

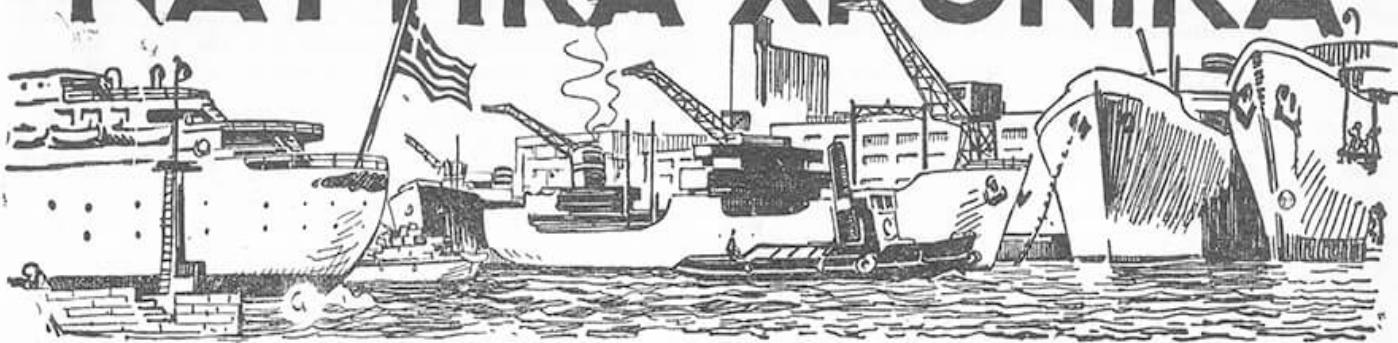
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1963

Αρ. Φύλλου 666/425

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 666/425

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ

Άξιεπαινος ή προσπάθεια. Θέλει το 'Υπουργείον Ναυτιλίας να είναι πλήρως ένημερωμένον επί τών συνθηκών υψ' ή ας διεξάγεται ή έργασία είς τα πλοία τών προηγμένων ναυτικών κρατών, ίνα ένα καιρό, «κατόπιν συγκριτικής μελέτης έπενεχθούν αι δέουσαι τροποποιήσεις και είς τα παρ' ήμιν κρατούντων.

Κρίνομεν σκόπιμον τὴν δημοσίευσιν τοῦ κειμένου σχετικῆς ὑπουργικῆς διαταγῆς, διότι ἔρχεται νὰ κατοδειξῃ τὴν ιδύνουσαν σκέψιν, ὑπὸ τὴν ὄποιαν καὶ ἔξεδροθ. Καί, ἀτυχῶς, δὲν διαφέρει η σκέψις αὐτῆς τῆς κρατούσης εἰς τοὺς ἀνθρώπους τῆς Δ.Ο.Μ., περιλαμβανούμενου καὶ τοῦ κ. Πετρουλῆ, (Διεθνῆς Καταστατικοῦ Χάρτης τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας κλπ.). Τὴν μελέτην ἀκριβῶς τῶν εἰς τὰ ξένα πλοῖα κρατούντων, τὴν σύγκρισιν μὲ τὰ καθ' ήμιν καὶ τὴν τροποποιήσιν τῶν, βάσει διεθνοῦς προτύπου, ἐπιδιώκουν καὶ οἱ ξένοι συνδικαλισταί, ἔξυπετρούντες, δένδια, διχάσησι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ τῶν ξένων, τῶν γνωστῶν μεγάλων ναυτιλιῶν, ὥργανα τῶν ὄποιων καὶ εἶναι. Θέλουν νὰ ἀποδάλῃ τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον — κάρφος εἰς τὰ σύμματα τῶν ξένων — κάθε στοιχείον συναγωνιστικῆς ικανότητος. Θέλουν διεθνῶς νὰ καθορισθούν οἱ όροι ὑπὸ τοὺς ὄποιους θὰ διεξάγεται η ναυτικὴ ἔργασία. Κέρδος μέγας διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν προηγμένων χωρῶν, δένδια, δένδια, καὶ τῆς Ἑλληνικῆς. Διαφανεῖς αἱ ἐπιδιώξεις. Ἀπὸ μακρού χρόνου ἐπεομάθησαν!

Καὶ ἐντέλλεται εἰς τὸ ἔγγραφόν του ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας:

«Διαβιθάζομεν ύμιν τὰ παρὰ τῇ Διευθύνσει Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ 'Εκπαιδεύσεως συγκεντρωθέντα στοιχεία ἐν σχεσίᾳ μὲ τὰ ισχύοντα, ὡς πρὸς τὰ μισθολόγιον καὶ τὴν σύνθεσιν πληρωμῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοιῶν, ἐν Γερμανίᾳ, Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ, Νορβηγίᾳ, Βελγίῳ, Ὀλλανδίᾳ, Ἰταλίᾳ καὶ Ἡνωμέναις Πολιτείαις Ἀμερικῆς καὶ ἐντελλόμεθα, ὥσπες προδῆτε εἰς τὴν μελέτην, κατὰ καπνογραφίας πλοιῶν, κατάταξιν καὶ συγκριτικὴν τῶν στοιχείων τούτων παρθενίων, πρὸς τὰς παρ' ήμιν διαμορφώμενας καπνογραφίας πλοιῶν κατὰ τὰς, ὑπὸ τοῦ ἀμφοδίου Διευθυντοῦ, εἰδικώτερον παρασκευήσιμοις νέοις ύμιν δόδηγας.

Ὕθεωρούμεν περιττὸν νὰ τονίσωμεν ύμιν, ὁποῖα πολύτιμα στοιχεία θέλομεν ἀριθμῆ ἐπὶ τῆς ἐπιμελημένης καὶ εὔσυνειδῆτος ἐπιτελέσεως τὰ διὰ τῆς παρούσης ἀνατιθέμενον ύμιν ἔργου καὶ διὰ τῶν συμπεδασμάτων εἰς θέλομεν καταληξεῖ ἐκ τῆς συγκριτικῆς τούτων μελέτης, θὰ διασισθῶσιν αἱ ἐπενεκτέαι ἐνδεχομένως τροποποιήσεις τῶν σύμμερων πρὸς πολὺν κρατούντων, καθ' οὖν ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμῶν τῶν ἔλληπνικῶν ἐμπορικῶν πλοιῶν. Παραλλήλως διὰ τῆς ἐπιμελημένης ἐκτελέσεως τῆς παρούσης ἐργασίας θὰ θεωρῶν αἱ δέοσις τῆς συνεχούς καὶ ἀδιαλείπου παρ' ήμιν πτήσεως πληρῶν ἐνημερωμένων στοιχείων, τῆς μελλοντικῆς ἐξελίξεως καὶ διαμορφώσεως τῶν περὶ τὸ μισθολόγιον καὶ τὴν σύνθεσιν διατάξεων τῶν ὡς ἄνω ναυτικῶν χωρῶν.

»Ἐγκρινομεν δῆμως ἐπιμεληθῆτε τῆς μεταφράσεως τῶν κατὰ τὴν κρίσιν σας χρησιδόντων πληρῶν καὶ πιστὸς μεταφράσεως ἀποσπουδάτων τῶν διοιδέζωμενών ύμιν εἰς ξένας γλώσσας κειμένων. Διὰ τὴν μεταφράσιν τῶν εἰς τὴν ἄγγλικὴν κειμένων νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. εἰδίκος μεταφραστες. Αἱ δαπάναι μεταφράσεως θὰ διαρύνουν τὸ παρὰ τὸ Τμῆμα 'Αποδεικτικῶν Ναυτικῆς 'Ικανότητος Κεφαλαιον 'Εξετάσεων.

»Η ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου μελέτη δέον νὰ υποθληθῇ εἰς Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ 'Εκπαιδεύσεως μέχρι τέλους Μαρτίου έ.ε. ἀνωπερθέτας.

'Αντιρρησις, δεδιάσις, κακμία δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβληθῇ ὡς πρὸς τὴν χρησιμότητα μιᾶς ἔρευν τῶν συνθηκῶν, υψ' ή ας διεθνῶς διεξάγεται ή ἔργασία ἐπὶ τῶν πλοιῶν. Πρέπει η ἐντεύθητος ἔφερεύσασα κρατικὴ ὑπηρεσία νὰ είναι ἐπ' αὐτῶν ἐνημερωμένη. Διαφέρει, δένδια, η ἐν η μέρωσις αἱ ἀπό τὴν διαφανομένην προσπάθειαν τροποποιοὶ η σειρας, τῶν ἐδω κρατούντων, βάσει τῶν δοσῶν εἰς τὰ ξένα πλοῖα ἐφορμόζονται. Τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον ὄμιλει, πράγματι, περὶ 'ένδεχομένως ἐπενεκτέων τροποποίησεων'.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Πιστεύομεν, ὅτι πλειστοὶ δοσοὶ παράγοντες δέμεσον ἔχουν ἐπίδρασιν εἰς τὰ τῆς διαμορφώσεως τῶν συνθηκῶν ἔργασίας διὰ κάθε ναυτιλίαν διαισιτέρως. Ή συγκριτική μελέτη, τὴν ὄποιαν θέλει νὰ ἐπιχειρήσῃ τὸ

'Υπουργείον, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ περιορισθῇ εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν τῶν δρονῶν, υψ' οὐς διεξάγεται ή ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργασία (μισθοδοτικὸν ἐπίπεδον, ἐνδιάσιτις, σύνθεσις πληράσματος) καὶ αἱ «έπενεκτέαι» τροποποιήσεις εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἔξαρθρουν ἀπὸ τὴν σύγκρισιν μὲ τὰ εἰς τὰ ξένα πλοῖα κρατούντα. Έκ παραλλήλου ὄφειλε τὸ 'Υπουργείον νὰ ἐρευνήσῃ, βάσει στοιχείων ὑπευθύνων καὶ ἀπεκριθωμένων, τὰ πλεονεκτήματα, τὰ διάλιγα, καθὼς καὶ τὰ πολλὰ μειονεκτήματα ὑπὸ τὰ ὄποια τελεῖ νὰ ἐκμετάλλευται τοῦ ἔλληνικού πλοιού, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀνταγωνιζόμενα οὐτὸ δένα, ἀκόμη δὲ νὰ λάθη υψ' οὐφιν του καὶ τὸ διοιδόν ἐπίπεδον, τὸ εἰς ἔκστασην χώρων κρατούντων. Τὸ συμπέρασμα δῆλος αὐτῆς τῆς μελέτης θὰ μᾶς ἐπέτρεψεν οὐχ μόνον νὰ ἐκτιμήσωμεν τὰς δυνατότητας τῶν τροποποιήσεων εἰς τὰ τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ δὲ μᾶς παρείχει καὶ τὴν εἰκόνα τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας, τῆς σκληρῶς ἀγωνιζομένης — μὲ ἀμφιβολίου τὴν ἔκβασιν — νὰ κρατήσῃ τὴν προέχουσαν θέσιν της εἰς τὸ στίδον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Καὶ τὰ μὲν πλεονεκτήματα τῆς 'Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας είναι γνωστά. Είναι ή μακρὰ ναυτικὴ παράδοσις, ή ἐπαγγελματικὴ ικανότης καὶ ἡ τολμηρὰ ἐπιχειρηματικότης τοῦ 'Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ η ἀπόλυτος προσήλωσις τοῦ ναυτικοῦ μας πρὸς τὸ πλοίον, η φύλατιμος ἐκτέλεσις τοῦ καθήκοντός του, παρὸ τὴν καθυστερημένην — οὐχ εἰς αἰτίας του — τεχνικὴν κατάρτισιν. Ο 'Ἑλληνος ναυτικὸς συνεργάτης εἰς ταὶς αἱ τὸν τὸν ἐφοπλιστήν. Δὲν ὑφίστανται αἱ ἀπλῶς σχέσεις ἐργοδότου καὶ ἐργάτου. Μέ δύλιγην καλὴν θέλησιν καὶ διλιγωτέρας υλικάς θυσίας η ἐμπιστοσύνη τοῦ 'Ἑλληνος ναυτικοῦ κερδίζεται καὶ τότε αὐτὸς ἀποδοτικότερος καθίσταται.

Ἐχομεν δύμας καὶ τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἔλληνικού πλοιού, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ξένα, ποὺ τὸ συναγωνίζονται. Είναι πολλὰ καὶ μεγάλα. Θὰ πρεπεῖ, ἐν συνεχείᾳ, νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν:

Ποιοτικάς, κατὰ πρῶτον λόγον, τὸ ἔλληνικὸν τοντάζ είναι τὸ κατώτερον μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. 'Ολοι ὑπερέχουν ἡμῶν. Ή θένική, ἐξ ὅλου, μεταφορική μας κίνησις, οὐδὲ τὸ εἰκοστὸν τοῦ στόλου μας θὰ ηδύνατο νὰ ἀπασχολήσῃ. Δὲν ἔχομεν θένικήν ἀσφαλιστικήν αἱ ἀγοράταις καὶ θαρρούμενα μὲ ἀσφαλιστρα ὑπέρογκα. Δὲν ἔχομεν ναυπηγαὶ καὶ η χρηματοδότησις τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τὸ ξένον κεφαλαιον εἰναι ξέρηται. Περὶ ἐπιχορηγήσεων καὶ προστατευτισμῶν οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Στερούμεθα ἐμφύσου υλικοῦ προηγμένου εἰς κατάρτισιν. Χάρις εἰς τὸ ὄρμέμφυτον καὶ μόνον ὁ 'Ἑλληνος ναυτικὸς ἐπιτυγχανει δη, το τὸ θυμαστὸν ἐπέτυχεν εἰς τὴν καλὴν διακερδεύσην τῶν πολλῶν μας πλοίων. 'Επι τὸ πλέον, μέγα είναι τὸ μειονεκτήμα τῆς δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας μας, πολὺ μακρὰν τῶν ἔλληνικῶν θύδατων. Αἱ παλινωστήσεις, αἱ μετακλήσεις τῶν πληρωμάτων ἀποτελούν ἐπιβάρυνσιν ἀξιόλογον, μειονέκτημα ὅπερ δὲν ἔχουν τὰ πλοῖα τῶν δυτικευποταϊκῶν χωρῶν.

Καὶ κλείσιμεν τὴν ἀπαρίθμησιν μὲ τὸ ξηι μικροτέρας σημασίας μειονεκτήματα τὰς ἀστόθεασις εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας. Κατέχομεν τὸ σημαντικότερον ποσοστὸν τοῦ παγκοσμίου τράμπ τοντάζ, ὅπερ καὶ ἀμεσώτατα δέχεται τὰς ἐπιπτώσεις τῶν συχνῶν κρίσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Δὲν ἔχομεν κατορθώσει νὰ ἀποκτήσωμεν τὴν λάινηρ ὄργανωσιν, ἐκτάσεως ἀνολόγου πρὸς τὸν δύκον τῆς Ναυτιλίας μας, ὁργάνωσιν, ήτις παρέχει τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν καὶ τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων.

ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

'Αναδογιζόμενοι, λοιπόν, τὰ ἀνωτέρα βασικὰ τοῦ ἔλληνικού πλοιού μειονεκτήματα, λαμβάνοντες υψ' οὐφιν καὶ τὸ ἐπίπεδον τῆς ἔδω διαβούλωσεως, θὰ ἔπρεπε νὰ ἐπιχειρήσωμεν τὴν σύγκρισιν τῶν συνθηκῶν ἔργασίας ἐπὶ τῶν ιδικῶν μας καὶ τῶν ξένων πλοίων, ἔχοντες πάντοτε πρὸ διφοράμων, ὡς τὴν μόνην ιθύνουσαν σκέψιν, τὴν διαφύλαξιν, πάσῃ θυσίᾳ, τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τῆς Ναυτιλίας μας.

Μὲ λύπην μας διαιποτώνομεν, ὅτι ἡμέρα τῆς ἡμέρας αἱ δεσπάναι κινήσεως τοῦ ἔλληνικού πλοιού αὐξάνουν, ὅτι η σημασία μας παύει νὰ είναι πλέον ἐλκυστικὴ διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. 'Ετι δὲ πλέον ἀνησυχοῦμεν βλέποντες τοὺς τεταγμένους νὰ συμπαρίστανται εἰς τὴν ἀγωνιώδη προσπάθειαν τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων, νὰ μὴ θέλουν, παρὰ τὰς τοσσας ἐκκλήσεις, τὰς παραινέσεις καὶ τὰς ὑποδείξεις, σαφῆ νὰ ἀποκτήσουν κατανόησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

μας, τών ανυπερβλήτων δυσχερειών, πρό τών όποιών αύτή ή έπιβιωσίς τους καθίσταται προβληματική. Τώρα μὲ τὴν ἔξαρσιν τῆς κρίσεως τεράστια κεφάλαια τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων ἀπωλέσθησαν, ἐνῷ ὑπέρμετροι δανειστικοὶ ὑποχρεώσεις μᾶς φέρουν πρὸς τὸν ἀφανισμόν.

Καὶ ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν σύστασιν: «Ἐγκαταλείψατε τὰς συγκριτικὰς μελέτας καὶ τὰς ἐνδεχομένας «ἐπενεκτέας» τροποποιήσεις. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μὲ καμμίαν ἄλλην δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ συγκριθῇ ἀπὸ ἀπόφεως μειονεκτημάτων καὶ δυσχερειών. Φροντίσατε, χάριν, ἐπὶ τέλους, τοῦ ιδίου ὑμῶν συμφέροντος, τῆς σταδιοδρομίας σας ὡς κρατικῶν λειτουργῶν, νὰ ὑποβοηθήσητε καὶ ὅχι νὰ δυσχεραίνετε τὸν ἀγώνα ἐπιβίωσες. Τὸ καθήκον σας ἐπιτελεῖτε συμπαριστάμενοι εἰς τὴν δυσχερεστέραν καμπύλην τὴν ὅποιαν ἄχρι τούδε ἔγνωρισεν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. «Ἀλλως...» Ας μὴ θελήσωμεν νὰ προσλέψωμεν δραματικὰς καταστάσεις. «Ἄσις διατρήσωμεν ἀκόμη τὰς ἐπίδιας μας.

Τὸ μάθημα αὐτὸν — περὶ μαθηματος πρόσκειται — χρειάζεται, δυστυχῶς, διὰ τοὺς ἐπιλόγους τῶν ὑποχρεώσεων των καὶ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα. Πολὺ φοβούμεθα, ὅτι κάποτε θὰ τὸ ἐπικαλεσθῶμεν, ἵνα τὰς ευθύνας καταλογίσωμεν.

META THN APOFASIN

Ἡ ἀπάντησις — σαφῆς καὶ κατηγορηματική — εἰς τὰς περὶ «μπούκοτάζ» τῶν πλοίων σημαιών εὐκολίας προσφότους ἀπειλὰς τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» καὶ τοῦ ἐκτελεστικοῦ της ἐπιτρόπου κ. Πετρουλῆ ἐδόθη ἀπὸ τὸ Ἀκυρωτικὸν τῆς Οὐασιγκτώνος διὰ τῆς πρὸ Ημερῶν (18 Φεβρουαρίου) ἀπόφασέως του. Παρισφερεῖ ἀπέφανθι τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ἐργαστικὴ νομοθεσία δὲν ἔφαρμόζεται εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαιάς πλοῖα μὲ ξένα πληρώματα, ἔστω καὶ ἀνήκουν εἰς Ἐμερικανούς πολίτας καὶ ἄν τακτικῶς προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, τὸ Ὀμοσπονδιακὸν Συμβούλιον Ἐργατικῶν Σχέσεων καὶ τὰ «γιούνιοντς» δὲν ἔχουν κανένα δικαίωμα παρεμβάσεως εἰς τὰς σχέσεις ἐργασίας τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων. Τὸ Κογκρέσον δυνατὸν νὰ διαβέσῃ τὴν ἔξουσίαν, βάσει τοῦ Συντάγματος, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ τυχὸν ζήτημα τῶν ἐργατικῶν σχέσεων ἐπὶ ξένων πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας, ἀλλὰ τὸ δικαίωμα τούτο δὲν ἥσκησεν εἰς κανένα ἄκ τῶν κυρωθέντων μέχρι τούδε νόμων.

Οἱ δικαστής Τόμος Κλάρκ κατήρτισε τὴν ἀπόφασιν, ἐγκριθείσαν καὶ ἀπὸ τὰ ὄρλα μέλη τοῦ δικαστηρίου, πλὴν τοῦ δικαστοῦ Οὐίλλιαμ Ο. Ντάγκλας, ὅστις συμφωνῶν ιδιαίτερον σκεπτικὸν συνέταξε καὶ τοῦ δικαστοῦ Ἀρθούρου Γκόλτμπεργκ, τέως Ὑπουργοῦ Ἐργασίας, ὅστις δὲν μετέσχεν εἰς τὴν διασκεψιν τοῦ δικαστηρίου.

Εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν στηλῶν ὡς τοῦ περὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς περιστατικῶν εἶναι γνωστά. Μετὰ πάσης προσοχῆς παρηκολουθήσαμεν τὰς ἔξειδίεις τῆς ἀμερικάτων ἐνεχούσης ἐνδιαφέρον καὶ διὰ τὸν ἀλληλικὸν ἐφοπλισμὸν δίκης.

Ἡ παρέμβασις τῆς Ἀγγλίας καὶ τοῦ Καναδᾶ ὡς «φίλων τοῦ δικαστηρίου» καὶ τὰ ὑποβλήθεντα παρ' αὐτῶν ὑπομνήματα ἔτυχον ιδιαιτέρας προσοχῆς. Οἱ νόμοι τῆς σημαίας ὑπεστηρίχθη καὶ τὸν νόμον αὐτὸν διὰ τῆς ἀποφάσεως του τὸ Ἀκυρωτικὸν τῆς Οὐασιγκτώνος ἀνεπιφλάκτως ἀνεγνώρισεν. Τὸ Ὀμοσπονδιακὸν Συμβούλιον Ἐργατικῶν Σχέσεων οὐδὲ πρὸς τὴν ιστιγμήν δύναται νὰ θεωρῇ ὅτι ἔχει δικαιοδοσίαν εἰς τὰς ὑπόθεσεις ξένων πλοίων. Τὰ πολιτικά δικαστήρια (state courts) εἶναι τώρα ἐλεύθερα νὰ ἀπαγορεύουν τὸ «μπούκοτάζ» (picketing) τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας.

Ἀνεμένετο ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις. «Ολαι αἱ ἐνδείξεις, ἐπὶ τῶν ὅποιων δὲν παρελείψαμεν νὰ ἐννιερώσουμεν κατὰ καιροὺς τοὺς ἀναγνώστας μας, ἔκειντο πρὸς τὴν εὐνοϊκὴν ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόφεων ἔκβασιν τῆς ὑπόθεσεως. Ἡ διοδικασία ἐπὶ μῆνας παλλοῦν ἐκράτησεν. Ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησης (τὸ Στεῖτ Ντηπάρτμεντ, τὸ Πεντάγωνον καὶ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Δικαιοσύνης) τὸν Νόμον τῆς σημαίας ὑπεστήριξεν.

Καὶ τώρα ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν διέπει περιοριζομένας τὰς δυνατότητας νέου τινός ἐκβιασμοῦ κατὰ τῶν πλοίων σημαιῶν εὐκολίας. Τὸ «μπούκοτάζ» θὰ ἐστρέφετο, βεβαίως, κατὰ τῶν μὴ ἀποδεκτούντων τὸ «χαράτσι», τὸ ἀδικιολόγητον καὶ παράνομον καὶ τὸν ἀγώνα τεσσάρων σελλινίων ὑπέρμετρον μηνιαίων συνδικαλιστικής εἰσφορᾶς. Λείπει, τώρα, ὁ ἀμερικανικὸς παράγων, ὁ ὑπὸ ἀριθ. I ὑπολογίσιμος, ὅπως ἔκ-

τῶν πραγμάτων ἀπειδείχθη, διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐκβιασμοῦ. Εἰς τὰς μόνας χώρας τῆς Εὐρώπης, ὅπου τὸ «μπούκοτάζ» δυνατὸν νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς, εἶναι ἡ Ἀγγλία, ἡ Φινλανδία καὶ ἡ Σουηδία. Εἰς τὰς ἄλλας, ἡ μέχρι τούδε νομολογία τῶν τοπικῶν δικαστηρίων ὑπήρξεν ἀνεπιφυλάκτως καταδικαστικὴ ἐκβιαστικῶν κατὰ τῶν πλοίων ἐνεργειῶν.

«Η Δ.Ο.Μ. ἀνίσχυρος εἶναι νὰ ἐφαρμόσῃ τὰς ἀπειλὰς περὶ «μπούκοτάζ».

Δέν θὰ πρέπει, βεβαίως, οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, διότι ἔξειλιπεν ὁ κίνδυνος τοῦ μπούκοτάζ εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας, νὰ ἀκολουθήσουν τὸν δρόμον τῆς ἀσύδουσίας εἰς τὰς σχέσεις των μὲ τὰ πληρώματα. Οφείλουν νὰ συνεχίσουν τὴν ἀσφάλσιον των παρὸ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ νὰ συνάψουν ὅλοι συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας μὲ τὴν Π.Ν.Ο. Νὰ λείψῃ ὅμως τὸ «χαράτσι», ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορὰ καὶ πρὸ παντὸς τὸ «πατρονάζ» τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ ἀνάμιξις, δηλαδή, τῶν ξένων συνδικαλιστών εἰς τὰς ὑπόθεσεις τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὅφείλουν νὰ δηλώσουν εἰς τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν «Ομοσπονδίαν» τὴν ἀπόφασιν τῶν ὅπως προέλθουν εἰς πλήρη, κατὰ τὸ ἐλληνικὸν πρότυπον, συμφωνίαν διὰ τὴν ξένων πλοίων τῶν ἐργασίαν τῶν ναυτικῶν μας, χωρὶς ὄντιπαροχάς, εἰσφορᾶς καὶ τὰ τοιαύτα.

Πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυτικῶν συμφερόντων εἰς τὴν Π.Ν.Ο., παραμερίζουσα τὰς ὄλικάς της ἐπιδιώξεις, νὰ δεχθῇ τὴν ἐφοπλιστικὴν προσφοράν. Τὸ αἵτημα τῆς προσχωρήσεως ὅλων τῶν σκαφῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ τὰς γυνωστὰς σημαίας εὐκολίας εἰς τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, αὐτὸς καὶ μόνον δέν νὰ τυχῇ ίκανοτοιχεως.

Οιαδόποτε παρέκκλισις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τὴν ἐπίκρισιν, τῆς ἀνωτέρω θασικῆς ἐπιδιώξεως, θαρεῖσην θὰ ἐπισύρῃ τὴν ἐπίκρισιν, ἐνάγκη δὲ καὶ τὴν ἀποφασιστικὴν παρέμβασιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος.

Παρέσχε πρὸ Ημερῶν τὴν διαβεδίωσιν ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν σημαίνοντα ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, ὅτι διέταξε τὸν ἐλεγχὸν τῆς διαχειρίσεως τῆς πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. συνδικαλιστικῆς εἰσφορᾶς. Ὁμολογούμεν, ὅτι τοιούτην τινὰ ἐνέργειαν δὲν ἔχομεν ἐπισημάνει. «Εχει ἀκριβείας ἡ πληροφορία;

AI PRO HMΩN ΔΥΣΧΕΡΕΙΑI

Καὶ τὸ μὲν διάταγμα τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν πρὸς τὴν Κούβαν ταξιδίων διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ὑπεγράφη καὶ δημοσιεύεται κατ' αὐτάς. «Ἡ Κυβέρνησης τακτοποιεῖ οὕτω τὴν θέσιν τῆς ἔναντι τῆς Οὐασιγκτώνος. Πρώτη ἡ Ἐλλάς προήλθεν εἰς τὴν λῆψιν τοῦ πρωτοφανοῦς αὐτοῦ μέτρου.

Αἱ συνέπειαι θὰ είναι ὀπωδόποτε ἐπιζήμιαι διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Μία ἀγόρα, μὲ σημαντικὴν κίνησιν διὰ τὸ τράμπ ποστηγὸν χάνεται, ἐνῷ δὲν ἀποκλείονται καὶ τὰ ἀντίποινα καὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ μέρους τῶν ὄλλων τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου.

Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι οἱ Ρώσοι καὶ οἱ Κινέζοι καλύπτουν μέρος τῶν μεταφορικῶν τῶν ἀναγκῶν μὲ ἐλληνικὸν τοννάζ. Σημαντικαὶ εἶναι αἱ σετικαὶ ναυλώσεις. «Ἡ πρόθυμος ἀποχὴ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς πρὸς τὴν Κούβαν μεταφορᾶς δυνατῶν νὰ προκαλέσῃ καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ναυλώσεων ἐλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς Ρώσους καὶ τοὺς Κινέζους. «Ἄν τοιούτον τι ηθελει συμβολὴ ποστηρόσθετοι δυσχέρειαι θὰ παρεμβληθοῦν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ποντοπόρων πλοίων μας. «Υπὸ τὴν κρατούσαν ὑπερπροσφοράν τοννάζ εὐχερῆς διὰ τοὺς ναυλωτὰς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου θὰ είναι ἡ ἐπιλογὴ τῆς ἐθνικότητος τοῦ προσφερόμενου τοννάζ.

Καὶ μᾶς παρέχεται ἡ εὐκαιρία νὰ διερωτηθῶμεν ποῦ πρόκειται ἡ τόσον ὄγκωδης Ναυτιλία μας νὰ ἀπασχολήσῃ τὰ σκάφη της, ὅταν ὁ κύκλος τῆς δραστηριότητός της βαίνῃ ὅσμεραι περιοριζόμενος. Κινδυνεύομεν νὰ παύσωμεν συμμετέχοντες εἰς τὴν κίνησιν τῆς Μαύρης Θαλάσσης, τῆς τόσον γνωρίμου εἰς τὸν «Ἐλλήνα ναυτίλον». «Ολοι πρὸς τὴν θάλασσαν κατέρχονται. Αἱ διακρίσεις τῶν ἔθνικῶν ἐκάστης χώρας πλοίων τείνουν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ καταστῶν καθεστῶς διὰ τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Αὐτὴ ἡ κατάστασις πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ. Καὶ ἀπὸ τὴν ἀνησυχίαν αὐτὴν θὰ ἐπρεπε πρώτη ἡ Κυβέρνησης νὰ διακατέχεται. «Ομως τὸ τελευταῖον περὶ ἀπαγορεύσεως τῶν πρὸς τὴν Κούβαν ταξιδίων διάταγμα

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ό συγχρονισμένος τεχνικός έξοπλισμός της πειραιϊκής σιδηροδρομικής.

Υπελογίσθη ότι περί τὰ είκοσι έκατομμύρια δολάρια είς συνάλλαγμα θὰ ήδυνατο νὰ έσοδεύῃ ὁ τόπος μας ἐπησίως, ἀνὴρ δάσις ἐπισκευῶν εἰς τὸ Πέραμα πλήρως έξοπλισμένη προσφέρετο διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

Ο κ. Καραμανῆς δὲν παρέλειψε νὰ δώσῃ εἰς τὸν παριστάμενον κ. Υπουργὸν Ναυτιλίας — τὸν ἀναρμόδιον ἐν προκειμένῳ — τὰς κατολλήλους δόηγίας.

Θέλουμε γὰ πιστεύωμεν, ότι πρωθυπουργικαὶ ἐντολαὶ θὰ κινήσουν τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Ο.Α.Π., ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους σιδηροδρομικάνους πρὸς τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ἀπὸ μακροῦ συζητουμένων σχεδίων.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Ἐπικροτεῖ ὁ κ. Νιάρχος εἰς τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην ἐπιστολὴν του τὴν ἔγκατάστασιν εἰς τὴν Σύρον τοῦ δευτέρου ναυπηγείου. Προσφέρει ἀκόμη πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν καὶ τὴν συνεργασίαν του, ηθικὴν καὶ οἰκονομικὴν.

Τρέφομεν τὴν ἑλπίδα ότι ἡ πρότασις τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη καὶ ἡ προσφορὰ τοῦ κ. Νιάρχου θὰ δημιουργήσουν τὸ κατάλληλον κλίμα, ὥστε νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς δευτέραν βάσεως ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, μὲ τὴν συμπαράστασιν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων.

Τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς οἰκονομίας μας ὑπαγορεύει τὴν λύσιν τῆς Σύρου καὶ εἴμεδα δέδαιοι ότι ὁ κ. Ἀνδρέαδης, δοτις τόσα, θαυμαστὰ τῷ σηντ, ἐπετέλεσε καὶ ἐπιτελεῖ διὰ τὴν πρόσδοσον τοῦ τόπου μας, δὲ μελετηστὴ τὴν πρότασιν τοῦ κ. Ρεθύμνη μὲ πρόσθυμον τὴν διάθεσιν. "Ολοὶ αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐπιτυχίας υφίστανται διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῆς Σύρου.

Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Νιάρχου ἔχει ως κάτωθι:

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος ἀνέγνωσα εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν τὴν ἐπιστολὴν τοῦ φίλου κ. Ρεθύμνη.

Είμαι εύτυχὴς ότι καὶ ἄλλοι συνάδελφοι σκέπτονται τόσον ὑγιῶν ἐν σχέσει μὲ τὸ ζήτημα τοῦ δευτέρου Ναυπηγείου. "Οχι μόνον ἀντίρρησιν δὲν θὰ είχον διὰ τοιαύτην ἐπέκτασιν τοῦ Νεωρίου Σύρου ἀλλ᾽ ἀντιθέτως τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα θὰ ἥσαν εύτυχη νὰ συνεργασθοῦν μετὰ τῆς μονάδος ταύτης, ἡτις θὰ είχεν δόλην τὴν ηθικὴν καὶ οἰκονομικὴν (ἐάν τούτο ἔχεται) συμπαράστασιν. "Ατυχῶς ἀπὸ δὲ τὸ πληροφορούματα ὃ ἀνάδοχος τῶν νέων ναυπηγείων ἐπιμένει εἰς τὴν θέσιν τῆς Ἐλευσίνος καὶ ως πρὸ πολλοῦ ἐπέσυρον τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων, τοιαύτη ἐγκατάστασις πλησίον τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά οὐδένα θέλει ὠφελήσῃ διὰ τοὺς λόγους τοὺς ὅποιους διὰ μακρῶν ἔχω ἀναπτύξει.

Καὶ πάλιν ἐλπίζω, ότι ὁ ἀνάδοχος θὰ ἀντιληφθῇ τὴν ἀναταραχὴν ἡτις θὰ δημιουργηθῇ ἐκ τῆς γειτνιάσεως τῶν δύο μονάδων καὶ θὰ θελήσῃ νὰ δεχθῇ μίαν λύσιν, ἡ ὅποια θὰ δοηθῇ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ δὲν θὰ ἐπιφέρῃ ἀναστάτωσιν εἰς τὴν ὑπάρχουσαν μονάδα τοῦ Σκαραμαγκά, ἡτις μοιραίως θὰ δημιουργήσῃ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα καὶ διὰ τὰς δύο διομήχανίας.

Φιλικώτατα

ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

Αθῆναι 19 Φεβρουαρίου 1963

ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν, Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς θεομηχανίας ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν. Θά ἔκτιμηθῇ, πιστεύομεν, κατ' ἀξίαν ἀπὸ τὰς

ἐνδιαφερομένας διομήχανίας. Προώρισται νὰ ἔνισχυσῃ τὴν συναγωνιστικὴν τῶν ικανοτήτα. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἄλλως τε καὶ παρέχεται ἡ διά τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως καθιερουμένη φορολογικὴ διεύκλητην σημασία.

Ἄξιοσημείωτος εἶναι ἡ ἄνευ διακρίσεως σημαίας παροχὴ τῆς ἄνευ δικαιολογητικῶν ἑκπτώσεως. Τὰ ἔνα πλοίοι θὰ τυγχάνουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως μὲ τὰ ίδικά μας. Θά συμφέρῃ διὰ τὰς ἐπισκευᾶς των νὰ προτιμοῦν τὴν ἑλληνικὴν σιδηροδρομικήν.

Τὸ κείμενον τῆς ἀποφάσεως ἔχει ως κάτωθι:

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Σ

ΘΕΜΑ: "Εκπτωσις ἐπὶ ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἐπὶ κατασκευῶν ἢ ἐπισκευῶν πλοίων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ: ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὸ ὅρθρον 3 παρ. 4 τοῦ Ν.Δ. 4231)1962 "περὶ μετρῶν ἀφορώντων εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου".

Λαβόντες ὑπ' ὄψιν τὴν ἀπὸ 18.12.1962 γνώμην τῆς διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 50839)17.9.1962 καὶ 58973)29.10.1962 ἀποφάσεων ἡμῶν συσταθείστης 'Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ὑπόδειξιν τῶν ἔξαγομένων προιόντων, δι' ἡ συντρέχουσιν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν χορήγησιν ἑκπτώσεως, ἄνευ δικαιολογητικῶν.

Α π ο φ α σ ι ζ ο μ ε ν :

Καθορίζομεν ὅπως, ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῶν ναυπηγείων ἢ μηχανουργικῶν ἑπιχειρήσεων, τῶν προερχομένων ἐκ κατασκευῆς ἢ ἐπισκευῆς πλοίων, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἂν ταῦτα είναι ὑπὸ ξένην ἢ ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀναγνωρίζεται ἑκπτωσις, ἄνευ δικαιολογητικῶν, ποσοστοῦ 4%.

Ἡ παρούσα δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

"Ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος θὰ ἔχωμεν σημαντικὰς ἔξελίσεις εἰς τὸ σύστημα, μὲ τὸ ὅποιον διεξάγεται ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν. 'Ημερήσια θὰ είναι τὰ ταξίδια τῶν πλοίων εἰς τὰ περισσότερα γραμμάτη, μὲ ταχύτητα μεγάλην, μέχρι τῶν 18 μιλίων καθ' ὥραν.

'Ανάλογος θὰ είναι καὶ ἡ διαρρύθμισις τῶν διαμερισμάτων δι' ἐπιβάτας. Εύρυτατοι οἱ κοινόχρηστοι κώροι, καθίσματα ἀνετα, ὀλιγώτεραι αἱ κλίναι. Δύο αἱ θέσεις: Πρώτη καὶ τουριστική.

Τὰ ταξίδια τῆς Κρήτης, τῶν Κυκλαδῶν, τῆς Χίου — Μυτιλήνης καὶ τῶν Ιονίων θὰ είναι ἡμέρησια, ἵσως δὲ καὶ τῆς Ρόδου, ἀν τὸ πλοίον ἔχῃ ταχύτητα 18 — 20 μιλίων.

Πρὸς τὴν μεταβολὴν αὐτὴν στρέφεται ἡδη ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Η 'Εταιρία Νομικοῦ διστραγμάτευται τὴν ναυπηγησιν δύο ὑπερταχέων ἑπιβατηγῶν μὲ κόστος κατὰ πολὺ χαμηλότερον τῶν δύο σων δῆστοις ἔνα ἔκαστον τῶν τριῶν ὀχηματαγωγῶν. 'Η 'Εταιρία Τυπάλδου ἀρχίζει τὴν μετασκευὴν διὰ ταξίδια τῆς ἡμέρας τοῦ πρὸ ἔτους ἀγορασθέντος εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἑπιβατηγοῦ «Κύπρος» ταχύτητος 20 μιλίων καὶ ἡ 'Εταιρία Καθουνίδη μετασκευάζει ἡδη τὸ ἀδελφὸν τοῦ «Κύπρος» σκάφος της, δάσει τῆς αὐτῆς ἀρχῆς τῶν ταξίδιων ἡμέρας (daytrip).

'Ιδού καὶ ἡ πρόβλεψις σημαντικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ παράγοντος διὰ τὰ τρία, τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὴν Τεργέστην, ἑπιβατηγά - ὀχηματαγωγά: «Αὔτα θὰ ἔχουν γηράσει εὐθὺς ὡς παραδοθοῦν ἀπὸ τὰ ταξίδια τῶν ταξίδιων ἡμέρας.

* * *

Τὰ δύο ὑπὸ διστραγμάτευσιν ἑπιβατηγὰ διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας Νομικοῦ, θὰ ἔχουν τὰ ἔξι κύρια χαρακτηριστικά: Τόν. γκρός 2.650 (μεγαλύτερα τοῦ «Δῆλος»). Μῆκος 89 μέτρα, πλάτος 13.4 καὶ ὕψος 8.50 μέτρα. Δηζελομηχαναὶ δύο. Ταχύτης δοκιμῶν 20 μίλια. Σχῆμα πρώτως δολοσειδὲς πρὸς ἐπίτευξιν μεγαλυτέρας ταχύτητος. 'Εξηκοντάς μονόκλινοι καμπίναι αἱ θέσεις, μὲ ιδιαιτέραν τουαλέταν. Β' θέσεως 250 κλίναι εἰς καμπίνας δικλίνους καὶ τετρακλίνους. Γ' θέσεως ἑπιβάτοις 250 μὲ καθίσματα ἀεροπορικοῦ τύπου εἰς χώρους ἐστεγασμένους, ἐν πλήρει ἀνέσει. Μεταφορική, τέλος, δυναμικότης διὰ 30

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU
SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

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

PIRAEUS

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

καὶ διπανηρὸν ὁπωσδήποτε τύπον τῆς ἀνεξαρτήτου περιηγήσεως εἰς τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας.

Μετὰ τὴν εἰς μεγάλην ἔκτασιν χρησιμοποίησιν, κατὰ τὰ πρώτα ἔτη, τῶν πλοίων τῆς συγκοινωνίας διὰ τὰς ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος μετακινήσεις τῶν ξένων μας, μετὰ τὴν στροφὴν πρὸς τὰ πλοῖα τῶν προγραμματισμένων κρουαζιέρων, ιδοὺ καὶ τὸ ὑψηλὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰς θαλαμηγούς, αἴτινες ἐπιτρέπονται εἰς τὴν οἰκογένειαν ἡ τὸν ὄλιγομελῆ φιλικὸν ὅμιλον τῶν ξένων, νὰ περιηγοῦνται κατ' ἀνεξαρτήτον τρόπον, χωρὶς οὐδεμίαν δέσμευσιν ἀπὸ τὰς τακτικὰς ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις ἐνὸς δρομολογίου, τὴν νησιωτικὴν Ἐλλάδα. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι ἔνας μεγάλος ὀρθριμὸς ἐκ τῶν πελατῶν κεντρικοῦ ξενοδοχείου τῆς πρωτεύουσης, ἔχει ζητήσει ἐπιμόνως διὰ τὸ προσεχὲς θέρος, τὴν ναύλωσιν δι' ὄλιγομερούς περιηγήσεις, πολλῶν τοιούτων σκαφῶν.

Πάντως, σήμερον καὶ πρὸι ἡ συστηματικῶς ὄργανων ὁ κλάδος τῶν «γιώτ», οἱ συνεγέρσι αὐξανόμενοι πελάται τῶν ἔξυπηρετοῦνται μὲν ὑπερεκατὸν περίπου δισιδόγα, ιδιωτικῆς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ χρήσεως σκάφη.

Η ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΚΙΝΗΣΙΣ

Μὲν ὑπερχιλίους ἐπιβάτας κατέπλευσεν ἐξ Αὐστραλίας τὸ «Πατρίς» τὴν 24ην παρελθόντος μηνὸς καὶ μὲ 850 ἀναμένεται νά καταπλεύσῃ τὴν 25ην Μαρτίου τὸ «Βρετανή». Δύο καὶ πλέον χιλιάδες ἐπισκέπται εἰς τὴν χώραν μας ἐντὸς ἑνὸς μηνὸς, ἀποτελοῦν τὴν καλυτέραν ἀπόδεσιν τῆς ταχείας ἀναπτύξεως τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος ἀπὸ μίαν ἀπομεμαρτυρημένη χώραν, μετὰ τῆς ὁποίας μόλις πρὸ τριετίας συνεδέθη ἡ Ἐλλάς διὰ τακτικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

Συμφώνως πρὸς τὰς μέχρι στιγμῆς ἐνδείξεις, ἡ ἐξ Αὐστραλίας κίνησις ἐφέτος τῶν δύο ὑπερωκεανίων ὑπολογίζεται αἰσθητῶς ηὔξησην ἔναντι τῆς περυσίνης, ὅτε εἰς δέκα ταξίδια επιστροφῆς μετεφέρθησαν 5.700 ἐπιβάται μὴ ὑπολογιζόμενών ἔκεινων οἵτινες συνέχισαν τὸ ταξίδιόν των μέχρι τοῦ Σαουθάμπτον μὲ τὸ «Βρετανή».

Ἡ ἐπίμονος, συστηματικὴ ὅσον καὶ διπανηρὰ προσπάθεια τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ὅπως διεγέρη τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Αὐστραλῶν διὰ μίαν βραχείας ἔστω διαφρείας ἐπισκεψιν εἰς τὴν Ἐλλάδα, φαίνεται ὅτι ἔσχεν εὐρέσιον ἀπῆχτησιν. Ἀμφότερα τὰ Ἑλληνικὰ ὑπερωκεανίαν ἐπιστρέφουν πλέον εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ τὴν Εὐρώπην, μὲ ίκανον ποιητικὸν πληρότητα, ἥτις ἐγγίζει τὴν πληρότητα τῶν ταξιδίων μεταβάσεως. Ἡ τουριστική κίνησις δηλαδὴ τῆς γραμμῆς, τείνει νὰ ἐδυοριωθῇ μὲ τὴν μεταναστευτικήν. Ἐπίτευγμα.

Ο ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΗΝ

Ἡ προσθήκη νέων μονάδων εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν καὶ εἰς τὸν στόλον τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἡ δρομολόγησις πορθμείου μεταξύ Πειραιῶς — Βρινδησίου, ἐ συνδυασμῷ μὲ τὴν οὐδανομένη κίνησιν τῶν Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανίων καὶ τῶν ξένων ἐπιβατηγῶν, ἀναμένεται νὰ δημιουργήσῃ ἀπὸ τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς, ἐπικύνδυνον συμφόρησιν εἰς τὸν κεντρικὸν λιμέναν. «Ἡδη ἀλλ ὑπηρεσίαι τοῦ Α.Π.Π. μελετοῦν διαφόρους λύσεις διὰ τὴν διευκόλυνσιν πλοίων καὶ ἐπιβατῶν κατὰ τὸ θέρος, ἀντιμετωπίζουν δὲ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς εύρυτέρας χρησιμοποίησεος τοῦ λιμενοβραχίονος τῆς Φρεαττύδος, παρὰ τὸν νέον τουριστικὸν λιμένα τῆς Ζέας. Μελετάται συγκεκριμένας ἡ ὄρθροπρύμνησις ἐκεῖ τῶν μεγάλων καὶ ἔκτακτος καταπλεύσιον εἰς τὸν Πειραικὸν ξένων ὑπερωκεανίων, ὡς τῶν ἀναμενομένων δύο «Κούνης», τὰ δόποια συναντοῦν σοφαράς δυσχερείας κατὰ τὴν ἀπο-επιδίδασιν τῶν ἐπιβατῶν των, μεθοριζόμενοι εἰς τὸν Φαληρικὸν δῆμον. Εἰς τὸν λιμενοβραχίονα τῆς Φρεαττύδος ὡσάւτως, ἐνδέχεται νὰ παραβάλλουν καὶ ὡρισμέναι κατηγορίαι ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὡς τῶν κρουαζιέρων ἢ τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ, κυρίως κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς μεγάλης

κινήσεως εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα.

Παραλλήλως καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν συντομωτέραν διαδικασίαν τοῦ μεταξύ τῆς ἀκτῆς Ξαθερίου καὶ τοῦ Παλαιοῦ Τελωνείου κρηπιδώματος, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ δυνατότης ἀποσυμφορήσεως ἐκ τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν, τῶν προσβλητῶν Βασιλέως Κωνσταντίνου καὶ Ἀγίου Νικολάου.

Ταῦτα διὰ τὴν ἐπόντων ἀντιμετώπισιν τῆς ἀναμενομένης μεγάλης κινήσεως κατὰ τὸ προσεχὲς θέρος. Εἶναι προφανές, διτὶ συντόμως θά παπιτθοῦν ριζοσπαστικώτεραι λύσεις διὰ τὴν ἔξυπηρετήσην τῶν δλονῶν καὶ περιστρέψηραν πλοίων, ἀπόντα καταπλέουν εἰς τὸ λιμένα. Πρέπει δῆμος αὐτοῖς, μετὰ προσοχῆς ἀπὸ τοῦδε νὰ ἐπισημανθοῦν.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Καθιερώθη ἐπὶ τέλους ἡ συστηματικὴ ἐκπαίδευσις τῶν τελειοφοίτων τῶν Σχολῶν Πλοιαρίων εἰς τὴν παροχὴν τῶν πρώτων δονηθείων. Είναι καθαρός πρακτικής ἐκτείνεται εἰς κύκλον δεκαπέντε τετραράρων ύπηρεσιῶν εἰς τὸν Σταθμὸν Πρώτων Βοηθειῶν τῶν Ἀθηνῶν καὶ ἀποδέπτει εἰς τὴν πλήρη ἐξοικείωσιν τῶν αύριαν διχιαματικῶν γεφύρας μὲ δλας τὰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων καὶ δέσμων παθήσεων, αἴτινες ἀπαιτούν ὅμεσον καὶ δραστικὴν περίθαλψιν.

Καὶ ήτοι καιρὸς νὰ ληφθεί κάποια φροντίδα διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν πρώτων δονηθείων κατάρτισιν τῶν νέων, τούλαχιστον, πλοιαρίων. Οισδήποτε προσπάθεια διὰ τὴν παροχὴν ιστρικῶν συμβουλῶν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, κατὰ ἔνα μεγάλο ποσοστὸν καὶ σῆμερον, ἔχουν δετερούται, ἀπὸ τὴν δονηθείων ἀγγοιν τῶν περισσοτέρων ἀξιωματικῶν ἐπὶ στοιχειωδῶν γνώσεων. «Ἐνθυμούμεθα, ἐπὶ» εὐκαιρίδης, τὴν ἀπάντησην πλοιαρίου ἐρωτήθεντος διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ὑπὸ ιστροῦ, περὶ τῆς καταστάσεως ἀσθενούντος ἀνδρὸς τοῦ πληρωμάτος του: «Βασικανθεῖς, ἀνέφερε. καὶ ἀποδοσκανισθεῖς, δυστυχῶς δὲν ιάθη».

«Ἐνα πτυχίον, ὡς ἐπὶ τούτου, ἀνάλογον μὲ ἐκείνον τῶν ἡλεκτρονικῶν δογάνων καὶ διὰ τὰς πρώτας δονηθείων, ἐπιθέλλεται νὰ καθιερωθῇ. Ἡ ἀρξαμένη ἐκπαίδευσις ἐπὶ 60 συνδολικῶν δῶρας, θεωρεῖται ἐπαρκῆς διὰ νὰ ἔφοδησι τοὺς τελειοφοίτους τῶν Σχολῶν μὲ πολλᾶς καὶ ὀφέλιμους γνώσεις. Πρέπει νὰ ἀποτελέσουν αὐτοὶ ἐφεξῆς προϋπόθεσιν διὰ τὸ διττωμα τοῦ γ' πλοιαρίου.

Πρακτικὸν καθαρός χαρακτήρα, ὡς προανεφέρθη, ἔχει ἡ ἀσκησις εἰς τὸν Σταθμὸν Πρώτων Βοηθειῶν καὶ ἀποτελεῖ κατὰ ἔνα τρόπον τὴν συνέχειαν τῆς θεωρητικῆς διδασκαλίας εἰς τὸ πρώτον ἔτος τῶν Σχολῶν Πλοιαρίων. «Ἐξ ὀμάδες ἀπὸ πέντε μαθητάς ἐκάστη, ἀναλογισμῶν τεσσάρων εἰς τὸν Σταθμόν Πρώτων Βοηθειῶν τοῦ πληρωμάτου τοῦ Σαββάτου τοῦ Κυριακῆς. Εκ τοῦ σύνεγυς παρακολουθοῦντοι οἱ ιστροὶ καὶ αἱ νοσοκόμοι, κατὰ τὴν παροχὴν πρώτων δονηθείων εἰς σωρείαν περιπτώσεων ἀτυχημάτων καὶ ἀσθενειῶν. Ταύτοχρόνως οἱ μαθηταὶ τῶν Σχολῶν δύνανται νὰ ἐνέργουν διαφόρων τύπων, νὰ ἀνασχέτουν αἰμορραγίας, νὰ ἐπιδίδουν πράματα, νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ ἐνδεδειμένα εἰς ὡρισμένους περιπτώσεις φάρμακα. Κατὰ τὴν πρόσδοσην τῆς ἐπιταίευσεως ἀμεσώτερον δὲ μετέχουν εἰς τὴν περίθαλψιν τῶν τραυματιῶν καὶ ἀσθενῶν. Προεκρίθη τὸ 24ωρον τοῦ Σαββάτου καὶ τῆς Κυριακῆς διότι τὸ μὲν ὁ Σταθμὸς ἔχει μεγάλην κίνησιν καὶ ποικίλιαν περιπτώσεων, τὸ δὲ δὲν περικόπτεται τὸ κανονικὸν ἐδομαδιαίον πρόγραμμα διδασκαλίας τῶν Σχολῶν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

«Ἐχει ἀκόμη ἐλλείφεις πολλάς ἡ σχολὴ τῆς Σύρου. Νεοσύντατος εἶναι. Σύν τῷ χρόνῳ τὰ κενὰ ἐὰν συμπληρωθοῦνται. Στηριζόμεθα, ἄλλως τε, καὶ εἰς τοὺς χορηγούς. Δὲν θὰ λείψουν καὶ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῶν ὀλίγων συναδέλφων των, οἵτινες προ-



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT PERO - KLEAN MARINE CLEANER

and other Quality Products

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

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

Τὰ παγκοσμίου φήμης χημικά προϊόντα καὶ βελτιωτικά πετρελαίου PEROLIN διατίθενται

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 41.578 • ΤΗΛΕΓΡ. INTERSHIP, PIRAEUS

‘Αποθέματα εὑρίσκονται εἰς Πειραιά, Σύρον, “Αγ. Νικόλαον (Κρήτης) καὶ Πύλον πωλούνται δὲ εἰς σταθερά τιμάς Ν. ΥΟΡΚΗΣ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ἀνεύ ἀπολύτως οὐδεμιᾶς ἔτερας ἐπιβαρύνσεως.

INTERSHIP E. E.



θύμως παρέσχον την συμπαράστοσήν των εις τό έργον της όργανώσεως της σχολής.

Κατηγρίσαμεν ένα πρόχειρον κατάλογον τῶν ἑλλείφεων. Αἱ πλεῖσται, θὰ βασικά, θὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον μερίμνης τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Δὲν είναι ὅμως καὶ τοῦτο ἀνεξάντλητον—δεδομένης καὶ τῆς κρίσεως—ἔχει δὲ καὶ ἄλλας ἐπιτακτικάς ἀνάγκας νὰ καλύψῃ. Ή ἐφοπλιστική εἰσφορὰ εἶναι εὐπρόσδεκτος.

Ίδου λ.χ. ἑλλείφεις τινες, διὰ τὰς ὁποίας δικαιολογεῖται ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν διάλυτον:

Ναυτικὰ βιβλία εἰς τὴν ἀγγλικήν. Χάρται ἑλληνικοί. Χρονόμετρον. Οὐρανόσφαιρα. Διόφθαλμα. Φορητὴ πυξίς. Μαγνητόφωνον. Πλωτὰ μέσα. Μηχανικὸν βιθύρον. Μηχανικὸν δρομόμετρον. Ραδιογνωστήρων κλπ. κλπ.

Μὲν ναυτικὰ ὄργανα, ραντάρ, γυροσκοπικὴν πυξίδα, ὅμοιώματα πλοίων, φορτωτήρων, κυτῶν, φορτιγίδων καὶ ἄλλα πολλὰ θὰ ἐφοδιασθῇ ἡ σχολὴ διαπάντας τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

Η ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΑΝΩΜΑΛΙΑ

Ἐφθασε πλέον ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἰς τοιούτον σημεῖον ἀναπτύξεως, ὥστε νὰ καθίσταται ἐπάναγκες ἀποφασιστικῶτερον νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἀποκτήσεως τῶν καταλλήλων διδακτικῶν βιβλίων, ἔνιασιον τύπου καὶ περιεχομένου, διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν.

Ἀποράδεκτος εἶναι ἡ κρατοῦσα ἀνωμαλία εἰς τὰ βιβλία καὶ τὰ φυλλάδια. Ο τὰ κυκλοφοροῦντα μεταξὺ τῶν μαθητῶν. Ο καθεῖς ὅλοι οἱ διδάχαντες καὶ οἱ διδάσκοντες εἰς τὰς σχολὰς—ἐκδίδει τὸ βιβλίον του. Τὸ ἐπιβάλλει κατὰ κάποιον τρόπον εἰς τοὺς μαθητὰς—τὸ ἀκριβοτέρων—ἀδιαφόρως ἄν τὸ περιεχόμενον, καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ γλώσσα δὲν προσαρμόζωνται εἰς τὴν βασικὴν μόρφωσιν τῶν μαθητῶν καὶ τὴν προγραμματισμένην διδακτικὴν ὑλὴν. Τὰ βιβλία δὲν τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ 'Υπουργείου ἢ μᾶλλον εἰδικῆς τίνος ἐπιτροπῆς.

Μᾶς ἀπτησχόλησε καὶ ἀλλοτε τὴν ὑπόδειξις αὐτῆς. Προέδημεν εἰς ὥρισμένας ὑποδείξεις, εἰς τὸ κενὸν ὅμως. Συμφέροντα ἔθιγοντο καὶ ἡ ἀντίδρασις ἀνεμένετο. Τὸ ζήτημα ἐκκρεμεῖ. 'Ολοι, ὡς φαίνεται, ἀνέχονται τὴν ἀνωμαλίαν. Δὲν τολμοῦν νὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν.

Κατ' αὐτὴν ἐπανερχόμεθα εἰς τὰς ὑπόδειξις μας. Τὸ πράττομεν μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι θὰ τὰς προσέξουν τὴν φορὰν αὐτὴν οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες. 'Εχομεν ἡδη ὥρισμένας ἐνθαρρυτικὰς ἔνδειξεις. 'Ἄν ὅμως ἡ ἀπαράδεκτος ἀνωμαλία συνεχισθῇ, θὰ ἐπανέλθωμεν. 'Έχομεν ἀρκετὴν ἐπιμονὴν καὶ ὑπομονὴν διὰ νὰ ἐπιβάλλωμεν τελικῶς, οἱ τὸ συμφέρον τῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τῶν ἐκπαιδεύσεων.

Καὶ ἀποδεικνύμεν κατὰ πρῶτον τὴν σύστασιν μᾶς ἐπιτροπῆς ἀναβερχήσεως τῆς διδακτέας εἰς τὰς δημοσίας ναυτικὰς σχολὰς ὑλῆς, διὰ τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς. Δὲν ἔλειψαν εἰς τὰ σχετικὰ προγράμματα καὶ αἱ ὑποπτοὶ ἐπιδιώξεις. Προσηρμόζοντο τὰ μαθητά εἰς τὰ εἰδικὰ βιβλία, τὰ ὅποια οἱ μαθηταὶ τῶν σχολῶν, ὥστα καὶ οἱ μέλλοντες νὰ προσέλθουν διὰ τὸ δίπλωμα, θὰ ὑπερχρεώντο νὰ ἀγοράσουν. Τὰ μαθήματα ἔχουνται αὐτῶν παρεδίδοντο· εἰς αὐτὰ ἀνεφέρετο καὶ ἡ ἔξτασις τῆς διὰ τὸ δίπλωμα!

Κυριολεκτοῦμεν, δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. 'Εν καιρῷ θὰ γνωσθοῦν αἱ λεπτομέρειαι τῆς ὅλης αὐτῆς οἰκτρᾶς ὑποθέσεως.

Μετὰ τὴν ἀναθεώρησην, θὰ κληθούν οἱ συγγραφεῖς νὰ ὑποβάλλουν πρὸς ἔγκρισιν τὰ βιβλία ταῦ, προσηρμόσαντα εἰς τὴν διδακτικὴν ὑλὴν τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν. 'Η ἐπιτροπὴ θὰ ὑποδείξῃ καὶ τὰς τυχὸν τροποποιήσεις. Θὰ ὄρισῃ τὰ συγγραφικὰ δικαιώματα καὶ θὰ ἐκδίδῃ τὰ βιβλία διὰ λ.)σμὸν τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Μὲ αὐτὰ θὰ ἐφοδιάζωνται οἱ μαθηταὶ καὶ τὸ περιεχόμενόν των διδακτικῶν σχολῶν τοῦ Ιδρύματος τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Μὲ αὐτὰ θὰ ἐφοδιάζωνται οἱ μαθηταὶ καὶ τὸ περιεχόμενόν των διδακτικῶν σχολῶν τοῦ Ιδρύματος τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Μὲ αὐτὰ θὰ παραδίδῃ τὰ ὄσα τὸ βιβλίον του διαλειμάνει. 'Ἄνωμαλία—διὰ νὰ μὴ δώσωμεν χορακτηρισμόν τινα αὐστηρότερον—θὰ ἐκλείψῃ.

Οἰκοθεν νοεῖται ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ θὰ καταρτισθῇ ἀπὸ ἐπιστήμονας κύρους ἑγνωσμένους. Διαδέσθομεν εὐτύχων τοιούτους. Δὲν ἀναφερόμεθα εἰς λεπτομερεῖς. 'Ἐν καιρῷ θὰ συζητθοῦν, ἀν κατ' ἀρχήν, ὥστα θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, νίσθετηθοῦν αἱ ἀνωτέρω ὑποδείξεις μας. 'Ιδιαιτέρως τονίζομεν, ὅτι κοινὴ πλέον κατέστη συνειδητῆς ὅλων τῶν κινουμένων περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ διπλώματα ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος, ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκδόσεως ἀπὸ μέρους αὐτοῦ τοῦ 'Υπουργείου τῶν καταλλήλων ναυτικῶν βιβλίων. Στερούμεθα τοιούτων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι σωρεία σχετικῶν ἐκδόσεων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐκκλοφόροσαν. Τὰ καλὰ βιβλία εἶναι δλίγα.

ΑΞΙΕΠΑΙΝΟΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Λίαν ἀξιόλογον ἔργον ἐπιτελεῖ καὶ μάλιστα ἀθορύβως, ἡ ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐργασίας Ιδρυθεῖσα καὶ μερίμνη τῶν 'Ἐλληνικῶν Ναυτικείων' λειτουργοῦσα σχολὴ διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τεχνικῶν στελεχῶν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Τριακόσιοι καὶ πλέον νέοι, μαθητε-

μενοι τεχνίται εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, φοιτοῦν ἐπὶ τετράρων καθ' ἕκαστην νύκτα εἰς τὴν σχολὴν αὐτῆν, ἐκ τῆς ὁποίας μετὰ μίαν τετραετίαν θὰ ἔξελθουν ἄριστοι ἐργοδηγοὶ εἰς τὰς εἰδικότητας τῶν ἐλασματορυγών, τῶν φλογοχειριστῶν, τῶν καρφωτῶν ή τῶν σωληνορυγών.

'Εκ τῶν φοιτούντων εἰς τὴν σχολὴν, οἱ 130 εἶναι οἰκότροφοι, ἀπαντες δὲ λαμβάνουν ὑπὸ τῶν Ναυτικείων τὸ ὑπὸ τοῦ Νόμου προβλεπόμενον ἡμερομίσθιον μαθητευομένου καὶ ἔχουν πλήρη ἀσφάλισιν εἰς τὸ I.K.A. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἶναι τοιαύτη ἡ θεωρητικὴ καὶ πρακτικὴ τῶν κατάρτισις, ὡστε εἰς διαστήματα δύο ἔτῶν οἱ πρώτοι μαθηταὶ τῆς σχολῆς νὰ ἔχουν αὐξήσει τὸ ἡμερομίσθιον τῶν ἀπὸ 10 εἰς 40, 50 ή καὶ 70 δραχμάς. Προϋπόθεσις εἰσαγωγῆς εἰς τὴν σχολὴν ή λίλικας τῶν 15 ἔτῶν, τὸ ἐνδεικτικὸν τῆς α' τάξεως τοῦ γυμνασίου καὶ ἡ ἀνάληψις ὑποχρέωσεως διὰ τετραετῆ ἐργασίαν εἰς τὰ 'Ἐλληνικὰ Ναυτικεία'. Καὶ ἔνας χορακτηριστικὸς ἀριθμός: 'Εκ τῶν 300 μαθητῶν τὸ 49.4% ἥριστεσυν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

'Η Σχολὴ Τεχνιτῶν Ναυτικηγῆς Βιομηχανίας, ὡς ὄνομαζεται, ἐνισχυούμενη ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀπότελεσματικῶς, δύναται νὰ ἔξειληθῇ εἰς τὸν πυρήνα τῆς μέσης τεχνικῆς ἐκπαίδευσεως διὰ τὴν συστηματικὴν προετοιμασίαν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ταχέως ἀναπτυσσομένης ἔθνης ναυτικῆς τοικηγῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. Δύο, ἀλλωστε, σοβαρά προϋπόθεσις ὑφίστανται πρὸς τούτο: Τὰ εἰδικὰ βιβλία, τὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδη καὶ ἡ δυνατότης ἐντατικῆς πρακτικῆς ἔξαστησεως εἰς τὰ 'Ἐλληνικὰ Ναυτικεία'.

ΣΗΜΑΙΑ ΓΑΡ ΕΥΚΟΛΙΑΣ...

Δὲν ἀπέφυγον, ὅπως πληροφορούμεθα, τὴν Κυανολέυκον οἱ πλοιοκτῆται πούτηται τοῦ νεοτεύκτου «Πολύδωρος». 'Υπεχερώθησαν νὰ τὸ πράξουν.

Τὸ σκάφος ἔχρονοναυλώθη εἰς τὴν Βραζιλίανην Κυθέρην. Ρητῶς ὅρος τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπε τὴν ἐπάνδρωσίν του μὲ την πληρώματος. Καὶ τὰ μὲν πέντε ἄλλα σκάφη ἔφερον τὴν Λιβεριανήν. Εὔχερής ήτο ἡ ἀλλαγὴ καὶ τὸν πληρώματος. 'Ἐπρεπε καὶ τὸ «Πολύδωρος» νὰ στραφῇ πρὸς τὸν περάδεισον τῆς ἀσύδοσίας. Διηκολύνετο ή ναύλωσίς του. 'Απέσυρε κατ' ἀνάγκην ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία τὴν αἴτησίν της διὰ τὴν ἔγγραφήν του σκάφους εἰς τὸ ἀλλούνην νηολόγιον. 'Υπὸ τὸν ἔδω Νόμον ή ἀλλαγὴ τοῦ πληρώματος δὲν ἐπετρέπετο.

Πλεονέκτημα, ἀτυχῶς, τῆς Λιβεριανῆς καὶ ἡ ἐλευθερία αὐτῆς. Πλέον εὐέλικτος καθίσταται ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου. Σημαία γάρ εὐκολίας...

ΕΙΣ ΤΟΝ "ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ",

'Αγγυστον διὰ ποίους λόγους ἐλήφθη ἀπόφασις, ήτις καὶ πρόκειται ἀπὸ σήμερον—Ιανουάριον—νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν, διὰ τῆς ὁποίας ἀπαγορεύεται εἰς τοὺς ὑπηρετοῦντας παρὰ τῷ «Οἶκῳ τοῦ Ναύτου» ιατρούς νὰ ἔχωσιν οἰανδήποτε ἐπιστημονικὴν σχέσιν μὲ κλινικὰ συμβεδημένας μὲ τὸ 'Ιδρυμα. 'Εὰν εἰς τὰς ἐν λόγῳ κλινικὰς ἐργάσωνται ιατροί τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου», αἱ μετ' αὐτῶν συμβάσεις καταγγέλλονται.

Τὰ μέχρι τοῦδε ισχύοντα ἐπέτρεπον εἰς τοὺς προσφέροντας τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» ιατρούς, οἰασδήποτε εἰδικότητος, τὴν ἐκτὸς τοῦ 'Ιδρυματος καὶ εἰς συμβεδημένας μετ' αὐτοῦ κλινικάς, τὴν ἔξετασιν ἡ χειρούργησιν ἀσθενῶν ἡσφαλίσιμων. Εἰς αὐτὸν ἐπαφίστο ή ἐλευθέρα ἐκλογὴ τῆς κλινικῆς. Αὐτὸ τὸ καθεστώς καταργεῖται.

'Εξεταστέον ὅμως: 'Εξυπηρετεῖ τοὺς ησφαλισμένους τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου», ἀφοῦ ή ληφθεῖσα ἀπόφασις ἀφαίρει ἀπὸ αὐτοὺς τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας ἐκλογῆς καὶ μάλιστα τώρα, ὅτε ἄρχεται ἐφαρμόδημον τὸ μέτρον τοῦ οἰκογενειακοῦ ιατροῦ, ἀπόσκοπον ἀκριβῶς εἰς τὴν παρακολούθησιν τοῦ ησφαλισμένου παρὰ τὸ ιατροῦ, δότις ἀπὸ πολλοῦ ἔρχεται εἰς ἐπαφήν μετ' αὐτοῦ καὶ, ὡς ἐκ τουτου, γινωρίζει λεπτομερῶς τὰς ἀσθενεῖς του καὶ τῆς ἐνδεδειγμένης θεραπευτικῆς διαίτης; Καὶ ὁ ιατρὸς αὐτὸς δὲν εἶναι ἄλλος παρὰ ὃ διὰ τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου» προσφέρων τὰς ὑπηρεσίας του.

'Αλλὰ τὸ μέτρον ἀφαίρει ἀπὸ τοὺς ιατρούς τὸ δικαίωμα τῆς ἐξασκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος των καὶ αὐτῆς τῆς ἐπιστημονικῆς ἐν κλινικαῖς ἐνημερώσεως τῶν, ἀφοῦ οὐδεμία κλινική θὰ δεχθῇ τὴν συνεργασίαν μὲ ιατρὸν τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου», προκειμένου νὰ στερηθῇ τῆς πετράς τοῦ Ναύτου συμβάσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, πού δὲ ιατρός, καὶ δῆ ὁ τῆς οἰασδήποτε εἰδικεύεταις, θὰ στεγασθῇ καὶ

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
GROOTHANDELSGEBOUW A 4
STATIONSPLEIN 45
TEL.: 113994 - 113984 - 124510
TELEGRAMS: DIOSKUOI

N. MAVROLEON AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS
DAM RAK 89
TEL.: 40115

Θὰ ἀγαπήσῃ τὴν ἐπιστημονικὴν του κατάρτισιν;

Ποιός, τέλος, ιατρός, σεβόμενος τὸν ἑαυτὸν του, θὰ ἔδεχτο τὴν θεσιν παρὰ τῷ «Οἴκῳ του Νάυτου» — διοιχιλόδραχμος ἡ μηνιαία ἀντιμοθία — χωρὶς τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἀσκήσεως του ἐπαγγέλματος του; Καὶ ποῦ ἀλλοὶ παρὰ εἰς τὴν κλινικήν δυνατότερον νὰ παράσχῃ τὰς ὑπερσίας του ὁ χειρουργὸς ή ὁ ἄλλης τινὸς εἰδικεύσεως ιατρός;

Υποπτευόμεθα, ότι τὸ μέτρον ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν πρόληψιν τῶν κατοχρήσεων, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἐπίλογήν τῆς κλινικῆς. Τὸ ίδιοίτερον ἐνδιαφέρον τῶν ιατρῶν δί γριμένας κλινικάς θέλει νὰ ἀποφύγῃ ἡ διοίκησις τοῦ ἱδρύματος. **Ηρκει** πρὸς τοῦτο, χωρὶς τὸ ἀσκοφόπον μέτρον τῆς ἀπαγορεύστεως, δί ἐνδελεχέστερος ἔλεγχος. **Άλλὰ** διατί δὲν στρέφει, κατὰ πρώτων λόγων, τὴν προσοχήν της ἡ διοίκησις εἰς τα φάρμακα και τὰς παιδικάς ἔξοχάς; **Έκει** μεγαλειώδες τὸ σκάνδαλον ἐμφωλεύει.

ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Μάς παραπονοῦνται οι ἐφοπλισταὶ καὶ τὰ παράπονά των τὰ δια-
βιδάζουμεν εἰς τοὺς ἑνίσαρθρομένους ἔργολάθους, διὰ τὸ κόστος τῶν
καθαρισμῶν καὶ χρωματισμῶν τῶν ὑφάλων κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν
πλοίων εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου. Ζητοῦνται περισσότεροι τῶν ὅ-
σων ὁ ἀκριβώτερος ἔργολάθος εἰς τὸν Πειραιᾶ εἰσπράττει διὰ τὰ αὐ-
τοῦ μεγέθους πλοῖα.

Συγκεκριμένως: Αἱ δωδεκα χιλιάδες δραχμαι του πειραιώς είναι δεκαέξι και δεκαοκτώ χιλιάδες διά την Σύρον, χωρὶς τὸ «μπούτ - τόπιγκ». Επειδὴ τὸ Καστελλόνεανον εἶναι τὸ μεγαλύτερον τῶν δρεπανι-

"Ας προσέξουν οι αρμόδιοι και οι περι την υπόθεσιν των δεσμαρενών κινύνωνεις ἐπάγγελματικώς εἰς τὴν Σύνοραν. Τὰ παράπονα προέρχονται ἀπὸ ἐφοπλιστῶν σοκάρουμένους διαχειρίζομένους δεκάδας σκαφῶν. Θά παραβλάψῃ ουσιαστικός σοκάρουμός περιφέροντα τῆς Σύρου ή ἀκρίβεια αὐτή τῶν καθαρισμῶν καὶ χωρατισμῶν. Δὲν τὸ θέλουν, βεβαίως, οἱ ἀποζῶντες ἀπὸ τὴν ἔργασίαν αὐτήν. Δὲν τὸ θέλουμεν καὶ ἡμεῖς οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν προκοπὴν τῆς νῆσου.

ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ Η ΑΛΛΑΓΗ

Όντας ο πρώτος αριθμός απονεμηθέντων δίπλωμάτων εις δύο, κατά κλάδους, έξι επαστατικά περιόδους, άλλες και ή δι' αυτήρων κριτηρίων έπιλογη των υποψηφίων, άποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά της πολιτικής, την οποίαν προτίθεται νὰ άκουσθη στο "Υπουργείον της Εμπορικής Ναυτιλίας" έπι τού θέματος της έπαγγελματικής στοδιοδρομίας των άξιωματικών κατά το 1963.

Εις έγκυλον διαταχήν του προς τους πρεσβείους και τα μελή των έξτασικών έπιτροπών διὰ τὴν ἀπονομήν διπλωμάτων των κλάδων καταστρόματος, μηχανῆς καὶ γενικῶν ὑπηρεσιῶν, ὁ κ. Ὑπουργὸς αἰτιολογεῖ ώς ἀκόλουθως τὴν πολιτικὴν οὐτῆν καὶ παρέχει τὰς ἀναγκαίας κατεύθυνσεις διὰ τὴν πιστὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἐφερμογήν της:

«Παρά τὴν παραπρομένην κάμψιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τὴν συνεπεία ταύτην ὅπου μεμένην ἀνέργιαν εἰς τὰς τάξεις τῶν αἱματικῶν τοῦ Ε.Ν., ἤκθημεν εἰς τὴν ἄποδαν, δηπὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὸ ὄρχαμενον ἔτος ἀπονεμπτέων εἰσαγωγικῶν διπλωμάτων εἰς

τούς κλάδους καταστρώματος, μηκανής και γενικών ύποπτοιών παραμένουν άπεριόριστα, μειουμένων μόνον εις δύο τῶν δι' ἔκαστον κλάδουν ἑπτατοκίνων περιόδουν.

Η κατά τὰ ἀνωτέρω απόφοις πήμων ἐρείδεται ἀφ' ἑνὸς μὲν επὶ τῆς χαρακθείσεως ὑπὸ τῆς Κυβερνησίας πολιτικῆς, δῶς απόφευγοντας ὅτι δημιουργία κλειστῶν ἐπαγγελμάτων καὶ φρ' ἔτεσσον ἐπὶ τῆς εὐλόγησης τους ἀξιώσας τῶν ἐνδιαφερομένων ὅπως μιὰ ἀναστολὴ ἐπαγγελμάτων τικὴ ἔξελιξις τῶν ικανῶν ἐκείνων νέων, οἵτινες ἐπιδόθενται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλμα καὶ ουμπληρώσαντες τὴν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις απαιτουμενήν τετραπτὸν θαλασσικὸν υπηρεσίαν, ἀναμενούνται μετ' εὐλόγου ἀνύπομποντος τὴν ικανοποίησιν τῶν ἐπαγγελματικῶν αὐτῶν ἐπιδίωξεων.

Εἶναι μενονάς ἡτὶ ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σπουδαιότερα ἀλιευτι-

Είναι γεγονός, ότι η κατά τα τελευταία επιμειωσίδια αλματώδης αύξησης της ναυτιλιακής ήμων δραστηριότητος, έπεισθαι λένε την ληφτήν ωρισμένων μέτρων πρός διεύκρισην της καλύψεως των σοδαρωτάτων κενών, άτινα ένεφανθίσθαις ώς πρός την επάνδρωσιν του έμπορικου ήμων στόλου. Μειώσις της, κατά τας παγίας περι άποδεικτικών ωντικής κανόπτητος διατάξεις, άπαιτουμένης θαλασσίας υπηρεσίας, μειώσις ειδικών τινών, δι' ωρισμένους ΕΙΚ των ἀνωτέρω κλαδών προβλεπομένων προσδοτών, ποιά τις έπιεικεια κατά την διεξαγωγήν των ζέξτασεων, υπέρδιπλαν τά κυριώτερα τών μέτρων, δι' ὧν ἐπεδιώχθην η καλυψί των ομειωθεντών κενών.

Τά άνω δάνα μέτρα, λίγαν περιώρισμένα, ώστε είναι και υψηλοί γνωστοί, χωρίς να άποδινουν είς βάρος της ἐπαγγελματικής κατάρτισεως ουνε-
βαλον ούχ' πίττον ουσιώδως είς την ἀριθμητικήν αὔξενην τῶν ἀξιωμα-
τικῶν. Νῦν δώμα, ότε κατά μεγάλο ποσοστόν ἐκαλύφθησαν τὰ προ-
ναφερθέντα κενά, ή προσοκή ὥλων δέον νά στραφή εἰς τὴν ἀρτιαν-
ἐπαγγελματικήν μόρφωσιν και ἐπιμόρφωσιν τῶν Ἐλλήνων ἀξιωματι-
κῶν Ε.Ν. Η σύνδεσις ἐξ ἀλλού τῆς Ἐλλάδος, μὲν τὴν Εὐρώπαικην Κοι-
νήν "Αγοράν και ἡ ἐν μέρους ἔννουν ναυτικῶν χωρῶν αἵτησις διαθε-
σεως Ἐλλήνων ἀξιωματικῶν, ἐπιδόλλει ὑπέρισθεντούς ὑπόκρεωσεις
ώς πρὸς τὴν ἀρτιατέρων ἐπαγγελματικήν κατάρτιον τῶν νεοεισερχομέ-
νων εἰς τὰ ταξίν των ἀξιωματικῶν και ἐπιμόρφωσιν τῶν ἕπον κατόχων
τού κατωτάτης τάξεως διπλωμάτος.

Ἐπιθυμούμεν κατ' ἀκολουθίαν ἔγκαιρως νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν παντός ἐνδιφέρομένους δῆτα ἀκολουθίας από μέρους τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐφέδης γραμμάτων συνίσταται εἰς τὴν μετ' αὐτὸπρότοτος και δάσσεις αντικειμενικῶν κριτηρίων ἐπιλογήν των μελλόντων νάσων εἰσιθεώσαντα κατά πρώτον εἰς τὰς τάξεις τῶν ὀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., ὡς καὶ ἐκ τῶν πᾶν κατόχων διπλώματος ὀξιωματικοῦ Ε.Ν. προτίθεμενών νά ανελιχθῶσιν εἰς ἀνυτέρας τάξεως δίπλωμα. Διὰ τῆς ὑγιούς ταύτης πολιτικῆς δῆτα ἔξασθαι οἶσθη τὸν δεδικαιολογημένων φιλοδοξῶν τῶν ικανῶν και καπτηριμένων νέων, σίτινες ἐπεδόθησαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἑπτά εἰς τὸ ναυτικὸν ἄπαγγελμα, η δὲ ἔξυψισις τοῦ κλάδου τῶν ὀξιωματικῶν Ε.Ν. εἰς τὸ ἐπιβαλλόμενον ἐπιπέδον ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, και δη προστασία τῶν πᾶν διπλωματούχων.

Διὰ νὰ ἐφαρμοσθούν τὰ δόσα εἰς τὴν ὑπουργικὴν ἔγκυλιον ἀναφέρονται, διὰ νὰ καταστῇ πρᾶξις ἡ νέα πολιτικὴ, ἡ ἀπολύτως ἐνδεδειγμένη, φρονούμενη ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιδιοχθῇ μεταβολὴ καὶ τῆς νοοτροπίας τῶν ἔξεταστικῶν ἐπιτροπῶν καὶ ἡ προστασία τῶν συγχρόνως ἀπὸ τάς πολλὰς καὶ ποικίλας, κυρίως δὲ πολιτικάς, περιεισις. "Ανευ τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν, η αὐστηρὰ καὶ ἀντικειμενικὴ κρίσις τῶν ὑποψήφιών, φοδούμεθα ὅτι θὰ παραμεινῃ μόνον εἰς τὴν πρόθεσιν τῶν ἀρμόδιων. Χρειάζεται ἐπίμονος προσπάθεια διὰ νὰ ἐπέλθῃ ὡσιστικὴ ἀλλαγὴ εἰς τὸ ὑφιστάμενον καθεστώς. Καὶ ἡ ἀλλαγὴ αὐτὴ ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην, ἀν τὸ θέλωμεν, πράγματι, νὰ ἀποκτήσωμεν ἔμψυχον ὄλικον, ικανὸν νὰ σταθῇ εἰς τὸν διεθνῆ στίβον ἔναντι τῶν ξένων.

S. A. D. E. P.
SOCIÉTÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES
37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
CABLES: AUXIPETRO PARIS

**ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ
HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,
ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

CARGO - MARITIME,
28, AVENUE DE L' OPERA, PARIS, 2.
Cables: CARGOCHART PARIS
Telex: 21.000 CARMAR PARIS

ADELFA SHIPPING Co, Ltd.,
BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E.C. 3,
Cables: ADELFA LONDON TELEPH. AVENUE 7206
Telex: 24.288 ADELFA LONDON

Η ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Πρός την άνοικοδόμησιν δι' ιδίων κεφαλαίων τῶν κεντρικῶν άκινήτων του, προσανατολίζεται τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. Μετά από πολύμηνον ἐπὶ τοῦ θέματος ἔρευναν, κατέληξεν εἰς τὸ συμφέρουσα τῆς δι' ἡ ἀπ' οὐθείας άνοικοδόμησις θὰ εἴναι κατὰ πολὺ συμφέρουσα τῆς δι' ὄντιπαροχῆς. Ακόμη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν οποίαν ἡ ἀνέγερσιν πολυορόφων κτίρων εἰς τὰ οικόπεδα τῶν ὁδῶν Πατήσιων καὶ Ἀκαδημίας, ἐπιθεωροῦνται τὸ Ταμείον μὲ σοθαράς ὑπερβάσεις, τὰ ἔσοδα τὰ ὅποια θὰ προέλθουν ἐκ τῆς ἀποκλειστικῆς τῶν ἐκμεταλλεύσεως, θὰ εἴναι λίαν υψηλά.

Κατόπιν τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν, ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. προτίθεται νὰ ζητησῇ τὴν ἔγκρισιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν διάθεσιν τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων ἑκ τῶν ἀποθεματικῶν του, προκειμένου νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἀνέγερσιν δύο ιδιοκτήτων κεντρικῶν μεγάρων. Εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν οποίαν ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ δὲν παράσχῃ τὴν ἀδειάν της, τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἐπιτλέξῃ τὴν πλέον συμφέρουσαν πρότασιν δι' ἀνοικοδόμησιν ἑπτὸν ἀντιπαροχῆς, προκειμένου τὸ ταχύτερον νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν δύο οικοτέδων του. Η συνεχῆς ἀνατίμησις τῶν ἀκινήτων ἀξιῶν εἰς τὸ κέντρον τῆς Πρωτεύουσῆς, καθιστᾶ πάσαν παρέλκυσιν τοῦ ζητήματος, λίαν ἐπιξήμιον διὰ τὸ "Ιδρυμα".

ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΗ Η Π.Ν.Ο. ΤΟΥΣ ΠΑΡΗΑΙΚΑΣ

Τὴν προστασίαν τῶν παρηλίκων ναυτικῶν προτείνει ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας". Τὴν ἔξοδόν των ἑκ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, διὰ τῆς διασφαλίσεως τῆς συνταξιοδοτήσεως των. Δὲν ἔχουν οὖν τὰ ἑκ τοῦ νόμου προβλεπόμενα προσόντα (15ετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν) διὰ τὴν κατωτάτην σύνταξιν και παραμένουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, μὴ δυνάμενοι νὰ πράξουν ἄλλως. Αἱ πιθανότητες ναυτολογήσεως των είναι ἐλάχισται. Ή προκεχωρημένη ἡ λικία των ἀποτελεῖ διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐμπόδιον ἀνυπέρβλητον.

Είναι ἀναφισθήτως ὁρθή ἀπὸ κοινωνικῆς πλευρᾶς ἡ πρωτοβουλία τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας". Τὸ ζῆτημα τῶν ὑπερηλίκων θὰ πρέπει καποτε νὰ τακτοποιηθῇ. Δὲν είναι ὅμως δυνατὸν νὰ παραβλεφθοῦν αἱ δυσκολίαι τὰς ὅποιας ἐμφανίζει ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως τὸ θέμα, ἡ σοθαρά, δηλαδή, οικονομική ἐπιβάρυνσις τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν συνταξιοδότησιν χιλίων — τούλαχιστον — ἀπομάχων τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, δεσμοφερμένον ἀπὸ τὴν συνεχῆ αὐξήσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων και ἀπὸ τὴν σταθερῶν ἐπίστης αὐξῆσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑψηλῶν συντάξεων, δὲν ἔχει τεριθώρια διὰ παρεκκλίσεις ἐπὶ τῶν ὑφισταμένων ἀσφαλιστικῶν διατάξεων, δὲν δυνατοὶ δὲ νὰ ἀσκή καθ' οἰονδήποτε τρόπον φιλανθρωπίαν. Διότι, σὺν τοῖς ἄλλοις, δημιουργεῖ κακὸν προηγούμενον, διὰ πολλοὶ θὰ ἐπιδιώξουν νὰ ἔκμεταλλευθῶν.

Τί, ὅμως, θὰ ἀπογίνουν οἱ ὑπερήλικες, χωρὶς ἐργασίαν και χωρὶς σύνταξιν, ναυτικοί; Ἐπιβάλλεται νὰ ἔξευρεθῇ τρόπος διὰ τὴν προστασίαν των. "Οχι ὅμως, ἀνάλογασι τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐλπίδα τῶν χιλιάδων ἐργαζομένων και ἐπὶ τόσα ἔτη εἰσφερόντων ναυτικῶν μας. Φρονούμεν ὅτι διὰ τὴν Π.Ν.Ο. παρέχεται μία ἔξαίρετος εὐκαρίστης, ὅπως χρησιμοποιήσῃ τὰ κεφαλαία, τὰ ὅποια ἐνθυλακώνει ἀπὸ τὸ «χαράτσι» τῆς Δ.Ο.Μ., διὰ νὰ ἀσκῆσῃ ἐνα ὑψηλῆς πράγματι, ἀξίας, κοινωνικὸν ἔργον. Νὰ ἀνολάβῃ τὴν ἔξαγοράν τῆς

ὑπολειπομένης ὑπηρεσίας πρὸς συνταξιοδότησιν τῶν ὑπερηλίκων, ἀφοῦ ἐνδεχομένως μειωθῇ ἀπὸ τὸ "Υπουργείον και τὸ ὄριον τῆς πρὸς συνταξιοδότησιν ἡλικίας. Εἶναι μία σκέψις, τὴν ὅποιαν μετὰ προσοχῆς θὰ πρέπει νὰ μελετήσουν οἱ ὁδοκούντες τὴν Ναυτικὴν Ὀμοσπονδίαν. Ἐξασφαλίζει τὴν ἔξοδον ἐπὶ τοῦ ἐπαγγέλματος και τὴν ἐν συνεχείᾳ προστασίαν τῶν ἀνικάνων πρὸς περαιτέρω ἐργασίαν, μὲ τὴν μικροτέραν δυνατήν ἐπιβάρυνσιν διὰ τὸ Ν.Α.Τ. Καὶ πρέπει ἀσφαλῶς νὰ ἐνδισφέρεται η Π.Ν.Ο. διὰ τὴν οικονομικὴν κατάστασιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανοισμοῦ τῶν ναυτικῶν μας περισσότερον ἀπὸ τὴν τύχην τῶν κεφαλαίων, τὰ ὅποια προέρχονται ἀπὸ τὰ πολλὰ και ποικίλα ἔσοδά της.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ I.M.C.O.

Τὸ "Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι" ἐγγράφου του ἔχητης παρὰ τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος, ὅπως δρίστη ἐκπρόσωπον διὰ τὴν συμμετοχὴν του εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν παρὰ τὴν "Υποεπιτροπὴ Καταμετρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (I.M.C.O.), ητίς θὰ συνέλθῃ ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ τῆς 25ης — 29ης Μαρτίου 1963.

Ο Ἐλληνικὸς Νηογνώμων ἀπήντησεν ὅτι ἐκπρόσωπόν του δρίζει τὸν κ. I. Πετρόπουλον, πλοϊαρχὸν - μηχανικὸν B.N., ἐ.ά., διευθυντὴν τῆς ἐν Λονδίνῳ Maritime Technical Administration Ltd., γραφείον τὸ ὅποιον ἀντιπροσωπεύει τὸν Ἐλληνικὸν Νηογνώμονα ἐν "Ἀγγλίᾳ.

"Ἐπίσης, διὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἀποκλειστικῶν ἀντιπροσώπου του κ. Δ. Λεμού, διπλωματούχου ναυτηγοῦ, ὁ Ἐλληνικὸς Νηογνώμων συμμετέχει εἰς τὴν ἐκπροσωπούσαν τὴν χώραν μας ἀντιπροσωπείαν παρὰ τὴν "Υποεπιτροπὴ ὑποδιαιρέσεως και εύσταθείας τῶν πλοίων τοῦ I.M.C.O.

Ο "ΚΡΙΚΟΣ,, ΤΟΥ ΑΠΟΔΗΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

Ἐξεδόθη εἰς πολυτελές τεῦχος ὁ "Κρίκος" τοῦ "Αποδήμου Ελληνισμοῦ τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου μὲ ἔξωφυλλον τὸ νέον ὑπερωκεάνιον τῆς "Ἐταιρίας Τυπάλδου" ἐθνικοῖς.

Σημειώνομεν μερικὰ ἀπὸ τὰ περιεχόμενα: Σημειώματα και σχόλια τοῦ περιοδικοῦ ὅπο τὴν παγκόσμιον ἀπόδημην ἐπικαιρότητα. "Ἄρθρον τουριστικὸν μὲ καλλιτεχνικὲς φωτογραφίες ἀπὸ τὴν Μονεμβασία τοῦ κ. Ηλ. Μίχου, ἄρθρον τοῦ κ. Ντ. Κουτσούμη διὰ τοὺς πρωτοπόρους "Ελληνας τῆς Ἀφρικῆς, καθὼς και ἄρθρον του διὰ τοὺς "Ελληνας τοῦ Λιβάνου. Εἰδικὸν ἄρθρον μὲ θαυμασίας φωτογραφίας ἀπὸ τὰς κατασκηνώσεις τῆς "Ἐταιρίας Τυπάλδου εἰς τὸν Πευκιάν τοῦ Ξυλοκάστρου, διάφορα Ιστορικὰ σημειώματα, καθὼς και ὀνταποκρίσεις ἀπὸ τὴν ζωὴν και κίνησιν τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ἐλληνικῶν παροικῶν.

Εἰς τὸ ἀγγλικὸν τμῆμα τοῦ περιοδικοῦ δημοσιεύεται ἄρθρον τοῦ κ. "Αλέξη Μινωτῆ διὰ τὸ ἀρχαῖον ἐλληνικὸν δράμα, ἐπίσης ἄρθρον διὰ τοὺς ἐλληνικοὺς χοροὺς κλπ.

ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΑΠΑΤΗΛΩΝ ΕΝΤΥΠΩΣΕΩΝ

Ἀνεύθυνοι ἀπόφεις ἀπόμων ἀγνοούντων τὰ πράγματα, τὰς βασικὰς ἀρχὰς ὑπὸ τὰς ὅποιας ἔξησε και ὀνειτύχθη ἡ μεγάλη Ναυτιλία ἐνὸς μικροῦ, μὲ περιωρισμένην μεταφορικὴν κινητικὴν κράτους, ως ἡ "Ελλάς, προεκάλασσαν τὰ σχόλια ἐν κυρίῳ ἄρθρῳ τῆς μεγάλης "Ἀγγλικῆς "Εφημερίδος τοῦ "Ἐμπορίου. Διερωτάται μὲ περισσήν δόσιν εἰρωνείας ὁ ἀρθρογράφος, ἀν ἡ "Ελλὰς πρόκειται νὰ ὀκολουθήσῃ και αὐτὴ τὴν πολιτικὴν τῆς διακρίσεως σημαίας, διαφυλάττουσα ὑπὲρ τῶν πλοίων

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

30.10.1962 έως 12.4.1963

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

"Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

"Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ:
"Πρων 13.00 διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

"Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ:
"Πρων 13.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ

— ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 18.30 » ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ

"Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ:
"Πρων 14.00 διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

"Ἐκάστην ΠΕΙΡΑΙΩΝ 17.00 ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ
ΠΑΤΡΑΣ — ΣΑΜΗΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ —
ΒΡΙΝΑΔΗΣΙΟΝ

"Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 23.00 ἐκ ΒΡΙΝΑΔΗΣΙΟΥ διὰ
ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΣΑΜΗΝ — ΠΑΤΡΑΣ —
ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

της τάξιδιας της μεταφοράς.

Πράγματι, κατά τὸν αὐτόκλητον σωτήρα τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ὀφεῖται νὰ ἀσκήσῃ ἰσχυρὸν πίεσιν διὰ τὴν διασφάλισιν τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ τὰ ἔθνικὰ πλοῖα τῶν ἐλεγχομένων παρὰ τοῦ Κράτους φορτίων, τῶν κομιζομένων εἰς Ἑλλάδα ἀπὸ κάθε μέρος τῆς Ὑδρογείου!

Καὶ καταλήγουν τὰ σχόλια τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος μὲ τὸ ἔξις: «Δὲν γνωρίζομεν κατὰ ποίαν ἕκτασιν ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις εἶναι πιθανὸν νὰ ἐπρεάζεται ἀπὸ τοιαύτας ὑποδείξεις ἢ καὶ ἂν ἐνέργεια τῆς σχετικῆς πρόκειται νὰ ἀναληφθῇ. Εἶναι, πάντως, δέσμαιον, ὅτι θὰ ἀπετέλει τοῦτο πλήρη στροφὴν (volt face) διὰ μίαν χώραν, ἥτις ἀνέκοθεν εἶχεν ἀκολουθήσει μὲ τὰς ἄλλας ναυτικάς χώρας τὴν πολιτικὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσών μεταφορῶν».

Κάποιος, δεσμῶτης, κρατικὸς ὑπεύθυνος, ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργείου, θὰ ἐπρεπε μὲ τὴν ἔγκαιρον διάψευσιν νὰ προλεμβάνῃ τὴν δημιουργίαν ἀπατηλῶν ἐντυπώσεων εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν τὸ ἔτραξε. Τὸ πράττομεν ἡμεῖς.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ὑπαγορεύει, ὡς προϋπόθεσιν τῆς ὑποστάσεως του, τὴν ἀπόλυτον προσήλωσιν εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας τοῦ ὑπερθαλασσίου μεταφορικοῦ ἐμπορίου.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962

Οἱ τελικοὶ ἀριθμοὶ καὶ τὰ τελικὰ συμπεράσματα τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος κατὰ τὸ 1962, δάσει τῶν ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνακοινωθέντων στοιχείων τῆς ἐμπορευματικῆς, ἐπιβατικῆς καὶ ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος δωδεκαμήνου.

Σύνολον φορτεκφορτωθέντων ἐμπορευμάτων: 6.736.836 τ. ἔναντι 6.413.331 τ. τοῦ 1961. Αὔξησις: 323.505 τ., ἡτοὶ ποσοστὸν 5%.

Σύνολον ναυτιλιακῆς κινήσεως: 14.896 πλοία 16.814.067 τ. ἔναντι 13.768 πλοίων 14.573.875 τ. Αὔξησις εἰς χωρητικότητα: 2.240.192 τ., ἡτοὶ ποσοστὸν 15,4%.

Οἱ τελικοὶ ἀριθμοὶ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως: 2.993.953 ἐπιδάται (ἀποειδικασθέντες) ἔναντι 2.635.652 τοῦ 1961. Αὔξησις κατὰ 358.301 ἐπιδάταις, ἡτοὶ ποσοστὸν 13,6%.

Αἰσθητῶς λοιπὸν ηὔξημέναι, δάσει τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἐπιβατικὴ κίνησις καὶ ἐλαφρῶς ἡ ἐμπορευματική, ἥτις περαιτέρω ἀναλογική παρουσιάζει τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

	1962	1961
Γεν. ἐμπορεύματα ἐντὸς κυρίως λιμένος	2.585.174 τ.	2.607.007 τ.
Πρῶται ὑλαι εἰς παραρτήματα . . .	2.139.428 τ.	1.715.225 τ.
'Εκφορτωθέντα εἰς τὸ Διυλιστήριον ..	2.012.234 τ.	2.091.099 τ.
	6.736.836 τ.	6.413.331 τ.

Οὕτω, σημειούται μείωσις τῶν ἐντὸς τοῦ κυρίως λιμένος διακινηθέντων φορτίων, ίκανή αὐξῆσις τῶν διὰ τῶν παραρτημάτων ἔξυπηρετηθέντων καὶ μείωσις τῶν ἐκφορτωθέντων εἰς τὸ Διυλιστήριον.

Συμπέρασμα: «Ἡ ἐπισημανομένη αὔξησις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1962, ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὰ φορτία, τὰ διακινηθέντα ἐκτὸς τοῦ κυρίως λιμένος, ἡτοὶ τὰς πρώτας ὑλας τῶν ἐργοστασίων Λιπασμάτων, τὰ τσιμέντα τοῦ ἐργοστασίου «Τίταν», τὰ σιτοφορτία τῶν Μύλων τοῦ Ἀγίου Γεωργίου καὶ τὰ ὑλικά ὅλων διομήναιών τῆς περιοχῆς. Δέοντος νὰ σημειωθῇ ὅτι διὰ τὴν ἔξυπηρετήσιν τῆς ἐκτὸς τοῦ λιμένος κινήσεως αὐτῆς, δὲ Ο.Λ.Π. δὲν διαθέτει οὔτε τὸ ἐργατικόν του προσωπικόν, οὔτε μηχανήματα. Κατὰ συνέπειαν ἐλαχίστη είναι καὶ ἡ οικονομική του ὁφέλεια. Αὐτίθετος ἐμφανίζεται περαιτέρω μειωμένη ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησης τοῦ κυρίως λιμένος, οὐχὶ ὅμως εἰς βάρος τοῦ γενικοῦ φορτίου, ὡς τούλαχιστον διαθεσιούν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡ μείωσις αὐτὴ ἀποδίδεται: α) Εἰς τὴν μὴ χρησιμοποιήσιν ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Η. λιγνίτου, ἀλλὰ ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρωτευόσης μετὰ τὴν κατάργησην τῆς Η.Ε.Α.Π. β) Εἰς τὴν περιορισμένην εἰσαγωγὴν στοὺς ἐξ τοῦ ἔξωτερον. Πάντως, τὸ ἀμιγὲς γενικὸν ἐμπόρευμα ἐμφανίζει ποιόν τινα, δχι σημαντικήν, αὔξησιν. Ἰδοὺ ἡ ἔξελιξις τῆς κινήσεως του κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν:

1958: 720.696 τ., 1959: 714.928 τ., 1960: 798.926 τ., 1961: 925.990 τ. καὶ 1962: 992.926 τ.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ TAXYTHTA EKTELESSEWS

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24.329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

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

μενάρχης έκρινε σκόπιμον, όπως μή συναινέστη είς τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου αίτηθεσαν, λόγω ὑπαιτιότητός των, ἀπόδοσιν, διότι ἡ διανόησις διαπράξεως ἐνὸς ἀδικήματος, δι' ὃ οὐδὲ ἀρχὴ τελέσεως εἶχε γίνει, δὲν ὅπετελεῖ νομικὸν ἔρεισμα ἐπαρκές πρὸς λύσιν τῆς συμβάσεως εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν. Σημειώτεον διτὶ τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς συλλήψεως τῶν δύο τούτων ναυτικῶν οὐδόλως ἡμφεσθήησεν δι πλοιάρχος, διτὶς περιωρίσθη νὰ ἀναφερθῇ ἀπλῶς εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν Ἀμερικῆς. Τέλος, οἱ περὶ ὁν δὲ λόγος ναυτικοί, καίτοι ἐδικαιωθῆσαν παρὰ τοῦ λιμενάρχου, παρεκάλεσαν τὸ πλοιάρχον δημοσίᾳ μὴ προσθῇ εἰς τὴν ἀπόλυτην αὐτῶν καὶ εἰς περίπτωσιν προσεγγίσεως εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα νὰ λάβῃ πᾶν κατὰ τὴν κρίσιν του μέτρον περιορισμού των, ἀναλαμβάνοντες ἔτι καὶ τὴν καταδόλην τῶν δαπανῶν διὰ τὸν τυχὸν ὄρισμὸν Ἀμερικανού φύλακος, γεγονός διπέρ ὄρθως, κατὰ τὴν γνώμην μας, δὲν ἀπέδεχθη ὡς πλοιάρχος.

6. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ πλοιάρχος εἰς τὰς ἔκκαθαρίσεις τῶν λογαριασμῶν μισθοδοσίας τῶν δύο ναυτικῶν δὲν ὑπελόγισε τὴν μηνιαίαν ἀποζημίωσιν, ἀλλ' διπισθεν τῆς ἔκκαθαρίσεως ἀνέγραψεν, διτὶ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Προξ. Λιμενάρχου Πόρτ Σαΐδ δικαιοῦνται καὶ ἀποζημιώσεως Ἰστος πρὸς μισθὸν ἐνὸς μηνός.

7. Ως ἐμφαίνηται ἐκ τοῦ ὑποβληθέντος ἡμῖν ἀντίγραφου ἀποστάσματος τοῦ ἡμερολογίου γεφύρας ἡ διαγραφὴ τῆς τελευταίας ἔγγραφῆς ὅρῶς ἐγένετο ὑπὸ τοῦ Προξ. Λιμενάρχου, καὶ τοῦτο διότι ἡ ἔγγραφη αὗτη δὲν ἐφέρετο καταχωρημένη καὶ ἐπὶ τοῦ ἐπίσημου ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, ἀλλ' εἶχεν ἀπλῶς προστεθῆ εἰς τὸ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, προετοιμασθὲν ἀντίγραφον. Κατ' ἀκόλουθιν τοῦ Προξ. Λιμενάρχης δὲν προέβη εἰς διαγραφὴν πράξεως καταχωρημένης εἰς τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, ἀλλ' εἰς ἀναληθές καὶ μὴ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολογίον, ἀντίγραφον. Τούτου ἔνεκα φρονοῦμεν διτὶ, ἐλεγκτέος τυχάνει ὡς πλοιάρχος τοῦ πλοίου, ὡς ποιοὶς προητοίμαστε καὶ ὑπέβαλεν εἰς τὸν Προξ. Λιμενάρχην ἀντίγραφον μὴ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὸ ἐπίσημον τοῦ πλοίου ἡμερολόγιον.

Ἐντολὴ «Ὑπουργοῦ

‘Ο Διευθυντής

Πλοιάρχος Λ.Σ. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιές, 18 Φεβρουαρίου 1963

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἀφοῦ αἱ μεταναστευτικαὶ ἀρχαὶ ἔχαρακτήρισαν ὡς ὑπόπτους δραπετεύσεως τοὺς δύο ναυτικοὺς καὶ ἀφοῦ ὡς πλοιάρχος θὰ ἥτο ὑποχρεωμένος νὰ καταβάλῃ τὰ ἔξοδα τῆς φυλάξεως των — ὑπὲρ τὰ χιλιαὶ δολλάρια — κατὰ τὸν ἐπανάπλουν τοῦ σκάφους του εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, ἔφόσον οἱ δύο ὑπόπτοι θὰ ἔξηκολουθουν ἐπιβαίνοντες αὐτῷ, λύσις ἀλλὰ ἀπὸ τὴν ἀπόλυτην δὲν ὑπῆρχεν. Ἐξεταστέον ὅμως κατὰ τὶ ἔπιπταις τὸ πλοίον διὰ νὰ ὑποβληθῇ εἰς ἀποζημιώσεις, λόγω ἀνατίτιου ἀπολύσεως; Πρόθεσις τοιαύτη δὲν ὑπῆρχεν. Τὸ γεγονός, διτὶ ἐπρόκειτο νὰ δραπετεύσουν, ὑπεχρέων τὸν πλοιάρχον νὰ ἀπαλλασθῇ δραπετεύσους, ἡ παραμονὴ τῶν ὅποιων ἐπὶ τοῦ πλοίου δαπάνας καὶ ταλαιπωρίας ἐπεφύλασσε.

Καὶ αὐτὰ κατὰ τὸν κ. Προξενικὸν Λιμενάρχην δὲν ἡσαν ἀρκετά διὰ νὰ μὴ κληθῇ τὸ πλοίον νὰ «πληρώσῃ τὰ σπασμένω». Θολιερά, ὅμως, ἡ διαπίστωσις, διτὶ καὶ τὸ «Ὑπουργείον συνεφώνησε μὲ τὰς ἐπιφυλάξεις τοῦ κ. Λιμενάρχου.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐπειδὴ γνωρίζουμεν διτὶ ἀνέκαθεν ὑπῆρχατε καὶ ἔξακολουθεῖτε νὰ εἰστε δυναμικὸς συναθητῆς τῶν ἀδικούμενών ἀθλήτῶν τοῦ στίθου τῆς ζωῆς, θὰ σᾶς ἐκένσωμεν ἐν δόλιοις τὰς ἀνυπερβλήτους δυσκολίας, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζουν εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν των αἱ ἔκατοντάδες τῶν νέων δοκίμων ραδιοτηλεγραφητῶν. Προκύπτουν αὐταὶ ἀπὸ ἕνα πρόσφατον σχετικὸν διάταγμα τοῦ Υ.Ε.Ν., ἀφορῶν τὰ προσόντα τῶν ὑποψηφίων διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ διτὶς τάξεως.

Βάσει τῆς Νομοθεσίας περὶ ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος, τὸ ἀρθρον 6 Κ.Ν.Δ. 2689)1953, καθώριζε τὰ προσόντα αὐτὰ ὡς ἔξης: «Εἰκοσιτετράμηνος ὑπηρεσία ἐπὶ μηχανοκινήτων πλοίων χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων διλκῆς χωρητικότητος ὑπὸ εἰδικότητα ναυτικὴν ἡ δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ ἡ καὶ οἰκονομική, ἀπολυτήριον δημοσίου γυμνασίου ἡ δημοσίας ἐμπορικῆς σχολῆς, διπλωματικά ἀνε-

γνωρισμένης κατὰ τὰς περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως διατάξεις σχολῆς ραδιοτηλεγραφητῶν, πρὸς δὲ τετράμηνος πρακτικῆς ἔξασης εἰς σταθμὸν ἀσύρματον δημοσίας χρήσεως ἔραδος ἢ ἐπὶ πλοίων.

Καὶ ἐγένοντα δεκτοὶ εἰς τὰς ἔξετάσεις οἱ συγκεντρώνοντες τὰ ἀνωτέρω προσόντα, συνήθως καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, οἱ ὑπηρετήσαντες ὡς ναυτότατοις, ἐφ' ὅσον θέσις δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ δὲν προσέταστεις τὰς ἔξετασεις τὸν πλοιάρχον πλοίων.

‘Υστερα ἀπὸ μίαν σειρὰν ἀλληλουσγκρουμένων καὶ ἀλληλοκαταργουμένων διαταγμάτων, ἐδημοσιεύθησαν τελικῶς εἰς τὴν ‘Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (φύλλον 296/B 23.6.1962) τὰ κατωτέρω: «Δ’ παράγρ. δι τοῦ μόνου ἄρθρου, καθορίζον ὡς ἔξης τὰ προσόντα διὰ τὴν ἀπόκτησην καὶ πάλιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ διτὶς τάξεως, διὰ τοὺς κεκτημένους διπλωματικά τῶν πορτηγῶν πλοιηγών.

α) Ἀπολυτήριον δημοσίου γυμνασίου ἡ δημοσίας ἐμπορικῆς σχολῆς καὶ β) Δεκασκοτάμηνος θαλασσίας ὑπηρεσία, μὲ ἔξαμηνον τούλαχιστον τοιαύτην ὑπὸ διότητα δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ».

Καὶ ὑπάρχουν σήμερα ἔκατοντάδες δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ. Καὶ ὑπάρχουν σήμερα ἔκατοντάδες δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ. Καὶ ὑπάρχουν σήμερα ἔκατοντάδες δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ.

‘Υπάρχουν καὶ ἀλλοι, οἱ ὅποιοι συνεπλήρωσαν τὴν ἀπαίτημένην θαλασσίαν ὑπηρεσίαν καὶ τὴν πρακτικὴν ἔξασην καὶ τὴν προστασίαν τῶν ἀλλων ναυτικήν ιδιότητα, οἱ ὅποιοι δὲν γίνονται φυσικοὶ δεκτοὶ εἰς τὰς ἔξετάσεις, καθ' ὅσον δὲν ἔχουν τὴν ἔξαμηνον ὑπηρεσίαν ὡς δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ.

‘Οστε ἐνῷ δὲν ὑπάρχει θέσις δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ εἰς τὰς ἔκπληκτης προσόντας τοῦ πλοίου σταθμού τοῦ Β’ τάξεως, ἀπαίτεται μεταξὺ τῶν ἀλλων προσόντων καὶ ἔξαμηνος θαλασσίας ὑπὸ διότητα δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ.

Παρὰ δὲ τὰς ἐπανειλημένας διαμαρτυρίας μας εἰς τὰς ἀρμόδιας υπηρεσίας διὰ τὸ ἄποτον καὶ ἀδικού αὐτῶν, οὐδὲν μέτρων σχετικὸν ἐλήφθη. Τὴν αὐτὴν ἀδράνειαν ἐπιδεικνύει καὶ ὁ Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ραδιοτηλεγραφητῶν διάπολος λόγους.

Εἴμεθα οὕτω ἡναγκασμένοι νὰ ἀναμένωμεν καρτερικὰ ἀπὸ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1962, τὴν ἀνεκπλήρωτον ὑπόσχεσιν τῶν ἀρμόδιων τοῦ Λ.Σ., διτὶ θὰ προβλεφθῇ δῆθεν καὶ θέσις δοκ. ραδιοτηλεγραφητοῦ τοῦ πλοίου.

Εὐλεπτοσύνητες τὴν συμπαράστασιν εἰς τὸν ἀγώνα τοῦ διφαλαμφοφάνως δικαίου αἵτιμάτος μας, διατελούμενη μεθ' ὑπολήψεως.

‘Ο Δόκ. Ραδιοτηλεγραφητοῦ
ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΚΕΠΕΤΖΗΣ

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δὲν χρειάζεται νὰ θεσμοθετηθῇ θέσις δοκίμου ραδιοτηλεγραφητοῦ. Ο ύπηρετῶν δύμως ὡς ναυτότατοις ἔστω ἐπὶ πλοίοι, θὰ δύναται νὰ ἐκτελῇ, ἔστω καὶ πέραν τοῦ ὀκταώρου, διώρων ὑπηρεσίαν εἰς τὸν ραδιοτηλεγραφητὴν τοῦ πλοίου. Πιστοποιητικὸν τοῦ τελευταίου καὶ τοῦ πλοιάρχου θὰ προσήγεται εἰς τὸ «Ὑπουργείον διὰ τὴν ἀπόκτησην τοῦ διπλώματος. Τὸ «Ὑπουργείον διὰ μιᾶς ἐμρηνευτικῆς ἔγκυκλου δύναται τὸ πιστοποιητικὸν αὐτὸν νὰ καθιερώσῃ.

ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ προσοχῆς ἀνέγνωσα τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σημείωμα τοῦ ἐκλεκτοῦ συνεργάτου σας καὶ ἔκριτον συναδέλφου μου κ. Γ. Κολύμβα ύπὸ τὸν τίτλον: «Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὰ στοιχεῖα διαβιώσεως». Εἰς σασ ἐκεὶ πολὺ ὄρθα ἀναφέρονται ἐπιτραπήτω μοι νὰ παρατηρήσω καὶ τὰς ἔξης:

Τὸ ἀρθρον 3 τοῦ Ν.Δ. 4242/62, ὅπερ καθώρισε τὰ τεκμήρια, εἰς τὴν παραγραφὴν 5 αὐτοῦ ἀναφέρει διτὶ: «Τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν προηγούμενων παραγράφων τοῦ παρόντος ἄρθρου προσδιοριζόμενον εἰσόδημα, μειούται κατὰ τὸ ποσὸν τῶν ἀποδεικτικῶν γυμνασίων ραδιοτηλεγραφητοῦ».

ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ
ΝΑΥΠΗΓΟΥ - ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΤΟΥ Ε. Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΤΟΜΟΣ Δ!
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΛ
ΚΑΙ
ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ
ΣΕΛΙΔΕΣ 700 ΣΧΗΜΑΤΑ 325

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1963

φορολογουμένου κατά τό οικείον οίκον. Έτος είσοδημάτων, τά όποια άπολλάσσονται όπό της φορολογίας είσοδημάτος φυσικών προσώπων κατά τάς διατάξεις τού παρόντος Νόμου». Παρόν Νόμος νοείται τό N.D. 3323)55 περί φορολογίας είσοδημάτος εἰς τό όποιον ένεσωματώθη ή άνωτέρω διάταξις.

Έφόσον έπομενο κατά τό Νομοθετικόν Τούτο Διάταγμα (ἄρθρ. 7 παρ. 1 περίπτ. Β' έδαφ. ε' καὶ περίπτ. Γ' έδαφ. α'), τά κέρδη έκ της έκμεταλλεύσεως πλοίων άπολλάσσονται τού φόρου είσοδημάτος, δέον ταύτα συμφώνως πρός τήν μηνησεύθεσαν παράγραφον 5 τού άρθρου 3 N.D. 4242)62, άποδεικνύμενα νά μειωθούν έκ τού ἐπί τή δάσει τῶν τεκμηρίων προκύπτοντος είσοδημάτος.

Ως έκ τῶν ὀντώτερων καταφάνεται, δέον δύναται νά χωρήσῃ ούδεμία άπολύτως άμφιβολία περὶ τῆς καὶ ὑπὸ τό καθεστώς τού N.D. 4242)62 άπολλαγῆς άπό της φορολογίας τῶν έξ έκμεταλλεύσεως πλοίων κερδῶν.

Ἐὰν οὖμας τό ὀντώτερον Νομοθετικόν Διάταγμα ρητῶς διετήρησεν εἰς τό σημείον αὐτό τήν υφισταμένην κατάστασιν τῆς φορολογικῆς άπολλαγῆς, ἐκανονιζόμενη ἔτοιμης εἰς δάρος τού ἐφοπλιστού διά τῆς καθερώσεως μᾶς νέας ὑποχρέωσεως, τῆς ὑποχρέωσεως νά άποδείξῃ, ἐφ' ὅσον ἐπιθυμεῖ νά τύχῃ τῆς άπολλαγῆς, τά έκ πλοίων πραγματοποιηθέντα κέρδη του, ἵνα οὕτω μόνον κατά τό ποσὸν αὐτῶν μειωθῇ τό ὑπό τῶν τεκμηρίων προσδιορίζόμενον είσοδημά του.

Διὰ λόγους ἐγκειμένους εἰς τήν φύσιν τού ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος, καθίσταται πολλάκις ἔξαιρετικῶς δυσχερής, ἄν μὴ ἀδύνατος ή ἀπόδειξις τῆς ἐπί πλοίων προσλέψεως τού είσοδημάτος. Μία στενότης ἀντιλήψεως τῶν ἐφοριακῶν ὄργανών ὑπάρχει κίνδυνος νά δηγήσῃ εἰς οὐσιαστικήν ἄρνησιν τῆς χορηγουμένης φορολογικῆς άπολλαγῆς.

Κατά τό ἄρθρ. 3 παρ. 1 τού N.D. 4242)62 ἔξαιρούνται δύοσχερῶς ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν τεκμηρίων τά πρόσωπα, ἀτίνα ἔχουν είσοδημα ἔξ ἐπιχειρήσεων τύπου, ητοι ἄτομα, ἔταιρια, μέτοχοι ὀνωμύμων ἔταιρων κλπ. κλπ. Διὰ τά πρόσωπα αὐτά θεωρεῖται οτι ἔξηπτληθή ή φορολογική ὑποχρέωσις διά τῆς ἀποδιλῆς τού εἰδικοῦ φόρου ἐπί τῶν ἐπιχειρήσεων τύπου. Νομίζομεν οτι θά ήτο συνεπέστερον πρός τήν ἐπιμόνως διακηρυσσομένην φιλοναυτιλιακήν κρατικήν πολιτικήν, ἔὰν παρέχετο καὶ εἰς τούς ἐφοπλιστάς, ή αὐτή τούλαχιστον μεταχειρίσις μὲ τά ως ὅντα πρόσωπα τά ἔχοντα είσοδημα ἔξ ἐφημερίδων, περιοδικῶν κλπ.

Μετά πλείστης τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Η. ΗΣΑΙΑΣ
Δικηγόρος

'Αθῆναι, 19 Φεβρουαρίου 1963

Σ η μ. «NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ»: Τό ἐγερθὲν ζήτημα πιστεύεται οτι θά διακανονισθῇ, δάσει τῶν βασικῶν περὶ φορολογίας τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν διατάξεων.

ΤΑ ΝΟΣΗΛΕΙΑ ΤΟΥ "ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ..

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπί τῆς δημοσιεύσισης εἰς τό ἔγκριτον ύμῶν περιοδικὸν τῆς 1ης τρέχοντος μηνός, ἐπιστολῆς τού κ. Μ. Μαζαράκη, μηχανικοῦ α', ἔχομεν τήν τιμήν νά γνωρίσωμεν, οτι ἐκ τῆς γενομένης δαπάνης νοσηλείων ἕρχ. 7.200 εἰς τήν κλινικήν «Πλαμμακάριστος» ὑπό τού ἐν λόγω διά τήν χειρουργηθέσαν ἔκ σκωληκοειδίος σύζυγον του, ἐνέκριθη ὑπό τῆς ΔΕΟΝ ή κατοδηλή τῶν δρχ. 1.430, ητοι τῶν συμβοτικῶν νοσηλείων, ἀτίνα θά κατέβαλεν ή ὑπηρεσία μας, ἔὰν ή ὀντώτερω ἐνοσηπλεύετο εἰς συμβεδημένην μεθ' ἡμῶν κλινικήν, συμφώνως πρός τά ἄρθρα 23 παρ. 13 καὶ 7 τού Κανονισμού Τμήματος Προστασίας Οίκου Ναύτου.

"Οσον ἀφορᾷ τήν γενομένην ἐπί τού ὀντώτερω ἔγκριθέντος ποσοῦ κράτησιν 30%, αὐτή προβλέπεται ύπό της διατάξεως τού ἔδαφος στ' τού ἄρθρου 12 τού ὑπ' ἄριθ. 83)1962 Β. Δ)τος (Φ.Ε.Κ. 23α), συμφώνως πρός τήν ὄποιαν τά μέλη τῶν οικογενειῶν τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν, ώς ἐν προκειμένῳ συμβαίνει μὲ τήν ἐν λόγω προστατευμένην, συμμετέχουν κατά τό ὀντώτερω ποσοστόν εἰς τήν ύπό της ὑπηρεσίας μας, καταβαλλομένην δαπάνην νοσηλείων εἰς τάς κλινικάς, νοσοκομεῖα καὶ ἐν γένει θεραπευτήρια.

Μετά τιμῆς

'Ο Διευθυντής Οίκου Ναύτου
Αντ)ρχος Λ.Σ. ΚΟΥΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΣ Α.

Πειραιεύς, 18 Φεβρουαρίου 1963

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΚΑΙ Η ΑΜΟΙΒΗ ΤΩΝ "ΠΡΩΤΩΝ..

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Δεκεμβρίου π.ε. εἶδον, οτι τόσον ἔνας ναυτικός — υποπλοίαρχος — δύον καὶ τό περιοδικόν σας, καταφέρονται διά τοὺς μισθοὺς τῶν δύο «άνωτέρων», ὅπως τοὺς δύνομάζει ὁ ἐπιστολογράφος σας. Ἐπιτρέψατέ μου τήν σύντομον ταύτην ἀπάντησιν: Τώρα πλέον δέν πληρώνονται οι μισθοὶ τῶν 180 λιρῶν καὶ περισσότερον. "Ισως αὐτὸν νά συμβαίνῃ εἰς όλιγα μόνον νεότευκτα σκάφη, σπουδαίων πληρώνονται υπεράω τού συμβατικοῦ μισθολογίου (110 ἔως 120 λίραι). "Έγω, λόγου χάριν, υπέτρεψα εἰς ἔνα λίμπετρο τού με μισθὸν 150 λιρῶν καὶ ὁ πρότος μηχανικός μὲ μισθὸν 140 λιρῶν, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν. "Οπως πολὺ καλά γνωρίζετε, ὁ μισθὸς τού γ' καὶ πρὸ παντὸς τού β' ναυτίλου δέξιοματικοῦ καὶ τού μηχανικοῦ δέν είναι μόνον λίραι 78 καὶ 65, ἀντιστοίχων. Εἰς αὐτάς πρέπει νά προστεθῇ καὶ ἡ ἀδεία μετ' ἀποδοχῶν, ἀναλογούμενη εἰς 4 περίπου λίρας μηνιαίων, καθὼς καὶ αἱ ὑπερωρίαι — πρὸ παντὸς διὰ τού δύο δευτέρους — ητοι ἀλλα 20 λίραι περίπου. Τό ὀντώτερον δριον τῶν υπερωριῶν, ποὺ δρίζει ὁ νόμος, ἐπιδιώκουν νά λαμβάνουν. "Αθροίζοντες τά ὀντώτερω ἔχομεν: 78+4+20=102 λίραι.

Ἐάν από αὐτάς τάς 102 λίρας ἀφαιρεθεῖσαν ἀπό τοὺς μισθοὺς τῶν «δύο πρώτων», διὰ μὲν τὸν α' μηχανικὸν 6 λίραι μηνιαίων, τάς ὅποιας πληρώνεται ἐπί πλέον τού δευτέρου καὶ διὰ τὸν πλοιαρχὸν 8 λίραι μηνιαίων διὰ Ν.Α.Τ. καὶ φόρον καθαρᾶς προσόδου, τάς ὅποιας πληρώνει ἐπὶ πλέον τού υποπλοιάρχου, τότε καταφαίνεται, οτι οι μισθοὶ τῶν «δύο πρώτων» δέν είναι καὶ τόσον ὀντώτεροι, σπουδαίων σας.

Περιστάται σμας: Οι δύο δευτέρων τάς 102 λίρας εύθυνας μὲ τοὺς «πρώτων»; Έάν λάθωμεν ὑπ' ὄψιν τήν κατανομὴν τῶν εύθυνῶν καὶ τήν καθημερινήν, σχεδόν, ἀγωνίαν, τήν ὄποιαν διέρχονται οι δύο πρώτωι, ιδίᾳ δέ ὁ πλοιαρχὸς καὶ ἔαν ἀναλογισθῶμεν, χωρὶς ἐπιπολαίσθητα, οτι ὁ πλοιαρχὸς είναι υπεύθυνος ἔναντι τῶν νόμων, τού πλοιοκτήτου κλπ., τότε ἀσφαλῶς θά ἀντιληφθῶμεν, οτι ἡ διαφορὰ μισθοῦ μεταξὺ τῶν δύο α' καὶ β' καὶ δή τού πλοιαρχού, είναι μηδαμινή. "Ερχονται στιγμαὶ ἀγωνίας καὶ ψυχικοῦ καμάτου, μηδ δυνάμεναι νά πληρωθῶν, δχι μόνον μὲ 30 - 40 λίρας, ἀλλ' οὔτε καὶ μὲ πολὺ περισσότερας.

Πιθανὸν τούτο νά μη είναι ἀντιληπτὸν ἀπό ύμας, διότι, κατά τό ρητόν, «δύοποιοι είναι ἔξω ἀπό τὸν χορό, πολλὰ τραγούδια ξαίρει». Κατά τό διάστημα τῆς ἐκ 32 ἑτανθασίας υπηρεσίας μου ἔχω ιδή πολλοὺς «δευτέρους», θταν τελειῶντας τήν φυλακήν των, νά κοιμῶνται μὲ τίς πυζάμεις των κατά τόν πλούν, ἀκόμη καὶ μὲ δύμιλην, ποτὲ δημοσία δέν τούς είδον νά κοιμῶνται μὲ τά ρούχα των εἰς τόν καναπέ, διὰ τότε στιγμὴν έτοιμοι. Τό ἀντίθετον ἔχω ιδή πλειστάκις διά τοὺς α' καὶ ιδίᾳ διά τοὺς πλοιαρχούς.

Σπανίων τούτο νά μη είναι ἀντιληπτὸν ἀπό ύμας, διότι, κατά τό ρητόν, «δύοποιοι είναι ἔξω ἀπό τὸν χορό, πολλὰ τραγούδια ξαίρει». Κατά τό διάστημα τῆς ἐκ 32 ἑτανθασίας υπηρεσίας μου ἔχω ιδή πολλοὺς «δευτέρους», θταν τελειῶντας τήν φυλακήν των, νά κοιμῶνται μὲ τίς πυζάμεις των κατά τόν πλούν, ἀκόμη καὶ μὲ δύμιλην, ποτὲ δημοσία δέν τούς είδον νά κοιμῶνται μὲ τά ρούχα των εἰς τόν καναπέ, διὰ τότε στιγμὴν έτοιμοι. Τό ἀντίθετον ἔχω ιδή πλειστάκις διά τοὺς α' καὶ ιδίᾳ διά τοὺς πλοιαρχούς.

Σπανίων τούτο νά γίνη γρήγορα — ἀναλόδη διά της τάς εύθυνας καὶ ἔλθη εἰς τό σημείον νά μη δύναται νά ἐκφύγῃ αύτῶν, διότι διά της πρέπει έκεινος, ἀποκλειστικῶς νά λογοδοτήσῃ καὶ οὐχὶ ἄλλος τις, (διότι διά της πρέπει έκεινος, καὶ κάποιος ἄλλος, δῆλος, δῆλα, είναι μελι - γάλα), τότε θά ἀντιληφθῇ, διότι η διαφορὰ τῶν 30 ἔως 40% μεταξὺ τῶν μισθῶν είναι ἀσθματος, ἔναντι τῶν εύθυνῶν. Εὔχομαι μόνον νά ἔχῃ ὁ ἐπιστολογράφος σας δίπλωμα προαγωγικόν, διότι δῆλως δέν θά δυνηθῇ ποτὲ νά ιδη τήν διαφοράν. Πρέπει δημοσία νά προσθέσω, διότι υπάρχουν πολλάκις α' μηχανικοὶ καὶ πλοιαρχοὶ, οἱ ὄποιοι ἐξυπηρέτησαν ἐπιτυχῶς τάς πλοιοκτηρίας ἔταιριας ἐπὶ πολλὰ ἔτη, συνετέλεσαν εἰς τό νά κερδίσουν αύταις πολλὰ χρήματα, ἐκτιμώσαι δὲ τήν ἐργασίαν των, τοὺς

Παρακαλώ, ἐπιτρέψατέ μου, δι' εύνοητους λόγους, τήν ὀνωνυμίαν.

Μετά τιμῆς
ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Αργεντινή, 'Ιανουάριος 1963

For Your Vessels Calling at Japanese Ports, the

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors
Representatives of the Hellenic Register of Shipping

Are eager to help you with any of your shipping problems:
Supervision of new shipbuildings, jamboizings, lengthenings, elaboration of specifications, inquiries, repairs, surveys, drydockings, on-off-hire surveys, etc.

The valuable experience of the engineers and naval architects of the company, obtained after long years in Japan, is a guarantee for the fastest and most economical services offered by the company.

Cable Address :

Telephone : Tokyo, 431-6845, 431-5514

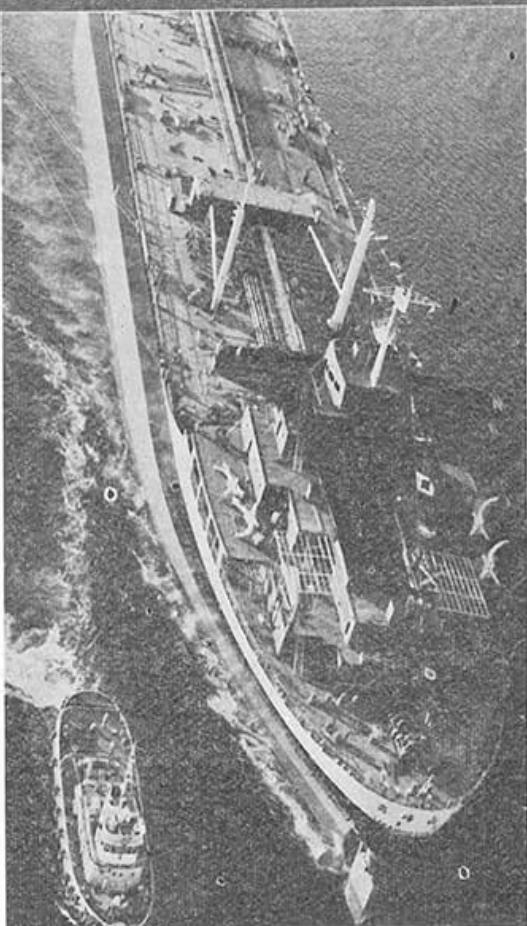
Direct Line : 431-4629

After Office Hours : 408-1343

Mail Address :

SHIBA P.O.B. 75
TOKYO — JAPAN

NIARIOS TOKYO



IHI —

ΝΕΟΝ ΥΠ' ΑΡ. 1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Τώρα έγνωσθη έπισήμως ή "GLASGOW HERALD" γράφει ότι ή ISHIKAWAJIMA - HARIMA καθείλκυσε τὸ μεγαλύτερον πλοίον εἰς τόννους — συνολικῶν 287.713 τόννων — ὅπο τὸ ύπ' ἀριθ. 1 Ναυπηγείον Ἀιοὶ τὸ 1962.

Αὐτὸς είναι ἀπόδειξις τῆς καταπληκτικῆς τεχνικῆς ἡγετικῆς θέσεως τὴν ὁποίαν κατέλαβε η IHI εἰς τὸν ναυπηγικὸν κόσμον. Διότι ή νέα διεθνῆς πρώτη θέσις ἀκολουθεῖ ἐκ τοῦ πλησίον τὰς προσφάτους ἔξελίξεις τῆς IHI αἱ ὁποῖαι τῆς ἐκέρδισαν τὴν ἐκτίμησιν ὅλων τῶν πλοιοκτητῶν εἰς ὄλοκληρον τὸν κόσμον.

Αὗται περιλαμβάνουν τεχνικὰς προόδους ὡς τὰ πρωτότυπα σχέδια διὰ «οἰκονομικὰ» δεξαμενόπλοια, ἔλεγχον ἐξ ἀποστάσεως διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν φορτίων πετρελαίου καὶ ἐκτεταμένον αὐτοματισμὸν τῆς αιθούσης μηχανῶν, ὡστε νὰ περιορίζονται τὰ ἔξοδο λειτουργίας τοῦ ιδιοκτήτου.

Οἱ εἰδικευμένοι ἐργάται καὶ τεχνικοὶ τῆς IHI στηριζόμενοι εἰς 100ετῆ καὶ πλέον πείραν, εἰναι ὑπερήφανοι διὰ τὴν νέαν ἐπίδοσίν των, ἀλλὰ προσπαθοῦν ἥδη νὰ τὴν ὑπερβοῦν. Εἰναι ἔτοιμοι νὰ σᾶς ἔχυπηρετῆσουν τώρα. Γράψατε σήμερον διὰ πλήρεις λεπτομερείας.

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.
ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ 2, 1-CHOME, OTEMACHI, CHIYODA-KU, TOKYO
CABLE ADDRESS: "IHIANNEX TOKYO"

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Ο ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΕΚΤΟΥ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑΝ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΟΣ ΤΑΝΚΕΡ

Η ένατη κατά σειράν καθέλκυσις έκ της κλίνης των «Ελληνικών Ναυπηγείων», έλαβε χώραν την μεσημέριαν της 1ης Φεβρουαρίου. Το μεσαίον και πρωράδιον τμήμα διά την μετασκευήν δεξαμενοπλοίου T2 εις φορτηγόν ξηρού φορτίου (bulk carrier) είσπληθεν εις την θάλασσαν κατά τη διάρκειαν σεμνής τελετής. Ανάδοχος ή σύζυγος ένδος έκ των έργοδηγών των Ναυπηγείων.

Τὸ νέον σκάφος, τὸ μέλλον νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς συγκολλήσεως τοῦ καθελκυσθέντος ναυπηγήματος μὲ τὴν πρόμναν τοῦ πολαιοῦ, ὅπου καὶ τὸ μηχανοστάσιον, θὰ ἔχῃ τὰς ἔξης διαστάσεις:

Όλικὸν μῆκος 175.113 μ., μῆκος μεταξὺ ὄρθιων 166.113 μ., πλάτος 23.926 μ., κοῦλον 14.250 μ., ἔμφορτον βύθισμα 9.744 μ. καὶ φορτίον 23.506 τ. d.w.

Τὸ νέον μπάλκ κάρριερ θὰ ἀνήκῃ εἰς τὸ συγκρότημα τοῦ κ. Νιάρχου καὶ ὀνομάσθη «Γουόρλντ Τσούς». Θὰ είναι κατὰ 7.500 τ. d.w. μεγαλύτερον τοῦ δεξαμενοπλοίου T2, ἥποι τὸν. d.w. 23.500 περίπου.

Εἰς διάστημα δύο μηνῶν καὶ δώδεκα ἡμέρων ἀπεπερατώθη ἡ νέα αὐτὴ κατασκευή, γεγονός τὸ ὅποιον καταδεικνύει τὴν συνεχῶν δελτιουμένην ἀπόδοσιν τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπη-

πλίων τῶν 25.000 τόν. ἔκαστον διὰ λ)σμὸν τῆς Βουλγαρικῆς Κυβερνήσεως. Αἱ προσφερθεῖσαι τιμαὶ ἡσαν αἱ καδύτεραι, ὁ χρόνος τῆς παραδόσεως συντομώτερος. Τρόπος πληρωμῆς τὸ ἐλληνο-βουλγαρικὸν κλῆριγκ.

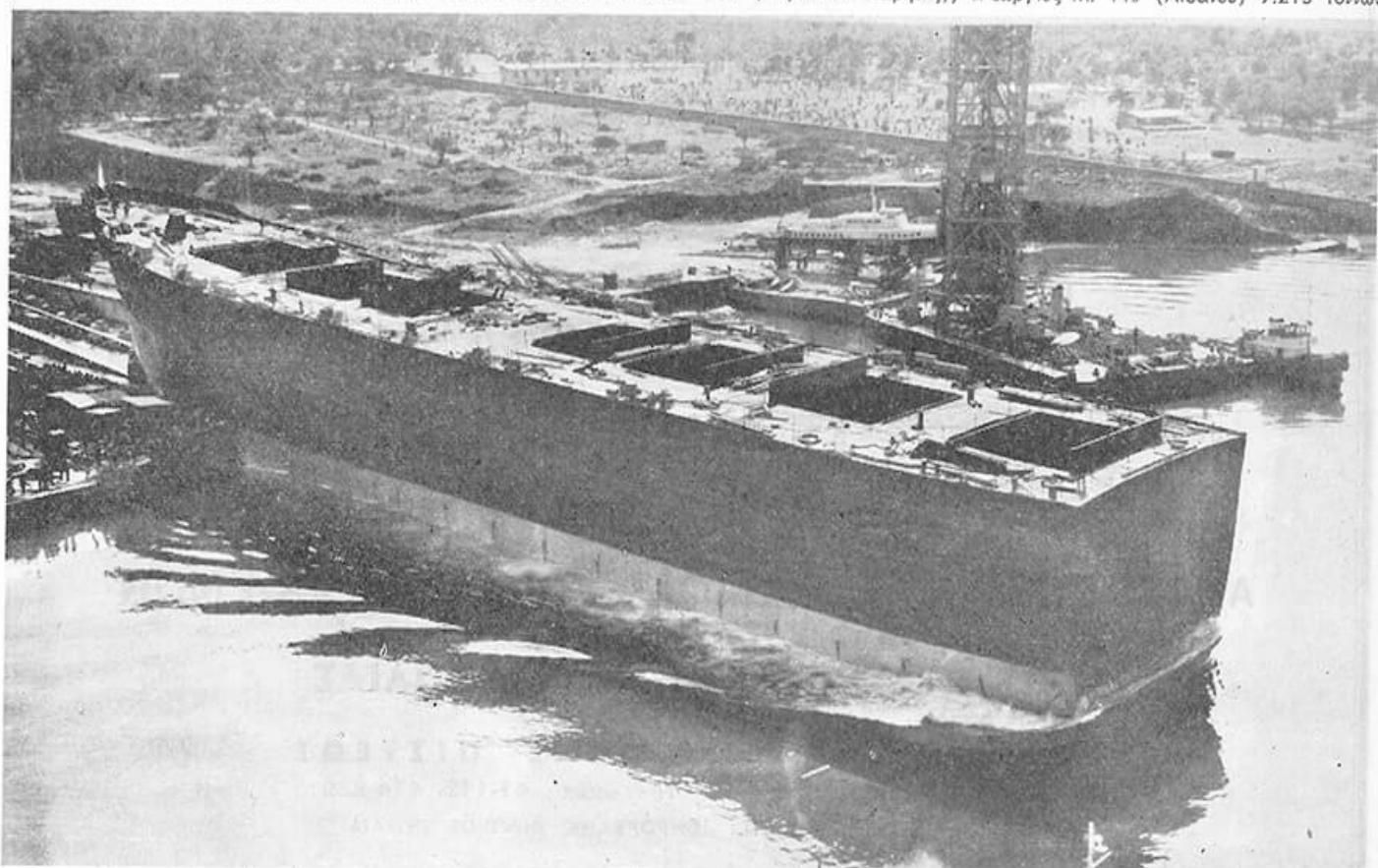
Συνήθης πλέον ἡ τοιαύτη ἐπ' ἀνταλλαγὴ παραγγελία πλίων, ὅταν μάλιστα ιδιοκτήτης αὐτῶν εἶναι τὸ Κράτος ἢ ἡμικρατικός τις ὄργανος. Η Ρωσία πρώτη τὸ σύστημα αὐτὸν ἡκολούθησε καὶ ἀκολουθεῖ. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δύσεως—τὰ Ἰταλικά, τὰ Γαλλικά, τὰ Γερμανικά καὶ τὰ Ἰσπανικά—εἰς εύρυτάπτην κλίμακα τὸ δέχονται.

Προκειμένου νὰ ἐπιτύχουμεν μίαν παραγγελίαν ἑκατομμυρίων δολαρίων, θὰ πρέπει καὶ ἡμεῖς νὰ δεχθῶμεν τὴν ἀνταλλαγὴν. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ 30 % περίπου τοῦ ὄλου κόστους ἐνὸς ναυπηγήματος ἀναφέρονται εἰς ἐργατικὰ ἡμερομίσθια καὶ ὅτι ἡ παραγγελία τῶν τριῶν σκαφῶν θὰ ἀπασχολήσῃ ἐπὶ διετίαν καὶ πλέον τὴν ἐσχάραν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων».

Εἰς τὴν Σόφιαν τὴν στιγμὴν αὐτὴν εὐρίσκονται ἀντιπρόσωποι δύο ἀγγλικῶν ναυπηγείων. Η μὴ ἀποδοχὴ ἀπὸ μέρους μας τοῦ ὄρου τῆς ἀνταλλαγῆς, θὰ διευκολύνῃ τοὺς "Αγγλους νὰ κερδίσουν αὐτοὶ τὸ συμβόλαιον.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Φεβρουαρίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευὰς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκᾶ τὰ κάτωθι σκάφη: «Πολυτίμη Ἀνδρέαδη» (ελλ. δεξαμ.) 16.628 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Γουόρλντ Τόλερανς» (λιθ. δεξ.) 16.648 τόννων (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Τσέλγουντ Μπήκου» (ἀγγλ. δεξ.) 32.190 τόννων (έπησία ἐπιθεώρησις), «Γεώργιος Μ. 11» (λιθάνου) 9.215 τόννων



Τὸ μεσαίον μετὰ πρώρας τμῆμα, τοῦ νέου φορτηγοῦ «Παγκόσμιος Ἐκλογή», καθ' ὃν χρόνον διλοιπόνει πρὸς τὴν θάλασσαν.

γείων» ὡς καὶ τὴν εἰδικὴν ἐμπειρίαν, τὴν ὅποιαν ἀπέκτησε τοῦτο εἰς τὰς μετασκευὰς τοῦ λίαν δυσκόλου καὶ πολυπλόκου αὐτοῦ εἴδους. Ε-τερα ἔξ μεσαία τμῆματα ἐναυπηγήθησαν μέχρι τούδε εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, διὰ τὸν ὅποιαν μετεσκευάσθησαν ιστρίθμα δεξαμενόπλοιος T2 εις φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, τὰ ἔξης: «Παγκόσμιος Φιλανθρωτίο», «Παγκόσμιος Χάρα», «Παγκόσμιος Χάρις», «Παγκόσμιος Ναυτιλίο», «Τρίτων» καὶ «Πολυτίμη Ἀνδρέαδη» (συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι μετασκευῆς).

Οἱ γνωστόν, πέραν τῶν κατασκευῶν αὐτῶν, ἐκ τῶν ἐσχαρῶν τοῦ Σκαραμαγκᾶ καθειλύσθησαν μέχρι τούδε ἡ ἔξ υπαρχῆς ναυπηγείσικ πλωτὴ δεξαμενὴ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», ἀνψωτικῆς δυνάμεως 22.000 τόν. καὶ τὸ νέον πετρελαιοφόρον «Παγκόσμιος Ἐλπίς», 25.000 τ. d.w.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρχισε καὶ ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Σκαραμαγκᾶ, διὰ τῆς καταλλήλου διευθετήσεως τοῦ ἀγορασθέντος πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν χώρου, ὅπου θὰ κατασκευασθῇ καὶ ἡ μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ διὰ πλοία μέχρις 100.000 τόννων.

ΚΑΙ ΞΕΝΑΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Εἰς τὸν στίβον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ εἰσέρχονται τώρα τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία». Εἰναι πανέτοιμα νὰ ἐπιδιώξουν παραγγελίας ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ κόστος δὲν θὰ διαφέρῃ τῶν προσφερομένων τιμῶν ἀπὸ τὴν ξένην ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Η ποιότης καὶ ἡ ταχύτης ἐκτελέσεως, ὅπως ἀποδεικνύουν αἱ τελευταῖαι κατασκευαί, δὲν ὑστεροῦν. Υπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» ἐπέτυχον τὸ συμβόλαιον διὰ τὴν ναυπηγήσιν τριῶν δηζελοκινήτων δεξαμενο-

S.O.G.A.M.I.

FRESH AND DRY PROVISIONS — CABIN & BONDED STORES — DECK AND ENGINE STORES — MEAT IMPORTERS — REFRIGERATING CHAMBERS & DEEP FREEZE. AGENTS FOR ORANJEBOOM BEER.

GREEK DEPT: **GEORGE ALEXOPOULOS**
35, RUE DE TOURVILLE, TELEPHONE 42.20.31. (3 lines)
LE HAVRE TELEGRAMS. SOGAMI — HAVRE.

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΗΣ

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: ΙΟΝΠΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασμα

Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

Εις 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.

ΠΡΟ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΣ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΟΠΩΣ ΤΟ ΒΛΕΠΟΥΝ ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΟΛΙΑΖΟΥΝ ΟΙ ΓΑΛΛΟΙ

Έκυκλοφόρησε πρό τινος είς την 'Αγγλίαν ένα έξόχως ένδιαφέρον διδύλιον περὶ τής βρετανικής ναυτιλίας (British Shipping and World Competition). Συγγραφεὺς αὐτοῦ ὁ εἰδικὸς είς τὰ ναυτιλιακὰ καθηγητὴς κ. S. G. Sturmy.

Αἰσθήσιν προεκάλεσαν αἱ διαπιστώσεις τοῦ συγγραφέως, δῆτις, πράγματι, πρόσθιες εἰς τὴν λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τοῦ ἀγγλικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος καὶ τῶν βασικῶν ἀφορμῶν αὐτοῦ. Δὲν παρέλειψε νὰ καταλογίσῃ τὰς εὐθύνας ἐκεῖ ὅπου, πράγματι, εὑρίσκονται, εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς "Αγγλους ἐφοπλιστάς. Κατὰ τὸν συγγραφέα, «ἔντοκτόνησαν».

Σχολιάζων εἰς ἄρθρον του, ὁ πρώην Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας κ. Μπουατέ τὸ διδύλιον τοῦ καθηγητοῦ κ. Στύρωμεϋ — ἀποσπάσματα αὐτοῦ ἀναφέρει — γράφει τὰ ἔξης:

"Οταν, κατὰ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος αἰώνος, ἡ 'Αγγλία ήρχισεν ἀκολουθοῦσα τὴν δόδον τῶν ἐλευθέρων ἀνταλλαγῶν, προσπαθοῦσα νὰ παρασύρῃ εἰς αὐτὴν καὶ τοὺς γειτονάς της, κατείχεν αὐτὴν πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Ἡ ἀναλογία τῆς ἑκείνη διεπηρήθη σχεδὸν ἀμετάβλητος μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ εἰκοστοῦ αἰώνος, ὅτε ἡρχισε νὰ κάμπηται ραγδαίως. Ἀπὸ 46% τοῦ 1910, ἔπειτας ἀλληλοδιαδόχως εἰς τὰ 34% τὸ 1919, εἰς τὰ 30% τὸ 1930 καὶ εἰς τὰ 26% τὸ 1939. Κατὰ τὸ 1961 ὑπερώσην εἰς τὰ 16% μόνον, ὅποτε ὁ ἐμπορικὸς στόλος της ἐκάλυπτε χωρητικότητα 21.5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρος, ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου 136 ἑκατομμυρίων τόνων γκρος.

Δύναται, ἄρα γε, νὰ θεωρηθῇ ἡ προσδεutικὴ αὐτὴ μείωσις τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὡς ἀδήριτος συνέπεια ἱστορικοῦ τινος μοιραίου ἢ μῆτρας πρέπει, τούναντιον, νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀποτέλεσμα μακρᾶς σειρᾶς σφαλμάτων, συναρμένων ἀκόμη νὰ θεραπευθῶν;

Αὐτὸν τὸ ἔρώτημα τίθεται εἰς τὸ διδύλιον τοῦ κ. Στύρωμεϋ καὶ ἐπ' αὐτοῦ δίδει τὴν ἀπάντησιν ὁ συγγραφέας.

Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ

Εἰς διάλεξιν διθέσιαν τὸ 1959 ἐνώπιον φοιτητῶν τοῦ Πανεπιστημίου Καίμπριτζ «περὶ τῆς ἐπιρροῆς τῆς ναυτικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς ιστορίας τῆς 'Αγγλίας», ὁ ναύαρχος Τζένης ὑπερστήριξεν, ὅτι ἡ θαλασσοκρατορία, διὰ τὴν ὁποίαν ἡ 'Αγγλία ὑπερηφανεύεται, ἥλθεν ὑπὸ τὸ φῶς ὡρισμένων στοιχείων. Τοῦ πολεμικοῦ στόλου, δηλαδή, τῶν ναυτικῶν δάσεων καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. 'Ἐν τελευταῖς, πάντως, ἀναλόγως, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν εἶναι ἑκείνο ἀπὸ τὸ ὁποίον ἔξαρταται ἡ μοίρα τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου. 'Αὐτὸν μᾶς ἐπέτρεψε νὰ ἀποκτήσωμεν τὰ σῆπλα τῆς θαλασσίας Ισχύος, ἀπίναταν ἀνέδειξαν τὰς βρετανικάς νήσους εἰς τὸ ζωτικὸν κέντρο μιὰς μεγάλης αὐτοκρατορίας».

Χωρὶς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, οὐδέποτε, πράγματι, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν θὰ ἀδύνατο νὰ ἀποκτήσῃ καί, ἐν συνεχείᾳ, νὰ διατηρήσῃ τὴν κυριαρχίαν του. Καὶ αἰσθάνεται τις ἐκτιλήξιν, πῶς ὁ κ. Στύρωμεϋ οὐδεμίαν περὶ τούτου νῦν ἔκαμε.

Ο «περὶ ναυτιλίας νόμος» καὶ αἱ ἀποικιακαὶ αὐτοῦ ἐπεκτάσεις ἀπετέλεσαν ἔτερον στοιχεῖον ἐπιτυχίας, μὲ τὴν σημαντικὴν ναυστηλοῖαν, τὴν προνομιακήν, τοὺς πλουσίους ναύλους, τὰς ἀνὰ τὸν κόσμον διεσπαρμένας βάσεις του καὶ τὸν γεννώμενον διοικητικὸν πολιτισμόν. Αἱ πρώται ναυτικαὶ μηχαναὶ ὑπῆρχαν αἱ τῶν λεβητοποιείων διὰ τὰ ζαχαροποιεῖα τῶν ἀποικιῶν. Πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ ἔλου, ἀκριδοῦ καὶ σπανίου, ἐσκέφθησαν νὰ χρηματιστήσουν εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν σίδηρον καὶ ἡ πρόσδοσις τῆς σιδηρουργίας, σὺν τῇ ἀναπτύξει τῆς ἀνορύζεως γαϊανθρακοῦ, προεκάλεσε τὴν γενίκευσιν τῆς ἀτμήρους ναυσιπλοΐας καὶ ἐπρομήθευσεν εἰς τὰ πλοῖα ναύλων μεταφορᾶς ἀνέδαυτητον. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν κίνησιν γαιάνθρακος, συνετέλεσεν αὐτὴ εἰς τὴν προώθησιν καὶ βελτιώσιν τῆς τεχνικῆς τῶν λιμένων καὶ παρέσχεν εἰς τοὺς 'Αγγλους τὴν δυνατότητα νὰ ιδρύσουν εἰς ὅλον τὸν Κόσμον ἀποθήκας καὶ ἐπιχειρήσεις διαχειρίσεως τῶν καυστίμων.

Ἡ αὖησις, ἀφ' ἔτερου, τοῦ πληθυσμοῦ τῶν βρετανικῶν νήσων ἐπρομήθευσεν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν εὐθύνην ἔργασίαν χειρών. Τὰ πλοῖα δημητρίουν τὴν μεταφορὰν ἑκατοντάδων χιλιάδων μεταναστῶν, ἐνῷ μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἐδημιουργήθη ἡ ἀνάγκη διὰ νέαν χωρητικότη-

τα. "Αν εἰς ταῦτα προστεθῇ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ὁλόκληρος ἡ 'Αγγλία ἔχει πεισθῆ περὶ τῆς κυριαρχίας τοῦ ναυτικοῦ τῆς καὶ ἡτο ὅμοδύμας διατεθεὶμένη νὰ τὴν ὑποστηρίξῃ, εὐκόλως δύναται τις νὰ ἀντιληφθῇ διατί πρὸ τοῦ 1914 ἡ βρετανικὴ κατὰ θάλασσαν κυριαρχία δὲν ἡδύνατο παρ' οὐδενὸς νὰ ἀμφισθητῇ. Καὶ ἡτο, πράγματι, ἀδιαφίλονίκητος.

Η ΕΜΦΑΝΙΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

"Η κατάστασις ἐσημείωσε ραγδαίας ἔξελιξεις μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον. 'Αν τὸ γερμανικὸν ναυτικόν, ὅπερ πρὸ τοῦ πολέμου ἐνέβαλεν εἰς ἀνησυχίαν τοὺς 'Αγγλους, εἶχε διαστήθη, τὸ ναυτικὸν ὅμως τῆς συμμάχου των 'Ιαπωνίας καὶ τὸ ναυτικὸν ἐνίων οὐδετέρων χωῶν, τῆς 'Ολλανδίας — φέρ' εἰπεῖν — καὶ τῆς Νορβηγίας, εἶχον καταλάθει κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς τὰς θέσεις, αἵτινες παρέμειναν κεναὶ ὑπὸ τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Εἰς τὰς θέσεις ταύτας δὲν ἐπραγματοποίησαν οἱ 'Ιαπωνες καὶ οἱ οὐδέτεροι σημαντικά μόνον κέρδη, ἀλλ' ἀπέδειξαν καὶ ὅτι δὲν ήσαν ἀπαραίτητοι οι 'Αγγλοι.

"Ἀφ' ἔτερου αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης πρὸ τοῦ 1913 ἡτο ἵση την πρὸς τὴν γαλλικὴν (2.000.000 τόνων) ἐφέβασαν νὰ κατέχουν 12.4 ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1920 καὶ σήμερον ἐμφανίζουν ἐμπορικὸν στόλον ἵσον πρὸς τὸν βρετανικὸν (21.8 ἑκατ. τόνων). Μὲ τὸν στόλον αὐτὸν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἔξωρμησαν πρὸς κατάκτησιν τῶν θαλασσῶν καὶ δὴ τῶν μεταφορῶν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, αἵτινες μέχρι τότε ἀπέτελουν τὸ «κλειστὸν πεδίον θήρας» διὰ τοὺς 'Αγγλους.

Τέλος, διὰ Ειαφόρους ἀλλούς λόγους, πολλαὶ χώραι ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸ ναυτιλιακὸν προσκήνιον. Τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ὁ κ. Στύρωμεϋ ἀποκαλεῖ «έθνικισμὸν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ». Πρόκειται, πράγματι, περὶ παροχῆς ἀποζημιώσεων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, περὶ ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως, περὶ ἐνισχύσεων διὰ ναυπηγήσεις ἡ ἀκόμη καὶ περὶ προτιμήσεων, αἵτινες ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον διμυτάρων ἐπικρίσεων ἀπὸ μέρους τῶν Βρετανῶν, κατὰ τὸ μᾶλλον δικαιολογημένων, ἀν πιστεύση τὶς τὸν 'Αγγλον αὐτὸν συγγραφέα, δῆτις δῆμως, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν γενικὴν ταύτην γνώμην, θεωρεῖ τὴν Ισχὺν τῶν ἐν λόγῳ εμέτρων διακρίσεως, ὡς λίαν περιωρισμένην δολήν.

Κατ' αὐτὸν, δὲν θὰ ὑφίστασαι οὔτε καὶ πρόδηλημα «σημαῖῶν εὐκολίας», διότι — ὡς ὑποστήριζε — θὰ ὑπάρχουν πάντοτε χώραι, εἰς τὰς ὁποίας τὰ κέρδη θὰ φορολογοῦνται ολιγώτερον, παρ' ὅσον εἰς ἄλλας καὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐφοπλισταὶ τινες κατὰ τὰς περιόδους τῆς εὐημερίας θὰ σκεφθοῦν νὰ ζητήσουν καταφύγιον. Δὲν βλέπει τὶς, διστί θὰ ησαν οὗτοι περισσότερον ἀξιόμεμπτοι ἀπὸ τὸν τάδε ἐφοπλιστήν, γεννηθέντα ἐν 'Ελλάδι, ὅπτα 'Αμερικανὸν πολίτην καὶ ἐκμεταλλεύσμενον τὰ πλοῖα τοῦ ὑπὸ βρετανικὴν σημαῖαν ἡ ἀπὸ τὴν τάδε ἀγγλικὴν ἑταίριαν πετρελαϊσου, ητίς μετέφερε τὰ πλοῖα τῆς ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν Βερμούδων.

ΙΣΧΥΡΟΝ ΚΤΥΠΗΜΑ

Τῇ ἔπραξην οἱ Βρετανοί ἐφοπλισταί, διὰ νὰ ὑπερασπίσουν τὰς θέσεις των; Πρὶν ἡ ἔξετάσωμεν λεπτομερῶς — συνεχίζει ὁ ἀρθρογράφος — τὰς κριτικάς, δὲν θὰ ἡτο ἀνωφελές νὰ γνωρίσωμεν τὰς γενικάς ίθεας τοῦ κ. Στύρωμεϋ περὶ ἀγγλικῆς ναυτιλίας.

'Απὸ τεσσαρακοντάστις ὁ πατροπαράδοτος ἐφοπλισμὸς δὲν κατώρθωσε νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὸ αἴσθημα ἀνωτερότητος, ὅπερ ἐκληρονόμησεν ἀπὸ τῆς δικτυωριαῆς ἐποχῆς. 'Ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος τοῦ ἐφάντη ὡς ἔχαληρὸν μόνον ἐπεισόδιον, ὅπερ ηδύνατο νὰ λησμονηθῇ. 'Ηρέσθη νὰ ἀναμείνῃ καὶ νὰ ἰδῃ μέχρι τῆς στιγμῆς, καθ' ἦν ὁ συναγωνισμὸς ἀνελάμβανε τὴν πνοήν του, διὰ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν κίνησιν τῶν προπολεμικῶν ἔτων.

'Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος δὲν φάνεται νὰ τὸν ἔξηγαγεν ἐκ τῆς πλάνης ταύτης. Μὲ ἀφοπλίζουσαν ἀφέλεισαν ἔξακολουθεῖ νὰ πιστεύῃ ὅτι, ὁμολογουμένως, ὁ ἀγγλικὸς ἐφοπλισμὸς είναι ὁ καλύτερος, διότι οἱ 'Αγγλοι ἐφοπλισταὶ γνωρίζουν ἀρτίωτερον τὸ ἐπάγγελμά των καὶ ὅτι ὁ πελάτης ἔνα μόνον ἔχει νὰ πράξῃ: Νὰ καταφύγῃ εἰς αὐτὸν καὶ εἰς οὐδένα ἄλλον... (take it or leave it).

Φαίνεται εἰς τὸν 'Αγγλον ἐφοπλιστὴν φυσικῶτατον νὰ τὸν προτιμᾷ

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

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

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
» NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

ένος ναυλωτής, φυσικώτατον έπισης τὸ ἐμπόριον νὰ πωλῇ «τοίφ», διὰ νὰ διαφυλάξῃ ύπερ τοῦ «Ἀγγλοῦ» ἐφοπλιστοῦ τὸν ναῦλον καὶ πίπτει ἀπὸ τὰ σύνεφα, σταν τις τῶν ξένων ἀγοράζῃ «φόμπι», ίνα διαφυλάξῃ τὸν μεταφορᾶν ύπερ τῶν πλοίων τῆς ἔθνικῆς του σημαίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ «Ἀγγλος» διέπει ἀμέσως «διάκρισιν σημαίας».

Διὰ τὸν κ. Στώρμεϋ, ὁ σχετικὸς ἐκπεισμὸς τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ οφείλεται εἰς τὴν ἀδυναμίαν, εἰς τὴν ὅποιαν εὐρέθη μέχρι τοῦδε, νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ρουτίνας καὶ τῶν συμβατικῶν ιδεῶν καὶ τοῦτο, διότι παραμένει «θεσμὸς κλειστός», εἰς τὸν ὅποιον δῆλο αἱ σημαντικαὶ θέσεις κρατοῦνται διὰ τοὺς συγγενεῖς καὶ στοιχεῖς, ἐλλείψει θέσεων μὲν μέλλον, εἶναι ἀδύνατον νὰ προσελκύσῃ στρατιὰν ἑξαρέτων νέων.

Μέμφεται ὁ κ. Στώρμεϋ τὸν ἄγγλικὸν ἐφοπλισμόν, διότι, ἐλλείψει προοδευτικῶν ιδεῶν καὶ δυναμισμῶν, ἐπιζητεῖ μὲ συγχωνεύσεις καὶ συμπτύξεις ἀφ' ἑνὸς καὶ μὲ τὰς «Διασκέψεις» τῶν γραμμῶν ἀφ' ἐπέρου, νὰ ἀπομακρύνῃ τοὺς ὄχληρούς, νὰ ἔξουσιεράσῃ τὸν ἐπικίνδυνον συναγωνισμὸν καὶ — ἐν ὅλιγοις — νὰ προδῷ εἰς μικρὰς θυσίας, διὰ νὰ διατηρήσῃ θέσεις, αἴτινες, ἀνευ αὐτῶν τῶν προφυλάξεων, θὰ ἡσαν ἡδη χαμέναι. Διὶ ἔνος φιλελεύθερον οἰκονομολόγον, αὐστηρῶς ἔχομενον τούτο δύομάτος, οὐδεμεῖν ἔχειν ἀξίαν τὸ πράγμα. Καὶ ὁ κ. Στώρμεϋ δὲν εὐρίσκει πολλὰς δικαιολογίας διὰ τὰς ὄργανων αὐτάς, τὰς «Διασκέψεις», καὶ τὰς μονοπλιακὰς τάσεις, ποὺ καλύπτουν. Τούναντίον, διακρίνει εἰς αὐτάς, τὰ συμπτώματα σοβαρᾶς σκληρύνσεως εἰς τὸν βρετανικὸν ἐφοπλισμόν.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ

'Απὸ τοῦ 1918 ὁ γαιάνθραξ ἥρχισε προσδευτικῶς ἀντικαθιστάμενος εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνέργειας ύπο τοῦ πετρελαίου καὶ ἐν τίνι μέτρῳ ύπο τῶν ὑδατοπτώσεων. 'Η 'Ἀγγλία, ἥτις τὸ 1913 ἔχει 51 ἑκατομμυρίων τόνων γαιανθράκων (τροφοδοτοῦσα μὲ ναῦλους πλοία 5 ἑκατομμυρίων τόνων), ἔχει τὸ μέρον 10 μόνον ἑκατομμύρια τόνων. 'Αντιθέτως, ἡ εἰσαγωγὴ ὑγρῶν καυσίμων ἀνήλθε ταχέως ἀπὸ ἑκατομμυρίων τινῶν τόνων εἰς 60 καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόνων, τὸ 1960. 'Η τοιαύτη μετατροπή εἰς τὰς μεταφορὰς, δχι μόνον ἐπετρέψει τὴν ἐμπορικὴν ἴστορο πίσω τῆς 'Ἀγγλίας, ἀλλὰ καὶ ἐστέρησε τὰ πλοῖα τῆς τῶν ναῦλων διὰ τὰς ἑξαγωγάς, αἴτινες ἀντεπροσώπευον δι' αὐτὰ πολύτιμον παράγοντα εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμὸν καὶ τὴν ὑπερέργωσε νὰ προδῇ εἰς τὴν διάλυσιν ὀυθρακοφόρων (culliers) πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τόνων.

'Αντιθέτως, αἱ εἰς δεξαμενόπλοια ἀνάγκαι καθίσταντο δόλεν ἐπιτακτικῶτεραι καὶ δικαίως ὁ κ. Στώρμεϋ μέμφεται τὸν «ἀνένδρητον» ἐφοπλισμόν, ὅτι ἀνέμενε μέχρι τοῦ 1956, διὰ νὰ προδῷ εἰς τὴν ἐπιβαλλομένην προσαρμογήν. Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1939 καὶ 1956, ὅ δικος τῶν εἰσαγωγῶν ηὗξητη κατὰ 350%, ἐνῷ ἡ χωρητικότης τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ηὗξητη μόνον κατὰ 31%, ἡ δὲ αὔξησις αὐτὴ ἀνέφεροτο, κυρίως, εἰς τὰς ἑταῖριας πετρελαίων. Διὰ τὴν ἐλλείψιν αὐτῆς προνοίας ἀπὸ μέρους τῶν 'Ἀγγλῶν, ὁ κ. Στώρμεϋ παρατάσσει πολλὰ παραδίγματα.

Διὶ ὅσους ἐφοπλιστάς αἱ δαστάναι ἐκμεταλλεύσεως περιλαμβάνουν σημαντικοὺς συντελεστὴν ἐργασίας χειρός, σπῶς συμβαίνει μὲ τὸν ἄγγλικὸν ἐφοπλισμόν, μόνον ἡ τεχνικὴ πρόοδος θὰ ἐπιτρέψῃ μείωσιν τοῦ κόστους. 'Ἐνῷ δὲ οἱ πλεῖστοι τῶν ἀνταγωνιστῶν τῶν, ἔκοντες, ἡκολούθησαν τὴν δόδον ταύτην, οἱ 'Ἀγγλοι ἐφήρμοζαν, μέχρις ἐπ' ἐσχάτων, ἀδιατάρακτον πολιτικὴν ἀναμονήν, ἀναβολῆς εἰς τὴν ἀντικατάστασην τῶν ἀπτραχαιωμένων κλασσικῶν ἀπομηχανῶν διὰ μηχανῶν ντήζελ, ἀναβολᾶς δοσὸν ὅφερα τὴν αὔξησιν μεγεθών καὶ ταχυτήτων καὶ ἀναβολᾶς εἰς τὴν εἰδίκευσιν τῶν πλοίων, εἰς τὴν τυποποίησην τῶν ναυπηγήσεων, εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν μεθόδων χειρισμοῦ. (*)

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Μετὰ τὸ τέλος τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταί, εἴτε διὰ νὰ ἀπομακρύνουν τὸ φάσμα τοῦ «εκρατικοῦ στόλου», εἴτε μὲ τὴν ἐλπίδα νὰ πραγματοποιήσουν ἀμεσα κέρδη, ἔχρησιμοποίησαν κατεστεμένως τὰ διαθέσιμα κεφαλαία τῶν εἰς τὴν ἀγορὰν πολαιῶν πλοίων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ ἔχουν πλέον ἀρκετὰ χρηματικὰ περιθώρια διὰ νὰ ἐπιτύχουν, ύπο τούτης συνήθεας συνθήκας, τὸν ἔκσυγχρονισμὸν τοῦ στόλου τῶν. Θὰ ἡδύναντο ἀκόμη νὰ πράξουν τοῦτο, ἀν ἐδέχοντο νὰ καταφύγουν εἰς δανεισμόν. Οἱ ἐκ παραδόσεως δύμως ἐφοπλισταὶ δεκινύουν, ἐν τούτῳ, μεγάλην δυσπιστίαν. 'Οπαδοὶ τῆς αὐτοχρηματοδοτήσεως, δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ χρεώνωνται, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὸ κράτος καὶ εἰναι σχετικῶς ἀξιοσημείωτον, διὰ αἱ κατὰ τὸ 1921 καὶ 1935 χορηγηθεῖσαι ἐν 'Ἀγγλίᾳ

(*) Παραχρονεὶς μερικούς ἐκ τῶν ὄρθιμῶν, τοὺς ὅποιους ἀνέσφερεν ὁ κ. Στώρμεϋ: ΚΑΙ ΓΙΤΤΗΡΕΣ Ν ΤΗΣΣΕΛ: Τὸ 1939, τὰ 62% τοῦ νορδηγικοῦ στόλου ήσαν δημόσιοι κίνηται, ἔναντι 8% τοῦ ἄγγλικοῦ. Μ πάλι κέρριερς: Τὸ 1960 ύπηρχον ἐν τῷ κόσμῳ 229 σκάφη, ἀνώ των 14.000 τόνων, εἰς δὲ τὴν 'Ἀγγλίαν οὐτε ἔνα. Δεξαμενόπλοιοι: Τὸ 1960, τὰ 50% τῶν ὑπηρεσίων δεξαμενοπλοίων ἐν τῷ κόσμῳ ήσαν χωρητικότητος 20.000 τόνων καὶ ἄνω, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχο ποσοστό δῆλο τὴν 'Ἀγγλίαν ήτο 36%, δῆλο δὲ μόνον τάκερς ήσαν τῶν 45.000 τόνων.

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Address : Riva Schiavoni 4159
Cables : VISCONTI - VENICE

Phones : 28779
Private : 29065 - 34715

VENICE - ITALY

πιστώσεις διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ στόλου τῶν τράμπες, δὲν ἔχρησιμοποιήθησαν ἐξ ὀλοκλήρου. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀλλων χωρῶν δὲν εἰναι τόσον διακριτικοῖ.

Βεβαιώνει ἀφ' ἐπέρου διότι τὸ βρετανικὸς ἐφοπλισμὸς θὰ ἡδύνατο εύκολως νὰ ἔξειρη ἀλλαχοῦ τὰ χρηματικὰ μέσα, τῶν ὅποιων εἰχεν ἀνάγκην καὶ μέμφεται αὐτόν, διὰ δὲν ἐπωφελήθη τούτου. Τὸν ἐπικρίνει ἐπίσης διότι, διτον ἡδύνατο νὰ τὸ πράξῃ, δὲν διεχώρισε τὰ συμφέροντά του ἀπὸ τὰ συμφέροντα τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων καὶ διότι δὲν ἀπετάθη εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, ἀλλ' οὐτε καὶ εἰς τὰ Ισπωνικά, διτον ἐδίκαιοιολόγουν τούτο αἱ διαφοραὶ ποιότητος, τιμῶν καὶ χρόνου παραδόσεως.

Παίζει τις ἐκ τοῦ ἀσφαλούς, διτον ρίπτων ἡ καὶ πρὶν ἀκόμη ρίψη τὸ χαρτί του ἐπὶ τὴν τραπέζης τοῦ παιγνίου, γνωρίζη τὸ ἀποτέλεσμα. Θὰ ἡδη διεθεστο εύκολον εἰς ἀκαδημαϊκὸν οἰκονομολόγον, κλεισμένον μὲ τὰς στατιστικάς του μέσα εἰς ἓνα πύργον, νὰ εἴπῃ — φέρ' εἰπεῖν — διότι οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ διέπραττον σφάλμα ἀποκτώντες τὸν γερμανικὸν στόλον τοῦ 1918, ἐπειδή, συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τοῦ 1920, θὰ εύρισκον τὸν ἔξαρτετα νέα πλοία εἰς χαμηλήν τιμὴν ἡ διότι θὰ ἐπραγματοποιούν λιόντες ἐπικερδῆ ἐργασίαν, ἀν παρήγγελλον «εσούπερ - τάνκερς» παραδοτέα κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ.

Αἱ σημεριναὶ δυσκολίαι τοῦ Ισπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δστις ἡκολούθησεν εἰς εύρειαν κλίμακος τὴν τακτικὴν τοῦ δανεισμοῦ πρὸς ἀνασυγκρότησην τοῦ στόλου του, φέροντας εἰς τὸ προσκήνιον κινδύνους τινάς τῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν ὑποστρέψει διότι. Στώρμεϋ καὶ τὴν σωφροσύνην — τούλαχιστον ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου — τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΕΣΧΑΤΗ ΕΥΚΑΡΙΑ:

Μὴ θέλων διότι Στώρμεϋ νὰ ἀφήσῃ εἰς τοὺς ἀναγνώστας του λίαν ἀπαισιοδόξους ἐντυπώσεις, προσέθεσεν εἰς τὸ διβλίον του, γραφὲν τὸ 1960, ἐπίλογον ύπο τὸν τίτλον: «Τὸ μέλλον». 'Αναφέρει εἰς αὐτὸν ὁκτώ ἀκριδίων συμπτώματα ἀνεγενήσεως τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ:

Οἱ ἐφοπλισταὶ — γράφει — θῆσθαισαν τέλος τὴν ἀνάγκην νὰ ὀργανώσουν ἀπὸ κοινοῦ μίαν ἔρευναν ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταὶ τακτικῶν γραμμῶν ἀπεφάσισαν νὰ θέσουν ἐν ὑπερσίᾳ ταχύπλοα φορτηγὰ (τῶν 20 κόμβων). Οἱ ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίοιν θεωροῦν τὸ μέγεθος τῶν 45.000 τόνων, ὡς τὸ ἔφεζης εὐχρήστησον τούτου. Διὰ τὸν πραγματοποίησιν οἰκονομῶν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιβατηγάνων σκαφῶν ἀνακατασκεψάουν τὰ ὑπάρχοντα, ἀλλὰ δὲν ναυπηγούν πλέον. Οἱ ἐφοπλισταὶ τράμπας αὐξάνουν τὰ μεγέθη καὶ τὴν ταχύτητα, ἀντιμετωπίζουν δὲ καὶ τὴν δημιουργίαν νέων τομέων δράσεως. Τὸ καθεστὼς τῶν «Διασκέψεων» προεκάλεσε κριτικάς, αἴτινες πιθανῶν νὰ δηγήσουν ἀπεργούμενίσεις. Τέλος — καὶ τὸ συγγραφένος ἀποδίδει εἰς τοῦτο τὸιδίαζουσαν σημασίαν — ἡγέται τινὲς διότι πατραίτησον τῆς αξιώσεως νὰ ἐπιβάλλουν εἰς τοὺς ἄλλους τὰς ἀπογοητεύσεις τοῦ βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ φρονοῦν, διότι τοῦ λοιποῦ ἡ σωτηρία ἔξαρτάται, πρὸ πάντων, ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel.	346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv.	622552	0211007
BREMEN 1	Tel.	310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv.	446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel.	2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv.	45841	023876
BRAKE	Tel.	510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv.	510 via 4151	
NORDENHAM	Tel.	2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv.	2651 via 0244151	
EMDEN	Tel.	2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv.	2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel.	26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv.	21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Αύτά πού ἔγραψα εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΙΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΚΟΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ» διὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον ἀμοιβῆς τῶν ἀλιέων, συνεκίνησαν — ὡς φαίνεται ἀπὸ τὰς ἐπιστολὰς ποὺ ἔλασαν καὶ ἀπὸ σας ἡκουσα — τοὺς γύρω τῶν ὑπερποτίων ἀλιευτικῶν παραγράφους, ἀκόμη δὲ περισσότερον τοὺς εἰς τὰ μεγάλα ψαράδικα ἔργαζομένους, διὰ τοὺς ὅποιους ἀλλώστε καὶ ἔγραψαν. Οἱ μὲν, ἀμφιτάλαντευμένοι πρὸς τὸ παρόν, διστάζουν νὰ ἀποφανθοῦν καὶ διατηροῦν ὥρισμένας ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὰς ἐπιδιωκομένας μεταρρυθμίσεις. Οἱ δὲ, δηλαδὴ οἱ πολλοί, ἐπιδοκιμάζουν ἐκθύμας ταύτας καὶ ζητοῦν νὰ ἔφαρμοσθοῦν τὸ ταχύτερον. «Ἄλλοι πάλιν, σποραδικῶς, ὑποδεικνύουν διαφόρους τρόπους ἀμοιβῆς τῶν ψαράδων καὶ ὁ καθένας διὰ τὸ συμφέρον τοῦ συμβούλευει ἕνα ὄλαθτον τρόπον, διὰ τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ ὅποιου ὡς διὰ μαγείας θὰ τακτοποιηθοῦν τὰ πράγματα καὶ δῖος ὡς κόσμος θὰ μείνῃ εὐχάριστημένος.

Ἀναφέρω ταύτα ἐκ καθήκοντος, πλὴν τὸ ὑπὸ συζήτησιν θέμα εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὡςτε νὰ μὴ ἐπιδέχεται προχειρολογίας, οὔτε ἐφευρέσεις τῆς στιγμῆς καὶ πειραματισμούς. «Υπάρχει ἡ πεπατημένη μὲ τὰ ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα ποὺ ἀπέδωσε· ὁ σωστὸς δρόμος ὁ οὗ, ὅπως τὸν κατέστρωσαν οἱ προηγμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν λαοί, οἱ ὅποιοι, ἐκ κληρονομίας καὶ παραδόσεων καθοδήγουμενοι, ἡκολούθησαν ἔνα πρόγραμμα ἀρρήκτως συνιδεμένον μὲ τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὴν ἀμοιβὴν τῶν ἔργαζομένων, ὅπερ καὶ τοὺς ἔργαζομένους πλήρως ἰκανοποιεῖ, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις δὲν ἔκθετε εἰς παραλόγους ἐπιβαρύνσεις. Ἡ ἐπὶ σειράν ἑτον ἀνελλιπῶς ἔφαρμοζομένη αὐτὴ μέθοδος, ἀπέδωσε θετικὰ ἀποτέλεσματα καὶ συνετέλεσε κατὰ μέγα μέρος δῶστε νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Τοῦτο μόνον ἀρκεῖ διὰ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς κριτήριον τὸν καλού χειρισμού καὶ ὡς γνώμων - παράδειγμα διὰ νὰ τὸ ἀκόλουθησουν δοσοι φιλοδοξοῦν νὰ ἀποκτήσουν συγχρονισμένην καὶ ἀποδοτικὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ ἑναλίου πλούτου.

Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου, δὲν ἀρκεῖ νὰ ἐπικαλούμεθα τυπικῶς τὰς προδόσους τῶν ἔνειν ψαράδων, ἀλλὰ πρέπει νὰ εἰμεῖθα ἐπακριβῶς ἐνήμεροι, ΠΟΙΑΙ λεπτομερῶς εἶναι αἱ πρόσδοι τῶν, ΠΟΥ στηρίζονται, ΠΩΣ καὶ ΠΟΤΕ ἐπραγματοποιήθησαν. Προσέθετα δὲ διτὶ, ἐάν τὰ ψαράδικα τῶν προηγμένων χωρῶν ἔχουν συναγωνιστικήν ικανότητα, τοῦτο δοφείται ἀποκλειστικῶς, ΠΡΩΤΟΝ εἰς τὴν ἔξιετον τεχνικήν κατάφτισιν τῶν ψαράδων, ΔΕΥΤΕΡΟΝ εἰς τὴν χρηστήν διαχείρισιν καὶ τὴν λελογισμένην ἔκμετάλλευσιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ ΤΡΙΤΟΝ, τὸ καὶ σπουδαιότερον, εἰς τὸν τρόπον ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων. Ἐν συνεχείᾳ, λεπτομερῶς ἐπεξήγησα τὰ δύο μόνον ἐκ τούτων σημεῖα, τὸ δεύτερον καὶ τὸ τρίτον καὶ ἐπεφύλαχθην νὰ ἀναπτύξω ἀνάλιτικάτερον τὸ πρῶτον την σημεῖον, ποὺ ἀφορᾷ τὴν τεχνικὴν κατάφτισιν τῶν ἀλιέων. Αὐτὸς εἶναι τὸ θέμα μας διὰ σήμερον θέμα πολὺ ἐνδιαφέρον, βεβαίως, ἀλλὰ καὶ καθ' δλα πολὺ λεπτόν, διότι θίγει τὴν ἐπαγγελματικήν ὑπόστασιν τοῦ ἀλιευτικοῦ μας κόσμου. «Ἐάν λοιπὸν ἔξ υπαρχῆς δὲν καθορίσθων σαφῶς αἱ σκοπιαὶ ἀπὸ τὰς ὀποίας τοῦτο θὰ ἐποπτεύῃ καὶ τὰ κριτήρια, βάσει τῶν ὅποιων θὰ ἔξετασθῇ, θὰ δημιουργηθῶν δλως ἀνεδαφικαὶ παρεξηγήσεις.

Πρὸς ἀποφυγὴν οἰσασθῆτε παρερμηνείας διευκρινίζω τὰ κάτωθι: Τὸ στοιχεῖον ποὺ ἔχωριζει τοὺς ἔνειν ψαράδες ἀπὸ τοὺς δικούς μας — πρὸς τὸ παρόν διάλαχιστον — εἶναι ἡ ἔξαρτος τεχνικὴ τῶν κατάφτισις. Τοῦτο δὲ διότι λείπει ἀπὸ τοὺς «Ἐλλήνας ἡ ἐπὶ μεγάλων ἀλιευτικῶν πλοίων μακροχρόνιος ἔξασκησις, ἐφ' δσον ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία εἰς τὴν χώραν μας εἶναι δημιούργημα τῶν τελευταίων μόλις ἔτῶν καὶ οἱ ἀλιέις μας ἥρχισαν νὰ ἔργαζωται ἐπὶ ποντοπόρων ψαράδικων κάπως ἀργά, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς ἔνειν ποὺ εἰδικεύθησαν εἰς τὴν μεγάλην ἀλιείαν πρὸ πολλῶν δεκαετηρίων. «Οταν λέγω πρὸ πολλῶν δεκαετηρίων.

Ετηρίδων, ἔνοω ὅτι κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα, στρατιαὶ στελεχῶν διαδοχικῶς ἐδημιουργήθησαν, ἔξησκήθησαν καὶ ἔξειδικεύθησαν εἰς τὴν ἀλιείαν, τούτεστιν εἰς τὴν γρίπησιν τῶν μεγάλων θυνθῶν. Ἐννοῶ τὴν στρατιὰν τῶν μαθητευομένων ποὺ ἔξειδικεύθησαν ὑπὸ διδασκάλων λίαν ικανῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν δευτέραν, τρίτην καὶ τετάρτην γενεάν τῶν δοκιμῶν, ποὺ ἔδιδαχθησαν ἡ μᾶλλον ποὺ ἐμυθήθησαν εἰς τὸ ἐπίπονον τοῦ ἀλιέως ἔργον. Τοιούτον τι, ἐάν δὲν ἀπατῶμαι, δὲν συνέδη εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Μένων μὲ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ ὡς ἄνω σύντομος ἐπεξήγησις, διασαφήνει πλήρως τὸ τυχόν μειονέκτημα τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν ἀλιέων μας καὶ δικαιολογεῖ κατὰ μέγα μέρος τὴν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο καθυστέρησιν. «Υπάρχουν ὅμως καὶ πολλὰ ἀλλα αἰτία, ποὺ δικαιολογοῦν τὸ προσωρινὸν αὐτὸν μειονέκτημα, — διότι προσωρινὸν αὐτὸν μειονέκτημα, — καὶ θὰ ἔξαφανισθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὡς θὰ ἴδωμεν κατωτέρω. Ἐκ τῶν αἰτίων ποὺ προανέφερα, ἐκεῖνο ποὺ πρέπει νὰ σχολιασθῇ εἶναι τὸ ἔξης: «Πέραστα περίπου χρόνια ἀφ' δου ἐπεδόθημεν εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, καὶ καθ' δλον αὐτὸν τὸ διάστημα προσλαμβάνομεν δι' δλας μας τὰς ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις, ἔνους ψαράδες ὡς εἰδικούς. Θὰ ἔπερπετε, δέβασια, ἐν τῷ μεταξύ, οἱ πλοίαρχοι καὶ οἱ ψαράδες μας, κάτι νὰ ἔδιδαχθησαν ἀπὸ τοὺς εἰδικούς αὐτούς. Οἱ Ισπανοὶ ὅμως ψαράδες, ποὺ συνεχῶς προσλαμβάνονται, δὲν ἐπιδεικνύουν τὴν δέουσαν προθυμίαν νὰ διδάξουν, φοδούμενοι μὴ τυχὸν καὶ ἀποκαλυφθῆ τὸ ἐπαγγελματικὸν μυστικὸν! «Ἐξ οὐ καὶ ἡ ἀργοπορία μας.

Μόλις οἱ ἔνοι εἰδικοὶ ἐπιβιδασθῶν ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ψαράδικου, εἰς Λάς Πάλμας ἡ ἀλλοῦ, ἡ ἀλιευτικὴ ἔξορμησις ἔξαρταῖς ἀπὸ αὐτούς καὶ οἱ ψαράδες μας περιορίζονται εἰς βοηθητικὰς ἔργασίας. Τὸ παράδοξον εἶναι ὅτι, πολλάκις, εἰς τὴν γέφυρα δὲν μένει παρὰ διαπονάσιος — φαρᾶς μὲ τοὺς δούοντος τοῦ διά τοῦ διευθύνη τοὺς ἐλιγμούς τοῦ σκάφους καὶ τὸν χειρισμὸν τῆς γριπίσεως. (Ρίψιν καὶ ἔξιν τῶν δικτύων). Παρὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτὴν ἔχεμύθεισαν, οἱ Ικανοὶ πλοίαρχοι καὶ ψαράδες μας, σὺν τῷ χρόνῳ, συνέλασθον τὸν καθ' δλου παλμὸν τῆς δουλείας καὶ ἀπὸ τίνας καιρού εἰς ὡρισμένα μόνον ψαράδικα δὲν προσθίται αἱ μὲν δάναον ταὶ πλέον εἰς τὸν καθ' δληρὸν παρά τοις ξένοις εἰδικούς. Τὸ πρώτον ἐπραγματοποίησε δύο ἐπιτυχεῖς ἔξορμήσεις καὶ ἔκόμισε 1.000 περίπου τόννους ἐκλεκτῶν ἵχθυων, εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα. Τὸ δεύτερον, μικρότερον σκάφος καὶ ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον συγχρονισμένα ποὺ διαθέτομεν, ἐπραγματοποίησε δύο ἐπιτυχεῖς ἔξορμήσεις καὶ ἔκόμισε 1.350 τόνους ἐκλεκτῶν ἵχθυων, τοῦδε ὥπερ δέον νὰ βεωρῆῃ ὡς λαμπρὰ ἐπιτυχίᾳ δι'. ἔνα σκάφος μέσης χωρητικότητος (ψυγεία - ἀποθήκαι καὶ ἔκα 280 — 300 τόνους ἀλιεύματος). Μοῦ ἔδοθη ἡ εύκαιρια νὰ συζητήσω μὲ τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς ψαράδες, τοὺς μηχανικούς καὶ τὰ πληρώματα. «Ολοὶ τοὺς νέας γεροδεμένας παλληκάρια, γεμάτα αἰσιοδοξία, αὐτοπεποίθοις καὶ πίστη στὴ δουλειά τους, «Δὲν ἔχουμε ἀνάγκην ἀπὸ ξένους εἰδικούς — μοῦ εἴπον — μπορούμε νὰ ψαφέψουμε διουδήποτε». Ή στήλη μου δὲν κάμει διαφῆμιστι, ἔθεωράσα σμῶς καθῆκον μου νὰ ἀναφέρω αὐτὰ τὰ δλίγα, ποὺ θὰ χρησιμεύσουν, τὸ πιστεύω, ὡς παράδειγμα.

Ούτω, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, δλα μας τὰ ψαράδικα δὲν θὰ ἔχουν ἀνάγκην ἀπὸ ξένους εἰδικούς. Είναι καὶ αὐτὸν ἔνα κατόρθωμα μὲ τὰ πιστεύα, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ τονισθῇ. «Ἐάν μαζὶ μὲ αὐτὴν τὴν ἐπιτυχία καὶ μὲ τὰς διευκολύνσεις ποὺ ἔξηγγειλεν ἡ Κυβέρνησις, ὡς πρὸς τὴν μείσων τῆς τιμῆς τῶν ὑγρῶν καυσίμων, τὴν μείσων τῶν ἐπιτοκίων διὰ τὰ δάνεια καὶ τὴν τῶν ἀσφαλίστρων, κατορθώσωμεν νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἔφαρμογήν τοῦ μισθολογίου ἡ μᾶλλον τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἐπὶ



Superior

Tugs

Superior

Service

Baltimore, Md.

Norfolk Va.

Philadelphia, Pa.

Photo by Hans Marx

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO"

τῶν μεγάλων φαράδικων - ψυγείων ἐργοζομένων, δηπως και εἰς τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλιείαν χώρας, τότε τὰ φαράδικα μας θὰ ἀποκτήσουν συναγωνιστικήν ικανότητα, ἵσην πρὸς τὴν τῶν ξένων, ισας και ισχυρότεραν, συνάμα δὲ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς μας θὰ είναι πολὺ χαμηλόν. "Οπως διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἔγινε τὸ θαύμα, χάρις εἰς τὴν ικανότητα τοῦ "Ελλήνος ναυτίλου, οὕτω καὶ διὰ τὴν ἀλιείαν μας θὰ γίνη ἄλλο ένα θαύμα, χάρις εἰς τὴν ικανότητα τῶν φαράδων μας. Ναυτιλία και Ἀλιεία θὰ είναι τὰ δύο σκέλη ἐπὶ τῷ δόποιν θὰ στηρίξεται ἐσαεὶ ή ἀνά τὰς θαλάσσας και τοὺς ὁκεανοὺς δραστηριότης τῆς φυλῆς μας.

"Ἄς δοῦμε τώρα πῶς νοεῖται η τεχνική κατάρτισις τῶν ἀλιέων και πῶς δύναται νὰ ἑκδηλωθῇ η ικανότης τῶν ἐπὶ τῶν μεγάλων ποντοπόρων ἀλιευτικῶν πλοίων - ψυγείων. "Πάραχουν τέσσαρες κατηγορίαι ειδικοτήτων, η κάθε μία μὲ τὰς ὑποδιαιρέσεις και δισκαλδώσεις της χωριστά. Αον. 'Ο πλοίαρχος και οι ἀξιωματικοί τῆς γεφύρας. Βον. Οι φαράδες και ἐν γένει τὸ πλήρωμα. Γον. Οι μηχανικοί και Δον. Οι ψυγειομηχανικοί. Δέν ἀναφέρω τοὺς ἀσυρματιστὰς και τοὺς μαγείρους, διότι είναι οἱ ίδιοι εἰς ὅλα τὰ πλοῖα, φορτηγά, ἐπιβατηγά και φαράδικα Αι ἀσχολίαι τῶν ἀνδρῶν ἐπὶ ἐνὸς ἀλιευτικοῦ - ψυγείου, είναι ἐντελῶς διάφοροι τῶν τῶν ἀλλών πλοίων, εἰς οὐ και ἢ εἰδίνευσις ἐνὸς ἐκάστου εἰς τὸν κλάδον του. 'Η τεχνική κατάρτισις τῶν ἀποκτάται διὰ τῆς μελέτης βεβαίως, τῆς διδαχῆς και τῆς ἑκπαιδεύσεως, πλήν κατὰ μέγα μέος και διὰ τῆς μακροχρόνου ἑξασκήσεως ἐπὶ τῶν φαράδικων, ὅποτε διλοκηροῦται η εἰδίκευσις και ἐπισφραγίζεται διὰ τῆς πείρας.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Οι πλοίαρχοι μας είναι ἀπὸ τοὺς καλύτερους τοῦ κόσμου, δὲν είναι ἀνάγκη νὰ τὸ τονίσω πλὴν τοὺς λείπει μία μικρὰ ἑξάσκησης διὰ τὸν τομέα τῆς ἀλιείας. Οι ξένοι οι πλοίαρχοι ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν είναι και σπουδαῖοι φαράδες συνάμα, διότι δόπις εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματός μου ἐπεξήγησα, παιδίθιμοι ἀποστῶνται εἰς τὴν ἀλιευτικὴν τέχνην, ἑξασκούνται τελείως, ειδικῶς ἑκπαιδεύονται και διαθηδὸν προάγονται εἰς πλοίαρχον - φαράδαν. "Ενας τέτοιος καπετάνιος είναι περιζήτητος, διότι είναι ικανὸς νὰ δημηγορῇ τὸ πλοίον του ὅπουδηποτε και νὰ φαρέψῃ ἐπιτυχῶς εἰς οἰανήποτε περιοχήν, δοθεόμενος πάντοτε ἀπὸ ἔνα τελείως ἑξηκομένο πλήρωμα. 'Άπο ἐλληνικῆς πλευρᾶς δὲν συμβαίνει τοιούτον τὴν ἀπακριῶς, ἀφοῦ προσλαμβάνονται συνεχῶς ξένοι φαράδες.

"Η πρόσληψις δεκάδος ξένων ὡς δημονέων εἰδικῶν, εἰς ἑκάστην ἀλιευτικὴν ἑξόρμησιν, ἐκτὸς τοῦ οὗ συνεπάγεται πρόσθετον και ἀσκοπον δαπάνην, ήτις ὑπερμέτρως ἐπιβαρύνει τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς, μᾶς ἐκθέτει στὰ μάτια τοῦ κόσμου ὡς ναυτικοῦ λαοῦ. 'Ακούεις ἐκεὶ ἐλληνικὸ φαράδικο μὲ ξένους φαράδες!!! "Ἐνῷ διὰ τὴν Ναυτιλίαν τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα είναι περιζήτητα ἀπὸ παντού, διὰ τὴν ἀλιείαν, φεύ, και τὴν ἔγχωριον ἀκόμη, νὰ συμβαίνει τὰ παράδοξον, νὰ ζητούμε τὴν δοθείαν... ξένων εἰδικῶν! "Ἐπαναλαμβάνω, λοιπόν: Θὰ ἥτο εὐχὺς ἔργον ἔναν εἰς ὅλα μας τὰ μεγάλα φαράδικα, καθιερώθῃ η συνήθεια νὰ προσλαμβάνονται δόκιμοι, ἀπόφοιτοι ναυτικῶν σχολῶν, διὰ νὰ ἑξασκηθοῦν, νὰ εἰδίκευθούν και σὺν τῷ χρόνῳ νὰ γίνονται πλοίαρχοι - φαράδες. Τὰ παιδιά αὐτά, γεμάτα ζῆλο και καλή διάθεση, ζητούν νὰ ἑκπαιδευθοῦν διὰ νὰ ἀποκτήσουν μία εἰδίκευσι διεθνῶς ὑποστάσεως, διόποιν εἶναι γιά νέους ὄριζοντας, γιά ζευνα, γιά περιπέτεια, γιά κέρδος. Αὐτοὶ θὰ ἀποτελέσουν τὰ νέα στέλέχη που θὰ κυβερνήσουν τὰ συνεχῶς πολλαπλασιαζόμενα ἀλιευτικά μας πλοῖα.

ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΕΕΗΣΚΗΜΕΝΑ

"Η σύγχρονος ἀλιεία θεωρεῖται σήμερον ὡς μία πολύπλοκος και πολυσύνθετος ΤΕΧΝΗ, ὅπου η ἐπαγγελματική κατάρτισις τῶν φαράδων παίζει προέχοντα ρόλον και ὡς παράγων τῆς ικανότητός των δεσπόζει καθ' ὅλην τὴν ἀλιευτικὴν ἑξόρμησιν. "Ενα φαράδικο ήμπορεῖ νὰ γεισίσῃ τὰ ἀμπάρια του μὲ ἑκλεκτὰ φάρια ἐντὸς ὀλίγων ήμερών, δητὸν τὸ πλήρωμα είναι τεχνικῶς κατηρτισμένο και ἔνα ἄλλο, τῆς ίδιας χωρητικότητος και ἴπποδυνάμεως μηχανῆς, εἰς τὴν ίδιαν ἀκρίων περιοχήν, νὰ ἀργοτρόπησῃ διπλάσια ὅπαν οἱ ἄνδρες ὑστερούν εἰς τεχνικὴν κατάρτισιν. "Ολα τὰ ἄλλα είναι ἀφηρημέναι ἔννοιαι και «επει τερ ο εν τω». "Υπάρχει ὅμως και η ἀνάποδη, δηπως λέγουν θυμοσόφως οι φαράδες: «Καὶ τὸ πιὸ σπουδαῖο και συγχρονισμένο φαράδικο στὰ χέρια ἀτζαμήδων θὰ κατανήσῃ ἔνα ἀχρόστο ἐργαλεῖο, ως ἐπίσης και τὸ πιὸ ἐπιδειξιον πλήρωμα ἐπάνω σὲ καράβι ξεχαρβαλωμένο θὰ χαραμισθῇ και δὲν θὰ ἀποδώσῃ».

Οι ἄνδρες ποὺ ἐργάζονται στὰ φαράδικα, είναι συνήθως ἑξηκομένοι δι' ὅλον τὸ ἔργον τῆς ἀλιείας, ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ἔως τὸ τέλος. "Ο καθένας ήμπορεῖ νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν συνάδελφο του ἀνὰ πάσαν στιγμήν, εἰς ὅλας τὰς φάσεις και τὰς ἀνάγκας τοῦ φαρεύματος. Διὰ νὰ διευκολυνθῇ

SHIP OWNERS
WE SPECIALISE IN OBTAINING YOUR
INDIAN FREIGHT TAX REFUND

CONSULT:

JAMES MACKINTOSH & CO. PRIVATE LTD.,
STEAMSHIP AGENTS - OPERATORS - CHARTERERS - SHIPBROKERS

DARABSHAW HOUSE, BALLARD ESTATE,

(POST BOX 123.)

BOMBAY - I (INDIA)

TELEPHONES: 26 · 1686
26 · 4598

CABLE: "MACKINTOSH,
TELEX: PR 76 BOMBAY."

ὅμως η ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασία, οἱ ἄνδρες μοιράζονται τὴν δουλειά, σύμφωνα μὲ τὴν εἰδίκευσιν και ἐπίδοσιν ἑκάστου. Οὔτω, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ η καλυτέρα ἀπόδοσις ἐργασίας, συντονίζονται αἱ προσπάθειαι δὲν και οἱ ἄνδρες διαχωρίζονται εἰς εἰδικότητας ὡς ἔχησι: 1ον. Οἱ ἄνδρες διὰ τὴν καθαρῶς ναυτιλιακὴν ἀσχολίαν, τὸ πηδάλιον, δάρδιαν γεφύρας, ἐπιφυλακήν, σήματα, φῶτα, ἀγκυραν, κάδους, λιμενικά κ.τ.λ. 2ον. Οἱ ἄνδρες διὰ τὴν ρίψιν και ἐλέγιν τῶν δικτύων, τὴν περιποίησην τούτων, τὴν ἀντικατάστασιν η τὸ ποσοτάρισμα, τὰ ἐμβαλμάτων, τὸ πλέξιμο και διὰ τὸν γένει αἴφορὰ τὰ δικτύων μὲ τὰ διάφορα ἑξαρτήματα των. 3ον. Οἱ ἄνδρες διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ βαρούλου και τῶν ράουλων διὰ τὰ συρματόσχοινα δεξιά και ἀριστερά (ὑδατοθυρίδες και δίκτυα). Τὸ δίντιστο εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ διατάκτικα ἐργαλεῖα τῆς γριπίσεως, διὰ τοῦτο οἱ δινταδόροι πρέπει νὰ είναι τελείως ἑξηκομένοι. 4ον. Οἱ ἄνδρες διὰ τὴν περιποίησην και διαλογήν τῶν ιχθύων μόλις δηγοῦν ἀπὸ τὰ δίκτυα. Ξεκοίλιασμα, κόψιμα κεφαλῶν και πτερυγίων διὰ τὰ μεγάλα κομμάτια, πλύσιμο και ταξινόμησης καθ' εἶδος. 5ον. Οἱ στοιβαδόροι τῆς κουβέρτας. Οἱ ἐπιδέξιοι, ποὺ στοιβάζουν τὰ φάρια στὰ τελλάρα, κατὰ μέγεθος, κατ' εἶδος και τὰ πρετοιμάζουν διὰ τὴν κατάψυξιν. 6ον. Οἱ ψυγειατζῆδες, ὅπως τοὺς ονομάζουν οι φαράδες, ποὺ καταψύξουν τὰ φάρια στὰ τελλάρα και τὰ καταψύξουν τὸ ἀλιεύμα. Είναι και αὐτὸ μία ειδικότης. 7ον. Οἱ στοιβαδόροι τὰ πλοίαρχην προσπάθειαν, διὰ τὸν ποτοθετούν μὲ τὰ κατεψυγμένα φάρια εἰς τὰ κύτη - ψυγεία.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ

Οι μηχανικοί τοῦ φαράδικου, είτε τοῦτο εἶναι ἀτμοκίνητο, είτε δηζοκίνητο, ἔχουν ὑπωδηπότε περισσοτέρας ἀσχολίας ἀπὸ τὰ ἄλλα πλοῖα. Διότι, ἔναν τῶν ἄλλων πλοίων η κίνησις είναι μεταφορικὴ ἐργασία μόνον, τὰ φαράδικα, ἐκτὸς τοῦ «πρήγαινε και ἔλα», είναι ὑποχρεωμένα νὰ παραμείνουν ἐπὶ πολλάς ἑδδομάδας ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων και νὰ φαρεύουν νύκτα και ημέρα. Σημειωτέον διτὶ η μηχανή προσώσεων, μὲ τὰς συνεχεῖς αὐξενισμούς τῶν στροφῶν κατὰ τὸ φάρευμα, κουράζεται συνεχῆ ἐπιθέλεψιν. Οἱ δάρδιες τῶν μηχανικῶν και τῶν δοθείων εἰναι σύντομες και τὰ ωδόρια κουραστικά. 'Ἀλλοι μόνον νὰ συμβῇ κάποια ἀνωμαλία κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀλιείας! Οἱ ἄνδρες, ἔχοντες ἐπίγνωσιν τὴν εὐθύνης των, φιλοτιμούνται και καταβάλλουν κάθε δυνατήν προσπάθειαν, διὰ νὰ φέρουν εἰς αἴσιους πέρας τὴν ἀποστολήν των, εύρισκονται ναυχημέρον ἐν ἐγρηγόρσει, δηλαδή κοιμούνται μὲ τὸ ταχύτερον.

Περαίνων, θὰ ὑπογραμμίσω, διτὶ η εὐχρηστότερη τεχνικὴς καταρτίσεως, διότι εἶχει ἑξέχοντα ρόλον. "Υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξὺ ψυγειομηχανικούς ἑράς και τοῦ ίδιου τεχνικοῦ τῆς θαλάσσης. Δὲν πρόκειται νὰ κάμω φιλολογία και σύγκρισι, πρέπει δημος νὰ τονίσω διτὶ, ἔναν ό ψυγειομηχανικός δὲν είναι καλῶς κατηρτισμένος και συμβαίνει συχνά - τὴν ὑπεύθυνος δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἐπιδιορθώσῃ, τότε δηλητή ἑξόρμησις πάει χαμένη. Διὰ τοῦτο ό ψυγειομηχανικός πρέπει νὰ είναι ἀριστος, νὰ ἔχῃ καλούς δοθείους και νὰ συνεπικουρωθῇ ὅποτε τοὺς ἡλεκτρολόγους, τοὺς μηχανικούς τοῦ πλοίου, διὰ νὰ θεραπευθῇ - ἃς πούμε - σιαδήποτε κακή λειτουργία τῶν ψυκτικῶν μηχανημάτων τὸ ταχύτερον.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑ ΑΤΟΜΟΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1967

Την 11ην Φεδρουαρίου άνεκοινώθη είς τήν 'Αγγλικήν Βουλήν ύπό τού Πρωθυπουργού και τού 'Υπουργού τῶν Μεταφορῶν, ότι ή σκέψις πρός κατασκευὴν ἐνὸς ἡ καὶ τριῶν ἀτομοπλοίων μικροῦ καὶ συναγωνιστικοῦ κόστους, θά εἰσελθῃ εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματοποίησεως τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον, ώστε ἐντὸς τοῦ 1967 νὰ διασηκώσουν τὰς θαλάσσας βρεταννικὰ ἀτομοκίνητοι μονάδες, ἀνήκουσαι εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ 'Υπουργεῖον Μεταφορῶν εἰχε ζητήσει τὸ 1960 ἀπὸ τοὺς ἀγγλικοὺς ναυπηγικοὺς οἰκούς, ὅπως ὑποβάλλουν προσφοράς διὰ μίαν σίκουρηκην πυρηνικὴν πρωστήριον ναυτικῆς ἔγκοτάστασιν, μέχρι δὲ τοῦ τέλους τοῦ 1961 πέντε ἐργοστάσια εἶχον ὑποβάλει προσφοράς δι'. Ἑξ διαφόρους τύπους ἀντιδραστήρων, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τοιούτοι ἀφαιρετοί, ώστε νὰ ἔχαγωνται εἰς τὴν ξηράν ὅταν καταναλίσκεται τὸ πυρηνικὸν καύσιμον, ἀντικαθιστάμενοι ἀμέσως ἀπὸ «ἀνταλλακτικήν μονάδα». Δὲν θὰ καθυστερῇ οὕτω τὸ πλοῖον ἐν ἀναμονὴν ἀναγομώσεως τοῦ ἔξαντληθέντος πυρῆνος.

"Ἄν καὶ ἐκ τῶν ἔξ αὐτῶν προτάσεων ἔθεωρήθησαν κατάλληλοι διὰ περαιτέρω δοκιμᾶς μόνον δύο, ἡ βρεταννικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισεν, διὰς καταβληθούν εἰς τοὺς διαγωνισθέντας οἰκούς διάφορα ποσά, ὑπερβαίνοντα συνολικῶς τὰς £ 250.000, πρὸς κάλυψιν μέρους, τούλαχιστον, τῶν τεραστίων δαπανῶν εἰς ἄς ὑπεβληθέσαν οὕτω.

Οἱ τελικῶς προκριθέντες τύποι εἴναι οἱ ἀκόλουθοι:

α) 'Ο ἀντιδραστήρ Vuleain τῆς Belgoenvalaire, ἀποτελῶν ἔνα λίαν ἔξειλιγμένον τύπον ἀντιδραστήρος ὑδατοῦ πιέσεων, εἰς δὲ ἔχει ἐνοματωθῆναι καὶ ἡ ἀρχὴ τοῦ μεταβλητοῦ μετριαστοῦ. 'Η ἀρχὴ αὐτῆς ἀναφέρεται εἰς τὰς μεταβολὰς τοῦ φάσματος οὐδετερονίων τοῦ ἀντιδραστήρος, τὰς προκαλουμένας διὰ τῆς ἐναλλαγῆς τοῦ μίγματος βαρέος καὶ ἐλαφροῦ ὕδατος.

β) 'Ο ἀντιδραστήρ διολκηρωτικοῦ δραστηρίου (integral boiling reactor), δοτοῦ ἀποτελεῖ ἔξειλιξ τοῦ τύπου ἀντιδραστήρος τοῦ βρεταννικοῦ ὄργανισμοῦ ἀτομικῆς ἐνέργειας.

'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω τύπων, ἡ ἐπὶ τῶν ὅποιων μελέτη θὰ συνεχισθῇ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου, πλεονεκτικῶτερος φαίνεται ὁ τύπος Vuleain, διότι εἴναι κατάλληλος διὰ κάθε τύπου πλοίου καὶ προσφέρεται τόσον λόγω τῆς οἰκονομικῆς κατασκευῆς του, δσον καὶ λόγω τῆς οἰκονομικῆς του ἐκμεταλλεύσεως.

'Ἡ δελγικὴ ἔταιρία, ἡ ἔχουσα τὸ προνόμιον τοῦ ἀντιδραστήρος Vuleain, συνεργάζεται ἡδη μετά τῶν ἀρμοδίων βρεταννικῶν ἀρχῶν, ώστε ἐντὸς τοῦ 1964 νὰ ἀρχίσῃ ἡ ναυπήγησις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, ἡ ἐνὸς μπάλκ - κέρριερ ἡ ἐνὸς ὑπερωκεανίου ἡ καὶ, δπερ καὶ τὸ πιθανότερον, καὶ τῶν τριῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

Τὸν παρελθόντα μῆνα ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Bessgegen», 9.250 τόνων d.w., ναυπηγήθεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Kaldnes τοῦ Tønsberg, τὸ ὅποιον χαρακτηρίζεται ως «τὸ πλέον σύγχρονον φορτηγὸν τοῦ κόσμου».

'Ἀπὸ τὰ στόμια τῶν κυτῶν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου, ποὺ δήκουν ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς μέχρι τῆς ἄλλης, καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ σκάφους, μέχρι καὶ τοῦ αὐτομάτου χειρισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως τῶν βαλδίων διπτυθμένων, ὅπατος κλπ., δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἔχουν ἐφαρμοσθῆ κατὰ τὴν ναυπήγησιν, διαρρύμισιν καὶ ἔξοπλισμόν, δλαι αἱ τελευταῖαι πρόσδοι τῆς τεχνικῆς.

'Ασφαλῶς ὅμως, ἐκείνῳ ποὺ κυρίως χαρακτηρίζει τὸ ἐν λόγῳ πλοίον εἴναι οἱ γερανοὶ φορτοεκφορτώσεως, τύπου Sverre Munck τοῦ Μπέργκεν,

βάρους 120 τόνων ἔκαστος, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ σκάφος διαθέτει τρεῖς. Κινούμενοι ἐπὶ σιδηροτροχιῶν, προσημησμένων εἰς ἐκάστην τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, οἱ ἐν λόγῳ γερανοὶ δύνανται νὰ κινηθοῦν κατὰ μῆκος ὀλοκλήρου τοῦ καταστρώματος, ἀπὸ τῆς πρώρας μέχρι τῆς εἰς τὸν πρύμνην εύρισκομένης γεφύρας, εἰς δὲ καὶ μόνον χειριστῆς χειρίζεται ἀπὸ ἀποστάσεως αὐτούς, ἐκ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ τῆς γεφύρας. Φυσικὸς ὁ χειρισμὸς δύναται νὰ γίνη καὶ ἀπὸ εύθειας, ἐκ τοῦ θαλαμίσκου ἔκαστου γερανού.

Ἐνισχατοῦντον, ὅτι τὸ δέλος τῶν ἐν λόγῳ γερανῶν δύναται νὰ φθάσῃ εἰς μεγάλην ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἀπόστασιν εἰς τὴν ξηράν, ἐπίσης δὲ νὰ παραλάβῃ ἡ ἐναπόθεση ἐντὸς τοῦ κύτους καθὲ «σαπανίαν» φορτίου ἀκριβῶς εἰς τὴν θέσιν της, ώστε ἡ φορτοεκδότωσις νὰ συντομεύεται κατὰ τὰ 80% — ητοι εἰς τὸ 20% μόνον τοῦ συνήθως ἀποτιμένου χρόνου.

Τὸ πλοίον εἶται διὰ πλοίου συνήθους κατασκευῆς τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ τοῦ αὐτοῦ ὅγκου κυτῶν, ἀπαιτεῖ διὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσίν τοῦ ἐν τὸς τοῦ πλοίου ὅποιος ἡ ἀπασχόλησην ἔχηκοντα ἐργατῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τρεῖς συνεχεῖς ἡμέρας, ἐνῷ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, μὲ τοὺς τρεῖς γερανούς του, θέλει μόνον ἐξ ἐργάτας ἐργαζομένους 5½ περίπου ὥρας διὰ τὴν πλήρη φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσίν του.

Ἐκεστος γεοσανὸς Sverre - Munck στοιχίζει 275.000 στερλίνας, τὸ ὑψηλὸν ὅμως αὐτὸ κόστος τῆς ζύγου κυτῶν, ἀπαιτεῖ διὰ τὴν γεγονότος, ὅτι δὲ χρόνος τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς τοῦ πλοίου μειοῦται εἰς τὸ ἐν δωδέκατον τοῦ συνήθους. "Αι ληφθῆ ὑπὸ δψιν ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἀνάλισκῃ ἐν ὅρμῳ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τυπικοῦ κυκλικοῦ του ταξιδίου, ἐν μόνον εἰκοσιτετράροών, ἔναντι τῶν 13 περίπου ἡμερῶν τῶν εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν ἀπασχολουμένων πλοίων τῶν αὐτῶν πλοιοκτητῶν, μεταφερόντων συνήθως ἀγγλικῆς κατασκευῆς αὐτοκίνητα εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐπὶ ταξιδίου συνολικῆς διαρκείας 35 ἡμέρων, εἴναι φανερὸν ὅτι τὸ «Bessseggen» θὰ συμπληρώνῃ τὸ αὐτὸ ταξίδιον εἰς 23 ἡμέρας καὶ οὕτω θὰ πραγματοποιῇ 5½ κυκλικὰ ταξίδια κατ' ἔτος περισσότερα.

Τὸ πλοίον εἶται διὰ, λόγῳ καὶ τῆς εἰς ἐργατικά οίκονομίας, ἡ πλήρης ἀπόσβεσις τῆς ἀξίας των τριών γερανῶν, ἐκ τοῦ ποσοῦ ποὺ θὰ ἐξοικονωθῆται λόγῳ τῆς χρήσεως αὐτῶν, θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τετραετίας. 'Επιτυγχάνεται, δηλαδή, μειώσις μὲν τοῦ χρόνου φορτοεκφορτώσεως εἰς τὸ ὁδονότερον, τοῦ κόστους δὲ τῶν ἐργατικῶν εἰς τὸ ὁδονότερον.

ΧΑΜΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑ ΤΑΝΚΕΡΣ 80 ΔΩ. ΤΟΝ ΤΟΝΝΟΝ

Πρὸ τῆς ἀνάγκης ἐνισχύσεως τῆς συναγωνιστικῆς ίκανότητος, ἐξεπόνησαν τὰ ισταντικὰ ναυπηγεῖα ἔνα σχέδιον οίκονομικοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν 53.000 τόνων d.w., ὅπερ προσφέρεται ἡδη εἰς τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμὸν εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν 80 δολαρίων κατὰ τόνον d.w. 'Αναφέρονται σχετικῶς ὡρισμένα ἐπιτευχθεῖσαι οίκονομιαί εἰς τὴν κατασκευῆν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ σκάφους. Οὕτω, οἱ κύριοι λέβητες τῶν κινουμένων δι' ἀστροβίλων σκαφῶν θὰ φέρουν ἔνα μόνον θάλαμον. 'Ο ἀριθμὸς τῶν δεξαμενῶν φορτίου θὰ πειρισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον, αἱ σωληνώσεις θερμάνεσσα φορτίου καταρργοῦνται, ἡ μεγάλη ταχύτης δὲν ἐπιτζητεῖται, τὸ σύστημα ἐλεύθερας ροής, ἀντὶ τοῦ στεγανοῦ, ἐφαρμόζεται διὰ τὰ διαφράγματα, ώστε νὰ καθίσταται δυνατός ὁ πειρισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντλιῶν. Αὐταὶ καὶ τινες ἄλλαι τεχνικαὶ λεπτομέρειαι ἐπιτυγχάνουν τὴν οίκονομίαν υλικῶν, ἔξαρτημάτων καὶ τιμῆς.

'Ἐπι πλέον, τὸ ἐνδιαφέρον τῶν τριών γερανῶν προσφέρεται ἡ εύρυτα ἐφαρμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ, ητοι ἐπετεύχθη εἰς τὰ ισταντικὰ πλοία. Οὕτω, εἰς τὰ «μπάλκ - κέρριερς» καὶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τὰ παραγγελθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα, παρὰ τοῦ κ. Κ. Λαιμού, οἱ κύριοι λέβητες φέρουν ἔνα μόνον θάλαμον.

Μὲ τὴν ἐφαρμογὴν ἐπίσης τῆς δολοειδοῦς στείρας, ἐπιτυγχάνεται ἡ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου.

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. Ἀκτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφ. 470.895

άναγκαιούσια μεγαλυτέρα ταχύτης, μὲν μικράν, σχετικώς, ιπποδύναμιν μηχανής. Πράγματι, ἡ «Κουνιένταλ Όιλ» παρήγγειλε τελευταίως δεξαμενόπλοιο αὐτή 87 δολλαρίων κατά τόννον Ι.Β., τὸ δὲ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν διὰ μεγάλα τάνκερς διατηρεῖται ἡδη μεταξὺ 80 ἔως 87 δολλαρίων κατά τόννον.

Ἐκπληξη, πάντως, ἀπετέλεσε τὸ γεγονός, ὅτι καὶ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα προσφέρουν 90 δολλάρια κατά τόννον Ι.Β.

ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ, ΔΙΑΓΩΓΗΣ ΒΥΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΡΟΠΗΣ ΚΑΜΨΕΩΣ

Ὦς εἶναι γνωστόν, αἱ πλεῖσται τῶν ἐν κυκλοφόρια συσκευῶν καθορισμοῦ εὐσταθείας καὶ διαγωγῆς βυθισμάτων τῶν πλοίων, δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐν πλῷ ὑπὸ κακᾶς καιρικᾶς συνθήκας ἢ δίδουν ἀνακριβῆ ἀποτελέσματα καὶ διὰ τοῦτο δὲ Βέλγος ναυπηγὸς κ. G. Ganson, μετὰ μακρὰν μελέτην καὶ ἐπίπονα πειράματα, ἐπέτυχε τὴν κατασκευὴν νέας συσκευῆς, δυναμένης νὰ χρησιμοποιηθῇ μὲ ἀπόλυτον ἀκρίβειαν ἐπὶ σκληρῶν διατοιχίοντος πλοίου, παρεχούσης δχι μόνον τὰ ἀπαιτούμενα στοιχεῖα εὐστάθειας καὶ διαγωγῆς βυθισμάτων, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ τὴν ροπὴν κάμψεως, ποὺ ὑφίσταται τὸ πλοῖον ὑπὸ κάθε συνθήκην φορτώσεως.

Ἡ συσκευὴ δύναται νὰ τοποθετηθῇ εἰς οἰανδήποτε θέσιν καὶ μὲ οἰανδήποτε κλίσιν, ἀκόμη καὶ κατακορύφων, μὴ ἀπατοῦσα, ἐπομένως, εὐθύγραμμισιν ἢ δριζονταῖσιν. Ἡ ἀκρίβεια αὐτῆς εἶναι σχεδὸν ἀπόλυτος, ἐπειδὴ δὲ ἡ κατασκευὴ τῆς εἶναι καθαρῶς μηχανική, μὲ τὰ διάφορα τρημάτα αὐτῆς εἴτε μονίμως προσηρμοσμένα ἢ ἔχοντα αὐτορρυθμιζομένην κίνησιν, δὲν ἀπαιτεῖται ἔνεργειά τις (ἥλεκτρικὸν ρεύμα κλπ.) διὰ τὴν λειτουργίαν της, ἢ δὲ χρησιμοποιήσταις αὐτῆς εἶναι ἀπλῆ καὶ ταχεῖα. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐνδιεἴσεων τῆς λαμβάνονται ἀπ' εὐθείας, χωρὶς νὰ ἀπαιτήσῃ ὑπολογισμός τις ἢ προσφυγὴ εἰς διαγράμματα ἢ πίνακας.

Διὰ τῆς συσκευῆς αὐτῆς παρέχονται τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα στοιχεῖα εὐστάθειας τοῦ πλοίου διὰ πάσαν προσθήκην, ἀφάρεσιν ἢ μετακίνησιν φορτίου, οιουδήποτε δάρους, μὲ εὐλογα τὰ ἀποτελέσματα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ἐπειδὴ δὲ ἡ θεωρητικὴ βάσις κατασκευῆς αὐτῆς εἶναι λίαν ἐνδιαφέρουσα, ἐπεξηγούμενην αὐτὴν κατὰ τὸν συντομώτερον δυνατὸν τρόπον:

Ὦς εἶναι γνωστόν, διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ καθορίσωμεν τὴν διαγωγὴν βυθισμάτων καὶ τὸ μετακεντρικὸν ὑψος ἐνὸς πλοίου, εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζωμεν τὴν ἀκριβῆ θέσιν τοῦ κέντρου δάρους αὐτοῦ, τόσον ὡς πρὸς τὸ διάμηκες, πρὸς καθορισμὸν τῆς διαγωγῆς βυθισμάτων, ὃσον καὶ ὡς πρὸς τὸ ὑψος ἀπὸ τῆς τρόπιδος, πρὸς καθορισμὸν τοῦ μετακεντρικοῦ ὑψους. Πρὸς τοῦτο, ἀπαιτεῖται ἡ ἀκριβῆς γνῶσις τοῦ ἀλγεδρικοῦ ἀθροίσματος τῶν ροτῶν δλῶν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου δάρων, καθὼς καὶ τοῦ δάρους αὐτοῦ τοῦ πλοίου, ὡς πρὸς πᾶν ἐπὶ τοῦ πλοίου σημείον. Καὶ εὐρίσκομεν τὴν θέσιν τοῦ κέντρου δάρους, διαιρούντες τὸ ἀλγεδρικὸν αὐτὸν ἀθροίσματος διὰ τὸν διάροισματος δλῶν τῶν δάρων.

Γνωρίζοντες οὕτω τὴν θέσιν τοῦ κέντρου δάρους καὶ τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, εὐρίσκομεν τὴν θέσιν τοῦ κέντρου ἀντώσεως ἐκ τῶν ἀντιστοίχων καμπυλῶν καὶ ὑπολογίζουμεν οὕτω τὴν ροπὴν διαγωγῆς, ἥτοι τὴν ροπὴν κλίσεως πρὸς τὴν πρώραν ἢ τὴν πρύμνην. Διαιρούντες τὴν ροπὴν αὐτὴν διὰ M.P.I. (ροπὴν ἀνὰ ἵντσαν βυθισμάτος), τὴν ὄποιαν εὐρίσκομεν διὰ τὸ ἀντιστοίχον ἐκτόπισμα καὶ τὴν διαμήκη μετακεντρικὴν ἀκτίνα, εὐρίσκομεν τὴν διαγωγὴν βυθισμάτων καὶ ἔξ αὐτῆς τὸ πρωράριον καὶ πρυμναῖον διθισμα.

Γνωρίζοντες, πάλιν, τὴν καθ' ὑψος θέσιν τοῦ κέντρου δάρους τοῦ πλοίου, εὐρίσκομεν εἰς τάς ἀντιστοίχους ὑδροστατικὰς καμπύλας τὴν θέσιν τοῦ μετακέντρου διὰ τὸ ἀντιστοίχον ἐκτόπισμα καὶ καθορίζομεν οὕτω τὸ μετακεντρικὸν ὑψος.

Ο ἐνδείκτης Cockerill - Ganson ἔκτελεῖ ἀκριβῶς ἔκάστην καὶ πάσας τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας μὲ ἀπόλυτον σχεδὸν ἀκρίβειαν. «Ολοι οι ὑπολογισμοὶ ποὺ ἀφοροῦν ἐν συγκεκριμένον πλοίον ἔκτελούνται ἐκ τῶν προτέρων, τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῶν καταχωρουμένων εἰς διαγράμματα καὶ ἐπομένως ἡ συσκευὴ δὲν ἔχει παρὰ νὰ παράσχῃ μόνον τὸ ἀθροίσματος δάρων καὶ τὴν θέσιν ἐκάστου ἔξ αὐτῶν.

Πρὸς ὑπολογισμὸν τῆς διαγωγῆς βυθισμάτων, ἡ συσκευὴ χρησιμοποιεῖ δύο συστήματα τεταγμένων, εἰς τὸ ἐν τῶν ὅποιων ἡ κατακόρυφος τεταγμένη παριστᾶ τὴν κλίμακα ἐκτόπισματος καὶ ἡ ὄριζοντια τεταγμένη (ᾶξων τῶν τετμημένων) παριστᾶ τὰς διαμήκης ροπᾶς ὡς πρὸς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου. Διθέντος δὲ τὰ κάθε συγκεκριμένον πλοίον εἶναι δυνατὸν νὰ προϋπολογισθῶν αἱ διαγωγαὶ αἱ ἀντιστοίχουσαι εἰς τὰ διάφορα ἐκτόπισματα καὶ αἱ διάφοροι ροπαί, τὸ ἐν λόγῳ σύστημα τῶν τεταγμένων παρέχει διάγραμμα τῶν καμπυλῶν τῶν διαφόρων ἐκτοπ-

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at

TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL,
THREE RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE :

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address : CULSTEVE

General European Agents :

SIMPSON, SPENCE & YOUNG

28 St. Mary Axe LONDON E.C.3.

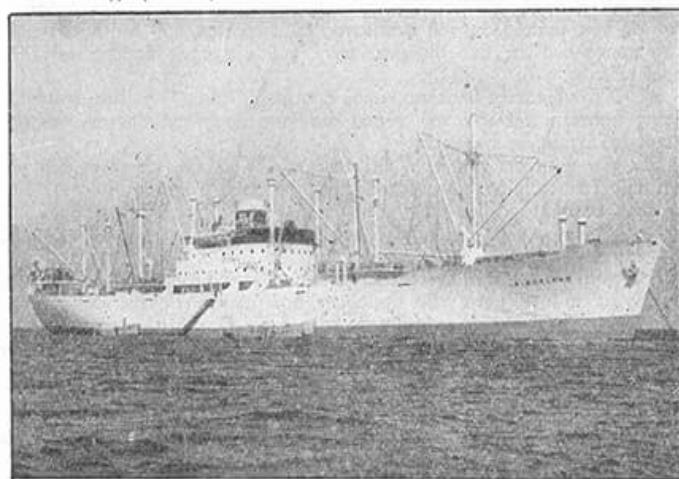
TEL. No AVENUE 5200

CABLES : FALLOSTEVE

σύμπτων, συναρπτήσει ἐκτόπισματος καὶ ροπῆς, διὰ τῆς συνδέσεως τῶν σημείων τῆς αὐτῆς τιμῆς καὶ ἐπομένως διὰ κάθε δοθὲν ἐκτόπισμα καὶ ροπὴν παρέχεται ἡ διαγωγὴ εἰς τὴν τομὴν τῶν τεταγμένων, θυμεῖται κινητού διαφανούς κανόνος φέροντος κεχαραγμένους ἐνδείκτας.

Εἰς τὸ ἔπειρον σύστημα τῶν τεταγμένων, ἡ κατακόρυφος τοιαύτη παριστᾶ τὴν κλίμακα δαρῶν, προστιθέμενων, ἀφαρούμενών ἡ μετακίνησιν, ἐνῷ ἡ ὄριζοντια παριστᾶ, ὡς καὶ εἰς τὸ πρώτον σύστημα, τὰς ὡς πρὸς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου διαμήκης ροπᾶς. Ἡ ροπὴ εἶναι τὸ γινόμενον τοῦ δάρους καὶ τοῦ μοχλοβραχίονος τοῦ ἀποτελουμένου τοῦ ἐκ τῆς ἀποστάσεως μεταξὺ κέντρου τοῦ πλοίου καὶ κέντρου δάρους τοῦ φορτίου - δάρους. Μέσω τοῦ μηχανισμοῦ ποὺ συνδέει τὰ δύο συστήματα τεταγμένων, ἔκαστη νέα διαγωγὴ βυθισμάτων παρέχεται αὐτομάτως ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου διαγράμματος διαγωγῆς, μόλις ὡς κινητὸς κανὼν τοῦ πρώτου συστήματος μετακινηθῇ καταστάληκας. «Οταν εἰς τὸ δεύτερον σύστημα τῶν τεταγμένων μετακινηθῇ ὡς ἐνδείκτης δάρους εἴτε τοῦ μηδενὸς εἰς τὴν τιμὴν τοῦ δάρους ποὺ προστίθεται κλπ., τὸ δάρος αὐτὸς περιλαμβάνεται αὐτομάτως εἰς τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τὸ πρώτον σύστημα τεταγμένων, δται δὲ μετακινηθῇ ὡς ἐνδείκτης ροπῶν ἐκ τοῦ μηδενὸς εἰς τὴν τομὴν τοῦ δάρους μὲ τὴν καμπύλην τῆς ἀντιστοίχου στοίχου τοῦ πρώτου πρόστιθαν τὸν κέντρον τοῦ πλοίου, ἡ ἀντιστοίχης ροπὴ αὐτομάτως προστίθεται ἀλγεδρικῶς εἰς τὸ σύνολον τῶν ροπῶν. Ἐπομένως, ἡ τομὴ τῶν τεταγμένων εἰς τὰς νέας αὐτὰς θέσεις, παρέχει τὴν διαγωγὴν βυθισμάτων.

Κατ' ἄλλογον τρόπον παρέχονται καὶ τὰ στοιχεῖα εὐσταθείας, δοθείσα δύο συστημάτων τεταγμένων ὁμοίων πρὸς τὰ ἀνωτέρω, μὲ τὴν διαφορὰν δὲ αἱ ροπαὶ λαμβάνονται ὡς πρὸς τὴν τρόπιδον οὕτως, ὥστε τὰ δύο διαγράμματα τοῦ συστήματος αὐτοῦ νὰ εἶναι γεωμετρικοὶ τόποι τῶν ἀπὸ τὴν τρόπιδος ἀποστάσεων. Ἐμφαίνεται οὕτω ἐκ τῶν διαγραμ-



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

μάτων ή έκαστοτε θέσις του κέντρου δύρους, ώς και τό μετακεντρικόν ώφος.

Πλήγη τών άνωτέρω ένδεικτών, χωριστού διά την διαγωγήν διυθισμάτων και χωριστού διά τα στοιχεία εύσταθείας, υπάρχει και τρίτος, αποτελών συνδυασμόν τών άνωτέρω δύο, χρησιμοποιούμενος καθ' όμοιον τρόπον, άλλ' άπαιτων μεγαλυτέρων προσοχήν — διότι τά διαγράμματα είναι έναποτεθειμένα τό ενν έπι τού ἄλλου (superimposed). Διά τὸν λόγον αὐτὸν είναι προτιμώτερον νὰ χρησιμοποιούνται οι δύο χωριστοὶ ένδεικται, παρὰ ό σύνθετος.

ΑΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΓΧΗΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Τὰ Ἰνστιτούτα Ναυτιλιακῶν Ἑρευνῶν τῆς Ἀγγλίας, Γαλλίας, Γερμανίας καὶ Ὀλλανδίας, εἰς τὰ όποια μετέχουν γνωστοὶ ἐπιστήμονες ὡς ἐκπρόσωποι τῆς ὑδρογραφικῆς ὑπερεσίας τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιελητηρίου, τῶν Ἐνώσεων Πλοιάρχων (Honourable Master Mariners), τῶν Ἐνώσεων Ἐφοπλιστῶν καὶ λοιπῶν ἔνδιαφερομένων ὀργανώσεων τῶν άνωτέρω χωρῶν, καθώρισαν τὸ 1959 μίαν ἐπιτροπὴν τῆς όποιας ἔργον ἦτο ή ἔρευνα τῶν συγκρούσεων εἰς τὴν Μάγχην καὶ τὴν Βόρειον Θαλασσαν καὶ ἡ ὑπόδειξις μέτρων πρὸς περιορισμὸν αὐτῶν.

Πρὸ μήνας περίπου ἐξεδόθη τὸ πόρισμα τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς, διὰ τοῦ όποιον διαπιστοῦνται διὰ τὸ ἥμισυ περίπου τῶν συγκρούσεων καθ' όλον τὸν κόσμον λαμβάνουν χώρων εἰς τὴν μεταξὺ νήσου Οὐάιτ καὶ φαροπλοίου Ἐλλεῖ περιοχὴν τῆς Μάγχης καὶ τῆς Βόρειου Θαλασσῆς, διὰ τοῦ ἡμίσεος αὐτοῦ αἱ περισσότεραι συγκρούσεις συμβαίνουν μεταξὺ πλοίων ἔχοντων ἀντιθέτους ἡ περίπου τῶν συγκρούσεων καὶ διὰ τοῦ ποσοστὸν 90% περίπου τοῦ συνόλου τῶν πλοίων, ποὺ διαπλέει τὴν άνωτέρω περιοχὴν χρησιμοποιεῖ ἔνα δισαύλων πλάτους μικροτέρου τῶν 5 μιλίων, γεγονός ὅπερ καὶ μόνον αὐτὸν θὰ ἐδικαιολογεῖ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν συγκρούσεων, αὐξανόμενον ἔτι περισσότερον ἐκ τοῦ σημαντικοῦ ποσοστοῦ μεγάλων καὶ ταχέων πλοίων, ποὺ διαπλέουν τὴν στενὴν αὐτὴν θαλασσαίαν λωρίδα.

Ἡ καθυστέρησις τῆς ἐκδόσεως τοῦ πορίσματος τῆς ἐπιτροπῆς ὀφείλεται κυρίως εἰς τὰς μεταξὺ τῶν μελῶν αὐτῆς διαφωνίας, ποὺ προεκλήθησαν ἐκ τῶν λύσεων, τὰς όποιας ἐκαστον ἔξι αὐτῶν προέτεινεν. Ἐπειδὴ ἡ γεφύρωσις τῶν ἀπόμενων αὐτῶν καθιστάτο σχεδόν ἀδύνατος, ἡ ἐπιτροπὴ ἀνέθεσεν εἰς διλογομέλη ὑποεπιτροπήν, ἡ οποία συντάχθη πόρισμα κοινῶς ἀπόδεκτὸν καὶ τοῦ ὅποιον αἱ λύσεις θὰ συνεδύσαν τὴν ἀπλότητα, ἀποτελεσματικότητα καὶ τὴν θεραπείαν τοῦ πορίσματος.

Πρὸς τιμὴν τῆς ὑποεπιτροπῆς αὐτῆς δύναται νὰ λεχθῇ, διὰ τὸ πόρισμά της, συνοδεύμενον ἀπὸ παραρτήματα καὶ χάρτας περιέχοντα ἔνα ἐκπληκτικὸν ἀριθμὸν ἀσυνήθους, πρωτοτύπου καὶ χρησιμώτατος ὑλικοῦ, ἀποτελεῖ μίαν Σολομώντειον πράγματα λύσιν τοῦ τόσου δυσκόλου καὶ πολυπλόκου αὐτοῦ προβλήματος, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς όποιας ἀπατεῖ σχετικῶς ὅλιγα ξέσοδα, διότι καθιερώνει μόνον 16 νέα δοθήματα ναυσιπλοΐας, εἰς τὰ όποια περιλαμβάνεται ἐν μόνον νέον φαρόπλοιον καὶ ἡ εἰς ἀλλας θέσεις ἀγύρωδοις δύο ἀκόμη ἐπι τῶν υφισταμένων φαρόπλοιον!

Διὰ τοῦ σχεδίου ποὺ ὑποδεικνύει τὸ πόρισμα αὐτὸν, καθιερώνται ὁ ἐντὸς ὑποχρεωτικῶν διαύλων πλούτων τῶν πλοίων, εἰς γενικάς δὲ γραμμάς δύναται νὰ λεχθῇ διὰ προτείνεται διὰ τὸ πρόσω Βορρᾶν μὲν πλέοντα πλοία ἀκολουθῶν τὴν πρὸς τὴν Γαλλίαν πλευρῶν τοῦ δισαύλου ἀπὸ Le Colbert εἰς Sandettie, τὰ δὲ πρὸς Νότον κατευθυνόμενα πλοῖα ἀκολουθῶν τὴν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν πλευράν. Ἀνάλογος είναι καὶ ὁ μέριος Ἐλλεῖ δισαύλος, καθιερώνται δέ, ἐν διλογοίς, ἡ εἰς τὸ δεξιὸν πλεῦσις ἐπὶ «δόδον» τῆς όποιας ἡ κεντρικὴ «διπλῆ λευκὴ» γραμμὴ σαφῶς θὰ σημειώνται διὰ σημαντήρων καὶ φαροπλοΐων.

Τὸ ἀνωτέρω σχέδιον ἀπεστάλη δέδη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἀσφαλείας τῆς Διακυβερνητικῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὀργανώσεως (I.M.O.) πρὸς ἔγκρισιν καὶ ἐπὶ διεθνῶς πλέον ἐπιπέδου ἐφαρμογὴν, ἡ δὲ ἀπόδοχὴ αὐτοῦ ἀσφαλῶς θὰ μειώσῃ τὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα, διότι καὶ ὁ ἀπομένων κινδύνος τῶν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀγγλίας πορθμείων, τὰ όποια διασχίζουν εἰς διάφορα σημεῖα κατ' ὅρθην περίπου γωνίαν τὸν προτεινόμενον δισαύλον, δύναται σημαντικῶς νὰ μειωθῇ δι' εἰδικῶν ἐπίσης διευθετήσεων.

ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΔΡΑΝΩΝ

Ἡ γνωστὴ ἐταιρία κατασκευῆς πλοίων καὶ μηχανῶν τοῦ Γκοταβέρεν προσέφερε μίαν ἀκόμη ὑπηρεσίαν εἰς τοὺς κατόχους διζελομηχανῶν. Ἐπενόησεν ἀπλῆν συσκευὴν, ἐντοπίζουσαν τυχόν φθοράν εἰς τὰ ἔδρανα καὶ εἰδοποιούσαν τὸν μηχανικὸν περὶ τούτου.

Ἡ συσκευὴ προσαρμόζεται ἐπὶ τῆς κάτω ἄκρας τῆς εύθυντηρίας (γλύστρας) καὶ προκαλεῖ τὴν μετάδοσην ἡχητικοῦ καὶ φωτεινοῦ σήματος συναγερμοῦ μόλις τὸ πέδιλον ὁλιστήσεως καπέλθητο πέραν τῆς φυσιολογικῆς του θέσεως, συνεπείᾳ φθορᾶς εἰς τὸ ἔδρανον τοῦ σταυροῦ δὲ εἰς τὰ ἔδρανα τοῦ στροφαλοφόρου δέσσονος.

Εἰς τὴν περίπτωσιν φθορᾶς, τὸ πέδιλον ὁλιστήσεως πιέζει ἔνα ρυθμιστικὸν κοχλίαν, ρυθμισμένον κατὰ τρόπον, ώστε νὰ ἔχῃ διάκενον 3 πε-

ρίπον δεκάτων τοῦ χιλιοστόμετρου διὰ μηχανὴν φυχράν, ἡ κίνησις δὲ τοῦ κοχλίου αὐτοῦ μεταφέρεται μέσω μοχλοῦ καὶ ὡστικῆς πάθους εἰς ἔτερον μοχλόν, ὃ ὁποῖος θέτει εἰς κίνησην διακόπτην, ἐξ οὐδέποτε μία ἐνδεικτικὴ λυχνία καὶ τίθεται εἰς κίνησην μία ἡλεκτρικὴ σειρήνη.

Ο ρυθμιστικὸς κοχλίας δύναται, φυσικά, νὰ ρυθμισθῇ εἰς οιονδήποτε ἐπιθυμητὸν διάκενον, δοηθείᾳ εἰδικῆς χειριστικῆς λαβής καὶ οὐτῷ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ διὰ νὰ ζειστῇ τὴν προσοχὴν τοῦ μηχανικοῦ κατὰ τοὺς παλινδρομικοὺς κραδασμούς (racing) τῆς μηχανῆς. δύναται, συνεπείᾳ κακοκαιρίας, «ξενερίζῃ» ή ἐλίς.

ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Ἡ τελευταία λέξις τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι ἔνα σύστημα πηδαλίου, τὸ όποιον κατεσκευάσθη τελευταίως ἀπὸ τὴν ἑταῖρον Σ. Μπράουν, γνωστὴν παγκοσμίως διὰ τὰς γυροσκοπικὰς πυξίδας καὶ τὰς συσκευὰς της κινήσεως πηδαλίου. «Ηδη τὰ νέα σκάφη ποὺ ναυπηγοῦν τέσσαρες τούλαχιστον Βρετανικαὶ ἑταῖροι, ἀναμένουν τὴν σειρὰν των διὰ νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ τὸ νέον αὐτόν αὐτόματον ἡλεκτρικὸν πηδαλίον, τὸ όποιον εἶναι πράγματι καταπληκτικόν, ἐνεκάρα τοῦ μηχανῶν ἀριθμοῦ τῶν μηχανημάτων καὶ ὄργανων, τῶν συγκεντρωμένων εἰς μίαν στήλην—κονσόλαν. «Η κονσόλα αὐτή, πλησίον τῆς όποιας ἴσταται ὁ πηδαλιούχος εἰς τὴν γέφυραν ἢ τὸ οἰκοστάτιον τοῦ πλοίου, εἶναι εἰς τὸ κάτω της ἄκρων 45 ἐκατοστάτη, εἰς τὸ ἄνω 50 ἐκατοστάτη, ἔχει ὑψός 1.87 μ. καὶ περιλαμβάνει τὸν ἐπαναλήπτην πυξίδος διὰ νὰ δείχνῃ τὴν πορείαν εἰς τὸν εύρισκόμενον εἰς τὸ πηδαλίον. Εἰς αὐτὴν ὅμως περιλαμβάνεται δὲς ὁ μηχανισμός τοῦ νέου συστήματος αὐτόματου ἡλεκτρικῆς πηδαλιούχησεως, ἐντιθέτοντας πρὸς τὸ κοινότερον σύστημα «τηλεμότορ». Τὸ νέον σύστημα περιλαμβάνει γυροσκοπικὴν πυξίδα «Αρμορ-Μπράουν», μεγέθους γραφομηχανῆς, τὴν πρώτην τοῦ εἰδους της, ποὺ ἐκυκλοφόρησεν εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ἐπρόκλετός της μεγάλην ἐντύπωσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παλαιότερές γυροσκοπικὰς πυξίδας, αἱ όποιαι ἐποθετοῦν μέσα εἰς μεγάλα κιβώτια. «Υπάρχει ἐπίσης καὶ μία μικρὴ ἡλεκτρονικὴ ἀριθμομηχανή διὰ νὰ ἐλέγχῃ τὴν αὐτόματον πηδαλιούχησιν.

Ἡ πλέον ἔνδιαφέρουσα καινοτομία εἶναι δὲ, ἐνῷ εἶναι ρυθμισμένη δι' αὐτόματον πηδαλιούχησην, ἐλεγχούμενην ὑπὸ γυροσκοπικῆς πυξίδος καὶ ἀριθμομηχανῆς, ἔχει προβλεφθῆ ὡστε νὰ ἡμιποροῦν νὰ γίνωνται μεταβολαὶ εἰς τὴν πορείαν τοῦ σκάφους. Εἰς ἄλλα συστήματα πρέπει νὰ ἀναλάβῃ πρώτα ὡστε ὁ πηδαλιούχος καὶ νὰ σταματήσῃ ὁ αὐτόματος τημονίερς, διὰ νὰ μεταβληθῆται ἡ πορεία τοῦ σκάφους, ἐνῷ μὲ τὸ νέον σύστημα Μπράουν ἀρκεῖ νὰ στρέψει πρὸς τὴν πορείαν ποὺ θέλομεν ἔνα δεικτήν, καὶ τὸ σκάφος στρέψει ἀμέσως. Διὰ μεγαλύτερα ἀσφαλειαν, ἔχει ληφθῆ πρόνοια, ὡστε εἰς περίπτωσιν βλάβης τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος, νὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν αὐτόματον πηδαλιούχησην μαγνητικὴ πυξίδης. Μὲ τὸ γύρισμα ἐνὸς δισκόπου, ὁ ἐλεγχος μεταβιβάζεται εἰς τὴν μαγνητικὴν πυξίδα, διὰ τοῦ πηδαλιούχου καὶ διδετοῦ συγχρόνως ἡ μαγνητικὴ πορεία εἰς τὸν ἐπαναλήπτην τοῦ πηδαλιούχου. «Ἐκτός τουτων, διδεται εἰς τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς σῆμα κινδύνου διὰ παρέκκλισιν πορείας. «Ἀντικειμενικὸς σκοτών τοῦ νέου αὐτούματου πηδαλίου δὲν είναι ἡ ἔξοικονόμησις ἐργατικῶν χειρῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπίτευξις μεγαλυτέρων ἀποδοσεων τῶν πλόων διὰ τῆς παροχῆς ἀκριβεστέρων πηδαλιούχησεως ἀπὸ ἐκείνην ποὺ ἡμιπρούν νὰ προσέφουν καὶ οἱ πλέον πεπειραμένοι πηδαλιούχοι.

Ἡ νέα ὅμως αὐτὴ πρόσδοσις πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι μικρὰ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν σύστημα ἐλέγχου, σχεδιασθὲν ὑπὸ τοῦ Σ. Μπράουν, τοῦ όποιον τὰ σχέδια ὑπεβλήθησαν πρὸς μελέτην εἰς μίαν μεγάλην Ἀμερικανικὴν ἑταῖρίαν δεξαμενοπλοίων. Μὲ αὐτὸν ὁ πλοιαρχὸς ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου, δηλαδί, διευθύνη τὸ σκάφος του καὶ θὰ χρησιμοποιεῖ δῆλας τὰς συσκευὰς ναυσιπλοΐας μὲν ἓνα ἀπλὸν ὄγγιγμα του χειροῦ, ἀλλὰ δὲ ἔχῃ ἀμεσον ἐλεγχον τῶν κυρίων μηχανῶν τοῦ σκάφους πρὸ τὴν γέφυραν. «Η ἑταῖρία Μπράουν ἔχει ἐφαρμόσει τοῦτο, εἰς μικροτέραν κλίμακα, εἰς ἀνεμότρατες. Εἰς μίαν μάλιστα ἑξ αὐτῶν, ποὺ ἀποτελεῖ τὸ χαρακτηριστικότερον παράδειγμα, ἡ μικρὰ γέφυρα τοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους εἶναι σχεδόν δυοὶ μὲ τὸ κατάστρωμα ἀπόγειώσεως ἀεροπλάνου, μὲ ἀτελευτήτους σειράς ὄργανων. Βλέπει τακεῖς δχι μόνον νεωτάτου τύπου παντόφ καὶ ἀλλας συσκευὰς ναυσιπλοΐας, ἀλλὰ ἡλεκτρονικούς ἀνιχνευτὰς φαρῶν καὶ πήχοδολιστικὰς συσκευάς. Προκειμένου περὶ μεγαλυτέρων σκαφῶν, ἔνδιαφέρουσα πρόσδοσις ἐπεπεύθη πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν ἐπὶ ἑνὸς φορτηγοῦ τῆς ἑταῖρίας Κλάν. Εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους ὑπάρχει καμπίνα μὲ ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ, εἰς τὴν όποιαν εἶναι συγκεντρωμένη δλα τὰ χειριστήρια καὶ ὁ μηχανικὸς πυροπερὲ νὰ ἐργάζεται μὲ ἄνεσιν. Τὰ χειριστήρια ἐλιγμῶν τῆς κυρίας μηχανῆς συνδέονται μηχανικῶς μὲ τὰς μηχανῆς. «Η καίουσα πετρέλαιον ἔγκατάστασις τοῦ λέβητος Κόχραν εἶναι πλήρως αὐτόματος, διὰ τὸν πιέσεων δὲ ἑνὸς κομβίου τίθενται εἰς λειτουργίαν ἡ σταματοῦ δλαι αἱ κύριαι ἀντλίαι. Αἱ τελευταίαι πληροφορίαι ἀναφέρουν δτὶ τὸ δλον σύστημα λειτουργεῖ καλῶς.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS : JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E. C. 2.

TELEGRAPHIC ADDRESS: TELEEX: TELEPHONE NO:
"NEGRITHEMO" PR 76 BOMBAY 261686
T. NEGRIS & Co.
SHIP SUPPLIERS & CONTRACTORS
Dorabshaw House, Ballard Road, P.O.Box 123
BOMBAY-INDIA

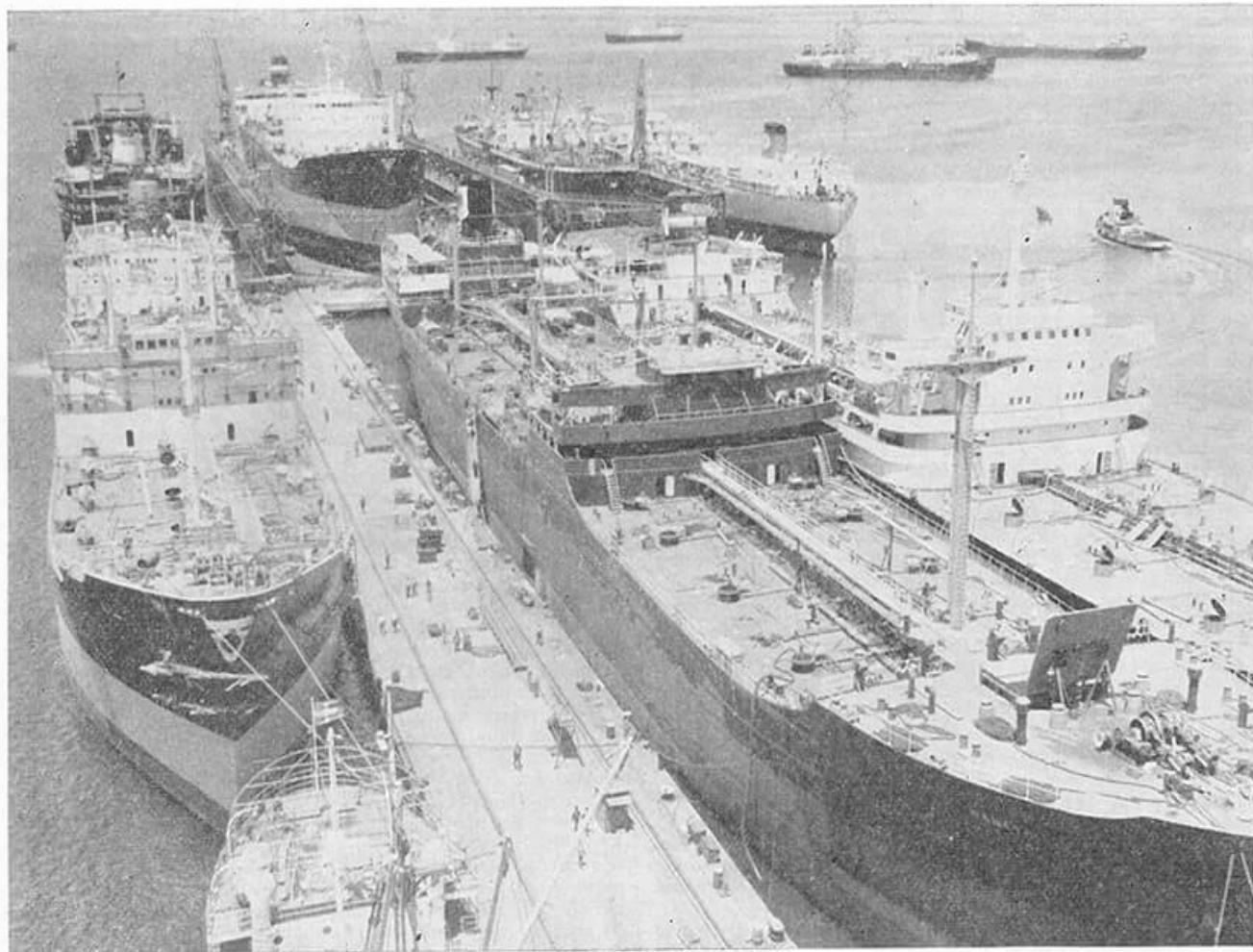
HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

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

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

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



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

Yard : Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.
Telex: ATHENS 96. Telephone: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents : HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I
Cables: SHIPNIAR LONDON. Telex: LONDON 28561/2. Telephone: MAYfair 8400.

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.
Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: Murray Hill 8-7070.

οιμιαν αλλην έμμεσον ή άμεσον εύθυνην» και έπειδή ό πραγματογνώμων άπεφάνθη ότι ή έλαττωματική ποιότης τού χάλυβος και ή έλαττωματική βαφή τών έλασμάτων έπιγενείς άσυνήθεις και ταχείς διασδρώσεις τής γάστρων, έκρινεν ότι τό ναυπηγείον ύπερχρεούτο εἰς τὰς έπισκευάς τού πλοίου καὶ εἰς τὰς ξέδας τῆς δικαστικής πραγματογνωμοσύνης, λόγω σημασίας τῆς μὴ άποδειχθείσης εύθυνης τού ναυπηγείου, άπεριψε τό αίτημα περὶ καταστίκης αύτοῦ εἰς άποκατάστασιν τῶν ζημιῶν τῆς άκινητοποίησεως τού πλοίου κατά τό διάστημα τῶν έπισκευῶν του. Έπιπροσθέτως, έπειδή ό πραγματογνώμων άπεφάνθη ότι ό πλοιοκτήτης δὲν είχε προδῆ έις τὴν καταλλήλων συντήρησιν τού σκάφους καὶ ότι ό άνεταρκής δεξαμενισμός έπετάχυνε τὰ φαινόμενα τῆς διασδρώσεως, τὰ άφειδόμενα εἰς τὴν κακήν κατασκευὴν καὶ τὸν χρησιμοποιηθέντα κακής ποιότητος χάλυβο, τό δικαστήριον έπενθαλεν εἰς δάρος τού πλοιοκτήτου τό ἔν πέμπτον τῶν συνολικῶν ζημιῶν.

Άντιθέτως, τό Εμποροδικείον τῆς Saint Nazaire (19 Απριλίου 1961) έκρινεν, ώς αύτούνθοντο, ότι τά έν τῆς άκινητοποίησεως τού πλοίου χάριν τῶν έπισκευῶν, γενόμενα ξέδας, φέρει ἐν τῷ συνόλῳ ό ναυπηγός. Έν τούτοις, άπέκρουσεν, ώς άντιθέτων πρός τάς έτη τού θέματος συνθείας, τής άξιωσιν άποζημιώσεως διά διαφυγόντα κέρδη τού πλοίου.

Τό Εφετείον τῆς Rouen (30 Νοεμβρίου 1961) διά δύο άποφάσεων αύτοῦ, έδέχθη τὸν κανόνα τῆς άποκαταστάσεως τῶν συμπληρωματικῶν ζημιῶν τού πλοιοκτήτου, ύπό τὸ δροῦ σημασίας, ότι αἱ ἐλόγω ζημίαι εἶναι άμεσος συνέπεια τού συμβατικοῦ πταίσματος τού ναυπηγού. Αἱ αὐταὶ άποφάσεις έδέχθησαν ότι ό ναυπηγός έτέλει ἐν πταίσματι διότι ἤγνοει τὸν πλοιοκτήτην, οὐ πέρι δώφειλας νά γνωρίζῃ ή ἀλλοι διότι γνωρίζων τούτο, δὲν άπεκάλυψε τὴν ὑπαρξίαν αὐτοῦ εἰς τὸν άντισυμβαλλόμενό του. Τέλος, άπόφασις τού αὐτοῦ Εφετείου (26 Μαΐου 1962) έδέχθη ώς ζημιῶν άποκαταστατέαν, τὰ ξέδας δσα έγένοντο διὰ τὴν άντικατάστασιν τῆς κινητηρίου μηχανῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν έπισκευῶν.

II. Κατὰ τή διδασκαλίαν τού Αστικοῦ Δικαίου, τὸ πταίσμα ματαιοῖ την λειτουργίαν τῶν άπαλλακτικῶν ρητρῶν. Πότε ύπάρχει πταίσμα καὶ δή τοιαύτης διαρύτητος, ὥστε νά υπέρτερη τῆς άπαλλακτικῆς ρήτρας εἶναι ζήτημα πραγματικόν, έναποκείμενον εἰς τὴν κρίσιν τού δικαστοῦ τῆς ούσιας, πάντως σημασίας, ώς έκρινε τό Ακυρωτικόν (7 Ιουνίου 1952), ή διαρύτης τού πταίσματος δέον νά κρίνεται ἐν ἀναφορᾷ πρός τὸν δροῦ τῆς συμβάσεως. Οὔτω, έκριθη ώς διαρύτης πταίσμα ή έγκατάστασις έλαττωματικοῦ μειωτήρος ναυτικῆς μηχανῆς, δστις εἰς πωληθῆ εἰς τιμὴν ἀνωτέρων τῶν ἄλλων μειωτήρων, μὲ τὴν συμφωνίαν ότι, τὸ πωλούμενον μηχάνημα θά εἶναι έξαιρετικῆς ἀντοχῆς.

III. Έρώτημα συχνά τιθέμενον εἶναι τὸ ποίαν προστασίαν παρέχει

εἰς τὸν ναυπηγόν, τὸ ύπό τῶν ἐταιριῶν τεχνικῆς ἐπιβλέψεως ή τῶν νηογνωμόνων ἐκδιδόμενων πιστοποιητικού. Τό έρώτημα εἶναι διττόν:

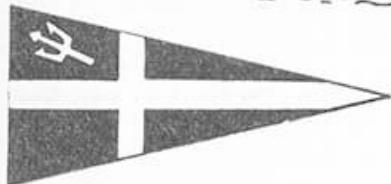
— Ποία ή ἀξια τῶν πιστοποιητικῶν τούτων;
— Ποία ή ἐνδεχομένη εύθυνη τῶν ἐκδιδόντων τοιαύτα πιστοποιητικά;
Εἰς τό πρώτον ἔρώτημα, ή νομολογία ἀπεφάνθη όμοφωνος ότι τά πιστοποιητικά ταῦτα ἔχωσι τὴν ἀποδεικτικὴν ἀξίαν ἀπέλων τεκμηρίων. Ή ἐκδοσίς πιστοποιητικοῦ ἐπιθεωρήσεως πλοίου ή μηχανῆματος ή τεμαχίου οίουδήποτε, δὲν παρεμποδίζει τὴν ἐπίκλησιν κεκρυμμένου έλαττωματος. 'Απαιτεῖται σημασία ή διεξαγωγὴ ἀποδείξεως κατὰ τοῦ πιστοποιητικοῦ.

"Οσον ἀφορᾶ τό δεύτερον ἔρώτημα, προσήκει ἀρνητική ἀπάντησις. Ή ἐπιδέπουσα δράσης τού παρ' αὐτῆς ἐκδοθέντος πιστοποιητικοῦ. Τό ζήτημα ήχθη ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων έξι ἀφορμῆς τῆς ἀκολούθου περιπτώσεως:

'Εφοπλιστής ήγόρασε πλοίον δάσει πιστοποιητικοῦ μηρυγώμονος εἰς διάνεφετο ἐσφαλμένων ή ἵπποδύναμις τῆς μηχανῆς. Τό πιστοποιητικὸν ἔξεδόθη σίτησε τού πωλητοῦ, μετ' ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου ύπο ἐμπειρογνωμόνων. 'Ανακαλύψας ὁ ἀγοραστής δραδύτης τὴν ἐσφαλμένην ἀναγραφὴν τῆς ἵπποδύναμεως καὶ θεωρήσας ταῦτην ούσιωδες στοιχεῖον τού πλοίου ἐνήγαγε τό VERITAS εἰς ἀποκατάστασιν τῆς ζημιᾶς ἣν ύπεστη ἐτης εἰς ησσονα τιμὴν μεταπωλήσεως τοῦ πλοίου.

Τό Εμποροδικείον τῆς Lorient καὶ μετά ταῦτα τό Εφετείον τῆς Rouen (16 Ιανουαρίου 1957), ἀπέρριψαν τὴν ἀγωγὴν τού ἐφοπλιστοῦ ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, δῆτα κατὰ τοὺς δροὺς τού κανονισμοῦ τού VERITAS, ή εἰς τὰ πιστοποιητικά αὐτοῦ ἀναγραφούμενην ἵπποδύναμις τῶν μηχανῶν τῶν πλοίων τίθεται κατὰ τὴν περὶ αὐτῆς δῆλωσιν τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τὸ περιστατικὸν τούτο δῶφειλε.

Τάς ἀντιλήψεις ταῦτας ἐνεπερνίσθη καὶ τό Ακυρωτικόν (11 Ιουλίου 1962) καὶ ἔκρινεν, ότι ή ἀγοράστρια ναυτιλιακή ἐταιρία, ἐτέλει ἐν γνώσει τῶν ναυτιλιακῶν συνθητῶν καὶ τῆς πρακτικῆς ἐν τῇ ἀγοραπαλησίᾳ πλοίων καὶ συνεπῶς δὲν δύναται νά λογορισθῇ ἀγοραστής τῆς ἵπποδύναμεως τῆς μηχανῆς οὔτε ἐδικαιούτο νά προσδώσῃ εἰς τὸ στοιχεῖον τούτο, δῆιαν δεδιαινόσεως παρεχούμενης ύπό τοῦ νηογνώμονος VERITAS καὶ δῶφειλε, συνεπῶς, νά προσδῷει εἰς τὰς ἐνδεικνυμένας δοκιμάς πρός ἔξακριδων τῆς ἵπποδύναμεως, πρὶν ή προδῆιεις τὴν ἀγωγὴν τοῦ πλοίου, τοσούτων μᾶλλον καθ' ὅσον οἱ πραγματογνώμονες ἐθεδίσαντο ἐν τῷ πιστοποιητικῷ, ότι δὲν ἐγένετο δοκιμαστικός πλούς καὶ δῆτα δὲν θά ηδύνατο καὶ τότε νά ἔξακριδωθῇ ή ἵπποδύναμις τῆς μηχανῆς, δῆιοι οἱ κύλινδροι αὐτῆς δὲν ἐφερον τὰ ἀναγκαῖα πρός τούτο μηχανῆματα μετρήσεως.



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΝ
ΜΕΙΩΜΕΝΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

ΔΠ ΜΑΣΣΑΛΙΑ ΔΠ ΛΥΔΙΑ ΔΠ ΜΗΔΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Πληροφορία: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε.Η.Σ.
Πειραιεύς - Τηλ. 474-341 - Τηλ. Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΟΥ "ΦΡΑΝΣ".

'Ο γενικός διευθυντής της «Γαλλικής Υπεραστατικής Γραμμής» κ. Λανιέ είς δύμιλιαν του, ἐπ' εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως ἐνὸς ἔτους ἀπό τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Φράνσ», ὑπεγράμμισε τὴν δικαίωσιν ὄλων τῶν ὑπολογισμῶν, τεχνικῶν καὶ ἔκεινων τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ποὺ κατηρτίσθησαν διὰ τὴν κατασκευήν του. Αἱ προβλέψεις περὶ τῆς ἐπιτυχίας ἀπεδείχθησαν ἔκ τῆς κτηθεῖσης πείρας ὅρθόταται. Τὸ «Φράνσ», εἰς 44 διάπλους τοῦ 'Ατλαντικοῦ καὶ δύο κρουαζέρας μετέφερεν 65.232 ἐπιβάτας, πραγματοποιήθησαν οὕτω μέσου δρου ἀπασχολήσεως τοῦ δι' ἐπιβάτας χώρου του 77% καὶ εἰδικῶτερον διὰ τοὺς ἐπιβάτας πρώτης θέσεως 90%.

Αἱ εἰσπράξεις ὀντὴν εἰς 113 ἑκατομμύρια φράγκων, ἐκ τῶν ὁποίων μόνον 4% προτίθησαν ἀπό ναύλους φορτίων. 'Εξ ἀλλου, αἱ δαπάναι ἀκμετάλλευσεως ἦσαν ἐλαφρῶς κατώτεραι τῶν 73 ἑκατομμυρίων φράγκων. Η ναυπηγησία τοῦ «Φράνσ» ἔχρημαστοδοτήθη σχεδόν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπό τὰ ἴδια κεφάλαια τῆς ἑταίριας, ἡ δὲ ἀκμετάλλευσίς του ἐκάλυψε τὸ σύνολον τῶν ἐπησίων ἀποσθέσεων καὶ τῶν προβλέψεων διὰ συντήρησιν (18 ἑκατ. φράγκων), καθὼς καὶ σημαντικὸν τμῆμα τῶν γενικῶν ἔξόδων τῆς ἑταίριας.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀποδειχθεῖσαν πληρότητα τῶν τεχνικῶν προβλέψεων, διὰ τὰ ἀποτελέσματα ὑπέρεβησαν τὰς ἐλπίδας τῶν κατασκευαστῶν καὶ τῶν μηχανικῶν. Τὸ σκάφος ἀνέπτυξε ταχύτητα 34 μιλῶν, ἀντὶ τῶν προβλεθέντων 33. 'Επιστρέψεις ἔξι λέθητες ἦσαν γενικῶς ἀρκετοί, ἔναντι τῶν ὀκτὼ ποὺ διαβέτει τὸ σκάφος, ἡ δὲ κατανάλωσις, εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 31 μιλῶν, 894 κιλῶν καυσίμου κατά μίλιον, εἶναι μικροτέρα τοῦ ἀρχικῶν προβλεθέντος ἐνὸς τόνου. Οἰκονομία δάρους, 1.400 τόνων ἐπραγματοποιήθη, ἔναντι τοῦ ὑπολογισθέντος δάρους, βάσει τοῦ σχεδίου, ἡ δὲ οἰκονομία αὐτῆς ἐπέφερεν αὐξήσιν κατά 35% τοῦ κανόνος εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΜΕΤΡΑ

'Η ἀναδιοργάνωσις τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας προσλαμβάνει ἡδη τὴν ὅριστικήν της μορφήν. 'Υπὸ τῆς πίεσιν τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζουν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἡ κυβέρνησις ἐπέτυχε πάντα — κατὰ τὴν φράστιν 'Ιάπωνας ἐφοπλιστοῦ — δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ πραγματοποιῇθη, βάσει τοῦ περὶ ἔθνικῆς ἀνάγκης νόμου. Συνεπήχθησαν ἐξ ὀμάδες ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. 'Η μεγαλυτέρα τούτων εἶναι ἡ τῆς «Νίππον Γιουσέν Καϊσά» μετὰ τῆς «Μιτσούμπιστος» καὶ τινῶν ἄλλων μικροτέρων ἑταίρων, μὲ σύνολον χωρητικότητος 3.156.716 τόνων δ.ν. Μετ' αὐτὴν ἔρχεται ὁ «Ομίλος 'Οζάκα Καϊσά - Νίππον Σόζεν καὶ ἔνιων ἄλλων ἑταίρων μὲ χωρητικότητα 1.909.261 τόνων δ.ν. ὑπὸ τὴν διοχείρισιν του. Αἱ ἐπόμεναι τέσσαρες ὀμάδες (ομίλος Καθασάκι, ομίλος Μιτσούΐ, ομίλος Γιαμασίτα καὶ Νίππον 'Οιλ Τάνκερ) θὰ ἔχουν

ὑπὸ τὴν διαχείρισιν των τονάζ κυμαινόμενον μεταξὺ 1.600.000 καὶ 600.000 τόνων δ.ν.

Πρὸς τοὺς ἐν λόγῳ ὄμιλος ἡ ιαπωνικὴ κυβέρνησις πρόκειται: νὰ παράσχῃ, διὰ καταρτίζομένου νομοσχεδίου, πενταετὴ ἀναστολὴν καταδολῆς τῶν τόκων δι' ὅλα τὰ ναυπηγικὰ δάνεια, τὰ συνασθέντα μέχρι τοῦ 17ου ναυπηγικοῦ προγράμματος. 'Ο τόκος τῶν δανείων τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν 18ου ναυπηγικοῦ προγράμματος θὰ πληρώνεται κατὰ 4% (ἀντὶ τῶν 5% προηγουμένων) ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν Τράπεζαν 'Αναπτύξεως καὶ 6% (ἀντὶ τῶν 7.13%) εἰς τὰς ἐμπορικὰς Τράπεζας. 'Ἐπὶ μίαν δεκαετίαν θὰ ισχύσῃ ἡ τοιαύτη ἐπιχορήγησις τῶν τόκων διὰ τὰ δάνεια τῆς τῆς κρατικῆς Τράπεζης καὶ ἐπὶ μίαν ἐπταετίαν διὰ τὰ δάνεια τῶν ιδιωτικῶν Τράπεζων. Τὰ ναυπηγικὰ δάνεια θὰ παρέχωνται ἐφεξῆς ὅποιαν κρατικὴν Τράπεζαν Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως, μέχρι ποσοστοῦ 80% τῆς ἀξίας ἐκάστου σκάφους.

Τὰ ἀνωτέρω μέτρα θὰ ἐφαρμόζωνται διὰ τὰς ὄμάδας ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες διασχείζονται χωρητικότητα 1.000.000 τόνων δ.ν. καὶ ἄνω, ἐκ τῶν ὅποιων σκάφη 500.000 τόνων δέον νὰ είναι ιδιοκτησία των.

ΙΣΡΑΗΛ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ZIM.."

Μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ δηζελοκινήτου φορτηγοῦ «Σαχάρ», ναυπηγήθησαν εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, ὁ στόλος τῆς ἑταίριας «Zim» ἡρίθμει τὴν 31ην 'Ιανουαρίου 47 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 410.000 τ. γκρός. 'Η δύναμις αὐτῆς καλύπτει τὰ 2)3 τοῦ συνόλου τῆς Ισραηλινῆς ναυτιλίας, ἥτις παρατάσσει 72 πλοῖα, 670.000 τ. γκρός. Τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς ἑταίριας περιλαμβάνει 20 ἐν ὅλω σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων δύο τῶν 3.000 τόνων κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χάιφας, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 18 ναυπηγοῦνται εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

ΙΤΑΛΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ "ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ.."

Νομοθετικὰ μέτρα λαμβάνει ἡ 'Ιταλικὴ Κυβέρνησις κατὰ τῆς ἀσκουμένης ἀπὸ διαφόρους ἔνεσις χώρας τακτικῆς διακρίσεως σημαίας. Ειδικῶν νομοσχεδίου ἐψηφίσθη ἡδη καὶ παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς ὑπουργοὺς 'Εξωτερικῶν καὶ Μεταφορῶν, διόπει τοῦ προσδιόνους ἐκάστοτε εἰς μέτρα, ἐν ἀνάγκῃ πιεστικά καὶ διὰ τῶν συναπτομένων ἐμπορικῶν συμφωνιῶν μὲ ωρισμένας χώρας, αἵτινες διαφυλάσσουν τὰς μεταφοράς ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν των πλοίων. Συγκεκριμένως, τὰ ἐξ 'Ιταλίας καὶ δι' 'Ιταλίαν φορτωνόμενα στημένα τοῦ θάλασσας, ὑπὲρ τοῦ προλαμβάνεται οἰδίποτε διάσκρισις σημαίας καὶ, ἐν ἀνάγκῃ, νὰ ἐπιβάλλεται ὁ σεδασμὸς τῶν συμφωνῶν παρ' ἔκστης χώρας. Συνιστᾶται, βάσει τοῦ νόμου, εἰδικὴ ἐπιτροπή, ἥτις θὰ παρακολουθῇ καὶ θὰ δέχεται σχετικάς καταγγελίας, θὰ ὑποδεικνύῃ δὲ καὶ τὰ ἐκάστοτε ληπτέα διοικητικὰ μέτρα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ο ΟΜΙΛΟΣ "ΜΠΡΟΣΤΡΟΜ.."

'Ο στόλος τοῦ ισχυροῦ ὄμιλου «Μπρόστρομ», εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ὅποιου ἀνήκει καὶ ἡ «Σουηδικὴ 'Ανατολικὴ Γραμμή», ἐνισχύθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μὲ 6 νεότευκτα σκάφη, 57.000 τόνων, ἐνῷ δύο περιήλικα, χωρητικότητος 15.000 τόνων ἐπωλήθησαν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1962, δὲ στόλος τοῦ ὄμιλου περιελάμβανε 91 πλοῖα, 780.000 τόνων καὶ εἶχεν ὑπὸ παραγγελίαν ἔτερα 9, χωρητικότητος 224.000 τόνων δ.ν. 'Ἐπομένως, δὲ ὄμιλος ἐφθασεν εἰς τὰ 100 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.010.000 τόνων δ.ν.

SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS

SALE & PURCHASE

Cable Address :

"Scanship"

Telex :

Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code

Tel. : 866-4811

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

Subagents at —

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

'Ελληνικὰ συμφέροντα ὑπὸ ἐλληνικῆν διαχείρισιν. 'Αποτανθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε πληροφοριαν

σχετικῶς μὲ τὰ Μεγάλα Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΑΙΒΑΝΟΝ, 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 C. 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 SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

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

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφή εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξιν περιστασίων τῶν κάτωθι σκοφῶν:

1. «Ἄκ αι καὶ ἀπέβαστην ὑπερωκεάνιον (πρώτῳ ὀλλανδικῷ «Iohan van Oldenbarneveldt») 20.314 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς «Γκρήκ Λάιν».

2. «Σύπριαν Μέντα» φορτηγὸν (πρώτῳ ἀγγλικῷ «Manchester Pionee», νεοαγορασθὲν) 2.073 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Giounvātēnt Marīn Ἐντερπράϊς» (διαχείρισις κ. Δ. Πετροπούλου).

3. «Ἀρχων Σερσφεῖ μ» φορτηγὸν (πρώτῳ ἀγγλικῷ «Dartmouth», νεοαγορασθὲν) 5.324 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πλανορμίτη» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Γεώργ. Νικολός).

4. «Κάπταιν Γ.» φορτηγὸν (πρώτῳ «Τρεῖς Ἱεράρχαι») 7.275 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πουέρτο Ντάριεν» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Θ. Παπαπατέρας).

5. «Παναχαϊκόν» δεξιπλοίον τ. γκρός 30.200 ὑπὸ ναυπηγήσιν.

6. «Γκιώνα» δεξιαμενόπλοιον, τ. γκρός 30.400, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

7. «Βροντή» μεταλλοφόρον - δεξιαμενόπλοιον τ. γκρός 32.600, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

8. «Άνεμος» μεταλλοφόρον - δεξιαμενόπλοιον, τ. γκρός 32.600, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

9. «Γεράνεια» δεξιαμενόπλοιον, τ. γκρός 30.400, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

10. «Άστραπή» μεταλλοφόρον - δεξιαμενόπλοιον, τ. γκρός 32.600, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

11. «Παναιτωλικόν» δεξιαμενόπλοιον, τ. γκρός 30.400, ὑπὸ ναυπηγήσιν.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σχετικῶς μὲ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα, τὴν δοθεῖσαν παρὰ τῆς ἔταιριας «Τρίτων» (τοῦ κ. Κ. Λαιμοῦ) ἔγνωσθησαν αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι: Πρόκειται περὶ δύο «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 45.000 τόνων καὶ τριῶν δεξιαμενοπλοίων τῶν 53.000 τόνων δ.ν. ἔκαστον, συνολικοῦ κόστους 29.685.000 δολαρίων, μὲ τὰ 80% τῆς ἀξίας των ἔξοφλητα ἐντὸς ὀκταετίας δι' ἔξαμηνισιών δόσεων. Τὰ μπάλκ - κέρριερ θὰ ἔχουν διαστάσεις μήκους 216 μέτρων, πλάτους 30.18 καὶ υψους 17.20, μὲ ἔμφορτον δύνησις 11.40 μέτρων, θὰ ἔφοδισθούν δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν των μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.250 ἵππων. Προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα 16½ μιλίων καὶ παράδοσις 'Ιούνιον 1964 τοῦ πρώτου καὶ Σεπτέμβριον 1965 τοῦ δευτέρου. Πάντος, ἡ ναυπηγήσις τοῦ δευτέρου τελεῖ ὑπὸ τῆς αἴρεσιν τοῦ ἔφοπτον. 'Αφ' ἔτέρου, τὰ δεξιαμενόπλοια θὰ ἔχουν διαστάσεις μήκους 226.8 μέτρων, πλάτους 31.7 καὶ υψους 17, μὲ ἔμφορτον δύνησις 11.13 μέτρων. Μηχαναὶ θὰ είναι τοῦ ίδιου τύπου καὶ τῆς αὐτῆς ἵπποδυνάμεως μὲ τὰ «μπάλκ - κέρριερ», μὲ προβλεπομένην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Παράδοσις τοῦ πρώτου Σεπτέμβριον 1964, τοῦ δευτέρου Φεβρουαρίου 1965 καὶ τοῦ

τρίτου 'Ιούνιον 1965.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ κ. Γ. Βεργωτῆς ἔκλεισε κατ' ἀρχὴν ουμδόλια μὲ τὰ ναυπηγεῖα Σιν Μιτσουμπίσι διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξιαμενοπλοίων τῶν 54.000 τόνων δ.ν. (τὸ ἔνα ὑπὸ αἴρεσιν), μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 20.000 ἵππων καὶ μὲ παράδοσιν τέλη τοῦ 1964. Τὰ 80% τῆς ἀξίας των θὰ ἔξοφλητον ἐντὸς ὀκταετίας. Τιμὴ γύρω τῶν 105 δολ. κατὰ τόνον δ.ν.

— Διαπραγματεύσεις διεξάγονται παρὰ τοῦ Οίκου «Ν. Γ. Γουλανδρῆς» μετά τῶν ναυπηγείων Κούρε διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνδὸς δεξιαμενοπλοίου τῶν 65.000 ἥσος 90.000 τόνων δ.ν. Τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας ἔταιρίας, ἔχουν ὑπογράψει, ὡς γνωστόν, συμδόλιον διὰ δύο δεξιαμενοπλοίων τῶν 53.850 τόνων δ.ν., ἐκ τῶν δύοις τὸ ἔνα ὑπὸ αἴρεσιν τῶν ἔφοπτοιστῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν των θὰ ἔφοδισθούν μὲ ἀτμοστροβίλους, κατασκευῆς 'Ισικαδαζίμα - Χαρίμα, δυνάμεως 16.000 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 16 μιλίων καὶ παράδοσις τοῦ πρώτου Σεπτέμβριον 1963.

— Εύρισκεται ἔξι ἄλλου εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὁ κ. Γεώργ. Στ. Λιβανὸς διαπραγματεύμενος, ὡς λέγεται, τὴν ναυπηγήσιν ἀριθμοῦ τίνος μεγάλων δεξιαμενοπλοίων.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 23ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ καθειλύκου τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Δημήτριος» 14.400 τόνων δ.ν. καὶ προβλεπομένης ταχύτητος 15½ μιλίων. 'Αναδόχος ἡ διὰ Τέτη Φαφαλίου.

— 'Αφ' ἔτέρου τὴν δην Ἀπριλίου καθελκύεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαιν Ναζαίρ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιρίας τοῦ κ. Μ. Νομικοῦ τὸ πρώτον ἀπὸ δύο παραγγελθέντα εἰς Γαλλίαν δηζελοκίνητα «μπάλκ - κέρριερς» χωρητικότητος 22.000 τόνων δ.ν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμοκίνητον φιλανδικὸν φορτηγὸν «Jan», 1.283 τ. γκρός, 2.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέū τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Γεωργίου καὶ Μαΐρης 'Αντωνάτου ἀντὶ μῆι ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς, παραλαμβανόμενον δὲ ἐντὸς τοῦ Μαρτίου εἰς Ράουμα θὰ τεθῇ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Skagerack», 1.816 τ. γκρός, 3.400 τόνων δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1935, μὲ σερβέū Μαρτίου τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρὰ 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 29.500 λιρῶν καὶ τελεῖ ἡδη ὑπὸ παραλαβὴν εἰς 'Ελληγκμπρυκ.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Παρδαλίνα», 7.257 τ. γκρός, 11.010 τόν. δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Λιβανοῦ ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Άνδρος Λόρελ», 7.010 τ. γκρός, 10.920 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1942 ἐπωλήθη. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξιαμενόπλοιον «Silverbrook», 11.276 τόν. γκρός, 16.630 τόν. δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1953, μὲ σερβέū τοῦ 1962 καὶ ναυλωμένον τάπι - ταύροτερ μέχρι τοῦ Μαΐου ἔ.ξ., ἡγοράσθη παρὰ 'Ελλήνων ἀντὶ μῆι γνωσθείσης τιμῆς.

— 'Παρ' 'Ελλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη καὶ τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Stryg I», 964 τ. γκρός, 1.150 τόν. δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1932, μὲ σερβέū τοῦ 1962, θὰ παραληφθῇ δὲ εἰς 'Αμπερτην.

— Τὸ τελοῦν ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς Κιουρασάο ἀπὸ τῆς 21ης Οκτωβρίου π.ξ. φορτηγὸν μας «Θέτις», 7.250 τ. γκρός, 10.440 τόν. δ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη ἑκεὶ εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμόν, ἐπιστεύσει ἐνυποθήκων δονειστῶν, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ πληρώματος δι' ἀπαίτησιν μισθῶν. 'Η τιμὴ κατακυρώσεως δὲν ἐγνώσθη. Τελευταῖος πλειοδότης παρέμεινεν δ. κ. Ο. Borglārd.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν διεξαχθείσων τὴν 16ην Φεβρουαρίου, παρέληφθη εἰς Γκρήνοκ τὸ μπάλκ - κέρριερ «Καπετάν Γεώργης», 18.000 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Βίργκα». Εναυλώθη.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 177.500 δολαρίων ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Tropicana», 6.172 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Τάμπαν ψηφεῖσα τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κύριος Στέλιος».

— 'Επίσης τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Α. Γκαζάνου καὶ Α. Μωράϊτη μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Snowerete», 1.366 τ. γκρός καὶ ναυπηγή-

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING, AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21 TALAAT HARB STR.

P. O. B. 1746

PORT - SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P. O. B. 55

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

σεως 1949, παραληφθέν είς Λονδίνον μετωνομάσθη «Τρεῖς Ιεράρχαι».

—Εις Κοπεγχάγην παρελήφθη παρά τών Έλλήνων αγυραστών του τό φινλανδικόν φορτηγόν «Νεφιπί», 1.337 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, ψώσαν δὲ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Ηλέκτρα».

—'Εξ ἄλλου, τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων λιθανικὸν φορτηγὸν «Κάπταν Τζών», 4.436 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παραληφθὲν ὑπὸ τῶν αγυραστῶν του εἰς Βομβάνη μετωνομάσθη «Ωρόρα». Ἡ σημαία τοῦ Λιθανῶν διετρήθη.

—Τὸ μπάλκ - κέρριερ «Μαρίνα Γκράντε», 15.700 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρμπούνενός (δισχείριστος κ. Δημ. Καρέλλα) παρεδόθη τὴν 19ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαίρ εἰς τοὺς πλιοκτήτους του καὶ ἀπέπλευσεν αὐθημέρον διὰ Νόρφολκ, εἰς ἔκτεσσιν τοῦ παρθενικοῦ της Λαζίου. Κατὰ τὴν δάπτισιν τοῦ σκάφους εἶχε παραστῆν ὡς ἀνάδοχος ἡ δεσποινίς Καρέλλα.

—Τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων φορτηγὸν «Σπαρτιάς», 1.572 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, παραληφθὲν εἰς Βόλον ἀπὸ τοὺς αγυραστάς του μετωνομάσθη «Ροζίτα Κ.». Ἡ ἑλληνικὴ σημαία διετρήθη.

—Τὸ ἀγυρασθὲν ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων, ἀντὶ τιμῆς 275.000 λιρῶν, δηζελοκίνητον νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Μοργενεύς» 12.340 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, παραληφθὲν εἰς τὸ Σάντερλαντ μετωνομάσθη «Σανούκο» καὶ ψώσει τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ανδρος Λαϊδη» 7.257 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀργοῦν εἰς Χάρρουτες ἀπὸ τοῦ 1960, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ανδρος Φάγερ» 7.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Φάλμουθ, ὅπου εὑρίσκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1957.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Θεομήτωρ» 7.255 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 12.13.0 λιρῶν κατὰ τόννον ἐλαφρᾶς χωρητικότητος, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου.

—Τὸ καλύπτον καὶ ἑλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Κάλμαρος» 7.129 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρωπλισμένον εἰς "Αγιον Φραγκίσκον ἀπὸ 21ης Φεβρουαρίου 1962, ἐπωλήθη εἰς 'Αμερικανούς διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθανού φορτηγόν μας «Μανεγκίνα» (εχ «Μανολίτο») 7.210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, ἀπὸ 'Ιταλούς διαλυτάς.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπεγράφῃ σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τοῦ πληρώματος τοῦ νέου φορτηγοῦ «Καπετάν Γεώργης» ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας τόννων γκρός 18.000 ἀπὸ 27 Φεβρουαρίου, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Λυμπέρη.

Ἐξ ἄλλου διεγράφοσαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Ηλίας Χ.», ὑπὸ σημαίαν Λιθανού, τόννων γκρός 7.207 καὶ «Τούλα Ν.», ὑπὸ σημαίαν Λιθανού, τόννων γκρός 7.160, τὸ μὲν πρώτον ὡς βυθισθέν, τὸ δὲ δεύτερον ὡς πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τούτου, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιών τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθή εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 559, τόννων γκρός 5.290.207.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιτος, τοῦ Ναγκασάκι, ἐπέτυχον συμβόλαιον, ἀπὸ τὸν κ. Γ. Βεργοτῆν, ἐπιμηκύνσεως καὶ μεγείνεσσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αίδινιαν Τσάλλες Ζερέ» ἀπὸ 20.456 τόννων d.w. εἰς 35.480 τόννων d.w. Ἐξαιρέσει τοῦ πρυμναίου τημήματος μῆκους 45 μέτρων, ὅπερ θὰ διατηρηθῇ, δόλκληρον τὸ ὑπόλοιπον σκάφος θὰ μεγαλώσουν. Πρόκειται περὶ ίδιουτόνου ἐργασίας. Ὅποιογίζεται, διὰ διά τὴν ἐργασίαν ταύτην θὰ χρειασθοῦν 6.000 τ. χάλυβος, τὸ δὲ κόστος τῆς μετατροπῆς θὰ φθάσῃ εἰς 1.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἐννεάμηνος προβλέπεται ἡ διάρκεια τῆς ἐργασίας. Τὸ σκάφος, λόγω τοῦ ἐπισυμβάντος εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1962 ἀτυχήματος ἔχωθι τῆς Κούνας, ἐπρόκειτο νὰ ρυμουλκηθῇ κατ' αὐτάς εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ὅπου ή ἀνακατασκευή τοῦ θὰ πρήξει τὸν προσεχῆ Ιούνιον καὶ ἡ καθέλκυσις τοῦ νέου τημήματος θὰ ἐγίνετο περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς μετασκευῆς, τὸ σκάφος θὰ εἴχε διαστάσεις μῆκους 669 ποδῶν (ἀντὶ 550 ποδῶν πρότερον), πλάτους 89 ποδῶν καὶ 8 ἵντσων (ἀντὶ 74 ποδ.). καὶ ψήφους 48

ποδ., καὶ 7 ἵντσων (ἀντὶ 40 ποδ., καὶ 6 ἵντσων), μὲ ἔμφορτον βύθισμα 33 ποδῶν (ἀντὶ 31 ποδ., καὶ 3½ ἵντσων), χωρητικότητα δέ, ὡς προσφέρθη, 35.480 τόννων d.w.

ΤΟ ΜΟΤΟΡΕΣΙΝ "ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ.."

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος καθελκύεται κατ' αὐτάς τὸ μότορεσιν «Άργοςτολος», 850 τόννων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Σ.Π. Μπεκατώρων καὶ Διον. Βασιλάτον. Τὸ σκάφος ἔχει ἐσόπλισθη μὲ δᾶς τὰ σύγχρονα δργανα ναυσπλοΐας, διὰ δὲ τὴν πρώσων του διαθέτει μηχανὴν «Ντόύτς», δυνάμεως 700 ππων, ἥπια 78 τάξιςσφαλίζη εἰς τὸ πλοιον ταχύτητα 12 μιλίων. Τὸ «Άργοστολός», δηπερ προορίζεται διὰ μεσογειακὰς μεταφορὰς διαθέτει καὶ ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις δι' εύπαθη φορτία.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Παρὰ τῆς ἑταῖριας Βερνίκου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν ρυμουλκὸν «Φλάιν Πέτριλ», δηπερ ἔχει διαστάσεις μῆκους 109 ποδῶν, πλάτους 29.1 καὶ δύναμισμα 13 ποδῶν, ἰχύος 1.500 ππων, ταχύτητος 12.5 ἔως 13 μιλίων καὶ ναυπηγήσεως 1952. Οὐτο, ἥ γραμμὴ θὰ ἔξυπερτηται ἐφέξης ἀπὸ δ σκάφη, τὰ «Γκρέσιαν Μέντ», «Γκάου Μέντ», «Σάννου Μέντ», «Άζουρ Μέντ», «Χάππου Μέντ» καὶ «Σύπριαν Μέντ».

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "MENT AA'IN."

Εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῆς «Μέντ Λάιν» — 'Εβρολέδαντ — τῆς ὅποιας τὰ σκάφη προσεγγίζουν εἰς Πειραιά, Βηρυτὸν καὶ Ἀλεξανδρέτταν, προσετέθη καὶ τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν φορτηγὸν γραμμῆς «Σύπριαν Μέντ», χωρητικότητος 3.200 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952. Οὐτο, ἥ γραμμὴ θὰ ἔξυπερτηται ἐφέξης ἀπὸ δ σκάφη, τὰ «Γκρέσιαν Μέντ», «Γκάου Μέντ», «Σάννου Μέντ», «Άζουρ Μέντ», «Χάππου Μέντ» καὶ «Σύπριαν Μέντ».

ΠΡΟΣ ΑΛΛΑΓΗΝ ΣΗΜΑΙΑΣ

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις πρὸς ψώσιν τῆς λιθεριανῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Άσπις ι.ς» 7.254 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945.

ΡΕΚΟΡ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962

Κατ' ἄνακοίνων τοῦ θῆς 'Υπηρεσίας Στατιστικῆς συναλλάγματος καὶ καταρτίσεως ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος, τὸ ναυτιλικὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ 1962 ἀνήλθεν εἰς 108.676.000 δολλάρια, ἔναντι 102.066.000 δολλαρίων τοῦ προηγουμένου ἔτους 1961. Παρουσίαζε οὕτω σύγχρονος ἔξ. 6.610.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 6.47%. 'Αναλυτικότερον τὸ εἰσαχθὲν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατανέμεται ὡς ἀκολούθως:

Ναυλοί ἐμπορευμάτων καὶ εἰστήραι 14.774.000 δολλάρια, ἔμβάσματα ναυτιλούμενών 35.489.000, ἔμδασματα 50.983.000, ἀνεφοδιασμός - ἐπισκευαὶ 1.900.000, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικά Ταμεία 3.600.000 καὶ φορολογίας ἐφοπλισμοῦ 1.930.000 δολλάρια.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων κονδύλων σημαντικὴν αὔξησιν ἔμφανίζει τὸ ἀναφέρομενον εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν. Οὕτω, ἐνῷ τὸ κονδύλιον τούτο κατὰ τὸ 1961 ἀνήλθεν εἰς 45.660.000 δολλάρια, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1962 ἀνήλθεν εἰς 50.983.000 δολλάρια, δηλαδή παρουσίασεν αὔξησιν ἔκ. 5.323.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 11.65%.

Ἡ συνεχιζόμενη κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ἀξιοσημείωτος αὔξησις τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, τὰ ὅποια ἀντιπροσωπεύουν τὸ 46.91% τοῦ συνόλου τοῦ εἰσαχθέντος συναλλάγματος, ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, διὰ οἱ «Έλληνες ἐφοπλισταὶ ηγένονται τὰς συναλλαγάς των μὲ τὴν ἔχχωριον ἀγοράν.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν προέλευσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, τοῦτο κατανέμεται ὡς ἀκολούθως: 'Εξ 'Ηνωμένου Πολιτειῶν 24.415.000 δολλάρια, ἔξ. 'Ηνωμένου Βασιλείου 68.768.000, ἔκ χωρῶν τῆς Εύρωπας Οἰκονομικῆς Κοινότητος 4.605.000, ἔκ χωρῶν τῆς Εύρωπας Οἰκονομικῆς Συμματικῆς Συνεργασίας 1.946.000, ἔκ τῶν χωρῶν τοῦ Σοδιετικοῦ Συγκροτήματος 6.294.000, ἔκ τῶν χωρῶν τῆς Νέας Αγαθολής 1.036.000 καὶ ἔκ τοῦ πολούσιου κόσμου 552.000 δολλάρια.

Ἐξ ἄλλου, τὸ μεταστευτικὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ 1962 ἀνήλθεν εἰς 117.161.000 δολλάρια, ἔναντι 98.277.000 δολλαρίων τοῦ 1961 καὶ τὸ τουριστικὸν εἰς 75.676.000 δολλάρια, ἔναντι 62.469.000 δολλαρίων τοῦ 1961.

ΤΟ ΕΛΛΗΝΟ - ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΟΝ ΚΛΗΡΙΚ

Ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενθήμερου τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς Μαρτίου ἀρχίζουν αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων ὑπαλλήλων τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου καὶ τῆς ἐμπορικῆς ἀντιπροσωπείας τῆς Τσεχοσλοβακίας, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἑλληνο - τσεχοσλοβακικῆς ἐμπορικῆς συμβάσεως.

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἔν 'Αθήναις ἐμπορικὸς ἀκόλουθος τῆς τσεχοσλοβα-



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 167

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling,
Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken
by Contract or by day. OWNERS P. SANIANOS, P. HAZAKIS & M. CAMPOS

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610
Telegram CONFORNA
BEIRA
SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS
OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΟΥΣΙΑ...

ΕΝΑ ΑΚΟΜΗ ΠΟΛΥΝΕΚΡΟΝ ΝΑΥΑΤΙΟΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

«Ενα από τα πλέον δραματικά και πολύνεκρα ναυάγια, που έσημειώθησαν ποτέ εις τάς έλληνικάς θαλάσσας, έλαβε χώραν τήν νύκτα της 24ης Φεβρουαρίου εις τό Βόρειον Αιγαίον, εις μικράν απόστασιν έκ της έρημηνον ισίδος Ψαθούρα, βορείως τῶν Σποράδων. Υπὸ συνθῆκας, αἱ ὄποιαι δὲν διηκρινίσθησαν εἰσέτι, τό μικρὸν καὶ παλαιόν—ήλικις 42 ἔτῶν—μεσογειακοῦ φορτηγοῦ «Αἴγιλη» τῶν κ. κ. Πατρικίου καὶ Κούφαλου, ἐνθισθεὶς, συμπαρασύραν εἰς τὸν βυθόν, πλὴν ἐνός, διόλκηρον τὸ τλήρωμά του. Έκ τῶν 22 ἀνδρῶν ποὺ ἐπέβαινον τοῦ σκάφους, ἐσώθη ὁ ἀσύρματος Μιχ. Κάκαρης.

Τὸ φορτηγὸν «Αἴγιλη» μὲ 2.800 τόνους γιουγκοσλαβικοῦ πυρίου, εἶχεν ἀποτελεύσει ἐκ Θεσσαλονίκης, κατευθυνόμενον εις Ἀλεξάνδρειαν τὴν πρωῖτην της 24ης Φεβρουαρίου, δὲ τὴν 6.30 ἀπογευματιὴν τῆς ἴδιας ἡμέρας ἐνεφάνισε κλίσιν 10 μοιρῶν καὶ ἔξεπεμψε τὸ σῆμα κινδύνου. Βραδύτερον ἡ κλίσις ηγένηται εἰς 30 μοιράς, δὲ τὸ πλοῖον ἔγκατελείφθη ἐπεισαγένως ὑπὸ τοῦ πληρώματος του περὶ τὴν 11ην νυκτερινήν, πλὴν τὸν ὅμιλον μεταπιστοῦ, στοιχεῖς παρεμεινεν ἐπὶ αὐτῷ ἐπὶ ἡμίσειν περίπου ὅρων. Ή προηγεῖται προσπάθεια τοῦ πλοιάρχου Ψαφρᾶ, ὅτως προσαράξῃ τὸ σκάφος εἰς τὰ ἀβαθῆ τῆς νήσου Ψαθούρας, εἶχεν ἀποτούχει. Εἰς ἀπόστασιν 3 μιλλῶν ὅπὸ τῆς ἀκτῆς, ἔχαθησαν οἱ 21 ναυαγοί, παλαίστοντες μὲ τὴν θαλάσσαν καὶ τὸ ψῦχος, προφανῶς μέχρι τῶν πρώτων πρωῖτων ὡρῶν τῆς ἐπομένης ἡμέρας.

«Ἀν καὶ ταχέως σχετικῶς κατέφθασαν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος τὰ ἐν τῷ μεταξὺ εἰδοποιηθέντα σκάφη, ὡς τὸ ἀγγλικόν «Καβάλλος», ἓνα ρωσικόν, τὸ μότοριτ «Ἐλένη Μ.» καὶ τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιον «Μότολ ΙΙΙ», δὲν κατέστη δυνατή ἡ παροχὴ οἰασμάτος δονθείσας πρὸς τὸν παλαίστοντας μὲ τὴν θαλάσσαν ναυαγούς. Αἱ δέσμαι τῶν προβολέων τοῦ ἀγγλικοῦ σκάφους, ὡς ἀφηγεῖται δὲν διασωθεῖσι Μιχαήλ Κάκαρης, ἔφαντον μὲν συνεχῶς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, χωρὶς ὅμως νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἐπισήμανσις τῶν 21 ἀνδρῶν τοῦ «Αἴγιλη», λόγω, ὡς πιστεύεται, τῆς ἀντιθέτου φορᾶς τῶν ἀνταυγειῶν τοῦ φάρου τῆς Ψαθούρας. Πρόκειται διὰ μίαν τρομακτικὴν πράγματος συγκυρίαν, ἡ δοπία παρημπόδισε τὴν ἄλλως υψηρή διάσωσιν τῶν ναυαγῶν, δεδομένου ὅτι αἱ κατὰ τὴν πρωῖτην ἐκείνην κρατοῦσαι καιρικαὶ συνθῆκαι δὲν ἦσαν ιδιαιτέρως ἀντίζοι.

«Ως πρὸς τὰ αἴτια, τὰ δοπίαι προεκάλεσαν τὸ πολύνεκρον ἀτύχημα, οὐδεμία εἰσέτι ὑπεύθυνος ἀποψις ἔχει διατυπωθῆ. Πάντως εἰκάζεται ὅτι τὸ φορτηγόν «Αἴγιλη» ἐμβιβήθη συνεπέϊτα ρίγματος εἰς τὸ μηχανοστάσιον, δεδομένου ὅτι τοῦτο κατεκλύσθη ὑπὸ τῶν θύετων καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπικολούθησεν ἡ κλίσις. Ὅπερ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς συνηγορεῖ ἡ παλαιότης τοῦ σκάφους, ἡ καταπόνησις τὴν ὅποιαν ἐνδεχομένας ὑπέστη τοῦ φορτίου. Παρὰ ταῦτα, καὶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς κακῆς στοιδασίας σοδαρώς ἐπίσης ἐρευνάται, δεδομένου ὅτι ἡ κλίσις τοῦ σκάφους ηγένηται ταχέως. Κατὰ μίαν πληροφορίαν ἀνεψακρίθων, δὲν εἶχεν ἐλεγχθῆ ἐπαρκῶς ἡ κατάστασις τῶν διαχωρισμάτων (μπουλμέδων) κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους ἐκ Θεσσαλονίκης.

«Ο, τι δῶμας προκαλεῖ ἐκπλήξιν, εἶναι ἡ ἀπώλεια διόλκηρου σχεδόν τοῦ πληρώματος του. Δὲν διατήσθη δυνατὸν νὰ ἐγγηθῇ ἡ μὲν χρησιμόποιης οὔτε μιᾶς ἐστὸ σωσιδίου λέμουν, ὡς καὶ ἡ ἐσπευσμένη ἐγκατάλειψις τοῦ σκάφους, τὸ δοπίον ἐθέαθη ἐπιπλέον ὑπὸ ἀεροπλάνου τὴν 8ην προϊνὴν τῆς ἐπομένης. Ή μόνη ἐπὶ τοῦ προκειμένου διδομένη ἐξηγησίς, εἶναι ἡ ἐπικρατήσασα σύγχυσις μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ δοπίαι εἰς τὴν πλειονότητα τῶν ήσαν νεαρωτάτης ἡλικίας. Πολλοὶ μόλις ἀπὸ 17—25 ἔτῶν, εἰς 40 καὶ ὁ διασωθεῖς ἀσύρματος 52 ἔτων. Καὶ φαίνεται ὅτι ἡ ψυχραιμία καὶ ἡ πείρα τοῦ τελευταίου ἀπένθησαν σωτήριο δι' αὐτῶν. Διατυποῦται δῶμας ἀπὸ μέρους τοῦ «Υπουργείου ἐπιφύλαξις, ἀν τὰ ἀναφερόντα ποτὲ τοῦ ἀσύρματοῦ περὶ ἐσπευσμένης ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν πραγματικότητα. Δὲν ἀποκλείται τὸ γεγονός, τὸ πλήρωμα νὰ μὴν ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ νὰ παρεσύρθη, τούλαχιστον κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος του, μαζὶ μὲ τὸ πλοῖον εἰς τὸν βυθόν.

Πάντως είναι γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ παρασχεδεῖσα δονθεία εἰς τὸ κινδύνευον σκάφους δὲν ἡτο ἡ ἐνδεδειγμένη. «Εσπευσμένα μὲν ταχέως τὰ παραπλέοντα τὴν περιοχὴν πλοῖα, ἀλλὰ δὲν ἡδυνήθησαν συστηματικῶς νὰ ἐρευνήσουν τὴν περιοχὴν. «Ἐλειψεν ἡ μεθοδικὴ καὶ ἔγκαιρης προσπάθεια διὰ τὴν ἀναζήτησιν τῶν ναυαγῶν. Εναὶ ισχυρὸν ναυαγοσωστικόν, μὲ πεπειραμένον πλήρωμα καὶ μία ἐνδεχομένως πλέον ἔγκαιρος ἀπὸ ἀέρος ἐρευνά τῆς περιοχῆς, θὰ εἶχον ἀποδώσει θετικὰ ἀποτέλεσματα. Διότι τὸ σκάφος ἐξήτησε δονθείαν τὴν 6.30 ἀπογευματινήν τῆς Κυριακῆς καὶ οἱ ναυαγοί ἐπάλαιον μὲ τὰ κύματα, ὡς ἀφηγεῖται ὁ διασωθεῖς ἀσύρματος, μέχρι καὶ τῶν πρωῖτων ὡρῶν τῆς Δευτέρας.

Τὸ εἰδός καὶ ἡ μορφὴ τοῦ ναυαγίου τοῦ «Αἴγιλη», συνιστοῦν πλέον τυπικὴν περίπτωσιν θαλασσίου ἀτυχήματος εἰς τὰ ἐλληνικὰ θυάτια καὶ κυρίως εἰς τὸ Β. Αἰγαίον. Εἰναι πολλὰ τὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς, τὰ δοπίαι μὲ τὸ διον φορτίου καὶ εἰς τὴν ίδιαν περιοχὴν ἀπωλεσθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν 5ετίαν. Τὸ γεγονός, δεδιά, δὲν εἶναι συμπτωματικόν. Τὰ αἴτια τῶν πολλῶν καὶ πολυνέκρων αὐτῶν ἀτυχημάτων θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθούν

ὅσον συντρέχουν αἱ ἄλλαι προϋποθέσεις καὶ δοῦ πρὸ 1½ μηνός, ὡς μέχρι τούδε.

Ἐνεκρίθη ἐπίσης ἡ χορήγησις δώρου ἐπὶ ταῖς ἔορταῖς τοῦ Πάσχα εἰς ὅλους τοὺς ἀνέργους, τοὺς μὴ συγκεντρούντας τὰ προσόντα τακτικῆς ἐπιδοτήσεως, ἐφ' ὅσον θὰ εἶχουν 4 ἔτῶν συνολικῶν ναυτικήν ὑπηρεσίαν καὶ 14 μηνῶν ὑπηρεσίαν κατὰ τὴν τελευταίαν 3ετίαν.

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΔΕΠΑΣΤΑ

«Ο Σύνδεσμος τῶν Διπλωματούχων Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν ὄργανών την 15ην Μαρτίου καὶ ὥραν 9 μ.μ. συνεστίασιν εἰς τὰς αἰθίους τοὺς Ενεδρούχους τοῦ «Κίκυος Πάλλας», μὲ ὄμιλητην τὸν κ. Απόστολον Ν. Δεπάσταν, διπλωματούχον τῶν Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν. Θέμα: Ή θεῖς καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔνωνται τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέτεθη προσωρινῶς ἡ Διεύθυνσις Ναυτιλίας εἰς τὸν πλοιάρχον λιμενικὸν κ. Βασ. Χανίδην, διευθυντὴν Μελετῶν, τοῦ κ. Δ. Βασιλειάδου ἀποστρατευμένου. Δι᾽ ἑτέρας διαταγῆς ἐποιητήθη τηματάρχης Ἐργασίας ὁ ὄντιπλοιος Στ. Μούντριχας καὶ τηματάρχης Ναυπλιούς ὁ πλωτάρχης Ἀρ. Αναγνωστόπουλος.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ ληξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ἔχοργηθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς κήρυξ πλοιάρχου Μαργαρίταν Π. Πρωτοπαπά, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.996 μηνιαίων.

Εἰς λογιστὴν Στ. Γκίνην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 3.043 μηνιαίων.

Εἰς κατώτερον πλοιάρχον ματαρά: Ίων. Δ. Μαραγιάννην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαίων. Λάζαρον Στ. Βουρίκην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 748, Συμ. Παν. Τσερκώνην, ἀρχιθεματάρχην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 942, Ανδρ. Γεωργ. Παξινόν, κυρηνῆτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.639 καὶ Νικ. Ίων. Ροφόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 2.172 μηνιαίων.

ΤΟ ΑΙΝΙΓΜΑ ΤΗΣ "ΑΚΤΗΣ ΤΟΥ ΘΑΝΑΤΟΥ,, ΕΛΛΗΝΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟ ΕΛΥΣΕ

«Ο Ελληνη πλοιάρχος κ. Μιχ. Κοζύρης, πλέων πρὸ τινος εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἀφρικανικῆς ἀκτῆς, μεταξὺ Ταγκανίκας καὶ Ἐρυθραίας, ἐλατεῖ σῆμα ἀπὸ παράκτιου φυλάκιον νὰ σπεύσῃ πρὸς σωτηρίαν τοῦ κινδυνεύοντος ινδικού σκάφους «Ζάρο», τὸ δοπίον εἶχε προσκρούσει ἐπὶ δράχων. Ό κ. Κοζύρης, ὁ ὄποιος ἐπέβαινεις μικροῦ σκάφους σκάφους ἡκολούθησε τὴν κατεύθυνσιν τὴν δόσιον τοῦ ἔδωκεν ὁ ἀσύρματος. Μὲ ἔκπληξην τοῦ παρεπόρησεν δοτὶ δόσιον ἐπληρίαζεν εἰς ὥρισμένην ζώνην τῆς ἀκτῆς διόποιος εἰσὶ συμβῆται τὸ ναυάγιον, ἡ μαγνητικὴ δελόνη τῆς πυξίδος τοῦ σκάφους οὐφίστατο περιέργους εἰς τὸν δράχους τῆς περιοχῆς ἐκείνης μὲ δραματικὰ ἀποτέλεσματα. Οι θιαγενεῖς τῆς Ερυθραίας ἐρμηνεύοντες τὴν λεπτομέρειαν αὐτῆς μὲ τὴν μοιρολατρείαν των, τοῦ εἶπον δοτὶ ἡ ἐν λόγῳ ἀκτὴ τοῦ τίτλον τοῦ θανάτου...»

«Ο Ελληνη πλοιάρχος δὲν ἀρκεσθεῖ εἰς τὴν ἐρμηνείαν αὐτῆς καὶ κατὰ τὴν μετὰ εἰκόσιμερον ἐπιστροφὴν τοῦ εἰς τὴν ίδιαν περιοχὴν ἔφροντις τὴν αἴτιαν τῶν ἀνωμαλῶν, αἱ ὄποιαι παραπτούνται εἰς τὴν μαγνητικὴν δελόνην τῶν πλοίων, ὅποτε διεπίστωσεν δοτὶ ἡ ἄμμος τῆς ἀκτῆς ἐκείνης δηλόντης τὸν πλοίον πλησίον πλοίων, ὃστε αὐτὰ νὰ χάνουν τὴν κατεύθυνσιν των καὶ νὰ προσκρούσουν εἰς τοὺς δράχους, οἱ ὄποιαι οὐφοῦνται εἴκει.

«Η διαπίστωσις αὐτῆς τοῦ Ελληνης πλοιάρχου, προσέφερεν ὑψίστας ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἀφρικανικὴν ναυπλιούσαν. Τώρα ηρχίσει συστηματικὴ έρευνα διὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῆς αἴτιας τῶν πλοίων, ὅποιος ἔχει συγκεντρωθῆ ἐπὶ τὴν περιοχὴν αὐτῶν τὸσον δάφνοις καὶ κατὰ τρόπον δυσεξήγητον. «Ἄγγελος ειδικός ὑποστριβῆζε τὴν ἀποψίν, δοτὶ κάποιου ἐκεί, ὑπάρχει παρακαταθήκη μαγνητικῶν ναρκῶν ἀπὸ τὴν ἐποχὴν κατὰ τὴν δόσιον οἱ Ιταλοὶ ὡργάνωσαν τὴν ἄμυναν τῆς Ιταλικῆς Ἀφρικανικῆς Αὐτοκρατορίας, καθ' ὅτι παρόμοιαν φαινόμενον εἶχε διαπιστωθῆ διλόγιον μετὰ τὸν πόλεμον εἰς μίαν ἀκτὴν τῆς Γαλλίας.

«Εναὶ συνεργείον εἰδικῶν, πρόκειται μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν αὐτῆς νὰ ἐργασθῆ δραστηρίως κατὰ τὰς ἀρχὰς Μαρτίου, διὰ νὰ «κτενίσῃ» τὴν περιοχὴν πρὸς ἀνεύρεσιν τῶν ναρκῶν αὐτῶν, αἱ ὄποιαι διέρχονται ἀνύποτα πλησίον τῆς Ακτῆς τοῦ θανάτου», δοπιά τὸ ινδικὸν «Ζάρο», τὸ δοπίον ἔδωκε τὴν ἀφορμήν εἰς τὸν «Ελληνη πλοιάρχον νὰ κάμη τὴν τόσον εὐεγκατήην διὰ τοὺς πολλούς διαπίστωσιν...

άφ' ένδος είς τό έπικινδυνον φορτίον, τό σιδηρομετάλλευμα, τό όποιον διακινεῖται διά τῶν πλοίων αύτῶν είς τὴν περιοχὴν τοῦ Β. Αἰγαίου, παραλαμβανόμενον ἔχαλκιδικής, καὶ εἰς τὰς δυσμενεῖς καιρικὰς συνθῆκας, αἱ δόποιαι ἐπικρατοῦν εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸ τοῦ ἐλληνικοῦ θαλασσίου χώρου. Ἡ μέριμνα διὰ τὴν ὄργανωσιν ἐνὸς ναυαγοσωστικοῦ σταθμοῦ, μονίμως ἐγκατεστημένου εἰς τὴν περιοχὴν, πρέπει τὸ ταχυτέρον νὰ ἕκδηλωθῇ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν αὐστηρὸν ἐλεγχὸν τῶν συνθηκῶν φορτώσεως τοῦ σιδηρομεταλλέυματος καὶ τῆς καταλληλότητος τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταφορὰν σκαφῶν. Εἶναι ἀπάραδεκτος τοιαύτη ἑκατόμβη νεκρῶν εἰς μικρὸν ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς.

‘Ιδού τὰ ὄνδηματα τῶν μέχρι τῆς 27ης Φεβρουαρίου θεωρουμένων ὡς ἀπολεσθέντων ναυτικῶν:

Σπ. Ψαρρᾶς, πλοίαρχος, ‘Ισιδωρος Σκούφαλος, β’ πλοίαρχος, Γεώρ. Ἀποστολόπουλος, γ’ πλοίαρχος, ‘Αντ. Μπαχάς, ναύληρος, Γ. Γενέλος, ναύτης, Μιχ. Καλίγερος, ναύτης, Μιχ. Λαμπτίρης, ναύτης, Χρ. Ἀγγουριάς, Γεώρ. Μπούλας, ναυτότατος, Πέτρος Μπεγάκης, μάγειρος, Χρ. Χιωτόγλου, α’ μηχανικός, Λεων. Βατάκης, β’ μηχανικός, Στυλ. Καΐρης γ’ μηχανικός, Σπ. Λάγιος, καθαριστής, Σπ. Ντούμας, δόκιμος μηχανικός, Εύάγγ. Κεύρος, δόκιμος μηχανικός, Παρ. Καραγιάνης, δόκιμος μηχανικός, Κων. Γαβανάς, δόκιμος μηχανικός, Γ. Καλιάγκας, βοηθός θαλασσητόπολος, Παντελής Κουφαλέτης, θαλασσητόπολος καὶ Α. Γρηγοράκης, ναύτης, ὃ ὅποιος είχε ναυτολογηθῇ εἰς Σύρον, κατὰ τὴν τελευταίαν ἔκει προσέγγισιν τοῦ σκάφους.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: Προερχόμενον ἀπὸ Λαττάκια ἔφθασεν εἰς Πειραιά συνοδευόμενον ἀπὸ τὸ μικρὸν τάνκερ «Βερνίκου Σόνια». (Φεβρ. 18)

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (παν.): Κατέπλευσεν εἰς Κόμπη μὲ ρήγματα εἰς τὰ τάνκς τῶν διπυθμένων καὶ διαρροὴν καυσίμου, λόγῳ τρικυμίας. (Φεβρ. 20)

«ΑΡΙΕΤΤΑ»: Προσπραγμένον εἰς Πλεῖτ, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προγόμνενον τεύχος μας. Μετ' ἐκφόρτωσιν τμῆματος φορτίου ἐπεύθυνθῇ ἡ ἀνέλκυσις, μὲ τὴν δονθείαν ρυμουλκοῦ, χωρὶς νὰ σημειωθοῦν ζημίαι τῶν ψφάλων. Τὸ σκάφος ἐπαναφορτώσαν ἀπέπλευσε τὴν 23ην Φεβρουαρίου διὰ τὸν προορισμὸν του. (Φεβρ. 13 — 23)

«ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ»: Κατὰ μίαν συνοδείαν πλοίων ἀπὸ Στέπτεν διὰ Γδούνιαν συνεκρούσθη μὲ τὸ ρυμουλκόν αὐτὸ παγοθραυστικόν, ὅπερ καὶ ὑπέστη ρήγμα εἰς τὴν πρύμναν. Πρωρᾶτα τινὰ ἐλάσματα τοῦ φορτηγοῦ «Αρμενιστῆς» ἐβλάσποσαν, ἐπισκευασθέντα προσωρινῶς. Οριστικὴ ἐπισκευαὶ θὰ διεξαχθοῦν μετὰ τρίμηνον, ὅταν τὸ πλοίον θὰ δεξαμενισθῇ. (Φεβρ. 18)

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθ.): Κατὰ τὸν εἰς Νέαν Υόρκην δεξαμενισμὸν του ἀντικατεστάθησαν 20 ἐλάσματα, ἔτερα 6 ἐπεσκευάσθησαν, καθὼς καὶ τινες νομεῖς. Ο ἄξων καὶ τὰ διπυθμένα ἐπεθεωρήθησαν καὶ αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ ἔχετελέσθησαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶχε προσαράξει, καθ' ὃν χρόνον ἐδεξαμενίζετο εἰς Νέαν Υόρκην. (Φεβρ. 21)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ» (λιθ. δεξ.): Συνεπεία ἀνωμαλίας εἰς τὸ πηδάλιον του ἐρρυμουλκήθη παρὰ ναυαγοσωστικοῦ εἰς Μπρεμερχάφεν. (Φεβρ. 15)

«ΔΗΛΩΣ»: Εἰσέπλευσε τὴν 16ην Φεβρουαρίου εἰς Λαύριον, λόγῳ παρουσίας ὑδάτων εἰς τὰ κύτη του. Τὸ σκάφος ἐφερε φορτίον 3.943 τ. μεταλλεύματος μολύδου καὶ κατοικύνετο ἀπὸ Μπουργκάς εἰς Κάλλιαιρι. Ο ἐπιθεωρητής ἔκρινεν, ὅτι τὸ ὑδωρ προϊήρχετο ἀπὸ τὴν ξηράν μεγάλην ὑγρασίαν τοῦ φορτίου. Διὰ χειροκινήτου ἀντλίας ἀπὸ τὴν ξηράν μεγάλην ὑγρασίαν τὰ ὕδατα τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἀλλ' ὑπεδειχθῆ, ὅτι αἱ ἀντλίαι ἔδει νὰ λειτουργοῦν καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου. Τὸ σκάφος ἐλασπιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσε διὰ

τὸν προορισμὸν του.

(Φεβρ. 16 — 18)

«ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣ ΣΙΓΚ»: Απὸ Μαντράς ἐμφόρτον διὰ Στεπτίνων εἰσέπλευσε τὴν 20ην Φεβρουαρίου εἰς Καρθαγένην μὲ ζημίαν εἰς τὸ πηδάλιόν του. (Φεβρ. 20)

«ΕΥΑΓΓΕΛΙ ΣΜΟΣ»: Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς Σασέμπο, εὐρέθη ρωγμὴ 24 ἵνταν εἰς ἐλασματική πλευρᾶς, κατὰ μῆκος γραμμῆς τῆς κορυφῆς τοῦ ντίπ - τάνκ. Ἐπεσκεμάθησαν νομεῖς τινὲς χαλαρώμενοι καὶ εὐρέθησαν μὲ κάμψιν ἐλάσματα τίνα εἰς τὸ στεγανὸν διάφραγμα No 1, εἰς ἀμφότερας τὰς πλευράς. Παρετηρήθησαν καὶ ἄλλαι τινὲς μικροζημίαι ἐκ τρικυμίας. Επισκευαὶ διεξήχθησαν. (Φεβρ. 21)

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ» (Λιθάνων): Τὸ συρματόσχοινον ἐνὸς ρυμουλκοῦ περιεπλάκη εἰς τὴν Ἑλικό του, εἰς τὸν λιμένα ‘Αλικάντε. Ζημίαι τινὲς προεκλήθησαν εἰς δακτύλιον τῆς Ἑλικοῦ. (Φεβρ. 22)

«ΙΝΒΙΚΤΑ» (λιθ.): Λόγῳ τῶν πάγων εἰς τὴν διώρυγα τοῦ ‘Αμπτερντατού, ἐβλάσποσαν τὰ πρερύγια τῆς Ἑλικοῦ του. (Φεβρ. 20)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ»: Επεισεργάσθη εἰς Πόρτα Σουδάν διὰ ζημίας, τὰς ὁποίας ὑπέστη τὴν 5ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Τζέδδας. Αἱ ζημίαι ἐπεσκευασθήσαν καὶ τὸ σκάφος ἐλασε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοία, διὰ νὰ συνεισθῇ τὸ ταξίδιον του. (Φεβρ. 7)

«ΚΥΚΝΟΣ» (δεξ.): Μή δυνάμενον νὰ ἐπισκευασθῇ εἰς Μπαγκόκ ἐπλευσεν εἰς Σιγκαπούρην, ὅπου ἔξετέλεσεν ἐπισκευάς καὶ ἀπέπλευσε τὴν 13ην Φεβρουαρίου διὰ Περσικού Κόλπου. Μετά τινας δύμας ἐπανέπλευσεν εἰς Σιγκαπούρην διὰ περαιτέρω ἐπισκευάς εἰς τὰ ἔδρανα. (Φεβρ. 13 — 15)

«ΛΙΝΤΑ»: Κατὰ τὴν εἰς Πόρτα Σαΐδ ἐπιθεώρησίν του εὑρέθησαν ἐκτεταμέναι ζημίαι εἰς τὰ διπύθμενα καὶ συνειστήθησαν πρόσθετοι ἐνισχύσεις, καθὼς καὶ τιμεντοκιβώτιον εἰς τὸ Νο 1 διπύθμενον. Τὸ σκάφος θὰ ἴστηση τὸν 25ην Φεβρουαρίου πρὸς ἀπότλουν. (Φεβρ. 12 — 25)

«ΟΛΥΜΠΙΑ» (λιθ.): Εκτελοῦν κρουαζίερας καὶ ἀπόπλευσαν ἐξ ‘Αλεξανδρείας τὴν 15ην Φεβρουαρίου διὰ Βηρυττόν, ἐπανέπλευσεν αὐθημερόν, λόγω ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς. Βραδύτερον συνέχισε τὸν πλοῦν του. (Φεβρ. 15)

«ΠΕΡΛ ΣΗ»: Απὸ Μάρτιν τελέ Πλάτα διὰ Μασσαλίαν μὲ γεννήματα προστήραξεν εἰς Πλεῖτ ἐπὶ 40 λεπτά τῆς ὥρας καὶ εἰσέπλευσεν εἴτε εἰς Μπουένος ‘Αὔρες μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὸ πηδάλιον. Θὰ ἐπεθεωρείτο τὴν 27ην Φεβρουαρίου. (Φεβρ. 20 — 27)

«ΡΟΥΜΕΛΗ» (Λιθάνων): Προσηργάμενον παρὰ τὰ ναυτηγεία τῆς Γκιζόν, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προγόμνενον τεύχος μας. ‘Ανειλκυσθή τὴν 11ην Φεβρουαρίου καὶ θά δεδεμένηζετο πρὸς διαπίστωσιν τῶν ζημιῶν του. Η Ἑλλειψις καυσίμων ἐδημιούργησε δύσκολον θέσιν διὰ τὸ σκάφος ἐντὸς τοῦ λιμένος. Ο πλοίαρχος ἡρήνθη νὰ παραλάβῃ καύσιμα, διότι οἱ πλοιοκτῆται προτίθενται νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ σκάφος, διπερ ἔχει ἐκτεταμένας ζημίαις καὶ διαρρέει. Τελικῶς παρελήφθη τὸ καύσιμον. Τὸ πλήρωμα, κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, ἀπεβιδάσθη εἰς τὴν Ἑράνη, πλὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ δύο ἀνδρῶν, οἵτινες διατηροῦν ἀτμὸν καὶ ἐλέγχουν διὰ τῶν ἀντλιῶν τὸ ὑδωρ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. ‘Αντλῶνται ἐπίσης καὶ τὰ ὑδατα ἀπὸ τὰ κύτη, ίνα ἐξακριβωθοῦν αἱ ζημίαι. Δύται θὰ ἐνεργήσουν πρωσωρίας τινάς ἐπισκευάς, ίνα τὸ σκάφος καταστῇ στεγανῶν, ἔως ὅτου δεξαμενισθῇ. Εν τῷ μεταξύ, λόγω νέας εἰσροής υδάτων, ἔχειροτερέυσεν ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου, ἐνῷ καὶ τὰ καύσιμα ἔξητληθησαν. Κατέστη ἀδύνατος ἡ ἔξειρεσις προσθέτων ἀντλιῶν καὶ συνειστήθη ἡ προσάραξις τοῦ σκάφους εἰς ἀμμώδη θέσιν τοῦ ὅρμου Μουσέλ, μὲ προσσήκην, ώστε νὰ μὴ προκληθοῦν νέαι ζημίαι. (Φεβρ. 15 — 25)

«ΧΕΛΜΟΣ» (Λιθάνων): Απὸ Σεμπού διὰ Ρόττερνταμ, μὲ φορτίον κόπτρα, ἐσημειώθη πυρκαϊά εἰς τὸ Νο 1 κύτης, δταν τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς Γένοβαν. Αἱ πυροσβεστικαὶ ἀντλίαι κατέσθεσαν τὸ πύρ καὶ τὴν 22ην Φεβρουαρίου τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Ρόττερνταμ. (Φεβρ. 19 — 22)

COMPTOIR MARITIME GEORGE BESI SHIPPING AGENCY LIMITED ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

İSTANBUL,

IZMIR,

Galata, Novagimyan Han
P.O.B. 545
Telegrams: RAMMOC
Telephone: | 447530
| 447538
| 447539

Cumhuriyet Bulv, 104
P.O.B. 226
Telegrams: RAMMOC
Telephone: | 35734
| 26455

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SEKA S. A.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKACRE, ΤΗΛ.: 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ

"ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ" ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO.

ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ (HEAVY FUEL, LUBRICATION OILS).

FRESH WATER ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ

ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ
ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ - ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ ΜΟΝΟΝ ΕΠΤΑ ΜΙΛΙΑ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πλὴν μιᾶς ἡ δύο ἔξαιρέσεων, ἡ ναυλαγορά διετήρησε, μὲ τάσεις ὥ-
μως χαλαρότητος, τὴν σταθερότητα αὐτῆς κατὰ τὰς δύο τελευταίας ἑ-
δησμάδας. Ἡ σημαντική ἀνατίμησις τῶν ναύλων ἀπὸ τὴν Κούβαν διὰ
Καζαμπλάνκαν (9 δολάρια, ἐναντὶ τῶν 4 πρὸ μηνός), ὀφειλούμενη εἰς
τὴν ἀσκούμενην Ἑξ Ἀμερικῆς πίεσιν καὶ, κυρίως, τὸν φόδον λιμενεργα-
τικοῦ μπούκοτάς κατὰ τῶν ἑκτελούντων μεταφορᾶς τῆς Κούβας πλοιών,
ὑπῆρχεν ἡ ἔξαιρεσις. Καμμίαν ὅμως δὲν εἶχεν ἐπίδρασιν εἰς τοὺς ἄλ-
λους πληρισχώρους τομεῖς ἡ τοιαύτη ἀνατίμησις.

Ἄπο δὲ τὰ ἄλλα κέντρα φορτώσεως, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ προσφε-
ρομένου τοννᾶ — τῶν μπάλι κέρριερος κυρίως, τῶν τάνκερς ἐλάχιστον
τὸ ἑνδιαφέρον — καμμία δὲν ἐστιεύθη δελτίωσις τῶν ναύλων, ἀν καὶ
δὲν ἐλειψαν αἱ δισταγαὶ δι' ὅλα τὰ εἴδη τῶν φορτίων. Εἰς τινας περι-
πτώσεις (πρὸς τὴν Ἰνδίαν), ναῦλοι χαμηλότεροι ἐπληρώθησαν.

Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι:

Οἱ ναῦλοι διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐνεφάνισαν χαρακτηριστικὴν
συστολὴν. Μεγάλα μπάλι κέρριερ (23 — 26.000 τόν.), διὰ Μάρτιον
ἐπληρώθησαν δὸλ. 3.80, ἐναντὶ τῶν 3.95 προηγουμένων. Διὰ τὴν Γένο-
βαν δὸλ. 6, τὴν Νεάπολιν 6.25, Ἀδριατικὴν 6.50 (Μάρτ. — Ἀπρ.)
καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 6.20 δὸλ. (20.000 τόν. σκάφος). Διὰ τὴν Ἰα-
πωνίαν δὸλ. 7.25 (Μάρτιον) καὶ 7 δὸλ. ('Απρίλιον). Διὰ τὴν Ἰνδίαν
(δυτ., ἀκτὴν) 61/3 (Μάρτιον).

Ἄπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὸ Μπέλφαστ 43/-, μὲ 1.000 τόν. ἐκ-
φόρτ., ἀπὸ Βαλτιμόρην διὰ τὴν Γλασκώδην φόμπ ἔντ τρίμμεντ 37/- καὶ
διὰ τὸ Λονδίνον ἡ τὸ Είδουμάσιον 27/9 φίο ἔντ τρίμμεντ ἀπὸ τὸ Νόρ-
φολκ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δὸλ. 7, τὴν Αἴγυπτον δὸλ. 6.10 καὶ τὴν Νορ-
δηγίαν 20/- φίο ἔντ τρίμμεντ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δὸλ. 4 (Μάρτιον).

Ἄπὸ τὴν ἀκτὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἡ πρώτη τῆς νέας περιόδου τῶν Με-
γάλων Λιμνῶν ναύλωσις ἔκλεισεν εἰς τὰ 9 δὸλ. διὰ Δανίαν. Ἀπὸ τὸ
Σαίν Τζόν/Χάλιφαξ δι' Ἀγγλίαν (δυτ., ἀκτὴν) 42/6. Ἀπὸ τὸν "Αγ.
Λαρεύτον δι' Ἀγγλίαν" — Ιρλανδίαν 40/-, 'Απρίλιον.

Οἱ γαναιμάρκοις ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόθς μὲ ναύλους ὅπωσδήποτε χα-
λαρούς. Τὰ 29/3 καὶ τὰ 30/- ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ, ἀλλὰ
καὶ τὰ 21/- καὶ 22/- εἰς μεγάλα σκάφη. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δὸλ. 5.50
καὶ 5.30, τὴν Βιττόριαν 5.80 δὸλ. καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν ἀπὸ 3.80
δὸλ. εἰς τὰ 3.50 (λίμπετρο) καὶ 3.30 δὸλ. 6 — 7 συνεχῇ ταξιδία (σκά-
φος 22.000 τόν.). Διὰ τὰ παλαιοσίδηρα εἰς τὴν παγίαν πλέον τιμὴν τῶν
90.000 δὸλ. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ 57.000 δὸλ. διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν.

Λίαν περιωρισμένη ἡ ἔργασία ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Τὰ 63/6 ἐπληρώθησαν
διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν καὶ τὰ 66/3 (λίμπετρο) διὰ Κόντινεντ, βάσις
τρεῖς λιμένας φορτώσεως.

Τὰ ἔγγυς ἡμερομηνῶν σκάφη ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἥσαν ὅλιγα.
Οἱ ναῦλοι διὰ σιτηρᾶ σταθεροί, μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Διὰ τὴν Ἰαπω-
νίαν 6.25 — 6.90 δὸλ. (ἀναλόγως προμηθείσας). Διὰ τὸ Κόντινεντ δὸλ. 6.50
(Μάρτιον). Διὰ τὸ Καράτσι δὸλ. 11 εἰς μπάλι κέρριερ 20 χιλ.
τόν., μὲ διαροῦλκα καὶ 10.65 εἰς σκάφη τοῦ αὐτοῦ μεγεθοῦς χωρὶς δια-
ροῦλκα. Διὰ τὴν Μανίλα (λίμπετρο) δὸλ. 8 καὶ διὰ τὴν Νότιον Ἀφρικήν
(Μάρτιον) 65/-, ἐναντὶ τῶν 56/- προηγουμένων καὶ 60/- δι' Ἀπρίλιον.
Διὰ τὴν Ἰταλίαν δὸλ. 9.50 (σκάφος 16.500 τόν.) καὶ διὰ τὴν Γερμανίαν
δὸλ. 7.25 εἰς σκάφος 20.000 τόν. Διὰ τὴν Ἰνδίαν 66/3 ('Απρίλιον)
εἰς μπάλι κέρριερ, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, γρός τέρμης. Διὰ
τὴν Κίναν 46/6 φίο (Μάρτιον — Ἀπρίλιον) καὶ 46/- ('Απρίλιον — Μά-
ΐον). Ἰχθυοτροφοῖς ἀπὸ τὸ Περού διὰ τὴν Ἀνατολ. Γερμανίαν δὸλ. 88.
500. Παλαιοσίδηρα ἀπὸ τὸ Καλιφορνίαν δι' Ἰαπωνίαν δὸλ. 73 — 77.000
φίο ('Απρίλιον — Μάΐον). Ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλίαν σιτηρᾶ διὰ τὴν
Κίναν 46/-, τὴν Ἰαπωνίαν 41 — 42/6 καὶ διὰ τὴν Νότιον Ἀφρικήν
ἀπὸ τὸ Νιουκάστο 62/6. Ἀπὸ τὸν Νότιον Ἀφρικήν (ἀράβιστος) 55/-
διὰ τὴν Σαγκάην, ἀπὸ τὸ Κείτ Τάουν καὶ 45/3 διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἀπὸ
τὸ Ντωμπραν. Ἀπὸ τὸ Πόρτ Ελίζαμπεθ διὰ τὸ Κόντινεντ 54/- καὶ
38/6 διὰ τὴν Λισσαβώνα. Τὰ 18½ σέντς κατὰ πόδα δέματος ἐπληρώ-
θησαν ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας (κόπτρα) διὰ τὸ Κόντινεντ διὰ Μάρτιον καὶ
18 δι' Ἀπρίλιον.

Κίνησις καλὴ διὰ τὰ ινδικὰ μεταλλεύματα. Ἀπὸ Μαρμάγκος μπάλι
κέρριερ διὰ τὸ Κόντινεντ 33/- βάσις φίο ἔντ τρίμμεντ, μὲ 4.000 τόν.
φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Ἀδριατικὴν 37/9 καὶ Ἰαπωνίαν 35/6.
Ἀπὸ Μαρόκους διὰ Κωνσταντζαν 45/9 καὶ διὰ Γιουγκοσλαβίαν ἀπὸ δυτ.
ἀκτὴν 47/-. Διὰ Πολωνίαν τέλος, ἀπὸ τὸ Βιζαγκαπτανάμ 58/-.
Χυτοσίδηρος ἀπὸ τὴν Μπέιρα 51/- δι' Ἰαπωνίαν καὶ 49/- εἰς λίμπετρος
δι' Ἀλεξανδρείαν. Παλαιοσίδηρα ἀπὸ τὴν Αύστραλίαν δι' Ἰαπωνίαν
€ 26.500. Ἀνθρακίτης ἀπὸ Πόρτ Κάμφα διὰ Βόρ. Γαλλίαν 57/-. Ἀπὸ
τὴν Μαύρην Θάλασσαν τοιμέντα διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δὸλ. 3.30 καὶ σιτη-
ρᾶ διὰ τὴν Δυτ. ἀκτὴν Ἡνωμένου Βασιλείου 40/-. Ἀνθρακίτης δι' Ἰα-
πωνίαν 52/-. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Μεσογείου ('Αδριατικήν) διὰ τὴν
Κίναν 47/-. "Αλας ἀπὸ Τορρεδείζα διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δὸλ. 1.85
καὶ φωσφάτα ἀπὸ τὸ Σφάξ διὰ Νότιον Ἀφρικήν 30/-. Λιπάσματα ἀπὸ
τὸ Κόντινεντ διὰ Κίναν (Νότιον), 52/- καὶ διὰ τὸ Χόγκ Κόγκ 50/6.

Τὰ κινεζικὰ τάιμ - τσάρτερς εἰς τὰ 16/- δι' Ἑώς ἐννέα μῆνας καὶ
16/6 διὰ τέσσαρας — ἐπτά μῆνας δηλεοκίνητα, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ
Κόντινεντ. Κυκλικὰ Δυτικῆς Ἀφρικῆς 18/-.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Οὐλιγώτεραι ναυλώσεις, χαμηλότεροι ναῦλοι. Αὔτη, ἐν ὅλιγοις, εἶναι
ἡ θέσις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰς δύο τελευταίας ἑδησμάδας. "Ισως τὸ
νέον κύμα ψύχους εἰς τὴν Εύρωπην νὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς ζη-
τήσεως φορτίων κατὰ Μάρτιον.

Ἡ μεγαλύτερα κίνησις ἐστομείωθη εἰς τὴν Καραϊβικήν. Τὰ σκάφη,
ὅμως, ἥσαν περισσότερα τῆς ζητήσεως. Οἱ ναῦλοι ἔξεπεσαν. Αἱ ναυλώ-
σεις ἀνεφέροντο πλέον, λόγω ἐφεκτικοῦ τοῦ προσφερομένου σκάφους,

μόνον ταξιδία. "Ἐναντι τῶν ναύλων «φλάτα» τοῦ A.T.R.S. πρὸ δύο ἑδο-
μάδων ἐπληρώθησαν τὰ 17½% κάτω ὅππο τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Νόρ-
δερν Ρέιντζ.

Πτώσις τῶν ναύλων καὶ εἰς τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξιδία. Μεγάλα σκά-
φη ἐδέχθησαν τὰ 7½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ, καὶ τὰ 10%, μὲ ὄψιὸν Με-
σόγειον, κατὰ 5 μονάδας κάτω. Μέτρια ἐπληρώνοντο μὲ ναύλους «φλάτα». Αὐτὰ διὰ τὰ ἀκάθαρτα φορτία. Διὰ τὰ καθαρά 30% κάτω τοῦ 'Ιντα-
σκέιλ διὰ τὴν Ἡγγλίαν — Κόντινεντ. Τὰ πλοῖα πολλά, αἱ διαταγαὶ
ὅλιγαι.

Σταθερὰ ἡ θέσις τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Τὰ 7½% πλέον τοῦ 'Ιντα-
σκέιλ ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 32.000 τόν. διὰ τὴν Σουηδίαν (Μάρτιον). Δύο
ταξιδία εἰς 27.000 τόν. σκάφος πλέον 5% τοῦ 'Ιντασκέιλ διὰ τὸ
ταξίδιον καὶ φλάτ διὰ τὸ δεύτερον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μικρὸν
σκάφος ἐκλείσθη (δύο ταξιδία) εἰς τὰ 35% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυ-
λολογίου, ἥτοι 2½% πλέον τοῦ 'Ιντασκέιλ. Σκάφος 70.000 τόν. διὰ 15
ἔτη ἐναυλώθη συνεχὴ ταξιδία δι' 'Ιαπωνίαν λογαριασμὸν εἰς τὰ 63 7/8%
κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου, ἔναρξης 'Απρίλιον. Σκάφος 32.450
τόν. d.w. ἔχρονοναύλωθη δι' Ἑξ μῆνας (ὄψιὸν ἔξι ἄλλους) εἰς τὰ 2.16 δολ.,
μὲ παράδοσιν Φεδρουάριον (ἀκάθαρτα φορτία). Μικρὸν σκάφος διὰ κα-
θαρὰ φορτία δι' ἔν τοι συνεχῆ ταξιδία, εἰς τὰ 20% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ,
μὲ ἔναρξην Μάρτιον.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἄπὸ Δούναβιν καὶ Κωνσταντζαν ἐλλειψις διαταγῶν, λόγω τῆς πρήξε-
ως τῶν ὑδάτων. Εἰς τὴν Κωνσταντζαν ἀναμένουν 28 σκάφη, μὴ δυνάμε-
να νὰ φορτώσουν. Τὸ αὐτὸν ισχύει διὰ τὴν Όδησσον καὶ τοὺς λιμένας τῆς
Ἀζοφικῆς, οἵτινες παραμένουν κλειστοὶ εἰς τὴν ναυσιπλοίαν. Αἱ διατα-
γαὶ ἀπὸ τοὺς ἐλευθέρους ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἡ-
σαν περιωρισμέναι. Γεννήματα διὰ Βραχίλιαν ἐπληρώνοντο 40/-, Μάρτιον,
ἐνώπιον 2.500 τ. σίτου) καὶ δι' Ἰταλίαν (4.000 τ. γενικῶν εἰδῶν), Μάρτιον, ἔχητο
πρότι τὸ Βόρειον Αμερικὴν 31/- φίο, δεύτερον 150.000 Μαρτίου. Σκάφος
10.500 τ. ἐκλείσθη ἀπὸ Δυμράχιον (ἀσφαλον εἰς βαρέλια) διὰ Καρά-
τσι τοῦ Κατταγάκογκ 50/- φόρμη, τέλη Μαρτίου — ἀρχὰς 'Απρίλιον.
Ἄπὸ Κοσσερί (φωσφάτα) διὰ Γιουγκοσλαβίαν (6.000 τ.) 25/- φίο,
Μάρτιον, ἀπὸ Μελίλλαν μεταλλεύματα διὰ Γιουγκοσλαβίαν (10.000 τ.)
21/-, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, μὲ φόρτωσιν 15 — 31 Μαρτίου καὶ ἀπὸ
Καρθαγένη, πυρίτην, δι' Ἀλεξανδρείαν (λίμπετρος) 18/- φίο, ἀρχὰς
Μαρτίου. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα ἀπρακτά.

ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς 1.792 σκάφη χωρητικότητος 30 ἑκατομ. τόν. d.w. ὑπελγυίζοντο
πρὸ δέξαμην τὰ τάνκερα χωρητικότητος 7.000 — 25.000 τόν. d.w.,
τὸ ἥμισυ περίπου τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμε-
νοτοίων. Τὰ 64 ἀντίκουν εἰς ίδιωτας ἐφοπλιστάς καὶ τὰ λοιπά εἰς
τὰς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ τὰ κράτη.

Τὰ νορβηγικά ὑπελγυίζοντο εἰς 332 σκάφη, 5.933.000 τόν. d.w., τὰ
ἄγγλικα εἰς 321 σκάφη, 5.132.000 τόν. d.w., τὰ ἀμερικανικά εἰς 213
σκάφη, 3.606.000 τόν. d.w., τὰ λιβεριανά εἰς 144 σκάφη, 2.584.000
τόν. d.w., τὰ ἐλληνικά, τέλος, εἰς 47, τόν. d.w. 833.000.

Τὰ σκάφη αὐτὰ, λόγω τῶν πολλῶν ναυπηγήσεων μεγάλων καὶ ταχυ-
τέρων σκαφῶν, θεωροῦνται ἡδη ὡς ἀντιοκονομικά. Τὸ γεγονός ὅμως
τοῦ συνολικοῦ τῶν δόγκων καὶ τῆς δυνατότητος καλυτέρας ἐξυπηρετήσεως
τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν εἰς παντοειδῆ φορτία πετρελαιοειδῶν καὶ πρὸς
ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου τὰ καθιστᾶ ἀπαραίτητα μέσα διανο-
μῆς κατὰ περιοχάς τῶν υγρῶν καυσίμων. Τὰ προπολεμικῆς καὶ πολεμι-
κῆς κατασκευῆς σκάφη, ἀνήρχοντο εἰς 498, τόν. d.w. 7.749.000. 'Ο
κύριος δόγκος ἀναφέρεται εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως (1.294,
τόν. d.w. 22.271.000). Μεταξὺ τῶν παραπλισμένων, τὸ ἥμισυ ἀναφέ-
ρεται εἰς σκάφη προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς κατασκευῆς.

Τέλος, ὑπὸ ναυπηγήσιν ἐτέλουν πρὸ δέξαμην 62 ἐν ὅλῳ σκάφη,
1.052.000 τόν. d.w.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ αἱ μεταφοραὶ τοῦ ἀργοῦ
πετρελαίου θὰ διενεργοῦνται ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα σκάφη, λόγω κόστους
μεταφορᾶς εὐθυνοτέρου, τὰ μέσης χωρητικότητος τάνκερς δὲν θὰ παύ-
σουν καλύπτονταν οὐσιώδεις μεταφορικάς ἀνάγκας. Τὰ παράγωγα, ἐπὶ
διεθνῶν καὶ τοπικοῦ ἐπιπέδου, μέσω τῶν σκαφῶν σύτῶν θὰ διανέ-
μωνται.

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Τὴν 1ην Φεδρουάριού ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ ἀνὰ τὸ κόσμον 652
πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 4.419.136 τ. γκρός, καλύπτοντα τὰ
4% τοῦ συνολού τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, μὲ μείωσιν, ἐναντὶ τῆς 1ης
Ιανουαρίου κατὰ 4 σκάφη καὶ 9.523 τ. γκρός. Κατενέμετο ἡ χωρητι-
κότης σύτῃ εἰς 32 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ κατὰ σειράν δέκα πρώται
ἥσαν αἱ κάτωθι :

Σημαίαι	Πλοῖα T. γκρός	%	Σημαίαι	Πλοῖα T. γκρός	%		
'Ελληνική	134	932.343	14	Παναμαϊκή	47	278.935	7
'Αγγλική	109	863.823	4	'Ην. Πολιτειῶν	28	248.096	2
Λιβεριανή	83	653.415	6	Γαλλική	18	121.032	2
'Ιταλική	61	451.394	9	Λιδάνου	19	81.949	9
Νορβηγική	56	313.813	3	Σουηδική	18	67.073	2

Ἡ παραπλισμένη φορτηγὸς χωρητικότης ἀνεφέρετο εἰς 531 σκάφη,

χωρητικότητος 3.229.382 τ. γκρός (4% τού συνόλου τοῦ φορτηγού τονίαζ), τὰ δὲ υπόλοιπα 121 σκάφη, 1.189.754 τ. γκρός, ἀνεφέροντο εἰς δεξιαμενότητος (3% τού συνόλου). Ἐκ τῶν φορτηγῶν, ὁ μεγαλύτερος δύκος ἀνεφέρετο εἰς τὸ μέγεθος τῶν 6.000 ἔως 7.999 τ. γκρός (311 σκάφη, 2.227.605 τ. γκρός), ἐνῷ ἐκ τῶν δεξιαμενοπλοίων, τὰ περισσότερα (81 σκάφη, 876.847 τ. γκρός) ὄντην εἰς τὸ μέγεθος τῶν 10.000 ἔως 14.999 τ. γκρός. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἡλικία, ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης κατενέμετο ὡς ἔξης:

Προπολεμικής ναυπηγήσεως	130	τ. γκρός	570.831
Πολεμικής ναυπηγήσεως	403	>	2.914.500
Μεταπολεμικής ναυπηγήσεως	119	>	933.805

Σύνολον	652	>	4.419.136
---------------	-----	---	-----------

Προκύπτει ἀπό τοὺς ἀνώτερων ἀριθμούς, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς, μὲ παρωπλισμένα τὰ 14% τῆς χωρητικότητὸς της, ἀκολουθεῖ δὲ ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Λιβάνου (9%), τοῦ Παναμᾶ (7%) καὶ τῆς Λιθερίας (6%). Ἡ Ἰταλικὴ σημαία σημειούται ἐπίσης μὲ 9%, ἐνῷ διὰ τὰς λοιπὰς ναυτιλίας τὸ ποσοστὸν εἶναι 4% καὶ κάτω.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας διὰ τὰς εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένας ναυλώσεις, ἔκλεισε διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου εἰς τὰ 93.1, ἐναντὶ 87.8 τοῦ Δεκεμβρίου καὶ 96.9 τοῦ Ιανουαρίου 1962. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυται, ἀναλυτικώτερον, ἡ πορεία τοῦ ναυλαρίθμου διὰ τὰ κυριώτερα εἴδη φορτίων, κατὰ μῆνα Ιανουαρίου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς προηγουμένους τρεῖς μῆνας:

Φορτία	1962		1963	
	'Οκτ.	Νοεμ.	Δεκ.	'Ιαν.
Γαιάνθρακες	77.6	78.8	75.7	86.4
Γεννήματα	80.8	85.6	89.6	95.4
Ζαχάρεις	96.8	96.3	98.4	97.0
Μεταλλεύματα	72.8	76.8	69.4	78.0
Λιπάσματα	90.0	—	—	—
Ξυλεία	90.0	101.9	101.4	102.0
Θεῖον	79.9	74.9	74.9	—
	84.3	87.5	87.8	93.1

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΝΥΜΦΗ», Νόρδερν ρέιντζ 10.000 τ. γεννημάτων Μπέλφαστ 40/-, μὲ 1.000 τ. ἐκφ' οιν., Φεδρουαρίου 26 — Μαρτίου 15.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 13.500 τ. γεννημάτων Μόζι — Τόκιο ρέιντζ δολ. 7.25, ὄφιον Γιοκοχάμαν δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἐκφ., Μαρτ. 5—20.

«ΛΟΥΔΙΑΣ» Νόρδερν ρέιντζ 11.300 τ. παλαιοσιδήρων (580.000 κ. π.) Ιαπωνίας δολ. 108.000 φίο, Φεδρουαρίου 15 — 28.

«ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.000 τ. γαιανθράκων Κόρκ δολ. 4, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτικῶν, Φεδρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

«ΑΚΤΙΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ μὲ ὄφιον Βοστώνη — Πόρτ Εθεργκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίας δολ. 90.000 φίο, Μαρτ. 9—25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐπτ. «Σέρεζ») Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 107.500 φίο, Απρίλιου 10 — 30.

«ΕΛΕΝΗ» (λιβανόν) Χάπτων ρόδος 9.000 τ. γαιανθράκων Κόρκ δολ. 4, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτικῶν, Φεδρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

«ΑΚΤΙΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ μὲ ὄφιον Βοστώνη — Πόρτ Εθεργκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίας δολ. 90.000 φίο, Απρίλιου 10 — 25.

«ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 10.000 τ. γεννημάτων Δανίαν δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Φεδρουαρίου 19 — 28.

«ΕΣΣΠΕΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 14.000 τ. γεννημάτων Οτάρου καὶ Μόζι δολ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Φεδρουαρίου 16 — 20.

«ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ» Νέαν Ορλέαντη 9.500 τ. ὀλέυρων Αμέρεραν — Αμέρεργον ρέιντζ δολ. 7, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. ἐκφ' οιν., Φεδρ. 20 — 28.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» Χάπτων ρόδος 17.000 τ. γαιανθράκων Αμέρεραν — Ρόπτερταν ἡ Αμετέρτηραν 24/-, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον γερμανικῶν λιμένων δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Φεδρουαρίου 10—25.

«ΣΟΦΙΑ Κ.» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 14.000 τ. γεννημάτων Γιοκοχάμαν — Κόρπε ρέιντζ δολ. 7.10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Φεδρ. 26 — Μαρτίου 8.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 18.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίας δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 90.000 φίο — στόσουεν, Φεδρουαρίου 27 — Μαρτίου 10.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 12.000 τ. γεννημάτων Γλασκώδην 37/-, ἐν αἱδρόπολι — Μπιρκενχεντ 39/6, φόμπ., 1.000 τ. ἐκφ' οιν., Φεδρουαρίου 25 — Μαρτίου 9.

«ΕΥΒΟΙΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 11.500 τ. ὀρύζης Ινδονησίαν δολ. 15, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 800 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 1 — 15.

«ΚΑΤΣΕΡ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 10.000 τ. ὀρύζης Ινδονησίαν δολ. 14.95, 1.000 τ. φόρτωσιν, 800 τ. ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο ὄρχας Φεδρουαρίου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (ὄνδερη) ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 10.000 τ. ὀρύζης Ινδονησίαν δολ. 14.70, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 800 τ. ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο ὄρχας Μαρτίου.

«ΕΑΠΙΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόπλου 11.000 τ. ὀρύζης Ινδονησίαν δολ. 14.95, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 800 τ. ἐκφόρτωσιν, Φεδρουαρίου.

«ΑΛΙΚ ΙΒΑΝΟΥ» Κόπλου 10.000 τ. ὀλέυρων εἰς σάκκους Αλεξανδρείαν ἡ Πόρτ Σαιδ δολ. 10.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 6 — 21.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» Κόπλου 9500 τ. γεννημάτων Βενετίαν δολ. 7.85, ὄφιον Ραδένων 25 σάντες ζέτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' οιν., Φεδρ. 22—26.

«ΕΜΠΟΡΟΣ» Χάπτων ρόδος 24.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 5.50, ἐκεύ. ἐκφ' οιν., Μαρτ. 20 — Απρ. 10.

«ΣΤΑΡΛΑ-ΙΤ» (λιβ.) Κόπλου 12.400 τ. γεννημάτων Ριον Ιανέριον ἡ Σάντος δολ. 6.35, μὲ 900 τ. ἐκφ' οιν., Μαρτ. 20 — Απρ. 10.

«ΛΕΡΟΣ» Χάπτων ρόδος ή Βαλτιμόρη 14.000 τ. γαιανθράκων Βορδώ-Δουγκέρκη ρέιντζ 32/3, ὄφιον Αμέρεραν-Ρόπτερταν ἡ Αμετέρτηραν 29/3, ἐλεύθ. ἐκφ., ἀ.φ.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
 (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
 ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 ΤΗΛΕΤΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή N. Αμερικής	29	1946	άνεκ. Κοπεγχάγην 19 Φεβρ. διά Γκόττεμπουργκ
ΑΓΓΕΛΟΣ	ετ. «Έτολικα»	43	7314	άνεκ. Μπαλμπού από 7 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	ετ. «Καρύκα Όσεανικα»	57	11630	άνεκ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά 'Ιταλίαν
ΑΓΓΑΙΑ	ετ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλής Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	ετ. «Ντιστρίχτι»	43	7228	έφθ. Γκάλβεστον 17 Φεβρ.
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ετ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεκ. Θέουταν 20 Φεβρ. διά Λά Πλάτα
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	ετ. «Λωρι»	55	8450	άνεκ. Ραβέννα 9 Φεβρ. διά Κάδιξ,
ΑΓΓΑΙΑ ΣΩΦΙΑ	ετ. «Μαρφουεντος»	43	7298	άνεκ. Μορμουγκάδα 16 Φεβρ. διά 'Ιταλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	ετ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιο Π. Παντελεοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ετ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεκ. Βανκούμερ 6 Φεβρ. διά Καράτοι
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	35	1217	διπλής Κων) πολιν 2 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ετ. «Καρένα»	43	7161	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ετ. «Καρτζίανα»	43	7238	άνεκ. Αγ. Φραγκικόν 16 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ηαρούδοσσας	19	2285	διπλής Κων) πολιν από 5 'Ιαν. διά 'Οδούσον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Βαλμάς	29	3963	άνεκ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	8434	άνεκ. Γκάλβεστον 6 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Λάσιν»	44	7150	άργει Αμπελάκι από 11 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ετ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλής Παναμάν 18 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουστλάκης - N. Νοταράς	21	2725	άνεκ. Αμπαντάν 18 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεκ. Λονδίνον 18 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΓΓΑΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	38	1370	εις ορμών 'Αγ. Γεωργίου από 10 'Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άγιλις»	35	3724	έφθ. Λαύριον 9 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειαδης	43	7180	άνεκ. Σάντος 18 Φεβρ. διά Μακάο
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοεσάνικα»	42	7255	έφθ. Ν. Όρλεανην 12 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατῆς	31	2991	εις Σκανδινανίαν υπό παραλαβήν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σελομάρι»	59	8132	άνεκ. Βανκούμερ 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Ν. Ύρκην 18 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	άνεκ. Βενετίαν 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΘΩΝ	έτ. «Άθλος»	45	14000	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΟΣ	ετ. «Λαμπρίαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα από 6 'Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΥΠΤΟΣ	ετ. «Ελληνικήν Α.Ε.»	45	3805	άνεκ. Λισσαβώνα 22 Φεβρ. διά 'Αιμούργον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπρότες»	43	7197	άργει Κυνόσουραν από 10 Αύγ. 1962
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Ακούλαια»	57	8184	διπλής Παναμάν 15 Φεβρ. διά 'Ειρηνικόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεκ. Αστόρια 16 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	έφθ. Σαβόνα 12 Φεβρ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	έφθ. Μορμουγκάδα 19 Φεβρ.
ΑΙΚΤΗ	Μ. Καπότας και Σιά	30	1775	άνεκ. Μένα άλλ' Αχαϊάντι 21 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Φινέλιτη»	56	10482	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρβίδζα»	44	1413	εις Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεματ»	59	9720	άνεκ. Κόμπε 23 Φεβρ. διά Νιούκαστλ
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ.	όδ. Τουρινάκη	20	1112	εις ορμών 'Αγ. Γεωργίου 27 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Κύνοσουραν από 5 Αύγ. 1962
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	εις Νορβηγίαν, υπό παραλαβήν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7181	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7563	άνεκ. Μπέλφαστ 15 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΙΛΙΚΙΟΣ	έτ. «Αλκιψίος»	43	7037	έφθ. Τζεκάρων 21 Φεβρ.
ΑΙΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	έφθ. Ν. Όρλεανην 1 Φεβρ.
ΑΙΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδίτα»	43	7272	έφθ. Τεργέστην 9 Φεβρ. (επισκευαί)
ΑΙΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	διπλής Σουεζ 25 Φεβρ. διά 'Ερυθραν
ΑΙΛΑΡΙΑ	παναμακήν έταιρια	47	5441	έφθ. Ριό 'Ιανείρο 2 Φεβρ.
ΑΙΤΑΙΑ Ι.Ρ. (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άνεκ. Κιουραδό 17 Φεβρ. διά Μανάους
ΑΙΝΤΕΜΠΙΓΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράιτερ»	53	12897	έφθ. Νοδεράσικον 9 Φεβρ.
ΑΙΛΩΑ	έτ. «Βέσμαρ»	42	7286	άνεκ. Καλλάο 9 Φεβρ. διά Τσικάμα
ΑΙΛΩΙΟΣ	έτ. «Σή Σκάρτιανι»	43	8426	άνεκ. Σιγκαπούρων ροδς 5 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΑΙΛΩΙΟΣ	παναμακήν έταιρια	45	7281	άργει Κύνοσουραν από 2 Νοεμ.
ΑΙΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Φεβρ. διά 'Αδριατικήν
ΑΙΜΟΡΓΙΟΣ	έτ. «Άλτος»	44	7104	έφθ. Ριγιέκαν 7 Φεβρ.
ΑΙΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	άνεκ. Βανκούμερ 16 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΑΙΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7258	άργει Φουκρέρο από 21 'Οκτ.
	έτ. «Λεσίνια»	38	8408	άνεκ. Σαιντ Μικαέλ' 17 Φεβρ. διά Καραϊβικήν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδαρο»	44	7359	άνεκ. Αιμούργον 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΞ	έτ. «Άναξ»	55	8519	έφθ. Κολόμπο 21 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΓΙΑ ΙV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	άνεκ. Πύλον 17 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	λαιμος & Πλατέρας	42	7177	άργει Φουύκερο από 1 Αύγ. 1962
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμδα»	43	7187	άργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνόσουραν από 28 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άργει Αμπελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηράκλης»	19	1320	εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησην
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζέρυρος»	63	32600	έφθ. Γκάλβεστον 12 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Αγ. Φραγκικόν 16 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Ν. Όρλεανην 1 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Ν. Όρλεανην 6 Φεβρ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12113	άνεκ. Κιουραδό 17 Φεβρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσην
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	15160	άνεκ. Ντώμπιταν 11 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόδζο»	59	24716	άνεκ. Ντώμπιταν 22 Φεβρ. διά Καρδρόν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεκ. Βερμούδα 17 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αίδαλη»	43	8717	άνεκ. Κόμπε 10 Φεβρ. διά Πόρτλαντ («Op.»)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	12000	έφθ. Χαβάνα 5 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχάλου»	43	2937	διπλής Πάθουταν 18 Φεβρ. διά 'Αλλ' δρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7108	άνεκ. Φρουράνταν 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ	έτ. «Νηφρότορο»	57	11041	άργει Κυνόσουραν από 14 Αύγ. 1962
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεκ. Βερμούδα 29 'Ιαν. διά Ντακάρ
ΑΥΓΟΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	έφθ. Νιού Ούεστμποντερ 22 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9541	έφθ. Καλλάο 2 Φεβρ.
ΑΠΟΔΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	διπλής Πάθουταν 11 Φεβρ. διά Τσικάμα
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	άνεκ. Γκλόνδηκ 5 Φεβρ. διά Βορδέπον
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 18 Φεβρ.
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 18 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή Οσεανόφριγκ»	61	13553	άνεκ. Χούστον 20 Φεβρ.
ΑΡΗΣ	όδ. Πατέρα	47	6906	έφθ. Φρουράνταν 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεκ. Φρουράνταν 2 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	άνεκ. Μπ. Αύρες 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκίδια	45	3861	άνεκ. Γκάλβεστον 5 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ειρηνικός Α.Ε.»	44	7243	άργει Κυνόσουραν από 9 'Ιουλ. 1962
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καρονέωρης	37	6704	έφθ. Σεμπού 22 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Παγκόσιο 23 Φεβρ. (διά Βανκούμερ)
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργω»	39	5183	άνεκ. Φρουράνταν 15 Φεβρ. (επισκευαί)
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεκ. Χούστον 16 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΚΑΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρούντη Λάιν»	31	20256	άνεκ. Σαουθάμπτον 15 Φεβρ. (κρουαζιέραν)
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Άλαμεντα»	43	7091	άργει Αμπελάκι από 4 'Οκτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άστρα»	43	8527	άνεκ. Μαδέρα 9 Φεβρ. διά Χούστον
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	6951	διπλής Παναμάν 22 Φεβρ. διά Καλλάο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	εις Δάνταις 15 Φεβρ. (επισκευαί)
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Ασμονία»	61	9443	άνεκ. Χούστον 16 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεκ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	π. Α. Αγνεριδίου κλπ.	44	7176	άνεκ. Γιασάτον 20 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7266	διπλής Μπρόνωμποτελ από 4 'Ιαν. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Γ. Κάρυκα Λάιν»	63	18500	εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαρίτιων»	60	10050	άνεκ. Αντεν από 22 'Ιαν. διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	άργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	εις Ρόττερνταμ, υπό παραλαβήν

ΑΖΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	έφθ. Φαμαγουόσταν 20 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Δ. και Ε. Μελαχρινός	47	2465	διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 21 'Ιαν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΣΠΙΣ	ετ. «Σκαυ»	45	7253	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Άλκηποτις»	41	7013	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 23 Δεκ.
ΑΣΤΡΑΠΗ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Γένοβαν ἀπό 4 'Οκτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Νέπτουνη»	63	32200	εις 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Γιουναΐτεντ Κρός»	58	12624	ἀνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. Ατλαντικ 'Οσεαν»	60	20854	ἀνεκ. Μπανταρ Μασούν 19 Φεβρ. διά Ράς ἀλ Καφζὶ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Τάκερ»	58	21039	έφθ. Φίλαδελφειαν 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10146	ἀνεκ. Αμοτερνταν 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥ	έτ. «Οσεαν Κάρονκο»	56	10149	έφθ. Βανκούμερ 20 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10145	έφθ. Κόμπε 24 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10091	ἀνεκ. Κολούμπια ρίθρος 28 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	25156	ἀνεκ. Αρούμπαν 11 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	Στ. Λιβανός	62	16500	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 31 'Ιαν. διά Χαδάπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10149	εἰς Γιουγκοκολαβιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10139	ἀνεκ. Τρινιταντ 21 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΤΗ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10150	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10139	έφθ. Ν. Υόρκην 20 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	63	18500	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10043	εἰς Γιουγκοκολαβιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	έφθ. Βενετίαν 24 Φεβρ.
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Αναδ»	58	9724	ἀνεκ. Καμπέριο 3 Φεβρ. διά Γκουαγιάμας
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ρηππάμπλικ»	53	13675	ἀνεκ. Ρόττερνταν 20 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΑΥΓΗ	έτ. «Λάμπη Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Ατλαντικόν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μπήπερ»	56	10312	ἀνεκ. Αϊλ όφ Γκραιν 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	έφθ. Μπιλμπάο 15 Φεβρ.
Ζαχάρης — Βασιλίας	έτ. «Μαρουσιέρε»	43	7235	έφθ. Μπάξια Μπλάγκαν 22 Φεβρ.
ΑΦΑΙΑ (δ.)	έτ. «Πτερωτή»	53	988	διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 2 'Ιαν. δι' Οδησσόν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλαια»	36	12283	κοπεγχάνην 19 Φεβρ. διά θλώσιγκ
			έφθ. Ρόττερνταν 21 Φεβρ.	έφθ. Κοπεγχάνη, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΑΡΗ				έφθ. Νεκοτσέα 15 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)				
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΔΕΡΙΚΗ				
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)				
ΒΕΤΑΣ (δ.)				
ΒΕΛΓΙΟΝ				
ΒΕΛΟΣ				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)				
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)				
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ				
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ				
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ				
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ				
ΒΟΡΙ				
ΒΟΣΠΟΡΟΣ				
ΒΡΕΤΑΝΗ (λάινερ)				
ΒΡΟΝΤΗ				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ				
ΓΑΛΗΝΗ				
ΓΕΡΑΝΕΙΑ				
ΓΕΡΜΑΝΙΑ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άργει Κυνόσουραν ἀπό 17 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	εις 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ ναυπηγοῖσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	ἀνεκ. Βηρυττόν 23 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Μονρόβιοις»	51	7564	διπλήθε Σουεζ 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΒΛΗΡΗΣ	Χρ. Σαρλίης	48	1529	εφθ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	δρ. Γράτοσυ	44	7176	έφθ. Λονδ' νον 12 Φεβρ.
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	6656	ἀνεκ. Μπιζέρτα 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	έφθ. Αμβέρσαν 21 Φεβρ.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Γκέρστα»	43	7273	άργει Σύρον ἀπό 15 Δεκ. 1961
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Λαστούριας»	35	5654	ἀνεκ. Πειραιά ἀπό 31 'Ιουλ. 1961
ΓΚΙΩΝΑ	έτ. «Αντριάτικα»	43	7140	έφθ. Φρινάντη 22 Φεβρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκίστα»	52	11547	εις 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάλτικ»	43	7176	έφθ. Κοπεγχάνη, ὑπὸ ναυπηγοῖσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «ΒΙΑ Νόδα	57	9173	έφθ. Τανούρα 2 Φεβρ. διά Κούθαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Αστρόρια 2 Φεβρ. διά Πουσάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττα Μπιάρ»	62	15300	άνεκ. Βηρυττόν 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΘΕΛΙΤΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	55	15692	έφθ. Αλεξανδρεαν 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος	45	3825	έφθ. Αλεξανδρεαν 14 Φεβρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνονπορτ»	59	9268	έφθ. Ταϊμόποτε 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Γιούνιτιν»	50	20667	έφθ. Μέγαρα 24 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	55	20432	ἀνεκ. Αστρόρια 2 Φεβρ. διά Πουσάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	17973	έφθ. Σίδενευ 20 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Γκλέν»	53	13255	άνεκ. Βανκούμερ 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	έτ. «Σάν Οίλλ»	57	13750	έφθ. Τζιμπούτι 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΤΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Έντερπραϊς»	53	21064	άργει Πέραμα ἀπό 17 'Ιουν. 1962
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιουντ»	57	24883	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Μαΐου 1962
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΟΥΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίνικ Γουΐλλ Μπάιν»	57	26031	έφθ. Ν. Όρλεάνην 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μποδντόνιν»	55	24945	άνεκ. Λόρδον 31 'Ιαν. δι' Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ»	43	12808	έφθ. Βίλμιγκτων (N.K.) 20 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	20657	εις 'Ιαπωνίαν, ὑπὸ ναυπηγοῖσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	Σ. Νιάρχος	43	10577	έφθ. Ταϊλάνδη 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Μάντη»	53	13459	άνεκ. Αστρόρια 2 Φεβρ. διά Πουσάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Ντέ'λα»	59	13390	έφθ. Σκαραμαγκάν 15 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Σή»	53	12877	άνεκ. Βανκούμερ 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέιμοισις»	43	10440	έφθ. Φειραιά 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόδολντ Τέμπεστ»	44	10470	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ'Ι-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικ»	44	10179	διπλήθε Λίζαρντ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤ	Σ. Νιάρχος	43	14000	διπλήθε Σουεζ 17 Φεβρ. δι' Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. Αιόλια	43	14500	έφθ. Καλικέδη ἀπό 23 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηον»	61	15979	άργει Κάλικέδη ἀπό 15 'Απρ. 1961
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Πιούκον»	44	7176	άργει Μέγαρα ἀπό 31 'Οκτ. 1957
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άργει Μέγαρα
ΔΑΘΗΝ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άργει θόδευ ἀπό 11 'Ιουλ. 1962
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Χιον»	45	7259	ἀνεκ. Κιουρασάο 13 Φεβρ. διά Λιβερπουλ
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδμεν»	45	7252	άργει Χαλκίδη ἀπό 23 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	ἀνεκ. Βενετίαν 14 Φεβρ. διά Ραβένναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Μαργαρώνη	40	5006	έφθ. Νέκοτσέα 29 'Ιαν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πόλμα»	44	7255	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Ιμιγκάρη 22 Φεβρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουναΐτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Καραμάνη 15 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπεμντ»	62	16500	ἀνεκ. Αμοτερνταν 19 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	«Σιπνικ Ντεβελόπεμντ»	61	16349	ἀνεκ. Μόζι 15 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	άνεκ. Ρόττερνταν 23 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Χαλκίδη 3 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σια»	29	4524	διπλήθε Παναμάν 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	άνεκ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεογωτή	44	7207	άνεκ. Μπαλι Παπάν 23 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΔΗΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Αρούμπαν 18 Φεβρ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φύρκερο»	58	9087	έφθ. Αρούμπαν 18 Φεβρ.

ΑΙΓΑΙΟΣ		έτ. «Κάνονους»	60	13335	όργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Σεπτ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)		έτ. «Διρφύς»	43	7280	ἀνεκ. Μιο 'Ιανερού 21 Φεβρ. δι' Ἀρούμπαν
ΔΟΣΑ		έτ. «Σπαρταν»	43	7176	ἀργει Χαλκίδα ἀπό 13 Νοεμ.
ΔΥΝΑΜΙΣ		έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	ἀνεκ. Τρινινταντ 16 Φεβρ. δι' Ἰσπανίαν
ΔΩΡΟΘΕΑ		έτ. «Παν - Όσεαν»	25	3297	διπλήθε Κων) πολιν 11 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Μονρόδια»	57	13711	έφθ. Λίθερπουλ 25 Φεβρ.
ΕΦΝΟΣ		έτ. «Ντρείκου	56	10328	έφθ. Χούλλα 22 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Α.		έτ. «Ελτρανοπόρτη»	56	10530	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. διά Ν. Ὁρλεάνην
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ		έτ. «Κυκλαδες»	3/	5452	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Καρνεσίουν»	63	15700	εἰς Ταμικ. υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		έτ. «Νοεύδο Μοντο»	41	7289	όργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Οκτ.
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	ἀργει Σεμπρουνγκέ ἀπό 6 'Ιουλ. 1962
ΕΚΤΥΡ		έτ. «Μαργκο»	44	7210	ἀργει Χαλκίδα ἀπό 25 Νοεμ.
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Ἐλάδα»	43	8371	έφθ. Μανιλα 23 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Ἀνδρία»	48	8420	όργει Καλαματα ἀπό 22 'Ιαν. 1962
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Ιασονία»	43	7213	όργει Κυνόσουραν ἀπό 3 Αύγ. 1962
ΕΛΕΝΗ Κ.		έτ. «Ἐλενην»	43	7245	όργει Κυνόσουραν ἀπό 19 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.		έτ. «Ἄνιτα»	33	5432	έφθ. Λονδίνον 23 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθατος & Σια	43	7176	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμπεριανον - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Παλέρμον 16 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		αδ. Μαζαράκη	22	3553	όργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		(«Ελληνική») Α.Ε.	55	2863	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 11 Φεβρ. διά Προβίντενς
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμος	43	7176	ἀνεκ. Σεμπούι 15 Φεβρ. διά Ταρακάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		(«Ελληνική») Α.Ε.	62	8730	έφθ. Ν. Ὁρλεάνην 21 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		«Ελληνικη» Α.Ε.	61	7297	έφθ. Καλκούτταν 20 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY		«Ελληνικη» Α.Ε.	60	7293	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ		«Ελληνικη» Α.Ε.	62	6660	ἀνεκ. Σαδάννα 22 Φεβρ. διά Ν. Ὁρλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ		«Ελληνικη» Α.Ε.	60	7297	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝ		έτ. «Μαρφούεντο»	39	5219	ἀνεκ. Αθελαΐδα 16 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝ (δ.)		έτ. «Φάραλον»	52	11680	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 23 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝ		έτ. «Σάγκα»	56	10312	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ. δι' Ολλανδίαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνικη» Α.Ε.	57	10280	ἀνεκ. Χούστον 21 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνικη» Α.Ε.	39	6281	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνικη» Α.Ε.	44	7207	έφθ. Ν. Ὁρλεάνην 10 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνικη» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνικη» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 15 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176	ἀνεκ. Ν. 'Υόρκην 24 Φεβρ. διά Κοσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνικη» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Σουέζ 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΙΝΕΥΜΑ		«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7302	ἀνεκ. Κευτίδων 22 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΗΝΙΣ		έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	διπλήθε Μπρόναμπτελ ἀπό 31 Δεκ. διά Βιομάρ
ΕΛΠΙΣ		έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Χούστον 21 Φεβρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο Άξούλ»	42	7058	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ. δι' 'Ιτέαν
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ρίο Κάριμπη»	44	10173	έφθ. Κυνοτάντζαν 3 Φεβρ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Εντερπράιζ»	45	8404	έφθ. Βικτωρίαν 22 Φεβρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ		έτ. «Δόγγος»	41	7122	άνεκ. Κευτίδων 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Μπέλλιγχαμ 30 'Ιαν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		έτ. «Επιδαυρος»	43	7176	όργει Ζεμπρουνγκέ ἀπό 22 Αύγ. 1962
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		έτ. «Ερκιουλες»	58	30332	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νευρεπ. - Σταθάτος	44	7198	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗΝ		άδ. Σάρδην	41	857	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΡΕΤΡΙΑ		Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199	έφθ. Πειραιά 27 Ιαν.
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	έφθ. Ειδονάμασθ 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	εἰς Βρέμην, υπό παραλαθήν
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		Ίω. Λάτοπος	46	8604	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	διπλήθε Παναμά 18 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	όργει 'Αμπελάκι ἀπό 18 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Σπφάρερς»	44	7276	ἀνεκ. Τοκουγάιρα 18 Φεβρ. διά Βανκούθερ
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ατλαντις»	57	10689	ἀνεκ. Σαδάννα 13 Φεβρ. διά Πασκαγκούλα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	έφθ. Καστελλαμάρη 10 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανοπόρος»	43	7194	ἀνεκ. Σαδάννα 20 Φεβρ. διά Χαϊδόγκ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		Παπα. - Ελευθεριάδην	17	3976	διπλήθε Κων) πολιν 19 Φεβρ. διά Βάρναν
ΕΥΒΟΙΑ		έτ. «Μαντοβάπορη»	43	8393	έφθ. Μπράλατ 18 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)		Οίκος Χονδρόπ.	54	11209	ἀνεκ. Μπαγκόδε 14 Φεβρ. δι' Αμπανταν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλόζα»	56	10053	ἀνεκ. Ειδονάμασθ 22 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Λός Σαντος»	57	6102	ἀνεκ. Σάντος 9 Φεβρ. διά Νεκοτάσα
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Σιαν 18 Φεβρ.
ΕΥΗ		έτ. «Στάκο»	43	7244	ἀνεκ. Τζιμπούτη 7 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΣΕΒΙΟΣ		έτ. «Αθοδίνη»	43	7176	έφθ. Νεκοτάσα 29 'Ιαν.
ΕΥΡΥΑΔΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	57	8631	έφθ. Χάμπτον ρόδης 16 Φεβρ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9656	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	61	9800	ἀνεκ. Ν. 'Υόρκην 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	ἀνεκ. Χούστον 22 Φεβρ. διά Πενάγκ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	έφθ. Ν. Υόρκην 25 Φεβρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Πιομπίνο 7 Φεβρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Νταβάο 16 Φεβρ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Νεκοτάσα 11 Φεβρ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		Ίω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	ἀνεκ. Βανκούθερ 12 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Θοκλάντ»	61	10900	ἀνεκ. Ντύρμπαν 17 Φεβρ. διά Βρέμην
ΖΩΗ		έτ. «Ιβάκαμαρ»	43	7214	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδης 16 Φεβρ. διά Πορτογαλίαν
ΗΓΚΑ		έτ. «Ρεν-ε»	30	1565	εἰς Πουνταρέας ἀπό 11 'Ιαν.
ΗΛΕΚΤΡΑ		έλληνικα συμφέροντα	25	1337	ἀνεκ. Σαουδά 16 Φεβρ. διά Ρουέν
ΗΛΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	II	έτ. «Κηφισιά»	43	8574	ἀνεκ. Μπουένος Αὔρειος 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΗΠΕΙΡΟΣ		Δ. Ν. Κουφος	44	1815	ἀνεκ. Σουρμαριάς ἀπό 12 'Ιαν. διά Μπενόνα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	ἀνεκ. Μόζι 19 Φεβρ. διά Βανκούθερ
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Οκλαντ»	43	7252	έφθ. Μόμπιλ 10 Φεβρ.
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Βρέμην 10 Φεβρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Γκάροτων 14 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	διπλήθε Κων) πολιν 13 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναϊτίλιον»	42	7172	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ. δι' (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΟΜΗΤΟΡ		έτ. «Μοντετζόνια»	43	7117	όργει Χαλκίδα ἀπό 30 Αύγ. 1958
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	εἰς Σπαλάτον, υπό συμπλήρωσιν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΔΙΒΑΝΟΥ		Στ. Λιβανός	62	16500	ἀνεκ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Μπολιμπό
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		έτ. «Εξπορ Κέροιρες»	43	8465	εἰς Αγ. Νικόλαον (Κρήτης) ἀποθήκη
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙΚΟΣ		έτ. «Τκρόν Τάνκερ»	49	8311	εἰς Κιουρασόδο ἀπό 11 Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ		Κ. Διαυνότη	29	2231	ἀνεκ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά Βαλένθια
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Ναθιέρορα»	44	7250	έφθ. Χολτενάου ρόδης 1 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	όργει Χαλκίδα ἀπό 14 'Ιουλ. 1962
ΘΗΡΑ		έτ. «Σουντομέρικα»	46	1988	έφθ. Χολτενάου ρόδης 1 Φεβρ. διά Βαλένθια
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Νικη»	44	7232	όργει Κυνόσουραν ἀπό 15 Φεβρ. δι' Οδσόναν
ΘΡΥΛΟΣ		Θ. Αθανασίδης	37	1113	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. Χανδροπ.	57	9746	ἀνεκ. Αμέρεραν 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. «Άντινα»	52	11289	έφθ. Βέρα Κρούζ 22 Φεβρ.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Λινάρες»	44	7154	όργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Νοεμ.
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Βέριτας»	43	7275	έφθ. Γάζα 18 Φεβρ.
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Ιούνανο»	26	2873	ἀνεκ. Αρούμπα 16 Φεβρ. διά Χούλλ
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	διπλήθε Κων) πολιν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ναυτιλ. 'Εκμετ') σειρά	45	9918	όνεκ. Σέταν 18 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ		έτ. «Γκεότας»	45	7204	όργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Δεκ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ		γιών Δ. Ιννιλέση	42	7035	όργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Ιουνίου 1962
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιωάννην»	44	7248	διπλήθε Πύλον 21 Φεβρ. δι' Αμβούργον

ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.) ΙΩΛΚΟΣ (ο.)	όδ. Γουλανδρή	44	7277	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Κόντινεντ άνεχ. Αρούμπαν 12 Φεβρ. δι' Αμβούργον διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ ΚΑΒΑΛΛΑ	Ι. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	άνεχ. Τόκιο από 31 Δεκ. δι' Οζάκαν άνεχ. Θρίπορτ (Μπαχ.) 13 Φεβρ. διά Τοιτταγκόγκ άνεχ. Κιουρασάο 18 Φεβρ. (διαταγάς) διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ. διά Ριγιέσκαν άνεχ. Βρέμπην 14 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον άνεχ. Φλώρινγκ 18 Φεβρ. δι' Ελλάδα έφθ. Μπρεμερχάφεν 19 Φεβρ. άνεχ. Σεμαίουν 14 Φεβρ. δι' Αγγλίαν έφθ. Κωνύποιν 19 Φεβρ.
ΚΑΒΟΥΡΓΙ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) ΚΑΛΑΜΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	άνεχ. Λόδης Αντελεσ 15 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ. (διαταγάς) άργει Φουρκέρο από 9 Ιουλ. 1962 διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν έφθ. Ν. Ύόρκην 17 Φεβρ. άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες άνεχ. Λονδίνον 1 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Κορρούνα 19 Φεβρ. άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. δι' Ιρλανδίαν άργει Άμπελάκι εις Κωνστάντζαν από 2 Ιαν. άργει Καλάματα από 6 Ιουλ. 1962
ΚΑΛΥΨΟ	Τάσος Νομίκος	50	1517	άνεχ. Κολόμπο 13 Φεβρ. διά Τοιτταγκόγκ άνεχ. Ταμπικο 15 Φεβρ. διά Βέρα Κρούζ άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ. διά Ντάρεν εις Ρόττερνταμ από 10 Ιαν. έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 24 Φεβρ. διπλήθε Παναμά 12 Φεβρ. διά Μαρακαΐμπο άργει Σύρουν από 15 Μαΐου 1962 άργει Κυνδούρουν από 30 Ιουλ. 1962 άνεχ. Μόδι 6 Φεβρ. διά Κίναν άργει Κυνδούρουν από 9 Ιαν. εις Ν. Όρλεανην από 18 Ιαν. άργει Ελευσίνα από 31 Οκτ. άνεχ. Σεμπουν από 23 Ιαν. δι' Αμβέρσαν άργει Ρίβερ Μπλακουντέρ από 16 Νοεμ. άνεχ. Υμουντέν 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς άνεχ. Θαύλυν 23 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάφεν εις Λείκ Τσάρλς από 24 Δεκ. άργει Γένοβαν από 12 Ιαν. άργει Ν. Ύόρκην από 13 Φεβρ. 1961 άργει Κυνδούρουν από 19 Δεκ. έφθ. Τόκιο 15 Φεβρ. διπλήθε Παναμά 18 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν άνεχ. Μιζουσίμα 8 Φεβρ. δι' Αίσι άνεχ. Ναγκόγια 19 Φεβρ. διά Χαϊφόγκ έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ. άνεχ. Λίβερπουλ 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Χαδάνα 1 Φεβρ. άνεχ. Βανκούμπερ 13 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Φεβρ. διά Ιλόιλο άργει Σιγκαπούρην ρόδς 9 Φεβρ. διά Φερνταίπλ διπλήθε Κωνύποιν 18 Φεβρ. δι' Οδσόν διπλήθε Σουεζ 13 Φεβρ. δι' Ερυθράν έφθ. Ταόμαν 23 Φεβρ. άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Λαττάκια άργει Χαλκίδα από 11 Οκτ. έφθ. Χαλκίδα 21 Φεβρ. άργει Χαλκίδα από 21 Οκτ. διπλήθε Μπρόναμποττελ 21 Φεβρ. διά Ροστόκ άνεχ. Αδελαΐδα 21 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. έφθ. Χούστον 19 Φεβρ. άργει Κυνδούρουν από 15 Αύγ. 1962 άνεχ. Μπάραρον από 24 Ιαν. διά Κίναν άνεχ. Ταλκοκούνα 21 Φεβρ. διά Χουάσκο έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ. (διά Σύρουν) έφθ. Γκάλθεστων 19 Φεβρ. άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962 έφθ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Πειραιά άνεχ. Καλκούτταν 16 Φεβρ. διά Φρημάντλ εις θέσιν 56.45 Β. – 14.5 Α. Φεβρ. 12 διά Ντάρλοβο έφθ. Χαδάνα 4 Φεβρ. εις Ρόττερνταμ, ύπο παραλαβήν άργει Φουρκέρο από 16 Αύγ. 1962 έφθ. Ν. Όρλεανην 21 Φεβρ. άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Ιταλίαν άργει Κυνδούρουν από 27 Σεπτ. άνεχ. Γκάλθεστων 20 Φεβρ. διά Βραζιλίαν εις Αμβέρσαν από 19 Σεπτ. άνεχ. Βιρυττών 20 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.) ΛΑΚΟΝΙΑ (λάινερ) ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΛΑΜΥΡΕΣ	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	έφθ. Λόδης Αντελεσ 22 Φεβρ. έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ. εις Γένοβαν ύπο παραλαβήν
ΛΑΜΥΡΙΕΣ ΛΑΜΨΙΕΣ ΛΕΑΝΔΡΟΣ ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΛΕΡΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΛΗΤΟ (δ.) ΛΙΑΚΟΣΤ ΛΙΛΗ ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΛΙΝΑ (δ.) ΛΙΝΔΟΣ ΛΙΝΤΑ ΛΟΙΤΝΤΑ ΛΟΝΤΟΝ ΛΟΥΔΙΑΣ ΛΟΥΚΙΑ ΛΟΥΣΥ ΛΥΚΑΒΕΤΤΟΣ (δ.) ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	60	14431	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν έφθ. Καλκούτταν 10 Φεβρ. άργει Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. άργει Αμβούργον από 25 Οκτ. άργει Πειραιάς από 25 Νοεμ. άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 Φεβρ. διά Σαλάθερρο έφθ. Πόρτ Σαιδ από 17 Ιαν. άνεχ. Βενετίαν 14 Φεβρ. διά Ραβένναν άργει Αμπελάκι από 7 Σεπτ. 1960 έφθ. Χούλλα 24 Φεβρ. άργει Αμπελάκι από 15 Ιαν. έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ. άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 Φεβρ. διά Σαλάθερρο έφθ. Πόρτ Σαιδ από 17 Ιαν. άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού έφθ. Βούρτσαν 23 Φεβρ. έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διπλήθε Κωνύποιν 15 Φεβρ. διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. δι' Οζάκαν διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Βιλελμούσχαφεν διπλήθε Λάδσεντ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ΜΑΝΔΡΑΓΙ ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Μονοδία»	60	13742	άνεχ. Περσ. Κόλπον 18 Φεβρ. διά Μπορντώ άργει Χαλκίδα από 23 Αύγ. 1962 εις Αμβούργον, ύπο παραλαβήν
	έτ. «Μανδάκι»	45	7201	
	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	

ΜΑΓΚΑΝΑ	Ιαναμαική έταιρια	48	1586	έφθ. Βαρκελώνην 20 Φεβρ.
ΜΑΝΕΖ	Ν. Ευσταθίου	55	8526	άνεχ. 'Άμβέρσαν 17 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μάντω»	30	1041	διπλήθε Κων) πολιν 18 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΑΣΗΝ (δ.)	έτ. «Πιούρδοπα»	43	14752	έφθ. Αστόρια 13 Φεβρ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μαρθα»	34	4162	έφθ. Ραγγούν 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	έφθ. Ν. Όρλεάνην 2 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Μαράνα»	44	1752	εις Κοπεγχάγην, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΙΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	55	8758	άνεχ. Ματαράνι 22 Φεβρ. διά Καλλάσ
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	43	7238	άνεχ. 'Αμβούργον 18 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΜΑΡΙΑ Κ	έτ. «Σάμοσκι»	56	6156	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατσάνι»	41	5294	άνεχ. Βρέστην 7 Φεβρ. διά Πόρτ Αθρουρ
ΜΑΡΙΑ Δ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Μουπιλ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Μαντράς 24 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΙΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	άργει Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΑΝΗΣ	έτ. «Μίκανλη»	43	7219	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρνατα»	44	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίκανλη»	43	7217	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Σεμαίνους 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	άργει Ήργαστόλι από 7 Αύγ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθιστα»	57	10314	άνεχ. Λονδίνον 23 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτοπς	29	14216	άργει Κυνόσουραν από 4 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗ	έτ. «Νίτζεαν»	40	5237	άργει Κυνόσουραν από 3 Μαΐου 1962
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεδάδα»	42	7147	εις Κάρδαρ 2 Φεβρ. (δι' 'Αδριατικήν)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Ντώρμπαν 21 Φεβρ. δι' 'Αμπαντάν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	8942	έφθ. Χάδον 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	29	4537	διπλήθε Κων) πολιν 11 Φεβρ. διά Νοβορωσίσκην
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	έφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμάς	44	2817	άνεχ. Κον) πολιν 15 Φεβρ. δι' 'Ερεγκί
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άργει Ζεεμπρούγκε από 9 'Οκτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθερσολ»	55	9125	έφθ. 'Αμβούργον 15 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	διπλήθε Λάδεσεντ 21 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	ασελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Χαλκίδα από 5 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνθισι»	57	8906	άνεχ. Μπριμπούνι 3 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	7471	έφθ. Σιδηνέυ 17 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	έφθ. Χαδάνια 11 Φεβρ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Γένοβαν από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΖΕΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	τεργεστόν 20 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνιθερσαλ Τράμπη»	42	7262	άνεχ. Ποναϊδα 16 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	έφθ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Άλιζιον Θράιτ»	60	14431	άνεχ. Λός Αντζελες 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	62	10200	εις Ριγιέκαν. ύπο συμπληρωσιν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Λίθερπούλα 18 Φεβρ. διά Κή Γουνέστ
ΜΙΕΡ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	Ίω. Λάτοπς	39	1552	άνεχ. Ρέθυμνο 16 Φεβρ. διά Ραθέννα
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	άνεχ. Ρεντί 16 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαύνιαν
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής & Σια	33	1503	έφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ	έτ. «Ντομινίον»	44	7249	άνεχ. Παναϊδα 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΑ Κ	έτ. «Λαθέρα»	56	8046	άνεχ. Λός Αντζελες 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	εις Νορβηγίαν. ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Λουσέρνο»	44	5069	άργει Ζεεμπρούγκε από 20 Σεπτ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελός	41	7084	διπλήθε Παναϊδα 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ζ	έτ. «Μαΐρη»	44	7543	άνεχ. Πειραιάδι 22 Φεβρ. διά Πρέβεζαν
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έλληνικη έταιρια	45	974	άνεχ. Μόλι 20 Φεβρ. διά Σιδηνέϋ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Ελκούρινταν»	55	10013	εις Κυνόσουραν 13 Φεβρ.
ΜΠΕΝΤΙΓΤΑ	έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	άργει Αυτελάκι από 9 'Ιουν. 1962
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεχ. Οσλο 2 Φεβρ. διά Βισμαρ
ΜΠΙΑΔΙ	έτ. «Παν - Οσεαν»	36	5275	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 Φεβρ. διά Λάνκος
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιομάντε»	56	10061	διπλήθε Κων) πολιν 15 Φεβρ. διά Κωνσταντίνζαν
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Άμερ. Θ. Παπαδημητρίου	34	2709	άνεχ. Καδιέ 17 Φεβρ. δι' Οδοπόδην
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ. Φαφαλιού	47	9957	έφθ. Χούστον 15 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Φρυμάντη 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΑΝΤΙΝ	Ίω. Δράκος	44	2854	άνεχ. Μόνιπι 15 Φεβρ. διά Σάντο Ντομιγκό
ΝΑΤΑ	έτ. «Πανορεάνικα»	43	7228	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 20 Φεβρ.
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Μαΐου 1962
ΝΕΙΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέριο»	54	7068	διπλήθε Πόρτ Σαδί 20 Φεβρ. διά Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΝΗΡΕΥ	έτ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Καράτι 20 Φεβρ.
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Ν. Ορλεάνην 5 Φεβρ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαρίτ Κερρίερ»	60	14204	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασοπιώ»	44	7255	άργει Πειραιάδι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Παπέοντας & Σια	43	7230	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Οφίνιξ»	37	7990	άργει Πειραιάδι από 20 'Ιουλ. 1962
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Επιφανείαδης	43	7176	έφθ. Οδοπόδη 20 'Ιουλ. 1962
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτίνιος	43	7244	άργει Κυνόσουραν από 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Βενετίαν 9 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λό Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Σιδηνέϋ 7 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6279	έφθ. Ν. Ορλεάνην 19 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	Τασθλίσης	44	7278	προσηργαμένον εις Κίλνος 25 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. Φραγκιστό	44	7198	έφθ. Βενετίαν 20 Φεβρ.
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδηλα»	44	7190	άργει Κυνόσουραν από 24 Φεβρ. 1962
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	άνεχ. Ταιμπάν 20 Φεβρ. διά Χουάτσο
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικο»	42	7248	διπλήθε Παναϊδα 19 Φεβρ. διά Χούστον
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ»	44	7290	εις θέσιν 45 Β. - 17 Δ. Φεβρ. 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ ΒΑΙΓΚΑΛΟΥΝΤΕΣ	έτ. Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Πειραιάδι 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεχ. Πειραιάδι 5 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Παλαμύρα»	56	12723	άνεχ. Ν. Υόρκην 20 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλανκοκουίστα»	58	10662	έφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πράιαμ»	60	9341	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πράντον»	59	12139	έφθ. Ετέν 8 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. Αντ. Παπαδάκης	58	8630	έφθ. Ν. Ορλεάνην 21 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πιανιναί»	52	3694	άργει Αυτελάκι από 23 'Ιουν. 1962
ΝΟΡΟ ΠΕΤΙΤΖ	έτ. Καλαφάτη «	63	6200	έπιαναν, ύπο ναυπηγησον
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΔΑ	έτ. «Ποίντοιπε»	61	15200	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοιπε»	62	15200	διπλήθε Μπρόνομποτε 20 Φεβρ. διά Γόνιαν
ΝΟΡΟ ΧΑΤΙΝΕΣ	έτ. «Σιλετή»	42	7251	διπλήθε Κων) πολιν 22 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Άλμα»	52	12556	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 19 Φεβρ. διά Μπαχαγκουέρο
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Γουντνγουαρντ»	58	30235	άνεχ. Βαλτισόρην 16 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΤΑΤΖΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Πράντο»	63	15700	διπλήθε Παναϊδα 23 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούέστερν»	43	2865	άνεχ. Σουάνον 20 Φεβρ. διά Σαδόναν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14000	έφθ. Κείπ Τάουν 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναυ. Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. Αντεν 29 'Ιαν. διά Ντάιρεν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναυένα - Γιουρόπα»	57	9953	έφθ. Ταρακάν 19 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	56	8716	εις Καλκίδα 20 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «ΝΤόπικι»	44	7128	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ιντεροκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Όζάκαν 17 Φεβρ.
ΝΥΜΔΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σ. Τεάναντορπ»	43	7276	άνεχ. Λασοκάνθων 16 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοτεανίκα»	54	8251	
ΟΑΥΣΣΕΣΥ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιον»	57	9367	άνεχ. Είβονμάουθ 23 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λό Πλάτα»	56	9217	έφθ. Βενετίαν 5 Φεβρ.
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχούντας & Υιοι	25	996	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύην) 18 Φεβρ. διά Γάζαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Φρημάντη 23 Φεβρ. διά Βηρυτών

ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΟΔΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 19 Φεβρ. διά Πακιστάν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άργει Σύρον από 3 Ιουλ. 1962
ΟΝΤΙΝ (υγείειον)	έτ. «Καριμπιάν 'Ατλαντικό»	60	5960	εφθ. N. 'Ορλεάνην 19 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Γρατος»	45	7258	άνεχ. Φράπορτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΣ	έτ. «Κούσιος»	43	7211	έφθ. Πόρτ. 'Άρθουρ 18 Φεβρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μηντ 'Ηστ»	44	9894	άνεχ. Κολόμπια 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μηντ 'Ηστ»	45	7861	άνεχ. Σεμπού 5 Φεβρ. διά Μπλάκ Γουώρριορ Λαγκούν
ΟΡΣΑ	έτ. «Εστελλα»	43	7152	άργει Χαλκίδα από 24 Οκτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφευς»	56	9942	άνεχ. N. 'Υόρκην 18 Φεβρ. διά Γκουαγιακίλλ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ουλτραμάρ»	61	5972	άργει Κυνόσουραν από 14 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Χάννονθερ»	41	7251	έφθ. Κολόμπια από 10 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρινγκβιλλ»	43	7210	εις Σύρον 24 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεχ. Μόζι 9 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'Υ ΛΟΡ	έτ. «Μπλου Μπλαιν»	43	7194	άργει Κυνόσουραν από 26 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανικό»	61	10966	άνεχ. Ντάρμπιαν 7 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	56	23232	διπλής Πόρτ. Σαιδ 20 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ουλασσεν»	42	8570	διπλής Πόρτ. Σαιδ 22 Φεβρ. διά 'Οραντς
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	άνεχ. Πόλη Σουδάν 23 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άργει Χαλκίδα από 18 Αύγ. 1962
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Νάουρου 18 Φεβρ. διά Λήθ
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	58	23607	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΠΑΜΙΤ	'Αχ. Χαλκούσης	45	3929	άνεχ. 'Αμερέσαν 20 Φεβρ. διά Χαθάναν
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελλένικ Σιππιγκ»	43	8474	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Ιαν. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τσουρινάκης	39	2456	έν πλω 27 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	εφθ. Βαντι 'Φεύρων 23 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	παναμαϊκή εταιρία	24	1324	εφθ. Τριπόλιν (Λιβύης) 14 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουτουλάκης	22	2759	εφθ. Γενόβαν 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδιάς	43	7176	άνεχ. Βανκούμπερ 22 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άργει Κυνόσουραν από 8 Ιουλ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακμε»	57	10720	άνεχ. Ντάρμπιαν 10 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	έτ. 'Αφοι Βεντούρη	18	494	άνεχ. Ντάρμπιαν 16 Φεβρ. διά Γάζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος 'Χ. Πατέρας	43	7176	άργει Μπρούζες από 29 Αύγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Πανος Κουμανταρός	44	7244	άνεχ. Γενόβαν 23 Φεβρ. διά 'Αμδέρσαν
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «Ελλιαζον»	57	10747	εις Ιαπωνίαν, ύπο ναυπήγων
ΠΑΝΑΧΑΙΓΚΟΝ	έτ. «Αντριάτικο»	63	30400	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Ζέψυρος»	63	30200	άνεχ. Τάιν 24 Φεβρ. διά Φλωσιγκ
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	έτ. «Στελλά Πολάρις»	38	2368	άνεχ. Σιδώνα 17 Φεβρ. διά Σαιν Τζών
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Λεμάρτη»	54	15841	άνεχ. Τρίνινταντ 14 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Τρανσοπτέριον»	43	7254	εφθ. Χαδάνα 11 Φεβρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Φραγκιστά»	43	7149	εις Πειραιά από 2 Δεκ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Κορφιάτα»	09	633	διπλής Κωντάντζαν πολιν από 27 Ιαν. διά Κωντάντζαν
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	«Πειραική Ν.Ε.»	43	1640	εφθ. 'Αμδέρσαν 20 Φεβρ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Καλλάδα 18 Φεβρ. διά Μπαλμπόν
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	εφθ. Βανκούμπερ 15 Φεβρ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Άλόρα»	61	15156	άνεχ. θορταλέζα 15 Φεβρ. διά Σαλβαδόρ
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεχ. Τόκιο 16 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Κων
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	«Ελληνική Α.Ε.»	47	2754	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	όδ. Χανδρή	50	18400	διπλής Παναμά 13 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	«Οθερον Θράυτερ»	61	10680	άνεχ. Βοστώνην 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Μαροσεανό»	56	24520	εφθ. Ωιλαδέλφειαν 14 Φεβρ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Βεργωτή»	43	7176	άργει Χαλκίδα από 14 Αύγ. 1962
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ	έτ. «Πανκόρηπο»	59	23601	άνεχ. Τοκογιάμα 9 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	άργει Αιμπελάκι από 9 Αύγ. 1962
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Μαρορδία»	56	24502	άνεχ. Βανκούμπερ 23 Φεβρ. διά Γλασκώβην
ΠΕΡΛ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	εφθ. Γλασκώβην 18 Φεβρ.
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	60	8472	διπλής Πειραιά 17 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	εις Μάρ ντέλ Πλάτα 20 Φεβρ. (διά Μασσαλίαν)
ΠΕΡΑ ΣΗΜ	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	εφθ. Αιγαίνων 10 Φεβρ.
ΠΕΡΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	ΝΙΚ. Λιβανός	62	10025	άνεχ. Καλλάδα 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΛ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	εφθ. Ιντσόν 10 Φεβρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	εφθ. Αιγαίνων 14 Φεβρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	56	15852	άνεχ. Σιδώνα 22 Φεβρ. διά Κόνακρου
ΠΕΡΣΙΑΝ ΔΕΡΝΤΟΥΟΥΖΙ	'Ιάκ Σπανός	45	7698	διπλής Παναμά 16 Φεβρ. διά Σάντος
ΠΕΤΡΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	εφθ. Αιγαίνων 18 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεχ. Σάντος 19 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	εφθ. N. 'Ορλεάνην 13 Φεβρ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	58	23607	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διπλής Σαντορίνη 23 Φεβρ. διά Μόζι
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πνηνέλοπη»	45	6712	άργει 'Αιμπέλακι από 1 Ιουλ. 1962
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούπατο»	61	10072	έφθ. Σάντος 19 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	N. Βερνίκος - Ευγενίδης	41	3337	έφθ. Ιντσόν 10 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	'Ιω. Γ. Λιβανός	61	13379	έφθ. Αιγαίνων 14 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑΡΑ	έτ. «Κομμέριαλα κλπ.»	54	6154	έφθ. Σπάττα 15 Φεβρ.
ΠΙΑΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νόρλιντον»	58	9603	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΠΙΑΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρόσς»	53	12513	άνεχ. Μοντεδίδεο 20 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΠΙΑΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7185	έφθ. Μπούενος Αύρες 8 Φεβρ.
ΠΙΑΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Β. Παντελής, Λτδ.»	54	6320	άνεχ. Πόρτ. Σαιδ 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΙΑΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	M. Πυλιαρδός	31	967	άνεχ. Κόμπε 21 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΠΟΛΑ II	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Μόζι
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	άργει 'Αιμπέλακι από 1 Ιουλ. 1962
ΠΟΛΙ Κ.	έτ. «Σκίρων»	43	7258	έφθ. Ναγκόνια 20 Φεβρ.
ΠΟΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. Σαντος 2 Φεβρ. διά Μόντρεαλ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	62	10200	άργει Πειραιάς από 14 Αύγ. 1962
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο»	43	7122	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Κέμπομπαζ»	45	7159	άνεχ. Καράτοι 31 Οκτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Βικτωρίων (Βρ. Κολ.) 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άργει Σύρου από 18 Ιουλ. 1962
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	έφθ. Φραντάλ 21 Φεβρ.
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Μόρελος»	43	7284	διπλής Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Προτοράφτη»	43	8394	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 6 Φεβρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ' (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	48	11173	άνεχ. Δουδλίνον 22 Φεβρ. διά Μπούένος 'Αύρες
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ	έτ. «Νόρερον»	54	16210	άνεχ. Τριπόλιν (Λιβάνου) 18 Φεβρ. διά Γάζα
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Σύδουθενον»	43	7277	έφθ. Βέρα Κρούζ 19 Φεβρ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Τρονοθεάνακο»	58	10995	άργει Χαλκίδα από 11 Σεπτ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	έφθ. Χαδάνα 21 Φεβρ.
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αλλασίζ»	58	8414	άργει Κυνόσουραν από 18 Μαΐου 1962
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αλλασίζ»	55	16718	άργει Χαλκίδα από 28 Οκτ.
ΠΡΩΤΟΝ ΣΤΑΤΗΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	60	18889	διπλής Χέλοινημποργκ 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Πιωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Σάντος από 15 Ιαν. δι' Αρέια Μπράνκα
ΠΥΘΕΑΣ	Ραφ. Μελαχρονίδης & Yioi	21	1515	διπλής Παναμά 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	άργει 'Αιμπέλακι από 28 Σεπτ. 1958
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έφθ. Χαδάνα 21 Φεβρ.
ΡΑΧΙΟΤΗΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910	άνεχ. Κυνόσουραν από 18 Μαΐου 1962
ΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άργει Χαλκίδα από 28 Οκτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	διπλής Χέλοινημποργκ 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	άνεχ. Σάντος από 15 Ιαν. δι' Αρέια Μπράνκα
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Κύανος»	44	7229	διπλής Παναμά 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν</

ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΕ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει 'Αμπελάκι από 4 'Ιουλ. 1962
ΡΟΓΩ	έτ. «Αγιαλαγκού»	44	7239	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά Τόκιο
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βρέμπν 20 Φεβρ.
ΡΟΖΙΤΑ Κ.	έλληνικο συμφέροντα	30	1572	διπλήθε Κων/πολιν' 20 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρούθη»	37	2343	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. διά Σπροπορτ
ΡΟΥΛΑ	Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	διπλήθε Κων/πολιν' 17 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλομπέ»	57	10316	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. διά Πολωνίαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 6 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Μπαχρέν 18 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. «Αγγελάκη και Σιά	47	2257	άνεχ. Μπουρουντού 16 Φεβρ. διά Λομπίτο
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	έτ. «Μαρπρία»	40	6992	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μπισκου»	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. 'Ιγγλεσόν	43	7268	άνεχ. Πειραιά 19 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σαν Παντελέημων»	44	7282	άργει 'Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1962
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Αιμόδυρον 17 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίκια»	60	8772	διπλήθε Παναμά από 24 'Ιαν. διά Νικάμα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μαριτάμι Τράνσοπορτ»	36	1151	άνεχ. Μασσαλίαν 16 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	έφθ. Μπάραν 8 Φεβρ.
ΣΑΟΥΘ ΠΟΟΥΑ	έτ. Καλαφάτη	63	6200	εις 'Ιαπωνίαν ύπο ναυπήγων
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μορανία»	45	7293	διπλήθε Μπρόναμποττελ από 29 Δεκ. διά Στεττίνον
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πριντεζής	28	1660	διπλήθε Κων/πολιν' 20 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	43	7231	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνωπος»	55	16241	άνεχ. Αιγαύουσταν 20 Φεβρ. διά Νοδωρωσίσκην
ΣΕΙΡΙΦΟΣ	έτ. «Σαν Σεβοίο»	58	13910	άνεχ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8601	έφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικαρίδης	43	7275	διπλήθε Κων/πολιν' 11 Φεβρ. δι' 'Οδοσόν
ΣΙΦΝΟΣ	Ν. Βερνίκος — Εύγενιδης	62	4500	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 23 Φεβρ.
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Λαν Σεβοίο»	58	13921	διπλήθε Παναμά 23 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλδάρο»	44	6725	άργει Πειραιά από 5 Αύγ. 1962
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμιούσιον»	44	7252	άργει Ρίβερ Μπλακουώτερ από 5 Νοεμ.
ΣΩΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άνεχ. Τομπαί 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΥΛΙΟΤΗΣ II	έτ. «Αλαδαστρός»	44	7176	άργει Σύρον από 3 Αύγ. 1962
ΣΟΥΝΙΟΤΗΣ	έτ. «Σουνιόν»	56	10692	έφθ. Βρέμπν 9 Φεβρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Καμαρόν»	18	849	διπλήθε Κων/πολιν' 3 Φεβρ. δι' 'Οδοσόν
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	άνεχ. Μίδλεσεμπρο 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέστομα»	29	7030	άνεχ. 'Αντεν 18 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	άργει Σύρον από 9 Μαρτ. 1962
ΣΟΦΙΑ Κ.	Σ. Νταϊφάν	30	733	διπλήθε Κων/πολιν' 23 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΠΑΡΤΙΑ	έτ. «Εξελιορ»	57	10398	άνεχ. Μπιλμπάδ 12 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπρότιά»	30	1572	Ίδε: «POZITA K.», ώς μετωνομάσθι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άργει Ζευμπρούκε από 22 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	'Ιω. Λάτοπς	26	5648	άνεχ. Βαντί Φεύραν 23 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φαραλόν»	56	8789	διπλήθε Ηιρβαλτάρ 21 Φεβρ. διά Μαντρας
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Αμερερνταμ 17 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Κασού»	44	7223	άργει Σύρον από 10 Απρ. 1962
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	Σ. Έλευθεριάδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Τρανσοπατοϊκά»	43	7255	άργει Φουρκέρο από 8 'Ιουλ. 1962
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διπλήθε Κων/πολιν' από 6 'Ιαν. διά Κωνσταντζαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	άδ. Βλασσόσπουλοι	43	7244	άνεχ. Μάλταν 7 Φεβρ. διά Γιρβαλτάρ
ΣΥΡΟΣ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράζ»	52	2073	έφθ. 'Αιμέρεσαν 18 Φεβρ.
	έτ. «Σύρα»	43	7156	έφθ. Ν. Ορλεάνην 4 Φεβρ.
	έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	άργει Σύρον από 9 'Ιουν. 1962
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Φεβρ. διά Βαλπαραίο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	άνεχ. 'Αμπανταν 19 Φεβρ. διά Κάντλα
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Σαλδάρδορ 21 Φεβρ. διά Σάντος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τοάτου»	44	7184	διπλήθε Παναμά 6 Φεβρ. διά Κορίντο
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	Ίρανιαν Λόδη	45	7640	έφθ. Μπάραν 15 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΥΔΡΑΣ	έτ. «Βάγκικη»	42	7513	εις Σύρον 24 Φεβρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Πειραιά από 18 Απρ. 1962
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Μυρινέλλαι»	43	6959	εις Σιγκαπούρων ρόδς από 7 Νοεμ.
ΤΙΝΑ	Οίκος Δρακούλη	43	8479	άργει Κυνόσουραν από 2 'Ιουλ. 1962
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άργει Πόραγκρουν 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Ολιαστιμ»	42	7362	άνεχ. Ν. Ύρκην 24 Φεβρ. διά Πειραιά
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρανσοπατοϊκά»	56	4380	άργει Κυνόσουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΙΚΕΡΙ	έτ. «Τρανσπέτρολ»	30	9243	Ίδε: «ΚΑΠΙΤΑΙΝ Γ.», ώς μετωνομάσθι
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Αΐδα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Λονδίνον 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	έτ. «Ελληνικά ουγγαρέντα	49	1366	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. δι' 'Αμερερν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	'Ιω. Αύγερινον κλπ.	44	7247	έφθ. Ρεοφ 12 Φεβρ.
	έτ. «Φιντελίτιν»	57	10493	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεχ. Βέρα Κρούζ 19 Φεβρ. διά Ν. Ορλεάνην
	άδ. Γρότσοι	44	7207	άνεχ. Λά Σέιμπα
	Γ. και Χ. Καλαφάτης	62	6202	άνεχ. Ν. Ύρκην 22 Φεβρ. διά Λά Σέιμπα
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	άνεχ. Ριο Γκράντε 20 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθών»	43	8587	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 22 Φεβρ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατόλη»	41	6830	εις Βενετίαν από 24 'Ιαν.
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Τενερίφε 14 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δη Κόμετ	43	15005	έφθ. Μόμπιλ 18 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνονερ»	45	1574	διπλήθε Παναμά 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	διπλήθε Παναμά 22 Φεβρ. δι' 'Εισηνικόν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άργει Κυνόσουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΦΑΝΜΑΡ	Υιόν Π. Γουλανδρή	60	15162	έφθ. Αμέρερον 21 Φεβρ.
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μπλος»	42	7243	άνεχ. Τζιμουτί 13 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΛΩΡΑ Μ.	έτ. «Μές»	44	15579	διπλήθε Παναμά 27 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άνεχ. Μπρεμερχάρεν 13 Φεβρ. (διαταγάς)
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει Κυνόσουραν από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΝΙΣ (θεξ.)	έτ. «Αιμφίων»	57	9950	έφθ. Μομπάδ 15 Φεβρ.
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	Στέφ. Διψωνής	49	10548	έφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΦΡΙΣΟΣ (δ.)	έτ. «Άλδρος»	60	15157	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ.
ΦΡΥΤΙΑ	άδ. Σελέιν	44	15020	έφθ. Τερνέστον 18 Φεβρ.
ΦΥΓΙΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	άνεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΦΩΣ	Ζαχάρης — Βασιλίδης	43	1106	άνεχ. 'Αλγέριον 21 Φεβρ. δι' 'Αλικάντε
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Λαιμπιτρίνιον»	43	7152	άργει Χαλκίδα από 25 Νοεμ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Φιντελίτιν»	57	10493	άνεχ. Ταιμόποτε 8 Φεβρ. διά Μανίλα
	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	έφθ. Ρόπτερνταμ 23 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρη, Βασιλίδης κλπ.	13	1282	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Γάζαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κόδος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Σιμονοζέκι 21 Φεβρ. διά Γκλαδόστων
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Χ. Χατζηπάτερος	44	7239	έφθ. Βικτωρίαν 18 Φεβρ.
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάσια Σαλίνας»	43	7030	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10735	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 14 Φεβρ. διά Βάρ. Ειρηνικόν
ΧΕΛΓΚΑ ΣΜΙΘ	έτ. «Πολυντόρα»	45	2089	άνεχ. Γκόττεμπούρκ 11 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Φεβρ.
ΧΙΟΣ	Κ. Μικαήλ και Σία	44	1752	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. δι' "Αγ. Νικόλαον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Παισινούρεζ Σίπιπιγκ»	53	8454	άνεχ. Κέιν Τάουν 20 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάνια»	54	16193	έφθ. 'Ιννοσιά 7 Φεβρ. (έπισκευα)
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	άνεχ. Πειραιά 13 Φεβρ. δι' 'Ακοάν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. 'Αγγελόδηπουλοι	44	7193	έφθ. Μορόβια 15 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντρολ»	43	7281	διπλήθε Πόρτ Σαιδ από 10 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	Π. Ποντικός — Ζ. Λαιμός	49	7526	άνεχ. Αμοτερνταμ 9 Φεβρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΨΑΡΑ	έλληνική έταιρια	25	958	άνεχ. Τρίπολης (Λιβύης) 12 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τόχη»	45	7247	άνεχ. Καλκούτταν 24 Φεβρ. διά Ρεντί
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάδα»	42	7175	άργει Κυνόσουραν από 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	έφθ. Ν. Ύόρκην 14 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αλιθίον.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα 'Αγγελικα»	21	1173	διπλής Κων) πολιν 23 Φεβρ. διά Νοβορωσίοκν άργει Χάρρουιτς από 1 'Ιουλ. 1962
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθλά»	44	7261	άνεχ. Τάιν 23 Φεβρ. δι' Αμερερνταμ και ΗΠΑ διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	45	7132	άνεχ. Τρίνινταντ 14 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άνεχ. Οζέλοσουντ 22 Φεβρ. διά Σαβόνα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Θέουταν
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριελο»	24	1988	έφθ. Έινσβεργόν 24 Φεβρ. διά Θέουταν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ V. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στασοα»	16	1653	έφθ. Έινσβεργόν 24 Φεβρ.
ΑΓΓΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	άνεχ. Σεβίλην 21 Φεβρ. διά Μεζικό άνεχ. Σαβόνα 9 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας εις Τάιν από 20 'Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Αμερέρσαν 20 Φεβρ.
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όμρος»	29	3725	έφθ. Ρίο Γκράντε 18 Φεβρ.
ΑΕΛΛΩ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Σλούσικλ 9 Φεβρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐν»	49	3484	έφθ. Βοστόντην 8 Φεβρ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άργει Κυνόσουραν από 8 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	άνεχ. Σιμίζου 16 Φεβρ. διά Κολομβίαν άνεχ. Καράτοι 3 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατσιφίκα»	42	7227	έφθ. Αμερέρσαν 16 Φεβρ.
ΑΙΓΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοιφίκα»	43	7267	έφθ. Ρίο Γκράντε 18 Φεβρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	58	10018	έφθ. Σλούσικλ 9 Φεβρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	58	10018	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	58	10020	έφθ. Βοστόντην 8 Φεβρ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άργει Χαλκίδα από 3 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσούλαρ»	44	7058	έφθ. Αμερέρσαν 14 Φεβρ.
ΑΙΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοέ»	45	7285	εις Σπαλάτον από 29 Σεπτ.
ΑΙΚΡΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεχ. Βρέμην 17 Φεβρ. διά Τσάρλεστων
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοέ»	30	2115	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	έφθ. Κάρδις 20 Φεβρ.
ΑΙΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΙΝ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνασ»	54	29440	άργει Χαλκίδα από 3 Σεπτ.
ΑΙΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτούρους»	43	6989	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ρίταξ»	25	2323	έφθ. Ρεντί 21 Φεβρ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	56	20926	έφθ. Τεργέστην 4 Φεβρ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άνεχ. Φίλαδελφειαν 12 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Φ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	έφθ. Χουέλαδη 22 Φεβρ.
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρον»	44	7215	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΙΛΚΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΙΛΚΥΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτσα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 24 Σεπτ.
ΑΙΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άργει Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΙΛΜΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Τοιταγκόνη 15 Φεβρ.
ΑΙΛΜΙΑΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7167	εις Γένοβαν από 8 Νοεμ.
ΑΙΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7175	έφθ. Σάντος 30 'Ιαν.
ΑΙΛΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Ραγγούν 23 Φεβρ.
ΑΙΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Μπιλμπάτ 24 Φεβρ.
ΑΙΛΧΕΙ Ι'Ρ (Λιβάνου)		έτ. «Σάν 'Αντώνιος»	44	7183	έφθ. Τάμπαν 19 Φεβρ.
ΑΙΑΡΑΥΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμασουλίδης»	45	2701	άργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1962
ΑΙΑΜΕΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Απρ. 1958
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Άφρικαν»	56	13262	άνεχ. Ν. Ύόρκην 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Β. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανδόσεαν»	55	21075	άνεχ. Τακόμα 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Τζάκανθιν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Χαρρουίτς από 21 Δεκ. 1960 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άργει Μούπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ'ΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οεδίνον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην από 21 Ιουν. 1959
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (Φ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 22 Φεβρ. 1959
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιουν. 1959
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ.
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (Δ.)		έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει Φάλλουμον από 20 Νοεμ. 1957 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΙΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνις»	42	7044	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΑΝΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράτο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 10 Φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρουζ
ΑΙΑΝΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Άφρικαν»	54	6112	έφθ. Οικινάδα 17 Φεβρ.
ΑΙΑΝΝΑ ΛΟΥ-ΙΖΑ (Δ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαβάννα από 19 'Ιαν. 1959
ΑΙΑΝΤΙΣΣΑ Α. (N.A.T.)		έτ. «Σάντα 'Αννα»	44	7258	εις Πειραιά από 14 'Ιαν. (έπιακεναι)
ΑΙΑΝΤΙΜΠΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαβδύ»	44	7259	άργει Χαλκίδα από 7 Αύγ. 1962
ΑΙΑΝΤΙΟΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	διπλής Σουέζ 6 Φεβρ. διά Κόρραμσαχρ
ΑΙΑΝΤΟΥΝ (N.A.T.)		έτ. «Άντραξ»	44	7126	άνεχ. Κάρφο 22 Φεβρ. διά Δυτικήν Ιταλίαν
ΑΙΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	N. Βαλμᾶς	48	6259	διπλής Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερινθίλλ»	43	7244	έφθ. Σαγκάν 30 'Ιαν.
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Νταφά	44	1599	άργει Καλαμάτα από 15 'Ιουλ. 1962
ΑΙΟΥΡΟΡΑ (Λιβάνου)		έλλανικα συμφέροντα	44	4436	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΑΙΑΤΑΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	εις Βουδάνην από 3 Δεκ.
ΑΙΠΕΞ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άργει Χαλκίδα από 13 'Ιαν.
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λ.δ.)	(N.A.T.)	Α. Κατωγεώργης	40	1280	διπλής Σουέζ 6 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΡΑΓΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιον»	56	10180	διπλής Καρδίαλιν 22 Φεβρ. διά Δυτικήν Ιταλίαν
ΑΙΡΓΚΥΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδδα»	57	10657	έφθ. Σαγκάν 30 'Ιαν.
ΑΙΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7176	άργει Καλαμάτα από 15 'Ιουλ. 1962
ΑΙΡΕΤΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΑΙΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	εις Βουδάνην από 11 'Ιαν. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	58	23626	διπλής Σουέζ 6 Φεβρ. διά Τάμεσιν
ΑΙΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	19	2395	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 10 Φεβρ. διά Κύπρον
ΑΙΡΙΣΤΕΑΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Σαράπιαν 11 Φεβρ. διά Νοβορωσίοκν
ΑΙΡΙΣΤΕΑΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοέντης»	37	4635	άνεχ. Μασσαλίων 22 Φεβρ. διά Καζαμπλαγκαν
ΑΙΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένην»	43	7247	άργει Κυνόσουραν από 12 'Ιουλ. 1962
ΑΙΡΙΣΤΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουραρόπα»	44	6995	εις Καλούδης Λιμένας (Κρήτης) 23 'Ιαν.
ΑΙΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφόλδρες»	38	10277	άνεχ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΙΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	44	7216	έφθ. Νοβορωσίοκν 19 Φεβρ.
ΑΙΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Ν. Ύόρκην 24 Φεβρ.
ΑΙΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαΐ»	58	18743	άνεχ. Μέρσεϋ Μπάρ 24 Φεβρ.
ΑΙΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Εύθυμιου & Σια	43	7303	άνεχ. Βενετίαν 6 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωνίνιον Κομμέρσιαλ»	32	3848	έφθ. Βενετίαν 14 Φεβρ.
ΑΙΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγιον»	37	2409	άνεχ. Μογκαντίσκιο 12 Φεβρ. διά Μπάραν
ΑΙΡΡΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο»	48	11319	έφθ. Φίλαδελφειαν 23 Φεβρ.
ΑΙΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοραγιά»	26	2903	διπλής Πάναμα 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛΑ (Λιβάνου)		έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Ν. Ύόρκην 16 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛΑ (Λιβάνου)		έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άργει Πέραμα από 14 'Ιουν. 1962
ΑΙΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάιμη Στράνσπ.»	43	7137	άνεχ. Κιουρασάο 11 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΑΙΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσουθετάλντικ»	44	7283	άργει Πάναμα 18 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΙΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Τόκιο 16 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΙΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	εις Αμπού Ζενίμα από 19 Δεκ.
ΑΙΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	διπλής Πάναμα 21 Φεβρ. διά Περού
ΑΙ					

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Τάνκερς» .	54	10758	έφθ. Κοατζακόλκος 22 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	9833	έφθ. Γκάλθεστων 11 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	24831	άνεχ. Περο. Κόλπον 12 Φεβρ. διά Γιοσκοχάμαν διπλήθ. Πόστ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Λάδοεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	58	18183	άνεχ. Αύγουστον 21 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	60	18180	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	55	12985	έφθ. Ν. 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	11322	άνεχ. Θέουταν 22 Φεβρ. διά Ντελάγουσαρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11248	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Γκόττεμπουργκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	55	11241	άνεχ. 'Αρούμπαν 18 Φεβρ. διά Βοστώνην διπλήθ. Ουάναν 22 Φεβρ. διά Κιουρασάδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12896	έφθ. Κιουρασάδα 17 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12712	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 17 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	11767	έφθ. Τζάκονθίλλ 15 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	14839	έφθ. Ταμπικο 21 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	10930	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Νοθορωσίκην
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθανού) ...		έτ. «Σπιντυγουελλ»	44	7125	διπλήθ. Σουέζ 8 Φεβρ. διά Χούκ Κούκ
ΑΤΤΙΚΟΣ		έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	άνεχ. Πουλό Μπούκορ 8 Φεβρ. διά Χούκαύ
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθανού) ...	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	άνεχ. Κακινάντα 15 Φεβρ. διά Χούκαύ
ΒΑΛΟΡ		έτ. «Σουπρέμη»	43	6872	άνεχ. Κυνόδουραν ἀπό 19 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθανού) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	44	7192	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Μπέιρα
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.) ...		έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 Φεβρ. διά Σαιν Κίτ'ς
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	26566	άνεχ. Φιλαδέλφειον 19 Φεβρ. διά Σαιν Κίτ'ς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Νουέσθα Βιοτα»	58	11623	άνεχ. Γλασκώδην 13 Φεβρ. διά Κη Τουέστ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	57	11623	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8638	
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έλληνικο συμμέροντα	42	7286	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Φεβρ. διά Λάδοεντ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Χούκ Κούκ ἀπό 7 Ιαν. διά Βακαπίτ
ΓΑΛΛΗΝΗ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 20 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ		έτ. «Νίμαρη»	44	7176	άργει Κυνόδουραν ἀπό 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλη»	45	7253	εἰς 'Αμβέρσαν (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άνεχ. Γενόβαν 21 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Πουερτό Σενγκούρο»	53	9149	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'ΟΙΛΗ»	54	18709	άργει Πειραιά ἀπό 1 Ιουν. 1962
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθανού)		έτ. «Εβερεστ»	35	5028	διπλήθ. Λαδεντ 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Πειραιά 16 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθανού) ...	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιαν»	41	5270	άργει Χαλκίδα ἀπό 23 Οκτ.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Πίαντρε»	39	10051	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.) ...		έτ. «Πιόλαντα»	40	7168	διπλήθ. Σουέζ 11 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πιουρόπαν»	43	7255	άργει Καλαμάτα ἀπό 16 Ιουν. 1962
ΓΙΟΥΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ		έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Πόρτ Σουδάν 3 Φεβρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	άνεχ. Άκαμπα 18 Φεβρ. διά Κοσιν
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Βηρυτόν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	56	20668	εἰς Ν. 'Ορλέανην ἀπό 8 Ιαν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	44	10702	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Τάμεοιν
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	57	8884	άνεχ. Πόρταν 20 Φεβρ.
ΓΛΥΦΑΔΑ		έτ. «Γουλάνδρη»	57	7244	άργει Χαλκίδα ἀπό 6 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΝΗΑ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Γλυφάδα»	57	26032	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Πουόρλαντ Γλέιντ»	54	27812	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 18 Φεβρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)		έτ. «Πουόρλαντ Γλέιντ»	57	13750	διπλήθ. Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. δι' 'Εινοθάρντεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΤ (γ. πλήρ.)		έτ. «Διεθνήση»	55	20432	εἰς Θείον 45.41 B. - 14.14 Δ. Φεβρ. 21 διά Βιλελμοχάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Πλανοσέανικ»	55	25317	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 30 Ιαν. διά Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεχ. Χάμπτον 22 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-ΙΣ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Ιδενθήση»	54	20431	άνεχ. Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ουμσίλη»	61	12700	άνεχ. Άμβούργον 19 Φεβρ. διά Γκαλθεστων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Ταέστος Μπαίν»	57	25489	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 13 Φεβρ. διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ		έτ. Νιάρχος	57	25490	άνεχ. Μπότανο Μπαίν 11 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Κίκη Ούλλα Μπαίν»	57	26031	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Φεβρ. διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΤΙΝΕΡ (N.A.T.)		έτ. Νιάρχος	43	10591	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 30 Ιαν. διά Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ		έτ. «Τοεντζιον»	44	12853	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. Νιάρχος	43	12808	άργει Πρέστον 22 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Πουόρλαντ Λήτζιον»	43	7244	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Πουόρλαντ Λάκ»	42	7257	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. Νιάρχος	43	7176	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ		έτ. «Πουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. Νιάρχος	58	20546	άνεχ. Φάουλι 23 Φεβρ. διά Κάουες ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	διπλήθ. Σουέζ 18 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	20533	άνεχ. Βικτωρίαν 10 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ:Σ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Πουόρλαντ Πί:ς»	49	13956	άνεχ. Φιλαδέλφειον 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Η'τοντο»	58	11201	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 30 Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ		έτ. Νιάρχος	43	12793	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 30 Ιαν. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ		έτ. «Μέρικουρι Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 30 Ιαν. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	διπλήθ. Παναρά 2 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πληνωμα)		έτ. Νιάρχος	58	11200	διπλήθ. Λίζαρντ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ		έτ. «Μερκαντίκε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθ. Σουέζ 23 Φεβρ. διά Φάουλι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Μόζι 19 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Γενόβαν 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεράριαριν»	54	20585	άνεχ. Πικοκάμαν 21 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΙΚΙΑL	(N.A.G.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έφθ. Σκαραμαγκάν ἀπό 30 Νοεμ. (μετασκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ		έτ. Νιάρχος	44	13005	έφθ. Πειραιά 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	άνεχ. Σάντανα 18 Φεβρ. διά Σάντο Ντομπίγκο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ		έτ. «Οριεντάλ»	52	12705	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Λά Σκιρρά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔA (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12705	έφθ. Χάροπιμ 6 Φεβρ. διά Μπαγκόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛA (λ.δ.) ...		έτ. «Ατλας»	41	6911	διπλήθ. Σαβάννα 23 Φεβρ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθανού) ...	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	διπλήθ. Σελανόρ 21 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδια»	56	10385	άνεχ. Σάντανα 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Εσοπεράντζα»	56	10360	έφθ. Πόρτ Αθρουρ 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθανού) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΔΗΛΑΟΣ ΠΑΓΟΝΙΡ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	διπλήθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Καράτοι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	διπλήθ. Σάουθεντ 23 Φεβρ. διά Μπλάϋθ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ. δ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	42	2757	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 7 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	56	10360	άνεχ. Νιούπορτ 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	43	7260	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) ...	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	διπλήθ. Γιβραλτ

ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	άνεχ. Κοκούρα 1 Φεβρ. δι' ζάκαν όργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Αύγ. 1962
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαστερ»	42	7140	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθράν όργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Ιαν.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	26	3410	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθράν όργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθράν όργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λεωνόρας»	19	3858	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθράν όργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Ιαν.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουεντε»	29	4248	άνεχ. Βρέστην 24 Φεβρ. διά Γένοβαν διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ερυθράν όργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Ιαν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικ Όιλ»	54	18730	διπλήθε Σιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με) όργει Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον άνεχ. Σαλδάδορ 13 Φεβρ. δι' Αμβούργον άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Μοντεθίδεο άνεχ. Θιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. δι' Αρούμπαν άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ. διά Σουέζ εἰς Ν. Όρλεάνην ἀπό 16 Δεκ. άνεχ. Νανάιμο 12 Φεβρ. διά Γκάρατων εἰς Πειραιά ἀπό 5 Ιαν.
ΖΑΝΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Αμέρεραν 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού έφθ. Ν. Ύρκρην 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού άργει Μηταία ἀπό 29 Δεκ. έφθ. Χάροπην 20 Φεβρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωλέτραμαρ»	44	4296	έφθ. Μιδέλεσμπρο 1 Φεβρ. (έπισκευαι) άργει Μητέρες Άιλαντ ἀπό 4 Σεπτ.
ΖΕΦΥΔΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Βήτα»	43	7273	έφθ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. άνεχ. Μαγκαλόρε 7 Φεβρ. διά Γδυνιαν άνεχ. Ν. Όρλεάνην 5 Φεβρ. (διαταγάς) δργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Ιουλ. 1962 άργει Ρόττερνταμ ἀπό 5 Αύγ. 1962 άργει Χαλκίδα ἀπό 15 Οκτ.
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθανόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνονδασιν»	37	1917	έφθ. Γενόβαν 7 Φεβρ. άργει Κυνόσουραν ἀπό 13 Δεκ. (ΕΠΩΛΗΘΗ) διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Νοβορωσίοκν άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Σαλδάνη 21 Φεβρ. δι' Αρούμπαν διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 11 Ιαν. διά Κωνστάντζαν διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Κωνστάντζαν έφθ. Φάλμουθ 22 Φεβρ. άνεχ. Ρεοία 20 Φεβρ. διά Ν. Ύρκρην έφθ. Λιθερουλά 18 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν έφθ. Βαλτιμόρην 3 Φεβρ. άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Φεβρ. διά θιουμιτοίνο έφθ. Κόμπη 18 Φεβρ. εἰς Ναυκασάκι ἀπό 18 Ιαν. άργει Πειραιά ἀπό 1 Ιαν. 1959 άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Βάρναν εἰς Αμπελάκι
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμπέρτα»	43	7180	έφθ. Μόζι 14 Φεβρ. έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Φεβρ. έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ. διπλήθε Κων) πολιν 6 Φεβρ. δι' Οδησόν έφθ. Βενετίαν 6 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διά Μπαραχόνα έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 9 Φεβρ.
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Ιουλ. 1962 διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Νοβορωσίοκν άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Σαλδάνη 21 Φεβρ. δι' Αρούμπαν διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 11 Ιαν. διά Κωνστάντζαν διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Κωνστάντζαν έφθ. Γενόβαν 7 Φεβρ. άργει Κυνόσουραν ἀπό 13 Δεκ. (ΕΠΩΛΗΘΗ) διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Νοβορωσίοκν άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Σαλδάνη 21 Φεβρ. δι' Αρούμπαν διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 11 Ιαν. διά Κωνστάντζαν διπλήθε Κων) πολιν 29 Ιαν. διά Κωνστάντζαν έφθ. Φάλμουθ 22 Φεβρ. άνεχ. Ρεοία 20 Φεβρ. διά Ν. Ύρκρην έφθ. Λιθερουλά 18 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν έφθ. Βαλτιμόρην 3 Φεβρ. άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Φεβρ. διά θιουμιτοίνο έφθ. Κόμπη 18 Φεβρ. εἰς Ναυκασάκι ἀπό 18 Ιαν. άργει Πειραιά ἀπό 1 Ιαν. 1959 άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Βάρναν εἰς Αμπελάκι
ΘΕΝΚΣΓΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιμπορτ»	44	7260	έφθ. Μόζι 14 Φεβρ. έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Φεβρ. έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ. διπλήθε Κων) πολιν 6 Φεβρ. δι' Οδησόν έφθ. Βενετίαν 6 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διά Μπαραχόνα έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 9 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλπάλ»	44	7194	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Ιουλ. 1962 διπλήθε Κιριοκάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	43	7188	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρανοστάλνικά»	45	14418	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρανοστάλνικά»	42	7205	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρανοστάλνικά»	43	18785	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτέμισιον»	42	9853	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτέμισιον»	43	1297	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρια»	44	7255	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφθ. Τάιν 22 Φεβρ. άνεχ. Λιασσώναν 21 Φεβρ. άνεχ. Αντεν 23 Φεβρ. διά Σουέζ έφθ. Ριγκέαν 13 Φεβρ. έφθ. Σαντορ 19 Φεβρ. έφθ. Σεβίλλην 22 Φεβρ. διπλήθε θέσουνταν 22 Φεβρ. διά Σάφφι -ίδε: «ΑΟΥΡΟΠΑ», ως μετυνομάσθη άνεχ. Ήτακμα 21 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας άργει Αμπελάκι ἀπό 14 Οκτ. άνεχ. Αμπιτζάν 7 Φεβρ. διά Ντουάλα διπλήθε ούζαν 18 Φεβρ. διά Μητουένος "Αύρες άνεχ. Πούλω Σαμούν 17 Φεβρ. διά Σιδνεύ έφθ. Νανάιμο 22 Φεβρ. έφθ. Χαϊφόγκ 7 Φεβρ. έφθ. Τάμπαν 16 Φεβρ. άργει ζεμεπρούγκες ἀπό 21 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρια»	43	10521	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γενόβαν έφθ. Νέαπολιν 21 Φεβρ. έφθ. Γκρηπνοκ 17 Φεβρ. άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 Φεβρ. διά Λιθύνη έφ

ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Δλπτράρ»	37	4838	έφθ. Μπρεμερχάφεν 18 Φεβρ.
ΜΑΛΑΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαστόδον»	18	920	όργει Περάμα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζουμέ»	43	7145	διπλής Κυνή πολιν 17 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΝΙΚΟΥ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννόν»	45	3649	έφθ. Μένα ἐλ Αχαμάντι 23 Φεβρ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΙΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαντίσον»	44	7216	έφθ. Οζάκαν 6 Φεβρ.
ΜΑΝΤΙΚ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτρέλλα Μπλάγκο»	43	7255	άνεκ. Καρατοί 2 Φεβρ. διά Ρεντί
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχιά Σαλινάζ»	44	7072	όργει Κυνόδοσυραν από 16 Ιουν. 1962
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραναλτό»	43	7189	άνεκ. Πενσακόλα 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Καργκού»	57	20564	έφθ. Περο. Κόλπον 22 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Δάς Πέρλας»	32	1595	άνεκ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διά Λιθόρνο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαουριτσίο»	25	1473	έφθ. Μαρσαΐναν 18 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. Φουσού	27	1554	διπλής Κυνή πολιν 17 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (συνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σασούθερν Κρού»	44	7289	όργει Ελευσίνα από 24 Αύγ. 1962
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (λιθανού)	(N.A.T.)	Σύγαλος και Πλατης	30	4620	άνεκ. Πόρτ Σουάν 28 Ιαν. διά Μπερμπέρα
ΜΑΡΓΚΩ (λ.α.)	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιαν»	62	9220	έφθ. Ηλικέουν 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	29	2569	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεκ. Ν. Ορέλεανην 17 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίκαλεζ»	44	7254	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΑ ΔΕΞΠΟΙΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	43	7124	διπλής Τσανάκκαλε 19 Φεβρ. διά Νοθοριωσίκην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλούεραζ»	45	8965	έφθ. Αμβούργον 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	38	5548	διπλής Χελσιομπορκ 14 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτουνα»	43	7202	όργει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οικος Χανδρώ	51	11022	έφθ. Πόρτ Σουτέγκεμ 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίδικ»	52	11169	άνεκ. Αρούμιαν 14 Φεβρ. διά Μαΐαμι
ΜΑΡΙΕΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίτελ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Τερέστον 18 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιθανόν)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πλανούλτρα»	61	9221	έφθ. Σάντος 24 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5110	όργει Χάρφουιτς από 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	44	7212	όργει Καλαμάτα από 28 Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΚΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. Φραγκιστα	43	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλαγκα»	44	7279	όργει Χαλκίδα από 10 Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Βιολέλα»	21	1897	εις Μομπάσο από 16 Δεκ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Μαρμπουένο»	62	15300	άνεκ. Σαιν Ναζάριο 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλαγκα»	44	7150	έφθ. Σουραμπάγια 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.- Εουρόπα»	44	10445	όργεις Ελευσίνα από 8 Οκτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	διπλής Σουέζ 20 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτουνα»	43	7232	όργει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	όργει Χαλκίδα από 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΛΙΝΤΟ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροερδίταιο»	46	2270	άνεκ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Βηρυτών
ΜΑΡΝΙΠΠΟ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τιοδάνην»	43	7259	προσπραγμένον εις Μαρμαρά
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	άνεκ. Ταϊν 9 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)		έτ. «Τρανσόπορτ»	44	7251	έφθ. Αμπιτζάν 15 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοομικ»	56	23871	διπλής Πόρτ Σαϊδ 24 Φεβρ. διά Χάθρην
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (σ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόδα»	54	18763	έφθ. Αιόλι 7 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έτ. «Λέδαντ Σιππιγκ»	48	2346	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝ Κ. (λ.α.)		έτ. «Ντέρη»	20	1512	διπλής Κυνή πολιν 19 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΤΟΑΙΟΣ (συνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Πασιφίκ»	43	7176	άνεκ. Σαβάννα 18 Φεβρ. διά Λεικ Τσάρλς
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	διπλής Αγ. Βικέντιον 20 Φεβρ. διά Ήστ Λόντον
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκάκα»	45	7254	όργει Κυνόδουρον από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11691	διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 Φεβρ. διά Γαέταν
ΜΕΝΙΤΕΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέυδα Γρανάδα»	45	7198	όργει Κυνόδουρον από 13 Ιαν.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		έτ. «Τουέστ Ιντιες»	46	4140	όνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διά Χούστον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστουριας»	58	20894	διπλής Πόρτ Σαϊδ 22 Φεβρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΕΡΓΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρό»	45	7190	άνεκ. Πούλο Μπούκον 19 Φεβρ. διά Αμέρεροαν
ΜΕΡΣΕΙΝΙΔΑI (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Γιουρόπα»	41	6728	διπλής Σουέζ 18 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΛΗΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καοτελλα»	56	21099	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Φεβρ. διά Λάδεσντ
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεκ. Κόμπη 12 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Αντρες»	53	11289	διπλής Παναμά 18 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΜΟΥΣΣΕΣ (λιθανού)		έτ. «Ιντερναριαναλ»	57	12683	άνεκ. Περο. Κόλπον 31 Ιαν. διά Κικούμα
ΜΠΑΙΖΑΙ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Φραγκίστας	29	6984	διπλής Θευτον από 27 Δεκ. διά Χαδάναν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	όργει Χαλκίδα από 9 Αύγ. 1962
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	εις Ρόττερνταμ από 18 Αύγ. 1962
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεκ. Βανκούμπερ 18 Φεβρ. διά Τόκιο
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	όργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουσίνη»	40	5217	έφθ. Σάντος 15 Φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	42	7303	όργει Καλαμάτα από 6 Αύγ. 1962
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	όργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Μουρόραν 19 Φεβρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3262	άνεκ. Ν. Υόρκην 22 Φεβρ. διά Καμπέρικο
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέτοσαι»	28	4778	έφθ. Βενετίαν 13 Φεβρ.
ΝΑΓΟΣ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ρόκκο»	25	4949	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 21 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΑΖΛΑ (λιθανού)		έτ. «Ανεμοί»	45	3486	όργει Βενετίαν 13 Φεβρ.
ΝΑΠΙΠΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	άνεκ. Περισσόραν από 21 Νοεμ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	έφθ. Ρόττερνταμ από 24 Ιαν.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεκ. Αιχλάδευς
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	έφθ. Σαν Ζοζέ
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	έφθ. Σαν Ζοζέ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Σπέτζια από 23 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	42	9730	άνεκ. Λόδη Αντέλεσ 19 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΝΙΚΟΣ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Πολέρεουμον»	53	12395	έφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεκ. Σάλτη Έντ 24 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΝΙΚ Σ	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια»	43	7121	όργει Κυνόδουρον από 10 Ιουν. 1962
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	έφθ. Αινδέροαν 20 Φεβρ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (λιθανού)		έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεκ. Μοντεβίδεο 11 Φεβρ. διά Νεκοτόσα
ΝΙΝΑ (παν.)		έτ. «Νίκος»	42	2856	όργει Κυνόδουρον από 17 Αύγ. 1962
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνεντολ»	44	7180	διπλής Κυνή πολιν 19 Φεβρ. διά Τανούρα
ΝΟΕΛ (λιθανού)		έτ. Εύγενια Σ. Σαριδήν	22	2201	όργει Κυνόδουρον από 10 Ιουν. 1962
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Παροσκευήν»	21	1410	έφθ. Αινδέροαν 20 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΚΙΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτρα λά Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Ντακάρ 21 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	όργει Κυνόδουρον από 2 Ιουλ. 1962
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαούθ Ήζα (Αζια)»	28	1463	έφθ. Σαδόνα 15 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	όργει Χαλκίδα από 6 Νοεμ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΗΓΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκλαζα»	41	7251	έφθ. Πειραιά 9 Φεβρ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	έφθ. Χολτενάου 28 Ιαν.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Θρέύτερ»	44	14800	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	52	12191	διπλής Λάδεντ 22 Φεβρ. διά Αμέρεροαν
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	56	18210	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΑΡΡΙ (λ.)		έτ. «Πετρόλερά Αρρι»	52	12029	άνεκ. Αινδόρυγον 19 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΠΡΙΝΕ (δ.)		έτ. «Λιμπέρο Θράιτερο»	44	7061	όργει Χαλκίδα από 20 Νοεμ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΣ (λ.)		έτ. «Σερν Εντερπράϊς»	58	13545	άνεκ. Γένοβαν 14 Φεβρ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑΥ-Υ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερν Εντερπράϊς»	59	13545	όργει Χόγκ Κόγκ από 6 Αύγ. 1962
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουσίνη»	63	16000	έφθ. Αινδέροαν 16 Φεβρ.
ΝΤΗΟΝΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	όδ. Πετροπούλακου	30	996	εις Ιννοσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμιράνια»	60	13847	110 μίλια δυτ. Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	112	

ΟΛΥΜΠΙΚΟΥΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	14047	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΓΚΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Θνάσο»	58	27602	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚΘΑΝΤΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	60	17791	εις Ρότερνταμ από 17 Απρ. 1962
ΟΛΥΜΠΙΚΗΓΚΑΟΥΝΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	53	14221	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΑΐΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πλιμπερτσι»	53	14009	άνεχ. Μπακρέιν 13 Φεβρ. διά Γιοκοκάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΑΟΥΡΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΛΕΐΚ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13678	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	53	13660	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΠΡΙΖ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13934	έφθ. Ν. Ύόρκην 25 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΝΤΕΐΓΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13713	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. διά Ποέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΙΜΠΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	55	13934	έφθ. Τρινινταντ 12 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΓΝΤΕΡ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ»	60	23290	άνεχ. Λάς Άντζελες 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λουσορ»	59	23280	διπλήθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΡΟΗ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13665	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Μπαχαγκουέρο
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΑΝ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάσοθ Ατλαντικ»	55	18790	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΚΑΫ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	55	13934	διπλήθε Ούζαν 21 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	20595	άνεχ. Μπακρέιν 8 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΝΟΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13665	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά θάσουλο
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	49	17792	έφθ. Μπαντόρ Μασούρ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΟΡΜ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμασ»	54	14047	άνεχ. Αρούμπαν 18 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΟΡΤΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	49	17792	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβιος Τρανσόρτ»	59	37958	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	60	37744	Τρινινταντ 16 Φεβρ. δι' Αμμουατίν Μπαϊν
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	58	27602	διπλήθε Σουέζ 14 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΦΕΪΤΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	50	17791	άνεχ. Ν. Ύόρκην 24 Φεβρ. διά λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΧΙΛ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	54	13580	έφθ. Τζάσονσιθλά 18 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗΣΧΟΝΟΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μουνασάντο»	54	20611	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιονία Κέρριερς»	43	8195	έφθ. Ριο Ιανέιρο 13 Φεβρ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Μίρι 19 Φεβρ. διά Σίδνεϋ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναμπρ»	34	8378	έφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ.
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζοδλ»	58	12667	άνεχ. Ρεσιφ 13 Φεβρ. διά Καμπεντέλλο
ΟΡΟΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στάρ»	44	7254	άργει Έλευσίνα από 13 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόρεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Σίδνεϋ (Ν.Σ.) 18 Φεβρ. διά 'Ελ Παλίτο
ΟΣΕΑΝΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	43	8615	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 20 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΟΣΕΑΝΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρουλφ Φράιτερ»	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 17 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ»	36	3891	εις Μπουένος Αύρες από 21 Δεκ. (έπισκευαι)
ΟΥΑΐΤΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονερ»	45	7211	άργει Κυνόδουρον από 22 Αύγ. 1962
ΟΥΑΐΤΚΑΛΟΥΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόρεαν»	42	7192	άνεχ. Λάς Άντζελες 19 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΟΥΑΐΤΚΑΛΟΥΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαΐτ Στάρ»	43	7176	εις 'Αγ. Θραγκισκόν από 23 Δεκ.
ΟΥΑΐΤΚΑΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν Ούαΐτ»	43	7176	έφθ. Όζακαν 5 Φεβρ.
ΟΥΑΐΤΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρόιτ Κρόι»	43	7170	άνεχ. Κιουραράδο 15 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΟΥΑΐΤΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	43	7176	διπλήθε Παναμά από 22 Ιαν. δι' Ιαπωνιαν
ΟΥΑΐΤΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαΐτ Σῆ»	43	7167	άνεχ. Ντράμπων 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΐΤΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαΐτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Σάντερλαντ 22 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΟΥΑΐΤΧΟΡΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατάτα»	43	7261	άργει Χαλκίδα από 22 Νοεμ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πανύρα»	43	7265	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΠΑΛΑΟΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάδος»	43	7228	έφθ. Σάο Θραγκισκό 14 Φεβρ.
ΠΑΛΑΟΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	8184	άνεχ. Σάο Χάροπας ρόδς 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑΘΕΩΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	43	10659	άνεχ. Σουραμπαγία από 21 Ιαν. διά Μπανζουθανζί
ΠΑΝΑΓΙΑΔΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρί Πάροντο»	43	2742	έφθ. Νεκοτεά 18 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτεμ»	45	7133	εις 'Αμδούργον από 3 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΑΝΤΕΛΗΣΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	άνεχ. Αντεντερντάν 17 Φεβρ. διά Μομάσα
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέπτιβιου»	48	15000	άργει Χάμπτον ρόδς από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΠΥΡΑΜ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλμα»	36	1974	εις Λιθερόπουλ από 16 Ιαν. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (·)	(N.A.T.)	Γ. Λιδανός	43	7257	διπλήθε Παναμά 7 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΔΕΝΟΥΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	43	7258	άνεχ. Αντεντερντάν 22 Φεβρ. διά Βρέμπνη
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Σάο Χάροπας 14 Φεβρ.
ΠΑΣΙΩΙΚΗΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφικ Γιουνιον»	44	10297	άνεχ. Νεκοτεά 21 Ιαν. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΣΙΩΙΚΗΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεχ. Αγίου Ιωάννη 18 Φεβρ.
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	έφθ. Καλκούταν 21 Φεβρ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλεοπίδας»	43	5221	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΠΕΡΑΑΓΓΑΛΔΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άργει Βίκεντον 16 Φεβρ. διά Βικτωρίαν
ΠΕΡΑΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεχ. Τρινινταντ 17 Φεβρ. διά Αμδούργον
ΠΕΡΑΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	άνεχ. Μπέλφαστ 15 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	άργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου 1962
ΠΙΟΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Καλκούταν 21 Φεβρ.
ΠΙΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρίκα Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Μαντράς 11 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗΓΓ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλι τη Κεμπάρε»	57	8549	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΟΠΗΚ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαΐνης»	38	2561	άνεχ. Αίγιον 19 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανόύκι»	42	2808	άνεχ. Κυνόδουρον από 7 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέλα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Τρινινταντ 17 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	έφθ. Αμδούργον 13 Φεβρ.
ΡΑΓΚΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποτόκλοτσ»	43	7230	έφθ. Ρότερνταν 16 Φεβρ.
ΡΑΖΑΝΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πραπόντα»	44	7253	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Σαδόνα
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουέ»	57	23693	διπλήθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Ντράμπων 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	17	1293	άργει Τρίπολιν (Λιβάνου) από 16 Ιουλ. 1962
ΡΙΟΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρναν»	44	7194	διπλήθε Παναμά 7 Φεβρ. διά Δάνταικ
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριτέφιελντ»	45	6993	έφθ. Τάιν 16 Φεβρ. εις Κυνόδουρον από 3 Οκτ.
ΡΙΩΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Γκράτον Κάυμαν από 18 Δεκ.
ΡΙΟΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεσσιάλια»	43	1538	διπλήθε Κωντάρη πολίν 31 Δεκ. διά Κωντάντζαν
ΡΙΟΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπρέσσο»	56	21028	διπλήθε Κωντάρη πολίν 18 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΡΙΟΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	41	7111	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΡΙΟΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Κυνόδουρον από 31 Δεκ. 1962
ΡΙΟΝΤΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαοκάσα»	40	5349	άνεχ. Κωντάρη πολίν 30 Ιαν. διά Κωντάντζαν
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	45	7198	διπλήθε Κωντάρη πολίν 18 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαοκάζα»	42	7165	άνεχ. Λομπίτο 19 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	42	7243	άνεχ. Σάντερλαντ 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίσσα»	36	5129	άνεχ. Γιαστάναν 23 Φεβρ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	άνεχ. Αμέρεσαν 3 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλναστο»	50	2736	έφθ. Ιντούν 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιανζίτα»	23	5372	άνεχ. Αμέρεσαν 3 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιμπαρ»	45	3161	έφθ. Νεάπολιν 24 Φεβρ.
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	άνεχ. Πούλο Μπουκόρο 12 Φεβρ. διά Τζακάρτον
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστέ»	43	7267	άνεχ. Νεάπολισέα 4 Φεβρ. (διαταγάς)
ΡΙΟΝΤΙΝΑΝΟΥΚΟΛΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζι»	40		

ΣΟΚΟΡΡΙ (Δ.)	έτ. «Σοκόρι»	50	5507	άνεχ. Λίβερπουλ 16 Φεβρ. διά Καράται
ΣΟΛ (Δ.δ.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	άνεχ. Πιοκοχάμαν 3 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Ντέιμ»	30	2117	άργει Φώρκερο από 5 Σεπτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Δ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Βενετίαν 19 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΟΓΟΥΑΙΝ (Δ.δ.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 10 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 18 Φεβρ. διά Γιοραλτάρ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	εις Τσιτταγκόκ όπω 19 'Ιαν.
ΣΤΑΡ (Δ.)	έτ. «Στάρη»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (Δ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΣΤΕΒΟ	έτ. «Ανταρηπ»	44	7066	άνεχ. Μοριούγκαο 13 Φεβρ. διά 'Ιταλιαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	έτ. «Μαργκούρο»	56	10360	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 20 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. N. 'Υόρκην 12 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	5244	άνεχ. Βρέστην 12 Φεβρ. διά Μπελέμ
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιβάνου)	έτ. «Σων Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Πασάρες 8 Φεβρ.
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Λιμπονέζα»	30	5316	έφθ. Πειραιά 28 'Ιαν. (επισκευαι)
ΤΕΤΗ Ν. (Λιβάνου)	έτ. «Θήριαν»	49	2496	διπλήθ. «Ελαινορ 20 Φεβρ. διά Κλαιπέντα
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άργει Πειραιά από 4 Αύγ. 1962
ΤΖΕΤΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)	έτ. «Σπικέριερς»	43	7231	εις 'Ιαπωνίαν από 21 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑ ΑΡΤΙΚΚΑΣ	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	άνεχ. Μπουνένος 'Αιρες 7 Φεβρ. διά "Αμοτερντα"
ΤΖΕΝΕΡΑ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	άνεχ. Σύρον 16 Φεβρ. διά Κύπρον
ΤΖΕΝΝΙ ΙΙΙ (Λιβάνου)	έτ. «Νόρρ Γιουρόπα»	44	7176	εις N. 'Ορλεάνην από 11 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	έτ. «Λάμβδος»	43	7251	έφθ. Μαγκαλόρε 22 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	έτ. «Μπολυμπά»	54	18717	έφθ. "Νοτκαν 24 Φεβρ.
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιβάνου)	έτ. «Ντέιμ»	30	2047	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (Δ.δ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	27853	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 2 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΡΥΝΣ (Δ.δ.)	έτ. «Άντρος»	44	7254	άργει Χαλκίδα από 16 'Ιαν.
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	έτ. «Ολίστικη»	37	4542	εις Πειραιά από 16 Νοεμ.
ΓΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	διπλήθ. Μπρόνομποττελ 21 Φεβρ. διά Γδυνιαν
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (Δ.)	έτ. «Τράμι Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Ν. Ήρκοναν 24 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (Δ.δ.)	έτ. «Τροανόδηλη»	57	24027	άνεχ. Μπαντρά Μασσούν 11 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Δ.)	έτ. «Τζάκονη»	44	8597	άργει Χαλκίδα από 21 'Οκτ.
ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ (Δ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	εις Πειραιά από 22 Νοεμ.
ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	έτ. «Μίνοσανα»	27	2457	άργει Ζεμπρούγκε από 6 'Οκτ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)	έτ. «Μάρος Νόστρουμη»	44	7165	έφθ. Κολόμπο 12 Φεβρ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιβάνου)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	διπλήθ. Κων(πολι) 21 Φεβρ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιβάνου)	Π. Κυποιανού	18	5285	άνεχ. Τρίνινταντ 12 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ.δ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άργει Χαλκίδα από 21 'Οκτ.
ΦΑΙΔΟΝ (δεξ. λ.δ.)	έτ. «Πεγκούνη»	47	15543	εις Πειραιά από 22 Νοεμ.
ΦΑΝΤΟΜ (Δ.δ.)	έτ. «Μίρματην»	57	21910	άργει Κυνούπαν 18 Φεβρ.
ΦΑΡΑΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 13 Φεβρ. διά Σουγκεϊ Μουάρ
ΦΑΡΟ (Δ.)	έτ. «Ινκάικα»	42	7231	έφθ. Μπανάρ 23 Φεβρ.
ΦΙΛΙΑ (Λιβάνου)	έτ. «Πανα. Μαριν 'Εντερπράϊ»	29	3958	έφθ. Ζαν Ζουάν (Π.Π.) 18 Φεβρ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (Δ.)	έτ. «Πιούνιον Κομμέρσιαλ»	44	7208	διπλήθ. Κων(πολι) 21 Φεβρ. διά Τραπεζούντα
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Ποούκρεσσο»	36	2642	άργει Κυνόσσουραν από 28 Αύγ. 1962
ΦΛΩΡΑ Α. (Λιβάνου)	έτ. «Οσον Γουαίνης»	36	1400	άνεχ. Πειραιά 12 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΦΟΥΜΑΡ (Δ.)	έτ. «Σάντα Πέντρο»	44	7022	άργει Κυνόσσουραν από 28 Αύγ. 1962
ΦΡΗ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (Λιβάν.)	έτ. «Αλ. Τσαδίλης»	44	7067	άνεχ. Πειραιά 12 Φεβρ. διά Τακασάντι
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη»	36	1965	άνεχ. Βιρυτόν 1 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΧΑΡΙ (Δ.)	έτ. «Οσον Τ.»	45	7255	έφθ. Βίλλα Κοντιτιούσον 9 Φεβρ.
ΧΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΧΕΑΜΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Χελιδούς»	41	5236	άνεχ. Γένοβαν 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΕΡΜΟΝ (Λιβάνου)	έτ. «Τζένεροδηλη»	19	2559	έφθ. Καζαμπλάγκαν 22 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Δ.δ.)	έτ. «Οσον Τούνοπορτ»	38	9403	διπλήθ. Σουεζ 11 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντελ Εστε»	43	7127	άργει Κυνόσσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	άνεχ. Τζακάρταν από 18 'Ιαν. διά Πάλεμπαγκ
ΧΡΥ (Δ.)	έτ. «Τζερότζη»	43	7258	έφθ. Αμβέρσαν 10 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιβάνου)	έτ. «Γιουν. Σίπερερ»	41	2934	εις Πειραιά από 20 Νοεμ. (επισκευαι)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	23930	άνεχ. N. 'Υόρκην 6 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ (δ.)	έτ. «Μαροκοίη»	53	18732	έφθ. N. 'Υόρκην 15 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Δ.)	έτ. «Μαροκοίη»	44	7256	άνεχ. Αθίλες 14 Φεβρ. διά θιλαδέλφειαν

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N.Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (5-1072)

WINCHES, WINDLASSES
and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT BOILER TUBES FINNED TUBES STUDDED TUBES ECONOMIZER ELEMENTS BURNER PARTS
GAUGE GLASSES SOOT BLOWER ELEMENTS

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS DISTILLERS EVAPORATORS WATER BOXES COOLERS CONDENSER TUBES HEATING COILS EVAPORATOR COILS

PUMPS and PARTS

FOR DEAN DEMING INGERSOLL-RAND K.S.B. (GERMAN) MORRIS NATIONAL TRANSIT WARREN WESTCO WORTHINGTON

MANILA AND WIRE ROPE FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

ST. LAWRENCE SEAWAY and

PANAMA CANAL

APPROVED

FAIRLEADS

TAYLOR,

PALLISTER

ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE

DIESEL AND TURBINE ENGINES

GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 58.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st MARCH 1963

The Supreme Court decision

The United States Supreme Court decision that the National Labour Relations Board has no jurisdiction over labour relations on foreign-flag ships employing alien seamen and calling at United States ports is a clear and unequivocal "no" to the recent boycott threats of the International Transport Federation and its committee-man Mr. Manthos Petroulis.

To quote the Associated Press report on the decision, which was handed down on February 18:

Justice Tom C. Clark delivered the 8-0 decision. Justice Arthur J. Goldberg disqualified himself. He was interested in the foreign-flag dispute as general counsel for the American Federation of Labour-Congress of Industrial Organizations and later as Secretary of Labour.

The Justice Department and the Labour Board took opposite stands on the board's authority in arguments before the high tribunal.

Solicitor General Archibald Cox said the Executive branch of the Government believed that to permit board jurisdiction over foreign-flag ships would embarrass the United States in its international relations, have a potential impact on national defence, and affect maritime labour relations.

FOREIGN-FLAG SHIPS

But Dominick L. Manoli, NLRB associate general counsel, argued that the National Labour Relations Act may properly be applied to foreign-flag ships which have substantial points of contact with the United States and those points outweigh the foreign contacts.

Briefs as "friends of the court" were filed with the high tribunal by Great Britain, Canada, Honduras, Panama and Liberia. They opposed the Labour Board's contentions. Many of the ships involved in the litigation are under the flags of Liberia, Honduras and Panama but are owned or controlled by American interests.

Because wages of foreign seamen are lower than those of United States seamen, there are labour-cost savings when American interests put their vessels under foreign flags. Mr. Manoli said they also realize tax savings.

The issue developed when American shipowners began to register their vessels in foreign countries to avoid United States taxes and the high pay demanded by American seamen.

Such vessels are known as "flag of convenience" ships. The International Maritime Workers Union, an American union, was created in 1959 to organize "flag of convenience" seamen.

Justice Clark said the Labour Board's assertion of power over labour relations on vessels under foreign flags had aroused vigorous protests from foreign governments and "created international problems for our government".

The majority, he said, was unable to find any clear expression of an affirmative intention by Congress that the board should exercise authority over such vessels.

He said that in cases involving "such highly charged international circumstances" an admonition by Chief Justice Marshall in 1804 was brought to mind. Justice Marshall said that "an act of Congress ought never to be considered to violate the law of nations if any other possible construction remains".

Justice Clark said that the court's action was not to imply any impairment of this country's sovereignty, or limitation of the powers of Congress in this field. He urged that arguments that the board should have jurisdiction be directed to Congress rather than to the Supreme Court.

The Supreme Court's decision was not unexpected. The observations we made from time to time as the case dragged on have all been vindicated. The U. S. Government (the State Department, the Pentagon and the Justice Department) has upheld the "law of the flag".

Now, the I.T.F. will have limited possibilities of exercising pressure and blackmail on convenience-flag ships. The threatened boycotts would have, naturally, affected those ships which refused to pay the illegal poll tax and the outrageous four-shilling contribution per month by the seamen themselves. The American factor, which was also the most powerful, in carrying out a boycott, is now lacking. The only countries in Europe where a boycott could be pulled off are Britain, Finland and Sweden. The courts, in other countries, have unreservedly condemned union blackmail of this type. The I.T.F. is powerless to carry out its threats.

Greek shipowners, however, should not take this as an excuse to neglect their obligations to their crews. They must continue to insure them

with the Greek Pensions Fund (N.A.T.) and they should all sign collective agreements with the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.). The poll tax and the contribution as well as I.T.F. patronage, in particular, must all go! There must be no interference by the I.T.F. in Greek labour relations and Greek shipowners should declare to P.N.O. that they are prepared to sign up all their foreign-flag ships with this organisation and have nothing more to do with the I.T.F. and its illegal taxation.

P.N.O. on the other hand, should accept such an offer and agree to sign up the crews of Greek-owned foreign-flag ships.

Otherwise, both will come in for their share of criticism and it is also possible that the State will ultimately have to step in and bring them to order.

Difficult times ahead

The decree forbidding Greek ships from calling at Cuban ports has been signed and will shortly be published in the Government Gazette. The Government has kept its promise to Washington and Greece is the first country to take this unprecedented measure.

The consequences will most certainly be damaging to Greek ships. They have been made to lose an important market for tramp ships and, at the same time, been laid open to reprisals by the other communist bloc countries.

It must not be forgotten that the Russians and the Chinese cover part of their transportation needs with Greek tonnage. The number of charters in this respect is far from insignificant. If they are lost, as a result of the Government ban on the Cuban trade, more difficulties will be added to those that already plague the owners and operators of tramp vessels.

And where, may we ask, are Greek ships to be employed when their range of activity is made smaller and smaller as time goes by?

We are in danger of being completely shouldered out of the Black Sea trade which was once an almost totally Greek bailiwick. Nations that never had the remotest connection with the sea now aspire to become maritime powers and build merchant fleets to carry their national cargoes.

This situation should be causing us a great deal of anxiety and the first to worry should be the Government. Instead of that, however, the Government goes ahead and restricts the field of activity even further by banning Greek ships from Cuba!

And, in substantiation of an earlier warning we had made in this respect, we are reliably informed from London that the Russians have bought 13 Liberty ships at a price of sixtyfive thousand pounds each.

Comparisons are odious

We have no objection to the Minister of Mercantile Marine's order for a comparative study between working conditions and wages on German, British, Norwegian, Belgian, Dutch, Italian and U. S. merchant ships and those on Greek ships. The comparison becomes odious, however, when the purpose of this study, as explained by the Minister, is to make possible changes in the working conditions and wage system now in force.

The thought behind the Minister's instructions differs little from that of those gentlemen of the I.T.F. (including Mr. Manthos Petroulis) who dream of an International Charter for Maritime Employment.

Before making a comparative study of the working conditions and wages between foreign and Greek ships with the purpose he has in mind, we think the Minister should take certain facts into account such as the advantages and disadvantages that Greek ships have over their foreign counterparts.

As far as the advantages are concerned, they are: a long maritime

tradition, the enterprise and ability of Greek shipowners, the loyalty of Greek crews both to ship and shipowner and their efficiency in spite of their lack of technical proficiency (for which they are not to blame). Greek crews "cooperate with" and do not "work for" their employers.

The disadvantages consist of: the lowest quality in terms of age of all other world fleets; a very small volume of national trade that would keep less than one twentieth of the Greek fleet busy; no national insurance market as a result of which Greek owners have to pay high premiums; no national shipyards as a result of which Greek shipbuilding has to be done abroad and financed with foreign capital; no government support or subsidy of any kind; lack of adequately trained crews; employment of ships far from the homeland resulting in high repatriation costs for crews and, last but not least, a disproportionate number of tramp ships that are particularly susceptible to the vagaries of the freight market and very few liners to provide a steady income.

Anyone interested in preserving the competitive ability of Greek ships and enabling them to survive the unprecedentedly hard times they are currently going through would do better to seek ways and means of providing the greatest possible measure of assistance and support.

Otherwise, there will be no Greek merchant fleet with which comparative studies can be made.

Liberty ships

Liberty ships are being condemned by the underwriters before the freight market has done with them. At a recent general meeting, the Chairman of the Liverpool underwriters pointed out that many war-built ships were laid up and that it was doubtful whether they would ever be used again. A "scrapping and building" plan would not only provide work for the shipyards but would also enable shipowners to acquire new-buildings.

As far as the underwriters were concerned, he stressed, the disappearance of these ships would be a good thing since it would absolve them of many claims. These ships have long outlived their allotted span. The reduction in ship prices makes it far more likely for them to be considered total losses after running aground or being involved in other types of accident.

In other words, the running costs of the Liberty ship will rise even higher since the underwriters seem determined to make things so difficult

for it that it will no longer be worth while to run it at all. This, of course, makes things easier for the owners of newbuildings and there is little doubt the underwriters have this aim in view. Greek shipping will thus be dealt a serious blow.

The Kulukundis case

The action taken by the American unions in the Kulukundis case can only be termed as blackmail. They insist on the immediate payment of welfare fund dues and, in order to assure payment, they have impounded eight U.S.-flag ships controlled by Mr. Emmanuel Kulukundis.

It is to be noted here that as far as this case is concerned, none of the more than forty ships controlled by Mr. Kulukundis through other companies and flying the Greek and British flag, can be financially or in any other way involved.

War insurance

A committee of Greek shipowners composed of Messrs. J. Kulukundis, C. Lemos, D. Chandris, and S. Copanitsas called on the Prime Minister on February 20, to discuss the subject of war insurance for Greek ships.

Also in attendance were the Minister of Mercantile Marine and Mr. Sgourdeos of the Foreign Ministry.

Mr. Karamanlis was fully briefed on the subject and he assured the committee that firm steps would be taken with Greece's NATO allies to settle the matter in a satisfactory manner. Stress was laid on the subject of handing over the ships in an emergency.

The following memorandum was submitted to the Prime Minister by the committee:

1. As things stand today, Greek-owned shipping valued at about three billion dollars is not covered by war insurance. The risk of a total war came very near to fulfillment during the recent Cuban affair. But even a local war could have disastrous consequences for Greek shipping regardless of whether Greece herself was embroiled in it or not. This is because the lack of war insurance coverage of Greek ships has resulted in the inclusion of a clause in loan contracts by which the lender is entitled to a full return of the amounts due to him in the event of even partial conflict and is also entitled to impound the ship and auction it off if the money is not otherwise forthcoming. This might well have happened

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.

if the war between India and Red China had continued.

2. The only solution to this complicated and extremely dangerous problem is war insurance coverage of the ships by NATO. An Ocean Shipping Planning Board set up through Greek initiative and composed of experts drawn from the NATO countries, has declared this solution to be a feasible one. It has also drawn up a general plan on the subject. Besides, the Ministry of Mercantile Marine has made a profound study of the whole matter and the proposed solutions have been judged by the shipowners concerned to be acceptable pending, of course, further discussion on details.

3. The present position of the matter makes it imperative that Greece, during the forthcoming NATO meeting of April 23, 1963, should present the plan drawn up by the technical committee and ask NATO to accept and approve it. It is obvious that before this is done, the necessary groundwork should be laid among the Governments of the NATO countries through diplomatic channels and, particularly with the U.S. Government which appears to be favourably disposed to the Greek proposal.

Coastal passenger shipping

There will be important changes in the near future in the operating system of our coastal passenger ships.

There will be daily departures on most lines at 18-knot cruising speeds.

Cabin accommodation and public rooms will be more spacious and with fewer berths per cabin in two classes — first class and tourist class with no second class in between.

There will be daily departures for Crete, the Cyclades, Chios, Mytilene and the Ionian islands. There may be a daily sailing for Rhodes as well if the ship on that line can do between 18 and 20 knots.

The operators concerned are already taking steps in that direction. Nomikos Lines are negotiating the construction of two high-speed passenger ships. The price for the two will be far less than the price of each of the three ships ordered by the National Tourist Organisation in Italy in exchange for war reparations.

Typaldos Lines are converting their "Kypros" — a 20-knot vessel purchased a year ago in the U.S.A. — into a day ship while Kavounides Lines are doing the same with a sister ship of the Typaldos Lines vessel.

As for the three ships ordered by the N.T.O., a coastal ship operator recently remarked : "They will be too old on the date of delivery".

The Nomikos Lines ships will be 2,650 grt. each (larger than the "Delos"), 89 metres long, 13.4 metres broad and 8.50 metres deep. They will be equipped with twin Diesel engines and will attain a maximum speed of 20 knots. They will have sixty single-berth cabins in first class with private facilities, 250 berths for tourist class passengers in multiple-berth cabins and space for 250 deck class passengers in aircraft-type seats. They will also be able to carry 30 cars. Each vessel will cost about \$ 2.2 million — 20% in advance and the balance over eight years at 5.5% interest.

Third ferry on Italy - Greece line

Hellenic Mediterranean Lines, Adriatica Line and International Cruises, S.A. reached accord this week to run the new Italy - Greece car ferry t.s.s. "CARINA" jointly with m.s. "EGNATIA" and m.s. "APPIA".

At the end of a whole day's discussions on February 26, between H.M.L.'s managing director Mr. George Yannoulatos, Adriatica Line's Passenger Manager Dr. Attilio Batagel and International Cruises' Managing Director Mr. D. J. Chandris at the Hellenic Mediterranean Lines head

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 26 46

office in Piraeus, the following announcement was made :

"It is with great pleasure that Hellenic Mediterranean Lines, Adriatica Line and International Cruises announce that in order to further improve the services between Brindisi and Greece an accord has been reached among the above three companies envisaging the closest possible co-operation. As a result of this agreement, the announced itineraries of the t.s.s. "CARINA" have been slightly changed to give maximum service to the public and full details will be furnished in due course".

The "CARINA" is a fast, 21-knot 3,500-ton British-built ferry now undergoing extensive conversion in Piraeus. When completed, she will have accommodation for up to sixty cars and six hundred passengers in double-berth cabins, four-berth cabins and aircraft-type seats. She will be air-conditioned throughout and equipped with swimming pool, sun decks, gift shop, restaurant, bars, etc. The "CARINA" is expected to enter service on June 3, this year and complement the "EGNATIA" - "APPIA" services between Italy and Greece with a direct service between Brindisi and Piraeus sailing from Brindisi every Tuesday, Friday and Sunday at 13.00 hrs. and arriving at Piraeus at 19.00 hrs. on the following day. Departures from Piraeus will be every Monday, Thursday and Saturday at 15.00 hrs. arriving at Brindisi at 10.00 hrs. on the following day. This schedule will be maintained up to September 29. As already announced, m.s. "EGNATIA" begins regular sailings on March 15, and m.s. "APPIA" on April 3, between Brindisi, Corfu, Igoumenitsa and Patras.

Increased traffic from Australia

The "Patris" arrived in Piraeus with more than 1,000 passengers from Australia on January 24, and the "Brittany" is expected on March 25. with 850.

This record figure of two thousand visitors from Australia within a month proves how rapidly the tourist traffic from Down Under has developed since the Greece - Australia line was first served by Messrs. Chandris three years ago.

This year's total movement is expected to be substantially higher than last year's when 5,700 passengers were carried on ten round voyages, not counting those who continued to Southampton on the "Brittany".

The insistent and expensive promotion Messrs. Chandris have been carrying out in Australia in favour of a visit to Greece with their very successful slogan : "Europe begins in Greece" is paying off at last. As a result, the two liners are carrying as many passengers on the homeward voyage as they carry emigrants on the outward which is no mean achievement.

Yachting enterprises

The recently aroused interest in building yachts for charter in Greece as a business enterprise comes as a natural consequence of the preference shown for Greece by the wealthier class of tourist.

It comes also as an extension of the cruise ships which are them-

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

WELCOMES ACCOUNTS OF THE SHIPPING INDUSTRY

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

selves a fairly recent development in Greek sea transport.

A yacht makes it possible for a group of twelve persons or less, made up of friends or a couple of families, to tour the islands and the Aegean or the Ionian Seas in general, in their own time and as they please with no fixed schedule or itinerary.

It is reported that many of the guests of a large hotel in central Athens have inquired about chartering yachts for short cruises in the coming season.

Presently, with no organised business operating a fleet of yachts, there are 60 privately-owned craft of this type available for charter.

The advantages of a convenience-flag

We are informed that the owners of the "Polydorus" did not withdraw their application for the Greek registry of the vessel of their own will but were forced to do so to comply with the terms of a long-term charter.

The Brazilian Government, which chartered this vessel, insisted that it be manned by a Brazilian crew.

No Greek owner would have accepted this if the market had not been in its present sorry state. A Brazilian crew would be unlikely to show the same care and maintenance of the ship as a Greek crew would have done.

The depression has forced the owners of five Greek-controlled ships to accept foreign crews but in these cases, the ships concerned flew the Liberian flag and there was therefore no difficulty in this respect.

The "Polydorus", however, under the Greek flag, would not have been allowed to sail with a foreign crew, which is the reason why the owners decided to register her in Liberia — to enjoy the advantages afforded by a "flag of convenience".

First aid training for deck officers

Steps have finally been taken for the systematic training in first aid of Merchant Navy Training School graduates. Entirely practical in nature, the training consists of fifteen four-hour attendance periods at the Athens First Aid Station. The graduates will thus become thoroughly familiar

with the treatment of emergency cases of all types.

It is high time this very necessary training was made available to deck officers. Medical advice by wireless has so far not worked very well with Greek ships mainly because of the profound ignorance of most officers in the most elementary aspects of medical care. We are reminded, in this respect, of a Greek captain's reply to a radioed query on the condition of a sick crew member. "Hexed and unhexed, patient remains uncured".

A certificate such as the one granted for radar training would be useful and should become mandatory for third officers before they are granted their licences.

As now established, the training begins with a four-hour period at the First Aid Station each Saturday for six groups of five officers each, extending into Sunday. In addition to watching the treatment afforded in each case of accident or sickness, the officers are also taught to give injections of all kinds, check bleeding, apply bandages and give medication in certain instances. Later, they will take active part in the treatment of the accident cases. The Saturday-Sunday period was chosen because it is during the week-end that the greatest number and the greatest variety of cases are treated at the First Aid Station. Also, the First Aid courses do not thus interfere with the normal curriculum.

Hellenic Register of Shipping participating in Greek Committees abroad

The Greek Ministry of Merchant Marine asked the Hellenic Register of Shipping to nominate their representative to join the Greek Delegation in the session of the Subcommittee on tonnage Measurement of ships of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (I.M.C.O.), which will be held in London between the 25th and 29th of March, 1963.

The Hellenic Register of Shipping nominated Mr. J. Petropoulos, Director of Maritime Technical Administration Ltd., London, a firm representing the H.R.S. in U.K.

It may be added that the H.R.S. is also participating in the Greek Delegation in the Subcommittee of I.M.C.O., dealing with the Sub-division and Stability of ships, by Mr. D. Lemos, Naval Architect, representative of the H.R.S. in London exclusively.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP - SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW."

The Best in the Business

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

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.