι' Αμπερντίν
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	εφθ. Λα Γκουαΐρα 27 Φεβρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. Πρίντεζη	38	2265	ανεχ. Σεβίλιον 20 Φεβρ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)		έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	42	7058	ανεχ. Θρησκάντ 20 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (δ.)		έτ. «Ριο Κάριμπη»	44	10173	εις Έμοεν, υπό παραλαθήν
ΕΝΤΟΠΑΝ		έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	εφθ. Ιεραια 10 Μαρτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλήθε Μπρονόμποττελ από 29 Ιαν. διά Γδυνιαν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		«Επίδαιρος» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Παναμάν 1 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	ανεχ. Βαλτιμόρων 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ		Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	εφθ. Μάντζεστερ από 3 Φεβρ.
ΕΡΕΤΡΙΑ		άδ. Σάρδην	41	857	εις μεταφράση Μεσογείου
ΕΡΜΗΣ		Εύδην. Π. Νομικός	43	7199	ανεχ. Όσάκαν 27 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σάμοσκ»	58	9385	ανεχ. Αγ. Φραγκικον 25 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΡΜΙΟΝΗ		Ίω. Λάτοπς	46	8604	αργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1961
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Οίκος Κουλούουντη	43	7247	εφθ. Κόμπη από 10 Φεβρ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Λαυραγκας - Κολύμβας	21	2369	ανεχ. Αστόρια 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΣΠΙΕΡΟΣ		έτ. «Σφράρερς»	44	7276	αργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1958
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		έτ. «Ατλαντις»	57	10689	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		άδ. Γ. Δομεστινην	34	1716	εφθ. Σέταν 1 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	εφθ. Μορμουγκάο 8 Μαρτ.
ΕΥΒΟΙΑ		Παπά - Ελευθεριάδη	17	3976	διπλήθε Κωνύπολιν 19 Φεβρ. διά Βατούμ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)		έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	εφθ. Ροζάριο 5 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		Οίκος Χανδρή	54	11209	εφθ. Μανιάκη Μπλάγκαν 19 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Καλόδα»	56	10053	εις μεταφράση Μεσογείου
ΕΥΔΑΙΜΟΝ		έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	ανεχ. Μόζι 3 Μαρτ. διά Βανκούθερ
ΕΤΗ		Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	εφθ. Σαγκουά 3 Μαρτ.
ΕΥΗΝΟΣ		έτ. «Μοντέρευτ»	43	8397	εφθ. Μπελφαστ 2 Μαρτ.
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	7176	εις Κάρδιφ από 5 Φεβρ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	ανεχ. Σαιν Τζέν 3 Μαρτ. διά Μανιλαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9656	εφθ. Νέαν Ύρκην 28 Φεβρ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9800	διπλήθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	ανεχ. Κόμπη 8 Μαρτ. διά Πουσάν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	διπλήθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά Σαιγκόν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	ανεχ. Μανιλά 6 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	ανεχ. Αντεν 6 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Πίναρ Μαρίν»	43	8432	ανεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ. διά θιλαδέλφειαν
ΕΥΡΩΤΑΣ		Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	ανεχ. Βρέστον 28 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	διπλήθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Κουθάν
ΕΥΧΑΡΙΣ		Ίω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	εφθ. Νέαν Ύρκην 24 Φεβρ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	εφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Κηφισιά»	43	8578	εφθ. Αγαδίρ 2 Μαρτ.
ΖΕΡΜΑΤ		έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	ανεχ. Γιοκοσούκαν 6 Μαρτ. διά Βανκούθερ
ΖΩΗ		έτ. «Ρενιές»	30	1569	αργει Ν. Όρλεάνην από 18 Σεπτ. 1959
ΗΓΚΑ		Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθε Κωνύπολιν 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζον
ΗΛΙΑΣ Κ.		έτ. «Ναβίέρα»	43	7218	ανεχ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ. διά Πιμεντέλ
ΗΡΑ		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	εφθ. Μογκαντικίο 26 Φεβρ.
ΗΡΩΝ II		έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	διπλήθε Παναμάν 24 Οκτ. διά Μόζι:
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	ανεχ. Βεραγουάλ 22 Φεβρ. διά Μπεντί
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ορίων»	57	10316	ανεχ. Στάροι 2 Μαρτ. διά Βανκούθερ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	εφθ. Σίδνευ 3 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	εις θεόν 21 Δ. = 64.7 Δ., Φεβρ. 28 δι' Οδησσόν
ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ		έτ. «Μπι»	42	6997	εφθ. Κουβέιτ 15 Φεβρ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΒΕΛΑΝΟΥ		έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	ανεχ. Τρινιτάντ 1 Μαρτ. διά Βικτωρίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Μοντετζόνυμα»	43	7117	ανεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. διά Κεύ Γουέστ
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ		Σπ. Πολέμης	43	7188	ανεχ. Γκάλεστον 7 Μαρτ. διά Ρεοίφε
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	εφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		Σπ. Πολέμης	43	7086	ανεχ. Λός Αντζελες 27 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	ανεχ. Πολιτικά 23 Φεβρ. (διαταγάς)
ΘΕΟΡΜΑΙΚΟΣ		έτ. «Εύτολιμα»	43	7232	εφθ. Τομπά 19 Φεβρ.
ΘΕΟΡΜΑΙΚΟΣ		έτ. «Ερπορ Κέρριερ»	43	8465	ανεχ. Μανζανίλα (Μεξ.) 16 Φεβρ.
ΘΕΟΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντης	29	2231	εις Πειραιά
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Ναβίέρρα»	44	7250	εφθ. Τόκιο 27 Φεβρ.
ΘΗΡΑ		έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΘΗΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	ανεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 12 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΘΥΡΑΟΣ		έτ. «Νίκη»	44	7232	εφθ. Γιοκοχάμαν 9 Φεβρ.
ΘΩΜΑΣ Α.		Θ. Αθανασιάδης	37	1113	ανεχ. Μορπάσσα 22 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΙΖΟΜΠΕΛ		έτ. Χανδρή	57	9746	ανεχ. Νίγκατα 27 Φεβρ. διά Σίδνευ
ΙΘΑΚΟΣ		Οίκος Δρακούλη	43	8466	ανεχ. Φράντερ (Μπαχ.) 2 Μαρτ. διά Λά Παλλίς
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λιναρές»	44	7154	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Σφράιτη»	43	8371	εφθ. Αμδούργον 4 Μαρτ.
ΙΩΛΗ		έτ. «Φράνκο»	38	1333	εις Πειραιά από 5 Φεβρ.
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Βέριατας»	43	7275	εφθ. Νταμάμι 1 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	εφθ. Γαλάται 3 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ		έτ. «Γκεότας»	45	7204	εφθ. Αλεξανδρειαν 3 Μαρτ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		έτ. Δ. Ιγγλέσον	42	7035	εφθ. Κόμπε 28 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	ένορ. Χονολουλού 5 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ		άδ. Σουλανδρήν	44	7277	ανεχ. Ταμπικο 7 Μαρτ. διά Μπράουνοβιλλ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	εφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)		έτ. Ι. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	12618	ανεχ. Γλασκώδην 3 Μαρτ. διά Γκρηνοκ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. Θεοδωρακόπουλος	43	7244	εφθ. Αλεξανδρειαν 22 Φεβρ.
ΚΑΒΑΛΛΑ		έτ. «Μιχολίνος»	43	8428	ανεχ. Αγ. Φραγκικον 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	εφθ. Κόρπους Κριότι 22 Φεβρ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)		έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	ανεχ. Μιχ. Καραγεώργης
ΚΑΛΑΜΑΙ		έτ. «Μικαλίνος»	32	4633	ανεχ. Ιπογούτης 2 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΚΑΛΑΜΑΣ		έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλ.»	43	8390	αργει Αγ. Φραγκικον από 13 Οκτ. 1960 (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΚΑΛΑΙΟΝ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Ζεπόγκας»	57	9092	ανεχ. Πρίν Ρούπερτ 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μιχολίνος»	44	7198	εφθ. Σιενφουέγκος 26 Φεβρ.
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	εφθ. Κιελον 22 Φεβρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κάνοπους»	61	10494	ανεχ. Πότερταμ 8 Μαρτ.. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Τρόμη»	55	8798	ανεχ. Σεμπού 19 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράμη Ταύρτεριγκ»	54	8003	διπλήθε Παναμάν από 6 Φεβρ. διά Σαγκάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Πόλημα»	40	5032	εφθ. Κόρκ 1 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Λίμπονο»	43	7281	εφθ. Βομβάν 4 Μαρτ.

ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ιριτσι	42	6782	έφθ. Ρόπτερνταμ 1 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικίλια	60	8717	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. διά Πορτογαλίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο	43	7176	διπλήθε Σουέζ 26 Φεβρ. διά Βούδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη	44	7123	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδέρμια	58	8961	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 8 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παπαδάκης	43	7189	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Τζέζδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Ελνέδαλ	61	13342	έφθ. Μόζι 9 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα	57	9460	άνεκ. Βανκούμερ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα	44	7139	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 23 Φεβρ. διά Κούδαν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι	43	7163	έφθ. Κόπιε 22 Φεβρ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα	44	7243	έφθ. Τόκιο 22 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάοσ» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Χάμπτον ρόδς 28 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα	43	7312	άνεκ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Πρίνς Ρούπερτ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράσου	44	7198	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονπους	60	10494	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο	44	7155	άνεκ. Μόζι 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοσίφικο	45	7349	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα	44	7242	άνεκ. Λός Αντζελεσ 26 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε	58	13921	άνεκ. Κοκούμπι μότο 8 Φεβρ. διά Βακαγιάμαν
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα	58	12193	άνεκ. Βερμούδα 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα	42	7265	διπλήθε Παναμάν από 2 Φεβρ. δι' 'Οσάκαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο	44	7244	άνεκ. Λίβερπουλ 18 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα	44	7123	εις Ν. Ύόρκην από 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα	44	7120	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονπους	62	10494	έφθ. Αμέρεραν 5 Μαρτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγυκομπέντας	57	25183	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 Μαρτ. διά Χίλιν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίδι	43	7159	διπλήθε Κωνιών πολίν 15 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα	59	24333	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανέας άδης	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεκ. Σαούμπο 1 Μαρτ. διά Γκηλόγκ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέυς	57	9153	άνεκ. Βανκούμερ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεκ. Σπάττη από 27 Ιαν. διά Περιοκών Κόλπον
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροδέανο	56	23232	διπλήθε Ντόρερ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ	44	7190	άνεκ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Yioi	35	946	έφθ. Ούμη Σαιδ 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ	58	22129	άνεκ. Τάιν 22 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτέυς	43	7207	έφθ. Μάρ οντελάρ 6 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έφθ. Χίλιν 22 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Γκόδαμη	43	7242	έφθ. Τρίνινταν 13 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Πειραιά από 6 Φεβρ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ	43	8685	άνεκ. Βανκούμερ 22 Φεβρ. διά Ταύλαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη	59	10914	έφθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Σουάσκο
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόδη	57	30332	έφθ. Τενερίφε 3 Μαρτ.
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολόουζ	44	7250	διπλήθε Κωνιών πολίν 25 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7207	έφθ. Μάρ οντελάρ 20 Φεβρ. δι' 'Οράν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Φεονάντο	41	6756	έφθ. Τρίνινταν 13 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας	59	9360	άνεκ. Βανκούμερ 20 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο	57	13909	άνεκ. Πούλο Μπούκομ από 4 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Τάνκερ Θάνανς	44	2902	έφθ. Τενερίφε 3 Μαρτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους	54	10860	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαροσουέρτε	42	7248	άνεκ. Χουάλ 7 Μαρτ. δι' 'Αμερέραν
ΚΥΜΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ	44	7292	άνεκ. Κιουράραο 20 Φεβρ. δι' 'Οράν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3794	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άδρα	56	9086	άνεκ. Βανκούμερ 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο	44	7310	άνεκ. Κολούμπια πίβερ 15 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάν	43	6888	διπλήθε Κωνιών πολίν 5 Μαρτ. διά Βάρναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεκ. Παστελίλλο 3 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ	45	7157	άνεκ. Μουρμουγκάο 2 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Θεοδάτικικ	44	7214	διπλήθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Μιχαλινός	45	7176	διπλήθε Κωνιών πολίν 27 Φεβρ. δι' 'Οδοσσόν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστόπης	44	7263	εις Τόκιο από 5 Φεβρ.
ΛΑΔΩΝ	άδ. Λών	56	8474	έφθ. Βανκούμερ 4 Μαρτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έλληνικο συμφέροντα	39	395	διπλήθε Ντόρερ 6 Μαρτ. διά Ρουέν
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Αιλάντερς Σίππι	43	8462	άνεκ. Μπρίπορτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. δι' 'Αμοτερνταμ
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αλεξάτος – Δούκας	59	27462	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Αττικαί	60	14431	άργει Σουέζ από 2 Ιουλ. 1961
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πέντρεγκαλ	45	7242	άνεκ. Χιέρρο 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Πορέτο	44	7252	άνεκ. Τάιν 20 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Καλλάρο	43	7084	έφθ. Τζέδαν 24 Φεβρ.
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	έτ. «Πιρωτεύει	43	7229	άργει Κυνόσουραν
ΛΕΩΜΠΟΡΓΚ (δ.)	Παναγάκος – Δευτερίας	22	2201	άνεκ. Λός Αντζελες από 5 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα	45	9918	έφθ. Μιδδλερσον, ύπο παραλαβήν
ΛΕΡΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	διπλήθε Παναμάν από 29 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιασθεντούρα	56	10048	έφθ. Βανκούμερ 25 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καμπάνη	43	6766	άνεκ. Κιουράραο 19 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΛΗΤΩ (δ.)	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Κιουράραο 19 Φεβρ. διά Τοιταγκόν
ΛΙΔΗ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός	53	12577	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 8 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργώ	11	1459	άργει Κυνόσουραν από 5 Σεπτ. 1960
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	ΛΙΔΗ Κ. Μιχάλου	43	7291	έφθ. Τζέδαν 20 Φεβρ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Κάριμη	44	7286	διπλήθε Παναμάν 6 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου	44	1339	έφθ. Βανκούμερ 24 Φεβρ.
ΛΟΙΓΝΤΑ	έτ. «Μαρβίνεντ	60	14302	άνεκ. Παστελίλλο 3 Μαρτ. διά Πορτ Πιρί
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ρίο Άσουλ	44	8536	άνεκ. Μόζι 15 Φεβρ. διά Πόρτ Πιρί
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρλόγκρο	38	2588	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. διά Πορτ Πιρί
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.	43	8395	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. διά Πορτ Πιρί
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Ελευθερίδης	28	2288	άνεκ. Καϊσάραν 28 Φεβρ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Σπλέινα Σίππι	43	8434	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 8 Μαρτ. διά Ρόπτερνταμ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μονρόβια	57	7583	άνεκ. Αμέρεραν 1 Μαρτ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροδέανο	58	27526	άνεκ. Μπαντρ Μασόύρ 6 Μαρτ. διά Βιλεμρούχαφεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λιθανός» Α.Ε.	45	7281	άνεκ. Λός Αντζελες 25 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια	60	13742	έφθ. Νέαν Όρλανδην 7 Μαρτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Νεκοτάε 2 Μαρτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι	45	7201	διπλήθε Μπρόνομποτελέ από 7 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΜΑΝΤΙΟ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	άνεκ. Βρέστον από 4 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΜΑΝΤΟ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	ελληνική εταρία	30	772	άνεκ. Φραμαγκούντον 6 Μαρτ. δι' 'Οδοσόν
ΜΑΡΑΦΩΝ (δ.)	έτ. «Μιραδάλες	60	18889	άνεκ. Μογκάντιοκο 25 Φεβρ. διά Ιαν. Φραγκίκον
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Γιουρόπα	43	10449	έφθ. Θεσσαλονίκης 20 Φεβρ. διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 Μαρτ. δι' 'Ιαν. Φραγκίκον
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Νέα Τύχη	62	9455	άνεκ. Μογκάντιοκο 25 Φεβρ. διά Κουβέτ
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μάννα»	44	7272	άνεκ. Βρέψιν 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Τρανσόρτεσιον	43	7238	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Σάμοκι	56	6156	άνεκ. Οζάκον 4 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΗΣ	έτ. «Κοντάνιαν	57	10311	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Μαρτ. διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Νάσιοναλ	44	7133	εις θεσσαλονίκης 40.45 B.-148.4 A., Φεβρ. 28 ή 'Αγ. Φραγκίκον
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	άνεκ. Μογκάντιοκο 25 Φεβρ. διά Κουβέτ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Πάροπαντα	44	7176	άνεκ. Βρέψιν 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Μιχαπλή	43	7217	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Μπρεμερχάφεν 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Βεγας»	43	7134	άνεκ. Κιουράραο 26 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Πανβίστα	57	10314	έφθ. Ταρακάν 15 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΓΟ	Ίω. Λότσης	29	14216	άργει Κυνόσουραν από 25 Ιαν. 1961
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Νιτζέαν	40	5237	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 Φεβρ. διά Κωντάντζαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Νεβδάσι	42	7147	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαρτ. δι' 'Αντεν
	έτ. «Πανούλτρα	61	9221	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαρτ. διά Πόρτ Αρθουρ
	Μάρκος Νομίκος	54	11577	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Πόρτ Αρθουρ

ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρντένα» . . . . .	46	8942	έφθ. Νεάπολιν 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ		Μιχ. Καραγεώργης	29	4537	άνεκ. Άμβούργον 21 Φεβρ. διά Καράτοι
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύκαρριερς» . . . . .	43	7033	έφθ. Ροζάριο 28 Φεβρ.
ΜΑΡΑΙ (δ.)		έτ. «Μάρλι» . . . . .	59	20827	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ		Ν. Γκουμάς	44	2817	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΔΙΩ		έτ. «Άλμαντιν» . . . . .	46	7369	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβέρσαλ» . . . . .	55	9125	άνεκ. Βανκούμπερ 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρερς» . . . . .	59	9168	άνεκ. Βανκούμπερ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άσελφ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεκ. Χαβάναν 6 Μαρτ. διά Μόδα
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνδια» . . . . .	57	8906	άνεκ. Ταρακάν 18 Φεβρ. διά Χοινκάγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρόλαγκα» . . . . .	56	7471	έφθ. Κόμπε 8 Μαρτ. (δι 'Ειλάτ)
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II		έτ. «Ρεάλμα» . . . . .	43	7282	διπλήθ. Ιζίπουτι 1 Μαρτ. διά Βομβάν
ΜΑΣΤΡΟΙΔΑΣ		άδ. Ρήγα και Σια . . . . .	17	836	άνεκ. Λαύριον 16 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα» . . . . .	27	6144	άργει. Πέραμα όπω 7 'Οκτ. 1958
ΜΑΤΡΟΣΟΣ		έτ. «Φοναν» . . . . .	57	9168	άνεκ. Βρέστον 6 Μαρτ. διά Κούθαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	άνεκ. Μασσαλίαν 8 Μαρτ. διά 'Αλγερίον
ΜΕΛΑΤΕΜΗ		έτ. «Πιουνίβερσαλ Τράπη»	42	7262	άνεκ. Γιαβαύνων 28 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα» . . . . .	45	7198	άνεκ. Πούλη Μπούκομ 21 Φεβρ. διά Κουβέτη
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ		έτ. «Βιοταμάρεξ» . . . . .	43	8433	άνεκ. Φράπορτ (Μπαχ) 14 Φεβρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Αιτζιάν Φράτι» . . . . .	60	14431	έφθ. Βανκούμπερ 23 Φεβρ.
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτοργάνθες» . . . . .	57	9200	άνεκ. Λιβερπούλ 20 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πιθαγόρας» . . . . .	59	9855	άνεκ. Θεούταν 17 Φεβρ. διά Χαβάναν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		Ίω. Λάτσος . . . . .	39	1552	άνεκ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΙΤΣΑ		έτ. «Γιούπιτερ» . . . . .	43	7216	έφθ. Γδύνιαν 22 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ		Χρ. Σαρλην & Σια . . . . .	33	1503	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.		έτ. «Ντομίνιον» . . . . .	44	7249	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Μανιλάν
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Λαδέρα» . . . . .	56	8046	άνεκ. Αθελαίδα 22 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» . . . . .	58	22129	άνεκ. Καλλάδο 5 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	34	7027	έφθ. Σαντιάγκο 5 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιντεγκρίτα» . . . . .	44	7176	άνεκ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ. διά Βασιλόπα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ		Μιχ. Π. "Αγγελος" . . . . .	41	7084	άνεκ. Ταρακάν 23 Φεβρ. διά Ν. Καλληδονίαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ» . . . . .	55	10013	έφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Έλκεριερς» . . . . .	44	7190	διπλήθ. Παναράν 3 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Ντιαμάντε» . . . . .	56	10061	άνεκ. Βαλτιμόρων 3 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμμ. Ν. Αιμερ.	34	2709	έφθ. Ραβένναν 25 Φεβρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	47	9957	έφθ. Βενετίαν 23 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ		έτ. Φασαλιού . . . . .	57	9345	έφθ. Αμτερντάν 3 Μαρτ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λιμπρά» . . . . .	58	13152	άνεκ. Πουέρτο Καμπλέο όπω 8 Φεβρ. διά Μπαραχόνα
NANTIN		Ίω. Δράκος . . . . .	44	2854	έφθ. Κουβέτη 24 Φεβρ.
ΝΑΞΟΣ		έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . . .	44	7066	άνεκ. Μαγιάλατν 24 Φεβρ. διά Μανζανίλλο (Μεζ.)
NATA		έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	43	7228	έφθ. Κολούμπια πιθέρ 7 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Καρδάμιλα» . . . . .	44	7247	έφθ. Κορούννα 7 Μαρτ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		Μιλ. Γουλανδρής . . . . .	21	2492	άνεκ. Λός. Αντζελες όπω 24 'Ιαν. διά Καλλάδο
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Σύγνεια» . . . . .	43	7264	άνεκ. Α' Μπέρσαν 27 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Εσπέρια» . . . . .	54	7068	διπλήθ. Κυνουράν 6 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΝΗΡΕΥΣ		έτ. «Οικος Δρακούλη	43	5205	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ διά Γκιογκίδης
ΝΗΡΙΤΟΣ		έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	44	8443	άνεκ. Βοστώνην 14 Φεβρ. διά Αίγυπτον
ΝΗΡΙΤΟΣ		έτ. «Άρδαλα» . . . . .	20	1425	έφθ. Αντερντάν 24 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντέλ Μάρο» . . . . .	44	7158	άνεκ. Βοστώνην 17 Φεβρ. διά Αίγυπτον
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)		έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» . . . . .	60	14204	διπλήθ. Παναράν 27 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. «Ασομιών» . . . . .	44	7255	άνεκ. Μοντεβίδεο 26 Φεβρ. διά Χούλλα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Κ. Πατέρας & Σια . . . . .	43	7230	έφθ. Οδησσόν όπω 10 'Οκτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΟΔΑΙΑΣΗΣ		Θωμάς "Επιφανειόδης" . . . . .	43	7176	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΔΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτινά . . . . .	43	7244	έφθ. Μπρεμερχάρεν 2 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Μικαλινός» Α.Ε. . . . .	42	7203	άνεκ. Τζιμπούτι 28 Φεβρ. δι 'Ινδονησίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άλατα» . . . . .	55	7216	

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εφίλον» . . . . .	58	6279	διπλήθ. Μπισόπ Ρόκ 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΣ		Τσαθλίρης . . . . .	44	7278	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαρτ. δι 'Ιταλιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ		έτ. Φραγκιστό	44	7198	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Χαβάναν
ΝΙΜΟΣ		έτ. «Κόνδολα» . . . . .	44	7190	άργει. Κυνουσόσουραν όπω 23 Φεβρ.
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα» . . . . .	42	7248	άνεκ. Στανλόου 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» . . . . .	44	7290	έφθ. Οζάκον 27 Φεβρ' (έπισκεψι)
ΝΟΡΦ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ		Άντ. Παπαδάκης . . . . .	60	10235	έφθ. Κόπιε 8 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες» . . . . .	57	10904	έφθ. Ειδονμάσουθ 6 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)		έτ. «Παλμύρα» . . . . .	56	12723	άνεκ. Κιουρασό 1 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανοκοκουστάτα» . . . . .	58	10662	έφθ. Ειδονμάσουθ 4 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (δ.)		έτ. «Πετρολέρα» . . . . .	52	12191	άνεκ. Αμοτερντάν 24 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ		Άντ. Παπαδάκης . . . . .	60	9341	άνεκ. Χαβάναν 17 Φεβρ. διά Μανζανίλλο
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πρίσιμ» . . . . .	59	12139	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πάρντον» . . . . .	59	8630	άνεκ. Μόζι 2 Μαρτ. διά 'Ινταρον
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΕΣ		Άντ. Παπαδάκης . . . . .	58	8639	άνεκ. Ρίο 'Ιανέρο 1 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΝΟΡΦ ΝΕΣΤΖ		έτ. «Παιωνία» . . . . .	52	3694	άνεκ. Αμβούργον 3 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Πρίντοπε» . . . . .	61	15200	έφθ. Κόμπε 5 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΧΑΙΤΙΝΕΣ		έτ. «Πρίντοπε» . . . . .	61	15200	είς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7251	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Άλμο» . . . . .	52	12556	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Φεβρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)		έτ. «Γουντιντουαρτ» . . . . .	58	30235	άνεκ. Βαλτιμόρη 1 Μαρτ διά Χιέρρο
ΝΤΙΑ		έτ. «Ούεστερ» . . . . .	43	2865	έφθ. Ραγγούν 25 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Παναμ.·Εουρόπιαν» . . . . .	59	9030	άνεκ. Μόζι 8 Μαρτ. διά Ν. Ζηλανδίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		«Παναμένα - Γιουρόπα» . . . . .	57	9953	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΟΡΙΚ		έτ. «Ντόρικ» . . . . .	44	7128	έφθ. Οζάκαν όπω 9 Φεβρ.
ΝΤΟΡΣΕΤ		έτ. «Ιντερκοντίνεντα» . . . . .	58	10396	έφθ. Πόρτ Αλμέριν 6 Μαρτ.
ΝΥΜΟΔΙΑ		έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσορπτ» . . . . .	43	7276	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΝΥΜΟΗ		έτ. «Τρανσοτεσάνικα» . . . . .	54	8251	είς θέσιν 12.50 Β-. 45.29 Α., Μαρτ. 7 διά Μπάραν
ΖΕΝΟΦΩΝ		έτ. «Βάλια» . . . . .	42	7120	άνεκ. Πειραιά 10 Μαρτ όσια Κόντινεντ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμερίκα» . . . . .	50	2059	έφθ. Βιρτουτών 28 Φεβρ.
ΟΘΩΝ		έτ. «Αιτζιάν» . . . . .	57	9367	άνεκ. Κυνουράν 5 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΟΙΟΝΟΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	56	9217	διπλήθ. Παναράν 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΙΑΓΑ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί . . . . .	25	996	άνεκ. Μερινάν 28 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΟΙΑΛΑΙΑ		Έμπορ. - Έφοπλιοτική	44	7176	έφθ. Τενερίφε 6 Μαρτ.
ΟΙΑΥΜΠΙΟΣ		έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	2863	έφθ. Βαλτιμόρη 8 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Ρόντα» . . . . .	43	7213	έφθ. Μαζούρου 25 Φεβρ.
ΟΝΤΙΝ		έτ. «Νέα Τύχη» . . . . .	42	7132	έθ. Τεργέστων όπω 7 Φεβρ. (έπισκεψι)
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Καριμπούν Ατλάντικ» . . . . .	60	5960	διπλήθ. Παναράν 7 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		Κ. Γρατσος . . . . .	45	7258	έφθ. Ριγιέκαν 21 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ορ'. Μίντ Ήτο» . . . . .	44	4984	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 22 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ορ'. Μίντ Ητο» . . . . .	45	7861	άνεκ. Κολόμπο 27 Φεβρ. διά Τριβαντρούν
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Μπιέλαντ» . . . . .	43	7229	άνεκ. Χάμπτον 28 Φεβρ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Εστάλλα» . . . . .	43	7152	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ. «Ορφευς» . . . . .	56	9942	άνεκ. Τρίνινταντ 5 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ		έτ. «Ούλατραμάρ» . . . . .	61	5972	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Χάννοβερ» . . . . .	41	7251	διπλήθ. Κυνουράν 21 Φεβρ. δι 'Οδησσόν
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ		έτ. «Σπρίνγκιδλλ» . . . . .	43	7210	άνεκ. Κατάνταν 7 Μαρτ. διά Χικάμαν
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ούλτρα» . . . . .	56	10120	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Κένοβαν
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μπολύν Μπαϊν» . . . . .	43	7194	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝ		έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	61	10966	άνεκ. Τρίνινταν 7 Μαρτ. διά Περο Κόλπον</td

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	έτ. «Γκουιαντόρο» .....	44	7251	άνεχ. Γιοκιά 8 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. ....	Δράκος -X' Πατέρας .....	43	7176	άνεχ. Γκάλαβεστων 26 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	έφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ....	έτ. «Ελλαίας» .....	57	10747	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Φεβρ. διά Βαμπόα
ΠΑΝΔΩΡΑ .....	έτ. «Στέλλα Πολάρις» .....	38	2368	άνεχ. Άγι. Θραγκικον 6 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΠΑΝΩΗΡ (δ.) .....	έτ. «Λεμπράτ» .....	54	15841	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Θίλαδελφειαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ. ....	έτ. «Τρανοπορτέσιον» .....	43	7254	άνεχ. Σιαίνη 8 Μαρτ. οι' Όζαμις
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Κορφώτα» .....	09	633	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .....	«Πειραική» Ν.Ε. ....	43	1640	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΡΑΛΟΣ .....	έτ. «Πλανκόρυπο» .....	59	23607	έφθ. Πόρτο Αλλέγκρε 7 Μαρτ.
ΠΑΡΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κανέρρα» .....	47	2754	διπλήθ. Παναμάν από 6 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΝΩΝ .....	έτ. «Αλόρα» .....	50	18400	άνεχ. Ριό Ιανέρο 6 Μαρτ. διά Ρεοιφε
ΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Στενάκας» .....	56	9972	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Σπάττη
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.) .....	έτ. «Βιαλεντούρα» .....	57	12775	έφθ. Χαλκίδα 9 Μαρτ.
ΠΑΤΜΟΣ .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	57	10048	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Αύστραλιαν
ΠΑΤΡΑΙ .....	άδ. Χανδρή .....	50	18400	διπλήθ. Παναμάν 21 Φεβρ. διί' Ειρηνικόν
ΠΑΤΡΙΣ (λάνερ)	έτ. «Ηλίος» .....	56	9972	διπλήθ. Παναμάν 6 Μαρτ. διί' Ειρηνικόν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ .....	«Οθερόν Φράτερ» .....	61	10680	άνεχ. Μένα Άμπουλά 21 Φεβρ. διά Μιζουσίμα
ΠΕΛΑΓΟΣ .....	έτ. «Μαρούσεανο» .....	56	24520	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.) .....	έτ. Βεργωτή .....	43	7176	έφθ. Πόρταντ (Με) 7 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	έτ. «Πανκόρυπο» .....	59	23601	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 28 Φεβρ. διί' Ιαπωνίαν
ΠΕΝΤΕΑΗ (δ.) .....	έτ. «Κέρο Γκουάκα» .....	43	7144	διπλήθ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΠΕΝΤΕΑΗ ΙI .....	έτ. «Μαρούσεανο» .....	56	24502	άνεχ. Τόκιο 1 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.) .....	έτ. «Παλιζάντα» .....	44	7050	έφθ. Λας Πάλμας 7 Μαρτ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8472	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά Χαβάναν
ΠΕΡΑ ΚΑΛΠΠΕΡ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8466	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. (άπο' Αλικάντε)
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8465	διπλήθ. Ντόρδια 8 Μαρτ. (διαταγάς, από' Άμβερσαν)
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	57	7977	άνεχ. Ν. Όρλεαντν 27 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΠΕΡΑ ΣΗ. ....	Νικ. Λιβανός .....	62	10025	διπλήθ. Παναμάν 22 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8461	διπλήθ. Μπρόνιμποττελ 27 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ .....	έτ. «Σουνταμέρικα» .....	48	2086	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνονους» .....	56	15852	έφθ. Νόρτηγκαμ 2 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ .....	Υιοι Π. Γουλανδρή .....	44	6422	διπλήθ. Ηιρότ Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Γένοβαν και Δανιάν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Κάνονους» .....	57	11089	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. Γουλανδρή .....	43	7282	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Κούθαν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαρούσεανο» .....	58	23607	διπλήθ. Κωνιάν 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Άθηνά» .....	44	7207	έφθ. Άμβερσαν 23 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Πινελόπη» .....	45	6712	άνεχ. Καλκούτταν 6 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Τορκούατο» .....	61	10072	άνεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ. διί' Άρουμπαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	N. Βερνίκος - Εύγενιδης .....	41	3337	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΠΗΤΕΡ Λ. ....	Ιω. Γ. Π. Λιβανός .....	61	13379	άνεχ. Μάζινγκλος 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΙΝΤΑΡ .....	έτ. «Κομμέρασιλ» κλπ. .....	54	6154	έφθ. Άμβερσαν 23 Φεβρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ .....	έτ. «Νορίντον» .....	58	9603	άνεχ. Καλκούτταν 6 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) .....	έτ. Καρρό .....	53	12513	άνεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ. διί' Άρουμπαν
ΠΛΕΙΤ ΕΞΩΠΟΡΤΕΡ .....	(Π. Β. Παντελής, Λτδ.) .....	44	7185	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΠΛΕΙΤ ΚΑΛΠΠΕΡ .....	Π. Β. Παντελής Λτδ.) .....	54	6320	έφθ. Ρότερντραν 4 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(Π. Β. Παντελής, Λτδ.) .....	44	7203	άνεχ. Άμβερσαν 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΠΟΛΑΡΙΣ .....	έτ. «Μαρλίντον» .....	58	9603	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΠΟΛΙ .....	έτ. «Παναμάς» .....	54	8825	άνεχ. Πύλον 19 Φεβρ. διά Κούθαν
ΠΟΛΙΚΟΣ .....	έτ. «Σκιρώνων» .....	43	7258	έφθ. Τόκιο 1 Μαρτ
ΠΟΛΛΟΥΣ .....	έτ. «Κάνονους» .....	61	10494	άνεχ. Χαβάναν 2 Μαρτ. διά Τούνας ντέ Ζάζα
ΠΟΛΥΝΙΚΗ .....	έτ. «Προσπέριτο» .....	43	7122	έφθ. Γλασκώνην 18 Φεβρ.
ΠΟΛΥΚΤΩΡ .....	Οίκος Δρακούλη .....	44	8543	έφθ. Χιμπόττε από 3 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ .....	έτ. «Γκόμπαλς» .....	45	7159	έφθ. Τρινκομάλλι 27 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. ....	έτ. «Ατλάντα» .....	57	9797	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) .....	Στρ. Ανδρεάδης .....	43	10193	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Ποντοπόρος» .....	56	7213	έφθ. Νουελίτας 12 Φεβρ.
ΠΟΝΤΟΣ .....	έτ. «Μορέλος» .....	43	7284	έφθ. Λίβερπουλ 9 Μαρτ.
ΠΟΠΗ .....	παναμ. έταιρια .....	11	1599	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ .....	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	45	7267	διπλήθ. Παναμάν 27 Φεβρ. διά N. Ύρκην
ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.) .....	έτ. «Νόρδερν» .....	54	16210	έφθ. Χάμπτον ρόδις από 19 'Ιαν.
ΠΡΟΚΥΩΝ .....	έτ. «Τρανσόσεανικα» .....	58	10995	άνεχ. Αθελαίδα 23 Φεβρ. διά Νταμάνη
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ .....	έτ. «Προποντίς» .....	43	7127	άνεχ. Φλωσίνη από 14 'Ιαν. διά Κούθαν
ΠΡΟΣΗΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ .....	έτ. «Γουέστ Αφρικα» .....	58	8414	έφθ. Κόμπε 2 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.) .....	έτ. «Άλλαρζ» .....	55	16718	άνεχ. Χαβάναν 5 Μαρτ. διά M. Θάλασσαν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	έτ. «Πρωτοστάτης» .....	43	7225	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρότερντραν
ΠΥΟΔΑΡΟΕΙΟΝ .....	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι .....	21	1515	άνεχ. Μερσίνα 3 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΠΥΘΕΑΣ .....	έτ. «Άρμονια» .....	43	7176	άνεχ. Κόμπε 13 Φεβρ. διά Γκουαγιάμας
ΠΥΡΓΟΣ .....	έτ. «Πρωτεύς» .....	44	7252	έφθ. Γκάλβεστον 1 Μαρτ
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ .....	έτ. «Λαμία» .....	38	5910	άνεχ. Λιβερπουλ 8 Μαρτ. διά Κόρκ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ .....	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7138	έφθ. Τεργέστην 8 Μαρτ.
ΡΕΑ .....	έτ. «Τρίτων» .....	44	7153	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 24 Φεβρ. διά Φίλαδελφειαν
ΡΗΝΟΥΛΑ .....	έτ. «Μαραβεντούρα» .....	30	4014	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διί' Ιταλίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ .....	έτ. «Κύανος» .....	44	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ .....	έτ. «Μοντελενίνη» .....	44	7131	έφθ. Τσάλαν 6 Μαρτ.
ΡΙΤΑ .....	Υιοι Σιγάλα .....	25	1412	άνεχ. Λόμη 28 Φεβρ. διά Φρητάσουν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΕ	έτ. «Γολαζίας» .....	45	7176	έφθ. Οδησσόν 28 Φεβρ.
ΡΟΓΓΟ .....	έτ. «Αγιαλάγκο» .....	44	7239	έφθ. Σπαλάτον 25 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	44	1923	άνεχ. Πάτρας 2 Μαρτ. διά Ζάκυνθον
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .....	έτ. «Γουέστερν ΣΠ» .....	55	21028	έφθ. Βοστώνην 6 Μαρτ.
ΡΟΥΘΗ .....	έτ. «Ρούθη» .....	37	2348	διπλήθ. Παναμάν 22 Φεβρ. διά Λά Γκουαίρα
ΡΥΘΟΜΟΣ .....	Μιχ. Καραγεώργης .....	33	6850	άνεχ. Λόμη 28 Φεβρ. διά Φρητάσουν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) .....	έτ. «Γκλόμπ» .....	57	10316	έφθ. Ναγκόγια 3 Μαρτ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.) .....	έτ. «Κυκλαδές» .....	60	19300	διπλήθ. Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ .....	έτ. «Κεραμίες» .....	56	21081	έφθ. Ιννοβίσιο 4 Μαρτ.
ΣΑΜΟΒΡΑΚΗ .....	έτ. «Χαλκίδας» .....	40	6992	άνεχ. Μπ. Αύρες 22 Φεβρ.
ΣΑΜΟΣ .....	έτ. «Μπιοκάνι» .....	44	7176	άνεχ. Αγ. Θραγκικον 22 Φεβρ. διί' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ .....	Yioi Δ. Ίγγλεον .....	43	7266	έφθ. Πειραιά από 1 Σεπτ. 1959
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.) .....	έτ. «Σάν Παντελεήμων» .....	44	7282	έφθ. Οδησσόν 28 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Μερκαντίλε» .....	50	11313	έφθ. Σπαλάτον 25 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ .....	έτ. «Κρόνος» .....	42	7118	άνεχ. Πάτρας 2 Μαρτ. διά Ζάκυνθον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ .....	έτ. «Σάντα Κακικία» .....	60	8772	έφθ. Χαβάναν 8 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	παναμακήν έταιρια .....	36	1151	άνεχ. Χάφιν 7 Μαρτ.
ΣΑΡΙΖΑ .....	Yiών Σιγάλα .....	43	7176	έφθ. Λισσαπών 5 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ .....	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	44	7177	έφθ. Κουβεΐτ 2 Μαρτ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. ....	έτ. «Μοράνια» .....	45	7293	άνεχ. Τόκιο 22 Φεβρ. διά Βοετ. Κολομβιαν
ΣΕΙΡΙΟΣ .....	Α. Πριντεζής .....	28	1660	άνεχ. Άλεξάνδρειον 27 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.) .....	έτ. «Διδώ» .....	43	7231	άνεχ. Πειραιά 7 Μαρτ. διί' Αντενέ
ΣΕΙΡΙΟΣ .....	έτ. «Κάνονους» .....	55	16241	άνεχ. Πάτρας 7 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΣΕΙΡΡΑΙ .....	έτ. «Σάν Σεοίλιο» .....	58	13910	έφθ. Σασέπιο 3 Μαρτ.
ΣΙΜΟΣ .....	έτ. «Βισταμόρες» .....	43	8501	έφθ. Γκέλ 2 Μαρτ.
ΣΙΦΩΝΟΣ .....	Σ. Σικαρίδης .....	43	7275	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 9 Φεβρ. διά Χιλήν
ΣΚΙΑΘΟΣ .....	έτ. «Σάν Σεοίλιο» .....	58	13922	έφθ. Βανκούμερ 6 Μαρτ.
ΣΚΙΑΘΟΣ .....	έτ. «Βικαλάρρο» .....	44	6725	άνεχ. Λός Αντελεσ από 22 'Ιαν διά Περού
ΣΚΥΡΟΣ .....	έτ. «Δρτευιότον» .....	44	7252	έφθ. Αίοι 22 Φεβρ. (επισκευαί)
ΣΚΥΤΙΑ .....	έτ. «Κάιζερ» .....	43	7136	άνεχ. Λός Αντελεσ από 31 'Ιαν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΣΥΛΛΙΟΤΗΣ II .....	έτ. «Βακένθια» .....	42	6907	εις Μόζι 21 Φεβρ.
ΣΥΝΟΝΤΙΣ .....	έτ. «Άλαβαστρος» .....	44	7176	άνεχ. Σπάτταλ πόλι 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΥΝΟΥΣΑ .....	έτ. «Σουνίουν» .....	56	10692	άνεχ. Βανκούμερ 6 Μαρτ.
ΣΥΦΗΝΑ .....	έτ. «Κάμαρον» .....	18	849	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Πλύτρα
ΣΥΦΙΑ .....	έτ. «Μαριντρόλ» .....	50	1517	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Γενοβαν
ΣΥΦΙΑ Κ. ....	έτ. «Οιντελίτας» .....	44	7150	άνεχ. Τουάφ 5 Μαρτ. διά Σύρον
ΣΥΡΑΤΑ .....	έτ. «Εξέλιορ» .....	57	10398	έφθ. Οάκαν 9 Μαρτ.
ΣΥΡΑΤΙΑ .....	έτ. «Σπαρτάν» .....	44	8247	έφθ. Πόρταντ (Ορ.) 14 Φεβρ.
ΣΥΡΑΤΙΑ .....	έτ. «Σπαρτία» .....	30	1572	έφθ. Ραθένναν 16 Φεβρ.
ΣΥΡΕΤΣΑΙ .....	έτ. «Σπέτσαι» .....	44	7276	έφθ. Σαδάννων 28 Φεβρ.

ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρεζ» .....	59	10801	έφθ. Σεμαίνους 5 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον» .....	56	8789	άνεχ. Βανκούβερ 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντινα» .....	56	8878	διπλήθε Παναμάν 2 Μαρτ. διά Ιαπωνιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος» .....	44	7223	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 Φεβρ. διά Αϊγυπτον
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανοπατοϊφίκα» .....	43	7255	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαρτ. διά Τσάλναν
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ		έτ. «Στροβίλιο» .....	43	7167	έφθ. Β' δυναμώσθ 5 Μαρτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	έφθ. Τεργέστην 27 Φεβρ.
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα» .....	43	7156	άνεχ. Τόκιο ώπο 15 Δεκ. διά Μαιζούρου
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ» .....	42	7176	άνεχ. Τακοράντι 5 Μαρτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Τρακανά» .....	59	2847	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		Mix. Καραγεύρης .....	31	3991	έφθ. Καζαμπλάκαν 1 Μαρτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» .....	56	20332	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τσάτια» .....	44	7184	διπλήθε Παναμάν 26 Φεβρ. διά Τόκιο
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βαγκιγκ» .....	42	7513	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 Μαρτ. διά B. Κίναν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενια I. Χανδρή .....	43	10448	όργει Παλέρμο ώπο 2 'Απρ. 1961
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα» .....	43	6959	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ		Οίκος Δρακούλη .....	43	8479	έφθ. Σούπη 27 Φεβρ.
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Ντέλ Έστε» .....	44	7161	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ
ΤΟΞΟΝ		έτ. «Σκάου» .....	42	7242	άνεχ. Χονολουλού 25 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανοπατοϊφίκ» .....	56	4380	άνεχ. Λιοσιαθώνα 23 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)		έτ. «Τρανοπετρόλ» .....	30	9243	όργει Καπέρνουραν ώπο 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Αίλα Κράντε» .....	43	7275	έφθ. Κοπεγχάγην 23 Φεβρ.
ΤΡΙΚΕΡΙ		'Ιω. Αύγερινός κλη. .....	44	7247	διπλήθε Παναμάν ώπο 9 Φεβρ. διά Οζάκαν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντέλιτου» .....	57	10493	άνεχ. Βανκούβερ 1 Μαρτ. διά Τόκιο
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. «Τρόπικα» .....	54	12131	διπλήθε Κωνιών ώπο 3 Μαρτ. διά Όδοσσόν
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι .....	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Σάν Ντιέγκο
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Βέριτας A.N.E. .....	38	5239	έφθ. Θέουταν 9 Μαρτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Μαραθών» .....	43	8587	άνεχ. Μόζι 27 Φεβρ. διά Αύστραλιαν
ΥΠΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Ανατολή» .....	41	6830	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χαδάνων
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βικινικ Τρέιντερ» .....	59	23678	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπων
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		Δή Κόμετ .....	43	15005	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνοερ» .....	45	15574	διπλήθε Παναμάν 20 Φεβρ. διά Αμαγκασάκι
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο» .....	43	15441	άνεχ. Λόδς Αντζελες 22 Φεβρ. διά Γιούνιαν
ΦΑΙΑΚΟΝ		έτ. «Σάν Πεντρό» .....	43	7132	έφθ. Μάρ η τελ Πλάτα 16 Φεβρ.
ΦΑΙΑΡΟΣ		Υιών Π. Γουλανδρή .....	60	15162	έφθ. Αμαγκασάκι 13 Φεβρ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Μέξ» .....	44	15579	άνεχ. Πορεντίζ Μαρκές 27 Φεβρ. διά Αγ. Βικέντιου
ΦΟΙΒΟΣ		Λ. Μάτσας .....	43	7265	εις Κάρδιφ, υπό παραλαβήν
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Ραντούσα» .....	44	7282	έφθ. Οζάκαν 13 Φεβρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ		έτ. «Αιμφίν» .....	57	9950	άνεχ. Βανκούβερ 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. «Άλορα» .....	60	15157	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.
ΦΡΥΓΙΑ		Θ. Σταφυλοπάτης .....	27	755	διπλήθε Κωνιών ώπο 4 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΦΥΓΑΙΩΤΗΣ		Δή Σελείν .....	44	15020	έφθ. Πιασάτιν 11 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		Ζαχάρος - Βασιλιάς .....	43	1230	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Λαιμπήριαν» .....	43	7152	διπλήθε Κωνιών ώπο 5 Μαρτ. διά N. Υόρκην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Φιντέλιτου» .....	57	10493	έφθ. Βανκούβερ 28 Φεβρ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Πανκρίτο» .....	44	7067	εις Κυνόδουραν 16 Φεβρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		«Κόσσος» A.E. .....	45	7240	έφθ. Αλεξανδρίσιον 28 Φεβρ.
ΧΑΡΙΡΙΕΡ		έτ. «Άκμε» .....	60	9319	άνεχ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διά Κούδαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	διπλήθε Κωνιών ώπο 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΙΟΣ		έτ. «Μπάνια Σαλίνας» .....	43	7030	εις Πειραιά ώπο 7 Ιαν. (έπισκευαί)
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10735	άνεχ. Βανκούβερ 28 Φεβρ. διά Τόκιο
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	έφθ. Βανκούβερ 5 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Παιονιρέζα Σιπηγκ» .....	53	8485	άνεχ. Βενετίαν 6 Μαρτ. διά Χαδάνων
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Μάγιοι» .....	54	16193	διπλήθε Σιγκαπούρων 24 Φεβρ. διά θάλο
ΧΙΡΗΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός Εμμάνος» .....	42	2865	άνεχ. Βαρκελώνην 5 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΧΙΡΙΤΣΙΤΣΑ		άδ. Ανγελόδουπουλοι .....	44	7193	έφθ. Ετεν 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Σεντράλο» .....	43	7281	έφθ. Κουβαν 5 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαϊμός .....	49	7526	εις Κόντινεντ, υπό παραλαβήν
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άνεχ. Κολούμπια ηπέρ 24 Φεβρ. διά Γερμανιαν
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7175	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς» .....	42	7259	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Αγγελίκα» .....	21	1173	έφθ. Κυνοταντίνουπολιν 1 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινδίλλη» .....	44	7261	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ διά Κυνοτάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάκνα» .....	56	20153	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα» .....	43	7238	άνεχ. Φρόπορτ (Μπακ.) 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλέλλο» .....	24	1988	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Πύλον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Παύντα Καρντόν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική συμφέροντα» .....	21	1489	άνεχ. Αλέγηνοι 21 Φεβρ. διά Φενταλάχ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα» .....	16	1653	διπλήθε Χάρτλοντ Πόιντ 1 Μαρτ διά Γουνώτεστ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρ» .....	10	1471	άνεχ. Πίνειαν ώπο 21 Φεβρ. 1958
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	5225	άνεχ. Μισούμη 26 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	έφθ. Ιούλιο 16 Φεβρ.
ΑΕΛΛΩ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα» .....	57	20797	εις θέσιν 47.43 B.-7.34 Δ. Μαρτ. 6 διά Μπάρρους
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ	(Α.δ.)	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ διά Περιοκόν Κόλπων
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7201	έφθ. Φάλμουν 15 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐν» .....	49	3484	άνοιξη Νούποροτ ώπο 1 Αύγ. 1958
ΑΘΗΝΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθέμασ» .....	41	4729	εις θέσιν 44.49 B.-8.18 Δ. Μαρτ. 7 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελο» .....	44	3061	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 5 Μαρτ. διά Βαμπόσ
ΑΙΓΙΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική» .....	54	18784	έφθ. Πόρτ ητ Μπούκ 3 Μαρτ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊκία» .....	43	7267	άνεχ. Μελβούρνη 22 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	58	10018	έφθ. Κανάκρι 25 Φεβρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	58	10018	άνεχ. Βανκούβερ 5 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	58	10020	άνεχ. Βανκούβερ 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΟΛΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΟΥΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοκνόρτια» .....	42	7002	έφθ. Μπάρμπατον 1 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόβα» .....	43	7036	άνεχ. Σαντος 7 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσουλάρ» .....	44	7058	άνεχ. Λος Αντζελες 3 Μαρτ. διά Ντώρμπον
ΑΚΡΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ζοζέ» .....	45	7285	έφθ. Νοβοράϊκον 25 Φεβρ.
ΑΛΑ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	έφθ. Νταμιάν 17 Φεβρ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ. Ήνσόσες .....	54	29440	εις Ντελάγκουαρ ρίθερ 7 Μαρτ.
ΑΛΕΞ (πον.)		έτ. «Αρκτούρους» .....	43	6989	έφθ. Κωνοτάντζαν 16 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτολεζ» .....	25	2323	άνεχ. Σμας 26 Φεβρ. διά Ραβέννων
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιός» .....	44	1413	άνεχ. Σαιντ Τόμας 5 Μαρτ. διά Σαιντ Κρουά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	56	20926	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ διά Κάλουντηποργκ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	άνεχ. Πέραμπρα ώπο 30 Αύγ. 1958
ΑΛΚΗΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάίρου» .....	44	7215	άνεχ. Σεμπού 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΥΩΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι ώπο 8 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο» .....	23	1323	έφθ. Αυστερνταμ 6 Μαρτ.
ΑΛΜΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	άνεχι Γενέβαν ώπο 26 Μαΐου 1961
ΑΛΜΠΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρμπα» .....	43	7231	έφθ. Κολόρπο 24 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ» .....	44	7259	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΛΜΠΟΥΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ» .....	44	7359	άνεχ. Σεμπού 2 Μαρτ. διά Καλλάρο
ΑΛΤΙΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	έφθ. Νανάιμο 4 Μαρτ.
ΑΛΧΕΔΙ (Λιθανού)		έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	43	7171	έφθ. Κολόμπο 28 Φεβρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρούλλις» .....	45	7201	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 Φεβρ. διά Βραζιλία ν
ΑΜΕΛΙΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις» .....	43	10578	άνεχι Βαλτιμώρων ώπο 12 'Απρ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολομπιέλλ			

ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράον» . . . . .	43	7206	άργει Μόμπιλ άπό 9 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ'ΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον» . . . . .	43	7239	άργει Βαλτιμόρων άπό 29 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» . . . . .	53	18713	άνεκ. Αύγουστον 6 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράον» . . . . .	43	7197	άργει Βαλτιμόρων άπό 21 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον» . . . . .	44	7242	άργει Βαλτιμόρων άπό 4 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον» . . . . .	43	7224	άργει Βαλτιμόρων άπό 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράδιον» . . . . .	43	7233	άργει Φάλιουθ άπό 29 Νοεμ. 1955
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Βεντούραντο» . . .	53	18735	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο» . . . . .	57	25441	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουέστ Άφρικαν» . . .	54	6112	άνεκ. Ν. Ύόρκην 2 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΑΝΝΑ Ο. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίμπια» . . . . .	45	10708	άργει Σαβάννα άπό 29 Ιουν. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» . . . . .	20	4992	άνεκ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Σφάζ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα» . . . . .	44	7258	άνεκ. Λας Αντζελες από 30 Ιαν. διά Τόκιο
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδού» . . . . .	44	7269	έφθ. Μπουένος Αρύες 1 Μαρτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	41	7061	έφθ. Βενετίαν 7 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρες» . . . . .	44	7126	έφθ. Ν. Όρλεάνην 28 Φεβρ.
ΑΝΤΩΡΕΣΙΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» .	57	15845	έφθ. Μαριέλ άπό 4 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμέλγκα» . . . . .	43	7176	άνεκ. Μάσαλμαν 7 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρινθίλλα» . . . . .	43	7244	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ντα φά . . . . .	44	1599	άνεκ. Μανιλά άπό 22 Ιαν. διά Φιλιππίνας
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύο)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλα» . . . . .	44	7249	άνεκ. Κάρδια 28 Φεβρ. διά Κόμπε
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» . . . . .	43	7154	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 3 Μαρτ.
ΑΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απες» . . . . .	42	6706	άνεκ. Τάιν 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» . . . . .	56	10180	διπλήθει Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΡΓΚΥΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέζα» . . . . .	57	10657	άνεκ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Σύρου
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» . . . . .	43	7176	έφθ. Καλκούτταν 8 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπον» . . . . .	43	7187	άνεκ. Κοταμπάτο 4 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρες» . . . . .	30	4557	έπλευτη Έμπειρην 14 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΑΡΙΕ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν» . . . . .	45	7216	άνεκ. Φίναρπτ 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» . . .	58	23626	διπλήθει Μπρόνομποτελ 4 Μαρτ. διά Δάντσικ
ΑΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε» . . . . .	19	2395	διπλήθει Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Κεύλαννην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστειδης» . . . . .	37	4635	άνεκ. Τζιμπούτη 28 Φεβρ. διά Βομπάσα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7247	άργει Θερόλ άπό 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα» . . . . .	44	6995	έφθ. Κώπη 28 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. δύο)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	38	10277	διπλήθει Χονολουλού 28 Φεβρ. διά Παναρά
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	40	10224	άνεκ. Μομπάσα 1 Μαρτ. διά Κωντάντζαν
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» . . . . .	44	7216	έφθ. Τρινκούμαλλη 2 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνα» . . . . .	28	1707	έφθ. Κώπη 28 Φεβρ.
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμπίκη» . . . . .	44	7159	διπλήθει Κωνιόλουλου 27 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν» . . . . .	58	18743	άνεκ. Χονολουλού 28 Φεβρ. διά Παναρά
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Εύθυμιος & Σιά . . . . .	43	7303	διπλήθει Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Μπανταρ Μασούρ
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Σκούφαλος . . . . .	32	3848	διπλήθει Κωνιόλουλοι 2 Μαρτ. διά Κωντάντζαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγια» . . . . .	37	2409	άνεκ. Μομπάσα 1 Μαρτ. διά Κωντάντζαν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» . . . . .	26	2903	έφθ. Τρινκούμαλλη 2 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα» . . . . .	43	7155	έφθ. Οζάκαν 2 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)		Π. Δανιόλος . . . . .	22	1754	εις Πέραμα άπό 8 Δεκ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιπια Στή Τράνοντ.» .	43	7137	έφθ. Τάμπαν 5 Μαρτ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουσθατλάντικ» . . .	44	7283	άνεκ. Νιού Ουεστμινστερ 4 Μαρτ. διά Τάιν
ΑΡΧΙΧΙΜΔΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο» . . . . .	44	7157	διπλήθει Λάδσεντ 8 Μαρτ. διά Χούλλ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μικουέλ» . . . . .	28	4809	διπλήθει Σουετζ 23 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» . . . . .	44	7176	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημιο» . . . . .	43	7129	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 4 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θίρροι» . . . . .	53	13415	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ.
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίδη» . . . . .	34	1465	άνεκ. Κατάνην 24 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΑΣΤΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάργυρουντη» . . . . .	42	7150	άνεκ. Γιαδάταν άπό 7 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» . . . . .	56	8370	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» . . .	54	18115	άνεκ. Ν. Ύόρκην 27 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» . . .	54	11307	έπλευτη Βοστώνην 27 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	58	20451	άνεκ. Καρταγκένα (Κολ.) 26 Φεβρ. διά Σέλλ Χάφεν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	43	7257	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 18 Φεβρ. διά Σφάζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	49	17062	άνεκ. Σιμόπουλοι 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	49	9869	έφθ. Καλλάρο 22 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	54	10758	άνεκ. Ταμπίκο 5 Μαρτ. διά Καστζακοάλκος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	51	10005	έφθ. Ρότερνταν 25 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	54	9833	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	43	7176	διεσ. ΠΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤη, ως μετωνυμάσθη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	57	24831	έφθ. Αματερόνταυ 25 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	58	18183	άνεκ. Σιδώνα 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	60	18180	άνεκ. Σιδώνα 26 Φεβρ. διά Ν. Ύόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	55	12985	εις θέσιν 38 B. - 62.7.D. Μαρτ. 5 διά Κιουρασόο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΔΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	53	11322	διπλήθει Σουεζ 27 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	54	11248	άνεκ. Ρεσίφε 5 Μαρτ. διά Φορτελέζα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	53	11241	έφθ. Σάντορ 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	53	12696	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	53	12712	άνεκ. Ρότερνταν 24 Φεβρ. διά Κιουρασόο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	52	11767	έφθ. Τρίπορτο 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	43	7200	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 1 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	56	14839	άνεκ. Ν. Ύόρκην 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	52	10930	έφθ. Ταμπίκο 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	48	10928	έφθ. Ριό Γκράντε 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	49	10908	διπλήθει Σουεζ 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκι» . . . . .	44	7247	έφθ. Νεάπολιν 4 Μαρτ.
ΑΤΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	παναμακή επιταρίσια . . . . .	44	7125	άνεκ. Λιβερπουλ 4 Μαρτ. δι' 'Αντοφαγκάστα
ΑΦΡΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίδο» . . . . .	44	7198	άνεκ. Γκάρσων 8 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΒΑΛΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουπρέμ» . . . . .	43	6872	άνεκ. Κόμπε 2 Μαρτ. διά Αιόι
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» . . . . .	44	7192	έφθ. Σιενφουέγκος 22 Φεβρ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια» . . . . .	42	6453	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 3 Μαρτ. διά Κατάνην
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ι. Γ. Γουλανδρής . . . . .	58	26566	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. δι' 'Ιννοσίμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	58	11623	εις θέσιν 17.36 B. - 62.7.D. Μαρτ. 5 διά Κιουρασόο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουεβά Βιότα» . . . . .	57	11623	διπλήθει Λάδσεντ 8 Μαρτ. διά Χεύζαρ
ΒΙΡΩΝΑΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπάνελλα» . . . . .	27	5407	έφθ. Ν. Όρλεάνην 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» . . .	53	9149	άνεκ. Μπουζι 22 Φεβρ. διά Παναρά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιόργκε» . . . . .	45	499	έφθ. Πενάγκ 26 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερούντα» . . . . .	39	3729	άνεκ. Σιδώνα 18 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» . . . . .	54	18790	διπλήθει Παναρά 2 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ» . . . . .	35	5028	άνεκ. Κολόμπο 3 Μαρτ. διά Ρεντί
ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» . . . . .	43	7166	διπλήθει Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Γενοβίαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιολάντα» . . . . .	40	7168	έφθ. Ναγκόγια 28 Φεβρ.
ΓΙΩΡΓΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηίας» . . . . .	42	7025	έφθ. Νούεβίτας 2 Μαρτ.
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντι» .....	54	27812	άνεκ. Λός Αντζελες 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντι» .....	57	13750	διπλήθε Ντόθερ 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	άνεκ. Περο. Κόλπον 20 Φεβρ. διά Γκηλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	55	25317	άνεκ. Χαλίφας 24 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20580	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχος .....	57	13750	άνεκ. Αμέρειραν 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Ωμοιλύ» .....	61	12700	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τοσέτος Μπαίνι» .....	57	25489	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 9 Μαρτ. διά Ντουμάϊ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Κίγκ Ουλά Μπαίνι» .....	57	25490	άνεκ. Ράς Τανούρα 3 Μαρτ. δι' Αυστραλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (γ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχου .....	43	10591	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑ'ΙΝΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Τρεντίζιον» .....	44	12853	άνεκ. Αμεριγκόν 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ .. (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	43	12808	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. Νιάρχος .....	43	12808	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζιόν» .....	43	7244	άνεκ. Νιουκάστλ (Ν.Σ.) 4 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....	42	7257	έφθ. Μπλέποτ 2 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	Νιάρχου .....	43	7176	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτ» .....	42	7231	διπλήθε Παναμά 2 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	άνεκ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. δι' Αντεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ 'λ.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	57	20533	έφθ. Αγ. Θρακίσκιον 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 27 Φεβρ. διά Νιγκάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ητον» .....	58	11201	άνεκ. Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	43	12793	Ρόττερνταμ 27 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς» .....	55	20165	Περο. Κόλπον 6 Μαρτ. διά Γκηλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (γερμ. πλήρωμα)	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 27 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεκ. Μίλφορντ Χάφεν 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .. (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου .....	57	10499	άνεκ. Γιοκοχάμαν ρόδις 1 Μαρτ. διά Δόγκ Μπίτη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου .....	58	10499	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ντρόσετ» .....	58	10499	άνεκ. Σιδενύ 22 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .. (N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Απόλλω» .....	43	10577	εις Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	Στ. Νιάρχος .....	44	13005	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχου .....	59	9171	έφθ. Βανκούμερ 1 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.) ..	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λ.δ.) ..	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.) ..	έτ. «Άτλας» .....	41	6911	άνεκ. Μπέρια 9 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Γανικός» .....	44	7282	διπλήθε Μπρόνμποττελ 2 Μαρτ. διά Βίουμαρ
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	άνεκ. Νιούπορτ 2 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρντάς
ΔΕΣΠΟΙ (N.A.T.)	έτ. «Εσεπεράντζα» .....	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδις 25 Φεβρ.
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου)	Γ. Θ. Σιγάλας .....	29	2935	άνεκ. Λισανδρών 4 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκον
ΔΗΛΑΟΣ ΠΑΙ'ΟΝΙΡ (λ.)	έτ. «Δηλόσ» .....	44	7259	άνεκ. Λός Αντζελες 18 Φεβρ. διά Μόδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μινέρδα» .....	44	10714	άνεκ. Γκουανιάμας 27 Φεβρ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)	Κυπριανού .....	39	6935	άνεκ. Λουάντα 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Καρπενάζα» .....	56	10360	άνεκ. Πιασάταν 28 Φεβρ. διά Βανκούθερ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	έφθ. Μορμουγκάο 22 Φεβρ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Κούθαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα .....	45	12813	άνεκ. Σιδενύ 10 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	58	6331	εις Μάρ ντέλα 7 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Δωρις» .....	54	6042	έφθ. Ν. Ορλεάνην 23 Φεβρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντουσάν» .....	43	7031	άνεκ. Βομβάν 24 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΙΡΗΝΗ .. (N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	13	1486	εις Πόρτ Σουάν από 29 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΗ .. (Λιθάνου)	έτ. «Πούντα Άρενας» .....	29	6941	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπλέσοιγκ» .....	42	7210	έφθ. Ραγκούν 8 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ (N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου .....	43	7261	έφθ. Βανκούμερ 1 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	διπλήθε Μπρόνμποττελ 27 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΕΚΑΛΗ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Κυκλαδέα» .....	37	5452	διπλήθε Σεθόνταν 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΕΝ ..	έτ. «Βαλντερό» .....	42	7020	άργει Κυνόσουραν από 29 Οκτ.
ΕΛΑΕΝΑ (λιθάνου)	έτ. «Μαργκαλάντε» .....	43	6165	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΕΛΑΕΝΗ (λιθάνου)	έτ. «Ολιστική» .....	29	4931	έφθ. Κουεδέτ 26 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΕΟΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	άνεκ. Σφάλ 27 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΕΛΛΗΝ (λιθάνου)	έτ. «Βίστα Ριού» .....	36	7820	έφθ. Φιλαδέλφειαν από 10 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Παποχροπούδη .....	58	13066	άνεκ. Πούλο Σάμπου 16 Φεβρ. δι' Αγ. Νικόλαον
ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (λιθάνου)	έτ. «Μαρδράς» .....	43	2878	άνεκ. Βαλάντα 2 Μαρτ. διά Χαβάνναν
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρπέξα» .....	44	7051	άνεκ. Τεργέστον 28 Φεβρ. διά Σέριφον
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ελλήνηποντος» .....	44	7189	διπλήθε Κιελόν 1 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Πόλμαρ» .....	35	4963	διπλήθε Κύνη (πολίν) 25 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΠΑΠΙΣ (λιθάνου)	έτ. «Αιτζιάν» .....	20	6157	άνεκ. Μόρφου Μπαΐη 3 Μαρτ. διά Ρουέν
ΕΝΟΣΙΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ενώσις» .....	43	7162	έφθ. Κολόπου 24 Φεβρ.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)	έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	άνεκ. Πούλο Σάμπου 16 Φεβρ. δι' Αγ. Νικόλαον
ΕΣΤΡΕΛΛΑ ..	έτ. «Στάρ» .....	26	3410	άνεκ. Βαλάντα 2 Μαρτ. διά Χαβάνναν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Παναγία» .....	42	2720	άνεκ. Τεργέστον 28 Φεβρ. διά Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (λιθάνου)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	διπλήθε Κιελόν 1 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΥΕΝΤΙΑ (Λιθάνου)	έτ. «Μαρπούντε» .....	29	4248	διπλήθε Κύνη (πολίν) 25 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΕΝΤΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεκ. Μόρφου Μπαΐη 3 Μαρτ. διά Ρουέν
ΕΥΕΝΤΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλ» .....	54	18730	έφθ. Κολόπου 24 Φεβρ. δι' Αγ. Νικόλαον
ΕΥΠΛΟΙΑ (λιθάνου)	έτ. Νέπονταν Τάνκερς .....	56	30150	άνεκ. Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΡΔΙΚΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια» .....	59	9003	έφθ. Μόζι 6 Μαρτ.
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζιλίο» .....	58	14606	άνεκ. Περο. Κόλπον 22 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ουάτραμπ» .....	44	4296	διπλήθε Σεθόνταν 6 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	άνεκ. Πουέρτο Κορτέζ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα» .....	57	10173	άνεκ. Μπαλίκ Πανόν 27 Φεβρ. διά Ήστ Λόντον
ΗΛΙΑΣ Ε. (Λιθάνου)	έτ. «Μπλέσοιγκ» .....	43	7207	άνεκ. Οζάκαν 27 Φεβρ. διά Καλιφόρνιαν
ΗΡΑΚΗΣ (Λιθάνου)	έτ. «Άλμπερτα» .....	43	7180	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΘΕΝΚΕΣΚΙΓΚ Κ. (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Σμύπορντ» .....	44	7250	έφθ. Γιαδάτον 8 Μαρτ.
ΘΕΟΚΥΤΩΡ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Λουόρκα» .....	45	7252	διπλήθε Παναμά 27 Φεβρ. διά Τόκιο
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Αταλάντα» .....	38	6529	εις Πειραιά 14 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα» .....	45	7255	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 6 Μαρτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Τρανόποιοικ. Τ.Κ.» .....	43	7240	άνεκ. Σιγκαπούρων 6 Μαρτ. διά Σουέζ
ΘΟΥΑΑ (π.)	έτ. «Ιντερμάρ» .....	43	2015	άνεκ. Σπέτζα 27 Φεβρ. διά Κωνιάνο (πολίν)
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ..	έτ. «Ορίεντ Μαρίν» .....	42	7162	έφθ. Νεκοτέα 4 Μαρτ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12500	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 26 Φεβρ. διά Γλασκώβην
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Τραφάλγκαρ» .....	56	10414	άνεκ. Οζάκαν 3 Μαρτ. διά Σπάττελ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Κριστομπαλ» .....	44	7176	έφθ. Νανάμιο 3 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13555	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαυψάρ» .....	56	10422	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανόσζεαν» .....	53	15826	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ» .....	44	7198	έφθ. Ν. Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	13485	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Μίλανονέδα» .....	17	1295	όρνει Πέραμα ρόδις 1 Ιουν. 1959
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	άνεκ. Τρινκομάλι 4 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)	έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΚΑΛΛΗ (λ.) .. (N.A				

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) (N.A.T.)	N. I. Νομικός .....	07	1075	άνεκ. Μπάσαραν 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΑΚΗΣ (λιθάνου) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	24	1352	παρελθόντι εἰς 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....	έτ. "Άγιοι Ανάργυροι" .....	41	2866	άνεκ. Τάιν 6 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθάνου) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	24	3871	διπλήθε Κων) πολιν 13 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΣΟΣ (λιθάνου) .....	παναματική εταιρία .....	43	2874	άνεκ. Τάιν 8 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Μπροφάνης» .....	24	2060	διπλήθε Κων) πολιν 25 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα» .....	44	7281	άνεκ. Ρόπτερνταν 7 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	έτ. «Αντόρο» .....	43	7993	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. δι' Ειδονυμάουθ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε» .....	46	8147	έφθ. Αμοτερνταμ 4 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	έτ. «Κοροτέζ» .....	43	6988	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπας 15 Φεβρ. (δι' Ιταλίαν)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθάνου) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	28	4436	διπλήθε Χελινημποργκ 21 Φεβρ. διά Δάντοιχ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΒΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Καρρύμιπαν .....	44	10750	διπλήθε Μπρόνχοποττε 1 Μαρτ. διά Δάντοιχ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΪ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαπηρίου» .....	44	10691	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Πλύμουθ» .....	43	2861	άνεκ. Τάμπον 26 Φεβρ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΡΝΕΓΙΣΟΝ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αστροπέλλαι» .....	29	4884	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' Αμδουργον
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) .....	έτ. «Σάν φελίτσαι» .....	43	7033	έφθ. Κωνοτάντζαν ἀπό 9 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο» .....	57	20564	διπλήθε Ούζαν 26 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	29	6749	άνεκ. Ριο 'Ιανέριο 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Προσπέριτο» .....	43	7144	άνεκ. Ματάντας 15 Φεβρ.
ΚΑΤΣΕΡ .....	έτ. «Εντίνα» .....	43	7238	άνεκ. Λορεντζό Μαρκές 23 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΚΕΓΙΠ ΠΑΛΜΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ» .....	42	7244	έφθ. Αλεξανδρειαν 25 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» .....	56	21131	έφθ. Ράθενναν 28 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μυρμιδών» .....	58	20487	εἰς Αΐοι ἀπό 20 Δεκ.
ΚΙΣΜΕΤ (λ.) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	43	7237	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Αριστείδης» .....	40	4499	έφθ. Μορμουγκάο 28 Φεβρ.
ΚΛΑΙΡΗ (λιθάνου) (N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα .....	27	5411	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 7 Μαρτ. δι' Αμθέρσαν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) .....	έτ. «Π'κουντ Γουντίντ» .....	59	10200	έφθ. Ν. Υόρκην 25 Φεβρ.
ΚΝΟΖΑ .....	έτ. «Τράμπι» .....	43	7248	άνεκ. Βανκούμπερ 8 Μαρτ. διά Κρόφτον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ (N.A.T.)	έτ. «Ορόγια» .....	44	7159	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Νταμμάμ
ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	έτ. «Μονάρκα» .....	43	7250	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΟΝΔΩΡ .....	έτ. «Αγκουλά» .....	19	2949	άνεκ. Τάμπαν ἀπό 9 Φεβρ. (διαταγάς)
ΚΟΡΗ (κοστ.) .....	έτ. «Οζίλιαρ» .....	41	5173	άνεκ. Ρόπτερνταμ 6 Μαρτ. διά Κούβαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	έτ. «Σάν Πεντρο» .....	45	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας» .....	56	10567	έφθ. Βρέμην 27 Φεβρ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	άνεκ. Ραγκούν 3 Μαρτ. διά Μαλάγια
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....	έτ. «Κοσμοπόλιταν» .....	43	7261	άνεκ. Μαντράς 2 Μαρτ. διά Ρόπτερνταμ
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	43	7135	έφθ. Αγ. Θρακικούν 5 Μαρτ.
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μάραν» .....	57	24304	άνεκ. Σάντος 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	έτ. «Λαιμπρίριαν» .....	56	4031	άνεκ. Σάντος 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΥΜΟ (λ.δ.) .....	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	άνεκ. Σάντος 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	έτ. «Αντριά» .....	43	6992	άνεκ. Αμδουργον 3 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....	έτ. «Σάντον Βαρδάρα» .....	21	2294	άνεκ. Βρεστόν 3 Μαρτ. διά Γκρανβίλλ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Κοστίκος» .....	40	2993	άνεκ. Μπαχρέιν 2 Μαρτ. διά Ντάς Αίλαντ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΦ .....	έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ» .....	21	1833	εἰς ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) .....	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	άνεκ. Σάντος 7 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΛΕΦΤΡΙΚ (λιθάνου) .....	έτ. «Σάργκο» .....	56	23880	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Νύνασκαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	έτ. «Δευτέρι» .....	43	7176	άνεκ. Μακάσσαρ ἀπό 4 Φεβρ. διά Μενάντο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) .....	έτ. «Βίπτα» .....	43	7109	έφθ. Μενάντο ἀπό 30 Ιαν.
ΛΟΥΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Ατλαντικία» .....	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 2 Μαρτ. διά Τόκιο
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Μαρθενίντο» .....	43	7118	άνεκ. Λονδίνον 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΛΟΥΔΙΑ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Ελβίρα» .....	44	7244	έφθ. Ναγκόνγια 3 Μαρτ.
ΛΥΡΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλας» .....	43	7257	άνεκ. Νούεβιτας 4 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) .....	παναματική εταιρία .....	44	10721	έφθ. Ευδεν 4 Μαρτ.
ΛΥΡΗΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Θήατρ» .....	43	10521	άργειν άπο 18 Ιαν. 1961
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	έτ. «Λώρπη» .....	43	2847	διπλήθε Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	49	5685	άνεκ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Τάνγ
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθάνου) .....	έτ. «Τρανσοσεανίκ Π.Κ.» .....	58	24065	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΛΜΕΝ (παν.) .....	έτ. «Δημητρο» .....	37	4838	έφθ. Σάντα Φε 22 Φεβρ.
ΜΑΙΛΟΥ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Μάστοδολ» .....	18	920	εἰς Πειραιά 17 Φεβρ.
ΜΑΝΕΙΚΙΝΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Μακρούμε» .....	43	7145	άνεκ. Βάλαρον 26 Φεβρ. διά Βιρυττόν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Πανδία» .....	43	7210	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) .....	έτ. «Ζαννής» .....	45	3549	άνεκ. Λονδίνο 2 Μαρτ. διά Λιθανον
ΜΑΝΤΡΙΚ (λιθάνου) .....	έτ. «Μάντιον» .....	44	7216	έφθ. Αμδουργον 4 Μαρτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	43	7255	έφθ. Μενάντο 21 Φεβρ.
ΜΑΝΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.) .....	έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	44	7072	έφθ. Δάντον 4 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεκ. Βαρκελώνην 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	20564	διπλήθε Σουέζ 3 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου) .....	ελληνικά συμφέροντα .....	25	1473	διπλήθε Κων) πολιν 28 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ (όνδ.) .....	έτ. Ρούσου .....	27	1554	άνεκ. Λονδίνον 8 Φεβρ. διά Τάνγ
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ .....	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7289	άνεκ. Σαδόννα 8 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....	έτ. Κυπριανού .....	43	7124	έφθ. Γένοβαν ἀπό 7 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Μαγκλιδέρας» .....	45	8965	έφθ. Κάρδιφ 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.) .....	έτ. «Αρκουλ» .....	43	5548	άνεκ. Αμμουδιν Μπαιν 4 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαριφοτούνα» .....	43	7202	άνεκ. Πουέρτο Μίραντα 27 Φεβρ. διά Σέλλ Χάφεν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. Οίκος Χανδρή .....	51	11382	άνεκ. Γκάλεστον 28 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.) .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	έφθ. Κολόμπο 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.) .....	έτ. «Μάρικι» .....	40	5110	άνεκ. Χαδάνναν 8 Μαρτ. δι' Αντίλλας
ΜΑΡΙΚΑ (λιθάνου) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7212	έφθ. Γένοβαν ἀπό 10 Φεβρ.
ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ (λ.) .....	έτ. «Φραγκιότα» .....	43	7253	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.) .....	έτ. «Μαριψπλάγκα» .....	44	7279	έφθ. Παλέρμο οπό 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΟΝΑ II (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαριψπλάγκα» .....	44	7150	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Παναμ» .....	44	10445	έφθ. Μορμουγκάο 26 Φεβρ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.) .....	έτ. «Μαρίσα» .....	43	7234	έφθ. Ναγκόνγια 7 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΥΡΑ (λιθ.) .....	έτ. «Μάρικ» .....	40	5147	διπλήθε Σεούταν 4 Μαρτ. διά Λαττάκιον
ΜΑΡΝΙΠΟ (λιθάνου) .....	έτ. «Σάν Τζιοθάνι» .....	43	7259	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Αρκουλ» .....	43	7263	διπλήθε Κων) πολιν 27 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) .....	έτ. «Τράνσοπορτ» .....	44	7251	άνεκ. Λός Αντζελες 15 Φεβρ. διά Τάκιον
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κόσμηκι» .....	56	23871	άνεκ. Φόδουλι 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) .....	έτ. «Μπαλμπόδα» .....	54	18763	έφθ. Ναγκόνγια 7 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) .....	έτ. «Ντέριου» .....	20	1512	διπλήθε Παναμά 7 Μαρτ. διά Βραΐλαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) .....	έτ. «Νόρθ Παοίφικ» .....	43	7176	άνεκ. Γκάροταν 26 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) .....	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	57	8855	άνεκ. Μπαχρέιν 24 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΜΕΛΙΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ινκάκια» .....	45	7254	άνεκ. Λός Αντζελες 15 Φεβρ. διά Γιαβάταν
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Αλπέργκας» .....	57	11691	διπλήθε Σουέζ 25 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Ιντιες» .....	46	3133	έφθ. Τάραντα ἀπό 4 Σεπτ. (έπισκευα)
ΜΕΡΑΙΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Αστούριας» .....	58	20894	άνεκ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑI (λ.) .....	έτ. «Σάν Πεντρο» .....	45	7190	έφθ. Λούδηεν 5 Μαρτ.
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Νόρθ Γιουρόπο» .....	41	6728	διπλήθε Πέρατρα 8 Μαρτ. διά Βιλελμαχάφεν
ΜΙΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαρκόδεο» .....	49	17905	έφθ. Αμδουργον 10 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	έτ. «Καστέλλο» .....	56	21090	έφθ. Τεργέστην 8 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ (λ.) .....	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	άνεκ. Λόνδον 8 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθάνου) .....	έτ. «Σάν Αντρες» .....	53	11289	έφθ. Ναγκόνγια ἀπό 7 Ιαν.
ΜΟΥΣΣΗ (λιθάνου) .....	έτ. «Ιντενάσιοναλ» .....	29	1866	έφθ. Μπρεμερχάφεν 5 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II (λιθάνου) .....	A. Φραγκίστας .....	57	12683	έφθ. Ναγκόνγια ἀπό 7 Ιαν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ .....	έτ. «Μπαρμπαπέτρος» .....	44	6984	έφθ. Μπρεμερχάφεν 5 Μαρτ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.) .....	έτ. «Φροντέρα» .....	45	7176	έφθ. Οζάκαν ἀπό 2 Φεβρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.) .....	έτ. «Μπετακρούν» .....	56	10661	έφθ. Πέρατρα 28 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.) .....	έτ. «Μπετακρούνζ» .....	44	7240	έφθ. Οζάκαν 14 Φεβρ.
ΜΠΡΙΖ (λ.) .....	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	40	5217	έφθ. Μορμουγκάο 4 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....	έτ. «Γκαραγουάιν» .....	42	7303	άνεκ. Αμδέρσαν 24 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΥΚΟΝΟΣ .....	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .....	16	3528	άνεκ.

ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Λούηπεκ 3 Μαρτ.
ΝΑΓΚΟΥΣΕΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοιοι»	45	3486	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Μπουκώ
ΝΑΓΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. δι' Αμέρικαν
ΝΑΖΑΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ζοζέ»	41	7579	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Μελβούρνην
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Κόμπε 27 Φεβρ. διά Κουνταμάτσου
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Αμμουδιά Μπαΐν 27 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυκραντ»	58	24068	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Μαρτ. διά Εραζίλιαν
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	έφθ. Τζέδδαν 19 Φεβρ.
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	εις Σεκκάντα όποι 1 Φεβρ.
ΝΕΜΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιδερσοόλ Τράμπι»	42	9730	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΈΩΣΑΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διήλθε Πόρτ Σαιδ 1 Μαρτ. διά Πώλσιμπορο
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη	53	12395	άνεχ. Κόμπε 27 Φεβρ. διά Κουνταμάτσου
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Αμμουδιά Μπαΐν 27 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειθίδαια»	43	7121	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεχ. Χιούστον 23 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Άζορες»	45	7003	διήλθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Κορρούνα 7 Μαρτ.
ΝΙΚ Σ.		έλληνικά ουμφέροντα	21	1410	άνεχ. Βρεμπν 28 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεχ. Τουκτίριν 1 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστραλέα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 20 Φεβρ. διά Σίγκαπούρνη
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμακή έταιρια	28	1463	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΝΙΤΖΕΑΝ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ.' Τοσβίρης	41	5969	διήλθε Μπρόνομποττελ 5 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκίαθος»	41	7251	έφθ. Κορρούνα 7 Μαρτ.
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	άνεχ. Βρεμπν 28 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	«Τρανόσεαν Φράγκτερ»	44	10662	έτ. «Εμδενί από 24 Δεκ. (έπισκευα)
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	έτ. Γένοβαν όποι 21 Δεκ.
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράγτερ»	44	7061	έφθ. Κωνσταντίναν 12 Μαρτ.
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεβα»	56	10545	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Φεβρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανίκετορς»	58	13545	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Χιέρρο
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Έντερπράϊς»	61	15000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Έντερπράϊς»	59	13545	έτ. Ήρλεάνην ύστεραν 1 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγνούαινη»	58	10396	άνεχ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Εατιμόρνη
ΝΤΕΡΝΑ (Λιθάνου)		παναμακή έταιρια	30	996	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκίτερος»	60	13847	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ. διά Περού
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Βιρυττόν 28 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμβράνια»	58	10483	άνεχ. Καζαμπλάκην 27 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 1 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.
ΟΔΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιομάνη»	43	7199	άνεχ. Χαδάννα 6 Μαρτ. δι' Αντίλλας
ΟΔΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνη»	43	6704	διήλθε Μπρόνομποττελ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΔΑΚΑ (Δ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανοαστλαντικά»	53	17362	φθάνει Πειραιά 15 Μαρτ. (εις Ρόδον 14 Μαρτ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασ»	54	13665	άργει 'Ελευσίνα από 26 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	54	13652	άνεχ. Κιουρασάο 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασ»	54	20453	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Κανοκάβα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	54	14047	άργει 'Ελευσίνα από 13 Απρ. 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ.' Όναση	58	27602	άνεχ. Βρέστον 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	50	17791	διήλθε Σουεζ 26 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΑΛΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	53	14221	άνεχ. Τσάρλεστον 7 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΤΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτρ»	53	14009	άργει 'Ελευσίνα από 4 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΥΡΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	54	13678	άργει 'Ελευσίνα από 17 Ιουλίου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλά»	53	13660	άργει 'Ελευσίνα από 22 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13934	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Μπαχαγκουέρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13709	άνεχ. Τζάκσονβιλ 28 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13713	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13934	άνεχ. Βοστώνην 2 Μαρτ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Φεβρ. διά Τρινιντάντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ»	59	23280	άνεχ. Μίζουιμα 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	εις Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	55	18790	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. δι' Αμμουδιά Μπαΐν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13934	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	20595	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	διήλθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17792	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμασ»	54	14047	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17792	έφθ. Ν. Υόρκην 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Μονρόδια Τρανσόπτ.»	59	37958	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Φίναρπτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	60	37744	διήλθε Σουεζ 2 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Όλα»	58	27602	διήλθε Σουεζ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΤΕΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	17791	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13580	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσαδάνοντα»	54	20611	άνεχ. Περα. Κόλπον 28 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	άνεχ. Σαγκούνα 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Λα 'Εμπρέσα»	44	7297	έφθ. Σαγκούνα 18 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΠΟΡΤΕΙΟΝΥΤΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Περα. Κόλπον 28 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Ορίδολ»	58	12667	έφθ. Σαγκούνα 23 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησατερ Στάρ»	44	7254	άνεχ. Βρέμπν 15 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)		έτ. «Τρανόδεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Βανκούμπερ 1 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοντερ»	43	8615	έφθ. Μόμπιλ 6 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φράγτερ»	44	7176	άνεχ. Χιμπόττε πάντερ 6 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ»	36	3891	έφθ. Κούς Μπαΐν 16 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιτραμαρίνη»	56	10015	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 8 Φεβρ. διά Καλλάσ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 8 Φεβρ. διά Νιού Ούεστμινστερ
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (Δ.)		έτ. «Οσεάν»	52	11349	άνεχ. Βανκούμπερ 1 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεαν»	42	7192	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 2 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.)		έλληνικά ουμφέροντα	43	7176	άνεχ. Τόκιο 2 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτ Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Κόμπε 4 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	έφθ. Κούς Μπαΐν 16 Φεβρ.
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 8 Φεβρ. διά Καλλάσ
ΟΥΑΙΤ ΣΗΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Βανκούμπερ 1 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάμοντ - Κοφαύτης	09	2890	έφθ. Πόρτ Σουδάν 6 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΑ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Λίθη 8 Μαρτ. διά Φλάσιγκ
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Πανώρα»	43	7228	έφθ. Κολόμπο 28 Φεβρ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	εις Σαλβαδόρ από 22 Ιουν. 1961
ΠΑΛΑΣ (Δ.)		έτ. «Πάλος»	43	8184	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έτ. «Πάντρε»	42	2873	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣ					

ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	άνεκ. Πόρτα Αρθουρ 26 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΕΤΑΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	διπλή Νότιορ 6 Μαρτ. διά Καράτοι
ΠΗΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Ροστό 20 Φεβρ.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7228	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεκ. Μαντράς 8 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΠΟΦΟΥΛΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρς»	43	2016	Ιδε: «ΘΟΥΛΑ», ως μετωνυμάδην
ΠΟΦΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολόσο»	16	1999	άνεκ. Πειραιά 10 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάδι ντι Κομπάρε»	57	8549	διπλή Παναμά 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οδεαν Γουαίνς»	38	2561	έφθ. Γκόττεμπουργκ 3 Μαρτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	διπλή Μπρόνομποττελ 1 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 1 Μαρτ. διά Σέλλα Χάφεν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	43	7230	έφθ. N. Όρλεάνην 7 Μαρτ.
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεκ. Μουρόραν 22 Φεβρ. διά Κολούμπια ρίβερ
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. Λός Αντζελες 28 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραρεκάνα»	59	13918	άνεκ. Χάμπον ρόδας 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικον συμφέροντα	17	1293	διπλή Κον) πολιν 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΡΙΟ ΛΙΘΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	διπλή Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	έφθ. Κουβέιτ 25 Φεβρ.
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριτέφιελντ»	45	7217	εις Μάρ ντελ Πλάτα 7 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 7 Μαρτ. διά Μορομούγκαο
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Έξηρέοσ»	11	1538	άνεκ. Άλεξανδρειαν 3 Μαρτ. δι' Άλεξανδρέτταν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεκ. Γιουκάρο 22 Φεβρ. διά M. Θάλασσαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	έφθ. Μενάντο 6 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ - Άντωνυ»	40	5349	άνεκ. Γιασάταν 27 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ-ΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Ιμιγκαμ 5 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζέ μς»	42	7243	διπλή Μπρόνομποττελ 24 Φεβρ. διά Δάντοιχ
ΣΑΛΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθιδάσο»	36	5129	άνεκ. Τάιν 7 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	έφθ. Ρεοιφ 25 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσοτου»	50	2736	άνεκ. Μπαχρέιν 24 Φεβρ. διά Ντάς Αιλαντ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίζια»	23	5372	άργει Κυνόσουρον από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	44	10546	άργει Σπετζια από 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεκ. Σπάτλα 21 Φεβρ. δι' Εύρώπην
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	έφθ. Ακάμπα 4 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιέρτα»	44	7238	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 20 Φεβρ. διά Κόμπε
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Μαρίτα»	44	7210	άνεκ. Αγ. Πραγκούκον 25 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναθήνα»	43	7179	άνεκ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 21 Φεβρ. διά Γιασάταν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	άνεκ. Λός Αντζελες 13 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεκ. Μάλταν 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν θάύτερ»	44	10743	άνεκ. Λός Αντζελες 28 Φεβρ. διά Περού
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρα»	44	7200	έφθ. Μπέλφαστ 3 Μαρτ.
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σουρ»	31	4704	άνεκ. Μασσαλίαν 5 Μαρτ. διά Λουπίτο
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	άργει Περαμα από 16 Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντουρ»	22	3084	άνεκ. Πόρτα Τζεντίλ 20 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέσ. Σ. Θνάσοντ»	48	11379	άργει Ελευσίνα από 24 Ιουλ. 1961
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεκ. Χιούστον 7 Μαρτ. δι' Άλεξανδρειαν
ΣΙΑΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	άνεκ. Ρουέν 3 Μαρτ. διά Μπουενός Αύρες
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	άνεκ. Κολόμπο 4 Μαρτ. διά Τοιττιγκόκ
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	προσπραγμένον εις θέσιν 44.36 Β. - 63.16 Δ. από 8 Ιαν.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σή»	21	1897	άργει Ν. Ύόρκην από 16 Οκτ.
ΣΠΑΡΤΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «παναμαϊκή εταιρία	43	8247	προσπραγμένον εις θέσιν 22.25 Β. - 84.34 Δ. από 13 Δεκ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2117	άνεκ. Μπουλημπουρι 1 Μαρτ. διά Ιμιγκαμ
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτα Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	άνεκ. Ντακάρ 1 Μαρτ. διά Ρεουνιόν
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	εις Τεργέστην από 1 Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερ»	56	30159	άνεκ. Πουέρτο λά Κρουζ 2 Μαρτ. διά θιλαδέλφειαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 28 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή εταιρία	21	1964	έφθ. Κόμπε 26 Φεβρ. εις Ισσασάνω από 2 Ιαν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανεζά»	44	5244	άνεκ. Αμβούργον 1 Μαρτ. διά Φρεντρίκοταν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανεζά»	30	5316	έφθ. Βρέστον 5 Μαρτ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Χαδόνιον 22 Φεβρ.
ΤΖΕ-ΙΜΣ ΜΟΝΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσκέριερ»	43	7231	εις Οζάκαν από 22 Ιαν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεκ. Μανίλα 7 Μαρτ. διά N. Ύόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρβ Γιουρόπα»	43	7026	έφθ. Οζάκαν 23 Φεβρ. (έπισκεψι)
ΤΖΕΝΝΙ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέννα»	44	7176	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 28 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άνεκ. Τόκιο 2 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΤΖΟΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπαδα»	43	7251	έφθ. Νέαπολιν 2 Μαρτ.
ΤΖΟΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπάδα»	54	18717	άνεκ. Μίλφορντ Χάφεν 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ»	30	2047	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Μαρτ.
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτζικ»	53	27853	άνεκ. Ράς Τανούρα 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά»	44	7254	εις θέσιν 43.50 Β. - 10.40 Δ. Μαρτ. 7 διά Βρέμην
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμ»	37	4542	άνεκ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διά Λενιννγκραντ
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	εις Ματάνζας από 6 Φεβρ.
ΤΟΥΣΚΑΝΥ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθόρα»	27	2758	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΤΡΑΝΕΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7207	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 8 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΤΡΑΝΣΙΓΚΟΥΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδηλ»	57	24027	εις Σιγκαπούρων από 1 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΕΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρκοσον»	44	8597	διπλή Σουέζ 23 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΕΓ ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Κασάντο 25 Φεβρ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσανα»	27	2457	άνεκ. Χαδάναν 4 Μαρτ. διά Τυνησίαν
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Τζιμπούτι 22 Φεβρ. διά Ταματάπην
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	διπλή Παναμάν 8 Μαρτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	εις Σκαραμαγκάν από 27 Ιαν. (μετασκευαί)
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Τοκουγιάμα 3 Μαρτ. διά Κόμπε
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίνη»	57	21910	άνεκ. Ν. Ύόρκην 25 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Αμπούριον ρόδας 3 Μαρτ.
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Μ. Σκούφαλος	29	3958	έφθ. Νταμάριαν 25 Φεβρ.
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10704	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλείτ
ΦΙΟΛΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. (άπο Μπουεναδεντούρη)
ΦΙΟΝΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηατμπάρουντ»	40	6410	έφθ. Ούντεβάλλα 5 Μαρτ.
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	διπλής Κον) πολιν από 12 Φεβρ. δι' Οδησόν
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	T. Αθανασιάδης	36	1400	έφθ. Καλκούτταν 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωνέντρο»	44	7022	διπλής Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωντίρας»	45	7224	άνεκ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Βιρτυτόν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπυγουαίν»	36	1965	άνεκ. Σπάτλ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεκ. Σπάτλ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεκ. Ραβένναον 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ»	19	2559	έφθ. Μιδδλεσεπρο 27 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνονπορτ»	38	9403	άνεκ. Ν. Ύόρκην 3 Μαρτ. διά Λά Ρομάνα
ΧΟΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διπλής Τιράνταλό

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 35.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15<sup>th</sup> MARCH 1962

#### A matter of life and death

The five-year crisis in tramp cargo ships and tankers and the more recent trends in shipping operations tend to make the future of the tramp ship, as we have known it, problematical.

Super tankers and super bulk carriers, the transport of their products by large industries themselves, flag discrimination, long-term charters and freight contracts for vast quantities of raw materials, leaving a small margin of profit — all these factors have made the operation of a large and costly fleet barely justifiable.

Shipowners will require heavy financing to cope with the new situation and will think twice before ordering new vessels or replacing obsolete ships.

However, several Greek shipowners, who observed these trends some time ago, have already taken measures to adapt themselves to the situation by entering new fields of activity in sea transport such as the liner trade.

The establishment of the Greek Australian Line and its successful outcome is one example in this respect. Others, are the acquisition of cruise ships, reefer vessels, and fishing trawlers.

We are entering these fields rather late in the day but we have before us the examples of the Scandinavians and the Dutch who, by means of their regular passenger and cargo liners, have been able to withstand crises and depressions much more successfully than our own shipowners with their affinity for tramping.

There is no reason why our own shipowners should not be able to establish regular cargo lines provided, of course, they are able to cooperate with each other and persevere in their endeavours. Naturally, they will not find the new road an easy one. The various Conferences are bound to react. Nevertheless, it is the only way out of the present impasse.

It will not be easy, either, to determine which are the most profitable lines to establish, to decide what ships will be most suitable, to find the best customers, both foreign and local, or to seek the necessary funds.

The force of necessity, however, will oblige our shipowners to apply themselves to these problems and seek the best solutions. As things stand today, this is no more, no less than a matter of life and death for Greek shipping.

#### The Greek Australian Line forges ahead

The Greek Australian Line has every reason to look forward to a record year. Up to June, 1962, 12,000 Greek immigrants will be allowed to enter Australia as against only 7,000 last year.

This increase is attributed to the fact that there has been a drop in emigration towards Australia from Italy. Italian workers find it easier and more convenient to seek jobs in the labour-short Common Market countries to the north.

It may well be, however, that after June, the Greek quota will drop back to 7,000, if there is any marked increase of emigration to Australia from other West European countries.

If, in 1962-63, the quota is again 12,000, then the "Patris" and "Bretagne" will not suffice to carry this number of emigrants and, unless a third ship is added to the G.A.L. fleet, they will have to travel on foreign ships and be carried by air as well, to reach Australia before the quota period expires.

If, on the other hand, the quota is again reduced to 7,000, then the Greek government should refuse to allow a single emigrant to travel by air.

So far, the Greek Australian Line has forged ahead at a rapid pace and has emerged unscathed and triumphant from its bitter struggle with the Australia New Zealand Conference.

Even after the addition of the "Bretagne", the "Patris" continues to carry as many passengers from Australia to Europe as it did last year. The ship has made an excellent reputation for itself among the Australian travelling public, both for the fine service and warm hospitality on board and for the cuisine, which the Australians find extremely appealing.

The vigorous and extensive advertising campaign carried out by Messrs.

Chandris to promote Greece in Australia and their slogan: "Europe begins in Greece", have paid handsome dividends. Their policy, also, of offering a three-day stay in Greece aboard ship and their arrangement with the Overseas Visitors Club for providing an interesting itinerary through Europe from Greece, have become immensely popular.

It is interesting to note also, that the "Bretagne", on its three voyages from Britain, so far, left Southampton on the first voyage filled to capacity and with 60% capacity on the subsequent two voyages. There is little doubt that the reputation of the "Patris" was chiefly responsible for this successful beginning.

Finally, Conference opposition has weakened. The Greek Australian Line's rivals have finally realised their reaction against the new line has had the opposite effect of strengthening Messrs. Chandris's determination to fight back and creating sympathy for them among the Australian public.

The further development of the Greek Australian Line is now only a matter of time and a change in Conference tactics is bound to follow.

#### Down the drain

The \$ 12 million order by the National Tourist Organization for three car-carrying passenger vessels in Italy, so blithely and thoughtlessly placed, is so much money down the drain.

We do not want to harp on this painful subject longer than necessary but we do feel the following facts of life are compelling arguments the Ministry of Mercantile Marine could easily have given the N.T.O. if the gentlemen concerned had only checked their headlong rush and had been blessed with the foresight to stop, look and listen:

First: Will it be possible for 4000-ton ships, 300-ft. long to enter and dock at the harbours of Chios, Mytilene, Rhodes and elsewhere, in such a manner as to permit cars to drive on and off?

Secondly: The bulk of island traffic consists of low-income islanders at all times of the year. The specifications of the three ships call for 64 de luxe berths — many of them in inside cabins — 300 cabin-class and tourist-class berths and 200 aircraft-type seats, these last presumably being the cheapest accommodation available. They are hardly suitable or sufficient for their purpose — particularly in a storm and especially as the ships will not be equipped with anti-roll stabilisers.

Thirdly: The disposition of cabins and public rooms is such that even 125 crew-members, far less the specified 104, will be insufficient to cater to the passengers.

Fourthly: Daily expenses will not be less than \$ 2,800 even on the easiest terms of payment such as \$ 250,000 per year (20-year loan for 90% of the ship's value at 3% interest). Here is a breakdown of these expenses:

Premium on insured value of hull and machinery ..	\$ 125
Wages, victualling, overtime, N.A.T., etc. ....	\$ 600
Fuel and lubricants (for coastal trade) .....	\$ 900
Stores .....	\$ 125
Spares .....	\$ 100
Maintenance and repairs .....	\$ 150
Port dues, etc. ....	\$ 100
Running costs .....	\$ 2,100
Payments .....	\$ 685
Total .....	\$ 2,785

We do not include agency fees, printed schedules, advertising and other similar expenses. These would constitute about 20% of the above figure, to be added.

We now challenge any one of the brilliant minds responsible for ordering the ships to tell us how each of them will be in a position to earn a net income of \$ 84,000 per month to cover running costs and payments without the 20% required for additional expenses. Certainly not from ticket sales. Total receipts, even during peak season months, would fall below that figure unless prevailing rates are doubled, and provided the ships

could be filled to capacity every month of the year.

The deficit will have to come out of public funds and the "fiasco" of the three ships will long be remembered as an outstanding example of the ignorance and incompetence that is so typical of many of our government officials.

## Crew wages

In our January 1, 1961 issue we had estimated total crew wages for our seamen in ocean-going ships at 25.3 million pounds.

Ministry officials have reckoned that total crew wages for 1961 amounted to 24 million pounds. The difference would have not been too great were it not for the fact that more ships were employed in 1961 than in 1960, wages for ratings and overtime rates were slightly higher and that an overall increase of seven to eight percent in wages was brought about by the new collective agreement signed some months ago.

Also, the Ministry estimate for total wages earned by Greek seamen on foreign-flag vessels is, we believe, off the mark. Many ships have not been included by the Ministry's statistical research department.

Altogether, we believe total wages earned by Greek seamen in 1961 were eight to ten percent higher than the official figure.

The Ministry list is as follows:

### Wages earned on Greek-flag ships:

a) Cargo vessels .....	12,606,642	pounds
b) Coastal ships .....	60,864,570	drachmas
c) Mediterranean vessels .....	364,041	pounds
d) Ocean liners .....	358,728	pounds

### Wages earned on Greek-owned foreign-flag ships:

a) Cargo vessels .....	11,421,806	pounds
b) Ocean liners .....	132,940	pounds

Bank of Greece figures for crew remittances, however, are \$ 34,538,000 or 12.33 million pounds for 1961. This means that only half of the wages earned were sent home. What happened to the other half? Was it spent abroad or did repatriated seamen bring it home with them, in which case it does not appear in the bank's figure.

Also, does the bank's figure for shipowners' remittances include allotments from seamen to their families, paid through local offices?

Answers to these questions are needed before the full contribution of our seamen to the national economy can be estimated. We ourselves believe that repatriated seamen bring in a substantial amount of foreign exchange. We also believe that shipowners' remittances include the family allotments referred to above.

We now come to the money spent by seamen abroad. We do not imagine that Greek seamen spend as much as they would appear to be spending from the above statistics or from the reports we hear.

The traditional attachment to home and family and the unstinting support Greek seamen have always given to those they leave behind are both as strong today as they ever were in the past. Naturally, every seaman will spend a certain amount for entertainment and his personal requirements. But we do not think this amounts to more than fifteen percent of his wages. Moreover, he always comes home with a bankroll and with presents for all and sundry.

We want to know exactly how much Greek seamen contribute to the national economy for the simple reason that we believe it is a far greater contribution than presently recorded and, as such, should be duly appreciated.

## Passenger ship surplus

We are acquiring more and more cruise ships and Mediterranean passenger vessels. Shipowners, furthermore, are ever on the outlook for suitable vessels to add to their present fleets.

These acquisitions are partly justified by the popular rush from Western Europe to the Eastern Mediterranean and to Greece and Israel

## "NAFTIKA CHRONIKA"

Is being represented abroad (U.K. - Continent) by  
Mr. S. MYLONAS  
26 - 27 Conduit Street  
Mayfair LONDON. W. 1

in particular.

We wish the operators concerned every success in their endeavours but we would like to sound a note of warning insofar as there does not seem to be any planning behind the rush of purchases.

One disadvantage most likely to become apparent is the inescapable reduction in passage rates that will come as the supply of ships exceeds the present demand.

On the Venice, Piraeus, Cyprus and Israel line, for instance, there seem to be more Greek ships than necessary. There will be daily sailings of more than one ship from Venice and Brindisi, this year.

Also, ten cruise ships have been scheduled from the two Italian ports mentioned above and from Piraeus, with the likelihood of three more being added during the course of the year.

We are told that the wave of tourists from Western Europe to Greece will be such, this year, as to fill all these ships to capacity.

This may be true. For the time being, the ships in question, with one or two exceptions, have not been substantially booked up yet even for the month of June.

Throatcutting in terms of reductions in passage rates appear more than likely. The story is an old one.

Another problem is to find suitable crews and catering personnel for all these ships. Captains suitable for cruise ships who can speak foreign languages and trained stewards are in short supply.

Finally, the cost of manning these ships will be higher for Greek ships than it is for Italian or Yugoslav vessels, since suitable captains and stewards will be offered higher wages to entice them to join the new vessels.

The danger signs are there and they come as a result of the haste in buying new ships with no thought of the crews required to man them.

The lack of suitable personnel will not only increase the running costs of Greek ships but will also have disastrous results on their reputation. In spite of every good will on the part of the shipowners, their efforts will probably be nullified by the inadequacies and the doubtful qualities of their crews.

Finally, we would recommend that, even if it seems too late to do anything about it, every effort should be made to solve the crew problem.

The Cooks and Stewards Unions should cooperate with the shipowners in this respect. To lure the better men from other ships with higher wages is no solution to the problem, even though it may seem the easiest way out. These men may be lured away again by some other shipowner with more money to spend.

Training schools are the only answer and the more of them there are, the quicker the problem will be solved.

As far as the surplus of ships is concerned, we can only hope that the passenger movement this summer will come up to expectations and that the promoters of winter tourism in the Eastern Mediterranean will get their message across in time! Otherwise, we cannot imagine how these ships will pay for themselves by working to capacity for only four months in the year.

Meanwhile, three million pounds have already been spent on these purchases, without counting the twelve million dollars wasted on the three new ships ordered by the N.T.O. in Italy.

## High running costs

Greek passenger ships are forced to take on more cooks, stewards,

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

## REMITTANCES TO ALL PARTS OF THE WORLD.

MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

caterers, storekeepers, etc. than required by law. Cruise ships are also required to carry three pursers even though they load no cargo.

The result of this is that ships like the "Achilleus" and "Agamemnon" are costlier to run than Italian vessels of similar size.

The answer given by the unions involved is that the personnel required by law is insufficient to ensure efficient service.

In other words, fewer Italians than Greeks are required to perform the same tasks on similar ships running on the same lines. Also, the wage list of Greek liners running to North America and to Australia is 20% higher than that of Italian vessels of similar size.

Ministry of Mercantile Marine officials should investigate this preposterous state of affairs and union bosses should be persuaded once and for all that the men whose jobs they purport to protect may well lose these jobs altogether if the competitive ability of unsubsidised Greek ships is hampered by this kind of feather-bedding.

We are surrounded by rivals in this sector of shipping. Italians, Israelis, Yugoslavs, Turks and Egyptians are all striving to seize as large a share of the Mediterranean passenger trade as they can.

They are bound to succeed when, in addition to being state-subsidised, they can compete with lower running costs.

### Narcotics

There seems to be a substantial traffic in drugs between the ports of Beirut, Naples, Genoa and Marseilles. Interpol is working hard to uncover the wide and intricate network of agents involved.

The drugs are smuggled out of Beirut. Passenger-ship crews are closely followed, including those of Greek ships, with particular attention to cooks. Police authorities believe these cooks are used as carriers. It is easy for them to hide small packages of drugs among the ship's stores and in their pantries. Cars are also closely searched in Italian ports and Marseilles. Substantial quantities of heroin have recently been discovered. The shipping firms concerned very naturally cooperate closely with Interpol. They are anxious to prevent smuggling via their own vessels which are heavily fined if a crew-member is caught with drugs in his possession. Crew-members again, are attracted by the high prices offered them to act as carriers.

### Mr. Stavropoulos must be supported

The Greek state and the shipowners must give Mr. C. Stavropoulos their full and unstinting support in his new appointment as Secretary-General of the International Maritime Consultative Organization.

Mr. Stavropoulos is a distinguished lawyer who has already proved his brilliant qualities during a long career as legal counsel for the United Nations Organization.

His appointment to a five-year term as Secretary-General of I.M.C.O. comes as further evidence of Greece's international recognition as a major maritime power.

In his new position, Mr. Stavropoulos should be able to counteract both the hidden and open moves against Greek shipping prompted by our rivals, and those who watch our ever-growing prominence in the field of shipping with apprehension.

This, of course, provided he gets every support from the factors concerned. We now have a golden opportunity to project our own views in I.M.C.O.-sponsored discussions between friends and rivals. We must not let it slip through our fingers.

### The Hellenic Register

The Hellenic Register of Shipping was set up in 1918. Greek underwriters and shipowners took the initiative to establish a classification Society. At the early part of its existence certain difficulties of a technical nature were encountered. Gradually, however, these difficulties were overcome and the H.R.S. is now employing a skilled and well-equipped technical staff in Athens and Piraeus. Moreover representatives and surveyors were appointed in most of the main ports abroad.

It is also worth mentioning that the H.R.S. was able to obtain Lloyd's Register of Shipping's approval to render into Greek the latter's Rules and Regulations for the construction and classification of steel ships, and has accordingly construed its own Rules and Regulations on the same basis, issuing a book of over 500 pages. A vocabulary of English technical terms into Greek and vice versa is also given at the end of this edition. This valuable work proved to be of great assistance to Greek technical staffs and individuals employed in local shipbuilding.

Following the constant improvement of the Organisation's technical services the Greek Government has finally recognized the H.R.S. by Royal Decree, published in the Government Gazette in 1959, as equal to all other classification Societies of international standard.

Quite a big number of Greek merchant ships are classed by the H.R.S. Ocean-going vessels, however, of large tonnage are still classed with other Societies. Yet, the validity of the H.R.S. classification is gradually rising. About 150 steel and 250 wooden vessels of small or medium tonnage, powered with steam or oil engines, are being classed with the H.R.S., and it is expected that this number will gradually increase.

### ROTTERDAM'S "EUROPOORT" TO OPEN SHORTLY

Gateway to Europe. That is the literal translation of Europort the name given to the great complex of harbours, storage installations and industrial sites now taking shape on an island of sand opposite the Hook of Holland, in the Netherlands.

It stands at the mouth of the busy waterway which links the North Sea with Rotterdam, where the cargoes carried by sea-going ships are taken over by the bustling Rhine motor barges for the last leg of the journey into the heart of industrial Europe.

The men behind the Europort plan say it is a natural development of the port of Rotterdam — the final extension of "the long arm" stretching from the inner harbours, 18 miles inland, to the sea. Looking into the future they are confident that it will cope with the estimated increases in trade and traffic until after the year 2000.

Already Rotterdam is the second largest port in the world and chasing New York for first place. In 1960 it handled 24,300 ships and 80,000,000 tons of cargo, more than 40 per cent of which was crude oil and its products. The tankers come mainly from the Middle East and South America, but ships carrying an endless variety of other goods ply between Rotterdam and ports all over the world.

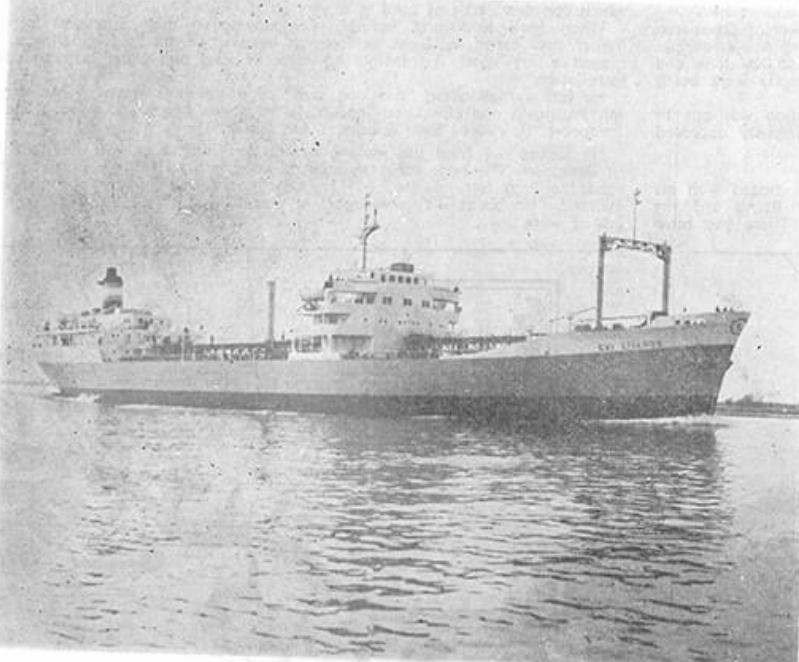


Berths and double graving dock  
with building capacity  
up to 65,000 tons dw.

Five floating docks  
for ships up to 86,000 tons dw.  
Two graving docks  
for ships up to 38,000 tons dw.

Licensees for:

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



SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

SHIP REPAIRERS

**WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM-HOLLAND**

A vast scheme for expanding harbour facilities of this scale is therefore of far-reaching importance not only to Rotterdam itself and to the continent of Europe, but also to trading nations everywhere.

#### OPENING DAY

The decision to built Europort was taken for two main reasons: increasing trade due to the Common Market and the mounting demand for oil to feed the industries of the Rhur and Rhineland areas. At present Rotterdam can accommodate tankers of up to 50,000 deadweight tons. Europort will take them initially up to 70,000 tons and eventually to 100,000 tons and over.

The official opening ceremony this spring will be at the big new petroleum harbour, the first part of Europort to be completed. An 800ft-long jetty capable of handling two 100,000 ton tankers simultaneously has been built by Shell Nederland Refinery Company and it is here that the first big tanker — probably a 65,000 tonner — will arrive on the opening day to pump its crude oil into huge storage tanks ashore.

The six Shell tanks erected so far are among the biggest in the world — 75ft. high and 170ft. in diameter with a capacity of about 40,000 tons. A concert hall in The Hague which seats 3,000 people could be put inside one of them. Eleven of these tanks are planned at the moment and there is room on the site for 100.

From the tanks the oil will be pumped through a 15 1/2-mile long, 24-inch diameter pipeline to Pernis (see map), partly for the Shell refinery there and partly for refineries in Western Germany via the 185-mile Rotterdam-Rhine pipeline which was opened last year.

At present the giant, white-painted Shell tanks stand almost alone on the desert-like expanse of Rozenburg Island. But as work goes on more oil installations, storage sites for ore and coal, a steel works and other industrial plants will gradually cover the sand. When the present entrance has been widened and deepened and further harbours built — for more industries and for general merchandise and passenger ships — Europort will add another 6,000 acres to the port of Rotterdam.

#### HOW IT BEGAN

Dredge excavators started work on the Europort site in June, 1958. But it was 100 years earlier that the first step was taken by Pieter Caland, a Dutch civil engineer. He conceived the idea of cutting through the Hook of Holland sand dunes to replace the silted river entrance to Rotterdam with an easily-navigable canal for the larger ships then being built.

Caland had no thought of Europort when he started on the New Waterway. He was intent on getting ships through to Rotterdam's inner harbours. But as the years went by and the port developed, spreading along the south bank of the New Maas river and getting nearer and nearer to the sea, the thought began to stir in the mind of others.

It was another famous Dutch civil engineer, Dr. Johan van Veen, who put forward the Europort plan. Caland had cut through the sands of the Hook to solve Rotterdam's problem in the 1860s. Van Veen decided in the 1950s that those same sands held the answer to the port's new problem: the development of ships bigger than Caland ever imagined.

Van Veen's idea was basically simple. If vessels of more than 50,000 dead-weight tons could not use the New Waterway, then build them harbours at the mouth of it on Rozenburg Island. It would be a mammoth task. But van Veen, who died in 1959, was chief engineer of the Netherlands Ministry of Transport and Waterways. With his long experience of reclaiming land using the new techniques developed by the Dutch, he knew it could be done. So, in 1951, he went to discuss his plan with industrial leaders in Rotterdam whose thoughts were on the same problem.

#### INTO ACTION

One of them was Mr. Jan Willem Ernst, general manager of the Shell refinery and chemical installations at Pernis — the biggest in Europe. The vast pattern of refinery units, storage tanks and chemical plants cover a total area of more than 1,100 acres. Annual capacity of the refinery is about 16,000,000 tons.

Mr. Ernst, who is a member of Rotterdam's Chamber of Commerce and chairman of the Port Interests' Association (made up of representatives from the Rotterdam Municipality, the Chamber of Commerce and private industry), knew that demand for oil and chemicals was bound to mount still further during the years ahead. What he needed was space at Pernis for more producing units and a harbour for bigger tankers and bulk storage.

These problems were on his mind when Dr. van Veen called to see him. "He told me about his idea for developing Rozenburg Island", Mr. Ernst said, "and I realised this was the plan that would be needed in a few years' time".

It was in 1956 that Mr. Ernst and his colleagues in the Chamber of Commerce began to consider Dr. van Veen's idea as a firm project. The time was now ripe. The Common Market would soon start operating; tankers of 65,000 tons and more were on the way; and schemes for a pipeline into Germany were being examined.

Detailed plans for Europort were prepared and the proposition was put to Rotterdam Municipality. On November 28, 1957, it was unanimously approved by the city council.

#### THE LONG ARM

On a wall map in the boardroom at the refinery Mr. Ernst traced with his finger the line of development from the inner harbours, past Pernis and the post-war Botlek development (see map) and on to Europort. "There you have

what we call the long arm", he said, "with Rotterdam expanding outwards to the sea to keep pace with the industrial build-up in Europe."

"This growth is continuing and as a result, of course, the demand for oil goes on growing. At the same time competition is intense. Under these conditions we must always be thinking several steps ahead, and here in Rotterdam we have wonderful co-operation from the municipality in all our development plans. We work together, private industry and public authority, and the success of one brings benefit to the other".

Mr. Ernst went on: "Without this spirit behind it the Europort plan could never have gone ahead so quickly. It is an outstanding venture, based on something more than statistics and economic necessity. Europort is a glimpse into the future, a vision which has been grasped and turned into reality by people capable of thinking ahead and realising now what will be needed then. It will see us through until 2000 plus — and we already have ideas on what the next move will be".

#### BASIC COST: £ 60,000,000

The responsibility for digging the harbours and canals out of the sand, building miles of new roads, supplying water and electricity and all the other public services to Europort rests with the municipality and the port authority which comes under it.

A key figure in this work is Mr. Frans Posthuma, Managing Director of the Port of Rotterdam. From his office overlooking the inner harbour he keeps in close touch with the work going on at the other end of "the long arm" 18 miles away.

What is the cost — excluding private enterprise investment — of providing the basic facilities? "It is impossible to give an exact figure for a long-term project like Europort", Mr. Posthuma said. "It could be anything between £ 50,000,000 and £ 60,000,000. About two-thirds of that will come from the municipality. The Netherlands Government will provide the rest, between £ 15,000,000 and £ 20,000,000, mainly for the construction of new breakwaters.

"These are huge figures but we consider it money well spent. In Rotterdam the port always comes first. We always say we are a port with a city, not a city with a port".

Mr. Posthuma ran through a few facts and figures about the work at Europort.

Since September, 1958, when dredging started, until the end of 1960, a total of 45,000,000 cubic yards of sand was moved. It is sucked up through the bottom of the dredgers and blown through a pipe into the land. In this way deep harbours are scooped out and the ground level is built up in one operation. When completed the whole area will be 15ft. above mean high water level and safe against floods.

Apart from the sites reserved for industrial plants, space is being kept for a heliport for swift air connection with the centre of Rotterdam. There will also be a hotel and shopping centre for ships' crews on a quick turn-round.

"We have thought of the human side in all our plans", said Mr. Posthuma. "Certain areas, including part of the coastline, will be left undeveloped so that people working in Europort will be able to live nearly yet still enjoy their leisure in pleasant surroundings".

An example of the growth in population that Europort will bring is the town of Spijkenisse, just south of Rozenburg Island. Not long ago it had a population of 3,500 but it is already expanding rapidly and is expected to reach 80,000 within the next few years.

#### SANDSTORMS AND SNOW

One of the people who are already working at Europort is Siem (Simon) Speelman, a foreman with the earthmoving firm of H. Troost Limited. He is in charge of the excavating work on the Shell site and went in with the first dragline excavators in 1958.

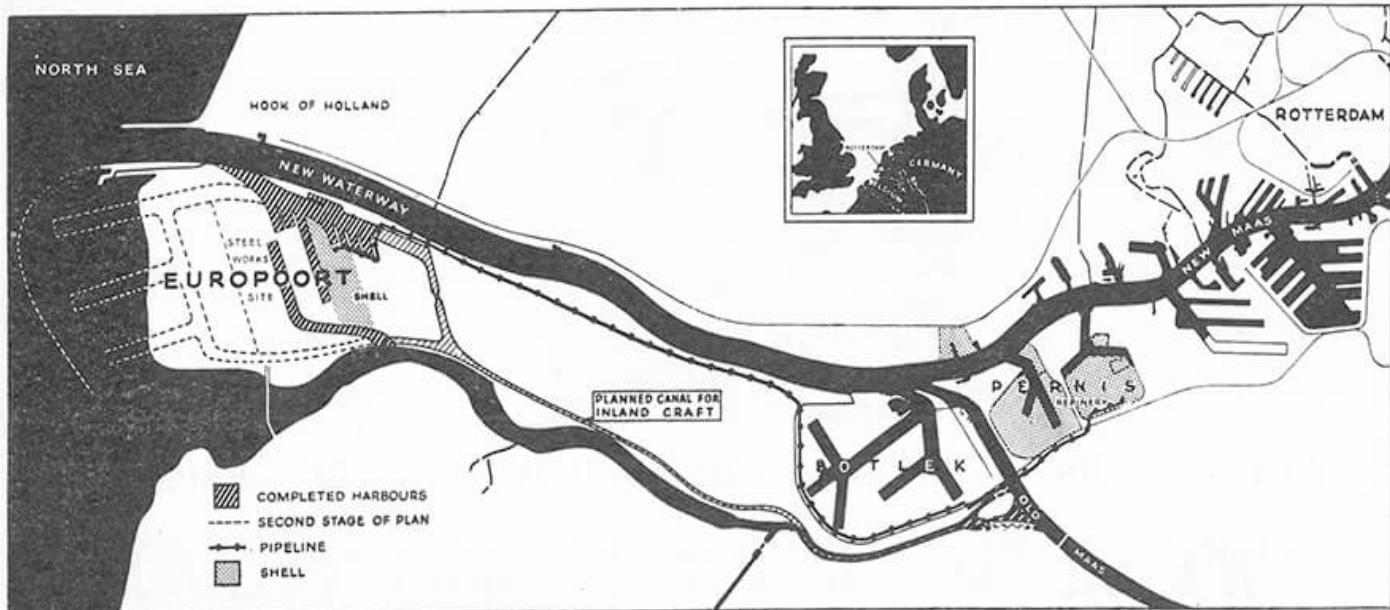
"During the winters we have had frost and snow and 100 mile an hour gales", said Siem. "Several men were blown into the freezing water but we got them out again. Then in the summer the winds from the sea whipped up sandstorms and it was like being in a desert".

Siem, father of six children, helped to prepare the site for the Shell refinery at Pernis in the 1930s, when that venture was as important to Rotterdam as Europort is today. When he began work 40 years ago dykes and canals were being built mainly by men with shovels and wheelbarrows. He has seen all the developments leading to the modern tractors, six-wheel drive trucks and draglines, which can move tons of sand in a very short time.

When Shell Nederland Refinery Company gave their Europort contract to Troost they asked for Siem as foreman because of his long experience. He has played a large part in transforming acres of sand and water into an up-to-date installation.

He has worked along "the long arm" of Rotterdam, which to Mr. Ernst and Mr. Posthuma and other port leaders, is the vision which has pointed the way to Europort. How does Siem Speelman feel about it?

He looked out from the wooden contractor's hut which was the first building at Europort. The huge tanks towered above it and on the other side of the new road the long jetty pointed out towards the New Waterway and the Hook of Holland. "No doubt it's very important", said Siem, "but to me it's just another job of work".



PICTURE SHOWS: Map showing the development from the inner harbours of Rotterdam to Europort, opposite the Hook of Holland.