

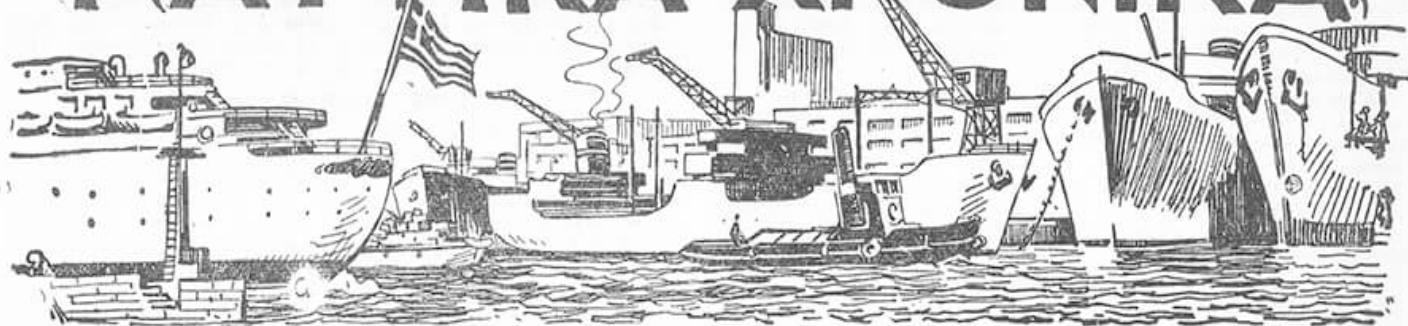
NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1963

Αρ. Φύλλου 667/426

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 667/426

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1963

ΑΙ ΔΡΑΜΑΤΙΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΥΠΟ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΝ Ο Κ. ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ

Ζή τάς τελευταίας αυτάς ήμέρας σύμπασα η ναυτιλομένη 'Ελλάς την δραστικήν περιτέτειαν ένος έκ των θεμελιώτων της μεγάλης Ναυτιλίας μας, τού κ. Μανώλη Κουλουκούντη. 'Αντιξότητες, άφετηριαν έχουσαι, κατό κύριον λόγον, τήν έχαστη ναυτιλιακήν κρίσιν, αισιοδοξία—ϊδιον γνώρισμας τῶν δημιουργῶν—διά τήν αύσιον, δυσχέρειαι ἀντέρβλητοι εἰς τήν ἔκμετάλλευσιν τού ἀμερικανικού πλοίου, ἀνεπιφύλακτος τέλος ἐμπιστοσύνη εἰς ώρισμένα πρόσωπα, μῇ έχουν προσγειωμένην τήν σκέψιν, μῇ σόντη προσληφθεῖσαν πάραδοσιν τού Οίκου Κουλουκούντη, ἐδημιούργησαν τὸ οίκονομικὸν ἀδιέξοδον, πρὸ τού ὅποιου τώρα ἀπεγνωσμένος πολαίσεις διεθνοῦς προβολῆς "Έλλην ἐφοπλιστής, σότις ἐπὶ μίαν ὅλην 40ετίαν ἐπαξίως καὶ ἐπιτυχῶς ἐκράτησε τήν προέχουσαν θέσιν τού «λληντερ» τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Κρατεῖ ἡ πεποίθησις, ὅτι τελικῶς αἱ ἀνακύψασαι δυσχέρειαι θὰ ἀρθοῦν, ὅτι θὰ ἔξευρεθῇ τρόπος διευθήσεως τῶν ἀπαιτήσεων, αἵτινες πάντως ὑπερκαλύπτονται ἀπὸ τὸ ἔνεργητικὸν τού ἑταῖρικον συγκροτήματος, τού ἐλεγχομένου ἀπὸ τού κ. Μανώλην Κουλουκούντην. Τὸ πρωταπικόν, ἄλλως τε, κύρος, ή μακρὰ ἀνέπλητης ἀπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας καὶ αἱ ἐπιχειρηματικαὶ ικανότητες τού μεγάλου "Έλληνος ἐφοπλιστοῦ" — δεκάδες ἑκατομμυριούχων ἐφοπλιστῶν ἀνεδείχθησαν χάρις εἰς τὰς παρ' αὐτοῦ ὑποδειχθεῖσας κατεύθυνσεις — ἔγγυωνται τήν ἀντιμετώπισιν τῶν οίκονομικῶν δυσχερειῶν τῆς παρούσης στιγμῆς. 'Εγνωσθή ήδη, ὅτι πρόκειται, ὑπὸ ώρισμένας προϋποθέσεις, νὰ παρασχεθῇ ἀπὸ τοὺς πιστωτὰς διετὲς δικαιοστάσιον (moratorium), ἵνα ἐν σχετικῇ ἀνέστει ὁ κ. Κουλουκούντης ἀποκαταστήσῃ τὸν ρυθμὸν τῶν ἐπιχειρήσεών του. Αἱ σοδαράτεραι, ἄλλως τε, τῶν ἀπαιτήσεων δὲ εἶναι ληξιπρόθεσμοι. Τὰ σημαντικώτερα ποσά (32 ἑκατομ. δολ.) ἀναφέρονται εἰς δόσεια μακροπρόθεσμα — τὰ τοκοχεωλύτια τακτικὰς κατεβάλλοντα — ἐπὶ τῶν τριῶν νεοτεύκτων σούπερ τάκνερος. Εἶναι λιγγυημένα ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον. Προληπτικῶς τοῦτο ἐπέσπευσε τήν κατοχύσωσιν τῶν δικαιωμάτων του διὰ τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως, διότι ὁ κ. Κουλουκούντης δὲν κατώρθωσε νὰ συμμορφωθῇ πρὸς ειδικὴν συμφωνίαν τού παρελθόντος Αύγουστου, διὰ τῆς ὅποιας πρόσθετο ἔγγυησης θὰ παρείχοντο εἰς τήν «Μαριτάϊ» 'Αντιμνιστρέΐσουν, ἀφορῶσα εἰς τήν παγίαν διατήρησιν τῶν κεφαλαίων κινήσεως (4.5 ἑκατομ. δολ.) τῶν τριῶν πλοιοκτητρῶν ἑταῖριων τῶν νεοτεύκτων τάκνερος. «Τίταν», «Ἀχιλλεὺς» καὶ «Ἄτλας», συνοδικοῦ κόστους 35 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δολ.

"Ηδη ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια οίκονομικῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν ἑταῖρων Κουλουκούντη φαίνεται νὰ καρποφορῇ, ἐπερχομένους καὶ τοῦ συμβιβασμοῦ τῶν ἀπαιτήσεων, αἵτινες ἡγέρθησαν ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ «γιούνιον», τῆς ἐπισπεύσει τῶν ὄποιων κατεσχέθησαν εἰς ξένους λιμένας πλείστος σᾶσα σκάφη τού κ. Κουλουκούντη, μὲ κίνδυνον ἀκαίρων νὰ ἐπέλθῃ ἡ γενικὴ κατάρρευσις, ήτις τούς πάντας θὰ ἔχημινε. 'Η προσπτική, ἄλλως τε, διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν τε μεγάλων δεξαμενοπλίων καὶ τῶν φορτηγῶν — τέσσερα μπάλκ κέρριερς — ὑπὸ την ἀμερικανικὴν σημαίαν ἐμφανίζεται καλύτερα. Ναῦλοι δελτιωμένοι πληρώνονται διὰ τὰ πετρέλαια καὶ τὰ σιτοφορτία, ἐνῷ καὶ ἡ «Kulundis Lines» — ἡ τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τήν Βόρ. 'Αμερικήν πρὸς τήν Μεσόγειον καὶ τήν Μέσην 'Ανατολήν. Συνεπήθη, ὅμως, ἡ γραμμή, ὑπὸ κατάστασιν κρίσεως ὀξύτατης καὶ ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος. 'Εξετελεῖτο ἀπὸ χρονοναυλωμένα ξένα σκάφη, ἐνῷ ἐλείπεν ἡ πολύτιμος πείρα, ἡ προϋποτιθεμένη διὰ τήν έξοχως δύσκολον ἐκμετάλλευσιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς, ἐν συγκανωνισμῷ μαλίστα πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἀπὸ ἑταῖρων πλαλῶν ἐγκατεστημένων εἰς τὸν αὐτὸν τοιέα. 'Αποτέλεσμα: ἡ ζημία ἐντὸς τῶν πρώτων δύο ἑταῖρων καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Εἰς δηλώσεις του ὁ κ. Κουλουκούντης πρὸς τήν «Γουώλ Στρήτ Τζόρναλ» ἀναφέρει ὅτι, «ἡ δοθεῖσα, συνεπείᾳ τῆς δικαστικῆς ἐπεμβάσεως τού ἀμερικανικού 'Υπουργείου Δικαιούνης, δημοσιότης εἶναι ὅλως ἀδικαιολόγητος, διότι δὲν ἔχομεν ἀθέτησε οἰανδήποτε ἐκ τῶν ὑποχρέωσεών μας». Ο κ. Κουλουκούντης φέρεται ἐπίσης προσθέσας: «Δὲν διανοούμαι νὰ πωλήσω οἰονδήποτε ἐκ τῶν σκαφῶν μας (22 ὑπὸ τήν

ἀμερικανικὴν σημαίαν). Εἶναι προτιμώτερον νὰ διατηρήσωμεν τήν ναυτιλιακὴν δραστηριότητά μας, διότι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὰς ὑποχρέωσεις μας».

ΠΟΘΕΝ ΠΡΟΗΛΘΕ ΤΟ ΛΔΙΕΞΟΔΟΝ

"Ισως ὅμως διὰ τήν πλήρη ἐνημέρωσιν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως, νὰ χρειάζωνται πρόσθετοι τινὲς διευκρινήσεις. Εἶναι, ἄλλως τε, ὁ Μανώλης Κουλουκούντης, ἡ ἔχουσα φυσιογνωμία τού ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Κάθε περιπέτεια εἰς τὰς ἐπιχειρήσεων του, ὀντικτυπούν θὰ ἔχῃ εἰς τὸ γόντρον, τὸ τόσον υψηλόν, τοῦ συνόλου τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος.

Βασικὸν σφάλμα τοῦ κ. Κουλουκούντη ὑπῆρξεν ἡ πρὸς τήν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν στροφὴ τῆς ἀνησύχου ἐφοπλιστικῆς του δροστηριότητος. 'Ακαίρως ἀνέλαβε τὸ δύσκολον ἐχείρημα τῆς ἐκμετάλλευσεως πλοίων ὑπὸ τὴν ἀστέροστασαν, ὅπων εἰς τοὺς συνάδελφοι του, δεινῶς δοκιμασθέντες, είχον ηδη ἀποχωρήσει τού ἀμερικανικοῦ στίδου καὶ ἡ ναυλαγορά είχε πλέον στραφῆ πρὸς τήν κατιούσαν (1957). 'Ἐναυτήγησε τρία ἀμερικανικά δεξαμενόπλοια τῶν 40.000 τόν. (κόστος 35 ἑκατ. δολ.), ἀναδεχθεῖς καὶ τὰς εὐθύνας ἄλλων συγγενῶν του, που εἶχον παραγγείλλει δύο τάνκερς εἰς τὰς ναυπηγεῖς τοῦ Νιούπορτ Νιούς. Δάνεια συνήψε μὲ τήν ἔγγυησιν τού ἀμερικανικοῦ δημοσίου διὰ τὰ 87½% τῆς ἀξίας τῶν τριών αὐτῶν σκαφῶν, ὑπὸ περιορισμούς καὶ γραφειοκρατικάς διατυπώσεις, ὑπερμέτρως δεσμευτικούς τῆς πρωτοδουλίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Καὶ τὰ σκάφη δὲν προεναυλώθησαν, ἐνῷ αἱ δαπάναι τῆς ἐκμετάλλευσεώς των — τῆς ἐπανδρώσεως κυρίων — ἥσαν μεγάλαι καὶ ἡ κρατικὴ προστασία ἀνύπαρκτος. Τὸ ἀμερικανικὸν τάκνερ δὲν ἤδυνατο νὰ σταθῇ εἰς τὸν στίβον τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς, ὑπὸ τήν πίεσιν δὲ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου, καμμία προτίμησις εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου δὲν ὑφίστατο, σπῶς διὰ τὰ σκάφη ἡπροῦ φορτίου.

"Ἡ ζημία ἐκ τού ἐγχειρήματος αὐτοῦ ἀσφαλής προεβλέπετο. 'Ο κ. Μανώλης Κουλουκούντης, ὁ ἐπὶ δεκαετρίδας παλαίσας καὶ κερδίσας τήν ἐπιτυχίαν, δὲν προεδέψει καὶ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποτυχίας.

Προώρως ἴσως ἀνέλαβε τήν πρωτοδουλίαν εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν στίδον καὶ ὁ υἱὸς τοῦ κ. Κουλουκούντη Μιχαήλ. Τὴν βασικὴν μόρφωσιν, τὸν ἔθουσιασμὸν τῆς νεότητος, τὴν φιλεργίαν καὶ τὴν πατρικὴν στοργὴν εἶχεν ὑπὲρ αὐτοῦ. 'Ο υιὸς ηδέλησε νὰ καινοτομήσῃ, ὑπὲρ τὰ ἐσκαμμένα νὰ προχωρήσῃ. 'Ιδίαν ἐπιχειρήσιν συνέπηξε, τήν «Kulundis Lines», τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τήν Βόρ. 'Αμερικήν πρὸς τήν Μεσόγειον καὶ τήν Μέσην 'Ανατολήν. Συνεπήθη, ὅμως, ἡ γραμμή, ὑπὸ κατάστασιν κρίσεως ὀξύτατης καὶ ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος. 'Εξετελεῖτο ἀπὸ χρονοναυλωμένα ξένα σκάφη, ἐνῷ ἐλείπεν ἡ πολύτιμος πείρα, ἡ προϋποτιθεμένη διὰ τήν έξοχως δύσκολον ἐκμετάλλευσιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς, ἐν συγκανωνισμῷ μαλίστα πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἀπὸ ἑταῖρων πλαλῶν ἐγκατεστημένων εἰς τὸν αὐτὸν τοιέα. 'Αποτέλεσμα: ἡ ζημία ἐντὸς τῶν πρώτων δύο ἑταῖρων καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Καὶ ητο ἡ ζημία αὐτὴ τὸ τίμημα τῆς πρωτοδουλίας. Σύν τη παρόδῳ τοῦ χρόνου καὶ ὑπὸ ώρισμένας προϋποθέσεις καλῆς ὄργανωσεως, ἡ γραμμὴ τελικῶς θὰ ἐσταθεροποιεῖτο. Διυδάστακτοι, ὄμισι, ἀπεδείχθησαν αἱ ζημίαι, ἴσως καὶ λόγῳ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἀγορᾶς μιᾶς καθευτοῦ ἀμερικανικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τήν Καραϊβικήν, τήν «Μπούλ Λάϊν», δεσμορεμένης με τεράστιον παθητικόν, ὅπερ καὶ τελικῶς, μετά τινα χρόνον, ὑπερχέωσε τὸν κ. Κουλουκούντην νὰ ὀναστείλῃ τὰς ἐργασίας της.

Μεγάλαι αἱ δημιουργηθεῖσαι καὶ ἀπὸ τήν νέαν αὐτὴν περιπέτειαν

ύποχρεώσεις. Τα πλοιά της «Μπούλ Λάιν» τελούν και αύτά ύπό κατάσχεσιν, πρός διοσφάλισιν των ἀπαίτησεων τῶν ναυτεργατικῶν «γιούνιονς» ἀνέρχομένων, ἐπὶ τὸ ὑπερβολικώτερον ἵσως, εἰς 1.4 ἑκατομ. δολλαρία. (Κατὰ δῆλωσιν τοῦ κ. Κ. Κουλουκούνη, ἡ ἀγορὰ τῆς «Μπούλ Λάιν» ὑπῆρξε τὸ μεγαλύτερον σφάλμα τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρόμιας. Ἡ ναγκάσθη — ἔδήλωσε — νὰ συνεισφέρῃ πολλὰ ἐξ iδίων του, καθὼς καὶ ἄλλα κεφάλαια ποὺ ἔδαινείσθη ύπό τὴν πίεσιν ληξιπρόθεσμων ὑποχρεώσεων τῆς ἐν λόγῳ ἔταιριας).

Αλλά προχωρεί εις την άμερικανοποίησιν ο κ. Κουλουκουντής, άγωνιζόμενος νὰ ανακτήσῃ τὸ χαρένον ἔδαφος. Ἐπωφελεῖται προστατευτικῆς τινος διατάξεως τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου καὶ φέρει ὑπὸ τὴν ἀστροφέσσαν τέσσαρα τάνκερ T2, μετατραπέντα εἰς μπάλκ κέριερς τῶν 24.000 τόν. d.w., (ἐν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, δύο εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ ἐν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα). Ή πρόβλεψις τοῦ 50 - 50 εἰς τὰ φορτία τῆς δυνηθείας καὶ οἱ ὑψηλοὶ διά τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα ναῦλοι, βάθος διηγοῦλναν τὴν ἐπικερδή των ἐκμετάλλευσιν, παρὰ τὸ ἀκριδόν κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους. Νέαι δανειακαὶ ὑποχρέωσις ἀνελήφθησαν, αἵτινες καὶ ἐπέτειναν τὸ ἀδιέξοδον. Τὰ τέσσαρα αὐτὰ σκάφη ἔστοιχισαν περὶ τὰ ἔξ έκατον, δολ.

Καὶ ὅμις παράτοις χρόνου ἔχειασθετο, ἵνα τὸ οἰκονομικὸν ἴσος-
γιον ἀποκατασταθῇ. Αὐτή, φαινεται, ὅτι θὰ παρασχέθη ἀπό τοὺς πι-
στωτάς. Τὰ τάνκερς θὰ ἐπωφελθοῦν τῶν καλυτέρων πως νούλων. Τα
μπάλκι κέρριερς θὰ ἐργασθοῦν ἀποδοτικῶς — ή λιμενεργατική ἀπερ-
γίας ἀνέκουφη καὶ αὐτῶν τὴν ἐκμετάλλευσιν — καὶ ἡ τακτικὴ γραμμὴ
πρὸς τὴν Μεσόγειον θὰ ἀρχίσῃ ἀποδίουσα. Αἱ ἐργασίαι τῆς «Μπού-
Λαΐν» ἔχουν πλέον ἀναστολή. «Ἐπαυσαν» συνεπώνται καὶ αἱ ἑκείθεν δη-
μίαι. Αἱ δυσχέρειαι, σύν τῷ χρόνῳ, θὰ ἀμβλύνωνται, συντρέχουσας καὶ
τὰς πιστεών, τὴν ὅποιαν διατηρεῖ ὁ κ. Κουλουκούνης εἰς τὴν χρημα-
ταγοράν της Ν. Υόρκης.

Τά γεγονότα άτυχως — θλή αυτή ή συρροή των άντικων περιστασεών — προέτρεξαν τής προσπάθειας προς έξισορρόπησην τής καταστάσεως, ήτις όπως μηνών καταβάλλεται. Τὰ «γιούνιονς» πρώτα έστραφησαν πρὸς τὴν διαφοράν του λαβεῖν των (*pension funds*). Εἰς 1.4 έκατομ. δòλ. λέγεται ὅτι ἀνέρχεται ἡ ἀπαίτησίς των. «Ελαθον ἀδειῶν κατασχέσεως ἐπὶ ἐννέα σκαφῶν τῶν ἑταῖρῶν τοῦ κ. Κούλουκουντῆ εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξιτερικου. Τό πληρώματα ἔχουν τὰς ἀξιώσεις των ἀπό καθυστερημάνια μισθώνυ. Ἡ παλινόστησίς των, δοπάνιας τοῦ ἀμερικανικοῦ δημοσίου, ὑπελογίζετο νά στοιχίῃ ἑκατὸν χιλιάδας δολαρίων. Τὰ πλοῖα ἔγκατελείφθησαν. Αἱ δραματικαὶ συνέπειαι — ἀν ἐν τῷ μεταξὺ λύσις τις συμβιβαστικὴ δὲν ἔξευρίσκετο — εἰναι γνωσταί. Τὰ σκάφη θὰ ἐκποιηθοῦν. Τὸ «Οὐεστάνμπον» τῶν 24.000 τόν., ἐπρόκειτο νά ἐποιηθῇ τὴν 14ην τρέχ. εἰς τὴν Βατιμόρην. Ὑπὸ τὴν κρατουσαν κροίσιν τῆς ναυλαγορᾶς ἐλάχιστον θὰ είναι τὸ ἐκπλειστρηγμα. Πολλοὶ οἱ ἐπιστεύδοντες (*ἀσφαλισταί, ἐργοστάσια ἐπισκευῶν, προμηθευταί, Τράπεζαι, πιστωτικοί δργανισμοί καί, τέλος, τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον*).

ΕΙΣ ΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Τὴν Ιην Μαρτίου, τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Δικαιοσύνης ἀνεκοίνωσε τὴν ἀπόφασιν του 'Ομοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου τοῦ νοτίου διαιρέσματος τῆς Νέας Υόρκης, δι' ἣς διατάσσεται προδικαστικής ἡ παρεμποδίσις τῆς ἐκποιησεως ἢ καὶ ἐπιβαρύνσεως τῆς περιουσίας τοῦ κ. Μανόλη Κουλάκουντη.

Η ἀγώνιγκη τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου ἀναφέρει, ὅτι ὁ κ. Κουλουκούντης δὲν συνεμφόβθη πρὸς τὴν συμφωνίαν τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου, διὰ τῆς ὅποιάς ὑπέσχετο νὰ παράσχῃ παράπλευρον ἐγγύησιν διὰ τὰ ἐνυπόθηκα δάνεια 32 ἑκατόν. δολ. ἐπὶ τριῶν σούπερ τάνκερ τῆς ιδιοκτησίας ἔταιριών παρ' αὐτοῦ ἐλεγχμένων. Τὰ τοκοχρεωλύτια ἐπιληρώθησακανονικῶν.

Ἐπιληφθαί τε οὐκέτι πάντας τούτους τοὺς ἀνθρώπους
Ἐν τῷ μεταξὺ ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡ Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον, προέ-
βη καὶ εἰς ἄλλας ἐνέργειας διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ
Δημοσίου, ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ σπαφῶν. 'Η διαχείρισις τοῦ 'Τίτανος', ἐκ-
φορτώνοντος σίτον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Τσιταγκόκη τοῦ Πακιστάν, ἀ-
νετέθη εἰς ἀλληγορίας ἀμερικανικήν ἔταιρίαν. Τὸ σκάφος, μετὰ τὴν ἐκφόρ-
τωσί του, θὰ ἐπαναπλεύσῃ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πόλεις'. Τὰ ἄλλα
δύο τάνκερος, τὰ «'Ατλαζ» καὶ «'Αχιλλέυς» τελοῦν, κατὰ τὴν ἀνακοί-
νωσιν, ὑπὸ τὴν ἄμεσον δικαιοδοσίαν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Δημοσίου.'

Τό "Υπουργείον τῆς Δικαιοσύνης ἀνεκοίνωσεν, ἐξ ὅλου, ὅτι ὁ κ. Κουλουκούντης καὶ αἱ τρεῖς ἑφοπλιστικαὶ ἔταιρις, αἱ τελοῦσαι ὑπὸ τὸν ἔλεγχον του, είχον πληρώσει 2.887.897 δολ., ἔναντι τῶν 35 ἑκάτ. δολ., πόν δεδεινόθησαν ἀπό ιδιωτικούς πιστωτικούς ὄργανοις, ὑπὸ τηγέγυνσιν τοῦ Δημοσίου.

Ο δικαστής Ντάουσον, παρέσχε την προδικαστικήν αδειαν κατασχέων καὶ ὡρισε τὴν τακτικὴν δικάσμιον διὰ τὴν 5ην Μαρτίου. Διέταξεν ἀκόμη τὴν κατάσχεσιν τοῦ ἐπὶ τῆς λεωφόρου Μάντισον ἀριθ. 555 μέγαρου καὶ τὴν ἐκποίησίν του, διορισθέντος ἀναγκαστικοῦ διαχειριστού μέχρι τῆς πωλήσεώς του. Αἱ ἔταιριαι, οἱ ἐλεγχόμεναι ὥπο τὸν κ. Κουλούκουντην, αἱ ἔχουσαι σχέσιν μὲ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν, εἶναι: "Η Σῇ Τρέιν Κορπορέισιον. Η Κουλούκουντης" Ινκ. "Η Τράμπ Σίπηγκ καὶ Οἰλ Τρανσπορτέισιον. Η Κάρυκο καὶ Τάνκσπιτ Μενάτζεμεντ Κορπορέισιον. Η Τάνκερς καὶ Τράμπς Κορπορέισιον.

Ο δικαστής έδήλωσε προσέτι, ότι ο κ. Κουλουκουντής τὸν παρελθόντα Αύγουστον συνεφόνησε διά τὴν καταβολὴν 4.946.955 δολ. εἰς τὰς τρεῖς πλοιοκτηρίας ἐταίριας τῶν τάνκερς, ώς ἔγγυησιν. Εἰς αὐτὰς τὰς συμπειρειαμένοντα δόλαιοι αἱ μετοχαὶ τῆς Μπούλ Λάιν, τῆς Σητρέιν καὶ τῆς Κουλουκουντῆς Μαριτάιμ.

ταιρίας Μπούλ Λάιν και τών έξι αύτης έξιστωμένων. διά τέλος δανειών. Ή απόφασις θά παραμείνη εν ισχψι μέχρις έκδικασεως τής άγωγής, τήν όποιαν υπέβαλεν ή αμερικανική κυβέρνησης έναντι του κα Κουλουκούντη, διά νά προστατεύσει του συμφέροντά της. Ή απόφασις τού δικαστηρίου έξεδοθή συναινέσει άμφοτέρων τών πλευρών.

Διὰ τῆς ἀπόφασεώς ἐντέλλεται ἀκόμη ὁ κ. Κουλουκούντης, ὅπως μὴ πωλήσῃ ἡ ἐπιβαρύνη διὰ δανείων τὰ σκάφη «*Ηστχάμπτον*», «*Οὐεστχάμπτον*», «*Σαουθάμπτον*» καὶ «*Μπρίτζχάμπτον*».

ΠΡΟΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΝ

Έξι σων πληροφοριών κατέχουμεν, οι συνελθόντες πρό τινων ήμερών είς κοινήν σύσκεψην μετά τον κ. Κουλούκουντη πιστωταί, τών υπό τὸν ἐλεγχόν του ἐταιριῶν, κατέληξαν εἰς ὡρισμένην συμφωνίαν ἀναστολῆς πάσης τηρεπιτέρω ἐπιστεύεσεως τῶν ἀπαίτησεών των, ἵνα τὸ ύπό κατάσχεσιν σκάφη ἀναλάβουν τὰ ταξιδιά των. Παράταοις διετήσθελει διοθῇ διὰ τὴν ἔξοδόλησιν τῶν ληξιπροθέσμων ὑποχρεώσεων. Ἐλεγχος τῆς διαχειρίσεως τῶν σκαφῶν, ἄτινα ἀνήκουν εἰς ἀμερικανικά κορπορεῖσιον, θέλει ἀσκήθη ἀπὸ μέρους τῶν πιστωτῶν. Πιστεύεται, διάσει σαφῶν δεδομένων, ὅτι σύν τῷ χρόνῳ ἡ οἰκονομική ἀποκατάστασις θέλει ἐπιτευχθῆ.

ΟΙ ΕΚΒΙΑΣΜΟΙ

Δέν έλειψαν, βεβαίως, οι συνήθεις εις τούς Ἀμερικανούς ἐργατοπα-
τέραις ἑκδιασμοὶ καὶ εἰς τὴν ἀτυχὴν πόθεσιν. Ὁ γνωστός μας σύντρο-
φος Χάλλ, ἐκπρόσωπος τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς Μπούλ
Λάιν πληρωμάτων, δὲν ἤκρεσθε εἰς τὰς κατασχέσεις καὶ τὴν σκανδαλο-
θηρικὴν δημοσιότητα, ἀλλὰ ἥρχισε τὸ «μπουϊκοτάζ» κατὰ πλοίων, μὴ
ἀνήκοντων εἰς τὸν ὅμιλον τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη, ὑπὸ ἀγγλικο-
καὶ Ἑλληνικήν σημαίαν, μὲ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι σκάφη, τῶν ζένων
έταιριών εἰς ἄς ἀνήκουν ταῦτα, μετέσχον εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς
Κούβας.

Τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο, κατόπιν δικαιστικῶν παρεμβάσεων, τὰ πλοιά — δύο εἰς τὴν Ν. Ὁρεάδανην, ἐν εἰς τὸ Σηάττλ καὶ ἐν εἰς τὸ Νόρφολκ — ἀπλλάγουσαν τὸν «μπουκοτάξ». Εὐνόητος, ὡμέα, εἶναι ἡ ἀναταραχὴ εἰς τὸ οὖλον ἑταϊρικὸν συγκρότημα, ὅπερ ἐλέγχει τὴν διαχείρισιν 89 ἐν ὅλῳ σκαφῶν, τόνκερς καὶ τράμπιξηροῦ φορτίου.

Καὶ κλείομεν τὴν ἀφῆγησιν ὅλης αὐτῆς τῆς τόσον θλιβερᾶς περιπτετίας ἐνὸς, "Ελληνος ἑφοπλιστού τοῦ ψήφους τοῦ Μακώλη Κουλουκούντη,

· Υποχρέωσιν μας έθεωρησαμεν την άναγραφην των σχετικων γεγονοτων.
Σύμπτως η ναιτιλογιμένη 'Ελλάς, με κατάδηλον την άγωνίαν, παρηκολούθησε τὰς δραματικὰς ἔξειδεις. 'Αθρέα, πρὸς δύναμενους εἶναι καλῶς πληροφορημένοι, προεβάλλοντο τὰ ἐρωτήματα. 'Επιστολαὶ συμπαθεῖσας ἀλήφθησαν πολλαὶ εἰς τὰ γραφεία μας.

στοιχείων υπεριανετών, έπιφορών πολλών εἰς τα γραμμάτηα.

Καὶ μόνον τὸ ἐπίσημον 'Ἐλληνικὸν Κράτος' δὲν συνεκινήθη, ἀτυχῶς. 'Ἡ ἐπιδειχθεῖσα ἀδιαφορία τῶν ἄρμοδίων ὑπῆρξε τῷ ὄντι καταθλιπτική. Καί, ὅμως, πολιού ἐλληνικά, ὅλως ἀβασίμως, ὑφίσταντο τὸ ἔκβισμὸν τοῦ 'μπουκόταξ' εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Αἱ πρὸς τὴν Κούδαν μεταφοροὶ εἰς τὸ ἀπότερον — σημειωτέον — παρελθόν σκαφῶν τινῶν προεβλήθη ὡς δικαιοδογία.

"Ολοί μας εύχόμεθα να έξελθη τέσσερας δοκιμασίας ό κ. Μανώλης Κουλουκουντής. 'Η Ναυτιλία του θέφειται πολλά. Εις κανένα αλ-

на школа том тупоу

Οι «Οικονομικοί Τάιμες» του Λονδίνου, όφερντων τα κάτωθι εις τήν ὑπόθεσιν Κουλούκουντη:

Είς έποκήν άναταραχῆς διά πλείστους έφοπλιστάς, ὁ κ. Μανώλης Ε. Κουλουκούντης ἀντιμετωπίζει μίαν κάπως μεγαλυτέραν δυσχέρειαν. 'Ο διοπτροφόρος κ. Κουλουκούντης, ὁ ὅποιος είναι μία ἀπό τάς θρυλικάς μορφάς τῆς Ναυτιλίας, είναι ὁ κατηγορούμενος εἰς μίαν δικην διάπολλά ἑκατομμυρία δολλαρία, τὴν ὥποιαν ἐκίνησεν ἡ 'Αμερικανική Κυβέρνησις. 'Η ἄγωγή ἀναφέρει, ὅτι ὁ μεγαλοεπιχειρηματίας δέν ἡδυνθήθη νά ἔξασφαλίσῃ ὑπερασπιμένην ὑπόβοθητικήν ἔγγυήσιν δι' ἔξασφαλίσιν ὑποθηκῶν ἐπί δεξαμενοπλοίων ὑφους 35 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. 'Ο κ. Κουλουκούντης δὲν ἔχει νά ὑπερασπίσῃ μόνον τὸν ἑαυτὸν του, διότι εἰς τὴν ἄγωγήν κατονομάζονται η σύζυγός του Καλλιόπη και ὁ γιός του Μιχαήλ, ἣν καὶ μόνον ὁ Μιχαήλ συνεργάζεται μαζί του εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις. 'Ἐν τούτοις, ἐκτὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὑπάρχει μία τυπική ἐλληνική οίκονομική συνεργασία. 'Ο Μανώλης είναι ἔνας ἀπό τοὺς πέντε έφοπλιστάς ἀδελφούς.

Οι άλλοι αδέλφοι, γεωγραφικών διάσπαρτοι είς Μοντρέαλ, Βερμούδας, Λονδίνον καὶ Ἀμερικήν, συνεργάζονται δοῦι μὲ τὴν εἰς Λονδίνον ἔταιρίαν «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκουντῆς». 'Ο Μανώλης διέμενεν εἰς Λονδίνον μέχρι τοῦ 1910, ὅπότε ἔξι ίδιας πρωτοβουλίας ἐγκατεστάθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. 'Αν καὶ πολὺ νέος ἀκόμη, δοῦι Μανώλης Κουλουκουντῆς ἀνένειξε τὴν ἔταιρίαν «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκουντῆς», ὡς μίαν ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας ἑλληνικὰς ἐπιχειρήσεις. 'Ο κ. Κουλουκουντῆς ἐλέγχει τώρα ἑπτά ἀμερικανικάς ἔταιρις, εἰναι 'Ἀμερικανὸς πολίτης καὶ εἶχε τὴν φήμην ἀνθρώπου με μεγάλην φαντασίαν. Τὸ θέμα της σπημειρήνης διαφοράς ἀνάγεται εἰς ἕνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα σχέδιά του — ὁ κ. Κουλουκουντῆς ἔξησθαλίσεις τὰς περὶ ὧν ὁ λόγος ὑποθήκας διάτην ναυπήγησιν τριῶν μεγάλων υπερδεξαμενοπλοίων.

Ο κ. Κουλουκούντης ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν λαϊκὴν ἀντίληψιν περὶ τοῦ "Ἐλλήνος μεγαλοεφόπλιστοῦ, ὁ πότιος συνδυάζει τὴν σκληρὰ ἔμμαχον φάνισιν ἐνὸς κάπταιν Μπλάι, μὲ τὴν φιλόφρονα προσωπικότητα ἑνὸς καμαράρου τῆς "Κούκην Μαΐρη. Φιλόφρον εἶναι μία λέξις. Εἰς τὸ τραπέζι, ὁ κ. Κουλουκούντης εἶναι τελείως δυνατὸν νὰ δγάλη ἵνα κοuti μὲ νερομογιές, νὰ ζωγραφίσῃ ἵνα πλοιού ἐπάνω εἰς τὸν κατάλογον τῶν φαγητῶν καὶ νὰ τὸν δώσῃ εἰς τὸν διπλάνον του — ἀσφαλῶς τὰ μόνο πλοιά ποὺ δὲν κοστᾶ διὰ τὸν ἑαυτὸν του.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΣΤΗΛΗ ΤΩΝ ΑΣΤΥΝΟΜΩΝ

Είναι πολλά, άσυνήθως συχνά κατά τὰ τελευταία δύο έτη, τὰ παράπονα έφοπλιστών καὶ ναυτικών διὰ τὰς υπερβασίας καὶ τάς στενοκεφάλους — ἀν μὴ καὶ ἀνοήτους — ἐνεργείας τῶν κρατικῶν ὄργάνων, τῶν τεταγμένων νάτιθεραπεύουν τὰς ἀνάγκας τῆς δεινῶς δοκιμαζούμενης Ναυτιλίας.

Ἄδυνατούμεν ιδιαίτερα σημειώματα νὰ ἀφιερώνωμεν ἐκάστοτε εἰς δόση πληροφορούμεθα καὶ εἰς δόση ἐπιστολογράφοι μᾶς καταγγέλλουν. Χώρος νάτιθεραπεύουν τὰς σελίδας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ ἀπῆτειο καὶ δὲν τὸν διαθέτουν.

Μίαν ιδιαίτεραν στήλην ἀπέφασίσαμεν νὰ καθιερώσωμεν, ὅπου ἐν συντομίᾳ, ἀνευ σχολίων, τὰ καταγγελλόμενα θὰ ἀναγράφωνται. Οἱ ἀναγνῶνται μας θὰ ἔνημερώνωνται. Εἰς ἑκαστος τὰς ιδίας του ἐντυπώσεις θὰ ἀποκούζῃ.

Θὰ παρακαλέσωμεν πρὸς τοῦτο τοὺς ἔχοντας παρατήρησιν, διαμαρτυρίαν ή καὶ ὑπόδειξιν τινὰ νὰ διατυπώσουν, νὰ μὴ λεῖψουν ὑπευθυνῶν νὰ μᾶς γνωρίζουν τὰ διατρέχαντα. Εἰς ἡμᾶς ἐναπόκειται ή διακρίσιας τῶν καταγγελλούμενων καὶ η ἀναγραφὴ τῶν ὅσων εἰς δάρος τοῦ πλοίου διαπράττονται.

Καὶ ἀρχίζουμεν τὸ κομβολόγιον. Πρόσφατα είναι τὰ ὅσα κατατέρω ἀναφέρουμεν:

1. Πρὸς τοὺς ἑδῶν ἐκπροσώπους πλοίου μεγάλου φορτηγοῦ, ἔξαετοῦς ἡλικίας, ναυπηγήσεως ιαπωνικῆς, ὑπεδείχθη δι' ἔγγραφου ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας «ἡ ἀλλαγὴ ἡ τῆς θέσεως τῶν ἀποχρητηρίων καὶ τὸν ντούς τοῦ κατατέρευσον πληρώματος, εἰς τὸ πρόπον ὥστε ταῦτα νὰ ἔχουν πρετοῦν εὔχερῶς τοὺς κοιτώνας τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς».

Εἴπομεν, πρόκειται περὶ σκάφους ἀπολύτως συγχρονισμένου, μεγάλης χωρητικότητος, παρέχοντος πάσαν ἔνσειν εἰς τὸ πληρῶμά του. Καὶ ἀνίκητος εἰς γνωστὴν ἐταιρίαν, σεβομένην ἔστιν, κατὰ κοινὴν ὁμολογίαν, εἰς τὰς σχέσεις της μὲν τὰ πληρώματα. Καὶ, ὅμως, τὴν ἀλλαγὴν τῶν ὑδραυλικῶν ἐγκαταστάσεων «διατάσσει» τὸ 'Υπουργείον...

2. 'Ἐπὶ σκάφους 20 χιλ. τόν. ἑζητήθη ή ναυτολόγησις, ὑπὲρ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, ἐνὸς «γυραμματικοῦ», δόσης θὰ ὑπεβοήθει τὸν πλοιάρχον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πολλῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων καὶ τῆς ἀλληλογραφίας του εἰς τὴν ἀγγλικήν. Παρὰ τὰς ἀλλας ικανότητας τοῦ ἐν λόγῳ πλοιάρχου, καθυστερημένη πῶς διεπιστούτο η ἐπίδοσίς του εἰς τὰς γραμματικὰς γνώσεις τῆς ἀγγλικῆς καὶ τῆς ἑλληνικῆς.

Τὸ 'Υπουργείον δὲν ἐπέτρεψε τὴν ναυτολόγησιν τοῦ ὑπεραριθμοῦ. Τὸ διατι, οἱ ἀπαγορεύσαντες τὸ γνωρίζουν. Αὐτοὶ είναι, ἀλλως τε, καὶ οἱ ἀστυνόμοι...

3. Τὴν ναυτολόγησιν ὑπεραριθμῶν προσοντούχων ναυτικῶν ἡρημῆσαν οἱ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. — κάποιος κύριος Ζηλάκος είναι ὡς ἐπιτάσσων — ἐπὶ τὰν κάνερες ἐλληνικοῦ. Τὴν ημέρησαν σύνθεσιν ἑζητήσαν οἱ πλοιοκτῆται, ἵνα ἐπιμεληθοῦν τὴν συντήρησεων τοῦ σκάφους, ὅπερ ἐνεφάνισε, κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπιθεώρησή του, σημεία καθυστερημένης φροντίδος. Δὲν ἐπετράπη η πρόσληψης τῶν ὑπεραριθμῶν καὶ τὸ σκάφος διέπλευσε τὴν Διώρυγα χωρὶς αὐτούς.

4. Τὴν πρόσληψην δοκίμων περιστοτέρων τοῦ ἑνὸς εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ δευτέρου εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἀπηγόρευσαν ἐπίσης οἱ τοῦ 'Υπουργείου ἀρμόδιοι. Τῶν ὑπεραριθμῶν η πρόσληψης οὐδαμός ἀπαγορεύεται, τούναντίον διευκολύνεται. 'Εδον συμβαίνει τὸ ἀντίθετον.

5. Πλοίον παρωκλισμένον εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος ἐπρόκειτο νὰ δεξαιμενιθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκοῦ καὶ ἐκεῖνον ἡ ἐπονέπλευνε εἰς τὸ Πέραμα, ὅπου θὰ παρωπλίζεται καὶ πάλιν. Οἱ πλοιοκτῆται ἡμέρησαν νὰ τὸ δεξαιμενίσουν διὰ νὰ εἶναι ἔτοιμον νὰ ταξιδεύῃ, ἀν κάποια δελτίωσις τῶν ναύλων ἥβεις σημειωθῇ. 'Ησιώθη ἀπὸ τὸ Λιμεναρχεῖον η σύναψις ναυτολογίου (ἀκούσον, ἀκούσον!) διὰ νὰ ἐπιτραπῇ η μετακίνησης του σκάφους ἐντὸς τοῦ ὄρμου τῆς Ἐλευσίνος. Τὸ ναυτολόγιον ἥνοιξε. Τὸ πλοίον τελεῖ ἀκόμη ἐν παροπλισμῷ. "Ισως νὰ κινδυνεύῃ νὰ δεχθῇ καὶ τὸ πρόστιμον διὰ τὴν ἀντικανονικὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος του..."

6. Εἰς πλοίον ἐκφορτῶσαν εἰς Πάτρας, ὅπερ ήτοι μάζετο, λόγω ἐλειψεως ἐργασίας, νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Καλαμάτας πρὸς παροπλισμόν, ἡδιόθη ἀπὸ τὸν λιμενάρχην Πατρών η συμπλήρωσις τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως του. Δὲν θὰ ἐλέμβανε τὴν ἀδειά του ἀπόπλου, χωρὶς τὴν μετάλησην ἑκ Πειραιῶν τῶν ἐλλειπόντων. 'Υπεβλήθη εἰς τὴν δοπάνην αὐτὴν ὁ πλοιοκτῆτης. Τὸ σκάφος του παρωπλίσθη εἰς τὴν Καλαμάταν. Δι' ὅλιγώρων μέχρι τοῦ λιμένος παροπλισμού τοξίδιον, οὐκ ὅλιγα ἐπλήρωσε. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεὶς πόσον καὶ αὐτὴ ἀκόμη η δραχμὴ πρέπει τῷρα νὰ ὑπολογίζεται... Οἱ κ.κ. λιμενόδοχαι δὲν τὸ σκέπτονται;

Ο σχετικὸς φάκελλος τῶν παραπόνων περιέχει καὶ ὅλλα πολλά. Θὰ συνεχίσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον. "Ασχημος, πάντως, οἱ κατήφορος τῶν ἀστυνόμων καὶ τῶν ἐγκεφάλων τοῦ 'Υπουργείου μας. Πρὸ τῶν σημάτων κινδύνου, ποὺ αἱ στήλαι αὐταὶ ἀπὸ μηνῶν ἥδη ἐπιμόνως ἐκπέμπουν, θὰ θελήσουν, ἀρά γε, νὰ ἀναστείλουν τὴν ἐπικίνδυνον πολυπραγμοσύνην των; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν."

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

'Απεφασίσθη κατὰ τὴν ἐν Λονδίνω συγκέντρωσιν τῆς 21ης Φεβρουαρίου — πρωτοβουλία τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου — τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἀρμοδίων ἐφοπλιστικῶν ὄργανων τῶν Αγγλίας, Βελγίου, Γαλλίας, Γερμανίας, Δανίας, Ἐλβετίας, Ἐλλάδος, Ιαπωνίας, Ἰνδίας, Ἰσπανίας, Ἰταλίας, Καναδᾶ, Νορβηγίας, Ολλανδίας, Σουηδίας, ὅπως

ἡ προσπάθεια τῆς ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως σταθεροποιήσεως τοῦ διαθεσιμού τράμπτοννας συνεχισθῇ.

Παρὰ πάντων ἀνεγνωσίσθη ἡ ἀμεσος ἀνάγκη τῆς συνεργασίας, ἀνευ τῆς ὁποίας θὰ καταστῆ ἀδύνατος ἡ ἔξισορθόπησις τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάζ, ητὶς καὶ μόνη θὰ διευκολύνῃ τὴν θετίωσιν τῶν ναυλῶν.

Βάσις τῆς περαιτέρω προσποθείας θὰ είναι τὸ ἀπὸ τριετίας καταρτισθὲν σχέδιον. Τότε ἡ ἀποδομία, ἀπὸ μέρους τῶν Σκανδιναϊκῶν κυρίων ἐφοπλιστῶν, κατέστησε ἀδύνατον τὴν προώθησην τῶν συνεννόησεων. Τώρα ἡ συνεχιζομένη κρίσις ἐπεισεῖ τοὺς πάντας περὶ τῆς προσφυγῆς εἰς τὴν διεθνή συνεργασίαν. Τὸ κλίμα είναι εύνοιατέρον.

Εἰδικὸν ἐρωτηματοδόγον καταστίζεται, ὅπερ καὶ ἀμέσως θὰ σταλῆ εἰς τοὺς ἀποδομιστὰς τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς συμπλήρωσιν, διὰ τὴν δηλώσιν τῆς ἀποδοχῆς τοῦ σχεδίου καὶ ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις.

Τὸ σχέδιον προβλέπει τὴν ἐλευθερίαν ἐνὸς ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ νὰ κινῇ ἡ νὰ παροπλίζῃ τὸ σκάφος του. Εἰσφορά κατὰ τόννον ὄριζεται τῶν κινουμένων υπὲρ τῶν ἀργούντων. 'Αποζημίωσις ἐπίσης θὰ παρεχεται εἰς τὰ διασιλουμένα σκάφα. Τὸ σχέδιον περιλαμβάνει τὰ ἀπὸ 5.000 τ. d.w. καὶ ἀνώ τράμπτος φορτηγά.

Δὲν πιστεύουμεν νὰ χρειάζεται ἡ σύντασις πρὸς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς, ὅπως μετὰ προσοχῆς μελετήσουν τὰς προτάσσεις, ἔχοντες ὑπόψιν των, διὰ περισσότερον δῶλων εἰμέδαιοι εἰς εύπαθετορεοι, λόγῳ τοῦ παρηγόρων κατεχομένου μεγάλου σκούπου παροπλίκων, ἀντιοικονομικῶν σκαφῶν. 'Η κατανόησις τῆς ἀδύναμίας μας αὐτῆς θὰ φέρῃ τοὺς πλείστους τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ σχέδιον.

Εὐτύχημα, καθ' ἡμᾶς, ὅτι οἱ ἄλλοι — οἱ "Αγγλοι καὶ οἱ Σκανδιναϊκοί — ηρχισαν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας, ως την μόνην λύσιν τοῦ σημερινοῦ ἀδιεξόδου. Οἱ "Ελληνες εἶχουν κάθε λόγον νὰ επωθεληθοῦν τῆς αὐτοκαρίας αὐτής.

Θὰ δοῦμεν οἱ σκάφη τῶν κουτοπονησιών πρεφετούν τινες, διὰ τὴν συνεργασία τῶν ἀλλών θὰ εισιτήσῃ καὶ τὸν ἀπότομον προστάτην τῶν σημερινούς αὐτής. Δὲν θὰ είναι τόσον ἀφελεῖς οἱ ἄλλοι νὰ μᾶς διευκολύνουν εἰς τὰς ιδιαίτερας ἐπιδιώξεις μας, θυσιάζοντες τὰ ίδια τῶν συμφέροντα.

* * *

Καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν: Διαρκοῦντος τοῦ 1962, ἐννέα ἑκατομ. τὸν σκάφη ἐτέλουν υπὸ κατασκευὴν καὶ ἔτερα ὀκτὼ καὶ ημισυ ἑκατομμύρια πρινούσαν παραγγελθῆ, ἀλλ' η κατασκευὴ των δὲν είχεν ἀρίστει εἰσέτι. Μόλις τρία ἑκατομ. τὸν σκάφη διελύθησαν.

"Η πίεσις, δηλαδή, τοῦ πληθωρικοῦ τοννάζ ὅχι μόνον συνεχίζεται, ἀλλὰ καὶ ἐντείνεται. Καὶ μόνη διέξιδος, η διὰ τὴν συνεργασίας ὑπόδειξης, δὲν ὑποδέιξῃ ίσως, διὰ τὴν προσφοράς. 'Αν αὐτὴ ἀποτύχη, δὲν ὑπομένει παρὰ ἡ ἐπιδίωσις τοῦ ισχυροτέρου. Πολὺ φοδινομεθα, διὰ τὸ πλατινήν πλοίον εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν θὰ ὑποκύψῃ. Είναι τὸ ἀσθενέστερον.

ΤΟ ΧΑΡΑΤΣΙ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Καλῶς νὰ ὀρίσῃ ὁ σύντροφος Οὐάιτ τῆς Δ.Ο.Μ. "Ἐρχεται νὰ ἐπιστείσῃ καὶ πάλιν τὴν ἀπειλὴν τοῦ 'μπούκοτάζ' κατὰ τῶν πλοίων υπὸ σημαίας εὐκολίας, πού δὲν στέργουν νὰ πληρώσουν τὸ 'χαράτσι' εἰς τὴν διεθνή τῶν Μεταφορῶν καὶ τὴν συνετάριφρον τῆς Π.Ν.Ο.

Θὰ μᾶς ἐνημερώσῃ — λέγει ἡ σχετικὴ ἀνακοίνωσις τῆς Π.Ν.Ο. — ἐπὶ της σημαίας τῆς προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ 'Ακυρωτικοῦ τῆς Οὐαϊκόγκοντος καὶ θὰ μᾶς ὑποδέιξῃ ίσως, διὰ τὴν ἐπιταγὴ τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου δὲν παρεμποδίζει τὸ ἀμερικανικὰ "γιούνιονς" εἰς τὸ "πίκετιγκ" τῶν ξένων πλοίων. Πράγματι, τὸν σ. Οὐάιτ περιμένομεν διὰ νὰ ἐνημερωθῶμεν!

Δὲν θὰ ἐπετενεῖ σύμως νὰ πιστεύουν ὁ "Αγγλος συνδικαλιστής καὶ ὁ συνάδελφος του σύντροφος Πετρουλῆς, διὰ πρὸς ἀφελεῖς ἀπευθύνονται. Τὸ περιεχόμενον τῆς ἀποφάσεως τοῦ δικαστηρίου είναι γνωστόν. 'Ηρμηνεύθη ἡδη ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιώτερους νομομαθεῖς. Κοι αὐτοὶ λέγουν: «Μπούκοτάζ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αμερικῆς δὲν ἡμπορεῖ πλέον να γίνη εἰς τὰ πλοία σημαίας εὐκολίας. Τὰ τοπικά — κατὰ λιμένας — δικαστήρια θὰ τὸ ἀπαγορεύσουν εἰς κάθε προσφυγὴν τῶν πλοιοκτητῶν». Θέλει ο μάρτιος ἐπίσης προστάτης τῶν ναυτικῶν μας, νὰ συνάψουν συλλογικὰ συμβάσεις ἐργασίας δῆλοι οἱ διαχειριζόμενοι πλοίοι υπὸ σημαίας εὐκολίας. Χάριτας τοῦ ὄφειλομεν διὰ τὴν, ἀπρόσκλητον πάντων, παρέμβασιν του.

"Ολοι, ἀνεκαρέωτας δῆλοι, οἱ ἐφοπλισταὶ δέχονται προφρόνως τὴν σύναψιν τῶν συμβάσεων καὶ τὴν ἀσφάλισην τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων των εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Πρὸ τι ὅμως τὸ 'χαράτσι'; Τὸ παρασύμητο περὶ προνοίας υπὲρ τῶν ναυτικῶν δὲν στέκεται πλέον. Κανεὶς, οὔτε ἐφοπλιστής οὔτε ναυτικός, εἶναι διατεθειμένος νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀθέμιτον πλοιοπτώμον τῶν ξένων ἐργατοπατέρων. 'Εκβιστικῶς ἐπεδηλήθησαν αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ παρελθόν.

Θὰ υπόδειξουν, λοιπόν, εἰς τὸν σ. Οὐάιτ οἱ ἀρμόδιοι ἐφοπλιστικοί κύκλοι τὴν ἀνωμοδίαν αὐτὴν τῶν εἰσφορῶν. Τὸ 'χαράτσι' θὰ παύσῃ εἰσ-πραττόμενον καὶ αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις ἐν καιρῷ θὰ συναφθούν. "Ολοι θὰ είναι, πιστεύομεν, ικανοποιημένοι.

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

"Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καθηγητής κ. Στρ. 'Ανδρεάδης, προέδη εἰς τὰς ἀκόλουθων δηλώσεις ἐπὶ τῆς παρεμβάσεως τῶν ναυτεργατικῶν ἐνότερων εἰς δάρος πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας: «Αἱ παρεμβάσεις τῶν ναυτικῶν 'Ενωσεων τῶν Η.Π.Α. εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν ἐστρέφοντο μέχρι τούδε καθ' δῶλων τῶν πλοίων πού ἐκινούντο υπὸ σημαίας εὐκολίας, περιλαμβανο-

μένων σχι μόνον τῶν ἀνήκοντων εἰς ἐλληνικά, ἀλλὰ καὶ εἰς ξένα συμφέροντα. Περὶ τοῦ θέματος ὅμως αὐτοῦ ἀκριδῶς ἀπεράνθη πρὸ 20ημέρου τὸ ἐν Οὐασιγκτώνι Ἀνώτατον Δικαστήριον, τὸ ὅποιον καθώρισεν ὅτι εἰς τὰς διαιφορὰς αἱ ὄποιαι προκύπτουν ἐπὶ τῶν σχέσεων μεταξὺ ἐργοδότων καὶ ἔργαζομένων, θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμόζεται οἱ νόμοις τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἀνεξαρτήτως εἰς ποίαν ἑθνικότητα ἀνήκουν οἱ ἐλέγχοντες αὐτό. Ἐπομένως αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτικαὶ ἐνώσεις δὲν δικαιούνται νὰ ἐπεμβαίνουν εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν σχέσεων τούτων.

Ἐκτὸς τῆς ἐπισήμου ταύτης λύσεως, γομίζω στὶς ή παρέμβασις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐνώσεων εἰς λιμένας τῶν Η.Π.Α., κατὰ πλοίων ἀνήκοντων εἰς ἀλληνικά συμφέροντα ἔχει καταστῆ καὶ ἀπὸ οὐσιαστικῆς ἀπόφεως περιῆρτη, διότι ἡ προστασία τῶν συμφέροντων τῶν πληρωμάτων ἔξασφαλίζεται πλήρως διὰ ὑπογραφομένων συμβάσεων ναυτολογήσεως καὶ διὰ τῆς ὑπαγωγῆς των εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ν.Α.Τ..

Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ

Ἐπεισκέφθησαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὴν Βηρυττὸν οἱ κ.κ. Φραγκίστας καὶ Δ. Βερνίκος. Σκοπὸς τῆς ἐπισκέψεως ή ἐπιβληθεῖσται ἀπαγόρευσις τῆς ἔγγραφῆς ἄλλων πλοίων εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ Λιβάνου. Οἱ δύο ἐφοπλισταὶ συνεισέθησαν μὲ τὸν ἀντιπρόσδοπον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν ὑπουργὸν ἐπὶ τῶν Συγκοινωνῶν. Συνεζήτησαν τὸ θέμα. Ἀνεκοινώθη ἡ σύνταξις νόμου προβλέποντος τὴν ἀσκήσιν ἐλέγχου εἰπὶ τῶν ὑπὸ σημαίαν τοῦ Λιβάνου πλοίων. Τὸ πλήρωμα καὶ τὸ φορτίον θὰ ἐλέγχωνται δι' ὑπευθύνων δηλώσεων τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ή κύρωσις τοῦ νόμου ἐπίκειται.

Ἀπεκαλύφθη ἀκόμη, ὅτι η πίεσις διὰ τὴν μὴ περαιτέρω ἔγγραφὴν εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ πλοίων ἔχεις ιδιοτήσιας, προήλθεν ἀπὸ τὴν ἐπίμονον σύστασιν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν τοῦ Λιβάνου. Καὶ ἀφορῇ τὰ πρὸς τὴν Κούβαν ταξιδία σκαφῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου. Γνωσταὶ αἱ παραστάσιες τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

“Ωστε θὰ διενεργηθῇ τελικῶς ὁ διαχειριστικὸς ἐλεγχος τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῶν ναυτικῶν σωματείων. Ή ίδεα, μᾶς διαθεσιού, ώριμαστε πλέον εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἀρμοδίων καὶ θὰ προσλάβῃ ταχέως τὴν μορφὴν συγκεκριμένου διοικητικοῦ μέτρου, ἔαν, προσθέτουμεν ἡμεῖς, ἡ ἀντιδρασις τῶν ἔκπρωτων τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ, ήτις ὀξύτατη προμηνύεται, δὲν πτοήσῃ διὰ μίαν ἀκόμη φορά τούς εἰπὶ κεφαλῆς τοῦ Ὑπουργείου. Σχετικῶς πληροφορούμεθα, ὅτι εὐρέθη ἡδη ἡ νομικὴ προϋπόθεσις ἐπὶ τῆς ὄποιας θᾶτη στηριχθῆ ὁ εὐρύτατος ἐλεγχος, χωρὶς μάλιστα νά τιθεται προκαταθολικῶν ἐν ἀμφιβολῷ ἡ πότις τῶν ἐλεγχθησμένων διοικήσεων. Βάσει τοῦ διατάγματος 3329 τοῦ 1955 καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τάς διατάξεις, αἵτινες διέπουν τὰ καθήκοντα τῶν δρκωτῶν λογιστῶν, διεπιστώθη ὅτι δύνεται τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας, ὡς ἐποπτεύουσα ἀρχή, νὰ διατάξῃ τὸν διαχειριστικὸν ἐλεγχον τῆς Π.Ν.Ο. παρ' ὄρκωτων λογιστῶν.

Θέλουμεν νὰ ἐπίζωμεν, ὅτι ὁ κ. Κωτιάδης θὰ προχωρήσῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς μέτρου, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ἐπίμονον αἴτημα ὀλοκλήρου τῆς ναυτικῆς γνώμης τῆς χώρας.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Ἐκ τῆς μελέτης τῆς συνθέσεως τῆς τιμῆς πωλήσεως τῶν ὑγρῶν καυσίμων διαπιστύθησαν ἀδικαιολόγητον ἀνοιγμά μεταξὺ τῆς τιμῆς διυλιστηρίου, συμπεριλαμβανομένων δοσμῶν -τελῶν καὶ τῆς τιμῆς τῆς πωλήσεως τῶν. Ή ἐπιβάρυνσις αὐτή, ήτις συντίθεται ἐκ τῆς διαπάνης μεταφορᾶς - ἀναποθηκεύσεως, καὶ τοῦ μικτοῦ κέρδους ἐπὶ τῆς ἐμπορίας τῶν ὑγρῶν καυσίμων, διὰ μὲν τὴν δεσμίνην φθάνει κατὰ μέσον ὅρου καθ' ἄποστασιν τὴν χώραν τὰς 1.500 δραχμάς περίτου, διὰ δὲ τὸ ἀκόθατον πετρέλαιον τὰς δραχμάς 500 κατὰ τὸν. Καὶ ἐὰν κατ' ἀρχὴν προξενῇ ἐντύπωσιν ἡ τόσον μεγάλη διάστασις τῆς ἐπιβαρύνσεως μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν συγγενῶν εἰδῶν, ἀποτελεῖ δυσάρεστον ἔκπληξιν διὰ τοὺς στοιχειώδης μεμυημένους εἰς τὸ θέμα, αὐτὴ αὐτὴ ἡ ὑπέρογκος ἐπιβάρυνσις τούτων τοῦ ἐνὸς δύον καὶ τοῦ ἄλλου εἰδούς. Ὑπέμετρά πολλὰ εἶναι, πράγματι, τὰ δύο εἰσπράττονται παρὰ τῶν ξένων ἔταιριών μεταφορᾶς διὰ τὰς ἐν τῇ χώρᾳ μας ὑπηρεσίας τῶν. Καὶ εἶναι πολλὰ διότι: 1) Τὸ μικτὸν κέρδος ἐπὶ τῆς ἐμπορίας τῶν ὑγρῶν

καυσίμων δὲν εἶναι δυνατὸν ν' ἀντιπροσωπεύῃ εἰμὶ μόνον ἐλάχιστον ποσοστὸν τοῦ ἑκατὸν ἐπὶ τῆς βασικῆς τιμῆς διυλιστηρίου, ώς ἐκ τοῦ ὅγκου τῆς συνολικῆς διακινήσεως (1.500.000 τόν.) καὶ 2) Διότι η διαπάνη τῆς ἐπιχωρίου μεταφορᾶς καὶ ἐναποθηκεύσεως δὲν εἶναι δυνατόν, ὑπὸ τοῦ δυσμενεστέρας συνθήκας, νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν ἑκατὸν τριάκοντα (130) κατὰ τόνον.

Ἡ σκανδαλωδῶς ὑπέρμετρος διόγκωσις τῆς τιμῆς «έξι φάκτορος» ἀπὸ αὐτὴν τῆς ἀγορανομικῆς τιμῆς πωλήσεως, κατὰ κύριον λόγον ἔχει τὴν προέλευσιν της:

1. Εἰς τὴν συσκότισιν τοῦ πραγματικοῦ κόστους τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν ὑπὸ τῶν ξένων ἔταιριών ἐμπορίας ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὴν χώραν μας, ἥτις δίδει ἀσύλληπτα εἰς ὑψος ὑπερκέρδη. Ἡ κατανάλωσις καλεῖται νὰ τὰ πληρωστικά.

2. Εἰς τὴν Ἑλλειψιν ὄρθολογισμοῦ δραγανώσεως τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐναποθηκεύσεως τῆς ὑγρῶν καυσίμων, ἥτις καὶ ἐμποδίζεται ἐκ τῆς διασπάσεως τῆς ἐνότητος τοῦ ὅλου ἔργου τῆς διανομῆς τῶν πετρελαιοειδῶν τῆς ἀνοργανώτου πλειάδος τῶν εἰς τὴν χώραν μας ἀλλοδαπῶν, τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν ἐμπορίαν τῶν ὑγρῶν καυσίμων.

Ἡ ἔξακριθωσις τῶν πραγματικῶν διπλανῶν, αὕτινες ἐπιβαρύνουν πέραν τῆς τιμῆς διυλιστηρίου τὰ ὑγρά καυσίμων καὶ συνθέτουν τὴν ἀγορανομικήν την ὑγρῶν καυσίμων τῶν, ἐπιβάλλει τὸν διαχωρισμὸν τῆς ἐμπορίας πετρελαϊσιδῶν, ἀπὸ τὴν μεταφορᾶν καὶ τὴν ἐναποθηκεύσεων των. Διὰ τοῦ διαχωρισμοῦ αὐτοῦ θὰ καταστῆ ἀπολύτως συγκεκριμένον τὸ κόστος τῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὅποιας προσφέρουν οἱ ἐμπορεύμενοι τὰ καύσιμα καὶ θὰ διασφαλισθῇ ἡ ἐπὶ ὄρθολογικῶν διάσεων ὄργανωσις τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐναποθηκεύσεων των. Αἰσθητῶς τὸ κόστος θὰ συμπιεσθῇ καὶ ἡ ἀγορανομική τιμὴ τῆς πωλήσεως θὰ ἐκτέσση.

Ἐν τῇ πεποιθήσει ὅτι ὁ διαχωρισμὸς τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐναποθηκεύσεως ἀπὸ τὴν ἐμπορίαν τῶν ὑγρῶν καυσίμων εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβεβαίων, κρίνομεν νὰ προσδιορίσωμεν κατωτέρω, κατόπιν ἐπιστομένης ἐπεύνης, τὸν τρόπον ὄργανώσεως τῆς μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων ἐσυσκετίσει πρὸς τὰς ἐναποθηκεύσεις αὐτῶν καὶ ν' ὑπεριθμήσωμεν τὰ περαιτέρω ὀφελήματα, ἀτίνα θὰ προκύψουν διὰ τὴν καθ' ὅλου οἰκονομίαν μας ἐξ αὐτοῦ.

Εἰς μίαν χώραν περιβολλόμενην καθ' ὅλην τὴν ἔκτασίν της ὑπὸ θαλάσσης, ως ἡ Ἑλλάς, η πρόκρισις μεταξὺ κερσαίσ καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς εἰς τὰς κατὰ μάζας πρωθήσεις πρώτων ὑλῶν καὶ ἀγαθῶν βασίζεται ἐπὶ τῆς συγκοινωνιακῆς ἀρχῆς, καθ' ἧν ἡ ἐπιμήκυνσις τῆς διδικῆς προσπελάσεως ἐπιβαρύνει δυσαναλόγως τὸ κόστος μεταφορᾶς, ἐνῷ ἡ ἐπιμήκυνσις τῆς θαλασσίας τοιαύτης συντελεῖ εἰς τὴν σμίκρυνσιν του. Ἐκ τῆς ἀρχῆς αὐτῆς συνάγεται ὅτι: Εἰς τὰς μικράς ἀποστάσεις ἡ διὰ χερσαίων μέσων μεταφορά, εἶναι οἰκονομικωτέρα, σύσσων διὰ τὰς μακρὰς ἀποστάσεις καὶ, διότι ἡ ὄρθη πρόκρισις τοῦ τόπου ἔγκαταστασεως τῶν ἐπιλιμνίων κέντρων ἐναποθηκεύσεως ὑγρῶν καυσίμων, ἐπιτρέπει τὴν περαιτέρω σμίκρυνσιν τῶν διδικῶν προσπέσεων, συντείνεται εἰς τὴν συμπίεσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

Ἐκ τῶν διατέρων συμπερασμάτων γίνεται κατάδηλος η ἄμεσος προτεραιότης τῆς ὄργανώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων ἐπιχωρίων, ἐν συναρτήσει πρὸς τὰς ἐγκαταστάσεις ἐναποθηκεύσεως τῶν ἐπιλιμνίων κέντρων, πρὸς περαιτέρω συμπίεσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς καὶ διὰ τὰς χερσαίας τοιαύτας.

Τὸ πέραν αὐτό, συνιστάμενον εἰς τὴν παραλαβὴν ἐκ τοῦ διυλιστηρίου τῶν ὑγρῶν καυσίμων διὰ δεξαμενοπλοίων πρὸς μεταφορὰν εἰς τὰς ἐπιλιμνίες κέντρων ἐναποθηκεύσεως καὶ τὴν διανομὴν τῶν εἰς τοὺς δύο άποστασιαίς τοιαύτης τοιαύτης καθ' ἄπαντα τὴν χώραν πραγματικούς οἴκους ἐκ τῶν ἀσχολουμένων ηδη ἐπιχωρίων μὲ τὴν διακίνησιν τῶν ὑγρῶν καυσίμων. Καὶ εὐχερώς θὰ ἡδύναντο αὐτοὶ ν' ἀναλάβουν τὴν κατασκευήν, δι' ιδίων κεφαλαίων, τῶν ἀναγκαίων δεξαμενῶν ἐναποθηκεύσεως πετρελαιοειδῶν εἰς δύσα ἐπιλιμνία κέντρων θὰ ἐκρίνετο τοῦτο ἀναγκοῖσιν, ἐφ' ὅσον δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου θὰ ἔχηση σφολίει σταθερὰ ἐγράσια διὰ τὰς δεξαμενόπλοιας καὶ μικρὸν ἐνοίκιον διὰ τὰς ιδιοκτήτους ἐγκαταστάσεις.

Ἡ ἐπέκτασις τοῦ δικτύου ἀποθηκευτικῶν χώρων ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὴν νησιωτικήν Ἑλλάδα καὶ τὰς ἐπιλιμνίες κέντρων - κόμβους, διὰ τὴν χερσαίαν προσπέλασιν τῶν πετρελαιοειδῶν, πέραν τῆς ἀποφασι-

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

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

PIRAEUS

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

ου έντος 14 έτων πρός 2%. Έπίσης ή 'Ατμοπλοία Καθουνίδου έξητης της τήν έπι μίαν 15ετίαν έκμισθωσιν δώλων τῶν ἀγόνων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν. Τού κ. 1. Λάτση: 11.000.000 δολ. καὶ ἐπὶ πλέον κάθε πρόσθετον διπάνην. Προκαταβολὴ 10% τοῦ προσφερομένου τιμήματος, τοῦ ὑπολοίπου έξοφλητέου εἰς 9% ἐπὶ πρός 2%.

ΔΙΑΤΙ ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΑ ΆΛΛΑ ΠΕΝΤΕ:

Μὲ τὴν προσφορὰν τῶν τεσσάρων καὶ πλέον ἑκατομμυρίων δολ. κατὰ σκάφος, κερδισμένη εἶναι ή Κυβέρνησις. "Εσχε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς παραγγελίας, ἐνῷ δοῖ ήμεις οἱ ἄλλοι, διετυπώσαμεν τὰς γνωστὰς ἐπιφύλαξεις διὰ τὸ ύψηλὸν ναυτηγικὸν κόστος καὶ τὴν ἀκτοπλοΐητητα τῶν σκαφῶν. 'Ἐπλανήθημεν. 'Οφείλομεν νὰ τὸ ὅμολογήσωμεν. 'Αγνωστον ὅμως τί τέξεται ἡ ἐπιούσα...

Καὶ ἀφοῦ πρόδυμοι ἀγορασταὶ — παρὰ τὰς προσδέψεις — ὑπάρχουν, δὲν βλέπομεν τὸν λόγον, ποὺ θὰ παρεμποδίσῃ τὴν Κυβέρνησιν, νὰ παραγγείλῃ καὶ τὰ ἄλλα πέντε προγραμματισθέντα ἀκτοπλοϊκά. Μὲ αὐτὰ ἀριστοποιεῖται η 'Ακτοπλοία. 'Υπερκαλύπτονταν αἱ συγκοινωνιακαὶ μας ἀνάγκαι. Διὰ πολλὰ χρόνια σκάφη ἄλλα δὲν θὰ χρειασθοῦν.

Τὸ ναυλολόγιον, θεοίσις, θὰ αὐξηθῇ. Τὰ τοκοχρεωλύσια τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν δὲν ἔξυπρετονται ἄλλως. Τῶν καυσίμων ἐπίσης αἱ τιμαὶ θὰ ὑποβιβασθοῦν καὶ ἐκ παραλλήλου, ἵνα ἀποφευχθῇ ὁ πληθωρισμὸς τῶν σκαφῶν — ἀναποφευκτος καθ' ἡμᾶς — θὰ πρέπει ὅχι μόνον τὰ παρήλια νὰ ἔξελθουν, ἀλλὰ καὶ ὁ κορεσμὸς τῶν γραμμῶν νὰ ἔφαρμοσθῃ.

Πρὸ πάσης παραγγελίας προδάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς καθιερώσεως τῶν ἀνάγκης μέτρων. Θὰ πρέπει, δηλοδή, μὲ ἀποφασιστικότητας νὰ ἀντιμετωπίσῃ η Κυβέρνησις τὴν δῆλην ἀκτοπλοϊκὴν ὑπόθεσιν, πρὶν ἡ ἀποφασίσῃ τὴν παραγγελίαν καὶ τῶν ἄλλων πέντε σκαφῶν. Λύσιν ἄλλην ὀρθολογικὴν τοῦ δόλου ζητήματος, ἡμεῖς, τούλαχιστον, δὲν βλέπομεν.

ΑΝΑΚΟΛΟΥΘΟΣ ΤΑΚΤΙΚΗ

Τῆς μόδας τὰ ὄχηματαγωγά! "Ἐνα φορτηγὸν τράμπ ἀτμοκίνητον, τὸ «Thomhill», ὀπὸ μακροῦ παρωπλισμένον, ναυπηγήσεως τοῦ 1946, τόννων γκρὸς 2.146, ταχύτητος 11 μιλ., ἡγοράσθη τελευταίως ἀντὶ τιμῆς κάτω τῶν 50 χιλ. λιρῶν καὶ πρόσκειται νὰ μετασκευασθῇ εἰς φέρρου - μπότ!

Τὸ καλὸν μας 'Υπουργείον ἔσπευσεν, ἐλαφρὰ τῇ συνειδήσει, ὅχι μόνον νὰ κρίνῃ ὡς κατάλληλον τὸ σκάφος, ἀλλὰ παρέσχε καὶ τὴν θεοίσις τῆς σκοπιμότητος, ητίς ἀνοίγει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν θύραν τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. πρός δανεισμόν.

"Ἀγνωστον μέχρι ποίου ποσοῦ θὰ γίνη ἡ χρηματοδότησις. 'Αμφισθούμεν, πάντως, τὴν καταλλήλοτητα τοῦ σκάφους καὶ ἀπορούμεν πῶς παρέχεται ἡ ὅδεια τῆς μετασκευῆς ἐνὸς παλαιοῦ φορτηγοῦ εἰς φέρρου - μπότ, ἀφοῦ μετὰ ἔτος θὰ διατεθῇ εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης ἐν, τούλαχιστον, ἀπὸ τὰ τρία ναυτηγούμενα ὄχηματαγωγά.

Χρήζεις, νομίζουμεν, προσοχῆς η ὑπόθεσις, δταν, μάλιστα, ἡ χρηματοδότησις τῆς μετασκευῆς τοῦ σκάφους πρόσκειται νὰ γίνη ἀπὸ τὰ κεφάλαια τοῦ Ο.Χ.Ο.Α.

ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΜΑΣ!

"Ολοι μὲ τὴν Πύλαρο! Θὰ ἔχωμεν ἀπὸ τοῦ 'Απεριλίου είκοσιδύο ἔδημοδιαίως ἀναχωρήσεις ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀπὸ τὸ Βρινδήσιον δι' 'Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δύο ὄχηματαγωγῶν, τοῦ 'Εγνατία' καὶ τοῦ 'Καρίνα'.

'Αξιοθάμαστος δραστηριότης. Οι ναῦλοι, θεοίσις, θὰ ὑποτιμηθοῦν. "Ἐφθασαν ἥδη τὰς 3.000 λιρέττας ἀπὸ τὸ Βρινδήσιον διὰ Πειραιᾶ (τρίτη θέσις ἀνευ τροφῆς). Σὺν τῷ χρόνῳ δὲν θὰ λείψῃ καὶ τὸ πιλάφι!

Καλὸν τι ἀπό τὴν κατάστασιν αὐτὴν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας δὲν πρέπει νὰ περιμένωμεν. 'Η ἔξαθλίωσις θὰ εἶναι ἡ ὅμεσος συνέπεια. 'Η πλημμελής συντηρησις τῶν πλοίων, ἡ λόγω τοῦ εύθηνοῦ ναύλου παρουσία εἰς τὴν πρώτην θέσιν ἐπιβατῶν χαμηλοτέρου ἐπιπέδου, ἀνεπιθυμήτων, πρωρισμένων ἄλλων μὲ εἰσιτήριον καταστρώματος νὰ ταξιδεύουν, ἡ πρὸς οἰκονομίαν κακή τροφοδοσία, ἡ δυσφήμησις, ἐν ἐνὶ λόγῳ, τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ, εἶναι τὰ ἐπακόλουθα τῆς συστρεύσεως εἰς μίαν γραμμὴν τόσων καὶ τόσων πλοίων καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τοὺς ναῦλους.

Καὶ ἐνῷ εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας τόσον ὀλίγα διατίθεν-

ται καλὰ καὶ εὔμεγέθη σκάφη, εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βρινδήσιον ὑπεραφθοῦν. "Ἄσαναζητηθῇ τὸ διατί εἰς τὸ χαριθὸν ναυλολόγιον τῆς 'Ακτοπλοίας καὶ εἰς τὰ ἀκριθὰ καυσίμα. Προτιμάται ἡ ἔξωτερη γραμμὴ. Κάτι περισσότερον θὰ εἰσπράξουν τὰ πλοῖα, δεδομένου μάλιστα, ὅτι καὶ εἰς τὴν 'Ακτοπλοίαν — συγκεκριμένως εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης — ἐμμέσως ἐπικρατεῖ ἥδη τὸ καθεστώς τοῦ συναγωνισμοῦ. Πολλοὶ εἰς ἀνωτέραν θέσιν ταξιδεύουν ἐκδίδοντες εἰσιτήριον ὑποδεεστέρας τοιαύτης.

Καταστάσεις διαπιστώνομεν. "Ἄσα συναγάγουν οἱ ἀρμόδιοι τὰ συμπεράσματα. Τὰ χάλια μας!

ΑΛΥΣΙΤΕΛΩΣ ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ

Εἴκοσι ἐπτὰ ὅλα ἑκατομμύρια δολλάρια διέθεσε μεταπολεμικῶς τὸ Κράτος διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀποδεκατισθείσης κατὰ τὸν πόλεμον ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Διὰ τῶν ιταλικῶν ἐπαναρθύσεων ἔνσυπη γήθησαν καὶ ναυπηγοῦνται ἔννεα ἐν ὅλω σκάφη, ἐξ ὧν τὰ ἐπτὰ ἀκτοπλοϊκά, πλὴν τοῦ κατασκευασθέντος εἰς Γαλλίαν «Ἐγνατία». Τὸ ιδιωτικὸν κεφαλαίον ἐδιπάνησεν ἄλλα εἴκοσι καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολ. διὰ τὴν ὄχορὰν καὶ μετασκευὴν εἴκοσι πέντε σκαφῶν ἐπιβατηγῶν, μεγάλων καὶ μικρῶν, μη συμπεριλαμβανομένων τῶν εἰδικῶν τουριστικῶν.

"Ἄσα αὐτὰ ὅλα τὰ κεφαλαία, διετίθεντο δάσαι εἰνὸς σφουδῆς προγράμματος, θὰ ἥσαν ἀρκτέαν δὲ πόλινσουν τὸ ὅλον πρόβλημα ὅχι μόνον τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς μεσογειακῆς τοιαύτης. 'Ο προγραμματισμὸς ὅμως ἐλειψει καὶ λείπει, ἀτυχῶς. Συμπτωματικὴ ὑπῆρξεν κατὰ τὴν τελευταίαν 15ετίαν ή ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν πρόσκτησις πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνεξέλεγκτοι καὶ ἀπροσανατόλιστοι ἔθλεπον τὰς ἀνάγκας εἰς πλωτῶν ὄλικὸν ὑπὸ τὸ πρόστιμον τῶν στενῶν ἐπιχειρηματικῶν τῶν ἐπιδιώξεων, ὅχι πάντοτε διεθνῶν, οὐδὲ ἔχυτης τοῦ συγκοινωνιών. Εἰς τὰς παραλλήλους κρατικάς ἐνεργείας ἐπίδρωσιν ὅμερον είχον οἱ δραματισμοὶ τῶν ἀνειδικεύοντων, θέσει ὅμως ἀρμόδιοιν παρετατικῶν παραγόντων.

Αποτέλεσμα: Μετὰ μίαν ὅλην 15ετίαν ἀκέραιον τὸ 'Ακτοπλοϊκὸν πρόβλημα» ύφισταται. Η προσθήκη καὶ τῶν τριών ὄχηματαγωγῶν δὲν πρόκειται νὰ τὸ ἐπιλύσῃ. Τούνεντίον, μάλιστα, θὰ τὸ περιπλέξῃ.

Καὶ ὅμως εἶναι τόσον ἀπλὴ ὅλη αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν, διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα. 'Ἐπρόκειτο, ίσως, περὶ προβλήματος δυσεπιλύτου διὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον. "Ἡσαν πολλαὶ αἱ γραμμαί, πολὺ περιστότερα τὰ πλοῖα καὶ οἱ πλοιοκτήται. Μὲ τὴν εκκτημένην ταχύτηταν καὶ τὴν ἐπικρατήσασαν ὄγνοιαν ή μορφὴ τοῦ «προβλήματος» ἀπεδόθη καὶ ἀποδίθεται εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς προσφωράτερας διαρρυμίσεως τῶν δρομολογίων πεντεμολίγων κυρίων γραμμῶν καὶ τινῶν ὄγνων. Μὲ ὅλιγην καλὴν θέλησιν, κολιὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους πίστιν καὶ γνῶσιν, ἡ παροχὴ εἰς τὸ ταξιδεύοντα κοινὸν ἐν περαφθονίᾳ τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἀγαθοῦ ἀσφαλῆς θὰ ἐπετυγχάνετο. Αύταις ὅμως αἱ προϋποθέσεις δὲν ύφιστανται εἰς τοὺς διαχειριζόμενους τὰ της ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ Κράτος, συνεπώς, θὰ συνεχίσῃ νὰ δαπανᾷ τὰ ἑκατομμύρια ἀλυσιτεῶν διὰ τὴν γενικωτέρων τοιούτων διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ «προβλήματος».

Πρὸς στιγμὴν ἐπίστευσαν οἱ τοῦ 'Υπουργείου μας, ὅτι διὰ τῆς πράξεως αὐτῆς δῆμα σταθερὸν ἐπετέλεσαν πρὸς τὴν ἀνάτερα κατεύθυνσιν. Τὰ πράγματα ἀποδεκνύουν, ὅτι σφαλερὸν καὶ πάλιν δρόμον ἡ κολούθησαν. Κρίνεται ἥδη, ὅτι ἀντιστρατεύεται τὸν νόμον ἡ καταρτισθείσα ἐπιτροπή καὶ αἱ ἀποφάσεις εἶναι εὐπρόσδιλητοι εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας.

Καὶ κατόπιν τῆς διαπιστώσεως αὐτῆς, ἡ τόσον φέρεταις ἐπιτροπή διαλύεται. 'Ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν προτέρον τοιαύτην, τὴν διὰ τῶν προγενεστέρων γνωστῶν νόμων, προβλεπομένην. 'Η πράξις, δηλοδή, τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, εἰς οὐδὲν ἔχρησίμευσεν. 'Ω τῆς μακριότητος...

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

NIARIOS TOKYO

After Office Hours : 408-1343

Mail Address :

SHIBA P.O.B. 75

TOKYO — JAPAN

ΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΤΟΥ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ»

Έντυπωσιακή ή ποοδολή της έλληνικής σημαίας είς μίαν ἀπό τάς κατ' έξοχήν υψηλής κλάσεως τουριστικάς πειοχάς του Νέου Κόσμου, είς τάς νήσους Μπαχάμας. Πρός τά έκει ἀπό την Βοστώνη και την Νέαν Υόρκην τό έθνικόν συμβατικόν υπερωκεάνιον ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς ἐπτά συνεχεῖς περιηγήσεις. Τοείς χιλιάδες πεντακόσιοι Αμερικανοί ἐπιβατεῖς μετέσχον εἰς τάς περιηγήσεις αὐτάς, ἀποκομίσαντες τάς καλυτέρας τών ἐντυπώσεων, όχι μόνον ἀπό την γραφικότητα και τὸ κλίμα τῆς περιοχῆς, ἀλλὰ και ἀπό τὴν ἀτμόσφαιραν, τάς περιποίησις, τὴν τροφήν, αὐτὴν τὴν θερμήν και ποικίλην ψυχαγωγίαν, ποι τοῖς προσέφερε τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Οὕτω ὡς συνδυασμὸς τῆς ἔλληνικῆς φιλοξενίας μὲ τὸ υψηλὸν τουριστικὸν ἐνδιάμεσον τῶν νήσων Μπαχάμας και τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης, τείνει νὰ δημιουργήσῃ τὰ τελευταῖς ἔτη εἰς τὸν Νέον Κόσμον, ἔναν εἰδικὸν τύπον κρουαζίέρας ὑψηλῆς ποιότης, στις παγίαν και συνεχῶς αὐξανομένην κίνησιν θὰ προσπορίζῃ τὸ ἐλληνικὸν υπερωκεάνιον.

Πέρας τοῦ κύκλου τῶν χειμερινῶν αὐτῶν περιηγήσεων, τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Μπαχάμας διὰ μίαν εἰσέτι περιηγήσιν τὸν Απρίλιον, δύο τὸν Ιούλιον και σειρὰν ὀλόκληρην τὸ φθινόπωρον, ἀφοῦ προηγουμένως ἔκτελέσῃ ἐννέα κυκλικά ταξίδια εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Βορείου Αμερικῆς. Σημειούται, ἐπ' εύκαιρια, ὅτι εἰς τὴν ὑπεραστλαντικήν γραμμὴν κατὰ τὸ 1963 θὰ ἔκτελέσουν ἀνὰ ἐν ταξίδιον και τὸ ἔτερα υπερωκεάνια τῆς «Χόμ Λάιν», τὸ «Ομηρικός» και τὸ «Ιταλία».

Έντυπωσιακή και ούσιαστική ἐν τούτῳ ἡ ποοδολή της ἔλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν τουριστικὴν ἀγορὰν τῶν Ήνων. Πολιτειῶν. Ἀπὸ μέρους τῆς πλιοκτητούς ἑταῖρίας κατεβλήθη πάσα προσπάθεια διὰ νὰ τονισθῇ, κατὰ τὸ δυνατὸν περισσότερον, ἡ ἐννίκηση τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» νὰ προσβληθῇ η καλή του ὄργανωσις, ἐν συσχετισμῷ μὲ τὴν πατροπαράδοτον ἀστήρη τῆς ἔλληνικῆς φιλοξενίας. Ἐδόθη ἐπίσημος δεξιώσις ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης πρὸς τιμὴν 350 Αμερικανῶν πρακτόρων και ἔτερα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νασάου πρὸς τιμὴν τῶν 250 ὁμογενῶν τῆς νήσου. Παρέστησαν εἰς τὴν δεξιῶσιν αὐτήν, ὁ Βρετανὸς γενικὸς διοικητής, αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ και ἐπίλεκτα καταστάσεων εἰς τὴν θάλασσαν. Οἱ «Ελλήνες εἰς τὸ Νασάου, ἀποτελοῦν σοβαροὺς παράγοντας τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς πόλεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ συζητεῖται κατ' αὐτάς η μετονομασία μιᾶς τῶν κεντρικῶν ὁδῶν της εἰς «Ἀθένες Στρῆτη».

Και ἄλλαι ἐνδιαφέρουσαι ἐπίσης ἐκδηλῶσεις προβάλλουσαι τὸ ἐλληνικὸν διόνυμα ὠργανώθησαν κατὰ τὰς ἐπτὰ αὐτάς περιηγήσεις τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὰς Μπαχάμας (ἀδηλητικαὶ συναντήσεις μεταξὺ τοῦ πληρώματος και ἔχωριν ὁμάδων, ψυχαγωγικαὶ συγκεντρώσεις κλπ.), ἐνώ η ταυτόχρονος παρουσία εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νασάου και τῶν ἐπτάρων δύο υπερωκεάνιων τῆς «Χόμ Λάιν», παρέσκεψε τὸ μέτρον τῆς συστηματικῆς ἐπιδόσεως τῆς θυμασίως ὡργάνωσης αὐτῆς ἑταῖριας εἰς τὴν τουριστικὴν κίνησιν τῆς Αμερικανικῆς ἡπέριου. Τὸ «Ιταλία» ἐκτελεῖ μονίμως ἐδδομαδιαίας κρουαζίέρας μεταξὺ Ν. Υόρκης και Νασάου, και τὸ «Ομηρικός», παραλλήλως μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Βορείου Εύρωπης — Καναδᾶ, πραγματοποιεῖ ἔνα μεγάλον ἀριθμὸν κρουαζίερων ἐπτήσιων εἰς Μπαχάμας και Καραϊβικήν. Είναι τὸ πασίγνωστον εἰς τὰ διατάσσαται τῆς Καραϊβικῆς σκάφος.

«Ηδη και μετά τὴν τόσον ἐπιτυχῆ ἐπίδοσιν του εἰς τὰς χειμερινὰς περιηγήσεις κλάσεως, τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἐπανήρχεται τὰ δρομολόγια του εἰς τὴν υπεραστλαντικήν γραμμῆς, ἀποπλεύσανταν ἐκ Ν. Υόρκης τὴν 12ην Μαρτίου μὲ υπεροχιλίους ὁμογενεῖς τῆς ΑΧΕΠΑ, διὰ τὴν ἐπτήσιαν ἐπίσκεψιν των εἰς τὴν Ἐλλάδα.

ΑΙ ΕΥΓΝΑΙΑ ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟΝ ΝΑΥΑΓΙΟΝ

Τὸ πολύνεκρον ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Αἴγλη» τὴν 24ην Φεβρουαρίου εἰς τὰς Βορείους Σποράδας, θεύσαντες ἐπὶ τάπτος, διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, τὸ θέμα τῆς ἀσφαλείας τῶν μικρῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα ἐκ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Ελλάδος και τὸν ἐπ' αὐτῶν ἐπιβαίνοντων. Είναι καιρὸς πλέον, σοβαρῶς και ὑπεύθυνως τὸ «Υπουργείον» νὰ ἀντιμετωπίσῃ μίαν κατάστασιν, ητοις εἰς διρραγίαν τῶν ἔχει διεύθει πένθος τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Η τραγωδία τοῦ φορτηγοῦ «Αἴγλη» είναι η πέμπτη η ἡ ἔκτη κατὰ σειρὰν ποὺ λαμβάνει χώραν ὑπὸ τὰς αὐτάς συνθήκας εἰς τὰ ἔλληνικά ὅδατα τὰ τελευταῖς ἔτη. Η διεύθιση μικρῶν φορτηγῶν, συνεπείς μετατοπίσεως τοῦ ἀναγκαίου σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὸν ἔλληνικὸν θαλάσσιον πλωτόν.

Είναι πολλαὶ και ούσιαστικαὶ αἱ εὐθύναι τοῦ «Υπουργείου» διὰ τὰ ναυάγια αὐτὰ και ειδικότερον εἰς τὸ πρόσφατον τοῦ «Αἴγλη» — ἀνεξαρτή-

τως ἀν ἐπισημανθοῦν αὐτοὶ ἀπὸ τὰς διενεργουμένας ἀνακρίσεις. Ιδού αἱ κυριώτεραι ἐξ σύτων. Ως πρὸς τὰ αἰτία τοῦ ναυαγίου:

Παραπάλαια πλοῖα, πλημμελῶς, ὡς διαπιστούται, ἐπιθεωρούμενα είναι τὰ διατιθέμενα σκάφη διὰ τὴν μεταφοράν του σιδηροπυσίου. «Ηδη ἡ ἀνάκρισις ὡμιλεῖ περὶ ρήγματος εἰς τὰ ὑφάλοις τοῦ «Αἴγλη». «Ἐρχεται ἐν συνεχείᾳ ἡ κακή στοιβαία τοῦ ἐπικινδύνου φορτίου. Δὲν χρησιμοποιούνται τὰ ἔυλινα διαχωρίσματα, οἱ «μπουλμέδες», διὰ τὴν συγκράτησιν τοῦ ἐκ τῶν διατοιχισμῶν μετακινουμένου φορτίου. Ή προβαλλομένη αἰτιολογία τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν Θεσσαλονίκης, ὅτι τὸ σκάφος ἐφορτώθη εἰς τὴν Ελευθέραν Γιουγκοσλαβικήν Ζώνην και ὡς ἐκ τούτου διέφυγε τοῦ ἔλεγχου τῶν, εἶναι ἀφέλης, ἐνώ η ἐπικαλουμένη ξιρότης τοῦ παραλόφηντος πυρίτου δὲν συνιστᾷ σοβαρὸν ἐπιχείρημα.

«Ἄλλη» ὑπάρχει και τρίτη ἐξ σύτων, και περισσότερον σοβαρὰ εὐθύνη διὰ τὸ ναυαγίον. Είναι ἐκείνη, τὴν ὅποιαν συνιστᾶται ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους. «Αριθμητικῶς ἐπαρκής, ποιοτικῶς ὅμως, ἐπικινδύνως μειονεκτούσα. Ή μεγάλον τὸ ποσοστὸν τῶν νεαρῶν με μικράν ἡ και καμπίαν ναυτικήν πείραν ἀτόμων, ποὺ ὑπηρέτουν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνώ και οἱ κατέχοντες τὰς ὑπευθύνους θέσεις εἰς τὴν γέφυραν και τὸ μηχανοστάσιον, ικανοί, ὡς λέγεται ἀξιωματικοί, ἐστερούντο, λόγω ἡλικίας ἐπίστης, της γνωστεως και τῆς ψυχαιριμίας, τὴν ὅποιαν ἀποκτήτις τις ἐκ τῆς ἀντιμετωπίσεως πολλῶν δυσχερῶν καταστάσεων εἰς τὴν θάλασσαν. «Ατυχησαντες διὰ πρώτην φοράν, δὲν συμπεριέρθησαν ἐνδεχομένως κατὰ τὴν δύσκολον περιστασιν, μετὰ τῆς δεούτης ἐτοιμότητος. «Ἐπεκράτησεν οὕτω σύγχυσις ἐπὶ τοῦ βυθιζούμενου σκάφους, ὡς κατέθετε και ὁ δισιωθείς ἀσυρματιστής, ἐπιταθείσας ἀπὸ τὸ πανικὸν τῶν νεαρωτέρων μελῶν τοῦ πληρώματος. «Ισως δὲ νὰ μὴ ἀποτελῇ ἀπλήν σύμπτωσιν διὰ δισσώσιας τοῦ πληρώματος τοῦ «Αἴγλη», τοῦ ἀσυρματιστοῦ Μ. Κάραρη.

«Ἄλλη» ὑπάρχουν εὐθύναι και διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ πληρώματος τοῦ «Αἴγλη». «Ἡ μὴ διάσωσις 21 ἐκ τῶν 22 ἀνδρῶν τοῦ σκάφους εἰς ἀπόστασιν 3 μιλίων ἐκ τῆς ἐρημονήσιδος Ψαθούρα, δέκα ὀλοκλήρους ὥρας μετὰ τὴν ἀποστολή τοῦ σήματος τοῦ κινδύνου, παρέχει τὸ μέτρον τῆς ἐλείψεως οἰστόποτε, και τῆς στοιχειώδους ἔστω, δυνατότητος παροχῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς. «Ἐάν διετίθετο ἐν ταχύπλουσιν σκάφος, τὸ ὅποιον θὰ εύρισκετο ὀλίγας ὥρας μετὰ τὴν ἐπίκλησιν διὰ δοθείσιαν ἐγγύης τοῦ «Αἴγλη», θεωρεῖται δέδιον, ὅτι οὔδεις σχεδὸν ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἔχειτο. «Αφέθησαν οἱ ἀτυχεῖς μόνοι εἰς τὸ σκότος, τὸ ψύχος, τὴν θαλασσοταραχὴν και τὴν σύγχυσιν ἐπὶ πολλὰς ὥρας και, ὡς ήτο ἐπόμενον, δὲν ἡθεζαν. Τὰ ἀεροπλάνα και τὰ πολεμικὰ σκάφη ποὺ διετέθησαν τὴν ἐπομένην, δὲν ἡδυίθησαν παρὰ νὰ πιστοποιήσουν τὴν ἀπώλειαν των.

Παρὰ ταῦτα, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου» δὲν φαίνονται ἀκόμη νὰ συνειδητοποιούν τὴν ἀνάγκην τῆς ὄργανωσεως, ὑποτυπωδῶνς ἔστω, μιᾶς ἀρωγῆς πρὸ τοῦ κινδυνεύοντας εἰς τὰς ἔλληνικὰς θαλάσσας. Αἱ διαπονίαι μεγάλοι, ἀσύμφοροι μὲ τὰς ἀρμόδιοτητας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ἀδύνατος η παραδίσασις τῆς ἀδιαφορίας τῶν ἄλλων κρατικῶν υπηρεσιῶν. «Ἐν διετίθετο ἐν τοποειδέων μεταξὺ τοῦ προκειμένου, μίας γνόμης ἀνάλογος με τὴν ὑποτονικότητα, τὴν ὅποιαν ἐμφανίζει σημερὸν ἡ ὅλη δραστηριότητος του. «Ἐχομεν, ὑποστηρίζεται, πολλὰ πλοῖα και φυσικὸν εἶναι νὰ ἔχωμεν και πολλὰ ἀτυχήματα! «Ἄλλα τὰ πολλὰ πλοῖα δὲν ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς ἔλληνικὰς θαλάσσας και τὸν τοποδιοριστήν, οὐτέ ναυαγούντας θὰ πρέπει νὰ βυθίζωνται αὐτανδρά. «Ἐπικινδύνων μακριοτάτης ἐκφράζει η ἀποψίς αὐτή, ἐπιστημονίεσσαίς ἀλλώς και μὲ τὸ ἔχεις σχόλιον ἐπὶ τοῦ ἐπισήμου ἀνακοινωθέντος τοῦ «Υπουργείου»:

«Καλῶς, κατὰ τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, ἐφορτώθη τὸ σκάφος, εἰς καλὴν κατάστασιν τοῦτο εὑρίσκεται, καλῶς ητο ἐπηνδρωμένον και καλῶς, κατὰ συνέπειαν, ἐναυαγήσεν.

ΣΥΓΧΡΟΝΙΖΟΜΕΘΑ

Μὲ τὴν ἀπ' εὐθείας διὰ τὴν τηλετύπου σύνδεσιν τοῦ N.A.T. μετὰ τοῦ Λονδίνου και τῆς Ν. Υόρκης ὀλοκληροῦται ἡ ὄρθοδολογιστικὴ ὄργανωσης τῶν υπηρεσιῶν τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου. Συνεπήθη ἡδη τὸ τημῆτα τῆς Στατιστικῆς, μίσθιστην νέον λογιστικὸν σύστημα και λίαν ἐπιτυχῶς εἰσήχθη η μηχανογράφησις. «Εσχεται, ἐν συνεχείᾳ, η ἀμερικανικούς πειραιών τοῦ Κόσμου.

Η διεύρυνσις τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου τῶν ναυτικῶν μας, ιδίως μετὰ τὴν ἀθρόσαν υπαγωγὴν εἰς τοῦτο, τῶν ἐπὶ ξένων πλοιών υπηρετούντων πληρωμάτων, κατέστησε ἀναγκαῖαν τὴν ἄμεσον, ταχεῖαν και εὐχερή ἐπαφήν με τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τοῦ ἔλληνεργού. «Η μέχρι τούτου συνεννόησις δι' ἔγγραφων και διὰ συνιζωτῶν τηλεγραφημάτων ἀπεδείχθη ἐλάχιστα ἐξυπηρετική. Ήτο δρα-

CAMPANELLA SINCE 1916

SAVONA
CAMPANELLA - ASCENSO
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address: VIA DEI CARPENTERI, 3/R.
Cables: CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA
Tel.: 27772 - 21721 - 30023 - 30024

GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI

"CAMPANELLA,"
HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOA)
Cables: CAMPANELLA - GENOA
Tel.: 208961 (4 LINES) - 208461

δεῖα καὶ δαπανησά. Τὸ ἐγκαθιστάμενον τὴλετυπικὸν σύστημα, ὡς καὶ τὸ δύο κύρια προξενικὰ λιμενοσχέια, τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Ν. Υόρκης, μεγάλως πρόσκειται νὰ ἔχηση τὴν ἑπτηκατάστασιν καὶ τὴν ἑπτηκατάστασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ 'Ιθρύματος.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

'Εχειασθησαν μακραὶ ὅσον καὶ ἐπίμονοι προσπάθειαι τῶν στηλῶν αὐτῶν, διὰ νὰ ἔνισχυθῇ ἡ ὑπηρεσία ρυμουλκήσεων τοῦ λιμένος Πειραιῶς, μὲ δύο, τούλαχιστον, ισχυρᾶς ἱπποδυνάμεως ρυμουλκά. Χαίρομεν ὅλως ιδιαιτέρως, διότι τὸ δύο αὐτὰ σκάφη — ἵσως καὶ ἕνα τρίτον ἐν συνεχείᾳ τοῦ Οἴκου Μάτσα — προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος, διασφαλίζοντα σύτῳ τὴν ἀνεσίν εἰς τοὺς χειρίσμους τῶν μεγάλων σκαφῶν.

Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ο.Π.Π. εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ὑπῆρχεν ἀμέριστον. Καὶ χάρις εἰς αὐτὸν οἱ ιδιοκτήται τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος ἐπείσθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀγορᾶς τῶν ισχυροτέρων τοιούτων.

ΣΥΖΗΤΕΙΤΑΙ Η ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΙΣ...

'Επι ἐν καὶ ἡμισυ ἔτος συνεχίζονται αἱ συζητήσεις περὶ τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Σχέδια ἐπὶ σχεδίων, ίδειαὶ κατὰ κανόνα μεγαλεπήδοι, προτάσεις ἐν πολλοῖς ριζοσπαστικαὶ καὶ οὐδὲν συγκεκριμένον ἀποτέλεσμα. Οὐδ' αὐτοὶ αἱ βασικαὶ γραμμαὶ μιᾶς πολιτικῆς ἀποσκοπούσης εἰς τὴν ἔνισχυσιν ἀφ' ἐνὸς καὶ εἰς τὴν μεγαλυτέραν δραστηριοποίησιν ἀφ' ἔτερου τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ χαραχθοῦν. Οἱ ἀναλαβόντες τὴν σχετικὴν πρωτοβουλίαν παρέχουν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἀρέσκονται εἰς ἀπεραντολογίας ἡ τὸ χειρότερον, γνωρίζουν ὅτι, δὲν δύνανται νὰ τράξουν τι πέραν τῶν συζητήσεων καὶ ὅμως συζητούν...

Καὶ θὰ ἡδύνατο ὑπὸ ἄλλας συνθήκας, ἐὰν ὑπῆρχε δηλαδὴ γνήσιον ἐνδιαφέρον καὶ ἀποφασιστικὴ θέλησις διὸ τὴν δελτίωσιν τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τοῦ 'Υπουργείου, νὰ ἡτο εὐχέρες καὶ ταχὺ τὸ ἔργον τῆς ἀναδιαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν του. Σύντομον νομοσχέδιον θὰ ἀπῆται, ἀμέσως, θεσμαῖς, εἰσαγόμενον εἰς τὴν Βουλὴν καὶ ἐν ἀπλοῦν καὶ εἰς γενικὰς γραμμαὶς διαταπούμενον σχέδιον διὰ τὴν εὐχέρη μεταφοράν του εἰς τὴν πρᾶξιν. Θὰ ἐλάμβανεν σύτῳ ὁ 'Υπουργός την ἔξουσιοδηστιν νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ 'Υπουργείου του καὶ θὰ ἐπροχώρει εἰτα εἰς τὴν ισχυροποίησιν τῶν διευθύνσεων διὰ τῆς διεύρυνσεως τῶν ἀρμοδιοτήτων των καὶ διὰ τῆς ἔνισχυσέως των εἰς πρωταρικόν, εἰς τὴν ἴδρυσιν ἐνὸς ἀποφασιστικῆς σημασίας καὶ εὐκίνητου ἐπιτελικοῦ ὄργανου καὶ τέλος, εἰς τὴν οὐσιαστικήν ἀποκέντρωσιν διὰ

τῆς ἔνισχυσέως ἐνίων μεγάλων περιφερειακῶν ὑπηρεσιῶν.

Ταῦτα, ἐφ' ὅσον δεδοῖας, θὰ ὑπῆρχε περιωρισμένη διάθλισις διὰ συζητήσεις καὶ ισχυρὰ ἔφεσι δι' ἔργα. Τώρα, ὅτε συμβαίνει ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον, φοιούμεθα ὅτι τὸ 'Υπουργείον ἐπὶ πολὺ θὰ συνεχίσῃ νὰ ἀναδιαρθρώσται μόνον διὰ λόγων καὶ ἀνεδαφικῶν σχεδίων.

ΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

'Απλουστάτη καὶ εὔκολος λύσις. 'Αποροῦμεν διότι δὲν τὴν ἐσκέφθησαν μέχρι τοῦδε οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου, ὀδυνατούντες νὰ ἀντιμετωπίσουν ἔστοι καὶ ἐκ τῶν ἐνόντων, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν στελεχῶν του. Νὰ δισιλθούν αἱ ἐλάχιστα χρήσιμοι, αἱ τριτευούσης σημασίας περιφερειακαὶ ὑπηρεσίαι, ὡς συνιστώσαι σήμερον ἀσύγχρωστον διοικητικὸν πολύτελειαν καὶ νὰ μετατεθῇ εἰς τὸ κέντρον ὅπαν τὸ πρωταρικόν των. Τριάκοντα, τούλαχιστον, ἀξιωματικοὶ καὶ πεπειραμένοι ὑπαξιωματικοὶ θὰ ἔξοικον μηδουμῶν κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, μὴ ὑπολογιζομένον τῶν κατοτέρων ὄργανων, τῶν ναυτῶν καὶ τῶν λιμενοφυλάκων. Διὰ τῶν στελεχῶν αὐτῶν, θὰ ἡδύναντο νὰ καθυφθοῦν πολλὰ καὶ σοβαρά κενά, εἰς τίνας τῶν καιρίων ὑπηρεσιῶν τοῦ κέντρου, εἰς τὰς διευθύνσεις τοῦ 'Υπουργείου, εἰς τὸ Λιμεναρχείον Πειραιῶς, εἰς τὴν 'Επιθεώρησιν 'Εμπορικῶν Πλοίων, αἵτινες συνθίλισται ὑπὸ τὸ δόρσος ἐνός συνεχῶς σύζανομένου φόρτου ἐργοσίας.

Εἶναι προτιμώτερον νομίζομεν, νὰ ἔγκαταλείψουν τὰς ἀρμοδιότητάς των αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ εἰς τὰς τελωνειακὰς ὑπηρεσίας τῆς Στυλίδος, τῆς Μήλου καὶ ἄλλων μικρῶν καὶ ἀπομεμακρυσμένων λιμένων καὶ τὰ ἀστυνομικά των καθήκοντα εἰς τὰ λουτρά τῆς Γλυφάδας καὶ τῆς Βουλιαγμένης, παρὰ νὰ δυσχεραίνεται καὶ ἐπικινδύνως νὰ καθυστερήσῃ εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις, ή διεκπεραίσσεις καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς τρέχουσης ὑπηρεσιῶν ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου.

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

'Ἐπιτεύγμα τῆς ἐλληνικῆς τεχνικῆς ἐμπειρίας πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ ἀπελευθέρωσις τοῦ μικροῦ ούγγυρου φορτηγοῦ «Ντούνα», παγιδεύθεντος ἀπὸ διμήνους καὶ πλέον ἐπὶ τῆς ἐσχάρας Βασιλεάδη, συνεπείᾳ, ἀπρόσπου διάληξης τῆς. Οἱ μετακληθέντες ἔζονται τεχνικοὶ προτείνοντας ποικίλας, πολυτιλούκους ὅμως καὶ πολυδαπάνους λύσεις, ἐνώ πρὸς στιγμὴν ἀντεμετωπίσθη καὶ αὐτὴ ἡ διάλυσις τοῦ σκάφους, τοῦ δότοιον σημειωτέον εἶναι μικρᾶς ἡλικίας. 'Η ἀπλουστέρα καὶ πλέον οικονομικὴ ὑπόδειξις, ητοῦ ή γενομένη ὑπὸ τοῦ κ. Ζέρβα, διατηρούντος ἐπισκευαστικὸν συνεργείον εἰς τὸ Πέραμα. 'Ανετέθη εἰς αὐτὸν τελικῶς ἡ ἀπελευθέρωσις προθεσμίας καὶ ἀντὶ διπλάνης ἐνὸς περίπου ἑκατομμυρίου δραχμῶν. 'Ο κ. Ζέρβας κατεσκεύασε δευτέραν ξυλίνην ἐσχάραν παραπλεύρως τῆς ἀκινητοποιηθείσης καὶ τῆς ιδίας μετ' αὐτῆς φορᾶς, καὶ τῇ διορθείσει την προστασίαν της οὐσιαστικῆς σημασίας καὶ εὐκίνητου ἐπιτελικοῦ ὄργανου τὸ σκάφος, νὰ τὸ μεταφέρῃ ἐπὶ τῆς νέας ἐσχάρας

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓
QUALITY

TOP ✓
SERVICE

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

LONDON

International Paints Ltd.



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

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA FRANCE ROUEN
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER GERMANY HAMBURG
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN HOLLAND ROTTERDAM
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE INDIA CALCUTTA

NEW YORK

International Paints Co. Inc.

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

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

καὶ ἐν συνεχείᾳ ὅμαλῶς νὰ τὸ καθελκύσῃ.

Ἄξιολογον τεχνικὸν ἐπίτευγμα, μὲ περιωρισμένα, θεοφίας, τεχνικὰ μέσα, τὰ ὅποια χαρακτηρίζουν τὴν Ἑλληνικὴν ἐφευρετικότητα καὶ ἐμπειρίαν.

ΑΥΤΗ Η ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ...

Μᾶς γράφει μὲ πολλὴν καὶ δικαιολογημένην πικρίαν ἀσυρματιστής: «Διὰ νὰ λάβετε μίαν ιδέαν κατὰ ποίον τρόπον καὶ εἰς ποίον βαθμὸν διασυρμέθεται εἰς τὴν ξένην, σᾶς διαβιδάζω τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα, τὸ ὅποιον συνέλαθε πρὸ ἔδομαδῶν ὡς στοῦν διασύρματον τοῦ πλοίου μου, κατεύθυνομένου εἰς ίνδικὸν λιμένα. Ἀποστολέας του, δόλοκληρον τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπὸ σημαίαν τοῦ Λιβάνου φορτηγοῦ «Κάπταιν Τζών» καὶ παραλήπτης του αἱ ίνδικα λιμενικαὶ ἀρχαῖ:

«Παρακαλούμεν προσπαθήσατε νὰ ἀπολύθωμεν τοῦ πλοίου μας. Ἡ ζωὴ ἐπ' αὐτῷ εὑρίσκεται πολὺ χαμηλότερον τοῦ ἐπιτρεπομένου ἐπιπέδου. Στερούμεθα τροφῆς, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τοῦ ὕδατος. Ὁ πλοίαρχος μᾶς πληροφορεῖ στερεοτύπως, ὅτι ἡ ἐταιρία δὲν δίδει ἀπάντησιν εἰς τὰς τηλεγραφικὰς του ἑκκλήσεις.»

ΚΑΙ ΆΛΛΟ ΚΡΟΥΣΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Θεωροῦμεν ὑποχρέωσιν νὰ θέσωμεν διὰ μέσου τοῦ ἑγκρίτου περιοδικοῦ σας, ὑπ' ὅψιν τῶν ἀρμοδίων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας μίαν παρανομίαν, ἡ ὅποια τελευταίως διαπράττεται εἰς πλεῖστα ὅσα ἐλληνικὰ πλοῖα.

Πρόκειται ὑπὸ τῆς νόμῳ προβλεπομένης ἐπιτροπῆς συσσιτίου, ἡ ὅποια ύφισταται εὐτυχῶς εἰς τὰ πλοῖα τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ».

Συγκεκριμένως, οἱ γράφοντες τὴν παρούσαν ἐπιστολήν, ὑπηρετούσαμεν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν III/V «ΔΗΜΗΤΡΟΣ», πλοιοκτησίας τοῦ κ. Κρητικοῦ. Εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ὡς ἄνω πλοίου κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ τοῦ λιμένος Σύρου τὴν 7 Μαΐου 1962, τοῦ ἐγένοντο ὑπὸ τοῦ ἑκεὶ λιμενάρχου αἱ σχετικαὶ ὑποτυπωμένα συστάσεις, ὥστα τηρῇ τὸ διδύλιον τῆς τροφοδοσίας καὶ διορίζῃ ἐπιτροπήν συσσιτίου.

Μετὰ ἐπτάμηνον πλοῦν, καὶ κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸ ΚΟΜΠΕ Τῆς Ιαπωνίας, ὁ ἑκεὶ προξενικὸς λιμενάρχης, ἡρκέσθη νὰ κάμη τὰς ίδιας παρατηρήσεις, τὰς ὅποιας εἶχε κάμει πρὸ ἐπτά μηνῶν καὶ ὁ συνάδελφός του, λιμενάρχης Σύρου. Μετὰ τὸν ἀπόπλουν ἐξ Ιαπωνίας, παρὰ τὰ ἐπανειλημμένα παράπονα ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ὁ πλοίαρχος τοῦ ὡς ἄνω πλοίου ἔξικολούθησε τὴν τακτικὴν τῆς μὴ ἐφαρμογῆς τῶν ὑποδειχθέντων.

Ἀρκοῦν, δῆμος, μόνος αἱ ἀπλαὶ παρατηρήσεις, ὑπὸ τῶν κατὰ τόπους προξενικῶν λιμεναρχῶν εἰς ἔνα τόσον σοδαρόν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ζήτημα; Ἀγορεύεται τὸ γεγονός, ὅτι πολλοὶ τῶν πλοίαρχων πλουτίζουν ἀπό τὰ περισσεύματα τῆς τροφοδοσίας τῶν ναυτικῶν;

Ἐφιστῶμεν τὴν προσοχήν τῶν ἀρμοδίων τοῦ 'Υπουργείου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Π. ΑΝΤΙΚΙΔΗΣ (ναύτης)
Κ. ΜΑΥΡΕΛΟΣ (λιπαντής)
Π. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (θερμαστής)

Πειραιεύς, 24 Φεβρουαρίου 1963

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Οὐρθώς ἀπαίτει τὸ 'Υπουργείον ἀπὸ τοὺς δοκίμους μηχανικούς, ὅπως ἔκτελον ἀποκλειστικῶς ὑπηρεσίαν δοκίμου καὶ οὐχὶ λιπαντοῦ ἡ οἰσασθήσεις ἄλλης ειδικότητος ἐκ τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς. Διότι ἡ ὑπηρεσία αὕτη ἔχει καθαρῶς ἐκπαιδευτικὸν χαρακτήρα, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἀπαραιτήτου ἐμπειρίας, διὰ

τῆς ὅποιας ἀξιοποιούνται αἱ διδαχθεῖσαι εἰς τὰς οἰκείας σχολὰς θεωρητικαὶ γνώσεις.

Καὶ εἰναι πολλοὶ φαίνεται οἱ δόκιμοι μηχανικοί, οἱ ὅποιοι ἐσχάτως, καίτοι ἔχουν ναυτοδογθῆ ὑπὸ τὴν ιδιότητα αὐτήν, εἰς τὴν πραγματικότητα ἔκτελον ἐργασίαν κατωτέρου προσωπικοῦ, διὰ νὰ λαμβάνουν ὑψηλοτέρας ἀποδοχάς, ἐστα καὶ ἄν τουτο ἀποβαίνει εἰς δάρος τῆς καταρτίσεώς των καὶ τῆς μελλοντικῆς ἐπαγγελματικῆς των ἔξειδίξεως.

Κατόπιν τῆς διαπιστώσεως αὐτῆς καὶ ἐπὶ τῆς βάσει σχετικῆς διαταγῆς, ἐκδοθεῖσθαι ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας διευθύνσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τὰ πιστοποιητικά βαλασσίσια τῶν δοκίμων μηχανικῶν, δὲν θὰ θεωροῦνται ἐφεξῆς ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ὀρχῶν, ἐὰν δὲν συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ αὐτοῦ μηχανικοῦ, δεόντως θεωρημένης καὶ ὑπὸ τοῦ πλοίου: ἀρχού, διὰ τῆς ὅποιας θὰ θεωροῦνται ὅτι «άδοκίμος μηχανικός διήγησε πράξην πράξην πράξην» τὴν θεωρημένην ὑπηρεσίαν ὑπὸ τὴν ιδιότητά του αὐτήν, ἔκτελον τὰ κατὰ τὸν οἰκείον κανονισμὸν προβλεπόμενα καθήκοντα.

Ἐπεβάλλετο ὁ καθιερουμένος αὐτηρὸς ἔλεγχος τῆς ὑπηρεσίας τοῦ δοκίμου, ἡ ὅποια ἐνέχει ιδιαίτερα σημασίαν διὰ τὴν κατάλληλον προετοιμασίαν τῶν νέων στελεχῶν τοῦ μηχανοστασίου. Ἡ περία τοῦ λιπαντοῦ, ἐπὶ παραδείγματι, ὑπολείπεται σοδαρώς ἐκείνης τὴν ὅποιαν πρέπει νὰ ἔχῃ ὁ προσερχόμενος εἰς τὰς ἔξειδάσεις διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ γεφύρων τῶν ποντοπόρων πλοίων.

ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Λίαν ίκανοποιητικά κρίνονται τὰ ὑποτελέσματα ἐκ τῆς ἀναδιαρθρώσεως τῶν πτυχίων τῶν κυβερνητῶν, ἡ ὅποια ἐγένετο πρὸ ἔτους βάσει τῆς πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου περὶ ειδικῶν προσόντων διὰ τὰ ἀποδεικτικὰ τῶν ναυτικῶν. Ἐβελτιώθη συγκεκριμένων, ἀπὸ ἀπόφεως τυπικῶν προϋποθέσεων, ἡ σύνθεσις τῶν μικρῶν καὶ ποικίλων τύπων σκαφῶν κάτω τῶν 500 κόρων, ἐνώ ἀπεδεσμεύθη εἰς σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων γένεσις, διατεθεῖς διὰ τὰς ἀνάγκας, εἰς ἀξιωματικούς γεφύρων πλοίων πλοίων.

Διὰ τῆς ἀναδιαρθρώσεως τῶν πτυχίων κυβερνητῶν, διηγυρήθησαν αἱ ἀρμοδιότητες τῶν κυβερνητῶν β' καὶ α' τάξεως, καθιερώθη πτυχίον γ' τάξεως καὶ πτυχίον πρακτικοῦ πλοιάρχου. Οὕτω τὰ μικρά, μέχρις 25 κόρων, σκάφη, τὰ ἐξυπηρετοῦντα τὰς τοπικὰς μεταφοράς ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατών, κυβερνῶνται πλέον ὑπὸ κατόχων πτυχίου κυβερνητοῦ γ' — καὶ ἔλαβον τὸ πτυχίον αὐτὸν περίπου 500 ναυτικοὶ — τὰ μέχρι 150 κόρων κυβερνῶνται ὑπὸ κατόχων πτυχίου β' τάξεως, τὰ μέχρι 300 ὑπὸ κυβερνητῶν α' καὶ τὰ μέχρι 500 κόρων ὑπὸ πρακτικῶν πλοιάρχων.

«Ἡδη καὶ κατόπιν τῆς ἐπιτυχίας, τὴν ὅποιαν κρίνεται ὅτι ἐσημείωσεν ἡ τοιαύτη ἀνακατάταξις τῶν ἐν λόγῳ πτυχίων, ἐπέρχονται τροποποιήσεις τινὲς εἰς τὰ ἀπαίτουμενα παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων πρόσοντα, εἰς τρόπον ὡστε περαιτέρω νὰ βελτιωθῇ ἡ σύνθεσις τῶν σκαφῶν, τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὰς ἔσωτερικὰς μεταφοράς, αὐξανομένου κατά συνέπειαν τοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας των.

Η ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΙΣ ΑΠΟ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Εἶναι χρήσιμοι αἱ συνταχθεῖσαι δόδιγια ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ., ἀναφορικῶν μὲ τὰς προϋποθέσεις καὶ τὴν διαδικασίαν διὰ τὴν χορηγησην ὑπὸ αὐτοῦ ναυτικῶν δανείων. Εἰς ἔνα κυκεόνα γραφειοκρατικῶν τύπων, οἵτινες ὡς ἀποδεικνύεται, προσπαιτοῦνται ἀλλὰ καὶ ἐπονται τῆς ἐγκρίσεως ἐνὸς τοιούτου δανείου, εἶναι φυσικὸν νὰ πελαγοδρομῇ ὁ ἐνδιαφερόμενος, χωρὶς πλήρη καὶ ὑπεύθυνον κατατόπισιν. Ἰδού εἰς γενικὰς γραμμὰς αἱ δόδιγια πρὸς τοὺς ἀσφοπλιστάς, τοὺς αἰτοῦντας δανείον δι' ἀγοράν, διὰ προσθήκας, μετασκευάς ἢ καὶ διὰ ναυτήγησην πλοίου:

Δάνειον διὰ τὴν ἀγοράν φορτηγοῦ ἐπιβατών
Τοιούταντα: Αἴτησις τοῦ ἐνδιαφερομένου μετὰ περιγραφῆς τοῦ πλοίου, πρωτό-

FOR REPAIRS IN ROTTERDAM

BOELE BOLNES

BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.—BOLNES (HOLLAND)

TELEPHONE:
ROTTERDAM 195100 (6 lines)

TELEX:
ROTTERDAM 22012

TELEGRAMS:
BOELE - BOLNES.

REPRESENTATIVE FOR ENGLAND:

G. C. RIDLEY & Co. Ltd.,

15, St. Helen's Place

Bishopsgate,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE:

LONDON WALL 5125(6)7.

TELEGRAMS:

(Inland) : RIDCO, STOCK, LONDON.

(Foreign) : RIDCO, LONDON.

TELEX:

25173 RIDCO, LONDON.

κολλών καταμετρήσεως, πιστοποιητικόν νηογύνωμονος, πιστοποιητικόν τού Ν.Α.Τ. και του Ταμίου Πληρωμάτων Ε.Ν.Μ. ότι δέν υπήρχαν αφέισις, δηλωσις του ένδιαφερομένου έξι ή βάθια προκοπή, ότι το πλοίον εισήχθη ή βάθια εισάγηθη ώς κεφαλαιον έκ του ξεωτερικού κατά τας διατάξεις του νόμου 2687 τού 1959. Προϋπόθεσιν βασικών της χορηγήσεως δανείου είτε την προκειμένη περιπτωσιν, άποτελει καὶ ή ἐγγραφή του ύπο συγράψιν πλοίου είτε τὸ Ἑλληνικὸν νηογύνωμον έξι διλοκήρου ἐπ' οὐδέποτε Έλληνων ἑφοπλιστῶν. Ή ἑκτήρωσις τῆς προϋποθέσεως αύτῆς ὀποδεικνύεται διὰ τῆς προσαγωγῆς τοῦ ἐγγράφου ἰδιοκότητος τοῦ πλοίου. Ἐπέραν προϋπόθεσιν τοῦ δανείου ἀποτελεῖ ή προσαγωγὴ ἐγγράφου τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου. Τα αὐτά ὡς ἄν δικαιολογητικά, ἀπαιτούνται διὰ τὰς περιπτώσεις δανείων διὰ προσθήκας ή δικαιολογητικά πλοίων.

β) Δάνειον διὰ γαυπή γησιγ πλοίοισ έν τῷ Ελλάδι ή εἰς τὸ ξεωτερικόν: «Υποβάλλονται, αἰτησίς τοῦ ἔνδιαφερομένου μετά πληρους περιγράφεις τοῦ πλοίου, τὸ ναυπηγικὸν συμβολαῖον, περὶ σχεδιαγράμματος τοῦ πλοίου, πιστοποιητικὸν τῆς Ε.Ε.Π. προκειμένου περὶ ναυπηγήσεως ἐν Ἑλλάδι ή ἔξω τῆς ναυπηγείων, θεωρουμένου ύπο τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου η τῆς ἐμμίσθου Ἑλληνικῆς προξενίας ἀρχῆς, προκειμένου περὶ ναυπηγήσεως εἰς τὴν ἀλλαποτήσιν: Ἐκ τῶν πιστοποιητικῶν αὐτῶν, διὰ προκοπή η πρόσδος τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ σκάφους, η κατὰ τὸ στάδιον τῆς υποβολῆς τῆς αιτήσεως πρὸς δανεισθόποιν ἀξία τοῦ ναυπηγῆματος, ὡς καὶ η προβλεπόμενη τοιούτη τοῦ πλοίου ἐτοίμου διὰ ταξίδιον.

γ) Ἐγγύησις πρὸς σύναψιν δανείου ἐν τῷ ξεωτερικῷ διὰ ναυπηγήσιν ἡ ἀγράφαν πλοίοισ: «Ισχύει τὰ ἀναφερόμενα εἰς τάς δύο προηγουμένας περιπτώσεις ἀνάλογως (ἀγράφη ναυπηγήσεις) καὶ ἐπὶ πλέον: Δῆλωσις εἰς ἣν θά αναφέρεται η μελλουσα να χορηγηση τοῦ δανείου Τραπέζη τοῦ ξεωτερικοῦ. Ἐπιστολὴ τῆς Τραπέζης εἰς ἣν θά αναφέρεται, ητὶ δέχεται τὴν ἐγγύησιν τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ὑπ' αὐτῆς χορηγήσεως δανείου καὶ ύπο ποιους ἀκριβῶς ὄρους. Ἐγγραφον ἴδιοκτητος έν τοιούτοις νέοις ναυπηγήσεως ἐφοπλιστῶν η Ἑλληνικοὶ οὐδέποτε έφοπλιστῶν.

Ἐπίσης, πιστοποιητικὸν κυριότητος τοῦ πλοίου, ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια κατὰ κινδύνων ναυπηγήσεως, ναυπλοίος η λιμένος, θαλάσσης, προαναφερθείσας περιπτώσεις:

Ἐγκριτικὴ ἀπόφασις Υ.Ε.Ν., ἐγκριτικὴ πράξις Συντονισμού, Ἐμπορικὴ Ναυτιλία και Οἰκονομικῶν ἄρχη, 13, ἐν ἣ βάθια περιλαμβάνεται ὁ ἔξις ὄρος: «Η ἀλλαγὴ τῆς σημαίας τοῦ πλοίου είναι δικυρος καὶ δὲν ἔπεχεται διατραγὴ τούτου ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν νηογύνων; ἄνευ ἐγγράφου προηγουμένης συναντήσεως τοῦ Ν.Α.Τ., ὡς ἔντυποθηκού δανειστού καὶ προηγουμένης πληρους ἑξοφήσεως πασῶν τῶν διαρυνόντων τὸ πλοίον εισφόρων τῶν ὀφελομενών πρὸς τὰ ἀσφαλιστικὸν Ταμείο Ε.Ν. καὶ Α.Ο.Κ.Π., ἀποδεικνυμένης διὰ προσαγωγῆς πιστοποιητικῶν ἐκδόμενων ὑπ' ἑκάστου τούτων.

Ἐπίσης, πιστοποιητικὸν δανείου, πιστοποιητικὸν κυριότητος τοῦ πλοίου, ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια κατὰ κινδύνων ναυπηγήσεως, ναυπλοίος η λιμένος, θαλάσσης,

πολέμου κλπ. κατὰ τοὺς εἰδικούς ὄρους τῶν συμβολαίων καὶ ἀναλόγως τῆς καταστάσεως εἰς τοὺς θά τελη τὸ εικυπόθηκον πλοίον. Εἰς τὰ συμβολαῖα θα ἀναγραφεῖται τὸ ἑνδιαφέρον τοῦ Ν.Α.Τ., ὡς ἔντυποθηκού δανειστού καὶ ἀπλογράφητος τοῦ ἑκάστοτε σφραγίδων τοῦ Ν.Α.Τ. ποσοῦ (κεφαλαιού, τόκων καὶ ἔξοδων), κατ' εὐθείαν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., η εἰς διαταγὴν αὐτοῦ.

Ἄπαιτεται ἐπίσης: «Υπεύθυνος δῆλωσις τοῦ ναυπηγείου περὶ τὸν πρὸς αὐτὸν υπὲρ τρίτων ἐκστότε φρείλων διὰ τὸ ναυπηγουμένον πλοίον. Ἐγγραφος δῆλωσις τοῦ ναυπηγείου περιεχουσα ὑπόσχεσιν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., ὅτι θά ἐκτελεστὴ ἐμπροθέματας τούς ἀρχικούς ὄρους τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου. Πιστοποιητικὸν φορολογικὸν ἔνημερότητος τοῦ αἰτούντος δι' ὀφειλάς πρὸς τὸ Δημόσιον. Πληρεξούσια καὶ λοιπά ἐγγραφα νομιμοποιήσεως των ἐκπροσωπων τοῦ δανειζομένου.

Πασάντων καὶ παν ἑτερον δικαιολογητικὸν προβλεπόμενον διὰ τῶν Ἑγκριτικῶν ἀποφάσεως τῆς χορηγήσεως δανείου διὰ τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου η ὄριζομένον ἐν τοῦ συμβολαίῳ.

Τέλος, μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου καὶ πρὸ πάσης καταβολῆς οἰουδῆποτε χρηματικοῦ ποσοῦ, προσάγονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. μερίμνη τοῦ δανειζομένου ἑφοπλιστοῦ:

α) Πιστοποιητικὸν τοῦ ναυτικοῦ ἐνυποθικούλακος, ἐξ οὐ βάθια προκύπτη ὅτι ὄντες γράφη εἰς τὸν οἰκεῖον τόμον η ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. πρώτη προτιμωμένη η ἀπλή ὑποθηκη, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

β) Ἀντιγραφον συμβολαιογραφικῆς πράξεως, ἐξ ης βάθια προκύπτη δῆλωσις τοῦ ὀφειλέτου, ὃν η εἰσπράξει παρά τοῦ Ν.Α.Τ. μεσφ Τραπέζης, ὅλον η μέρος τοῦ ποσοῦ τοῦ δανείου.

γ) Ἀντιγραφον μετὰ τριῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου.

Καὶ κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δὲν πιστεύομεν νὰ εὑρεθῇ ἑφοπλιστής, σεβόμενος τὴν ἐπαγγελματικήν του ἀξιοπόρειαν, ποὺ θὰ καταφύγη ποτὲ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ νὰ ζητήσῃ δάνειον. Μήπως η Διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος αὐτὸς ἀκριβῶς ἐπιδιώκει;

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

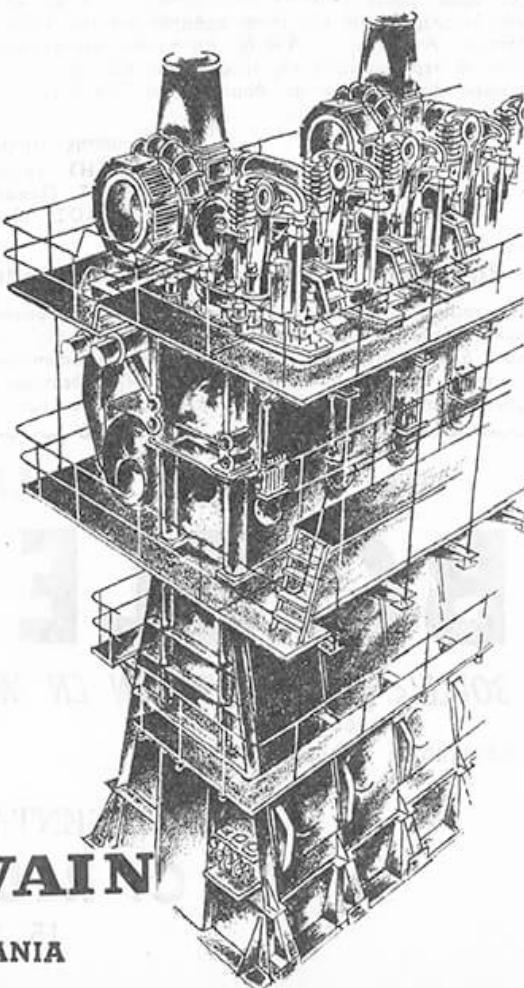
Προβάλλεται ὡς κρίσιμον θέμα διὰ τὸ Ν.Α.Τ. η ἀξιοποίησις τῶν δύο κεντρικῶν οἰκοπέδων του εἰς τὴν πρωτεύουσαν. Ἀπαιτεῖ πολλὴν σκέψιν καὶ προσοχὴν ὁ χειρισμός του, διὰ νὰ μὴ ζημιωθῇ καὶ μᾶλιστα σοδαρῶς, ἀντὶ νὰ ὠφεληθῇ, τὸ Ἰδρυμα. Η ἀνέγερσις οἰκοδόμης ὄγκου σημαντικοῦ, ἐπὶ ἀκινήτου μεγάλης ἀξίας, λόγω ἐπικαίρου θέσεως, πάντοτε παρέχει τὰς δυνατότητας ὑπόπτων συνδυασμῶν εἰς βάρος τοῦ ιδιοκτήτου, πολλὰ δὲ μᾶλλον, ὅταν οὗτος δὲν είναι ιδιώτης, ἀλλὰ



ΜΗΧΑΝΕΣ 25.000 ΙΠΠΩΝ
ΥΠΟ ΣΥΝΕΧΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ
ΑΝΕΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ

Μηχανές Δῆξελ θαλάσσης ὑψηλῆς πιέσεως
ὑπὸ στροβιλοφόρτισιν μὲν ἀποδόσεις μέχρι
25.200 ιππούσιν εἰς τὰς 110 στρ.)λεπτ., ἀντιστοιχούσας
εἰς μέσην ἐνδεικτικὴν πίεσιν 9,5 Kg/SQCM.
Ἡ καθοριζομένη, ὡς ἄνω, ἀπόδοσις ίσχυει
διὰ συνεχῆ λειτουργίαν — καὶ ύπὸ τροπικᾶς
συνθήκας — ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ
καὶ ἐπομένως η ὁμαλή ὑπηρεσία τοῦ πλοίου
μπορεῖ νὰ στηριχθῇ σ' αὐτὴ τὴν ἀπόδοσι.

Ἐκτὸς αὐτοῦ, διὰ εἰδικούς σκοπούς:
Ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις 10% ἄνευ χρονικοῦ δρίου
καὶ 20% διὰ συντομώτερα χρονικὰ διαστήματα.



BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικός Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΔΑΝΙΑ

ΤΗΛ. ΔΙΕΣΙΣ: BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

δημόσιος οργανισμός, με περιωρισμένην τὴν εύκινησίαν εἰς τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικνυομένων ἑκάστοτε ἀποφάσεων.

Ἐχουσα ταῦτα ὑπ' ὄψιν τῆς ἡ Διοίκησις τοῦ N.A.T. προχωρεῖ, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἀνωτέρων κλιμακίων τοῦ 'Υπουργείου, μὲ σύνεσιν καὶ συναίσθησιν τῆς εὐθύνης, εἰς τὴν ἀναζήτησιν τῆς ὄρθοτέρας, τῆς πλέον συμφερούσης, ἀδιαβλήτου ἐν ταυτῷ, λύσεως. 'Η ἀνοικοδόμησις τῶν δύο κεντρικῶν οἰκοπέδων τοῦ 'Ιδρυματος — τὸ ἐν εὐρίσκεται ἐπὶ τῶν ὁδῶν Πατησίων καὶ Καποδιστρίου καὶ τὸ ἔτερον 'Ακαδημίας καὶ Ὀμήρου — δύναται νὰ ἐπαιξήσῃ μὲν τὰ ἐπίστια ἔσοδα, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀποτελέσῃ, δικαίως ἡ ὁδίκως, τὴν ἀφορμὴν πρὸς σκανδαλοθηρίαν. Δύσκολοι οἱ καιροί!

Δύο, πάντως, λύσεις, προσφέρονται αὐτὴν τὴν στιγμὴν διὰ τὴν προσδόφορον ἑκμετάλευσιν τῶν ἐν λόγῳ ἀκινήτων: 'Η τῆς ἀνοικοδομήσεως δι' ἀντιπαροχῆς καὶ ἡ τῆς ἀνοικοδομήσεως δι' ἴδιων κεφαλαίων. Πρὸς τὴν πρώτην λύσιν ἥσαν σταθερῶς προσανατολισμένοι ἐπὶ ἔνα καὶ ἡμίσυ ἔτος περίπου οἱ ὑπερεσιακοὶ παράγοντες τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ 'Υπουργείου. Θὰ διετίθεται ἀμφότερα τὰ οἰκόπεδα εἰς οἰκοδομικάς ἐπιχειρήσεις, κατόπιν διαγωνισμοῦ καὶ θὰ ἐλάμβανε τὸ 'Ιδρυματος ἐν ψηλόν, τὸ ψηλότερον δυνατόν, ποσοστὸν ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἐμπορικῆς ἀξίας τῶν ἀνεγερθησμένων κτίριων. Βάσιν τῆς ἀντιπαροχῆς θὰ ἀπέτελει ἡ τρέχουσα τιμὴ τῶν διατιθέμενων οἰκοπέδων. Οὕτω διενηργήθησαν δύο διαγωνισμοί, ἐκ τῶν ὅποιων πρόσκυψε τὸ ἔχης ἀπροσδόκτονον, ἀλλὰ καὶ προκολούν τὰς ἐπιφυλάξεις ἀποτέλεσμα: Εἰς τὴν διάσημην ἐνὸς ἔξιμην, τοῦ μεσολαβήσαντος μεταξὺ τῶν δύο διαγωνισμῶν, αἱ πρώται προσφοραὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν ἐνεφάνισαν ἐντυπωσιακάς διαφοράς. Διὰ τὸ οἰκόπεδον τῆς ὁδού Πατησίων ἡ ἀντιπαροχὴ εἰς τὸν πρώτον διαγωνισμὸν καὶ εἰς τὸ δεύτερον 55,3% (ἡ πρώτη προσφορά εἰς τὸν διαγωνισμὸν αὐτὸν ἀνέφερε ποσοστὸν 58,8%, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ γενομένου ἐλέγχοι ἀπέδειχθη, ὅτι δὲν ἀνταπεκρίνετο εἰς τὰ πράγματα). Διὰ τὸ οἰκόπεδον τῆς ὁδού 'Ακαδημίας, ἡ ἀντιπαροχὴ εἰς τὸν πρώτον διαγωνισμὸν ἦτο 43,5% καὶ εἰς τὸν δεύτερον 50%. Αἱ σοφαρὶ αὐταὶ διαφοραὶ, ὡς ἡτο ἐπόμενον, εἴλκυσαν τὴν προσοχὴν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T., ἡτις ἥχθη κατόπιν ἐμπειριστατωμένης ἐρεύνης εἰς τὰ ἄξια συμπεράσματα:

'Η αιτουμένη ἀντιπαροχὴ εἶχε βασισθῆ ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν δύο οἰκοπέδων, ὑπολογισθεὶσής ἐπὶ τῶν δεδομένων τῆς κτηματαγορᾶς πρὸ 15μῆνου. 'Εκτοτε ἡ ἀξία τούτων ἀνετιμήθη σημαντικῶς, γεγονὸς τὸ ὅποιον ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς δύο διαφερομένους ἐπιχειρηματίας νὰ δειτιώσουν τὰ ποσοστά τῶν ἀντιπαροχῶν των.

Παρὰ ταῦτα, οὔτε καὶ τὰ νέα ποσοστά ἐκρίθησαν ικανοποιητικά, βάσει ὑπευθύνων πληροφοριῶν, αἵτινες συνεκνετρώθησαν ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ 'Ιδρυματος. 'Η αὐξανόμενη συνεχῶς ἀξία τῶν δύο οἰκοπέδων ἔδει νὰ ἔξασφαλίσῃ κατὰ πολὺ ψηλότερον ἐπίστιον εἰσόδημα εἰς τὸ N.A.T.

Κατόπιν τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν, κατέστη ἀναγκαῖα ἡ ἔξι ὑπαρχῆς θεώρησις τοῦ θέματος τῆς ἀξιοποιήσεως τῶν δύο οἰκοπέδων, ἐκρίθη δὲ ἀναγκαῖον νὰ μελετηθῇ ἡ λύσις τῆς ἀνοικοδομήσεως δι' ἴδιων κεφαλαίων. Εἰς ἐμπειριστατωμένην ἔκθεσιν τῆς ὑπερεσίας τοῦ N.A.T., ἡτις καὶ ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας, ἐπισημαίνονται τὰ πλεονεκτήματα καὶ τῆς λύσεως αὐτῆς, ἡτο ἐπίτευξις ψηλότερου ἐπήσιου εἰσόδηματος ἐκ τῶν δύο κτίριων, τὰ ὄποια καὶ θὰ εύρισκωνται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν κυριότητα τοῦ 'Ιδρυματος. 'Η λύσις αὐτῆς δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ μόνον μετὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Νομοσματικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν διάθεσιν τῶν ἀπαίτουμένων κεφαλαίων, ἡτις καὶ ἐζητήθη ἡδη διὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Αὐταὶ, ἐν συντομίᾳ, εἶναι αἱ δύο προσφερόμεναι λύσεις. Ποία δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ καλυτέρα; 'Η ἀνάτησης δὲν εἶναι εὐχέρεις, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενος εἶναι δημόσιος ὄργανος, κατὰ τεκμήριον δύσκαμπτος εἰς τὴν λήψιν ἀποφάσεων καὶ εἰς τὴν προστασίαν τῶν ιδίων του συμφερόντων. 'Η πρώτη ἐκ τῶν λύσεων, ἡ τῆς ἀντιπαροχῆς, ἔξασφαλίζει τὸ N.A.T. ἀπὸ τὰς καθυστερήσεις, διὰ

τὴν ἀνέγερσιν τῶν οἰκοδομῶν, ἀπὸ τὰς ὑπόπτους μηχανικῶν καὶ ἐργολάβων συναλλαγάς, ἐνώ συγχρόνως περιορίζει τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιτευξίας τοῦ ἀναλόγου μὲ τὴν ἀξίαν τῶν οἰκοπέδων εἰσόδηματος. 'Η δευτέρα λύσις, ἡ τῆς ἀνοικοδομήσεως δι' ἴδιων κεφαλαίων — αὐτὰ ἐν ἀφθονίᾳ ὑπάρχουν — δὲν ἔξασφαλίζει τὸ N.A.T. ἀπὸ σοδαράς ζημιῶν, λόγω καὶ του κινδύνου τῶν ὑπερβάσεων, ἐνώ ἐπιτρέπει τὴν ἐπιδίωξιν τοῦ ψηλότερου δυνατοῦ εἰσόδηματος.

Ἐάν, δεδιαίως, οἱ ὑπερεσιακοὶ παράγοντες τοῦ 'Υπουργείου καὶ τοῦ N.A.T. ἐπετύγχανον σοδαράς τινας ἐγγυήσεις διὰ τὴν υἱοθέτησιν τῆς δευτέρας λύσεως, ἡτοι αὐτοτράπησιν τοῦ ἔργου, συνεργασίαν ἐμπίστων τεχνικῶν κλπ., τότε θὰ ἐπερπέται αὐτὴ νὰ προτιμηθῇ. Πλήρης θὰ ἡτο ἡ ἀξιοποίησις ὑπὲρ τοῦ 'Ιδρυματος τῶν δύο κεντρικῶν οἰκοπέδων. 'Ερωτάται ὅμως: Είναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἐφικτοί αἱ ἐγγυήσεις αὐταὶ;

Η ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Οἱ κατωτέρω ἀριθμοὶ ἔρχονται νὰ καταδείξουν τὴν ἔκτασιν τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν στροφῆς τῶν ὑπαναπτύκτων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα χωρῶν. 'Εφιλοδόξησαν καὶ τὸ ἐπιτυχάνουν, χάρις εἰς τὰς πιστωτικὰς διευκολύνσεις, νὰ ἀποκτήσουν τοῖον ἐμπορικὸν στόλον.

Είναι ἀποκαλυπτικά, πράγματι, αἱ δοθεῖσαι ἀπὸ τοῦ 1951 καὶ ἐντεῦθεν παραγγελίαι εἰς τὰ ιππωνικὰ καὶ μόνον ναυπηγεῖα. Δέκα τοιάνται χώραι προέδρησαν εἰς τὴν κατασκευὴν 120 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.350.449 τόννων π.ν., μὲ τὴν κάτωθι κατανομὴν (δὲν συμπεριλαμβάνονται αἱ ἔναντι ἐπανορθώσεων ναυπηγήσεις εἰς τὴν ἱππωνιαν):

Σημαῖαι	Πλοια	T. d.w.	Σημαῖαι	Πλοια	T. d.w.
Ίνδια	16	329.545	Τουρκία	13	101.900
Φιλιππίναι	19	176.330	Φορμόζα	9	94.200
Βραζιλία	20	146.120	Ινδονησία	19	73.400
Κούβεϊτ	3	152.400	Ιράκ	2	16.660
Χόγκ Κόρκ	11	127.054	Κούβα	2	6.400
Ισραὴλ	5	121.750	Πακιστάν	1	5.690

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν αἱ ἀνωτέρω ναυπηγήσεις ἀνεφέρονται εἰς 18 μικτά σκάφη, 10 μπάλκ - κέρριερς, 29 δεξαμενόπλοια καὶ 63 συνήθη φορτηγά.

Μᾶς ἐνδιαφέρουν περισσότερον αἱ δύο γειτονικαὶ μας ναυτιλίαι, ἡ Ισραηλινή καὶ ἡ τουρκική. Τὸ Ισραὴλ ἀφοῦ ἔξηντλησε τὰ κονδύλια τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων εἰς κατασκευὰς πλοίων εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, ἐστράφη καὶ πρὸς ἄλλας χώρας, λχ. τὴν Γελλίαν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ολλανδίαν, ἔτι δὲ καὶ τὴν Ιππωνιαν. Τὰ εἰς τὴν τελευταίαν ταῦτην χώραν ναυπηγήθησαν σκάφη ἡσαν τὰ ἀδελφά δεξαμενόπλοια «Ορόβρας» καὶ «Πάτριας» τῶν 27.500 τόννων π.ν., ἔκαστον καὶ τὰ φορτηγά λάινερς «Σαδίτ», «Σαχάρ» καὶ «Νο 827», τῶν 7.000 τόννων ἔκαστον.

Τὰ διὰ τὴν Τουρκίαν (κρατικῆς ιδιοκτησίας) ναυπηγήθεντα σκάφη, ἀνεφέροντο αἱ ποκλειστικῶς εἰς δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγά γραμμῆς. Τὰ δεξαμενόπλοια ἡσαν δύο, «Μπατράμ» καὶ «Κάπται Α. Ἀλιάκο», τῶν 21.000 τόννων π.ν. ἔκαστον, ἐνώ τὰ ἔνδεκα φορτηγά γραμμῆς ἀνεφέροντο εἰς τέσσαρας κατηγορίας μεγεθῶν: Τὰ «Ἀμάσεια» καὶ «Ντενιζίλι» ἡσαν τῶν 3.500 τόννων ἔκαστον, τὰ «Καΐζερι», «Μπολούν» καὶ «Σακάρια» ἡσαν τῶν 5.500 τόννων, τὰ «Νο 27 Μαΐου», «Β. Ρεσίτ Πασσάς», «Γαζή Όσμάν Πασσάς» καὶ «Μίδατ Πασσάς» ἡσαν τῶν 5.150 τόννων ἔκαστον, τὰ δὲ δύο μεγαλύτερα «Μιμάρ Σινάν» καὶ «Ναμίκ Καμάλ» ἡσαν τῶν 7.900 τόννων π.ν. ἔκαστον.

Ἄξιοσμείωτον, διὰ δὲλαι αἱ ἀνωτέρω κατασκευαὶ ὄφειλονται εἰς τὴν κρατικὴν πρωτοβουλίαν καὶ ἀνήκουν εἴτε ἀπευθείας εἰς τὸ Κράτος εἴτε εἰς ὄργανον τοῦ ήμικρατικήν ἔχοντας τὴν μορφήν. 'Ο ίδιωτης ἐφοπλιστής ἀπουσιάζει, πλὴν τῆς περιπτώσεως τοῦ Χόγκ Κόρκ. Τὸ μάνα, πάντως, τῶν μεγάλων πιστώσεων εἶναι τὸ κίνητρον τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων. Καὶ συνεχίζονται...

COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI

SHIPPING AGENCY LIMITED

ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

NAFTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Λ.Δ.

ΕΔΡΑΙ

ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

IZMIR,

Cumhuriyet Bulv. 104

P.O.B. 226

Telegrams: RAMMOC

Telephone: 35734

Telephone: 26455

ANTIPROSOPOI EIΣ OLOYES TOUS TOYRKIKOUS LIMENAS EIDIKI YPIRESEIA DIA TAS TRANZITO DIELAEYESIES TON STENON

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑI:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ "ΕΙΔΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ..

'Αξιότιμες κ. Διευθυντά,

Καταστάνοντας κοινωνόν, τούς είς τὸ ἔγκριτον περιοδικὸν «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 15ης Φεβρουαρίου ἐν. ἔτους δημοσιεύθεντος σχολίου., ὑπὸ τὸν τίτλον «ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΚΑ» τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Συνδέσμου Ιδιοκτητῶν γραφείων ναυτικῶν ὑποθέσεων, ἔκρινεν ἐπιβεβλημένον νὰ ἀποστέλλῃ ὑμῖν τὴν παρούσαν καὶ νὰ σᾶς παρακαλέσῃ διὰ τὴν διὰ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὰ κάτωτα.

1. 'Ἐν Πειραιῇ ὑπάρχουσι καὶ λειτουργούσι γραφεῖα, παγκοίνιος γνωστά, ὑπαγόμενα εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Συνδέσμου μας. Πάντα ταῦτα ἐφωδιασμένα δι' ἀδειῶν, δεδήλωμένα καὶ ἐλεγχόμενα παρὰ τῶν οἰκείων Οἰκονομικῶν Ἐφορίων, ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν ἐξυπηρέτωσι τοὺς ναυτικούς, ἐντύπως, ἀδύνατος καὶ εἰλικρινῶς εἰς πλείστας ὅσας ὑποθέσεις, αἵτινες ἀναφύονται εἰς τούτους.

2. "Ἡδη ἀπὸ καιροῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Συνδέσμου παρὰ τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡ Διοίκησις ἀγωνίζεται ἵνα ἔξευρεθῇ τρόπος, ὥστε νὰ ἀποκλεισθῶσι πλείστας δοσοῖ, ἐσχάτως ὑπεισελθόντες εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἀνευθύνως ἀπασχολούμενοι, ἀνεῦ γραφείων, περιφερόμενοι εἰς τὰ καφενεῖα, διόπου συχνάζουσιν οἱ ναυτικοὶ καὶ εἰς τοὺς διαδρόμους τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. Καὶ αὐτοὶ ἐκθέτουν τοὺς πραγματικῶς καὶ νομίμως ἀσκούντας τὸ ἐπάγγελμα, διατηρούντας τὰ ὡς ἄνω μηνηστένα γραφεῖα. Αὐτοὶ, λοιπόν, δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶσιν ὡς «μεσάζοντες» καὶ οὐχὶ τὰ «εἰδικὰ γραφεῖα», ὡς ὑμεῖς ἀναφέρετε εἰς τὸ δημοσίευμά σας.

3. Σχετικῶς μὲ τὸ τρόπον λειτουργίας καὶ τὰ ἐκάστοτε ἐπικρατοῦντα συστήματα ἐργασίας τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν δυνάμεθα νὰ ἐκφέρωμεν γνῶμην, καθόσον τοῦτο ἐκφεύγει τῆς ἀρμοδιότητός μας. Ἀπλούμεν, πάντως, δῆτα εἰς τὰ ἐκάστοτε ὑποβαθλώμενα εἰς Υ.Ε.Ν. αἴτηματα ναυτικῶν, μέσω τῶν γραφείων μας, τηρεῖται αὐστηρῶς ἡ προτεραιότης, συνετῶς οὐδόλως δυνάμεθα νὰ πιστεύσωμεν τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὸ δημοσίευμά σας δῆτα, εἶναι δυνατὸν δι' ἄλλης κολασίμου ὁδοῦ νὰ τακτοποιοῦνται ὑποθέσεις αὐθιμερόν, ὡς ἡ ἐκδοσίς ναυτικῶν φυλλαδίων, δεδομένου δῆτα διὰ μόνον τὰς ιατρικὰς γνωματεύσεις (ἀκτίνες — ιατροί), ἀπαιτεῖται χρονικὸν διάστημα τεσσάρων ημερῶν, ἐκτὸς τῶν ἀλλων ἀναγκαιούσων διατυπώσεων πρὸς τοῦτο.

Διὰ τ' ἀνωτέρω ὄρθιον καὶ φρόνιμον θὰ ἡτο, ἐὰν πραγματικῶν δύνασθε νὰ ὑποδείξετε συγκεκριμένας περιπτώσεις καθ' ἄς εἰς μίαν καὶ μόνον ἡμέραν διεκπεραίωθησαν ὡς ἄνω ὑποθέσεις καὶ τοῦτο, πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν. Πολέπει νὰ παταχθῇ ὡς κολάσιμος ἡ πρᾶξης αὐτῆς, διότι ἀθεμίτως συναγωνίζεται τὰ γραφεῖα μας, τὰ ἐπωμιζόμενα τόσας εὐθύνας.

Εὐχαριστοῦντες διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελοῦμεν μετὰ τιμῆς.

Ἐντολὴ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
Ο Πρόεδρος

Πειραιεύς, 26 Φεβρουαρίου 1963

NIK. KARDOHNS

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: "Ἄν δολιγώτεροι ἡσαν αἱ γραφεῖοκρατικαὶ διοιτυπώσεις, αἱ προβαλλόμεναι διὰ λόγους εὐνοήτους, καὶ δῆν ἐπροθυμοποιοῦντο αἱ ὑπηρεσίαι — τὰ κατώτερα κλιμάκια — εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτικῶν, δὲν θὰ ἐδικαιολογεῖτο ἡ ὑπαρξίς τόσων καὶ τόσων ὡργανωμένων ἡ ἀνευθύνων «εἰδικῶν γραφείων» οὔτε

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜAI ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX 27 046

καὶ θὰ ἐθεωρεῖτο ὡς ἀθέμιτος κατ' αὐτῶν συναγωνισμὸς ἡ ταχυτέρα διεκπεραίωσις τῶν ὑποθέσεων τῶν ναυτικῶν μας. Αὐτή, ἀλλοις τε, ἡ καταγγελλομένη ὅπὸ τὸν γνωρίζοντα τὰ πράγματα ἐπιστολογράφον μας δραστηριότης τῶν μεσαζόντων εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς διαδρόμους τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, ἀποκαλύπτει μίαν θλιβερὰν κατάστασιν, μὴ συνάδουσαν, βεδαίως, μὲ τὸν «δημιουργικὸν ὄργασμόν» τὸν κρατοῦντα, κατὰ τὸν κ. Ζέπον, εἰς τὸν «Υπουργείον μας».

ANEY ΣΧΟΛΙΩΝ

'Αξιότιμες κ. Διευθυντά,

Εύρισκομενος πρὸς ἔδυομάδος μετὰ τῆς οἰκογενείας μου ἐν τῇ λουτροπόλει τῆς Νεκοτσέας, πρὸς παραθερισμόν, καὶ κατὰ τὸν περίπατον εἰς τὸν οὐρανούμονα λιμένα, περὶ τὴν 2αν τρέχοντος, ἡσθάνθημεν, ὡς "Ἐλλήνες τοῦ ἔξωτερικοῦ μεγάλην ὑπερφάνειαν παρατηρούντες τὰ κάτωθι Ἑλληνικὰ πλοιά, φορτώνοντα σιτηρά: «Δέσποινα», «Υδρούσσα», «Μαρία Ξυλά» καὶ «Καλλιόπη Λεμού». Τὰ ἀνωτέρω, καθαρά, περιποιημένα πλοῖα, ήσαν ὀμολογουμένας τὸ στόλισμα τοῦ λιμένος.

Μεγάλην ὅμως ἀπογοήτευσιν καὶ ἐντροπὴν ἡσθάνθημεν, δηταν ἀντικρύστημεν τὸ πλοῖον «Εὔξεινος». Θά ἐνόμιζε κανεὶς δῆτα ἡ ἀρτί ἀνασυρθὲν καναύγιον. Τόση ἡτο ἡ σκουριά, τὸ χάλι του καὶ ἡ ἐπικρατοῦσα ἐγκαταλειψία. 'Ακοῦμ καὶ τὰ σχοινία μὲ τὰ όποια εύρισκετο δεμένο τὸ πλοῖον αὐτὸν ἡσαν ἔσφισμένα καὶ ἐλεινά. Τὸ λυπτηρότερον δύωσαν σημεῖον, δῆτα δῆτα καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ σημαῖα του, δὲν ἡτο εἰς καλυτέραν κατάστασιν. Εἰς τὸ τέταρτον τοῦ κανονικοῦ μεγέθους, ξεδαμμένη, ἀποτελοῦσε καὶ ἔκεινη, μαζὶ μὲ τὸ πλοῖον, μίαν δχι καλὴν παράστασιν τῆς 'Ἑλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Τέτοια ἐντύπωσι μᾶς προύξενης τὸ πλοῖον αὐτό. 'Ηελήνων μὲν νὰ μάθωμεν τὸν λόγον τῆς παντελοῦς ἐγκαταλειψεως. Συνωμιλήσαμεν μὲν ἔνα μέλος τοῦ πληρώματος. Μᾶς ἀπήντησεν: «Ἐδῶ, μπάρμπα, μᾶς ἔχουν ταράξει στὴν πείνα καὶ σὺ συνιανιά!

Δέν ἔχω νὰ προσθέσω ἔτερόν τι. 'Εφρόντισα μόνον καὶ ἐπληροφορήθην, δῆτα τὸ ύμετέρον περιοδικὸν εἶναι τὸ μόνον, εἰς τὸ εἶδος του ἀπὸ ἀπόψεως σοδαρότητος καὶ κύρους. Δι' αὐτὸν καὶ ἡ παρούσα ἐνόχληση.

Διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς

I. ΜΩ·Υ·ΣΟΓΛΟΥ
JULIAN ALVAREZ 1030
BUENOS AIRES

Μπουένος "Αὔρες, 12 Φεβρουαρίου 1963

Consign Your Vessels in Full Confidence to

Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 — ANTWERP · BELGIUM

SHIPBROKERS,
BUNKER CONTRACTORS,
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:

ANTWERP
ZEEBRUGGE
GHENT
BRUSSELS
DUNKIRK
ROTTERDAM
AMSTERDAM



Telegr. Address: FURNESS - ANTWERP

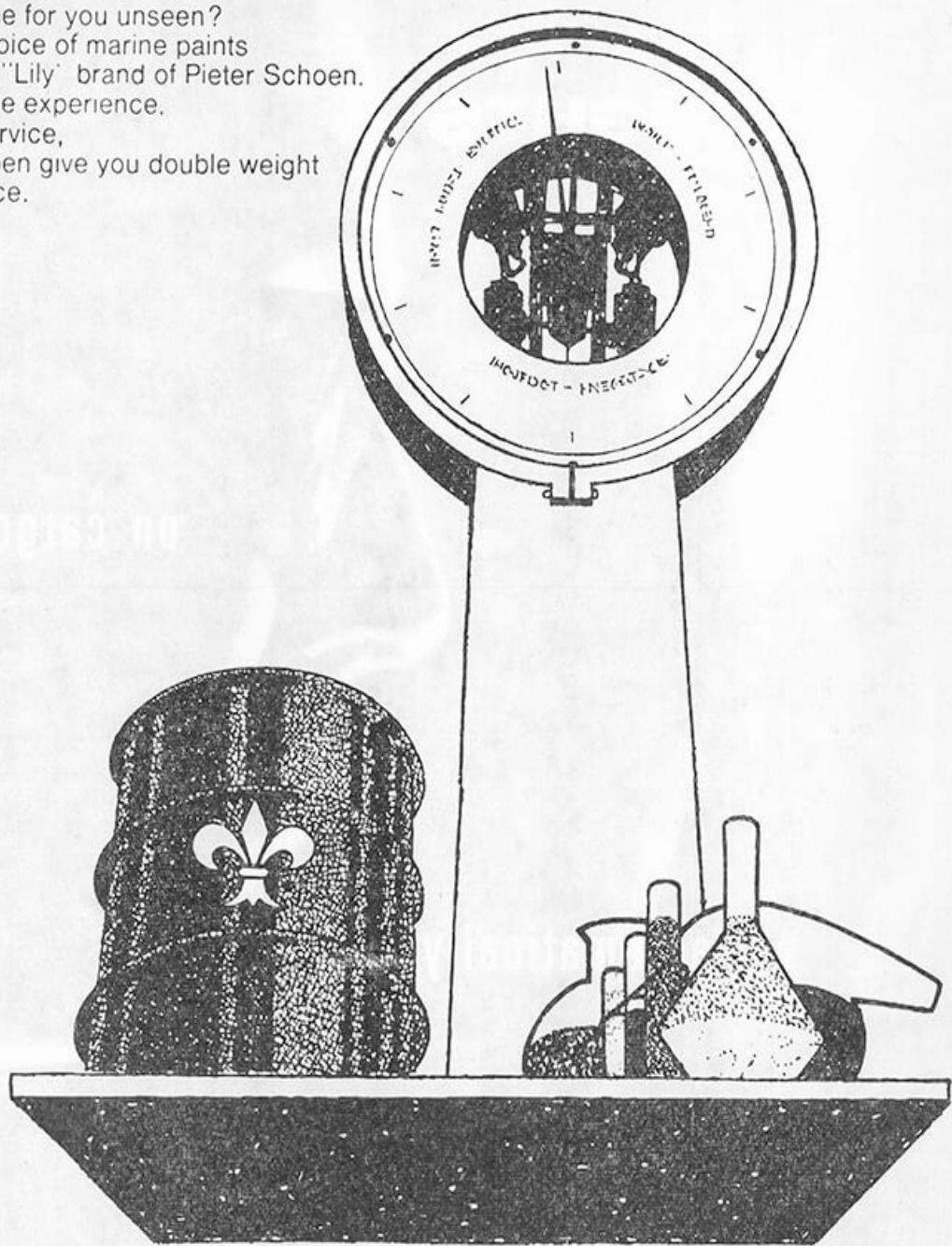
Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)

Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178

AN 03-179

Do you count in everything?

Do you count in, too, all the work
that is being done for you unseen?
If you do, the choice of marine paints
is a simple one: "Lily" brand of Pieter Schoen.
If you count in the experience,
research and service,
then Pieter Schoen give you double weight
for the same price.



Pieter Schoen & Zoon Ltd.

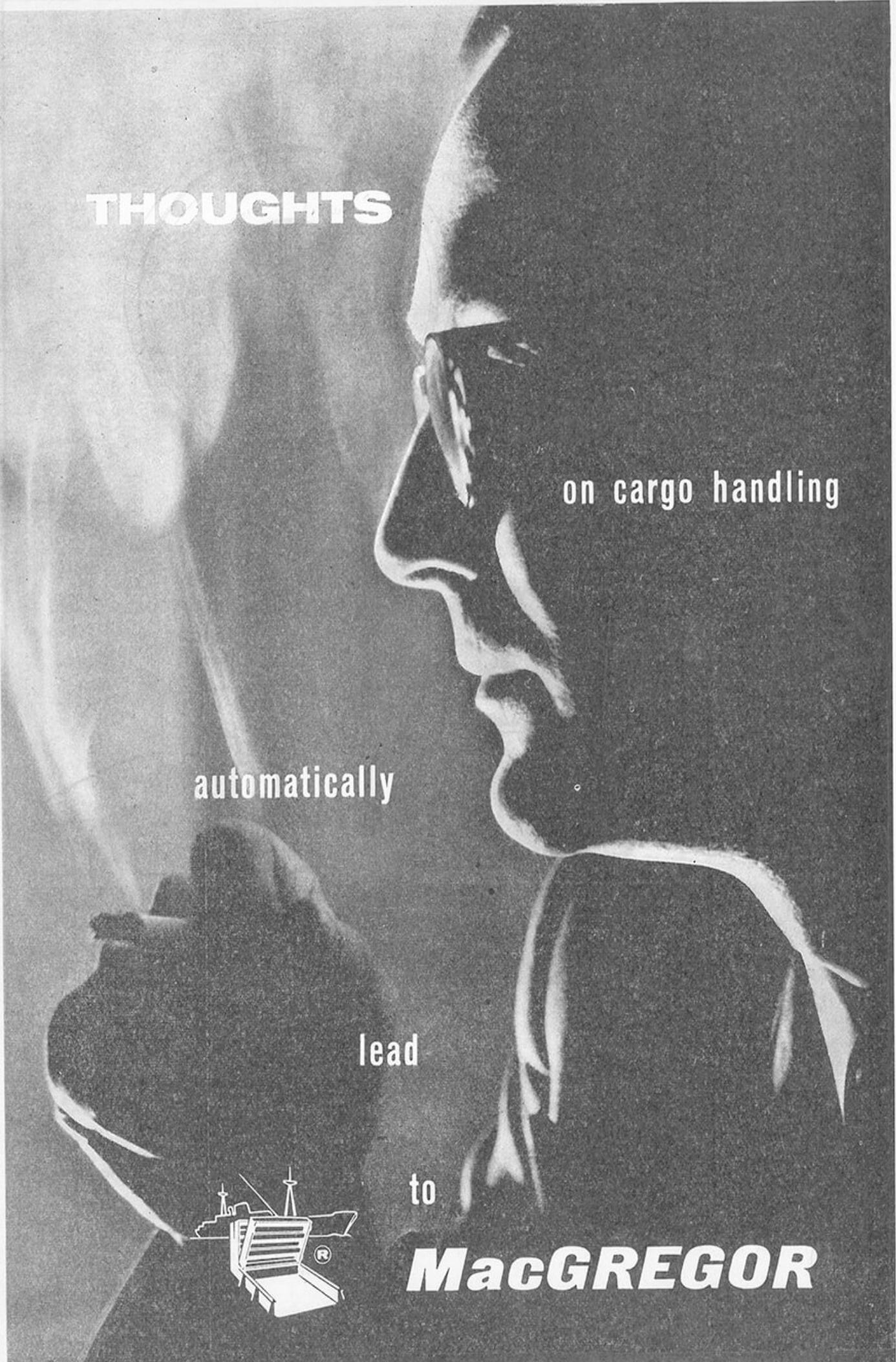


Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

Service and deliveries
in the United States
by Devoe and Raynolds Co. Inc.





THOUGHTS

on cargo handling

automatically

lead

to

MacGREGOR



ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΙΝ ΤΟΥ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΥ

ΑΜΒΛΥΝΕΤΑΙ Η ΚΕΝΤΡΟΜΟΛΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΕΘΝΙΚΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΤΑΣΙΣ

ΠΩΣ ΕΡΜΗΝΕΥΕΤΑΙ Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

«Η απόφασις του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου των 'Ηνωμένων Πολιτειών επί της γνωστής ύποθέσεως της ἐπεμβάσεως των ἀμερικανικών συνδικαλιστικών ναυτεργατικών ὄργανων εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητών καὶ ναυτεργατών επὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν, ἔξεδόθι ὡς ἡδη ἀνηγγέλθη. Ἐπρόκειτο περὶ τεσσάρων ύποθέσεων, αἵτινες συνεχεδικάσθησαν.

Αἱ τρεῖς ἐκ τῶν ύποθέσεων τούτων ἀφέωρων τὴν ὅδουριαν ἐταῖριαν Empresa Honduras de Vapores S.A. Τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς εἰχον τὴν ιθαγένειαν τῆς 'Ονδούρας, ὅπου εἶχον καὶ τὴν κατοικίαν τῶν. Εἶχον ύπογράψει ὄνδουριαν ναυτολόγιον, οἱ δὲ ἐν γένει ὥρι τῆς ἐργασίας τῶν καὶ ὁ μισθὸς εἶχον καθορισθῇ διὰ συλλογικῆς τινος συμβάσεως ύπογραφείσης μετὰ τῆς συνδικαλιστικῆς ὄργανων Sociedad Nacional de Marimeros de Honduras.

Τὰ πλοῖα τῆς Empresa Honduras de Vapores εἶχον ἐκναυλωθῆν διὰ χρονοναύλωσεως πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ἐταῖριαν United Fruit Company, ἡτὶς καθώριζε τοὺς λιμένας προσεγγίσεως, τὰ φορτία καὶ τοὺς ἀπόπλους, ἐντάξασα τὰ πλοῖα ταῦτα εἰς τὸν ἴδιον τῆς στόλου. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐταῖρια United Fruit κατεῖχε τὸ σύνολον τῶν μετοχῶν τῆς Empresa Honduras de Vapores, ἔξελεγεν αὐτὴ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Empresa, ἐκ κατοίκων 'Ονδούρας ἀποτελούμενον. Ἡ United Fruit Company ἀνήκει εἰς Ἀμερικανοὺς πολίτας, εἰχε δὲ τὴν ἔδραν αὐτῆς ἐν Βοστώνῃ.

Ἐπηκολούθησαν τὸ γνωστὰ γεγονότα. Τὰ κατώτερα δικαστήρια κληθέντα νὰ διατάξουν τὴν παρεμπόδισιν τῆς ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Ναυτεργατικῆς Ἐνώσεως τῆς Ἀμερικῆς ἀποφασισθῆσης διενεργείας ἐκλογῶν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς Empresa, ίνα ἐκλέξουν τὸν ἐκπρόσωπόν των, ἔξεδωσαν ἀντίθετος ἀποφάσεις.

Εἰς τὴν τετάρτην ύπόθεσιν, ἐπρόκειτο περὶ δύο πλοίων τῆς Ineres Steamship Company ὑπὸ λιδεριανῆν σημαίαν. Ἡ ἐταῖρια ἡτο λιδεριανὴ, ἀνήκουσα ἐξ ὀλοκλήρου εἰς 'Ιταλίαν, ὅπου τὰ πληρώματα ἐλάμβανον τὰς ἀδείας τῶν καὶ τὰ πλοῖα ὑφίσταντο τὴν ἐπίστασιν ἐπιτεώρσιν. Τὰ πληρώματα ἀμφοτέρων τῶν πλοίων ἦσαν ἀλλοδαποί (πλεῖστοι τούτων, 'Ιταλοί) ναυτολογούμενοι ἐν 'Ιταλίᾳ, ὅπου ὑπέγραφον λιδεριανὸν ναυτολόγιον. Ἡ ἐταῖρια διετήρει γραφεῖον ἐν Λονδίνῳ, δὲν διετήρει ὅμως γραφεῖον ἐν Λιδερίᾳ. Εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, ἡ ἐταῖρια ἐστεγάζετο εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ineres Line Agency Inc., ἐταῖριας Ιδρυμέσθετος κατὰ τὸν νόμον τῆς πολιτείας τῆς Νέας 'Υόρκης καὶ ἐλεγχομένης ὑπὸ τῆς Ineres Steamship Company, ἡτὶς ἔχοταις μέρες εἰς πράκτων αὐτῆς. Ὁ πρόδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τῆς Ineres Steamship Company, 'Ιταλὸς ὑπήκοος, διέμενεν ἐν μέρει εἰς Νέαν 'Υόρκην, διετέλει ἀμισθος διοικητικὸς σύμβουλος τῆς Ineres Line Agency, εὐρισκόμενος δὲ ἐν Νέα Υόρκη διηθύνεν τὰς ἐργασίας τῆς Ineres Steamship Company ἐκ τῶν γραφείων τῆς ὡς πράκτων χρησιμεύσης ἐταῖριας.

Καὶ ἐδῶ ἔδιχάσθησαν αἱ γνῶμαι τῶν κατωτέρων ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, δταν τοῦτα ἐκλήθησαν ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ναυτεργατικῆς Ἐνώσεως (picket) πραγματοποιηθείσεων πότης Διεθνοῦς Ναυτεργατικῆς Ἐνώσεως, ἀποπειραθείσης νὰ ὄργανώσῃ τὰ πληρώματα τῶν δύο πλοίων τῆς Ineres. Συνεπείᾳ τῶν ἐκδηλώσεων τούτων ἡκυρώθησαν πολλοὶ περιηγητικοὶ πλόες.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς ύποθέσεις τῆς Κυρρεα, ὁ δικαστής Clark ἀπαγγέλλων τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου ἀνεφέρθη εἰς τὸ προηγούμενον τῆς πρὸ ἔτῶν ἐκδοθείσης ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ύποθέσεως Βενζ κατὰ Compania Naviera Hidalgo. Ἐκεῖ ἐπρόκειτο περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ύποθέσεων τοῦ νόμου Τάφτ - Χάρτλεϋ ἐπενεχθεισῶν τροποποιήσεων εἰς τὸν νόμον περὶ σχέσεων ἐν τῇ ἔθνικῇ ἐργασίᾳ καὶ ἔκριθη, ὅτι ὁ νόμος ἐκεῖνος δὲν ἐφημρόζετο ἐπὶ ἐργαστῶν, μὴ ἐργαζομένων ἐν Ἀμερικῇ.

«Ἡ παρούσα ύπόθεσις — συνέχισεν — διαφέρει τῆς ύποθέσεως Βενζ εἰς δύο σημεῖα: Πρῶτον, ἐδῶ πρόκειται περὶ στόλου πλοίων μὴ εὐρισκομένων προσάκριως εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἀλλὰ κανονικῶς ἐκτελουντῶν πλάσα μεταξὺ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀμερικανικῶν λιμένων καὶ Δεύτερον, ἡ πλοιοκτησία τῶν ἀλλοδαπῶν πλοίων ἐλέγχεται ὑπὸ ἀμερικανικῆς ἐταῖριας, εἰς ἣν ἀνήκουν αἱ μετοχαὶ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖριας. Σημειούνται, ὅτι ἀμφότερα τὰ σημεῖα ταῦτα ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰ «σημεῖα ἐπαφῆς», ἀτινα ἀναζητεῖ τὸ ἀναπτύξαν τὴν θεωρίαν ταύτην, Ἐθνικὸν Συμβούλιον Ἐργασιακῶν Σχέσεων, ἵνα κρούξῃ ὡς ἐφαρμοζόμενον ἐν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ σχέσεων ἐν τῇ ἔθνικῇ ἐργασίᾳ.

«Ἡ ἐφαρμογὴ ὅμως τῆς θεωρίας ταύτης μέχρι τῶν ἀκροτάτων αὐτῆς συνεπειών θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν διτὶ, τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ ἐρευνᾷ τὴν ἐσωτερικὴν ιεραρχίαν καὶ τάξιν ἐπὶ πάντων τῶν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας προσεγγιζόντων πλοίων ὑπὸ ἔνεσα σημαίας. Τοιαύτη παρέμβασις θὰ ἐδημιουργεῖ σοδαρὰ ἀναταραχὴν οὐ μόνον ἐν τῇ περιοχῇ τῷ ναυτικοῦ δικαίου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς διεθνεῖς ἡμῶν σχέσεις. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀποφάσεων τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβούλιου, θὰ ἡγάκακε τὰ δικαστήρια νὰ προβούσιν εἰς ἐφαρμογὴν τῶν κυρώσεων τοῦ νόμου ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνεσην σημαίαν μὲν μόνον αἴτιολογικού τὸν τὴν εἰς ἔκσταν περίπτωσιν στάθμισιν τῆς συνδρομῆς τῶν «σημείων ἐπαφῆς». Τοῦτο ἀναγκαίως θὰ ἥγειν εἰς διεθνεῖς προστριβάς, πρακτικῶς δὲ θὰ ἡτο ἀνέφικτον.

Τὸ ζήτημα δύμας κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἀναλύεται εἰς τὸ διασκόλον ἔρωτημα, ἐὰν ὁ περὶ σχέσεων ἐν τῇ ἔθνικῇ ἐργασίᾳ νόμος — ὡς γέγραπται — δύναται νὰ θεωρῇ ὡς ἐφαρμοστέος ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνεσην σημαίαν ἀπασχολούντων ἀλλοδαπούς ναυτικούς. 'Υπεστριψθη τοῦτο ὑπὸ τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων σημαίαν, αἵτινες ἐπεκαλέσθησαν, ὅτι ἡ γραμματικὴ ἐρμηνεία τοῦ νόμου μάχεται ὑπὲρ τοιαύτης ἀπόφεως.

Τὸ δικαστήριον δὲν ἀποδέχεται τὴν ἀποφύν ταύτην, οὐδὲ ἀνιχνεύει ἐν κειμένῳ πραγματευομένῳ περὶ «Ἀ μερικανὸν ἐργαστῶν, οὐδὲν ὁ περὶ σχέσεων ἐν τῇ ἔθνικῇ ἐργασίᾳ νόμος — ὡς γέγραπται — δύναται νὰ θεωρῇ ὡς ἐφαρμοστέος ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνεσην σημαίαν ἀπασχολούντων ἀλλοδαπούς ναυτικούς. 'Υπεστριψθη τοῦτο ὑπὸ τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων σημαίαν, αἵτινες ἐπεκαλέσθησαν, δὲν τὴν ἀπετύπωσαν ἐν τῷ κειμένῳ τοῦ νόμου. 'Επομένως τὸ δικαστήριον κρίνει, διτὶ δὲν ὑφίσταται θεμέλιον ἵνα στηριχῇ ἐρμηνεία ἐπεκτείνεται ἀμερικανικὴ δικαιοδοσίαν καὶ ἐφαρμογὴν ἀμερικανικῶν νόμων ἐπὶ τῶν ἐσωτερικῶν ὑπόθεσεων καὶ τῆς διοικήσεως πλοίων ὑπὸ ἔνεσην σημαίαν (ἐν προκειμένῳ, ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς 'Ονδούρας) ἀντίθετος πρὸς τὴν παρεχομένην αὐτοῖς προστασίαν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εξωτερικῶν καὶ τοῦ Κογκρέσου. 'Η προσοχὴ τοῦ δικαστηρίου ἐπεστήθη ιδιαιτέρως ἐπὶ τοῦ δικαστηρίου οὐδὲν τοῦ διεθνοῦ δικαίου, γενικῶς ἀνεγνωρισμένων, ὁ νόμος τῆς χώρας, ἡ τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοίον, καταλαμβάνει καὶ ρυμίζει τὰς ἐσωτερικῆς φύσεως σχέσεις ἐπ' αὐτοῦ. 'Εντεῦθεν δὲν ἀποκλείεται ἡ δυνατότης ἐμφανίσεως διεθνῶν περιπλοκῶν, λόγῳ τῆς συντρεχούσης ἐφαρμογῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου καὶ τοῦ Κώδικος 'Ἐργα-

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

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

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

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

ΠΤΕΡΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

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

σιας της, 'Ονδούρας, ητος είναι άναπόφευκτος, έτσι δεχθώμενος έπεκτασιν της, άμερικανικής δικαιοδοσίας, έπι τών έν λόγω πλοιών.

Έντευθεν κρίνεται ως και έν τη υπόθεσει Βιντζ, ότι ίνα δεχθώμενος την έπεκτασιν της άμερικανικής δικαιοδοσίας έπι τοιούτων λεπτών θεμάτων διεθνών σχέσεων, προϋποθέτει ρητώς μαρτυρουμένη σχετικήν πρόθεσιν τού νομοθέτου. Ταισύτην ρητήν πρόθεσιν τού νομοθέτου ούτε τό δικαστήριον ούτε οι διάδικοι ήδυνθήσαν νά θεμελιώσουν σαφώς. 'Εκριθη θέν, ότι τό 'Εθνικόν Συμβουλίου άνευ δικαιώματος διέταξε τήν διενέργειαν έκλογων μεταξύ τών πληρωμάτων τών έν λόγω πλοιών.

Τούτο, προσέθεσεν ό δικαστής Clark, δέν καταλήγει είς μείσων τής άμερικανικής κυριαρχίας ή τών δικαιωμάτων τού Κογκρέσου. Τό τελευταίο τόύτο είναι άρμοδιον νά τροποποιήσῃ τήν έπι τού θέματος νομοθεσίαν και νά λάβῃ τήν σχετικήν «πολιτική» φύσεως άπόφασιν.

"Οσον άφορά τήν υπόθεσιν Ingers, ό δικαστής Clark είπεν, ότι ή άνωτέρω τεθείσα άρχη έφαρμόζεται και έπι τής υπόθεσεως ταύτης. 'Αναφέρομενος είς προηγουμένας άποφάσεις, ών έγινεν έπικλησις ύπερ τών άποφευκών τής Διεθνούς Ναυτεργατικής 'Ενώσεως, άπεσαφήνισεν, ότι είς τάς περιπτώσεις έκεινας άπεκλείσθη ή δικαιοδοσία τών άμερικανικών δικαστηρίων έπι θεμάτων άνηκόντων είς τήν δικαιοδοσίαν τού 'Εθνικού Συμβουλίου Έργασιαν Σχέσεων. 'Ηδη όμως πρόκειται περί διαφόρου ζητήματος. 'Ηδη έκριναμεν, ότι τό 'Εθνικόν Συμβουλίου δέν δύναται νά έπικλεσθη τήν νόμον έπι πλοιών ύπο ξένην σημαίαν χρησιμοποιούντων άλλοδαπούς ναυτικούς, ήνα διενεργήσῃ έκλογάς έπι αὐτών. 'Ασχολούμενοι μέ τό ζήτημα τών συνδικαλιστικών έκδηλώσεων (picket) έκ μέρους άμερικανικής όργανώσεως κατά πλοίου ύπο ξένην σημαίαν, κρίνομεν ότι όπως και ή δικαιωμάτων τού 'Εθνικού Συμβουλίου νά διενεργήσῃ έκλογάς άποκλείεται, ούτω άποκλείεται ή δικαιοδοσία αύτού πρὸς παρεμπόδισιν άνισονόμων έργασιακών συμφωνιών, ητος στηρίζεται έπι τής συνδρομής περιστάσεων «θιγουσών τό έμποριον» και τούτο διότι ή έκμεταλλευσις πλοίων ύπο ξένην σημαίαν, χρησιμοποιούντων άλλοδαπούς ναυτικούς, δέν έμπιπτει έντος τής έννοιας τής έκφράσεως έμποριον, ώς χρησιμοποιεῖ ταύτην ό άμερικανικός νόμος.

Σ ημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Λήγει ούτω ό από τού 1960 άρχαμενος όγων τών ναυτεργατικών όργανώσεων κατά τών ύπο ξένην σημαίαν πλοιών. 'Η νίκη τών έφοπλιστών είναι περιφανής. 'Ελύθη ύπερ αύτών τό όκανθοδες νομικὸν ζήτημα. 'Η διαδικασία διεξαχθείσα δυνάμει τής λεγομένης «petition of certiorari», ήσχολήθη μόνον μέ τό νομικὸν ζήτημα. 'Απόκειται ηδη είς τά κατώτερα δικαστήρια ή κατάλληλος έφαρμογή τού νόμου, συμφώνως πρὸς τήν ύπο τού 'Ανωτάτου Δικαστηρίου θεμελιώθεισαν έρμηνειαν αύτου. 'Αμφίβολον ὃν θά παραστή άναγκη έπανόδου είς τά κατώτερα δικαστήρια, ών ή άποφασις των είναι έκ τών προτέρων γνωστή. Τό πιθανώτερον είναι ότι ή δοθείσαν έρμηνεια θ' άποθαρρυνη τάς όργανώσεις ήπο τής συνεχίσεως τών έκδηλώσεων των.

"Άξιον ιδιαίτερας έξαρσεως είναι, ότι ού συμικρόν ρόλον είς τάς σκέψεις τού δικαστηρίου έπαιξεν τό δόγμα τής δικαιοδοσίας τής χώρας, ής τήν σημαίαν φέρει τό πλοίον και άι ένδεχόμενα διενεις περιπλοκαί έκ τής άπεμπολήσεως αύτού. 'Απετέλεσε τόύτο έν έκ τών ισχυροτέρων έπιχειρημάτων τής φιλικώς ώς amicus curiae, παρεμβάσης έν τή δίκη ογγυλής κυβερνήσεως και ήσκησεν ώς φαίνεται, σημαντικήν έπιδρασιν.

Είναι βεβαίως, ένωρις ήνα συναχθώσιν αι άκροταται συνέπειαι είς τήν ναυτιλίαν έκ τής σύντως διαρυμάτων ταύτης άποφάσεως. Γεγονός είναι, ότι έξαλείφεται μία άνησυχία τής ύπο ξένας σημαίας χωρητικότητος και τούτο βεβαίως δέν δύναται νά θεωρηθῇ ώς μέλλον νά ένισχυση τήν κεντρομόλον πρὸς τάς έθνικάς σημαίας τάσιν.

N. D. ΚΟΥΦΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΟΔΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 86^η - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. 43-292

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΤΑΞΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

he knows he's getting value for money with I.C.I. MARINE PAINTS



..... because although it may be possible to buy others cheaper, I.C.I. Marine Paints are designed to give a tough, lasting, high quality finish that will allow longer times between repaints and also reduce the labour and material costs of maintenance painting

For quality with economy specify

'LINALUX' - 'DULUX'
'EPIBEL' - 'STAG'

MARINE PAINTS

by

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
 PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΑ ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ

Οι μέρες που πέρασαν μάς χόρτασαν μὲ κρίσεις καὶ εύθυνολογίες γύρω απὸ τὸ τραγικὸ ναυάγιο τῆς «ΑΙΓΑΛΗΣ», μὲ τὸν ἀφανισμὸ εἰκοσι-ενὸς νεαρωτάτων ναυτικῶν. Ἀκούσαμε καὶ διαδάσαμε γνῶμες εἰδικῶν, ἀλλὰ καὶ ἀναύτων. Μίλησαν γιὰ μπουλμέδες, γιὰ πρήγματα σκάφους, γιὰ τὴν παλαιότητὰ του. Μίλησαν γιὰ τὴν σύνθεση τοῦ πληρώματος καὶ γιὰ τὸν ἑφοδισμό του μὲ πτυχία καὶ διπλώματα. Γιὰ τὴν πλημμελῆ, πιθανόν, ἐπιβεώρησή του, υστερὰ ἀπὸ τὴν προσάραξή του ἔξω ἀπὸ τὸν Πειραιά, πρὶν ἔκινηση γιὰ τὸ τελευταῖο του ταξίδι. Διεπίστωσαν, ἀκόμα, ὀνειράκειο στὰ μέσα βοηθείας καὶ διασώσεως ναυαγῶν καὶ γιὰ τὴν ἀνάγκη δημιουργίας μᾶς ὑπερεσίας ἀμέσου δράσεως γιὰ τὸ ναυάγια, λές καὶ τὰ πρόδια μας εὐρίσκονται σὲ κίνδυνο μόνο σὰν ταξιδεύουν στὶς ἐλληνικὲς θάλασσες. Τέλος, τὰ σκάγια πήραν καὶ τὸν μόνο διασωθέντα ἀσυρμοτιστή, τὸν θυριλικὸ Κάκαρη, πώς τάχα σὰν θολὴ παρουσιάζεται καὶ ἡ δική του ιστορία καὶ τὰ λεγόμενα του. Πώς ίσως ἔγκατέλειψε τὸ καράβι πρὶν τῆς ὥρας του, ἐνδιαφερθεὶς μόνο γιὰ τὴ δική του σωτηρία. Καὶ μόνο σὰν βρέθηκαν μερικὰ πτώματα, ἀλλὰ γυμνὰ καὶ ἄλλα μὲ σωσίδια, διεπιστώθη πώς πράγματι δῆλοι ρίχθηκαν στὴ θάλασσα πρὶν τὸ καράβι καταποντισθῆ.

Ο ὑπογράφων, δὲν αἰσθάνεται γερά τὰ κόπταια του ν' ἀνακατευθῇ στὴ συζήτηση, προσφέροντας καὶ τὶς δικές του κρίσεις, γύρω ἀπὸ τὸ φορερὸ αὐτὸν θαλασσινὸ δράμα. Ἡ πικροκυματούσα θάλασσα, ἀρέσκεται πότε - πότε νὰ μᾶς προσφέρῃ κάτι τέτοια. 'Αλλὰ μόνον ἡ θάλασσα; 'Οταν ἔνα χωρίο κατοικήται ἀπὸ χιλιες πεντακόσιες ψυχές, φυσικὸ εἶναι, ἐκτὸς ἀπὸ φυσικοὺς θανάτους νὰ παρουσιάζῃ καὶ τὰ ἕκτακτα περιστατικά του. 'Επιδημίες, κακοτυχίες, ἀμέλειες, φονικὲς καὶ αὐτοκτονίες. 'Ετσι, τώρα που καὶ ἔμεις ἀριθμούμε χίλια - τόσα καράβια, ἀς μὴ μᾶς κακοφαίνεται ἄν, πότε - πότε ξαφνιαζόμαστε ἀπὸ δλοκαυτώματα, σὰν κι' αὐτὸ τῆς «ΑΙΓΑΛΗΣ». Καλὸ θὰ ἦταν νὰ τ' ἀποφεύγαμε. Νὰ τὰ προλαβαίναμε. Νὰ μπορούσαμε νὰ μετριάσουμε τὶς συνέπειες τους.

Ἀσχετό δῆμως ἀπὸ αὐτές τις ἔκρεμαστες καὶ κάποτε ἀνάντες εὐθυνολογίες, γενικὸ τελικὰ δγάνει τὸ συμπέρασμα καὶ ἀπὸ δῆλους, ναυτικοὺς καὶ ἀναυτους, γίνεται παραδεκτὸ τὸ δῆλο, τέτοια ναυάγια σὰν αὐτὸ τῆς «ΑΙΓΑΛΗΣ», τῆς «ΡΟΖΑΣ ΒΛΑΣΣΗΣ» καὶ πολλῶν ἄλλων αὐτοῦ τοῦ εἰδούς, ποὺ ἀκούμε καὶ θρηνοῦμε στὶς μέρες μας, δὲν εἶναι δικαιολογημένα. Πρέπει νὰ τερματισθούν.

Ύπάρχουν, δέδαιοι, πολλὰ ἀλλα θαλασσινὰ δράματα, ποὺ οὔτε ἀναστέλλονται οὔτε εὔκολα ἀντιμετωπίζονται. 'Εκεὶ τὸ ὑγρὸ στοιχεῖο συμμαχεῖ μὲ τὰ μετεωρολογικὰ φαινόμενα, δόποτε ἡ ἀνθρώπινη ἐπιστήμη καὶ ἡ ἀνθρώπινη παλληκαριὰ δύσκολα ἀντιδροῦν καὶ δύσκολα τὰ δγάζουν πέρα.

Τέτοια μάχη δὲν δόθηκε στὸ Θερμαϊκὸ μὲ τὴν «ΑΙΓΑΛΗ» οὔτε στὸ

Σαρωνικὸ μὲ τὴ «ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΣΗ». 'Ωστε ἄς ἀναζητήσουμε τὴν εὐθύνη στὴ δική μας προχειρότητα καὶ ἐπιπολαίστητα σὲ σκέψεις καὶ πράξεις. 'Αντι δὲ γιὰ τὰ ἀμεσα αἵτια τοῦ ναυαγίου, ὠφελιμώτερο εἶναι ν' ἀναζητήσουμε καὶ νὰ μελετήσουμε τὰ πολλὰ ἔμμεσα ἄλλα. Νὰ τὰ μελετήσουμε τώρα, δημοσίευμα μᾶς τὰ προσφέρει σὰν εύκρινέστατα διδάγματα.

Διδαγματα πρῶτο: 'Η κοινὴ γνώμη, δταν εἶδες ήμισέλιδα ἐφημερίδων νὰ καλύπτωνται μὲ φωτογραφίες εικοσιενός παλληκαριῶν, αὐθόρμητα ἔγγαλε ἔκπληκτη τὴν πρώτη της κρίση: Μωρέ, ὀλα παιδάκια είναι!.. Είπαν δὲ σχετικὰ καὶ οἱ κρατικοὶ παράγοντες, πώς ἄν καὶ παιδάκια, ἀν καὶ δῆλοι τους σὲ ἡλικία μεταξὺ δεκαοκτῶν καὶ τριάντα χρόνων, νῶς τόσο καὶ πτυχία είχαν καὶ μὲ διπλώματα, σύμφωνα μὲ τὴ νομοθεσία, ησαν ἐφωδιασμένοι. 'Η δὲ σύνθεσι τοῦ πληρώματος, ήταν, ὅχι μόνο πλήρης, ἀλλὰ καὶ μὲ δύο μαθητευμένους ὑπεραριθμούς.

'Ἐγώ, δημος, εἶμαι ἀπόλυτα δέδαιος δτι, ἀν τὸ πλήρωμα τὸ ναυτολογούσε διδοὺς ὁ πλοίαρχος, δικαίηταν Πιπίνος ὁ Ψαρράς, πολὺ διαφορετικὴ θὰ ἔκανε τὴν ἐπίλογή του. Είπαμε πώς ἡ θάλασσα σχειάζεται περισσότερο νέο σίμα. 'Αλλὰ δῆλο μὲ υπερβολές. 'Οχι μὲ δλοκλήρωση, γιατὶ τότε τὰ ὀποτελέσματα καταλήγουν ἀντίστροφα. 'Ο «δρόμος τῆς γκαμήλας» καὶ ἐδῶ ἔχει τὴ θέση του. Οὔτε ἔξηντάρηδες, ἀλλὰ οὔτε καὶ εἰκοσιπεντάρηδες πέρα - πέρα. 'Απαραίτητοι οἱ νέοι, ἀλλὰ πολύτιμοι καὶ οἱ μεστωμένοι. «Στὰ τριάντα ή δύναμη καὶ στὰ σαράντα ή γνώση», λέει τὸ λαϊκὸ ρῆτο.

'Ἄν, λοιπόν, δικαίηταν Πιπίνος ὁ Ψαρράς εἶχε τὴν εὐχέρεια στὴν κατάρτηση τοῦ πληρώματος του, θὰ ἔκανε τὸ ἀπαραίτητο χαρμάνι. 'Ανάμεσα στὸ τσούρμο του θὰ τοποθετούσε καὶ τέσσερους - πέντε σαραντάρηδες καὶ πενηντάρηδες. Μὲ τὴν πειρὰ ἔκεινα τὴ δάρκα δὲν θὰ «ἐμάγκωνε» (λέξη τοῦ Κάκαρη) καὶ θὰ ήταν δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ. Τὰ σωσίδια δὲν θ' ἀναζητοῦντο τὴν ωστάτη στιγμή, οὔτε θὰ περίμεναν νὰ φάσσῃ καὶ λίστη τοῦ πλοίου στὶς σαράντα μοίρες γιὰ ν' ἀνησυχήσουν.

Εἴθισται, δημος, στὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ισχυρότερος ἀπὸ τὸν πλοίαρχο νὰ είναι καὶ τὸ τελευταῖος ὑπάλληλος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ γραφείου. Εύκολότερα πετυχίσνει μπράκο δικαίως ποὺ γνωρίζει ἔνα τέτοιον ὑπάλληλο καὶ τὴ φιλενάδα αὐτοῦ τοῦ υπάλληλου, ἀπὸ ἄλλον ποὺ γνωρίζει καὶ γνωρίζεται ἀπὸ τὸν πλοίαρχο. 'Ο πλοίαρχος ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἔχει τὴν τελευταῖα ἀρμοδιότητα.

Καιρὸς ν' ἀνασταλὴ τὸ σύστημα. 'Η δὲ ἐκλογὴ πληρώματος νὰ γίνη ὑπόθεσις ἀποκλειστικὴ τοῦ πλοιάρχου, μὲ μόνη διαστολὴ στὸ πλήρωμα τῆς μηχανῆς, δημοσίευμα μὲ τὸν μηχανικὸ του εἶναι ἀπαραίτητη.

Διδαγματα δεύτερο: Δὲν τὸ ἀντλὼ ἀπὸ τὸ ναυάγιο, ἀλλὰ τὸ συσχετίζω. Καὶ λέω πών πάνω στοὺς πλοιάρχους ἐφαρμόζεται σύστημα τροχοπέδης στὶς πράξεις τους, ποὺ συχνὰ τοὺς δόηγει σὲ ἐπαγγελματικὰ παραπτώματα. Παραθέτω ἔνα παράδειγμα, ποὺ εἶναι καὶ ἀληθινὴ προπλεμικὴ ιστορία:

Στὸ Πόρτασίδι κατέπλευσε ἔνα καράβι ἐξ Ινδίας. 'Εκεὶ τὸ περίμενε καὶ ὁ ιδιοκτήτης του. 'Ανάμεσα δὲ στὶς διάφορες ἀλλες πληροφορίες, ἀκούσε πώς στὶς γαιανθρακαποθήκες ὑπῆρχε ποσότης δύγδόντα τόννων

S. A. D. E. P.

SOCIETÉ 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:

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

ΕΝ ΔΟΝΔΙΝΩ:

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

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΞΙΣΟΡΡΟΠΙΣΕΩΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΕΩΣ

'Από την έξαμηνιαν στατιστικήν (β' έξαμηνον τού 1962) τού γυνωστού ναυλομεσοπλοίου Οίκου τού Λονδίνου John I. Jacobs & Co., διαπιστώνται τά έξης: Κατά την χρονικήν αύτήν περίοδον παρεδόθησαν άνά τὸν κόσμον 81 νέα δεξαμενόπλοια, 2.838.957 τόννων d.w., έναντι τῶν 2.286.503 τόννων τοῦ πρώτου έξαμηνου. Αἱ διαλύσεις, μετατροπαὶ καὶ ἀπώλειαι ἀνῆλθον εἰς 83 πλοῖα, 1.188.010 τόννων, έναντι 75 πλοίων, 1.094.349 τόννων τοῦ πρώτου έξαμηνου. Οὕτω, τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1962, ή δυναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς περιελάμβανε 3.321 σκάφη, 70.352.697 τόννων d.w., σημειώσασα κατά τὸ β' δημηνον αὔξησιν 1.918.927 τόννων, μὲ πεσσοστὸν αὐξήσεως δι' ὀλόκληρον τὸ 1962 ἐκ 4.8%. 'Αφ' ἔτερου ἐκ τῶν διαγραφέντων 83 δεξαμενοπλοίων, 44 διελύθησαν, 31 μετετράπησαν εἰς φορτηγά ξηρού φορτίου, ἵνα διεσκευάσθη διὰ μεταφορῶν (μεταλλοφόρων - πετρελαιοφόρων), ἵνα διεσκευάσθη διὰ μεταφορῶν υγραερίων καὶ τὰ ὑπόλοιπα 6 μικρά τάνκερς ἀπωλέθησαν.

'Η παγκόσμιος αὐτή εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότης κατανέμεται ὡς έξης: 1.351 σκάφη, 27.339.892 τόννων d.w., ἀνήκον εἰς ἑταῖρις πετρελαίων, ἔτερα 1.711 σκάφη, 39.830.805 τόννων ἀνήκον εἰς ιδιώτας ἀφοπλιστάς, 228 ἄλλα, χωρητικότης 2.835.419 τόννων ἥσαν κρατικά καὶ τὰ ὑπόλοιπα 30 σκάφη, 346.581 τόννων, χαρακτηρίζονται ὡς διάφορα. 'Ἐπὶ τῇ δύσει ίσοδυνάμων T.2, διὰ τάνκερς τῶν 10.000 τόννων d.w. καὶ ἀνω, διὸ τὸν ὄποιον ὑπολογισμὸν λαμβάνονται ὑπὲρ τὸν οὐσιαστικότητα, ή αὔξησης τοῦ στόλου κατὰ τὸ δεύτερον έξαμηνον τοῦ 1962 ἦτο 3.2% καὶ δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος 5.5%.

ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ στοιχεῖα τῆς στατιστικῆς προκύπτει, ὅτι κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1962 ἡ ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 13.173.600 τ. d.w., ἡτις ἔδει νὰ μειωθῇ κατὰ 2.840.000 τόννων d.w., λόγῳ τῶν παραδόσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δεύτερου έξαμηνου. 'Ἐν τούτοις, τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐλέουν ὑπὸ παραγγελίαν 264 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 12.940.100 τόννων d.w., δηπερ σημαίνει, ὅτι νέα ἔργασις διὰ 2.600.000 τόν. d.w. προσετέθη, γεγονός, δεβαίως, τὸ δόποιον δὲν προκαλεῖ ἐνδιαφερούντας σκέψεις διὰ τῶν ναυλαγοράν. Μολονότι δὲν ἀλλοιούνται τὸ γεγονός μιᾶς λίαν οὐσιώδους προσθήκης, ἐν τούτοις ἀποδεικνύεται ἐξ σχετικῆς ἐρεύνης, ὅτι αἱ νέαι ναυπηγήσεις δὲν ἀλλοιώνουν σημαντικῶς τὸν δύκον τῆς ἀναλόγου χωρητικότητος.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

'Αφ' ἔτερου, συμφώνως πρὸς τὰ διδύλια τῶν ναυπηγῶν, οἱ παραδόσεις νέων πλοίων διὰ τὴν τετραετίαν 1963 — 66, δίδουν τὴν κάτωθι εἰκόνα:

1963 τόννοι d.w. 6.235.000. 1964 τόν. d.w. 4.721.000. 1965 τόν. d.w. 1.627.600 καὶ 1966 τόν. d.w. 356.000.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

'Η κατηγορία τῶν τριῶν μεγαλυτέρων ὁμάδων πλοιοκτησίας ὑπέστη μεταβολάς, ἔναντι τῆς πρὸ έξαμηνου θέσεως των. Τὴν ποώτην θέσιν ἔχει ἡ χωρητικότης ἡ πρωισμένη νὰ φέσῃ τὰς σημαίας τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Παναμᾶ ἡ τῆς Λιβερίας. 'Ἀνήλθεν αὐτὴ, μὲ μικράν διαφοράν, εἰς 2.987.300 τ. d.w., καὶ ηγένηται ἐν μέρει μὲν, λόγῳ τῶν μικρῶν κατὰ τὸ δεύτερον έξαμηνον τοῦ 1962 παραδόσεων, ἐν μέρει δὲ χάρις εἰς τὰς νέας παραγγελίας διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἀφοπλιστῶν. 'Η ἀναλογία διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἑταῖρις πετρελαίων εἶναι ἀκριβῶς ἄνω τοῦ 1.300.000 τόννων d.w. Τὴν δευτέραν θέσιν καταλαμβάνει, μὲ 2.900.000 τόν. d.w. περίπου, τὸ νορθηγική πλοιοκτησία, ἀναφερομένη ἀποκλειστικῶς εἰς ιδιώτας ἀφοπλιστὰς καὶ ἀντιπροσωπεύουσα ποσοστὸν 28.5% περίπου, τοῦ σημερινοῦ νορθηγικοῦ στόλου. Τρίτη ἔρχεται ἡ δύμας τῆς βρετανικῆς σημαίας, μὲ 2.300.000 τόν. d.w., ἡτοι τὰ 20% τοῦ ὑπάρχοντος στόλου. 'Ἄπασα ἡ χωρητικότης αὐτῆς, ἔχαιρεται 400.000 τόννων d.w., πρωισθέτο δι' ἑταῖρις πετρελαίων.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

'Η οὐσιαστική πρωισθήκη νέων ναυπηγικῶν συμβολαίων εὐηργέτησε

δύο χώρας, τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Σουηδίαν. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἰαπωνίαν, ἡ νέα μεγάλη σοβιετικὴ παραγγελία διὰ 12 δεξαμενόπλοια τῶν 35.000 τόννων, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς ἄλλας παραγγελίας, συνέβαλεν εἰς τὴν ἀνακούφισην τῶν ναυπηγικῶν κύκλων, οἵτινες πρὸ έξαμηνου ἐφοδιάστηκαν, μήπως αἱ διαθέσιμοι ἐσχάραι τῶν παρέμενον κεναὶ. 'Αθεσιστής τις πάντως ἐπικρατεῖ, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐγχωρίους παραγγελίας, κατόπιν τῆς ἐπιδρασθενεώς καὶ περικοπῆς τοῦ 18ου ναυπηγικοῦ προγράμματος, τοῦ τελούντος ὑπὸ τὴν σίγιδα τοῦ κράτους καὶ ἐπὶ τοῦ ὄποιού, ὡς λέγεται, ὠρισμένα ιαπωνικά ναυπηγεία ἔβασισαντο.

'Η τιμὴ δεξαμενοπλοίων τῶν 53.000 ἐως 57.000 τόννων d.w. περιεκόπει εἰς ἐπίπεδον γύρω τῶν 40 λιρῶν Ἀγγλίας κατὰ τόννον καὶ μὲ ὀκταετῆ πίστωσιν διὰ 80% τῆς αἵασ των, δρους δηλαδή τοὺς ὄποιους κανονικῶν δύναται τις νὰ ἐπιτύχῃ. Εἶναι ἀπίθανον, ἀν ὑπάρχοντον καλύτεροι τιμῇ καὶ δροὶ ἀλλαχοῦ καὶ ἀν ἀκόμη εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη σχετική σύγκρισις.

'Η Σουηδία, ἐξ ἄλλου, ἐνδέχεται νὰ είναι ἡ εἰς καλυτέον θέσιν εὐρισκομένη, αἱ παραγγηρικῆς πλευρᾶς, χώρα, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀναγεγραμμένην εἰς τὰ διδύλια τῶν ναυπηγῶν τὴν ἐγρασίαν. Παρὰ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῶν ἡμερομισθίων, ἡ χώρα αὐτῆ εἶναι λίαν συναγωνιστική, χάρις εἰς τὰς συγχρονισμένας μεθόδους κατασκευῆς, εὐρύτατα ἐφαρμοζομένας καὶ χάρις εἰς τὴν μὴ ἀντιμετώπισιν ἐργατικῶν προβλημάτων. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἐπίσης, σεβαστά κεφάλαια ἐδαπανήθησαν πρὸς ἀνακαίνισμαν καὶ συγχρονισμόν τῶν ναυπηγείων, δυστυχῶς ὁμως, πολλὰ ἐκ τῶν πλεονεκτήμάτων, ἀτινα θά ηγένονται τὰ ὄφελη των, ἔξουδετερωθῆσαν ἀπὸ τοὺς ἐργατικούς περιορισμούς καὶ ἀλλοιούς τινάς παράγοντας.

ΜΕΓΕΘΟΗ

'Ως πρὸς τὰ σκάφη 'μαρμούθ', ἡ ἀνασκόπησις ἀναφέρει, ὅτι τὸ πρώτον ἐκ δύο ἀδελφῶν ιαπωνικῶν δεξαμενοπλοίων, ἐλαφρῶς μεγαλυτέρων τῶν 132.000 τόννων d.w., εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὑπερεσίαν τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον, ἐνῷ τὸ δεύτερον τελεῖ εἰσέτι ὑπὸ κατασκευήν. 'Ἐτερα ἐπίσης δεξαμενόπλοια ὑπερβαίνοντα πως τὸ μεγεθος τῶν 100.000 τόννων d.w., ευρίσκονται ἐν ὑπερεσίᾳ, τρία δὲ ἐτερα τῶν 100.000 τόννων περίπου τελούν ὑπὸ παραγγελίαν. Τὸ σύνολον τῶν μεγαθηρίων τούτων εἶναι ὀκτώ, ἐνῷ τέσσαρα ναυπηγικά συμβόλαια, τῆς τάξεως τῶν 75.000 ἐως 99.000 τόννων d.w., διατηρούν τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ 28, παρὰ τὴν αὔξησην τοῦ συνόλου τῶν ἐν ὑπερεσίᾳ ἀπὸ 11 εἰς 17.

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

'Εις τὰς νέας ναυπηγήσεις δὲν σημειώνεται βασικὴ τις ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τὴν πρόσφατον πρακτικήν, εἴτε δύον ἀφορᾶ τὴν ταχύτητα. 'Ως πρὸς τὴν πρώσαν, σαφῆς ὑπάρχει ἡ ἐνδειξις, ὅτι οἱ 'Ελλήνες ἀφοπλισταὶ δὲν ἐστράφησαν ἀκόμη πρὸς τὰς νέας υψηλῆς ἐνεργείας μηχανᾶς ντήζελ διὰ μεγάλα σκάφη ἐνῷ οἱ Σκανδιναύοι, πλὴν διλίγων ἔξαιρέσεων, εὐνόσουν τὴν δηζελομηχανήν διὰ σκάφη μέχρι τῶν 60.000 τόννων d.w. περίπου. Τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν 264 τάνκερς κατανέμονται εἰς 136 στροβιλοφόρα καὶ 128 δηζελοκίνητα.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

'Σημαντική καὶ πραγδία ἀλλαγὴ ἐπῆλθεν εἰς τοὺς νέους κατὰ ταξιδια ναύλους, οἵτινες ἀνήλθον εἰς δρία «πλέοντα τῶν ναυλολογίων, εἰς τρόπον διότε πολλοὶ νὰ διερωτῶνται διὰ τὰς ἀφορμάς, ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ διαρκέσῃ ἡ δελτίωσις καὶ τί ἐπιφυλάσσεται τὸ μέλλον. Συνήθως, διάσκις ἐπέρχωνται τοισύται οἱ ζειλίξεις, οὐδεμίσις ἀμεσος ἐξήγησης προβάλλει. 'Ο διαράτας ἐφετεινὸς χειμῶν δικαιολογεῖ, προφανῶς, ἐναφερομένη ἀποκλειστικῶς εἰς ιδιώτας ἀφοπλιστὰς καὶ ἀντιπροσωπεύουσα ποσοστὸν 28.5% περίπου, τοῦ σημερινοῦ νορθηγικοῦ στόλου. Τρίτη ἔρχεται ἡ δύμας τῆς βρετανικῆς σημαίας, εἶναι δῆμος ἀδύνατον νὰ πιστεύῃ, ὅτι τὸ γεγονός τοῦτο κούπεται τὸ πάν. 'Ἐν τινι μέτρῳ, τούλαχιστον, ἡ ἐπισημανθεῖσα ζωήροτης ὁφείλετο εἰς τὴν γενικήν αὔξησιν τῆς καταναλώσεως, πέραν τῆς προσδοκωμένης.

'Αν ζητήσῃ τις ἐνδειξίν τινα περὶ τῆς πιθανῆς αὔξησης τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ διλίγα προσεχῆ, ἔπειτα δροὶ δεχθῆ, ὅτι θὰ ὑπάρξουν πρόσθετοι παραγγελίαι μὲ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: DIOSKUROI
ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ: ROYAL 5611

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

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS BROKERS
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI
TEL. ROYAL 5611

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

παράδοσιν κατά τὰ έτη 1965 και 1966, ἐκ προσφάτου δὲ πείρας δύναται νὰ υπολογισθῇ, διὰ τὸ ἐνδεχόμενον τοῦ συνόλου τῶν παραδόσεων δι' ἔκαστον τῶν δύο τούτων ἑταῖρων δὲν θὰ ἀπέχῃ τῶν 5.000.000 τόνων Δ.Δ.

Οὐσὸν ἀφορᾷ τὸ δυναμικὸν ἀντιστάθμισμα τῆς προσθήκης νέας χωρητικότητος ὑπάρχει σήμερον ἐλαχίστη τάσις, εἴτε πρὸς διάλυσιν, εἴτε πρὸς μετατροπὴν εἰς σκάφη ξηροῦ φορτίου. Ή πρὸς διάλυσιν ἐλαχίστη τάσις ἀποδίδεται εἰς τὰς χαμηλὰς τιμὰς τῶν παλαιοσιδήρων, ή δὲ πρὸς μετατροπὴν τοιαύτη, διότι αἱ μεταφοραὶ ξηροῦ φορτίου εἶναι εἰς ὑψηλὸν δαμόλικον κεκορεσμένα χωρητικότητος. Ο παράγων τῆς ήλικίας, ἐμφανίζει 466 ισοδύναμα T2 ναυπηγηθέντων τὸ 1947 η ἐνωρίτερον. Έαν τις δεκατίη, διὰ πάντα τῆς χωρητικότητος ταύτης — ἐκτὸς 67 T2, ἐπαναναυπηγηθέντων, ισοδύναμων ἡδη πρὸς 90 T2 — θὰ ἔξαφανισθούν κατὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα ἑπτα, ὁ μέσος ἐτήσιος δρος θὰ εἶναι 94 σκάφη. Εν τῇ πράξει, εἶναι λίγα ἀμφίβολον νὰ ἀποσυρθοῦν πάντα ταῦτα, ἀλλ' ὅτι δὲν ἀποσυμθῇ, θὰ ισοφαρισθῇ, τούλαχιστον, διὰ τῆς ἔξαφανίσεως διὰ διαφόρους λόγους τῶν μετά τὸ 1947 ναυπηγηθέντων. Πιθανόν, ὁ μᾶλλον αἰσιόδοξος ἀριθμός, δυστὶς δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸν υπολογισμὸν τούτον, εἶναι ὁ πρὸ ἔτους χρησιμοποιηθεὶς τῶν 100, κατὰ μένον ὄρον, ἐπησίως.

Ἐπὶ τῇ δέσμῳ τῶν ἀνωτέρω υποθέσεων καὶ τῶν διωρθωμένων παραδόσεων ἐκ 5½ ἑκατομμυρίων τόνων Δ.Δ. διὰ τὸ 1963 καὶ 5 ἑκατομμυρίων τόνων Δ.Δ. διὰ τὸ 1964, προκύπτουν τὰ ἔξης: Διὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1963, τοννάς ισοδύναμον ἐν ὅλῳ πρὸς 4.525 T2, (αὐξησις 6.52%). Διὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1964, σύνολον 4.755 ισοδύναμων T2, με αὔξησην 5.88% καὶ συνολικὴν τοιαύτην διὰ τὰ δύο ἑπτα 12.40%. Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1965, σύνολον 5.025 ισοδύναμων T2, με αὔξησην 5.88% καὶ διὰ τὴν τριετίαν 18.28%. Καὶ διὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1966, σύνολον 5.275 ισοδύναμων T2, με αὔξησην 5.88% καὶ συνολικὴν διὰ τὴν τετραετίαν 24.16%.

Σημειώσοντος, διηγέρεται ὅτι μέχρι τοῦδε δὲν ἐλήφθη ὑπ' ὅψιν εἰς τοὺς υπολογισμοὺς ὁ στόλος δεξαμενοπλοίων τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως, ἐλλείπει συγκεκριμένων στοιχείων ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν. Ο στόλος οὗτος εἶναι εἰσέτι μικρός, ἡ ἔκτασις δύμως τοῦ ὑπὸ ἔφαρμογήν ναυπηγικοῦ προγράμματος εἶναι ἡδη τοιαύτη, ὥστε οἱ εἰς ισοδύναμα T2 ἀριθμοὶ νὰ καθίστανται προσδιορισμένοι τῶν 2.000 τόνων Δ.Δ. καὶ ἄνω, μή περιλαμβανομένων τῶν κρατικῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἔτερων τινῶν εἰδικωτέρων προσορισμῶν. Οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1962:

Σημαῖα:	Πλοΐα	T. d.w.	%	'Ισοδ. T2
Βρετανική	514	11.162.794	15.87	696.39
Λιθεριανή	337	10.821.327	15.38	745.51
Νορθγική	474	10.120.076	14.38	645.30
Ηνωμ. Πολιτειῶν	468	8.988.864	12.78	444.42
Ισπανική	148	3.487.793	4.96	226.44
Γαλλική	152	3.343.854	4.75	213.03
Παναμαϊκή	138	3.290.657	4.68	213.20
Ιταλική	135	2.787.035	3.96	177.84
Ελλανική	102	2.590.897	3.68	163.99
Ολλανδική	98	2.314.878	3.29	149.68
Σουηδική	97	2.183.426	3.10	141.34
Σοβιετική	144	1.669.539	2.37	—
Δανική	56	1.273.562	1.81	84.69
Γερμανική	46	1.067.223	1.51	70.39

Η συνολικὴ δύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς κατανέμεται εἰς 55 ἐν ὅλῳ σημαῖας, ὡς πρὸς δὲ τὰ πρωστήρια συστήματα, η κατανομὴ ἔχει ὡς ἔξης:

	Πλοΐα	T. d.w.
Δηζελοκίνητα	1.642	26.408.646
Άτμοκίνητα	1.679	43.944.051
ΣΥΝΟΛΟΝ	3.321	70.352.697(*)

Ἐνδιαφέρει νὰ σημειωθῇ καὶ ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν διαλκανικῶν χωρῶν καὶ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ανατολῆς ('Ισραὴλ καὶ Αἴγυπτον), ητίς ἔχει ὡς ἔξης:

Σημαῖα:	Πλοΐα	T. d.w.	%	'Ισοδ. T2
Τουρκική	11	183.928	0.26	11.22
Αίγυπτική	9	120.425	0.17	6.03
Γεωγυποδανική	10	110.362	0.16	6.95
Βουλγαρική	5	59.306	0.08	3.14
Ισραηλινή	3	51.610	0.07	3.31
Ρουμανική	2	38.040	0.05	2.46

Ἐξ ἄλλου ἡ διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον στατιστική ἐτέρου ναυλομεσιτικοῦ γραφείου τοῦ Λοιδίνου, τῶν κ. κ. Νταΐδης καὶ Νιούμαν, ἀναφέρει ὅτι αἱ διαλύσεις καὶ μετασκευαὶ ἀνήλθον εἰς 960.000 τόνων Δ.Δ. Τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν καὶ παραγγελίαιν σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 11.635.000 τ. Δ.Δ., τὸ δὲ σύνολον τοῦ παγκοσμίου στοιχείου ἔφθασε, κατὰ τὸ ἐν λόγῳ γραφείον, εἰς 72.733.238 τ. Δ.Δ., μὲ αὔξησιν 1.983.000 τ. διὰ τὸ β'. ἔξαμηνον π. ἔ., καὶ 3.305.000 τ. Δ.Δ. δι' ὀλόληρον τὸ 1962. Αἱ καθελκύσεις περιέλαβον 60 σκάφη (τῶν 7000 τ. Δ.Δ. καὶ ἄνω), συνολικῆς χωρητικότητος 2.682.535 τόνων, ἔξ αὐτῶν δὲ τὰ 48 σκάφη ήσαν τοῦ μεγέθους τῶν 30.000 τόνων Δ.Δ. καὶ ἄνω.

(*) Ισοδύναμα πρὸς 4.247 σκάφη T2.

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 ½ 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

All engaged in,
or serving the
international commercial
fishing industry
are cordially invited

1963

WORLD

FISHING

exhibition

EARLS COURT LONDON ENGLAND 27 - 31 MAY (INCLUSIVE) 1963

(Running concurrently with FAO FISHING GEAR CONGRESS in LONDON)

Exclusively designed for OWNERS, OPERATORS, MANAGERS, SKIPPERS, MATES, ENGINEERS, MARINE SUPERINTENDENTS, SHIP'S HUSBANDS and all COMMERCIAL FISHERMEN, RESEARCH SCIENTISTS, NAVAL ARCHITECTS and MANUFACTURERS, this exhibition will display the latest FISHING VESSEL DESIGNS ENGINES, FISHING GEAR, MARINE GEAR, EQUIPMENT AND SERVICES available from the world's builders and manufacturers.

Organised for fishermen, by fishermen, and reserved exclusively for those engaged in, or serving the international commercial fishing industry, this will be the largest, most comprehensive fishing exhibition ever staged.

Exhibitors will be gathered from almost every major manufacturing country in the world, and their exhibits will be strictly functional and relevant to the everyday job of fishing... providing, in fact, a fisherman's exhibition.

In addition to the intensely interesting features planned by fishing vessel builders, marine engine makers and fishing and marine gear and equipment manufacturers... one of the many extra attractions will be a large feature, under the charge of an expert, devoted to «mid-water», «off the bottom», and «variable depth» trawls.

This display of fully rigged models will be of an international nature and will put on show collectively, for the first time, trawls most recently developed for the various fisheries of the world.

SPONSORED BY THE LONDON CHAMBER OF COMMERCE, THE BRITISH TRAWLERS' FEDERATION, THE FISHERIES ORGANISATION SOCIETY LTD., THE HERRING INDUSTRY BOARD, THE SCOTTISH HERRING PRODUCERS' ASSOCIATION, THE SCOTTISH INSHORE WHITE FISH PRODUCERS' ASSOCIATION, THE SCOTTISH TRAWLERS' FEDERATION, THE WHITE FISH AUTHORITY, WORLD FISHING, THE INTERNATIONAL COMMERCIAL FISHING MAGAZINE.



EARLS COURT LONDON 27-31 MAY 1963

COMPLIMENTARY TICKETS APPLICATION FORM

To : COMMERCIAL EXHIBITIONS LTD.,
St. Richard's House, Eversholt Street, London, N.W.1, England.

Number of tickets required ... Company

Address

Nature of business Position

Date

Indicate Travel or Accommodation Assistance Required.

Hotel Reservation Air Travel Sea Rail Road

This form will only be acknowledged by receipt of tickets required.

Internal use only

WFT

AR

WFG

SBBT

C



ΠΡΩΤΟΠΟΡΟ ΣΧΟΙΝΙ ΑΠΟ ΙΝΕΣ ΜΕ

CRIP



SQUARE LINE

Τό σχοινί "SQUARELINE", μένει άνεπηρέαστο άπό τήν ύγρασια, ή τήν ξηρασία, και είναι πολύ εύκολο στή χρήσι του. Πιάνεται σάν δστρακό στό τύμπανο του βαρούλκου, ή τοῦ άνυψωτήρα. Αύτό δφείλεται στήν ύφρ, πού έχουν τὰ δκτώ πλατειά στιμόνια του (τὰ δποια μποροῦν νὰ συνδεθοῦν εύκολα). Ή έφαρμογή τῆς λαμπρῆς αύτῆς έπινοήσεως στήν κατασκευή σχοινιών άπό ίνες έγινε δυνατή, γιατί ή BRITISH ROPES LIMITED, έπενόησε ειδικές μηχανές γι' αύτό τό σκοπό.

Τό "SQUARELINE", έχει πολὺ μεγάλη διάρκεια ζωής, γιατί :

- Είναι εύλυγιστο
- Δὲν συστρέφεται
- Δὲν ξεχειλώνει
- Είναι στερεό

BRITISH ROPES LIMITED

EXPORT MARINE DIVISION, ANCHOR & HOPE LANE, CHARLTON, LONDON, S.E.7, ENGLAND. Telephone: Greenwich 3311. Telex: 23571

ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

• Τὸ φορτηγὸν «ANZOATEGUI» καὶ τὸ ὑπερωκεάνιον «SANTA MARIA».— Πειρατεία.— "Εννοια.— Διεθνής δικαιοδοσία.— Πολιτικὰ ἀδικήματα κατὰ τοῦ κράτους τῆς σημαίας.— 'Αποκλειστικὴ δικαιοδοσία τοῦ κράτους τούτου.— Δυνατότης καταπολεμῆσεως τῆς «πολιτικῆς πειρατείας» ἐν τῷ πλασισθ τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου.— Παραίτησις ἀπὸ τῆς κυριαρχίας ἐκ μέρους τοῦ κράτους τῆς σημαίας.

Τί συνιστᾶ πειρατείαν ἡ πολιτικῆς φύσεως ἀνταρσίαν; Οἰσαδήποτε καὶ ἄν εἰναι ὁ προσήκων δρισμὸς ἐκατέρω τῶν ἀνωτέρω δύο ἔννοιῶν, ἢ ὑπὸ κομμουνιστικῶν στοιχείων κατάληψις τοῦ ὑπὸ σημαίαν Βενεζούελας φορτηγοῦ πλοίου «ANZOATEGUI», ἔθεσεν ἐκ νέου τὸ πρόβλημα περὶ τῶν μέτρων, ἀπινα δύνανται νὰ λάθουν αἱ κυβερνήσεις τῶν ἄλλων κρατῶν, ὅταν σκάφος κράτους μεθ' οὐδὲ διατηρώσῃ φιλικὰς σχέσεις, καταλαμάνεται ὑπὸ ἀνευθύνων στοιχείων καὶ δὴ ἐιρήνη.

Τὸ Διεθνὲς Δίκαιον παρέχει ἀποτελεσματικὴν ἀράγων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοιούτων περιστατικῶν, ἔστω καὶ ἄν δὲν ἐγένετο εἰσέτη προσφυγὴ εἰς ταύτην. Τὸ πρόβλημα δὲν εἰναι καθαρῶς θεωρητικὸν χαρακτήρος. Εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅπου δὲν υφίστανται αἱ κατάλληλοι διεθνεῖς νομικοὶ κυρώσεις καὶ διποὺ ὁ δραχίων τοῦ νόμου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἐλέγχεται οὐχὶ σπανίως ὁδύνεμος καὶ ὀδρανής, δύνανται τις νὰ εἴπῃ διημιουργοῦνται οἱ πειρασμοί, ἀμαὶ καὶ αἱ δυνατότητες καταλήψεως τῶν πλοίων ὑπὸ τρομοκρατῶν ἢ ἀνταρτῶν.

Παραπλεύρως τῶν προδήλων πολιτικῆς φύσεως ἐμπλοκῶν, τοιαῦται ἐνέργειαι ἀπειλοῦν τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, τῶν φορτίων, τῶν ἐπιβαρχῶν καὶ τοῦ πληρώματος, παρέχων δὲ πράγματα ἐν γένει εἰς τὸ ἐμπόριον.

Οὕτω, οὐδὲν πλοίον εἶναι ἀσφαλές ἀπὸ τῆς καταλήψεως. Οὔτε τὰ σχετικὰ περιστατικὰ εἶναι μεμονωμένα. Πρὸ δύο ἑτῶν, ἔνοπλοι ἀντάρται κατέλαβον τὸ πορτογαλικὸν ὑπερωκεάνιον «SANTA MARIA» εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἐφένευσαν ἐν μέλος τοῦ πληρώματος, ἐτραυμάτισαν ἄλλους καὶ ἐτράπησαν μὲ τὸ πλοῖον, τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ φορτίον, διποὺ ἐκεῖνοι ἥθελον.

Τὸ συμβάν τοῦ «ANZOATEGUI» εἶναι παρόμοιον. 'Ομας ἀνταρτῶν περιλαμβάνουσα καὶ τινα μέλη τοῦ πληρώματος, ἔξουδετέρωσαν τὸν πλοίον, ἀνέλασθον τὴν διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου καὶ ἐπλευσαν πρὸς τὴν Βραζιλίαν.

"Οπως εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «SANTA MARIA», οἱ ἀντάρται ἔτυχον προσωρινοῦ ἀσύλου καὶ τὸ πλοῖον ἐπεστράφη εἰς τὸ πλοιοκτήτην του. Δὲν ἐσημειώθησαν φόνοι ἢ τραυματισμοί. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ὁ δισηλωθεὶς σκοπὸς τῶν ἀνταρτῶν ἦτο πολιτικὸς καὶ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις δὲν ἡνωχλήθησαν ἄλλα πλοῖα οὔτε ἐγένοντο πράξεις πειρατείας.

Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὰ κράτη, ὡν τὴν σημαίαν ἔφερον τὰ πλοῖα, δὲν διέθετον σκάφη πρὸς σύλληψην τῶν ἀνταρτῶν ἢ ἀνάκτησιν τῶν πλοίων. Ἀμερικανικὰ πολεμικὰ πλοῖα καὶ ἀεροσκάφη ἀνεκάλυψαν τὰ ἐλύγω πλοῖα, δὲν ἐπενέθησαν δόμως ἐνεργῶς.

Τὶ δύνανται νὰ γίνην πρὸς ἀποτροπήν τοιούτων πράξεων ἐν τῷ μέλλοντι; Εἰδικώτερον, τί δύνανται νὰ πράξουν τὰ ἄλλα κράτη, ἐκτὸς τοῦ κράτους οὐτινοῦ τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον;

"Ἐνταῦτα ισχύει διαδικονὸν σύστημα. 'Αφ' ἐνός μὲν ἀσκεῖ δικαιοδοσίαν τὸ κράτος, οὐτινος τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον, ἀφ' ἐτέρου, δῶμας, δικαιοδοσίαν ἀσκοῦσι συλλογικῶς καὶ τὰ ἄλλα μέλη τῆς κοινωνίας τῶν ἔθνων, ἐπὶ προσώπων καὶ πραγμάτων εἰς οἰονδήποτε κράτος ἀντικόνων, ὅταν θίγεται ἡ ἔνωμος καὶ εἰρηνικὴ ναυσιπλοία εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἐπὸ τῷ συμφέροντι πάντων τῶν κρατῶν ἐν γένει.

Πράξεις θεωρούμεναι ὡς παραβάσεις τοῦ συμφέροντος τῶν κρατῶν ἐν γένει καὶ συνεπῶς ἀποτελοῦσαι διεθνὴ ἀδικήματα, ἐπισύρουσαι τὴν ἀσκησιν συλλογικῆς δικαιοδοσίας, εἶναι ἡ πειρατεία, τὸ δουλεμπόριον καὶ ἡ κατάχρησις τῆς ἔθνικῆς σημαίας.

"Οσάκις δὲν θίγονται τοιαῦτα γενικῶς διεθνὴ συμφέροντα, τὰ πλοῖα ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ τελοῦνται ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ κράτους τῆς σημαίας αὐτῶν, διοικητικῶς, ποινικῶς καὶ ἀστικῶς, τῶν πλοίων τῶν ἄλλων κρατῶν μὴ δικαιοιμένων νὰ ἐπέμβωσιν. (Οὕτω Colombras Διεθνὲς Ναυτικὸν Δίκαιον σελ. 257, 258 καὶ 271).

"Ο πρόεδρος Μπετανκούρ τῆς Βενεζούελας, προέδη εἰς δήλωσιν, καθ'

ἥν οἱ ἀντάρται τοῦ «ANZOATEGUI» ἐγένοντο ἔνοχοι πειρατείας. 'Εὰν πράγματι οὐτοὶ ήσαν ἔνοχοι πειρατείας κατὰ τὸ Διεθνὲς Δίκαιον, οἰδηδήποτε κράτος εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ τοὺς συλλάβῃ, νὰ τοὺς ὑποβάλῃ εἰς δίκην εἰς τὰ ἔθνικά οὐτοῦ δικαστήρια καὶ νὰ προδῇ εἰς διημευσιν τοῦ πλοίου.

Εἶναι δῆμας συζητήσιμον ἐὰν εἰς τὰς περιπτώσεις ἀμφοτέρων τῶν ὡς ἄνω πλοίων, ἐπρόκειτο περὶ πειρατείας (εὐνόητον ὅτι ἀπατεῖται ἐνταῦθα πειρατεία ὑπὸ τὴν ἔνοιαν τοῦ Διεθνοῦς Δίκαιου καὶ ὅτι εἶναι ἀδιάφορον ποίαν ἔνοιαν ὁποδίδωσιν εἰς τὴν πειρατείαν οἱ νόμοι τοῦ κράτους οὐτινοῖς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον). Οἱ κανόνες, οἱ καταλαμβάνοντες τὰ τῆς πειρατείας, εἶναι παλαιότατοι καὶ συνεπῶς δυσκόλως δύνανται νὰ καλύψουν τὰς συγχρόνους ταύτας μορφάς. Τὸ δίκαιον τῆς πειρατείας εἶχεν ὑπὸ δψιν τοὺς πειρατὰς τῶν Δυτικῶν Ἰνδίων καὶ τῆς Μπαρμπαρίας, τοὺς ληστὰς τούτους τῶν θαλασσῶν ὅδῶν, οἱ δρόποι ἐπειθεῖντο καὶ συνελάμβανον τὰ πλοῖα, ἀπῆγον τοὺς ἐπιβαίνοντας, τοὺς ἐφόνευον ἢ τοὺς ὀπτηλευθέρων ἔναντι λύτρων, διηρπαζον τὰς ἐμπορεύματα καὶ ταῦτα πάντα ἐπὶ σκοπῷ ὑλικοῦ κέρδους. (Σημείωσις «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ακριβῶς ἡ ἐλλειψις ἰδιοτελοῦς σκοποῦ — μιη̄t literati — ἥγαγε τὸν Γάλλον καθηγητὴν de Juggart νὰ γνωμοδοτήῃ, ἔρωτιθεὶς ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λούδ' ὅτι οἱ ἀντάρται τοῦ «SANTA MARIA», δὲν ἡσαν πειραταί, παρὰ τὰς περὶ τοῦ ἀνιθέτου διακηρύξεις τῆς πορτογαλικῆς κυβερνήσεως).

Τόσον τὰ δικαστήρια δύστον καὶ οἱ νομομαθεῖς εἰς τοὺς παλαιούς ἔστω δρισμούς τοῦ ἀδικήματος τῆς πειρατείας, συνέκλιναν πρὸς τὰς ἀντιλήψεις ταύτας, θεωροῦντες ὅτι πειρατεία εἶναι πάσα πράξις παρανόμου δίσας ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ γινομένη ὑπὸ πλοίου κατ' ἄλλου πλοίου επὶ σκοπῷ λεηλασίας.

'Ο πλέον σύγχρονος δρισμὸς τῆς πειρατείας ἀπαντᾶται εἰς τὴν Σύμβασιν περὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν τοῦ 1958. 'Αληθὲς εἶναι, ὅτι πλείστα κράτη δὲν τὴν ἐκύρωσαν, θεωρεῖται δῆμας, ὅτι ἐκπροσωπεῖ αὐτὴ τὰς ἐν ισχύι ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου.

Διατηροῦσα ἡ Σύμβασις τὸ στοιχεῖον τοῦ ιδιοτελοῦς σκοποῦ, δρίζει τὸ ἀδικήμα τῆς πειρατείας ὡς «πάσαν παράνομον πράξιν δι' ἴδιοτελεῖς σκοπούς ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν ἐμπορικοῦ πλοίου ἢ αεροσκάφους ἢ ἐπὶ προσώπων ἢ πραγμάτων εὑρισκομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ τοῦ αεροσκάφους». Τὸ δίκαιον τῆς πειρατείας δὲν ἔθεωρήθη ὡς δυνάμενον νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐπὶ παντὸς ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ διαπραττομένου ἀδικήματος, ὅπερ ἄλλως τε, σχεδὸν ἀνέχαιρετως, ὑποκείται εἰς τὸ δίκαιον τοῦ Κράτους οὐτινοῖς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον. 'Η ἐφαρμογὴ τοῦ δίκαιον τῆς πειρατείας ἀνακύπτει προκειμένης πράξεως ἢ συνόλου πράξεων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ τοῦ αεροσκάφους.

Τὸ δίκαιον τῆς πειρατείας δὲν ἔθεωρήθη ὡς δυνάμενον νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐπὶ παντὸς ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ διαπραττομένου ἀδικήματος, ὅπερ ἄλλως τε, σχεδὸν ἀνέχαιρετως, ὑποκείται εἰς τὸ δίκαιον τοῦ Κράτους οὐτινοῖς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον ἢ τοῦ αεροσκάφους ἢ τοῦ προσώπων ἢ πραγμάτων εὑρισκομένων ἐπὶ τοῦ αεροσκάφους.

'Οσονδήποτε καὶ ἄν φαίνεται εὐεργετικὴ ἐν τινὶ δεδομένῃ περιπτώσει, ἡ συλληφὴ ἀνταρτῶν, καταλαβόντων πλοίον ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ, αἱ πράξεις αὐτῶν δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀποτελοῦσαι ἀπειλὴν ἐναντίον κράτους ἢ ιδιοκτησίας ἄλλης ἢ τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

Οἱ ἀντάρται κινοῦνται ἐκ πολιτικῶν ἐλατηρίων οὐχὶ ἐξ ίδιοτελοῦς προθέσεως καὶ εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, δὲν ἀπειλούσι τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν ἐν γένει. 'Εφ' ὅσον δὲν ἔνισταται ἀπειλὴ κατὰ τῆς κοινωνίας τῶν ἔθνων πραγματοποιούμενη διὰ τῆς πράξεως τῶν ἀνταρτῶν, ἐλλείπει ἡ βασικὴ δικαιολόγησις, ἡτοὶ θὰ παρεῖχε εἰς τὰ λοιπὰ κράτη τὴν ἀφορμὴν νὰ συλλάβουν καὶ νὰ τιμωρήσουν τοὺς δράστας, ἐπεμβαίνοντας οὐταὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ κράτους τῆς σημαίας.

Τὰ δικαστήρια ἐδέχθησαν τὴν ἀποφασίαν τοῦ WHEATON συνωψίζων τ' αὐτωτέρω διδάσκει, ὅτι κατὰ τὴν ὄποτεράν γνώμην συμφώνως πρὸς τὴν θεωρίαν καὶ τὴν νομολογίαν, πλοῖον ἀνταρτικά, δρῶντα διὰ πολιτικούς σκοπούς καὶ μὴ παρενοχλοῦντα ἄλλα πλοῖα ἢ ὑπηκόους ἄλλων κρατῶν δὲν δύνανται

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΝΕΡΓΕΙ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

νὰ θεωρηθώσιν ως πειρατικά.

Τὸ γεγονός, ὅτι τὰ πλοιά τῶν ἀνταρτῶν δὲν εἰναι πειρατικά ἀποκλείει εἰς τὰ λοιπά κράτη τὸ δικαίωμα νὰ συμβάλουν εἰς τὴν σύλληψιν αὐτῶν;

“Ανευ ἔξαιρέσεως, ἡ κατάληψις τοῦ πλοίου ἐν τῷ ἀνοικτῷ θαλάσσῃ συνδέεται πρὸς τὴν διάπραξιν καὶ ἄλλων ἀδικημάτων, ὡς π.χ. στάσεως, ἀδίκου ἐπιθέσεως, ἀρπαγῆς κλπ. Αἱ πράξεις αὗται ὑπάγονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ κράτους τῆς σημαίας καὶ κατ’ ἀντίθεσιν πρὸς τὸ διεθνὲς ὀδίκημα τῆς πειρατείας, δὲν δικαιολογοῦσιν τὴν ἐπέμβασιν ἄλλου κράτους.

“Ἡ μόνη δυνατὴ (κοίτοι λίαν ἀμφίβολος), βάσις ἐνέργειας καὶ ἐπεμβάσεως τῶν ἄλλων κρατῶν, θὰ ἦτο ἡ θεωρία, ὅτι ἡ κατάληψις τοῦ σκάφους εἶναι καθ’ ἐσαῦτὴν ὀδίκημα στρεφόμενον κατὰ τῶν συμφέροντων τῶν ἄλλων κρατῶν. (Οἱ Γάλλοι συγγραφεῖς εἰσήγαγον τὰν νέον ὄρον τῆς «piraterie politique». Πρὸς θεμελίωσιν τῆς θεωρίας τούτης ἐπάγονται ὅτι αἱ τοιούτου εἰδους πράξεις δὲν εἰναι ἀνάγκη νὰ συνιστῶνται εὐθείων ἀπειλὴν κατὰ τῆς κοινωνίας τῶν ἔθνων, ἵνα ἀποτελῶσιν διεθνῆ ὀδίκηματα, παρέχοντα δικαιώματα εἰς τὰ ἔθνη ὅπως ἐπεμβάσιν ἀσκούντα δικαιοδοσίαν. Ὡς παράδειγμα παρέχονται τὸ δουλεμπόριον καὶ ἡ κατάχρησις τῆς ἔθνικῆς σημαίας. Ἡ θεμελίωσις τῆς θεωρίας ταύτης ἐπιχειρεῖται περαιτέρω διὰ τῶν ἔχησι σκέψεων: 1) “Οτι ἡ κατάληψις τοῦ πλοίου καὶ αἱ συναφεῖς πρὸς αὐτὴν πράξεις δύνανται νὰ θέσωσιν ἐν κινδύνῳ τὰ πλοιά σίουδηποτε κράτους. 2) “Οτι φορτία καὶ ἐπιβάται διάφορών ἔθνικοτήτων θίγονται ὑπὸ τοιούτων πράξεων. 3) “Οτι παραδίζεται ἡ ἀντίληψις περὶ τῆς κυριαρχίας τοῦ κράτους τῆς σημαίας.

Τονίζεται ἐνταῦθα, ὅτι οἱ ἀντάρται ἀποτελοῦσι ἀπειλὴν οὐχὶ μόνον κατὰ τοὺς κράτους καθ’ οὐ στρέφονται. Ἐν τούτοις, παρατηρεῖται, ὅτι ὁ πρόχειρος χαρακτήρας ἐν τῷ ὀδίκηματι, εἶναι ὁ τῆς στάσεως, ἥτις στρέφεται κατὰ τοὺς κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου καὶ δὲν ἀποτελεῖ προσβολὴν κατὰ τοὺς διεθνούς δικαίους. Δὲν φάίνεται νὰ ὑπάρχῃ βάσις, ἵνα παρόμοιαὶ πράξεις θεωρηθῶσιν ὡς διεθνῆ ὀδίκηματα, τὸν ἀφαιρούμενον ἀπὸ τῆς ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας τοῦ κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, παράσχωσιν λασθήν εἰς ἐπέμβασιν παρὰ τῶν ἄλλων ἐπικρατείων ἐπὶ σκοπῷ συλλήψεως καὶ τιμωρίας τῶν δραστῶν. Τοιαύτη ἐπέμβασις θὰ ἐδημοιουργεῖ πολὺν περισσότερον προβλήματα ἀπὸ ὅσα ἀποσκοπεῖ νὰ λύσῃ. Τὸ δικαίωμα ἐπεμβάσεως εἰς τὰς διεθνεῖς ἀπὸ θαλάσσης ἐμπορικάς μεταφοράς εἶναι λίαν περιωρισμένον καὶ δικαίωμα. Εἰς πλείστας τῶν ἐσωτερικῶν ἐπαναστάσεων εἶναι λίαν δυσχερής ἡ διακρίσις μεταξὺ ἐπαναστάτων καὶ νομιμοφρόνων καὶ ὄρθως ἐλέχθη, ὅτι ὁ ἐπαναστάτης τῆς νυκτὸς τοῦ Σαββάτου οὐχὶ σπανίως εἶναι πρωθυπουργός τὴν πρωΐαν τῆς Κυριακῆς. Νὰ εἰσαγάγῃ τις ἐν διεθνεῖ ἐπιπέδῳ ποινική θεωρίαν, στηριζομένην ἐπὶ καθαρῶς ὑποκειμενικῶν διακρίσεων, θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ἐνθαρρύνῃ τὰς ἐνδιαφερομένας Δυνάμεις εἰς ἐπέμβασιν εἰς ἐσωτερικάς ἔριδας κράτους τινός καὶ νὰ προβαίνῃ εἰς σύλληψιν τῶν

πλοίων τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης τῶν παρατάξεων ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ, ὅτι ἐσημειώθη ἐπ’ αὐτοῦ «πολιτική πειρατεία». Τοιαύτη συνεπῶς θεωρία, εἶναι ἀνεπιθύμητος.

Τὰ προσδοκώμενα εὑρεγετικά ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἀναπτυχθείσης ἀνωτέρω λύσεως δύνανται νὰ ἐπιτευχθοῦν, χωρὶς τὰ ἐκτεθέντα μειονεκτήματα, χωρὶς ἐπέμβασιν εἰς τὴν ἀποκλειστικήν δικαιοδοσίαν τοῦ Κράτους τῆς σημαίας καὶ μὲ τοὺς νῦν ἐν ἴσχυι κανόνας τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου.

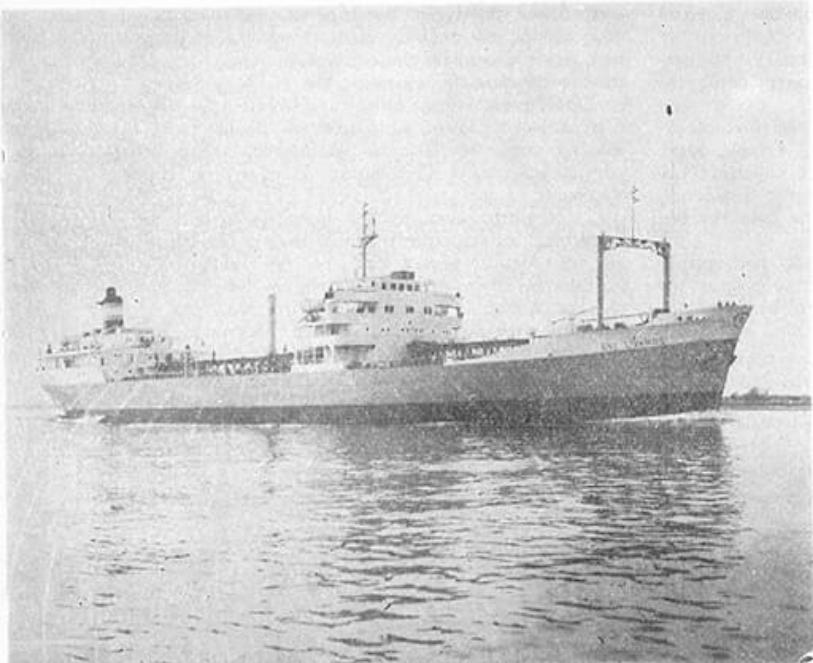
‘Ως ἔξετεθη προηγουμένως, τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν τελούσιν ὑπὸ τὴν διοικητικήν, ποινικήν καὶ ἀστικήν δικαιοδοσίαν τοῦ κράτους τῆς σημαίας των, ἔξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ὀδίκημάτων κατὰ τοῦ διεθνοῦ δικαίου, ἐφ’ ὃν ἔχωσιν δικαιοδοσίαν πάντα τὰ κράτη.

‘Αλλὰ ἐν τῇ κυριαρχίᾳ κράτους τινός ἔγκειται τὸ δικαίωμα τῆς παρατήσεως ἐξ αὐτῆς. ‘Η παραπίτησις αὐτὴ ἀπὸ τῆς κυριαρχίας δυνατὸν νὰ εἶναι ὀλικὴ ἡ μερικὴ, διαρκῆς ἡ προσωρινὴ καὶ τέλος δυνατὸν νὰ ἐνεργηθῇ ὑπὸ ὄρους τιθέμενους υπὸ τοῦ κυριαρχοῦ κράτους. ‘Ἐφ’ ὃσον γίνεται παραπίτησις ἀπὸ τοῦ κυριαρχικῶν δικαιωμάτων, ἀνακύπτει δικαίωμα ἐπεμβάσεως τῶν λοιπῶν ἐπικρατείων, ἐπὶ σκοπῷ ἀσκήσεως τῆς ιδίας αὐτῶν δικαιοδοσίας, δεδομένου ὅτι τὸ μόνον ἐμπόδιον πρὸς διεθνῆ δικαίωμα εἶναι ἡ ἀποκλειστική δικαιοδοσία τοῦ κράτους τῆς σημαίας αὐτῶν.

‘Η μορφὴ τῆς παραπίτησεως ἀπὸ τῆς κυριαρχίας, εἶναι ἐκάστοτε διάφορος. Δυνατὸν τὸ κράτος νὰ παραπίτῃ μόνον τῆς ἀπὸ κλειστικότητος τῆς δικαιοδοσίας του, τῶν λοιπῶν ἐπικρατείων δυναμένων οὕτως ν' ἀσκήσωσι παραπλήσιους δικαιοδοσίαν. Δυνατὸν ἡ παραπίτησις ν' ὄφει μόνον εἰς τὴν σύλληψιν τῶν δραστῶν, χωρὶς νὰ ἐπεκτείνεται ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας τῶν δικαστηρίων τοῦ κράτους τῆς σημαίας. ‘Ἐπίσης, δύνανται ἡ παραπίτησις ἀπὸ τῆς δικαιοδοσίας νὰ γίνηται ὑπὲρ μιῶς ἡ πλειόνων ἡ πασῶν τῶν ἐπικρατείων καὶ νὰ εἶναι περιωρισμένη χρονικῶς ὅσον ἀφορᾷ τὰ πλοῖα ἐφ' ὃν ἐφαρμόζεται.

Κατὰ πόσον αἱ ἄλλαι ἐπικράτειαι θὰ δεχθῶσιν νὰ ἐπέμβωσιν, ἔξαρται ἐκ πολλῶν παραγόντων. Πολιτικαὶ σκέψεις ἀσφαλῶς θ' ἀσκήσωσιν ἐπίδρασιν. ‘Η παρουσία ἐπὶ τοῦ καταλόφθεντος σκάφους ὑπηκόων τῶν ἄλλων ἐπικρατείων, θὰ εἶναι εἰς τῶν παραγόντων, ὡς ἐπίσης ἡ παρουσία ἔγγυς πλεόντων πολεμικῶν σκαφῶν τῆς μελλούσης νὰ ἐπέμβη Πολιτείας.

Οὕτω, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου παρέχεται: ἡ δυνατότητα πρὸς νόμιμον καταστολὴν παρομοίων ἐνέργειών, αἵτινες εἶναι δέδιον, ὅτι θ' ἀποθαρρυνθῶσιν, ὅταν καταστὴ συνειδήσῃ, ὅτι αἱ πολιτικαὶ ἀνταρσίαι αὐτοῦ τοῦ εἰδούς δὲν θὰ δύνανται νὰ ὑπολογίζωσιν — ἐκτὸς ἄλλων — καὶ ἐπὶ τοῦ διεθνοῦ νομικοῦ καθεστώτος, θεωρουμένου τό γε νῦν ἔχον, ὡς εὐνοούντος τὴν ἀδράνειαν τῶν δυναμένων νὰ καταστεῖλωσιν αὐτὰς ἐπικρατείων.



Berths and double graving dock
with building capacity
up to the largest sizes.
Five floating docks
for ships up to 86,000 tons dw.
Two graving docks
for ships up to 38,000 tons dw.

Licenses for:

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

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ.— Η ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΚΑΙ Η ΟΞΕΙΔΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.— ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΑΥΤΩΝ

I

“Εν έκ των κυριωτέρων προβλημάτων, που άντιμετωπίζει η έκμετάλλευσις του πλοίου είναι ή συντήρησις αύτού, το σημαντικότερον δε μέρος των διατάξεων διατίθεται διά την πρόληψην και έξουστέρωσιν της ρυπάνσεως της γάστρας, διά την πρόληψην και έξουστέρωσιν της διαδρώσεως και ζέιδωσεως του όλου πλοίου, ώς και διά της άντιμετώπισης των έξι άλλων αιτίων φθορών, ώς είναι η ηλεκτρόλυσις κλπ.

Η άναλυσις των αιτίων, που προκαλούν την ρύπανσιν, την διάδρωσιν, την ηλεκτρόλυσιν κλπ. άποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τῆς ἔρευνης καὶ τῆς ἀπασχόλησεως στρατιᾶς δολοκήρου ἐπιστημόνων, καὶ ἐπομένως δὲν είναι δυνατόν νὰ ἐκτεθῇ εἰς μίαν σύντομον μελέτην, ἐπειδὴ ὅμως παρουσιάζει μέγιστον ἐνδιαφέρον διὰ πάντας τους ἀσχολουμένους με τὰ πλοῖα, ἐπιχειρεῖται ἐνταῦθα μία συγκεφαλαιωτικὴ ἐπισκόπησις του όλου θέματος.

Η ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ

Είναι γνωστόν διτὶ η ὑπὸ διαφόρων δργανισμῶν ρύπανσις τῆς γάστρας δύναται νὰ μειώσῃ τὴν ταχύτητα ἵνα δύναται κατὰ 2 η καὶ περισσότερα μίλια καθ' ὕδατα, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, διτὶ η εἰς τὴν πρώσιν ἀντίστασιν του σκάφους αὐξάνεται κατὰ ημίου περίπου τοῖς ἑκατὸν διὰ κάθε ήμερον τοῦ παρέρχεται ἀπὸ τοῦ δεξαμενισμοῦ του πλοίου, δὲν είναι δὲ σπανία η περίπτωσις πλοίων, μεγέθους μὴ ὑπερβαίνοντος τοὺς 1500 τόνους, εἰς τὴν γάστραν τῶν θυπάρων υἱερήσαν περὶ τοὺς διακοσίους τόνους διστρακοθύρων, ἐν μόλις ἔτος ἀπὸ τοῦ τελευταίου δεξαμενισμοῦ. Διαπιστώνται ἔξι αὐτοῦ διτὶ δὲν μειοῦνται μόνον η ταχύτης του πλοίου ἀλλὰ, ἐνίστε, καὶ αὐτὸ τὸ dead weight αὐτοῦ, ὑπόλογιζεται δὲ διτὶ, μετὰ ἔτος περίπου ἀπὸ τοῦ δεξαμενισμοῦ, η προσδευτικῶς αὐξάνουσα κατανάλωσις του πλοίου πρὸ κάλυψην ἀποστάσεως τίνος ἐντὸς του αὐτοῦ χρόνου, φθάνει ἐνίστε εἰς τὸ 50% τῆς συνήθους καταναλώσεως καυσίμου.

Διὰ τὴν κατανόησιν του τρόπου ρυπάνσεως τῆς γάστρας είναι, ίσως, ἀναγκαῖα η γνῶσις τῶν συνήθων ἀναπτύξεων: καὶ διαβιώσεως τῶν διαφόρων θαλασσίων δργανισμῶν, διότι καθορίζεται οὕτω ποὺς μέρος τῆς γάστρας, κατὰ ποῖον τρόπον καὶ εἰς ποῖον ἔπιτασιν προσφέρεται διὰ νὰ παράσῃ εἰς τοὺς μικρορργανισμοὺς αὐτοὺς «φιλοξενίαν». Ήδηγούμενα οὕτω εἰς τὰς λυσιτελεστέρας διὰ τὴν πρόληψην τῆς ρυπάνσεως μεθόδους καὶ μέσα.

Η ἐνάλιος ζωὴ διαιρεῖται ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς ἐπιστήμονας εἰς τρεῖς μεγάλας κατηγορίας: α) εἰς τοὺς ιχθεῖς, ἀπὸ τὴν μικρὰν μαριδία μέχρι καὶ τῆς φαλαΐνης, που δύνανται ἐλευθέρως νὰ κολυμβοῦν καὶ ἀποτελοῦν τὴν κατηγορίαν του Ν ει το κ ο ν. β) Εἰς τοὺς δργανισμοὺς που αἰλωροῦνται εἰς τὸ ὕδωρ η ποὺ κολυμβοῦν μέν, ἀλλὰ είναι τόσον μικροὶ καὶ ἀδύνατοι, ὥστε νὰ σύρισκωνται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν θαλασσίων ρευμάτων καὶ ἀποτελοῦνται αὐτὸ ποὺ ὄνομάζομεν. Πλα α γ κ τ ο ν καὶ γ) εἰς τὰ ζῶα η τὰ φυτά, που ζοῦν εἰς τὰ μεγάλα βάθη τῆς θαλάσσης, εἴτε προσκεκλημένα εἰς τὸν βυθόν, ώς οἱ σπόγγοι, εἴτε ώς ἔρποντα ἐπ' αὐτοῦ η πρὸς τὰ ἄνω ἀναπτυσσόμενα καὶ ποὺ ἀποτελοῦν τὴν λεγομένην ζωὴν τοῦ βυθοῦ η βυνθόν.

Οι ρυπαίνοντες τὴν γάστραν του πλοίου δργανισμοὶ ἀνήκουν εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν κατηγορίαν, είναι δηλαδή βυθονικοί, πρὶν ὅμως προσκολληθῶν μονίμως εἰς τὸν βυθὸν ἀνήκουν προσωρινῶς εἰς τὸ πλαγκτόν, ώς ἐλάχιστοι τὸ μέγεθος δργανισμοῖς, κολυμβῶντες η ἀιωρούμενοι. Οι δργανισμοὶ αὐτοὶ είναι τόσον ζωικοί, δσον καὶ φυτικοί, κατὰ τοῦτο δὲ διαιρέται η ἐνάλιος ζωὴ ἀπὸ τὴν τῆς ἔρπας. Εἰς τὴν τελευταίαν τὰ φυτὰ ἀναπτύσσονται μέν, ἀλλὰ είναι ἀκίνητα καὶ μόνον τὰ ζῶα κινοῦνται. Ἀντιδέτως, εἰς τὴν θαλάσσαν ὑπάρχει ἀπειρία μικρῶν φυτῶν ποὺ κινοῦνται, ώς καὶ ἀπειρία ζωϊκῶν δργανισμού ποὺ παραμένουν ἀκίνητοι, δύνεται μονίμως προσκεκλημένοι εἰς τὸν μανί καὶ τὴν αὐτὴν θέσιν.

Τὸ πλοῖον, δταν εύρισκεται ἀκίνητον ἐν ὅρμῳ, παρέχει εἰς τοὺς θαλασσίους δργανισμούς μίαν ἐπιφάνειαν παραβαλλομένην πρὸς ἐπιπλέοντα κορμόν, πρὸς ἀκίνητούσαν φάλαιναν η καὶ πρὸς βράχων, μὲ μόνη τὴν διαφορὰν διτὶ δὲν συνδέεται, ώς ὁ βράχος, μὲ τὸ πυθμένα τῆς θαλάσσης. Τὸ κινούμενον, ἀφ' ἐτέρου, πλοῖον δύναται νὰ παραβληθῇ μὲ τὴν κολυμβῶσαν φάλαιναν, η καὶ μὲ τὸν βράχον τὸν ἐκπλυνόμενον ἀπὸ

τὸ κύμα η τὴν παλίρροιαν, οἱ μικροὶ δὲ διαφοραὶ μεταξὺ τοῦ πλοίου καὶ τῶν φαλαινῶν, βράχων κ.λ.π. εἰς διτὶ ἀφορεῖ εἰς τὴν ἐπ' αὐτῶν προσκόλλησιν τῶν θαλασσίων δργανισμῶν, ἔχουσαι μεγάλην διὰ τὴν μελέτην μας σημασίαν, θὰ ἔξετασθούν περαιτέρω, διότι δὲ παράγων δρυμίζων τὸ τι τελικῶς θὰ προσκολληθῇ καὶ θὰ ἀναπτυχθῇ εἰς τὴν γάστραν τοῦ πλοίου, εἰναι κυρίως η φύσις τῆς γάστρας αὐτῆς.

Τὴν φύσιν τῆς γάστρας καθορίζει, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ σχῆμα τῆς, τὸ δμαλόν της γάστρας η προσανατολισμός της καὶ η κίνησις αὐτῆς.

Τὸ σχῆμα τῆς γάστρας είναι ἀεροδυναμικόν, διὰ νὰ μειώνῃ κατὰ τὸ δυνατόν τὴν εἰς τὸ ὕδωρ παρουσιαζομένην ἀντίστασιν καὶ νὰ ἐπιτυχάνῃ τὴν δργανισμούρφων εἰς τὴν κατὰ μήκος τοῦ πλοίου ροήν τοῦ ὕδατος, ὥστε νὰ περιορίζωνται εἰς τὸ ἐλάχιστον οἱ στροβιλισμοί. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ πλοίον δρυμοῖται πρὸς τὸν ιχθύν.

Η ύψη η τῆς γάστρας είναι σκηνὴ καὶ ἄκαμπτος, παραβαλλομένην ἐν προκειμένῳ μὲ τὴν πλοίου, ἀλλὰ καὶ λεία ώς καὶ ύδροδυναμικοῦ σχῆματος, δυναμένη ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς νὰ παρομοιασθῇ πρὸς τὴν τῆς φαλαΐνης, ητοι τῶν ιχθύων.

Ο προσανατολισμὸς τῆς γάστρας δὲν μεταβαλλεται μόνον ἐν τῶν μεταβολῶν πλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀλλά, εἰς τὴν ἐν προκειμένῳ σύγκρισιν, η γάστρα ἔχει ἐπιφανείας πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν, ἀπὸ τῆς δριζούμενης μέχρι καὶ τῆς κατακορύφου — μὲ μόνη τὴν διαφορὰν διτὶ η ὄργοντις αὐτῆς ἐπιφανεία εἰς τὸν θαλασσίους δργανισμούς ἔν εἰδος δρόφης μᾶλλον καὶ οὐδὲλως ἐπιφάνειαν δαπέδουν.

Ἐχοντες ὑπ' ὅμινην, διτὶ τὰ παρὰ τὴν ἐπιφανείαν στρώματα τοῦ ὕδατος περιέχουν τεράστιον ἀριθμὸν ἐπιπλέοντων δργανισμῶν τοῦ πλοίου, μεταξὺ τῶν δποίων καὶ νεαραὶ η νυμφοειδεῖς μορφαὶ ὀστρέων, μυδίνων, σκωληκῶν κ.λ.π. ώς καὶ ἀπειράριθμοι σπόροι βρύων, φυκίων, μυκήτων κλπ. οὔτως, διστε τὰ πλοία νὰ πλέουν εἰς τὴν πραγματικότητα ἐντὸς ύγρου πλήρους ζώντων δργανισμῶν, δὲ μόνος τρόπος ἀντιμετωπίσεως τῆς γάστρας είναι η μελέτη τῶν χαρακτηριστικῶν ἐκείνων, ποὺ έμποδίζουν τὴν ρύπανσιν τῆς ἐπιφανείας τοῦ σώματος τῶν διαφόρων τῶν ιχθύων.

Τὸ κυριώτερον τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῶν είναι, ἀφ' ἐνὸς μὲν η εύκαμψια τοῦ δέρματος τῶν ιχθύων, ητοι η διά συστάσεων καὶ τανύσεων αὐτοῦ (ἀσυναισθήτων η θήλεημένων) παρεμπόδιστης τῆς ἐπ' αὐτοῦ προσκόλλησεως ἔνων δργανισμῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου η ἔκκρισις ἐνὸς γλοιώδους καὶ κολλώδους ύγρου, καλύπτοντος τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ σώματος τῶν καὶ τὸ δόπον παγιδεύει τοὺς διαφόρους μικρορργανισμούς καὶ τοὺς ἀπορρίπτει. Οὐδέμια, φυσικά, τῶν ιδιοτήτων αὐτῶν προστατεύει τὸ πλοίον, παρὰ τοῦτο δημως εἰς τὴν γάστραν του ἐγκαθίσταται μικρὸς σχετικῶς ἀριθμὸς ἐκ τῶν ἀπειρών μικρορργανισμῶν, ποὺ ζοῦν εἰς τὴν θάλασσαν, λόγω τῆς ἐπιδράσεως ορισμένων παραγόντων ἀναστελλόντων τὴν ἐγκατάστασιν η τὴν γάστρας ἐπιδίωσιν τῶν δργανισμῶν αὐτῶν. Οι παράγοντες οὗτοι είναι οἱ ἀκόλουθοι:

α) Η κίνησις τοῦ πλοίου. Μέγας ἀριθμὸς δργανισμῶν θέλει ἀπόλυτον ἡρεμίαν διὰ ν' ἀναπτυχθῇ καὶ ἐπομένως: δὲν δύναται οὔτε νὰ προσκόλληση, οὔτε νὰ ἐπιζήσῃ ἐπὶ τῆς γάστρας κινουμένης μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου. Ακόμη καὶ οἱ συνήθως προσκολλώμενοι ἐπὶ τῶν πλοίων δργανισμοὶ χρειάζονται μίαν χρονικήν περιόδου σχετικῆς ἡρεμίας κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐγκατάστασεως τῶν, ώς συμβαίνει μὲ τὰ συνήθη μας διτρακοειδῆ, τῶν δποίων η ἐγκατάστασις ἀπικλείεται εἰς τὴν ταχύτητας μεγαλύτερας τῶν τεσσάρων κατ' ἀνώτατον δρίον μιλίων.

β) Τὸ φῶς. Ωρισμένοι ιόργανισμοί, ώς είναι τὰ βρύων, φύκη κ.λ.π. ἐξαρτώνται ἀπὸ τὸ φῶς καὶ διὰ τοῦ συγκεντρῶνται συνήθως εἰς τὰς δύο πλευρᾶς τοῦ σκάφους καὶ ίδιας πηλησίον τῆς Ισάλου, ποὺ ὑπάρχει ἀφθονώτερος φωτισμός. Αντιδέτως, ἀλλοι, ζωῖκοι κυρίως, δργανισμοί, ἀπορρέουνται τὸ φῶς καὶ διὰ τοῦ σπανιώτατας ἐγκαθίστανται ἀνωθεν τοῦ κυρτώματος τῶν δρυμούλων.

γ) Τὸ λειον τῆς ἐπιφανείας. Πολλοὶ δργανισμοὶ ποὺ ἀναζητοῦνται καταφύγιον εἰς τὴν πολύμορφην ἐπιφάνειαν τῶν βράχων, δὲν δύνανται νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὴν δρυμόμορφην καὶ λείαν ἐπιφάνειαν τῆς γάστρας τῶν πλοίων. Διὰ τοῦτο καὶ ἀνωμαλίαι τῆς γάστρας αὐτῆς, ώς είναι τὰ παραπτορίδια, οἱ καρφωταὶ ραφαὶ κ.λ.π., εύνοοιν τὴν ρύπανσιν καὶ εἰς τὰς αὐτὰς συναντάται μεγαλύτερος ἀριθμὸς δργανισμῶν, οὐ μόνον εἰς ποστήτα, ἀλλὰ καὶ εἰς ποικιλίαν εἰδῶν.

δ) Πολλοὶ θαλάσσιοι δργανισμοὶ ζοῦν μόνον εἰς τὰς μεταβλητὰς συνθήκας τῶν ἀκτῶν, ποὺ ύπτοκενται εἰς παλίρροιάς. Η γάστρα τῶν πλοίων είναι μονίμως βυθισμένη ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ δρυμού, καὶ ἐπομένως ἐπ' αὐτῆς δὲν ἀναπτύσσονται τοιούτοις δργανισμοί.

Ο λόγος διὰ τὸν δόπον τὰ πλοία ρυπαίνονται περισσότερον κατὰ

ΤΟ "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ"

Ο ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.. NOTARA 77.

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 550.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς αὐτῶν εἰς λιμένας, είναι ἡ ἀνάγκη τῶν πλαγκτονικῶν ὄργανισμῶν ὅπως εύρουν ὕδωρ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου καθ' ἥν οὔτοι, ἐγκαθιστάμενοι ἐπὶ τῆς γάστρας, ἐκκρίνουν μιάν τοιμεντοειδῆ ὑλην, βοηθεῖσα τῆς ὄποιας προσκολλώνται πλέον μονίμως εἰς αὐτὴν καὶ ἀναπτύσσονται. Οἱ περισσότεροι ἐπίσης τῶν ὄργανισμῶν αὐτῶν ζοῦν εἰς ἀβαθή ὕδατα καὶ πλησίον τῶν ἀκτῶν, δι' ὃ καὶ τὰ πλοῖα ρυπαίνονται πολὺ δλιγώτερον κατὰ τοὺς εἰς τὸν ὥκεανὸν πλόας των. Καὶ εἰς τὴν ἀνοικτήν, πάντως, θάλασσαν ζοῦν τὰ λεγόμενα «χρηνοειδῆ δστράκας, τὰ ὄποια εύκόλως προσκολλώνται εἰς πλοῖα, ποὺ ἔνιοτε κρατοῦν ἐν πλῷ λόγῳ βλάβης μηχανῆς κ.λ.π. μὲ τοὺς μικρούς, εὐκάμπτους πλοκάμους των.

Καὶ κιλιματικοὶ, γεωγραφικοὶ ἡ τοπογραφικοὶ παράγοντες ἐπιδροῦν σημαντικῶς ἐπὶ τῆς ρυπάνσεως τῆς γάστρας. Εἰς τὰς εὔκρατους, ἐπὶ παραδείγματι, ζώνας ὑπάρχουν ἐποχαὶ καθ' ἄς παρατηρεῖται ηγήμενος βαθμὸς ρυπάνσεως τῶν πλοίων, ὡς καὶ διαλείμματα ἀπουσίας ρυπαίνοντων ὄργανισμῶν. Εἰς τὰς τροπικὰς ζώνας παρατηροῦνται ἐπίσης περιοδικαὶ μεταβολαὶ, ἀλλὰ καὶ ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ εἰδὴ ποικιλία τῶν ρυπαίνοντων ὄργανισμῶν εἶναι σημαντικῶς μεγαλυτέρα, ἐνῷ τὰ διαλείμματα σπάνιος αὐτῶν εἶναι πολὺ βραχύτερα εἰς διάρκειαν.

Ἡ ἑντὸς λιμένων, ἀφ' ἔτερου, ρύπανσις ἐπηρεάζεται καὶ ἐκ τοῦ σχῆματος: τῆς ἀκτῆς, ἐκ τῆς ἐκβολῆς ἢ οὐ γλυκέων ὑδάτων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, λόγῳ παρουσίας διομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, ἐκ τοῦ βαθμοῦ ἀναταρράξης καὶ τοῦ ὑδατος κ.λ.π. κ.λ.π.

Οἱ βιολογικοὶ, ἀκόμη, παράγοντες ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν ζωὴν τῶν μικροοργανισμῶν αὐτῶν, ἔχουν καὶ αὐτοὶ τὴν ἐπίδρασίν των ἐπὶ τῆς ρυπάνσεως τῶν πλοίων. Αἱ σχέσεις μεταξὺ ὄργανισμῶν, θυτῶν καὶ τοιούτων θυμάτων, μεταξὺ παρασίτων καὶ ἐκτροφέων αὐτῶν, ὁ συναγωνισμὸς πρὸς ἀνεύρεσιν τροφῆς κ.λ.π. σημαντικῶς ἐπιδροῦν ἐπὶ τοῦ τύπου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὄργανισμῶν, ποὺ τελικῶς θὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὴν γάστραν.

Ἐκ τῶν ἀπειραθμῶν μικροοργανισμῶν, ποὺ ὑπάρχουν εἰς τὴν θάλασσαν, οἱ συνήμως ρυπαίνοντες τὰ πλοῖα ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὸν ἀριθμὸν τῶν δύο χιλιάδων, δυνάμεθα δὲ κυρίως νὰ διακρίνωμεν αὐτοὺς εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

α) Β α κ τ ἡ ρ ι α. Εἶναι ἡ πρώτη μορφὴ ζωῆς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, σημαντικοὶ δὲ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας ἔν γλοιώδες ἐπίστρομα τὸ ὄποιον δχι μόνον προσελκύει ἀλλὰ καὶ διευκολύνει τὴν ἐγκαταστάσιν ἀλλῶν μεγαλυτέρων ὄργανισμῶν.

β) Μ υ κ η τ ε ς. Οἱ σπόροι διαφόρων μυκήτων ἐγκαθίστανται πρῶτοι ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας, συγχρόνως σχεδόν μὲ τὰ βακτήρια. Ἀναπτύσσονται ὑπὸ μορφὴν δικτύου μικροσκοπικῶν ἴνων, παρὰ δὲ τὸ δῆν εἶναι ἀκόμη γνωστὰ πολλὰ περὶ τῶν μυκήτων αὐτῶν, εἶναι βέδακιον δι τη σημαντικῶς ἐπηρεάζουν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ρυπαίνοντων τὴν γάστραν ὄργανισμῶν, συμβούν μὲ πάντας τοὺς ὄργανισμους αὐτούς, ἔχοντες ἐπιληπτικὴν ζωτικότητα καὶ, δχι μεταξύ τῶν ἔξαρτων τὰς ἀνάπτυξιν τῶν ἔκ του φωτός.

γ) Δ ι α τ ο μ α. Εἶναι καὶ αὐτὰ μικροσκοπικὰ φυτὰ καὶ ἀκολουθῶν τὰ βακτήρια καὶ τοὺς μύκητας κατὰ τὴν ἐπὶ τῆς γάστρας σειρὰν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν. Σχηματίζουν καὶ αὐτοὶ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας ἔν συνεχὲς λεπτὸν στρῶμα, τὸ ὃποῖον ἔχει ψεύδην μαλλινὸν ὑφάσματος, ἐπειδὴ δὲ ἐκκρίνουν μίαν γλιώδην ὑλὴν ἐφ' ἥς καὶ ζοῦν καὶ ἡ ὄποια εἶναι λίαν ἀνθεκτικὴ εἰς τὰ δηλητήρια, σοδαρώτατα διοθοῦν τὴν ἐγκαταστάσιν τῶν ἄλλων ρυπαντικῶν ὄργανισμῶν. Ἐξαρτῶνται ἀπολύτως ἐποιός του φωτός.

δ) Φ ύ κ η. "Αν καὶ σχετικῶς δλίγος εἶδη θαλασσίων φυτῶν καὶ βρύων προσκολλώνται ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀποτελοῦν τὸν κυριώτερον παράγοντα φυτικῆς ρυπάνσεως τῆς γάστρας. Ἐξαρτῶνται ἐκ του φωτός, τὰ δμο-άζοντα δὲ μὲ χλόνην πράσινα εἶδην ἐγκαθίστανται κυρίως παρὰ τὴν ἴσσαλον, δυνάμενα δμωά νὰ ἐκταθοῦν μέχρι καὶ τοῦ κυρτώματος τῶν ὑδροσυλλεκτῶν. Καστανώρχορα δὲ ἐρυθρὰ βρύων προσκολλώνται ἐπίσης εἰς τὴν γάστραν, εἰς τὰ πρώτα δὲ ἀνήκουν καὶ εἶδη τινὰ ἀνθεκτικὰ εἰς τὸν ισχυράς ἐνώσεις δηλητηρίων, ἔχαπλούμενα ἐπὶ τῆς γάστρας ὑπὸ μορφὴν παχέος τάπτος.

ε) Π ρ ω τ ὁ ζ ω α. Δι' αὐτῶν εἰσερχόμεθα εἰς τοὺς ζωικοὺς ὄργανισμούς, δοθέντος δι τοὺς οἱ προηγηέντες ἡσαν φυτικοὶ τοιούτοι. Τὰ πρωτόξωα εἶναι μικροσκοπικοί, μονοκύτταροι ὄργανισμοί, ἀποτελοῦντες τὴν μικροτάτην μορφὴν ζωικῶν ὄργανισμῶν, ἀν δὲ καὶ δύναται τις νὰ συναντήσῃ πλήθος τοιούτων ἐπὶ τῆς γάστρας τῶν πλοίων, δὲν θεωροῦνται δως σοδαρώς ἐπηρεάζονται τὴν ρύπανσιν αὐτῆς διότι εἶναι εὐαίσθητοι εἰς τὰ δηλητήρια, εἰναι εὐκολωτάτη δέξιοι δέσμετέρωσίς των.

ζ) Υ δ ρ ο ε ι δ ᷄. Ἀνήκουν εἰς τὴν σικογένειαν τῶν «διαφανῶν Ι-

χνών», κοραλίων, θαλασσίων ἀνεμώνης κ.λ.π., εἰδη ποὺ σχηματίζουν ὄλοκλήρους ὑφάλους εἰτὲ τὰς τροπικὰς θαλάσσας, σημαντικῶς δὲ ἐπηρεάζουν τὴν ἐν γένει ρύπανσιν τῆς γάστρας, διότι ἐγκαθίστανται ἐπ' αὐτῆς ὑπὸ μορφὴν θαμνίσιων, μὲ ἐνίστε μακρούς πλακάμους ἐν εἶδει κλάδων, περιβάλλονται δὲ ἀπό σκληρούς κέλυψας, δι' ὃ καὶ δυσκόλως ἐνεργοῦν ἐπ' αὐτῶν τὰ δηλητήρια. Ἀκόμη καὶ ὅταν φουεύθουν, ἐπὶ τῆς γάστρας παραμένουν κελῶς προσκειολημένα τὰ λίαν ἀνθεκτικά κελύφη των.

η) Σ κ ω λ η κ ε σ. Μερικά εἰδη θαλασσίων σκωλήκων ἐκκρίνουν σθετοειδῆ σωληνίσιους, λίαν σκληρούς, ισχυρῶς προσκολλημένους, οἱ οποῖοι εἶναι σωληνίσικοι εἰς τὰ δηλητήρια καὶ, ἐπομένως, σοδαρώς ἐπηρεάζουν τὴν ρύπανσιν τῆς γάστρας.

θ) Π ο λ ύ ζ ω α. Η ι Β ρ ύ ζ ω α. Ἐίναι καὶ αὐτά μικροσκοπικά δητα, τὰ ὄποια ζοῦν συγκεντρωμένα κατ' ἀποικίας πολυμόρφους, ἀναλόγως τοῦ εἰδους των, ἔχουν δὲ ἄκιντην χρακτηριστικὸν τῆς εκκρίσεως ἀσθετοειδούς ἢ ὁστεοειδούς ὑλῆς, λίαν σκληράς, ἡ ὄποια σχηματίζει ἐπὶ τῆς γάστρας δστράκα εἴτε ὑπὸ μορφῆς ἐκτεταμένου τάπτος, εἴτε ὑπὸ μορφὴν μεμονωμένου, ἀνωμάλως τὸ σχῆμα, δστράκων.

ι) Ο σ τ ρ ε ι ο ε ι δ ᷄. Ἀνήκουν εἰς τὴν σικογένειαν, ποὺ ἀνήκουν καὶ οἱ ἀστακοί, αἱ γαρίδες κ.λ.π. εἶναι δέ, μαζὺ μὲ τὰ φύκη καὶ τὰ βρύα, τὸ πλέον σύνθετος καὶ εἰς μεγαλύτερην ἐκτάσην ἐγκαθίσταμενον εἰς τὴν γάστραν τοῦ πλοίου είδος, τὸ γνωστὸν λιμναεῖ τῶν Ἀγγλοσαξῶνων, δι' ὃ καὶ πλέον λιπομερῶς ἀσχολούμενα μὲ αὐτό.

ολα τὰ δστρεοειδῆ αὐτά ἀρχίζουν τὴν ζωὴν των ὑπὸ μορφὴν ὡῶν καὶ ἔξελισσονται εἰς τὸν σωληνοειδῆ σκαλπίας νύμφη, μικροσκοπικού μεγέθους ἐλευθέρως κολυμβώσας, τοῦ τύπου τῆς καλουμένης «εναυπλίας νύμφη», μὲ περιέργων τριγωνών σχήμα καὶ ἔνα δθαλαμόν, ἡ ὄποια σφήσταται σειράν μεταμορφώσεων, δι' ἀντικαταστάσεως τοῦ κελύφους της, μέχρις διο, μετά πάροδον χρονικού διαστήματος, διαφέροντας ἀναλόγως τοῦ εἰδους τοῦ δστρεοειδούς, λάθη τὴν μορφὴν ἐνὸς ἄλλου τύπου νύμφης, τῆς λεγομένης «εκυπρίας νύμφης». Αὕτη παύει πλέον νὰ είναι μικροσκοπική, διότι τὸ μῆκος της, κατὰ τὸ μικρότερον τοῦ χιλιοστομέτρου, καθιστᾶται αὐτὴν τὴν ὄρατὴν εἰς τὸν γυμνὸν δθαλαμόν, φέρει τρεῖς δθαλαμούς, ἀντὶ δύος τῶν πλοκάμων τῆς «εναυπλίας νύμφης», τὴ δονθεῖση τῶν ὄποιων ἐλευθέρως ἐκολύμβα, εἶναι ἐφωδιασμένη μὲ τὰ ὄργανα ἐκεῖνα, ποὺ τὴν καθιστοῦν ικανή μόνον διὰ τινὰ ιδιότυπον τρόπον ζωῆς. Ἐχει ἐν λευγός προσθοῦν ποδῶν, ποὺ τὴν ἐπιτρέπουν νὰ ἔρπη πρὸς ἀναζήτησην τοῦ καταλήγου δι' ἐγκατάστασιν σημείου επὶ τίνος ἐπιφανείας, οἱ πόδες δὲ αὐτοὶ συνδέονται μὲ ἀδένας ἐκκρίνονται μίαν τοιμέντοι δηλητήριον καὶ σύτω, μόλις εύρεθη τὸ κατάλληλον σημεῖον, ἐκκρίνεται τὸ τοιμέντο αὐτὸ καὶ ἐγκαθιστᾶται τὴν «εκυπρίαν νύμφην» μονίμως εἰς τὴν ἐπιφανείαν τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Ἡ ταχυτάτη πῆγης τοῦ τοιμέντου αὐτοῦ ἐπιτυχάνεται διὰ χημικῆς ἐπεξεργασίας ἀναλόγου πρὸς τὴν διὰ τανίνης δέψιν τῶν δερμάτων.

('Ακολουθεῖ)

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

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 Α.Ε.
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

TELEGRAPHIC ADDRESS: TELEX: TELEPHONE NO:
"NEGRITHEMO" PR76 BOMBAY 261686

T. NEGRIS & Co.
SHIP SUPPLIERS & CONTRACTORS

Dorabshaw House, Ballard Road, P.O.Box 123
BOMBAY-INDIA

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η αναγγελία της καθελκύσεως μεγάλων πλοίων, δέν όποτελει πλέον τι τό έξαιρετικόν, άλλα δέν συμβαίνει τό αύτό και προκειμένου περί το γιγαντιαίου λαπωνικού δεξαμενοπλοίου «Nissho Maru», τών 132.000 τόνων Δ.Β., τού δύποιου τά «Ναυτικά Χρονιά» είχον αναγγειλεί εις τό τεύχος των τής Ιησ Μαΐου 1962 τήν κατ' Ιούνιον καθέλκυσιν, παρέχοντα συγχρόνως και σύντομον τεχνικήν περιγραφήν τῶν μεθόδων ναυπηγήσεως του, εις δέ τό τεύχος των τής 15ης Δεκεμβρίου 1962, ἐπί τήν έναρξει τῶν ταξιδίων του, προέβαινον και εις πλήρη άναλυσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν δοκιμῶν του.

Τό ένδιαφέρον πού προεκάλεσε τό έν λόγω πλοίον εις τούς ναυπηγικούς και ναυτιλιακούς κύκλους διοκλήρου τού κόσμου, κοτόπιν τῆς ἐπιτυχούς ἔκτελέσεως τριών ηδη ταξιδίων ύπό τού σκάφους αύτού, έξακολουθεὶ ἀμείωτον, δι' ὅ και ὁ κύριος τῶν σχεδιαστῶν του, ὁ κοσμήτωρ τῶν σχολῶν μηχανολογίας και ναυπηγικῆς τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Τόκου καθηγητῆς κ. Μ. Υούτικι, ἐκλήθη νά διηλήσῃ περὶ τοῦ ἐπιτεύγματος αὐτοῦ εις τό περίφημον βρετανικὸν κέντρον Thomas Lowe Gray.

Ως γνωστόν, εις τό κέντρον αὐτό γίνεται μία μόνον ἀνακοίνωσις ἐπί τεχνικοῦ θέματος ἀφορῶντος εις τὴν ναυτιλίαν κατ' ἕτοι, εις δέ τὴν 35ην τῶν διαμέσου τό καθηγητῆς Υούτικι ὀμιλησης περὶ «τῆς μελέτης και τῆς κατασκευῆς μεγάλων δεξαμενοπλοίων ἐν Ιαπωνίᾳ».

Τό διηλίσια τοῦ καθηγητοῦ ἡρχιστος μὲ μίαν σύγκρισιν τῶν διαστάσεων τοῦ γιγαντιαίου αὐτοῦ δεξαμενοπλοίου πρός τὰς τοῦ γνωστοῦ υπερωκεανοῦ «Κουήν Μαίρη», ή ὅποια ἔχει ὡς ἔξης:

«Νίσσο Μαρού» «Κουήν Μαίρη»

Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων	905'	965'
Πλάτος μέγιστον	141	118
Βάθος κύτους	73	74,5
Βύθισμα θέρους	54,3	39,25

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀπλῆς συγκρίσεως φαίνεται ὅτι, ἀπό ἀπόφεως ἑκτοπίσματος, τό «Νίσσο Μαρού» είναι ἀνάμειον τοῦ μεγαλύτερον πλοίον τοῦ κόσμου, ἔχει δὲ ἐπίσης και τό μεγαλύτερον δύνισμα παντὸς ἄλλου πλοίου. Ἐπειδὴ τό δεξαμενοπλοίον αὐτό ἀπασχολεῖται εις τὴν μεταφορὰν ἀργού πετρελαίου ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ιαπωνίαν, διατιθεμένων εις ἀμφοτέρας τὰς ἀφετηρίας τῶν ταξιδίων του χώρων πλευρίσεως μὲ ἐπαρκές βάθος ὑδάτος, κατέστη δυνατόν νά δοθῇ εις αὐτό τό ἀνωτέρω μεγάλον δύνισμα, μὲ ἐπακόλουθον τό μέγα βάθος τοῦ κύτους, ὥστε νά ἐπιτευχθῇ μέγια weight μὲ σχετικῶς μικρὸν μῆκος τοῦ πλοίου.

Ἐπί παραδείγματι, τὰ δεξαμενόπλοια τῆς κλάσεως «Universe Apollo» είναι κατά 20% μικρότερα, (106.000 τόν. Δ.Β.), ἀν και ἔχουν μῆκος 900 ποδῶν. Τὸ μικρόν, ἐν σχεσι μὲ τό βάθος κύτους, μῆκος τοῦ «Nissho Maru», προσδίδει μερικά σοδαρά πλεονεκτήματα εις τό σκάφος και ἴδιως εις τὴν ἀντοχὴν αὐτοῦ ὡς δοκοῦ και ἀπλοποιεὶ πολὺ τὴν κατασκευήν. «Ἄλλο χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐν λόγω πλοίου είναι, ὅτι διαθέτει

μίαν μόνον ἔλικα, ἀποδώσασαν εις τὰς δοκιμὰς ταχύτητα 17 μιλίων, μὲ ίσχυν ἀτμοστροβίλου 28.000 ἀτρακτοπόπων. Είναι γεγονός, ὅτι και πολλὰ ἄλλα δεξαμενόπλοια, μεγαλύτερα τῶν 100.000 τόν. Δ.Β., εἴτε ἐν ὑπηρεσίᾳ είτε ύπό κατασκευήν, διαθέτουν μίαν μόνον μηχανήν, και ἔξονα, μὲ μόνην ἔξαρτεσιν τό «Μανχατταν». Φυσική δύως είναι ἡ παρατήρησις τῶν Βρετανῶν ἀκροστῶν τοῦ καθηγητοῦ Yoshiaki, ὃς πρὸς τὴν σύνεσιν ἐκείνων πού ἔξαρτούν ἔνα τοιούτον κολοσσὸν ἀπό μίαν μόνην μηχανήν. Ακόμη, δύως, φυσικωτέρας ἡτο και ἡ ἀπάντησις τοῦ Ιάπωνος, ὅτι τά 98% τῆς παγκοσμίου χωρητικότηος διαθέτουν μίαν μόνην μηχανήν.

Ἀν και λεπτομερῶς περιεγράψαμεν τόν «λεβιάθαν» αὐτὸν τῆς θαλάσσης εις τά ὄντωτέρα ἀναφερόμενα τεύχη μας, ὑπενθυμίζομεν, ὅτι τό σκάφος τοῦ είναι τῆς συνήθους, βασικῶς, κατασκευῆς, μὲ νομεῖς διασημοκούς διατάξεως και τρία διαμήκη διαφράγματα, ἀντί τῶν δύο τῶν μικροτέρων τοῦ πλοίον. Είναι ἀναντίρροτον, ὅτι πολλαὶ νέαι ίθεσι και μέθοδοι ἐφέρμοδόσαν κατά τὴν ναυπήγησίν του, ἀν και τὰ κυριώτερα προβλήματα διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν διαστάσεων υλικοῦ τοῦ σκάφους ἐλύθησαν διὰ τῆς κοινῶς ἀκολουθουμένης μεθόδου τῆς ὑπερπαρεμβολῆς (extrapolation) τῶν διαστάσεων υλικοῦ μικροτέρων πλοίων, ἥτοι τοῦ, θέσιον ειδικοῦ συντελεστού, πολλαπλασιασμοῦ αὐτῶν διὰ τό μέγεθος τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους. Φυσικά, διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν συντελεστῶν αὐτῶν, ἀπητήθη ειδική ἔρευνα και πειραματική ἐργασία, ἡ τελευταῖα κυρίως διὰ νά καθορισθῇ τό μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος τῶν δεξαμενῶν φορτοῦ.

Σοδαρά ἐπίσης ἔρευνα και πειραματική ἐργασία ἀπητήθη διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν μεθόδων ἡλεκτροσυγκαλλήσεως τῶν ἔξαιρετικῶς παχέων ἐλασμάτων τοῦ μεγάλου αὐτοῦ πλοίου, ἐκ χάλυβος ειδικῆς θερμικῆς ἐπεξεργασίας (grade e, normalized), ἐντελῶς δὲ καινοφανῆς είναι ἡ μέθοδος τῆς ὑποστριβής τῶν κατακρύψων ἔγκαρσιον ἐνισχυτικῶν δακτυλίων (web rings) δι' ὁρίζοντιν δοκούν, ἐνῷ ἡ συνήθης μέθοδος ἔχει τὴν ἀπολύτως ὄντιθετον διάταξιν. Ή νέα αὗτη μέθοδος ὑπηροερεύθη, φυσικά, ἀπό τὴν λογικήν, διότι τὰ ἔγκάρσια διαφράγματα εύρισκονται εις ἀπόστασιν 49 ποδῶν ἀπ' ἀλλήλων, ἐνῷ ἡ ἀπόστασις ἀπό τοῦ πυθμένος τοῦ σκάφους είς τό κατάστρωμα είναι 73 πόδες, ἥτοι κατά 50% μεγαλυτέρα.

«Ἀλλη, σπανίως είς τό παρελθόν χρησιμοποιουμένη, εύρεως ἐφαρμοσθεῖσα τακτική ἡτο ἡ, οὐτως εἰπεῖν, εις τεμάχια κατασκευή τοῦ σκάφους, τὰ ὅποια κατόπιν συνεδέοντο πρὸς ἄλληλα (multiple points erection).»

Γενικῶς δύναται νά λεχθῇ, ὅτι αἱ χρησιμοποιούμεναι εις τὴν Ιαπωνίαν διά τὴν κατασκευήν τοιούτων μεγάλων πλοίων μέθοδοι, αἱ ὅποιαι και ἔδωσαν εἰς αὔτη τὴν ἐπί τοῦ τομέως αὐτοῦ πρωτοπορείαν, ἐπετεύχθησαν, κυρίως, οὐχὶ λόγω τῆς τεχνικῆς αὐτῶν ὑπεροχῆς, ἀλλ' ἐξ οικονομικῶν αἰτίων διότι, πρὸς τό παρόν, ἡ ἐφαρμογὴ μερικῶν ἐκ τῶν Ιαπωνικῶν μεθόδων εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ τὴν Ἀμερικήν, προϋποθέτουσα τὴν ἐναλλαγὴν ἐργατῶν δέσμωνταν και «λεβητοποιῶν», ώς τοὺς λέγομεν ἡμεῖς, δὲν είναι δυνατή, ἐπειδὴ ἀπαιτεῖται ἡ πρὸς τοῦτο συναίνεσις ἡ συγχώνευσις τῶν ἀντιστοίχων ἐργατικῶν ἐνώσεων.

«Ἀποδεικνύεται, δηλαδή, και ἐν προκειμένῳ, ὅτι τόσον ἡ ναυτιλία, δύον και ἡ συγγενής διομηχανία τῶν ναυπηγησέων, ἀπαιτοῦν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν διὰ τόν ἀντοπτυχούν και ὅτι αἱ, δῆθεν προστατευτικαὶ τῆς ἐρ-

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.

γασίας, συνδικαλιστικοί όργανώσεις, σταντερούνται διορατικότητος και τάσεως προσαρμογής πρός τάς νέας απαιτήσεις, προκαλούν καθυστέρησην πρός γενική ζημίαν και αυτών τών ιδίων και της έθνικης οικονομίας της κάθε χώρας.

«ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΣΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΟΥ» ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΧΕΜΠΕΑ

Ιδιαιτέρως έχαιρετισθή ή χειρονομία του γνωστού βιομηχάνου χρωμάτων της Δανίας «. J. C. Hempel, νάρας δωρήση εἰς τούς «Ελλήνας ναυτιλούμενους τὸ ἐν λόγῳ χειριδιον, ὃ φιλελληνισμός δὲ τοῦ δωρητοῦ καὶ ἡ σοβαρότης αὐτοῦ ἐπέβαλον εἰς τὰς στήλας αὐτὰς τὴν προσεκτικήν μελέτην του, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ ν' ἀπονείμουν τὸν δίκαιον ἔπαινον εἰς τὸν εὐγενῆ ἔωρητην, ἀν δὲ ἔπαινος αὐτὸς πράγματι ὁρεῖτο, καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ ν' ἔξαριθμῆτι τὸ τυχόν ὑπὸ τοῦ βιβλίου καλυπτόμενον κενόν, ὅστε ν' ἀπονεμῆθη διπλῇ προσπάθεια διὰ τῆς ἐκδόσεως ἄλλων πονημάτων τοῦ αὐτοῦ περιεχομένου.

Η ἔκδοσις, κατ' ἄρχην, εἶναι: λίαν ἐπιμελημένη, μὲν καθαράν ἐκτύπωσιν, ἀρίστης ποιότητος χάρτην και καλαίσθητον βιβλιοδεσίαν. Ἀπὸ ἀπόψεως περιεχομένου, τὰ πρῶτα ἐννέα κεφάλαια τοῦ βιβλίου, μέχρι τῆς σελίδος 94, περιέχουν γενικότητας χρησίμους ἵσως εἰς τοὺς πολλούς, ἄλλα λίαν γνωστάς εἰς πάντα διαθέτοντα διλγόχρονον ἐπὶ πλοίον ὑπηρεσίαν. Τὰ ἀκολουθοῦντα κεφάλαια, τὰ ἀσχολούμενα μὲ τὴν ρύπανσιν, τὴν διάθρωσιν και τὴν φθορὰν τῶν πλοίων, μὲ τὴν ἀνάλυσιν τῆς κατασκευῆς τῶν χρωμάτων και μὲ τὸν τρόπον χρησιμοποίησεων αὐτῶν διὰ τὴν προστασίαν και συντήρησιν τῶν διαφόρων τημημάτων τοῦ πλοίου είναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντα, ἀν και ἀποφεύγοντα νὰ μηνημονεύσουν ἄλλας, πλὴν τοῦ χρωματισμοῦ μεβόδους προστασίας.

Η Ἀγγλικὴ ἡλώσα τοῦ βιβλίου είναι ρέουσα και ἀπλή, εἶναι δύως φανερὴ ἡ ἐπίδρασις τοῦ εἰς τὴν Δανικὴν πρωτοτύπου. Οὕτω τὸ πλοίον αναφέρεται ως οὐδέτερον (it, its), ἐνῷ οἱ «Ἄγγλοι τὸ θέλουν θηλικόν, ὑπάρχουν δὲ και ἐκφράσεις περιέχουσαι ἔννοιαν σαφῶς ἀντίθετον ἐκείνης τὴν ποιοὶ ἀσφαλῶς θὰ ἐπεδιώκον οἱ, καθ' ὅλα ἀξιόλογοι, Δανοὶ συγγραφεῖς ως, ἐπὶ παραδείγματι, αἱ κάτωθι :

Shifting boards (σελ. 27), ἀντὶ τοῦ ὄρθου squali bulkheads = ἀνασχετικά δισφράγματα, εἰς τὰς δεξαμενὰς δεξομενοπλοίων κυρίως.

Some safety measures are made! (σ. 67), ἀντὶ αἱ τακεν, διότι, δεσμῶς, δὲν «ατασκευάζομεν» ἄλλα «λαμβάνομεν» μέτρα ἀσφαλείας.

Many aids are at the service of Officer (σ. 67), ἐνῷ τὰ βοηθήματα (ναυτιλιακά, ως ἡ πυξίς, τὸ ραντάρ κ.λ.π.) δὲν είναι «εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἄλλ' εἰς τὴν διάθεσιν» τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.

The longitude and latitude lines are drawn on the charts (σ. 70). Ἐπὶ τοῦ χάρτου χαράσσονται «γραμματί» ἡ δίκτυον μεσημβριῶν και παραλλήλων και ὅχι «Al γραμματί» μήκους και πλάτους, διότι τότε δὲν θὰ ἐπρόκειτο περὶ χάρτου, ἄλλα περὶ «μουντζούρας» μη χρησιμοποιη-

σίου.

Παρερχόμενοι «καὶ τίνας ἀνακριθεῖας ως «the ships made of παργιτα» —ἐνῷ ὁ Ἡρόδοτος (βιβλίον Β' Κεφ. 96) σαφῶς λέγει δι τὸ «πενεδύνοντο ἐσωτερικῶν» και οὐχὶ «κατεσκευάζοντο» μὲ πάπυρον — ἡ τὸ «επιγίνερον is generally positioned in the middle of the ship» (σ. 60), ἐρχόμεθα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν μετάφρασιν, ἀτυχεστάην, πράγματι, διά τοιαύτην ἔκδοσιν.

Ο μεταφραστής τοῦ κειμένου φαίνεται, πράγματι, σριστος κάποιος τῆς Ἀγγλικῆς, είναι δύως γνωστόν, διτὶ ἡ εἰς τὴν γλώσσαν μας μετάφρασις τεχνικοῦ «ειμένου ἀποτελεῖ παγίδα διὰ πάντα μη τεχνικὸν και οὐτῷ ἡ, κατὰ τὰ ὅλα ώραια αὐτὴ ἔδοσις, δὲν ἔχει οὔτε μίαν σχέδιον σελίδα ἀπηλλαγμένην μεταφραστικοῦ τινος μαργαρτού, ἐκ τῶν ὅποιων σταχυωλογούμενην ἐνταῦθα ἐλαχίστου» :

Ταῦτα τοῦ. Μεταφράζεται «δάπαδον τῆς δεξαμενῆς» ἐνῷ εἶναι ἡ ὄροφη τῆς δεξαμενῆς «καὶ τὸ δάπεδον τοῦ κύτου».

Frames = «κυρτοὶ νομεῖς. Τὸ «κυρτοῖ» περιττεύει.

Double bottom = διπλοπύθμενον, ἀντὶ διπύθμενον.

Intercostal plates = διαπλευρικὰ ἐλάσματα, ἀντὶ «παρεντιθέμενα».

Register tons of 100 c.t. = «κόροι 100 τετραγωνικῶν ποδῶν.

Four stroke και τὸ «four stroke engine» = Δηζελομηχανὴ τεσσάρων διαδρομῶν και δύο διαδρομῶν, ἀντὶ τοῦ ὄρθου διχρονος και τετράχρονος.

Steam — πρύμνη (!) — Poop = ἐπίστεγον πρύμνης, ὡς νὰ ὑπῆρχε «και ἐπίστεγον... πωρώς.

The steam plows through nozzles in strong jets = ὁ ἀτμὸς διωχτεύεται διὰ προφυσῶν κατὰ... μεγάλας προβολάς.

Gear (ἀτμοστροβίλου) = σύστημα δόντωσεων (σελ. 65) και gear box = κιβώτιον συστήματος δόντωσεων (σ. 66) και αὐτὸ σημαίνει τὸν μειωτήρα...

Tὸ dead reckoning (στίγμα ἀναμετρήσεως) μεταφράζεται ως «ὑπολογισμὸς στίγματος», τὰ auxilaries ἀποκαλούνται «βοηθητικὴ μηχανὴ», η φάσις «North - North by East, North - Northeast» μεταφράζεται «βορρᾶς, βορειοανατολικά, μεσοδορρᾶς», ἐνῷ «μεσοδορρᾶς» οὐδαμοῦ ἀναφέρεται, τὸ δὲ N by E εἶναι τὸ γνωστόν μας «Τραμουντάνα κάρτα Γρέγορος ή B/4M και ἄλλα ὡν οὐν ἔστιν ἀριθμός.

Ἐπαναλαμβάνομεν διτὶ λυπούμεθα εἰλικρινῶς διὰ τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ μάς πράγματι ἀξιεπάνου προσπαθείας και διερωτώμεθα ἂν ἥξει τὸν κόπον τοιαύτης ἐπισήμου τυμπανοκρουσίας, ἀπὸ τὴν ὅποιαν δὲν ἔλλειπον οὔτε ἡ A.M. ο Βασιλεύς. «Ἔστω και ἀν δὲν ὑπῆρχε διαφανῆς ἡ πρόθεσις τῆς διασφαλεύσεως, ὡς πράγματι ὑπάρχει, ίδια εἰς τὰ τελευταῖς κεφάλαια, η χειρίστη «Ἑλληνικὴ μετάφρασις νομίζουμεν διτὶ ἐπέβαλε τὴν ἐπιφυλακτικότητα τῶν ἐπισήμων μας και τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἀρμοδίων νὰ ἀναγνῶσουν, ἔστω και ἐπιτροχάδην, τὸ βιβλίον πρὶν ἡ Ὅ. Υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συντάξῃ τὸν πρόλογον αὐτοῦ.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

SOCIETA` ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:
CARENAGGIO-NAPOLI

DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

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

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

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

DRYDOCKS MANAGED

CONCRETE DRYDOCKS

- mt. 335.40 X 40.00 X 11.56
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 206.30 X 20.90 X 8.40
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 115.00 X 16.20 X 6.15
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

FLOATING DOCKS

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

Ο ΧΑΛΥΨ ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΥΛΑΙ

ΠΡΟΣ ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΩΝ

'Εφ' ούσον ή ιαπωνική χαλυβουργία έξαρτάται, διά τὴν παραγωγήν της, ἀπό τρεῖς βασικάς πρώτας ύλας, τὸ σιδηρομετάλλευμα, τὸν γαιάνθρακα καὶ τὰ παλαιοσίδηρα, αἱ ἐπὶ τῶν ύλῶν τούτων διακυμάνεις τῶν τιμῶν «τσίφ», θὰ ἀσκοῦν τὴν ἐπιδρασίν των ἐπὶ τοῦ κόστους παραγωγῆς τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Σημαντικὸν τμῆμα ἐπὶ τῶν ἐπιτιμῶν τοιού τοπίου διὰ τὰ μεταφέρομενα φορτία. Ή κατὰ μέσον ὅρου τιμὴ τοῦ εἰσαχθέντος κατὰ τὸ 1961 σιδηρομεταλλεύματος ἡτο δολλάρια 14.5 κατὰ μετοικόν τόνουν, ἐδὲ τῆς τιμῆς ταύτης τὰ 45.1%, ἡτο δολλάρια 6.55 ἀντεπροσώπευον τὸν ναῦλον τῆς διὰ θαλάσσης μεταφοράς. Τοῦ γαιάνθρακος ὁ μέσος ὄρος τιμῆς τοιοῦ ἡτο 22.7 δολλάρια κατὰ μετρικὸν τόνουν, μὲ τὸν ναῦλον καλύπτοντα τὰ 41.4%, ἡτο δολ. 9.4, τῶν δὲ παλαιοσίδηρων ἡ τιμὴ τοιοῦ ἡτο 58 δολλάρια κατὰ μετρικὸν τόνουν, μὲ τὸν ναῦλον διὰ τὴν μεταφοράν καλύπτοντα τὰ 22.8%, ἡτο δολλάρια 13.25 κατὰ τόνουν. Πρόδηλον ὅθεν καθίσταται, διτοὶ οἱ χαλυβουργοί ἐνδιαφέρονται, ὅπως οἱ ναῦλοι διὰ τὰς βασικὰς αὐτὰς πρώτας ύλας εἰναι χαμηλοὶ καὶ ὅπως τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς σταθεροποιηθῇ. Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον προσπαθοῦν νὰ ίδουν ναυπηγούμενα ὀλόεν καὶ μεγαλύτερα εἰδικά μεταλλοφόρα σκάφη.

Μολονότι ἡ ἀναλογία τοῦ κόστους μεταφορᾶς, ἔναντι αὐτοῦ τούτου τοῦ κόστους τῶν πρώτων ύλῶν, εἰναι λίαν ύψηλη, ἡ ἀναλογία ἐν τούτοις τοῦ κόστους μεταφορᾶς πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ παραγομένου χάλυβος εἶναι πολὺ μικρὰ καὶ ἐπὶ τοπικούς πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ παραγομένου χάλυβος ἐφείλεται, εἰς τὸ διτοὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων ὑπεχώρευσαν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, ἀλλ' εἰς τὸ γεγονός, ὅπως αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν παραγωγὴν χάλυβος ποσότητες πρώτων ύλῶν ἐμειώθησαν ἀναλόγως. Ή σταθερὰ δολαρίδη πρόδοσις τῆς τεχνικῆς εἰς τὴν χαλυβουργίαν κατέστησε δυνατὴν τὴν χρησιμοποίησιν ὀλιγωτέρων πρώτων ύλῶν πρὸς παραγωγὴν τῆς αὐτῆς ποσότητος χάλυβος. 'Ἐννι ἀλλοιού, τὸ κόστος μεταφορᾶς τῶν εἰσαγομένων πρώτων ύλῶν διὰ τὴν χαλυβουργίαν δὲν πρέπει νὰ συγκρίνεται ὀπλῶς, ἐν σχέσει πρὸς τὰς εἰσαγομένας ποσότητας, ἀλλὰ ἐν σχέσει πρὸς τὸ τελικὸν κόστος τοῦ παραγομένου χάλυβος. 'Η διαπιστώσις, ἂν μία τιμὴ ναῦλου εἰναι ύψηλὴ ἢ χαμηλή, πρέπει νὰ γίνεται ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνάλογιαν τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὴν τελικὴν τιμὴν τοῦ χάλυβος. Καὶ ἡ σχέσις μεταξὺ τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς χάλυβος καὶ τοῦ κόστους μεταφορᾶς τῶν εἰσαγομένων πρώτων ύλῶν καταφαίνεται ἀπὸ τὰ δεδομένα τῆς παραγωγῆς χάλυβος, τὰ συνταχθέντα ὑπὸ τῆς Όμοσπονδίας τῶν Ιαπώνων χαλυβουργῶν.

ΠΟΣΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΧΑΛΥΒΟΣ

Οὕτω ἡ ποσότης τοῦ παραχθέντος εἰς τὴν Ιαπωνίαν κατὰ τὸ 1960 χυτοσιδήρου ἀνήλθεν εἰς 11.896.000 μετρικῶν τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων 10.764.000 μ.τ. ἔχρησιμοποιήθησαν ὑπὸ τῆς χαλυβουργίας καὶ 1.132.000 μ.τ. πρὸς χύτευσιν, κατὰ δὲ τὸ 1961 ἡ παραγωγὴ ἔφθασεν εἰς 15.821.000 μετρικῶν τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων 14.177.000 μ.τ. ἔχρησιμοποιήθησαν ὑπὸ τῆς χαλυβουργίας καὶ 1.644.000 μ.τ. πρὸς χύτευσιν. Η ποσότης τοῦ παραχθέντος ἀκατεργάστου χάλυβος ἐκ τῆς ἀνομίζεως χυτοσιδήρου καὶ παλαιοσιδήρων ἀνήλθε τὸ 1960 εἰς 22.139.000 μετρ. τόν., ἐκ τῶν ὅποιων 19.935.000 μ.τ. μετετράποσαν εἰς συνήθη χάλυβα καὶ 2.204.000 μ.τ. εἰς εἰδικοὺς χάλυβας. Οἱ ἀντίστοιχοι διὰ τὸ 1961 δριθμοὶ ἀνεφέροντο εἰς παραγωγὴν 28.268.000 μ.τ. ἀκατεργάστου χάλυβος, ἐκ τῶν ὅποιων 25.521.000 μ.τ. μετετράποσαν εἰς συνήθη χάλυβα καὶ 2.747.000 μ.τ. εἰς εἰδικοὺς χάλυβας. Διὰ τὸ 1962, ἡ παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος ὑπολογίζεται εἰς 27.040.000 μετρ. τόν.

Διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν ἀνώτερων ποσοτήτων ἀκατεργάστου χάλυβος, εἰσήγαγεν ἡ Ιαπωνία τὸ 1960, ἐν συνόλῳ, 15.036.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος, 7.160.000 τ. ὅπτανθρακος (κώκ) καὶ 4.426.000 τ. παλαιοσιδήρων. Αἱ ἀντίστοιχοι εἰσαγωγαὶ διὰ τὸ 1961 ἦσαν: 21.239.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματάν, 9.653.000 τόν. ὅπτανθρακος καὶ 7.036.000

τόν. παλαιοσιδήρων. Αἱ ἐν λόγῳ πρώται ὑλαι, εἰχον τὴν κάτωθι προέλευσιν:

α) Σιδηρομεταλλεύματα (περιλαμβανομένης μαγγανέζας):	
'ΕΞ Ασίας	13.507.000 μ.τ.
'ΕΞ ἄλλων περιοχῶν	7.732.000 μ.τ.
ΣΥΝΟΛΟΝ	21.239.000 μ.τ.

β) Οπτάνθρακος (κώκ):	
'ΕΞ Η.Π.Α., Αύστραλ., Σ. Ένώσ. κλπ.	9.653.000 μ.τ.

γ) Παλαιοσιδήρων:	
'ΕΞ Η.Π.Α., Ινδίας, Καναδά κλπ.	7.036.000 μ.τ.

Αἱ ἀναλογίαι τῶν ἀπατούμενών πρώτων ύλῶν διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνὸς μετρικού τόνουν ἀκατεργάστου χάλυβος εἰναι 0.63 μετρ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος, 0.40 μ.τ. ὅπτανθρακος καὶ 0.58 μ.τ. παλαιοσιδήρων. Πράγματι, ἡ ποσότης τῶν καταναλισκούμενων πρώτων ύλῶν διὰ τὴν παραγωγὴν ἀκατεργάστου χάλυβος είναι λιαν μικρά, τούτο δὲ, χάρις εἰς τὴν πρόδοσιν τῆς τεχνικῆς ἐν τῷ χαλυβουργίᾳ. Παράγεται δηλαδὴ σημερον περισσότερος χάλυβος διὰ τῆς χρησιμοποιησεως περισσοτέρου πετρελαίου καὶ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας.

Αἱ ἀνώτερω ποσότητες πρώτων ύλῶν δὲν εἰσήχθησαν ἀπασαι ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Αἱ ἀναλογίαι μεταξὺ εἰσαγομένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἐγχωρίων πρώτων ύλῶν, εἰναι αἱ ἔξης διὰ τὸ 1961:

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ:

Σιδηρομεταλλεύματα	94.2%
'Οπτάνθρακες	56.1%
Παλαιοσιδήρων	33.1%

Οὕτω, διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνὸς μετρικού τόνουν ἀκατεργάστου χάλυβος, χρησιμοποιούνται $0.63 \times 94.2\% = 0.59$ μ.τ. εἰσαγομένου σιδηρομεταλλεύματος, 0.4 μ.τ. $X 56.1\% = 0.23$ μ.τ. ὅπτανθρακος καὶ 0.58 μ.τ. $X 33.1\% = 0.19$ μ.τ. εἰσαγομένων παλαιοσιδήρων. Δεδομένου, ὅτι ἡ τιμὴ ἐνὸς μετρικού τόνουν εἰσαγομένου σιδηρομεταλλεύματος «τσίφ» ἡτο τὸ 1961 δολ. 14.50, τοῦ ὅπτανθρακος δολ. 22.70 καὶ τῶν παλαιοσιδήρων δολ. 58, ἡ ἀντίστοιχος εἰς τὴν τιμὴν ἀναλογία ἐνὸς μετρικού τόνουν χάλυβος, υπολογίζεται ὡς ἔξης:

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ:

Σιδηρομεταλλεύματα	δολ. $14.50 \times 0.59 = 8.56$
'Οπτάνθραξ	$\gg 22.70 \times 0.23 = 5.22$
Παλαιοσιδήρων	$\gg 58.00 \times 0.19 = 10.00$

Δεδομένου, ὅτι εἰς μετρικὸν τόνουν ὑλικοῦ συνήθους χάλυβος ἐτιμάτο κατά τὸ αὐτὸν ἔτος δολ. 141.60, τὸ ὑπόλοιπον τῶν 117.92 δολλαρίων ἡ τὰ 83.4% τῆς διλικῆς τιμῆς, ἀνεφέροντο εἰς μισθούς, διπάνας κατασκευῆς καὶ ἄλλα υλικά.

Περαιτέρω μελέτη ἀποκαλύπτει, ὅτι ἡ ἀναλογία τοῦ ναῦλου διὰ τὰς εἰσαγομένας ποσότητας σιδηρομεταλλεύματος, ὅπτανθρακος καὶ παλαιοσιδήρων εἰς τὴν τιμὴν τοῦ παραγομένου ἀκατεργάστου χάλυβος δὲν εἰναι τόσον μεγάλη, ὅπως γενικῶς πιστεύεται. "Οταν ἐφαρμοσθῇ ἡ ἀναλογία τοῦ κόστους μεταφορᾶς, ἔναντι τῆς τιμῆς κόστους ἀκατεργάστου χάλυβος, τὸ ἀπατούμενον κόστος εἰς ναῦλον μεταφορᾶς διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνὸς μετρικού τόνουν ἀκατεργάστου χάλυβος, δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ὡς ἔξης:

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ:

Σιδηρομεταλλεύματα	δολ. $8.56 \times 45.1 = 3.90$
'Οπτάνθραξ	$\gg 5.22 \times 41.4 = 2.15$
Παλαιοσιδήρων	$\gg 10.00 \times 22.8 = 2.28$

Προκύπτει ἐκ τῆς μελέτης ταύτης, ὅτι ἡ ἀναλογία τοῦ ναῦλου μεταφορᾶς τῶν πρώτων ύλῶν πρὸς τὴν τιμὴν ἐνὸς μετρικού τόνουν ύλικοῦ διὰ τὸν συνήθη χάλυβα, ἀνέρχεται μόνον εἰς 2.0% διὰ τὸ σιδηρομεταλλεύματος, 1.5% διὰ τὸν ὅπτανθρακος καὶ 1.5% διὰ τὰ παλαιοσιδήρων. Τὸ σύνολον, ἐν συνδυασμῷ, τῶν ἀναλογιῶν αὐτῶν, ἀντιπροσωπεύει δολ. 8.24 ἡ 5% τῆς τελικῆς τιμῆς.

THE FIRST AND ONLY GREEK SHIPPING AGENCY FORMED AT EASTERN CANADA BY SHIOPNERS.

Established 1960

Nautilus Shipping Agency Ltd.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone: VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

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

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

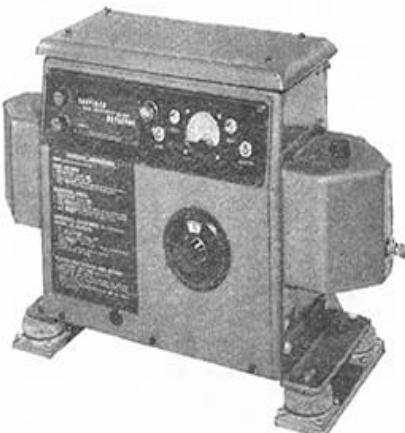
29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

διὰ τοῦ **ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ**

ΤΥΠΟΣ 2



ΜΕΓΑΛΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ
ΕΛΑΙΟΥΓΡΑΣΙΑΣ

Έγγυαται τὴν ἀσφάλειαν! Ο Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής Γκράβινερ, δόποιος ἐγκαθίσταται εὐκόλως καὶ μὲ χαμηλὸν κόστος, ἐπισημαίνει αὐτομάτως ὑπερθέρμανσιν ἐντὸς τοῦ στροφαλοθαλάμου μηχανῆς Ντίζελ καὶ ἀποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον σοβαρᾶς βλάβης.

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποτυθῆτε:

GRAVINGER MANUFACTURING CO. LTD.

839 YEOVIL ROAD SLOUGH BUCKS.

Τηλέφων: SLOUGH 25051

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΟΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΘΕΡΜΟΣΤΑΤΑΣ, ΔΙΑ ΔΙΑΚΟΠΤΑΣ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ

HSD 4b



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Πλωτόν «μοτέλ» όχηματαγωγόν παρηγγέλθη διά τὸ Ισραὴλ εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεία τοῦ Φαιρεφλην. Ἡ παραγγελία ἐδόθη ἀπὸ τὸν ισραηλινὸν ἔταιρον «Σόμερφιν», τῆς Γενεύης, ἥτις καὶ θὰ θέσῃ ἐντὸς τοῦ 1963 ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πρώτον όχηματαγωγόν σκάφος τῆς εἰς τὸν γραμμὴν Ἰταλίας — Ισραὴλ. Τὸ πλωτόν «μοτέλ» θὰ ἀποτελῇ ἐπανάληψιν τοῦ πρώτου όχηματαγωγού, ἀλλὰ τοῦ δὲ εἶναι πολυτελέστερον τούτου καὶ θὰ παρέχῃ μείζονας ἀνέσεις εἰς τοὺς ἐπιβάτας τοῦ. Θὰ ὁνυμασθῇ «Νίλο» καὶ θὰ ἔχῃ μεταφορικὸν ἰκανότητα δι' 720 ἐπιβάτας καὶ 120 αὐτοκίνητα. Θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώτων του μὲ μηχανάς Σοῦλτζερ, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 21 μιλίων. Ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ θὰ διακλαδούνται εἰς δόλα τὰ διαμερίσματά του καὶ σταθερωταὶ εύσταθειας θὰ περιορίζουν τοὺς διατοιχισμούς. Ἡ «Σόμερφιν» προτίθεται νὰ ναυπηγήσῃ πέντε τοιάτας μονάδας διὰ τὴν Μεσόγειον, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀναπτύξεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως πρὸς τὸ Ισραὴλ.

ΙΤΑΛΙΑ

ΕΝΩ ΗΜΕΙΣ...

Τρεῖς μεγάλαι δεξαμεναὶ ἀπεφασίσθη νὰ κατασκευασθοῦν, μία μόνιμος εἰς τὸ Λιβόνο μὲ κρατικὴν πίστωσιν 8 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν καὶ δύο πλωταί, ἡ μία εἰς τὴν Σπέτζιαν μὲ κρατικὴν πίστωσιν 2 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν. Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον ἐψήφισθη πρὸ τίνος ἀπὸ τὸν Ἰταλικὸν βουλὴν. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὰς τελευταίας ἡμέρας πρὸ τῆς διαλύσεως τῆς βουλῆς ἐψήφισθη καὶ ὁ νόμος, διὰ τοῦ ὄποιου παρέχονται εἰς τοὺς ναυπηγούς ἐπιχορηγήσεις 24 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962 ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδις Ρέτζιστερ», αἱ πραγματοποιηθεῖσαι ἀνὰ τὸν κόσμον καθελκύσεις, διαρκοῦντος τοῦ 1962, περιέλασθον σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 8.374.754 τ. γκρός, μὲ αὐξησιν 434.749 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1961. Μετὰ τριετίαν σημειούται ἡδη ἡ πρώτη αὔξησις. Τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Ἰταπωνία μὲ καθελκύσεις πλοίων 2.183.147 τόνων γκρός, ἔναντι 2.432.506 τ. τοῦ ἔτους 1957 καὶ 1.722.577 τ. γκρός, τοῦ 1959. Τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἐτῶν καθελκυσθέντων τὸ παρελθόν ἔτος ἡτο τὸ Ιταπωνικὸν «Nissho Maru» 74.869 τ. γκρός. Τὴν δευτέραν θέσιν κατέχειν ἡ Μεγάλη Βρεταννία μὲ καθελκύσεις 1.072.513 τ. γκρός καὶ μείωσιν 119.245 τ. ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Αἱ εἰς Μεγάλην Βρεταννίαν καθελκύσεις ἐκάλυπτον τὸ 13% τοῦ συνόλου τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον καθελκύσεων, ἔναντι ποσοστοῦ 15% διὰ τὸ 1961. Τρίτη κατὰ σειρὰν ἡλθεν ἡ Δυτικὴ Γερμανία μὲ καθελκύσεις 1.009.698 τ. γκρός καὶ αὐξησιν 47.291 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1961. Ἀναλυτικῶς, αἱ καθελκύσεις τοῦ 1962, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν αὔξησιν ἡ μείωσιν, ἔναντι τοῦ 1961, ἐμφανίζονται κατὰ χώρας εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

Χώρα	Τ. γκρός	Διαφορά	Χώρα	Τ. γκρός	Διαφορά
Ιταπωνία	2.183.147	+ 383.805	Ιταλία	348.196	+ 13.912
Αγγλία - Ιρλαν.	1.072.513	- 119.245	Δανία	230.470	+ 19.848
Δ. Γερμανία ..	1.009.698	+ 47.291	Πολωνία	189.412	- 25.500
Σουηδία	841.022	+ 98.954	Ιταπωνικαλανία	147.685	- 73.890
Γαλλία	480.578	+ 34.406	Φινλανδία	140.135	+ 37.331
Ην. Πολιτεία	449.050	+ 106.284	Καναδός	129.162	+ 45.343
Όλλανδια	418.494	- 152.343	Ισπανία	125.254	- 26.152
Νορβηγία	376.444	+ 13.482	Βέλγιο	76.681	- 2.276

Τὰ καθελκυσθέντα δεξαμενόπλοια ἐκάλυψαν μίαν συνολικὴν χωρητικότητα 2.998.161 τ. γκρός, αἱ δὲ τρεῖς πρώται, κατὰ σειράν, χώραι ἡσαν αἱ κάτωθι:

'Ιταπωνία, μὲ καθελκ. δεξαμ.	860.553 τόν.
Σουηδία, μὲ καθελκ. δεξαμ.	479.515 >
'Αγγλία, μὲ καθελκ. δεξαμ.	402.749 >

Ἐξ ἀλλοῦ, ὅσον ἀφορᾶ τὰ μεγέθη, 51 δεξαμενόπλοια ἡσαν τῶν 30.000 τ. καὶ ἄνω καὶ 29 ἡσαν μεταξὺ 20.000 ἔως 30.000 τόνων. Ἐκ τῶν μπάκι - κέρριερς 20 ἡσαν τοῦ μεγέθους τῶν 20.000 ἔως 30.000 τόνων καὶ ἔκ τῶν φορτηγῶν γενικοῦ φορτίου 61 ἡσαν τῶν 10.000 ἔως 15.000 τόνων.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Ἡ ἑτησία ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἀναφερομένη εἰς τὴν κρίσιμον κατάστασιν τῆς φορτηγοῦ τράμπτων ναυτιλίας, τονίζει ὅτι καὶ ὃν ἀκόμη αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν

καρποφορήσουν καὶ ὃν ἐτὸν τοῦ γεγονότος τούτου ἐπακολουθήσῃ βελτιώσις τῶν ναύλων, ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας θὰ ἐπισκιάζεται πάντοτε ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν κινουμένων διὰ κρατικῆς ἀρωγῆς πλοίων, χωρὶς νὰ δύναται γά τὸν ἀντιμετωπίσῃ ἡ ικανότης τῶν ἐκ παραδόσεως τούτου, οἱ "Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ διερωτῶνται, ὃν θὰ ήμερούσουν τὸν ἀνόγυο ἀνταγωνισμὸν χωρὶς τὴν κρατικῆς ἀρωγῆς.

Καὶ τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν: Ἡ ἀπὸ ἔχαστιας συνεχιζομένη κρίσις κατέστησε τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀνικάνους πλέον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ σοδαρὸν πρόβλημα ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων πλοίων, ἀφοῦ οἱ ναύλοι, εἰς πλεισταὶ περιπτώσεις, δὲν καλύπτουν οὐδὲ αὐτὸ τὸ κόστος κινήσεως τῶν σκαφῶν. Οἱ ψυχροὶ ἄνεμοι, οἵτινες σαρώνουν σήμερον τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν, ἥρχισαν νὰ φέρουν τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸν ἔνα πλησιέστερον τοῦ ἄλλου, τόσον, ὃσον δὲν ἐπιστεύετο μέχρι πρὸ τοῦ ἀκόμη.

Ἀναφέρεται ἐπίσης εἰς τὰ προκύψαντα ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν διαβήματα καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπανέρχεται εἰς τὸ θέμα τῶν «διακρίσεων σημαίας», ὑπόδεικνυσσα τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἐντονώτερα διαβήματα πραγματοποιεῖσθαι εἰς οὐασιγκτώνα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῶν πολιτικῆν. Ἀναγνωρίζεται, ὅτι παρῆλθον οἱ ἡμέραι, κατὰ τὰς ὁποίας ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἦτο, πράγματι, ἡ μόνη βιομηχανικὴ χώρα καὶ ὁ τραπεζίτης καὶ μεσίτης ὅλου τοῦ κόσμου, μὲ τὴν ικανότητα νὰ πωλῇ καὶ νὰ μεταφέρῃ εὐδηνῆ καύστημα εἰς μεγάλας ποσοτήτας ἀνά τὸν κόσμον. Παράλληλος ὅμως ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἡ κτηθεῖσα ἰκανότης εἶναι ἡδη ἡ περιστέρων ἡ ποτὲ ἀνεκτιμένη ἀξίας ἐνεργητικὸν καὶ ὅτι, κατὰ ἔνα σημαντικὸν ποσοστόν, ἡ μέλλουσα ἐπιτυχία τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἔχεται ἀπὸ τὴν δοθησούμενη εύκαιριαν πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ικανότητος ταύτης.

Τὰ προδῆματα ὅμως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας δὲν ἐπιλύονται μόνον ἀπὸ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Ἐξετακούεται ἡ δυνατότης τῆς ἐφαρμογῆς ὅλων τῶν νεωτέρων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν καὶ ἐκ παραλλήλου ἡ κρατικὴ βοηθεία. Ἡ ἀνάγκη ἀναθεωρήσεως τῆς φορολογικῆς καταστάσεως τῆς ναυτιλίας ἱσιτεύεται πρὸ τοῦ προγραμμάτος τοῦ Βρεταννικοῦ πλοίου εἰς τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον. Ήδη ηδησίως κατ' ὅγκον ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἀγγλίας, ἀλλὰ μὲ ρυθμὸν βραδύτερον ἀπὸ τὸν διαπιστούμενον εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Ἡ ἡλικία τῶν πλοίων καθίσταται νεωτέρα διὰ τῆς ἀνανεώσεως, ταχύτερον—εύτυχως—σις τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, παρ' ὃσον διὰ τὰς ναυτιλίας τοῦ πολέμου.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς παγκόσμιους ναυπηγήσεις, ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι, ἔναντι 9.000.000 τόνων, τοῦ ἔτους 1958, ἔφθασαν εἰς 8.2 ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1961 καὶ εἰς 8.2 ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1962. Οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὸ δεξαμενόπλοια ἡσαν κατά τι ὀλιγώτερον τῶν 3.1 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐνώ τὰ φορτηγά ηδηού φορτίου, συνεχῶς αὔξανομενα, ἔφθασαν εἰς τὰ 6 δικατομμύρια τόνων τὸ 1962, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου.

Τὴν 28ην Φεβρουαρίου συνήλθεν ἡ Γενικὴ Συνέλευσις καὶ ἐξέλεξε Πρόεδρον τὸν κ. R. G. Grout, ἀντὶ τοῦ ὀποχωρήσαντος κ. R. M. Pinson. Κατὰ τὰς προηγηθεῖσας συζητήσεις ἡ Συνέλευσις κατέληξεν εἰς τὴν ἔγκρισιν ψηφίσματος. Συμφώνως πρὸς αὐτό, ἡ Συνέλευσις πιστεύει, ὅτι ηδησίων συντονισμὸς σκέψεων καὶ προσπάθειών θὰ ἀποτελέσῃ ἀξιόλογον εἰσφοράν εἰς τὴν περαιτέρω δελτίωσιν τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος καὶ τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας.

Χαιρετίζει τὰς ἡδης ἐπιτευχέντας καὶ τὰ προβλεπόμενα διὰ τὴν περαιτέρω συνεργασίαν, τόσον ἐπὶ έθνικῆς, ὅσον καὶ ἐπὶ διεθνούς βάσεως :

α). Ἐπὶ ζητημάτων κοινοῦ ἐνδιαφέροντος αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

καὶ β). Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν στενωτέρων σχέσεων μεταξὺ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ ἑκίνων, αἵτινες ἔχονται τὴν ἀσκητικήν τῶν ἐργασιῶν τῶν ἀπὸ τὴν ικανότητα τοῦ ναυστηλοποίου.

Ἐπιτιθεμεὶ ἡ Συνέλευσις νὰ τονισθῇ ισχυρῶς, ὅτι ἡ συνεργασία ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω δάσεων δὲν δύναται νὰ είναι πλήρως ἀποδοτική, ἔφορος δὲν συνεισθοῦν αἱ προσπάθειαι αἱ πρόμερους τῶν Κυβερνήσεων, ὅπως ἡ ναυτιλία ἀπολλαγὴ ἀπὸ τοὺς διαφορικῶν αὔξανομένους περιορισμούς εἰς τὰς κινήσεις τῆς κατηγορίας εἰς τὰς κινήσεις τῆς δραστηριότητός της.

* * *

Ίσιδαιτέρας σημασίας ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὴν συνέλευσιν παρέμβασις τοῦ γνωστοῦ Βρεταννοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ntágklaς Σούτερ, ὅστις ἐδήλωσεν ὅτι οἱ "Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ ηδύναντο νὰ ναυπηγήσουν μεγάλα μπάρκ-κέρριερς", ὅπως πράττουν οἱ ἐφοπλισταὶ ἄλλων χωρῶν, παρὰ μόνον ἐάν ἐτύχαντο τῆς κρατικῆς βοηθείας ὑπὸ μορφὴν χορηγήσεως μεστορέθεμων δασείων μὲ χαμηλὸν τόκον διὰ τὰ 85% τοῦ κοστούς ναυπηγήσεως. Προπολεμικῶς—εἴπεν—ἡ Μεγάλη Βρεταννία κατείχει τράμπτης 3.5 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ τώρα μόνον 3 ἑκατομμύρια τόνων, παρὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀπολεσθείσης κατὰ τὸν πόλεμον χωρητικότητός της. Ἐρχεται σήμερον ἡ Ἀγγλία ὄγδόν κατὰ σειράν εἰς τὰ τράμπτης, ἀντὶ τοῦ 1/3 τοῦ συνόλου, διπερ κατείχει προπολεμικῶς.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη — συνέχισεν ὁ κ. Σούτερ — ἡ κατασκευὴ «μπάλκ - κέρριερς» προσέδωκε νέαν μορφὴν εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς. Τὰ μεγάλα τράμπτης συμβάλλουν εἰς τὴν ἐκπτωσιν τοῦ ναύλου, ἐνώ τὰ μικρὰ είναι ὑποχρεωμένα νὰ παροπλισθοῦν. Ἡ χωρητικότης τῶν βρεταννικῶν τράμπτης ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 8.000 ἔως 12.000 τόνων. Τὰ σκάφη ἄνω τῶν 14.000 τόνων ἀντιπροσωπεύ-

ουν τὸ 1)6 τοῦ στόλου τῶν τράμπες καὶ δύο μόνον είναι τοῦ μεγέθους τῶν 20.000 τόννων. Καὶ ἐνώ ἡ Ἀγγλία κατέχει «μπάλκ-κέρριερς 650.000 τόννων, ἡτοι τὰ 9% τοῦ παγκοσμίου στόλου εἰς τοιαύτα σκάφη—ἔξαιρουμένων τῶν μεταλλοφόρων—, ἡ Λιβερία, ὁ Παναμᾶς καὶ ἡ Νορβηγία κατέχουν τὸ ημισύ τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου.

Καὶ ὡς κ. Σούτερ προσέθηκε: Τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν διὰ βρετανικὸν λογαριασμὸν «μπάλκ-κέρριερς» μόλις φθάνουν εἰς 250.000 τόννων, ἐνῷ διὰ τὰς προαναφερεῖσας τρεις χώρας καλύπτουν χωρητικότητα 2.500.000 τόννων, ἡτοι τὰ 50% τοῦ συνόλου. Εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία κατασκευάζονται τοιαύτα σκάφη 350.000 τόννων, εἰς δὲ τὰ ιαπωνικά καὶ γερμανικά 3.5 ἑκατομμύρια τόννων. «Οθεν, διεροτάται τις, διστὶ οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλίσαντες δὲν στρέφονται πρὸς τὰ μεγάλα τράμπες; Αἱ οικονομικαὶ τῶν δυσχέρειαὶ καὶ ἡ ἔξαντλησις τῶν ἀποθεματικῶν τῶν, συνθέτουν τὴν ἀφορμὴν. Προκύπτει, ὡς ἔκ τουτου, ἡ ἀνάγκη τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὸν ἐν λόγῳ τομέα τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας.

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο Βρετανὸς κοινοβουλευτικὸς ὑψηλούργος ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν ὑποναύαρχος κ. Χιούζ Χάλλετ, ὄμιλῶν εἰς διάσκεψιν τῶν ἐργατικῶν «Γιούνιον», ὑπέδειξε τὸν σοδαρὸν διὰ διάσκεψιν διὰ βρετανικὸν λογαριασμὸν «μπάλκ-κέρριερς» μόλις φθάνουν εἰς 250.000 τόννων, ἐνῷ διὰ τὰς προαναφερεῖσας τρεις χώρας καλύπτουν χωρητικότητα 2.500.000 τόννων, ἡτοι τὰ 50% τοῦ συνόλου. Εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία κατασκευάζονται τοιαύτα σκάφη 350.000 τόννων, εἰς δὲ τὰ ιαπωνικά καὶ γερμανικά 3.5 ἑκατομμύρια τόννων. «Οθεν, διεροτάται τις, διστὶ οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλίσαντες δὲν στρέφονται πρὸς τὰ μεγάλα τράμπες; Αἱ οικονομικαὶ τῶν δυσχέρειαὶ καὶ ἡ ἔξαντλησις τῶν ἀποθεματικῶν τῶν, συνθέτουν τὴν ἀφορμὴν. Προκύπτει, ὡς ἔκ τουτου, ἡ ἀνάγκη τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὸν ἐν λόγῳ τομέα τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας.

Περιέγραψεν ὁ κ. Χάλλετ, πῶς τὰ σκάφη τοῦ σοδιετικοῦ «μπάλκ» προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης κατὰ τὰ ταξιδιά τῶν πρὸς τὴν «Ἀπωλετὴν» καὶ κατὰ τὴν ἔκειθεν ἐπιστροφὴν τῶν, παραλαμβάνοντα πλήρη φορτία, μὲ μειωμένας τιμὰς ναύλων, ἐπὶ πραφανεῖ ζημιὰ τῶν διασταυρουμένων μεταφορῶν, αἵτινες είναι τόσον σημαντικαὶ διὰ τὰ πλοῖα τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. «Υπέμνησεν εἴτη, διὰ τὴν Ρωσίαν ἔχει καταρτίσει εὑρύτατον ναυπηγικὸν πρόγραμμα, διόπει προβλέπει αὔξησις τῆς χωρητικότητος της τὸ 1970 εἰς 10 ἑκατομμύρια τόννων καὶ τὸ 1980 εἰς 20 ἑκατομμύρια τόννων. Πρίν δὲ φθάσῃ ὅ-

μας ἡ Ρωσία εἰς τὸ στάδιον αὐτό, αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, περιλαμβανομένων καὶ τῶν βρετανικῶν, θὰ χάσουν πολλά, εἴναι δὲν προέλθουν ἐγκαίρως εἰς τὰ ἐνδικυνόμενα μέτρα προστασίας τῶν συμφερόντων των.

Ἐν κατακλειδὶ ὁ κ. Χάλλετ ἐτόνισεν διὰ, ὡς ἐλπίζει, ἡ Σοδιετικὴ Ρωσία θὰ σκεφθῇ πολὺ πρὶν ἡ ἐπιχειρήση νὰ κατασκευασθῇ ἐμπορικὸν στόλον ὑπέρτερον τῶν ἀναγκῶν της. «Υφίσταται ἐν προκειμένῳ — εἶπε — πεδίον κοινῶν συμφερόντων δι᾽ ὀλας τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας» καὶ ἔξεφρασε τὴν πεποίθησίν του, διὰ τοῦ οἰκονομικοῦ στόλου τὴν ζητηματικήν την ἀναγκαῖαν.

NΟΡΒΗΓΙΑ

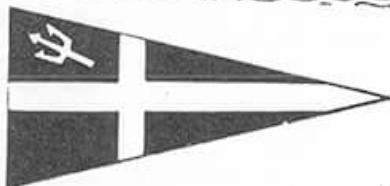
ΤΟ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΟΝΝΑΣ

Αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διθεῖσαι παραγγελίαι εἰκαὶ μέρους τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέφεροντα εἰς πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 690.000 τόννων d.w., εἰς τρόπον ὥστε τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοννὰς ηγεμῆνα εἰς 5.2 ἑκατομμύρια τόννων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δεξαμενοπλοια καλύπτουν χωρητικότητα 3.3 ἑκατομμύριών τόννων. Ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν, ποσοστὸν 25% θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεία, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἀπὸ τὰ ἔνα, κυρίως δὲ ἀπὸ τὰ σουηδικὰ καὶ τὰ γερμανικά.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΟΥ ΣΟΒΤΟΡΓΚΦΛΟΤ

Διὰ τὴν χρονικήν περίοδον 1962—65, ὑπολογίζεται, διὰ τὴν Σοδιετικὴν Ρωσία προτίθεται νὰ προσθέσῃ εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 50% θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. «Ηδη σοδιετικὴ ἀπόστολη εὐρίσκεται εἰς τὴν Ιαπωνίαν, οἱ δὲ ἐνδιαφερόμενοι ναυπηγικοὶ κύκλοι τῆς Ιαπωνίας ἀνέμενον τὴν τοποθέτησιν καὶ ἀλλιαὶ παραγγελίας, μετὰ τὴν γνωστήν, τῆς ὅποιας τὸ κόστος φθάνει τὰ 100 ἑκατομμύρια δολαρίων. 'Αφ' ἔτερου, ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν 35.000 τόννων d.w., τῶν πρὸ καιροῦ παραγγελθέντων, ἐτέθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, τῆς Χιροσίμας.



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ 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



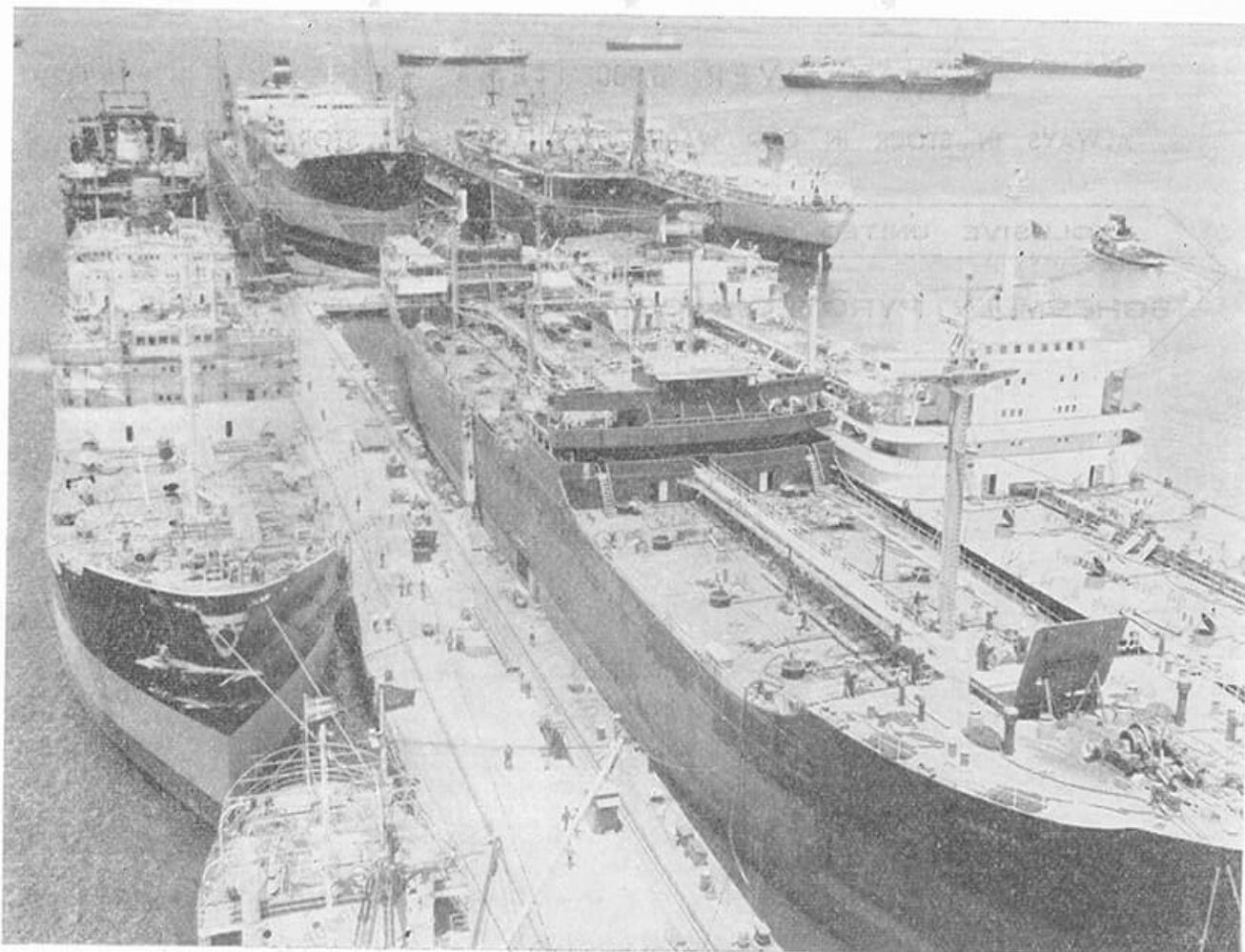
HELLENIC SHIPYARDS

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.

NEW YORK

HOUSTON

MONTREAL

ATLANTIC MARINE SUPPLY GROUP

CABLE ADDRESS: ATLANSTEAM, NEW YORK

WORLD'S LARGEST GREEK-OWNED SHIP CHANDLERS

24 HOUR DAILY SERVICE THROUGHOUT THE YEAR

* * *

OVER 10,000 ITEMS

ALWAYS IN STOCK IN OUR WAREHOUSES AND COLD STORAGE PLANTS

EXCLUSIVE UNITED STATES STOCKING DISTRIBUTORS FOR

SCHERMULY PYROTECHNICS | DAN - CUT MEATS

Atlantic Steamers Supply Co., Inc.
44 Stone Street
New York 4, N.Y.
Tel.: DI 4-4595
Cable: ATLANSTEAM, N.Y.

SERVICE THE SHIPS OF
MANY FLAGS THROUGH
OUR WHOLLY-OWNED
AFFILIATED COMPANIES

INQUIRIES
INVITED

Maritime Food Corp.
74 Front Street
New York 4, N.Y.
Tel.: DI 4-8385
Cable: ATLANSTEAM, N.Y.

Atlantic Steamers Supply Co., Inc.
7118 Navigation Blvd.
Houston, Texas
Tel.: WA 8-2623
Cable: ATLANSTEAM, HOUSTON

Ocean Ship Supply Co., Ltd.
762 St. Paul St. West
Montreal, Canada
Tel.: UN 1-8954
Cable: OSHIPSUP, MONTREAL

STOCKING DISTRIBUTORS
FOR
SHERWIN-WILLIAMS PAINTS

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΙ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις πρὸς ἔγγραφήν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσέλκυσεως ἔξενων κεφαλαιῶν», διὰ τὰ κάτωθι σκάφη:

1. «Νικόδομοις» φορτηγὸν (πρώνιον γερμανικὸν) 1.361 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαπαστέντας» (διαχείρισις κ. Εὐάγγ. Νομικοῦ).

2. «Σέριφος» κάρυκο - λάνινερ (νεότευκτον) 3.500 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρήθερ καὶ Τζένεραλ Σίππιγκ», (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Θ. Θεοφάνης).

3. «Ολγα» φορτηγὸν (πρώνιον ἀγγλικὸν «Toronto City», νεοαγορασθὲν) 4.663 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σηγουάιη» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Θ. Θεοφάνης).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἐγνώσθη, ὅτι Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ παρήγειλαν εἰς ιαπωνικά ναυπηγεῖα πέντε δηζελοκίνητα δεξιαμενόπλοια. «Ἐνα ἔξ αυτῶν παρηγέλθη παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούράγκας, ἀντὶ τιμῆς 5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, μὲ πληρωμὴν 20% τοῖς μετρητοῖς καὶ τῶν ὑπόλοιπων 80% ἐπὶ πιστώσει. Πρόκειται περὶ σκάφους 55.000 τόνων d.w., ἐφοδιασθεόμενου διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανάς Σούλτερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δινάμεως 18.000 ἀτρακτοπόπων. Προβλεπομένη ταχύτης 17½ μιλίων.

Τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα δεξιαμενόπλοια δηζελοκίνητα καὶ αὐτά, τῶν 53.000 τόν. d.w. παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι από τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνώσθησαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰς ἑσχάρας τῶν ισπανικῶν ναυπηγείων Astilleros de Sevilla (Empresa Nacional «Elespolo») καθελκύεται τὴν 16ην Μαρτίου τὸ μπάλκι κέρριερ «Σ ἀ ν τ α 'Α λ ᴵ σ ᴵ α» (διαχείρισις τοῦ Οἴκου Π. Μαργαρώνης).

Πρόκειται περὶ σκάφους δηζελοκίνητου (Μηχαναὶ B&W, 12.500 ππ-πων) χωρητικότηος τόν. d.w. 20.800, κυβισμοῦ 981.550 κ. π. εἰς σιτηρά, μήκους ὄλικοῦ 173.70 μέτρων, πλάτους 21.28, ὁφοὺς 13.75 καὶ βυθούματος ἐμφόρου 9.8 μέτρων.

— Καθειλκύσθη πρὸ δημερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι τοῦ Ναυκασάκι τάνκερ 90.400 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. Ωνομάσθη «Φίλιππος Σ. Νιάρχος». Εἶναι προναυλωμένον.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Sandhioe» 3.182 τ. γκρός, 4.903 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940 εἰς Σάντερλαντ, μὲ σερβέον Φεδρουάριον 1961, ἐγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 51.000 λιρῶν, μὲ διαμεσον παραληφθῆν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Αργυρούλας» 10.658 τ. γκρός, 15.294 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957 εἰς Ιαπωνίαν (ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι Ζόσεν), μονέλικον, ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρωτίου του μὲ ἀτμοστροβίλους καὶ ἀναπτύσσον ταχύτητα 15 μιλίων, ἐπω-

λήθη εἰς Ἰταλούς ἀντὶ τιμῆς 415.000 λιρῶν. Τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Ντέριον», είχε πωληθῆ πρὸ μηρὸς εἰς Ἰταλούς, ἀντὶ 425.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Spray I» 964 τ. γκρός, 1.150 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1932, μὲ σερβέον τοῦ 1958, ἐγοράσθη παρὰ τῆς «Σιδηρεμπορικῆς» καὶ τοῦ κ. Σωτ. Μουνδρέα. Τιμὴ δὲν ἔγνώσθη.

— Τὰ ἐπιμηκυθέντα λίμπερτος «Μιχαήλ Γ.» καὶ «Σαμοθράκης» 11.500 τόνων d.w. περίπου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐγοράσθησαν ἀπὸ Ἐβραίους ἐγκατεστημένους εἰς Ἕνωμένας Πολιτείας, ἀντὶ τιμῆς 102.000 δολ. ἔκαστον. Τὰ ἐλαγάνη σκάφη, ὡς ἔγνώσθη, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῶν ὡς ἀποθήκαι εἰς λιμένας τῆς Ἰνδίας.

— Τὸ ὀλλανδικὸν φορτηγὸν τύπου δίκτυου «Lawaek» 7787 τ. γκρός, 10.600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ταχύτητος 15 μιλίων, ἐγοράσθη παρὰ τῆς «Ορίεντ Μήντλ» ἢ Ήστ Λάΐν καὶ θά δρομολογηθῆ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Μεγάλων Λιμνῶν-λιμένων Ἀνατολῆς. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον τὸν προσεχῆ Ἀπριλίου ἡ Μάτιον, θὰ μετονομασθῇ «Ορίεντ Λάΐνερ».

— Τὸ νορδηγικὸν μότορσπι «Somnawind» 4.985 τ. γκρός, 9.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935, ἐγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Μαύρου καὶ Σια. Περιστότεραι λεπτομέρειαι καὶ τιμὴ δὲν ἔγνώσθησαν.

— Παρ' Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγαράσθη ἀντὶ τιμῆς 105.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα τέλη Μαρτίου — ἀρχὰς Ἀπριλίου. τὸ ἀγγλικὸν κάργκο - λάνινερ «Elysia», δηζελοκίνητον, 9.991 τόν. γκρός, 11.570 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέον τοῦ 1959.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Δύο τύπου λίμπερτος σκάφη, τὸ «Ἀμφιθέα» καὶ τὸ «Γιουροπήναν Τρέιντερ» τοῦ Οἴκου Φαφαλιού ἐπωλήθησαν μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ἰνδίους ἐφοπλιστὰς τῆς Γκόσ ἀντὶ 65.000 λιρῶν ἔκαστον. Θὰ παραδοθῶν εἰς τὴν Σύρον, μετὰ τὴν ἐπιθεώρησίν των (survey passed) καὶ τὸν δεξαμενισμὸν των.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Flora» 1.272 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, παραληφθὲν εἰς Βρέμην, ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἄγιος Αντώνιος».

— Τὸ μικρὸν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Duiveland» 979 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του, ὑψωσε τὴν Κυανολέυκον καὶ μετωνομάσθη «Κωσταντῖνος Μπούσσης».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Μεξικανοὺς λιθεριανὸν τάνκερ «Ἀτλάντικος Βαϊκάσσουντες» 11.307 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, ὑψωσε τὴν μεξικανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ρέμπες 63».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Δημοσθένης Δ.» 10.360 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του, διετήρησε τὴν Λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Στέφανος Π.».

— Ἐπίσης τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόρκ λιθεριανὸν φορτηγὸν μας «Ἄρχιμηδης» 7.157 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του διετήρησε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Primavera».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων σουηδικὸν φορτηγὸν «Αππικά» 2.724 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, παρελήφθη εἰς «Ἀμστερδαμ» καὶ μετωνομάσθη «Ούρανος Ια».

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθανῶν φορτηγὸν μας «Ἀκρόπολις» 2.115 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀργοῦν ἀπὸ δεξιαμενόπλοιο εἰς τὸ Σπαλάτον, ἐπωλήθη ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς εἰς Γιουγκοσλαβίαν διαλυτάς, εἰς τοὺς διοίσους καὶ παρεδόθη ἡδη.

— Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Χίος Πάσιον» (σημαία Λιθερίας) 9.403 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἐπωληθη εἰς Ιαπωνίαν διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 65.300 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν, Μάρτιον — «Απρίλιον».

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξιαμενόπλοιον «Ελένη», 7.820 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνίαν διαλυτάς, ταξίδιον διὰ τιμῆς 60.000 λιρῶν. Περιστότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνώσθησαν.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ

Πληροφορούμεθα ὅτι ὁ κ. I. Λάτσης παρήγειλεν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἰδικὸν τουριστικὸν δηζελοκίνητον σκάφος, ἔκτάκτου πολυτε-

Τηλέφ. Δ/νοις : ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σύρου

Τηλέφ. 6-34 & 3-04

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ : ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α. Ε.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - GAS FREE

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΑΣΚΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΔΙ' ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT :

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ B.P. - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED · HAND · ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

λείας και ταχύτητος, τόν. γκρός 1800 περίπου. Παράδοσις 1' αινουάριον 1964. Λεπτομέρειαi ἄλλαι δέν εγγώσθησαν.

ΕΚ ΛΑΘΟΥΣ...

Σχολιαζούντες τὴν καταβαλλομένην προσπάθειαν διὰ τὴν διεθνή συνεργασίαν τῶν τράπεζων καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ ἀποστολῆς τοῦ σχετικοῦ ἑρωτηματολογίου πρὸς τοὺς ἔφοπλιστάς, ἀνέφερθημεν, ἐκ λάθους, εἰς διάσκεψιν λαβοῦσσαν χώραν τὴν 21ην Φεβρουαρίου. Πρόκειται περὶ τῆς διασκέψεως τῆς 27ης Νοεμβρίου.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜENA

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαρτίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Στέφανος Π.», λιβεριανὸν τόννων γκρός 10.360, ἀπὸ 16 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμμ. Κατσαμπῆ, «Ἀννα-Λουνίζα», παναματίκον, τόννων γκρός 10.505, ἀπὸ 10 Ἰανουαρίου 1963 «Δημητρίος Α.», παναματίκον, τόννων γκρός 10.385, ἀπὸ 15 Ἰανουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Αὐγερινού, «Μαρίνα Γκράντε» λιβεριανὸν, τόννων γκρός 15.300, ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ. κ. Βουρλίδη καὶ Πασχαλίδη, «Ιωάννης Ἀσπιώπητης», ὑπὸ σημαίαν Λιβανῶν, τόννων γκρός 7.297 ἀπὸ 1 Δεκεμβρίου 1962, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Α.Ε. Γενικαὶ Ναυτιλίας «Ἐπιχειρήσεις, «Ἄχιλλέτη», ὑπὸ σημαίαν Λιβανῶν, τόννων γκρός 5.281, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀχ. Χαλκούση, «Γουόρλη Τσεντούριον», παναματίκον, 10.005 τόννων γκρός, ἀπὸ 11 Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀνδρ. Τσεσμελῆ, «Γουόρλη Κόγκερορ», λιβεριανὸν, τόννων γκρός 12.808 ἀπὸ 7 Φεβρουαρίου 1963 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Λογοθέτη, «Ντέλφικ Σκάρι», λιβεριανὸν, τόννων γκρός 16.000, ἀπὸ 10 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Δεπάστα - Γεμέλου, «Γουόρλη Γκουνίταν», λιβεριανὸν, τόννων γκρός 20.432, ἀπὸ 1 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀνδρ. Τσεσμελῆ καὶ Π. Πρέκλα», λιβεριανὸν, τόννων γκρός 7.228, ἀπὸ 5 Οκτωβρίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Πανώντα.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἵδιον χρονικὸν διάστημα ἓιεγράφη τὸ ὑπὸ λιβεριανῆς σημαίας σκάφος «Λάμπυρα», τόννων γκρός 7.247, ὡς πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς.

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφρόντων τῶν ὅποιων τὰ πληρωμάτα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 569, τόννων γκρός 5.411.561.

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΙΙ.."

Τὸ προσηργαμένον ἀπὸ τῆς 20ῆς Ἰανουαρίου εἰς Σάουθ Σήλδος, τοῦ Τάιν, ὑπὸ σημαίαν Λιβανῶν φορτηγὸν «Αδελφότης ΙΙ» 3.725 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, προσφέρεται ἥδη πρὸς πώλησιν. Τὸ σκάφος εἶχεν ἐγκαταλειφθῆ ἐις τοὺς ἀσφαλιστάς του, φαίνεται διοις ὅτι, κατόπιν συμφωνίας, ἐπανήλθεν ὑπὸ τὴν κατοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες καὶ τὸ προσφέρουν πρὸς πώλησιν.

ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΥ

Τὴν 8ην Μαΐου ἐκποιεῖται διὰ πλειοδοτικοῦ πλειστηριασμοῦ εἰς τὸ Χρηματιστήριον «Μπάλκικ», τοῦ Λονδίνου, τὸ γιώτ «Μέρκουρος πι. ι. ρ. ς», τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσιν τὸ μὲ τρεῖς ἀεριστροβίλους, δυνάμεως 11.000 ἵππων σῖξονς καὶ κατασκευῆς Σύντλευ, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 51 μιλίων. Τὸ «Μέρκουρο» θεωρεῖται, ὡς ἡ ταχυτέρα θαλαμηγός τοῦ κόσμου.

ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Τὸ υποστάν ζημίας εἰς τὸ σκάφος δεξαμενόπλοιον «Χρυσόν θητη» 38.632 τόννων ί.ω., ἐρρυμούλκηθή ἐν Μπρεμερχάφεν εἰς Σένταμ πρὸς επισκευήν. Τὸ ἐν λόγῳ τάκερ είχε προσκρύσει ἐπὶ ναυαγίου εἰς τὸν ποταμὸν Βέζερ καὶ εἰς τὸ σημεῖον ὅπου είχε πρὸ τίνος καιροῦ προσκρύσει καὶ ἔνα δλλανδικὸν ὑπερωκεάνιον.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,"

Μεταξὺ 20ῆς Φεβρουαρίου καὶ 5ῆς Μαρτίου ἔξετέλεσαν διαφόρους μετασκευάς καὶ ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», τὰ κατώθι σκάφη: «Πολυτίμη Ἀνδρεάδη» (έλλην. δεξαμ.) 16.628 τόννων ί.ω. (μετασκευὴ εἰς μπάλκ - κέρριερ). «Γουόρλη Τόλεραν» (λιβ. δεξ.) 16.648 τόννων (μετασκευὴ εἰς μπάλκ - κέρριερ). «Γουόρλη Τσεντούριον» (παν. φορτηγὸν) 23.500 τόννων ί.ω. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλη Τάιν» (έλλ. δεξ.) 16.460 τόννων (μικροεπισκευαί). «Νεφέλη» (λιβ. δεξ.) 40.000 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλη Ντεῖλ» (έλλ. δεξ.) 20.452 τόννων ί.ω. (πέρας μετασκευῆς του εἰς φορτηγὸν). «Κυμών» (λιβ. δεξ.) 40.000 τόννων ί.ω. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Πατρία» (ὑπερωκεάνιον) 18.400 τόννων γκρός (δεξαμενόσμος). «Γουόρλη Κόνκορντ» (λιβ. δεξ.) 20.667 τ. γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ολυμπία» (ὑπερωκεάνιον) 17.362 τ. γκρός (μικροεπισκευαί). Καὶ «Γουόρλη Τζασμίν» (λιβ. φορτ.) 15.061 τόννων ί.ω. (ειδικὴ ἐπιθεώρησις).

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεκρίθη ἡ παράστασις μέχρι καὶ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1963 τῆς ισχύος τῆς εἰδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγῶν μεσογειακῶν πλοίων ἀπὸ 801 — 4.500 τόννων ί.ω., περὶ εἰσφορᾶς ὑπὲρ τῆς Π.Ν.Ο., ἐκ σελλινίων Ἀγγλίας δύο καὶ ἔξι πεντάν την μηνιάν, τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας ὑπηρετούντων ναυτικῶν, ητις ὑπεγράφη μεταξὺ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων τὴν 25ην Ὁκτωβρίου 1961 καὶ ἐνεκρίθη διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 85400(3692)18.11.1961 ἀποφάσεως.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΦΟΡΙΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὴν διεύθυνσιν τῆς Οἰκονομικῆς Εφορίας Πλοίων ἀνέλαβεν ὁ διευθυντὴς τῆς β' κ. Γεωργίου. Σφρακηνός, κατόπιν τοῦ θανάτου τοῦ ἔφορου Νικολάου Παπαναστασίου. Ο κ. Σφρακηνός ἦτο μέχρι τούδε ἀναπληρωτὴς οἰκονομικοῦ ἔφορου καὶ ἐπόπτης ἐλέγχου τῆς Οἰκονομικῆς Εφορίας Ανωνύμων Ἐταιρίων Πειραιῶς.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ

Υπὸ τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας «κατηρτίσθη σχέδιον Β. Διοτάγματος «περὶ τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἔκδοσιν ἀποδεκτικῶν ίκανότητος ἀρχῶν».

Διὰ τοῦ Διατάγματος τούτου δρίζεται διὰ ἑφ' ἔξης ἡ ἀρμοδιότης ἐκδόσεως τῶν πάσης κατηγορίας καὶ τάξεως διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ἱανότητος ἐν τῷ ἐμπορικῷ ναυτικῷ, ἀνατίθεται εἰς τὸ τμῆμα διπλωμάτων τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως.

Κατ' ἔξαρτεσιν, αἱ ἀδειαὶ κυθερώντου ρυμουλκοῦ καὶ κυθερώντου θαλαμηγῶν θά ἐκδίωνται παρὰ τῶν κατὰ τόπους λιμενικῶν ἀρχῶν, παρὰ τῶν ὅποιων θά ἐνεργούνται αἱ σχετικαὶ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τῶν ἀδειῶν τούτων.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Εἰς ἔκτελεσιν σχετικοῦ Β. Δ., ὑπεγράφη τελευταίως συμφωνητικὸν μεταξὺ τοῦ Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος, ἐκπροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ ναυάρχου - ναυπηγοῦ Β. Ν. ἐ. ἄ. κ. Ν. Πάνου, δυνάμει τοῦ ὅποιου δὲ Ἐλληνικὸς Νηογνώμων ἔξουσιοδοτήθη παρὰ τῆς Ελληνικῆς Κυθερώντος νάνεργή ἐπιθεωρήσεις ἐπὶ ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόσις καὶ ναυλοχούντων ἐκτὸς τῶν λιμένων τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους καὶ νάνεργή συμφώνων πρὸς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1948, πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας ἔχαρτοι, ὡς καὶ τὰ ἀντίστοιχα πιστοποιητικά ἀπαλλαγῆς.

Ἐπίσης ὁ Ε. Ν. δύναται, εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π., νά ἐκτελῇ τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας ἐπὶ ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ ἐν 'Ελλάδι.

Οὕτω, διευρύνεται ὁ κύκλος ἔξουσιοδοτήσεων πρὸς τὸν Νηογνώμονα, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς Κυθερώντος ἀναγνωρίσεως τοῦ τὸ 1953 ὡς ιστοίμου τῶν ἀλλοδαπῶν διεθνῶς ἀνεγνωρισμένων Νηογνώμονών.

ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ
ΝΑΥΠΗΓΟΥ - ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΤΟΥ Ε. Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΤΟΜΟΣ Δ!

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΖΕΛ
ΚΑΙ
ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ

ΣΕΛΙΔΕΣ 700 **ΣΧΗΜΑΤΑ 325**

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1963

ΔΙΑΤΑΓΑΙ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ...

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκοινοποίησε πρὸς τὰς λιμενικάς καὶ προξενικάς ἀρχάς ἔγκυλιον σχετικῶς μὲ τὴν ναυτολόγησιν ὑπεραρθρώμαν ναυτικῶν, προοριζόμενων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν ἑτέρων πλοίων.

Τονίζεται εἰς τὴν ἔγκυλιον, διὰ παρὰ διαφόρων ναυτικῶν γραφείων, ὑποβάλλονται συχνάκις αἵτησις πρὸς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., εἴτε εἰς λιμενικάς ἀρχάς, διὰ τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ διερχομένων ἐξ ἐλληνικῶν λιμένων ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν, ὡς ὑπεραρθρώμαν, οἵτινες πρόκειται νὰ ἀποτελέσουν μέλη πληρώματος ἑτέρων πλοίου. Τὴς αὐτῆς εἴτε ἑτέρας συνεργαζομένης ἑταῖρας καὶ νὰ ναυτολόγησθοῦν ἐπ' αὐτῷ εἰς ἀπομεμρυσμένους λιμένας τοῦ ἔξωτερικού. Τούτο ἐπιδιώκεται διὰ 'ἀπαλλάσσεται' ἡ πλοιοκτήτης ἑταῖρια, δι' ἣν προορίζονται οἱ ναυτικοὶ οὗτοι, τῆς δαπάνης μεταφορᾶς τῶν.

Εἶναι δῆμος γνωστόν, συνεχίζει ἡ ἔγκυλιος, διὰ ἕκαστον φορτηγῶν πλοίον, πλέον τοῦ ἀπαραιτήτου, διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πληρώματος, διὰ τὸ ὅποιον ἔχουν προσθεφέθη ἀνάλογως τοῦ μεγέθους καὶ τοῦ εἰδούς αὐτοῦ, κατάλληλοι χώροι ἐνδιαίτησεως καὶ τὰ ἀπαραιτήτητα σωστικά μέσα, δὲν δύναται νὰ μεταφέρῃ ἐπιβάτας πλὴν μέχρι δώδεκα κατ' ἀνώτατον ὅριον καὶ ἐφ' ὅσον ἔχει κριθεῖ κατόπιν εἰδικῆς ἐπιβεβαίησεως κατάλληλον πρὸς τοῦτο καὶ ἔχει ἐφοδιασθεῖ διὰ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ.

Διὰ τὰς μεταφορᾶς δῆμος ὑπὸ φορτηγῶν πλοίων μεγάλου ἀριθμοῦ ὑπεραρθρώμαν ναυτικῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω, συντελεῖται ἐμμέσως καταστράτηγησις τῶν διειθῶν καὶ ἐθνικῶν διατάξεων, διὰ τῶν ὅποιων ἔχει ἐπιβλῆθη ὁ περιορισμός μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον δὲν διαθέτει χώρους ἐνδιαίτησεως, σωστικά μέσα καὶ σχετικὸν πιστοποιητικὸν διὰ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν.

Πρὸς διευκόλυνσιν, ἐν τούτοις, τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, παρέχεται διὰ τῆς ἔγκυλιον ἡ ἔγκρισις ναυτολόγησεως ἐπὶ ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, εἴτε τῆς χορηγησεως ἀδειας ἀναχωρησεως διὰ φορτηγῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτήτου, ὑπὸ ἔνεντι σημαίαν, ἀλλ' ἔχοντας τὸ πληρώμα τῶν ἡφασιλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ναυτικῶν ὑπεραρθρώμαν προκειμένου οὗτοι νὰ μεταφερθῶν πρὸς ναυτολόγησιν εἰς ἑτέρον πλοίον ἡ πλοΐα τῆς αὐτῆς ἡ συνεργαζομένη ἑταῖριας, ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις:

1) Τὸ πλοίον διὰ τοῦ ὅποιον θὰ λάθῃ χώραν ἡ μεταφορὰ δέοντας διὰ διατάξης καταλλήλους χώρους ἐνδιαίτησεως καὶ νὰ είναι ἐφωδιασμένον διὰ τῶν ἀπαραιτήτων σωστικῶν μέσων. Τούτο προκειμένου περὶ πλοίων ἀποτελέστων ἐκ Πειραιῶς, θὰ πιστοποιηθῇ διὰ δεδιάσεως τῆς 'Ἐπιβεβαίησεως' Ἐμπορικῶν Πλοίων.

2) Ο ἀριθμὸς τῶν μεταφερομένων ναυτικῶν ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ημίσιο τοῦ ἐπιβατούς τακτικοῦ πληρώματος καὶ ἐφ' ὅσον τὸ εἰδος τοῦ φορτίου, θὰ ἐπικινδυνούντων τοῦ πληρωμάτων τὴν ἐπιβίσαν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

3) Οι πρὸς μεταφορὰν ναυτικοὶ νὰ εἰναι προσοντούχοι, ητοι ἐφωδιασμένοι διὰ τοῦ ἀντιστοίχου πρὸς τὴν θέσιν, διὰ τὴν ὅποιαν προορίζονται, διὰ τοῦ ναυτολογήθουν, διπλῶματος, πτυχίου ἡ ἀδειας ναυτικῆς ικανότητος, ἡ ἀρμόδιως χαρακτηρισμένων ὡς δόκιμοι ἀξιωματικοὶ καὶ νὰ ναυτολογοῦνται ἐπὶ τοῦ μεταφέροντος τούτους πλοίους ὑπὸ τὸ γενικὸν δρόμον περιεργάμηνος πρὸς ναυτολόγησιν καὶ τὸν βαθμὸν καὶ τὴν εἰδικότητα τοῦ ὅπερ κέκτηνται ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος.

4) Ἡ μεταφορά τῶν ὡς ἄνω ναυτικῶν, διὰ δεξαιμενοπλοίων ἀφότων ἡ μεταφερόντων υγρὰ καύσιμα ἡ ἔτερα ἐπικινδυνα φορτία, ὡς καὶ διὰ πλοίων ἦρον φορτίου, ἀτινα εἶναι ἐμφόρτα ἡ πρόκειται νὰ φορτωθοῦν, καθ' ὅ χρόνον μεταφέρουν ὑπεραρθρώμαν ναυτικούς, δι' ἐπικινδυνῶν φορτίων, ἀπαγορεύεται, ἐκτὸς ἐὰν συγκατατίθενται πρὸς τοῦτο ἔγγραφάς οι πρὸς μεταφορὰν ναυτικοί.

5) Ἡ σύντηση ὑποκτωμένη ὑπὸ τοῦ μεταφερομένου ναυτικοῦ, ὡς ὅποιος ἔχει ναυτολόγηθη ὡς ὑπεραρθρώμα, βαλασσίσια ὑπηρεσία, δὲν λαμβάνεται ὑπὸ διὰ τὴν ἀπόκτησιν οἰουδήποτε ἀπειδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος.

Ἐξ ὅλου, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγκυλιον τοῦ ἀπηγόρευσε τὴν ἐπὶ ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων χωρητικότητος ἀνωτέρως τῶν 800 τόννων d.w. ναυτολόγησιν παίδων ἡλικίας κάτω τῶν 14 ἔτων καὶ γυναικῶν συγγενῶν τοῦ πληρωμάτος ἡ τοῦ πλοιοκτήτου, ὡς ἀμίσθων ὑπεραρθρώμα.

Εἰς ὅλως ἔξαιρετικά πειπτώσεις, θὰ παρέχηται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείον εἰδική ἔγκρισις διὰ τὴν ναυτολόγησιν μόνον γυναικῶν.

Τέλος, ἀπηγορεύθη ἡ ἐπὶ παντὸς ἐλληνικοῦ πλοίου ναυτολόγησις οἰουδήποτε προσώπου, μὴ ἀποτελούντος μέλος συγκεκροτημένου πληρώματος τοῦ πλοίου, ἀνευ εἰδικῆς ἔγκριτικῆς διαταγῆς τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας.

Η ΠΡΟ·Υ·ΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγκυλιον τοῦ πρὸς τὰς λιμενικάς καὶ προξενικάς παραλίους ἀρχάς, τονίζει, διὰ ὑπηρεσία

τῶν δοκίμων ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἐπὶ πλοίων, ἔχει ἐκπαιδευτικὸν χαρακτῆρα. Διὰ τῆς ὑπὸ τὴν ίδιοτητα τοῦ δοκίμου ὑπηρεσίας, σκοπεῖται ἡ, ὑπὸ τῶν ὑπὸ ἐπικαίσεων, ἀπόκτησις τῶν ἀπαραιτήτων ἔκεινων πρακτικῶν γνώσεων, διὰ τῶν διποίων θὰ ἀξιοτίθησουν τὰς ἐν τῇ σχολῇ διδαχθεῖσας θεωρητικὰς τοιαύτας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστούν οὗτοι ίκανοι νὰ διεξέλθουν ἐπιτυχῶς τὰς οἰκείας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ οἰκείου διπλώματος.

'Εσχάτως δῆμως, τονίζεται εἰς τὴν ἔγκυλιον, παρατηρεῖται τάσις πολλῶν δοκίμων, μηχανικῶν ίδιας, διποίων, καίτοι ναυτολογημένοι ὑπὸ τὴν ίδιοτητα τοῦ δοκίμου μηχανικοῦ, ἐπιτελούν ἐν τῇ πραγματικότητι ἔργον κατωτέρου προσωπικοῦ μηχανῆς, ὡς λιπαντού κλπ., παρασυρόμενοι πρὸς τούτο ἀπὸ τὸ δέλεαρ τῆς ψυλοτέρας ἀμοιδῆς καὶ ἀδιαφορούντες διὰ τὴν πρακτικὴν ἐν τῷ πλοίῳ ἐκπαιδεύσεων των, ἡ ὅποια διὰ τῆς ἀπασχολήσεως των εἰς ἔργα κατωτέρου προσωπικοῦ μηχανῆς, οὐδόλως ἐπιτυγχάνεται.

Πρὸς ἄρσιν τοῦ ἀπόπου τούτου, ἐντέλλονται αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ, διποῖς δόσαται προσκομίζωνται πρὸς θεώρησιν πιστοποιητικὰ θαλασσίσιας ὑπηρεσίας κτηθεῖσης ὑπὸ εἰδικότητα δοκίμου μηχανικοῦ, μὴ πραδαίνουν εἰς τὴν αἴτουμένην θεώρησιν, ἀν τὰς ἐν λόγῳ πιστοποιητικὰ δὲν συνοδεύωνται ὑπὸ ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ πρώτου μηχανικοῦ τοῦ πλοίου, δεόντως τεθωρημένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ πιστοποιούσης διὰ δόσιμος μηχανικὸς τὸν ὅποιον ἀφορᾷ τὸ πιστοποιητικόν, διήνυσε πράγματι τὴν ἐν λόγῳ αἴτουμένην πρώτην ἀναφορούμενην ὑπηρεσίαν, ὑπὸ τὴν ίδιοτητα τοῦ δοκίμου μηχανικοῦ, ἐκτελῶν τὰς κατὰ τὸν οἰκείον κανονισμὸν ἔργασίας ἡ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας τοῦ πλοίου, προβλεπόμενα διὰ τὴν εἰδικότητα ταύτην καθήκοντα.

Αἱ προσκομίζουνται πρὸς τὰς ἀρχαὶ ὑπεύθυνοι δηλώσεις τῶν πρώτων μηχανικῶν, δέοντας ὅπως ὑποβάλλωνται εἰς τὸ τέλος ἐκάστου μηνὸς εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου, διὰ νὰ ἐντάσσονται εἰς τὸν φάκελλον ἐκάστου δοκίμου.

ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

'Η Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία, δι' ὑπομνήματός της πρὸς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ζητεῖ ὅπως, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς αἴτουμένης ἀσφαλίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου, ἐντὸς τῶν πλαισίων τοῦ Ν.Α.Τ., ληφθοῦν τὰ ἐνδειγμένα μέτρα καὶ ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἔχουν σκληρὸν καθῆκον νὰ τὰ κινοῦν ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ πολεμικοῦ κινδύνου.

Ἐν τέλει, ὑποβάλλεται ἡ παρακλησί, διποῖς δοθοῦν αἱ δέουσαι ἐντολαὶ, ὥστε ἐν συνεννοήσει τῶν ὑπηρεσίων τοῦ 'Υπουργείου μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. γίνη ἡ ἐπεξεργασία τῶν ἀπαιτουμένων πρὸς τοῦτο κειμένων, διὰ τὴν προώθησιν τοῦ θέματος.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔζητησεν, ἀπὸ τὴν Νομισματικὴν 'Ἐπιπτροπὴν τὴν ἔγκρισην εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἐκ τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν κατατεθείμενων εἰς Τραπέζας τοῦ ἐξωτερικοῦ, ισοπόσου πρὸς 45.000.000 δραχμῶν, διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν ἀκινήτων τοῦ 'Ιδρυμάτος.

Ο ΠΡΟ·Υ·ΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κατετέθη εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ὁ προϋπολογισμὸς τῆς χρήσεως τοῦ 1963, τοῦ ὅποιον τὸ σκέλος τῶν πραγματικῶν ἐσόδων, ἀνέρχεται εἰς 246.565.000 καὶ τῶν πραγματικῶν ἐξόδων εἰς 232.683.000 δραχμάς.

Τὸ ἐκ 13.880.000 δραχμῶν πλεόνασμα, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, θὰ κατανεμηθῇ διὰ τὴν ἀνέγερσιν διαφόρων ἀκινήτων τοῦ Ταμείου.

Εἰς τὴν ίδιαν ἔκθεσιν ἔναφέρεται, διὰ προβλέπεται πιπῶσις τῶν ἐσόδων τοῦ 'Ιδρυμάτος, λόγω τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἡ ὅποιας ἀντισταθμίζεται διὰ τῆς ἔγγραφης μόνον ἀναγκαίων δαπανῶν καὶ οὐχὶ ἐπωφελῶν.

Δέοντας νὰ σημειωθῇ, διὰ ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου, τὸ ποσοστό τῆς ἀργίας τῶν πλοίων ὑπολογίζεται εἰς 32% ἐφ' διλοκλήρου τῆς εἰσφερούμενης χωρητικότητος εἰς τὸ Ν.Α.Τ., μὲ μέγιστον ποσοστὸν ἀργίας τῶν μικρῶν πετρελαιοκινήτων καὶ τῶν φορτηγῶν ἔχοντων φορτίου.

Γενικῶς, διὰ διαχείρισης τοῦ Ν.Α.Τ., περιλαμβανομένων καὶ τῶν εἰδικῶν Κεφαλαίων 'Ανεργίας, Φυματικῶν κλπ., ἀντιπροσωπεύει εἰς τὸν νέον προϋπολογισμὸν ποσὸν 424.415.000 δραχμῶν.

ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Α.Π.

'Ο κ. Θεόδωρος Πάγκος, διευθυντής τῆς 'Ελληνικῆς, διωρίσθη μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π., ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone: ROYAL 7981

SHIPBROKERS

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

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΔΩΡΕΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Κατόπιν είσηγήσεως τής έταιράς «Δεναξάς και Τράκας», ητις άντιπροσωπεύειν όλην την Βρετανικήν Οίκον «Σπέρρυ», έδωροί θήσαν εἰς τάς Σχολάς Μετεκπαιδεύσεων Ε.Ν. δύο μεταχειρισμέναι γυροσκοπικά πυξίδες Σπέρρου 14 και εἰς γυροπιλότος.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατά τὰς διενεργηθείσας έξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ α' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Κ. Ἀρδανιτόπουλος, Δ. Ἀνδριάνας, Ἰω. Ἀσπιώτης, Ἰω. Γεωργιάδης, Κ. Γιαννακούλιας, Ν. Γρυμάνης, Ν. Δαρέμας, Εύ. Καραγιώργης, Β. Κοντίτσης, Ἰω. Καρυστινός, Ελ. Καραπολέγκος, Ἰω. Λούνδριχας, Ἀν. Μπογιατζῆς, Ν. Μεγαλούδης, Δ. Μαστρατώνης, Ν. Νομικός, Ἀπ. Παπαλάμπρου, Γ. Παλαιοκρασσᾶς, Εύμ. Σανίδας, Ἀπ. Σπυρόπουλος, Χ. Στεφάνου, Εύ. Τσεβδός καὶ Εύ. Ψάρρης:

— Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως α' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Μ. Ἀθιζόγλου, Κ. Βεσβαλέας, Π. Γαμπέλας, Εύ. Κολλιντζᾶς, Εύσ. Κατσαράδος, Στ. Κυριακίδης, Γ. Κανέλλας, Δ. Μπακομιχάλης, Ἰω. Σταυρόπουλος καὶ Κ. Χριστοφῆς.

— Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ἀτμομηχανικοῦ β' ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Μ. Ἀντωνίας, Μ. Ἀγγελιδάκης, Δ. Ἀθανασίου, Ἡλ. Ἀσπιώτης, Στ. Ἀθανασιάδης, Π. Ἀποστολόπουλος, Π. Ἀθανασιάδης, Ἀν. Ἀργυρός, Εύσ. Ἀδαμίδης, Νικ. Βουκελάτος, Ἀν. Βαλιανάτος, Π. Βαζαζάκοπουλος, Εύ. Βοΐλας, Ν. Γρίβας, Στ. Γιαννούρης, Ἰω. Γαλόπουλος, Γ. Θεοδωράτος, Ἰω. Θωμᾶς, Ν. Κεφάλας, Γ. Ροδοβέντζης, Δ. Κρασσᾶς, Γ. Κουμπῆς, Εύσ. Κουκουράκης, Π. Κουμπίος, Ν. Καρακατσάνης, Ἰω. Κυπραίος, Π. Καλαϊδόπουλος, Κ. Καπνούσης, Ἰω. Κάσδαγλης, Ἀνδ. Καυνάδας, Δ. Κοτρόζος, Μ. Κουτσούμης, Ἐλ. Κορωνάδος, Π. Καραμήτρος, Μ. Κότσικος, Ἰω. Λιβεριάδης, Ν. Λοΐζος, Κ. Μπονάρος, Εύ. Μούσαλης, Π. Μονίος, Β. Μιχαλός, Ἀν. Μαργαρίτης, Ἰω. Μελετιάδης, Κ. Μηλιάδης, Δ. Μιποφός, Ἐλ. Μπιλίος, Ξ. Μπουλούς, Β. Μπέης, Θ. Μουστάκας, Ν. Μάγκος, Ἡλ. Μπεζαντάκος, Σ. Μουσελίμης, Ἰω. Παντολέων, Ἰω. Πολέμης, Γ. Παπακωνσταντίνου, Δ. Πατάκης, Χ. Πετρουλάκης, Ν. Παρισης, Ἰω. Παπαγλύμης, Ἀπ. Παπαμαναλάκης, Ἀρ. Ρούσσος, Ν. Ρουσινός, Κ. Ρίζος, Ἀγγ. Σοφράς, Ν. Στρατής, Ἰω. Σιγάλας, Ἀλ. Τσάγκαλος, Ἀλ. Τσάκωνας, Γ. Τζανάκος, Ν. Τσουκάτος, Γ. Φασής, Εύμ. Φραγκούλης, Ἀλ. Χαρισιάδης, Γ. Ανδρέου, Ἀν. Ασημάκης, Ἀντ. Σαρρής καὶ Χρ. Ραφαηλίδης.

— Διὰ τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Ἰω. Ἀντωνιάδης, Ἰω. Βλαδογιάλακης, Εύ. Γραμματικός, Κ. Δραστινός, Π. Δημητσάνος, Κ. Δεκαδάλας, Δ. Διαμαντής, Δ. Ζουγανέλης, Β. Ἰατρίδης, Π. Κεδγάς, Ἀν. Καλογιάννης, Θ. Λαζόπουλος, Ἰω.

Λεκανίδης, Ν. Λιδάνιος, Ἰσ. Μαραγκός, Εμμ. Μάντολας, Εύ. Μεγαλόφωνος, Χρ. Μανάρας, Φ. Νικολέτος, Εμμ. Ξανθάκης, Ν. Παπαδόπουλος, Κ. Παξινιάκης, Ἰω. Παναγούλιας, Τ. Πετρόπουλος, Κ. Σαρόγλου, Κ. Τσερεφός, Στ. Τσαπέλας, Γ. Τσούχλος, Ἀγγ. Χρήστου καὶ Π. Χατζηευστρατίου.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ἀτμομηχανικοῦ γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ἐπ. Ἀναγνώστου, Ἡλ. Ἀλεξιάδης, Δ. Ἀιθαλιώτης, Ἐλ. Ἀθυμαρίτης, Στ. Ἀρδανιτίδης, Γ. Ἀπότοσ, Δ. Βασιλάκης, Ν. Βουλγαράκης, Ν. Βοιλάκης, Στ. Βαρδέρης, Β. Βελισσαράκης, Ἀλ. Βάπτης, Στ. Βατίστας, Γερ. Βλάχος, Γερ. Βολτέρας, Γ. Βουγιουκλάκης, Ἀθ. Βόλης, Σπ. Βουρβόπουλος, Ν. Γατσούλης, Ἡλ. Γεωργακόπουλος, Π. Γλυκός, Εύ. Γιαννακέας, Δ. Γιαννόπουλος, Κ. Γιασιμάκος, Σ. Γαβριήλ, Γ. Γάτσινος, Στ. Γκίκας, Μ. Γαγιάτος, Ἀνδ. Γατσούλης, Δ. Δεμέστιχας, Π. Δεμίρης, Κ. Δεσπότης, Ἀντ. Δεληγιάννης, Χρ. Δημητρίου, Χρ. Δευγλέρης, Μ. Ζωγραφάκης, Π. Ζαδαλάρης, Σπ. Ζερδός, Ἰω. Ζωγραφάκης, Ν. Ζερδός, Ἰω. Ζωγραφάκης, Νικ. Ζώρζος, Ἀντ. Ζαρμπούτης, Εύ. Ἡλιάδης, Π. Θεοδωρακάκης, Κων. Ἰωαννίδης, Στ. Κοτσάλης, Β. Κουρμπέτης, Ἀν. Κοζέλας, Ν. Καραγιώργης, Δ. Κύριος, Ἰω. Καλλίτσης, Ἰω. Κούκιαρης, Δ. Κοντούλας, Χρ. Κράσσας, Σπ. Καραβίας, Δ. Καραμαναλάκης, Κ. Καπογιαννής, Γ. Κοντός, Ἰω. Κάλφας, Ἀγγ. Καμπουράκης, Π. Κάππης, Εμμ. Κακετανίος, Κων. Κωστόπουλος, Ἀλ. Κοδωνός, Στ. Κατελέρης, Θ. Λαμπρόπουλος, Π. Λιακάκος, Ν. Λαμπρινίδης, Δ. Λαμπρινός, Σπ. Λιάσκος, Β. Μπούτσης, Γρ. Μπαστάς, Ν. Μαΐλης, Εύθ. Μακαρούνης, Μ. Μαρμούρωστακος, Ἰω. Μερσίνας, Γ. Μουσκέτας, Ν. Μεγαλογιάννης, Ἰω. Μιχαλάς, Ἀγγ. Μάνης, Χρ. Μπουζικάκος, Σπ. Ματσούκης, Κλ. Μουτλίας, Γ. Μιχαλέας, Εύθ. Μοσχόπουλος, Στ. Μωραΐτης, Μ. Ματθαίος, Χρ. Μπαδέας, Κ. Μαστρολέοντας, Γ. Μαρίνης, Π. Μπαλακάκης, Εύ. Μαρονέζης, Ἰω. Μακοστάζας, Δ. Μουρτζούκος, Ἀγγ. Μήλας, Γ. Μαλλιαρός, Ἰω. Νικολάου, Ἰω. Νεαμονίτης, Ἀντ. Ξανθόπουλος, Γ. Συλᾶς, Φρ. Ξάνθος, Γρ. Ξιφαράς, Ἰω. Παντελιάδης, Ἰω. Πολίτης, Ἀνδ. Παπακυριακού, Ἰω. Ποδάρας, Π. Παπαδόπουλος, Π. Πάνου, Γ. Παντάκης, Στ. Παπαδόπουλος, Γ. Πατσουσένιος, Σαβ. Παπαδόπουλος, Ἰω. Παπαγιαννόπουλος, Β. Παπαλεξίου, Κ. Πανάγος, Π. Πίτσας, Μ. Ραγκούσης, Κ. Ρωμανός, Δ. Ρούσσος, Ἰω. Ρεζίκος, Ἀν. Σουγιάνης, Χρ. Συπιρόπουλος, Εύ. Σταυρόπουλος, Π. Συριγος, Χρ. Στάϊκος, Σπ. Στυλιανίδης, Π. Συφαλάκης, Ν. Σύρμος, Στ. Σκαρέας, Ἀντ. Σαλούδαρδος, Ἀθ. Στάφακας, Γ. Σερέλης, Ν. Συνόδης, Ν. Σαρρής, Δ. Σιάτρας, Κ. Σιδηρόπουλος, Ἀντ. Σαγρέδος, Ἰω. Σολωμός, Ἀντ. Συρίγος, Ἀντ. Σταχτάς, Στ. Στεφάνου, Δ. Τρούπης, Γ. Τσακιρίδης, Γ. Τζανετής, Ἰω. Τρουμπέλης, Στ. Τρούκης, Ν. Τσατσαρούνος, Χ. Τζαβαλάς, Κ. Τατσέρης, Ἰω. Τριανταφύλλου, Δ. Τζώτζης, Ν. Υπέρμαχος, Στ. Φραγκόπουλος, Δ. Φειδάς, Μ. Φθενάκης, Ἀν. Χαρτοφύλακας, Δ. Χατζηπαρασκευάς, Ἀν. Χρηστάκης, Γ. Χαραμής, Π. Χριστοδούλακος

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SEKA S.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKA CRE, ΤΗΛ.: 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ

"ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ" ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO. ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
(HEAVY FUEL, MARINE DIESEL, LUBRICATION OILS).

ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ
ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ
ΠΟΡΤ ΣΑ·ΓΔ. - ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ ΜΟΝΟΝ ΕΠΤΑ ΜΙΛΙΑ

και Κ. Χαρετάκης.

Διά το διπλωμα του μηχανικού έσωτερική, καύσεως γ' τάξεως έπειτα όντας οι κ.κ.: Μ. Ανεστίδης, 'Ιω. 'Ακύλας, Γ. 'Ανδρουτσόπουλος, Σπ. Βασιλειάδης, Μ. Βορκάς, Γ. Βασιλείου, 'Αντ. Βογιατζής, 'Αντ. Βουγιουλάκης, Ν. Βαζακόπουλος, Μ. Βλάδος, Γ. Γαλάτης, Μ. Γεωργακάκης, 'Αντ. Γεωργούλης, Γ. Γερασιμίδης, Εύ. Γκέλος, Σ. Διαμαντής, Κ. Δασακάλης, Εύ. Γευνέας, Μ. Ζερδός, 'Ιω. Θαλασσινός, 'Αντ. Καρούσος, 'Αν. Καλογρίδης, Στ. Καψής, Γ. Κοτσομύτης, Γ. Καραγιάνης, Σ. Κοντολίδης, Κ. Καραγιάνης, Π. Καντάρης, Δ. Κωστάλας, Κ. Κώκος, Φ. Καπεολάσης, 'Ηλ. Λουκάς, Δ. Λουπτος, 'Ιω. Λιβεντάκης, Θ. Μουζακίτης, Μ. Μυλονάς, Ν. Τριπολιτζώτης, Εύστρ. Ματάνοβιτς, 'Αντ. Μαυρογένης, Π. Μικέλης, Ν. Μπενέτος, Χρ. Μπιρμπίλης, 'Αντ. Μάμαλης, 'Αρ. Νάνος, Σπ. Όρφανός, Δ. Παντελής, Ν. Παντελής, 'Ιω. Προκάλαμος, 'Εμμ. Παπαντωάκος, Δ. Πανγέλος, 'Ελ. Ρήγας, 'Ιάκ. Ρούσσος, Κ. Ρούσσος, Θ. Σακκής, Π. Σιώρας, Ν. Σιμόπουλος, Δ. Σφέτσος, Ν. Τσακάλης, Γ. Τόπακας, Εύστρ. Τριανταφύλλου, Γ. Τζαούνης, Π. Τζιώτης, Ν. Τουρλομούσης, Ν. Φυρίππης, Κ. Φιλιππακόπουλος, 'Αρ. Φωτεινός, Δ. Χρήστου, Δ. Χατζησταυρίδης και Λ. Παπακαλοδούκας.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά το δεύτερον δεκαπενθήμερον του τρέχοντος μηνός Μαρτίου, έχορηγήθησαν συντάξεις έκα μέρους του Ν.Α.Τ. εις τούς κάτωθι ναυτικούς αποχωρήσαντας τού ναυτικού έπαγγέλματος και τάξιοι οικογενειας αύτῶν:

Εἰς πλοϊάρχον υπάρχοντας: Φραγ. Τ. Σγουρδάτον, μὲ ύπηρεσίαν 31 έτῶν 3 μηνῶν καὶ 18 ήμερών δρχ. 4.716 μηνιαίων, καὶ Μαργαρίταν, χήραν Π. Πρωτοπαπά, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν καὶ 12 ήμερών δρχ. 1.996 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικόν: Νικ. Σπ. Λένην, μὲ ύπηρεσίαν 27 έτῶν καὶ 4 μηνῶν δρχ. 1.873, Δημ. Γ. Ζούλιαν, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 9 μηνῶν καὶ 22 ήμερών δρχ. 1.497, 'Εμμ. Κ. Καλλίνικον, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 5 μηνῶν καὶ 23 ήμερών δρχ. 2.628, Λάμπρον 'Αν. Λάμπρον, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 24 ήμερών δρχ. 3.288, καὶ 'Ιω. Σ. Σαρρήν, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν καὶ 29 ήμερών δρχ. 2.670 μηνιαίων.

Εἰς λογιστὴν Ζαχ. Στ. Γκίνην, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 13 ήμερών δρχ. 3.043 μηνιαίων.

Εἰς ραδιοτηλεγραφήτας: 'Ιωάν. Δ. Παναγιωτάκην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν καὶ 26 ήμερών δρχ. 2.022 καὶ Νικόλ. 'Ανδ. Μαρίνον, μὲ ύπηρεσίαν 32 έτῶν καὶ 14 ήμερών δρχ. 4.562 μηνιαίων.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Χρ. Δ. Τζιώτην, μαγειρον, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.256, Ούρανίαν, χήραν Φ. Χρήστου, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 625, Δημ. Κ. Πολέμην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 8 ήμερών δρχ. 1.045, Γεώργ. 'Άλ. Ακληρον, μὲ ύπηρεσίαν 29 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 2.203, 'Εμμ. 'Ανδ. Μιχαλδέην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ μάτι ήμερών δρχ. 842, Μαρίαν, χήραν Δ. Ραυτοπούλου, θερμαστοῦ, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 1 μηνός καὶ 17 ήμερών δρχ. 1.010, Δημ. 'Ιω. Πανάγον, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 21 ήμερών δρχ. 1.356, 'Ανδρ. Λ. Στρατήν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 7 ήμερών δρχ. 1.417, 'Ισιδ. 'Ιω. Γάραν, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 21 ήμερών δρχ. 2.019, Εύάγ. Ν. Καρράν, θαλαμηπόλον, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 19 ήμερών δρχ. 1.176, Νικ. 'Ανδ. Κουρτέσην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 31 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 26 ήμερών δρχ. 1.915, Βασιλίκην, χήραν Γ. Χρήστου ή Τσιμπουκτσόγλου, κυβερνήτου, μὲ ύπηρε-

σίαν 15 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 26 ήμερών δρχ. 625, Δημ. Ν. Παράσχην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν, 5 μηνῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 923, 'Ανασ. Ν. Κατέχην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 7 μηνῶν καὶ 3 ήμερών δρχ. 1.137, 'Ανασ. Γ. Σοφίαν κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 30 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 8 ήμερών δρχ. 1.577, Γεώργ. 'Ανδ. Κοτσαύτην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 818, 'Αθηνᾶν, χήραν Κ. Χατζηβασιλείου, ναυτόπαιδος, μὲ ύπηρεσίαν 1 μηνός καὶ 29 ήμερών δρχ., λόγω άτυχήματος δρχ. 625, Μαριάνθην, χήραν Ζαχ. Μωραΐτην, ναύτου, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 6 ήμερών δρχ. 625, Σταμ. Θ. Μουράέλαν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 1 μηνός καὶ 8 ήμερών δρχ. 625, 'Άλεξ. Γ. Εύαγοραν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 7 μηνῶν καὶ 24 ήμερών δρχ. 1.552, Ζαν. Γ. Γεωργούλην, ναύκληρον, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 19 ήμερών δρχ. 970, Γεώργ. 'Ιω. Φαλλάδον, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 702, Σάδ. Θ. Σαββόπουλον, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτῶν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 1.526, Δημ. Ν. Συκούλην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 23 ήμερών δρχ. 625, Σταύρον 'Απ. Διαμαντήν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 27 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 11 ήμερών δρχ. 936, Δημ. Ν. Φασιλήν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 26 ήμερών δρχ. 850, Νικ. 'Ιω. Μαρήν, ναύληρον, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 9 ήμερών δρχ. 1.148, Νικ. 'Απ. Σπετσιώτην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 29 ήμερών δρχ. 1.390, Δημ. Ν. Μπαϊκούτην, θαλαμηπόλον, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 1.106, 'Εμμ. Μ. Βαπτόρακην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 7 ήμερών δρχ. 1.771, Μαρίαν, χήραν Στ. Θεοδοσίου, κυβερνήτου, μὲ ύπηρεσίαν 27 έτῶν, 9 μηνῶν καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.553, 'Ιάκ. Γ. Δαμίγον, Σύλουργον, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ 9 ήμερών δρχ. 1.990, Γεώργ. Π. Λικνογιάννην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 701, 'Άλεξ. Χρ. Τσότρων, μάγειρον, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 8 μηνῶν καὶ 15 ήμερών δρχ. 1.713, Νικ. Π. Ρήλον, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν, 9 μηνῶν καὶ 23 ήμερών δρχ. 990, 'Ελευθ. 'Ιω. Πρωτοπαππάν, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 29 ήμερών δρχ. 858, 'Ιωάν. Π. Μηνογιάννην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 15 ήμερών δρχ. 674, Δημ. Β. Πιαθρούσην, θαλαμηπόλον, μὲ ύπηρεσίαν 29 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 26 ήμερών δρχ. 2.134, 'Εμμ. 'Αντ. Πατσάν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 13 ήμερών δρχ. 625, Αικατερίνην, χήραν 'Ανασ. Μαντά ναυκλήρου, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 28 ήμερών δρχ. 625, Διαμ. 'Ιω. Σπετσιώτην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 30 έτῶν καὶ 29 ήμερών δρχ. 990, Κοσμάν Δ. Λιάρων, άλιεά, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 1 μηνός καὶ 13 ήμερών δρχ. 652, Εύάγ. Ν. Τσοτσορόν, ναυκλήρον, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 7 ήμερών δρχ. 1.594, Σπυρ. Κ. Τσαλαβούταν, μεμονωμένον έργατην θαλάσσης, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 625, καὶ Νικ. Γ. Γλαυτζήν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 33 έτῶν καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.726 μηνιαίων.

ΔΙΑ ΤΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινεν, ὅπως τὸ Ν.Α.Τ. ἐνισχύσῃ τὸ Κεφάλαιον 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας, διὰ τῆς χορηγήσεως ὀλοκλήρου τοῦ κεὶ 30% προθλεπομένου ὑπὸ τοῦ νόμου ποσοῦσης ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων τοῦ Ταμείου. Οὕτω, κατόπιν τούτου ἔχορηγήθη πρὸς τὸ Κ.Α.Α.Ν. τὸ ποσόν τῶν 5.700.000, ἀντιστοιχῶν πρὸς τὸ 2% τῶν εἰσπράξεων τοῦ Ν.Α.Τ., ὥστε τὸ ψῆφος τῆς χορηγήσεως πρὸς τὸ ἀνώτερω κεφάλαιον νὰ φθάσῃ τὸ 30% ἀντὶ τοῦ 28%, τὸ ὅποιον εἶχε διατε-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

30.10.1962 έως 12.4.1963

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "

'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 17.00 ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ
ΠΑΤΡΑΣ — ΣΑΜΗΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ —
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23.00 ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ διὰ
ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΙΘΑΚΗΝ — ΣΑΜΗΝ — ΠΑΤΡΑΣ —
ΠΕΙΡΑΙΑ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

"ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐ Ε Π Ε Ρ Α Ι Ω Σ :

'Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ:
» Ήραν 13.00 διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ
» 18.30 » ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ:
» Ήραν 13.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
— ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
» 18.30 » ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ:
» Ήραν 14.00 διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ
» 18.00 » ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

Πληρεφερία: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς διαπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

Ωή μέχρι τούδε.

Η απόφασις αυτή έλήφθη πρότ. πλήρη διαισφάλισιν του αποθεματικού του Κ.Α.Α.Ν., λόγω της αύξησης του άριθμου των άνεργων ναυτικών, έτσι ότις συνεχίζομένης ναυτιλιακής κρίσεως και τών τελευταίων δελτίωσεν τών έπιδομάτων άνεργιας.

ΕΚΘΕΣΙΣ ΡΩΣΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Πρωτοβουλία τού είσαγωγέως προιόντων τού σοβιετικού όργανισμού «Sudostimport» κ. Γεωργ. Μουνδρέα, έγκατεστάθη είς Πειραιά (Γουνάρη 2) μόνιμος έκθεσις ναυτικών μηχανών δήζελ και διασφάλισεν βιοηθητικών της ναυτιστικούς δρόγανων. Ήδη διά τού άτμοπλοιού «Ταρχάνοβο» παρελήφθησαν δύο τοισάντα μηχαναί, δυνάμεως 150 ίππων έκαστη, «ατάληγοι διά τουριστικά πλοία και κόπτερα. Μηχανάς έπισης δίλιγοστρόφους δήζελ διά φορτηγά πλοία προμηθεύει ή Σιδηούπορτ της Μόσχας. Διά την πρωθητην της είσαγωγής προσπάθειας αφίκετο είς Πειραιά διά ειδικός μηχανικός της έταιριας «Σουντόπορτ» κ. Ν. Νέπροβιτς Μερκούλιν, δστις θά παραμένει μονίμως εν 'Ελλάδι διά την άρτιωτεραν έξυπηρτησιν και παρακολούθησιν τών ρωσικών δήζελ, τών έγκαθισταμένων έπι έλληνικών σκαφών.

ΔΙΑ ΡΥΠΑΝΣΙΝ

Ο πλοίαρχος τού φορτηγού «Α φ η ζ» κ. Παναγής Γ. Λαιμός παρέπεμψε είς το πταισματικόν τού Γιάρρω, μὲ την κατηγορίαν, διά διέρευσεν έκ τού σκάφους του πετρέλαιον είς τὸν ποταμὸν Τάιν, δταν τούτο ήτο έκει παρωπλισμένον. Διεπιστώθη, διά ή παράδασις ώφείλετο είς τὸν δ' μηχανικόν τού πλοίου, δστις διέταξε τὴν άπόρριψιν διενε τῆς άδειας τού πλοιάρχου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

Υπό τού ἀντιπλοιάρχου - λιμενικού κ. Βασ. Γράβαρη, έξεδόθη ένα πολύτιμον βοήθημα πρός χρήσιν τῶν υπόψηφών πλοιάρχων. Τιτλοφορεῖται: «Μαθήματα Ναυτικού Δικαίου». Πρόκειται διά μίαν ένδιαφέρουσαν και υπεύθυνον έργασιαν τῆς όποιας τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν είναι ο εὐληπτος χειρισμός και ή απλή διατύπωσις τῶν έννοιῶν τού Δικαίου, είς τρόπον δώστε νὰ διευκολύνεται ή αφομοίωσίς των. Ή δηλη έργασια διαιρεῖται είς 53 ζητήματα, είς τὰ δόπια περιλαμβάνεται δηλη ή έξεταζομένη ςηλη τού Ναυτικού Δικαίου έν εύρεις άναπτυξει και έν δραχείδι περιλήψει.

Οι προσερχόμενοι είς τὰς έξετάσεις πλοίαρχοι δλων τῶν τάξεων, θὰ έχουν ούτω τὴν δυνατότητα νὰ κατανοήσουν τὰ κύρια κεφάλαια τού Ναυτικού Δικαίου και εύχερῶς νὰ καταρτίζωνται έπ' αὐτῶν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΗΛΕΚΤΡΑ»: Από Ρουέν διά Μολφέττον μὲ φορτίον παλαιοισιδήρων έξεπεμψε σήμα κινδύνου παρὰ τὸ φαρόπλοιον τού Ούζάν, δτου προσήραξεν έπι βράχων και έν συνεχεία έδυσθη. Διεώθησαν 16 έκ τὸν 19 άνδρων τού πληρώματος, άπωλεσθησαν δὲ ο πλοίαρχος, ο α' μηχανικός και είς λιπαντής. Η διάσωσις τῶν 16 άνδρων έπραγματοποιήθη δι' έλικοπτέρου, διότι δὲν ήτο δυνατὸν είς σωσιδίους λέμβους νὰ πλησιάσουν τὸ σκάφος. Οι ναυαγοὶ μετεφέρθησαν είς Βρέστην, άπόδην έπανεπατρίσθησαν. Τὸ πτώμα τού πλοιάρχου Κ. Κονδύλη άνευρεθή από ναυαγοσώστας, άφου προηγουμένως έπεσμανθή παρ' έλικοπτέρου.

(Φεβρ. 28)

«ΣΠΑΡΤΙΑ» (μετονομασθὲν «Ροζίτα Κ.»): Εμφορτον μὲ 1080 τ. όραστον από Κωνσταντζα διά Μασσαλίαν έξωκειλεν έπι βράχων τὴν 1ην Μαρτίου παρὰ τὸ Καραμπουρούν, είς τὴν είσοδον τού Βοσπόρου, λόγω πυκνῆς ομίχλης. Τὸ σκάφος ήμινθισθὲν έγκατελείθη, έκ δὲ τού πληρώματος του έκ 18 άνδρων, άπωλεσθη είς.

(Μάρτ. 1)

«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» (λιθ.): Έξωκειλεν έξωθι τού Μπήτης Τόλτσεστερ παρὰ τὴν Βαλτιμόρην, ένω κατηγύνθητο άπό Φιλαδέλφειαν είς Νόρφολκ, μὲ πλοιηγὸν έπ' αὐτοῦ. Ή βυθός ήτο άμμωδης και τὸ σκάφος άνελκύσθη μὲ τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικού, χωρὶς νὰ έχῃ έμφανεις ζημίας.

(Μάρτ. 6-8)

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ»: Από Βόλον δι' Ηράκλειον προσήραξε τὴν 3ην Μαρτίου παρὰ τὰ Καμένα Βούρλα, άλλ' άνελκύσθη μὲ τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικού έρρυμουλκήθη είς Πειραιά. Δὲν διεπιστώθη ην ούπεστη ζημίας είς τὰ θαλάσσα.

(Μάρτ. 3-5)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ»: Κατέπλευσεν είς Κόμπε μὲ ζημίας, συνεπεία τρικυμίας. Υπεδείχθη έπιθεώρησις.

(Μάρτ. 7)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΖΕΝΕΡΑΛ»: Προσήραξε τὴν 4ην Μαρτίου είς Ραθέναν, ένω διέπλεε τὴν διώρυγα Κορσινή, άλλ' άνελκύσθη αύθημερὸν μὲ τὴν βοήθειαν τριῶν ρυμουλκῶν, χωρὶς νὰ ιύποσθη ζημίας. Ο πλοίαρχος κατέθεσε δῆλωσιν γενικής άδαρίας.

(Μάρτ. 4)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιθ. δεξ.): Έν τῇ προσπαθείᾳ του νὰ άντιπαρέθη είς τὸ ποταμὸν Σέλντ τὰ συγκρουσθέντα και καιόμενα δεξαμενόπλοιοι «Μιραφλόρες» και «Άμπατέσω», προσήραξεν είς τὰ πλησίον άδαρή, άλλ' άνελκύσθη αύθημερὸν τῇ βοήθεια ρυμουλκῶν και κατέπλευσεν είς Αμέρσεαν.

(Φεβρ. 26)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (λιθ. δεξ.): Απώλεσε τὸ πηδάλιον του 630 μίλια N.A. τῆς Νέας Υόρκης, χωρὶς ομως και νὰ τελῇ έν κινδύνῳ. Επεκράτει καιρός βροχερὸς και έλαφρος θαλασσοταραχή. Ναυαγοσωστικὸν έφθασεν έπι τόπου και ηρχισε νὰ τὸ ρυμουλκὴ τὴν 9ην Μαρτίου διά τὸ Νιούπορτ Νιούς.

(Μάρτ. 6-9)

«ΔΗΛΟΣ»: Υπεχερώθη άπὸ τὰς λιμενικὰς όρχας τῆς Πύλου νὰ χωρίσῃ τὰ κύτη του No 1 και 2 διά στεγανού διαφράγματος, προκειμένου νὰ λάβῃ άδειαν άπόπλου. Πράγματι, άνεχώρησε τὴν 27ην Φρίον

έκ Πύλου.

(Φεβρ. 26-27)

«ΕΛΕΝΗ Κ.»: Απὸ Αμβούργον διά Ραγγούν μὲ λιπαρόματο, είσησε τὴν 9ην Μαρτίου εἰς Λίθερπουλ, διότι έθωσάθη είς σωλήν και κατεκλύσθη τὸ No. 3 κύτος, τὸ δὲ σκάφος άπεκτησεν έλαφρον κλίσιν. Ή προσθετική ούπερεσια ητλησε τὰ θύτα, διεγήθησαν δὲ αἱ ούπερεις ούπερεισι έπισκευαῖ.

(Μάρτ. 9-10)

«ΗΡΑΚΛΗΣ»: Κατά δήλωσις τοῦ πλοιάρχου τού εἰς Μαύρερσαν, τὸ σκάφος ούπεστη ζημίας ἐκ τρικυμίας εἰς τὸν Ατλαντικὸν εἰς τὰς ούπερειας του εἰς δὲ τὸ ποταμὸν Σέλντ, άγκυροβολήσαν, λόγω ισχυούν ρευμάτων, άπωλεσε μίαν έκ τῶν άγκυρῶν του

(Μάρτ. 2)

«ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ»: Απὸ Γδύνιαν διά Κολόμπο μὲ φορτίον ζαχάρεως καθηλώθη άπὸ τῆς 24ης Φεβρουαρίου εἰς τὴν Βατικίην, συνεπεία τῶν πάγων. Τὴν έπομένην έζήτησε βοήθειαν παγοθραυστικῶν, τὴν διποίαν και έλαβε μόλις τὴν 5ην Μαρτίου. Εν τῷ μεταξὺ τὸ σκάφος είχε παρασυρθῆ άπὸ 18 εἰς 5 μόνια μίλια από τὸ φαρόπλοιον τοῦ άκρωτρού Αρκόνα. «Εντα παγοθραυστικὸν διηνοίζειν αὐλάκα και ένα ναυαγοσωστικὸν έρρυμα ούπερησε τὸ σκάφος, έπι τῇ βάσει συμβολίου ενδι νούρε, πο πάτη», και τὴν 8ην Μαρτίου τὸ «Κυρά-Μαρουκώ» έφθασεν εἰς Κίελον. Εκεῖ θὰ έκφορτώση 4000 τ. έκ τού φορτίου, ίνα δεξαμενούση πρὸς έπιθεώρησην τῶν ούφαλων του και έπισκευήν τριῶν έκ τῶν τεσσάρων πτερυγών τῆς έλληνικῆς του. Είτα έδη έπανεφόρτων, διά τὰς άνεχώρησε.

(Φεβρ. 24-Μάρτ. 10)

«ΛΕΡΟΣ»: Εξετέλεσεν έπισκευαῖς τίνας εἰς τὴν Βρέστην και είτα άπελπευσε δι' Ήμων. Πολιτείας.

«ΛΕΦΤΡΙΚΩ» (Λιδάνου): Εμφορτον μὲ δρυζαν εἰς σάκκους άπὸ Σαγκάνη διά Κολόμπο προσήραξεν εἰς Μπήκον, άλλ' άνειλκύσθη, ένω τὰ διπύθμενά του κατεκλύσθησαν. Τὸ σκάφος συνέχισε τὴν 6ην Μαρτίου τὸν πλοῦν του.

(Μάρτ. 3-6)

«ΛΙΝΤΑ»: Επισκευασθὲν εἰς Πόρτ Σαΐδ, έλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας και άνεχώρησε.

(Φεβρ. 25)

«ΜΑΡΑΘΩΝ»: Τὴν 17ην Φεβρουαρίου προεκλήθη πυρκαϊά έπι τὸ πλοῖον έξ αμελείας του πληρώματος, κατασθεσείσα συντόμως. Επισκευαῖς τίνες έξετελέσθησαν εἰς τὸ Πόρτλαντ.

(Φεβρ. 25)

«ΜΑΡΙΑ»: Εμφορτον μὲ σιτηρά άπὸ Μπατόν Ρούζ διά Βραζίλιαν προσήραξε τὴν 2ην, άλλ' άνειλκύσθη τὴν 23ην Φρίον, τὴ βοηθεία τριῶν ρυμουλκῶν.

(Φεβρ. 21-23)

«ΜΑΡΙΝΑ» (Λιδάνου): Εκφορτώσαν έπειδεωρήθη «καὶ μετ' έκτελεσιν έπισκευεων τίνων έλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Τὴν 28ην Φρίον ήρχισε τὸ φόρτωσιν.

(Φεβρ. 28)

«ΝΙΚΟΣ»: Εξετέλεσεν εἰς Μονρόβιαν έπισκευαῖς ζημιῶν του έν τρικυμίας εἰς τὴν Μεσόγειο.

(Φεβρ. 25)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ»: Προσηραγμένον εἰς Κίλιος. Μὲ τὴν βελτίωσιν τού παιρού οι ναυαγοσώσται δὲ έκτιμήσουν τὰς δυνατότητας άνελκύσθεως. Διεξάγονται βυθοκορήσεις και άποδειχθῆ, διά ήταν άμμου δὲν ύπάρχουν βράχοι, τότε έδη έπιχειρηθῆ ή άνελκυστις.

(Μάρτ. 8)

«ΝΤΗΦΙΑΝΤ» (λιθ. δ.): Απὸ Χάμπτον ρόδος δι' Ιαπωνίαν μὲ γαιάνθρακας, ένω ούρισκετο έπ' άγκύρα εἰς Κρίστομπαλ, προσέκρουσεν έπ' αὐτοῦ τὸ σουηδικὸν «Φιγκαρό», μὲ φορτίον αύτοκινήτων. Τὸ δεύτερον σκάφος ούπεστη ζημίας.

(Μάρτ. 8)

«ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ»: Κατέπλευσε τὴν 22αν Φρίον εἰς Πουέρτο Λά Κρούζ μὲ άνωμαλίαν εἰς τὸ σύστημα λιπάνσεως τῆς κυρίας μηχανῆς. Εξετελέσθησαν αὶ ούποδειχθῆσαι έπισκευαῖ.

(Φεβρ. 25)

«ΝΥΜΦΗ»: Εξώκειλε εἰς Πρέξιντες ρόδος, τοῦ λιμένος τῆς Βοστόνης, τὴν 7ην Μαρτίου άλλ' άνειλκύσθη αύθημερόν.

(Μάρτ. 7)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ» (Λιδάνου): Θᾶ δέδεξαμενίζετο τὴν 4ην Μαρτίου εἰς Γένοβαν, ίνα διαποταμῶν αὶ έκ προσάραξεν ζημιάι τού εἰς τὰ θαλάσσα, τὴν έλικα, τὸν ξένονα κ.λ.π.

(Μάρτ. 3)

«ΠΕΡΛ ΣΗ»: Μετὰ προσωρινάς έπισκευαῖς τοῦ πηδαλίου του άπελπευσεν από Μάρ ντελ Πλάτα, άλλὰ προσκρούσεν έπι ούπορυχίου άντικειμένου, ούπεστη νέας ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον του. Ταύτας «και θὰ έπισκευάστη εἰς Μπουνέον Αὔρες.

(Μάρτ. 4)

«ΠΛΩΤΑΡΧΗΣ ΜΠΛΕΣΑΣ ΣΑΣ»: Ένω ούρισκετο εἰς Σαδουδρίζα τῆς Γιουγκοσλαβίας, έξεργάζεται τὸ δισμέρισμα τοῦ πληρώματος πυρκαϊά προκαλέσσασα ζημιάι τινάς. Κατὰ τὴν προσπάθειαν κατασθεσεως τρία μέλη τοῦ πληρώματος ούπεστησαν έγκαυματα. Ο εἰς έξ αὐτῶν άπειδεισης.

(Μάρτ. 2)

«ΠΟΠΗ»: Συνεκρύσθησε Κάττεγκατ μὲ πολωνικὸν σκάφος, ζημιάι τού ούρισκετο εἰς θοιβθειαν. Τὸ «Πόπη» παρέμεινε πλησίον τοῦ πληρώματος, ζημιάι τού ούρισκετο εἰς θοιβθειαν. Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν δὲν τὸ άνευρε, λόγω τῆς έπικρατούσης ομίχλης. Τὴν 9ην Μαρτίου τὸ ναυαγοσωστικόν συνήντησε τὸ σκάφος, τὸ προσέδεσε και ούπο χιονοθύπελλαν τὸ έρρυμούλκησε τὴν 10ην Μαρτίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ «Ελσιγκριμποργκ».

(Μάρτ. 5 — 10)

«ΡΗΝΟΥΛΑ»: Απὸ Γδύνιαν διὰ Πόρτ Σουδάν μὲ φορτίον τιμιέντων άνεφερε ζημιάι εἰς ένα έλασμα τοῦ κύτους No 1. Εις τὸ φορτίον τοῦ έν λόγω κύτους έσημειώθη έλαφρά βλάδη.

(Μάρτ. 11)

«ΤΟΥΡΥΛΑΙΗ» (Λιδάνου): Απὸ Αύλωνα διὰ Γδύνιαν μὲ φορτίον ασφάλτου ούπεστη ζημιάι τοῦ εἰς θέσιν πλάτους 56.33 B. και μήκους 12.24 A., έξητησε δὲ δοθειαν. Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν δὲν τὸ άνευρε, λόγω τῆς έπικρατούσης ομίχλης. Τὴν 9ην Μαρτίου τὸ ναυαγοσωστικόν συνήντησε τὸ σκάφος, τὸ προσέδεσε και ούπο χιονοθύπελλαν τὸ έρρυμούλκησε τὴν 10ην Μαρτίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ «Ελσιγκριμποργκ».

(Μάρτ. 7 — 10)

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ.» (λιθ. δεξ.): Απὸ Βενεζουέλαν διὰ Βιλελμάχαφεν προσέκρουσεν έπι ναυαγίου ένως διζελοπλοίου εἰς τὴν είσοδον τοῦ ποταμοῦ Βέζερ, παρὰ τὸ φαρόπλοιον τῆς Βρέμης τὴν πρωί της 27ης Φεβρουαρίου. Εν της προσκρουσεως ούπεστη ζημιάι και έσημειώθη εἰσορούση θύτης δὲ ούπεισης του εἰς τὸν λιμένα της Βρέμης. Τὸ φορτίον θὰ έκφορτωθῇ εἰς φορτηγίδας του. Εν συνεχείᾳ τὸ σκάφος κατέπλευσε τὴν 6ην Μαρτίου εἰς Ρόττερνταμ, κενόν, δι' έπισκευαί.

(Φεβρ. 27 — Μάρτ. 6)

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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



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

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έ μ β α σ μ α τ α

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έβερμανε την καρδίαν των έφοπλιστών τάνκερς ή δελτίωσις των ναύλων τάς τελευταίας αύτάς έβδομάδας. Από μακρού χρόνου ύφισταντο ούτοι την «δίαιταν της πείνης». Ούτω χαρακτηρίζεται ή απροσδοκήτος της ναυλαγοράς ανατίμησις, ή προελθουσαίς από την έκτακτον άναγκην των καιρικών συνθηκών.

Οι ναύλοι, πρόγματι, είς τάς ἀρχάς τοῦ ἔτους δι' ἀκάθαρτα φορτία έκυμαίνοντο γύρω τῶν 40% μέιον τοῦ 'Ιντασκέιλ. Ραγδαία ὑπῆρξεν ή ανατίμησις μέχρι τῶν 10% πλέον. Κατὰ τὴν αὐτὴν περιστών περίοδον οι ναύλοι έκυμαίνοντο περὶ τὰ 45% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ καὶ διὰ τὰ τέσσαρα προηγούμενα ἔτη (μήνα Φεβρουαρίου) κατὰ 10 μονάδας χαμηλότερον.

Αριθμοί τινες περὶ τὸ προσφερόμενον τοννάς δικαιολογούν τὴν αισιοδοξίαν διὰ τὴν αύσιον, ἐφόσον θεοίσις αἱ ναυπηγήσεις δὲν ἥθελον ἀναλάβει τὴν ἀνιούσαν καὶ πάλιν.

Ούτω η συνολική χωρητικότης τῶν χρησιμοποιουμένων σήμερον εἰς τὰς μεταφορὰς πετρέλαιων σκάφων είναι κατὰ 10% ἀνωτέρα τοῦ τοννάς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961. Ολιγώτερα τῶν 2 ἑκατομ. τόν. σκάφη είναι παραπλισμένα καὶ μόλις 600 χιλ. τόν. ἀπασχολοῦνται εἰσέτι εἰς τὰ σιτηρά.

Ηρχισε, δηλαδή, δημιουργουμένη κάποια ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Θὰ διαπρηθῇ, θὰ δελτιωθῇ; 'Απὸ τὰς πολλὰς ἡ ὀλίγας παραγγελίας διὰ νέαν χωρητικότητα θὰ ἔχαρτηθῇ.

Κύριον γνώρισμα τῆς ναυλαγορᾶς ή σταθερότης. Τὸ τοννάς φαίνεται καλῶς κατὰ τομεῖς κατανεμημένον καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ πρίξαν πιέζοντες διὰ καλυτέρους ναύλους. Δύσκολον τὸ ἔγχειρημα, εὐκολώτερον πάντως, λόγω τῆς ἀποσίας τῶν τάνκερς διὰ τὰ σιτοφορτία καὶ λόγῳ τῆς προβλεπομένης ζωηρότητος εἰς τὰς φορτώσεις ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον, ἐνῷ τὰ φορτία γαιανθράκων είναι περισσότερα καὶ σημαντικαὶ είναι αἱ πρὸς τὴν 'Ινδιαν καὶ τὸ Πακιστάν ἔχαγωγαὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν.

Παρὰ τὴν ἐποχήν, ἡ ἐλπὶς κάποιας δελτιωσεως κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας δὲν είναι ἀδικαιολόγητος.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχε ως κάτωθι διὰ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ Μαρτίου:

Βόρειος 'Αμερική - Καναδάς: Περιωρισμένη ή ἔργασία διὰ σιτηρά. Ναύλοι ἐλαφρῶς δελτιωμένοι ἐπληρώθησαν. Τὰ 4.50—4.75 δολ. ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ διὰ μεγάλα σκάφη (Μάρτιον) καὶ τὰ 7.25—7.50 διὰ τὴν 'Ισπανίαν. Εἰς σκάφος 28.000 τόν. (Μάρτιον - Απρίλιον) ἐπληρώθησαν δολ. 7.20. (ἔνα λιμένα). Διὰ τὸ 'Ειδονγάουθ 36/3, μὲ 3000 τόν. ἐκφορτ. ἔλευθ. (Μάρτιον - Απρίλιον) καὶ διὰ Λονδίνου 35/6 (σκάφος 15.500 τόν.).

Διὰ τὴν δυτ. ἀκτὴν 'Ινδιας (ὅρυζα εἰς σάκκους) ἀπὸ τὸν Κόλπον 91/3 (Απρίλιον). Διὰ τὸ Πακιστάν ἐπίσης ὅρυζα (Τσάλανα, Τσιτταγούκ) δολ. 13.50 καὶ 14 μὲ 750 τ. ἐκφ. ἔλευθ. Σιτηρὰ 13 δολ. Διὰ τὸ Καράτοι σιτηρὰ δολ. 8.40 μὲ 1000 τόν. ἐκφορτ. ἔλευθ. (Μάρτιον - Απρίλιον).

Ἀμερικανικὰ σκάφη ἔξησφάλισαν τὰ πλεῖστα τῶν σιτοφορτίων διὰ Πολωνίαν, μὲ τοὺς γνωστοὺς ψυλούς ναύλους καὶ μὲ συμμετοχὴν τοῦ τάνκερ-μαρμουθ 'Μανχάτταν'. Διὰ τὴν Νορβηγίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης δ. 6.

'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον (3—23 Απρίλιον) διὰ τὴν 'Αγγλίαν 47/6 καὶ ἀπὸ Χάλιφαξ διὰ τὸ Λονδίνον 27/9 μὲ βάσιν 3000 τόν. ἐκφορτ. ἔλευθ. καὶ διὰ Χάρρην δολ. 4.25. 'Ενα ἡ τρεῖς λιμένας Μεγάλων Λιμνῶν, σίκαλις χύμα διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8.05 καὶ 7.50, βάσις 'Αμερικαν. Ρόττερνταμ, μὲ 3000 τόν. ἐκφορτ. ἔλευθ. μετὰ τὸ ἄνοιγμα τοῦ ποταμοῦ.

Ολίγα τὰ φορτία τῶν παλαιοσιδήρων. Τὰ 90.000 δολ. ἐπληρώνοντο εἰς τὰ λίμπερτς. 'Απὸ τὸ 'Άλμπαν μὲ συμπλήρωσιν εἰς N. 'Υρκην δολ. 92.500. Διὰ Δ. 'Ιταλίαν 59—60.500 δολ. φίο ἔντ στόουεντ. Διὰ τὴν 'Αλεξάνδρειαν 68.000.

Ολιγώτερα ἐπίστης, μετά τὴν ζωηρότητα τῶν δύο προηγουμένων μηνῶν, τὰ γαιανθρακοφορτία διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 25/6 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 20.000 τόν., μὲ όψιὸν Βρέστην, Χάρρην 27/- καὶ Βορδώ. Δουνκέρκην 29/-. Καλύτερος ὁ ναύλος διὰ τὸ Ριον. Εἰς τὰ 6 ἔως 6.85 δολ. ἐκλείσθησαν σκάφη μεγάλα καὶ Σάντος (9.000 τόν.) δολλάρια 7.70. Διὰ τὴν δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 3.80—4.30 ἀναλόγως ἡμερομηνίας φορτώσεων, καὶ τὴν Πορτογαλίαν δολ. 4.35.

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ τὸ Κόντινεντ 47/6 εἰς λίμπερτο καὶ ἀπὸ τὸ Σάν Ντομίγκο δι' ἀμερικανικοὺς λιμένας 'Ατλαντικοῦ δολ. 3.50. 'Απὸ τὴν Γουατεμάλαν διὰ τὸν Κόλπον δολ. 4.25.

Ἡ ἀγορὰ τοῦ B. Εἰρηνικοῦ ἡρεμος. Χαμηλότεροι πως οἱ ναύλοι. Διὰ τὴν 'Ισπανίαν ἀπὸ τὴν Βρετ. Κολομβίαν δολ. 6.25 (Απρίλιον - Μάιον) καὶ δολ. 6.50—6.75 (ἀναλόγως προμηθείας) ἀπὸ ἀμερ. λιμένας B. Εἰρηνικοῦ (Απρίλιον). Διὰ τὴν Κορέαν δολ. 7.25 (Μάρτιον - Απρίλιον), διὰ τὴν Μανιλαν δολ. 7 καὶ τὴν Βενεζουέλαν δολ. 7 (Απρίλιον).

Ξύλεια καὶ γενικά ἀπὸ τὴν Βρεταν. Κολομβίαν διὰ τὴν 'Αγγλίαν 87/6 φίο (Απρίλιον), 86/- (Μάιον-Ιούνιον) καὶ διὰ τὴν Αὐστραλίαν δολ. 115.000.

Ριβέρ Πλέιτ: Τὸ κύριον ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς συνεκεντρώθη εἰς τὸ Πλέιτ. Οἱ ἐκείθεν ναύλοι δελτιωμένοι. Συμφωνία ἐπὶ τοῦ όρου 6 ἐπτάλην εἰς σκάφη δεχθεῖσαν τὰ 63/9 (11.500 τ.) καὶ τὰ 64/6 (9.500 τόν.) Τὰ 67/6, τέλος, ἐπληρώθησαν διὰ δυτ. 'Ιταλίαν (Απρίλιον) μὲ ζήτησιν τοννάς. Διὰ τὸ Κόντινεντ 71/- καὶ 73/- τοὺς 65 κ. π. καὶ 69/- ἔως 70/- τοὺς 62 κ. π. Καλύτεροι ἀκόμη ναύλοι προεβλέποντο. Τὰ 65/- ἐπληρώθησαν διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν.

"Α πω 'Α να το ολή: Ζωηρά ή κίνησις τῶν φορτίων ἀραβοσίτου ἀπὸ τὴν N. 'Αφρικήν. Εἰς τὰ 56/3 ἐκλείσθη σκάφος 16 χιλ. τόν. ἀπὸ τὸ Ήστ Λόντον διὰ τὴν N. Κίναν. Διὰ τὴν Γλασκώδην ἀπὸ τὸ Κέιπ Τάουν 50/- βάσις 3.000 τόν. γκρός ἐκφόρτωσις, καὶ τὰ 54/- διὰ τὴν 'Ισπανίαν ἀπὸ τὸ Ντρόμπαν (Μάρτιον — Απρίλιον). Τὰ κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας εἰς τὰ 18 σέντη κατὰ πόδα (δέματα). Αἱ ζαχάρεις ἀπὸ τὸ Κούντιλανδ 95/- διὰ τὴν 'Αγγλίαν (Απρίλιον — Μάιον) καὶ 96/3 εἰς μικρότερον σκάφος. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάκος διὰ τὴν 'Ισπανίαν 33/- καὶ 35/- διὰ τὸ Κόντινεντ. 'Απὸ τὴν δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας διὰ Μαύρην Θάλασσαν 47/- (4/6 περισσότερον ἔναντι τοῦ ναύλου τοῦ 'Ιανουαρίου). 'Απὸ τὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7.10. 'Απὸ τὸ Βιζαγιακαπατάνιον διὰ Κορκούμπιον μαγγανέα 52/6 φίο ἔντ τρίμεντ (Απρίλιον). 'Απὸ τὴν δυτ. Αὐστραλίαν διὰ τὴν 'Ισπανίαν σιτηρὰ 41/3, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλεύθ. (Μάιον). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν ἀπὸ τὸ άνατ. λιμένας 80/- (Απρίλιον).

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἀπὸ τὸ Πόρτο Μάργερεκας διὰ τὸ Πόρτο Μάργερεκας 20/- φίο. Σιτηρὰ διὰ Βραζιλίαν 42/-. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πότι διὰ Γένοβαν 28/-. Κόντινεντ 25/6, Τσάρλεστον 32/-. Τσιμέντα ἀπὸ τὴν Βάρναν διὰ τὴν 'Ισπανίαν δολ. 3.35 — 3.60 καὶ ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν διὰ Βαρκελώνη δολ. 3.60.

Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Σαδόναν διὰ τὴν Κίναν (Νότ.) 47/-. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν δυτ. 'Αφρικήν διὰ Βρέστην 29/-. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Λουάντα διὰ Βρέμην 29/- καὶ δυτ. 'Ιταλίαν 35/-.

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Γαλλίαν (Ρουέν) διὰ Πόρτ Σουδάν 35/6.

Οι Κινέζοι ἐπλήρωσαν 17/- διὰ τάμι ταξίδιον (ταξίδιον ἀπὸ τὸ Κόντινεντ) καὶ δι' ἔξ ξανθέα μῆνας 16/9. Ταξίδια κυκλικά δυτ. 'Αφρικής ἀπὸ 'Αγγλίαν εἰς ἀναλίσκοντα πετρέλαιον σκάφη 13/9. Ταξίδια ἀπὸ Καναδάν εἰς Αὔστραλίαν — N. Ζηλανδίαν 18/9 καὶ 16/-.
ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Ελαφρῶς κατώτεροι οἱ ναύλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ ὅλιγα ησαν τὰ σκάφη τοῦ Μαρτίου καὶ ή ζήτησις ἀπὸ τὴν Μπρίτις Πετρόλευμον ὑπῆρξεν ἀκτάτως ζωηρά διὰ Μαρτίου καὶ 'Απρίλιον. Καὶ διὰ μὲν τὰς φορτώσεις Μαρτίου οἱ ναύλοι σταθεοὶ διεπιθυμηθησαν, διὰ τὰς τοῦ 'Απριλίου ἐλαφρῶς ὑπεχώρησαν. Πάντως, ἡ ἀγορὰ διεκρίνετο διὰ τὴν πλήρωσις ίκανοποιητικήν της θέσιν καὶ αἱ ἐλπίδες τῆς διατηρήσεως καλῶν ὑπωσδήποτε ναύλων διὰ τι ἀκόμη χρονικὸν διάστημα δικαιολογοῦνται πως.

'Ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον τὰ 2½ — 5% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ, διὰ Μαρτίου καὶ 10% διὰ δεύτερον ταξίδιον διὰ τὴν 'Αγγλίαν — Κόντινεντ. 'Υπερτριάκοντα σκάφη ἐναυλώθησαν εἰς τιμὰς γύρω τῶν ἀνωτέρων. Διὰ τὴν 'Ισπανίαν (δύο συνεχῆ ταξίδια) ἐκλείσθησαν 43% κάτω τοῦ ἀμερικ. ναυλολογίου διὰ Μαρτίου καὶ δι' ἔν ταξίδιον 40% (σκάφη μέτρια).

Τὰ ὑπεραστλαντικὰ εἰς τὰ 10 — 12½% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ διὰ Μαρτίου. Καὶ τὰ ἀκτοπολικά Βορ. 'Αμερικῆς ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν εἰς μικρὰ σκάφη 17½% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. (Μαρτίον), εἰς μεγάλα σκάφη 27½%. Διὰ τὴν Βραζιλίαν ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν (ἀκάθαρτα) 12½ κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ.

Συνεχή, τέλος, ταξίδια εἰς σκάφος 85.000 τόν. διὰ 12 μῆνας ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὰ 65% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. 'Ἐτερον 80.000 τόν. σκάφος ἐκλείσθη διὰ 12 μῆνας συνεχῶν ταξίδιων εἰς τὰ 53% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ. Τέλος σκάφος 46.000 τόν. διὰ τρία ἔτη εἰς τὰ 43¾%. Βραζιλιανοὶ φορτωταὶ ἐκλεισαν δύο σκάφη 30.000 τόν. διὰ 12 μῆνας τάμι ταξίδιο, μὲ ἔναρπαν εἰς ἔγγυς ἡμερομηνίαν εἰς τὰ 2.16 δολ. Συνεχῆ ταξίδια διὰ τὴν 'Ισπανίαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν εἰς σκάφος 68.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς 67¾% τοῦ ἀμερικ. ναυλολογίου (Απρίλιον) διὰ 12 μῆνας. Διὰ καθαρὰ φορτία 5ετές τάμι - ταξίδιο 16/- εἰς σκάφος 19.000 τόν.

Τὸ ἀργοῦν τοννάς κατῆλθεν εἰς τὰ 1.5 ἑκατομ. τόν. d.w. (τέλος Φεβρουαριού).

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς ήτο ή ζωηρὰ κίνησις διὰ τοιμέντα. Αἱ σχετικαὶ διαταγαὶ ησαν πολυάριθμοι καὶ αἱ φορτώσεις ἔξικνοντο μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Ναύλοι ἐλαφρῶς δελτιωμένοι ἐπληρώθησαν. 'Απὸ Κωνσταντζαν, Βάρναν ἡ Νοβορωστικὴ δι' 'Ισπανική Μεσόγειον δολ. 3.40 καὶ Τακοράντι 43/6, 'Απρίλιον. Σκάφος 4.000 τ. ἐκλείσθη ἀπὸ Τρίπολιν (Λιδάνου) διὰ Μονρόδιαν (τοιμέντα) εἰς τὰ 37/6, τέλη 'Απριλίου. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Μόρφου Μπαΐνη ἡ Βασιλικὸς ἐπληρώ-

Your Agents

VINK & C°

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

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN
In shipping for more than a Century.

νοντο δι' ἀντ. ἀκτὴν Ἀγγλίας 34/-, Ρουέν 32/6 καὶ διὰ τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια διὰ Σικελίαν (σκάφος 10.000 ἑως 15.000 τόν.) 14/6 (ιδέα ναυλωτῶν, Μάρτιον). Ἀπὸ Μαύρη Θάλασσαν (λίμεντρους) δι' Ἰταλίαν (γενικά) 22/-, Ἀπρίλιον καὶ γεννήματα διὰ Βραζιλίαν 42/6, Μάρτιον (γενικά) 22/-, Ἀπρίλιον. «Ορυζά» (2.500 τ.) ἀπὸ Ἀλεξανδρειαν δι' ἔνα λιμένα Κεϋλάνης 47/6, Μάρτιον καὶ ἀπὸ ἔνα λιμένα Ἀδριατικῆς 3.500 τόν. ἀλεύρων διὰ Κουβάτη 60/-, φίο, 20 — 30 Μάρτιον. «Υπῆρχε, τέλος, καὶ μία δισταγή ἀπὸ ἔνα λιμένα Νιγηρίας (δαμβακόσπορον εἰς σάκους) διὰ Πειραιᾶ 65/- φίο, Ἀπρίλιον.

ΝΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ἐνδείξεις ἐπιπρέπουσαι τὴν πρόβλεψιν κάποιας βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐπισημαίνονται. Ὁ σύγκος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν διαπιστούται μεγαλύτερος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος (1.200—1.250 ἑκατ. τόν.) μὲ αὐξησιν 5—6% ἔναντι τοῦ 1961.

— Ἡ παραγωγὴ τοῦ πετρελαίου ηὔξηθη κατὰ 90 ἑκατομ. τόν. καὶ αἱ μεταφοραὶ τοῦ ἀπὸ θαλάσσης φέρονται ηὔξημέναι κατὰ 7%. Τρίτον κατὰ σειρὰν ἔτος — τὸ 1962 — καθ' ὃ τὰ νεοεισερχόμενον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοννάς πετρελαιοφόρων ἀπεροφήθη, ἀλλὰ καὶ τὸ πρό τινος ἀκόμη ἀπασχολούμενον εἰς τὰ σιτοφορτία καὶ μέρος τοῦ παρωπλισμένου εὑρον τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαιοειδῶν.

— Διαγωγώθη, δεδιώκει, ἡ χωρητικότης τῶν τάνκερων εἰς τὸ διπλάσιον ἐντὸς μιᾶς ἔξαετίας (44 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1956, 70 ἑκατομμύρια τέλος τοῦ 1962), χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ὁ παράγων τῆς ταχύτητος. Ἐκ παραλλήλου ὅμως ἐμφανῆς ἡ διὰ μέσου τῶν τελευταίων ἐτῶν βελτιώσις, "Ἐναντὶ τῶν 4.75 ἑκατομ. τόν. τοῦ παρωπλισμένου τοννάς τοῦ 1959, ἔχομεν τόρα κάτω τῶν δύο ἑκατομ. καὶ κανένα σύγχρονον νεότευκτον εἶναι παρωπλισμένον, οὔτε καὶ ἀπασχολεῖται εἰς τὰ σιτοφορτία.

— Τῶν ἔηρῶν, τούναντίον, φοστίων οἱ ναῦλοι παρέμειναν στάσιμοι, ἵσως δὲ καὶ ὑπέχωρησαν, ἐνῷ ἡ διαβέσιμος χωρητικότης ηὔξηθη κατὰ 5—6 ἑκατομ. τόν. d.w. Κατὰ μέσον ὅρον οἱ ναῦλοι τοῦ 1962 ἥσαν κατωτέροι (10%) τοῦ προηγουμένου ἔτους.

● Πτωτίς σημαντικὴ τῶν φορτώσεων σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικῆν ἀναμένεται κατὰ τοὺς ὀμέσως προσεχεῖς μήνας. "Ἐναντὶ τῶν ἔξαχθέντων 720 ἑκατομ. μπούστες τοῦ 1961 — 62, ἡ ἐφετεινὴ ἔξαγωγὴ (1962 — 63) ὑπολογίζεται νὰ κλείσῃ μὲ 572 ἑκατομμύρια. Καὶ κατέχουν αἱ Ἕνωσις Πολιτείαι νὰ ἀπόβεματα 30 ἑκατομ. τόννων.

— Ἀφορμαὶ τῆς μειώσεως τῶν ἔξαγωγῶν: Αἱ καλαὶ ἀσπόδειαι εἰς πλείστας εἰσαγωγικὰς χώρας, τῆς Εὐρώπης εἰδικότερον, καὶ ἡ λιμενινεργατικὴ ἀπεργία, ἥτις ὑπερχέρωσε τοὺς εἰσαγωγεῖς πρὸς ἄλλας χώρας νὰ ἀναζητήσουν τὴν κόλυψιν τῶν ἀμεσωτέρων ἀναγκῶν των.

— Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Ἰνδία θὰ εἰσαγάγῃ, ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν, βάσει τοῦ νόμου 480, σίτον καὶ ὥρυζαν ἀξίας 33 ἑκατομ. δολ.

— Ἡ ναῦλωσις τοῦ τάνκερ «Μανχάταν» τόν. 106.000, ἀγορασθέντος προσφάτως ἀπὸ Ἑβραίους τῆς Ἀμερικῆς, διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια πρὸς μεταφοράν σιτηρῶν εἰς τὴν Πολωνίαν, τὴν κατάπληξην προεκάλεσε. Ναῦλος δολ. 11.60 τὸ πρώτον ταξίδιον καὶ 11.10 τὸ δεύτερον.

— Θὰ μεταφέρει 65.000 τόν. σιτηρῶν κατὰ ταξίδιον, μὲ 2.500 τόν. ἐκφρωτῶν ἐλεύθ. ἡμερησίως. Θὰ φορτώσῃ ἐντὸς τοῦ Μάρτιου εἰς τοὺς λιμένας Ἀτλαντικού καὶ Κόλπου.

— Ἐτερον ἐπίσης ἀμερικανικὸν τάνκερ 30.000 τόν. ἐναυλώθη διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια διὰ Πολωνίαν. Τὰ δύο, δηλαδή, σκάφη θὰ μεταφέρουν φορτία 200.000 τόν.! Εἴκοσι λίμπερτον θὰ ἀπασχολούντο!

● Ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὴν Σαχάραν θὰ φθάσῃ ἐφέτος τὰ 23 ἑκατομμύρια τόν., ἔναντι τῶν 20.5 ἑκατομ. τοῦ 1962.

— Καὶ ἡ Γαλλία πρόκειται νὰ περιορίσῃ τὰς εἰσαγωγάς της ἀπὸ τὰς ἔκτος τοῦ φράγκου περιοχάς. Ἀπὸ 60.9% εἰς 51.6 περὶ τὰς ἄρχας τοῦ 1965. Ἐλεύθερα εἰς τὴν εἰσαγωγὴν θὰ είναι τὰ πετρέλαια προελεύσεως Σαχάρας.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΓΟΥΟΡΠΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (εχ. εγκύρωλ. Δέμη) Χάμπτον ρόδι 21.000 τ. γαιανθράκων διτικών Ιταλίαν δολ. 3.50, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 4—9.

«ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίας δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφ., Μάρτιον 25 — Ἀπρίλιον 10.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.800 τ. γεννημάτων εἶναι λιμένας Ιαπωνίας δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 11 — 25.

«ΗΛΑΕΚΤΡΑ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 6.35, μὲ 60 σίντες ἐκφρωτικῶν Μάρτιον.

«ΝΟΡΟ ΒΑΙ-ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.93 φίο, μὲ 60 σίντες ἐκφρωτικό, Φεβρουαρίου 26 — Μάρτιον 5.

«ΑΡΧΑΝΑΞ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 90.000 φίο — σύντονον, Ἀπρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΝΙΑΝ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίας δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐφώνων, Ἀπρίλιον 10 — 26.

«ΕΘΝΟΣ» Φιλαδέλφειαν 10.000 τ. σόγια χυμά Ταρραγόναν ἡ Βαδένθιον δολ. 5.75 φίο, Μάρτιον 22 — Ἀπρίλιον 2.

«ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ» (ἀμερ.) Κόλπον 65.000 τ. γεννημάτων τοῦμα φορτίου Δάντογκ (δύο συνεχῆ ταξίδια) δολ. 11.60 τὸ α' καὶ 11.10 τὸ β', 1.300 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, ἔναρξις 10 — 30 Μάρτιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝΤ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίας δολ. 7.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Ἀπρίλιον 15 — 28.

«ΟΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ» Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολλάριος 90.000 φίο, Μάρτιον 10 — 23.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ» ἡ «ΝΟΡΟ ΧΑΙ-ΝΕΣ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων Αμερικών ρέιντς δολ. 4.75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 13 — 22.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβαν.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Τόκου — Μόζι ρέιντς δολ. 7.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Ἀπρίλιον 2 — 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβανός) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 7.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐφώνων, Μάρτιον 28 — Ἀπρ. 13.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 90.000 φίο, Μάρτιον 10 — 20.

«ΚΥΘΟΝΟΣ» Χάμπτον ρόδι 20.000 τ. γαιανθράκων, Βορδό — Δουκυκέρην ρέιντς 29/-, ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, όφιον Αμερικών — Ρόττερνταν 26/6,

μὲ 3.000 τόν. ἐκφρωτικῶν, ἄ.φ.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 90.000 φίο, ἄ.φ.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» Χάμπτον ρόδι 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.30, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 14 — 20.

«ΣΙΦΝΟΣ» Χάμπτον ρόδι 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.30, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 14 — 22.

«ΔΟΚΤΩΡ Η. ΛΑΙΜΟΣ» (λιβανός) Κόλπον 10.000 τ. ὄρύζης εἰς σάκκους Τσάλιναν ἡ Τσιτταγκόγκ δολ. 14 — 22.

«ΒΑΡΗΣ» Κόλπον 11.000 τ. ὄρύζης εἰς σάκκους Τσάλιναν ἡ Τσιτταγκόγκ δολ. 14, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον — Ἀπρίλιον.

«ΗΡΑΚΛΗΣ» Κόλπον 9.500 τ. γεννημάτων Τσάλιναν ἡ Τσιτταγκόγκ δολ. 13, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον — Ἀπρίλιον.

«ΘΗΡΑΚΗ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Καρπάτοι δολ. 8.40, μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον — Ἀπρίλιον.

«ΓΑΛΛΗΝΗ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδι 13.500 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 1 — 15.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» ὄμρεικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Σάντος δολ. 7.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 15 — 30.

«ΓΙΟΖΟΝΑΣ» ὄμρεικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Τσάλιναν δολ. 14, μὲ 750 τ. φωτώσιν, 650 τ. ἐκφρωτικῶν, Απρίλιον 1 — 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παποδάκη) Χάμπτον ρόδι 20.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.30, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 16 — 23.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π.) Ἀγγλίαν δολ. 11.50 φίο, Ἀπρίλιον 25 — Μάιον 10.

«ΜΕΣΣΗΝΙΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Νότιον Κορέαν δολ. 7.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 25 — Ἀπρίλιον 15.

«ΦΑΡΟΣ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9.500 τ. παλαιοιστιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 77.500 φίο, Ἀπρίλιον 1 — 15.

«ΑΓΓΛΙΑΝΟΣ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 10.000 τ. γεννημάτων εἰδῶν (499.000 κ. π.) Αγγλίαν δολ. 11.60 φίο, Απρίλιον 15 — Μάιον 15.

«ΑΙΓΑΙΟΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν — ἀμερ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων Δύο λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 11.500 φίο, Απρίλιον 1 — 15.

«ΕΠΟΝΗΣ ΕΠΟΝΗΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Τόκου δολ. 7.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Μάρτιον 21 — Ἀπρίλιον.

«ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ» ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 13.000 τ. γεννημάτων Πουσάν δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Απρίλιον 1 — 20.

«ΛΕΑΝΔΡΟΣ» ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικοῦ 13.000 τ. γεννημάτων Πουσάν δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, Απρίλιον 1 — 25.

«ΜΠΑΡΜΠΑ - ΠΕΤΡΟΣ» ὄνων λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόριον ή Νεάπολιν 64/6, ώφιον 'Αδριατικήν 72/6, έναν 'Αδριατικήν 72/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφρωτικῶν γκρός - τέρμης, Απρίλιον 1 — Μάιον 12.

«ΣΙΜΟΣ» ὄνων λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόριον ή Νεάπολιν 64/6, ώφιον 'Αδριατικήν 69/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφρωτικῶν γκρός - τέρμης, έναν Μασσαλίαν 56/3, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερων ἐφώνων, έναν Καναρίους νήσους 56/3, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐφόφ., Απρίλιον 15 — Μάιον 15.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.» ὄνων λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 11.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόριο ή Νεάπολιν 63/9, έναν δύο λιμένας ἐκφρωτῶν 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐφ., γκρός - τέρμης, Απρίλιον 10 — Μάιον 4.

«ΧΑΡΑΔΔΑΜΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» Βικτωρίας (Βραζ.) 10.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνστάντιαν 45/9 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἐκφρ., Μάρτιον 2 — 15.

«ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ» ὄνων λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος "Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόριο ή Νεάπολιν 67/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφρωτικῶν γκρός - τέρμης, Απρίλιον 10 — 20.

Ἐξ Αγγλίας — Κόντινεν

«ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ» Ρόττερνταμ 9.800 τ. λιποσμάτων Μπέιραν 35/9, φίο, Μάρτιον.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ» (ex «Dunvegan») Κάρδιφ 1.200 τ. κωκ Περιοδιά 66/-, ὄφ. Π.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» Ρουέν 5.600 τ. ἀλεύρων 'Αλεξάνδρειαν 35/-, Μάρτιον.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΝΑΥΤΙΛΟΣ» Τεργέστην 4.200 τ. τοιμέντων Πόρτ Σουδάν 33/-, Μάρτιον.

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΠΟΛΥΕΕΝΗ» Κωνστάντιον 10.000 τ. ταξιδεύων Βαρκελώνη δολ. 3.60 φίο-στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 16 — 31.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ» Βάριαν 9.500 τ. ταξιδεύων δύο λιμένας Βαρκελώνη

— Χουέλα ρέιντς (περιλαβ. Βαλεριάνων) δολ. 3.35, έαν τρεις 3.45, φίο-στόσουεντ, Μαρτίου 15 — 31.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ» ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7.500 τ. γενικά (517.000 κ. π.) Δυτ. Ιταλίαν ή 'Άδριατικήν 24/-, έαν δύο λιμένας φορτώσεως 1/6 έξτρα, δύο λιμένας ἐκφόρτωσες 2/- ἐπί πλέον, φίο-στόσουεντ, 'Απρίλιου 1 — 15.

«ΑΜΑΖΩΝΗ» Μαύρη Θαλάσσαν 9.500 τ. γενιμάτων Βραζιλίαν 43/- ένα ή 45/- δύο λιμένας, φίο, Μαρτίου 18 — 25.

«ΗΑΙΑΣ Κ.» Όδραντ 2.800 τ. γενιμάτων δύο λιμένας 'Άδριατικής 31/-, ο.φ. δύον 44/-, Μαρτίου.

«ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ» (Λιβανός) Χερσάνων 3.100 τ. θειήκης όμωνιας Πόρτ Σου-

«ΝΙΚ» (Λιβανός) Χερσάνων 3.500 τ. θειήκης όμωνιας Νεάπολιν 28/- φίο, ο.φ.

*'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδίας καὶ 'Απω 'Ανατολής

«ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ» Κοίλοτόπι 12.500 τ. μεταλλεύματάν Σαδάνων δολ. 9, με 22 ὄντας φόρτωσιν, δολ. 1.30 ἐκφίσιν, Μαρτίου 14 — 26.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» Μπούμπουρο 10.000 τ. μεταλλεύματάν Σπέτζιαν 58/6, φίο-στό-

σουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτ. 15 — 'Απρίλιου 5.

«ΠΟΛΥΕΕΝΗ Κ.» Μορυουγκάλο 13.500 τ. μεταλλεύματάν Μόσι — Μούρόραν ρέιντς 33/- φίο, 1.200 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, 'Απρίλιου 15 — 10.

«ΜΑΪΡΗ ΗΜΑΡΚ」 (Λιβανός) Φιλιππίνων 503.000 τ. κ. κόπρα 'Αμερέραν — 'Αμ-

βούργον ρέιντς 18 σύντες τον κ. π., εαν Μεσογεούν δολ. 1.500 έξτρα, όφιον Σκανδι-

νέων δολ. 2.500 ἐπί πλέον, φίο-στόσουεντ, 'Απρίλιου 10 — 25.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» Καλκούτων, συμπλήρωσιν ἔτερον λιμένα ἀντ. ἀκτής 'Ινδίας 13.

000 τ. ζωχέων χώρα Νόρδερν ρέιντς δολ. 8 φίο, 800 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφόρ-

τωσιν, 'Απρίλιου 5 — 20.

*'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΑΛΗΣ» (λιβ.) Αερίντζο Μαρκές 12.000 τ. ἀραβοσίτου Λονδίνου ή Γλασκώνη

56/3, εαν Λανδίνων καὶ Ληθ 60/-, Μαρτίου 11 — 20.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ」 (λιβ.) Πόρτ 'Ελιζαμπετ 20.000 — 20.750 τ. μεταλ-

λευμάτων 'Αμερέραν 34/3 φίο, 2.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἐκφίσιν, Μαρτ. 9 — 23.

«ΑΛΛΑΧΕΙΛ」 (Λιβανός) Αδίβες 7.500 — 8.000 τ. χυτοσιδήρου Νόρδερν ρέιντς

δολ. 3.10 φίο, 1.500 τ. φόρτωσιν, 1.200 τ. ἐκφίσιν, Μαρτίου 3 — 10.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (παν.) Πόρτ 'Ελιζαμπετ ή 'Αστερεργάταν 52/6, φίον ἀπό Κέιπ Τόουν 50/-,

με 1.000 τ. φόρτωσιν, 3.000 τ. ἐκφίσιν, Μαρτίου 20 — 'Απρίλιου 5.

«ΝΙΟΒΗ» Πόρτ 'Αρθουρ 9.500 τ. κάκι 'Αμερέραν — Ρόττερνταμ ή 'Αστερεργάταν

δολ. 4.80, ώφιον Γάνδην 4.90, φίο, 3.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου

«ΖΩΗ» (ή ἔτερον) Σάντο Ντομίγκο 10.000 τ. ζαχάρεων χώρα όμερικ, λιμένας

Κόλπου ή 'Ατλαντικού δολ. 3.50 φίο, 700 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφ., 'Απ. 5 — 25.

«ΕΤΩΡΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ.) Πουέρτα Μάτιας 10.500 τ. ζαχάρεων χώρα όμερικ, λι-

μένας Κόλπου δολ. 4.25 φίο, 600 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφίσιν, Μαρτίου 15 — 30.

«ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣΗΣ» Κέιπ Τόουν 12.000 τ. ἀραβοσίτου χώρα Γλασκώνην 50/-, με

1.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἐκφίσιν γκρός - τέρμης, 'Απρίλιου 10 — 30.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 12.800 τόνων d.w. (619.000 κ. π., 13 — 13½ μίλια, 17 τ. φιούελ καὶ 1 τ. ντήξειλ) τάιμ - τσάρτερ 8 ἔως 12 μήνας δολ.

2.25, παράδοσις Κριστούπαλ, ἐπαναπαράδοσις 'Ηνωμ. Πολιτείας ή Καναδᾶ.

«ΔΟΥΞ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (άγγλ.) 16.010 τόνων d.w. (740.000 κ. π., 13½ μί-

λια, 20 τ. φιούελ) τοξίδιον 'Απω 'Ανατολής — 'Ηνωμ. Πολιτείων — Καναδᾶ, δολ. 2.50, παράδοσις 'Ιαπωνίων μέσα Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις λιμένα 'Ηνωμένων Πολιτείων ή Καναδᾶ.

«ΕΣΣΕΡΠΟΣ» 15.420 τόνων d.w. (713.000 κ. π., 14 — 14½ μίλια, 40 — 42 τ. φιούελ) τάιμ - τσάρτερ Βρετ. Κολομβίας εἰς 'Ηνωμ. Πολιτείας δολ. 2.70, πα-

ράδοσις Βρετ. Κολομβίας 'Απρίλιου — Μάϊον, ἐπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς.

«ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» 15.150 τόνων d.w. (758.000 κ. π., 14 — 14½ μίλια, 20 τ. ντήξειλ καὶ 1 τ. γκάζ διώλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ — Μεσογείου δολ. 3.75, πα-

ράδοσις λιμένα Βορ. Ειρηνικοῦ, 8 — 15 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις Μεσογείου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 10.500 τόνων d.w. (605.000 κ. π., 14½ μίλ.)

τάιμ - τσάρτερ 6 ἔως 10 μήνας δολ. 2.25, παράδοσις Κριστούπαλ 15 — 30 Μαρ-

τίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτείων ή Καναδᾶ.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» 8.980 τόνων d.w. (505.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 10 τ. ντήξειλ)

τάιμ - τσάρτερ 7 ἔως 12 μήνας δολ. 23.750 μηνιαίως διὰ τοὺς ἔπατρόντος μῆ-

νας καὶ δολ. 23.000 διὰ τοὺς ὑπολοίπους, παράδοσις λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτείων 15 — 31 Μαρτίου.

«ΑΖΙΑΝ» 10.807 τόνων d.w. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 τ. φιούελ)

τάιμ - τσάρτερ 8 ἔως 12 μήνας δολ. 1.050 ήμερησίων, πα-

ράδοσις Νέων Ορλάνσεν 18 — 23 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις Καράτοι ή Τσιτταγούκ.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβ.) 14.900 τόνων d.w. (715.000 κ. π., 14½ — 15 μίλ., 40 — 42 τ. φιούελ) τάιμ - τσάρτερ 3½ ἔως 4½ μήνας δολ. 2.10, παράδοσις όμερικ. λι-

μένα Κόλπου 15 — 25 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις όμερικαν λιμένα 'Ατλαντικοῦ ἀνατολ. ἀκτῆς Κονδούρα.

«ΚΟΡΙΝΘΙΚΑ» 15.060 τόνων d.w. (757.000 κ. π., 14½ μίλ., 23 τ. φιούελ καὶ 1 τ. ντήξειλ) ταξίδιον Κόντινεντ — 'Απω 'Ανατολής 17/-, παράδοσις Ρόττερνταμ

4 — 25 'Απρίλιου, ἐπαναπαράδοσις Κίναν.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβική 31.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Τενερίφαν

5% ἔλαττον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 4.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ」 (λιβ.) Καραϊβική 18.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου, όμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 7½ ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 4.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΡΝΤΡΝ」 (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου, όμερικαν καὶ λιμένας 'Ατλαντικοῦ 5½ ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, όρχας Μαρτίου.

«ΑΡΡΟΥΣ» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου, όμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 7½ ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 3.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβική 18.500 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου όμερικ. λιμένας 'Α-

τλαντικοῦ 7½ ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 6.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου όμερ.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO., LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΑΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΑΙ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493 No. 1, 1-home, Cable Address
Mails: P. O. Box 231 Kaiyō-dori, Naka-ku, Yokohama, Japan «KAKIS»—Yokohama

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ Κ.

S. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ : Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

Tel: Mayfair 26 46

λιμένας 'Ατλαντικοῦ 17½ ἔλαττον A.T.R.S., Μαρτίου 10.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβική 31.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου όμερικ. λιμένας 'Ατλαν-

τικού 4% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 10.

«ΑΣΤΡΕΑ» Καραϊβική 18.500 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου όμερικ. λιμένας 'Ατλαν-

τικού 17½ ἔλαττον A.T.R.S., Μαρτίου 10.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβ.) Μαρακούπιο 25.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου

'Αρούμπον 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, άρχας Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβ.) Καραϊβική 26.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς 7½ ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 8.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Καραϊβική 17.500 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς ή Κατόπιον 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 10.

«ΟΥΡΑΝΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς 10% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 10.

«ΕΝΤΕΡ ΚΑΤΙΓΚΣ» (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 10.

«ΟΥΓΓΡΟΝ ΣΙΝΤΣΕΡΤΙΠ» (λιβ.) Καραϊβική 30.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς 6% ἐπί πλέον A.T.R.S., Μαρτίου 13.

«ΝΟΣΤΟΣ» Καραϊβική 18.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Πευέρτο Riko 10%

ἔλαττον A.T.R.S., Μαρτίου 6.

«ΝΟΡΟΥ ΠΡΙΝΣ» (λιβ.) Καραϊβική 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 20% ἐπί πλέον A.T.R.S., Μαρτίου 5.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ» (β' ταξίδι) Καραϊβική 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 25.

«ΕΛΑΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 19.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Μαρτίου 30 - Άπρ. 10.

«ΕΙΓΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καραϊβική 29.402 τόνων d.w. τάιμ - τσάρτερ 5 ἔως 6 μήναις (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίου) δολ. 2.16, έναρξης 15 — 18 Μαρτίου.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβική 31.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Βραζιλίαν 20% ἔλαττον A.T.R.S., Μαρτίου 25.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 26.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Άπριλίου 7.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καραϊβική 29.402 τόνων d.w. τάιμ - τσάρτερ 5 ἔως 6 μήναις (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίου) δολ. 2.16, έναρξης 15 — 18 Μαρτίου.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβική 31.000 τ. καθαρού πετρελαίου Βραζιλίαν 20% ἔλαττον A.T.R.S., Μαρτίου 25.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 26.000 τ. ἀκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν

ρέιντς 10% ἐπί πλέον 'Ιντασκείλ, Άπριλίου 7.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή N. Αμερικής	29	1946	άνεκ. Γκότεμπουργκ 26 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	75-	έφθ. Όζακαν 1 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11640	διπλήθες Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Βιμιγκάτων (N. K.) 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστρίκτη»	43	7228	διπλήθες Αγ. Βικέντιον 25 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 6 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώχη»	55	8450	διπλήθες Ιόλος Σαιδ 3 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	διπλήθες Θεούτον 6 Μαρτ. διά Σαιν Λουί (Ροδ.)
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	37	1272	εις Πύλον από 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολαού	44	10448	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άνεκ. Μοζί 1 Μαρτ. διά Καράτοι
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	διπλήθες Κων(πολίν) 4 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	35	1217	άνεκ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ. διά Δός Αντζελες
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Καρένα»	43	7161	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 16 Φεβρ. διά Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρτζιαν»	43	7288	διπλήθες Κων(πολίν) 5 Ιαν. διά Οδησσον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	παρούσας	19	2285	έφθ. Κολομπο 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Σαντος 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμας	29	3963	άνεκ. Ήπειρος 18 Φεβρ. διά Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	8434	έφθ. Κολομπο 1 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	άργει Αμπελάκι από 11 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθες Ιαναμά 18 Φεβρ. διά Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουτουλάκης N. Νοταράς	21	2725	έφθ. Κολομπο 1 Μαρτ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεκ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Σύρον
ΑΓΛΑΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	38	1370	εις άρωναν Αγ. Γεωργίου από 10 'Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άλις»	35	3724	διπλήθες Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μικ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεκ. Σάντος 18 Φεβρ. διά Μακάου
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλασανίκια»	42	7255	άνεκ. Βέρα Κρούζ 6 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2991	εις Γκόττεμπουργκ 18 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σελομάρ»	59	8132	άνεκ. Βανκούμπερ 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ. διά Γουεστ Πόιντ
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΑΔΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	14000	έφθ. Ρότερνταν 25 Φεβρ.
ΑΔΟΝ	έτ. «Δαιμόπριαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα από 6 'Οκτ.
ΑΙΓΥΠΤΙΟΣ	έτ. «Ελληνική» A.Ε.	45	3805	έφθ. Άμβούργον 6 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπρέτες»	43	7197	άργει Κυνόδουρον από 10 Αύγ. 1962
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ακούλαια»	57	8184	έφθ. Γκουαγιακίλλα 23 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Γιουκάριαν 2 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ	έτ. «Πλοιοφίκη»	56	9090	άνεκ. Σαδόνα 6 Μαρτ. διά 'Ανατολήν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	άνεκ. Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλοι»	46	7331	άνεκ. Μορμουγκάο 1 Μαρτ. διά 'Οζάκαν
ΑΚΤΗ	Μ. Καπότας και Σιά	30	1775	άνεκ. Μασάβαν 7 Μαρτ. διά Ρότερνταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	έφθ. Βαλτιμόρων 6 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρβίδζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρων από 9 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεματ»	59	9720	έφθ. Νιούκαστλ (N. S.) 7 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	όδ. Τουρινάκη	20	1112	εις Άμπελάκι 13 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεκ. Νορβηγίαν, υπό παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	έφθ. Κυνόδουρον 21 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιανη»	42	7181	άνεκ. Μπλέφροτ 15 Φεβρ. διά Χούστον
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονόρδιο»	53	7563	έφθ. Τζακάρταν 21 Φεβρ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7037	άνεκ. Ωρπήροπτ (Μπακ.) 25 Φεβρ. διά Αμβέρσαν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	έφθ. Χάιφαν 6 Μαρτ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδίτα»	43	7272	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	έφθ. Ρίο 'Ισνερί από 2 Φεβρ.
ΑΛΜΑΡ	παναμακή έταιρια	47	5441	άνεκ. Μανάσιον 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΛΤΑ Ι-Ρ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	50	10426	έφθ. Φαλκονάρα 27 Φεβρ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φράγκτερ»	53	12897	έφθ. Σαλάβερρη 19 Φεβρ.
ΑΛΩΦ	έτ. «Βέσμαρ»	42	7286	έφθ. Σαδόνα 5 Μαρτ.
ΑΛΩΣΙΟΣ	έτ. «Σή Ηράκλιτον»	43	8426	άργει Κυνόδουρον από 2 Νοεμ.
ΑΛΩΣΙΟΣ	παναμακή έταιρια	45	7281	έφθ. Ριγιέκαν 24 Φεβρ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	άνεκ. Χεοδόνα 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεκ. Μουρόραν 6 Μαρτ. διά Μπήθερ Κρόβ
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	άργει Φουέρκρο από 21 'Οκτ.
ΑΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7258	άνεκ. Γκουσιγιαννίλλα 28 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεδνία»	38	8408	
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμορ»	44	7359	άνεκ. Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. διά Λά Πλάταν
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζ»	55	8519	έφθ. Κολόμπο 21 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	έφθ. Αμβούργον 3 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαϊμος & Πατέρας	42	7177	άργει Φουέρκρο από 1 Αύγ. 1962
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμιδα»	43	7187	άργει Κυνόδουρον από 7 Σεπτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνόδουρον από 28 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άργει Αμπελάκι από 14 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηράκλης»	19	1320	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	άνεκ. Ισπανίαν, υπό ναυπηγίουν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεκ. Γκάλθεστων 26 Φεβρ. διά Βραζίλιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεκ. Βανκούμπερ 8 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΝΝΟΥΑ Δ.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12113	εις Ν. Όρλεανην από 6 Φεβρ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Σιμότουσ 22 Φεβρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	άνεκ. Σικάττα 7 Μαρτ. διά Πακιστάν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζ»	59	24716	άνεκ. Ράς Τανόύρα 23 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμπάρη»	36	2175	έφθ. Βαρκελώνην 2 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ	έτ. «Αίδαλην»	43	8717	έφθ. Πόρτ Σαιδ 26 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενιόνα»	61	12000	άνεκ. Μόζ 3 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Άντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Ρουέν 6 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντίνενταλη»	44	7108	άργει Κυνόδουρον από 14 Αύγ. 1962
ΑΝΤΩΝY II	έτ. «Νηπαρτόρο»	57	11041	άνεκ. Βερμούδην 17 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημόδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Βικτωρίων (Βρ. Κο.) 7 Μαρτ.
ΑΥΓΟΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	εις Χαδάνα από 5 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9541	διπλήθες Παναμά 11 Φεβρ. διά Σικάμα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	έφθ. Ταϊταγκούκ ρόδης 22 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ	58	10392	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 3 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	57	10376	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Οσανφάριγκη	61	13553	άνεκ. Φορμάντη 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Δ. Οσανφάριγκη	47	6906	άνεκ. Τάμπα 6 Μαρτ. διά Κίνγκστων (Ζαμ.)
ΑΡΗΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεκ. Μόζ 26 Φεβρ. διά Αύστρολαίαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Άγκρα»	43	8462	άνεκ. Ρεζίφ 7 Μαρτ. διά Καμάρου
ΑΡΙΕΤΤΑ	Κ. Χαλκιά	45	3861	άργει Κυνόδουρον από 9 'Ιουλ. 1962
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	έτ. «Ειρηνική» A.Ε.	44	7243	έφθ. Σεμπού 22 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	Μιχ. Καρογέωντς	37	6704	άνεκ. Παγούτης 9 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν και Βανκούμπερ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αδιοντόρα»	43	7254	άνεκ. Πόρτ ντε Μπουκ από 9 Φεβρ. διά 'Οράν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άριων»	39	5183	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) απόθηκη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρήκ Λάιν»	31	20256	άργει Αμπελάκι από 4 'Οκτ.
ΑΡΜΑΦΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	έφθ. Χούστον 24 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	43	8527	άνεκ. Καλλάδο 7 Μαρτ. διά 'Ιλο
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμάρ»	46	6951	άνεκ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ευπόδες»	43	2905	διπλήθες Σουέζ 10 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάνημ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Ασουνία»	61	9443	άνεκ. Βαρκελώνην 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τούρπις»	44	7240	άνεκ. Μουρόρα 27 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	'Ια. Λύνερινής κλπ.	44	7176	έφθ. Κόρω 26 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7266	εις Γουγκοκλαύιν, υπό συμπλήρωμαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Γ. Κέρονκο Λάιν»	63	18500	άνεκ. Βανκούμπερ 6 Μαρτ. διά Ιαπωνιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	

ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	εις Ρόπτερνταυ, ύπό παραλαβήν ανεχ. Αύγουστον 25 Φεβρ. διά Γάζαν ανεχ. Πειραιά 1 Μαρτ. διά Ραθέννων
ΑΣΗΜΙΝΑ	·Ασημ. Γκουμα	39	1007	·Ιδε: «ΕΛΕΝ Κ.» ώς μετωνυμασθη
ΑΣΠΑΣΙΑ	Δ. και Ε. Μελαχρίνδης	47	2465	άργει Αμπελάκι από 23 Δεκ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Σκού»	45	7253	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Άλκοπιτς»	41	7013	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «Νέπτουν»	63	32200	άνεχ. Μαντάρ Μασόύρ 19 Φεβρ. διά Ράς αλ Καφζί
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Γιουναίτεντ Κρος»	58	12624	άνεχ. Φίλαδελφειαν 23 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Άταλάντικ Όσεαν»	60	20854	έφθ. Ν. Όρλεάνην 25 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Όσεαν Τάκερ»	58	21039	άνεχ. Βανκούμερ 26 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	57	10146	έφθ. Όζάκαν 28 Φεβρ. (έπιοκευαί)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΕ ΙΤΟΥ	··· «Όσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Όζάκαν 28 Φεβρ. (έπιοκευαί)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΟΥ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Χονολουλού 28 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	57	25156	εις Γιουκούσαλδιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ	Στ. Λιθανός	62	16500	έφθ. Ν. Υόρκην 27 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	57	10149	έφθ. Ν. Υόρκην 4 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Ν. Υόρκην 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑ-ΙΤ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	58	10139	διηλθε Παναμά 21 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΙΤΙ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	58	10139	εις Γιουκούσαλδιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Γουέστ Άταλάντικ»	63	18500	έφθ. Ν. Υόρκην 27 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	56	10043	έφθ. Ν. Υόρκην 4 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Όσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Ν. Υόρκην 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	έτ. «Ανάδη»	58	9724	διηλθε Παναμά 21 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Ρηπάμπιλικ»	53	13675	εις Γιουκούσαλδιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΡΙΤΟΣ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Ραθέννων 5 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	άνεχ. Κιουρασόδ 2 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΥΓΗ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	διηλθε Πιθαράτρ 5 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	7235	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλίας	43	988	άνεχ. Μπαχία Μηλάγκαν 7 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΦΑΙΑ (δ.)	έτ. «Πτερωτή»	53	12283	άνεχ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Κάιτον
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρον»	43	8394	έφθ. Ρόπτερνταυ 21 Φεβρ. διά Ιλοίδο
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνος	61	10700	έφθ. Κόμης 5 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Αμπαντάν 28 Φεβρ. διά Λάδοεντ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΔΕΡΙΚΗ	·Ενν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Ν. Υόρκην 12 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Φίλαδελφειαν 3 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	21215	έφθ. Συμρήν 2 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	·Ετ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	20225	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Μαρτ. διά Μπότανον Μπαίν
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Αντεν 7 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	διηλθε Πιθαράτρ 5 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρίν 'Ηγκλ»	54	17857	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Μπιλιμάριο 5 Μαρτ. διά Σεβάννα
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Αμθέρσαν 26 Φεβρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτσμάντε»	52	11547	άνεχ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Κάιτον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	·Άντ. Παπαδάκης	43	7176	διηλθε Πιθαράτρ 28 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	·Ετ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άργει Αμπελάκι από 12 'Ιαν. 1962
ΒΟΡΗ	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ»	42	7080	έφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Σύρον από 15 Δεκ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΝΗ (λάινερ)	έτ. «Χανδρή»	52	16355	άργει Πειραιά από 31 'Ιουν. 1961
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	διηλθε Συρόνταιν 'Αιλαντ 6 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Μερσίνα 3 Μαρτ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Άντριάτικα»	63	30800	άργει Κυνόσουραν από 17 Νοεμ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	·Ετ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	εις Ιαπωνίαν, ύπό ναυπηγούσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονοδία»	51	7564	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 9 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Φεβρ. διά Μόδι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	δδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	56	6656	άνεχ. Λονδίνον 26 Φεβρ. διά Βέρα Κρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	διηλθε Πιθαράτρ 1 Μαρτ. διά 'Ην. Πελίτειας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Γκεδάτας»	43	7273	έφθ. Αμδυρών 4 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Κυνόσουραν από 22 Σεπτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ανδρεάδην»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 17 'Ιουν. 1962
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ντέλ. Πατοφίκο»	42	7142	άργει Πιθαράτρ 28 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Τακιδάπορ»	43	8513	άργει Σύρον από 24 Μαΐου 1962
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορυνάντο»	43	7067	άργει Φράπορ (Μπαχ.) 9 Μαρτ. διά Τοιτταγκόκ
ΓΚΙΩΝΑ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Τάμπον 6 Μαρτ. διά Σάντος
ΓΚΑΛΟΡΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνίαν, ύπό ναυπηγούσιν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαίν 11 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ	έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	7229	άργει Πέραμα 5 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Μόζι 27 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Ολινέρες»	57	9410	άνεχ. Σίλινεύ 23 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΟΞΕΓΙ	έτ. «Λάιττα Μπήλαρ»	62	15300	άνεχ. Μόζι 9 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15692	άνεχ. Βανκούμερ από 9 Φεβρ. διά Ταιβαγκτάο
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πετρόπουλος»	45	3825	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤ (δ.)	έτ. «Γουεστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	διηλθε Παναμά 27 Φεβρ. διά Βαλένθιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Γιούνιτιν»	52	20667	διηλθε Κωνιδίου πολιν 28 Φεβρ. διά Νοσορωαίσκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	55	20432	διηλθε Πιθαράτρ 9 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	17973	διηλθε Πιθαράτρ 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΓΚ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Γκλέν»	53	13255	διηλθε Κωνιδίου πολιν 3 Μαρτ. διά Νοσορωαίσκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΤ' (δ.)	έτ. «Οίλη»	57	13750	άνεχ. Μποχρέιν 26 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν 'Εντερπρόϊς»	53	21064	άνεχ. Τοκουνιάμα 6 Μαρτ. διά Μπανταρ Μασσούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΑΙΟΥΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιοντ»	57	24883	διηλθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΝΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Κίκι Γούάλλ Μπαίν»	57	26031	άνεχ. Ταιμπά 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΑΙΕΡ	έτ. «Μπόντροντον»	58	24895	διηλθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Σουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝ (δ.)	έτ. «Μπόλικσον»	43	12808	έφθ. Πειραιά 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	20657	διηλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	Στ. Νιάρχος	43	10577	εις Ήσσον 37.41 B-59.18 Δ. Μαρτ. 9 διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Μήντ»	53	13459	άνεχ. Γενόβαν 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Ντέ'Γά»	52	13390	έφθ. Σκαραμαγκάν 5 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Στά»	53	12877	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 9 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΞΤ (δ.)	έτ. «Μέμψις»	43	10449	άργει Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Γουόδλιν Τέμπιξτ»	44	10470	άργει Μέγαρα από 31 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Παν. 'Οσεάνικ»	44	10172	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	Στ. Νιάρχος	43	14000	διηλθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Μόζι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. Νιάρχος	43	14500	άνεχ. Αυδούργον 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Ηρών»	61	15979	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Πόρτερνταυ 26 Φεβρ. διά Γενόβαν
ΔΑΘΗΝΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Σαβάννα 22 Φεβρ. διά Σαράνταν
ΔΕΛΔΙΝ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άργει Φόβεν υπό 11 'Ιουλ. 1962
ΔΕΛΔΟΙ	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Λιδερούλ 4 Μαρτ.
ΔΕΡΡΙΠΟΝΑ	έτ. «Μόβιμεν»	45	7252	άργει Χαλκίδα από 23 Σεπτ.
ΔΕΡΡΙΠΟΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 9 Μαρτ.
ΔΕΡΡΙΠΟΝΑ Κ.	Π. Μ. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Νεκοτούέα 7 Μαρτ. διά Μάρι υπέλ Πλάτα
ΔΕΡΡΙΠΟΝΑ	έτ. «Πάλιασ»	44	7255	·Ιδε: «ΕΛΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» ονματία Λιθάνου
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Μπρούζες 3 Μαρτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κεός»	52	12523	άνεχ. Κανούπ. υπέλ Πλάτα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ντεβελόπιμεντ»	62	16500	έφθ. Κανούπ. υπέλ Πλάτα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Σιπίνινς Ντεβελόπιμεντ»	61	16349	άνεχ. Φέρεργκλαντ 2 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	έφθ. Κανούπ. υπέλ Πλάτα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Μαριασσός»	44	9589	έφθ. Κανούπ. υπέλ Πλάτα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Ελευθερίου & Σισ»	29	4524	άνεχ. Φέρεργκλαντ 26 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Δημιούρης . Γκιούλης	44	7243	διηλθε Παναμά 22 Φεβρ. διά Οζάκαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Βερούπτη	44	7207	άνεχ. Σαβάννα 22 Φεβ

ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)			
ΔΙΠΟΥΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Κανοπούς»	60	13335
ΔΟΞΑ	έτ. «Διρφυζη»	43	7280
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σωπάταν»	43	7176
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Ζωοσοχόος»	44	7249
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Παν· Όσεαν»	25	3297
ΕΦΝΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	57	13711
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ντρείκι»	56	10328
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	έτ. «Ελτρανόπορτ»	56	10530
ΕΙΡΗΝΗ Σ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κυκλαδες»	37	5452
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Καρέσιον»	63	15700
ΕΚΑΔΗ	έτ. «Νουεσθ Μοντο»	41	7289
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μερκαντοριαν	43	7239
ΕΛΕΝ Κ.	έτ. «Μαργκο»	44	7210
ΕΛΕΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	65	7253
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Έλθα»	43	8371
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Άνδρια»	48	8420
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανια»	43	7213
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Έλενη»	43	7245
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ. «Άνιτα»	33	5432
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Δ. Σταθατος & Σια	43	7176
ΕΛΛΑΣ	κουμπιανον - Πρίντεζ	21	1549
ΕΛΛΑΣ	αδ. Μαζαρακη	22	3553
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	Ι. χρ. Λαιρος	43	7176
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνικη» Α.Ε.	61	7297
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνικη» Α.Ε.	60	7293
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνικη» Α.Ε.	62	6660
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΝ	«Ελληνικη» Α.Ε.	60	7297
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Μαρφορέμεντο»	39	5219
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Φάραλλον»	52	11680
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Σάγκα»	56	10312
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	57	10280
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνικη» Α.Ε.	39	6281
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	44	7207
ΕΠΙΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	56	7510
ΕΠΙΑΛΥΡΟΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	56	7510
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176
ΕΡΕΤΡΙΑ	«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7176
ΕΡΜΗΣ	«Ελληνικη» Α.Ε.	57	7063
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	«Ε.Ε.Ν.Ε.»	43	7302
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Καστοτάμηλη»	44	8541
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	έτ. Πριντεζην	38	2265
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Τκόλφο Άζουλη»	42	7058
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Ριο Κάριμπη»	44	10173
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122
ΕΠΙΑΛΥΡΟΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Ερκιουλες»	58	30332
ΕΜΠΙΟΡΟΣ (δ.)	Νεγρηρη - Σταθατος	44	7198
ΕΡΕΤΡΙΑ	όδ. Σάρδην	41	857
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκη»	58	9585
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσον»	44	2872
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	ίω. Λάτοπης	46	8604
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκη»	59	9584
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	Λαυρηγάκης - Κολύμβας	21	2369
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σποφάρερς»	44	7276
ΕΣΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντις»	57	10689
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δουεστινη	34	1716
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπο - Έλευθεριάδην	17	3976
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάσηπορ»	43	8393
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	Οίκος Χανδρη	54	11209
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόδαια»	56	10053
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αφθονία»	43	7176
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9656
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ίω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Οκλαντη»	61	10900
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρη»	43	7214
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρένιες»	30	1565
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισιάσια»	43	8574
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Οκεανίς»	43	7252
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζωνη»	57	10316
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198
ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Μαρθίνα»	43	7236
ΘΕΟΜΟΤΟΡ	έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7172
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Μοντετζόνιο»	43	7117
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Λάτη Πέρλας»	43	7167
ΘΕΡΜΑΙΤΙΚΟΣ	Στ. Λιβανός	62	16500
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑI (δ.)	έτ. «Εξπορτ Κέρροιερς»	43	8465
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Γκρηκ Τάνκερ»	49	8311
ΘΕΤΙΣ	Κ. Διαμαντής	29	2231
ΘΗΡΑ	έτ. «Ναβιέρρα»	44	7250
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785
ΘΟΥΛΟΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Νίκη»	44	7232
ΙΖΟΜΠΕΑ	θ. Αθανασιάδης	37	1113
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρη	57	9746
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Αντίνα»	52	11289
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Λινάρες»	44	7154
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Βέριτας»	43	7275
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Μαρτίτα»	30	6650
	έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ» σειρι	45	9918

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Πετρόπατος»	45	7204	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Δεκ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	Υιων Δ. 'Ιγγλεσ'	42	7035	έφθ. 'Αμβούργον 7 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	αδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. 'Αμβούργον 1 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Φίλαδελφειαν 9 Μαρτ.
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Γιουναϊτεντ Κρός»	57	12618	
ΚΑΒΑΛΛΑ	I. & αδ. K. X. Πατέρας	43	7244	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Μαρτ.
ΚΑΒΟΥΡΙ	Έτ. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	άνεχ. Φράιροπτ (Μπαχ.) 13 Φεβρ. διά Τοιτταγκόκ
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Πρόντιουζ»	43	8443	άνεχ. Φράιροπτ (Μπαχ.) 22 Φεβρ. διά 'Αλ) δρειαν
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Χαρη Ιανκερδ»	60	14076	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 6 Μαρτ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μαρφιαντζά»	37	4765	διπλήθε Ιαναράν 3 Μαρτ. διά 'Αγ. Θραγκιοκόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Καλλιόπη»	41	6901	έφθ. Πάτρας 1 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Σεπλαγκας»	57	9092	έφθ. 'Αμβούργον 1 Μαρτ.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Μικαλινος»	44	7198	διπλήθε Ιαναράν 3 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	Τάσος Νομίκος	50	1517	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κόστας ντε Μαρφελ»	44	7240	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κανονους»	61	10494	άργει Φούρκερο ἀπό 9 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Αππγανος»	44	7279	διπλήθε Παναράν 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τραμπι»	55	8798	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τραμπι Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. Γκάλθεστων 5 Μαρτ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	Α.Ε. «Πιλακι»	40	5032	άνεχ. Κορρούνα 6 Μαρτ. διά Χαδάνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ελπις»	44	8453	έφθ. Δουβλίνον 2 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Λιμπανο»	43	7281	άργει 'Αμπελάκι
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Άγιοι Καικιλιά»	60	8717	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πουερτό Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Πόρτ Σαΐδερνί 10 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαριρο»	43	7176	έφθ. Πόρτ Αλπέρνι 8 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τυχη»	44	7123	άργει Σύρον ἀπό 15 Μαΐου 1962
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Εδερμια»	56	8961	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Άλμπαν (Δ.Α.) 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Εκνάβαλο»	61	13342	άργει Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιαν.
ΚΑΡΔΑΜΑΛΙΤΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	εις Ρόττερνταμ ἀπό 10 'Ιαν.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Πόρτ Αλπέρνι 22 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άργει Σύρον ἀπό 15 Μαΐου 1962
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 'Ιουλ. 1962
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πολυμύρα»	43	7312	άνεχ. Άλμπαν (Δ.Α.) 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Άγιαμποντε»	51	9956	άργει Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιαν.
ΚΑΣΤΩΡ	αδ. Γρασσον	44	7198	εις Ν. Όρλεανην ἀπό 18 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κανονους»	60	10494	άργει Ελευσίνα ἀπό 31 'Οκτ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Μαρεσγκούρο»	44	7155	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Πατοϊφικο»	45	7349	άργει Ρίβερ Μπλάκαγκουερ ἀπό 16 Νοεμ.
ΚΕΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	διπλήθε Παναράν 27 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Μένα 'Αιμπουέλλα 2 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σεκαρντάνα»	42	7265	εις Γένοβαν ἀπό 12 'Ιαν.
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Καλλαροι»	44	7244	άργει Ν. Υόρκην ἀπό 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	άργει Σύρον ἀπό 19 Δεκ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7120	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 3 Μαρτ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνενους»	62	10494	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 Μαρτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	M. Καραγεώργης	44	5056	άνεχ. Μένα 'Αιμπουέλλα 2 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Αλγκυμπεντάς»	57	25183	άνεχ. Ναγκόδια 19 Φεβρ. διά Χαιφόγκ
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Σύρον 4 Μαρτ. διά Θάσον
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Θ. «Επιφανείαδης	44	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. διά 'Αλ) δρειαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	M. Νομίκος	56	8429	διπλήθε Παναράν 8 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 10 Μαρτ. διά Κείπ Τάουν
ΚΙΝΗ	έτ. «Κινι»	58	11156	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Φεβρ. διά 'Ιλοίλο
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	43	23232	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμέρι	44	7190	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 'Οκτ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	M. Μαρκαντούνακης & Υιοι	35	946	διπλήθε Κύπρου πολιν 18 Φεβρ. διά Περοβασικούν
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	ίδε: «ΚΛΕΙΩ» οποια Παναμά
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλήθε Σάουθεντ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΝΩΣΣΟΣ	K. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύεις»	43	7207	άργει Χαλκίδα ἀπό 11 'Οκτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III	αδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	άνεχ. Χαλκίδα 22 Φεβρ. διά Νοβωρωσιούν
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκόδαιμ»	43	7242	άργει Χαλκίδα ἀπό 21 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Ντόρμπων 10 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΚΟΥΜΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολούξ»	44	7250	έφθ. Βέρα Κρούζ 3 Μαρτ.
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7207	άργει Κυνόσουραν ἀπό 15 Αύγ. 1962
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διάμι. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Μπάραρον ἀπό 24 'Ιαν. διά Κίναν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλιο»	57	13909	διπλήθε Παναράν 4 Μαρτ. (ἀπό Χουάσκο)
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	44	2902	άνεχ. Σύρον 6 Μαρτ. διά Τουάφ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνενους»	54	10860	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρσουέρτε»	42	7248	έφθ. Γκάλθεστων 19 Φεβρ.
ΚΥΜΟ	έτ. «Εσκόριαλ	44	7292	άργει Χαλκίδα ἀπό 1 Αύγ. 1962
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. 'Αμπούργον 6 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΚΥΡΑ - ΚΑΛΗ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άδρα»	56	9086	έφθ. Φρημάντλ 27 Φεβρ.
ΚΥΡΑ - ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	άνεχ. Καλημάνα 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	εις Ρόττερνταμ, υπό παραλαθην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	B. 'Ελευθεριάδης κ.λ.π.	41	979	άργει Κυνόσουραν ἀπό 16 Αύγ. 1962
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	αδ. K. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Κάρθιφ 4 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΕΣΣ	'Ελευθερίου & Σια	41	979	έφθ. Ν. Όρλεανην 21 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιστάντορ»	45	7157	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κώστης»	57	10044	άργει Κυνόσουραν ἀπό 27 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώνι	44	7263	άνεχ. Κιουρασάο 27 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΚΩΣΤΗΣ	A. Μελισσάκης	56	8474	εις 'Αμβέρσαν ἀπό 19 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Ψκεανοροπος»	39	395	έφθ. Μασσαλίαν 9 Μαρτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	44	7293	
ΛΑΚΝΙΔΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	59	27462	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΝΙΔΑ (λάινερ)	«Γκρηκ Λάιν»	60	14431	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά 'Ατλαντικόν
ΛΑΚΝΙΚΟΣ	έτ. «Ινταστριελ Μαρίν»	30	20314	έφθ. Γένοβαν 7 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πορέτο»	43	8466	έφθ. Λισσαδώνα 23 Φεβρ.
ΛΑΜΥΣΙΣ	έτ. «Καλλάδο»	44	7252	άργει 'Αμπελάκι
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πρωτεύν»	43	7084	άργει Χαλκίδα ἀπό 20 'Ιουλ. 1962
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	43	7229	διπλήθε Παναράν 20 Φεβρ. διά 'Ιανινιαν
ΛΕΡΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	62	9500	εις Πειραιά ἀπό 10 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιασθεντούρα»	43	7176	έφθ. Βρέστον 5 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καμπάνη» Α.Ε.	43	6766	άργει 'Αμδούργον ἀπό 25 'Οκτ.
ΛΙΔΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	53	12577	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Κύπρον
ΛΙΔΗ	έτ. «Αρογών»	45	1788	έφθ. Βούδανη 1 Μαρτ.
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιλή Κ. Μιχάλου	11	1459	έφθ. 'Αλ) δρειαν 7 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπο»	43	7291	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 7 Σεπτ. 1960
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πλότρολους»	44	7286	έφθ. Χούλη 24 Φεβρ.
ΛΙΝΔΑΟΣ	έτ. «Τόρρες»	44	1339	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 15 'Ιαν.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβέντο»	62	10833	εις μεταφοράς Μεσσηνίου
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	60	14302	έφθ. Σαλάβερρυ 2 Μαρτ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρδόγκρου»	44	8536	άνεχ. Πύλων 28 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	38	2588	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθερίδης	43	8395	έφθ. Ραγγούν 8 Μαρτ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόδια»	28	2288	έφθ. Βοστώνη 28 Φεβρ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	57	7583	διπλήθε Παναράν 16 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27526	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. (έπισκευα)

ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μπορντύ όργει Χαλκίδα από 23 Αύγ. 1962
ΜΑΝΔΡΑΝΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	εις Λιμενόργον, ύπό παραλαδήν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολύμπεντο»	53	11276	άνεχ. Βαρκελώνη 28 Φεβρ. δι' Οραν
ΜΑΓΚΑΝΑ	Παναμακική εταιρία	48	1586	άνεχ. Άντεν 7 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΕΣ	Ν. Ευσταθίου	55	8526	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν άνεχ. Ραγγούν 1 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μέντνια»	30	1041	έφθ. Αμδουργον 8 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Πιούρόπα»	43	14752	εις Κοπεγχάγην ύπό παραλαδήν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μαρθα»	34	4162	διπλήθε Παναμάν 8 Μαρτ. (άπο Βαλπαραϊσο)
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	άνεχ. Άρχουσ 6 Μαρτ. δι' Αμποτέρνταρ
ΜΑΡΙΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Μαράνα»	44	1752	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Χαμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΙΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8758	άνεχ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	έτ. «Τρανσοπορτεσίον»	43	7238	άνεχ. Μόμπιλ 25 Φεβρ. διά Καράτοι
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκι	56	6156	άνεχ. Καλκούτταν 9 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατούνι»	41	5294	όργει Πέραμα όπό 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντανίαν»	57	10311	τζίμπουτι 5 Μαρτ. δι' Απω Ανατολήν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	διπλήθε Παναμάν 8 Μαρτ. (άπο Βαλπαραϊσο)
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μίκαπλι»	43	7219	άνεχ. Άρχουσ 6 Μαρτ. δι' Αμποτέρνταρ
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μίκαπλι»	43	7217	άνεχ. Πόρτ Αλμέρνι 8 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΓΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	όργει Αργοστόλι όπό 7 Αύγ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	εις Θεσσ 905 B. - 133 A. Μαρτ. 8 διά Λός Αντζελες
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιστα»	57	10314	όργει Κυνόσουραν όπό 4 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ιω. Λατσης	29	14216	όργει Κυνόσουραν όπό 3 Μαΐου 1962
ΜΑΡΙΑΝΝΗ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	διπλήθε Πάρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νεδάδοι»	42	7147	έφθ. Βομβαν 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Βρέμπον 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΟΥΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρτενέα»	46	8942	διπλήθε Θεούταν 6 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΜΑΡΙΤΣΑ	Μιχ. Καραγγώρης	29	4537	άνεχ. Καλκούτταν 9 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ.
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμάς	44	2817	όργει Σειμπρούγκε από 9 Οκτ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Αλμαντίνι»	46	7369	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιμπερσαλ»	55	9125	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	όργει Χαλκίδα όπό 5 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	αδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Μόζι 28 Φεβρ. διά Θρημάντλ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Σιδηνέυ 17 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	7471	έφθ. Χαδάνα 11 Φεβρ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	όργει Γένοβαν όπό 7 Οκτ. 1959
ΜΑΤΣΕΟΔΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνι»	57	9168	έφθ. Πόρτ Σουδάν 4 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζουλου	16	2081	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαρα Τράμπη»	42	7262	έφθ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ.
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	άνεχ. Λός Αντζελες 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	εις Ριγιέκον, υπό συμπληρωμάν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κότοτε ντε Μάρφιλι»	62	10200	άνεχ. Βανκούμπερ 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράδες»	57	9200	έφθ. Κόρπους Κριστι 6 Μαρτ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Ρεθύμνον 16 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΜΙΣΤΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτος	39	1552	έφθ. Σπαλάτον 9 Μαρτ.
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Ιουπίτερ»	43	7216	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. δι' Αιγιον
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	όργει Κυνόσουραν όπό 16 Αύγ. 1962
ΜΙΧΑΗΛΑ Γ.	έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Πρέθεζαν
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.	έτ. «Λαθέρα»	56	8046	έφθ. Σιδηνέυ 5 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνιν Πετρόλειον»	58	22129	εις Κύνδουραν όπό 13 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντενέγκριτας»	44	7375	όργει Αμπελάκι όπό 9 Ιουν. 1962
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελός	41	7084	έφθ. Ρόττερνταν 17 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Σ.	έτ. «Μαίρη»	44	7543	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΜΙΧΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έλληνικη έταιρια	45	974	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Πρέθεζαν
ΜΙΧΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Σιδηνέυ 5 Μαρτ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέριερς»	44	7190	εις Κύνδουραν όπό 13 Φεβρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	όργει Αμπελάκι όπό 9 Ιουν. 1962
ΜΠΙΛΙ	έτ. «Παν - Οσεαν»	36	5275	διπλήθε Νίττον 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 28 Φεβρ. διά Λάγκος
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Αιερ.	34	2709	διπλήθε Κωνάριαν 21 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Μαλάγη 7 Μαρτ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	άνεχ. Χούστον 7 Μαρτ. διά Καλκούτταν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Σαγκάνη
NANTIN	Ίω. Δράκος	44	2854	έφθ. Σάντο Ντομίνικο 24 Φεβρ.
NATA	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	διπλήθε Παναμάν 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΟΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταν 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρῆς	21	2492	έφθ. Τεργέστην 2 Μαρτ.
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	όργει Σκαραμαγκάν όπό 16 Μαΐου 1962
ΝΕΠΤΙΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	διπλήθε Κωνάριαν 23 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηπλαΐας κλπ.	37	5205	όργει Κυνόσουραν όπό 21 Ιουλ. 1962
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Καράτοι 4 Μαρτ. διά Ρεντί
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέροιερ»	60	14204	άνεχ. Θρηπόρτ (Μπαχ.) 5 Μαρτ. διά Πειραιά παραλαμβανεται εις Νάντην
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μανασιέντα»	53	1361	όργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασσομιώ»	44	7255	όργει Πειραιά από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7230	εις Πειραιά από 27 Αύγ. (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Φοίνιξ»	37	7990	εις Οδούν 20 Ιουλ. 1962
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	όργει Κυνόσουραν όπό 13 Σεπτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	όδ. Σιτινά	43	7244	άνεχ. Μαντράς 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Χογκ Κογ 6 Μαρτ. διά Θρημάντλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλον»	58	6279	προσηργάμενον εις Κίλιος 25 Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	Τασθίρης	44	7278	άνεχ. Βενετίαν 10 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. «Φραγκίστα	44	7198	όργει Κυνόσουραν όπό 24 Φεβρ. 1962
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδηλα»	44	7190	άνεχ. Τσιμπά 20 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΝΙΝΗ	Οίκος Κ. Μ. Λαϊμού	62	28651	έφθ. Χούστον 27 Φεβρ.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 Μαρτ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	Άντ. Παπαδάκης	60	10235	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Κούδαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	έτ. «Παλιμύρα»	56	12723	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίντα»	58	10662	έφθ. Καλκούτταν 22 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Άντ. Παπαδάκης	60	9341	έφθ. Βομβαν 10 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμι»	59	12139	έφθ. Ν. Ύόρκην 9 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	άνεχ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πανιώνια»	58	8639	όργει Αμπελάκι από 23 Ιαν. 1962
ΝΟΡΘ ΝΕΤΙΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3694	εις Ιαπωνίαν υπό ναυπήγον
ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΛ	έτ. «Καλαφάτη»	63	6200	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντονιπε»	61	15200	έφθ. Τσιμπά 15 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΧΑΙΤΕΣ	έτ. «Πρίντονιπε»	62	7251	διπλήθε Κωνάριαν 2 Μαρτ. διά Τσάρλεστων
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετα»	42	12556	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αλια»	52	15297	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Γουντνγουαρτ»	58	30235	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 6 Μαρτ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Θέουταν 25 Φεβρ. διά Σαθόνα
ΝΤΙΑ	έτ. «Ουέστερν»	43	2865	έφθ. Βανκούμπερ 7 Μαρτ.
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνησσ»	62	14000	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμένα - Εουρόπαν»	59	9030	εις Θεσσ 16.40 B. - 133 A. Μαρτ. 7 διά Γκηλόγκ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμένα - Εουρόπαν»	57	9953	έφθ. Ναγκασάκι 8 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ντόρικ»	56	8716	εις Χαλκίδα όπό 26 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	διπλήθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Πιουν. Σ. Τράνσονπορτ»	58	10396	έφθ. Μουσόραν 6 Μαρτ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Τρανσοτασεάνικα»	43	7276	εις Βαστώνην 7 Μαρτ.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτασεάνικα»	54	8251	εις Πειραιά από 7 Φεβρ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Μπάρρου 23 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	εις Πειραιά από 7 Φεβρ.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Αντεν 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΛΓΑ	Μαρ. Μελαχροίνος & Υιοι	25	996	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 18 Φεβρ. διά Γάζαν
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Θρησκάντη 23 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	έτ. «Σπηγουάιπ»	49	4663	έφθ. Βρεμένη 7 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Θιλαδέλφειαν 8 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ροντά»	43	7213	άνεχ. Κολούμπια πίσηρ 19 Φεβρ. διά Πακιστάν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Νεα Τυχη»	42	7132	άργει Σύρων από 3 Ιουλ. 1962
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλάντικη»	60	5960	διπλής Παναμάν 5 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ	Κ. Γρατσος	45	7258	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Φεβρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓΙΚΣ	έτ. «Μηντ. 'Ηση»	45	7787	εις 'Ολανδίαν, υπό παραλαβήν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Κορμος»	43	7211	έφθ. Ν. Ύδρειν 9 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μηντ. 'Ηση»	44	9894	άνεχ. Σαιγόν 5 Μαρτ. διά Μανιλαν.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μηντ. 'Ηση»	45	7861	άνεχ. Λός Αντελές 19 Φεβρ. διά Μπλάκ Γουώριορ Λαγγούν
ΟΡΣΑ	έτ. «Μπιελάντη»	43	7229	άργει Χαλκίδα από 24 Οκτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Εστελλα»	43	7152	άργει Κυνόδουραν από 14 Ιουλ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφευς»	56	9942	έφθ. Μορμυγκάδη 7 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ουλαρμάρ»	61	5972	άνεχ. Ν. Ύρκην 9 Μαρτ. διά Λά Σείμπα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Χάννοβερ»	41	7251	άργει Κυνόδουραν από 10 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Επινικβίλλη»	43	7210	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Κέπι Χάττερας
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ούδητρα»	56	10120	άνεχ. Πρίνς Ρουέρτ 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μηνου Μπαιπο»	43	7194	άργει Κυνόδουραν από 26 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανικ»	61	10966	άνεχ. Βρεμένη 6 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεανόν»	56	23232	διπλής Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ουλαυσεε»	42	8570	έφθ. Δουνκέρκην 4 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανια Σ.»	49	1987	έφθ. Λιδόρον 7 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανος»	42	7150	άργει Χαλκίδα από 8 Αύγ. 1962
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Νάουρου 18 Φεβρ. διά Λήθη
ΠΑΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	58	23607	διπλής Σουεζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΜΙΤ	'Αχ. Χαλκούσης	45	3929	διπλής Ούζαν 22 Φεβρ. διά Χαβάναν
ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ	έτ. «Ελλένικ Σιππιγκ»	43	8474	έφθ. Καλκούτταν 7 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τσουρινάκης	39	2456	εις Καζαμπλάκαν 13 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ψιωτρ. 'Αλενκρε»	56	16250	άνεχ. Γένοβαν 5 Μαρτ. διά Νοβορωσίοκην
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	παναμαϊκή έταιρια	24	1324	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 20 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουτουλάκης	22	2759	έφθ. Πύλον 3 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άργει Κυνόδουραν από 10 Ιουλ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμει»	57	10720	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άφοι Βεντούρη	18	494	διπλής Κων)πολιν 26 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	έφθ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δρακός - Χ. Πατέρας	43	7176	άργει Χαλκίδα από 11 Αύγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πανος Κουμανταρος	44	7244	άργει Μπρούζες από 29 Αύγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαιζόνη»	57	10747	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπηγούσιν
ΠΑΝΑΧΑΙΚΩΝ	έτ. «Ζεψίφορος»	63	30200	έφθ. Φλώισης 26 Φεβρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2366	έφθ. Βικτωρίαν 5 Μαρτ.
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Λεμάρτη»	54	15841	έφθ. Χάμπτον ρόδης 27 Φεβρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Τρανσόπορτέσιον»	43	7254	έφθ. Χάμπτον ρόδης 27 Φεβρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκιστά»	43	7149	έφθ. Χαβάναν 11 Φεβρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κορφάτα»	09	633	εις Πειραιά από 2 Δεκ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Πειραικην. Ν.Ε.»	43	1640	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 4 Μαρτ. διά Σφάξ
ΠΑΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	διπλής Σουεζ 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΡΗΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλορα»	61	15156	άνεχ. Βανκούμερ 26 Φεβρ. διά Πρόδιντενς
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Στενάκαρη»	57	12775	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 Φεβρ.
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαβεντούρο»	57	10048	έφθ. Νανάιμπο 6 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνικην. Α.Ε.»	47	2754	έφθ. Κων)πολιν 4 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάνερ)	δό. Χανόρη	50	18400	άνεχ. Αντεν 7 Μαρτ. διά Σιδνεύ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	διπλής Παναμά 13 Φεβρ. διά Ναυκόγια
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Οδερον Θράστερ»	61	10680	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	56	24520	έφθ. Χάμπτον ρόδης 7 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Βεργωτη»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδης 27 Φεβρ.
ΠΕΡΤΕΛΗ Α.	έτ. «Πιανκόρμπο»	59	23601	διπλής Πόρτο Σαιδ 2 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ	έτ. «Κέρο Γκουακάκα»	43	7144	άργει Χαλκίδα από 14 Αύγ. 1962
ΠΕΝΤΕΛΕΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	56	24502	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7050	άργει Αμπελάκι 9 Αύγ. 1962
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8472	διπλής Παναμά 9 Μαρτ. διά Γλασκώθην
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΗ	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	άνεχ. Λός Πάλμας 6 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8465	άνεχ. Τζιμπούτη 1 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	εις Μάρη ντέλ Πλάτα 20 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Nik. Λιδανός	62	10025	οιπλής Παναμά 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	άνεχ. Πούλοι Μπούκοι 26 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμερίκα»	48	2086	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	56	15852	άνεχ. Βάκεντορ 6 Μαρτ. διά Κόνακρου
ΠΕΡΣΙΑΝ ΦΕΡΝΤΟΟΥΖΙ	'Ιάκ Σπανός	45	7698	άνεχ. Λός Πάλμας 6 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΠΕΤΡΟΣ	Yios Π. Γουλανδρή	44	6422	άνεχ. Τζιμπούτη 1 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	εις Μάρη ντέλ Πλάτα 20 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Γουλανδρή»	43	7282	οιπλής Παναμά 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεανό»	58	23607	έφθ. Μένα ελ' Αχμάντη 8 Μαρτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνάν»	44	7207	διπλής Παναμά 16 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινελόπη»	45	6712	άνεχ. Φλώσιγκ 16 Φεβρ. διά Κή Γουέστ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	άνεχ. Αμβούργον 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	N. Βερνίκος . Εγγενίδης	41	3337	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΠΙΝΤΑΡ	Ίω. Γ. Π. Λιδωνός	61	13379	άνεχ. Μόζι 7 Μαρτ. διά Φιλιππίνας
ΠΙΝΤΑΡΔΕΣ	έτ. «Κουμέρασαλ» κλπ	54	6154	έφθ. Αμβούργον 14 Φεβρ. (διά Βαλτιμόρην)
ΠΙΝΕΙΟΝ (δ.)	έτ. «Νορίλιον»	58	9603	έφθ. Σπάτταλ 15 Φεβρ.
ΠΙΝΕΙΤ ΕΣΠΙΟΡΤΕΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόσς»	53	12513	διπλής Σουεζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΙΝΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ	(Π. B. Παντελής, Λτδ.)	44	7185	άνεχ. Ροζάριο 8 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΠΙΝΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Π. B. Παντελής Λτδ.	54	6320	άνεχ. Μουντεβίδεο 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΠΟΔΑ II	έτ. «Παντελής, Λτδ.»	44	7203	έφθ. Ρινέκαν 28 Φεβρ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	M. Πυλαρός	31	967	έφθ. Βανκούμερ 6 Μαρτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Τζιμπούτη 27 Φεβρ. διά Μόζι
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	άργει 'Αμπελάκι από 1 Ιουλ. 1962
ΠΟΛΟΥΟΥΣ	έτ. «Σκίρρων»	43	7258	έφθ. Βανκούμερ 7 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΑΡΩΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. Σαλδαδώρ 7 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Στροβίλι»	62	10200	άργει Πειραιά από 14 Αύγ. 1962
ΠΟΛΥΣΕΕΝΗ	έτ. «Προσπερίτη»	43	7122	εις Κωνσταντζαν από 1 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΕΝΗ K.	έτ. «Γκόμπολαρ»	45	7159	έφθ. Καράτοι 28 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντος»	57	9797	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	43	10193	διπλής Παναμά από 7 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	56	7213	άργει Χαλκίδα από 9 Ιουλ. 1962
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έφθ. Μόζι 8 Μαρτ.
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	48	11173	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Χάδρην
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Ιδρόβερον»	54	16210	άνεχ. Ίδακονι 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΦΑΝ	έτ. «Σασουθερν»	43	7277	άργει Κυνόδουραν από 31 Οκτ.
ΠΡΟΚΥΟΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995	άνεχ. Βικτωρίαν 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίας»	43	7127	άργει Σύρων από 18 Ιουλ. 1962
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Τουέστ Άφρικα»	58	8414	άνεχ. Φριμάντη 27 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	διπλής Φριμάντη 27 Φεβρ. διά Βραζίλιαν
ΠΡΩΤΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	60	18889	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοτάπτης»	43	7225	άνεχ. Λός Πάλμας 1 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΠΤΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροίνδς & Υιοι	21	1515	διπλής Κυν)πολιν 6 Μαρτ. δι' Οδοσόν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	έφθ. Θιλαδέλφειαν 8 Μαρτ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άργει Χαλκίδα από 11 Σεπτ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910	άνεχ. Χαβάνα 5 Μαρτ. διά Σαίν Τζών
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άργει Κυνόδουραν από 18 Μαΐου 1962
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	άργει Χαλκίδα από 28 Οκτ.

ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διπλήθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κυαμος»	44	7229	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 25 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέοντις»	44	7131	άνεχ. Χονολούλου 28 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγαλα	25	1412	άργει 'Αμπελάκι από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕΣ	έτ. «Γαλαζιας»	45	7176	άργει 'Αμπελάκι από 4 'Ιουλ. 1962
ΡΟΓΩ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ. διά Τόκιο
ΡΟΔΟΠΗ	(«Ελληνικη») Α.Ε.	44	1923	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΡΟΖΙΤΑ Κ.	έλληνικα συμφέροντα	30	1572	προσοράζε πλησίον Κουντούζ Ντερέ 1 Μαρτ.
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρουθη»	37	2348	διπλήθε Γιόρσαλτάρ 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΡΟΥΛΑ	Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	διπλήθε Κων 17 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλομπε»	57	10316	έφθ. Μπρόνομποττελ 8 Μαρτ. (διά Πολωνίαν)
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Σαλαβάδορ 9 Μαρτ. διά Σάντος
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμεις»	56	21081	άνεχ. Μπαχρέιν 18 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	αδ. 'Αγγελάκη και Σια	47	2257	άνεχ. Λας Πάλμας 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ	έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ. (έπισκεψη)
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μπιοκάου»	44	7176	άργει 'Κυνόσουραν από 25 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. 'Ιγγλεον	43	7268	άνεχ. Χάιφαν 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σαν Παντελέμων»	44	7282	άργει 'Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1962
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεχ. Άμβούργον 17 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ	έτ. «Σαντα Καικικια»	60	8772	άνεχ. Φουζικι 6 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μαριτάι Τράνονπορτ»	36	1151	άνεχ. Χάιφαν 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υών. Σιγάλα	43	7176	εις Μπαράν από 8 Φεβρ.
ΣΑΟΥΘ ΠΟΟΥΛ	έτ. Καλαφάτη	63	6200	εις Ισπανίαν υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μορανία»	45	7293	διπλήθε Μπρόνομποττελ από 29 Δεκ. διά Στεττίνον
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ	Α. Πριντεπης	28	1660	διπλήθε Κων 11 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	43	7221	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεχ. Αγύούσταν 4 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Σαν Σεοίλιο»	58	13910	άνεχ. Άμβερόαν 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Ρηφερ & Τζενεραλ»	63	3500	εις 'Ολλανδίαν υπό συμπλήρωσιν
ΣΕΙΡΡΑΙ	έτ. «Βιοταρμόρες»	43	8501	άνεχ. Όζάκαν 7 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιορίδης	43	7275	διπλήθε Κων 11 Φεβρ. δι' 'Οδησσον
ΣΙΝΟΣ	Ν. Βερνίκος = Εύγενιδης	62	4500	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΣΙΝΟΣ	έτ. «Σαν Σεοίλιο»	58	13921	έφθ. Πριντεπης 6 Μαρτ.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλδαρο»	44	6725	άργει Ριβερ Μπλακουώντερ από 5 Νοεμ.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	άνεχ. Ταιμπά 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΝΙΚΗ	έτ. «Τάγκερε»	62	28390	άργει Σύρον από 3 Αύγ. 1962
ΣΟΥΛΑΙΟΤΗΣ II	έτ. «Αλαδαστρός»	44	7176	έφθ. Ν. Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΣΟΥΝΙΟΤΙΣ	έτ. «Σευνιον»	56	10692	άνεχ. Φαμαγουόσταν 1 Μαρτ. διά Βρυξέλλον
ΣΟΥΝΙΑΝΝΑ	έτ. «Καμαρον»	18	849	άνεχ. Σαιντ Μικαέλ' 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517	έφθ. Βομπάν 3 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμ»	29	7030	άργει Τίμπουτι 5 Μαρτ. διά Μαντράς
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντελιτας»	44	7150	άνεχ. Αμοτερόντα 22 Φεβρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΣΟΦΙΑ K	ΣΤ. Ντιάφας	30	733	άνεχ. Σύρον από 9 Μαρτ. 1962
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Εξελιορ»	57	10398	έφθ. Ν. Ορλεάνην 23 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτζε»	44	7276	άργει Ζεμπρουγκε από 22 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	'Ιω. Λάτοπον	26	5648	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. δι' 'Οδησσον
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Πόρτ Αλμέρον 8 Μαρτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φαραλλον»	56	8789	άνεχ. Τίμπουτι 5 Μαρτ. διά Κάιναν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	5678	άνεχ. Αμοτερόντα 26 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΤΑΥΡΟΣ E. (δ.)	έτ. «Ελευθεριάδης»	49	8630	άργει Πειραιά 8 Ιουλ. 1962
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσοπασιφίκα»	43	7255	έφθ. Στροβίλι 4 Μαρτ.
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	άνεχ. Χαδάναν 2 Μαρτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Ρεσόφ 24 Φεβρ. διά Κάιναν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Γιουν. Μαρ. Έντερπράζ»	52	2073	άνεχ. Ρεσόφ 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρο»	43	7156	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	άργει Σύρον από 9 'Ιουν. 1962
ΤΑΝΑΙ-ΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	άνεχ. Τοκοπίλλα 27 Φεβρ. διά Ν. Ζηλανδίαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Πόρτ Οκα 27 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	56	20332	άνεχ. Σάντος 28 Φεβρ. διά Σαλαβάδορ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	έφθ. Γκρέλεστον 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	Ίρανιόν Λόνδ	45	7640	άνεχ. Κόρραμσαρχ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Σύρον 15 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενιο Ι. Χανδρή	43	10448	διπλήθε Σουέζ 6 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άργει Πειραιά από 18 'Απρ. 1962
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Οίκος Δρακόπουλ	43	8479	εις Σιγκαπούρων ρόδς από 7 Νοεμ.
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άργει Κυνόδουραν από 2 'Ιουλ. 1962
TINA	έτ. «Ολιαστη»	42	7362	διπλήθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσοπασιφίκ»	56	4380	άνεχ. Ν. Ύρκην 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΥ (δ.)	έτ. «Τρανσοπέτρολ»	30	9243	άργει Κυνόδουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έλληνικα συμφέροντα	49	1366	διπλήθε Θεούταν 25 Φεβρ. διά Πειραιά
ΤΡΙΚΕΡΙ	'Ιω. Αύγερινος κλπ.	44	7247	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντελιτι»	57	10493	άνεχ. Ρεσόφ 24 Φεβρ. διά Κάιναν
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεχ. Ράς Τανόύρα 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. Γράσσοι	44	7207	έφθ. Βέρα Κρούς 6 Μαρτ.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Γ. και X. Καλαφάτης	62	6202	άνεχ. Ν. Ύρκην 5 Μαρτ. διά Γκουαγιακίλλα
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	έφθ. Ροζάριο 23 Φεβρ.
ΥΔΡΟΥΣΑ	έτ. «Μαραθών»	43	8587	έφθ. Μπάχια Μπλάκαν 22 Φεβρ.
ΥΠΑΠΛΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	6830	άνεχ. Βενετίαν 10 Μαρτ. διά Βαυπόα
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρείντερ»	59	23678	άνεχ. Τενερίφε 14 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	άδ. Κόμετ	43	15005	άνεχ. Φρόνπορτ (Μπαχ.) 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λανσερ»	45	15574	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	έφθ. Κολούμπια πίσερ 6 Μαρτ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σαν Πέντρο»	43	7132	άργει Κυνόδουραν από 21 'Ιουλ. 1962
ΦΑΝΝΑΡΕ	γιών Π. Γουλανδρή	60	15162	άνεχ. Αμβέροαν 1 Μαρτ. διά Χούστον
ΦΑΝΝΑΡ	έτ. «Μήλος»	42	7243	άνεχ. Τίμπουτι 13 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέ ξ»	44	15579	άνεχ. Γιαβάτα 2 Μαρτ. δι' 'Αρφικήν
ΦΛΩΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	άνεχ. Αντεν 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντουσα»	44	7282	άργει Κυνόδουραν από 11 Αύγ. 1952
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιώνη»	57	9950	έφθ. Μομπάσα 15 Φεβρ.
ΦΟΙΒΟΣ (δεξ.)	έτ. Φιφάντης	45	10547	άνεχ. Λονδίνον 26 Φεβρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλόραι»	60	15157	διπλήθε Παναμά 1 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δπ. Σελεύν	44	15020	άνεχ. Φιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' 'Αλαντικόν
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ-Μέξ»	38	1230	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Κύπρον
ΦΥΓΔΙΟΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλίδας	43	1106	άνεχ. Α'λικάντε 4 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΦΩΤ	έτ. «Λαϊμπιτρίαν»	43	7152	άργει Χαλκίδε από 25 Νοεμ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελιτυ»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμιαν 8 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΛΑ	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	έφθ. Ρόττερνταν 23 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρη, Βασιλίδας κλπ.	13	1282	άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Γάζαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κόσσος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακμε»	60	9319	έφθ. Γλάδστων 5 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Βικτωρίων 6 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	άργει Κυνόδουραν από 30 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10735	έφθ. Βανκούμπερ 7 Μαρτ.
ΧΕΛΓΚΑ ΣΜΙΟ	έτ. «Πολυντόρα»	45	2089	άνεχ. Χαλιφάερ 5 Μαρτ. διά Κριστιανούντ
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πρόκτορες»	56	10784	έφθ. Ν. Ορλεάνην 7 Μαρτ.
ΧΙΟΣ	Κ. Μιχαήλ και Σιά	44	1752	άνεχ. Αγύούσταν 6 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Παϊσινέζα Σίππιγκ»	53	8458	έφθ. Ντώρμπαν 23 Φεβρ.
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Περσ. Κόλπον 5 Μαρτ. διά Λαδοεντ
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντος 'Ερμανος»	42	2865</	

ΨΑΡΑ	έλληνική έταιρία	25	958	διπλής Κων) πολιν 2 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Κολόμπο 1 Μαρτ. διά Ρεντί
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ»	42	717F	άργει Κυνόσουραν από 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	διπλής Παναμά 9 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθίον.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Άγγελικα»	21	1173	διπλής Κων) πολιν 26 Φεβρ. διά Νοβορωσίοκν άργει Χάρούπις από 1 Ιουλ. 1962
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	44	7261	άνεχ. Αμέρεραν 3 Μαρτ. διά Τζακούνθιλα
ΑΓΓΑ ΕΛΠΙΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	7132	άνεχ. Αντεν 4 Μαρτ. διά Ούμπι Σαΐδ
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλαγκα»	56	20153	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς εις θέσιν 49.18.B. - 3.42 Δ. Μαρτ. 6 διά Σαβόνα
ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	έφθ. Μαρσαλίαν 7 Μαρτ.
ΑΓΓΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	άνεχ. Ρόππερνταμ 28 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλε»	24	1988	έφθ. Γκράντερ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΑΛΣΙΟΣ V (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλαγκα»	56	20140	άνεχ. Σεβίλλην 21 Φεβρ. διά Μεξικό
ΑΓΓ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στασσα»	16	1653	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
ΑΓΓΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	άνεχ. Σεβίλλην 21 Φεβρ. διά Μεξικό
ΑΔΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεραντά»	43	7265	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρού»	29	3725	εις Τάιν από 20 Ιαν.
ΑΕΛΛΟ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοτα»	57	20797	διπλής Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεχ. Ρο Γκράντερ 7 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουαίν»	49	3484	έφθ. Αμέρεραν 26 Φεβρ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	διπλής Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	42	7227	άνεχ. Βοστώνη 27 Φεβρ. διά Ανατολήν
ΑΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7267	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 7 Μαρτ. διά Φιλιππίνος
ΑΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτηρίαν»	58	10018	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 5 Μαρτ.
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΙΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτηρίαν»	58	10018	άνεχ. Βράγκισκον 27 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άργει Τζάκονθιλα από 3 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	διπλής Κων) πολιν 22 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανσυλαρ»	44	7058	άνεχ. Αμέρεραν 26 Φεβρ.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ζοέ»	45	7285	άργει Κυνόσουραν από 8 Οκτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σανιερία»	44	7135	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 7 Μαρτ. διά Φιλιππίνος
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ζοέ»	30	2115	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 5 Μαρτ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΥΟΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	άνεχ. Σεβίλλην 8 Μαρτ. διά Κούθαν
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτουρος»	54	29440	άργει Χαλκίδα από 3 Σεπτ.
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Αρκτουρος»	43	6989	διπλής Κων) πολιν 22 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρισ»	25	2323	άργει Αμέρεραν 26 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλαο»	56	20926	άργει Βοστώνη 27 Φεβρ. διά Ταύρεστων
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πόρτα Σαιδ 8 Μαρτ. διά Σεπτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάριρον»	44	7215	άνεχ. Βρέμην 17 Φεβρ. διά Ταύρεστων
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκινθιδος»	42	7066	άργει Κυνόσουραν από 24 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Ενόδιαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΛΛΑΝΤ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	έφθ. Καλόμπο 9 Μαρτ.
ΑΛΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΛΑΝΤΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7167	έφθ. Σάντος 5 Μαρτ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7175	άργει Χαρούπιτς από 31 Αύγ. 1962
ΑΛΤΙΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άργει Σάντον 24 Σεπτ.
ΑΛΧΕΙ Λ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	άργει Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΛΧΕΙ Γ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιος»	44	7183	άργει Βοστώνη 24 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Βοστώνη 28 Φεβρ. διά Σεπτ. 1958
ΑΜΕΛΙΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άθοικον»	56	13262	άργει Σιγκαπούρην ρόδς 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεαν»	55	21075	άνεχ. Πόρτα Εσκούλει 28 Φεβρ. διά Λά Σαλίνα
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11978	άργει Τάμπα 27 Φεβρ. διά Γκραντεστων
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον»	42	7010	άργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1962
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον»	43	7206	άργει Βολτιμόρην από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσάδιον»	43	7239	άργει Βολτιμόρην από 21 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον»	43	7197	άργει Βολτιμόρην από 4 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον»	44	7242	άργει Βολτιμόρην από 22 Φεβρ. 1959
ΑΝΟΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οράσιον»	43	7224	άργει Βολτιμόρην από 24 Σεπτ.
ΑΝΝΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	έφθ. Κωνσταντζαν 3 Μαρτ.
ΑΝΝΑ K (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 24 Φεβρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΝΑ ΛΟΥ-ΙΖΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
		έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαβάννα από 19 Ιαν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαβδύ»	44	7259	άργει Χαλκίδα από 7 Αύγ. 1962
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άνεχ. Κόρρασμαχρ 9 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμάς»	48	6259	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 28 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	43	7244	άργει Καλαμάτα από 15 Ιουλ. 1962
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Νταϊφά	44	1599	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθύνς) 6 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)		έλληνικο συμφέροντα	24	4436	εις Βομβάνη από 3 Δεκ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άργει Χαλκίδα από 13 Ιαν.
ΑΠΕΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεζ»	42	6706	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Κατωγεώργης	40	1280	έφθ. Λαττάκια 27 Φεβρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοβία»	56	10180	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΡΓΚΥΛΛ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδα»	57	10657	έφθ. ΕΠΙΛΗΘΗ εις άλλοδαπούς
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	43	7176	έφθ. Γκέιλ 4 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	εις Τεργέστην 23 Φεβρ.
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρεσ»	30	4557	έφθ. Πόρτα Οκα 1 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	58	23626	έφθ. Μασσαλίαν 9 Μαρτ.
ΑΡΙΚΑ (Α.)		έτ. «Τόλε»	19	2395	έφθ. Χούέλθα 4 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Αύγουσταν 3 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διπλής Φλώιση 5 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άργει Κυνόσουραν από 12 Ιουλ. 1962
ΑΡΙΣΤΟΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουαρούτσα»	44	6995	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθηκη
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλέρες»	38	10277	έφθ. Μασσαλίαν 6 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστε»	44	7216	διπλής Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθηκη
ΑΡΚΑΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	έφθ. Μαρσαλίαν 2 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	διπλής Καλούς Λιμένας (Κρήτης) αποθηκη
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ερπερλαΐν»	45	18743	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύθυμιον & Σιά»	43	7303	διπλής Πούλο Σαμπού 25 Φεβρ. διά Χοινκάγκ
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κοιμημέρσιαλ»	32	3848	έφθ. Ραβέννα 24 Φεβρ.
ΑΡΡΟΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράρια»	37	2409	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράντο»	48	11319	άνεχ. Ελεύσινα από 1 Ιούλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράνια»	26	2903	διπλής Αύγουσταν 6 Μαρτ. διά Ρόπτερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)		έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	διπλής Παναρμά 26 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΑΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άργει Πέραμα από 14 Ιουν. 1962
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάιμου Σή Τράνον»	43	7137	έφθ. Λιθερουάλ 2 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κεμπούριελ»	44	7283	διπλής Παναρμά 18 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Δόνημο»	43	7129</td	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	49	9869	έφθ. Αμβούργον 1 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό Τάνκερς»	54	10/58	άνεχ. Ταμπικο 7 Μαρτ. διά Μπράουνοβιλλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	9850	διπλήθε Πανομά 28 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	57	24831	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Μένα Αμπτούλλα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	58	18183	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	60	18180	έφθ. Κόρκ 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	55	12985	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 7 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	53	11322	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ουεαν Τάνκερς»	54	11248	έφθ. Φίλαδέλφειαν 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ουεαν Τάνκερς»	55	11241	έφθ. Εσμπιζεργκ 6 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	53	12696	έφθ. Κιουρασάο 6 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	53	12/12	διπλήθε Ούζαν 22 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	52	11767	έφθ. Κιουρασάο 17 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	56	14839	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	52	10930	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	48	10928	έφθ. Φίλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	49	10908	έφθ. Κιουρασάο 26 Φεβρ. διά Νοβορωισκν
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου) ..		έτ. «Σπηντήγουελλ»	44	7125	έφθ. Χόκη Κόκη 8 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	άνεχ. Πούλο Μπούκοι από 8 Φεβρ. διά Χογκάου
ΑΧΙΛΛΕΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	άνεχ. Πούλο Μπούκοι από 8 Φεβρ. διά Χογκάου
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουπρέμ»	43	6872	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 24 Φεβρ. διά Τσουρούμι
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	44	7192	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φίλιο»	42	6453	άργει Κυνόσουραν από 19 Σεπτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Στιρκορί»	41	6339	διπλήθε Βιρβαλτάρ 5 Μαρτ. διά Μπέρα
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	N. I. Ι. Ιουλιανόρης	58	26566	άνεχ. Μιζουσίμα 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκον»	58	11823	άνεχ. Βοστώνη 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νουεσα Βιστα»	57	11823	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ. διά Λιθέρπουλ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ουεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλήθε Πόστ Σαιδ 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	42	7286	έφθ. Μπριούμπιν 7 Μαρτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΓΑΛΗΝΗ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βογλά»	55	9462	διπλήθε Βιρβαλτάρ 5 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστουριας»	44	7113	άργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμαρ»	44	7176	εις 'Αιμέρσαν (έπισκεψι)
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐν»	45	7256	έφθ. Ν. Όρλεάνην 8 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μορρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Πειραιά από 1 Ιουν. 1962
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό Όιλ»	54	18790	διπλήθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	άνεχ. Αντεν 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Χαλκίδα από 23 'Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αίγιςιαν»	41	5270	διπλήθε Λάδεσντ 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΙΑΝΖΥΛΑΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντρε»	39	10051	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.) ..		έτ. «Γιολαντά»	40	7168	έφθ. Κολόμπο 26 Φεβρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πιουρόπαν»	43	7255	άργει Καλαμάτα από 16 'Ιουν. 1962
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	45	7240	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Κοοιν 6 Μαρτ.
ΓΚΑΙΓ ΜΕΝΤ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέντα»	27	2766	άνεχ. Βιρττούν 3 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (λιθ.) ..		έτ. «Ουεαν»	44	11873	άνεχ. Αμβούργον 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	56	20668	έφθ. Πάρτλαντ (Με) 6 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	άνεχ. Καλκούταν 9 Μαρτ. διά Φρημάντλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Γουλανόρη	57	8884	άργει Χαλκίδα από 6 Δεκ.
ΓΛΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΝΗΑΛ (νευρ. πλήρ.)		Στ. Νίαρχου	57	26032	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (λ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντι»	57	13750	άνεχ. Είνοβάρτεν 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)		έτ. «Διενθής»	55	20432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (N.A.T.)		Στ. Νίαρχου	43	10591	άνεχ. Κριότι 1 Μαρτ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (νευρ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικ»	55	25317	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεχ. Βικτωρίαν 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	έφθ. Στοκαρπούρων ρόδις 11 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ομοίλι»	61	12700	άνεχ. Μπότανον Μπαίν 11 Φεβρ. διά Σιγκαπούρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοσέτος Μπαίν»	57	25489	άνεχ. Σουέζ 1 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκ Ούιλλ Μπαίν»	57	25490	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	57	26031	άνεχ. Βιλελμούχαφεν 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΙΑ ΙΝΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Πάρκος»	57	12853	άνεχ. Κριότι 1 Μαρτ. δι' Αλμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	57	12853	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τουδόλιντ Γλείντι»	43	7244	άνεχ. Βικτωρίαν 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λητζιόν»	42	7257	έφθ. Αντερνταμ 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου»	43	7176	διπλήθε Παναμά 25 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	έφθ. Περο. Κόλπον 10 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	58	20546	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	57	28413	άνεχ. Θάουσι 23 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	57	20533	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τουδόλιντ Πλίξ»	49	13956	άνεχ. Αυτερνταμ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΙ'ΓΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον»	58	11201	έφθ. Αμβούργον 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (νευρ. πλήρ.)		Στ. Νιάρχος	43	12793	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Χαρούσια 23 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΖΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάροσ»	44	12805	διπλήθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (νευρ. πλήρωμα)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	58	11200	άνεχ. Βατλιμόρην 10 Μαρτ. διά Ντάρμπρουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Αν. Φρανκοκούν 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου	57	10499	εις Σκαραμαγκάν 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΕΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Φίλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	άνεχ. Χαρούσια 21 Φεβρ. διά Μαγκόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερονς	43	10499	διπλήθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	44	13005	εις Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡΕΡ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Χαρούσια 17 Φεβρ. διά Μαγκόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου	59	9171	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.) ..		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.) ..		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	εις Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟ'ΓΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	14000	άνεχ. Χιούσια 17 Φεβρ. διά Μαγκόκ
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Άτλας»	41	6911	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρνικός»	44	7282	διπλήθε Θέουτα 5 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διπλήθε Θέουτα 5 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΔΕΞΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΔΕΣΠΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεραντά»	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΑΟΣ (Λιθάνου)		Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	έφθ. Κάλιαρι 4 Μαρτ.
ΔΗΑΟΣ ΠΑΤ'ΟΝΙΡ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Διλόσι»	44	7259	έφθ. Βομβάν 13 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβαι»	44	10714	εις Τάραντα από 13 Νοεμ. (μετασκευαί)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	άνεχ. Τζάκονδιβλ 25 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Ήσουπταρ 18 Φεβρ. διά Βατλιμόρην
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ					

ΕΛΛΗΝ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδεράς»	43	2878	άργει Καλκίδα από 8 Σεπτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόζα»	44	7051	άργει Σύρον από 9 Ιουν. 1962
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλησπόντος»	44	7189	διπλήθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμάρη» .	35	4963	έφθ. Αμέρεσαν 26 Φεβρ.
ΕΝΟΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	άνεκ. Κοκούρα 1 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ζοζέ»	43	7272	άργει Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαστερ»	42	7140	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	26	3410	άργει Ρόττερνταμ από 6 Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγιά»	42	2720	διπλήθε Κων) πολιν (Με) 26 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λεανδρος»	19	3858	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουεντε»	29	4248	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεο»	42	6975	άνεκ. Φορταλέζα 6 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΕΥΦΕΝΙΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεκ. Περο. Κόλπον 16 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΕΥΦΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νεπτούν Τάνκερς	56	30150	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΕΥΠΑΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	
ΕΥΡΓΙΔΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	58	14606	
ΕΥΕΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέ μαο»	49	17617	
ΖΑΝΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΖΕΟΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	εις N. Όρλεανην από 16 Δεκ.
ΖΕΥΦΡΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	διπλήθε Παναχά 2 Μαρτ. διά Γκάρστων
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνοντσαι»	37	1917	άνεκ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Σύρον
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Παλμέα»	45	14418	άνεκ. Αμέρεσαν 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Τρίνινταν 6 Μαρτ. διά Ριο Κανέριο
ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεσίγκ»	43	7207	άργει Παναχά 2 Μαρτ. διά Γκάρστων
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπερτά»	43	7180	άνεκ. Φορταλέζα 6 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Τάκης»	37	1166	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντη»	44	7260	άργει Μπέρρε "Αιλαντ από 4 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβλαλ»	44	7194	άνεκ. Λάς Πάλμας 26 Φεβρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΛΟΣ	(N.A.T.)	Ιωναμαϊκή εταιρία	42	6997	άνεκ. Πύλον 4 Μαρτ. διά Γδυνιάν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσάρκα»	45	7252	διπλήθε Σουέζ 6 Μαρτ. δι' Ινδιάν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529	άργει Κυνόσουραν από 24 Ιουλ. 1962
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άργει Ρόττερνταμ από 5 Αύγ. 1962
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	άργει Χαλκίδα από 15 Οκτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	εις Γένοβαν από 7 Φεβρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7185	άργει Κυνόσουραν από 13 Δεκ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	διπλήθε Κων) πολιν (Με) 2 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαριν»	42	7162	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 24 Φεβρ.
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεκ. Ν. Υόρκην 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΙΑΕΝΑ (Λιβανού)		έτ. «Ολιστικη»	37	5925	διπλήθε Κων) πολιν από 11 Ιαν. διά Κωνστάντζαν
ΙΙΜΥ (Λιβανού)		έτ. «Άσσούνιον»	20	2253	έφθ. Κάλιαρι 4 Μαρτ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12500	όθλη Φάλμουθ 25 Φεβρ. διά Κή Γουέστ
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10414	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλή»	44	7176	έφθ. Στανλόου 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΤΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσούμη»	53	13555	άνεκ. Πουέρτο λό Κρούζ 26 Φεβρ. διά Λόδς Αντζελες
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαύφαιρ»	56	10422	έφθ. Γλασκώβην 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαντφορντ»	62	13800	άνεκ. Κόμπε 7 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεν»	53	15826	έφθ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλή»	44	7198	άργει Οζάκαν 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσούμη»	53	13485	εις Ναγκασάκι από 18 Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούσεδα»	17	1295	άργει Πειραιά από 1 Ιαν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδα»	43	7297	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Βάρναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβανού)		έτ. «Σαντορίνη»	42	7020	εις Αμπελάκι
ΚΑΒΑΛΙΕΡ		έτ. «Εντινα»	43	7237	έφθ. Γιαστάτων 7 Μαρτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	57	10122	εις N. Όρλεανην από 6 Φεβρ.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λαντι Βιερνες»	11	1881	άργει Πειραιά 11 Φεβρ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβανού)		έτ. «Οδερόν Τίμερ»	30	2377	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Λόρ. Μαρκές
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν Τρανοπορτ»	57	8774	έφθ. Μπαραχόνα 2 Φεβρ.
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρειντερς»	44	7255	άνεκ. Μάρ ντελ Πλάτα 25 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΚΑΛΛΙΩΝΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδιόζα»	35	5103	άργει Κυνόσουραν από 10 Ιουλ. 1962
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουπο»	43	7257	έφθ. Χουέλα 8 Μαρτ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικόνεν»	39	2666	άνεκ. Βικτωρίαν 3 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπορτη»	40	7121	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Γάιμπο
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΤΤΕΛΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	άνεκ. Νεάπολιν 7 Μαρτ. διά Νοβορωσίσκην
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτια»	43	1790	άνεκ. ποταμού Κλάντη 28 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργοκο»	63	18000	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντζία»	56	10015	έφθ. Αλεξανδρείαν 8 Μαρτ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 26 Φεβρ. διά Τσαρέντε
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	άνεκ. Αντεντίαν 23 Φεβρ. διά Σουέζ
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβανού)		έτ. «Υπαναπόντη»	43	2874	έφθ. Βενετίαν 3 Μαρτ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνη»	24	2060	άνεκ. Σάντος 6 Μαρτ. διά Σάο Φραντζίσκο
ΚΑΛΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΚΑΙΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρη»	43	7993	άνεκ. Γκρόλγκ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΙΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδεντε»	46	8147	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 8 Μαρτ.
ΚΑΙΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άνεκ. Πούλο Σαμπού 23 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΙΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ ΤΑΙΛΑΝΔΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουελνίκα»	38	5199	έφθ. Σεμεπρούγκε από 21 Σεπτ.
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7134	άνεκ. Μπαντάρ Μασσάρ 4 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΝΕ-ΙΣΟΝ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπελλο»	29	4884	διπλήθε Ούζαν 18 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΚΑΣΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεκ. Τησαράκη 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 8 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβανού)		έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεκ. Σουέζ 11 Μαρτ. διά Σιαταγάς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (λόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσεπέριτη»	43	7144	άργει Κυνόσουραν από 7 Αύγ. 1962
ΚΑΤΣΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 9 Μαρτ.
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΣ		έτ. «Χόρτολοντη»	42	7244	έφθ. Τζεδδάν 16 Φεβρ.
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεκ. Νιού Ουεστμιντερ 2 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Χάδρων
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνη»	58	20487	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Ούμη Σαιδ
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεκ. Σουέζ 11 Μαρτ. διά Σιαταγάς
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλα Τσαβλίρης	27	5411	άργει Ηράκλειον 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΛΕΑΝΘΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουΐντη»	59	10200	έφθ. Πόρτερνταν 5 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΚΛΕΙΩ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	έφθ. Ρίο Ιανέριο 1 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Τραμπι»	43	7248	έφθ. Αμπέραν 7 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεκ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεκ. Γιαστάτων 10 Φεβρ. δι' Ινδονησίαν
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Ανκούιλλα»	19	2949	άργει Μπρούζες από 12 Οκτ.
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)		έτ. «Τρανσατλαντικ Κέρριερ»	44	7299	έφθ. Τενερίφε 8 Μαρτ.
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Οδίλιαρ»	41	5173	έφθ. Σκαραμαγκάν 8 Μαρτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντοο»	45	7176	έφθ. Α' Αμπέραν 7 Μαρτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινκουέρσας»	56	10567	άνεκ. Πουέρτο Μπάρριος 1 Μαρτ.
ΚΟΡΣΑΤΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερον Σά Τράνοπορτ»	62	14963	άνεκ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Γκρανθίλ
ΚΟΡΟΦΟΥ ΑΓΓΑΛΗΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άργει Χαλκίδα από 25 Ιουν. 1962
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεκ. Τζιμπούτη 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκρόντε»	43	7135	έφθ. Τενερίφε 8 Μαρτ.
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάσο»	57	24304	έφθ. Σκαραμαγκάν 8 Μαρτ.
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	έφθ. Πουέρτο Μπάρριος 1 Μαρτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπήριαν»	56	4031	άνεκ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Γκρανθίλ
ΚΥΜΟ (λ.δ.)					

ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	ετ. «Εργκαπα»	53	11262	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Βρέμην
ΛΑΓΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σαργκου»	56	23880	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Δευτέρει»	43	7176	διπλής Σιγκαπούρης 6 Μαρτ. προσήραξε (διά Κολόμπο)
ΛΕΥΝΙΔΑΣ	(Δ.)	ετ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 28 Φεβρ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΒΟΙΓΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	ετ. «Επτά»	43	7109	έφθ. «Ιλίτσεθοκ 21 Φεβρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤΗ (παν.)	(N.A.I.)	ετ. «Ατλαντικό»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Αύγ. 1962
ΛΟΥΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρένιντο»	43	7118	άνεχ. Χαλκίδα από 14 Σεπτ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Ελσίρα»	44	7244	άργει Κυνόσουραν από 22 Σεπτ.
ΛΥΔΙΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Ατλαντά»	43	7257	άργει Οραντζ από 18 Ιαν. 1961
ΛΥΡΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Θωπτρ»	43	10521	άνεχ. Κολόμπο 27 Φεβρ. διά Τζιμπουτή
ΛΩΦΗΣ (Λιθανού)	(N.A.I.)	ετ. «Λωρης»	43	2847	
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μονορόδια»	49	5685	έφθ. Καιρής 6 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.I.)	ετ. «Πρανοούσεανικ Π.Κ.»	58	24066	διπλής Πιούλο Μπουκού 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθανού)	(N.A.I.)	ετ. «Δημητρία»	37	4838	διπλής Θλώσιγκ 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	ετ. «Μεγούσιλ»	18	920	άργει Πέραμα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιθανού)	(N.A.I.)	ετ. «Μακζουμέν»	43	7145	έφθ. Άλεξάνδρειαν 7 Μαρτ.
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Συννούρη»	45	3549	άνεχ. Καράτοι 7 Μαρτ. διά Τοάλναν
ΜΑΝΤΙΟΝ ΜΙΕΛΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαντιόνι»	44	7216	εις Όζακαν από 6 Φεβρ.
ΜΑΝΤΗΚ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Εστρελλα Μπλάγκο»	43	7255	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)	(N.A.I.)	ετ. «Μπλακιά Σαλινάς»	44	7072	άργει Κυνόσουραν από 16 Ιουν. 1962
ΜΑΟΥΝΤ 169ΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πιαρανάτα»	43	7189	έφθ. Γκάλεσονταν 23 Φεβρ.
ΜΑΡΑΒΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.I.)	ετ. «υσεν Καρυκο»	57	20564	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Λας Πέρλας»	32	1595	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Τενερίφφε
ΜΑΡΙ ΑΓΓΙΓΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Σάν Μαουριτσιο»	25	1473	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Ρουσσού»	27	1554	διπλής (Κων) πολί 17 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΗΣ (ονοδ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σαουσερν Κρος»	44	7289	άργει Έλευσινα από 24 Αύγ. 1962
ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΙ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Σιγάλας και Πλατίς	30	4620	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΜΑΡΙΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φωσιάν»	62	9220	άνεχ. Ιλικέουν 22 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	ετ. «Μπτροφάνης»	29	2569	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαννά»	43	8426	άνεχ. Σάουν Πόρρας 23 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέτρο
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μικάλεζ»	44	7254	έφθ. Βοστώνη 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	ετ. «Κυπριανού»	43	7124	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαγκλιδεράς»	45	8965	άνεχ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Άρκουλα»	38	5548	διπλής Χελινημποργκ 14 Φεβρ. διά Γδυνιάν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαριφόρτουνα»	43	7202	άργει Χαλκίδα από 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. Οίκος Χανόρη	51	11022	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 Μαρτ. διά Τανγιούγκ Ούμπαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαριδίκι»	52	11169	άνεχ. Βοστώνη 6 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιθανού)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ντελ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Σάντος 24 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	ετ. «Πανούλτρα»	61	9221	άργει Χάρροντις από 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΕΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρίκα»	40	5110	άργει Καλαμάτα από 28 Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΕΙΛΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σλληνικα ουμφερόντα	44	7212	έφθ. Δουνκέργκην 27 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθανού)	(N.A.G.)	ετ. Θραγκιστα	43	7253	άργει Χαλκίδα από 10 Οκτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	εις Μούπασ από 26 Δεκ.
ΜΑΡΙΝΑ (Δ.)		ετ. «Βιαλέαλα»	21	1897	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	ετ. «Μαριπουσέν»	62	15300	άνεχ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	διπλής Παναμά 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πανού.. -Εουρόπα»	44	10445	άνεχ. Σουφαμπάγια 3 Μαρτ. διά Θρημάντη
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρίτσα»	43	7234	άργει Έλευσινα από 8 Οκτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαριφόρτουνα»	43	7232	άνεχ. Τζιμπουτην 25 Φεβρ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρίκι»	40	5147	άργει Καλαμάτα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΛΙΝΤΟ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρερβίδισιο»	46	2270	έφθ. Σουέζ 8 Μαρτ.
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Σαν Τίσιοβανι»	43	7259	προσπραγμένον εις Μαρμαρά
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Άρκουλη»	43	7263	διπλής Κωνούλαν 25 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Τρανσόπορτ»	44	7251	άνεχ. Αμπιτζάν 21 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Κοομίκη»	56	23871	άνεχ. Σιδώνα 8 Μαρτ. διά Λιδόρον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπαμπούρα»	54	18763	εις Αίδι από 7 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		ετ. «Πέδαντ Σπηπιγκ»	48	2346	άνεχ. Βυρτών 6 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΑΣΓΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)		ετ. «Ντερ»	20	1512	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΜΑΤΟΓΙΟΣ (ονοδ.)	(N.A.T.)	ετ. «Νορθ Πασιφίκη»	43	7176	έφθ. Πόρτ Αθρούρ 4 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γιουνινθερσαλ»	57	8855	έφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 7 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	ετ. «Ινκαϊκα»	45	7254	άργει Κυνόσουραν από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΛΙΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αλεπργκας»	57	11691	άνεχ. Σιδώνα 8 Μαρτ. διά Λιδόρον
ΜΕΝΙΤΕΣ (παν.)	(N.A.T.)	ετ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Καράτοι 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	ετ. «Γουεστ Ιντιες»	46	4140	εις Αίδι από 21 Νοεμ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Βιλελμοχαφεν 6 Μαρτ.
ΜΕΡΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σαν Πεντρο»	45	7190	άνεχ. Τζιμπουτην 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑI (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Νορθ Γιουρόπα»	41	6728	άργει Κυνόσουραν από 26 Αύγ. 1962
ΜΙΑΝΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Σιδώνα 8 Μαρτ. διά Λιδόρον
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Καστελλα»	56	21090	άνεχ. Νιού Ουεστμίντερ 8 Μαρτ. δι' 'Αρούπων
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Ταράστεον 4 Μαρτ. δι' 'Αρούπων
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σον Αντρές»	53	11289	άνεχ. Καράτοι 4 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ιντερνάνιοναλ»	57	12683	έφθ. Σάντος 24 Φεβρ.
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθανού)		Α. Φραγκιστας	29	6984	άνεχ. Τζιμπουτην 24 Φεβρ. διά Παντάρη
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ντιεγκού»	45	7176	άργει Χαλκίδα από 9 Αύγ. 1962
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Μπαρμπαπετρος»	40	7070	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Μπουενόνος 'Αυρες
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Τόκιο 4 Μαρτ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπετακόρουΐ»	44	7159	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ελληνικά ουμφερόντα	40	5217	άνεχ. Σάντος 6 Μαρτ. διά Πόρτο Αλλέγκρε
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπαραγούσινα»	42	7303	άργει Καλαμάτα από 6 Αύγ. 1962
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 6 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Χονολουλού 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3262	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. διά Χαμπερίκο
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		ετ. «Σπέτοσι»	28	4778	έφθ. Βενετίαν 13 Φεβρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		ετ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Μπιζέρταν 8 Μαρτ.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Ανεμοι»	45	3486	άνεχ. Πειοσιάδα 13 Μαρτ. δι' 'Ισπανιαν
ΝΑΓΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Ορίεντη»	43	7092	έφθ. Ριγιέκαν 22 Φεβρ.
ΝΑΖΑΛΑ (Λιθανού)		ετ. «Σάν Ζοζέ»	41	7579	εις Ρόττερνταμ από 21 Νοεμ.
ΝΑΤΙΕΙΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Στάρ»	57	23690	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 23 Φεβρ. διά Λός Μάινας
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μάργκραντ»	58	24068	εις Ράς Τανούρα 7 Μαρτ.
ΝΕΑΙ (Λιθανού)	(N.A.T.)	ετ. «Άλτις»	42	7227	άνεχ. Σάντος από 22 Ιαν. (έπισκευαι)
ΝΕΛΛΑ		ετ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Σάντος από 23 Νοεμ.
ΝΕΜΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γιουνινθερσαλ Τράμπη»	42	9730	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διά Μουρόπαν
ΝΕΣΕΛΗΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πόλαρις»	58	24256	έφθ. Ράς Τανούρα 7 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πέργκα»	52	11257	άνεχ. Μένα Αμπουλά 9 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Σάλι 24 Φεβρ. δι' 'Αρούπων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Τζιμπουτην 23 Φεβρ. διά Μπερμπέρα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Λειβδάσια»	43	7121	άργει Κυνόσουραν από 10 Ιουν. 1962
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μαρέντε»	43	7255	διπλής Πιραλτάρ 10 Μαρτ. διά Βαρμπά
ΝΙΚΟΣ (Λιθανού)		ετ. «Αζόσε»	45	7003	έφθ. Νεκοτέαδα 13 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Μαρόδια 25 Φεβρ.
ΝΟΕΔΗ (Λιθανού)		ετ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άργει Κυνόσουραν από 17 Αύγ. 1962
ΝΟΕΜΗ (Λιθανού)		ετ. «Εύγενια Σ. Σαρίδη»	22	2201	διπλής Κωνούλαν 6 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν
ΝΟΡΑΕΡΗ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αγία Παρασκευήν»	21	1410	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πουέρτο λά Πλάνια»	53	9188	άργει Κυνόσουραν από 2 Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Εστρέλλα Μπλάνκα»	44	7294	1962
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σάνοθ Ήστ 'Αζια»	28	1463	έφθ. Σαβόνα 15 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣ (Δ.)					

ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑΥ' (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή Έντερπράϊς»	63	16000	εις. Ιννοσίμα, ύπό συμπλήρωσιν έφθ. Ηλείας 12 Μαρτ.
ΝΙΕΡΜΙΑ' (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιορδέρν Σηγουάιπ»	58	10396	διπλής Κων) πολιν. ἀπό 6 'Ιαν. διά Κωνστάντζαν ανεχ. Κριστούμπαλ 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ανεχ. Κομπί 28 Φεβρ. διά Βανκούμπερ έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΝΙΕΡΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιανόμεν - Ευρώπα»	55	11209	ανεχ. Μελβούρνην 19 Φεβρ. διά Κόντινεντ ανεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Χάιφαν ανεχ. Νόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΙΕΡΝΑ ΜΥΡΤΩ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιανόμεν - Ευρώπα»	56	8716	
ΝΙΕΡΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαγια»	43	7237	
ΝΙΕΡΝΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτη»	56	10486	
ΟΛΓΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιόμαρη»	43	7199	άνεχ. Πύλον 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσταντικά»	53	17362	άνεχ. Βαρκελώνην 10 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην άνεχ. Μόνπιλ 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ έφθ. Βοστώνην 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΓΑΙ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμάρι»	54	13665	άνεχ. Φιλαδέλφειραν 2 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα διπλής Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	20453	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διά Λάδοεντ εις. Ηράκλειταν ἀπό 17 'Απρ. 1962
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	14047	διπλής Πόρτ Σαιδ 11 Μαρτ. διά Λιδόρνων ανεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΡΚΑ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Όναση»	58	27602	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ. άνεχ. Μελβούρνην 19 Φεβρ. διά Χάιφαν ανεχ. Νόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	50	17791	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ. άνεχ. Μπαχαγκούέρο 21 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέριο άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ άνεχ. Κριστούμπαλ 8 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ άνεχ. Λος Αντιλέες 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	53	14221	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Ραβένναν έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρτις»	53	14009	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέριο άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	49	17792	έφθ. Ν. Υόρκην 7 Μαρτ. διπλής Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. δι' Αύγουσταν διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'ΙΚ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13678	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	53	13660	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειραν 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	55	13709	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΙΑ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13713	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	55	13934	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερέου»	60	23290	άνεχ. Κριστούμπαλ 8 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ άνεχ. Λος Αντιλέες 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρι»	59	23280	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Ραβένναν έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13655	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδου Άτλαντικ»	55	13934	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	20595	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΙΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13665	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	49	17792	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασι»	54	14047	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	49	17792	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τρανσόπορτ»	59	37958	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	60	37744	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	58	27602	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	50	17791	άνεχ. Μπαχαγκούέρο 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ - Οίλη»	54	13580	έφθ. Σκαραμαγκάν 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσάσαντο»	54	20611	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Φεβρ. διά Μπάντα
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 13 Φεβρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	άνεχ. Βοστώνην 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάι Επιρρέσσα»	56	21090	άνεχ. Σίδνευ 4 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναμπαρ»	34	8378	άνεχ. Μετεβίδεο 6 Μαρτ. διά Καλλάο
ΟΡΙΚΟ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολη»	58	12657	άνεχ. Νατάλ (Βραζ.) 16 Φεβρ. δι' Αρούμπαν άργει Ελευσίνα από 13 'Οκτ.
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στάρ»	44	7254	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν άργει Φρόπορτ (Μπαχ.) 20 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδας εις. Μπουένος Αύρες από 21 Δεκ. (έπισκευα)
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Κυνόσουραν από 22 Αύγ. 1962 άργει Κυνόσουραν από 22 Δεκ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	8615	διπλής Παναμά 5 Μαρτ. διά Λονδίνον εις. Αγ. Φραγκίκον από 23 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούλούρ Φράτερ»	44	7176	έφθ. Οάδοκαν από 5 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	έφθ. Μπέλφαστ 5 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ»	45	7211	διπλής Παναμά από 22 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν άργει Ντρόμπαν 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	42	7192	έφθ. Αμέρεραν 7 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΟΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Στάρ»	43	7176	έφθ. Σιδητάβεκια 27 Φεβρ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Κρός»	43	7170	άργει Χαλκίδα από 18 Μαΐου 1962
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα»	43	7175	έφθ. Ταϊτανία 28 Φεβρ.
ΟΥΑΙΤ ΣΗΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Σῆν»	43	7167	έφθ. Ταϊτανία 28 Φεβρ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούαιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Ταϊτανία 28 Φεβρ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπτάιντ»	43	7261	άργει Χαλκίδα από 21 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (Διβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λός Πλάτσι»	43	7265	έφθ. Ταϊτανία 28 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (Διβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα»	29	2724	άργει Χαλκίδα από 21 Δεκ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άνεχ. Βιρυττόν 8 Μαρτ. δι' Αμβέργον
ΠΑΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσοις»	43	8184	άνεχ. Ντακάρ 6 Μαρτ. δι' Είδονμάσουθ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάρια»	58	10659	άνεχ. Σουαρμάγια από 11 'Ιαν. διά Μπανζουθανζί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Διβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Πάρντο»	43	2742	έφθ. Νεκοτσέα 18 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατλεμ»	45	7133	έφθ. Ρίο 'Ιανέρια 21 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	εις. Αμβέργον από 3 Σεπτ. (έπισκευα)
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	48	15000	άνεχ. Μουπάσα 10 Μαρτ. διά Κιουάγιου
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στεύλια»	36	1974	άργει Χάμπτον ρόδας από 5 Δεκ. 1958 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	Γ. Λιβάνος	43	7257	εις. Λιβερπούλ από 15 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδας
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιαρθενών»	43	7258	έφθ. Αμέρεραν 4 Μαρτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Καμάριας 7 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον»	44	10297	άνεχ. Λιντεν 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Ταϊλαν 28 Φεβρ.
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Αμέρεραν 3 Μαρτ.
ΠΕΛΟΠΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	άνεχ. Βικτωρίαν 1 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	5221	άργει Μπρούζες από 12 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	43	7139	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Βαλτιμόρη 2 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	56	8001	άργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου 1962
ΠΙΟΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλελ Εστε»	44	7190	έφθ. Ταϊτανίκογκ ρόδας 2 Μαρτ.
ΠΛΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	διπλήθε Κων) πολιν. 4 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΛΟΒΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	εις. Κατεγάπτων 7 Μαρτ. διά Πολωνιαν
ΠΟΠΗ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίπας»	38	2561	άνεχ. Τζαμπούτη 27 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκι»	42	2808	άργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Τζαμπούτη 1 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	έφθ. Μπρεμεράκην 26 Φεβρ.
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεχ. Ρότερνταμ 28 Φεβρ. διά Κόμπε
ΡΑΖΑΝΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρπάτα»	44	7253	έφθ. Νεάπολιν 25 Φεβρ.
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουεν»	57	23693	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάν»	59	13918	άνεχ. Ρότερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα»	17	1293	άργει Τοίπολιν (Λιβάνου) από 10 'Ιουλ. 1962
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	άνεχ. Καζαμπλάκων 8 Μαρτ. διά Σάφφι
ΡΙΟΔΟΣ (Λιβάνου)</					

ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	άνεχ. Λομπίτο 19 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΟΥΚΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	12340	άνεχ. Σάντερλαντ 19 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΣΑΝΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	άνεχ. Γιαβάταν 23 Φεβρ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρων 1 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	άνεχ. Ιντσόν διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανταθήναια»	56	9966	έφθ. Σαουδά 21 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	43	7179	άνεχ. Ταιμπά 24 Φεβρ. διά Λορ. Μαρκές
ΣΑΝΝΗΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	45	12723	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΣΑΝΝΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φάύτερ»	44	10743	έφθ. Κόρπους Κριστί 6 Μαρτ.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρη»	44	7200	άργει Κυνόσουραν άπο 26 'Ιαν.
ΣΑΙΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Κυνόσουραν άπο 2 'Οκτ.
ΣΑΡΙΖΑ (ναν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Σούρη»	31	4704	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικα Μαρίνα»	45	10567	άργει Πέραση άπο 16 'Απρ. 1960
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντονταρ»	22	3084	άργει Τριπολίν (Λιθάνου) άπο 22 'Απρ. 1962
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7275	άνεχ. Ντακάρ 9 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	άργει Κυνόσουραν άπο 22 Αύγ. 1962
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια	46	1059	άνεχ. Πύλον 24 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	45	15100	εις 'Αμβούργον άπο 6 ΔΕΚ. (επισκευαί)
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σούκο»	50	5507	άνεχ. 'Αντεν 6 Μαρτ. διά Καράτσι
ΣΟΚΟΡΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σούδορο»	49	10259	άνεχ. 'Αμπανταν 28 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2117	άργει Φουρκέρο άπο 5 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι άπο 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Βενετίαν 19 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 4 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερς»	56	30159	διπλήθ. Λάδοςεντ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τάνιάνα»	43	7290	έφθ. Λαμπουάν 26 Φεβρ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα άπο 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	έφθ. Γκάλθεστων 2 Μαρτ.
ΣΤΑΡΛΑΤΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταπη»	44	7066	έφθ. Τεογέστην 6 Μαρτ.
ΣΤΕΒΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρη»	56	10360	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 6 Μαρτ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)				
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Ν. Ύόρκην 7 Μαρτ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Μπελέμη 28 Φεβρ.
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	άνεχ. Μπορώντ 8 Μαρτ. δι' 'Απω Ανατολήν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήραινα»	49	2496	διπλήθ. Ελαινόρ 20 Φεβρ. διά Κλαιπέντα
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τροίκη»	44	7045	άργει Πειραιά άπο 4 Αύγ. 1962
ΤΖΕΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέρριερς»	43	7231	άργει Τασούνειδι άπο 27 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7040	διπλήθ. Ντακάρ 26 Φεβρ. δι' 'Αυστερνταμ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7026	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΤΖΕΝΝΥ ΙII (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδο Γιουρόπα»	44	7176	εις Ν. Ορλεάντην άπο 11 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδος»	43	7251	άνεχ. Μαγκαλόρε 3 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόδα»	54	18717	άνεχ. Λίθανον 8 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	διπλήθ. Κωνιγκού πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΤΙΝΑ ΚΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπετούς»	53	27853	άνεχ. Μένα Σουδ 1 Μαρτ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	άργει Χαλκίδα άπο 16 'Ιαν.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	εις Πειραιά άπο 16 Νοεμ.
ΓΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Χελσινιούπορκ 10 Μαρτ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Νιού Ουεστμίντερ 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΤΡΑΝΕΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανδόβιλ»	57	24027	άνεχ. Μιζουσίμα 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8597	έφθ. Σάντος 1 Μαρτ.
ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	άργει Χαλκίδα άπο 21 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσαν»	27	2457	εις Πειραιά άπο 22 Νοεμ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άργει Σεμπρούγκε άπο 6 'Οκτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	έφθ. Κολόμπο 12 Φεβρ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουΐν»	47	15543	άνεχ. Χούστον 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιριαίνη»	57	21910	άνεχ. Ν. Ύόρκην 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάδικα»	45	7181	άργει Κυνόσουραν άπο 10 ΔΕΚ.
ΦΑΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιον Κομμέρσιαλ»	42	7231	έφθ. Κοκούρα 8 Μαρτ.
ΦΙΛΑΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου	63	66000	έφθ. Κόρραμασχρ 6 Μαρτ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονκρόέσσο»	44	7208	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνες»	36	2642	άνεχ. Ντενιέρα 7 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθανασιάδης	36	1400	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΦΛΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεχ. Βόλον 2 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΦΟΥΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τασθίος	44	7067	άργει Κυνόσουραν άπο 28 Αύγ. 1962
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωπήπας»	45	7224	έφθ. Τέμα 6 Μαρτ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηνουαίνη»	36	1965	έφθ. Ν. Ύόρκην 28 Φεβρ.
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τ.»	45	7255	άνεχ. Μπουένος Αϊρες 24 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Ν. Ύόρκην 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμούς»	41	5236	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΧΕΡΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεροσλ»	19	2559	έφθ. Βενετίαν 4 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεον Ταύνοπορτ»	38	9403	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «ΜΝΤΕΛ Έστε»	43	7127	άργει Κυνόσουραν άπο 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 Μαρτ.
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Τζότζι»	43	7258	άνεχ. Αμβέρσα 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	23930	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Ν. Ύόρκην 9 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαίν»	44	7256	έφθ. Φίλαδέλφειαν 3 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)				

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

ΚΟΛΛΕΓΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ (ΨΥΧΙΚΟΥ)

Ο. Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

Τ. ΔΙΔΑΣΚΑΛΟΙ ΤΟΥ ΚΟΛΛΕΓΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ, ΕΙΔΙΚΟΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΙΑΝΟΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ, ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΓΥΜΝΑΣΙΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΜΑΘΩΝ.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΡΙΣΤΟΝ ΜΕ ΠΡΩΤΟΤΥΠΑ ΤΕΣΤ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΠΑΤΗΣΙΩΝ 14 (ΣΤΟΑ ΦΕΞΗ 6ος ΟΡ.) 9-1 Π.Μ. ΚΑΙ 5-9 Μ.Μ.-ΤΗΑ. 625.383

ΑΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ 18 ΠΑΤΗΣΙΑ ΤΗΑ. 884.127

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
atTORONTO, 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

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 59.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th MARCH 1963

A time of trial

One of the founders of Greece's great postwar fleet, Mr. Emmanuel Kulukundis, is going through a time of trial brought on mainly by the prolonged depression in shipping and his perennial optimism — the mark of a creative spirit.

Faced with the insuperable difficulties of operating American-flag vessels and his unreserved confidence in persons addicted to unrealistic flights of fancy — incompatible with the more than a century-old tradition of the Kulukundis firm — have brought him to a financial impasse from which he is valiantly bottling to extricate himself.

It is generally believed that this brilliant personality — the acknowledged leader of Greek shipping for the past forty years — will eventually pull through by virtue of the vast assets of his enterprises, his personal prestige, his business reputation and the inexhaustible fund of credit and goodwill he can draw upon from the many Greek shipowners who became millionaires by acting on his advice and through his valuable and unselfish support.

It has already been reported that, under certain conditions, his creditors would be prepared to accept a two-year moratorium to enable Mr. Kulukundis to put his financial affairs in order.

The efforts to reorganise the finances of the Kulukundis companies appear to be bearing fruit. A compromise has been reached on the debt to the unions for which so many of the Kulukundis ships were impounded in foreign ports, jeopardising the whole future of the enterprises concerned. The prospects have improved also for the profitable employment of the American-flag Kulukundis tankers and dry cargo ships. Liquid cargo and grain rates have increased while the regular Kulukundis Line from North America to the Mediterranean and Middle East has been reorganised on a more efficient basis.

In a statement to the "Wall Street Journal", Mr. Kulukundis said the publicity given to the Justice Department's actions was wholly unjustified since he had not defaulted on any of his obligations.

He is reported to have added he had no intention of selling any of his ships, 22 of which are American-flag vessels, since he believed he would be better able to meet his financial obligations by keeping up his shipping activity as much as possible.

Good luck

Mr. John Latsis has offered to buy the three passenger and car ferries ordered in Italy by the National Tourist Organisation at their cost price of \$4.2 million each. His bid was not accepted on the grounds that he did not include the \$200,000 guarantee required by the rules of the competition.

The terms he offered were incredibly generous: 10% of the value of the ships in advance and the remainder over 9 years at 2% interest.

We are surprised that the N.T.O. did not immediately award the ships to Mr. Latsis even if he did not deposit the \$200,000 guarantee. It would be the least they could do to somebody who proposes to make an outright gift of \$4 million to the Greek State — i.e. the difference between the cost of the three vessels on the international market and the contract price obtained by the Italian shipyards.

All the other bids were lower both in the price and in the terms offered.

The Cavounides Company's bid was combined with an offer to undertake the state-subsidised island lines for fifteen years on an exclusive basis, which accounted for the relatively high bid of \$3,640,000 per ship.

Naturally, we cannot read Mr. Latsis' mind and nor can we guess what prompted him to make such a high bid. No doubt he plans to run the ships more efficiently than usual and no doubt he foresees a much higher rate of island traffic in passengers and vehicles than the current average.

Nevertheless the ships will have to earn \$1.5 million per year to meet payments and a small interest on the capital outlay (\$1.3 million).

Total earnings of all coastal and island ships (not counting the Venice - Eastern Mediterranean and Western Mediterranean lines) today

amount to less than 45 million drachmas per year without deductions for amortization. The three new ships will have to earn more than this, all by themselves, in order to meet the owner's financial obligations alone. Will they be able to do it? Much will depend on the owner's enterprising genius and even more on a great deal of good luck!

In any event, the whole affair seems to be turning out very well indeed for the State. Italian war reparations have been used to good effect, coastal shipping will be blessed with three newbuilt units and the State will be receiving its due in a relatively short time.

Admittedly, the ships are expensive and a bid as high as that made by Mr. Latsis was never expected. We have been proved wrong in our predictions and the high bidder certainly knows more about the business than any of us does.

A new competition will be proclaimed within the next few days. Perhaps the N.T.O. will set a higher price. In any case, we do not expect there will be any other bids to compete with that made by Mr. Latsis, so his acquisition of the three vessels seems a foregone conclusion. We wish him luck.

For the record, the bids tendered for the three ships were as follows: Mr. A. Potamianos bid \$7,500,000 for the three ships with advance payment of \$1,125,000 and the balance over 25 years at 2% interest. Mr. Ch. Typaldos bid \$10,000,000 for the three ships with an advance payment of 12.5% of the total value and the balance payable over 25 years at 2% interest. Messrs. Cavounides bid \$11,000,000 with a 12% advance payment and the balance over 14 years at 2% as well as undertaking to run all the state-subsidised lines for 15 years. Mr. Latsis' bid was for \$11,000,000 with 10% in advance and the balance over 9 years at 2% interest.

For a final solution

Since the State was able to find buyers for the three passenger ships ordered in Italy there is no reason why it shouldn't go ahead and order the other five required to bring Greece's coastal shipping completely up-to-date.

This will be the final solution to the problem of island communications for many years to come.

The Government, however, will have to make one or two bold decisions in this respect, such as increasing the current fares and providing fuel at reduced prices. Otherwise, it will be impossible for new ships of the type envisaged to turn a profit and meet capital payments. Also, the obsolete ships now operating will have to be scrapped, otherwise a surplus of coastal shipping will be bound to accrue with detrimental effects on the new ships.

These decisions should be made before any new ships are ordered, otherwise the problem will never be solved.

A sorry state of affairs

From April onwards there will be twenty-two departures of Greek ships from Brindisi to Greece, including the EGNATIA and the CARINA.

Passage rates will drop (they have already reached a record low of \$2 per person in third class with no food) and we wouldn't be surprised if a plate of pilaf were thrown in as an extra drawing card.

Even so, the shipowners who put their vessels on this run can hope for more profits than on the price-controlled island runs where there is equally stiff competition. Profits, of course, to the detriment of service, food, maintenance and passengers' comfort.

A sorry state of affairs, indeed.

The Lebanese flag

American recommendations to the Lebanese Government have resulted in a ban on further registrations of ships under the Lebanese flag and the drafting of a new law by which the Lebanese Government will exercise closer and stricter control over cargoes and crews by means of affidavits to be demanded from masters and owners.

These developments are aimed at preventing Lebanese-flag vessels from calling at Cuban ports.

A rum deal

Ferryboats are coming into fashion these days. A tramp steam freighter of 2,146 grt. and 11-knot speed, the "Thomhill", was recently bought for 50,000 pounds and is to be converted into a ferryboat.

The Ministry of Mercantile Marine has not only deemed the vessel suitable but has also blessed it with the stamp of expediency which immediately makes it eligible for an Economic Development Fund Organisation loan.

The amount of the loan is still unknown. We do not consider the vessel to be a suitable one, however, and we wonder how a conversion permit was issued for this vessel when, in a year's time, the Crete run will be served by at least one of the car ferries now abuilding in Italy.

We feel a little more attention should be paid to this matter, particularly if the conversion is to be financed with E.D.F.O. funds.

"Queen Frederica" cruises

The "Queen Frederica" has done honour to the Greek flag with seven cruises from Boston to the Bahamas, carrying a total of 3,500 passengers all of whom were delighted with the service, hospitality and entertainment provided by the flagship of Greece's merchant fleet.

An official reception was given on board ship in New York to which 350 U.S. travel agents were invited, and another reception was held at Nassau in honour of the 250 Bahaman-Greeks. The British Governor-General attended together with other officials and socialites. The Greek colony of Nassau is so important and well-regarded that one of Nassau's main streets may very likely be renamed "Athens Street".

Athletic teams from the "Queen Frederica" played local teams and there was much celebrating when calls coincided with two other Home Liners, the "Italia" and "Homeric".

After her successful Caribbean cruising, the "Queen Frederica" sailed from New York again on her regular transatlantic run on March 12, with more than a thousand AHEPANS headed for their annual visit to Greece.

International cooperation

During the meeting in London on November 27, of the International Chamber of Shipping, it was decided that the efforts towards the stabilisation of the world's tramp tonnage should continue.

The participating countries were : Britain, Belgium, France, Germany, Denmark, Switzerland, Greece, Japan, India, Spain, Italy, Canada, Norway, Holland and Sweden.

The need for cooperation was recognised by all, as well as the fact that without it, the balance of tonnage supply and demand would be impossible to achieve in order to bring about an improvement in freight rates.

Further efforts will be based on the plan drawn up three years ago. Objections raised then by the Scandinavians, mainly, made further progress impossible. The continuing depression has now convinced all concerned of the need for cooperation on an international scale.

A special questionnaire is being drafted. It will be sent to shipowners in various countries who will be asked to fill it in and declare their willingness to abide by the scheme and on what conditions.

The plan provides for the freedom of each shipowner to operate or lay up his ships. There will be a contribution per ton by the operating ships in favour of those laid up. Compensation will also be paid for ships that are scrapped. The scheme will include tramp ships from 5,000 dwt. upwards.

We do not believe there is any need for us to suggest that Greek shipowners study the proposals carefully bearing in mind that we are more vulnerable than any other nation with our large fleet of obsolete and uneconomical vessels. A proper understanding of our true position should persuade most of our shipowners to participate in the scheme.

It is fortunate indeed for us that the others — the British and the Scandinavians — have come round to the view that international co-operation is the only possible solution to the present impasse. The Greeks have every reason to take advantage of this opportunity.



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.

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

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

MORAN
TOWING & TRANSPORTATION
17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW."
The Best in the Business

Sea fever

The following figures come as evidence of the sea fever that has gripped some underdeveloped countries — underdeveloped, that is, in maritime affairs. They represent shipbuilding orders placed in Japan from 1951 onwards:

Country	No. of ships	Dwt.	Country	No. of ships	Dwt.
India	16	329,545	Turkey	13	101,900
Philippines	19	176,330	Formosa	9	94,200
Brazil	20	146,120	Indonesia	19	73,400
Kuwait	3	152,400	Iraq	2	16,600
Hong Kong	11	127,054	Cuba	2	6,400
Israel	5	121,750	Pakistan	1	5,690

Not counting ships built by the Japanese as war reparations, ten of these countries have ordered 120 ships grossing 1,350,449 tons in Japan. 18 were mixed carriers, 10 bulk carriers, 29 tankers and 63 dry cargo freighters.

Turkey and Israel, as neighbours, are more interesting for us to contemplate. After exhausting German war reparations, Israel built ships in France, Italy, Holland and Japan. The Japanese shipbuilding consisted of the sister tankers "Aurora" and "Patria", 27,500 dwt. each and three cargo liners of 7,000 grt. each.

Turkish buildings in Japan (state-owned) also consisted of tankers and cargo liners. The tankers were the 21,000-ton "Batman" and "Captain A. Alniak" while the eleven cargo liners were of various sizes ranging from 3,500 to 7,900 dwt.

It is interesting to note that all the ships in the list were either state-owned or ordered by semi-official organisations. Private enterprise with the exception of Hong Kong, is completely lacking. In all cases, also, the main drawing card was an attractive credit arrangement.

The poll tax again

Mr. Lawrence White of the I.T.F. is expected here again. He comes to wave the threat of boycott under the noses of convenience-flag ships that do not pay to the poll tax contribution to the I.T.F. and its business partner, the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.).

A P.N.O. announcement states that Mr. White will brief us on the recent decision handed down by the U.S. Supreme Court and explain how this decision will not prevent the American unions from picketing foreign vessels.

Mr. White and his comrade-in-arms, Mr. Manthos Petroulis, Secretary-General of P.N.O., are really naive in thinking we need their briefing to explain the implications of the Supreme Court decision on American union interference in foreign-flag ships with foreign crews.

The decision has already been commented upon by authorities far better versed in law than Mr. White or Mr. Petroulis and they say: "Convenience-flag ships can no longer be boycotted in U.S. ports. District courts will uphold the owners in this respect."

Mr. White, as supreme defender of the interests of Greek seamen, wants all owners of convenience-flag ships to sign collective agreements. We are indebted to him for his unasked-for solicitude.

No shipowner refuses to sign collective agreements and insure his crews with N.A.T. There is absolutely no reason, however, why he should pay a poll tax to the I.T.F. The myth by which these funds are purportedly used for seamen's welfare no longer holds good. There is no reason why foreign labour bosses should fill union coffers with the hard-earned money of Greek shipowners and crews. These impositions were applied through

blackmail in the past but the time has now come for an end to this evil practice. The shipowners will refuse to pay the poll tax and collective agreements will be signed in due course. Thus, everybody will be satisfied.

The chairman's views

The Chairman of the Greek Shipowners' Association, Professor Stratis Andreadis, has made the following announcement with respect to union interference with Greek-owned ships: "The interference of American maritime unions in relations between seamen and shipowners has so far been directed against all convenience-flag ships — both Greek and foreign-controlled. About twenty days ago, the United States Supreme Court handed down a decision to the effect that differences in relations between the shipowners and seamen were to be settled in accordance with the law of the ship's flag, regardless of the nationality of the ship's operators. The U.S. maritime unions therefore have no right to interfere in the settlement of such differences."

"Apart from this official view, I believe the interference of U.S. maritime unions with Greek-controlled ships in American ports is now unnecessary since the interests of the seamen concerned are being fully protected through the signature of collective agreements and their insurance with N.A.T."

Another floating dock needed

We need another adequately-sized floating dock in Greece. The Perama repair base cannot be considered complete without such a dock.

The Piraeus Port Authority must study the matter and persuade the Government that another floating dock for Piraeus is an urgent necessity.

The importance of adequate drydocking facilities is fully appreciated in Italy and larger floating and permanent docks are being built for Italian ports with Government financing.

The present tendency for larger and larger dry docks will no doubt make it likely that medium-sized docks will be available for sale. A floating dock capable of accommodating ships up to 40,000 tons would be admirably suited to our needs. O.L.P. should realise that the lack of sufficient drydocking facilities in Piraeus is diverting a great deal of business of this type from Greece and represents a serious loss for the national economy.

With all due credit

If the Government's efforts to settle the matter of war insurance for Greek ships are crowned with success, the credit for this very valuable and necessary achievement should, we believe, go where it is primarily due — to Captain Panos Pagonis, RHCG (ret.), who, during his service as Director of the Ministry of Mercantile Marine's Study and Research Department, laid most of the groundwork.

He was not only instrumental in having the problem discussed on international levels but his admirable talent in communicating the fears and anxieties of Greek shipowners in this respect to the other allied countries, and more particularly the smaller maritime countries, caused the plan, by which allied ships pressed into war service were to be insured by an inter-allied organisation, to be approved by the relative NATO sub-committee.

Captain Pagonis, unfortunately, has resigned from the service. The atmosphere was getting too stifling for him. Greek shipping stands to lose from his absence as much as the Ministry where he has left an irreplaceable void.

He is now in London where he is one of the directors of N. J. Pateras Sons and a member of the Greek Shipping Committee.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

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

ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
	P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311	P.O.B. 55 TEL. 681

UNDER THE STYLE:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

10

TRANZITO

Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία γιά τη ναυτική πελατεία

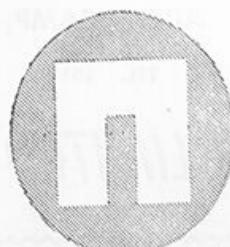
**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΌΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ TRANZIT E. P. E.
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"
ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ TRANZITO
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ