

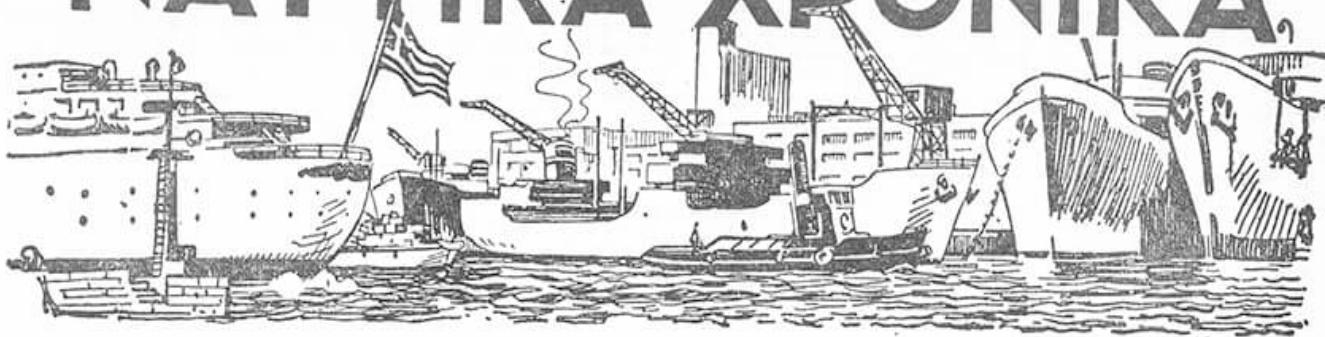
NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1967

Αρ. Φύλλου 762/521

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΖ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 762(521)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1967

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΝΙΠΤΟΜΕΝ ΤΑΣ ΧΕΙΡΑΣ ΜΑΣ

Δεν άποκρύπτουμεν τάς ἀνησυχίας μας ἐπὶ τῆς σοδούσης ἑκκρεμότητος καὶ τῆς παρατάσεως τῶν συζήτησεων διὰ τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν τῶν ποντοπόρων πλοίων. Οἱ ἔχθροι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καραδοκοῦν, ἡ ἀδιαλλαξία δὲ τῶν συμβολομένων τοῖς παρέχει βαυμασίσιν εὐκαιρίαν. Θά ἐπωφεληθοῦν αὐτοῖς. 'Αναστρωτισκαὶ καὶ λίσιαν ἐπιζήμιον ὑμπλοκήν τῆς ὑπόθεσεως προβλέπομεν. 'Εμπλοκήν μακροχρόνιον. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, οὔτε αἱ σημαῖαι εὐκαιρίας, οὔτε ἄλλος τις τρόπος θά προσφερθῇ ὡς ἀσφαλιστικὴ δικλείς. Οἱ χειρίζομενοι τὴν ὑπόθεσιν ἔξι ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν καλούνται νὰ ἀναμετρήσουν τάς εὐδύνας τῶν λογικεύμενοι. Διάθεσταις καλὴ καὶ ἐκτίμησις τῆς καταστάσεως ὑπάρχει εὐτυχῶς ἑκτέραθεν. Λείπεται μόνον ἡ δύναμις τῆς ἀπαλλαγῆς ἐκ τῶν ἀδιαλλάκτων πολιτευομένων στοιχείων τοῦ κύκλου των, οἵτινες, προσκεκλημένοι εἰς τὰ ἄμεσα στενά συμφέροντά των, ὅδηγον τὴν κατάστασιν εἰς ἀδιέξοδον. 'Απὸ τὸ ἀδιέξοδον ὁ μόνος δότις δὲν πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ κέρδος ἄλλ' ἀντιθέτως ἀθεροπεύτους ζημιάς θὰ είναι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. «Νίπτομεν τάς χείρας μας».

ΑΙ ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

'Εθωπεύσαμεν τὴν ιδέαν τῆς εύρυτάτης συμμετοχῆς τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας πλοίου εἰς τὴν παγκόσμιον κίνησιν. Τρία ὑπερωκεάνια εἰς τὴν γραμμὴν Βόρειον 'Ατλαντικού. Τρία εἰς τὴν γραμμὴν Αύστραλίας —τὰ δύο ἀπὸ τὸ Σαουθάμπτον. Τακτικὴ γραμμὴ τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου ἔξι Αύστραλίας διὰ τοῦ Μαϊάμι πρὸς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην. Δύο ὑπερωκεάνια —τὸ ἔν νεότευκτον— εἰς τακτικὰς κρουαζίερας ἀπὸ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν. Εισήλθομεν εἰς τὸν πλουσιοπάροχον τομέα τῆς Καραϊβικῆς, ὅχι μόνον μὲν ὑπερωκεάνια σκάφη, ἀλλὰ καὶ μὲν τουριστικὰ τῶν ιδικῶν μας θαλασσῶν. Δεν παρελείψαμεν τὴν παρουσίαν καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν μουσουλμάνων προσκυνητῶν οὔτε, δεβαΐως, εἰς τὰς ἀνὰ τὴν Μεσόγειον —τὴν 'Ανατολικὴν καὶ Δυτικὴν— (πρώτη ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Βενετίας ἡ σημαία μας), πυκνάς κρουαζίερας καὶ ἀκόμη πρὸς τὰς Καναρίους Νήσους ἀπὸ τὸ Σαουθάμπτον καὶ τὸν Βόρειον Πόλον!

Κατάπληκτοι οἱ ἄλλοι παρηκολούθουμεν τὴν δραστηριότητα αὐτὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. «Οἱ Ἑλληνες ἀγόραζουν, ήτο ὁ πλέον συνήθης τῶν ξένων μεστικῶν οἴκων πρόλογος, κατὰ τὴν ἐκάστοτε ἀνασκόπησην τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων ἐπιβατηγῶν πλοίων. 'Εφθασαν νὰ προτιμούν αἱ ξέναι ἐτερίσαι τὴν διάλυσιν τῶν πλοίων τῶν εἰπὶ ζημίᾳ στοιχείων, παρὰ τὴν πλώησιν τῶν σημειωθεῖσαν ἀνάπτυξιν τῶν σημαντικῶν πλοίων.

"Ἐλληνας, τοὺς ισχυροὺς ἀνταγωνιστάς. "Ησαν ἔπικινδυνοι.

Καὶ ἐνεφανίσθη μίαν ἡμέραν πρὸ τοῦ κατοπλήκτου βρετανικοῦ κοινοῦ ὁ μεγιστὸν τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας Σέρ Νίκολας Κέϋζερ, ἔξαιρων τὰς ικανότητας τοῦ κ. 'Αντ. Χανδρή εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων. Τὴν συνεργασίαν του, διὰ τὴν σύστασιν κοινοπραξίας τουριστικῶν σκαφῶν ἐπεζήτησαν δύο μεγάλαι ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι!

* * *

Δύσκολος, ὅμως, διαγράφεται ἡ αὔριον. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι τὸ δόλον οικοδόμημα, ὅπερ ὑφερφές ἀνήγερθε χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀρχίζει ἐκ θεμελίων νὰ κλονίζεται. Βάλλεται πανταχόθεν τὸ ἐπιβατηγόν μας πλοίον. Δὲν ἀρκούν αἱ ξέναις δικαιολογημέναι πως, διότι οἱ ξέναις ἀνύνονται τῶν ιδίων τῶν συμφερόντων. 'Αντιμετωπίζομεν καὶ τὴν ἐντύθην δυσφήμησιν, τὰς ἀντιδράσεις καθ' ὅλοκλήρου τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας.

Δύο ὀτυχῆ γεγονότα, η πυρκαὶα τοῦ «Λακωνία» καὶ ἡ καταβύθιση τοῦ «Ηράκλειον», παρέσχον τὴν ἀναπάντεχον εὐκαιρίαν εἰς τοὺς ξένους καὶ τοὺς ιδιούς μας —περιέργως συνειργάσθησαν— νὰ ἐμφανίσουν τὸν ἐπιβατηγόν μας στόλον εἰς κατάστασιν περικλείουσαν κινδύνους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατηγῶν μας στόλον εἰς κατάστασιν περικλείουσαν κινδύνους διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατηγῶν.

Εἴχον παρέθει πως αἱ ἐντυπώσεις ἀπὸ τὸ «Λακωνία». Τὸ ναυάγιον τῆς Φαλκονέρας ήτο τὸ ἔναυσμα μιᾶς ἀνευ προηγουμένου ἐκστρατείας διὰ νὰ ίδωμεν ἀθρόως ἀκυρουμένας τὰς κλεισθείσας ἐπὶ τῶν σκαφῶν μας θέεις ἀπὸ ξέναι ταξιδιωτικὰ γραφεῖα καὶ ἐπαναλαμβανόμενον τὸ σύνθημα τῆς ἀνασφαλείας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ!

* * *

Καὶ ἀγαπτύσσεται, ἀτυχῶς, ὅλη αὐτὴ ἡ ἐκστρατεία τῆς δυσφήμησης, ἐνῷ οἱ 'Αμερικανοὶ προέρχονται εἰς μέτρα, καθαυτὸν ἀπαγορευτικὰ διὰ τὰς κρουαζίερας τῶν ξένων πλοίων εἰς τὴν Καραϊβικήν, ἐνῷ πρόκειται ἐντὸς τοῦ 1968 νὰ ἐφαρμοσθῶν οἱ νέοι κατὰ τῆς πυρκαϊδὲς κανονισμοὶ τοῦ I.M.C.O. καὶ ἐνῷ οἱ 'Αγγλοί διὰ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν οὐσιαστικῶς ἀποκλείουν τὰ πλεῖστα τῶν ξένων τουριστικῶν ἀπὸ τὴν κίνησιν ἐκ τῶν ἀγγλικῶν λιμένων.

'Ανυπέρβλητοι, πράγματι, αἱ δυσχέρειαι διὰ τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγόν, τὸ παρῆλικον σημειώτεον, τὸ ἐπὸ πλοίον ἀσυγχρόνιστον, τὸ μὴ ἀπόδεξμενον, χωρὶς διπάνας σημαντικάς καὶ ἐφ' ὅσον ή κατασκευή του τὸ ἐπιτρέπει, τὰς καθοριζόμενας διὰ τῶν νέων κανονισμῶν περὶ πυρκαϊδὲς καὶ τῆς συμβάσεως τοῦ 1960 μετασκευάς καὶ διερρυθμίσεις.

Αὐτὰ τὰ ἐμπόδια πρώτωσι τούς νὰ ἀνάκρουν τὴν τελευταίως σημειωθεῖσαν ἀνάπτυξιν. 'Αναποτρέπτως τινὰ τῶν σκαφῶν μας

θὰ λάβουν τὴν δόδον πρὸς τὴν διάλυσιν.

Καὶ θὰ χρειασθούν κεφάλαια σημαντικὰ διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν καλυτέρων, κεφάλαια ποὺ δὲν διαθέτει ὁ 'Ελλην ἐφοπλιστής, προκειμένου μάλιστα περὶ πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ ἐκμετάλλευσις εἶναι καὶ προβληματική, λόγω τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ἀπὸ μέρους διαφόρων χωρών —τῶν περισσότερων.

Καὶ ὡς νὰ μὴ ἥρκουν αἱ ξέναις δυσχέρειαι, ἔχομεν καὶ τὰς ἐντύθην, λόγω τῶν ἀχαρακτηρίστων ὑπερβολῶν τῶν γνωστῶν μας κυρίων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ὅλα καὶ τῶν ὑπερμέτρων ἀπαιτήσεων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, αἵτινες ἀπαιτήσεις μέλλουν νὰ προκαλέσουν ἐπιβάρυνσιν εἰς τὰς διπάνας κινήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ, ώστε νὰ κάσῃ τοῦτο τὸ μόνον ποὺ τοῦ ἀπέμεινε, τὴν συναγωνιστικὴν του ικανότητα.

* * *

Χωρὶς ὑπερβολήν τινα οὕτω διαγράφεται η θέσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας πλοίου —τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν καὶ τῶν τουριστικῶν. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν διὰ τὴν ἐπιβίωσίν του. Πῶς θὰ ἀντιπαλαίσῃ κατὰ τῶν δυσχερειῶν, ὅταν αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος, μὴ συναισθανόμενον τὰς ὑποχρεώσεις του πρὸς ἓνα κλάδον τῆς Ναυτιλίας μας, τόσα ἀποδίδοντα, ὅδιασφορέει διὰ τὴν τύχην του;

Τρεῖς πρὸ ἡμῶν πρόσφατοι ἀποδείξεις, ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς: Τὰ «τσάρτερες» ἀρπολάτα, τὰ ὅποια δὲν ἐπαισυναν νὰ συμπέταξουν εἰς τὴν ἔξι 'Αμερικῆς κίνησιν, παρὰ τὰς διαθεσιώσεις τῶν ἐκάστοτε κυβερνήσεων. Αἱ σπασμωδικαὶ ἐνέργειαι τῶν ἀνευθυνούπειθων τῆς Διευθύνσεως «Ἀσφαλείας» της Ναυτιλίας καὶ τῆς 'Επιθεωρήσεως. 'Η τρίτη ἀπόδειξις ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας, τὰς καθιστώσας τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καὶ λόγω τοῦ παρηλίκου του, ἀντιοικονομικόν.

* * *

'Αλλ' αἱ ίδιωμεν καὶ ποῖαι αἱ ἀμέσως ἐπιβαλλόμεναι, βάσει τοῦ νέου Νόμου, ὑποχρεώσεις τῶν ξένων ἐπιβατηγῶν, ἀπίνατα κατευθύνουσι τῆς τουριστικῆς κινήσεως ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων πρὸς τὴν Καραϊβικήν ή καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνουσι καὶ ποῖαι αἱ διὰ τὴν νέας συμβάσεως περὶ προλήψεως τῆς πυρκαϊδὲς, θεσπιζόμεναι ἀπὸ τοῦ 1968 διατάξεις.

'Εν πρώτοις ἔχομεν τὰς οἰκονομικὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες θὰ ἀνελάμβανον ἔξι 'Αμερικῆς κρουαζίερας διὰ τὴν Καραϊβικήν ή ἀλλοχοῦ. Δὲν ἀρκεῖ η ἀσφάλισης τῶν ἐπιβατηγῶν, ἐφ' ὅσον ήταν θέτη περιστροφήν τινα ὅσον ἀφορᾶ τὴν πλήρη εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου, εἰς περίπτωσιν ἀτυχηματικοῦ διὰ τὴν προδίζμωσιν τῶν παθόντων. 'Η κατασκολική χρηματικῆς ἡ τροπεζικῆς ἐγγυήσεως προβλέπεται (20 χιλ. δολ. δι' ἐκάστην θέσην ἐπιβατηγοῦ σκάφους, μέχρι τῶν 500,

Ο.Α.Π., ότι αἱ δεξαμεναὶ του θὰ ἀπασχοληθοῦν συνεχῶς καὶ καθ' ὅλον τὸ ἔτος ἀπὸ τῆς ἐπιβατηγίας; "Ἄν πιστεύουν τοῦτο, οὐκάλλων ται. "Ἄν, ὅμως, νομίζουν, ότι θὰ ὑπάρχουν χρονικά πειρώδια, κατά τὰ ὅποια αἱ δεξαμεναὶ τοῦ Ο.Α.Π. θὰ ἡδύναντο να δεχθοῦν καὶ μὴ ἐπιβατηγὰ σκάφη, ἐπίσημα σφάλλονται, διότι ποιος εἶναι ἐκείνος, ὃ ὁ ποιος θὰ θελήσῃ νὰ φέρῃ ἐδῶ τὸ πλοΐο του πρὸς δεξαμενισμόν, ὅταν τὴν ὕδραν τηρούμαντικήσεως του πρὸς τὴν δεξαμενὴν δυνατὸν νὰ εἰδούσωποιηθῇ, ότι αὕτη διετέθη δι' ἐπιβατηγόν;

Διοικησις σημαίνει πρόβλεψιν. Καὶ Ἐλεύθερον ἡ πρόβλεψις καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς διαθέσεως τῶν δεξαιώνων. Ὡτὸν καὶ αὐτὸν ἔνα από τὰ σπασμαδικά μέτρα, τὸ ὅποια ὑπὸ τὸν ἐφιάλτην τοῦ Ἑράκλειου, λεγόμενον τὸ ἐπιμηκιώς σκεπτόμενον Ὑπουργεῖον τῆς Ἀκτοπλοΐας.

ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΟΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

Υπερεπτακόσια είναι τα έλληνικης ιδιοκτησίας σκάφη της Ακτοπλοΐας και τα μεσογειακά, έπιβατηγά και φορητά. Πλούτος δείχνει τη Οικονομία μας άποτελον. Διασφαλίζουν τάς συγκοινωνίες, τάς μεταφοράς είναι κύρια οργανώσα της τουριστικής μας προσπαθείας· έντευθεν διευθύνονται· συνάλλαγμα είσχουν από τούς ναύλους των μεταξύ τρίτων χωρών· είκοσι περίπου χιλιάδες άτομα άπασχολούνται.

Καὶ οἱ ἀνάκτορει δι' ὀδόλκηρον αὐτὸν τὸν στόλον, διὰ τὸν ὅποιον οἰαδῆποτε χώρα θάτι ὑπερηφανεύετο, ἀγχῶδες τὸ πρόβλημα τοῦ ἐδὼν δεξαμενισμοῦ τῶν σκαφῶν. "Οσα ταξιδεύουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀναγκαστικῆς δεξαμενίζονται καὶ ἐπισκευάζονται εἰς τοὺς ζένους λιμένας. Χάνει οὕτω πολλὰ ἡ Οἰκονομία μας. Ἐκεῖνα, τούναντίον – τὰ μικρότερα – τὰ ὅποια δὲν ἔκτεινουν τοὺς πλόας των εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀνάζητούν ματαιώς τὴν ἐδὼν δεξαμενήν. Καὶ αὐτὴ δὲν προσφέρεται. Εἶναι ἀπίστευτος ἡ ταλαιπωρία τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ μικρὰ μόνιμος τοῦ Ο.Α.Π. δὲν ἔξαρκει ὅπωδήποτε. Ἡ παλαιὰ ἑσχάρα τοῦ Βασιλειάδη διελύθη. Ἡ τῆς Σύρου δὲν είναι ποτὲ διαθέσιμος, ἀν καὶ πολὺ μεγάλη διὰ τὰ μικρὰ σκάφη καὶ τὸ Πέραμος, δὲν ἔχει τὰ μέσα νὰ δεχθῆ σκάφη πολλὰ δεξαμενισμόν, πολὺ δὲ περισσότερον δι' ἐπισκευάς. Τὰ ἔκει ναυπηγεία, είναι ἀπησχολημένα μὲ τὰς ιδίας των κατασκευάς.

Καὶ συνεοτήθη, εύτυχῶς, μία νέα ἐπιχείρησις ἐπισκευαστική, μὲ τὰς πλέον συγχρονισμένας ἔγκαταστάσεις, ήτις ἀφοῦ ἀνέλθει τὰ παλαιὰ μηχανουργεῖα Ροντήρη, ἐπέξετεν τὸν πρός τὴν ὁκτήν χώρον τῆς, κατεσκεύασθε μίαν εὐμεγέθη προβλῆτα καὶ μίαν ἐσχάρον διὰ τὰ μικρὰ πλοῖα, τὰ «ὅρφανα», ὅπως τὰ ἀποκαλούν οἱ πλοιοκήται των. «Εἶχε προγραμματίσει καὶ μίαν δευτέραν, με-

γαλυτέραν, ίκανήν νά δεχθῇ καὶ σκάφη ἐπι-
βαστηγά καὶ φορτηγά μέχρι δύο χιλιόδων
τόννων. Τὸ πόρδημα διὰ τῶν δύο αὐτῶν ἐ-
σχαρῶν, ἐπιλύεται κατά τὸν καλύπτερον τρό-
πον. Καλύπτονται αἱ ἄμεσοι ἀνάγκαι τῆς
μικρᾶς Ναυτιλίας μας.

Καὶ ὅμως, τὸ Ὑπουργεῖον Βιομηχανίας (ἀκουσον, ἀκουσον) ἡ παγορεύει τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐσχάρων αὐτῶν. Ἀδικιφορεῖ διὰ τὰς ἀνάγκας ἑ- νός στόλου ὀλοκλήρου, τάξ παραγωγικάς σημειωτέον, ἀδικιφορεῖ διὰ τὸ ἔργον ποὺ θὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν Οἰκουμενίαν αἱ ἐδώ διε- νεργούμεναι επισκευαὶ τῶν πλοίων μας. Πα- ραλογίζεται, ἀσφαλῶς. Καὶ τὸν παραλογι- σμὸν πρέπει νὰ τοῦ τὸν ὑποδείξουν αὐτοὶ οἱ ταλαιπωρούμενοι ἀπὸ τὴν παντελῆ ἔλλειψιν δεξιαιμενῶν ἐφοπλισταί. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπι- μελητηρίον διεμαρτυρήθη ἡδη διὰ τὰς πα- ρεμβαλλομένας ἀντιδράσεις. Θὰ ἔχειαζότε, Ἰωάς, δραστηριωτέρα ἐνέργεια. 'Η συγκέν- τρωσις εἰς μίαν γενικήν συνέλευσιν, ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ ἡ ἔκδοσις ἐνὸς ψη- φίσματος, ὅπερ θὰ ἐπειδίδετο ἀπὸ αὐτοὺς εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. Εμε- θα δέβαιοι, ὅτι θὰ συναντήσουν τὴν κατανό- ησιν. Αἱ ἀντιδράσεις δὲν θὰ ἀνακόψουν τὴν καλὴν προσπάθειαν, ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος θὰ παύσῃ νὰ τὰς μίοθετῃ.

ΠΟΥ Η ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ;

Τὸ ισταπλινὸν φορτηγὸν «Χασχλόσχω», 1.338 τόνων, αὐτανδρὸν ἐβυθίσθη τάς τε λευταὶς ἡμέρας τοῦ Ἰανουαρίου ἔζωι τῶν ἀκτῶν τῆς Σαρδηνίας. Ἐξέπεμψε τὸ S.O.S., χωρὶς ὅμως νὰ τούῃ δοθείας ἀπὸ τὸ μόλις νέο μείλια ἀπέχον τὸ κινδυνεύοντος σκάφους νέοτεκτον γερμανικὸν δεξαμενόπλοιον «Σαιν Μιχαέλις» 45.000 τόνων.

Διεμπαρτυρήθη είς τὴν γερμανικὴν κυβέρνησιν τὸ Ἰσραὴλ διά τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀπό τὸν πλοιαρχὸν περιφρόνησιν καθήκοντος ιεροῦ, περιφρόνησιν τὸσον ἀπάδουσαν πρὸς τὰς ναυτικὰς παραδόσεις. Καὶ ίδοι ἡ ἀπό μέρους τῆς γερμανικῆς κυβερνήσεως ἀνταπόκρισις: 'Αντικατεστάθη ἀμέσως ὁ πλοιαρχὸς τοῦ δεξαμενοπλοίου. Ἐπανήλθεν εἰς τὸ Ἀμβούργον καὶ παρεπένθη εἰς τὸ ἄρμοδιον ἀνακριτικὸν συμβούλιον. Βαρυτάτῃ ἡ κατηγορία τῆς μὴ παροχῆς δονθείας εἰς κινδυνεύοντα πλαόνιον.

Ο πλοίαρχος ἐδικαιολογήθη, ὅτι τὸ πρῶτον ληφθὲν σῆμα ἡτο συγκεχυμένον καὶ μετὰ τρεῖς ὥρας καθωρίσθη ἡ θέσις τοῦ ναυαγίου.

⁷ Ήτο πλέον ἀργά. Τὸ σκάφος εἶχε βυθίσθη.
Σύγκρισιν ἐπιδέχεται, μῆπως, ἡ ἄμεσος ἑνέργεια τῶν γερμανικῶν ὄφρων πρὸς τὰς ἔδων σπουδαιώσισας ἐγκληπτικάς παραδεί-
ψεις διὰ τὴν διάσωσιν τῶν ἀτυχῶν θυμάτων

τὸ «Φαιιστός» καὶ τὸ «Ἐσπερος»— παρεσχέθη. Πλείστοι δύο ναυαγοί θά διεσώζοντο, ἀν ἐσπευδόν εἰς βοήθειαν.

Τὸ μὲν «Φαιστός» δὲν διετήρει φυλακήν εἰς τὸν ἀσύρματόν του καὶ δὲν ἔλαβε τὸ S.O.S., τοῦ δὲ «Ἐσπερος» ὁ πλοίαρχος ἐλά-
βε μὲν τὸ σῆμα μετά τινα καθυστέρησιν ἀπό τὸν ἀσύρματισθν τοῦ σκάφους, πλὴν ἀντέ-
μετώπιζεν, ὡς ισχυρίσθη, τὴν τρικυμίαν διὰ τὸ ιδιόν του σκάφος καὶ δὲν ἥδυνατο νὰ πα-
ράσχῃ βοήθειαν εἰς τὸ ἔξαποστεῖλαν τὸ ἀ-
γωνιώδες καὶ υποτατόν σῆμα «Βιθύζομεθα!

Καὶ οἱ τοῦ Ὑπουργείου μας «ἄρμόδιοι»;
Απαθείς παρέμεινας πρὸ τῆς τοιαύτης κα-
ταφώρως ἀξιοποιούν διαγωγῆς τὸν δύο πλοι-
άρχων. Ποῦ αἱ κυρωσίες; Παρεπέμφθησαν
εἰς Ἀνακριτικὸν Συμβούλιον; Οὐδὲ αὕτη ἡ
ἐκθεσις Δενεζάκου ἀναφέρει τι, ἐξ ὅσων γνω-
ρίζουμεν, ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ.

Έπιενέχεται την σύγκρισιν ή ένεργεια των γερμανικών όρχων, έναντι τῶν ίδιων μας χρυσοποιητών κυρίων, τῶν ἀξιόποτων πάντας που διειθύνουν τὰ ναυτιλιακά μας πρόγυματα;

Ἐάν υπῆρχε Κράτος σεβόμενον τὴν ἀποστολήν του, αὐτὸι ὅλοι οἱ προϊστάμενοι τῶν ἀρμοδίων Διευθύνεων τοῦ Ὑπουργείου, θὰ εἶχον τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ὑπουργείου, ὅπως καὶ ἔκεινος —ποιοῖς; — ποὺ παρέσχε τὴν ἄδειαν διὰ σῆματος νὰ ταξιδεύῃ τὸ «Φαιστός» μὲ ἔνα ἀσυρματιστήν. Οἱ πλοιαρχοί, ἐπίσης, τῶν ὥσων δὲν προσέτρεψαν εἰς δονήθειαν πλοιών, θὰ εἶχον ήδη παραπεμφθῆ εἰς τὸ ἀρμόδιον Συμβούλιον. Πολλοὶ ναυαγοὶ θὰ ἐδώζοντο, ἂν ὅλοι ἔχετελον τὸ καθῆκον των. Πλείστοι ὅσοι δὲν ἐπνίγησαν, ἀπέθανον, ὅπως διαπιστούται ἐκ τῶν ἀνακρίσεων, ἀπὸ ψύχιν.

ΠΕΙΣΜΑ ΚΑΙ ΑΓΝΟΙΑ

Πρόξενος μεγάλης καὶ πολυτημέρου ταλαιπωρίας ἔγενετο ὁ τηρῶν τὸ νησοδίον τοῦ Αιμεναρχείου Πειραιώς. Εύτυχῶς δὲ, χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τῶν προϊστορικέννων αὐτοῦ, ἡ αὐθόκιτης γνώμη του δὲν ἐτεκράπτεται καὶ οἱ πλοιοκτήται ἀπέφυγον σοδερωτάτας ζημιάς.

Ἐν τούτοις, τὸ ζῆτημα δὲν δύναται νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήτον. Είναι δυνατόν νὰ ἐπαναληφθῇ καὶ νὰ θέση εἰς κίνδυνον τὸ καθεστώς τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων. Διότι περὶ τούτου ἀκριβῶς πρόκειται, ὅπας ὁ νηλόγιος, σχγνωστὸν διατί, καὶ παρὰ τὴν ρητὴν καὶ σαφεστάτην διατύπωσιν τοῦ κειμένου τῆς Ἑγκριτικῆς Πράξεως τοῦ φορτηγού «*Aptemius*», ἔζητει πεισμόνως νὰ τοῦ προσκομισθῇ *bill of sale* τοῦ πλοίου.

Σαφώς καὶ κατὰ τρόπον μὴ καταλείποντας περιθώρια ἐρμηνεῖων ἡ Ἐγκριτικὴ Πρᾶξις διαλαμβάνει, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν δικαίωμα νὰ πωλοῦν τὸ πλοῖον τῶν «ἄνευ ἀδείας τινὸς ἢ ἐγκρίσεως οἰστροῦ πλοηπότε οὐλληνικῆς Ἀρχῆς εἰς ἀλλοδαπούς, φυσικά ἢ νομικά πρόσωπο». Πέραν τούτου, σαφώς ἐπίσης δρίζεται, ὅτι ἡ ἐπὶ σκοπῷ ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τοῦ πλοίου διαγραφή τούτου ἐκ τῶν ἐλληνικῶν νηδολογίων «ἐπέρχεται αὐτοδικαίως ἐπὶ τῇ ἐγγράφῳ δηλώσει τῷ πλοιοκτήτῳ».

Οι πλοιοκτήται είχον έξοφλήσει τάς πρός τὸ Δημόσιον καὶ τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρέωσεις τῶν καὶ κατέθεσαν τὴν σχετικὴν περὶ ἔγγραφῆς τοῦ πλοίου αἵτησιν, λόγῳ πωλησεως αύτοῦ εἰς Ἰάπωνας, δηλαδὴ εἰς ὑπέρκοσους κράτους περιπλανωμένου μετοξὺ τῶν χωρῶν πρὸς τὰς ὄποιας ἐπιτρέπεται ἡ πώλησις ἐλληνικῶν σκαφῶν.

Παρά ταῦτα, ὁ νηολόγος Πειραιών ἐξῆτη σὺν προσκομισθῇ τὸ πωλητήριον συμβόλαιον. Ματίων τοῦ παρείχοντος καὶ ζητούμενας ἔχγηστες καὶ πληροφοριαί. Ματίων τοῦ ἐπεστήθη ἡ προσοχὴ ἐπὶ τοῦ κειμένου τῆς Ἑγκριτικῆς Πράξεως. Ματίών παρενέθησαν οἱ κ.κ. ὑπόλιμενάρχης καὶ λιμενάρχης. Ἐπρόκειτο πλέον περὶ τείσματος — ἢ περὶ ἀγνοίας — διότι ὁ νηολόγος ἐστάθη ἀνένδοτος.

Κατέφυγον οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται εἰς τὸ Ὑπουργεῖον καὶ ἔχηγησαν ὅτι ἐνώ

THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)
CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

General Manager : R. S. FORT

Telephone : ROYal 8961

WEST END LONDON

ἡ διογραφὴ τοῦ πλοίου ἐπέρχεται αὐτὸδικαίως ἐπὶ τῇ ἑγγράφῳ τῶν δηλώσει καὶ ἡ πώλησις δὲν ὑπόκειται εἰς ἀδειάν τινα ἢ ἔγκρισιν, ἡ ἐπιμονὴ τοῦ ηγούμενού νὰ ζητῇ πλέον τῶν σωσῶν ἐπιβάλλει ἡ Ἑγκριτική Πράξις, ἀποτελεῖ οὐθαίρετον καὶ «ντέ φάκτο» παρεμβολὴν προϋποθέσεων ἀνυπάρκτου. Οἱ πλοιοκτῆται ἑγγράφοιν καλῶς τὰ τῆς Ἑγκριτικῆς πράξεως, δέσσει αὐτῆς καὶ συνεψώνται τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου, ἡ δόπια, ὅμως, ἐκινδύνευσε νὰ ματαιωθῇ ἐκ τῆς ἀρνήσεως τοῦ ηγούμενού νὰ χορηγήσῃ τὸ πιστοποιητικὸν διαγραφῆς. Καὶ μόνον κατόπιν ἐντολῆς τοῦ Ὑπουργείου — πιστοποιούστης τρόπον τινὰ τὴν πώλησιν — ὁ τηρῶν τὸ ηγούμενον ἐδέχθη νὰ καταχωρήσῃ τὴν πράξιν διαγραφῆς τοῦ ἄπαντα πᾶ.

Ο «εὑθύς δῆλοι» ὅτι, παρ' ὅλους τοὺς ἀγώνας καὶ τοὺς κόπους νὰ καθιερωθῇ μία εὔμενής πρὸς τὸ συνεχῶς τολαιπωρούμενον Ἑλληνικὸν πλοίον κρατικὴ πολιτική, δὲν ὑπάρχουν τὰ καταλλήλως καταπιστέμενον κρατικὰ ὅργανα διὰ νὰ τὴν ἑφαρμόσουν. Ἀγνοεῖται, δυστυχῶς, ὅτι χάρις εἰς τὰς ἀπόλυτον ἐλευθερίαν πωλήσεως τῶν πλοίων, τὴν δόπιαν καθιέρωσαν αἱ Ἑγκριτικαὶ Πράξεις — «Παλλάδιον» τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς ἀπεκλήθησαν — ἐπλούτισθη τὸ Ἑλληνικὸν ηγούμενον — καὶ ἀπέκτησε τόσον σοφαρὰ καθῆκοντα διὰ τοῦ ηγούμενος Πειραιῶς — διὰ τῆς προσθήκης ἐκατοντάδων φορτηγῶν πλοίων. Εἰναι δὲ ἀκτανόντον διατί, οἱ τεταγμένοι πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων παρεμβάλλονται τόσον ἀπροσδοκήτως καὶ προκαλοῦν ἑκεῖ ὅπου δὲν ὑπάρχουν ζητήματα, ἐνῷ καθῆκον αὐτῶν εἰναι, ὅταν ἀλλοθεν ὑποκινοῦνται τὰ ζητήματα, νὰ σπεύδουν εἰς τὴν ἐπίλυσιν των. Νὰ προστεύουν, ὀφείλουν, τὸ πλοίον. Νὰ τὸ διευκολύνουν, πολλῷ μᾶλλον, ὅταν οὐδὲν — ἀπολύτως οὐδὲν — συμφέρον τοῦ Δημοσίου ἡ ὄλλου τινος θίγεται.

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΠΗΓΗ ΖΩΗΣ

Τὴν σημασίαν τὴν δόπιαν τὸ πλοίον ἔχει, ὅχι μόνον δι' ἡμάς, ἀλλὰ διὰ πάντα ναυσιδίου λαούν, οἱ πάντες γνωρίζουν, ἀνέλυθη δὲ αὐτὴ ἡμεριστωμένως εἰς εἰδικήν μελέτην, δημιουρεῦσαν εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 15ης Ιανουαρίου. «Οσα δύως καὶ ἀνγραφοῦν ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, θὰ εἶναι ισως ὅλιγα — ἡ καὶ πιθανῶν πάλιν εἰναι νὰ ἀποτελοῦν ἀσκοπον φυλαρίαν, ὡς ἀποδεικνύουν ἔξι μόνον στίχοι ἐνὸς οἰκονομικοῦ συγγράμματος τῶν ἀρχῶν τοῦ 17ου αἰώνος. «Ἐχει τὸν τίτλον: «Ἄειδουν τὰ ἐπαγγέλματα καὶ ἑγράφη τὸ 1615 ἀπὸ κάποιον Ρόμπερτ Κέϋλλ, ἀσχολεῖται δὲ μὲ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Ἀγγλίας κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην, ὅτε καὶ ἥρχιζαν νὰ τίθενται τὰ θεμέλια τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας. Ὑπάρχουν σήμερον ἀποδειγμένως τέσσαρα μόνον ἀντίτυπα τοῦ βιθλίου αὐτοῦ, ἐν ἑκατὸν πολὺών ἐκτίθεται εἰς τὰς προθήκας τοῦ Βρετανικοῦ

Μουσείου. Καὶ ἀφιερώνει ἔξι μόνον στίχους διὰ τὴν Ναυτιλίαν — οἱ δόπιοι πιθανῶν νὰ λέγουν δι' αὐτὴν περισσότερα ἀπὸ δύο θά δημονάτων νὰ γραφοῦν εἰς συγγράμματα δόλοκληρα. 'Ιδού, κατὰ μετάφρασιν, οἱ στίχοι αὐτοῖ:

«Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰ πλοῖα, ἐφαρμόζεται αὐτὸν ποὺ οἱ πάντες γνωρίζουν καὶ οἱ πάντες δύνανται νὰ εἴπουν: Εἶναι τὰ σπλα μας. Εἶναι τὰ σπλα μας. Εἶναι ή δύναμίς μας. Εἶναι τὰ κέρδη μας. Εἶναι τὸ πολίτης δι' αὐτῶν καθίσταται πλούσιος. Τὸ κράτος δι' αὐτῶν ἀποκτᾷ ισχύν. Δι' αὐτῶν ὁ Βασιλεὺς δοξάζεται. Καὶ, μὲ μίαν λέξιν, χάρις εἰς αὐτά, κατά τινα τρόπον, δοι ἡμεῖς ζῶμεν, τὸ Κράτος υπάρχει καὶ δοι Βασιλεὺς βασιλεύει.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Συστολὴν καὶ ὅχι ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν τῆς ἑλευθέρας ναυλαγορᾶς, ὅπου, ὡς γνωστόν, κλείονται αἱ ναυλώσεις τῶν τράπεζων ἐπρού φορτίου, προσδέπον οἱ ναυλωμεστίται τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης, τῶν δύο αὐτῶν παγκοσμίων κέντρων ναυλώσεων.

Καὶ οἱ λόγοι: «Η ἀθρόα ναυπηγήσις μεγάλων μπάλκ κάρριερ — ἀνω τῶν 40 χιλ. τόννων — καὶ ἡ ἀνάπτυξησμένη τάσις διακρίσεων σημαίας.

Αύτὰ τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ, μὲ τὴν μεγαλύτεραν μεταφορικὴν ίκανότηταν καὶ ταχύτητα, τὴν εύρυτεραν ἀκτίνα δράσεως, τὴν ταχυτέραν φορτεκφόρτωσιν καὶ γενικώς, τὸ κατώτερον κόστος κινήσεως κατ' ἀναλογίαν δύκου μεταφερομένου φορτίου, διεγίρουν τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρηματικότητα. «Ἐντεῦθεν καὶ αἱ ἀθρόαι ναυπηγήσεων.

«Ἄν καὶ δὲν εἶναι, πρὸς τὸ παρόν, προτομασμένοι δοι οἱ λιμένες τοῦ κόσμου νὰ δεχθοῦν τὰ μεγάλα αὐτὰ πλοῖα, δὲν ὑπάρχει ἀμφισθοῖ, ὅτι δύσημέραι θὰ κατακτήσουν τὸ μέγιστον ποσοστὸν τοῦ δύκου τῶν μεταφερομένων εἰς χώμα φορτίων. Οἱ λιμένες ἔκσυγχρονίζονται, τὰ θυμίσματα τῶν αὐξάνουν, νέαι προβλήτες κατασκευάζονται διὰ τὴν μαζικήν τῶν φορτίων φορτεκφόρτωσιν.

«Ἄξιοςημέίστον, δῶμας, εἶναι τὸ γεγονός τῆς προναυλώσεως διὰ πολλὰ ἐπὶ σκαφῶν εἰδικευμένων δι' ὥρισμένας μεταφορᾶς ἀπὸ τὰ μεγάλα διομηχανικὰ συγκροτήματα. 'Εκμισθώντων τὰ οῦτα ναυπηγούμενα σκάφη η κατασκευάζουν ίδικά των.

Καὶ αἱ συμφωνίαι αὐτοὶ συνάπτονται κεκλεισμένων τῶν θυρῶν εἰς τὰ γραφεῖα τῶν δύο συμβαλλομένων μερῶν, τοῦ διομηχάνου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. 'Ο ναυλωμεστίτης συχνότατα ἀποστάζει καὶ αἱ ναυλώσεις οὐδὲ καν ἀνακοινοῦνται. 'Η ἐλευθέρα ναυλαγορᾶ ὑφίσταται τὸ ἀντίκτυτον. Τὸ μὲν παύσον αἱ μεγάλαι διομηχανίσαι — μεταλλουργικαί, χημικαὶ κλπ. — νὰ ἐνδιαφέρωνται διὰ τὰς μεταπτώσεις τῶν ναυλών, τὸ δὲ διὰ τῶν πολυ-

ετῶν ἐκμισθώσεων αὐτῶν — μέχρι καὶ 20 ἔτῶν — ἀσκεῖται ὑποτιμητικὴ πίεσις εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τέλος, μόνον ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα εὐρυτέρας ἐπιφανείας, εἶναι εἰς θέσιν νὰ καλύψουν μεταφορικάς ἀνάγκας, ὑπολογιζόμενας συχνά εἰς ἐκάστην περίπτωσιν εἰς ἐκαπομμύρια τόννων.

Παρατηρεῖται, ἐξ ἄλλου, ὅτι τὰ τελευταῖα αὐτὰ ἔπι ἡ ρευστότης τῶν πολιτικοῦ οἰκονομικῶν πραγμάτων τοῦ Κόσμου, ἀκόμη καὶ αἱ θεομηνίαι ἡ ἀνώμαλίαι εἰς τὴν κατὰ χώρας παραγωγὴν ἐκτάσεως ἀξιολόγου, ἔπαισαν πλέον νὰ ἔχουν τὸ ἀνατιμητικὸν τῶν ἀντίκτυτων εἰς τὴν ναυλαγοράν. Οἱ φορτωταὶ δὲν πανικούσανται, ὅπως κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας καὶ τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ.

Καὶ φέρεται ὡς παράδειγμα τὸ Βιετνάμ. Προεβλέπετο ἡ ἐκ τῆς μεγάλης ζητήσεως χωριτικότηος — 375 πλοῖα ἀπασχολούνται — ἀνατιμησίς τῶν ναυλών. Πρὸς στιγμὴν ἐσημειώθη αὕτη, διὰ νὰ ἐπινέθη ἡ ναυλαγορᾶ εἰς τὰ γνωστά χαμηλὰ ἐπίπεδα. Οὔτε αἱ ἐπείγουσαι μεταφοραὶ στηρών πρὸς τὴν Ινδίαν εἰχον τὴν ἐπίδρασιν τῶν. 'Ασφαλῶς, θά ἡτο χριστότερα ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς ἀντὶ τοῦ ξελείποντος.

Καὶ τέλος, αὐτὴ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ρωσικοῦ στόλου, ἡ ἀπόκτησις πλοίων περισσότερων ἀπὸ τὴν Ινδίαν, τὸ Πακιστάν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, ἡ ἐπίμονος προσπάθεια διὰ τὴν ἐπάρκειαν εἰς πλοῖα, δοιαὶ αὐταὶ αἱ ἀπό τινων ἔτῶν σημειούμεναι τάσεις, προκαλούν τὴν κατὰ ποσοστὸν δόλεν αὐξανόμενον διαφύλαξιν τῶν φορτίων διὰ τὰ ίδια πλοῖα ἐκάστης χώρας καὶ τὸν παραμερισμὸν τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς, ὅπως καὶ τῶν ἐλευθέρων πλοίων, τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν.

ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑΝ ΤΩΝ

Πρὶν προλάβωμεν νὰ προπέμψωμεν τοὺς διὰ δευτέραν φοράν ἐπισκεφθέντας τὴν Ἐλλάδα ἀντιπροσώπους ἀγγλικῶν ναυπηγείων, «καλωσορίζουμε τὴν ἄφιξιν πολυμελούν, ἐπίσης, ἀπόστολῆς ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν ἴταλῶν, αὐτὴν τὴν φοράν, ναυπηγείων.

Ἐρχονται διὰ τὸν ίδιον σκοπόν, ποὺ ἐκίνησε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν γερμανικῶν, τῶν ιαπωνικῶν, τῶν ἀγγλικῶν καί, ὡς ἔχομεν λόγους νὰ ποτεύουμεν καὶ τῶν ἀμερικανικῶν κατασκευαστικῶν διομηχανιῶν. Διὰ τὴν προσφορὰν τύπων πλοίων, τὰ δόπια — ὅπως τὰ Ιαπωνικὰ «φρήντομ» — θὰ ήδηνοντο νὰ ἀντικαταστήσουν τὰ πρὸς τὴν «δύσιν» τῶν δένδυντα προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

Καὶ οἱ γείτονές μας 'Ιταλοὶ ἐξήτησαν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὸν Πρέσδρον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ θὰ ἔχουν ἐπαφάς μετα τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου καὶ με ἐφοπλιστικοὺς παράγοντας. Οἱ ἀντιπρόσωποι οὗτοι ἔρχομενοι εἰς ἀμεσωτέραν ἐπαφήν μὲ τὸ ἐδῶ ἐφοπλιστικὸν στοιχεῖον, θὰ μορφώσουν ἀσφαλῶς τὴν ίδιαν γνώμην, ποὺ ἐσχημάτισαν καὶ οἱ πρόδρομοί των. Πρῶτον μὲν

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors

I. A. T. A. Agents

30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"
Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ότι δύείλουν νά έμφανίσουν ώλοκληρωμένον ύποκατάστατον τύπον φορτηγού σκάφους, τών 13 - 15.000 τόνων Δ.Λ. Δεύτερον, ότι πρέπει, πέραν τών τεχνικών νά υπάρχουν και οικονομικοί όροι, οι οποίοι νά καθιστούν τό ιταλικόν φορτηγόν συναγωνίσιμον, ξεναντί π.χ. τών ισπανικών κατασκευών. Τρίτον, ότι θα ύποχρεωθούν νά έξετασουν πώς θα καταστή δυνατόν νά αποφύγουν τήν περίφημον έκείνην «Collateral Security» ή τούλαχιστον νά την περιορίσουν εις τα κατώτατα δυνατά όρια. Τέλος, αποφασιστικόν στοιχείον διὰ την προτίμησιν τών ιταλικών ναυπηγείων, θα απετέλει ή παροχή — πέραν τών άνωτέρω — και προθεσμών μεγαλύτερων τών δέκα έτών, διὰ την έξοφλησιν τών ένυποθήκων ύπερ τών ναυπηγείων χρεών τών πλοίων.

Εἰς τὰ σημεῖα αὐτὰ συνοφίζονται κατ' ἄρχην τὰ κίνητρα, πού θά ήδην αντοῦ νὰ ὁδηγῆσουν τοὺς Ἐλλήνας ἐφοπλιστὰς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, εἴτε ταύτα ήσαν τῆς γείτονος Ἰταλίας, εἴτε τῆς Ἀγγλίας, εἴτε ἄλλης οἰασδήποτε χώρας. Διότι, ὅπως ἔτοις ισθῇ ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν, οἱ μὲν ἴσχυροι ἐλληνικοὶ ἐφοπλιστικοὶ οἶκοι οὔτε των ή ἄλλων θά μνηθοῦν ἐνώπιοι ή ἀργότερον νὰ ὑποκαταστήσουν τὰ παλαιά διά νεοτεύκτων πλοίων. Ἄλλ' ὁ μεγάλος ἀριθμὸς τῶν παρηλίκων σκαφῶν, ἀνήκει εἰς ἐφοπλιστικὰ μικρᾶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας. Αὐτοὶ δέν δύνανται νὰ ἐπωασθοῦν δυσβάστακτα χρέη, οὔτε νὰ μηδενίσουν τὰς οἰκονομίας των διά τῆς παραγγελίας ἐνός νεοτεύκτου φορτηγοῦ. Δι' αὐτοὺς ἐλλοχεύει συνεχῶς ὁ κίνητρος τῆς ἀσταμάτητου ἐκ τῶν προτέρων ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς «τράπου». Καὶ ή ναυλαγορά, πρὸς τὸ παρόν, δὲν εύνοει τὸ ἔχειρημα τῆς παραγγελίας ἐνός ἀκριβοῦ, ὅπωσδήποτε, σκάφους.

Ό ομιλητής συνέχισε την απόφαση της προκαταβολής της παραπομπής στην Εθνική Δικαιοσύνη για την απόδοση της δίωσης στην περιοχή της Καστοριάς.

Καλῶς, λοιπόν, νά δρίσουν και οι Ἰταλοί ναυπηγοί. Είναι εύπροσδεκτοί. Θα ἀκούσουν σσα ἐν συντομίᾳ, ἀναφέρονται εἰς τὸ σημείωμα αὐτό.

ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Εις τὰς ἄρχας Φεβρουαρίου συνήλθον εἰς
"Αμστερνταμ εἰς ἀνεπίσημον σύγκεψιν οἱ ἄρ-
χηγοὶ τῶν ἀντιπροσωπειῶν, αἵτινες συμμε-
τέχουν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβούλευτικὴν
'Ομάδα καὶ συνεζήτησαν, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐπὶ
τῆς πρητεράς στάσεως τῶν ἔνδεκα ναυτιλια-
κῶν χωρῶν ἔναντι τῆς ἀμερικανικῆς νομοθε-
σίας, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐπὶ τῆς δελτιώσεως τοῦ
θεσμοῦ τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν.

Εις σχετικό διάθημα περὶ ἀναθεωρήσεως τῆς ἀμερικανικῆς νομοθεσίας αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀπέντησαν, ὅτι δὲν είναι διατεθειμέναι νὰ ἐγκαταλείψουν τὰς ρυθμο-
στικὰς παρεμβάσεις τῶν εἰς τὰ τῆς λειτουρ-
γίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ἐκ τῆς στά-
σεως ταῦτης τῆς Ἀμερικῆς δὲν διαγράφον-
ται πιθανότητας — πρὸς τὸ παρόν, τούλαχι-
στον — διεξιγγῆς διαπραγματεύσεων, ὡ-
στε νὰ ἔξερεθι τρόπος συγκερασμοῦ τῶν

ευρωπαϊκών και τῶν ἀμερικανικῶν ἀπόφεων, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὸν ἔλεγχον τῶν Conferences. Οἱ συνελθόντες εἰς "Ἀμστερταμ ἀπέφασισαν, ὅπτας συνεχισθῇ ἡ τακτικὴ τῆς ἐκδηλώσεως ἀντιδράσεων κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν ἔνεργειων. Ἡ θεοὶς αὐτή εἶναι σύνφωνος πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν μελῶν τῆς CEN-
SA. Οἱ ἐν λόγῳ μάλιστα ἐφοπλισταῖ, προτιμοῦντον ἀντί τῆς παρεμβολῆς τῶν κυβερνήσεων, νὰ Ἐλθουν εἰς ἄπ' εὐθείας ἰδιωτικὰς μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων διαπραγματεύεταις. "Οσον ἀφορᾶ τὴν βελτίωσιν τοῦ Βεσμοῦ τῶν Conferences, οἱ ἀντιπρόσωποι 'Ἐλλάδος και Γαλλίας μετ' ἐπιμονῆς ὑπεστήριξαν, ὅ-

τῶν Conferences, οἱ ἀντιπρόσωποι 'Ἐλλάδος καὶ Γαλλίας μετ' ἐπιμονῆς ὑπεστήριξαν, ὅτι αἱ ἀτέλειαι τοῦ θεσμοῦ τούτου, εἰναι πρωτίστως ἡ δфорμη τῶν διενέξεων μετὰ τῶν Ἀμερικανῶν καὶ πρόξενοι τῶν παρεμβάσεων αὐτῶν. Πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν ἀντιπροσώπων 'Ἐλλάδος καὶ Γαλλίας συνετάχθησαν καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι 'Ιταλίας, Φινλανδίας, Βελγίου καὶ Ὀλλανδίας. Οἱ Ἀγγλοί, ὡμας, καὶ οἱ Σκανδινανοί ἀντετάχθησαν σαφῶς κατὰ πάσης παρασιάσεως τῶν «κλειστῶν θυρῶν» τῶν Conferences. Ἰδιαιτέρως δὲ ὀπέκρουσαν τὴν παρέμβασιν τῶν κυθερνήσεων εἰς τὴν ἀνακίνησιν παρομοίου ζητήματος.

'Ἐν τούτοις, ἡ πείσωμα πίεσις κατέληξεν εἰς μίσα «δομφωνίαν δισπιστώσιν τῆς ἀνάγκης περαιτερίας συζητήσεων ἐντὸς τῆς Συμβουλευτικῆς Ὁμάδος, περὶ τοῦ τρόπου βελτιώσεως τοῦ συστήματος τῶν Κανονισμῶν τῶν Conferences, διὰ τῆς ρυθμίσεως τοῦ ειδικιωτέρου θέματος τῆς εἰσδοχῆς εἰς αὐτάς νέων μελῶν, τῆς μετατροπῆς τοῦ συστήματος ψηφοφορίας, τῶν ἐπάφων μεταξὺ Conferences καὶ ἀνεξαρτήτων γραμμών, τῆς δημοσιεύσεως τῶν νυκτιόλογίων κλπ.

Κατά τάς σχετικάς πληροφορίας, τὰ θέματα αὐτὰ θὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον συζητήσεων προσεχούς ἐπαφῆς τῶν μελών τῆς Συμβουλευτικῆς 'Ομάδος καὶ κοινῶν συναντήσεων κρατικῶν καὶ ἔφοπλιστικῶν ἀντιπροσώπων. 'Αμφότερα τὰ πραγματοποιοῦμενούν εἰς Παρισίους τὴν 10ην 'Απριλίου, αἱ πρώται καὶ τὴν 26ην 'Απριλίου αἱ κοιναῖ.

‘Η ‘δρόφωνας’ διαπίστωσις, ότι αἱ συζητήσεις πρέπει νὰ συνεχισθοῦν, προκαλεῖ —έκ πρώτης οφεως— τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἐσπειριώθη κάμψις τῆς μονοικιτότητος τῶν Conferences. Εἰς τὴν πραγματικότητα, ὅμως, τὸ καθεστῶς τῶν ‘κλειστῶν θυρῶν, δὲν φαίνεται νὰ κλονίζεται ἀπὸ τὰς οἰσασθῆποτε ἀντιλήφεις τῶν κρατικῶν ἑκπροσώπων τῆς Συμβουλευτικῆς ‘Ομάδος. Αἱ ἀντιλήφεις δὲ οὐται δὲν δύνανται νὰ είναι διάφοροι, ἀπὸ τὰς ὑποστήριζομένας ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν τῆς πατρίδος ἑκάστου ἀντιπροσώπου. Διὰ τοῦτο, οἱ ‘Αγγλο-Σκανδιναվοὶ κρατικοὶ ἑκπρόσωποι, ὑπεστήριξαν τὴν ἀποφυγὴν ἀναμίξεως τῶν κυberνήσεων εἰς τὰ θέματα τῶν Conferences καὶ διὰ τὸν ἴδιον λόγον αἱ Conferences ἀποκρύψαν τὴν παρέμβασιν τῶν κυberνήσεων εἰς τὰς ἀντιθέσεις τῶν μετά τῶν ‘Αμερικανῶν. Καὶ εἶναι τοῦτο πολὺ φυσικόν, ἀφοῦ οὐδεμία Διάσκεψις δὲν εἶναι τόσον πρόθυμος νὰ αὐτοκτονήσῃ, ἀφοῦ καὶ ἡ ἄρνησις καὶ ἐνὸς μόνον μέλους αὐτῶν, ἀπότρεπται πάσαν ἐκ τῶν ἔσω ἀλλαγὴν τοῦ στυγνοῦ μονοπλοίου των. Κάποιος, λοιπόν, ‘λογικός’ θὰ εύρισκεται διὰ νὰ μη δέχεται νὰ χάσῃ τὰ κεκτημένα.

Καί, ὅμως, ἄλλη ὁδὸς ἀπὸ τὴν πίεσιν

τῶν κυβερνήσεων, δὲν ὑπάρχει. Εἰναις ή μόνη Αὐτὴν μετὰ πίστεως καὶ πεισμάτος ὄφειλεν νὰ τρηπῇ καὶ ή “Ελλάς, ἐφ’ ὅσον στοθερέει πεδίοις η τῆς μεγάλης Ναυτιλίας είναις ή παρ’ ὅλους ἀναγνώρισις του ἀναφοριέτου δικαιώματος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου νὰ μετέχῃ τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν.

Η ΠΙΕΣΙΣ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Δαπανηρὸν είναι καὶ συχνὰ ἀποτυγχάνει τὸ ἔγχειρημα τῆς συγκροτήσεως κρατικῆ συνάρσεως ἐθνικῆς Ναυτιλίας, ὅταν λέπτη ἡ παράδοσις, ἡ ἐπίδοσις της καὶ ἡ ἀνήσυχος ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία. Τὰ παραδείγματα δὲν εἰναι δόλιγα. Τὸ τελευταῖον τοῦ Ἰσραὴλ κατὰ τὴν προσπάθειάν του, ὅπως ἀποκτήσῃ καὶ ἐπιβοτάνην στόλον, είναι ἀρκετὰ διδακτικόν.
Ἡ περιπέτεια τῆς «Ζίμ», μὲ τὰ ἑπιβατηγά της σκάφη, ἀλλά ἐστοιχιεῖν δόλιγα εἰς τὴν ἡμικρατικὴν αὐτὴν ἴστραπλινὴν ἑταρίαν, μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἐκποιήσῃ δόλα, πλήγη τριῶν καὶ νὰ ἀναστείλῃ τὴν δραστηριότητά της εἰς τὸν τομέαν αὐτῶν. Πολλὰ ἐλέχθησαν, περὶ ἀτασθάλου διαχειρίσεως καὶ σμαρτικῶν ζηιών. Τὸ κράτος συμμετέχει αυτῶν.

Έκει, όμως, όπου ή αποτυχία, όχι μόνον κατέκαλυψε την δαπανηράν προσπάθειαν, «άλλη» έξέθεσε καὶ τὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν τοῦ Ἰσραὴλ, εἰναὶ ή ναυπήγησις τῶν δύο υψηλοῦ κόστους ὀχηματαγώγων — ἐπιβατηγών — τοῦ «Μπιλού» καὶ τοῦ «Νίλι». Παρέσχε τὴν κρατικὴν ἔγγυησιν τὸ Ἰσραὴλ διὰ τὴν σύναψιν τῶν σχετικῶν δανείων πρὸς τὸ σχόντα τὴν ίδεαν τῆς ναυπήγησεως των εὐφάνταστον Ἐβραίον ἐπιχειρηματίαν κ. Χαλεπί, διαμένοντα εἰς τὴν Ἐλβετίαν.

‘Η κατασκευὴ τῶν δύο σκαφῶν ἐστοίχισε πολλὰ, περισσότερα ἀπὸ τὸ τότε κρατοῦν διεθνῶς ναυπηγικὸν κόστος. ‘Αγνωστον ποιος ἐκρύπτετο δόπισθεν τῆς σημαντικῆς αὐτῆς διεφορᾶς. Εἰς ἑκατοντάδας χιλιάδων λι-ρών αἱ ληφθεῖσαι προμήθειαι,

Καὶ παρεδόθησαν τὰ σκάφη ἀπὸ τὰ ἄγ-
γικά καὶ τὰ δελγικά ναυπηγεῖσα ὑπὸ τούς
αἰσιωτέρους οἰωνούς. Ήταν ἔξυπηρέτους τὴν
τουριστικὴν πρόδος τὸ Ἰσραὴλ κίνησαν ἀπὸ
τὴν Νεάπολιν τῆς Ἰταλίας. Ἡσαν σκάφη
ταχύτατα, ἀνετα, πλήν ἀπεδειχθησαν ἀντιο-
κονυμικά. Τὰ βαρύτατα τοκοχρεώλυσισ δὲν
ἔχουστην οὐδετέρην. Ἐκποιήσις των ἡ ἡ ἐνοι-
κιστικών των ἐπεβάλλετο.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὑπὸ τοὺς καπνούς τῶν ὄρα-
ματισμῶν του, ὁ πλοιοκτῆτης (έταριχία «Σο-
μερφίν»), προσάγγειλε τὴν κατεσκευὴν καὶ
ὑπερώκεανίων ὀχηματαγωγῶν, διὰ τὴν γραμ-
μὴν Βορείου Ἀτλαντικοῦ!

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς περιπετείας: Τὸ μὲν «Μπιλού» ἔξεποιήθη, ἐπισπεύσει τοῦ Ἰ-σραὴλινοῦ Δημοσίου εἰς Τέλ Α'βιδ διὰ νὰ εἰσπράξῃ τὸ λαβεῖν τους ἐκ 4,1 ἑκατομμύρια δολλαρίων, μὲ τελικόν, βεβαίως, πλειοδότην τὸ Δημόσιον, τὸ δὲ «Νίλι» —κόστος 7 ἑκατομ. δολ.— εἰς ἀναγκαστικὸν καὶ αὐτὸ πλειστηριασμὸν ἐπωλήθη δάντι 4,2 ἑκατομ. δολ. Υπεδειχνείται τοιούτων τὸ Ἰσραὴλινόν Δημόσιον, ἔνοντι τῶν ὅσων εἶχε λειμβάνειν (8 ἑκατομ. δολ.). Ἀνεκοινώθη ἐν συνεγείᾳ, διτὶ τὸ Ἰσραὴλ δὲν πρόκειται νὰ ἀνολάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσην τοῦ στάκφους. Ωδὲ ἐδένετο προσφόρως διὰ τὴν πώλησίν του. Πιθανόν νὰ ἀγόρασθῇ ἀπὸ τὴν γαλλικὴν C.G.T. διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Κορσικῆς.

Καὶ μὲ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο σκαφῶν, ἔκλεισε μία ἐπιχείριστις, ἡτις πρὸς στιγμὴν ἐπιστευθῆ δι πολλὰ ἔμελλε νὰ ἀπόστρηται εἰς τὴν τουοιστικὴν προσπάθειαν τοῦ Ἰσαοῦ.
Τὸ διατὰ ἀπέτυχη εἶναι εὐόητον εἰς δύσους διαχειρίζονται σκέψῃ ἐπιβατηγά. Συνοψίζονται οἱ λόγοι: «Ψυλὸν κόστος κατασκευῆς, ἀκριβὴ διαχείρισις, Ἐλειψις ἔγχωριον προσωπικοῦ (πρόσδοκας ἑλίουν μὲ ὑψηλὸν μισθολόγιον), συναγωνισμὸς εἰς τοὺς νεαλούς, ὀδίγων μηνῶν — τοῦ θέρους — κίνησις πρὸς τὸ Ἰσαοῦν καὶ τελικός, ὅπως ἀπέδειξαν τὰ πράγματα, τὸ ταξιδεύον καινὸν δὲν ποτιμῆται τὰ ὀχηματαγώνα διὰ ταξιδία ἡμέρων — πέσον τοῦ 24ώρου — διότι αἱ παρενέμονται ἀνέστις χώρου, δὲν εἶναι αἱ αὐταῖς, ἃπτεις εἰς τὰ συνηθὲν ἐπιβατηγὰ γραμμῆς.

Your Agents
VINKE & CO

θήκων δανειστών πρός τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορίκης Ναυτιλίας ἢ οἰαντίδης ἐν τῷ ἔξτερπτηκ Ἐλληνικῆς ἐμπορίου Προσβικήν ἢ Λιμενικήν Ἀρχήν, ἐφ' ὅσσν σὺν τῇ δηλώσῃ υπόδειλλοντα πιστοποιητικά τῶν οἰκείων Ἐλληνικῶν Ὑπηρεσιῶν, ἐμφαίνοντα τὴν ἑρό-
φλησιν τῶν μέχρι τῆς ἡμερομηνίας τῆς τοιωτῆς ἐγ-
γραφουσ βραχίστων δηλειμένων ἢ βαρύνστων τοῦ πλοίου
καὶ φόρου, ὡς καὶ τῶν εἰσφορῶν τῶν ὀφειλέμενων μό-
χρι τῆς αὐτῆς ὡς ἵνα μερομηνίας, πρέπει τὰ Ἀσφα-
λιστικά Ἰδρυμάτα Ε.Ν. καὶ Α.Ο.Κ.Π. ἢ β) ἀντί τῶν
ἀνωτέρω πιστοποιητικῶν ἢ τοιωτῆ δηλώσι θὰ συν-
δεύσηται δί τὴν γυνητικῆς ἐπιστολῆς δια ποσῶν
Ἀγγλίας ή τὸ εἶδος δαλλάριος ισότι-
μον αὐτῶν μιᾶς τῶν Ἐγγλία ή ἐν Ἡνωμένοις
Πολιτείαις Αμερικής Τροπεζών, "Ἐν τοιωτῇ περι-
πτώσει εἰ Λιμενικοί Ὑπηρεσίαι υποχρεούνται να
διαγράψουν τὸ πλοίον ἐν τῷ Ἐλληνικῶν Νησογείον,
ὅ δε Λιμενάρχος τοῦ λιμένου νηολογήσωσε, τοῦ
πλοίου η οἰδεῖσθαι ἐν τῷ ἔξτερπτῳ Ἐλληνικῇ ἐμ-
πορίῳ Προσβική ἢ Λιμενική Ἀρχῇ υποχρεούνται νά
χρησηρηγού πιστοποιητικὸν ἐμφαίνον τὴν διαγράψη
τοῦ πλοίου ἐν τῷ Ἐλληνικῶν νηολογίον. Πάντως
διά τὴν ἑκαδώρισιν καὶ ἐδήλωσην τῶν ἀνωτέρω ὀ-
φειλῶν τεύ πλοίου τῶν ὑφισταμένων κατὰ τὸν χρό-
νον τῆς ἀλλαγῆς τῆς σημαίας, τῆς ἐκουσίας η
ἀναγκαστικῆς ἐκποίησίας τούτου, εἰς μηδεπούς ὡς
ἀλλαδούσιος η τῆς βυθιστῶς του, υπὲνθυμόνυς θὰ εί-
ναι, εἰς ἀλλάρην, παρεισιύμενος τοῦ ἐνεργετήμα-
τος τῆς διήσεως καὶ ὃ ἐν Ἐλλάδι ἐκπρόσωπος τῶν
πιλοτικοτῶν, υποχρεούμενος τούτων να γιαντοποιη-
σουν τὸ ὄνυματεπωνυμού καὶ διεύθυνσιν κατοικίας
αὐτούν εἰς τὸ Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορί-
κης Ναυτιλίας, ὡς καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ η ἐνημε-
ρωσσούν ταύτες εἰς περίπτωσιν ἀντικαταστάσεων του.

ΤΑ ΕΝ ΟΙΚΩ

Ποικίλα δημοσιεύματα άπό του συνδικαλιστικής έως του φαιδρού βλέπουν τό φῶς εἰς δισφορά έντυπα, μὲ θέμα την συνδικαλιστικήν κατάστασιν της "Ενώσεως τῶν Πλοιάρχων. Δέν πρόκειται νὰ συζητήσωμεν τάς λεπτομερείς τῶν δημοσιευμάτων αὐτῶν, οὔτε θέσιν ἔχομεν ὅπως ὑπεισέλθωμεν εἰς τὰ οικογενειακά τῆς ὄργανωσεως τῶν Πλοιάρχων. Νομίζομεν, ὅμως, ὅτι οἱ σημερινοὶ Πλοιάρχοι εἰναὶ τοῖς Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔχουν πλήρη συνείδησιν καὶ τῶν ἐπεγγελματικῶν των ὑποχρεώσεων καὶ τῶν συνδικαλιστικῶν δικαιωμάτων των. "Ωστε, καὶ πάλιν νομίζομεν ὅτι οὔτε ἡμεῖς οὔτε ἄλλοι ἔξωπλαγματικοὶ πράσγοντες δικαιουόνται νὰ παρεμβαίνουν, νὰ κρίνουν καὶ νὰ ὑποδεικνύουν τὰ πρός τὰ ἔκει ἐνδεικνύομενα. 'Η ἐργατικὴ νομοθεσία καὶ τὰ περὶ τὸν συνέρχεσθαι θέματα εἰναι καὶ διὰ τοὺς Πλοιάρχους πάγια, σπῶς καὶ δι' οἰανδῆποτε ἀλλήλην τῶν ἐπαγγελματικήν. 'Αντι τοῦντες τῶν λιθέλων, τῶν σχολίων καὶ τῶν θορύβων, μία δόδος ἐνδεικνύεται: 'Η εἰσόδος τῶν Πλοιάρχων ὅλων εἰς τὴν συνδικαλιστικήν των ὄργανωσιν καὶ ἀπὸ τῆς θέσεως αὐτῆς, μὲ πλήρη τὴν κατανόησιν τῶν εὐθυνῶν ἔνσωτι τοῦ κλάδου των, ἔξιστοισμένοι μὲ τὰ δικαιώματά των, νὰ ἀναζητήσουν τὴν ἀποκατάστασιν κάθε κοκκώς κειμένου, ὃν πράγματι τοιούτον τι ὑπάρχει. Τὰ ἔκτὸς τῆς στέγης των καὶ ἔκ τοῦ πεζοδομού ή ἔστω διὰ τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου λιθελογραφήματα, δὲν προσφέρουν τίποτε καὶ δὲν θεραπεύουν τίποτε. 'Αντιθέτως πολὺ παρεξηγούνται. 'Αδυναμίαν καὶ ἀπουσίαν ὁρῆσι κρίσεως προδίδουν. Δειλίαν ἀκόμη ἀποδεικνύουν διὰ τὴν ὑποστήριξιν τῆς γνώμης ἔκει ὅπου δυνατὸν νὰ ἀντιστῆται ἀξιοποίησεως, ἔκει ἐνώπιον τοῦ κριτηρίου τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως. Κυρίως ὅμως τραυματίζουν τὴν ἔννοιαν τῆς συνδικαλιστικής τόσον τῶν δημοσιευμάτων καὶ τῶν

διαμαρτυριῶν, ὅσον καὶ αὐτῶν τῶν ιδίων τῶν αὐτούργων. Ὑπάρχουν τὰ κατάλληλα βήματα διά τὸν ἐλέγχον τῆς διοικήσεως κάθε συνδικαλιστικῆς Ἐνώσεως. Καὶ αὐτά — ἐπαναλαμβάνομεν — δὲν εὑρίσκονται οὔτε εἰς τὰς στήλας τῶν ἐντύπων, οὔτε εἰς τὰ καφενεία. Ὁφείλει νὰ γνωρίζῃ τούτο κάθε συνδικαλιζόμενος, πολὺ δὲ περισσότερον οἱ Πλοίαρχοί μας.

ΑΙΤΗΜΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ

'Η Πανελλήνιος 'Ομοσπονδία τών Συνταξιούχων Ε.Ν. άνακινεί ζήτημα προσαρμογῆς τών συντάξεων, βάσει τών γενομένων νέων αύξησεων εἰς τὰς Συλλογικάς Συμβάσεις τών έργαζομένων ναυτικών. Και προφανῶς έχει δίκαιον, δεδομένου ότι κατά τὴν περὶ τὸ Ν.Α.Τ. νομοθεσίαν, παλαιάν καὶ νέαν, ὁ υπολογισμός τῶν συντάξεων βάσιν έχει τὴν στάθμην τῆς ισχυόνσης έκαστοτε μισθολογικῆς καταστάσεως τῶν έργαζομένων ναυτικών. 'Εκτο τούτου, οἱ έκαστοτε μεταβολῆις τῆς μισθολογικῆς καταστάσεως τῶν έργαζομένων, πηγάζει ἐκ τῆς μεταποτίσεως τοῦ τιμαρίθμου καὶ τῆς καθιζήσεως τοῦ βιοτικοῦ ισοζυγίου των. Τούτο, βεβαίως, ισχύει καὶ διὰ τοὺς συνταξιούχους περισσότερον, δεδομένου ότι ἡ στάθμη τῶν συντάξεων εὐρίσκεται πολὺ κάτω ἐκείνης τῶν μισθολογίων τῶν έργαζομένων. 'Η δὲ σκέψις ότι οἱ συνταξιούχοι πρέπει νὰ ἔχουν καὶ οἰκονομικὰ ἀποθέματα, μόνον ὡς είρωνεία δύναται νὰ προδηλωθῇ. Οἱ ἀντιδρόντες ἔχουν βεβαίως ἐν σοσαρὸν ἐπιχείρημα, ότι δὲν κατέστη ἀκόμη δυνατόν νὰ ἀποκομισθῇ συμπέρασμα τῶν ἐπὶ τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Ταμείου Ναυτικῶν ἐπιπτώσεων, ἐκ τῶν συνεπειῶν τοῦ τελευταίου Νόμου 4502)1966. 'Αλλὰ τοῦτο δὲν νομίζουμε ότι ἐπιτρέπεται νὰ ἀποτελέσῃ τροχόσηδην διὰ τὴν ζωὴν τῶν ἀπομάχων, οἵτινες, ὡς πανθυμολογεῖται, καὶ μετὰ τὰς θεαματικὰς ἀλλὰ κενάς περιεχομένου διατάξεις τοῦ «ἐπαναστατικοῦ» Νόμου, εὐρίσκονται πάντοτε εἰς ἀξιοθήρηντον κατάστασιν. Τὸ ἐποπέεν τὸ Ν.Α.Τ. 'Υπουργεῖον ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ἀφίνῃ τοὺς ἀπομάχους ναυτικών εἰς τὸ Λεόσι τοῦ Θεοῦ καὶ νὰ μὴ ἐμφυτεύῃ εἰς τοὺς έργαζομένους τὴν ἀπαισιοδοξίαν διὰ τοὺς ἐπερχομένους χρόνους τῆς ἀπομαχίας των. Και αὐτά, βεβαίως, ἀποτύλαχτον ἐπείσθημεν ότι πράγματι μᾶς χρειάζονται η Ναυτιλία καὶ οἱ ναυτικοί.

ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΙΣ

‘Υφίσταται διάταξις εἰς τὸν Νόμον 3170) 1955 ‘περὶ Ν.Α.Τ.’, καθ’ ἥν προκειμένου νὰ ἔχαγοράσῃ τις ὑπηρεσίαν ἀρχιπλοιάρχου, πρέπει ἡ ἑταῖρις, εἰς ἣν ὑπηρετεῖ, νὰ διακριζέται τρία πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 3.000 κόδιων.

Ἐάν, δηλαδή, είναι κανεὶς ἀρχιπλοίαρχος τῆς διαχειριζόμενης μόνον τὸ ὑπερωκεάνιον π.χ. «ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ» ἔταιρίας, δὲν δύναται νὰ τὴν ἔξαγοράσῃ, διότι δὲν ὑφίσταται ὁ ἀρθρόμητος τῶν πλοίων! Εὐνόητος ὁ πασαράδογισμός.

Καὶ νοὶ μὲν ὅταν ἐψήφισθη ὁ 3170) 55
Νόμος ἄλλαι ἡσαν αἱ συνθῆκαι τῆς Ναυτι-
λίας μας. "Ομάς ὁ νομοθέτης εἶναι πρόδικό-
λον, ὅτι διὰ τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῆς χωριτικό-
τητος τῶν πλοίων ήθελησε νὰ ἔχῃ τακτικόν
ἀπασχόλησιν ὁ ἀρχιπολίσχος τῆς διαχει-
ριζομένης τὰ πλοια ἑταῖρις." Οταν δύως
είναι βέβαιον, ὅτι μὲ ἐν πλοίον δεκαπλασίας
χωριτικότητος, ἀλλὰ καὶ δεκαπλασίου ἀρι-
θμοῦ μελῶν πληρώματος ὑφίστανται μείζο-
νες ἐγγύησεις τῆς τοιαύτης ἀπασχόλησεως
τοῦ ἀρχιπολούρχου, δὲν βλέπομεν τὸν λόγον
διατί δὲν θὰ δύναται νὰ ἔχαιρος καὶ ὁ
ἀρχιπολίσχος οὗτος τὴν ὑπηρεσίαν του.

Εις τούτο συνηγορεὶ καὶ ἡ νεωτέρα διάταξις τοῦ Νόμου 4502)66, η δοπίο ἐπιτρέπει τὴν ἔχογραφὴν ὑπηρεσίαν ποσοστὸν 2)3, τῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἄνευ καθορισμού πλοίων καὶ χωρητικότητος.

Φρονοῦμεν ὅτι, ἡ ἐλαστικὴ ἐρμηνεία ἐπι-
βάλλεται. Ἀποδίδει τὸ δίκαιον.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΙΚΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑΝ

Θεωρούμεν άξιαν προσοχής μίαν πρότασιν τοῦ κ. Κ. Χατζηθεοδώρου, Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., κατά τὸ τελευταῖον Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὅπως τὸ δικαίωμα τῆς ἔξαγορᾶς τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν ἀπαλλαγὴ χρονικῶν περιορισμῶν, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Νόμου, καὶ νὰ Ισχύῃ εἰς τὸ διηνεκές.

Δεῖν πρόκειται νὰ αὐξηθοῦν οἱ δικαιουμένοι τὴν ἔξαγοράν ναυτικοί. Ὁ περιορισμὸς τοῦ χρόνου, ἐντὸς τοῦ δροπίου δύνανται οὐδὲν νὰ ἀσκήσουν τὸ δικαίωμα τῆς ἔξαγορᾶς, ἀπότελεν μέτρον ἄδικον, ἀλλὰ καὶ ἀκατανοήτως ἐκβιαστικόν. Ἀναγκάζει τοὺς ἐπιχειμοῦντας νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ἔξαγορᾶς, νὰ προδοῦνται βεβιασμένως εἰς ἑκτόπισην τῶν ὑπαρχόντων ἢ νὰ συνάπτουν δάνεια ἐκ τῶν ὅποιων αἱ ἀναλαμβανόμεναι ὑποχρεώσεις νὰ ὑπερκαλύπτουν τὰ ἐκ τῆς ἔξαγορᾶς ὠφέληματα.

Δεν έχει νά ζημιώθη τὸ Ν.Α.Τ. ἀπό τὰς ἔξαγοράς· "Ἄξιές νά υποστηριχθῇ ἀκόμη καὶ ή συνέχεια τῆς προτάσεως τού Γενικού Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. Συνέστησεν ὅπως η καταδολή τῆς ἔξαγορᾶς αὐτῆς καταβληθῇ εἰς δόσεις ὅπο τούς ἐνέργειας καὶ μὲ κράτησιν τῆς συντάξεως ὅπο τους συντάξιούχους, ἵνα παρτιζένως ἀπόδῃ ή πρᾶξις αὐτή ἀληφῶς ἐπωφελής διά τοὺς ήσφαλισμένους, χωρὶς παντάπαισι νά προκινηθεύσουν τὰ πλεύραν τοῦ Ν.Α.Τ.

οικονομικά του Ν.Α.Τ. Μία παρακολούθησις ἐπὶ τῶν παρομοίας φύσεως περιπτώσεων εἰς ἄλλα ἀσφαλιστικὰ Ἰδρύματα, θὰ πείσῃ καὶ τοὺς διοικητικούς,

πολιτική, πολιτισμική, ιατρική, αγροτική, οικονομικής και νομικούς έγκεφαλους του Ν.Α.Τ., όπι το "Ιδρυμα των ναυτικών χειρίζεται τους προστατευόμενους του δην όχι έθνητικώς, ασφαλώς ούμας με πνεύμα διάιφρον και μάλλον υπέρ το δέοντον έπιχειρηματικούν. Ειδικιρινών πιστεύουμε, όπι το Ν.Α.Τ. έκφεύγει τον προοδισμόν του έπι τού προκειμένου ζητήματος, ένω δάντιθέτως πολὺ μᾶς συνθήζει εἰς άλλου εϊδους όλιοθήματα.

TA NAYTIKA NOMOΘΕΤΗΜΑΤΑ

Φαίνεται δότι ή ἐπιμονή του κ. Παπαγρέου όπως η Βουλὴ μὴ ἀσχοληθῇ μὲ ἔτερα πλὴν τοῦ ἑκλογικού θέματα, ἀτονεῖ. "Ηρχισαν νὰ προβάλλωνται διάφορα νομοθετικά εἰς τὴν Βουλὴν καὶ οὐδεὶς ἀρνεῖται τὴν συζήτησίν των. "Ισως καὶ τὰ χρονίζοντα περὶ τὴν Ναυτιλίαν νομοσχέδια ἀξίζει νὰ τυχούν σχετικῆς πρωθήσεως. "Η παρούσα Βουλὴ παρουσιάζει Ισχυράν δύναμιν εἰς τὴν διελκυστήνδος τῶν διόφεννών, πράγμα τὸ δόπονον ἔγγυαται, τούλαχιστον, τὴν ὄρθην κρίσιν καὶ τὸ ὑγίεις πνεῦμα τοῦ Νομοθέτου, ὅπερ δὲν ἔξασφαλίζουν πάντοτε αἱ παντοδύναμιαι τῆς πλειοψηφίας τῶν αὐτοδυνάμων Κυβερνήσεων. Τὰ ναυτικὰ θέματα φέρουν πάντοτε μόνιμον τὴν σφραγίδα τοῦ ἐπείγοντος. Καὶ τὸ 'Υπουργεῖον πρέπει ἀναλόγων νὰ τὰ χειρίζεται.

**LEETE'S (SHIPPING & WAREHOUSING) Ltd
LONDON**

LONDON HOUSE CRUTCHET FRIARS, LONDON E.C. 3
ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)
TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940
STEVENSON & TALKING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας
Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακά Σημήνατα.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΔΕΝ ΧΩΡΕΙ

ΕΔΩ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, Φεβρουάριος.— Παραπονούμεθα διὰ τὴν ἀσκούμενην μεταξὺ τῶν πληρωμάτων μας προπαγάδαν ὑπὸ τῶν εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἔγκατεστημένουν κομμουνιστικῶν κλιμακίων, ἐλάχιστα, σύμως, μᾶς ἀπῆσχόλησεν ἡ ἔξακριβωσίς τῶν αἰτίων, ἀτίνα καὶ καθιστοῦν τὴν προπαγάδαν αὐτὴν δυνατήν. Αἱ ἄρχαι, αἱ συνήθειαι, ὁ τρόπος ζωῆς, αὐτὴν ἡ παράδοσις τοῦ Ἑλλήνος ναυτικοῦ, καθές ἄλλο ἡ διευκολύνουν τὸ ἔργον ἔχθρων τῆς ὥμαλοτήτος.

"Ἄν αντρέξωμεν εἰς τὴν ἰστορίαν, θὰ ἴδωμεν, ὅτι ἡ Ἑλλήνης εἰργάζοντο ὡς ἐλεύθεροι ἄνθρωποι, ἀπολαμβάνοντες πάσης εὐκολίας, ποὺ ἡδύνατο ἡ τότε ζωὴ νὰ παράσχῃ, παρὰ τὸ ὅτι ἡ πατρίς των δὲν ὑφίστατο ὡς ἐλεύθερον κράτος. Καὶ ἡ ἐλευθερία αὐτὴν ὑφίστατο — ἀγάδαι ἢ σχέσεις πληρωμάτων καὶ καραβοκυρίων — εἰς μίαν ἐποχὴν, καθ' ἥν οἱ ναυτικοὶ τῶν νῦν «προηγμένων λαῶν εἰργάζοντο ὑπὸ συνθήκας οἰονεῖ δουλείας. Εἰς Ἀγγλίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἐπὶ βασιλείας Γεωργίου III, μέχρι καὶ πέραν τοῦ 1800, τὰ περίφημα *(press-gangs)*, περιπολικὰ δηλαδή ἀποσπάσματα τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, ἀπῆγον ἑκάτην περὶ τοὺς λιμένας ὁδῶν τοὺς ναυτικοὺς καὶ βιαίως ἐπεδίβαζον αὐτοὺς τῶν πλοίων, χωρὶς οἱ οἰκεῖοι αὐτῶν νὰ γνωρίζουν τι περὶ τῆς τύχης των. Ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων, πολεμικῶν ἢ ἐμπορικῶν, ζωὴ τῶν εἶναι σχεδὸν ἀδύνατον νὰ περιγραφῇ ὁ δὲ πλοίαρχος εἶχεν ἐπ' αὐτῶν δικαίωμα ζωῆς ἢ θανάτου.

Σήμερον ἡ καταστασίας ἔχει, φυσικά, ριζικῶς μεταβληθῆ, ἀλλ' ἀπὸ ἀπόφεως πειθαρχίας ὁ Ἑλλήν ναυτικός προηγεῖται καὶ πάλιν, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι εἰς οὐδεμίαν πειθαρχίαν ὑπόκειται. Ἡ ἐντὸς τῶν πλοίων διαδίωσις εἶναι, δεβαίνια, ἀρίστη δι' ὅλους τοὺς ἐπὶ συγχρόνων σκαφῶν ὑπερτεούντας ναυτικούς, ἀλλ' ὁ Νορβηγός, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ δὲ Βρετανὸς ναυτικός, ἐργάζεται ὑπὸ σαφῶς καθοριζόμενας συνθήκας καὶ ἀπολαμβάνει τῆς προστασίας τοῦ ἑλλήνικοῦ του νόμου, ὑποκείμενος, σύμως, καὶ εἰς βαρυτάτας κυρώσεις ἐν περιπτώσει παραπτώματος. Διὰ τὸν Ἑλλήν ναυτικόν, ὑποτίθεται ὅτι οἱ νόμοι καὶ αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις καθορίζουν τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ύποχρεώσεις του, δὲν θὰ ἔλεγε τις σύμως ὑπερβολὴν, ἀν ἔχαρκτήριζεν ὡς ἀσύνδοτον τὸ τρόπον καθ' ὃν οὗτος ἀσκεῖ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου καθήκοντά του. Αἱ ἔννοια τοῦ πλοίου ὑποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὰ ἀντίστοιχα δικαιωμάτα τοῦ ἑρμηνεύοντας κατὰ κανόνα ἀπὸ τὰς δικαιοτήκας καὶ τὰς διοικητικὰς Ἀρχὰς κατὰ τρόπον ὑποβολόντα, πολλάκις, τὴν ἀσύδοσίαν. 'Αλλ' ἔδω σταματᾷ ἡ τοιαύτη *«πλεονεκτική»* τοῦ Ἑλλήνος θέσις, ἔννοια τῶν ναυτικῶν τῶν ὅλων προηγμένων χωρῶν.

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ

'Ο Βρετανὸς καὶ ὁ Νορβηγός, ὡς καὶ οἱ ἄλλοι τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν, ναυτικοί, ἀπολαμβάνουν, κατ' ἄρχην, πλήρους κοινωνικῆς προνοίας, ὑποκείμενοι εἰς τὸ ἑθνικὸν πρόγραμμα καὶ χωρὶς ἐν προκειμένῳ νὰ *«περιθάλπωνται* ἀπὸ κλασικῶν τι ταμείον.

"Ἐτυχεν ὁ γράφων τὸ παρὸν νὰ παρακολουθήσῃ ἐμπιττώσεως προσφάτως, τὴν θεραπείαν δύο Βρετανῶν ναυτικῶν, εἰς νοσοκομεῖον, τὸ ὄποιον καὶ ὁ ἵδιος συχνά ἐπεσκέπτετο. Γνωστὸν εἶναι, ὅτι εἰς Ἀγγλίαν ὑφίσταται ἑθνικὸν σύστημα ιστρικῆς ἀντιλήφων καὶ πάσι Βρετανός, ἀνεξαρτήτως ἐπαγγέλματος ἢ ἡ λίκιας, νοσηλεύεται ἀπολύτως δωρεάν. 'Ο εἰς, λοιπόν, τῶν ναυτικῶν τοῦ παραδείγματός μας, εἶχεν ὑπο-

ζομένου καὶ ἐργοδότου εἰς τὴν Ἑλλάδα πρὸς τὰ διάφορα ταμεῖα εἶναι σ' αὐτῷ ὡς ὡς η οτέρα τῆς τοῦ Βρετανοῦ;

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ

"Ἄς Ἐλθωμεν, σύμως, καὶ εἰς τοὺς ὑγιεῖς. Εἰς τὸ κεντρικῶν τοῦ Λονδίνου, εἶναι ἡ Πρεσβεία τῆς Νορβηγίας. Εἰς τὸ αὐτὸν μέγαρον, στεγάζεται καὶ ἡ ἀντίστοιχος τῶν ιδικῶν μας Προξενικῶν Λιμεναρχείων *«Υπηρεσία*

». Δὲν εἶναι ἀξιωματικὸς ὁ *«Λιμενάρχης*». Ἐκπρόσωπος τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν δραγανώσεων τῆς Νορβηγίας εἶναι, ἔχων σύμως εἰς τὴν συγκεκριμένην αὐτὴν περιπτώσιν προσωρινὴν διπλωματικὴν ιδιότητα. Δὲν ἀσχολεῖται σύμως, μόνον μὲ τὰ ἀντίστοιχα πρὸς τὰ τῶν ιδικῶν μας Προξενικῶν Λιμεναρχῶν καθήκοντα. Διατίθενται ἑκάστη διὰ τοὺς Νορβηγούς ναυτικούς ἀναγνωστήριον μὲ πλήρη διδιλοιθήκην, γῆπεδον διὰ παιδιάς, αἴθουσα παιγνίων, ξενών, ἀναψυκτήριον, ἐκκλησία, γραφείον ταχιδρομικῆς ἐντητηρητήσεως δι' ὅσους ἐπιθυμοῦν νὰ ἀγοράσουν, δι' ἑαυτούς ἢ διὰ συγγενείς των, οἰονδήποτε εἶδος ἐξ Ἀγγλίας καὶ νὰ τὸ ἀποστείλουν ταχιδρομικῶν, κλπ. Εἰδικοὶ ὑπάλληλοι, εἰς ὅλας τὰς ἀνωτέρα αἰθούσας κλπ., ἔξυπηρτούν τοὺς ναυτικούς, καλλιεργούν τὸ πνεύμα συναδελφώσεως καὶ τοὺς μὲ τὴν πατρίδα δεσμούσαι καὶ πληροῦν τὸν ἐλεύθερον χρόνον τῶν ναυτικῶν κατὰ τρόπον ὡφέλιμον καὶ διὰ τοὺς ιδίους καὶ διὰ τὴν πατρίδα των. Οὔτε χρόνος, ὅλλ' οὔτε καὶ δυνατότης ὑπάρχει διὰ τὸν ὑπόπτον καθοδηγητήν. 'Η πατρίς εἶναι παρούσα.

Καὶ ἐπληροφορήθημεν ὅτι, εἰς δόλους τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ, τοὺς διποίους συνήθως ἐπισκέπτονται νορβηγικὰ πλοῖα, ὡς εἶναι τὸ *«Αμβούργον*, τὸ *«Ρόττερνταμ*, ἡ *«Νέα Υόρκη* κλπ., ύφιστανται τοιαῦτα κέντρα. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὰ πλοῖα, ἡ σχετικὴ κεντρικὴ ὑπηρεσία, ἀποστέλλει διδιλία, κινηματογραφικάς ταινίας κλπ., τὰς διποίας ἀνταλλάσσουν οἱ πλοίαρχοι εἰς τοὺς λιμένας κατάπλου των, μὲ ἄλλας, ποὺ τοὺς ἀναμένουν εἰς τὰ κατά τόπους νορβηγικά Προξενεῖα.

Καὶ τὸ ἔργον αὐτό, δὲν εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν διαρυγδούπου τινὸς χρυσοποιίκιτος τοῦ *«Οσλο*. Εἰδικὴ ὑπηρεσία τῆς *«Ενώσεως Νορβηγῶν* ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Νορβηγικῆς, ἡς εἴπωμεν, Π. Ν. Ο. τὸ κατευθύνει, αἱ δὲ διποίας καδύπτονται ἀπὸ τρία, δὲν ἐνθυμούμεθα καλῶς, σελλίνια ποὺ πληρώνει κατά μήνα κάθε Νορβηγὸς ναυτικὸς καὶ ἵσον περίπου ποσὸν ποὺ καταβάλλει ὁ ἐργοδότης του.

ΥΣΤΕΡΟΥΜΕΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Δὲν εἶναι πολὺ δύσκολον νὰ ἐφαρμοσθοῦν καὶ παρ' ἥμιν δόλα αὐτά. Είναι σύμως... ὀδύνατον. Διότι ἑκάστη διὰ τὸν ὑπάρχοντας οἱ μανδαρῖνοι, οἱ ἐπιδιώκοντες νὰ ἐπωφεληθοῦν ὑπὲρ ἑαυτῶν παντὸς μέτρου, ποὺ λαμβάνεται ὑπὲρ τῶν ἄλλων. Δὲν ὑπάρχοντας οἱ πολιτικοί, οἱ διὰ τῆς δημαρχίας ἐπιζητοῦντες τὰς ψήφους καὶ μόνον. Δὲν ὑπάρχοντας οἱ κλινικαρχίαι, οἱ φαρμακοποιοί κλπ., μὲ τὴν δραστηριότητα, ἡ ὁποίας μόνον εἰς τὴν χώραν μας καὶ τὰς χώρας τῆς *«Ανατολής* δύναται νὰ ἀναπτυχθῇ. Δὲν ὑπάρχοντας, ἀκόμη καὶ ναυτικὰ γραφεῖα καθυστεροῦντα τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν πληρωμάτων. Δὲν ὑπάρχονται καὶ ἄλλαι ἀταξίαι — ὁ ἐλαφρότερος χαρακτηρισμός — αἱ προκαλούσαι τὴν ἀδυναμίαν. 'Αν συνεχίζουμε τὸ σχόλιον αὐτό, διὰ τὸν ἐλληνικὸν κράτος, διὰ νὰ τούς γνωτὸν εἶναι ὅτι τούς γνωτὸν εἶναι τὸν ιδιοκτήτην τῶν ιδικῶν μας προσφάτων ποσῶν πού πληρώνει κατά μήνα κάθε Νορβηγὸς ναυτικὸς καὶ ἵσον περίπου ποσὸν πού καταβάλλει ὁ ἐργοδότης του.

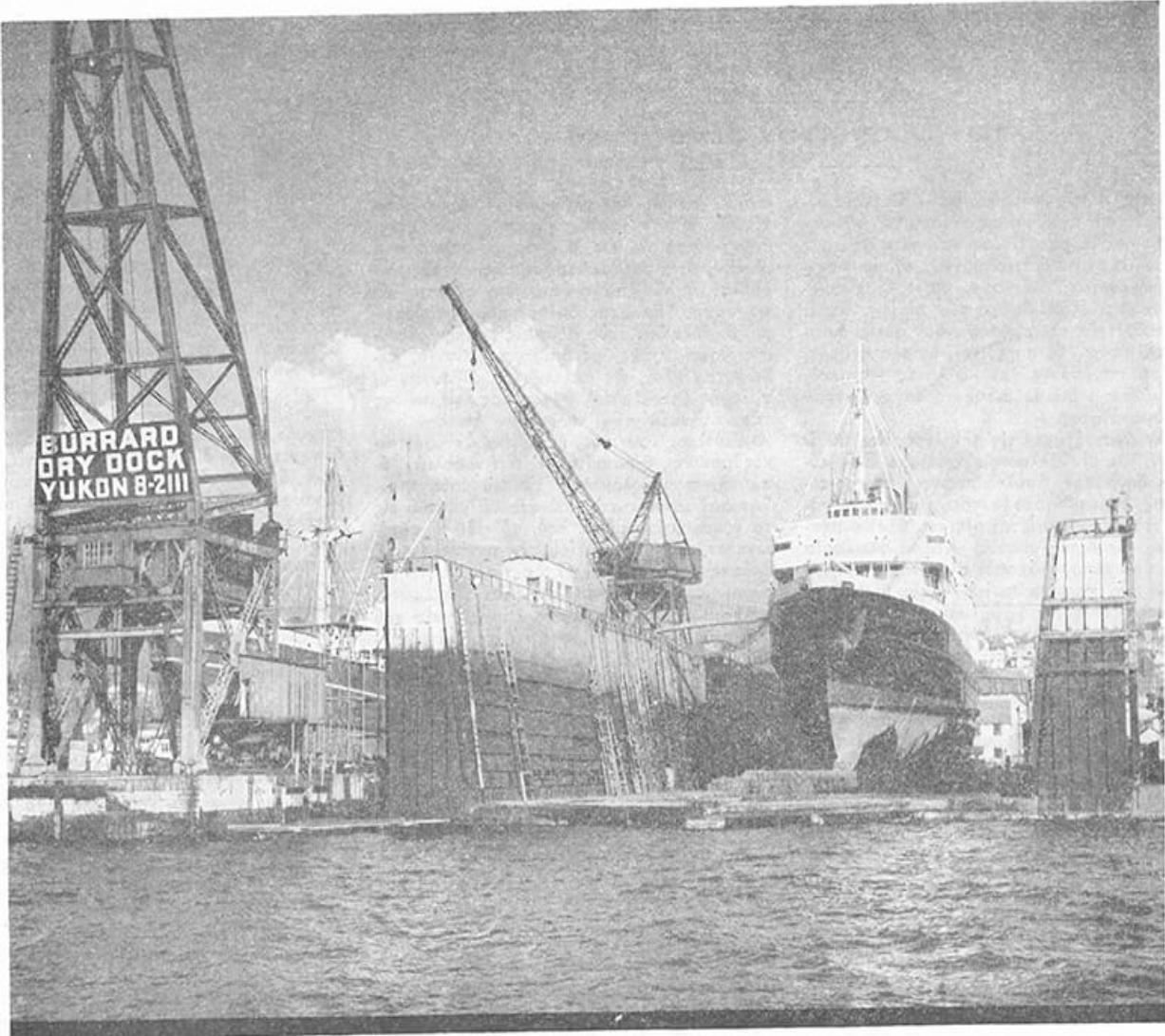
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΡΟΥΜΠΟΥΛΗΣ

ΙΑΤΡΟΣ ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ

ΡΕΥΜΑΤΟΛΟΓΟΣ

Τέως Φέλλου τοῦ Πανεπιστημιακοῦ Ιατρικοῦ Κέντρου Ν. ΥΟΡΚΗΣ

ΔΕΧΕΤΑΙ: 'Ακαδημίας 17 - ΑΘΗΝΑΙ
Τηλέφωνον: 634.688



FASTEST SHIP REPAIR SERVICE IN THE PACIFIC NORTHWEST



3 floating drydocks — with lifting capacities to 15,000 tons.

Crane facilities to 100 tons.

Completely self-contained with fully equipped shops to handle everything from ship repairs to full scale ship building.

Canada's leading ship-building and ship-repairing company with facilities to accommodate world's largest vessels.

For an illustrated brochure detailing our complete ship repair services, write direct.



BURRARD DRY DOCK CO. LTD.
VANCOUVER, B.C., CANADA

CABLE ADDRESS: "Drydock" Vancouver

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΕΥΣΙΣ: Ο ΤΡΙΤΟΣ ΛΙΜΝΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΣΕΤΑΙ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΜΕΙΩΘΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟ 1966, ΑΛΛΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ἡ Ἐλευσίς καταλέγεται μεταξὺ τῶν τριῶν μεγαλυτέρων λιμένων τῆς Ἑλλάδος, ἐρχομένη μετά τὸν Πειραιά καὶ τῆς Θεσσαλονίκην εἰς ἡμιπεριουσιακὴν καὶ ναυτιλιακὴν ἐν γένει κέπισθν, ὑφαρπάζουσα σηματικὸν ἀριθμὸν σκαφῶν ἀπό τὸν υπὸ συνεχῆ συμφόρησιν τελοῦντα λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Είναι δύμας ό λιμην τής Ἐλευσίνος ό πρωτος τῆς Ἐλλάδος εἰς τὰ δι' αὐτοῦ φορτωμένους ἐμπορεύματα ἀκτοπλοΐας, ἀλλά καὶ διὰ τὸ ἔξωτερικόν. Ἔκ τῶν σχετικῶν μὲν τὴν κίνησιν τῶν λιμένων μας ἀριθμῶν διαπιστώνται διτὶ ή κίνησις τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης διαφορώς ἀνέρχεται, εἰς ἑπτήσιον ποσοστὸν κατὰ πολὺ μεγαλύτερον ἐν συγκρίσει πρὸς ἐκείνο τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐνώ ή κίνησις τοῦ λιμένος τῶν Πατρών συναγίζει μὲν τὴν ἀνίσθισταν, κυμαίνεται δύμας αὐτῆς εἰς λίαν χαμηλά, ἐπίπεδα, οὐδόλως ικανοποιητικά. "Ο-σον ἀφορᾶ τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Ἡρακλείου, αὐτῇ παραφένει ἐπίσης εἰς ἐπίπεδα δυσταύλογα πρὸς τὸν μέγαν δύκον τῷ καταπλεόνογα ἔκει σκαφῶν, γεγονός ἀποδιδόμενον κυρίων εἰς τὴν κίνησιν τῶν γνωστῶν μας δύχηματαγών.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ

Κατά τό 1966 τὰ ἑκοφτωθέντα ἐντὸς τοῦ κυρίως λιμένος Πειραιώς καὶ τοῦ λιμένος Ἡ-ρακλέους γενικά ἐμπορεύματα προελεύσεως ἔξωτερικού ὀνήθησαν εἰς 2.160.730 τόνους, ἐνώ τὰ συνοικικῶς ἑκοφτωθέντα ἐμπορεύματα τα εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἐλευσίνος ἀνήλθον εἰς 1.406.687 τόνους, περιλαμβανομένων καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν, ἀνελθόντων εἰς 644.758 τόνους. Ἐν τὰ ἑκοφτωθέντα εἰς Ἐλευσίνα προελεύσεως ἔξωτερικού ἐμπορεύματα συγκριθοῦν μὲ τὰ κατὰ τὸ 1966 συνοικικῶς ἑκοφτωθέντα εἰς Πειραιᾶ καὶ τὰ παραπήματα (3.351.995 τόν.) περιλαμβανομένων καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν, προκύπτει ὅτι διά τοῦ λιμένος τῆς Ἐλευσίνος διακινοῦνται φορτίσ, ἀντίτροπως περνούντα τὰ 41,5% τῆς συνοικικῆς ιστογεικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶν. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο θά γιτο κατὰ πολὺ μεγαλύτερον ἐὰν ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν ἡ κίνησις μόνον τοῦ κυρίως λιμένος Πειραιώς. Σημειώτεον ὅτι ὁ κύριος ὅγκος τῶν πετρελαιοειδῶν ἑκοφτώνεται εἰς τὸν λιμένα τῶν Μεγάρων. Κατὰ τὸ 1966 ἐξεφορτήσαν ἐκεῖ 1.906.646 τόνοι τετραειδῶν.

ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

'Εξ ἄλλου, ὁ λιμὴν τῆς 'Ελευσίνος παρουσιάζει σημαντικώς ηγέημένας φορτώσεις ἐμπορευμάτων ἔναντι τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἀλλὰ καὶ τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης. 'Ιδού τί πρόκειται ἐκ τῶν ἀριθμῶν: Κατά τὸ 1966 ἐφορτώθησαν ἔκ τοῦ κυρίων λιμένος Πειραιῶς διά τὸ ἑσωτερικὸν 329.286 τόνους ἐμπορευμάτων, ἔναντι 364.799 ἔκ τοῦ λιμένος 'Ελευσίνος καὶ διὰ τὸ ἑσωτερικὸν 416.276 τόνους ἔκ τοῦ Πειραιῶς ἔναντι 977.644 τόνων τῆς 'Ελευσίνος. 'Η ηγέημένη αὐτῇ κίνησις φορτώσεων ἔκ τοῦ λιμένος 'Ελευσίνος ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν διακίνησιν καὶ τῶν τιμεντῶν διὰ τοῦ λιμένος τούτου. Αἱ φορτώσεις τοῦ εἰδους τούτου ἀνήλθον διὰ τὸ 1966 εἰς 100.000 τόνους, ἐνῷ αἱ φορτώσεις τοῦ δωδεκάτου ἀνήλθον εἰς 70.000 τόν. περίπου.

κατέπλευσαν περί τάς 4.000 φορτηγά πλοιας κόρων καθαράς χωρητικότητος 1.700.000 και πλέον.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΜΕ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Μολονότι ή συνολική έμπορευματική κίνησις του λιμένος 'Ελευσίνος έμεινε διάσημη κατά τό 1966 ανέβαθμα είς 2.984.886 τόνους, έναντι 3.561.341 τόνων του 1965 (ή κατακόρυφος πτώσις δθείεται εἰς τὴν μειούμενην εἰσαγωγὴν πετρελαιοειδῶν διά τοῦ λιμένος τῆς 'Ελευσίνος, λόγω τῆς λειτουργίας τοῦ διύλιστηρου τοῦ κ. Πάππας εἰς τὴν Θεσσαλονίκην), διημήνιος ούτος έξακολουθεῖ νὰ διεκδικῇ σταθερώς τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς χώρας.

“Η ἀρμόδια ἔθνικη στατιστική ὑπηρεσία ἔχει πλήρη στοιχεῖα τῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῆς Ἐλλάδος μόνον διά τὸ 9 μηνον” [Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1966]. “Υποτροχεύμεθα συνεπῶς νὰ παραθέσωμεν τὸν κατωτέρω πίνακα ἐνημερωμένον ἐπὶ τοῦ ἐνεαρμήνου 1966, διστις, συγκρινόμενος πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ 1965, εἰναι ἔνδεικτικὸς τῆς θέσεως τῆς Ἐλευσίνος μεταξὺ τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς χώρας:

Τὰ ἐκφορτωθέντα ἔξι ἄλλους ἐκ τού ἑστατε-
ρικού ἐμπορεύματα εἰς τὸν κυρίων λιμένα
Πειραιῶς καὶ τὸν λιμένα Ἡρακλέους κατά
τὸ 1966 ἀνήλθον εἰς 603,686 τόνους, ἔναντι
327,433 τόνων τῆς Ἐλευσίνος.

Τέλος είς τὸν τελευταῖον τούτον λιμένα κατέπλευσαν κατά τὸ 1966 3.514 σκάφη (κυρίως φορτηγά, μότορσπιτ και πετρελαιο-κίνητα) κώρων καθαρός χωρητικότητος 2. 594.592, ἐνώ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς

Πίναξ φορτοεκφορτωθέντων έμπορευμάτων εις τοὺς κυριωτέρους λιμένας κατά τὸ θεοφάνειαν - Σεπτεμβρίου 1966 ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιόδον τοῦ 1965

ΛΙΜΝΗ	Φορτωθέντα έμπορευματα έσωτερικού εις τόννους		'Έκφορτωθέντα έμπορευματα έσωτερικού εις τόννους		Φορτωθέντα έμπορευματα έξωτερικού εις τόννους		'Έκφορτωθέντα έμπορευματα έξωτερικού εις τόννους	
	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965
Πειραιώς ..	610.859	443.537	609.969	401.740	238.153	146.048	2.513.174	2.384.871
Θεσσαλονίκης	539.591	223.909	714.378	749.826	409.076	154.722	1.420.248	564.644
'Ελευσίνος ..	765.705	866.648	271.425	240.156	263.112	201.425	1.025.653	1.358.188
'Ηραλδίου ..	71.628	32.939	243.134	177.668	68.598	60.491	76.775	32.058
Πατρών ..	6.684	6.289	204.254	92.521	26.000	27.245	108.102	95.859

INTRODUCTION

Στερείται ό λιμην τής 'Ελευσίνος λιμενικών έργων, τό πρώτον διμος συδαράρον τοιούτου πρόκειται συντόμως νά ἐκτελεσθῇ. Τό Λιμενικόν Ταμείον 'Ελευσίνος διέθεσε 18.000.000 δρχ. διά τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματος πρὸς εὐθυγράμμισιν τοῦ πολαίσου καὶ τοῦ νέου λιμένος. Αἱ θυρομετρήσεις πρήξισαν δῆ.

Κατά τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη ᾄδιολογού διαγράφεται τὸ μέλλον τοῦ λιμένος Ἐλευσίνος, ἵδις μετά τὴν ἑκάτη λειτουργίαν τῶν ναυπηγείων τοῦ κ. Ἀνδρέαδην. Πλείστα σὰ σκάφη βάθροπλάκανται, λόγῳ καὶ τῆς ἀμέσου γειτνιάσεως τοῦ λιμένος μὲ τὴν συνιστώμενην

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοιᾶ
κατὰ κινδύνων πολέμου

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE
ASSOCIATION LTD.

(Ἡ μεγαλύτερα ὄργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ
Ἄποζημώσιν πλοιοκτητῶν εἰς δόλοκληρον τὸν κόσμον)
καλύπτει τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαιῶν διὰ ζημίας πρὸς τρίτους
Ἡσφαλισμένον τονοῦς 30 ἑκατοντάρια τόνων

UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE
ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικήν προστασίαν είς τοὺς τλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

All managed by THOS. R. MILLER AND SON
14/20, ST.MARY AXE, LONDON E.C.3.

άτυχώς δτι θά έκλείψουν εις τό μέλλον. "Ισως χειροτερέυσουν.

ΧΩΡΟΣ ΔΙΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Προετιμάζονται όλοι οι κύριοι λιμένες τού Κόσμου νά δεχθούν τά πλοια μέ τά «κοντέινερς». Καιρός καὶ διὰ τόν πρώτον έλληνον λιμένα νά αντιμετωπίσῃ τό καίριον αὐτό ζήτημα. 'Από τούς τεχνικούς τού Ο.Α.Π. αναζητεῖται ό καταλλήλος χώρος. Πρός τό Πέραμα στρέφονται αἱ σχετικαὶ μελέται. Διὸ τῆς ἑκεὶ σχεδιαζομένης νά κατασκευασθῇ μεγάλης προβλήτος, θά έξυπηρετηθῇ ἀριθμός τις σκαφών μὲ «κοντέινερς». Οι χώροι χειρισμού τῶν δοχείων, συμφόνως πρός τά σχεδία τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τού Ο.Α.Π., θὰ είναι ἐπαρκεῖς, θὰ προτοθῇ δὲ καὶ ό ξέπολισμὸς διὰ καταλλήλων μηχανημάτων.

'Εαν τέλος ή προβλήτης αύτη τού Περάματος ἀποτελέσῃ ἀπαρχὴν λιμενοποιήσεως τῆς περιοχῆς, θὰ κατασκευασθοῦν καὶ ἄλλαι προβλήτες, δάσει σαφοῦς σχεδίους ἔξυπηρετήσεως τῶν πλοίων «κοντέινερς». 'Επὶ τῶν καταρτιζομένων σήμερον σχεδίων προγραμματίζεται ἡ ἐπέκτασις, λαμβανομένου πάντων ὑπὸ ὄφην, ὅτι πάσα πρὸς τό Πέραμα ἐπέκτασις τού ὑπὸ μόνιμον πλέον συμφόρησιν τελούντος λιμένος Πειραιώς, προσκρούει καὶ εἰς ἀντιδράσεις. 'Ηδη τρία πολύτιμα ἔτη διέρρευσαν ἀπράκτα, διὰ τῆς ἐκτελέσεως στοραδικῶν ἔργων εἰς διαφόρους περιοχάς. Δὲν συνεκέντρωσαν δὲ Ο.Α.Π. τὴν προσοχήν του πρὸς μίαν καὶ μόνον κατεύθυνσιν, τό Πέραμα, δηνούνται τῆς παραπλησίας περιοχῆς, τὴν ὥραν προσηκούμενην διακινουμένων φορτίων, ἀνεξαρτήτως τού ὅτι τούτο εὔνοει τὴν ἀναγκαιότητα τού αὐτοκινήτου, εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας.

Μέχρι της άνοιξης τού Περάματος τούτην την προσοχήν του πρὸς μίαν καὶ μόνον κατεύθυνσιν, τό Πέραμα, δηνούνται τῆς παραπλησίας περιοχῆς, τὴν ὥραν προσηκούμενην διακινουμένων φορτίων, ἀνεξαρτήτως τού αὐτοκινήτου, εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας.

Πάσα ζώμας παρερχομένη ἀπράκτως ήμε-

ρα ἡ πάστο ἄλλη ὑποδεικνυμένη λύσις, ἐκτὸς τού Περάματος, μόνον δυσχερείας ἐπιστρεψει. 'Η γῆ σταθερῶν ἀνατιμάται ἑκεὶ καὶ τά προϋπολογισθέντα ἔργα ἔχουν ἥδη ὑπερβῇ τά 400 ἑκατομμύρια, λόγῳ τῶν διπανηροτέρων ἀπαλλοτριώσεων.

* * *

Καὶ διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῶν τόσων ἀναγκαιούντων χερσαίων χώρων ὁ Ο.Α.Π. ἀπεφάσισε τὴν ἀναγκαστικὴν ἀπαλλοτρίωσιν τῶν ἀκίνητων, τῶν εύρισκομένων ἐντὸς τῆς χερσαίας ζώνης τού λιμένος Πειραιώς, ἀνωθεν τῆς δημοσίας ὅδου Πειραιώς - Περάματος, εἰς τὸν λιμένα Ήρακλέους. 'Η συνολικὴ ἐπιφάνεια ἀνέρχεται εἰς 76.521 μ². Σχετικῶς ἐνεκρίθη καὶ πίστωσις ἔξ 23.000.000 δρχ., ἥτις θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν δικαιούχων τῆς ἀπαλλοτριώτεας περιοχῆς.

Διὰ τὴν ἀποκτήσεως τού χώρου τούτου ἀλπίζεται νά λυθῇ καὶ τὸ πρόδολμα τῆς ἐναποθηκεύσεως τῆς ἔκφορτωνομένης εἰς τὸν λιμένα Ήρακλέους ξυλείας.

'Αρμόδιος ποράγων τού Ο.Α.Π. ἔξουσιοδοτήθη νά μελετήσῃ τὸ θέμα τῆς προσκτήσεως καὶ τῆς παραπλησίας περιοχῆς, τὴν ὥραν προσηκούμενην διακινουμένων φορτίων, ἀνεξαρτήτως τού ὅτι τούτο εὔνοει τὴν ἀναγκαιότητα τού αὐτοκινήτου, εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὴν Ἐλλειψιν ἀποθηκευτικῶν χώρων εἰς τὸν λιμένα τού Πειραιώς ώς μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων αἰτιῶν τῆς λιμενικῆς κακοδαιμονίας κατ' ἐπανάληψιν ἐπεσήμαναν τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Δὲν συμφωνούμενον ὅμως καθόλου μὲ τὰς πρὸ τίνος δημοσιεύσις ἀπόφεις τού Ευπορικού καὶ Βιομηχανικού «Ἐπιμελητηρίου Πειραιώς», ὅπως χρησιμοποιηθῶσι πρὸς τούτο χερσαίοι χώροι κείμενοι μακράν τού λιμένος καθ' ὄσον:

1) Τὸ κόστος τῆς χερσαίας μεταφορᾶς

τῶν ἐμπορευμάτων, ἄτινα θὰ ἐναποθηκεύνται εἰς τοὺς χώρους τούτους, θὰ είναι πολὺ ὑψηλὸν καὶ ἐντελῶς διάφορον τῶν ἐναποθηκευμένων εἰς χώρους παραλιμενίους.

2) 'Η ὕδρυσις εἰδικῶν τελωνείων μακράν τού τόπου ἔκφορτώσεως καὶ ἡ ἐπάνδρωσις τούτων, ἐκτὸς τού ὅτι ἀπαιτεῖται πολλὰς διστοπώσεις, θὰ είναι καὶ δαπανηρά. Δὲν πρέπει δὲ νὰ λαμβάνεται ὑπὸ διψήφιος συγκοινωνιακὸν δίκτυον ἐσωτερικοῦ διὰ τού ὅποιους ἐξυπηρετεῖται, ὅχι μόνον τὸ ἐσωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐξωτερικὸν τοιούτον γειτονικῶν χωρῶν (ὅπως διὰ τῆς Γενούης ή Ἐλβετίας καὶ ἡ Αὐστρία καὶ αὐτὴ ἀκόμη η Τσεχοσλοβακία).

3) Τὸ μέτρον τούτο θὰ ἀποθῇ εἰς βάρος τῆς Πειραιϊκῆς Οἰκονομίας.

4) 'Ο ισχυρισμός, τέλος, ὅτι διὰ τού προτεινομένου μέτρου θὰ ἐξυπηρετηθοῦν αἱ ἐκ τού ἐξωτερικοῦ διὰ τῶν αὐτοκινήτων μεταφορά, δὲν ἐνδισφέρει τὸν Ο.Α.Π. ὃ ὅποιος ἔχει ἀποστολὴν τὴν φροντίδα τῶν διὰ τού λιμένος διακινουμένων φορτίων, ἀνεξαρτήτως τού ὅτι τούτο εὔνοει τὴν ἀναγκαιότητα τού αὐτοκινήτου, εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας.

Η φροντίδα τῆς ἀποθηκεύσεως τῶν οὕτω διακομιζομένων φορτίων, ἀνήκει εἰς ἄλλας κρατικὰς ὑπηρεσίας καὶ ὅχι εἰς τὸν Ο.Α.Π.

'Αντὶ τῶν προτεινομένων, ἀς φροντίδη ὁ Ο.Α.Π. νὰ ἀξιοποιήσῃ τοὺς χώρους τούς ὅποιους ἀπέκτησε δι' ἀπαλλοτριώσεως ἡ ἔξαγοράς, ἀς ἀπεκταθῇ πρὸς τὸν χώρον τού σταθμού τῶν Σ.Ε.Κ., ἀς ὁργανώῃ πληρέστερον λειτουργικῶν τὰς ἀποθηκευτικὰς τού ὑπηρεσίας καὶ προβλήματα ἐλλείψεως χώρου δὲν θὰ ὑπάρχῃ.

Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Δι' ἀποφάσεως τού Δ.Σ. τού Ο.Α.Π. ἐνεκρίθη πίστωσις ἔκ 400.000, ληφθησμένη ἐκ τού προϋπολογισμοῦ ἔξδων χρήσεως 1967, διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ήλεκτρικοῦ ὑποσταθμοῦ εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος.

'Εν τῷ μεταξύ, δι' ἑτέρας πράξεως τού Δ.Σ. τού Ο.Α.Π. ἀπεφασίσθη τοὺς χώρους τούς ὅποιους ἀπέκτησε δι' ἀπαλλοτριώσεως ἡ ἔξαγοράς, ἀς ἀπεκταθῇ πρὸς τὸν χώρον τού σταθμού τῶν Σ.Ε.Κ., ἀς ὁργανώῃ πληρέστερον λειτουργικῶν τὰς ἀποθηκευτικὰς τού ὑπηρεσίας καὶ προβλήματα ἐλλείψεως χώρου δὲν θὰ ὑπάρχῃ.

Συγκεκριμένως, ὁ γενικός διευθυντής κ. Καλόγρωμος, ἔδωσεν ὅδηγίας εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν, ὅπως τὰ ὑπόστεγα εἰς τὰ ὥρια θὰ ἐγκατασταθοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηροδρομικοί τούτων, ὡσαν καὶ ἐπρόκειτο περὶ ὑποστέγων ἐναποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων, ἐξυπηρετούντων τὰς φορτοεκφορτώσεις, ἡ δὲ χρησιμοποίησίς των ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων σιδηροδρομικῶν, νά γίνη διὰ τῆς ὑπὸ αὐτῶν προσθήκης τῶν διαφόρων ἀναγκαίων δευτερευουσῶν κατασκευῶν (διὰ τὴν στήριξιν τῶν γερανογεφυρῶν κλπ.), ὡστε νὰ χρησιμοποιηθοῦν ταῦτα διὰ νὰ στεγάσουν σιδηροδρομικανίας.

Οὕτω, θὰ ὑπάρχῃ η δυνατότης εἰς τὸ μέλλον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποφασίσθη ἡ ἀπομάκρυνσις ἐκ τού Περάματος τῆς ἐπισκευαστικῆς διαστάσεως, ἀνεξαρτήτως τῆς χρησιμοποίησης τού σιδηροδρομικοῦ σχεδίου κτιριακῶν διαστάσεων.

Ο σύμβολος εἰς τὸ Δ.Σ. τού Ο.Α.Π. κ. Σπ. 'Αθανασσούλιας, παρεδέχθη τὴν ὁρθότητα τῆς ιδέας, ἀλλὰ παρετήρησε μήπως, ὑπὸ τῶν προτεινομένης μορφήν, τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας δὲν ἐγκρίνῃ τὴν κατασκευὴν τῶν ὑποστέγων, διότι πιθανὸν νὰ θέλῃ εἰδικὸν τύπον κατασκευῆν.

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως τού Δ.Σ. τού Ο.Α.Π., ἐγένετο ἀνασύνταξης τού προγραμματικοῦ σχεδίου, προβλέπεται δὲ συνολικὴ ἐπιφάνεια ἑστεγασμένων χωρῶν ἔκ 30.600 μ² (ἀντὶ 42.100 μ²) καὶ περιλαμβάνονται εἰς αὐτήν:

1.— Δύο όμαδες ὑποστέγων διαστάσεων 2 X 22,50 X 75 μέτρων.

2.— Τρεῖς όμαδες ὑποστέγων διαστάσεων 2 X 30 X 120 μέτρων.

3.— Μία όμαδα ὑποστέγων διαστάσεων 2 X 22,50 X 50 μέτρων.



TELEPHONE:

CENTRAL 6070



TELEGRAMS:

'IGNEUS'

LIVERPOOL, 2

REA TOWING CO. LTD
PACIFIC BUILDING JAMES STREET
LIVERPOOL 2

'Επλίζομεν, ότι ή άλη διαδικασία, έγκρισεως, συντάξεως μελέτης και δημοπρατήσεως του άλογου έργου, θα γίνη έγκαιρως, καθ'όσον ό Ο.Λ.Π. έχει ήδη άναλαβει χρονικά δεσμεύσεις έναντι των σιδηροδρομηχάνων.

ΑΙ ΠΑΡΤΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ

Τηλό των «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκάς άπειστάλη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. πιστοποιητικὸν τὸν Λόδης Ρέτζιστερ διὰ τοῦ δόποιον ὁ ἀπόδειπνον ἀποθεωρητῆς τοῦ πιστοποιεῖ, διότι αἱ ἀπειστάσεις: ήδη εἰς τὴν μεγάλην πλωτήν δεξημενήν (ἀνυψωτικῆς έκανθλίτος 15.000 τόνων) ἔργος εἰσι, έχουν θερηθῆν τὸ 50% τοῦ συνδικοῦ.

Κατόπιν τούτου τὸ Δ.Σ. τοῦ Οργανισμοῦ ἐνέκρινε τὴν καταδολὴν εἰς τὸ «Ελληνικά Ναυπηγεία» τοῦ προσδιεπομένου ἐκ τῆς συμβάσεως ποσοῦ 30% τῆς ἀξίας τῆς δεξημενῆς ταῦτης καὶ τὴν ἀπειστροφὴν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τῆς ἐν 20% τῆς ἀξίας τῆς ἐγγυητικῆς ἀπειστολῆς προκαταδολῆ.

Συγκεκριμένως ἀπεισοίσθη ἡ πληρωμὴ τοῦ ποσοῦ τῶν 25.5 ἑκατομ. δρχ. ἔναντι: τῆς ἀξίας τῶν δύο πλωτῶν δεξημενῶν καὶ ἡ μείωσις τοῦ ἐργ. 17.180.000 ὑπολοίπου τῆς ἐγγυητικῆς ἀπειστολῆς ποσοῦ ἐν δρχ. 25.400.000 κατὰ δρχ. 17.000.000.

ΑΣ ΠΡΟΣΕΞΟΥΝ

Καθ' ἄπληροφορούμεθα, σχέδιον τοῦ Β. Δ) τος περὶ διαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ τελευταίου ψηφισθέντος περὶ Ο.Λ.Π. Νόμου, ἀπειστάλη ὑπὸ τοῦ Υπουργείου Δημοσίων «Ἐργων εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς ἀπεξεργασίαν.

Κατ' ἄρχην προκύπτει τὸ ἔρώτημα, διατί τὸ ἀρμόδιον Υπουργείου ζητεῖ τῷρα τὴν γνῶμην τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος καὶ αἴτειται τῷρα τὴν συμπαράστασίν του, ἐφ' ὅσον ὅταν κατηρτίζετο ὁ σχετικὸς Νόμος, τοῦτο δὲν ἡρωτήθη.

Τὰς ἀπόφεις μας διὰ τὸν κομματικῆς ἐμ-

πνεύσεως τοῦτον νόμον, ὁ ὅποιος ἐπεδάρυνε τὸν Ο.Λ.Π. κατὰ 100 καὶ πλέον ἑκατομμύρια δρχ. ἐπησίως, εἴχομεν ἔγκαιρως διατητώσει, ἀλλὰ δὲν εἰσηκούσθημεν, διότι τότε ἐκεύθερνα τὸ τόπον ἀχαλίνωτον τὸ κόρμα.

Δέν γνωρίζομεν λεπτομερείας τοῦ κυρφορουμένου Διατάγματος. Πληροφορούμεθα, ὅμως, ὅτι ὑπάρχουν διατάξεις ἑξοργιστικῶς ἀποράδεκτοι, ὅπως ἡ δημιουργία τελικῶς ἔξ ἐν δῷ γενικῶν διευθυντῶν, ἡ ὑπαγωγὴ τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἔργων ἀπὸ τὴν διεύθυνσιν Ἐκμεταλλεύσεως εἰς τὴν διεύθυνσιν Διοικητικοῦ, ὅπου ὁ κομματισμὸς δρᾶται ἀνεπάτερον κλπ.

Ἡ σύνθετις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀλπίζωμεν, ὅτι τοῦτο θὰ ἀντιδράσῃ νὰ γίνη συνυπεύθυνον εἰς τὴν διοικητικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἑξάρθρωσιν τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἐκτὸς τούτου καὶ ὁ ἀρμόδιος Υπουργὸς θητεύων ἐπὶ καιρὸν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π., γνωρίζω πρόσωπα καὶ πράγματα καὶ μὴ ἀνήκων εἰς κόμματα, φρονοῦμεν ὅτι, θὰ προστατεύσῃ τὸν Ο.Λ.Π. ἀπὸ τὰ δεινὰ τοῦ ὑπὸ δημοσίευσιν Διατάγματος. «Ἀλλωστε, οἱ ἐπὶ πλέον διευθύνσεις δημιουργούνται διὰ τὴν μονιμοποίησιν, πέραν τῶν 250 καὶ σεβαστοῦ ἀκόμη ἀριθμοῦ ὑπαλλήλων καὶ ἔργων. Οὕτω, ἔαν μελλοντικῶς ὁ Ο.Λ.Π. θελήσῃ νὰ μὴ χρησιμοποιήσῃ δι' οἰκονομικούς λόγους ώρισμένον ἀριθμὸν ἔργων, δὲν θὰ δύναται νὰ τὸ πράξῃ ζημιούμενος διττῶς.

Ο ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἐνεκρίθη πίστωσις ἐξ 9.5 ἑκατομμυρίων δρχ. διὰ τὴν προμηθείαν ἐκ τοῦ Ιαπωνικοῦ Οίκου «TOYO MENKA KAISHA Ltd. 50 περιονοφόρων διχημάτων τῶν 2 τόνων καὶ ἑτέρων 5 τῶν τριῶν τόνων, ὡς καὶ πέντε εἰσέτη τύπου VDP - 80 N ἐκ τοῦ γερμανικοῦ οίκου YALE - TOWNE.

Ο προκηρυχθεὶς σχετικῆς διεύθυντος διεκγονι-

σμῆς δὲν ἐνεκρίθη λόγῳ δισυμφόρων δρων καὶ ἡ προμήθεια τῶν 60 περιονοφόρων διχημάτων ἀνετεθεῖ δι' ἀπ' εὐθείας συμφωνίας εἰς τοὺς ἐν λόγῳ δύο ἔνους οἰκους, λόγῳ κατεπειγόντος ἀνάγκης.

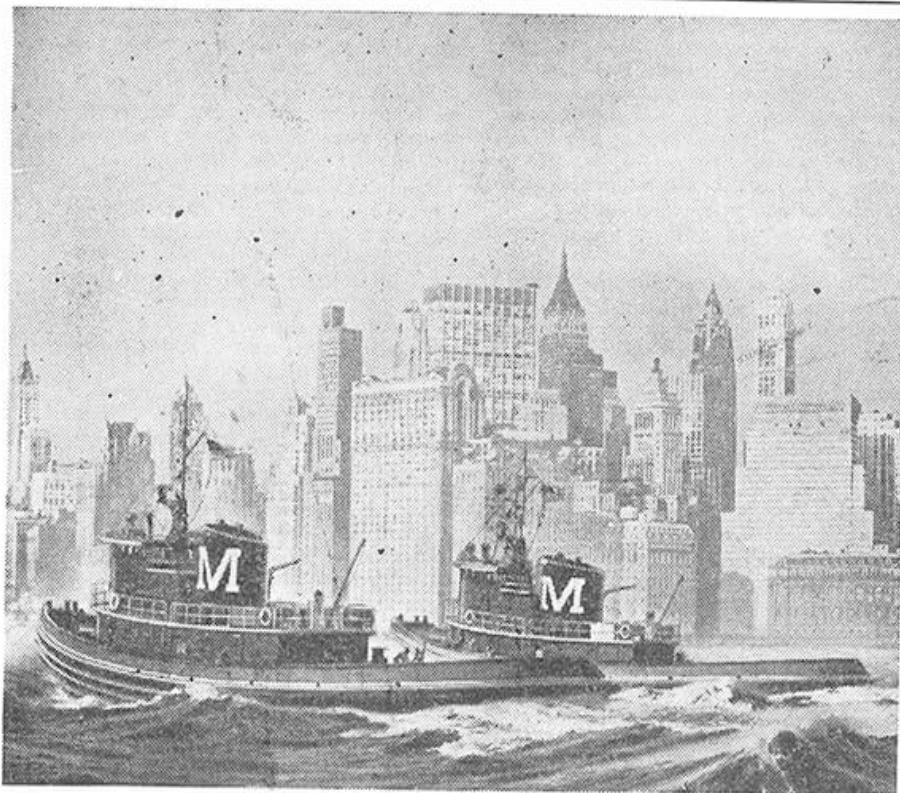
Τοῦ διότου δὲν ἐνεκρίθη λόγῳ δισυμφόρων δρων καὶ ἡ προμήθεια τῶν 60 περιονοφόρων διχημάτων ἀνετεθεῖ δι' εὐθείας συμφωνίας εἰς τοὺς δύο ἔνους οἰκους, λόγῳ κατεπειγόντος ἀνάγκης.

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφάσισε νὰ ἐπιβάλῃ κυρώσεις εἰς τοὺς ὑπατίους μειωμένης ἀποδόσεως ἐργασίας. Σχετικῶς θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ οἰκείαι περὶ πειθαρχικῶν παραπτωμάτων καὶ ἐπιβολῆς ἀναλόγων κυρώσεων διατάξεις.

Τὰ ἀνωτέρω ἐνεκρίθησαν διὰ πράξεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τῆς δόποιας παραλλήλως ἀπεφασίσθη ἡ αὐξησης τοῦ ἡμερομιθίου τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατὰ 10 - 20 δρχ.

Ἐκ παραλλήλου εἰς τὸν Κανονισμὸν «Ἐργασίας προστέθη διάταξις, διὰ τῆς δόποιας ὅριζεται διττῶς, οἱ μόνιμοι ἔργαται ὑποχρεούνται νὰ προσέρχωνται ἔγκαιρως εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας τῶν καθ' ἑκάστην ἐργάσιμον ἡμέραν καὶ διδύων τὸ επαρθένα εἰς τὸ προσκλητηρίον πρὸ τῆς ἐνόρξεως τῆς ἐργασίας. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἄπειται διότι δὲν ἀνατίθεται ἀμέσως εἰς αὐτοὺς ἡ ἑκτέλεσις ἐργασίας, εἰς ἦν διετέθησαν κατὰ τὸ προσκλητηρίον, εἶται διότι ἡ ἀνατεθέσισα τοιαύτη λήγει πρὸ τῆς ἑκατοντάσεως τῶν χρονικῶν δρίων κανονικῆς ἐργασίας, οὗτοι ὁφείλουν νὰ τελοῦν ἐν ἀναμονῇ εἰς τὸν τρόπον τῆς ἐργασίας, καθ' ὅλας τὰς ἐργασίμους δράσας, ἔτοιμοι ν' ἀναλάβουν τὴν ἑκτέλεσιν οἰσασθήσοτε ἀνατεθησομένης εἰς αὐτοὺς ἐργασίας.



You've got to have more of what it takes to be the best in the Port of New York. More powerful tugs. More experience (over a century). More efficiency. Yet it costs no more to work with Moran. In fact more often than not it costs less, simply because only Moran has the extra power to fulfill your various towing requirements in the shortest time with the fewest tugs. Why settle for less?

MORAN
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.
17 Battery Place, New York, N.Y. 10004
Cable Address: MORANTOW

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
Acti Miaouli 3, Pireaus

OTHER AGENTS

Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Italy, Norway,
Scotland, Spain and Sweden

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΑΙΧΜΑΛΩΤΟΙ ΤΗΣ TZENTΑΣ

Μέ τίτλο «Ο αιχμάλωτος της Τζέντας» εϊδαμε κάποτε μιὰ κινηματογραφική ταινία, μὲ πρωταγωνιστή τὸν μακαρίτη Ρόλαντ Κόλμαν, τὸν ἔλαφρά ἀλλοίσθιον γόνη τῆς ἀμερικανικῆς θύμης. Συγχωράτε με, δῆμος, ἂν, στερουμένος μνήμης καὶ φαντασίας, διατηρῶ μόνο τὸν τίτλο τοῦ ἔργου. Τὸ σωνάριο καὶ γενικά ἡ ὑπόθεσις ζέφτισε ἀπὸ τοὺν χρόνου τὸ πέρασμα καὶ τῆς προχωρημένης ήλικίας τις συνέπειες.

"Από λιγες, ομως, άναλαμπες της μνήμης, νομίζω πώς έπρόκειτο για σύρραμμα περιστατικών της Ανατολής, τύπου «Λάρενς της Αραβίας», όπου ηρωες και ήρωιδες συνακούενται σε τοπιά της έρημου, με τοπικές γραφικές φορεσιές. «Οπου κρόσσια σαρικιών και φερετζέδων παραβάλλονται σε κυματισμό με τις χαίτες και τις ούρες καθαρόαιμων άραξών αλόγων. «Οπου διμίλοις Βεδούνινων προβάλλονται με δύμησος κυνηγετικών σκολιών. «Οπου ή δεξιοτεχνία της ληστείας, άνωδλασσεται με έπιδειξεις άλτρουστιμού. «Οπου έξοντωτικοί άγωνες διασδραματίζονται γύρω από την κυριαρχία της έξουσίας. «Οπου, ένω έξαλνιος συνθήμαται δι φθόνος και δι αποκλεισμός από την έπικοινωνία των «άπιστων», συχνά σημειώνονται παρασπονδίες από έξωτικα πανεύμορφες πριγκήπισσες, που φυλακίζουν ρωμαλέους τύπους, άπ' αύτους τούς καταραμένους παρείσακτους και φιλάρεσκα τούς κρατούν, έχοντας στό νου της άπωτερους και άνεπιπτωτους σκοπούς, έπιτυχυγάνοντας έτσι νά ρίξουν εύγενέστερο αίμα στη φυλή τους. Νά βελτιώσουν μ' άλλα λόγια τη ράτσα τους.

Πλαστιο σ' ὅ διλα σύτά ὁ πανύψηλος φοίνικας, ή χουρμαδιά, τὰ τσαντήρια τῶν συνοικισμῶν. Περί πέρα οἱ λόφοι τῆς ἕγμου μετασχηματιζόμενοι κάθε τόσῳ ἀπό τις ἀμφιοδέλες τῶν σιμούν. Καὶ οἱ πολιτείες μὲν τοὺς στενούς κοχλιώτων δρόμους, ποὺ τούς διασχίζουν μὲ νεαρειά δήμαστα νωχελικοὶ ἀραπάδες. Μὲ τὸ τραγούντι τοῦ Ἰμάμη στὰ δειλινά ἀπό τὸ ψηλὸ πόστο τοῦ πάνω στὸ Μιναρέ καὶ ἀπό τὶς ἀστροφεγγες νάχτες, ποὺ τὴ γαληνή τους ταράζουν τῶν τετραπόδων ἄλλα καὶ τῶν διτόδων τὰ χλιωπτόσματα.

'Η 'Ερυθρὰ Θάλασσα! 'Η 'Αραβία! 'Η Τζέντα!

“Ετοι μάς τὴν παρουσιάζει τὴν Τζέντα δικινηματογράφος, τὰ ἀνατολίτικα διγήγματα, οἱ θῦλοι καὶ τῆς Χαλιμᾶς τὰ παραμυθιά. «Ετοι μέχρι τώρα τὴν ἥθελε ἡ ἀχαλίνωτη φαντασίαι μας.

"Αλλὰ τώρα, άλλους είδους πληροφορίες καταφέναντις άπό έκει. Πληροφορίες άπιθανες και απροσάρμοστες στής φαντασίας μας τά δημιουργήματα. Καὶ οἱ πληροφορίες αὐτές έχουν τὸν ίδιο τίτλο μ' ἐκείνον τῆς κινηματογραφικῆς ταινίας: «Οἱ αἰχμάλωτοι τῆς Τζέντας.

Δὲν ἔχω ύπ' ὅψιν μου ἂν οἱ ταρινοὶ καὶ πραγματικοὶ αἰχμάλωτοι τῆς Τζέντας συ-κεντρώνουν ὅλα ἐκεῖνα τὰ χαρίσματα, τὰ

προβλεπόμενα ἀπὸ τίς κινηματογραφικές ταινίες καὶ ἀπὸ τοὺς διαφόρους θύρων. Δέν ξέρω, δηλαδή, ἐν μποροῦν νά θεωρηθούν σάν υπόδειγματικοί ἐκπρόσωποι της φυλής των «ἀπόιτων», ὅστε νά καταλήξω σε ἀνάλογα ποιητρά συμπεράσματα, δίνοντας τὴν ἔγγηση της πώς κρατούνται ἕκει μὲν ἀντικείμενο κακοπό νά δώσουν βελτίωση, κάποτε, στὴν τοπική ράτσα.

Αλλά καλύτερα ας διηγηθώ τὸ περιστατικό, ώστε νὰ ἀποκλείσω τέτεις ἀποτελέσματα κρίσεις και συμπεράσματα ἀπό οὓς οὐνάνησαν τὴν ὑπόθεση.

Ἐδῶ καὶ δεκαπέντε μῆνες, ἵνα ἐλληνικὸν καράβι, τὸ *Ναυτίλος*, ὅπόμεινε κατασχε- μένον στὴν Τζένα τῆς Ἀραβίας. Ὁ λόγος τῆς κατασχέσεως ἀγνώστος. Τὸ πλήρωμα ήλθε στὴν Ἑλλάδα, πάλι τοῦ πλοιάρχου Νικολάου Δανιόλου καὶ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ Γερασίμου Πεφάνη. Σ' αὐτούς δὲν ἐπετράπη ἡ ἀναχώρηση. Λόγοι ἀφραλείας τοῦ πλοίου, λένε οἱ ἀρμόδιοι τοῦ τόπου, ἐπιβάλλουν τὴν παραιμονὴν ἐκεῖ αὐτῶν τὸν δύο καυτικῶν. Ἐν ταύτοις, οἱ κρατούμενοι δὲν μένουν στὸ καράβι, ἀλλὰ σὲ κάποιο ξενοδοχεῖο τῆς κακῆς ώρας. Μὲ τὴν ἐλπίδα πώς σύντομα θὰ ἀπελευθερωθεῖν καὶ οἵτι ἀπὸ κάποιον θὰ ἀποκη- μισθων, ἔφαγαν μέχρι δεκάριας δλεῖς τους τίς ἀποταμεύεις καὶ πούλησαν κάθε τὸ ἄξιολόγῳ ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντά τους. Οἱ μῆνες κυλούν μὲ ἀναμονὴ καὶ ὑπομονὴ, χωρὶς καμ- μία φεγγοθόλη ἐλπίδας νὰ παρουσιάζεται. Ζεῦν μὲ μενοῦ φυλακισμένων, μὲ ἐπιμελητία αἰχμαλώτων. Οἱ ἐπικλήσεις τους παρέχον- ται ἀπαρτήρητες καὶ δίχως καμμιά ἀπάν- τηση. Τὴ δέρα του πούλησε δὲ Πεφάνης γιὰ νὰ στειλῇ τηλεγράφημα στὴν οικογένειά του σὰν πληροφορίθμετο τὸ βάνατο τῆς μητέρας του, ἐνῷ ἀπὸ γράμμα τοῦ πλοιάρχου δίδε- ται ἡ πληροφορία πώς δὲ μηχανικός παρου- σιάζει σημεία παρακρούσεως.

Αιχμάλωτοι τῆς Τζέντας. Γιορτάζουν μὲ τὸν πρωτότυπο αὐτὸ τρόπο δυὸ φορὲς τὰ Χριστούγεννα καὶ κατὰ τὰ φαινόμενα θὰ ζευγαρώσουν ἐκεῖ Ἀνάσταση.

Διαστάσεις μυθιστορήματος πήρε τό περιστατικό τους, ό Τύπος φιλοξενεί την ύποθεση και δυνατές πένιες της δημοσιογραφίας ασχολούνται με αυτή την τόσο απίθινη λιστορία. Παρ' όλα αύτά, οι αιχμαλώτοι της Τζέντας παρασκέψουν αιχμαλώτοι.

Λένε στούς ναυτικούς κύκλους, πώς κάποτε άνάλογο περιστατικό έχησαμε, όταν έκει κάπου κατά τις άκτες της Υεμένης ναυάγησε τότε έλληνικό φορτηγό «Εουάνη».

γῆσσος τὸ ἐμπληκτικό φορτίγυον «Ἐμπρίξ».
Τὸ πλήρωμά του τότε βγῆκε στὴν Ἑρά.
'Αλλὰ ἀντὶ συνδρομῆς καὶ κάπποις φιλοξενείας, ποὺν ἥπλισαν, βρέθηκαν σὲ αἰχμαλωσία. 'Ο «Ἐμπρίξ» πέτη τὸν τόπουν, ἀφοῦ τους ἔβησεσσε στὴ μεταφράζα σὲ ἀποστάσεις ἐκστούταρδον γιαλίον, τοὺς φυλάκισε τελικά.

Διειθής σάλος ξεσηκώθηκε και άγγειλικά
άεροπλάνα χτένιζαν τις άκτες σε δασάζηση των ναυαγών. "Όπου κάποτε μαθεύτηκε πώς

βρίσκονται φυλακισμένοι καὶ ὅτι γιὰ τὴν ἀ-
πελευθέρωσή τους ἀξιώνονται.. λύτρα!...

Δὲν θυμούματι τὴ συνέχεια. Δὲν εἰναι δὲ παράξενο ἄν καὶ μὲ τὴ συνέχεια τῆς τωρινῆς ιστορίας στὴ Τζέντα καταλήξουμε στὰ ἴδια συμπεράσματα καὶ στὶς ἕιδες ἀξίωσις. Φυσικά, ἄν πράγματι ἔται ἔχουν τὰ πρόγραμματα, καμμιά Ἐπίτιδα δὲν ὑπάρχει νὰ πετύχουμε τὴ ἀπελευθέρωσή τους μὲ κρατική παρέμβαση καὶ μὲ διπλωματικά διαβήματα. 'Ο μόνος ποὺ θὰ μπορούσε στὸ προκείμενο νὰ μᾶς δοθῆσῃ θὰ ἥταν ὁ τέως Σουλτάνος τῆς Ἀραβίας 'Ιμπρ Σαουδό. Δυστυχώς, μᾶς ἔφυγε. Τὸν φιλοξενεῖ τώρα δὲ Νάσσερ τῆς Αίγυπτου. Δὲν εύρισκεται, ἀλλως τε, καὶ σε καλές σχέσεις μὲ τὸν ἀδελφό του.

—Είσαι ξέω άπό τα πράγματα και παντελώς άκατατόπιστος, μου είπε συνάδελφος ναυτικός, όταν του έδειξα να διαβάσῃ δύσκραφό πιό πάνω για τους αιχμαλώτους της Τζέντας.

— Αύτὰ ποὺ σύ, καθώς λές, είναι ἀπίστευτα δέν συμβαίνουν μόνο γύρω από τὴν Ἐρυθρὰ Θάλασσα. Δὲν τὰ συνηθίζουν μόνο ἐκεῖνοι ποὺ ἔμεις οἱ πολιτισμέγι οὐνομάζουμε πρωτογόνους. Συμβαίνουν καὶ ἄλλοι. Συμβαίνουν καὶ σ' αὐτή τὴν Ἑλλάδα.

—Τι θές νά πής — τού κάνω — αίχμα-
λωτίζουμε και έμεις ξένους διερχόμενους γιά
νά άξιωσουμε «λύτρα» ή έπι τέλους γιας νά
ξέναφαθίσουμε οίκονομικές όπαιτήσεις; Μή-
πως έχεις ύπ' οψιν σου τον λήσταρχο Κακο-
ράπη, πού αίχμαλώτισε και μετά σκότωσε
έξη «Αγγλούς περιηγητάς, γιά λύτρα; Μα ή
ιστορία αυτή μένει πίσω έκαπο χρόνια πιά.
Συνέβη τότε πού και ή «Ελλάδα ζόυσε στὸν
πολιτισμὸν τῆς Τζέντας.

—Καὶ πάλι σοῦ λέγω ὅτι εἰσαι ἀπηληρόφρορτος, μεῦ κάνει ὁ φίλος. "Ακουσε τὴν σύγχρονη ἴστορία. Οὔτε παραμυθί θὰ σου πώ, οὔτε πράγματα πού" ναι δύσκολο νά διαπιστωθοῦν. "Ακουσε λοιπόν:

— Στὸ ἴδιο αὐτὸν μέρος, δηλαδὴ στὴν Τζέντα τῆς Ἀραβίας — περιέργη σύμπτωσις — πῆρε φωτιὰ καὶ κατεστράφη τὸ μικρὸν ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ἀγία Βαρθόλωμος» πλήρωμά του, ἀπὸ δεκαπέντε ναυτικούς, ἐπέτρεψε στὸ Πειραιᾶ, ὑστερα ἀπὸ ταξίδι μὲν πολλαῖς περιπέτειες, ἀφισαν δημως εἰχμαλώτο τὸν ιδιοκτήτην, σὰν θελήσει νὰ πάη ἔκει καὶ νὰ διεκδικήσῃ τὰ συμφέροντά του. 'Αλλὰ φθάνοντας τὸ πλήρωμα στὴν 'Ελλάδα, δρέθηκε σὲ ἄλλους εἰδους εἰχμαλωσία. Δὲν την διέταξε κάποιος 'Εμίρης ἀνατολίτικης χώρας, οὐτε ἄλλος Σεΐχης μὲ σκοπὸν τὰ λύτρα. 'Η 'Ανακριτική' Ἐπιτροπὴ Ναυτικῶν 'Απυχημάτων κρελεύει ἐπὶ τοὺς ποσκειμένους.

—Απαγορεύεται νὰ τὸ κουνήσετε δῆμα
ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ, ἀπόφασίνεται, πρὶν δώσετε
τὴν κατάδεσή σας γιὰ τὸ περιστατικὸ τῆς
καταστροφῆς τοῦ καροβιοῦ σας.

—Στις διατάξεις σας, απόφασίνωνται οι άτυχοι ναυτικοί. Συντομεύσατε δώμας, σάς παρακαλοῦμε. Δεκαπέντε ήμερών μπάρκο είχαμε πάντα ναυαγήσουμε. Πριν δε όποια αύτες, πολλή πράγματα. «Ωστε το μπωνκέρ μας διστονεί με τά μεγάλα περιθώρια ποιασμονῆς.

—Νά λείπουν οι διασκέψεις, είναι ή απάντησις. Τὸ ἔργο τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς δὲν τὸ ρυθμίζουν οἱ ιδιωτικές ἀνάγκες τοῦ καθευνός. Θὰ περιμένετε τὴ σειρά σας. 'Ἐπὶ τοῦ παρόντος' ή A.E.N.A. ἀσχολεῖται μὲν ἐλαχίστης μεγάλες ύποθέσεις.

Περνοῦν καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου οἱ μέρες, σχηματίζονται μῆνες. Οἱ παροικούντες «Αἰγαῖοι» τῆς Τζέντας περιμένουν τὴν ἔξι μήνας δοθείσας. Σέρνουν στὰ πειραικά πεζόδρομια τὴν δυστυχία τους καὶ στὶς τσέπες τους μόνο τὰ ναυτικά τους φύλλαδια, ἀναπόλυτα. Νέα ναυτολόγηση καὶ ἀναχώρηση ἀπογονεύεται! ...

ποταγόρευσες τα...
Πιό καλοβάθμένοι οι πραγματικοί αιχμάλωτοι στή Τζέντα. Τούλλαχιστον έκεινοι κινούν τις μασέλες τους, έστω και μὲ μενού φυλακισμένων, έστω και μὲ έπιμελεία αινιαλότων. Άλλα οι διάλογοι...

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

SOTIRIOS GEORGANTIS
Representative of
HANSEATIC — SHIPCHANDLERS
HAMBURG

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8
Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96
Cable: Shinchandlers HAMBURG

1966 - 2066: Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. S. G. STURMEY

ΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΕΚΛΕΙΨΗ ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΕΝΩ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΘΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΘΟΥΝ ΛΟΓΩ ΕΞΑΝΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ. — ΑΥΣΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΙΤΗΡΩΝ ΚΥΡΙΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΣΙΑΝ. — Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΠΡΟΩΣΙΣ ΘΑ ΚΑΘΙΕΡΩΘΗ, ΕΝΩ Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΑ ΦΘΑΣΗ ΕΙΣ ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟΝ ΣΗΜΕΙΟΝ. — ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΙΑ ΠΑΟΙΩΝ-ΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡΣ. — ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΥΝΥΦΑΣΜΕΝΑ ΜΕ ΤΑ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΟΣ

ΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΑ ΚΕΡΔΙΣΗ ΕΔΑΦΟΣ

Συνεχίζομεν τὴν δημοσίευσιν τῆς δευτέρας κατὰ σειράν μελέτης (έκδοσις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου J. & I. Denholm Ltd.), διὰ τὸ πλοῖον, ὡς θὰ είναι τοῦτο κατὰ τὴν προσεχῆ ἑκατονταετίαν, γραφεῖσαν ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ κ. Σ. Γ. Στούρμεϋ, συγγραφέως βιβλίου διὰ τὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας, ὅπερ πρὸ ἔτῶν είχε μεγάλην ἀπήχησιν εἰς τοὺς βρετανικοὺς κύκλους. 'Ο καθηγητής Στούρμεϋ εἰς γενικὰς γραμμὰς ὑποστηρίζει, ὅτι ἐντὸς μιᾶς ἑκατονταετίας θὰ ἐκλείψῃ τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον, ἐπισημαίνει δὲ τὰ προβλήματα τὰ ὅποια θὰ ἀντιμετωπίσῃ θάττον ἥ δράδιον ἥ ἀνθρωπότης. Κατὰ τὴν γνώμην του, ἐὰν ἔξακολούθησῃ ἡ σημερινὴ τάσις καταναλώσεως πετρελαίου, τὰ ἐξηκριβωμένα παγκόσμια ἀπόθεματα πετρελαίων, θὰ διαρκέσουν ἀκόμη περίπου 35 ἔτη, εἰναι δὲ λίαν ἀμφίβολον ἂν κατὰ τὸ 2066 τὰ δεξαμενόπλοια θὰ δεσπόζουν, ὡς σήμερον, τῶν παγκόσμιων μεταφορῶν. Αἱ μεταφοραί, ἔξ αλλου, μεταλλευμάτων, κατὰ τὸν συγγραφέα, θὰ καταγήσουν καὶ οὐταὶ μίαν τῶν ἡμερῶν ἀμφίβολοι, ἐνῷ ἀντιθέτως, προβλέπει αὔξησιν τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν. Κατὰ τὴν γνώμην του, ἐπίσης, ἡ πρώσις τῶν πλοίων θὰ είναι πυρηνική, λόγω τῆς σπάνιος πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἵσως ἐντὸς 100 ἔτῶν θὰ είναι παρηγόριος. Τὰ τεχνικὰ προβλήματα ναυπηγήσεως διαρκῶς μεγαλυτέρων πλοίων θὰ ἔχουν λυθῆ, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ ἐὰν τοιούτα πλοΐα θὰ είναι ἀναγκαῖα. 'Η τάσις πρὸς μεταφορὰς διὰ δοχείων (κοντέΐνερς), θὰ ἔξειληθῇ καὶ ἡ πυρηνικὴ πρώσις θὰ διανοίξῃ τὴν τεχνικὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὰς ρυμουλκουμένας φορτηγίδας ἀνοικτῆς θαλάσσης, διὰ πολλοπλάς μεταφοράς. 'Ο καθηγητής Στούρμεϋ προβλέπει, ἐπίσης, τὴν ἔξαφάνισιν, μετὰ μικρῶν περίοδον, τοῦ φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου, μειονεκτούντος λόγω τῆς ὑδραυλικῆς ἀντιστάσεως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν μεγαλυτέρων ταχύτητος καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς μετατάξεως πετρελαίου, προβλέπει δὲ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, συνδυασμὸν ἀερολισθαίνοντος ἀεροπλάνου, ὅστις θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος προσγειώσεως μὲ ίκανὸν φορτίον.

«Οὐδεὶς δύναται νὰ προείπῃ πῶς θὰ εἴναι ὁ κόσμος μετὰ πάροδον 100 ἔτῶν. Τεχνικαὶ μεταβολαὶ, τὰς ὁποίας οὐδεὶς δύναται νὰ φαντασθῇ ἐντὸς τῶν 100 αὐτῶν ἔτῶν, ὡς ἀνακάλυψις νέων πηγῶν ἥ νέων μεθόδων χρήσεως τῶν ὑπαρχουσῶν, δημογραφικαὶ μεταβολαὶ καὶ αὔξησις τοῦ εἰσόδηματος ἐπέλευσις πολέμων καὶ σωρεία τέλος ἄλλων παραγόντων δύνανται νὰ καταστήσουν πάσαν πρόβλεψιν ἀνεδαφικήν. Τὸ μόνον, συνεπῶς, τὸ δόσιον δύναται νὰ πράξῃ τις σήμερον εἴναι ή ἔνδειξις τῶν ὑφισταμένων τάσεων. Τὰ ἀποτελέσματα ἐνίων ἔξ αὐτῶν πιθανῶς νὰ ἐκδηλωθεῖν κατὰ τὰ προσεχῆ 20 ἥ 30 ἔτη καὶ νὰ ἀποτελέσουν προϋπόθεσιν διὰ νέας κατακτήσεις. 'Εκείνο πάντως τὸ δόσιον κατεδειχθῆ ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε τεχνολογικῶν ἔξειλέων, εἶναι διὰ τοῦδε εἴναι τόσον φανταστικόν, ὅπερ νὰ μὴ ἀντιμετωπίζεται. Τὸ πρόβλημα δὲν ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τοῦ σημερινοῦ ὅρματος θὰ προκαλέσουν ἐνδεχομένων ιδέας τῶν ἄκρων, ἀλλ' εἰς τὸ διὰ τοῦ ἐμφυτος συντηρητισμός τοῦ ἀνθρώπου θὰ τὸν ὑποχρεωσθῇ ἵσως νὰ διστάσῃ καὶ ἐνδεχομένων νὰ ἀπορρίψῃ τὴν πλέον ρηγικέλευθον ίδεαν. 'Εκείνος διστις θὰ ἐπροφήτευε τὸ 1866 δεξαμενόπλοιον τῶν 120.000 τόνων d.w., ἀσφαλῶς θὰ ἐθεωρεῖτο παράφρων.

Μολονότι ἡ μορφὴ τοῦ κόσμου μετὰ 100 ἔτη δὲν δύναται νὰ προβλεφθῇ, ἥ θέσις τῆς Ναυτιλίας εἶναι περισσότερον δυνατόν νὰ προκαθορισθῇ. 'Ορισμένας σαφεῖς τάσεις, αἱ ὁποῖαι ἔχουν ἔξ ίσου σαφεῖς συνεπειάς, δύναται τὶς νὰ ἴση. Τὶ δύως θὰ συμβῇ μετὰ ταῦτα δὲν δύναται νὰ προβλεφθῇ. 'Αλλ' ὡς θ' ἀναπτυχθῇ κατωτέρω, αἱ τάσεις αὗται ἔ-

θίσταται εὐθηνοτέρα. Μὲ αὐτὴν θὰ αὐξηθῇ ἡ ταχύτης, χωρὶς νὰ αύξηθῃ καὶ τὸ κόστος. 'Εν συνδυασμῷ τῆς χρησιμοποιήσεως κλειστῶν (sealed) μηχανῶν, χωρὶς καμμίαν ἐποπτείαν, τὸ πληρώμα τοῦ μηχανοστασίου θὰ περιορισθῇ. Τὸ κόστος τῆς πρώσεως κατὰ τὸν μιλιονίου θὰ ἐκπεσῃ, ἀφ' ἐνός μὲν λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας ταχύτητος, ἀφ' ἐτέρου δὲ λόγῳ τοῦ διάλιγωτερού πληρώματος καὶ διχι λόγῳ οἰκονομίας εἰς τὸ κόστος τοῦ καυσίμου.

Καὶ ἐφ' ὅσον τὸ ναυπηγικὸν κόστος θὰ αύξανη — τὰ πλοῖα καθίστανται πολυπλοκώτερα εἰς τὰ μηχανικά των μέσα — ἡ ἐξικονόμησις τοῦ χρόνου ἔχει μεγαλυτέραν σημασίαν διὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ κόστοις ἐκμεταλλεύσεως. Πρὸς τὸ παρὸν ἐπιδιώκεται η μείωσις τοῦ κόστους διὰ τῆς μεγαλυτέρας ταχύτητος, ητὶς καὶ πάλιν χρειάζεται κατανάλωσιν καυσίμου μεγαλυτέραν. 'Η πυρηνικὴ πρώσις θὰ ἔχουσετερώσῃ σημαντικῶς τὴν δυσκέρειαν αὐτῆν. 'Η διαφορά, ὡς πρὸς τὴν παραγωγὴν δυνάμεως, μεταξὺ πυρηνικοῦ κινητήρος καὶ συνήθων μηχανῶν θὰ είναι ἐμφανής. Καὶ η διαφορά αὐτῆ, ὑπὲρ τοῦ πυρηνικοῦ κινητήρος, θὰ συνεπάγεται τὴν μείωσιν τοῦ λόγῳ ταχύτητος ὑπερτιμημένου κόστους.

'Ως πρὸς τὴν περαιτέρω αὔξησιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, είναι δύσκολον νὰ γίνῃ οιαδήποτε πρόδηλεψις. Βεβαίως τὰ τεχνικὰ προβλήματα ναυπηγήσεως μεγαλυτέρων πλοίων θὰ ἐπιλυθοῦν. Τίθεται δημοσία τὸ ἔρώτημα τῆς χρησιμότητός των. 'Η ἀποψίς αὐτῆ ἀναλύεται κατωτέρω.

ΔΙΑΣΦΑΛΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΥΣ

'Η ὑπηρεσία τοῦ πληρώματος ἐνὸς σκάφους είναι σήμερον, ὡς γνωστόν, διττή, ἥτοι: 1) Διά πνευματικῆς καὶ φυσικῆς δυνάμεως νὰ ὀδηγῇ τὸ σκάφος ἀσφαλῶς εἰς τοὺς προκαθοριζομένους λιμένας καὶ 2) νὰ φροντίζῃ διὰ τὸ σκάφος ἐν πλῷ καὶ νὰ ἐκτελῇ τὰ συνήθη ἔργα συντηρήσεως ἐν δρμῷ. Πρὸς ἔχυπηρησίαν τῶν ἀνθρωπίνων τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ πλοῖον χρειάζεται ἄλλοι μὲν ἄνδρες τοῦ πληρώματος, τὰ μηχανῆματα αὐτοματισμοῦ, αἱ θεαματικαὶ δημοσίεις τοῦ παρελθόντος προῆλθον ἐκ τῆς μεταβάσεως ἀπὸ τοῦ ιστίου εἰς τὸν ἄτμον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐκ τοῦ γαϊανέρακος εἰς τὸ πετρέλαιον. Σήμερον εἰς τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν είναι ἐπαρκής ἵνας ἄνδρας ἀνὰ 115 τόνιους, ἐνῷ πρὸ 100 ἔτῶν ἔχειαζόντος ἀνά τῶν δύο. 'Η πυρηνικὴ πρώσις θὰ γενικευθῇ. Λαμβάνομεν ὑπ' δημιου τοὺς σταθμούς ξηρᾶς, οἵτινες σύνεχειαν εἰς τὸ πετρέλαιον. Σήμερον εἰς τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν είναι διστάσῃ καὶ ἐνδεχομένων ιδέας τῶν ἄκρων, ἀλλ' εἰς τὸ διὰ τοῦ ἐμφυτος συντηρητισμός τοῦ ἀνθρώπου θὰ τὸν ὑποχρεωσθῇ ἵσως νὰ διστάσῃ καὶ ἐνδεχομένων νὰ ἀπορρίψῃ τὴν πλέον ρηγικέλευθον ίδεαν. 'Εκείνος διστις θὰ ἐπροφήτευε τὸ 1866 δεξαμενόπλοιον τῶν 120.000 τόνων d.w., ἀσφαλῶς θὰ ἐθεωρεῖτο παράφρων.

United Marine Supply Co.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ • ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ, ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ, ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ, ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ

28, TELOK AYER STREET - P.O.Box 1214

SINGAPORE, 1

Τηλέφ.: Γραφείου 75820, 72831 - Οικίας 86272 • Τηλεγρ.: "SAMSUPPLY"

Κεντρικόν καὶ Απόδημοκ: 28, PHILLIP STREET

Διατίθενται: Φύλακες Πλοίων, Λιμενεργάται καὶ Προσωπικόν Βενζινοκάτων

φώνως πρός τάς καιρικάς συνθήκας, τούς άνεμους, τάς παλαιροίσς κ.λ.π. Πάντας τά πλοιά θα δύνανται νά παρακολουθούνται από ήλεκτρονικούς έγκεφαλους διειδών συντονισμένους, ούτως ώστε ουδέποτε δύο πλοιά νά εύρεθούν εἰς τό ίδιον στίγμα κατά τὸν ίδιον χρόνον. 'Εξ ἄλλου ἔκαστον πλοιού δυνατὸν νά περιβάλλεται ὑπὸ ήλεκτρονικοῦ παραπετάσματος, ἀναγράφοντος τὴν ἐμφάνισιν ἀπροβλέπτων εὑποδίων καὶ παρέχοντος ὅδηγίας εἰς τὸν ὑπόλοιγοτάτην διά τὴν ἀλλαγὴν πορείας πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐμποδίων τούτων. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐργασίαν συντηρήσεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τοῦ πληρώματος, αὐτῇ θὰ καταργηθῇ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως πλαστικῶν υλῶν, αἱ ὁποῖαι δὲν θὰ χρειάζονται συντήρησιν. 'Εν μέρει μάλιστα θὰ ἡσαν ἀποδεκταὶ καὶ δωισμέναι ἀπώλειαι, αἱ ὁποῖαι θὰ ἡσαν δολιγώτερον σοδαφραῖ, ἐφ' ὅστον δὲν θὰ ὑπῆρχε πλήρωμα ἐπὶ τοῦ σκάφους. 'Αλλὰ καὶ τότε καλύτερα καιρικαὶ προβλέψεις θὰ καταστήσουν ίκανά τὰ ἔκτελοντα προγραμματισμένα ταξιδιά πλοιά νά ἀποφεύγουν τὰς ἐπικινδύνους περιοχάς.

Ως πρός τό ποιόν μορφών θά έχουν τά πλοια τού μέλλοντος, ό οίκονομολόγος δεν δύναται νά ξηγή έπ' αύτού χρήσιμον γνώμην. Δύναται δημοσιά νά λεχθῇ, ότι τό σημειερινό φαινόμενον, πωλάδαπανα πλοιά νά παραμένουν έν δρυμόν πάνω τού ήμίσεος του χρόνου καθ' ὅν γίνεται χειρισμός τού φορτίου των, δέν θά συνειχισθῇ. "Αν δημοσιά έπελθη μεταβολή δσον άφορά τήν χρήσιμ τών «κοντέινερς» δι' άλλα τά γενικά φορτία ή άν ή μεταφορική ικανότης τού πλοιού κατί τό πρωστήριον αύτού σύστημα θά άποτελέσουν χωριστήν ύπόθεσιν, ταῦτα δέν είναι δυνατόν νά προβλεφθῶν. Προφανώς θά υπάρξῃ η ίδημένη τάσις πρός χρήσιμ «κοντέινερς», είναι δημοσιά έπισης πιθανόν ή πυρηνική πρώσιται νά άδηγηστη εἰς τήν έξέλιξιν τών ρυμουλκών και ρυμουλκουμένων φορτηγίδων διά πολλάς μεταφοράς φορτίων. "Ισως ούχι ώς τό περιφήμουν «ίππος καὶ σχῆμα τού 1907/8, άλλα έπι τή βάσει τής άρχης αὐτής. "Ισως ή έξέλιξις αὐτη νά προσομοιάζει περισσότερον πρός τό σύστημα τών προσδεδμένων φορτηγίδων τού Μισσισιπή ή άκομη πρός τό σύστημα τών άποσπωμένων διαμερισμάτων φορτίου. "Η μείωσις τής συντηρήσεως διά τής χρησιμο-

ποιήσεως πλαστικών ύλων θά ξητί διανέπειαν τὴν μη ἀνάλωσιν χρόνου ἐν δρμφ. Κατόπιν τούτου οἱ πλοιοκτῆται δὲν θά ἀνέχονται τὴν μακρών παραμοιῆν τῶν πλοίων των εἰς λιμένα πρὸς φόρτωσιν.

ПРОТУПОН МЕТАФОРΩΝ

Εις τάς παγκοσμίους διάθαλάσσης μεταφοράς έπικρατεί από τού 1960 τὸ πετρέλαιον καὶ ἀκολουθῶν τὸ σιδηρομετάλλευμα, τὰ σιτηρά καὶ ὁ γαιάνθραξ.⁵ Απὸ ἀπόφεως ἀξίας, τὸ γενικὸν φορτίον εἶναι σημαντικώτερον τῶν εἰδῶν τούτων, ὅλα τὰς εἰς ὅγκον ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας καθορίζει ὁ τόνως/μήδιον.

Ο κατώτερω πίνακς είναι ένδεικτικός της κατά προσέγγιστην κατανομής τῶν ύπερποντίων μεταφερομένων κυρίων ειδών:

Φορτία	Ποσοστά
Φορτία δεξαμενοπλοίων	53%
Μεταλλεύματα	9%
Σιτηρά	4%
Γαιάνθραξ	4%
"Άλλα φορτία χώμα	3%
Γενικὸν φορτίου	27%
	100%

Έαν έξακολουθήσῃ ή σημειωνή τάσις κατανάλωσεως πετρελαίου, τά «γνωστά» αποθέματα πετρελαίου θά δύνανται νά την τροφδοτούν έπι 35 εισέτη έπη. Ή παγκόσμιος κατανάλωσης άπό την προπολεμικής έποχης ηγήθη κατά τό έξαπλασίου, άλλα τά αποθέματα ηγήσαν κατά τό δεκαπλάσιον. Ούδεμία ένδειξις υφίσταται, ώστε νά άναμενεται κατανάλωσις άνωτέρα τού δεκαπλασίου άνα δεκαετίαν, δεδούτος δυνά αφορά τάς προσεχεις δύο ή τρεις δεκαετίας. Ούτε έπιστης ύπαρχει λόγος ώστε νά μη αύξηθων τά γνωστά αποθέματα πετρελαίου, είτε διά καλύτερων μεθόδων αύξησεως, είτε διά περαιτέρω γεωλογικών έρευνών, είτε άκομη διότι αι έταιρια πετρελαίου θά έχουν άναμφιδόλως άποκρύψει τής δημοσιότητος «άποδειγμαγένων ύπαρχοντας» απόθεματα πετρελαίου. «Εντός ζημας 100 έτών, τά πράγματα θά ενια πιθανώς διαφόρα, είναι διά λιαν άμφιθαλοι



Marine Diesel Engines from
40 – 34 000 HP

Auxiliary Diesel Sets

Propellers and Propeller Shafts

Steam Boilers and Turbines for ship propulsion

Deck Cranes

Ventilation and Airconditioning Equipment for ships

Complete Ele

ment for all kinds of ships

IPTC
INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTHMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P. O. B. 188
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan, Nigeria, Congo, South Africa

άν το 2066 είς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς θὰ δεσπόζουν, ώς σήμερον, αἱ φορτώσεις πετρελαίων. 'Ο διπλασιασμὸς τῆς καταναλώσεως ἀνά δεκαετίαν συνεπέγεται ἐπησίων ἑντὸς 50 ἑταν ταναλώσων ὑπερβαίνουσαν τὸ ποσὸν τῶν στήμερον γνωστῶν ἀποθεμάτων. "Αν αἱ προσθῆκαι ἐπὶ τῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου εἰναι κατώτεραι τῆς ἐποίσιας καταναλώσεως, τότε αἱ ηγεμονεῖαι τιμαὶ πετρελαίου θὰ δόηγήσουν εἰς τὴν μετ' οἰκονομίας χρήσιν αὐτούν καὶ τὴν ἔξευρεσιν ὑποκαταστάσων καυσίμων.

Τα άλλα κύρια είς χώρα είδη των θαλασσών μεταφορών είναι μεταλλεύματα, γαιάνθραξ καὶ στηρά. Ή περίοδος άκμής του γαιανθρακος ἐστιμένη πρό 50 έτών. Άλι οφθάλωσεις μεταλλευμάτων ηγήθησαν ραγδαίως μετά τὸν πόλεμον, προσελκύσασι καὶ αὔξοντα ρυθμὸν τὰ μπάλκι κάρριερ. Ή αὔξησις αὕτη, ώς καὶ ἔκειν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν πετρελαίου, φαίνεται διτὶ θά συνεχισθῆ πιθανόν μέχρι τοῦ τέλους τοῦ αἰώνος. Αἱ συνεχιζόμεναι διμοις βελτίωσεις ἐπὶ τῶν συνετικῶν ὑλῶν καὶ ἡ αὔξουσα δυσκολία ἀποκτήσεως μεταλλευμάτων, σημαίνουν διτὶ, ἐντὸς 100 έτών, αἱ μεταφοραὶ αὐται θά ξενούν, κατὰ μέγα μέρος, ἐκλειφεί. Πλέον ἀβεβαία είναι ἡ τύχη τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν στηρῶν. Ἐπὶ τῶν σημερινῶν δημογραφικῶν δεδομένων καὶ προσποτικῶν ἡ καταναλωτικὴ δυναμικότης τῆς Ἀσίας θά ὑπερβαίνῃ καταξοντα ρυθμὸν τὴν παραγωγικὴν δυναμικότητα τῆς ήπιέρου ταύτης καὶ θά χρειάζονται μεγάλαι μεταφοραὶ στηρῶν εἰς τὰς ἀσιατικὰς περιοχάς. Ἐπιτυχῆς ἔκβασις τῆς ἑκτοτετείας διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν γενήσεων εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν τοῦ κόσμου δὲν θά ἔδοθῇ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πληθυσμοῦ διὰ μιαν γενεν ἥ καὶ πλέον. Πράγματι, ἡ πίεσις τοῦ πληθυσμού φαίνεται νὰ είναι λίαν στιχαρά, ὅστε οἰσθήποτε ποσὸν εἰσαγομένων τροφίμων νὰ μὴ θεωρήται ἐπαρκές, μὲν συνέπειαν τὴν αὔξησιν τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας πρὸς ἀνεύρεσιν νέων πηγῶν καὶ μέσων μεθόδων παραγωγῆς εἰδῶν διατροφῆς. Τὰ ἀποτελέσματα είναι αγνωστα. Σαρές είναι διτὶ, ὃν οἱ ἐπιστήμονες δὲν κατορθώσουν νὰ αὔξησουν τὴν παραγωγὴν τῶν εἰδῶν διατροφῆς καὶ ἐκ τῶν πεντηράων ἔδαφων, αἱ περιοχαὶ τοῦ κόσμου αἱ ὅποιαι θά παραμείνουν μὲ τὴν μεγιστήρ δυναμικότητα πρὸς αὔξησιν τῆς παραγωγῆς εἰδῶν διατροφῆς είναι ἡ Ἀμερικὴ — Βόρειος καὶ Νότιος — ἡ Αὐστραλία καὶ ἡ Νότιος Ἀφρική. Ἐπὶ τὴ δύση της παγκοσμίου ὄρθολογικού συστήματος αἱ κώρωνα αὐται θά είναι δυνατὸν νὰ καταστοῦν τιτοβολῶντες τῆς Ἀπωλεῖαν Ἀνατολῆς, ἀντιστρόφως πρὸς τὴν σημερινὴν τάσιν συνισταμένην εἰς τὴν μείωσιν τῆς οἰκονομικῆς ἐξαρτήσεως ἐξαγωγῶν τροφίμων.

Κατά τό έγγυς μέλλον — έπι παραδείγματι κατά τά 30 προσεχή έτη — θά υπάρξη συνεχής αύξησις τών μεταφορών φορτίων εις χώμα διά πλοιών μεγαλυτέρου πάντοτε μεγέθους. Κατά τό άπωτερον δώμας μέλλον (70 - 100 έτών) οι πλείσται τών μεταφορών τούτων θά έχουν, πιθανώς, έκπλειψει. Τά γιγαντιαία πετρελαιοφόρα και μεταλλοφόρα τών 250.000 τόνων d.w. ή και άνω, τών έτων της δεκαετίας τού 1990 θά έχουν άπελθει. Παρεδρέχθημεν διτί ούδεποτε θά υπάρξη έπειτον έπιβατηγόν γραμμής εις μέγεθος ως το «Κουήν Έλιζαμπεθ». Πρέπει νά δεχθαίμεν διτί και τά πετρελαιοφόρα και τά ξηρού φορτίου σκάφη θά φθάσουν εις τό υψηστον άπο τοπόφεως μεγέθους σημείουν και έν συνεχείς θά καταπέσουν. Και τούτο μή λαμβανομένης ήπ' ούπιν τής βεβαιότητος διτί διεθνεῖς άγωγοι θά λάβουν τηδημένην μερίδα τών παγκοσμίων μεταφορών, εις ξηρὸν και υγρὸν φορτίον.

**ΘΑ ΕΚΛΕΙΨΗ ΚΑΙ ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΓΡΑΜ-
ΜΗΣ**

Δέν ἐγένετο ἀκόμη λόγος περὶ γενικοῦ φορτίου. Εἰς τὸν κόσμον κρατεῖ τάσις πρὸς αὐξῆσιν τῆς ἔκδιομχανίστεως. Ἡ ἴστορία τῶν 100 παρελθόντων ἑτῶν διδάσκει, διτὸ

μεγαλύτερον μέρος τών παγκοσμίων μεταφορών είς τυποποιημένα είδη διεξάγεται μεταξύ διοικητικών χωρών. Η διοικητική οικονομική άναπτυξής σημαίνει περισσότερας μεταφοράς. Σημαίνει δημοσίας άρσης και περισσότερας θαλάσσιας μεταφοράς; Τάσση πλοίων θά μειονεκτούν πάντοτε, διότι περιορίζονται είς λιμένας. Πλείστα φορτία θά είναι ήναγκασμένα να συμπληρώσουν τὸ ταξίδιον των διά μεταφοράς κατά ξηρά. Τὸ «χόρδερκραφτ» κατ' ἄρχην ὑπερνηστικό τὸ μειονεκτεῖ τοῦ ἀεροσκάφους, διότι δὲν δύναται νὰ διέλθῃ ὑπεράνω κατοικουμένων περιοχῶν. Αἱ ἀεροπορικαὶ μεταφοραὶ διπλασιάζονται ἀνά μιαν ἔξατιαν, ἐνῷ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ξηροῦ φορτίου ηγέρθησαν μόνον κατά 20% κατά τὴν παρελθόνταν ἔξατιαν. Αἱ ἀεροπορικαὶ, ἐν τούτοις, μεταφοραὶ ἀντιπροσωπεύουσαν τὸ 0,1% μόνον τοῦ συνόλου τῶν διακινήσεων ἔτρου φορτίου. «Ηδη ἔχουν παραγγελθῆ ἀεροπλάνα δυνάμενα νὰ μεταφέρουν φορτίον καὶ ἐπιβάτας εἰς ἀντίστοιχον ποσσότην μεγαλύτερον τοῦ μεταφερόμενου ὑπὸ πλοίου πρὸ 100 ἑτῶν. «Υπάρχουν δεσμοί ποδολημάτα προσγειώσεως ἐμφόρων ἀεροπλάνων ἔξαιρετοι μεγέθους, τὰ προβλήματα δώμας αὐτὰ δὲν πρέπει νὰ θεωρούνται ἀλπα. Ἐπὶ παραδείγματι δυνατὸν νὰ γίνῃ συνδυασμὸς «χόρδερκραφτ» καὶ ἀεροπλάνου. Τούτο δύναται νὰ πιπταὶ καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ περιπτωταὶ ἐγγὺς τοῦ ἑδάφους πρὸς ἐκφόρτωσιν ἀνεύ τῆς ἀνάγκης δημιουργίας λωρίδων ἀποδιδάσεως δυναμένων νὰ κρατήσουν τὸ δάρος χιλιάδων τόνων ἀποθιδάσεως τοῦ ἀεροσκάφους. Διὰ τὸ ἀπώτερον μέλλον προβλέπεται τὸ τέλος τοῦ πλοίου γενικοῦ φορτίου, ὑποχρεωμένου νὰ ἀποσυρθῇ λόγῳ διπλῶν ἀντιοικουμένων παραγόντων: τῆς ἀντιστάσεως τοῦ ὑδατος ἥτις δὲν θὰ ἐπιτρέπῃ μεγάλας ταχύτητας καὶ τῆς μεταφοράς τοῦ φορτίου πρὸς μεταφοράν εἰς τὴν ἐνδοχώραν.

ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Ποιά θὰ είναι ἡ τύχη τῶν ἐπιβατηγῶν; Θέτομεν ὡς προϋπόθεσιν τὴν αὔξησιν τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τοῦ πλούτου. Οἱ θαλάσσιοι ποτὲ ταξιδεύουσι περισσότερον. Θὰ ὑπάρξουν ἀκόμη νέα κύματα μεταναστεύσεως ἐξ Ἀσίας εἰς τὰ σημερινάς χώρας τῶν Ἀλευκάνων. Ἀλλά, ἐκτὸς ἔαν οἱ σχεδιασταὶ κατασκευάσουν σκάφη ὀλιγώντων ἀνετὰ τῶν σημερινῶν, ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν θὰ γίνεται μεγάλως διάεροπλάνων. «Η μεταφορὰ διάερος ἐντὸς τῶν 10 προσεχῶν ἑτῶν θὰ είναι γενικῶς εὐθυνοτέρα τῆς διά θαλάσσης. Τὸ θαλάσσιον ταξίδιον, ἀν ὑπάρξῃ, θὰ γίνεται πρὸς τέρψιν. «Ἐκατὸν ἑτη εἰς τὸ μέλλον είναι μία μακρὰ περίοδος. Ἐπὶ τῇ δάσαι τῆς δημοσίας παρελθόντας πεντηκονταετίας δύναται νὰ προβλέψῃ, διότι θὰ ὑπάρξῃ τούλαχιστον διά τὴν τελευταίαν περίοδον τῶν 100 ἑτῶν συνεχῆς αὔξησις ἀνέ-

σεων.

Ἐντὸς 100 ἑτῶν ὁ κόσμος θὰ εἶναι ἀραγε ἀκόμη εὐχαριστημένος νὰ διαπλέῃ τὰ φίδρος τῆς Νορβηγίας, νὰ ἀπενίξῃ τὴν Μύκονον, νὰ ταξιδεύῃ εἰς τὰ Καναρίους νῆσους; Θὰ ταξιδεύουν ἀραγε οἱ ἀνθρώποι διὰ τὰς διακοπάς τῶν εἰς τὴν Σελήνην ἢ θὰ μεταβαίνουν ἀεροπορικῶς εἰς τὸν Νότιον Πόλον, ἢ ἀκόμη θὰ ζητοῦν «αὐθεντικὸν» ταξίδιον εἰς τὸ Κέιπ Χόρη; Διότι φόροι διαθέτοντος κυλικείου μὲ κοκτέλης καὶ κλιματολογικάς εγκαταστάσεις; Δὲν χρειάζεται εἶπ' αὐτοῦ νὰ ἀνησχώμεν.

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

Αἱ Διαστάκεψεις ἔχουν ἡλικίαν 91 ἑτῶν καὶ δυνατὸν νὰ φθάσουν τὰ 100. Τὸ μελλοντικὸν πρότυπον μεταφορᾶς γενικοῦ φορτίου εἶναι ή ηγέρμηνη χρήσις τῶν «κοντέινερς». Εἰς τὰς μεταφορᾶς ὁμοιομόρφων κιβωτίων ἡ ὑφισταμένη διάρθρωσις τιμῶν καὶ τὰ συμβόλαια ἀποκλειστικοτήτος μὲ τοὺς φορτίους θὰ ἔλειψουν. Εἴναι λίαν πιθανόν διτὶ ἄλλη μορφὴ διακανονισμοῦ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὰς Διασκέψεις, ἀλλὰ τὸ σύστημα τούτο θὰ διατίθεται ἐπὶ πολὺ ἐντύπων περιοχῶν ἑκατόντανταν ἐπὶ τὸν ὅποιαν βασίζονται αἱ ὑφιστάμεναι Διασκέψεις καὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν διάφοροι μέθοδοι καθορισμοῦ. Τιθεμένων κατὰ τὸ μέρος τῶν ἀφορώντων τὴν χρήσιν τῶν «κοντέινερς» ζητημάτων, ή διατήρησις τοῦ σημερινού συστήματος, εύρεως «κατ' ἄξιαν τιμῶν, θὰ δηγήσῃ, κατὰ τὸ σχετικὸν ἐγγὺς μελλοντικού τοῦ περιορικήν μεταφορῶν τῶν εἰδῶν ἀξίας, εύθυς ὡς αἱ ἀεροπορικαὶ τιμαὶ ταύλων μειωθεῖν. Εἰς τὰ λάινερς τότε θὰ ἀφεθεῖ τὰ χαμηλῆς ἀξίας φορτία, ἐφ' ὃν αἱ τιμαὶ θὰ πρέπει νὰ ὑψωθοῦν μέχρι τοῦ ἐπιπέδου ταύλων, δῶστε νὰ συναγωνίζωνται τὸ ἀεροπορικὸν μέσον. Αἱ ἑταρίαι τῶν λάινερς δυσκόλων θὰ δυνηθοῦν νὰ ἀποφύγουν ἐνδεχομένην ἀπώλειαν τῶν μεταφορῶν των, περιερχομένων εἰς τὸ ἀεροπλάνον, μεταβάλλονται αἱ δημοσίες πολιτική τιμῶν δύνανται νὰ ἐπιβραδύνουν τὸν ρυθμὸν ἀπωλείας, μαλονότι πράττουσαν οὕτω θὰ καταστρέψουν ἵνα μεφιδόλως τὰς μεταφορᾶς ωρισμένων εἰδῶν χαμηλῆς ἀξίας. Τὸ αὐτὸν ἀποτέλεσμα θὰ ἐπέλθῃ ἀν γίνη προσπάθεια περικοπῆς τῶν ταύλων ἐπὶ εἰδῶν ὑψηλῆς ἀξίας. «Ἀν δὲν ἐνρεθοῦν τούλαχιστον νέα ἐπίπεδα μειώσεως τιμῶν, οἱ ταύλαι θὰ πρέπει νὰ τομέων τῶν διά λάινερς μεταφορῶν δύναται νὰ περικοποῦν μόνον δι' σύνησεως ἐπὶ ἄλλων τομέων. Πρόκειται περὶ λεπτοῦ προβλήματος ἐκλογῆς τοῦ τρόπου καὶ τῆς ταχύτητος ἐπέλεσης, τοῦ θανάτου.

Αἱ ἔργασίαι εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν εἶναι σήμερον ἔξοχως συναγωνιστικά. Ἀνοικτὸς συναγωνισμός ἐπὶ τῶν ταύλων δέν ἀποτελεῖ τρεχούμενον πρόβλημα, μαλονότι πρόβλημα ἦτο τὸ 1930. «Η πτώσις τῶν μεταφορῶν θὰ ὀδήγηει πιθανῶς ἐντὸς 10 περίπου ἑτῶν εἰς ὑπερπροσφοράν ἀνέτων

μέσων μεταφορᾶς καὶ θὰ εἰχεν ὡς ἐπιακόλουθον αἰφνίδιον περικοπῆν ταύλων εἰς μεγάλην κλίμακα. Νέον είδος ὄργανησμῶν, καλυπτόντων τὴν τάξιν αὐτήν τῶν ἐργασιῶν, εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνακύψῃ καὶ νὰ ἀποκτήσῃ τὴν καρτερίαν τῶν Διαστάκεψεων.

«Η αὐξουσία σημασία τῶν τάνκερς καὶ τῶν μπάλκι κάρριερς, τὰ ὄποια μεταφέρουν σήμερον τὰ δύο τρίτα τοῦ ὅγκου τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ἐμείωσε τὴν σημασίαν τῶν ἐκ παραδόσεως μετολαβητῶν ἐπὶ ταύλωσεων ὡς εἰς τὸ «Μπάλτικ Έκσέντρζ». «Η χρησιμοποίησις πλοιών διὰ μεταφοράν φορτίου χύμα ἐπὶ χρονοναυλῶσει καὶ διά ταύλωσεων κλειομένων κατ' εὐθείαν μετά τοῦ πλοιοκτήτου ὑπὸ μεγάλων διοικητικῶν οἰκῶν θὰ αὔξηθη καὶ ὁ ρόλος τῶν ἐκ παραδόσεως ταύλωσεων γοργοφόρων διὰ τράπτης θὰ ἐκλείψῃ πρακτικῶς. «Ἐν τούτοις ἡ ἐνδεχομένη ἔξαλειψις τῶν σημαντικῶν εἰς πετρέλαιον, μετόλευμα καὶ γαϊάνθρακα μεταφορῶν θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπάνδιον εἰς τὸ πρότυπον μεταφορῶν περισσότερον συγγενῶν πρὸς τὰ κρατούντα κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας, μὲ συνέπειαν νὰ ἀνακύψουν οἵ τινες κλειομένων τοῦ τόπου τοῦ «Μπάλτικ». Εἴναι δὲ πιθανόν τὰ κομίζοντα γενικὸν φορτίον σκάφη, προτού τοῦδε μεταφερθῆ καθ' ὀλοκληρίαν ἀεροπορικῶν, νὰ ταύλωνται κατὰ τὸν τόπον.

Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

«Η Βρετανία ἔξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ ιθύνουσαν θέσιν εἰς τὸν κόσμον, δοσον ἀφορᾶ τὴν πλοιοκτησίαν, ὡς καὶ πρὸ 100 ἑτῶν, μὲ λίαν στενώτερον δημοσίου περιθώριον. «Ηγέτο τότε ἡ Βρετανία εἰς ἀπόμπολοις, ὡς συμβαίνει στημένον μὲ τὴν Νορβηγίαν εἰς μπάλκι κάρριερα. «Ο πρότερον κύριος ἀντίπαλος τῆς Βρετανίας ἀπώλεσεν θέσιν, διότι δὲν ἀνταπέκριθε εἰς τὰς τεχνικὰς ἀξιώσεις τοῦ ἀπόμπολού. Πεντήκοντα ἡ διατήρηση της περιπλήσιας τεχνικῆς ἐδαφος, διότι παρέλειψε νὰ δεχθῇ δεξαμενόπλοια καὶ διζελοκίνητα φορτίγα. «Η προσεχῆς τεχνικὴ πρόλησης θὰ γίνῃ ἐκ τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας. «Ἄν ἡ Ιστορία ἀπότελῃ πηγὴν διδαγμάτων δύναται νὰ λεχθῇ διτὶ οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ τὴν πρόκλησιν ταύτην. «Ομάδας δὲν θὰ είναι ίσως εἰς θέσιν νὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν. Είναι δύσκολον νὰ προβλεφθῇ ποιός θὰ κερδίσῃ εἰς τὸ μέλλον, ὅλλ' ὁ μᾶλλον πιθανός ὑποψήφιος είναι δι' ἰάπων, καθ' ὃςσον αἱ ιαπωνικαὶ μεταφοραὶ πετρελαϊκούς είναι αἱ σημειούσαι στήμενον πραγδαῖσαν σύνησιν. «Ἐπειτα, κατὰ τὰ πρώτα ἑπτα τοῦ 21ου αἰώνος, ἡ Ιαπωνία θὰ ἀπόλεσῃ τὴν ἡγεσίαν, εἴτε διότι νέα τεχνικὴ θὰ ἀνακύψῃ, εἴτε διότι αἱ μεταφοραὶ πετρελαϊκούς καὶ μεταλλεύματος θὰ τελούν τότε εἰς παρακμήν. Αὔξησις τοῦ πληθυσμοῦ εἰς τὴν Ἀσίαν σημαίνει διτὶ, ἔαν οἱ ἐπιστήμονες δὲν κατορθώσουν νὰ ἐπιτύχουν εἰς πε-

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΣΗΣ
ΦΥΣΕΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ADEN ΕΙΝΑΙ Η

“Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

A DEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152

Cable Address: "HELLENIC" ADEN

Telephone : 23137

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

ριωρισμένα έδάφη παραγωγήν μεγάλων ποσοτήτων ειδών διατροφής ή αν δεν έπιφέρουν άσυλληπτον σχεδόν αυξήσην της κατά στρέμμα παραγωγικότητος, αι κύριαι παραγόσμοι μεταφοραί κατά τὸ 21ον αιώνα θά είναι μεταφοραί σιτηρῶν πρός τὴν Ἀσίαν. Ἐντὸς 100 ἑτάν αι σημειώναι διαφοραί μεταξὺ ἀσιατικῶν, ἀμερικανικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν μισθῶν θά ἀρδούνται ισως, μεγάλοι δῆμοι πόλεμοι θά υπάρξουν ισως ἑντὸς 50 ἑτάν. Οὕτω οι Ἀσιαταί τείσαγωγεῖς ειδῶν διατροφῆς θά ἔχουν ὄφελη φορτώνοντες μέσω ἔξαγωγέων τῆς Δύσεως, ἐνῷ διάδοχος τῆς Ἰαπωνίας ὡς ἡγέτιδος ναυτιλιακῆς χώρας θά είναι η Κίνα ή η Ἰνδία.

Ἡ Βρετανία θὰ παύσῃ πιθανὸν νὰ είναι μέγα ναυτιλιακὸν ἔθνος ἑντὸς 50 ἑτάν, Ἐν πρώτοις ή παρακμὴ τῆς διὰ θαλάσσης διακομίσεως γενικοῦ φορτίου θὰ ἔξαλεψῃ τὴν ἀνάγκην ὑπάρξεως στόλου λάτινερος. Τούτο θὰ συμβῇ ἐνώπιον ἀν αἱ βρετανικαὶ λιμενικαὶ ἀρχαὶ δὲν κατασκευάσουν ἑντὸς τῶν προσεχῶν 10 ἑτάν μεγάλον λιμένα διὰ πλοΐας κοντένερος, θὰ ἐπέλθῃ δὲ δραδύτερον εἰς ἀντίθετον περίπτωσιν. Ἡ ἐνδέχομέν ἔξαράντις τῶν μεταφορῶν πετρελαίου καὶ μεταλλεύματος θὰ ἐπιφέρῃ περαιτέρω μείωσιν τοῦ βρετανικοῦ στόλου. Ἡ ἔξακολουθοῦσα ἀνάγκη εἰσαγωγῶν ειδῶν διατροφῆς θὰ ἔξασφαλίσῃ ἔργασίαν διὰ πλοΐα πρὸς μεταφορὰν σιτηρῶν, μιλονότι γρέας καὶ καρποῖ, ἀν ἀκόμη μεταφέρωνται, θὰ διασκορπίζονται ἀεροπορικῶς. Ἡ βρετανικὴ ἡγετικὴ θέσις εἰς τὴν ναυτιλίαν στηρίζεται σταθερῶς ἐπὶ τοῦ φυσικοῦ πλεονεκτήματος τῆς βρετανίας ὡς ἡγέτιδος χώρας εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον. Ἡ βρετανικὴ θέσις ὡς ἡγέτιδος εἰς τὴν πλοιοκτηρίαν ὑπεστρίχθη τελευταίοις λόγῳ ἰδρυτικῶν πλεονεκτήμάτων. Τὰ φυσικά δῆμοι πλεονεκτήματα παρῆλθον καὶ τὰ ἰδρυτικὰ πλεονεκτήματα σταθερῶν μειούνται κατὰ τὰ τελευταῖα πεντήκοντα ἔτη. Καὶ σήμερον ἀκόμη, ἀν η βρετανία δὲν είχεν ἥδη ἐνα στόλον, δὲν θὰ συνιστάται η σύντασις νέου.

TO 2066

Ἡ πρόβλεψις περὶ τῆς μορφῆς τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν μετά 100 ἑταῖς πρακτικῶν εἶναι ἔργον ἀδύνατον. Εἶναι ἀδύνατον νὰ προσδιορισθοῦν οἱ ὄραματισμοὶ τῶν ἐπιστημόνων διὰ τὴν ἀνθρωπότητα. Εἶναι δῆμος δυνατὴ ἡ ἀρνητικὴ πρόβλεψις. Ἁρνητικὴ δὲ πρόβλεψις εἶναι δῆτι τὸ πετρέλαιον καὶ ὁ γαιανθραξ δὲν θὰ ἀποτελοῦν πλέον ἀντικείμενα διεθνῶν μεταφορῶν. Καύσιμον ισως θὰ μεταφέρεται, ἀλλ' ὑπὸ ἀκρως συγκεντρωμένη μορφήν. Ἄν τη παραγωγὴ πυργικῆς ἐνεργείας ήτο παγκόσμιος, καὶ τώρα ἀκόμη ἐν ἀκτοπλοίον θὰ ἡδύνατο νὰ μεταφέρῃ ἀρκετὸν καύσιμον διὰ πλείστους τοῦ κόσμου σταθμούς ἐνεργείας. Φυσικαὶ πρῶται ὑλαὶ θὰ ἀντικατασταθοῦν εὑρύτατα ὑπὸ συνθετικῶν. Ἡ δάσις τούτων ἐνδέχεται νὰ είναι «φυσιολογική», ἀλλὰ συνθετικαὶ ὑλαὶ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον τῶν σύτων κατασκευῶν θὰ παράγωνται εἰς εύρυτατην κλίμακα ἐκ διαφόρων πρώτων ὑλῶν. Ἡ ικανότης αὐτῆς ἔξαγωγῆς τῆς δάσεως ἔξι σιασθήποτε φυσικῆς ὑλῆς σημαίνει δῆτι η παραγωγὴ συνθετικῶν ὑλῶν πιθανῶς νὰ διαιρούμενη εὑρέως εἰς τὸν κόσμον. Ἡ παραγωγικὴ μέθοδος θὰ ἀπορροφήσῃ μεγάλα κεφάλαια. Τούτο θὰ προσδώσῃ εἰς τινας περιοχὰς σχετικὰ πλεονεκτήματα εἰς τὴν παραγωγὴν, γενικῶς δῆμος δι᾽ ἀκρως εἰδικευμένης ἔργασίας. Θὰ ὑπάρχουν μεταφοραὶ τῶν προϊόντων τούτων, θὰ είναι δῆμος ισάξιας εἰς σπουδαιότητα πρὸς ἑκείνας, αἱ ὄποιαι γίνονται στήμερον εἰς ἀκρως ειδικευμένα μέταλλα, ὡς ἔκεινα τὰ ὄποια είναι ἀναγκαῖα διὰ πτερυγία στροβίλων, εἰς μηχανάς ἀεριωθουμένων. Ἀσχετον ἀν αἱ μεταφοραὶ γίνωνται ὀρεστορικῶς ἡ ἀκόμη ἐάν τὰ ἀεροσκάφη ἀντικατασταθοῦν τελείως. Αἱ μεταφοραὶ δὲν δέν γίνωνται διὰ πλοίων. Αἱ μεταφοραὶ ειδῶν διατροφῆς θὰ συνεχισθοῦν καὶ πιθανὸν αἱ μεταφοραὶ ὑλῶν διὰ παραγωγῆς τροφῶν νὰ είναι εύρειαι. Τὸ γρέας, ἀν καὶ αὐτὸς ἔξακολουθησῃ νὰ είναι ἀντικείμενον μεταφορᾶς, δὲν θὰ μεταφέρεται διὰ θαλάσσης, ἀλλὰ διὰ ταχυτέρων μέσων, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀνάγκης ψυγείων. Πλοῖοι ἄνευ

πληρώματος θὰ μεταφέρουν πιθανῶς σιτηρά, τὰ ὄποια θὰ φορτώνωνται καὶ θὰ ἐκφορτώνωνται αὐτομάτως.

Ὀρισμέναι χώραι θὰ πλεονεκτοῦν εἰς τὴν κατασκευὴν συνθετικῶν ὑλῶν, θὰ ὑπάρχουν δὲ τάσεις πρὸς κατασκευὴν ειδικῶν ὑλικῶν, τῶν ὄποιων ἡ παραγωγὴ ἔξαρτάται εἴς ειδικῶν περιπτώσεων. Ἡ ἔπειτα εἰς μετρικούς τόνους χωρητικότης γενικοῦ φορτίου εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς θὰ είναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα τῆς σημερινῆς, μολονότι θὰ ἔχῃ δεδιάσις βάρος μικρότερον. Δέν δὲ είναι πλέον οἰκονομική ἡ μεταφορά αὐτοῦ διὰ θαλάσσης εἴαν οἱ πληθυσμοὶ τοῦ κόσμου διὰ κάποιον λόγον δὲν ἔγκαταλείψουν τὰς περιοχὰς τῆς ἐνδοχώρας, ἔγκαθιστάμενοι μόνοι κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν μεταφορικά μέσα δασιζόμενα επὶ τῆς ἀρχῆς τῶν ἴπταμένων.

Τὰ πλοῖα θὰ μεταφέρουν ἀκόμη ἐπιβάτας. Πράγματι, τὸ πλείστον μᾶς γηῖνης ἐπιφανείας είναι δυνατὸν νὰ κατοικηθῇ τόσον πυκνῶς, ὥστε ημέραι διακοπῶν ἐν πλοῷ νὰ ἀντικαταστήσουν τὰς ημέρας διακοπῶν εἰς τὴν ἀκτήν. Ὁ κόσμος δὲν θὰ ταξιδεύῃ διὰ θαλάσσης, διότι τὰ ταξίδιαν θὰ είναι δαπανηρά. Τὰ πλοῖα θὰ είναι πλοταὶ κατασκευῶν διὰ διακοπάς, σταὶ δὲν ἔχωρος εἰς τὴν ξηράν θὰ είναι πολὺ περιωρισμένος διὰ τὸν σκοπὸν αὐτῶν.

Δύο προϋποθέσεις ἐτέθησαν εἰς τὴν παρούσαν μελέτην. Ἡ πρώτη συνιστάται εἰς τὸ ὅτι πόλεμος ἡ λοιμός δὲν θὰ ἔχῃ ἔξαδειψει τὸ πλείστον τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ κόσμου μὲν ἀποτέλεσμα οἱ ἐπιζήσαντες νὰ περιέλθωσι εἰς κατάστασιν πενίας καὶ νὰ διασιδύωνται ἑντὸς στηλαίων. Ἡ δευτέρα είναι δῆτι η οἰκονομικὴ ὄργανωσις τῶν μεταφορῶν θὰ είναι ἐλευθέρως ὡς σήμερον. Τὰ οἰκονομικὰ ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας τῶν μεταφορῶν θὰ ισχύουν ἔξι τοῦ 2066 ὡς καὶ κατὰ τὸ 1966, ἀλλὰ δὲν θὰ είναι ισχυρότερα. Ἄν πράγματι θὰ είναι σεβαστὰ κατὰ τὴν αὐτήν περίπτωσι κλίμακα ὡς σήμερον, είναι κάτι τὸ ὄποιον οὐδεὶς δύναται νὰ προείπῃ».

What makes International Paints international?

International Paints can be obtained all over the world. They are manufactured at 24 factories in 17 countries, and are available from over 1,000 agents ... that's **INTERNATIONAL AVAILABILITY**

International Paints are the same high quality wherever you buy them — in Milford Haven or Maracaibo ... that's **INTERNATIONAL QUALITY**

International Paints have been developed to meet sea and weather conditions in all seven seas ... that's **INTERNATIONAL EXPERIENCE**

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON, S.W.1.
Telephone: 01-828 7070 (18 lines). Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON.
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. Cables: CORROFOUL LDN. S.W.1.



International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, NEW YORK 10006, U.S.A.

ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΙΚΡΟΤΕΡΑΣ ΚΛΙΜΑΚΟΣ Η ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΙΣΑ ΑΥΣΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΑΥΣΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. — ΔΙΣΤΑΚΤΙΚΟΤΗΤΗΣ ΤΩΝ ΠΛΑΙΟΚΤΗΤΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ. — ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΙ ΑΝΑΦΕΡΕΙ Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ UNCTAD

"Ηρχισαν εις Γενεύην τήν 21ην Φεβρουαρίου και θά συνεχισθούν μέχρι και τής 8ης Μαρτίου αι έργασίαι τής 2ας συνόδου τής Διασκέψεως τών 'Ηνωμένων' Έθνων περί Μεταφορών και 'Αναπτύξεως' (UNCTAD) καθ' ήν θά άκουσθούν και πάλιν αι άποφεις τών υπό άναπτυξιν χωρών έπι τών έξελίξεων τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Εις την σύνοδου αύτην ή 'Ελλας έκπρωσεται υπό τού πρέσβεων κ. Τζίρα, στοις και ήγειται τής άντιπροσωπείας εις τήν όποιαν μετέχουν οι έφοτλιστής κ. Π. Μαρκεσίνης και ο πλωτάρχης Λ. Σ. κ. Πλυτανόπουλος. Εις την συνταχθείσαν υπό τής Γραμματείας της UNCTAD έκθεσιν περί της παγκοσμίου Ναυτιλίας, και θά συζητηθή, άναφέρεται, διτο ο συναλόκος σγκος τών διεθνών θαλασσών μεταφορών ηγήθη τό 1964 κατά 12% και τό 1965 κατά 7%.

Αι μεταφοράι, έξ αλλού, έχορου φορτίου ηγήθησαν τό 1964 κατά 10% περίπου και αι μεταφοράι τών δεξαμενοπλοίων κατά όλιγότερον τών 13%. Κατά τό 1965 οι άντιστοιχοι άριθμοι ήσαν έλασφρώς άνωτεροι τών 4% και 10%.

Συμφώνως πρός τήν προσωρινήν ήμερησίαν διάταξιν, τά βασικά θέματα πρός συζήτησην υπό τής διασκέψεως είναι τά έχησι:

- 1) 'Η ούστασις συμβουλευτικής όργανωσεως μεταξύ φορτωτών και κόνιφερων έπι έθνικης και περιφερειακής διάσεως.

2) Τά έπιπεδα και ή διάρθρωσις τών τιμών ναύλων, ή ασκούσις πολιτικής τών Διασκέψεων και ή έπαρκεια τών υπηρεσιών τής Ναυτιλίας.

3) 'Η άναπτυξις τών λιμένων και τών παρεχόμενων ύπ' αυτών διευκολύνωνεων.

4) 'Η θελτιώσις τών έργαστων εις τούς λιμένας.

5) 'Η ναυτιλιακή έπιχειρησις εις τάς ύπό άναπτυξιν χώρας και ή αύξησις τού έμπορικου των στόλου.

6) 'Η διεθνής νομοθεσία περί Ναυτιλίας.

ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Εις τήν συνταχθείσαν έκθεσιν άναφέρεται διτο υπάρχουν στοραί ένδειξεις, διτο ή διτη κατηγορία τών λάινερς άνοικτης θαλασσής εύρισκεται εις τά πρόθυρα έπαναστατικών μεταβολών διά τής γενικέυσεως τής μεταφοράς γενικού φορτίου διά πλοίων - κοντένερων.

Παρά ταύτα, έξαιρεσι διρισμένου άριθμού τοιςύτων πλοίων, τά όποια έκτελουν υπερατλαντικάς γραμμάς, ούδεμία παραγγελία πλοίων κοντένερς εις μεγάλην κλίμακα έγένετο, διότι πλείστα δσα προσβλήματα άναφύνονται, κυρίως δσον άφορά τήν διανοτότητα έξυπηρετήσεως των ύπό τών λιμένων και τήν μεταφόρτωσιν τών δοχεών πρός πρωθότην των εις τήν ένδοχώραν. Οι πλοιοκτήται είναι άκομη λιαν έπιφυλακτικοί. Ζήτημα μεγίστης σημασίας, διά τό δποιον πρός τό παρόν δὲν υπάρχει άπαντης, είναι κατά πόσον αι έξελίξεις ουται εις τάς θελασσίας μεταφοράς υπόσχεται χαμηλοτέρους ναύλους.

Σημαντικαί δεβαίως πρόσδοι έπετεύχθησαν εις τό τεχνικόν πεδίον, συνεπαγόμεναι τερεκτέρω μηχανοποίησιν και αύτομαστισμὸν τά πλοία. 'Η πρακτική πλευρά τών έξε-

τάς μεταφοράς διά δεξαμενοπλοίων και διά τήν χωρητικότητα αύτών είναι άντιστοίχως 291% και 240%.

'Η παραγωγικότης έσημείωσε ραγδαιοτέραν αύξησιν εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων συνεπεία τής εύρειας αύξησεως τού μεγέθους τών πλοίων, περιεκότη δέ σημαντικώς ο άπατούμενος εις λιμένα χρόνος κατά τόν φορτίου. Μολονότι δελτιώμενη τεχνική φορτώσεων και έπεκτασις λιμένων δινοτόν νά είχον παρόμοιον άποτελέσμα επί τών μεταφορών φορτίου χύμα — παραλήλως πρός τήν θεματικήν αύξησιν τού στόλου τών μέντα κατάστρωμα μπλάκ κάρριερς, τά δόποια εναυπηγήθησαν εις μεγαλύτερα μεγέθη — αι συνήκαι εις τάς κατηγορίας τών λάινερς δέν έπετρεψαν γενικώς εις τά σκάφη ξηρού φορτίου νά άναπτυξουν μεγαλυτέρων παραγωγικότητα. Πράγματι, μόνον κατά τό 1964 και τό 1965 διά διαθέσις τής άπασχολήσεως τού στόλου τών σκαφών ξηρού φορτίου έφιστε τά έπιπεδα τών έτών 1956 και 1957.

Δέοντος έπιστης νά ληφθή ύπ' όψιν δτι εις ώρισμένας σημαντικάς μεταφοράς χύδην φορτίων τό κατά μέρον δρον μήκος τής μεταφοράς ηγήθη. Εις τάς μεταφοράς διά λάινερς, ή φύσις και δύος τών μεταφερομένων φορτίων, ή τόπος τών προσφερούμενων υπηρεσιών (τακτικοί πλόες) και οι λιμενικοί περιορισμοί ήμποδισαν τήν αύξησιν τού μεγέθους τών πλοίων, ένω τά άποτελέσματα έκ τών δελτιώσεων εις τήν ταχύτητα δέν κατέστησαν πλήρως έμφατη, λόγω διακυμάνσεως εις τά τών φορτώσεων και τού χρόνου παραμονής τών πλοίων έν δρμφ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

'Η έκθεσις καταλήγει συνοπτικώς ως έχησι:

'Η συμμετοχή τών άναπτυσσομένων χωρών εις τόν δγκο τών συνολικών μεταφερομένων ειδών διά θαλάσσης τείνει νά αύξηθη, ένω ή συμμετοχή έπι τών έκφορτων ιμένων ειδών τείνει νά μειωθή. 'Ο δγκο τών ειδών τών μεταφερομένων χύμα έσημείωσε ταχυτέρων αύξησιν έν συγκρίσει πρός τάς άλλας μεταφοράς ξηρού φορτίου.

'Ο παγκόσμιος χωρητικότης ηγήθη, εις μικρότεραν δμών άναλογίαν τής αύξησεως τών διεθνών θαλασσών μεταφορών, λόγω αύξησεως τού εις τόν τόνων φορτίου, δέπερ έκστον τών σκαφών δύναται νά μεταφέρη.

Μεταβολαί εις τήν διάσθρωσιν τών παγκοσμίων μεταφορών και τεχνολογικαί έξελίξεις εις τήν Ναυτιλίαν, κατέστησαν τών παγκοσμίων έμπορικων στόλων ίκανόν νά έργαζεται άποτελεσματικότερον. Δύνανται δέ νά διαμένωνται κατά τά προσεχή έπη τεχνικαί έξελίξεις έπι τών μεταφορών διά λάινερς.

'Η συμμετοχή τής Ναυτιλίας τών άναπτυσσομένων χωρών εις τάς παγκοσμίους μεταφοράς θά μειωθή έλασφρώς, παρά τάς σημαντικάς προσθήκας μονάδων.

Αι τιμαί ναύλων εις τήν έλευθέρων ναυλαγοράν έσημείωσαν διακυμάνσεις, άλλ' αι τιμαί ναύλων έπι τών λάινερς έσημείωσαν τάς σημερινών σχεδον αύξησεως. Φαίνεται δτι ή άγοραστηκή ίκανότης τών διαφόρων ειδών άπο άποφεις τημών ναύλων ένεφάνισε τάσεις έκτονώσεως.

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar
Telegrams : AMARADINI - CEUTA
Mail : P.o.b. No 96

Telephones : Office hours : 2927
After : 1268 & 3076



ARNESEN ELECTRIC SUPPLIES SPARE PARTS FOR JAPANESE BUILT MARINE EQUIPMENT

IF YOU ARE HAVING TROUBLES WITH:

- Delivery time of spares;
- Spares for obsolete equipment;
- Costs of repair and service;

— for Japanese manufactured machinery, we can aid you in solving these problems. We, today, are sole U.S. Spare Parts and Repair Service representatives for:

BOILER ACCESSORIES MFG. CO., LTD.

FUJI ELECTRIC CO., LTD.

HEISHIN PUMP WORKS CO., LTD.

IBUKI KOGYO CO., LTD.

KAWASAKI ELECTRIC MFG. CO., LTD.

KITAZAWA MFG. CO., LTD.

KUWAHATA ELECTRIC MFG. CO., LTD.

MEIDENSHA ELECTRIC MFG. CO., LTD.

MISUZU MARINE ENGINEERING

INDUSTRIAL CO., LTD.

MITSUBISHI ELECTRIC CO., LTD.

MORIO ELECTRIC MFG. CO. LTD.

NAKAKITA SEISAKUSHO CO., LTD.

NOHMI BOSAI KOGYO CO., LTD.

NUNOTANI NAUTICAL

INSTRUMENTS MFG. CO., LTD.

OHISHI ELECTRIC INDUSTRY CO., LTD.

RIKADENKI KOGYO CO., LTD.

SANEI ELECTRIC CO., LTD.

SHINKO ELECTRIC CO., LTD.

SHONAN KOSAKUSHO CO., LTD.

SUCTION GAS ENGINE MFG. CO., LTD.

TAIYO ELECTRIC MFG. CO., LTD.

TAKAYA ELECTRIC CO., LTD.

TEIKOKU MACHINERY WORKS, LTD.

TERASAKI ELECTRIC CO., LTD.

TOA VALVE CO., LTD.

TOKYO KIKAI CO., LTD.

TOKYO SHIBAURA
ELECTRIC CO., LTD. (Toshiba)

TSUJI SANGYO K.K.

WASHIO CHURIKOHGYO CO., LTD.

Furthermore, our Tokyo office is in daily contact with all other leading Japanese Marine equipment manufacturers. Let us help you find the correct parts you need — faster!

TOKYO OFFICE | Mr. Charles P. Yuge
Central P. O. Box 2109
Chiyoda-ku, Tokyo Telephone: 303-2109

U.S. MEMBER



ARNESEN
ELECTRIC
COMPANY • INCORPORATED

335 Bond Street, Brooklyn, N. Y. 11231
Telephone: (212) 852-5701
Cable: ELECRAFT, NY Telex 222028

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ, Ο ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΒΡΙΑΡΕΩΣ

Είναι μία έξαιρεσις από την τάξη που άκολουθήσαμε — νά παρουσιάζουμε δηλαδή κείμενα ναυτικού περιεχομένου με βάση τάντα τὸν ίδιο συγγραφέα — ή σύντομη διογράφησης τοῦ Ἀρχιμήδη. Πρόκειται για μιά από τις μεγαλύτερες διάνοιες τοῦ ἀρχαίου κόσμου, που κατέχει κορυφαία θέση στην ἀνθρώπινη διανόση. Μάς ἐνδιαφέρει δὲ ιδιαίτερα ἡ προσωπικότης του, γιατὶ ἀσχολήθηκε ξεχωριστά μὲ τὴν ἑφεύρεση «μηχανῶν», «μηχανημάτων» καὶ «φύρανων» ποὺ ἔχρησιμοι ποιηθήσαντα στὸν ναυτικὸν χώρο.

Ἄπο τὸν χρόνον τῆς ἀρχαίότητος ὁ Ἀρχιμήδης ἐθαμαράζοντα πολὺ καὶ ἡ φήμη γιὰ τὴν σοφία του ἦταν ἔξτρετικά μεγάλη. Ὁ Πλούταρχος στὸ διο τοῦ Μάρκελλου (Μαρκ. XIV/7 - XVII/7) γράφει πολλὰ γιὰ τὸν Ἀρχιμήδην καὶ προσθέτει, διτὸ μαστὸν τοῦ καὶ τὸ βάθος τῆς ψυχῆς του ἦταν τόσο μεγάλα, ποὺ κατάστρωσε πλούτο μαθηματικῶν θεωρημάτων,

«ἔφει» οἰς δημοκράτης καὶ δέξαν οὐκ ἀνθρωπίνης, ἀλλὰ δαιμονίους τινὰς ἔσχε συγνόσεως».

(Ἄπο τὰ δημοκράτης δημοκράτης καὶ φίλην ποὺ φυγερόνυν θεῖται περὶ ἀνθρωπίνης εὐφυΐας).

Είδαμε στὰ κείμενα τοῦ Μοσχίωνος πῶς ὁ Ἀρχιμήδης ἦταν ὁ ἐπόπτης τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κολασσοῦ, ποὺ ὁ Ἱέρων τῶν Συρακουσῶν διέταξε νά κατασκευασθῇ. Ἐρχόμενοι στὶς λεπτομέρειες, εἶδαμε πῶς ἡ «Συρακοσία», ἔξω ἀπὸ τὰ σόσα ἄλλα, εἶχε ἔφοδιασθῇ καὶ μὲ «ἐκόρακας σιδηρός». Κόρακες σκάφη εἶχαν ἐγκατασταθῆναι κινητές γεφυροκλίμακες. Αὐτές ἦταν μακρές σκάλες, ποὺ ἀπὸ τὴν μάτια ἀκρῃ εἶχαν συνδεθῆ μὲ μιὰ κατακόρυφη δοκό κατὰ τρόπο, ποὺ ἐπέτρεπε νά περιστρέψεται ἡ σκάλα γύρω ἀπὸ τὴν δοκό. Ἡ ἄλλη ἀκρῃ τῆς σκάλας ἦταν δεμένη μὲ σχοινιά τροχαλίας, ποὺ σύτη ἦταν τοποθετημένη στὴν κορυφὴ τῆς δοκοῦ. «Οταν τὸ ρωμαϊκὸ πολεμικὸ ἐπλεύριζε τὸ ἔχθρικό — καὶ αὐτὸς ἦταν ὁ σπουδαῖος χειρισμὸς — τότε ἔχαλάρων τὰ σχοινιά τῆς σκάλας καὶ αὐτὴ μὲ πάταγο ἐπέφερε στὸ ἔχθρικό κατάστρωμα, ὅπου, χάρις σὲ δυο σιδερένους γάντζους («ἐκόρακες»), ποὺ εἶχε στὴν ἀκρῃ τῶν μαδερῶν τῆς, καρφωνόταν καὶ ἐτοι μεταβαλλόταν σὲ γέφυρα νά περάσουν οἱ Ρωμαῖοι λεγεωνάριοι.

Ο ρωμαϊκὸς «ἐκόραξ» — ἡ γεφυροκλίμακα — ποὺ ἔδωσε στοὺς Ρωμαίους τὴν δυνατότητα νά ἀντιμετωπίσουν νικηφόρως τὸ Καρχηδονιακό ναυτικό, ἦταν ἐπινόστις τοῦ Ἀρχιμήδη, ποὺ τότε ἦταν μόλις 27 ἔτῶν. Οι «ἐκόρακες» τῆς «Συρακοσίας», δημος, δὲν εἶχαν τὸν ίδιο σκοπό, ἀλλὰ νά κρατησουν τὸ ἔχθρικό πλοιο σὲ ἀπόσταση καὶ συγχρόνως νά τοῦ κάνουν ζημιά.

Δεύτερη ἐφεύρεσις τοῦ Ἀρχιμήδη ἦταν ἡ κατασκευὴ τῆς «Ἑλικοῦ», ποὺ μὲ αὐτὴ καθεῖλκυσε τὸ μέγα φορτηγὸ στὴν θάλασσα. Περιγραφὴ τῆς «Ἑλικοῦ» δὲν ἔχουμε, εἰναι, δημος, γνωστό, πῶς δὲ μεγάλος μηχανικός εἶχε γράψει εἰδικὸ διδάσκαλον ἐλίκων. Σχετικά μὲ τὴν «Ἑλικοῦ» αὐτὴ ὁ Πλούταρχος (Βίος Μάρκελλου) ἀναφέρει:

«Ολκάδα τριάριμον τὸν δασαλικὸν πάνιο μεγάλη καὶ χειρὶ πολλῆ νεωληχθεῖσαν, ἐμπλακών ἀνθρώπους τε πολλοὺς καὶ τὸν συνήθη φέρτον, καὶ τὸν καθημενός, οὐ με-

τὰς ποιουδής, ἀλλὰ ἔρεμα τὴν χειρὶ σείων ἀργῆν τινὰ πολυτάσσου προηγάγετο λείως καὶ ππατιστῶς καὶ ποπερ διὰ θαλάττης ἐπιθέουσαν».

(Τρικάρπτο φορτηγὸ ἀπὸ τὰ δασαλικὰ καρδίαι ποὺ μὲ πολὺ υπό καὶ μὲ πολλὴ ἔργασις ὁ Ἱέρων είχε τραβηγμένο στὴ στεργάδα, ἀφοῦ ἴπιδίσασε πολλοὺς ἀνθρώπους καὶ τὸ συνηθισμένο φορτο, καθημενός μικροῦ καὶ χωρὶς νά καταπλάξει ιδιαίτερη προσπάθεια, ἀλλὰ μὲ ἥσυχος καὶ μὲ τὸ ἔνα μόνο γέρος τοῦ ξεροῦ ἔνα πολλότασσο ἀπὸ τὸν ἄκρη καὶ μετακινήσεις ηρεμιανές καὶ ὅμαλά πρὸς τὸ μέρος του τὸ σκάφος, σὰν νά ἔπλεσε πάνω στὴν ἐπιφάνεια τῆς θάλασσας»).

Είναι πολὺ σαφές ὅτι ὁ Πλούταρχος μιλάει γιὰ πολὺ σπαστο. Καὶ ἡ δηλαδή περιγραφὴ ποὺ παραθέσαμε, ἀφίνει καθαρά νά ἐννοηθῇ πὼς δὲν ἐπρόκειτο γιὰ «Ἑλικα», δημος γράφει ὁ Μοσχίων, ἀλλὰ γιὰ πολύπαστο. Τὴν ἀποφή αὐτὴ ἔχει ἀποδεχθῆ καὶ ὁ Ἰω. Τζέτσον, ποὺ σχετικά ἀναφέρει, διτὸ ὁ Ἀρχιμήδης:

«...τὴν τριεπάστῳ μηχανὴ χειρὶ λακιδὲς καὶ μένη πεντεμηνιεδίμηνον καθεῖλκυσεν ὄλκάδα».

«Οτι ἦταν «τριεπάστη» ἡ τριοχαλία τὸ υποστριψίει καὶ ὁ Λατίνος ιστορικὸς Βιτρούβιος, ποὺ ἔχειται πὼς τὸ πολύπαστο τοῦ Ἀρχιμήδη ἀποτελούσαν τρεῖς τριοχαλίες (δίσκοι). Είτε γιὰ «Ἑλικα» πρόκειται εἴτε γιὰ «πολύπαστον» ἐφεύρεταις, πάντως, ἦταν ὁ Ἀρχιμήδης.

Τρίτη ἐφεύρεσις τοῦ Ἀρχιμήδη ἦταν ἡ «εἰσόδος ὁρού» μηχανή, τὸ διλητικὸ ἔκεινο μηχάνημα, ποὺ ἔκτοξε πέτρες βάρους 72 κιλῶν καὶ δύρου 5,5 μέτρων σὲ ἀπόσταση ἑνὸς σταδίου, δηλαδὴ περὶ τὰ 185 μέτρα. Τὴν «εἰσόδολον» μηχανή μόνον ὁ Μοσχίων τὴν ἀναφέρει.

Ἐρχόμαστε τώρα στὴν τέταρτη ἐπινόστη, τὴν κατασκευὴ τῆς ἀντλίας. Είδαμε διτὸ ὁ Μοσχίων λέγει πὼς ἡ ἀντλία ἦταν «εκχλίας» ποὺ τὸν χειριζόταν μόνον ἔνας ἄν-

δρας. Σύμφωνος εἶναι καὶ ὁ Διόδωρος Σικελιώτης (I/34-2). Μιλώντας γιὰ μιὰ νησίδα στὸ Δέλτα τοῦ Νείλου, γράφει ὅτι ἦταν πολὺ γόνιμη:

«τῶν ἀνθρώπων ραδίως ἀπασχον ἀρδευόντων διά τινας μηχανῆς, ἣν ἐπενόησε μὲν Ἀρχιμήδης ἢ Συρακόσιος, δυνομάζεται δὲ ἐπὸ τοῦ σχῆματος κοιλίας».

Καὶ ἀλλού ὁ Διόδωρος (V/37-3) κάνει πάλι λόγο γιὰ ἀπάντληση ὑδάτων μὲ τὴν έφεύρεση αὐτὴ τοῦ Ἀρχιμήδη:

«Τὸ πάντων παραδοξότατον, ἀπορύτους τὰς ρύσεις τῶν ὑδάτων Λίγυπτιας λεγομένοις κοχλίαις, οὓς Ἀρχιμήδης δι Συρακόσιος εδρεν, διτε παρέθεκεν εἰς Λίγυπτον».

Τὰ χωρα αύτὰ τοῦ Διόδωρου εἶναι ἀρκετά εὐληπτα γιὰ νά μὴ τὰ μεταφράσω. Βλέπουμε ἐδῶ διτε ὅτι οἱ ἀντλίες τοῦ Ἀρχιμήδη, ἐπειδή ἔχουν τὸ σχῆμα κοχλίου, ὀνομάσθηκαν «εκχλίαις» καὶ καθώς ἦταν σὲ εὐρύτατη χρήση στὴν χώρα τοῦ Νείλου, ὀνομάσθηκαν «Αἴγυπτια κοχλίαις». Παρατηροῦμε ἀκόμη ὅτι ὁ Διόδωρος γράφει πὼς ἡ ἐφεύρεσις τοῦ «εκχλία» ἔγινε, διτε ὅτι «Ἀρχιμήδης ἐπῆγε μὲ σκάφος — «παρέθελεν» — στὴν Αἴγυπτο.

«Οτι δέ μέγας ἐφεύρετης ἐπῆγε στὴν Αἰλεῖνδρεια εἶναι πολὺ πιθανό, μάλιστα δὲ λέγεται διτε συνώδευσε ὁ ἰδιος τὴν «Συρακοσία» στὴν Αἴγυπτο. «Αν συνέδη ἀκριδῶς αὐτό, τότε ἡ ἐφεύρεσις τοῦ «ειρυπτιακού κοχλίου» προηγήθη τῆς ἀντλίας (ποὺ καὶ αὐτὴ ἦταν «εκχλία») καὶ ἐχρησιμοποιήθηκε ὡς ἀντλία τοῦ σκάφους. «Αν ἡ ἐπίσκεψις τοῦ Ἀρχιμήδη στὴν Αἴγυπτο προηγήθηκε ἀπὸ τὴν ναυπήγηση τῆς «Συρακοσίας», τότε δὲν ἀπολείται διτε ἐφεύρεσις νά πρωτεύηνε στὴν Αἴγυπτο, διτε δὲν μέγας ἐφεύρετης είχε ταξιδεύσει.

Ἐρχόμαστε τώρα σὲ ἄλλα θαυμάσια ἐπιτεύγματα τοῦ Ἀρχιμήδη. Ο Πλούταρχος στὴν περιγραφὴ τῆς πολιορκίας τῶν Συρακουσῶν ἀπὸ τὸν Μάρκελλο ἀναφέρει, διτε ἡ ἐπίθεσις τῶν Ρωμαίων ἐπρομοκράτησε τοὺς πολιορκημένους, ποὺ δὲν ἀποτελείται διτε ἐφεύρεσις τοῦ Νείλου στὴν Αἴγυπτο, στὴν οποίαν τοὺς σκάφους, διτε δὲν μέγας ἐφεύρετης είχε ταξιδεύσει.

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning, shipping, consult the "Greek Shipping Company".
Cables to all offices : "KYKLADES"

Telex "SIPCO" No 02 13445

ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ Τηλέφ. 51 95 90
J. OLDENDORF (GERMAN) a. o. 22 60 04

2 Hamburg, 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75/76, Telex 02 13445

28 Bremen, Herdentorwallstr. 93, Teleph. 32 05 11, Telex 02 44389

297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 61, Telex 02 7804

294 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, Teleph. 2 64 04, Telex 02 5327

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg. Address : Kyklades c/o Sartori, Telex 02 92832

γαντα. 'Επιτυχέστερος χαρακτηρισμός θα ήταν δύσκολο νά δοθή στὸν 'Αρχιμήδη. 'Επι πλέον ὁ Μάρκελλος, διατάσσει τις Συρακούσες, ἔδωσε διαταγὴν νὰ μὴ θιγεῖ ὁ γίγαντας ἀντίπαλος του. Τὰ γεγονότα, δύμως, ἔξελιχθηκαν ἀλλοιῶς.

Γιά τις τελευταίες στιγμές τοῦ 'Αρχιμήδη ὑπάρχουν πολλές ἔκδοχές. 'Ο Πλούταρχος (Μαρ. XIX/4-6) ἀναφέρει διτὶ ὁ 'Αρχιμήδης εἶχε ἀφοσιώθη στὴν μελέτη ἕνδος διαγράμματος καὶ δὲν ἀντιλήφθηκε πῶς οἱ Ρωμαῖοι εἶχαν κατακλύσει τὴν πόλη τῶν Συρακουσῶν. 'Εξαφνα εὐρέθηκε ἐμπρός του Ἑνας Ρωμαῖος στρατιώτης, ποὺ τὸν διάταξε νὰ τὸν ἀκολουθήσει στὸν Μάρκελλο. 'Ἄλλ' ὁ 'Αρχιμήδης:

«Οὐκ ἔδούλετο πρὶν ἢ τελέσαι τὸ πρᾶξιν· περὶ ταῦτα ηὔποδες εἰναι· πρὸς τὴν ἀπόδειξιν·».
δὲν ἔδει νὰ τὸν ἀκολουθήσει πρὶν τελειώσει τὸ πρόδηλον ποὺ ἔλυνε καὶ πρὶν καταστρώσει τὴν ἀπόδειξη του. Τότε ὁ ἀγροίκος Ρωμαῖος ἔσυρε τὸ ξίφος του καὶ ἐσκότωσε ἐπὶ τόπου τὸν ἐπιφανῆ σοφό. 'Ο 'Ιω. Ζωναράς, Βιζαντινὸς χρονογράφος τοῦ ΙΒ' μ.Χ. αἰώνις, λέγει ὅτι ὁ 'Αρχιμήδης ἔζητησε ἀπὸ τὸν λεγεωνάριο:

«ἄρτιος καὶ φαλλὸς καὶ μῆτρας γραμμῆνος· νὰ τοῦ πάρει τὸ κεφάλι, δηλαδή, παρὰ νὰ τοῦ περάξει τὰ γεωμετρικά του σχῆματα. Κατ' ἄλλη πληροφορία ὁ 'Αρχιμήδης ἔξεστόμισε τὸ πασίγνωστο:

«Μή μιᾶς τοὺς κύκλους τάρκτες. 'Ο 'Ιω. Τζετζῆς ιστορικὸς τοῦ Βυζαντίου, ποὺ ἔζησε τὸν ΙΒ' μ.Χ. αἰώνα, στὸ ἔργο του «Βίβλος ιστοριῶν» περιλαμβάνει μία ἔμμετρη διογραφία τοῦ 'Αρχιμήδη, ποὺ περικοπές της ἥδη παραθέσαμε. Σχετικά μὲ τὸν θάνατο τοῦ μεγαλοφυύντος μαθηματικοῦ ὁ Τζέτζης γράφει, διτὶ τὴν ὥρα ποὺ ἐσχεδίαζε ἔνα

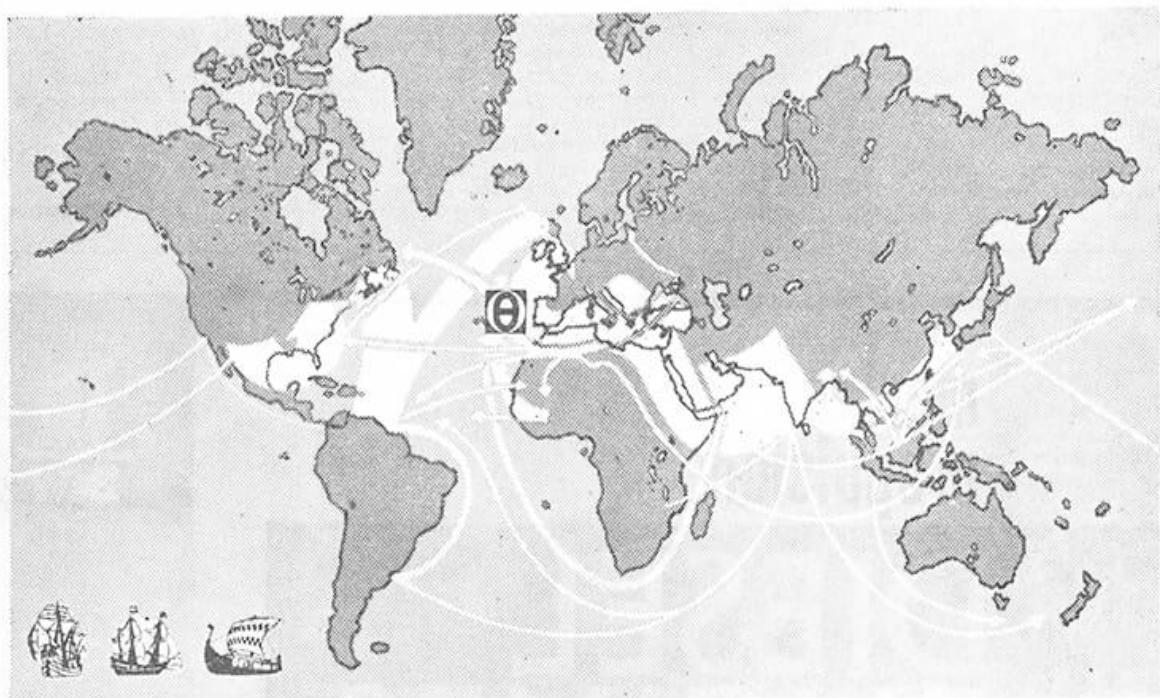


ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S.A.R.L.

P. O. BOX 2138 • LISBOA 3 • PORTUGAL • CABLES LISNAVE • TELEX 295 LISNAV P

shiprepairers and shipbuilders

AT THE WESTERNMOST
TIP OF EUROPE 'LISNAVE'
LINK REINFORCES
WORLD SHIPREPAIRING
AND SHIPBUILDING



at the centre of the
busiest sea routes—in
Lisbon—drydocks that
will accommodate ships of
ever increasing tonnage
are now nearing completion

in 1967 LISNAVE may drydock ships of up to 300 000 t.d.w.

ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ ΠΛΟΙΑ - ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΝ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟΥ Κ. Ν. ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΥ, ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

(Συνέχεια τοῦ προηγουμένου)

Οι μαθηταὶ διαμένουν ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὸ δῆμον εἰναι ἔκπτωσιμος 1.200 τόνων περίπου. "Ἐναντὶ αὐτοῦ, εἰς τὴν ἡράν καὶ παρὰ τὴν ὅχθην τοῦ ποταμοῦ, ὑπάρχουν ἔγκαταστάσεις ἔκπαιδεύσεως περιλαμβάνουσαι κτιριακὸν συγκρότημα, γήπεδα, γυμναστήρια κ.λ.π., ἔκτάσεως 40 στρεμμάτων. Ἡ ἐπικοινωνία μεταξὺ πλοίου καὶ ἡράς γίνεται διὰ πάσης φύσεως πλωτῶν, περιλαμβανομένων ἀκόμη καὶ ἀτομικῶν κανῶν τῶν μαθητῶν. Οὕτω ἡ πρακτικὴ ἄσκησις εἰς τὴν κωπηλασίαν καὶ τὴν ιστιοπλοΐαν εἰναι συνεχής. "Υπάρχει καὶ ἰδιαῖτερος (ὅμωνυμος) λέσχη ιστιοπλοΐας ὑπὸ τὴν αἵγιδα τῆς σχολῆς, τῆς δῆμος μέλη εἰναι οἱ μαθηταὶ καὶ οἱ ἀπόφοιτοι αὐτῆς.

Πρόεδρος τῆς Σχολῆς εἶναι ὁ ναυάρχος Mountbatten καὶ διαπάναι τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ ἀνηγέρθη τὸ νεώτερον οἰκοδομικὸν τετράπλευρον (Mountbatten Block), τὸ δῆμον στεγάζει τὰς αιθύσας δ.δασκαλίας.

"Ἡ ἑτησία δαπάνη ἔκάστου μαθητοῦ ἀνέρχεται εἰς 315 λίρας, ἀναλογίᾳ εἰς ποσὸν λιρῶν 290 διὰ δίδακτρα καὶ ἐνδιάτησιν, 20 διὰ στολάς καὶ ρουχισμῶν καὶ 5 διὰ ψυχαγωγίαν. Προσφέται, δῆμος, σημαντικός ἀριθμός ὑποτροφιῶν καὶ δρασθείσας.

Συμψηφισμὸς χρόνου φοιτήσεως πρὸς θαλασσίαν ὑπηρεσίαν χωρεῖ μέχρι 12 μηνῶν.

7) Εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Southampton λειτουργεῖ Σχολὴ Ναυτιλίας, ἡ δῆμος διαπειθεῖται εἰς δύο τμήματα, ἀνώτερον καὶ κατώτερον. Τὸ ἀνώτερον τμῆμα εἶναι προπαρασκευαστικὸν (φροντιστηριακῆς μορφῆς) τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰ ἀποδεικτικά ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ κατώτερον ποιοῖται διὰ τὸ κατωτέρων προταρασκευαστικὸν (φροντιστηριακῆς μορφῆς) τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰ ἀποδεικτικά ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ διαπειθεῖται εἰς τὸ κατωτέρων ποιοῖται διὰ τὸ κατώτερον τμῆμα εἶναι προσωπικῆς συνεντεύξεως ἔκάστου. "Ἡ διάρκεια τῆς φοιτήσεως εἶναι ἑτησία (σχολικὸν ἔτος φοιτήσεως 40 πλήρων ἑβδομάδων). "Ο συμψηφισμὸς τοῦ χρόνου φοιτήσεως πρὸς χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας δὲν ὑπερβαίνει τοὺς ἔξ μηνάς.

"Ἡ σχολὴ ἔξυπηρετεῖται διὰ ιδιαίτερου κτιριακοῦ συγκροτήματος, μετὰ γηπέδων, γυμναστήριων κ.λ.π., συνοικικῆς ἔκτάσεως 40 στρεμμάτων, κειμένων παρὰ τὴν θέσην Wartasse, 9 μιλια ἀπὸ τὸ Southampton, ἐπὶ τῆς νοτίας ὅχθης τοῦ ποταμοῦ Hamble. Δύνανται νὰ ἔξυπηρετησοῦν μέχρι 135 μαθηταὶ συνοικιῶν.

Οἱ ὑποψήφιοι ὑφίστανται εἰσαγωγικάς ἔξτάσεις γραπτάς καὶ προφορικάς καὶ προσωπικής συνέντευξην (test). "Υφίστανται ἑπτάσης ἔξτάσεις εἰς τὴν κολύμβησιν, διὰ τὴν δῆμον χορηγεῖται πιστοποιητικὸν ὑπὸ εἰδικοῦ Καθηγητοῦ - ἔξεταστον.

"Ἡ σχολὴ διαθέτει ἐν ἔκπαιδευτικὸν πλοῖον (διῖστον γιώτ τύπου γαλιόνας) 80 τόνων διὰ τὴν ἀστηριστὴν τῶν μαθητῶν εἰς τὴν ιστιοφορίαν καὶ ἔπειτα μηχανοκίνητον σκάφος, 52 ποδῶν μῆκος καὶ ταχύτητος 9 μιλίων, ἐφοδιασμένον δι' ὅλων τῶν ἐν χρήσει εἰς τὸ σύγχρονα ἐμπορικὸ πλοία ναυτικῶν καὶ ἡλεκτρονικῶν ὄργανων, διὰ τὴν ἐπί ἀυτῶν ἔκπαιδευσιν τῶν μαθητῶν. Εἶναι ἑπτάσης ἐφωδιασμένη διὰ δεκάδων κωπηλάτων καὶ μικρῶν ιστιοφόρων καὶ σωστισίων λέμβων, χρητιμοποιούμενῶν δι' ἔκπαιδευτικούς σκοπούς. Πάντες οἱ φοιτῶντες μαθηταὶ ὑφίστανται πενθήμερον ἔκπαιδευσιν ἐπὶ εἰδικῶν διαστιθεμένου πολεμικοῦ πλοίου.

'Ἡ ἑτησία δαπάνη φοιτήσεως ἀνέρχεται εἰς ποσὸν 550 λιρῶν περίπου (ἡ μεγαλύτερα ἐξ ὅλων τῶν σχολῶν), ἀναλογίᾳ εἰς δίδακτρα Λ. 60, Οικοτροφεῖον Λ. 260, στολᾶς καὶ ρουχισμῶν Λ. 160, ἐφόδια Λ. 40 καὶ ψυχαγωγίαν καὶ μικροδαπάνας Λ. 30.

Πλὴν τῶν κανονικῶν τμημάτων προθαλασσίας ἔκπαιδεύσεως, λειτουργούν ἐνίστε καὶ ίδιατερα τοιαύτα δι' ὑποψηφίους ζένων χωρῶν ἐπὶ τὴν καταστήσεων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν. "Ἐπίσης διὰ Σχολὴ Southampton ἀναλαμβάνει καθήκοντα τεχνικοῦ συμβούλου διὰ τὴν ἔκπαιδευσιν στελεχῶν ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διαφόρων χωρῶν τῆς τέως Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας, ὡς καὶ διὰ τὴν παραχήνων διαφόρων ναυτιλιακούς καὶ ἔκπαιδευτικούς δργανισμούς εἰς τὸ ἑσωτερικὸν καὶ τὸ ἔξωτερικόν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΡΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ

1) Η Σχολὴ Ναυτιλίας τοῦ Κολλεγίου Τεχνολογίας τοῦ Πλάμουσθ (Plimouth College of Technology), διαρκεῖας ἐνὸς ἔτους, δέχεται μαθητὰς ἡλικίας 15-16 ἔτῶν, οἱ δῆμοι οἷς ἔχουν ἀποφοιτήσει τοῦ γυμνασίου (κεκτημένους C.E.), καὶ κατόπιν εἰσαγωγικοῦ test. Εἶναι ἐπὶ τῶν παλαιοτέρων σχολῶν τῆς M. Βρετανίας, ιδρυθεῖσα τὸ ἔτος 1862. Οἱ μαθηταὶ χρητιμοποιοῦν δῆλας τὰς ἔγκαταστάσεις καὶ εύκολίας τοῦ Κολλεγίου Τεχνολογίας, τὸ ὅποιον ἔκπαιδεύει στελέχη τῆς βιομηχανίας ἐν γένει, καὶ καλύπτει διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον γεωγραφικῶς τὴν νοτιοδυτικὴν περιοχὴν τῆς Ἀγγλίας.

"Ἡ σχολὴ διαθέτει διὰ ἔκπαιδευτικὸν πλοῖον, πολαιοῖν γιώτ, 90 τόνων, μὲ δοιθητικὴν μηχανὴν διὰ τὴν πρακτικὴν ἔκπαιδευσιν τῶν μαθητῶν της.

"Ο συμψηφιζόμενος χρόνος φοιτήσεως μὲ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν εἶναι 6-10 μηνῶν.

Πλὴν τῶν τμημάτων προθαλασσίας ἔκπαιδεύσεως λειτουργούν καὶ πλεισταὶ ἀλλαγές διαρκείας ὡς Mid-Apprenticeship

Release Courses, Sanwice Courses, Radar Observer's Courses, O.N.D καὶ Senior Courses, Extra Master, τμήματα σημάτων, κυβερνητῶν θαλαμηγῶν, εἰδικὰ νυκτερινὰ τμήματα, ἀλληλογραφίας κ.λ.π.

2) Τὸ εἰς Λήθη 'Εδιμούργου Σκωτίας (ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος) Ναυτικὸν Κολλέγιον (Leith Nautical College) ιδρυθεῖ τὸ ἔτος 1903 ὑπὸ μικτῆς ἐπιτροπῆς ἐκπρόσωπων πλοιοκτητῶν καὶ ἐμπόρων, ἀφού ἦρχισαν αἱ σχετικαὶ προεργασίαι ἀπὸ τὸν ἔτος 1855, ὡς ἐπακόλουθον τοῦ ψηφισθέντος πρώτου κωδικοποιημένου νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ ἔτους 1854, μὲ σκοπὸν τὴν διαφόρων χωρῶν τῆς τέως Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας, τὰς δημόσιας συμβούλους καὶ ἀλλαγές την προθαλασσίαν ἐποψήφιων ναυτίλων ἀξιωματικῶν. Βραδύτερον συνεστήθησαν καὶ ἄλλα τμήματα, ὡς μηχανικῶν E.N. (τὸ ἔτος 1927), ραδιοτηλεγραφητῶν (1931), κατωτέρου προσωπικοῦ καταστρώματος (1944) ἐπὶ τὸν ἔκπαιδευτικὸν πλοῖον Dolphin, ναυτομαγείρων καὶ θαλαμηγῶν (1946), παραπηρητῶν καὶ συντρητῶν ραντάρ (1946) καὶ κατωτέρου προσωπικοῦ μηχανῆς (1960) καὶ εἰδικὰ τμήματα διὰ τὴν προπαρασκευὴν τῶν ὑποψηφίων δι' ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν Ικανότητος E.N., τμήματα ἀλληλογραφίας καὶ τμῆμα ναυτηρῶν.

Οἱ υποψήφιοι διὰ τὸ τμῆμα προθαλασσίας ἔκπαιδεύσεως ναυτίλων πρέπει νὰ εἶναι ἡλικίας 15-17 ἔτῶν καὶ νὰ ἔχουν περστώσει κλαστικὴν μέσην ἔκπαιδευσιν, υφίστανται δὲ εἰσαγωγικάς ἔξετάσεις εἰς τὰ μαθηματικά.

"Ἡ φοιτήσις εἶναι διαρκείας 44 ἑβδομάδων καὶ διαιρεῖται εἰς δύο περιόδους, ἡ δὲ συνολικὴ δαπάνη ἀνέρχεται εἰς 16,5 λίρας, πλέον 12 λίραι διὰ διδύλια.

Χρόνος φοιτήσεως εἰς τὴν σχολὴν συμψηφίζεται πρὸς θαλασσίαν ὑπηρεσίαν μέχρις εἴς μηνῶν.

3) Εἰς τὸ Λονδίνον (West and east India docks) τὸ Ναυτικὸν Κολλέγιον τοῦ Βασιλέως 'Εδουάρδου VII (King Edward VII Nautical College), ιδρυθεῖ τὸ ἔτος 1926 ὑπὸ τῆς τοπικῆς Ἀρχῆς, δέχεται ἀπὸ τὸν 1943 ἔξωτερικοὺς μαθητὰς διὰ προθαλασσίας ἔκπαιδευσιν τριών κατηγοριῶν: α) Διὰ τὸ δίπλωμα O.N.D., β) ἑπτήσιαν γενικὴν ναυτικὴν ἔκπαιδευσιν, μετὰ τὸ πέρας

MONSTAD AND COMPANY LIMITED

SHIP CHANDLERS
FOR ALL YOUR SUPPLIES IN
EASTERN CANADA

CABLE ADDRESS :
(ALL PORTS)
NORSHIP



REPRESENTATIVE :
Capt. E. ZIZOS

MONTREAL, P.Q. - 224 YOUILLE SQ.
TEL.: 849-6381

HALIFAX, N.S. - 2051 BARRINGTON ST.
TEL.: 423-9158

PORT ALFRED, P.Q. - 17 RUE LA FABRIQUE ST.
TEL.: 544-2834

SAIN JOHN, N.B. - 3 DUKE ST.
TEL.: 693-3539

τής δποίας οι ένδιαιφερόμενοι δύνανται να συνεχίσουν διά τό Ο.Ν.Δ. καὶ γ) τρίμηνον έκπαιδευσιν δι' έκεινονς οι δποίοι δέν σκοτεύουν νά εισέλθουν άμεσως εις τόν κλάδον τών ναυτιλιών άξιωματικών. Πλήγε τών τμημάτων τούτων λειτουργούν καὶ τμήματα έκπαιδευσεως δι' άλληλογραφίας, προπαρασκευής δι' έξετάσεις θιπλωμάτων Ικανότητος, ώς καὶ όλων κλάδων προσωπικού καταστρώματος διαφόρων κατηγοριών πλοίων (κυβερνήτων, ρυμουλκών, άλιευτικών, θαλαμηγών, κ.λ.π.).

Είτε τό βασικόν τμῆμα προθαλασσίας έκπαιδεύσεως γίνονται δεκτοί καὶ έσωτεροί μαθηταί, διαμένοντες εις οίκηματα τής σχολής παρά τό Kensington. Οι εισαγόμενοι κατόπιν έξετάσεων έχουν ηλικίαν 15 - 16 έτών.

Δίδακτρα δέν καταδάλουν οι κάτω τών 18 έτών μαθηταί. Δι' άξιαν διδιλίων καταδάλουν 12 λίρας οι άκολουθοις τό τμήμα Ο.Ν.Δ. καὶ 6,5 λίρας οι λοιποί. Επίσης καταδάλουν όλοι 4 λίρας δι' έκάστην έδδομάδα έκπαιδεύσεως ἐπί τού έκπαιδευτικού σκάφους τής Σχολής (παλαιόν ιστιοφόρον 300 τόνων), τό δποίον έξινηρετεί διάδας έξ 25 μαθητών έκάστη. Διά τούς έσωτερούς μαθητάς ή διαπάνη άνερχεται εις 250 λίρας περίποιον συνολικώς.

4) Τό Τεχνικόν Κολλέγιον τού R. Gordon's (Robert Gordon's Technical College) είς Aberdeen Β.Δ. Σ κωτίας, κέντρων μεγάλης άλιευτικής περιοχής, προσφέρει τμήματα έκπαιδεύσεως διά:

—Ναυτιλίους άξιωματικούς, εισαγομένους εις ηλικίαν 15 - 17 έτών,
—Μηχανικούς Ε.Ν.,
—Προπαρασκευήν τών υποψηφίων δι' άποκτησιν διπλωμάτων Ικανότητος άξιωματικών Ε.Ν., κατωτέρων πληρωμάτων, κυβερνητών άλιευτικών, θαλαμηγών, ρυμουλκών (ήμερήσας καὶ νυκτερινά τμήματα),
—Παρατηρητάς Radar,
—Άποδεικτικόν πρώτων βοηθειών,
—Ρυθμιστάς πεζίδων,
—Βραχείαν έρευναν ἐπί διαφόρων ναυτικών θεμάτων καὶ
—Καθηγητάς ναυτικών μαθημάτων (έκπαιδευμένους κατά τάς διακοπάς).

Τό Κολλέγιον είναι: έφωδισμένον μὲ σύγχρονον έξοπλισμὸν διά τήν θεωρητικήν έκπαιδευσιν καὶ πρακτικήν δάσκαλον τών φοιτώντων εις διὰ τά διά την τμήματα. Διατίθεται έπίσης έκπαιδευτικόν πλοίον, παλαιόν ιστιοφόρον, 80 ποδῶν μηκούς, μὲ δοητικήν μηχανήν.

Λίαν ένδιαιφέρουσαί είναι: αἱ έγκαταστάσεις τού θεματικού, εις τήν νοτίαν δύχθην τού ποταμού Dee, εις τάς δποίας διατίθενται τά άπαραίτητα δργανα καὶ ύλικά διὰ ναυπήγησιν μικρών λέμβων (ναυπηγεύλουργείον) καὶ κατασκευήν, συντήρησιν, έπισκευήν καὶ χειρισμὸν τών Ιστίων, πρός δάσκαλον πάν μαθητών τών διαφόρων τμημάτων.

"Υπάρχουν περιωρισμένης έκτάσεως (δι' 20 μαθητάς μόνον) έγκαταστάσεις ένδιαιτήσεως εις έχοχικόν οίκημα, κείμενον εις τήν δρεινήν περιοχήν Finzean, τό δποίον χρησιμοποιεῖται καὶ ως δάσης έχορμήσεως τών μαθητών δι' δρειτακάς άκησεις.

Τό βασικόν τμῆμα προθαλασσίας έκπαιδεύσεως ναυτιλίου, είναι διαρκείας 40 έδδομάδων. Οι υποψηφίοι ύφιστανται εισαγωγής καὶ έξετάσεις καὶ ἐπί πλέον ζητείται έκθεσις τής έκπαιδεύσεως καὶ διαγωγῆς των εις τό σχολείον μέσης έκπαιδεύσεως έξ ού προέρχονται. Τά διδάκτρα διά τό τμήμα αὐτό είναι 17 λίρας συνολικώς. Είτε τό ποσόν τούτο πρέπει νά προστεθή ποσόν 3 - 4 λίρων δι' έκστατον έδδομαδιστον διά τού έκπαιδευτικού σκάφους πλούν. Διά τούς έκτος Αμπερντήν διαμένοντας, παρέχονται ένδιαιτήματα εις τόν Οίκον Ναυτικού τής "Ενώσεως Αγγλων Ναυτικών, έναντι κόστους 4 λιρών καὶ 15 σελλινίων έδδομαδισίων.

Συμψηφισμός χρόνου φοιτήσεως πρός θαλασσίαν υπηρεσίαν, χωρεῖ μέχρις έξ μηνών.

"Επεραι διοικαὶ σχολαὶ εις τάς δποίας τό ημισυ τού χρόνου φοιτήσεως συμψηφίζεται μὲ θαλασσίαν υπηρεσίαν δοκίμου μέχρις έξ μηνών, λειτουργούν καὶ εἰς:

5.—Belfast, City of Belfast College of Technology.

6.—Bristol, Bristol Technical College, School of Navigation.

7.—Dundee, Technical College.

8.—Fleetwood, Navigation School.

9.—Glasgow, Royal College of Science and Technology.

10.—Greenock, Watt Memorial College.

11.—Grimsby, Nautical Department, Grimsby College of Further Education.

12.—Hull, a) Kingston-upon-Hull High School for Nautical Training. b) Kingston upon-Hull Nautical College. c) Trinity House Navigation Schools.

13.—Liverpool, Riversdale Technical College.

14.—South Shields, South Shields Marine and Technical College.

15.—Stornoway, Lewis Castle College.

ΠΙΝΔΑ ΛΣΘΕΝΕΙΩΝ Η ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΑΘΗΣΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΕΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΝ ΕΙΣ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

1.—Γενική έμφανισις καὶ σωματική διάπλασις κανονική. Τό δάρος πρέπει νά είναι έν αρμονία πρός τήν ηλικίαν καὶ τό ίψος.

2.—Δέρμα ύγιες καὶ ήτα μή ύπαρχη μεταδοτική νόσος. Υποψήφιοι μὲ ιστορικόν είτε σημεῖα διανυμένη νά ύποπτοποιάσῃ άσθενείας τού δέρματος άποφορίπονται.

3.—Νά μή ύπαρχη παραμόρφωσις δινικότητος τού σώματος καὶ τών άκρων.

4.—Νά μή ύπαρχουν έλαπτωμάτως διμίλιας ή τραύλισμας άφρούτως συστάρωσης νά καθιστεύν τό υποψήφιον άνικαν διά τήν άποδοτικήν έκτελεσιν τών καθηκόντων του.

5.—Μή ωρίμος σεξουαλική άνάπτυξις δυνατόν νά προκαλεστηί απόρριψης τού υποψήφιου. Μή κανονική κάθιδος τών δρχεων δύναται νά προκαλέσῃ άπόρριψην.

6.—Οιαδήποτε κήλη, έστω καὶ έλεγχομένη διὰ κηλεπιδέσμου, προκαλεστηί απόρριψην.

7.—Νά μή ύπαρχη χρονία ή παροδική άσθενεία εις τούς μύς, τά δστα καὶ τάς άρθρωσεις.

8.—Νά μή ύπαρχη δργανική πάθησις τού καρδιο - άρτηριακού συστήματος.

9.—Νά μή ύπαρχη δργανική πάθησις τού άναπτυνευτικού συστήματος ούτε ιστορικόν άποδημάτων ή δισθμα, δρογχίτιδα ή φυματιώσιν.

Όρισμέναι περιπτώσεις φυματιώσεως, μὲ έλαχιστην έχουν εις τούς πνεύμονας, αἱ δ-

ποίαι έχει άποδειχθή διτι παρέμειναν στάσιμοι, έτι διετίαν τούλαχιστον, δυνατόν νά γίνουν άποδεκτοι.

10.—Τό θρεπτικόν σύστημα πρέπει νά είναι κανονικόν. Όδοντες καὶ ούλας νά είναι ύγιεις. Άμυγδαλαι ύγιεις, μὴ άποκλειομένης τής άπορριψης έν περιπτώσει ή περιπτώσεις διογκώσεως των.

11.—Νά μή ύπαρχη δργανική πάθησις ή λειτουργικόν έλαπτωμα τού νευρικού συστήματος. Νά μή ύπαρχη ιστορικόν άληθους έπιληψίας, πετι μαλ, ή διανοητικής άνωμαλίας. Πλακιόν ιστορικόν ψυχονευρώσεως συνήθως προκαλεστηί απόρριψην.

12.—Νά μή ύπαρχη σημαντική άδενάδης διόγκωσις ή ένδοκρινική πάθησις. Όρισμέναι περιπτώσεις σπληνεκτομής δυνατόν νά γίνουν άποδεκτοι.

13.—Έξωγκωμέναι φλένες εις μεγάλον διαθέμον ή έλκη ποδῶν προκαλούν άπόρριψην. Κίρσοκρας ή σίμορροιδες μὲ συμπτώματα προκαλούν άπόρριψην.

14.—Οιαδήποτε άκρατεια ούρων καὶ περιπτώματων προκαλεστηί απόρριψην. Παίδες οι δποίοι ύπεφεραν άπό νυκτερινήν ένοργησιν πρέπει νά έχουν σημειώσει διακοπήν αυτής έπι διετίαν τούλαχιστον προτού γίνουν δεκτοι.

15.—Τά ούρα πρέπει νά είναι άπηλλαγμένα μή κανονικών συστατικών. Υποψήφιοι οι δποίοι ύποφέρουν άπό λεύκωμα, σάκχαρον ή άλλες ούρητικές άνωμαλίες πρέπει νά παραπεμφόντων είς έρευναν. Εάν ή άνωμαλία διαπιστωθή διτι είναι προσκαίρου μή ύποτροπιαζόντης φύσεως ή παθολογικής σημασίας, ή ύποψήφιοις δυνατόν νά γίνη δεκτός.

16.—Η άπωλεια ένος νεφρού, στένωσις ούρηθρας, διόγκωσις προστατου, σχηματισμένη ύδροκήλη, ή ιστορικόν ύποτροπιαζόντης λιθιάσεως προκαλούν συνήθως άπόρριψην.

17.—Νά μή ύπαρχη έλαπτωμα δικοής. Τά άκουστικά τύμπανα νά είναι άδικτα καὶ ύγιη. Νά μή ύπαρχη ένδειξης άλβησης τής έξωτηρικής άκουστικής κρεατώδους ούσιας.

Σ.η.μ.: Αι άνωτέρω άσθενειαι έχουν καθορισθή ύπο τής ναυτιλιακής διομηχανίας, μερίμη τής Ναυτιλιακής Όμοσπονδιας, καὶ διασφέται τού έποντων έξετάσονται οι ύποψηφιοι ύπως είσταν δισθμού τό πρώτων ή διτων έπανελθουν, μετά προηγηθείσαν άποικωντων των, εις τό Εμπορικόν Ναυτικόν. Αι Κρατικοί ύποτροποι ούδεμιαν έν προκειμένω έχουν άναμειξιν, δεδομένου διτι πλήν τής έξετάσεως τής δράσεως των υποψηφιων, ητις ζενεργίται ούγι ή πό τιστρών άλλ'. Ήπω τών κατά τόπους έξετάστων τού Β.Ο.Τ. ούδεμιαν άλλων ύγειονομικήν έξετασιν προβλέπει ή σχετική νομοθεσία.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

HAMBURG: H. TILLMANN
A. ΕΥΛΑΣ - BREMEN: G. BERGMANN
SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS,
SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	353505	0211007	Norderdeich 4 - 5	Priv. 510	via 0244151
	367894	0215671			
	Priv. 6052552				
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex	NORDENHAM	Tel. 811	Telex
Wegeende 3 - 4	Priv. 446176	0244151	P.O.Box 98	Priv. 811	via 0244151
BREMERHAVEN	Tel. 42597	Telex	EMDEN	Priv. 2392	Telex
Kaiserafalen	Priv. 45841	0238876	Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391/93	via 027823

WILHELMSHAVEN
Ebertstr. 124
Tel. 26235/37
Priv. 21365
Telex 0253375

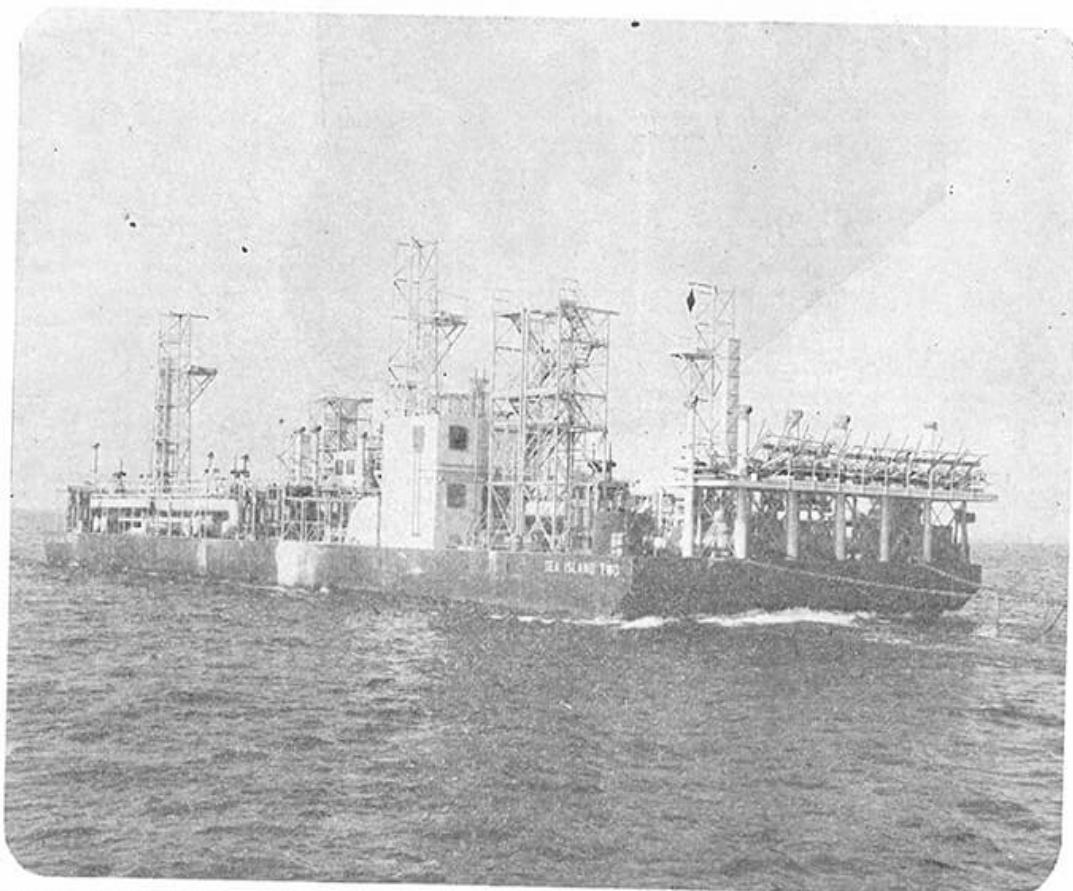
TELEGRAMS "ERMIS"
Represented also at LUBECK & KIEL

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA (NEAR PIRAEUS)

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - CONVERSIONS - DRYDOCKING
CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS - INDUSTRIAL WORKS
THREE FLOATING DOCKS TAKING SHIPS FROM 37,000 TO 72,000 DWT.
200,000 DWT. GRAVING DOCK (UNDER CONSTRUCTION)



"Sea Island II", a highly specialised construction built at Skaramanga Yard for ARAMCO, is shown here on tow to the Arabian Gulf. "Sea Island II" is a platform designed to facilitate the loading operations of oil tankers.



OFFICES AT HOME AND ABROAD

Athens, Greece : 4, Akadimias St. - Tel : 611.142 - Cables : Shipyard - Telex : 123

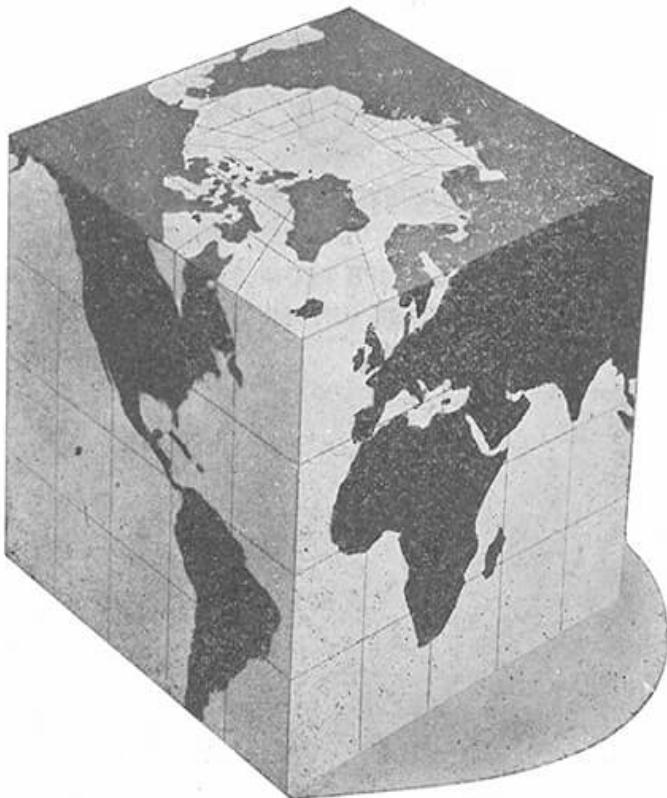
Skaramanga Yard : Near Piraeus, Greece - Tel : 073.471 & 073.351 - Cables : Shipyard - Telex : 293 & 396
U. K. Agents : Hellenic Shipyards (London) Ltd, 41/43 Park Street, London W.I. Cables : Shipniar - Tel : MAYfair 8400
- Telex : 28561/2

U. S. Agents : Transoceanic Marine Inc, 39 East 51st St., New York, New York 10022, Cables : Troceanic - Tel : MUrray Hill 8-7070 - Telex : 4042

Norway Agents : a. Gunnar Brekke A.s., 14 Cort Adelers Gt., P.O.B. 2457 S Tel : 56 59 88 - Cables : Internat Oslo -
Telex : Oslo 1329
b. Birger Gjestland A/S, Bergen, P. O. B. 219 - Tel : 14148 - Cables : Scandreps, Bergen - Telex : Bergen 2041



Drew Ameroid Products are in every corner of the world.



AJAX
AMSTERDAM
ANTWERP
ARUBA
ASHTABULA
AUGUSTA
AVONMOUTH
BALBOA
BALTIMORE
BEAUMONT
BILBAO
BOMBAY
BORDEAUX
BOSTON
BREMEN
BUENOS AIRES
BUFFALO
CALCUTTA
CEUTA
CHARLESTON
CHICAGO
CLEVELAND
COLON
CORPUS CHRISTI
CRISTOBAL
CURACAO
DETROIT
DULUTH/SUPERIOR
DUNKIRK
DURBAN
EMDEN
FT. LAUDERDALE
FLUSHING
FREEMANTLE
GALVESTON
GENOA
GHENT
GOTEBORG
HALIFAX
HAMBURG
HONG KONG
HOUSTON
ISTANBUL
JACKSONVILLE
KIEL CANAL
KITAKYUSHU
KOBÉ
LAS PALMAS
LE HAVRE
LIVERPOOL
LONDON
LOS ANGELES
MADRID
MARSEILLE
MIAMI
MOBILE
MONTEVIDEO
MONTREAL
NAGASAKI
NANTES
NAPLES
NEWCASTLE
NEW ORLEANS
NEW YORK
NORFOLK
NORTH MELBOURNE
OSAKA
OSLO
PAINESVILLE
PALERMO
PHILADELPHIA
PIRAEUS
PORT COLBØRN
PORT DE BOUC
PORT SAID
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
QUEBEC CITY
RÍO DE JANEIRO
ROTTERDAM
ROUEN
SAN FRANCISCO
SAN PEDRO
SAO PAULO
SAVANNAH
SEATTLE
SINGAPORE
SOUTHAMPTON
ST. JOHN N. B.
SWANSEA
SYDNEY
TAMPA
TARANTO
TENERIFE
TOLEDO
TORONTO
TRIESTE
VALETTA
VENICE
WEST VANCOUVER
WILHELMSHAVEN
YOKOHAMA

So is Ameroid Service.

**DREW
CHEMICAL
CORPORATION**
MARINE DIVISION



522 FIFTH AVENUE / NEW YORK, N. Y. 10036

EUROPEAN SALES OFFICES: Main Office: Rotterdam 1: Drew Chemical Nederland N.V. / P.O. Box 932 / Leeuwenstraat 19. London, England E.C.2: Drew Chemical (U.K.) Ltd. / Moor House / London Wall / Piraeus, Greece: George D. Kranios, 27 Akti Miaouli

H A L I E I A

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

ΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ

Αι ἑπείγονται: ἀνάγκη: τῆς ἀλιείας μας καὶ δὴ τῆς ὑπερποντίου εἰναῖς: τόσον πολλαῖ, πού δὲν ὑμιποροῦν, ἐπωδήποτε, νά τύχονται ικανοποιήσεως ἀμέσως. Ἀναφρέσθαι εἰς τὰς κυριωτάτας, τὰς ὑπερεπειταῖς γρούσας, ἔτι τοῦτον δὲ: τὸν καλλίδον σημασίας οι. Κάθε ου καλής πίστεως αὐθαίρητης δύναται νά δικιοτέρων, διτι τίποτε τὸ θετικὸν καὶ ψέψιμον δὲν ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον, ἀφοῦ καὶ αἱ πλέον στοιχείωδες: τοῦ καλλίδου ἀνάγκης παρεμένουν ἕκκριψης. Θά φέρωμεν ως παράδειγμα — μεταξὺ ἄλλων — κατί τοῦ ἔξικριτεσσοῦ Ε-ΗΕΙΓΟΝ, εἰς τὸ ὅποιον οὐδεμίνιν μέχρι τῆς στιγμῆς ἔδωσαν σημασίαν οι ἀστροδίται, διὰ τὴν δργάνωσται καὶ προσχωγῆν τῆς ἀλιευτικῆς μας δημομηχανίκης! Οἱ ὑπερπόντιοι ἀλιευτικοὶ μας στόλοι συγκροτεῖται ἀπὸ 55 ἔως 60 ποντοπόδα φρεάδαις, μικρὰ καὶ μεγάλα, τὰ δυοῖς πρέπει ἀπραριτήτως νά δεξιμενίζονται κατὰ περιόδους. Δεξιμενοὶ δημος δὲν υπάρχουν ἀρκετοὶ εἰς τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα, διὰ τὴν ἔπιπηρθεστήσιν τῶν ἐπιστροφῶν ἀναγκήν τῆς Ναυτιλίας. Καὶ κόπται κι ὅλιγοι ποι ὑπάρχουν ἀπὸ τινος κιριοῦ, μόλις καὶ μιατά διας ἐπαρκοῦν διὰ τὰ ἀκτοποτάκια καὶ μεικτά μεσογειακά φορτηγά. Οἱ πλοιοκτήται: ποντοπόδων φωράδικων εὐρίσκονται ἐν ἀπογνώσεις, δύοτε κάθε φωρά πού ἔχουν ἀνάγκην δεξιμενής, ποτε δὲν δύναται νά ικανοποιήσουν τὸ αἰτημά των διὰ τὸν ἀλφαὶ θητικοὺς λόγους, παρὰ τὰ τρεχάματα εἰς τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας, τὰ αἰτημάτα καὶ παρακλήσεις εἰς τὸν Ο.Π.Α., τὰ παράσθατα τῶν 10.000 δραχμῶν πού καταθέτουν κ.λ.π. Δικιόνιον προτεραιότητος ἔχουν, διποδήποτε, τὰ ἐπιβατηγά σκάφη καὶ ἐνν ὑπάρχει δυνατότης νά χω-

μεγάλας, διὰ τὴν ἀποκρητήσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, Νορβηγίαν, Σουηδίαν, Φινλανδίαν, Πορτογαλίκην, διὰ νὰ μη ἔναρξόμενων παρὰ τὰς μικρὰς χώρας. Διαθέτουν όλες μεταρρυθμήσεις διεξηγουντάς καὶ δὲν διασκεπτούνται ἀπό τὸ ίχγος τῆς ἀλιεύθεως τοιούτων.

Οσκανδόποτε και ήλιος λευκούν ή γραχούν διά την έλλειψήν δεξικεμένων εἰς τὴν Ἐλλάδα, δὲν οὐ είναι ποτὲ ἀρκετή διά νὰ δώσουν σφῆι εἰκόνα τοῦ πιογκοπεσδρομικοῦ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. "Η δυσκαλογία είναι ἀφάνταστος!" Από τὸ ένα μέρος κοπτόμεθα διὰ ναυπηγικὴν διοιηγηκαίνων, διὰ κωνιγγήσας καθέ κατυγγορίαν ποιούν καὶ δι' ἀρρόξες ἐπικουεύας καὶ αὐτὸς τὸ ἄλλο δὲν φύγουμε ποτὲ νὰ ἀκονιγγήσουμε ἔναν εἰσοδήποτε φαράδικο δι'. ἐπιθεωρήσουν καὶ ἀναγκαζόμεθα νὰ προστρέψουμε σὲ ἔνονας λιμένας. Τὸ παράδοξον δὲ είναι διτὶ ἡ ἀποκαρδιωτικὴ αὐτὴ κατάστασις δὲν φύγεται νὰ συγκινῇ η νὰ ἐνοχῇ τοὺς ἀναλαβόντας νὰ ἀργανδουσι τὴν ὑπερπόντιον ἀλιεύν μας, οἱ δύοτοι μὲν ἔξοργιστικὴ ἀπόδειξιν συνεχίζουν τὰς ἀσκόπους συγκρήσεις διὰ μεγαλεπήδοςα σχέδια ἔξοι τῆς ἀλληγορικῆς πραγματικότητος. Πρέπει νὰ είναι κανεῖς τελείως ἀδειῶν περὶ τὰ διλειπτικά ζητήματα - προθιλάματα, διὰ νὰ μὴ γνωρίῃ ἐπικριθῆς διτὶ τὸ παντόφρο ψαράδικο, διτὶ Ἐλληνὴ δρᾶς νὰ δεξιμενιεύθῃ δὲν γῆταιρει νὰ γκασμέρησῃ, διτὶ οἱ κάθε οἱ ήμιέρα ποδὶ περινῷ ἔσεις: αἱ στοιχίαι: ἀπὸ 25.000 δραχμές καὶ ἀνο. Οὗτας δεσμοίς καὶ οἱ πλοιοπτήται γῆποροιν νὰ θέτονται ἀναθολήγην τῶν ἐπικουεύων καὶ τοῦ δεξιμενιούς ἐπὶ θαύμαιον, ἀλλά οὔτε καὶ νὰ καταφύγουν διὰ δεξιμενιούν εἰς ἔνους λιμένας.

τῆς θερποντίου ἀλιείας μας, θά γιο το καλλιτελευτήν να είχεν αὐγόρωσθη μία μικρά πλωτή δεξικαιονή, ἀποκλιεστικῶς διεύ τὰ ποντοπόρων φαράδων, οἵτις ήδη είχε καὶ πλήρη ἀποκαθόλησιν καὶ ὅλον τὸ ἔτος. Πρέπει νὰ ριζώσῃ καλλιτελευτήν διό τοῦ μακρά τῶν ἐνδικεφρομένων, διτὶ χωρὶς δεξικαιονήν, μόνιμον δὲ πλωτήν, ἡ συγχρονισμένην ἀσχάραν, θερπόντιος ἀλιείας δὲν θίπορει νὰ εἴταιθῇσῃ, οὗτος νὰ εὐδοκιμήσῃ.

“Αλλη μία μεγάλη «χαίνουσα πληγὴ» διεύ τὴν θερπόντιον ἀλιείαν είναι ἡ ἀλιείψις φυτοκτίστηκαν κράσων. Οι γάνθι θερποντές, δὲν έδημοι ουργήθησαν ἐπὶ θερπάρχης εἰδικῶς διεύ τὴν ἀλιείαν καὶ τὰ κατεψυγμένα φάρα, ἀλλὰ συνεπλήρωσαν ἐπὶ τῷ θετέρον τὰς ἁγκατοτάσσεις των διεύ καὶ θεοδοσιούθησουν ἀπικουρικῶς τὴν ἐναποθήκησιν κατεψυγμένων ξεθύνων. Εἰς δόλα τὰ

SHEIKH SALEH SHIPPING & CONTRACTING CO.

P. O. BOX 193

THAWRA STREET • BASRAH - IRAQ

Cables: SHIPPING - Telephones: Office: 3011 - Res. 4934

Local Agents for Dry Cargo Vessels and Tankers

Agents for Dry Cargo Vessels and Tankers
With Branch Offices at Baghdad & Erbil

Most reasonable agency commission and competitive Stevedoring rates under the Management of experienced shipping personnel.
Prepared to handle liners, Charters Tramps and tankers — For further information please contact above address.

εις την φυγείσιν - ἀποθηκήσαν έπει τῶν κρηπιδωμάτων, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν τελευταῖαν λέξιν τῆς ἐπιστήμης ἀπὸ ἀπόφεως τελειώσης καὶ συγχρονισμοῦ. Ήταν γὰρ ίσως θυντὸν κάτι νὰ δεσμούθησε ἀπὸ διὰ αὐτῆς, κατί νὰ ἀντιτράψωμεν ἔστι καὶ κατὰ προσέγγισιν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν τόσων ἐλλειφέων μας, πάντα ψευδηγμένοι οὐδὲ γνήσιαι. Λίγον ἀποχρός ή ἐπαγγελματικὴ ἄγγειον μάς τυφλώνει εἰς τοιούτον τονίσμον, ποὺ κάρινησμαί τεντελεῖ την ἀντίθετον. Η ὑπόθεσις τῶν φυγείσων τοῦ Ἀγίου Γεωργίου εἰς τὸ Κερατούνι ἐρμηνεύει: ἀρκούντως τὴν ἀνταράκειαν τῶν γνωστῶν μας. Η ἡμερος ἀποπεράτωσις τῶν φυγείσων τούτων οὐδὲ γηράδινα σύστιωδες τὴν ὑπερβολὴν ἀλιστεῖν μας ποὺ στερεῖται φυκτικὸν χρόνων καὶ οὐδὲ συνετεῖται: εἰς τὴν μείσων τοῦ κατόπιν τῆς παραγωγῆς. Διότι οἱ πλοιοκτήται παραγωγοὶ σήμερον, μὴ εὑρίσκοντες εδέρηδες φυκτικούς οὐλάμους, ἀναγκάζονται νὰ ἐνοικιάζουν μεγάλην γηρατικότηταν ποὺ παραμένει: πολλάκις καὶ ἀδειανή, ώστε διτονικά πλεύσιον τὸ φύραδικο καὶ ἔσφορτώσῃ. Ενῷ μὲ τὴν ὑπερβολὴν φυγείσων - ἀποθηκήσαν εἰς τὸν λημένα καὶ ἐπὶ τῶν κρηπιδωμάτων, τὸ πρόδηλητον οὐδὲ ἐπελύστο, διότι ὁ παραγωγὸς οὐδὲ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ τόν φυκτικῶν χρόνου ποὺ τοῦ κρεατίτης: καὶ δὲν οὐδὲ πενθερώνετο μὲ πρόσθετα ἐνοικιαὶ ἀποθηκῶν - φυγείσων διὰ νὰ ἔσπαστησον τὰ διλειψίατά του.

Ἐκ παραλλήλου μὲ τὰ φυγεῖται, οὐδὲ γνωσκούντο καὶ ἡ ἐκφόρωσις τοῦ φαρᾶνος μὲ ἱράντας πειρατηριών, ἀπὸ τὰ κύτη φυγεῖται ἀθέταις εἰς τὰς ἔναντι ἀποθήκας, τοῦθ' ὅπερ σημαίνει λίγον συμπεριερχούσαν οἰκονομίαν, διότι ὁ παραγωγὸς ἀπαλλάσσεται: ἀπὸ τὰ καμινάνια, τὰς μεταφοράς εἰς μαρκυρίαν αφεῖται Ἀθηνῶν καὶ Ηεράκων ὡς καὶ τὰ ἐπανειλημμένα φορτωσεῖν. Οταν ὑπολογίσθωσθεν διλαῖ ἀνταλι αἱ ἄσκοποι: Σαπάνια: καὶ ἀρχιερεῖσθαι ἀπὸ τὸ κό-

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

"Οταν πρό τινων έτῶν είσηγήθημεν τὴν πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὦκεανὸν διεύρυνσιν τῶν ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἀλιευτικῶν ἔξορμησεων, αἱ ὑποδείξεις μας ἐγένοντα δεκταὶ ὑπὸ τῶν παρὰ ἡλικίαν... μὲν ἐργείαν καὶ μὲ τὸ συνηθισμένον «δὲ ἐν γίνεται». Οὐδεὶς ἐτόλμησε νὰ κινηθῇ, μὲ τὴν δικαιολογίαν, διτὶ ψάρια δὲν ὑπάρχουν ἔκει, ἐκτὸς ἀπὸ καρχαρίες καὶ κήπη. Μᾶς ἐδόθη ἐν τῷ μετοῖν ἡ εὐκαιρίας νὰ ταξιδεύσωμε καὶ νὰ ἐπιστρέψουμε δρισμένας ἀπὸ τὰς περιοχάς, διποὺ καὶ ψάρια ἀφθοναὶ ὑπάρχουν καὶ δυνατότης ἀλιείας ἄνευ δυσχερειῶν διὰ τὰ ψαράδικά μας προσφέρεται. Ἐπανήλθομεν ἐπὶ τῶν ὑποδείξεων μας μὲ περισσότερα δοκούμενά, ἔως ὅτου πρὸ τριμήνου περίπου ἀπέφασίσθη ἡ πρώτη Ἑλληνικὴ ἔξορμησις, μὲ τὰ γνωστὰ εὐχάριστα ἀποτελέσματα. Σήμερον ή κατάστασις εἰναι ἔντελως διάφορος, οι πρό τινος ἀκόμη διστακτικοὶ καὶ ἐπιφυλακτικοὶ πλοιοκτήται μετετράποσαν εἰς ἐνθέρμους ζηλωτὰς καὶ προετοιμάζονται διὰ τὰς νέας ἔξορμήσεις μὲ δεδαιότητα ἐπιτυχίας καὶ μὲ τὸν γνωστὸν ἀφορισμὸν «γιατὶ ἐσύ καὶ διχὶ εἶ γώ!». Ὁπωσδήποτε, ή ἀρχὴ ἔγινε, δὸρόμος ἥνοιξε διάπλατα καὶ δὲν ἀπομένει παρὰ ἡ δαμαδικὴ ἐπιτυχία. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸῦ ἀς μᾶς ἐπιτραπῆ, κάποιας παραπήρησις, ἀν δχι ἐπιφύλαξις. «Οσοι ἐπιχειρηματίαι κινηθοῦν πρὸς τὰ ἔκει «στὰ κουτουροῦ», χωρὶς μελετημένο σχέδιο δράσεως καὶ χωρὶς τεχνικὴν κατάρτισιν, ἐνδεχόμενον εἰναι νὰ πάθουν μεγάλην ζημίαν. Ἡ τετριμένη θεωρία, οὖτι θὰ πάγω καὶ ἔγω ἔκει ποὺ πηγήσει ἔνως Ἰσας νὰ μὴ εύσταθη, διότι ὁ Ἰνδικὸς Ὦκεανός εἰναι δὲ πιὸ δύσκολος γιὰ ψάρευμα, οι βυθοὶ του εἰναι ἀνώμαλοι, τὰ ρεύματα πολὺ ἀπότομα, η θερμοκρασία τὰς ὑδάτων ἀλλάζει συνεχῶς καὶ αἱ περιοχαὶ ἀλιείας δεν ἀποτελοῦν νησίδας δῆπας εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, διποὺ ή γρίπισις εἰναι εὔκολος.

Τώρα ήλθεν ή σειρά του Περσικού Κόλπου, φθάσαμε περίπου εις τὴν εἰσόδον καὶ λίγαν συντόμως θὰ πραγματοποιηθῆ η διείσδυσις πρὸς δλας τὰς κατευθύνσεις, δηπου ύπάρχει

στος τῆς παραγωγῆς, τότε θὰ διαπιστωθῇ πῶς ἐπιτυγχάνονται αἱ πραγματικαὶ οἰκονομίαι. Αὐτὸς δὲν ἔφανημεν μέχρι τῆς στιγμῆς Ικανοὶ διὰ οπουσιότερα ἐπιτελήματα, ποὺ στοιχίου πολλά, οὐδὲ φρεσοθύμια εἰς κάτια τὰ δάλγα τοῦ ἀπρᾶθμονται, τὰ πόλι δὲ γιώτερα. Εἰς τὸ σημεῖον δηνοῦ ἔφθασαν τὰ πράγματα σήμερον, ἔξ-
λιξις ἐπὶ τὰ δελτία εἶναι τελείων ἀπίθανος. Διτοὶ, ἐὰν μετάκοινον ἔχωνται καταπλέουσιν εἰς τοὺς λιμένας ή τὴν θάλασσαν περισσότερα ποντούρδα
φαραδίκια μαζεῖ, τι ὡς ομηροῦ μὲ τὴν ἔλλειψιν
φυσικῶν κάρδων καὶ τὰς θυσιολίας τῶν ἐκφρά-
τασίους; Οἱ πλοιοκτῆται παραγωγοὶ δὲν θὰ
χαρίσουν δέξια μὲ τὸ διλέιμμα των εἰς τὰ
κάτια τοῦ φαραδίκου, νά διεισάσουν κατάλληλα
φυγεῖα διὰ νὰ ἐξφράσωσυν. Τοῦ δὲν ληλουσιν ἄλ-
λωσατε σαφῆς, διτε θά φύγουν θά διλήσουσι λιμέ-
νας, ίσως καὶ διὰ ξένους τοιούτους, διὰ νὰ συ-
βουν. Επίσης, δὲν πρέπει νά μηδὲ διαφεύγῃ τὸ
γεγονός διτε ξένων τοῦ λασφρότεροῦ διὰ τὴν Κο-
πήν. Λαμέναι τοιούτους, διανοούμενοι αἱ

νοῦς τούτου κόλπου πού θεωρεῖται ως ἡ πλέον
ἰχθυοδριθής περιοχή τοῦ κόσμου. Σπουδαῖον
θὰ θεωρηθῇ τὸ ἐπίτευγμα, διότι οἱ ψαράδες
μας θὰ δύνανται προνομιακῶς νὰ νέμωνται
διάφορα πλαύσια ἀλίτεδα, διότι ὡς ἔγραφα
με καὶ ἀλλην φορά, δὲν ὑπάρχουν ἄλλαι κχ-
αρκούντως προητοιμασμέναι, διὰ νὰ
στείλουν ψαράδικα καὶ ψαράδες τόσον μα-
κριὰ ἀπὸ τὰς βάσεις των πρὸς τὸν Περσικὸν
Κόλπον. Δέον νὰ προσθέσωμεν ὥσαύτως δι-
ὅ τομεὺς οὗτος δύναται εὐκόλωτόν να καλ-
λιεργηθῇ καὶ νὰ ἀπομαστεύῃ ἀπὸ μικρά
συγκροτήματα, εἰς τὰ ὅποια οἱ ψαράδες μας
είναι πολὺ ἐπιδέξιοι. Οὕτω, δὲ Ινδικὸς Ὄκε-
ανδος καὶ ὁ Περσικὸς Κόλπος, προστιθέμενοι
εἰς τὸν κύκλον τῆς ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς
ἀλιευτικῆς δραστηριότητος, θὰ δημιουργή-
σουν μίαν τεραστίαν δύναμιν, ιχθυοπαραγω-
γῆς, μὲ τακτικήν ἀπόδοσιν τριπλασίας ποσο-
τητος ἀλιευμάτων.

**Η ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΝΔΙΑΝ**

μυθόδης πλούτος ἀλιείας. Δέν πρόκειται, δε-
βαίως, εἰς τὸ συνοπτικὸ αὐτὸ σημείωμα νὸ^ν
χαραχθοῦν αἱ κατεύθυνσεῖς, ὅπου τὰ ψφράδι-
κά μας θὰ δυνθῶν νὸ δράσουν ἐπιτυχώδη.
Τὸ εὐχάριστον εἶναι, ὅτι ἡ ἀπαρχὴ τῶν πρὸς
τὸν Ἰνδικὸν ἔξορμήσεων, θὰ δημιουργήσῃ
νέαν τακτικὴν ἀλιείας, κατάλληλον διὰ τὰς
περιοχὰς ταύτας, θὰ ἔξασκησῃ τοὺς ψφρά-
δες μας εἰς τὴν ἑφαρμογὴν νέων μεθόδων καὶ
συστημάτων ἐργασίας καὶ θὰ τοὺς πρεστο-
μάσῃ διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν ἐντὸς τοῦ ἄχα-



POTIMATE TA HEMPELS

Μέχρι πρό τινος καιρού ἀκόμη, ή Ιχθυοπαραγωγή είς τὴν Ἰνδίαν ἦτο ἄνευ σημασίας καὶ μάλις ἔφθανε τοὺς 200.000 τόνους ἑτησίων. Παρὰ τὴν συνέχη Ἑλλειψιν τροφίμων, οἱ Ἰνδοὶ δὲν ἀπέφαστζαν νὰ τραφοῦν μὲ φάρια, φανατιζόμενοι ἀπὸ ὥρισμένας θρησκευτικάς προλήψεις, αἱ ὅποιαι ἄλλωστε καὶ συνεχίζονται. Ἐδέησε νὰ ὁργανωθῇ μεγάλη προπαγάνδα διὰ νὰ καταπολεμηθῇ ἡ ἀμάθεια τοῦ πλήθους καὶ νὰ συνιθίσῃ ἡ Ἰνδικὸς λαός νὰ τρώγῃ ἄφθονα ψάρια, μὲ τὸν ἀπλοϊκὸν ὑπολογισμὸν ὅτι, τρεφόμενος μὲ προϊόντα τῆς θαλάσσης, θετικὸς ἀποτελέσματα καὶ ἐλαττώσῃ τὴν κατανάλωσιν ἄλλων ἀγαθῶν, ποὺ δυστόλως ἔξευρι-σκονται. Ἡ ἐντατικὴ αὐτὴ προπαγάνδα ἀπέδειξε θετικὸς ἀποτελέσματα καὶ ἐντὸς ὅλιγων ἑταῖρων ἡ Ιχθυοπαραγωγὴ ἐτρίπλασατο, βαθμηδὸν δὲ ὑπερβοῦ τὸ κατομμύριον τόνων. Σύμφωνα μὲ τάς στατιστικάς τοῦ F.A.O., ή Ιχθυοπαραγωγὴ κατά τὸ 1965 ἀνήλθεν εἰς 1.331.300 τόνους, ὡς δὲ λέγεται, θάτ ὑπερβοῦ τὸ 1.500.000 διὰ τὸ 1966. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἐπί τῆς ἀποδόσεως τῶν παραγωγικῶν κλάδων Ιθυνότων, ή Ιχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν Ἰνδίαν δύναται νὰ φθάσῃ τὰ 4.500.000 τόν. ἐτησίως, μὲ ὑπολογισμὸν καταναλώσεως 10 κιλῶν κατὸς κεφαλήν, οὕτως ὕστε τὰ προϊόντα τῆς θαλάσσης νὰ ἀντικαταστήσουν πολλὰ ἄλλα ἀγαθὰ ποὺ λείπουν. Ταῦτο εἶναι κάλλιστα δυνατόν, διότι ἀ γύρω ἀπὸ τὴν Ἰνδίαν θάλασσαν εἰναι πλουσιώταται εἰς ὅλιευμα καὶ ἐντὸς ὅλιγων μόνον ἑταῖροι οἱ Ἰνδοὶ ψαράδες, χωρὶς νὰ διαθέτουν συγχρονισμένα σκάφη καὶ ικανὰ πληρώματα, κατώρθωσαν, ἐν τούτοις, νὰ ἀποδώσουν 1.500.000 τόνους ίχθων.

Έκείνο πού προσένει κατάπληξιν, είναι πόσον καλώς πληροφορημένοι είναι οι 'Ινδοί επιστήμονες ἐπὶ τῆς καθ' ὅλου ἀλιευτικῆς κινήσεως γύρων ἀπὸ τὸν χώρων των. Γνωρίζουν ἡδη, ὅτι ἐλληνικά φαράδια ἔβασαν ἑώς τὸν Περιστοῦν Κάλπον καὶ δροῦν ἐπιτυχῶς, ὡς ἐπίστης καὶ εἰς τὸν 'Ινδικὸν Ὡκεανόν. 'Υπάρχουν προσφοραὶ διὰ συνεργασίαν μὲν ἐλκυστικούς ὄρους καὶ εὐρύτητα δράσεως πρὸς διάστημα τάς κατευθύνσεις. 'Απομένει νὰ ἔξετασθούν οἱ ὄροι τῆς συνεργασίας καὶ ἔαν μια τοιαύτη προσπάθεια θὰ ἦτο συμφέρουσα διὰ τοὺς 'Ελληνας πλοιοκτήτας παραγωγούς. 'Οπωσδήποτε, εύρισκομεθα εἰς ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς ἐνδιοφερομένους καὶ θὰ ἐπιπλέθωμεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, διότι, διωτεύομεν τὴν σκέψιν ὅτι, μία 'Ελληνο - 'Ινδική συνεργασία διὰ τὴν ἀλιείαν, θὰ ἦτο σωστὰς ἐπιοκοδομητική, ἀφοῦ θὰ ἐπέτρεπε τὴν πλευθέρων χρησιμοποίησιν βάσεων κατὰ μῆκος τῶν ἀναπτηπαμένων τῆς χώρας ἀκτῶν, πρὸς τάς δύο πλευράς τοῦ 'Ινδικοῦ Ὡκεανοῦ. 'Εάν ὑπάρχῃ τοιαύτη δυνατότης, τότε οἱ 'Ελληνες φαράδες θὰ ἀσχοληθοῦν καὶ μὲ τὴν ἀδρόσαν ἀλιείαν μεταναστευτικῶν ἰχθύων, διὰ τὰ κονσερβοποιῖσαν, ἰχθύων πού δριθουν διὰ τὰς ἑκεὶ περιοχας.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ, ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΡΜΑ

'Η διμιλία του κ. H. S. Bennett είς τὴν συνεστίασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Ο γνωστὸς διακανονιστής ἀδεριῶν τοῦ Λονδίνου κ. H. S. Bennett, ἀποδεχεῖς πρόσκλησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, ὡμίλησε κατὰ τὴν συνεστίασιν τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως, εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Βασιλέων Μελάθρων» τὴν 2αν Φεβρουαρίου. Τὸν ὁμιλητὴν παρουσίασεν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως, καθηγητὴς κ. Κυρ. Σπηλιόπουλος, ἀναφερθεὶς εἰς τὴν σταδιοδρομίαν τοῦ κ. Bennett.

Ἐνύδητον τὸ ἐνδιαφέρον ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῆς πλουσίας πείρας τοῦ ὁμιλητοῦ εἰς τὸ θέμα τῆς Γενικῆς Ἀδερίας, ἀφ' ἔτερου δὲ ἐκ τοῦ τίτλου τῆς ὁμιλίας. Πράγματι, οἱ ἐν τῷ ἀκροστῶν τοῦ κ. Bennett νομικοί, ἀποτελούντες τὴν πλειοψηφίαν τοῦ ἀκροστρίου, ἔξεσθησαν ἀπὸ τὸν —ἄς εἶπον— ἀνορθόδοξον τίτλον τῆς ὁμιλίας. Γενικὴ ἀδερία ἄνευ κοινότητος κινδυνευσάντων συμφερόντων, εἴναι τι τὸ ἀκατανόητον, τούλαχιστον 'Ἐλληνας νομικούς.

Κατὰ τὸν κ. Bennett, οἵσα εἴναι ἐπὶ τούτου καὶ ἡ κοινὴ ἀντίληψις τῶν Ἀγγλων νομικῶν. 'Η Ἀγγλικὴ Νομολογία —ἀνεφέρθη οὗτος εἰς συγκεκριμένην ἀπόφασιν— φρονεῖ, ὅτι η ἔχουσια τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὸν ἀδιάφορο διὰ τὸν ἀπότροπην τῶν θαλασσίων ὑγείαν τίνος πρὸς ἀπότροπην τῶν θαλασσίων κινδύνων, εἴναι ἀπόλυτον καὶ δέον τὸν ἀσκήταις ἄνευ ἀναφορᾶς εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ θυσιασθέντος ἀγαθοῦ κυριότητα. 'Ἐνότης η μῆτρα τῆς κυριότητος τῶν θυσιασθέντων είναι ἀδιάφορος διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς θυσίας ὡς πράξεως γενικῆς ἀδερίας. Περιπτώσιν, διὰς, γενικῆς ἀδερίας, ἄνευ πλειονότητος τῶν ἐν κινδύνῳ συμφερόντων, δὲν φαίνεται ὅτι ἀντεμετώπισε μέχρι τοῦδε τὸν Ἀγγλικὸν Δίκαιον. 'Ο ὁμιλητὴς ἀνέφερεν, διὰ τὸν πάραχον περιστατικὰ εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Δίκαιον, ἔνθα συντρέχει ἡ κοινότης πλειόνων συμφερόντων, καίτοι τὸ πλοίον εἴναι κενὸν φορτίου. 'Ἐπὶ τοῦ πλοίου εὐρίσκονται καύσιμα, ἀνήκοντα εἰς τὸν χρονοναυλωτὴν ἡ υλικὰ παραφραγμάτων ἀνήκοντα εἰς τὸν ναυλωτὴν. Ταῦτα πάντα ἔχουν ἀξίαν. Ἄλλα καὶ διὰ συμφωνηθεῖς ναῦλος συνεισφέρει εἰς κάλυψιν θυσίας γενικῆς ἀδερίας, ἐνεργηθείσης κατὰ τὸν ὑπὸ ἔρμα πλοῦν πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως.

Τὰ περιστατικὰ ταῦτα ἐνεσωματώθησαν εἰς τὸ ἄρδρον 66 τοῦ περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως Ἀγγλικοῦ Νόμου τοῦ 1906, ὅπερ ἐν παραγράφῳ 7 δρίζει διτί:

«Οπου πλοῖον, ναῦλος καὶ φορτίον ἡ οἰσιδῆπο δύο ἐκ τῶν συμφερόντων τούτων, ἀνήκωσιν εἰς τὸν αὐτὸν ἀσφαλισμένον, ἡ εὐθύνη τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐν σχέσει πρὸς ζημιάς ἐκ Γενικῆς Ἀδερίας ἡ τὴν συνεισφορὰν καθορίζεται ὡς ἐὰν τὰ συμφέροντα ταῦτα ἀνήκοντα εἰς διάφορα πρόσωπα».

Παρὰ ταῦτα —κατὰ τὸν κ. Bennett— φαίνεται ὅτι ὑφίστανται ἀμφιβολίαι, ἐάν οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ κενοῦ φορτίου πλοίου, δέον νά θεωροῦνται ὡς κεχωρισμένον συμφέροντα.

Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας —συνέχισεν ὁ ὁμιλητὴς— τὰ πράγματα εἰναι διάφορα. 'Ἐκεῖ, κρατεῖ ὅτι ὑφίσταται Γενικὴ Ἀδερία καὶ ὅταν ἐν μόνον συμφέρον ἐκινδυνεύσεν, ὡς ὅταν τὸ πλοίον εἴναι κενὸν φορτίου. 'Ανεφέρθησαν ἐπὶ τούτου δικαστικαὶ ἀποφάσεις, στηριζόμεναι εἰς τὴν κρίσιν, διτὶ ἡ εὐθύνη τῶν ἀσφαλιστῶν είναι καὶ αὕτη κινδυνεύσαν συμφέρον καὶ ὅτι, ἡ θυσία γενικῆς ἀδερίας γίνεται πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ τε πλοιοκτήτου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.

ώς ἐλέχθη, ἐν τῷ Ἀμερικανικῷ Δικαίῳ), δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ Γενικὴ Ἀδερία, ἐκτὸς ἐὰν προδλέπεται αὐτῇ εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων προβλεπόντων ἐτοιαύτη περιπτώσει διακανονισμὸν συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας 'Υόρκης - Ἀμέρησης τοῦ 1950, ἐκτὸς τῶν διατάξεων περὶ τόκου καὶ προμηθείας ἐπὶ τῶν δαπανῶν γενικῆς ἀδερίας.

Ἐν τέλει, ὁ ὁμιλητὴς ἔθιξε τὸ πρόβλημα τοῦ διακανονισμοῦ τῆς Γενικῆς Ἀδερίας καὶ ἀνέφερεν, ὅτι ὁ ἀνωτέρω ἐκτεθεὶς Κανὼν 33 τῆς Πρακτικῆς τῶν Ἀγγλων Διακανονιστῶν τυγχάνει ἐφαρμογῆς εἰς ἡν περίπτωσιν πρόκειται ἀγγλικὸν ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον. 'Απὸ τοῦ 1945 ὅμως, ὅτε ὁ Κανὼν ἐτροποιήθη διὰ τελευταίαν φοράν, ἥλασξαν αἱ συνθῆκαι ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων, διότι οἱ πλοιοκτῆται καλύπτονται ἡδη μέρος τῶν κινδύνων ἐκτὸς τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Τούτο προξενεῖ δυσχερείας εἰς τοὺς διακανονιστὰς ἀδερίων, ὑποχρεουμένους νὰ συντάξουν ἔνα διακανονισμόν, βάσει τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων καὶ ἔνα ἄλλον διακανονισμὸν καλύπτοντα τὰ μὴ ἀγγλικὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια, ὅπότε γεννώνται προβλήματα διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ διακανονισμοῦ, τοῦ καλύπτοντος μὴ ἀγγλικὰ ἀσφαλιστηρία. 'Η εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς καλύψεως εἰς πλείονας ἀγοράς συμπεριλήφθιει ἐν τοῖς ἀσφαλιστηρίοις ρήτρας ἐγέρσεως ἀγωγῆς (SERVICE OF SUIT CLAUSE) διευκολύνει εἰς τὴν κρίσιν ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἡ μῆτρα τοῦ Κανὼν 33.

Μετά τὸ πέρας τῆς ὁμιλίας τοῦ κ. Bennett, ἐπηκοούθησε λίαν διαφωτιστικὴ συζήτησις, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὁποίας ὁ κ. Bennett ἀπήνησεν εἰς ἐρωτήσεις μελῶν τῆς Ἐνώσεως.

Τὴν συζήτησιν ἔκλεισεν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως καθηγητὴς κ. Κ. Σπηλιόπουλος, εὐχαριστήσας θερμῶς τὸν κ. Bennett διὰ τὴν δωρίσιαν καὶ ἀνιδιαφέρουσαν ὁμιλίαν του.

Οφείλονται ἐπίστης ὅπὸ τῆς θέσεως ταύτης θερμαὶ εὐχαριστίαι εἰς τὸν καθηγητὴν κ. Σπηλιόπουλον καὶ τὰ μέλη τοῦ Προσδρείου τῆς Ἐνώσεως, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ πρωτο-

ταῦτα θεωροῦνται κατὰ τὸν ὁμιλητὴν, ἐδραῖαι ἀντιληφεῖς ἐν τῷ Ἀμερικανικῷ Δικαίῳ, δὲν ἐτέθησαν ὅμως ὑπὸ τὴν κρίσιν "Ἀγγλων Διακανονιστῶν" τυγχάνει ἐφαρμογῆς εἰς ἡν περίπτωσιν πρόκειται ἀγγλικὸν ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον.

Τὸ πρώτον μέρος ἀσχολεῖται μὲ τὴν περίπτωσιν, εἰς ἡν θυσία γενικῆς ἀδερίας ἐγένετο εἰς πλοίον ἐκναυλωμένον, καθ' ὃν χρόνον πλέει πρὸς τὸν λιμένα τοῦ φορτώσεως. Συνεισφέρουσαι ἀξίαι εἰν τῇ περιπτώσει ταῦτη είναι τὸ πλοίον, ὁ συμφωνηθεῖς ναῦλος, ἐφ' ὅσον διεκινδύνευσε, καὶ οἰονόποτε ἄλλο πρόδυγμα ἀνήκοντος εἰς τὸ πλοίον.

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ Κανὼν 33 καλύπτει τὴν περίπτωσιν, καθ' ὃν τὸ πλοίον είναι χρονοναυλωμένον ἡ ναῦλωμένον εἰς ταξίδιον ἀπὸ τὸν χρονοναυλωτὴν. 'Ἐκεῖ, αἱ ἀξίαι αἵτινες λαμβάνονται ὑπὸ' ὅφιν, εἴναι αἱ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἥρξαν ἡ ἔδει ν' ἀρχίσῃ ἡ φορτώσις, ὁ δὲ ναῦλος τῆς χρονοναυλώσεως δὲν συνεισφέρει, διότι ἐπιπρόσθουν σοβαραὶ δυσχέρειαι πρὸς ἀκριβῆ ὑπόλογισμὸν αὐτοῦ.

Τὸ τρίτον τμῆμα θεωρεῖται, ὡς εἰπεν ὁ ὁμιλητὴς, ἐστερημένον ἐνδιαφέροντος, κατόπιν τῶν ἐτεί 1950 ἐπενεχθεισῶν τροποποιήσεων εἰς τοὺς Κανόνας 'Υόρκης - Ἀμέρησης.

Ἄπομένει ἡ περίπτωσις, καθ' ὃν τὸ πλοῖον πλέει ὑπὸ ἔρμα πρὸς ἀναζητησίν ἐργασίας καὶ συνεπῶς, ἀναύλωτον. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην, κατὰ τὴν ἐπικρατοῦσαν ἐν τῷ Ἀγγλικῷ Δικαίῳ ἀντιληφεῖν (ἄλλως



ΕΥΧΑΡΙΣΤΩΣ ΑΝΑΓΓΕΛΟΥΜΕ ΟΤΙ Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
“THE PEROLIN COMPANY INC.,
ΜΑΣ ΑΝΕΘΕΣΕΝ ΑΠΟ ΤΟ 1967 ΤΗΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΙΝ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

I. S. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
ΑΣΤΙΓΓΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ
ΤΗΛΕΦ. 410.625 - 421.256



βουλίαν καὶ τὰς συνεχεῖς προσπαθείας των πρὸς εὐόδωσιν τῆς ἀποστολῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ I. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

- Η μετά τῆς Ἰνδίας σύμβασις περὶ ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς φόρους τοῦ εἰσοδήματος.

Σημαντικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν, είναι ἡ διὰ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 4580) 1966 κυρωθεῖσα μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας συμφωνία, περὶ ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας ἐν σχέσει πρὸς τοὺς φόρους τοῦ εἰσοδήματος.

Τὸ ἔνδιαφέρον τῆς συμφωνίας ταύτης διὰ τὴν Ναυτιλίαν, δέν ἔγκειται μόνον εἰς τὴν οὕτω ἐπιτυχανομένην ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος, ἀλλὰ εἰς τὸ γεγονός τῆς ὑπερβάσεως νομικοῦ ἐμποδίου, ὅπερ μέχρι τοῦδε ἐκάλυψε τὴν διὰ διμερῶν συμφωνῶν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς διπλῆς φορολογίας τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων, τῶν νηολογηθέντων δυνάμει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953.

Τὸ κώλυμα ἀνήγετο εἰς τὴν ἰδιότυπον μορφὴν τοῦ νομικοῦ καθεστώτος, τῶν οὕτω νηολογουμένων πλοίων εἰς τὰ ὄπιστα, ἐνῷ ἡ σημαία εἶναι ἐλληνική, ἀπορρέουσα ὡς συνέπεια τῆς ἔγγραφῆς αὐτῶν εἰς τὶς ἐλληνικῶν νηολόγιον, ἡ πλοιοκτησία ἀνήκει σχεδὸν ἀνεξαρτέως, εἰς ἀλλοδαπά νομικὰ πρόσωπα. Τὸ ἰδιότυπον τοῦτο νομικὸν καθεστώς, ἀνεξαρτήτως τῶν αἰτίων, ἀτίνα προεκάλεσεν τὴν παροχήν νομοθετικῆς δυνατότητος πραγματοποίησες αὐτοῦ, δένδιον εἶναι, ὅτι δὲν ὀφείλεται εἰς πρόθεσιν φορολογικῆς διαφυγῆς, διότι, ὡς εἶναι γνωστόν, ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία περὶ φορολογίας μηχανοκινήτων πλοίων, ἀποδέπτει εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τοῦ πλοίου, καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἰθαγένειαν τοῦ πλοιοκτήτου, ἥτις, συνεπῶς, δὲν ἐπηρέάζει τὴν ἐπιβολὴν τοῦ φόρου. Εὐνόητον, δεδίως, ὅτι εἰς καταβολὴν τοῦ φόρου ὑποχρεούται ἡ ἀλλοδαπῆς ἰθαγένειας πλοιοκτησία.

Ἡ ἰδιότυπος, ὅμως, αὐτὴ νομικὴ κατάστασις ἀπετέλεσε, μέχρι στιγμῆς, τὸ ἐμπόδιον πρὸς σύναψιν διεθνῶν συμφωνῶν, αἴτιες θά-

προέβλεπον τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς διπλῆς φορολογίας ὅσον ἀφορᾶ τὰ πλοῖα, διότι αἱ πλεισται τῶν χωρῶν μεθ' ὧν διεπραγματεύθη ἡ Ἑλλάς, ἐπηρεάζομεναι ἐκ τοῦ παρ' αὐταῖς καθεστώτος, ἔνθα ἡ σημαία τοῦ πλοίου ἐταυτίζετο πρὸς τὴν ἰθαγένειαν τῆς πλοιοκτησίας, ἥρνοντο νὰ συνομολογήσουν ἀπαλλαγὴν δάσει τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἐμμένουσαι εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις ὡς είρηται, φέρεται παρ' ἡμῖν ὡς ἀλλοδαπῆς ἰθαγένειας νομικῶν πρόσωπων, δι' ὁ, δεδίως, δὲν ἡδύνατο νὰ συνομολογήῃ οἰανδήποτε συμφωνίαν ἡ Ἑλλάς. Τὸ ἐμπόδιον τοῦτο ἡρθη εἰς τὴν ὡς ἄνω κυρωθεῖσαν ἐλληνικήν συμφωνίαν. Σχετικὴ διάταξις εἶναι ἡ τοῦ ἀρθρου 11 § 5 γ', δ' καὶ στὴ τῆς συμφωνίας Ἐμρηγένους αὐταὶ τοὺς ὅρους «πρόσωπων», «έταιρεια» καὶ «κάτοικος Ἑλλάδος». Οὕτω, ὁ ὅρος «πρόσωπων» διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμφωνίας, περιλαμβάνει φυσικὰ πρόσωπα, ἔταιριας καὶ ὅλα τὰ λοιπὰ νομικὰ πρόσωπα, τὰ ὅποια θεωροῦνται ὑποκείμενα φόρου, συμφώνως πρὸς τοὺς ἐν ισχῇ φορολογικούς νόμους ἡ Ἑλλάδι καὶ ἡ Ἰνδία. Ὁ ὅρος «έταιρεια» σημαίνει πᾶσαν νομικὴν ὄντότητα, ἡ ὅποια θεωρεῖται ὡς νομικὸν πρόσωπον ἡ ἔταιρεια διὰ φορολογικούς σκοπούς. Τέλος, ὁ ὅρος «κάτοικος Ἑλλάδος» σημαίνει πρόσωπον, τὸ ὅποιον εἶναι κάτοικος ἡ Ἑλλάδι διὰ τοὺς σκοπούς τοῦ ἐλληνικού φόρου.

Ἐκ τῶν αὐθεντικῶν τούτων ἐρμηνειῶν τῶν ἀνωτέρω δρῶν τῆς συμφωνίας προκύπτει, ὅτι αἱ ἀλλοδαπῆς ἰθαγένειας πλοιοκτήτριαι ἔταιριαι πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, συγκεντρώνουν τὰς ἐπὶ τῆς συμφωνίας προϋποθέσεις διὰ τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν, διότι κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N. 1880) 1951 ὑποκείμενον τοῦ φόρου εἶναι ὁ ὑπὸ οἰανδήποτε νομικὴν μορφὴν πλοιοκτήτης καὶ ὑπὸ τὴν ἐννοιαν ταύτην, θεωρεῖται οὗτος διὰ τοὺς σκοπούς τοῦ φόρου τοῦ νόμου 1880) 1951, κάτοικος Ἑλλάδος, ἔστω καὶ ἀν δὲν συμπίπτῃ παρ' αὐτῷ, ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀστικοῦ νόμου, ἐννοια τῆς ἡ Ἑλλάδι κατοικίας. Ταῦτα, ὅλως ἀνεξαρτήτως πρὸς τὴν ἰθαγένειαν ἡ τοῦ νομικοῦ ἡ φυσικοῦ προσώπου, ἥτις εἶναι ἀδιάφορος διὰ τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν, τὴν ὑπὸ τῆς ἐλληνο-ινδικῆς συμφωνίας προβλεπομένην.

Τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν προβλέπει ἡ

διάταξις τοῦ ἀρθρου VI τῆς συμφωνίας. Συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον τοῦτο, ἐάν «εκ τοικος Ἐλλάδι ἀ διος» (ὑπὸ τὴν προεκτεθεῖσαν ἐννοιαν), ἐκμεταλλεύμενος πλοία, πραγματοποιήη κέρδη ἐξ Ἰνδίας μέσω τοιούτων ἐπιχειρησών διεξαγομένων εἰς Ἰνδίαν, τὰ τοιούτα κέρδη θὰ ὑποβάλλωνται μὲν εἰς φορολογίαν τόσον ἡ Ἑλλάδι ὅσον καὶ ἡ Ἰνδία, ἀλλ' ὁ οὕτω ἐπιβαλλόμενος εἰς τὴν Ἰνδία φόρος, θὰ μειωθῇ κατὰ 50%, ὁ δὲ οὕτω κατὰ 50% μειωμένος Ἰνδικὸς φόρος, θὰ ἐκπίπτεται ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ φόρου τοῦ ἐπιβαλλόμενου ἐπὶ τοῦ τοιούτου εἰσοδήματος.

Δεδομένης τῆς προεκτεθεῖσης ἐννοίας τοῦ ὅρου «κάτοικος Ἑλλάδος», εἶναι πρόδιηλον, ὅτι αἱ ὑπὸ τὴν ἐννοιαν ταύτην ἀλλοδαπαὶ πλοιοκτήτριαι πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, τυγχανόντων ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ κατοίκων Ἑλλάδος (ἐν τῷ προεκτεθεῖση ἐννοίᾳ), ὑπόκεινται εἰς τὸν κατὰ τ' ἀνωτέρω μειωμένον φόρον ἡ Ἰνδία, δην καὶ τούτον δικαιούνται νὰ ἐκπέσωσιν ἐκ τοῦ ἡ Ἑλλάδι καταβληθησομένου φόρου.

Ἐνταῦθα γίνεται μνεία, ὅτι τὸ ρηθὲν ἀρθρον VI τῆς συμφωνίας, διμιεῖ περὶ «κεοδῶν φορολογητῶν ἐν Ἰνδίᾳ, ἐνῷ ποιεῖται λόγον περὶ «εἰ σ ο δ ἡ μ α τ ο ος» ὑποβαλλόμενον εἰς φόρον ἡ Ἑλλάδι. Ἀντιστοιχεῖ ἡ διαφοροποιημένη αὐτὴ ἐκφρασις εἰς τὴν παρ' ἡμῖν φορολογίαν τῶν πλοίων, δάσει τοῦ πραγματοποιηθεῖσαν πρόσωπον, τὸ ὅποιον εἶναι κάτοικος ἡ Ἑλλάδι διὰ τοὺς σκοπούς τοῦ ἐλληνικού φόρου.

Εἰμισθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν πόσον ἀπησχόλησε τὰς ὑπηρεσίας τοῦ «Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἰδίως δὲ τὴν Διεύθυνσιν Μελετῶν (νῦν Διεύθυνσιν Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας), τὸ ἀκανθώδες τοῦτο πρόβλημα. Ἀπητήθησαν μακραὶ καὶ ἐπίπονοι διαπραγματεύσεις, ἔως οὐ ἐπιτευχθῆ μεθόδευσις ἀπολήγουσα εἰς ὄφελοιν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἐπιτευχθὲν εὔνοικὸν ἀποτέλεσμα προσδοκάται διασίμως, δητι θὰ ἐπηρεάσῃ καὶ τὰς μετ' ἄλλων χωρῶν διαπραγματεύσεις τῆς Ἑλλάδος, αἱρομένου τοῦ κωλύματος, ὅπερ τόσον ἐπιτυχῶς ὑπερεβλήθη εἰς τὴν μετὰ τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας συμφωνίαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ I. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην Πέμπτην δραν 13.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, -

Ἐπ Πειραιῶ:

Ἐκάστην Κυριακὴν δραν 12.00 διά:
ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΑΓ. ΚΗΡΥ-
ΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ

Ἐκάστην Τρίτην:
δραν 13.00 διά: ΜΥΚΟΝΟΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ - ΚΩ -
ΡΟΔΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,, — "ΚΑΡΑΤΙΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐκάστην Τρίτην:
δραν 13 : διά ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΙΩΝ -
ΟΙΑΝ - ΘΗΡΑΝ
» 17 : διά ΣΥΡΟΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

Ἐκάστην Πέμπτην :

δραν 116 : διά ΣΥΡΟΝ - ΨΑΡΡΑ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙ-
ΛΗΝΗΝ
» 13 : διά ΛΕΡΟΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟ-
ΔΟΝ

Ἐκάστην Σάββατον:
δραν 14 : διά ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ -
ΒΑΘΥ

» 18 : διά ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΑΙΓΑΝΟΝ

Πληροφορία: Ἀκτή Ποσειδώνος - Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ Γραφεία ταξιδίων.

ΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

'Εφ' όσον ή οίκονομική ζωή της Μεγάλης Βρετανίας έξαρταται κατά σοθαρόν ποσοστών έκ της Ναυτιλίας της, ύπο την εύρυταγη του όρου έννοιαν, τὴν περιλαμβάνουσαν πάσαν σχετικήν βιομηχανίαν ή παραλληλον δραστηριότητα, φυσικόν είναι τὸ ένδιαφέρον μὲ τὸ οποίον ἀναλύουται τὰ συναφῆ θέματα. Θά δύνατο, ἀνευ οἰκαδήποτε υπερβολής, νά λεχθῇ διτὶ ο δρεπανικός ἐφοπλισμὸς καὶ σι ὁργανώσεις του συνεχώς καὶ ἀδιαλεῖπτως μελετοῦν τάς παρούσας καὶ μελλοντικάς ἔξελιξεις εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν διάθελσης μεταφορῶν καὶ τάς οίκονομικάς αὐτῶν ἐπιπτώσεων, προσφορᾶς δὲ πολλὰ διεξάγονται συζητήσεις ἑτὶ τῆς ἐπιδράσεως τὴν δοποίαν ἔχει ή ἐφημορμένη μηχανική, ύπο τὴν εύρυτάτην ἐπίσης τοῦ όρου έννοιαν, ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Καὶ ἐκ τῶν συζητήσεων αὐτῶν, αὐτομάτως προβάλλει τὸ ἐρώτημα περὶ τοῦ κατὰ πόσον ή κατάρτισης τῶν μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δύναται νά συμβάλῃ εἰς τὴν ἐπίτυχιαν (ἢ καὶ τὴν ἀποτυχίαν;) τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Αἱ συζητήσεις συνεχίζονται, αἱ ἐπὶ τοῦ θέ-

ματος μέχρι τοῦδε γενόμεναι ἀνακοινώσεις εἶναι ἀπειροι, ἐπειδὴ δὲ φυσικά τὸ θέμα αὐτὸ παρουσάζει καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας Ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, θεωρούμεν χρήσιμον μίαν συγκεφαλαίωσιν τῶν ἀνακοινώσεων αὐτῶν, παρὰ τὴν δυσκολίαν ποὺ παρουσιάζει η προσπάθεια τῆς εἰς μίαν σύντομον μιλέστην συγκεντρώσας ἑτερολήγων καὶ πολυμόρφων γνωμῶν καὶ στοιχείων. Διὰ νά διευκολυνθῇ ἡ συγκεφαλαίωσις αὕτη, ἐπέθη ὡς προϋπόθεσις ἡ ἔξαγωγή συμπερασμάτων εἰς τὰ δύο, ἀνωτέρω διατυπωθέντα, βασικὰ ἔρωτάστας, ἢτοι τῆς ἐπιδράσεως τῆς μηχανικῆς εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσην τῶν πλοίων καὶ τῆς σημασίας τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν χειριστῶν - μηχανικῶν.

Ο ΠΑΡΑΓΩΝ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Εἰς τὴν προσπάθειαν διατυπώσεως ἀπαντήσεως διὰ τὸ πρῶτον ἐρώτημα, ἀσφαλῶς συμβάλλει ὁ κατωτέρω στατιστικὸς πίναξ, παρέχων εἰς πολὺ γενικάς γραμμάς τὴν σχετικὴν σημασίαν ἐκάστου σκέλους δαπανῶν μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως:

Διά πλοίον γραμμῆς, ταχύτητος 21 μιλίων	Διά δεξαμενόπλοιον διζελοκίνητον 65.000 τόνων, ταχύτητος 16 μιλίων	Διά δηζελοκίνητον μπάλκ κάρπερ 27.000 τ. ταχύτητος 15 μιλίων
12,8%	5,1%	13,8%
13,4	25,0	18,5
11,4	6,6	13,7
14,2	12,6	9,5
27,3	33,2	25,2
100	100	100

τακτικῶν γραμμῶν.

Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα, τὴν ἀπαντήσειν καὶ τὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν, πρὶν ἡ ἀπαντήση τις εἰς αὐτὸ θά πρέπει πρώτων νά διευκρινίσῃ, διτὶ δὲ δρος περιλαμβάνει τόσον τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανικόν, δοσιν καὶ τὸν εἰς τὴν ἔργαν ἐργαζόμενον. Ο τελευταῖς δύναται νά ἀσχολήται μὲ τὴν κατασκευήν, τὴν ἐπισκευήν, τὴν ἔγκατάστασιν η τὴν ἐπιθεώρησιν ναυτικῶν μηχανικῶν, γεγονός διμως εἶναι, διτὶ καὶ η ἀνωτέρω ἀκόμη ἐρμηνεία, διτὶ τὴν ἐποχήν μας, εἶναι μᾶλλον στενή. Διότι, κατ' ἄρχιν, η ναυτη-

γική σήμερον, οὐχὶ ὡς ἐπιστήμη, ἀλλ' ὡς διοικησιακή ἐπεξεργασία, ἀποτελεῖ ἵνα εἰδίκον κλάδον τῆς λεγομένης εμπορικῆς τῆς παραγωγῆς. 'Αφ' ἐτέρου, η ἀνάγκη τῆς μειώσεως τοῦ κόστους διὰ τῆς σειρᾶς διοικησιακῆς παραγωγῆς, ἔχει περιορίσει τὴν δραστηριότητα τοῦ ναυπηγείου εἰς τὴν σιδηροκατασκευήν μόνον καὶ τὴν συναρμολόγησιν καὶ ἔγκατάστασιν ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανικῶν η ἄλλων τημάτων, τὰ διποῖα ἔρχονται ἔτοιμα ἐκ πλήθους ἄλλων διοικησιανῶν η διοτεχνιῶν, χαρακτηρίζομένων ἐν προκειμένῳ ὡς ὑπεργολαβῶν. 'Επειδὴ διμως τὸ πλοίον εἶναι, ὡς σύνολον, μία κατασκευὴ συνεχῶς ὑποκειμένη εἰς τὰς σκληράς συνθήκας τῆς θαλάσσης, ἀπαιτεῖ τούτο εἰδικάς μεθόδους σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς, αἱ διποῖα προϋποθέσουν εὐρυτάτην πρακτική γνῶσιν τῶν ἀναλάσσητην συνθηκῶν καὶ ἐπομένως, η ναυτική μηχανολογία τῆς σήμερον κάθε ἄλλο η περιωρισμένου τομέως ἐπιστήμην ἀποτελεῖ. Διότι εἶναι μία ἐπιστήμη, ἀλλὰ ταυτοχρόνως καὶ τέχνη, καλύπτουσα τὴν εύρυτάτην ἔκτασιν τῶν περιλαμβανομένων μεταξὺ τῆς διαρείας διοικησιανῶν ναυτικῶν καὶ μηχανικῶν κατασκευῶν, μέχρι τῶν ηλεκτρικῶν ἑκείνων, ύδραυλικῶν η διά πεπισμένου ἀέρος συκευῶν τῶν σχετιζομένων μὲ αὐτὸ ποὺ ἔννοούμενον διὰ τοῦ γενικοῦ όρου 'αυτοματοποίησις'.

Φυσικά, η εύρυτάτη αὐτὴ ἔννοια ποὺ διδεται εἰς τὸν δρόν της ναυτικῆς μηχανολογίας, φαίνεται διτὶ παρακάμπτει τὴν, τόσον σήμερον ἀπαραίτητον, ἀνάγκην τῆς εἰδικεύσεως. Περιγράφει διμως ἀπακριθῶς τὸν σκοπὸν τῶν ἔνηρξ καὶ τὸν τομέα ποὺ καλύπτει η δραστηριότητα τῶν καὶ ἀποτελεῖ τὸ βασικὸν σημεῖον ἔκκινησεως διὰ τὸν διποτούστα εἰς δόλας τὰς ναυτικὰς χώρας τοῦ κόστους τακτικῆς περιώριζε τὰς ἀπαντήσεις τῶν γραμματικῶν προσδότων καὶ τῆς θεωρητικῆς ἀπακριθεύσεως, διότι ἐπιστεύετο, καὶ ὅρθως ἔν τινι μέτρῳ, διτὶ αἱ μηχαναι καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς γενικῶς ἔνος Ἐμπορικοῦ πλοίου ἔχειαστο καλούς μᾶλλον τεχνίτας, παρὰ θεωρητικούς. 'Η τεχνολογικὴ ἔξελιξης διμως μεταβάλλει πλέον τὴν ἀνωτέρω ἀντίληψιν, ἀλλὰ καὶ πάλιν ἔξακολουθεῖ, εἰς τινας χώρας, διτὶ σταγμός περὶ τὴν αὔξησιν τῶν γραμματικῶν προσδότων καὶ τῆς μετασχολικῆς θεωρητικῆς καταρτίσεως, δι' ἄλλον διμως, σοδαρώτερον αὐτὴν τὴν φοράν, λόγον: διότι εἰς τὰς προηγμένας χώρας σημειούνται ηδη σαφῆς η ἀπροθυμία τῶν νέων νά στραφοῦν πρὸς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ. Εὔκολος εἶναι η ἔξασφαλίσις ἀπασχολήσεως εἰς ἐπαγγελματα τῆς ἥρδας, η οίκονομική ἀπόδοσης τῶν διποίων εἶναι τούλαχιστον η αὐτή, ἀν μὴ καὶ ἀνωτέρα, τῶν τῆς θαλάσσης. Καὶ δεν ἀποτελεῖ η ἀπροθυμία τῶν μόνην αἴτιον ἀραιώσεως τῶν τάξεων τῶν ναυτικῶν. 'Η ἀνάπτυξις τῆς διοικησιανῆς ἀπορροφῇ ἐκ τοῦ

HOWARD'S LIMITED

Ship Chandlers, Meat Suppliers • Bonded Stores
Wholesale Grocers

1953 - 1955 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia, Canada

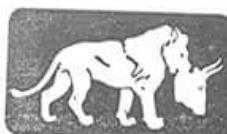
Phone : 423-8208

'Εμπορικού Ναυτικού άρκετούς κατ' έτος ναυτικούς, είς δέ τάς χώρας τής βορειοδυτικῆς Εύρωπης και ειδίκες καταστάσεως πλοιάρχους. Είς τὴν Ἀγγλίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ μέση κατ' έτος ἀπόλεια μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού, στρεφομένων πρὸς τὴν διοικησίαν ἔρας, ἀνέρχεται εἰς τὸ 20% τοῦ συνολοῦ εἰκοῦν ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρετούντων ναυαρχίους τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἀνέρχεται εἰς 5%.

Διὰ προηγμένας, δεσμώτως, χώρας ή ἀπόλεια αὕτη χαιρετίζεται ως κέρδος διὰ την έθνικην οικονομίαν, δοθέντος διότι οι ἐμπειρούμενοι τεχνικοί ἀπόρροφωνται ἀπό τὴν διεθνή μηχανιάν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων καὶ μηχανῶν, ἀπό ἐφοπλιστικάς καὶ γενικών ἀπό ἐπιχειρήσεις ἔξυπητεστάς τὴν Ναυτιλίαν ὡς σύνολον. Διότι ἡ ἀπώλεια συνεχῶν ἀρχίζουν ἀπό τὴν θελάσσαν, διότι γυαράζουν διότι ἡ ἐπί πλοίων πειρία θ' ἀποτελεῖ προσόν, ποὺ θὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς αὐτοὺς ἀργότερον καλυτέρων θέσιν εἰς τὴν Ἑρᾶν. Καὶ ὑπάρχει οὕτω εἰς συνεχῆς καὶ ἀσφαλῆς καλλιέργειας, χάρις εἰς τὸν ὄποιον καταστατεῖ δυνατή καὶ ὑψηλὴ μετασχαλική κατάρτισις. Ἐπειδὴ δὲ καθίσταται ἡδη συνεδρίσις εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς κατασκευαστάς πλοίων καὶ μηχανῶν ἡ ἀλληλεξάρτησις των καὶ ἡ ἁμεσος σχέσις, ἡ ὄποια συνδέει τὰς δραστηριότητας αὐτῶν, φαίνεται ὅτι εἰς τὰς εὐρώπαικάς αὐτάς χώρας τοῦ πρόδρομου εὑρίσκει ἥδη τὴν ὁδὸν πρὸς τὴν λόσιν του. Οἱ κατασκευασταὶ μηχανῶν καὶ τὰ ναυπηγεῖα ταρακολούθων μὲν προσοχήν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ποὺ ἔδημοι οὐργήσαν, πολὺ πέραν τῶν συνήθων προθεσμιῶν δι', ἀς ισχύει ἡ ἔγγυότης αὐτῶν, ἐνῷ δὲ ἐφοπλισταὶ προθύμως παρέχουν πάσας σχετικὴν πρὸς αὐτοὺς πληροφορίαν. Ἡ ἐπανήλικη αὕτη κατέστησε δυνατὸν νέον ἐκτιμηθῆ ἡ ἀναστάσις των ἐπὶ πλοίων ὑπηρετούντων τεχνικῶν, ἀπότελεσμα νὰ χρησιμοποιούνται οὕτω συνεχῶς εύρυτεραν κλίμακαν ὑπὸ τὴν βιοτεχνικιάν τῆς Ἑρᾶς. Πολλαὶ δειλιάσιες εἰς ἀσύγχρονα πλοία καὶ τὰς μηχανάς φέρονται εἰς τοὺς τεχνικούς αὐτούς. Μὲ τὴν σειράν των πάλιν, οἱ ἑκάτην πλοίων οὕτω ἔξελθοντες καὶ ἐδερχόμενοι τεχνικοί, διεπιστωτανάς ἀδύνατημας των εἰς τὰς θεωρητικὰ θέματα αἱ, ἀντιλαμβανόμενοι διότι θὰ ἡσαν χρησιμώτεροι ἢ τὴν πειρίων των συνεπήρων καὶ ταρκής θεωρητική κατάρτισις, συνέχιζον εἰς οἰκτερινάς σχολάς τὰς σπουδάς των, μὲ ἀπολελεσμα τὸν ἀποκτούν πανεπιστημιακούς τίλους.

ПАНЕПІСТЕМІАЧНІ МОРФОХІ

¹⁴ Ἡ ἀλλαγὴ αὐτῷ, ἡνάγκασε τοὺς ἀρμόδιους ¹⁵ ἀντιμετωπίσουν σοθιρώτερον τὸ θέμα καὶ ἦδη εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΟΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη και τεχνικαί πληροφορίαι:

Гкофта "Енити

Ακτη Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς
Τηλ 410 573 471 889

'Η τάσις, είς πάντα τομέα τῶν θαλασσιών μεταφορῶν, πρὸς μεγάλα, ταχέα, ἀκριδά καὶ σοβαρῶς αὐτοματοποιημένα πλοῖα, ικανὰ διπλαία περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν ἐν λιμναῖς παραμονὴν των καὶ ἀπαιτοῦντα διὰ τὴν πεπάνθρωπον των μικρὸν ἀριθμὸν πληρώματος, προϋποθέτει πολὺ ὑψηλοτέρας καταρτίσεως μηχανικούς, ἀλλὰ εἰς μικρότερον ἀριθμὸν. 'Η κατάρτισις αὕτη θ' ἀποκτηθῆ κατ' ἕναγκυην σταδιακῶς, δοθέντος ὅτι δὲ νεαρός τανεπιστηματικὸς ἀπόφοιτος δυσκολώτατα θάρσειθή νά σταδιοδρομήσῃ εἰς τὴν θάλασσαν. Επειδή δόμας καὶ δὲ ὑψηλῆς καταρτίσεως μηχανικὸς δυσκολὸν εἶναι σήμερον νά παραμεινῇ πι πολὺ εἰς τὸ πλοῖον, σοβαρῶς προτείνει αἱ ἀποχώρησις ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἀπαγγελτος εἰς ήλικιαν 40 τὸ πολὺ ἔτῶν καὶ δὲ υμψηφισμὸς τῶν ἔτῶν τῆς ἐν θαλάσσῃ ὑπηρεσίας διὸ συνταξιοδότησιν. Εἰς τὴν 'Αγγλίαν τούλαχιστον, πιστεύοντα διτι, ἐπειδὴ η γείρα τῆς ἐπὶ πλοίων ὑπηρεσίας ἀποτελεῖ τροσόν, ἔξασφαλίζουν καλυτέοντα θέστιαν

ψύχλωτέρας ἀπόδοξάς είσι τὴν ἐν γένει καυτιλιακήν οἰκονομίαν τῆς ἔρημας, είναι ἔξησφαλιμερίουν καὶ παραμονή εἰς τὴν θάλασσαν μέχρι τῆς ἡλικίας τῶν 35 ἑτάν. Κάποιο κίνητρον, ώς τὸ τοῦ ὑπολογισμοῦ εἰς τὸ δηπλωτήν διὰ συνταξιοδοτικού λόγους τῆς τελευταίας πενταετίας, θά δύναντο νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν παραμονὴν τῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὴν θάλασσαν μέχρι τοῦ τεσσαρακοστοῦ ἔτους. Η πέρσα δύμως τοῦ ἔτους τούτου παραμονὴ τοῦ ἀξιωματικού μηχανῆς εἰς τὴν θάλασσαν, θεωρεῖται εἰς τὴν Ἀγγλίαν διτὶ ζημιώνει τόσου τὸ πλοίον, ὃνσα καὶ τὴν διομηχανίαν. Τὸ πλοῖον, διότι ὁ ἀνθρώπος δὲν δύναται καὶ δὲν ἐπιθυμεῖ πλέον νὰ ἐργάζεται εἰς αὐτὸν. Τὴν διομηχανίαν, διότι ἀκριβώς ὁ ἐμπειρός αὐτὸς τεχνικός τῆς χρειάζεται, ὁ δόπιος ἔχει πρό αὐτῷ 15 - 20 ἑταῖς ἀπόδοτικῆς ἐργασίας.

Η Ἀγγλίαν διέπει τὸ πλοίον τοῦ

Η ἐκμετάλλευσις οὐτών τού πλοίου θά κερδίσῃ διττώς: πρῶτον διότι θά ἔχῃ ἔνα νέον, μορφωμένον μηχανικόν, εἰς ἡλικίαν ἐπίτρεπτουσαν ὅπως προσφέρῃ εἰς τὸ σκάφος του τὸν καλύτερον ἑαυτόν του. Δεύτερον, διότι ὁ ἀριμός ὀλλά νέος ἀκόμη μηχανικός, μὲν πλουσίον πλέον ἐκ τοῦ πλοίου πείραν, θά προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἴτε εἰς τὸ γραφεῖον τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, εἴτε εἰς μίαν σχετιζομένην μὲ τὴν Ναυτιλίαν διομήχανιν τῆς ξηρᾶς καὶ αἱ ὑπηρεσίαι αὐταὶ θὰ είναι πολύτιμοι. Φανερόν, εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τὸ κέρδος ποὺ ἡ μηχανική αὐτὴ κατόρθωσις ἔξασφαλίζει εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ἀμέσως εἴτε ἐμμεσωσ. Και τὸ κέρδος αὐτὸ έξασφαλίζει τόσον ἡ θεωρητική, δύον καὶ ἡ πραστική τοῦ μηχανικού κατάρτισις, πρὸς ἐπίτευξιν τῆς δοτοίας πᾶσα προσπάθεια ἐπιβάλλεται.

"Ισως νόν παραπρήσουν τινές διτί τ' ἀνω-
έρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐν Ἑλλάδι. Δὲν
οιμίζομεν διτί θὰ ἔχουν δικαιον. Πρῶτον, διά-
το καὶ η χώρα μας βιομηχανοποιεῖται, ἐνῷ αἱ
εγαλά μας ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις θὰ χρει-
αζονται συνεχῶς καὶ περισσοτέρους τεχνι-
κούς, μὲν θαλασσίαν πείραν, οὐχί μόνον διά-
τος τεχνικάς, ἀλλ' ἀκόμη καὶ τὰς διοικητι-
κὰς ἀνάγκας των. Καὶ δεύτερον, διότι η βιο-
ηχανική ἔξελιξις εἰς δὲ ον τὸν κό-
μον χρειάζεται καὶ θὰ χρειάζεται κα-
ούς τεχνικούς. Αἱ διαμορφώμεναι διεθνῶς
υπῆρχαι καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐργα-
ίας, ἐπιτρέπουν τὴν ἀπασχόλησιν ἀνεξαρ-
τήτως ἐθνικότητος καὶ συνόρων. Καὶ η εἰς
ένα πλοίο ἀπασχόλησις ίκανον, ἀριθμού
Ἑλλήνων, ἀποτελεῖ σαφῆ περὶ τούτου ἀπό-
ειξιν. Ή ἐκ τῶν πλοίων εἰς τὴν ἔραν με-
ταπήδησις τῶν καλῶν, ποτὲ δὲν πρέπει νὰ
ποιούμεται.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

Η ΦΙΡΜΑ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

**ΠΛΩΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ
ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ ΛΕΒΗΤΩΝ & GAS - FREE**

ΕΥΑΓ. ΚΑΤΣΙΜΑΝΗΣ & ΑΦΟΙ Ο.Ε.

ΣΥΡΟΣ ΤΗΑ

Διὰ τὴν ἔχυτηρέτησιν φορτηγῶν, τάνκερ, ἔχυτηρετῶντας τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον μὲ τὸ πεπειραμένον πρωστικὸν μας, μὲ τὴν εἰδικὴν κατάρτησιν καὶ πείραν μας καὶ μὲ τὸν ἐξοπλισμὸν μὲ σύγχρονα μηχανικὰ μέσα;

- ΑΕΡΟΣΥΜΠΙΕΣΤΑ! πεπιτεομένου δέρος)
 - ΑΕΡΟΣΦΥΡΑ (μονά και τρίβυμα)
 - ΑΕΡΟΒΟΥΡΤΣΕΣ (διά: έπιτριψιν σφυρ/σθειρά σώματα Επιφανειών)
 - ΑΕΡΟΣΦΥΡΕΣ (διά: θλάσιν συμπιγγών τοιμένων)

- ΑΕΡΟΤΡΟΧΟΙ (διά γυάλισμα άλικων)
 - FLEXOTUBE (διά καθαρισμούς λεδήτων)
 - ΗΛΕΚΤΡΟΑΝΤΑΙΑΙ (δι' έντλησης καυστελίων)
 - BENZINANTALAI (δι' έντλησην ύδατων)
 - ΑΝΕΜΙΣΤΗΡΕΣ BLOWERS (διά πλειστούς

КАДАН ПРОФЕУХ

SPRAY PAINTING KAI SAND PLAST

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ : YIOU A. KATEIMANTH THA 4-20

Μέ διαρκή παρακαταθήκη ύλικών Κατ/τος και Μηχανής και TPANZIT όφελος χωραμάτων RED-HAND Co

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ο Βρετανώς ἐμπειρογνόμων κ. Κάφλεϋ, ειδικός εἰς τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, ἐπέκρινε σφόδρας τὴν θεωρίαν τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν παραγόντων, διτὶ ἀκριτοὶ λιμενικοὶ σταδίοι διάφορια χῆματα πρέπει νὰ κατασκευασθοῦν μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θά πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἐπαρκῆς μεταφορική κίνησις, διότι νὰ ἔχεισθαι ἡ διωσιμότης τῶν λιμενών τούτων.

Πράγματι, δ. κ. Κάφλευ είς πρόσφατον δημιούργησε του περὶ φορτίων χώμα υπεστήριξεν, διὰ τοῦτο διά την Ναυτιλίαν κατά τὴν ἐπομένην ἔκαστονται εἶναι ἐκτεταμένος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διῆ τῇ ἀνθρωπότητι δὲν καταστραφῆ ὑπὸ πυρηνικοῦ ἢ μικροβιολογικοῦ ὀλέθρου, ἐπέκεινε δὲ τὰς θεωρίας τοῦ καθηγητοῦ Στούρμευ — τὰς ὅποιας δημοσιεύσεων εἰς ἄλλην σελίδα — περὶ ἐξαελίψεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων κατά τὴν προσεχῆ 100ετίαν.

'Ο κ. Κάφλευ είπεν έπισης ότι δέν θεωρεῖ τὸ μπάλκ κάρριερ ἀπόλως ὡς νέου τύπου πλοίους, ἀλλ᾽ ὡς ὅργανον ἀπεράντων δυνατοτήτων, Ικανὸν νά̄ ἐπτέρασῃ τὸν τρόπον ζωῆς ὀδοκλήρων χωρῶν. "Οπως ὅμως εἰς ὅλα τὰ νέα ἔργαλεις, πρέπει νά̄ ὑπάρξῃ προθυμία ὅστε νά̄ γίνονται παραδεκτά καὶ νά̄ καταστῇ δυνατή ἡ χρησιμοποίησίς των κατά τὸν ἀνώτατον δυνατόν βαθὺν ὄφελειας.

Ο δημόπλητης είπεν έννι συνεχείᾳ, ότι εύρισκομέθα είς τὴν ἀρχὴν μᾶς ἐπαναστάσεως δύνανται ἀφορᾶ τὰ στάδια, τὰ ὅποια θὰ διανύσσῃ τὸ μπάλκι κάρριερ. Τὸ 1960 μόνον 50 ἐμπορικά πλοία είχον κωρητικότητα 30.000 τόνων καὶ ἄνω. Τὸ 1965 δὲ ἀριθμός οὗτος ήγήθη κατὰ 300%. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους ήταν 650 μπάλκια κάρριερ τῶν 30.000 τόνων, ἐνώπιον 120 θὰ είναι κωρητικότητας ἄνω τῶν 50.000 τόνων καὶ διλλίγχα τῶν 100.000 τόνων καὶ ἄνω.

Διά χώρας μὲ πλουσίαν διομήχανικην ἐμπειρίαν ἀλλὰ πτωχάς εἰς φυσικὰς πηγὰς πρώτων ὑλῶν, ὡς ή Βρετανία, ή Ἰαπωνίας καὶ πλείσται ἀλλά της Εύρωπης — πλὴν τῆς Σοδειτικῆς Ἔνωσεως — ἀντιόλογίστοι θα ειναὶ αἱ κοινωνικαὶ ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν ἀξιονομένων αὐτῶν στόλων τῶν πλοίων φορτίου χῦμα. "Αν μία τοιούτη χώρα ἥδηντο, διὰ κατασκευῆς ἀκραίων λιμένων μὲ θερέα ὕδατα καὶ μηχανήματα ταχείας φορτοεκφορτώσεως, νά μειώσῃ ἔπιστιν δαπάνας εἰς καύλους διὰ θαλασσικᾶς μεταφορᾶς ἀπὸ 200 Ίσως ἐκαποτυμρίων εἰς τὰ 100 ἑκατομμύρια, τὰ οἰκονομικά ὄφελον βάτη τεράστια.

Ομοίως αἱ χώραι, οἱ ὅποιαι δὲν εἰναι πρόθυμοι νὰ προστερμοσθῶν εἰς τάς συνθήκας τῶν μπάλκ κάρρερς, θὰ παύσουν νὰ εἶναι μεγάλοι διομηχανικοὶ χώραι καὶ νὰ δια-

δραματίζουν σημαίνοντα ρόλουν.
Αναφέρομενος ό διαιρέτης είς τὰ οἰκουμικά τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου, εἴπεν οὖτις ἐπὶ πάσῃ θαλασσίᾳ ὅδον εὐθυγάντερον πλοιοῖν θά είναι τὸ μεγαλύτερον, τὸ δὲ όποιον θά συμβιβάζεται ἡ μὲ τοὺς ἐπιβεβλημένους ἀπό τοὺς λιμένας ἡ τάξ τεχνής ὑδατίνας ὅδους περιορισμούς, τὰς όποιας θά ἔχῃ νά διαπλεύσῃ κατόπιν τὰ ταξιδιά του.

Τά δικαιώματα των μεγάλων πλοιών έστηκαν και ίσως άκομη νά ξέσπασε φθόνος δλωσχερώς έκ της ύπερβολικής καθυστέρησης αυτῶν εἰς τοὺς λιμένας. Αικολύθως ὁ δικαιότητας των πλευρών στην πόλη της Καρδίτσας ήταν τότε μία

κατασκευήνοντας την εταιρίαν, καθ' ην το αὐξανόμενον μέγεθος πλοίου δύναται νὰ περικόψῃ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς.

Ἐπὶ τῷ δάσει τῶν σπαρτιών τηλίκιον διέ-

νεότευκτα πλοία, διά τά όποια ύπολογίζεται 101% ώς έπιβαρυνσις κεφαλαίων σύν δαπάναις διαχειρίσεως και έκμεταλλιεύσεως, οι έπόμενοι άριθμοι δεικνύουν τό πραγματικόν κατά μεταφέρουμενον τόνου κόστος, μή περιλαμβανομένων λιμενικών τελών και δαπανών χειρισμού φορτίου, πού είναι πάγιας δί' έκαστον μέγεθος πλοίου. Τό κόστος καυσίμου περιλαμβάνεται.

Πλοίου χωρητικότητος 10.000 τόνων d.w., κόστος 32/3, 'Επί πλοίου 50.000 τόν. d.w. τὸ κόστος πίπτει εἰς τὰ 14/7, 'Επί πλοίου τῶν 100.000 τόν. d.w. σημειεύονται περαιτέρω πτώσις εἰς τὰ 10/9. Διὰ πλοΐα τῶν 300.000 τόν. d.w. ὁ ἀριθμὸς πίπτει εἰς τὰ 6/8. Παραλειπομένων τῶν ἑτέρων ἐνδιαμέσου μεγεθῶν, τὸ κόστος ἐπὶ σκάφους τῶν 500.000 — τὸ μέγιστον δυνάμενον νὰ πραγματοποιηθῇ στήμερος — διὰ ταξιδίου 10.000 μιλίων, εἶναι κατὰ τὸν πόνον μεταφερομένου φορτίου 4/7 μόνων.

Οι άριθμοί ούτοι δεικνύουν πτώσιν του κόστους κατά 86% έπει μεταφοράς μεταξύ πλοίου των 10.000 τόνων και πλοίου των 500.000 τόνων.

ΚΑΛΥΜΜΑ ΣΩΣΙΒΙΟΥ ΛΕΜΒΟΥ

Διὰ πάντα τὰ πλοῖα τὰ ὑποχρεούμενα ὑπὸ τῆς διεθνῶν περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συμβάσεως τοῦ 1960, δῶν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐφόδιασθων διὰ καλούμματων τῶν σωστινίων λέμβων των, ἀπίνα προστατεύοντας τοὺς εἰς αὐτὰς ἐπιβαίνοντας ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, κατασκευάζοντας ὡς γιαστῶν διαφόρων τύπων τοιαύτας καλούμματα, τὰ δόπια δύμας στοιχίζουν ἐν ὅρκετά σοδαράδων ποσόν. Εἰς ἄγγελικος οίκος ἀνήγειλε προσφάτως τὴν εἰς ποσότητας παραγωγὴν εύθυνον καλούμματος, ἡ ἐπὶ τῆς λέμβου τοποθέτησης τοῦ ὅποιου είναι ἀπλούστατη, καταπλάκωσα χρόνον μιᾶς μόνον ὥρας δι' ἀπαγγολήσεως ἔνδον μόνον ὄνδρος.

ώρας δι' απαχωρίσεως ένος μόνον ανδρός.
‘Ως είναι γνωστόν, διά τα τοιαύτα καλύμματα απατεῖται εἰδικός σκελετός, αφ' ένος διά τὴν ἀντιστήξιν καὶ τὴν ἐν τῶν κυμάτων προστασίαν τοῦ καλύμματος καὶ αφ' ἔτερου διά τὴν ύπερ τούς ἐντὸς τῆς λέμβου εύρισκομένους ἔξασφάλισιν Ἀπάρκοντις, διά τὴν ἀνεστησίαν αὐτῶν, μῆψις. ‘Ο σκελετός τοῦ νέου καλύμματος ἀποτελεῖται ἀπό τηλεσκοπικούς ὅμιοιομεγέθεις σωλήνας ἔξι ἥλιφροῦ χάλυβος, πλήρος ἐνολλασσομένους, μῆκους 4 ποδῶν, εὐκόλων προσφρομοζόμενους δι' εἰδικῶν ὑποδοχῶν εἰς τὸ περιτόναιον τῆς λέμβου καὶ τὰ σέλματα. “Οταν ἀποσύνδεται, σκελετός αὐτὸς ἀποτελεῖ ἔν δέμα σωλήνων, ἔλαχιστον καταλαμβάνων χώρων. Τὸ καλύμμα καθ' ἐαυτὸν ἀποτελεῖται ἀπό διασροχοποιημένην θόδην χρώματος πορτοκαλίου, βάρους 12 οὐγγιών ἀνά τετραγωνικὸν πόδα, ἐνισχυμένην εἰς τὰ σημεῖα ἀπόφασης της μετά τοῦ σκελετοῦ καὶ ἀρχόντων εἰδίκες λογίδες στρεψίτερες.

έπ' αὐτοῦ, ως καὶ ειδικά πλαστικά παράθυρα ἐξ μαλακοῦ πλαστικοῦ, μὴ θραυσμένου συνεπείᾳ ἀναδιπλώσεως.

Καλύπτει τὸ ἀνώτερω κάλυμμα πλήρως τὰς ἀπαίτησεις τῆς διατάξεως 11, παράγραφος 26, τοῦ τρίτου κεφαλαίου τῆς συμβάσεως τοῦ 1960, κοστίζει πλήρης διὰ συνήθη λέμβον 30 μόδις στερλίνας, ἔναντι τῶν τριακοσίων περίπου διὰ τὰ ἄλλα μέχρι σήμερον ὑπάρχοντα καλύμματα καὶ εἶναι γνωστὸν ὑπὸ τὸ δόμανα «Σῆτ Τζήπου», τοῦ ὀνόματος τῶν κατασκευαστῶν παραδειπομένου, δι᾽ εὐνοήτους λόγους.

ΡΕΥΣΤΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ

Πείραμα ρευστοποίησεως τού γαιάνθρακος ἐστέφθη προσφάτως ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας. Ἐάν τελικῶς ἔτιπευθῇ νὰ λάβῃ ὁ γαιάνθρακς τὴν σταθερὰν ίκενδη ρευστότητα τοῦ πετρελαίου, δὲν ἀποκλείεται καὶ ἡ διωμετεῖσι τὸ μέλλον δεξαμενόπλοια μεταφέρονται καὶ ρευστὸν γαιάνθρακα, δottiς θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ διοχετεύεται συστηματικῶς διὰ σωληνώσεων καὶ νὰ παρέχεται εἰς τὴν κατανάλωσιν ὧς τὰ κάυσμαν πετρελαιού. Τούτῳ δὲ συντελεῖται δόλιγον καὶ εἰς τὸ νὰ καταστῆ ὁ γαιάνθρακς ἐκ νέου περιέπτωτος

καταστή σε γαιανόργας, εκ νέου περιηγητής.
Μέ τὴν ίδεαν ρευστοποίησεως τού γαιανόρ-
θρακος εἰς οἰον καὶ τοῦ πετρελαίου βαθμὸν
ήσχολήθη πρὸ τριετίας ἡ "Ενσεις ἔξορυκτι-
κῆς διομηχανίας γαιανόρθρακος τοῦ" "Εσεν-
τῆς Γερμανίας. Ή ίδεα αὐτή εύρεν ἐξ ἀρχῆς
μεγάλην ἀπῆχθων. Οι εἰδικοὶ προστοιμαζοῦν
ἐπὶ τριετίαν τὸ πρώτων πείραμα, ποὺ ἔξετε-
λέσθη πρὸ τυνος εἰς τὸ ἐργοστάσιον παρα-
γωγῆς ρεύματος «Κέλερμαν» ('Ανωμύου
Ἐταιρίας ἡλεκτρισμού - γαιανόρθρακων), πλη-
σίον τοῦ Λύνεν, εἰς τὴν Βεστφαλίαν. 'Ο τε-
χνικὸς διευθυντής δρ Σβάρτς ἐδήλωσε τὰ
ἔχης μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἑκαδισιν τοῦ πειρά-
ματος: «Μὲ τὸ μεγάλο αὐτὸ πείραμα ἀπε-
δείξαμεν διτὶ εύσταχτη τούτῳ ὡς ίδεα. Τώρα
πρέπει νὰ λυθούν τὰ ἐπὶ μέρους προβλήμα-
τα καὶ νὰ βελτιωθῇ ἡ διαδικασία, διότι ζη-
τούμεν τὴν τελειοτέραν λύσιν».

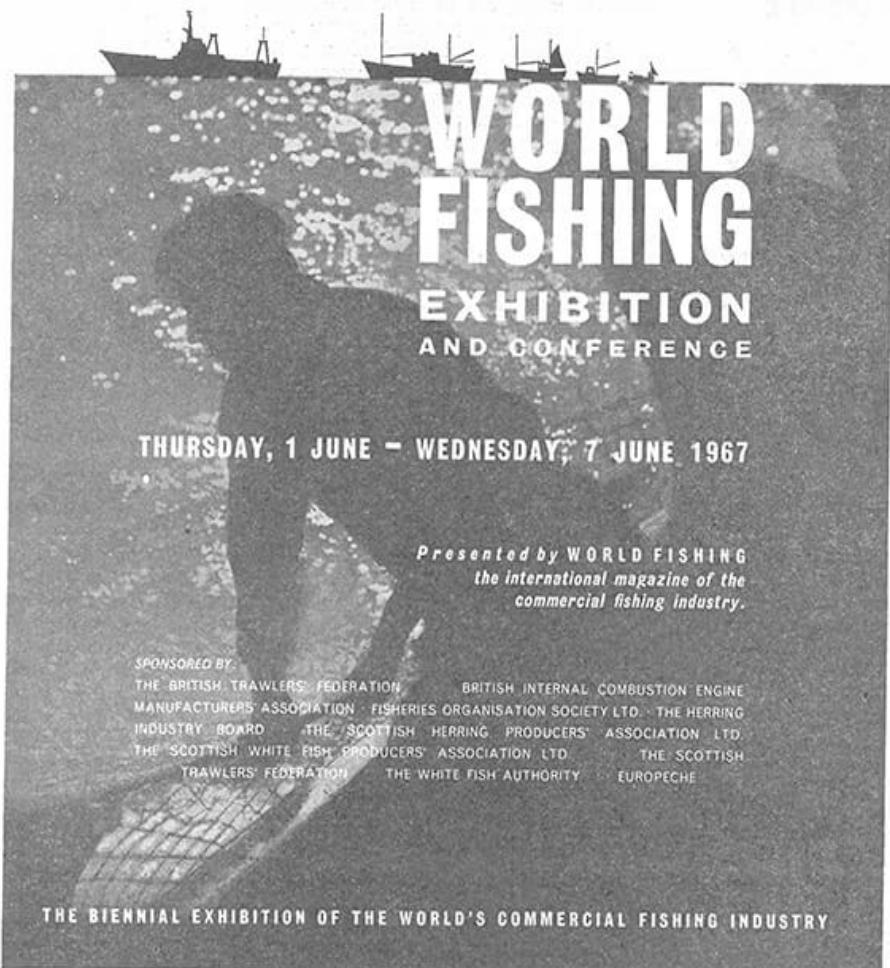
"Η ρευστοποίησή του γαιανθρακος κατά τό αναφερθέν πείραμα, έλαβε χώραν ώς έξης: "Ηλέκτρη αρχικώς δι γαιανθράκης είς έξαιρετικώς λεπτήν "κάννινα". Έγενετο κατόπιν πρόσμειξ γαιανθρακος - υδατος, με την βοήθειαν μιάς αύτοματου πλάστιγος, εις άναλογιαν 50 μερών κωνιορτοποιήθεντος γαιανθρακος και 40 μερών υδατος. "Εν έσωτερικών έξι άλλου ποτοθετημένων άνάμικτων έφροντιξε συγχρόκων άντε νά διστηρή ή πρόσμειξ σταθεράν ρευστότατα και νά έμποδιζεται ή δημιουργία στερεών ύλων δυναμένων νά φράξουν τάς σωληνώσεις. Τέλος τό έν λόγω μήγαν του ρευστού γαιανθρακος, διωχετέυθη δι" ειδικεως κατασκευασθέντων δοχειών άποθηκεύσων εις τάς πειραματικάς σωληνώσεις διαφόρου διαμέτρου και μήκους 3.000 μέτρων.

Κατά τὸ πείραμα τοῦ Λύνεν, διωχετέυθησαν καὶ ἔκαπον δύο τόννοι ὥριαίων ἐκ τοῦ ρευστοῦ γαιαύθρακος, εἰς τοὺς καυστήρας ἐνὸς λέβδης ἐργοστάσιον παραγωγῆς ρεύματος. Κατὰ τὴν διαδικασίαν αὐτῆν, κατέστησαν ἔξι ἄλλους σφαῖες αἱ ὑπάρχουσαι ἀκόμη ἐλλειψεῖς τῆς μεθόδου. Ὁ τεχνικὸς διευθυντής δρ. Σβάρτος ἐδήλωσεν διτὶ εἴ τη δλη διαδικασία δὲν ἀνταποκρίνεται ἀκόμη εἰς τὰς προθέσεις καὶ εἰς τοὺς σκοπούς μας. 'Η φλόγα κυρίως πρέπει νὰ γίνη τόσον δραχεῖσα ὡς εἶναι αὐτή κατὰ τὴν καύσιν τοῦ πετρελαίου, ἐκτὸς αὐτοῦ δὲ πρέπει ἡ καύσις νὰ είναι δύσον τὸ δυνατὸν πλήρης, ὡς συμβαίνει κατὰ τὴν καύσιν τοῦ πετρελαίου — χωρὶς νὰ πατοσύνεσται ἡ πετρέλαιος ὑπάρχειαντοτ.

παραμένουν μεγάλα υπονομεύματα.
Ο ρευστός για ιανθρώπους δύστις προορίζεται διά τά έργοστάσια παραγωγής ρεύματος ώς και διά την ιδιωτική κατανάλωσιν είς τάς οικίας, δὲν Ελασεν άκομη τὴν τελικήν του μορφήν. Ως δὲ φρουρούν οι ἐπινοηταὶ τῆς ἐπαναστατικῆς αὐτῆς ίδεας, θὰ καταστῇ πραγματικότης ἐντὸς ὀλίγων ἑτανῶν καὶ θὰ δώσῃ νέαν ζήσην εἰς τὸν ἰδιοχειστῶν οἰκουμένην.

E. PHOCAS (PTY.) LTD
SHIPS' CHANDLERS, MERCHANTS
AND IMPORTERS
DURBAN
DIRECTOR: E. PHOCAS
P.O.Box 3689
TEL. 61972
85 - 8547 AFTER HOURS
CABLES & TELEGRAMS: "EPCHAND"

ALL ENGAGED IN OR SERVING THE INTERNATIONAL COMMERCIAL
FISHING INDUSTRY ARE CORDIALLY INVITED TO ATTEND THE 1967



Britain's first Shellfisheries Meeting will be held at Olympia, 2 June - 3 June. For the first time, inshore fishermen will meet scientists, processors, gear manufacturers and marketing experts to discuss the common problems of fishing and marketing. This meeting will cover the catching, farming, processing and marketing of crab, lobster, shrimp, prawn and certain bivalves.

Each of the three sessions will include all these aspects of one group of shellfish. The registration fee of 21 s (3 \$) entitles you to attend all three sessions. When completing your registration form please indicate which sessions you wish to attend

THE PROGRAMME :

Friday, 2 June. Morning : **Lobsters and crabs.** Afternoon : **Shrimps and prawns.**
Saturday, 3 June. Morning : **Mussels, clams, etc. Future of the fishery.**

All engaged in or serving the International commercial fishing industry are cordially invited to attend the (1967)

1967 WORLD FISHING EXHIBITION · OLYMPIA · LONDON · ENGLAND
1 June - 7 June

TICKET DEPARTMENT

Commercial Exhibitions Ltd., The Tower, 229 - 243 Shepherds Bush Road, London W6.

Please send me complimentary tickets for the 1967 World Fishing Exhibition.

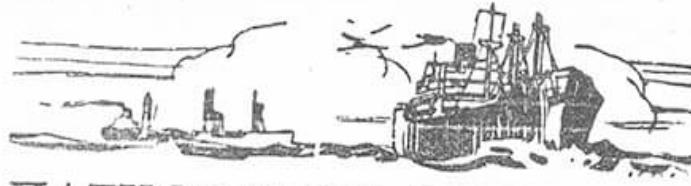
NAME COMPANY or VESSEL

ADDRESS

NATURE OF BUSINESS POSITION DATE

Please register me as a delegate at the Shellfisheries Conference at a fee of 21 s. and invoice me accordingly.

(PLEASE INDICATE WHICH SESSIONS YOU WISH TO ATTEND)



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΝΟΣ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΤΑ ΤΟ 1968

Εισέπραξεν ή Διώρυξ τού Σουέζ κατά τό 1968 άπό δικαιώματα τών διαπλευσάντων αύτην πλοίων 95.167.000 λίρας Αιγύπτου, έναντι 85.792.000 λιρών τού 1965.

Αι διελεύσεις ανήλθον διά μὲν τάς εκ τῆς Μεσογείου πρελεύσεις εἰς 10.980 σκάφη (έλληνικά 818), διά δὲ τάς έξι 'Ερυθράς προελεύσεις εἰς 10.156 (έλληνικά 683).

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΚΑΤΗΓΟΡΗΤΗΡΙΟΝ

'Επικρίσεις σφοδράς διεπύωσεν ό κ. ΜακΝαμάρα κατά τήν ένωπον τής άρμοδιας έπιτροπής τού Κογκρέσου σκάφων διαδικασίαν διά τήν καθυστερημένην άπόδοσιν της Ναυτιλίας πρός έξυπηρέτησιν τών άναγκών 'Εθνικής 'Αμυνής. 'Ετοίμασεν ιδιαιτέρως διά η έπειγουσα πρόσ τό Βιετνάμ μεταφοραί καθυστέρησαν και καθυστερούν ύπερμέτρως. Αι έπικρίσεις άπημύνησαν πρός τούς 'Αμερικανούς ναυτηγούς και τούς έπιχορηγουμένους έφοροιστάς.

«Οχι υμόνος — είπεν ό 'Αμερικανός 'Υπουργός — στοιχίζουν τά διπλάσια, τά είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατασκευαζόμενα σκάφη, διάλλα και χρειάζεται διπλάσιος χρόνος διά τήν ναυπήγησίν των. Περί τά 750 έκατον, δολ. έπιστρως στοιχίζει άμεσως ή έμμεσως είς τόν 'Αμερικανών φορολογούμενον ή 'Εμπορική Ναυτιλία. Προϋπόθεσις: 'Η κάλυψις και τών μεταφορικών άναγκών διά τήν ένωπον άμμουν. Καὶ διά την χρειαζόμεθα πλοία διά τό Βιετνάμ, οι έπιχορηγούμενοι έφοροιστάι προτιμούν τάς γραμμάς των και τά κέρδη των. Μέχρι τούδε εύτυχης κατωρθώσαμεν νά καλύψωμεν τάς άνάγκας μας, χωρίς νά καταφύγωμεν είς τάς έπιτάξεις.

«Έπανεφέρθησαν είς τήν ένέργειαν τά παρωπλισμένα σκάφη, μετά τήν διενέργειαν τών άναγκών επισκευών και άπασχολούμεν επίσης 73 ιδιωτικής πλοιοκτησίας άμερικανικά τράμπτες. Τά 70% τής είς τράμπτες ιδιωτικής χωρητικότητος διετέθησαν διά τάς μεταφοράς τού Βιετνάμ, έπι πλέον δέ 153 κρατικά πλοία από τά έφεδρικά, τά παρωπλισμένα, χρησμοποιούνται ύπό τήν διαχείρισιν ιδιωτών έφοροιστών.

«Άλλα τά σκάφη αύτά δέν θά είναι διαθέσιμα μετά 10ετίαν. Τότε ό έφεδρικός στόλος θά άγγι τήν ήλικιαν τών 30-35 έτών. Θά είναι άντιοκονομικά και δέν προβλέπεται νά έχουν άντικατασταθή. Στοιχίζει άκριδά ή άντικατάστασίς των.

«Άπο πολλά δήν έπη τό Κογκρέσον ψήφιζε πιστώσει πολλών έκατομ. δολ. διά ναυτηγικάς έπιχορηγήσεις και διά τάς ύπερμέτρους διπλάνας κινήσεως τών πλοίων. Καὶ διάς ή 'Αμερικανική Ναυτιλία εύρισκεται είς θιλεράν κατάστασιν. Τά ναυπηγεία μας είναι άσυγχρόνιστα, έν συγκρίσει πρός τά εύρωπαϊκά και ίσπωνικά, παρά τό γεγούδος διάς ή 'Ηνωμένας Πολιτείας είναι ή μεγαλύτερα διομηχανική χώρα τού κόσμου. Καὶ έπειδη ή 'Αμερικανός έφοροιστής άγοραστη τά εύθηνότερα ίσπωνικής κατασκευής πλοία, χάνει τήν έπιχορηγήσιν. Αύτό έπιτάξεις ό Νόμος. Προφανής ή άνάγκη τής άναδιοργανώσεως τής ναυτηγικής διομηχανίας. Δέν διέπομεν τών λόγων νά μη τό πράξαμεν.

Καὶ άπεκαλύψεν ό κ. ΜακΝαμάρα τό σχέδιον τής βαθμαίας κατασκευής 460 γενικού φορτίου σκαφών 15.000 τόν., ταχύτητος 15 μιλίων. 'Εν τῷ μεταξύ έζητήθησαν προσφοραί διά τήν κατασκευήν ωρισμένου άριθμού μεταγωγικών. Τρία τεχνικά συγκροτήματα πρόκειται νά υποβάλουν προσφοράς. «Έν είναι συμφέρουσα — κατέληξεν διά 'Αμερικανός 'Υπουργός — θά προχωρήσωμεν. Θά είναι ή άπαρχη τής άνασυγκροτήσεως».

ΚΑΙ Η ΆΛΛΗ ΠΛΕΥΡΑ

'Εμμέσως έδέχθη τήν άπαντησιν' από μέρους τών έφοροιστών και τών ναυπηγών ό κ. ΜακΝαμάρα είς μακράς δηλώσεις έκπρωσών τής έφοροιστικής μεοίδος τών τακτικών γραμμών.

'Ανεφέρθησαν οι έφοροισταί είς τήν έπιτυχίαν τού Νόμου τού 1936 διά τήν κατασκευήν φορτηγών γραμμής. «Έχουν τώρα αί έπιχορηγούμεναι άμερικανικά έταιρια ή άποκατασκευήν και παραγγελίαν περισσότερος διόσι τών άλλων ένων ναυτιλιών φορτηγών γραμμής τών 20 μιλίων και σκαφών.

Εις πλοία — κοντένερες προσθαδίζουν οι 'Αμερικανοί έφοροισταί. Κατέχουν δήν 70 πλοία έξι διλοκήρου ή μερικώς δυνάμενα νά δεχθούν τά κοντένερες, πολλά δέ ύπό κατασκευήν.

Πιστεύεται διά έντος διάρκειας 37% τού έξωτερικού έμποριου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών — διομηχανοποιημένα είδη — θά μεταφέρωνται διά τών δοχείων αύτών. 'Επαναστατικόν είναι έπιστρως τό σχέδιον τής μεταφοράς έμφόρτων φορτηγίδων. Τρεῖς έταιρια κατασκευάζουν δήν άντες τρία πλοία κατελλήλως διαφρυμισμένα διά νά δέχωνται τάς φορτηγίδας.

Υπογραμμίζεται άμως διά δέν άρκοντ τά νέα αύτά σκάφη γραμμής. Λείπουν τά μεγάλα δεξαμενόπλοια και τά μπόλικ κάρριερς. Στοιχίζουν άκριδά διά νά κατασκευασθούν είς τά άμερικανικά ναυπηγεία και αί δαπά-

ναι κινήσεώς των είναι ύπερμετροι. 'Άδυνατον τά άμερικανικά τράμπτες και τάνκερς νά δεχθούν τούς χαμηλούς ναυλών τής έλευθερος ναυλαγοράς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΣ

'Επεκράτει ή άντιληψις διά οι δασικοί παράγοντες τής καταπληκτικώς μεγάλης και σταθερής πρωτοπορίας τής Ιαπωνίας είς τό παγκόσμιον πεδίον τών ναυπηγήσεων, ώφειλετο, κατά τό μάλλον ή ήττον, είς τό χαμηλότερον κόστος τών τριών παραγόντων: έργασίας, χάλυβας και κεφαλαίου. Μία δρευνα 'Αγγλου έμπειρογνώμονος κατέδειξεν, διά τούτο άλληνει είνι τοι μέτρω, διάλλα και διά διάποφαστικός συντελεστής τής Ιαπωνικής ύπεροχής έγκειται είς τήν άνωτέρα παραγωγικότητα ή άποδοτικότητα τών Ιαπωνικών μεθόδων κατασκευής. 'Η άνωτερότης αύτη κατασφίνεται είς τήν ταχύτητα, ήττις και μεταφράζεται είς χαμηλότερον κόστος ναυπηγήσεως και είς έπωφελεστέραν άποδοσιν τών κεφαλαίων τής ναυπηγικής έπιχειρήσεως.

Ως πρός τόν παράγοντα τής έργασίας, και παρά τό γεγούδος διά δέν υπάρχουν αί διά συγκριτικούς σκοπούς άναγκαναι πλήρεις και άκριδεις στατιστικοί επί τών έργατων διπολών είς τάς χώρας τής Δυτικής Εύρωπης και τής Ιαπωνίαν, δύναται νά λεχθῇ διά τά δασικά ήμερομίσθια είς τήν Ιαπωνίαν είναι σημαντικά χαμηλότερα τών άλλων χωρών. 'Η έντευθεν ύφελεια τών 'Ιαπωνών ναυπηγών άντισταθμίζεται άμως — μέχρις ωρισμένου σημείου — διά τά, κατά τά έκει κρατούντα, δώρα (Ιωνίσεις) έξαμπηνοι, ισύμενοι πρός ένδος μηνός μισθόν, και αί διά τά σημαντικά διάρκη, άντιστοιχα τών κοινωνικών άσφαλσεων είς άλλας χώρας. Αι άποναλύσει, διά 'Ιάπων ναυπηγός διατηρεί κάπιο δόσεων, εύχερεις. Πάντως, και έν τελική άναλυσει, διά 'Ιάπων ναυπηγός διατηρεί κάπιο πλεονέκτημα, ως πρός τόν παράγοντα τής άμων έργασίας — έν συγκρίσει πρός τούς συναδέλφους του τών ναυπηγικών χωρών τής Εύρωπης και διά τής Σουηδίας, μέ τά έψηλοτερα ήμερομίσθια. Προσέτι ή 'Ιαπωνία πλεονέκτει, δύπως και ή Σουηδία και ή Γερμανία, από τής άπομενης τής εύκαμψίας τής συνδικαλιστικής της διαρθρώσεως, κατ' άντιθεσιν πρός τήν Μ. Βρετανίαν, δύπου τά συνδικατά της ναυπηγικής διομηχανίας διαφρύνονται διά τήν άκαμψιαν των. Τά ίσπωνικά ναυπηγεία έργαζονται έν ύπερωρία και τά



PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
80, BROAD STREET, NEW YORK, N.Y. 10004
TEL. HANOVER 2-6998

ΧΗΜΙΚΑ

Διά τήν συντήρησιν τών δεξαμενών πετρελαίου τών πλοίων σας.
Διά τόν καθαρισμόν των δι' έπιθεώρησιν ή έπιστευτήν.

Διά τόν καθαρισμόν των έπι πλώ με τό πλήρωμά σας διά τήν άλλαγήν φορτίου όπο BLACKOIL είς φορτία λιπαντικών έλασίων ή σιτηρών.

Διά τούς άτυχημάτα κατά τήν έκφρωσιν ή φόρτωσιν πετρελαίου και άποφυγήν έξόδων διά καθαρισμόν τού πλοίου και λιμενικών προστίμων

Δέν έχετε παρά νά μεταχειρίζεσθε χημικά προϊόντα τής

μηχανουργεία νυχθμερόδεν εις τρεῖς φυλακάς.
Οι έπισκοπούντες τὰ τῆς Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας συμφωνοῦν διτὸι ύπάρχει άκρως έδαφος έπωφελεστέρας χρησιμοποιήσεως τοῦ συντελεστοῦ ἐργασίας καὶ τοῦτο ἐμπνέει ἀνησυχίας εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς της. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ὑπάρχει καὶ ἄλλο ἔδαφος προόδου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς τεχνικῆς τῶν προκατασκευῶν. Εἰς τὸ κόστος ἐνὸς τάνκερ ναυπηγουμένου εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὸ κονδύλιον τῶν ἐγαστικῶν ὑπολογίζεται εἰς τὰ 21%. Τὸ αὐτὸ περίπου ποσοστὸν ἀναλογεῖ καὶ εἰς τὴν Ιαπωνικήν ναυπήγησιν.

Εἰς τὸν τομέα τοῦ παραγόντος τῶν πρώτων ὑλῶν, δηλαδὴ τοῦ χάλυβος, ἡ Ἰαπωνία παρουσιάζει κάπιο πλεονέκτημα, καὶ πάλιν. Εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν (ὅπου αἱ πρώται ὑλαι διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους ἀπορροφοῦν, προκειμένου περὶ πετρελαιοφόρων, τὰ 35% τοῦ ὅλου ναυπηγικοῦ κόστους) τὸ ἥμισυ αὐτοῦ ἀναφέρεται εἰς τὰ ἐλάσματα. Τὸ κατὰ τόννον ὅμως κόστος τοῦ χάλυβος διὰ τὰς ναυπηγικὰς βιομηχανίας ἦτο — κατὰ μιαν στατιστικὴν — £ 38 εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, προκειμένου περὶ ἔκανων παραγγελιῶν καὶ 45% διὰ τὰς ναυπηγήσεις Ἱαπωνίαν ἐφοπλιστῶν. Είναι δηλαδὴ χαμηλότερά ἡ τιμὴ, προκειμένου περὶ παραγγελιῶν ἔξενων πλοιοκτητῶν καὶ ὑψηλοτέρα περὶ παραγγελιῶν Ἱαπωνίαν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὁ χάλυψ τιμάται ἐ 42 ἀδιακρίτως. Τὰ ἄλλα κύρια κοινότητα ἀναφέρονται εἰς τὰς μηχανὰς (35% εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατὰ μέσον ὅρον καὶ αἱ γενικαὶ διαπάναι τοῦ ναυπηγείου εἰς 9%). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν στοιχικαὶ ἀπηκριθεμέναι δὲν ὑπάρχουν, οὐτε νά ἐπιπράπεται ἡ σύγκρισις καὶ ἡ διαπίστωσις τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ὑφισταμένης εἰς τὰς Ιαπωνικὰς κατασκευάς.

Ὦς πρὸς τὸν παραγόντα τοῦ κεφαλαίου, δὲν ὑπάρχουν ἀπόδειξεις περὶ φημολογουμένων ἐπιχορήγησεων. Παρὰ ταῦτα, ἡ Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία ἀντλεῖ ἀμεσον καὶ ἐμμεσον ὅφελος ἐκ συστήματος σημαντικῶν κρατικῶν διανειδοθήσεων καὶ παραγγελιῶν τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς.

Παρὰ τὰ φημολογούμενα, αἱ Ιαπωνικαὶ ναυπηγήσεις δὲν ἐπιχορηγοῦνται. Διευκολύνσεις ὅμως χρηματοδοτήσεως ὑφίστανται, ὡς ἡ πίστωσις ὀκταετούς ἔξοφλήσεως διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μὲ τόκον 5/2%.

Ἄλλα τελικῶς, ὡς ἀρχῇ ἐλέχθη, δὲ ἀποφασιστικὸς συντελεστὸς τῆς Ιαπωνικῆς ὑπεροχῆς ἐντοπίζεται εἰς τὴν ὑπερτέρων ἀποδοτικότητα τοῦ ὅλου ναυπηγικοῦ συστήματος τῆς χώρας αὐτῆς. Ἡ διαπίστωσις τοῦ γεγονότος τούτου καταπλήσσει: Στατιστικαὶ τοῦ 1966 δεικνύουν ὅτι εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὸ παρελθόν ἔτος ἐναυπηγήθησαν σκάφη 6.2 ἑκατ. τόν. γκρός, τὰ 47% τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων, ἔναντι τῶν 44% κατὰ τὸ 1965.

Καὶ ἔχουν ὑπὸ παραγγελιῶν τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία σκάφη 10 περίπου ἑκατομ., τόν. γκρός, ἐκ τῶν διποίων τὰ ὄκτω περίπου θὰ κατασκευασθεῖν διὰ λασμὸν ἔξενων ἐφοπλι-

στῶν.

Ἐξαιρετικάς καταδάλλουν προσπαθείας αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης νὰ συγκρατήσουν διὰ τῶν χαμηλοτόκων πιστώσεων καὶ τῆς ὄρθολογίκης ὁργανώσεως τῆς ναυπηγικῆς των παραγωγῆς τὰς παραγγελίας τῶν ὁμοεθνῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ ἐθνικά των ναυπηγεία. Τὸ τέρμα τῆς προσπαθείας αὐτῆς δὲν διαφαίνεται ἀκόμη, ἀν καὶ τελευταίως ἡ συναγωνιστικὴ ἰκανότης τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων ἐστημένην ἐπιτυχίας τινας. "Ηδη ὅμως οἱ Ἱαπωνες ὀμίλουν περὶ ἀντεπίθεσεως. "Ιδωμεν.

ΡΕΚΟΡ ΔΙΑ ΤΟ 1966

Ἐπέτυχεν ἡ ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία τὴν σύναψιν κατὰ τὸ 1966 συμβολών ἀπὸ τὸ ἔξωτερον διὰ 344 σκάφη, 15.5 ἑκατόμ. τόν., ἀξίας 1.680 ἑκατόμ. διλ., ρεκόρ ὅπερ προηγουμένου.

Μεγάλα καὶ μικρὰ ναυπηγεία είναι ὅλα ἀπτησχολημένα καὶ ἔχουν κλείσει τὴν παραγωγήν των μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1969. Παραδόσεις διὰ τὸ 1970 συζητοῦν ἥδη.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Ἡ συγχώνευσις τῶν μεγαλύτερων ιταλικῶν ναυπηγείων συντελέσθη. "Εδρα τῆς νέας κρατικῆς ἑταρίας — τῆς Ἱταλκαντιέρι — ώρισθη ἡ Τεργέστη. Τὰ κεφάλαια τῆς διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν «Καντιέρι Ριουνίτι» νέτελ 'Αντριάτικος καὶ τῶν 'Ανσαλτοντῆς Γένοβας, Σάστροι, ὡρισθησαν εἰς 24.2 δισεκατομμύρια λιρετῶν. Διεισιράθησαν μεταξὺ τῶν δύο προηγουμένων ἑταίρων (13.7 δισεκ. εἰς τὴν πρώτην καὶ 10.4 δισεκ. εἰς τὴν δευτέρην).

Ἐν συνεχείᾳ τὰ κεφάλαια τῆς «Ἴταλκαντιέρι» βάσι ἀνήθοῦν προσεχῶς κατὰ 30 δισεκ. λιρετ. διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῆς «Ναβαλμεκάνικα» τῆς Νεαπόλεως.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ΦΙΝΜΑΡΕ,"

Ο στόλος τῶν τεσσάρων ιταλικῶν ἑταίρων τοῦ δύμιλου «Φινμάρε» περιελάμβανε κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου 83 συνολικῶν σκάφη, ἐξ ὅλων 36 πορτγάδων γραμμῆς καὶ 52 ἐπιβατηγά καὶ μικτὰ ἐπιβατηγά. 'Ἐκ τούτων 28 ἀνήκουν εἰς τὴν «Τυρρένια», 25 εἰς τὸ Λόιδη Τριεστίνο, 18 εἰς τὴν 'Αδριατικαὶ καὶ 17 εἰς τὴν Ἱταλία. Ἡ τελευταία αὐτῆς καὶ τὸ Λόιδη Τριεστίνο κατέχουν τὴν μεγαλύτεραν χωρητικότητα.

Μεταξὺ 1964 καὶ 1965 ἡ ἀναλογία τῶν πλοίων ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑταν ἀνήλθεν ἀπὸ 23% εἰς 30% καὶ τῶν σκαφῶν ἡλικίας ἀνώ τῶν 30 ἑταν ἐμειώθη ἀπὸ 11% εἰς 3%, ἐνῷ τὰ σκάφη ἡλικίας 25 - 30 ἑταν ἐξέλιπον τελείων.

Σημειώτεον ὅτι ὁ δύμιλος «Φινμάρε» ἀποσχολεὶ 3.277 ἀτομα εἰς τὴν ἔκρην ὡς πρωταρικὸν γραφείων καὶ λοιπῶν ὑπηρεσιῶν καὶ

10.390 ναυτικούς, ἐξ ὅν 1.065 εἶναι ἀξιωματικοί καὶ 8.785 ναῦται.

ΙΣΡΑΗΛ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Παρὸν τὸ "Ισραὴλ εἰς δόλους τοὺς τομεῖς. Δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 31.500 τόν. ἔκαστον, προσθέτει ἡ «Ζίμ» καὶ εἰς τὴν τακτικήν της μηνιαίαν γραμμὴν Μεγάλων Λιμνῶν - Κοντίνεν. Είναι τὰ πρώτα μεγάλων διαστάσεων σκάφη εἰς τὴν ἐν λόγῳ τακτικήν ὑπερστίαν, διποὺ περιωρισμένα είναι τὰ μεγέθη τῶν σκαφῶν.

Ἡ «Ζίμ» ἔξυπηρετεῖ ἥδη ἐπτά ὑπερποντίους τακτικὰς γραμμὰς διὰ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν: Μίαν ἀπὸ τὴν Βόρειον Εὐρώπην διὰ τὰ Μεγάλας Λίμνας, τέσσαρας ἀπὸ τὴν Μεσόγειον δι' ὅλας τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου 'Αμερικῆς, μίαν ἀπὸ τὴν Αφρικήν καὶ μίαν ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν.

* * *

Παρέλασε καὶ ἡ «Ἐλ - Γιάμ» δύο πλοιαριψεία, ναυπηγήθεντα πρὸ τριετίας ἀπὸ τὴν πτωχεύσασαν «Σομερφίν». Πρόκειται περὶ τῶν «Πασιφίκ Αρρόσου» καὶ «Ἐτλάντικ Αρρόσου», ἀπίνα ἡγοροθησαν ἀπὸ τὴν 'Αγγλο - Πορτογαλικὴν Τράπεζαν, ἥτις ἐγένετο κυριαρχῶν σκαφῶν εἰς ἀναγκαστικὴν ἐκποίησιν. Τὰ σκάφη ἔχουν χωρητικότητα 5.500 τόν. ἔκστον καὶ φέρουν τὴν παναματικὴν σημαίαν. Θά ὑψώσουν τὴν Ισραηλινήν. Εἰς πέντε ἑκατομμύρια δολ., ὑπολογίζεται τὸ τίμημα. Ἡ «Ἐλ - Γιάμ» κατέχει ἥδη δύο ἀκόμη ἀδελφὰ πλοιαριψεία.

ΔΥΞΑΝΕΤΑΙ

Τὸ μπάλκ κάρριερ «Ὀρόν» 60.100 τόν. d.w., παρεδόθη εἰς τὴν Ζήμ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μαΐζουρού. Ἔστοιχε 4.5 ἑκατ., δολ. καὶ θά ἀπασχοληθῆ ἐξ αἰχδία μεταξὺ Ιαπωνίας - Αμερικῆς διὰ μεταλλεύματα. Πλήρωμα κινεζικόν. Δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Μπεσόρ», παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ Ετούς. Είναι καὶ αὐτὸ προναυλωμένον.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ 1966

Τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεία τοῦ κόσμου είναι τὰ Ιαπωνικά. Συνεκέντρωσαν τὰς περιστοτέας παραγγελίας τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμού. Στατιστικὴ εἰδικοῦ "Αγγλου ἐμπειρογνώμονος παρέχει τοὺς κάτωθι ἀριθμούς εἰς τὸν γκρόδην: 1966 διὰ τὰς παγκοσμίους καθεδελκύσεις τοῦ 1966:

T. γκρόδης	732 826
Mitsubishi, Nagasaki	517 154
Ishikawajima - Harima, Aioi	440 194
Hitachi, Inoshima	432 029
Ishikawajima - Harima, Yokohama	424 429
Götaverken, Göteborg	368 770
Kuro Zosen, Kure	346 096
Kawasaki, Kobe	326 865
Kieler Howaldtswerke, Kiel	279 735
Uraga Heavy Industries	259 262
Hitachi, Sakai	258 644
Kockum, Malmö	254 960
Odense, Lindö	253 692
Mitsui, Tamano	246 075
Nippon Kokan, Tsurumi	233 947
Ishikawajima - Harima, Tokio	233 229
Mitsubishi, Kobe	223 829
Sasebo Heavy Industries	223 799
Eriksberg, Göteborg	205 509
Mitsubishi, Hiroshima	198 295
Akers M.V.	193 215
Atlantique, Saint-Nazaire	183 642
A.G. "Weser", Brême	153 300
Mitsui, Chiba	141 076
Swan-Hunter	138 248
Osaka	133 400
Eriksberg, Uddevalla varvet	128 339
Rheinstahl Nordseewerke	117 500
Götaverken - Oresundsvaret	108 704
Ishikawajima - Harima, Nagoya	106 800
Hakodate	100 066
C.R.D.A., Monfalcone	98 770
Joseph L. Thompson	98 300
Sanoyasu	96 750
Bremen Vulkan	96 467
Ch. navals de La Ciotat	94 318
Harland and Wolff	92 682
Ast. de Cadiz	91 583
Lubecker Flenderwerke	90 772
Nippon Kokan, Shimizu	88 154
Deutsche Werft	85 000
France - Gironde, Dunkerque	85 000

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

HELLENIC LINES LIMITED

Εύχαριστως ὀνταγγέλλομεν τὴν ἔναρξιν νέας Τακτικῆς Γραμμῆς ἐκ Τεργέστης καὶ Πειραιῶς διὰ Μομβάσαν, Δαρεσαλάμ, Βέιραν, Λορέντσο Μάρκες, Ντώρμπαν καὶ τὰνάπαλιν.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

ἀ/π «HELLENIC STAR»	24 - 27 / 2 / 67
» «HELLENIC WAVE»	25 - 28 / 3 / 67
» «GRIGORIOS C. III»	25 - 28 / 4 / 67

Δεχόμεθα ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα

Διὰ πληροφορίας: Μέγαρον ΕΛ - ΠΑ — Ἀκτὴ Μιαούλη 3

Τηλέφωνον : 471.541 (5 γραμμαὶ)

Hitachi, Mukiashima	83 906
Brod, « 3 Maj », Rijeka	81 403
Wartsila Koncernen, Abo	80 773
Lithgows	79 380
Stocznia Szczecinska	77 518
Maizuru	76 187
Fujinagata	76 140
Furness	75 830
Boelwerf S.A. Tamise	73 450
Burmeister & Wain	69 396
C.N. de Terreno Riuniti, Ancône	68 425
Brod, « Split »	67 509
Davie Shipbuilding, Lauzon	60 512
« Astano », Ferrol	59 820
Cammell Laird	58 987
Howaldtswerke, Hambourg	58 060
Scotts', Greenock	57 067
Rotterdamsche, Droogdek	57 062
Avondale Shipyards	57 000
Emp. Nac. « Bozan », Ferrol	54 422
« Ulianik », Pula	53 240
Wm. Doxford	50 969
Sir James Laing	50 876

ПРОЕТОИМАЗОНТА

Ο λιμήν τοῦ Λονδίνου (Τίλπτουρο), δυνατὸν νά καταστή εἰς ἑκάτων μεγαλύτερών λιμένων τῆς Εύρωπης, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων «κοντένερς».

Τὰ ἀνωτέρω ὑπόστηρίζει ἀνώτερος ὑπάλληλος Λιμενικού Ὀργανισμού τοῦ Λαοδίνου, ὃ διοῖς διεκεδάσει τοὺς φόδους, διὶς οἱ βρετανικοὶ λιμένες δυνατῶν νὰ καταστοῦν παραρτήματα ἄλλων εὐρωπαϊκῶν λιμένων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν σκαφῶν τούτων, ἀναγειλᾶς διὶ, τούλαχιστον μία ἀκόμη ἐταιρία θά χρησιμοποιήσῃ ἀγύκυροδόλιον εἰς Τίλμπουρο διὰ κατ' εὐθεῖαν συγκοινωνίαν μετὰ τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ διὶς δύο ἀκόμη ἐταιρίαι εὐρίσκονται εἰς διαπραγματεύσεις πρὸς χρησιμοποιήσιν ἄλλων κρηπτιδωμάτων. Συναφώς ἐτούντεστο, διὶ ταῖς ἡξ εἰδικῶν διαρρυθμοθέντα διὰ τὴν ὑποδοχήν πλοίων «κοντένερες» ἀγύκυροδόλια εἰς Τίλμπουρο, ἀπέτελεσαν ἀντίκειμον διαπραγματεύσεων μετὰ διαφόρων ἐταιριῶν.

Η έπαιρια «Πιουνάτιες Στέιτς» άνηγγειλεν πηδη, ότι θα καθιερώσῃ κατ' εύθειαν δρομολόγιον μεταξύ Νέας Υόρκης και Τιλμπουρο, ένω δύο δρεπανικοί σιδιλοί —ή «Υπερ-

πόντιος 'Εταιρία Κοντέινερς' καὶ ἡ 'Εταιρία Μεταφορών διὰ Κοντέινερς' διεξάγουν, ώς ἔγνωσθη, διαπραγματεύσεις μετά τῶν λιμενικῶν ὄρχων, διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ Τίλμπουρο.

Πιστεύεται ότι, μέ τὴν ἔναρξην τῆς διαθέσεως τῶν εἰδικῶν χώρων τοῦ λιμένος Τίλμπουρο κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1968, θά φέρη ἐκεῖ τὰ πλοῖα της ἡ «Οθερογήις Κοντέινερς Λτδ». Ὁ δημιούρος οὗτος, ἀποτελεῖται ἐκ τῆς «Μπρίτις & Κόμμονγουελθ», τῆς ἑταῖρίας «Φέρνες Ούθιμ», τῆς «Μπλού Φάννελ» καὶ τῆς P. & O. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀπεφασίσθη ἡ ναυπηγήσις 6 μεγάλων πλοίων «κοντέινερς», πιθανώς τῶν 20.000 τόνων. Τέσσαρα τῶν πλοίων τούτων, θά ναυπηγηθούν εἰς Γερμανίαν καὶ ἐν ἡ δύο εἰς Βρετανίαν.

Ἐν τῷ μεταξύ ἐγώσθι, διὶ τοῦ ὅτι ὁ Υπουργὸς τῶν Μεταφορῶν κ. Βαρβάρος Κάστλ, παρέσχε τὴν ἀδειὰν διὰ τὴν κατασκευὴν κρηπιδωμάτων μήκους 1.000 ποδῶν, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σαουθάμπτον, διὰ τὴν ἔξυπηρέτητον πλοίων - «ΚΟΥΝΤΕΙΛΕΩΣ».

Τὸ νέον ἀγκυροβόλιον, ὅπερ θὰ ἔξυπηρετῇ
αὐξανομένην μεταφορικὴν κίνησιν τοῦ τύπου
τούτου, θὰ κοστίσῃ 2.500.000 λιρῶν 'Αγ-
γλιας.

Προστίθεται, ότι νέον ἄγκυροβόλιον εἰς
θαύμα οὐδατά, κατασκευαζόμενον ήδη εἰς Νιού-
πορτ, θά ἐφοδιασθῇ μὲν ὅλα τὰ μέσα διὰ τὴν
ἐξυπηρέτων τῶν πλοίων «κοντέΐνερς», ἐφ'
όπου ἔασφαλισθῇ ἀρκετή τοιαύτη μεταφορή-
τι κίνησις.

ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΔΙΑΤΑΞΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΉΠΟΛΟΓΙΣΤΟΥ έπειτα χρήσης

Ούτω τὸ δρεπανικὸν πλοίον μετέφερε τὰ
44% τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰ κατ' ὅγκου φορ-
τικά καὶ τὰ 57% κατὰ τὴν ἀξίαν αὐτῶν. Τὸ

1938 τὰ 68% τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 79% τῶν ἔξαγωγῶν, τὸ δὲ 1948 τὰ 80% τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 86% τῶν ἔξαγωγῶν.

Μεταξύ τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς κατ' ὅγκους μεταφοράς πρώτα ἔρχονται τὰ νορθ-γικά καὶ τὰ λιθερωιανά, λόγῳ τοῦ μεγάλου στόλου τῶν τάνκερς. Εἰς τὴν ἀξίαν τῶν φορτίων πρώτα ἔρχονται τὰ ὄλλανδικά, λόγῳ τῶν πολλῶν πλοίων γραμμῆς.

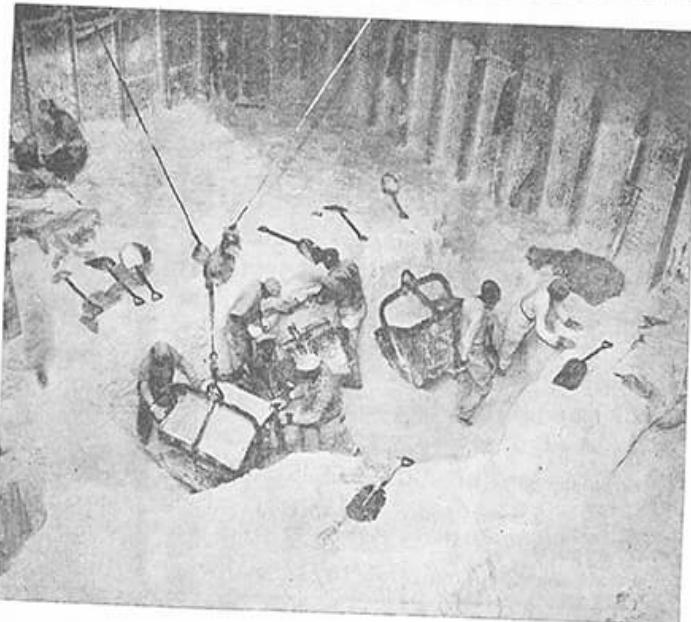
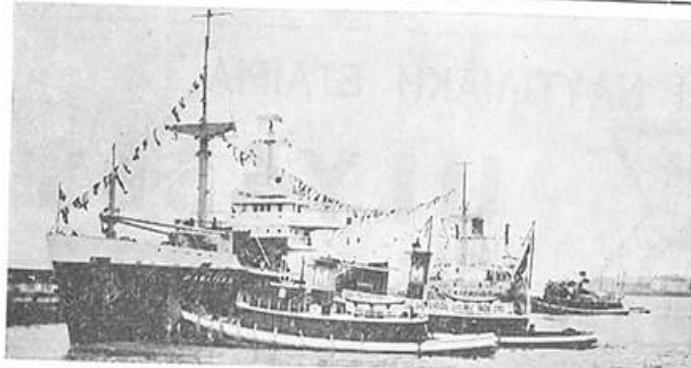
Ίδετε τα σχετικά ποσοστά διά τας έξαγωγών: Νορβηγική σημαία 9.7% του δύκου και 4.6% της άξιας. Λιθβειανή: 4.6% του δύκου και 0.3% της άξιας. Όλλανδνική: 11.5% του δύκου και 8.4% της άξιας. Δυτ. Γερμανίας: 7.7% του δύκου και 5% της άξιας. Διά τας είσαγωγών: Νορβηγική: 14.7% του δύκου και 6.9% της άξιας. Λιθβειανή: 10.1% του δύκου και 2.6% της άξιας. Όλλανδνική: 6% του δύκου και 8.1% της άξιας και Δυτ. Γερμανία 3.7% του δύκου και 4.8% της άξιας.

Άξιοσημείωτον: Εις τάς μακρόθεν μεταφοράς και ύπεροπτησίους προορισμούς τό δρεπανικόν πλοίον συνεκέντρωσεν εις τινας κομείς κατά τό 1965 τά 80 και 90% της κινήσεως.

Η "ΧΡΥΣΗ ΧΕΙΡΑΨΙΔΑ"

Πριζικά καὶ μεγάλης ἑκτάσεως μέτρα, ἀμέσου καὶ ἐμμέσου ἀντικτύου καὶ διεθνῶν συνάματος παρενεργειῶν, ἀνήγγειλε μεσοῦντος τοῦ Φεδρουναρίου ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις, διὰ τῆς καταδέσσεως εἰς τὸ Κοινωνούλιον τοῦ σχετικοῦ μὲ τὰ ναυπηγεῖα νομοσχεδίου. Ἐξαστηρίσθη ὡς ἡ «χρυσὴ χειραψία» διὰ τὴν ἄγγικήν την ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

Σκοπός τῶν ἐν προκειμένῳ μέτρων εἶναι
ἡ ἔνδυσσας τῆς συναγωγού· στικῆς ικανότητος
τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας — ἐπὶ διεθνοῦς
ἐπιπέδου — καὶ ἡ διασφάλισις ὑπὲρ αὐτῆς
τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν διαφρεσούσων παραγ-
γελιών ναυπηγήσεως ἐκ μέρους τῶν ἄγγελικῶν



"PHILADELPHIA'S MOST COMPLETE PORT SERVICE"

- (1) New Containerization Facilities
 (2) Stevedoring (4) Steamship Terminals
 (3) Towing (5) Lighterage

**Independent Pier
Company**

**Independent Towing
Company**

Independent Terminal Company

**Independent Lighterage
Company**

Pier 34 South (Main Office) Philadelphia, Pennsylvania 19147
Pier 55 South Pier 2, Girard Point

Telephone: Walnut 5-3916 Walnut 5-6081

πλοιοκτητριών έταιριών.

Δύο είναι τά προβλεπόμενα κύρια μέτρα: Πρώτον, ή γεγαδίδυσις έπι τούτῳ Δημοσίου φορέως και πιστοδοτήσεως μέχρι £ 32.500.000 διά τὴν αναδιοργάνωσιν, άνακατάταξιν και έκσυγχρονισμὸν τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων. 'Ενδεχομένως, ὁ Δημόσιος σύντομος θά δύναται νότια προκτήση και συμμετοχὴν εἰς τὴν πιστοδοτούμενούς ναυπηγικοὺς ὄργανισμούς. Δεύτερον, πιστώσεις μέχρι £ 200.000.000 πρὸς Βρετανοὺς πλοιοκτήτας διὰ παραγγελίας τῶν εἰς ἀγγλικὰ ναυπηγεία, ὑπὸ τῆς αἰγίδας τοῦ 'Υπουργείου Τεχνολογίας. Σκοπὸς τῶν πιστώσεων τούτων είναι ὅπως οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται τύχουν καὶ ἐν 'Αγγλίᾳ τῶν αὐτῶν πλεονεκτήματων διὰ ναυπηγήσεις, ητοι μεσοπρόθεσμων δανείων πρὸς 5½%, ὡς καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Ανεκόπτησαν καὶ αἱ παραγγελίαι τῶν Νορβηγῶν ἔφοπλιστῶν. Κατὰ τὸν μῆνα 'Ιανουαρίου καμμία δὲν συνήθη. Καὶ αἱ προβλέψεις τῶν ναυλομεστικοῦ Γραφείου R. S. Platou διαγράφουν κατάστασιν ἐπιφυλάξεως καὶ διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Αἱ νορβηγικαὶ παραγγελίαι τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1967 ὑπελογίζοντο εἰς 5.612.000 τὸν. γκρός, κατανεμόμεναι ὡς κάτωθι:

'Ιαπωνικά ναυπηγεία	2.124.000
Σοηδικά	> 1.261.000
Νορβηγικά	> 920.200
'Αγγλικά	> 554.000
Γερμανικά	> 305.800
Δανικά	> 253.500

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Μὲ τὴν σειράν της ἡ 'Ολλανδικὴ Κυβερνητικὴ ἀπεφάσισε νὰ παράσχῃ τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἀρωγὴν εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν τῆς χώρας. 'Επιχορηγῶνται τὰ ἐπιτόκια τῶν δανείων. Διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος 54 ἐκατομμύρια φορίνια (£ 5,4 ἑκατομ.). διατίθενται εἰς πιστώσεις, ἵνα καταστοῦν τὰ ναυπηγεία συναγώνιστα. Ωδὲ παρέχονται ἀπὸ τοῦ 1968 διὰ ναυπηγήσεις χαμηλότοκα δάνεια, μὲ μάξιμου ἐπιχορηγήσεως τῶν 2½%, ἐὰν τὸ ἐπιτόκιον εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν εἴναι ὑψηλότερον τοῦ 5%.

Αἱ πιστώσεις θὰ ισχύσουν μέχρι τοῦ 1971, δόποτε τὰ ποσός βαθμιάων θὰ μειούνται. 'Ελπίζουν οἱ 'Ολλανδοί, διὰ τὸ ἀντιμετωπίσουν οὕτως ἀποτελεσματικῶρεν τὸν Ιαπωνικὸν συναγωνισμόν. Αὐτὴ ἡ μείωσις τοῦ ἐπιτοκίου διὰ δανείων ὀκταετοῦς ή δεκαετοῦς ἔξοφλησεως, σημαίνει διαφορὰν τιμῆς (μείωσιν) εἰς τὴν ναυπηγησίν, κατὰ 7 - 8%.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ

Ο Σοβιετικὸς 'Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. Μπακάγιεφ ἐδήλωσε προσφάτως, διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ σοβιετικοῦ στόλου, δὲν σκοπεῖται ἡ ὑπερφαλάγγιος οἰσαδήποτε ἄλλης χώρας, ἀλλ' ὑπαγορεύεται ἐκ τῶν ἐπιτοκικῶν ἀπαιτήσεων τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ρωσίας καὶ τῆς περαιτέρω αὐξήσεως τῶν διεθνῶν σχέσεων.

«Δὲν θέλουμεν, προσέθεσε, νὰ ἔξαρτωμεθα ἀπὸ κανένα. 'Η οἰκονομικὴ μᾶς πρόσδοση πρέπει νὰ είναι ἔξισθασιμὴν διὰ τῆς ὑπάρξεως ὡς ίδιου στόλου. Καὶ διὰ σοβιετικὸς στόλος αὐξάνεται πραγδαῖαν».

Ακολούθως ἐδήλωσεν, διὰ τὴν 'Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους, εύρισκοντο ἐν πλῷ ἢ εἰς ξένους λιμένας 833 σκάφη, ητοι 137 εἰς τὸν Ειρηνικόν, 58 εἰς τὸν Ινδικόν, 282 εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν, 254 εἰς Εὔξεινον, Μεσόγειον καὶ 'Ερυθρὸν

Θάλασσαν, 102 εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἔξω τῶν ἀκτῶν τῆς ἀμερικανικῆς ἥπειρου.

Ο σοβιετικὸς στόλος θὰ σημειώσῃ νέαν αὔξησιν κατὰ τὸ ημισυ τῆς σημερινῆς δυνάμεως του μέχρι τοῦ 1970. 'Αναμένεται δὲ νὰ συνεχισθῇ ἡ αὔξησις κατὰ ἐν ἐκατομμύριον τόνων κατ' ἔτος μετά τὸ 1970, μέχρις ὃ τοῦ ἡ χώρα ἔξασφαλίσῃ ἐπάρκειαν εἰς τὰς θελασσίστας μεταφοράς.

Οσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ρωσικοῦ στόλου εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίστας μεταφοράς, διὰ σοβιετικὸς 'Υπουργὸς εἶπεν, διὰ τὴν χώρα του εὐνοεῖ τὴν συνεργασίαν μετὰ ξένων όργανισμῶν ἐπὶ τὴ δύσηι Ιστότητος καὶ ἀμοιβαίων κερδῶν.

Ο κ. Μπακάγιεφ κατέληξε δηλώσας, διὰ τὸ σοβιετικὸς στόλος χαίρει καλῆς φήμης, ὡς συμβαλλόμενος, ἐπὶ τοῦ ὄποιον δύναται διὰ τὸν οὐρανὸν τῶν ἀξιωματικῶν. Εἰναι διά της θυσιασθοῦν, καὶ τοῦ πληρώματος δὲν θὰ θυσιασθοῦν, καὶ τοῦ στότοτε δρον τῶν ἀξιωματικῶν. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ καταδάλλωμεν προσπαθείας διὰ τὸν ὄρθολογισμού.

Ακολούθως ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ συνδικάτου τῶν ἀξιωματικῶν ἐδήλωσεν διὰ τὸ δρθολογισμὸς δὲν θὰ πραγματοποιηθῇ πάσῃ θυσίᾳ. 'Η ἀσφάλεια καὶ ἡ ἀνάπτασις τοῦ πληρώματος δὲν θὰ θυσιασθοῦν, καὶ τοῦ πτοτελεῖ δρον τῶν ἀξιωματικῶν. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τοὺς ξένωντας νάνεται τὸ στόλον των, διὰ νὰ συντρώγουν μὲ τοὺς ντύτας. Περιορίζεται διὰ τὸ ὄρθιμὸς τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας χωρὶς οἱ παραμενόντες νὰ καλύπτονται πάλιον. Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς παρομοίων μέτρων ὄρθολογισμοῦ δὲν ἔξασφαλίζεται ἡ καλή συνενόησις.

Ομιλῶν ἔξ αλλου ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδήλωσεν διὰ τοῦ στόλου τῆς χώρας μας νὰ ἐπιζήσῃ εἰς τὸν διαφράκτην, ἐδήλωσε προσφάτως διὰ τὸν διευθυντή της έπιτοκίας τῆς έπιτραπέας «Σέβενσκα 'Οστασοντίκοφ κ. Κρίστιαν φὸν Σύντουσ ἐνώπιον 50 περίτου ἐφοπλιστῶν καὶ πλοιάρχων, διαπραγματεύμενος τὸ θέμα εἰς ὄρθολογικὴ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοιοῦ.

«Ἐξ αἰτίας — εἶπε — τῶν ύψηλῶν ἡμερομισθίων τὰ ὅποια καταβάλλομεν εἰς τοὺς ναυτικοὺς μας, είναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον νὰ αὐξήσῃ ἡ παραγγικότης αὐτῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ξένων πληρωμάτων». Ακολούθως κατέδειξεν διὰ τὸ μέλητης, διὰ τὸ κόστος ἐκμετάλλευσεως ἐνὸς συγχρόνου φορτικοῦ γραμμῆς ὑπὸ σουηδικὴν σημαίαν ηύηθη κατὰ 20% κατὰ τὴν περίοδον 1961 -

1965. Τὸ κόστος τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ πλοιοῦ ηύηθη κατὰ 9% κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον καὶ τὸ κόστος ἐπισκευῶν κατὰ 12%, ἀλλὰ τὰ ηύερομίσθια ηύηθησαν κατὰ 32% ἀν καὶ ἐμειώθη κατὰ πλοιον ὁ ἀριθμὸς πληρωμάτος.

«Η ἐκμετάλλευσις ἐνὸς πετρελαιοφόρου τῶν 65.000 τόνων ὑπὸ σουηδικὴν σημαίαν κοστίζει σήμερον ἐπησίως 450.000 κωρών πλέον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ίδιου πλοιού πλέον ίταλικὴν σημαίαν. 'Ινα μῆ, συνεπῶς, ἡ κατάστασις καταστῆ τελείως ἀφόρητος — συνεπέρανεν διὰ τὸ Κ. Συντόσου — είναι ἐπιβεβλημένον νὰ καταδάλλωμεν προσπαθείας διὰ τὸν ὄρθολογισμοῦ».

Ακολούθως ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ συνδικάτου τῶν ἀξιωματικῶν ἐδήλωσεν διὰ τὸ δρθολογισμὸς δὲν θὰ πραγματοποιηθῇ πάσῃ θυσίᾳ. 'Η ἀσφάλεια καὶ ἡ ἀνάπτασις τοῦ πληρώματος δὲν θὰ θυσιασθοῦν, καὶ τοῦ πτοτελεῖ δρον τῶν ἀξιωματικῶν. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ διεβεβάσωμεν διὰ είναι ἀπολύτως ἔσφαλμένη ἡ σκέψη διὰ τὸν ὄρθολογισμοῦ.

Ομιλῶν ἔξ αλλου ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδήλωσεν διὰ τοῦ στόλου τῆς χώρας κατάστηση ἀκριβῶν ἐδὲν δὲν ἐπιτύχωμεν τὸν ὑπὲρ ἔξελθωμεν τοῦ διλήμματος» καὶ διεβεβάσωμεν διὰ είναι ἀπολύτως ἔσφαλμένη ἡ σκέψη διὰ τὸν ὄρθολογισμοῦ. Ακολούθως διὰ τὸ προσθέτεον — προσθέτεον — εἶναι ὑπὲρ τοῦ δρθολογισμοῦ μέχρις διου προσθήμη διῆτος ἀπὸ τὸ μέτρο αὐτά. Δὲν ἀντελήθημεν εἰσέτι διὰ τὸ δρθολογισμὸς είναι ἡ ἔγγυήσις τῆς ἐργασίας. 'Αφ' ἐτέρου δημος καὶ οἱ ἐργοδόται πρέπει νὰ δοθοῦν μισθολογικαὶ ἀπόζημιώσεις διὰ τὸ ληφθέντα μέτρα ὄρθολογισμοῦ.

ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

«Πρέπει νὰ ἀπαιτήσωμεν περισσότερα ἀπὸ τὸν Σουηδὸν ναυτικὸν, ἐὰν θέλωμεν διὰ τὸν δρθολογισμὸς δὲν θὰ πραγματοποιηθῇ πάσῃ θυσίᾳ. 'Η ἀσφάλεια καὶ ἡ ἀνάπτασις τοῦ πληρώματος δὲν θὰ θυσιασθοῦν, καὶ τοῦ πτοτελεῖ δρον τῶν ἀξιωματικῶν. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ διεβεβάσωμεν διὰ είναι ἀπολύτως ἔσφαλμένη ἡ σκέψη διὰ τὸν ὄρθολογισμοῦ.

Ακολούθως κατέδειξεν διὰ τὸ μέλητης, διὰ τὸ κόστος ἐκμετάλλευσεως ἐνὸς συγχρόνου φορτικοῦ γραμμῆς ὑπὸ σουηδικὴν σημαίαν ηύηθη κατὰ 20% κατὰ τὴν περίοδον 1961 -

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ULYSSES INDEPENDENT LINE



ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθὼς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ελλάδος

BRAZILIAN - ARGENTINIAN

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

Πράκτορες ἐν Λονδίνῳ : N. & J. VLASSOPULOS LTD.

Πράκτορες ἐν Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς
Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

Προσεχής ἄφιξις Πειραιᾶ πλοίου - ψυγείου M)S «ULYSSES REEFER»

τὴν 13 Μαρτίου. Προσεχής ἀναχώρησις 19 Μαρτίου

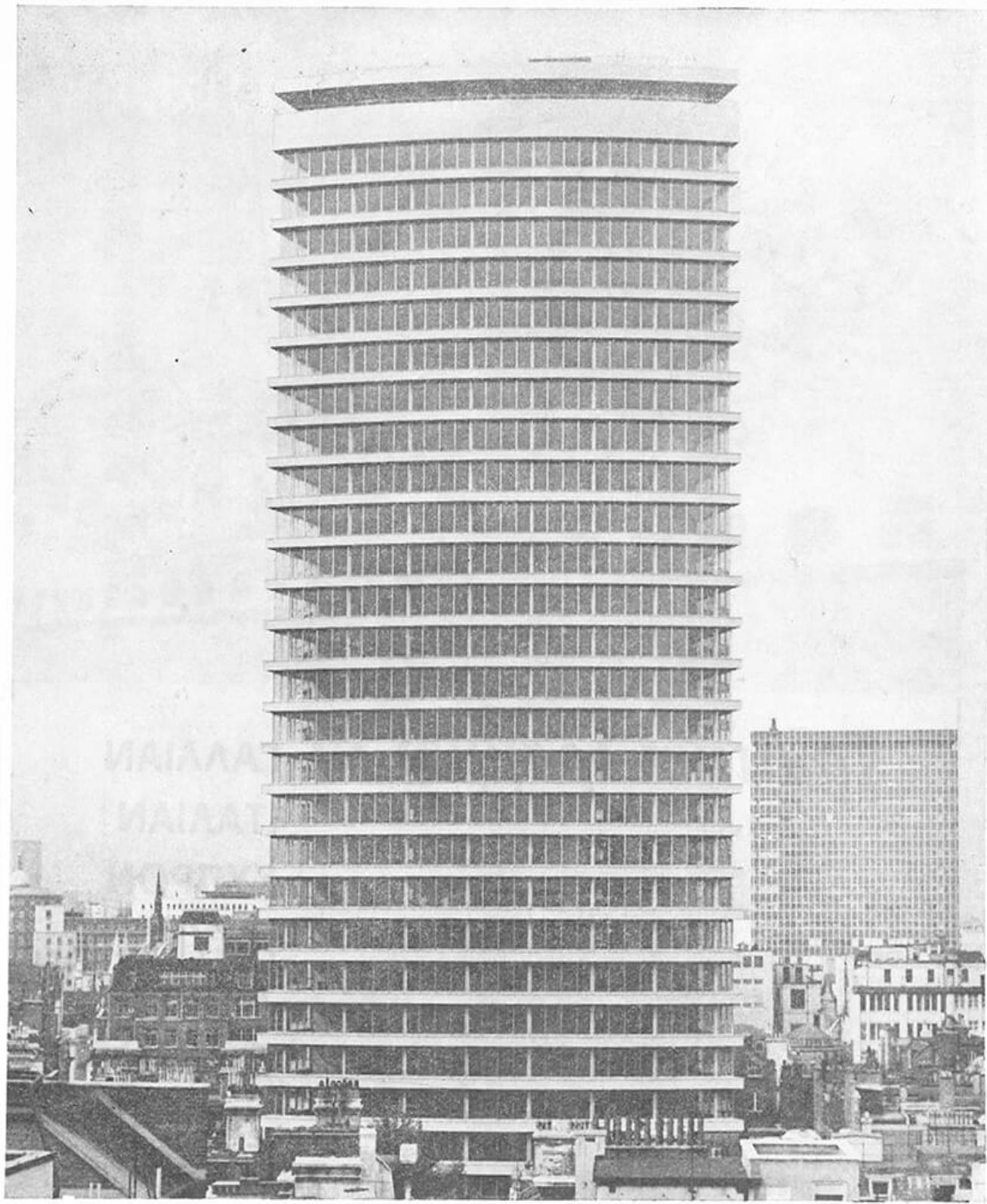
Δεχόμενον ἐπιβάτας, γενικὰ φορτία ως καὶ φρούτα

Προσεχής ἄφιξις πλοίου - ψυγείου «ULYSSES ISLAND» 30 Μαρτίου

Δεχόμενον ἀναχώρησις 4 'Απριλίου

Δεχόμενον ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ξηρὰ καὶ νωπὰ

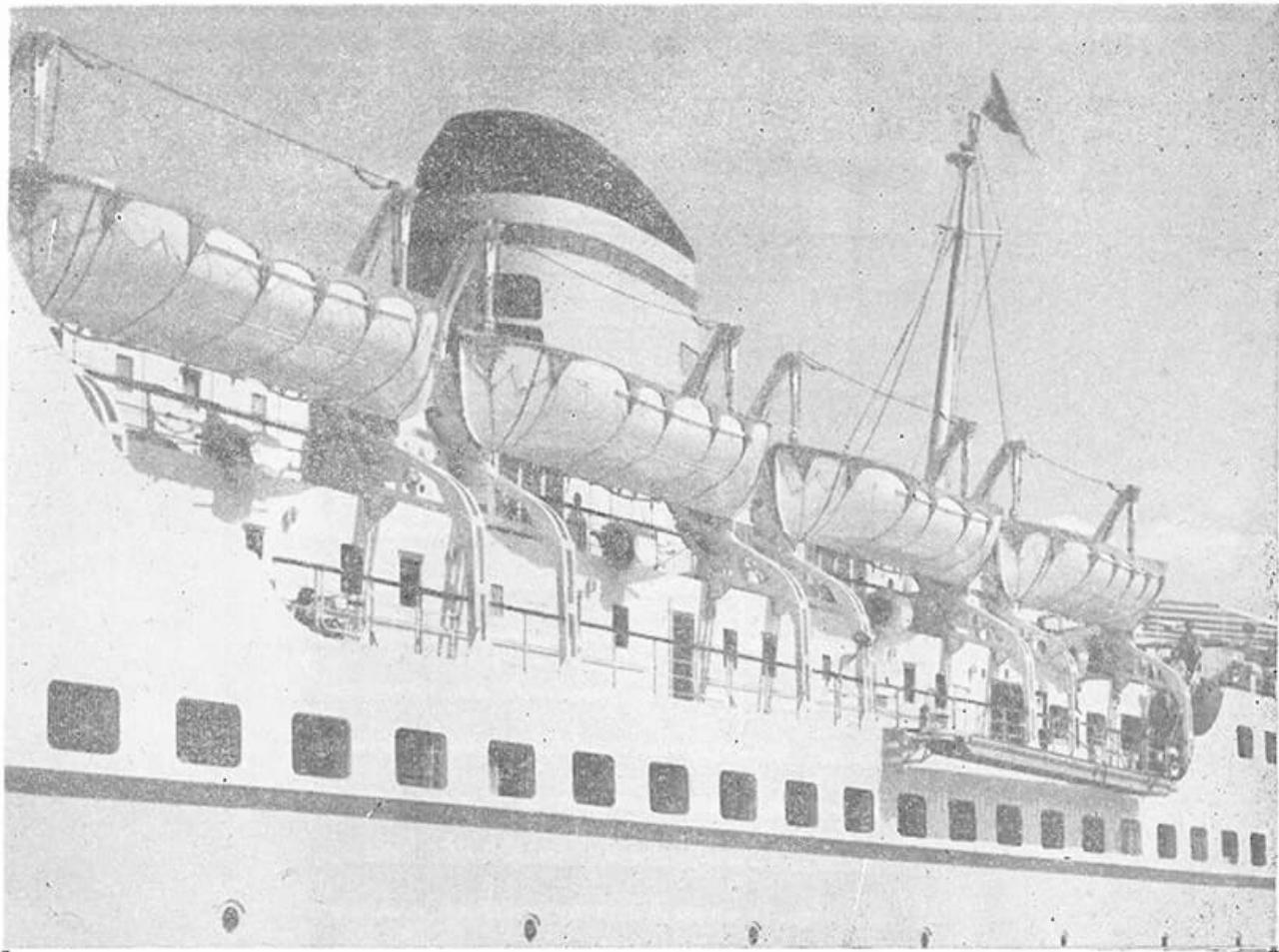
'Αμφότερα Ταχύτητος 16/17 μιλίων



is moving with the times

National Provincial Bank Limited: New Head Office—Drapers Gardens, EC2

Head Office: 15 Bishopsgate, London EC2
Principal Overseas Branch: 1 Princes St. EC2
Representative in New York: Mr. R. F. Gray,
Room 1000, 44 Wall Street, New York, NY10005
Enquiries will be welcomed.



Taipuaí Grauiaí ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ
ΙΤΑΛΙΑΝ
ΚΥΠΡΟΝ
ΑΙΓΥΠΤΟΝ
ΛΙΒΑΝΟΝ
ΙΣΡΑΗΛ

Α/π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Δ/π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Α/π ΙΣΘΜΙΑ
Α/π ΚΥΝΘΙΑ • ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ Δ/π ΕΓΝΑΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΜΕΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ," — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διεύθυντής Τυπογραφίου: Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον

'Ιδιοκτητοί τυπογραφικοί έγκασταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιές

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Την 8ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «Αρμόνικ», τόνων γκρός 57.000, τοῦ ἑταιρικού συγκροτήματος τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαζαρού.

—Τὸ καθελκυσθὲν τὴν 8ην 'Ιανουαρίου, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προτογόνων τεῦχος μᾶς, πετρελαιοφόρον τῶν 54.000 τόν. γκρός ἀπὸ τὰς ἔσχαρας τῶν ναυπηγείων τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διὰ λ)σμὸν τοῦ Οίκου Υἱών Π. Γουλαπρή, ὀνομάσθη «Φιντέλιο».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ρέμπραντ», μὲ μηχανάς ἀεριοστροβίλους τοῦ 1960, μὲ τὴν ἐπιθεώρησὶν του ἰσχύουσαν, τόν. 13.500 μὲ κλειστὸν τὸ σέλτεο - υτέκ., ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Α. Εὐλᾶ, Μιχ. Περατικοῦ, 'Αγγελικούση καὶ Εύθυμιού ἀντὶ 290.000 λιρῶν 'Αγγλίας.

Τὸ ἀγγλικὸν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Cortona», 8.288 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἡγοράσθεν παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθὲν εἰς Λονδίνον ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομάσθεν «Κάρος».

—Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Stolt Atlantic», 8.048 τόνων γκρός, 12.271 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

—Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Hopeville», 5.312 τόν. γκρός, 8.800 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τοῦ Λωνδίνου ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 95.000 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Jade», 946 τόν. γκρός, 1.350 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

—Τὸ ἀλληνικὸν φορτηγὸν «Μπρούκφιλντ», 3.971 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἐπωλήθη εἰς ἔτερα ἀλληνικὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 65.000 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Άδριας», 763 τόν. γκρός, 1.225 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. 'Α)φούς Μαστραδρέας καὶ λοιποὺς εἰς τὸν κ. Ν. Παντεζή καὶ μετωνομάσθη «Μιχάλης».

—Τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Péla-gos», 13.177 τόνων γκρός, 20.174 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων εἰς τιμὴν κάπιτος ἀνωτέρων τῶν 400 χιλιάδων λιρῶν. 'Η πώλησις περιλαμβάνει καὶ ὑπόλοιπον τάιμ τσάρτερ εἰς τὴν Σὲλλ μέχρι τοῦ 1972 εἰς τὴν τιμὴν τῶν 18/41^½ κατὰ τὸν d.w.

ΤΟ "ΘΩΜΑΣ ΠΑΠΠΑΣ,,

Δὲν ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Θωμᾶς Πάππας» εἰς ξένους, ἐνῷ εὑρίσκετο εἰς τὸν λιμένα τῆς Πόλεως μὲ ζημιὰς ἐκ πυρκαϊᾶς, πρὸς μετασκευὴν του εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου. 'Ηγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Γ. Τσακαλῶτον καὶ μετωνομάσθη «Πρεβέζες». Θὰ ρυμουλκήθη εἰς Γκοταβέρκεν, καὶ ἐκεῖ θὰ μετασκευασθῇ. 'Απὸ τὰ οὐτά, ὄλλως τε, ναυπηγεία κατεσκευάσθη.

τῳ θι πλοῖα:

1. «Όντιν», 5.960 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν Καρίμπιαν 'Ατλαντικό Κάργκο τοῦ Παναμᾶ καὶ
2. «Ορφεὺς», 5.972 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν Σάντα Ρόζα τοῦ Παναμᾶ.

Διεγράφησαν ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Ναυτίλος» 2.492 τόν. γκρός τοῦ 1921, τὸ ὅποιον εύρισκετο εἰς Τζέδδαν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1965 ἐγκαταλειφθὲν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς. Τὸ φορτηγὸν «Πισθέας», 7.176 τόν. γκρός τοῦ 1943 τὸ ὅποιον προσήραξεν εἰς Ρόδον ἐγκαταλειφθὲν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ τὸ μότορσιπ «Μαρία», 211 τόν. γκρός τοῦ 1945 διοισθὲν τὸν 'Ιανουαρίου τοῦ 1964 εἰς τὸ Εύδοκον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Lismoria», 8.323 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945 παραληφθὲν ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Νέον».

—Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Άριέττο», 8.462 τόν. γκρός τοῦ 1943, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του διετήρησε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Ropeye».

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Sapele Palm», 5.185 τόν. γκρός τοῦ 1953 παραληφθὲν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Καπετῶν Γιώργης».

—Ἐπίσης, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Port Jackson» 9.827 τόν. γκρός τοῦ 1937, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Πληγέστον».

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Juno», 969 τ. γκρός τοῦ 1949, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Εναρξίς».

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν κόστερ «Bueklaw» 680 τόν. γκρός τοῦ 1943, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Χριστίνα».

—Τὸ ἔλληνικὸν δεξαμενόπλοιον «Ιθάκη», 11.289 τόν. γκρός τοῦ 1952, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του ὑψωσε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Millspiritis».

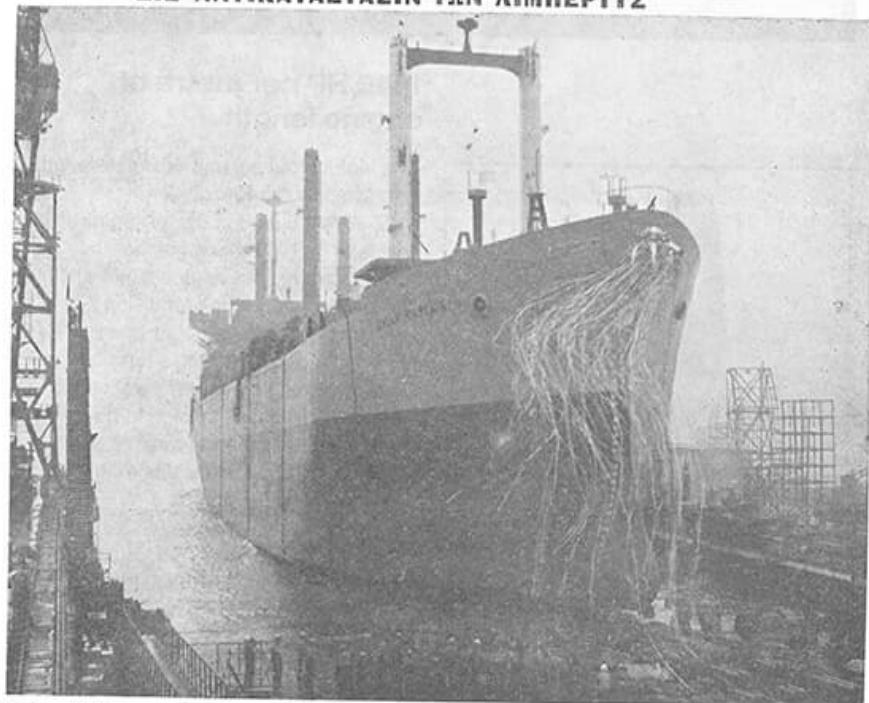
—Τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Pela-

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ φορτηγὸν «Γουέστκο Πάναμα», 5.170 τόνων γκρός τοῦ 1951, μετωνομάσθη «Παναγία».

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ

Διεγράφησαν ἐκ τῶν καταλόγων τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, προκειμένου νὰ ὑψώσουν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, τὰ κά-

ΕΙΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Ἐνῷ καθειλκύεται τὴν 10ην Φεβρουαρίου τὸ πρῶτον «φρήντομ» ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ Τόκιο, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου I. K. Καρρά. 'Ωνομάσθη «Χίαν Κάπταιν». Δέκα τρία τοιαῦτα ἔχουν παραγγελθῆ διὰ λογαριασμὸν τῶν αὐτῶν πλοιοκτητῶν. Χωρητικότης 13.600 τόν. d.w. Μηχαναὶ δῆζελ Πήλαστικ 5130 HP. Ταχύτης 13,5 μ.

gos», 13.177 τόν. γκρός τού 1959, παραληφθέν ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Παρασκευή Λεμούν».

—Τό σουηδικόν φορτηγόν «Krageholm», 3.886 τόν. γκρός τού 1943, παραληφθέν ύψωσε τήν Κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Λαζίλαψ».

—Τό πωληθέν εις λιβανικά συμφέροντα φορτηγόν «Ελληρ», 5.215 τόν. γκρός τού 1939, παραληφθέν ύψωσε τήν λιβανικήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Fecondo».

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό Υπουργείον Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις διά τήν έγγραφήν εις τό έλληνικόν ιηλόδιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Παρασκευή Λαμπού» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Pélagos»), 13.177 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1959 άνήκον εις τήν έταιριαν «Τζεροντίνα» (άντιπρόσωπος Μεσογειακοί Ναυτιλιακοί Επιχειρήσεις).

2. «Τζένεραλ Κολοκοτρώνης», δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Vestvård») νεοαγορασθέν, 11.916 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1955, άνήκον εις τὸν κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνην.

3. «Χίαν Κάπταν» φορτηγόν (ναυ-

πηγούμενον εις Ιαπωνίαν) 8.900 τ. γκρός, άνήκον εις τήν έταιριαν «Φρήντομ» τού κ. I. K. Καρρά.

4. «Οινούσια» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Hopeville») νεοαγορασθέν, 5.312 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1942, άνήκον εις τήν έταιριαν «Άργυρός» (άντιπρόσωπος έταιριας «Μάλεμος»).

5. «Κέντη» φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Sydney Star») νεοαγορασθέν, 11.219 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1936, άνήκον εις τήν έταιριαν «Εμπασάντα» (άντιπρόσωπος Τρίτων) Ήνωμένα Ναυτικά Πρακτορεία).

6. «Ναϊάς Κ.» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Fernse») νεοαγορασθέν, 5.326 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1950, άνήκον εις τήν έταιριαν «Λούσκατ» (άντιπρόσωπος κ. Γ. Σακαλής).

7. «Κέιπ Νερίτα» φορτηγόν (πρώην άλλανδικόν «Colytte») νεοαγορασθέν, 9.075 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1957, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σαρόντισι» (άντιπρόσωπος κ. Νίκ. Σκαρδέλης).

8. «Τέα» φορτηγόν (πρώην νορβηγικόν «Lisholt»), νεοαγορασθέν, 5.610 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1949, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σαντιλάνα» (άντιπρόσωπος κ. Συμεών Παπαδόπουλος).

9. «Μπράιτ Στάρ» φορτηγόν (πρώην

λιβεριανὸν «Τζάν Λύμπε ΗΙΙ»), 6.697 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1939, άνήκον εις τήν έταιριαν «Πλέτκο» (άντιπρόσωπος κ. Π. Παραδομενάκης).

10. «Άριέττα» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικόν «Soya - Andrea»), νεοαγορασθέν, 25.911 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1962, άνήκον εις τήν έταιριαν «Ρίο Αμαρέλλος» (άντιπρόσωπος Ναυτιλιακόν Πρακτορείον «Κρόνος»).

ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΔΙΝΟΥ

Τὸν παρελθόντα μῆνα Ιανουάριον ἐνηλογήθησαν εις τό Προξενικόν Λιμεναρχείον Λοδίνου τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα σκάφη:

1. «Κωσταφλώρα» (πρώην άλλανδικόν «Leto»), 5.884 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1953, άνήκον εις τήν έταιριαν «Λεντούμας».

2. «Εναρξίς» φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Eunoia»), 969 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1949, άνήκον εις τοὺς κ. κ. Ν. Λεονταρά, Π. Καλίκην και I. Παππάν.

3. «Παρασκευή Λαμπού» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Pelagos»), 13.177 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1959 άνήκον εις τήν έταιριαν «Τζεροντίνα».

4. «Λαζίλαψ» φορτηγόν (πρώην σουηδικόν «Krageholm»), 3.887 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943 άνήκον εις τήν έταιριαν «Λόμπος».

Ἐπίσης παρά τοῦ ίδιου Προξενικού Λιμεναρχείου ἔχορηγήθησαν κατά τὸν μῆνα Ιανουάριον προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι σκάφη:

1. «Τινταχόλη» φορτηγόν (πρώην σουηδικόν ύπό τὸ αὐτό δύναμα), 4.313 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνήκον εις τήν έταιριαν «Θαλής» (κ. κ. Αφοί Ταφλαμπά).

2. «Λατώ», φορτηγόν (πρώην «Tryonia»), 481 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1949, άνήκον εις τὸν κ. Γεωργίου Μαύρον.

3. «Σάντρα Ν.», φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «City of London»), 8.434 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σόμβουλα» (κ. Σταύ. Μπαχάζα).

4. «Χριστόφορος ΙΙ», φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Hesslegate»), 586 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, άνήκον εις τὸν κ. N. Καθαδάνην.

5. «Δικορόνια», φορτηγόν (πρώην λιβεριανὸν ύπό τὸ αὐτό δύναμα), 7.289 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μπάχια Σαδίνας» (κ. κ. Αφοί Γουλανδρή - Λονδίνου).

6. «Σάντζα Π.», φορτηγόν (πρώην λιβεριανὸν ύπό τὸ αὐτό δύναμα), 5.134 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1940 άνήκον εις τήν έταιριαν «Πρόδρομος».

7. «Νίκος Σ.», φορτηγόν (πρώην λιβεριανὸν ύπό τὸ αὐτό δύναμα), 7.180 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1944 άνήκον εις τήν έταιριαν «Τρικοντινέντα».

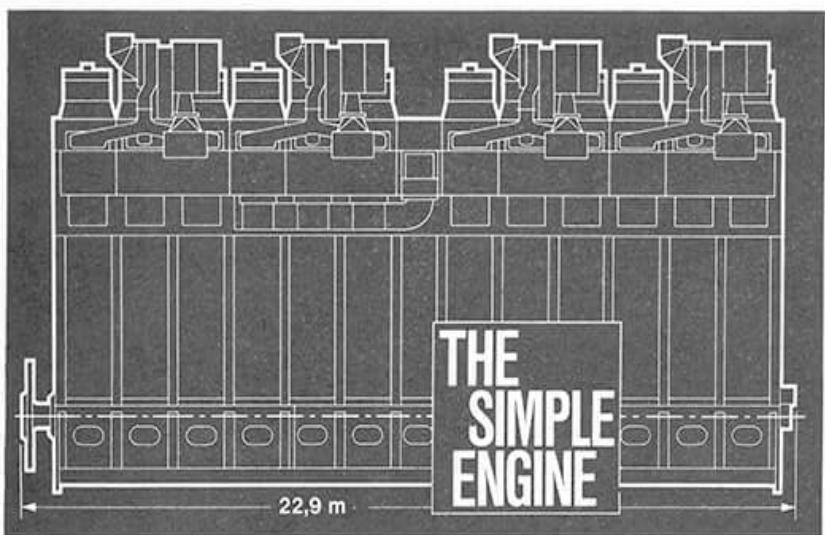
8. «Μαριγώ Φ.», φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Persian Roxana»), 5.842 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1953, άνήκον εις τήν έταιριαν «Ροδόσια».

9. «Κέντη», φορτηγόν (πρώην αγγλικόν «Sydney Star»), 11.219 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1936, άνήκον εις τήν έταιριαν «Εμπασάντα».

Ἐπίσης παρά τοῦ Προξενικού Λιμεναρχείου Αμέρεσης ἔχορηγήθησαν προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι σκάφη:

1. «Ζαχαρίας Ζ.», φορτηγόν (πρώην δελγικόν «Marguerites»), 1.837 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνήκον εις τοὺς κ. κ. Αδελφούς Ζαχάρη, Μ. Βασιλῆα και Σία.

2. «Δαναός», φορτηγόν (πρώην σουηδικόν «Canadie»), 4.565 τόν. γκρός και ναυ-



1440 HP per metre of engine length

This high output per unit of engine length is reached by the 12-cylinder K12Z 93/170 E marine Diesel engine developing 2750 HP per cylinder at 115 rev/min. This engine meets all the demands made on the propulsion plant of a modern sea-going vessel in regard to high output with short installation length and low weight. This standard is achieved by high turbo-charging in combination with the M.A.N. loop-scavenging system, ensuring a simple engine design, low weight and unsurpassed simplicity of maintenance and operation. Another increase in power up to 1800 HP/m (10-cylinder model) is under development.



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT AUGSBURG WORKS

Representatives in Greece : TANTEX, Iera Odos 61, Athens 301

πηγήσεως 1939, άνηκον είς τὴν ἑταιρίαν «Δαναός» (κ. Γ. Πρασινάκης, δικηγόρος).

Τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον τῆς Γενούς ἔχορήγητε προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα, διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Κασσάνδρα Ρετάλη», 469 τόν. γκρός (πρώτην Ιταλικὸν «Ἀλεσάνδρα»).

ΥΨΩΣΑΝ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ

1. Τὸ ὑπὸ σημαίαν Γιβραλτάρ φορτηγὸν «Εύγενία», 2.523 τόνων γκρός τοῦ 1946.

2. Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγὸν «Ἀρετή», 7.176 τόνων γκρός τοῦ 1942.

3. Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγὸν «Βασιλίκη», 7.192 τόνων γκρός τοῦ 1944.

ΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΟΡ. ΒΙΕΤΝΑΜ

Εἰς τὸν τελευταῖον ἀνακοινωθέντα μαύρον πίνακα τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὰ πλοῖα τὰ μετέχοντα εἰς τὰς πρὸς τὸ Β. Βιετνάμ μεταφοράς, ἀναφέρονται καὶ τέσσαρα Κυπριακὰ (ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας) καὶ δύο ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν. Τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας οὐδὲν ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τῶν ταξιδίων των ἀνεκόνωσεν. 'Ο πίνακας τὰ κατονομάζει. 'Εκινθήθη ὁ Νόμος;

ΑΙ ΜΟΝΙΜΟΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ

'Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Καλόγρωμος ἀνεκοίνωσεν, διὰ 120 σκάφη ἔχουν καταβάλλει χρηματικάς προκαταβολὰς προκειμένου νὰ χρησιμοποιήσουν, κατὰ σειρὰν προτεραιότητος, τὰς δύο ιμονίμους δεξαμενάς.

Τὰ ἀνωτέρω περιλαμβάνονται εἰς ἔγγραφον ἀπόσταλέν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Δημοσίων "Ἐργων, τὸ ὅποιον καλεῖται νὰ ρυθμίσῃ τὴν διαφοράν, κατόπιν τοῦ ἔγγραφου τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων πρὸς τὸ Ο. Λ.Π. διὰ τοῦ ὅποιού ζητεῖται δημος, συμφώνως πρὸς σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Υ.Ε.Ν., αἱ δεξαμεναὶ δίδωνται κατ' ἀπόλυτον προτεραιότητα εἰς τὰ ἐπιθετικὰ πλοῖα.

'Ο κ. Καλόγρωμος τονίζει, διὰ τῆς δημιουργουμένης ἀνωμαλίας, θὰ διατυπωθῶν εὐλογοὶ διαμαρτυρίαι καὶ θὰ δυσφημηθῇ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΡΟΣ KOYBAN

Ἐπρόκειτο νὰ ἐκδικασθῇ χθὲς εἰς τὸ μονομέλες Πλημμελειοδίκειον Πειραιῶς ἢ ἡ πόθεσις τῆς προσεγγίσεως ἐνὸς σκάφους τοῦ κ. Ἀχ. Φραγκίστα εἰς Κούβαν. Τελικῶς ἡ δίκη ἀνεβλήθη ἐπ' ἀριστον, διότι ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ἑταιρίας «Φράνκο», ἡτο μόνιμος κάτοικος Ἀμερικῆς.

Πληροφορούμεθα, πάντως, διὰ ὁ Εἰσαγγελεὺς θὰ ζητήσῃ τὴν ἐμφάνισιν τῶν κατηγορουμένων εἰς τὸ δικαστήριον ἐντὸς 6 ἡμερῶν.

ΔΙΑ ΤΟ "ΦΡΗΝΤΟΜ,, 19

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασίν του ἡ σχολήθη καὶ με τὸ δέμα τοῦ καθορισμοῦ συνθέσεως τοῦ πρώτου νηολογηθέντος σκάφους τύπου «Φρήντομ».

Διὰ τὸ ἐν λόγῳ αὐτοματοποιημένον σκάφος, ἔζητήθη πλήρωμα ἐκ 19 ἀνδρῶν. Τὸ Σ.Ε.Ν. ἐνέκρινε πλήρωμα ἐξ 20 ἀνδρῶν, διαφωνούντος τοῦ κ. Χατζηθεοδώρου τῆς Π.Ν.Ο.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς ἔξετασεις τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου αἱ τάξεως ἐπέτυχον κατ' ἀλφαριθμητικὸν σειράν οἱ κάτωθι:

'Αλεξίου 'Ιω., 'Ανδρέου Νικ., 'Αντζουλᾶτος 'Αλ., 'Απέργου Νικ., 'Αποστολάτος Σπ., 'Αρβανιτάκης Γεώργ., 'Βαγγελάτος Εὐάγγ., 'Βαρκάς Γ., 'Βαρθολομαίος 'Ιω., 'Βελέας Κ., 'Βασιλειάδης 'Απ., 'Βενετσάνος Γ., 'Βρεττάκος Παν., 'Βιντιάδης Μην., 'Γεωργαντῆς Κων., 'Γιανάκης Διαμ., 'Γκιούλης 'Αρ., 'Δουρῆς Χ., 'Διαμαντάρας 'Ιω., 'Καλαμαράς 'Ελ., 'Καλαγκίδης Στ., 'Κατακός Παν., 'Καρλής Δημ., 'Καρούκης Ι., 'Κατσαρός Ι., 'Κλαουδάτος 'Αλ., 'Κτιστάκης Νικ., 'Κυρτάτας Νικ., 'Κωνσταντινίδης Κων., 'Κωστόπουλος 'Οδ., 'Λατσκαδῆς Πολ., 'Μαρινάκης Δημ., 'Μανουσάκης Νικ., 'Μαρίνος 'Αντ., 'Μαριογάγκος Γ., 'Μικελλίδης Γ., 'Μικρέλης 'Ανδρ., 'Νιαμονιτάκης Μαρ., 'Νικολάου Γεώργ., 'Νικολαΐδης Γεώργ., 'Νικολούτσος Κων., 'Ντάμπος 'Ιω., 'Εραδάκης 'Ηλ., 'Πανάγος 'Ιω., 'Πασύρης Στ., 'Πασαλής Δημ., 'Πετίνης Γεώργ., 'Ιάντζαρης Νικ., 'Ρούσσος Ι., 'Σαμιανᾶς 'Ανδρ., 'Σκανδάλης 'Ελ., 'Σκιαδάρεσης Γερ., 'Σπανέλης Ζαφ., 'Σκόρδας Κ., 'Σωτήρχος Παν., 'Στουράκης 'Ιπ., 'Σμυρνιού-

δης Νικ., 'Τέλης 'Αντ., 'Τετράδης Γ., 'Τόφαλος Παν., 'Τουτουζῆς Στ., 'Τσιταράκης Θεοδ., 'Φάλαγγας Νικ., 'Φράγκος 'Ηλ., 'Φυκάρης Γεώργ., 'Χαλκιάς Μιχ., 'Χαραλαμπίδης Δημ. Χρυσοστομίδης Στέφανος.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ παρελθόν 150ήμερον ἔχοργηθησαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

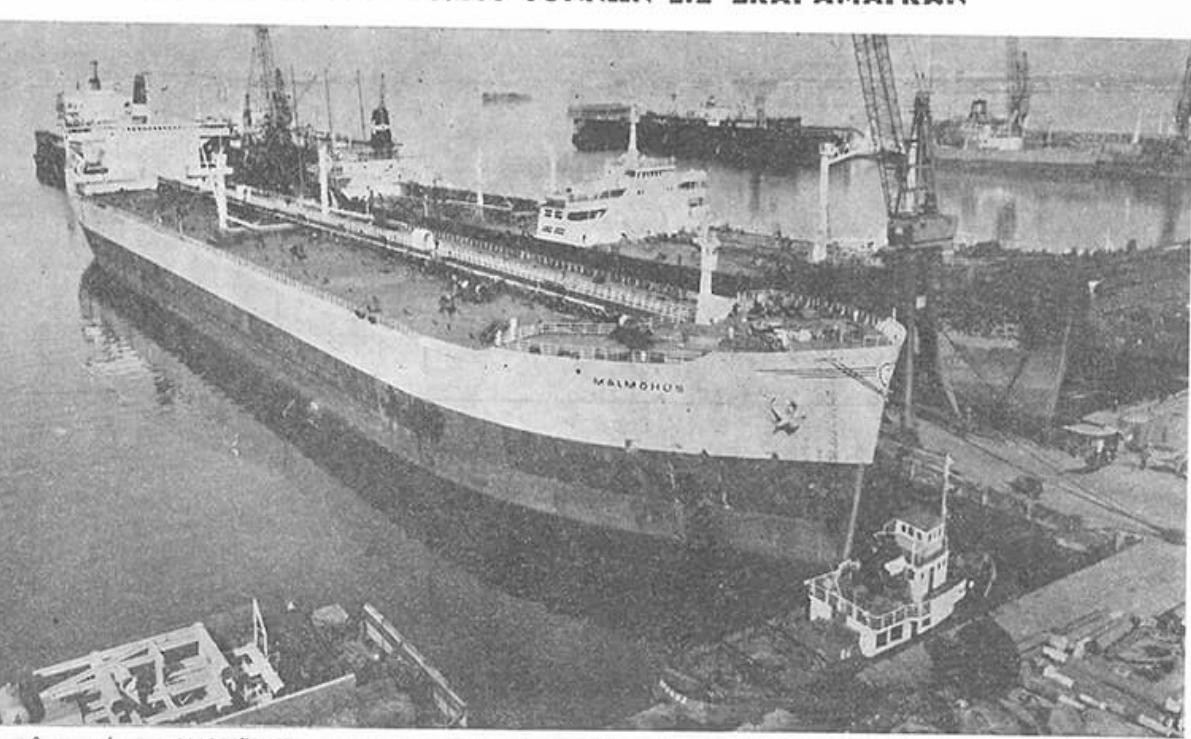
Εἰς τὸν πλοιαρχὸν: Βασ. Λιγνόν, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 2.310.

Εἰς τὸν μηχανικὸν: Στ. Καρράν, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.986, Θρασ. Κανάρην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 2.114, 'Ιω. Τατσιγίον, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 4.343, Δημ. Γιαννάτον, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, δραχμαὶ 1.618.

Εἰς τὸν ασυρματιστὴν Μάρκον Γλύκων, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 3.035.

Εἰς τοιά κατώτερα πληρώματα: Ι-σίδης Συμιαδάκην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.186, Χρυσήν, χήραν μητέρα 'Ιω. Παπιδία, ναυπόπαιδος, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.000, Γεώργ. Βρανάν, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.647, Χριστίναν, χήραν Παν. Μπάνου, ναυτεργάτον, μὲν ὑπηρεσίαν 12 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 32.184, Γεώργιον Σιδέρηην, ὄλιεα, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Κων. Σιδεράκην, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.648, Εύστρ. Καλιμάνην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 1.011, Κων. Σάμιον, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 1.973, Διαμ. Κατσούλιαν, ναύκληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.433, 'Ιω. Χελιώτην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.447, Δημ. Τσαγγάρην, ναυτεργάτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μάρκον Πονηρόν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 19

ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ 93.200 ΤΟΝΝΩΝ ΕΙΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ



Τὸ σουηδικὸν σούπερ - τάνκερ «MALMÖHUS» 93.200 τόν. d.w., μήκους 260 μέτρων καὶ πλάτους 39, ναυπηγήσεως 1965, ἀναπτύσσοντας ταχύτητα 17 μιλίων, ἐπισκευαζόμενον εἰς τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά. Είναι τὸ μεγαλύτερον μέχρι σήμερον πλοῖον, τὸ ὅποιον προσσηγγίσεις εἰς τὸν Σκαραμαγκάν δι' ἐπισκευάς.

Η Π.Ν.Ο. ΔΙΑ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΑΟΪΚΟΝ

ΕΙΣΗΓΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. κ. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ

άκτοπλοικών συγκοινωνιών καὶ οὐχὶ μόνον τὸ
οίκουνομικὸν κέρδος τοῦ ἐπιχειρηματίου.

Έφ' δύον ἀντιμετωπισθή τό ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα μὲ τὴν ὠργανωμένην καὶ προγραμματισμένην αὐτῆς μορφήν του, τότε θὰ πρέπει να καταβληθῇ προσπάθεια, ὅπως τὰ χρησιμοποιηθῆσόν είναι σκόφη εἰναι ἔκσυγχρονισμένα καὶ ἀξιοποιών διας τὰς συγχρόνους τεχνολογικάς καὶ ναυπιλοϊκάς προσόδους εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ὡστε νά ἀποκατασταθῆ καὶ ἡ ἐμποτισμού τοῦ κοινού καθ' δύον ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν, ἡ ὅποια τόσον ἐκλονίσθη μετὰ τὸ τραγικὸν ναυάγιον τοῦ δόχηματαγωγοῦ «Ηράκλειον».

Ούχι μικροτέρας σημασίας είναι ή δικαία μεταχειρίσις και ή κατάρτισις τοῦ προσωπικοῦ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, μὲ κατάλληλον ἐκπαίδευσιν, τόσον διὰ τὴν χρήσιν τῶν νέων συγχρονισμένων μέσων, ὅσον και διὰ τὴν ἐπάν τοῦ πλοίου ὀργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν, κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κοινοῦ.

Έξ αλλού, θα πρέπει αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων τοῦ Υ.Ε.Ν., νὰ παρακολουθῶν συστηματικῶς καὶ νὰ ἐλέγχουν τὴν κατάστασιν ἐπὶ τὰ πλοῖα ωντὸς αὐτοπρόητος, διὰ νὰ προλαμβάνωνται δυσμενεῖς ἔρεδλεῖς καὶ ἐπιπλέοντες.

Διὰ τὴν Πανελλήνιον
Ναυτικήν 'Ομοσπονδίαν
'Ο Γεν. Γραμματεὺς
Κ. ΧΑΤΖΗΦΕΩΔΟΡΟΥ

«ΝΙΚΟΣ Σ.», λιθερισμόν, τόνων γκρός 7.
250 (ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν άπό 11.
2.1967).

Κατόπιν τών ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύναολον τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν ἀληγονῶν συμφερόντων πλαισίων, τῶν ὅποιων τὰ πηλῷα ματα εἶναι ἡ σφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., ἀνένευται εἰς 955 τόννων γκάρδ 11,932,393.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΝΩΣΕΙΝ ΠΑΟΙΑΡΧΩΝ

Από τὸν κ. Κ. Α. Τσάκον, πλοίαρχον Ε.
Ν., ἐλάβομεν καὶ δημοσιεύμεν τὰ κάτωθι:

ΠΟΥ ΗΣΑΝ;

Είναι γνωστάι εἰς δόλους αἱ δυσχέρειαι καὶ τὰ διάφορα ζωτικῆς φύσεως ἐκάποτε ἀναφύμενα πρωδήματα, εἴτε εἰς συλλόγους εἴτε εἰς ἑνώσεις, τὰ ὅποια δημως δύνανται νὰ ἀντιμετωπισθῶν μὲ τὴν λογικήν, τὴν ἡρεμίαν καὶ κυρίως μὲ τὴν ἀποχήν ἐκ τῆς πολιτικῆς.

Αὐτὴν προκαλεῖ τὸ γεγονός τῆς διασπορᾶς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. εἰς διαφόρους νεοϊδρυθέντας συλλόγους, ως ἐπίσης καὶ ἡ μανιώδης καταφορά τόσων τῶν συλλόγων ὅσον καὶ τῶν διαφόρων ἀξιωματικῶν μεμονωμένων, ἐναντίον τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Πλοϊάρχων.

λιτήκης.
Λύπην προκαλεῖ τὸ γεγονός τῆς διασπορᾶς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. εἰς διαφόρους νεαίδρυμένας συλλόγους, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ μανιώδης καταφωρὰ τόσον τῶν συλλόγων ὅσον και τῶν διαφόρων ἀξιωματικῶν μεμονωμένων, ἐναντίον τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Πλοϊάρχων.

Ούδεις ἀμφιβόλει, δτι ἐν συμβούλιον διοικοῦν ἐπί μιαν 22ετίαν μίαν "Εἴνωσιν δὲν έχει φθαρῆ. Πουθ εύρισκονται δώμας οἱ ικανώτεροι συνικολοπίσται; Διατί δὲν κάμουν κάτι καλὸν διὰ τὴν μας, νὰ ἔμφανισθον στάς ἐλλογάς, νὰ τοὺς χειροκροτήσουμε καὶ νὰ τοὺς ψηφίσουμε; Γιατὶ δημιούν περὶ συνδικαλισμοῦ δταν οι περισσότεροι εἰναι συνδικαλιστικῶν ἀνόργανων; Πώς κατασκρίνουν τὴν "Εἴνωσιν, ἐνώ δὲν γνωρίζουν ςτε πού στεγάζεται; Και τὸ κυριώτερον; Πώς καταφέρονται εἰς συζητήσεις ἐπιπέδου... καφενείων κ.λ.π., ἐναντίον τοῦ Προέδρου της — ἐνώ δὲν ἔχουν τὸ θάρρος νὰ ἔγγραφούν κανεὶς μάτην;

Ποίος παρουσιάσθη εἰς ἔστω μίαν μόνον συνέλευσιν τῆς διοικήσεως, ώστε νὰ ἐκφράσῃ ἐπίσημως τὰς ἀπόψεις καὶ τὰ παράπονά του;

Λυπτρόδων είναι διά νέους ἀξιώματικούς — μὲ εὑρεῖσαν μόρφωσιν καὶ ἀντίληψιν — νὰ παρασύρωνται ἀπὸ τοὺς διαφόρους ΙΝΣΤΡΟΥΧΤΟΡΑΣ τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., εἰς συνθήματα ἐναντίου τῆς Ἐνώσεως των. Οἱ κύριοι ποὺ φωνάζουν τώρα διὰ τὴν "Ἐωσιν Πλοιάρχων καὶ τὸν Προδεδόν της, ποὺ ἡσαν ἐπὶ 22 ἔτη;

Έντυπωσιν κακεί ό από της 16ης Φεβρουαρίου 1964 και έντευθεν φανατισμός των έναντιον του κ. ΜΕΛΕΤΗ και ή χρησιμοποίησις σαλπισμάτων περὶ Δημοκρατίας κ.λ.π.

CABLES: "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

BOX 475
PHONES 65.181
23.002
A/H 88.8465

AMEROID PRODUCTS

Διατί συγχέουν έπαγγελμα - πολιτική;
 "Εληνικές άξιωματικοί καταστρώματος,
 "Ας ένωθούμε δόλοι ύπό τὴν σημαίαν τῆς
 Ἐνωσεως Πλοιάρχων.
 "Ας έργασθούμε δόλοι μὲ συνείδησιν διὰ
 τὴν τάξιν μας.
 "Η 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εἰς ἐ-
 μᾶς δασίζει τὴν πρόσδον καὶ ἀνάπτυξιν τῆς.
 Αἱ Διοικήσεις παρέρχονται. 'Η 'Ενωσις
 μένει σὲ μᾶς.
 Πειραιές, 23 Φεβρουαρίου 1967

ΕΠΙΜΗΘΕΙΣ ΕΝ ΣΠΟΥΔΗ ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗ

'Ἐν σπουδῇ κατηρτίσθη Διάταγμα «περὶ
 Ἑγκρίσεως κανονισμοῦ περὶ στεγανῆς ὑποδι-
 αρέσεως καὶ εὐσταθείας ἐπιβατηγῶν πλοίων
 ἐν περιπτώσει βλάβης».

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ἡ ὁποία συνο-
 δεῖει τὸ Διάταγμα ἀναφέρεται δῖ, εἰς τὴν
 ἀρμοδιότητα τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν
 Πλοίων ἀνήκει ὁ ἔλεγχος περὶ τῆς ὑπάρξεως
 τῶν ἀπαίτουμένων προϋποθέσεων καὶ προσόν-
 των τῶν ὑπὸ ἀναγνώρισιν ἐπιβατηγῶν πλοίων
 καὶ ὁ ἔλεγχος τῶν πειραμάτων εὐσταθεί-
 ας τούτων.

'Ἐπίστις εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς Ἐπιθε-
 ωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων ἀνήκει ἡ δια-
 πίστωσις τῆς καταληλότητος τῶν ἐπιβατη-
 γῶν ἐν γένει πλοίων, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς
 μέλλοντας ν' ἀναληφθούν παρ' αὐτῷ τακτι-
 κούς καὶ ἔκτάκτους πλόας ἑστερικοῦ καὶ ἐ-
 ξωτερικοῦ.

Τέλος, ἀναφέρεται, δῖ συμφώνως πρὸς τὸ
 ἄρθρον 4 τοῦ εἰρημένου Νόμου (4473) 1965
 «περὶ ἔλεγχου τῆς Ναυτιλίας, ἐπιθεωρήσε-
 ως ἐμπορικῶν πλοίων κλπ.» ἐν συνδιασμῷ
 μὲ τὸ ἄρθρον 5 τοῦ Ν.Δ. (4258) 1962 καὶ θέ-
 μα ἀναγόμενον εἰς τὴν ἔφαρμογήν τῶν δια-
 τάξεων τοῦ Νόμου καὶ εἰδικῶτερον τῶν δια-
 τάξεων τοῦ ἄρθρου 3 αὐτοῦ, ρυθμίζεται διὰ
 κανονισμῶν συντασσομένων ὑπὸ τῆς Ἐπιθε-
 ωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ κυρουμέ-
 νων διὰ Β. Διαταγμάτων.

Διὰ τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ στεγανῆς ὑπο-
 διαρέσεως καὶ εὐσταθείας ἐπιβατηγῶν πλοίων
 ἐν περιπτώσει βλάβης», προβλέπεται ἡ
 ἔφαρμογή ὥρισμένων τεχνικῶν προϋποθέσεων
 κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν νέων ἐπιβατηγῶν
 πλοίων, ὅπερις διατάξεις τοῦ διοικούντος
 στην περιπτώση τοῦ διεθῶν συμβάσεων.

Οἶκοθεν νοεῖται, δῖ ἀνέφικτος εἶναι ἡ ἀ-
 μεσος ἔφαρμογή τοῦ ἐν λόγῳ Διαταγματος.
 'Η ἔπανεξέτασις τοῦ διοικούντος προϋπο-
 τίθεται.

ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ 1967

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΩΝ

Εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς
 14.2.1967 ἔδημοσιεύθη ὑπὸ ἀριθ. 26 ἡ Πρά-
 ξις τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, διὰ τὴν
 ἐπιθεωρήσεων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Τὸ κε-
 μενόν της ἔχει ὡς κάτωθι:

ΠΡΑΞΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον
 Λαβὸν ὑπὸ δψιν:

α) Τὰ ὑπὸ ἀριθ. 99266(3256)27.12.66
 καὶ 4639(151)17.1.1966 ἔγγραφα τοῦ 'Υ-
 πουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ τῆς ὑ-
 φισταμένης ἀντικειμενικῆς ἀδυναμίας ταχέος
 ἔλεγχου τῆς καταστάσεως ὅλων τῶν ἐπιβατη-
 γῶν πλοίων καὶ τῆς ἀνάγκης δημιουργίας
 συνθηκῶν ἐπιτρεπουσῶν εἰς τὴν Ἐπιθεωρήσεων
 'Εμπορικῶν Πλοίων τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ κατὰ
 Νόμον προορισμοῦ αὐτῆς.

β) Τὴν κατεπείγουσαν κοινωνικὴν ἀνάγκην
 ἔξυπηρτεσσας τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν
 τῆς χώρας.

γ) Σχετικὴν προφορικὴν εἰσήγησιν τοῦ
 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἄ π ο φ α σ ί ε :

1. Μέτρα ἐλέγχου ἐπιβατηγοῦ
 σ τόλο σ καὶ βελτιώσεως αὐτοῦ

1.— "Οπως μέχρις ἐπιτεύξεως πλήρους
 ἔλεγχου τῆς καταστάσεως τῶν Ἑλληνικῶν
 ἐπιβατηγῶν πλοίων κατὰ τὰ κατωτέρω δριζό-
 μενα, ἔξακολουθήσουν ταῦτα τοὺς πλόας τῶν,
 παρακολουθούμενας ὡς μέρι τοῦδε ὑπὸ τῆς
 Ἐπιθεωρήσεως τῶν 'Εμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.),
 ἔξαιρουμένων ἔκεινῶν τῶν πλοίων τὰ
 ὅποια κατὰ τὴν τεχνικὴν κρίσιν καὶ ἐμπειρίαν
 τῆς Ε.Ε.Π. παρουσιάζουν ἐμφανεῖς ἔλλειψεις
 ἢ ἀδυναμίας ἐπηρεαζούσας τὴν ἀσφάλειαν
 αὐτῶν.

2.— 'Ἐγκρίνει τὴν παροχὴν προθεσμίας
 μητῶν ἀπὸ τῆς 1ης 'Ιανουαρίου 1967 διὰ
 τὴν ὑποδολήν εἰς τὴν Ε.Ε.Π., ὑπὸ τῶν πλοιο-
 κτητῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων,
 μελετῶν κατακλύσεως καὶ εὐσταθείας ἔναντι
 βλάβης καὶ γενικῶς πλήρων τῶν στοιχείων
 τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Β.Δ. 19 Φε-

ρουαρίου 1936, ὡς καὶ προθεσμίαν ἐπέραν
 ἐξ μητῶν διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔλεγχου
 τῶν μελετῶν σχεδίων καὶ στοιχείων τούτων
 ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων.

3.— 'Η 'Ἐπιθεωρήσης 'Εμπορικῶν Πλοίων
 (Ε.Ε.Π.) θὰ συνεχίσῃ, κατὰ τὰ λοιπά, ἐντα-
 τικῶς τὸν ἐπὶ τῆς διαταγῶν τῆς ὑπὸ ἀριθ. 65783)
 2290)27.2.66 «περὶ προύποθέσεων ἀναγνω-
 ρίσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἔλεγχου ὑπαρ-
 χόντων τοιούτων» καὶ τῶν συναφῶν πρὸς αὐτήν
 διαταγῶν τοῦ διαταγμάτων τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς
 Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ἀρξάμενον ἀπὸ τοῦ θέ-
 ρους 1966 ἔλεγχον τῆς καταστάσεως τῶν Ἑλ-
 ληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐπὶ τῇ διάσει δὲ
 αὐτοῦ καὶ τῶν ὑποβληθησούμενων αὐτῆς μελε-
 τῶν κατατάξη ἀντά τὸν διά της παρούσης
 τασσομένων προθεσμῶν εἰς μίαν τῶν
 κάτωθι κατηγοριῶν, καταρτίζουσα τηνολογη-
 μένην δι' ἔκαστον πλοίον.

4.— Τὰ διά της πλοίων τὰ διά της πλοίων
 καὶ καλύπτουν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς
 ἀπαίτησεις τῶν οἰκείων κανονισμῶν.

5.— Τὰ διά της πλοίων τὰ διά της πλοίων
 καὶ κατηγορίαν, κατόπιν ἐκτελέσεως, ἐντὸς συγκε-
 κριμένης προθεσμίας δρισθησούμενης ὑπὸ τῆς
 'Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, τῶν ὑ-
 ποδειχθησούμενών παρ' αὐτῆς ἐργασιῶν.

6.— Τὰ διά της πλοίων τὰ διά της πλοίων
 καὶ κατηγορίαν διατίθενται τοῦ ιδίου θερμού
 Φεβρουαρίου 1967, αἱ δύο υφιστάμεναι
 ἐν λειτουργίᾳ ἐν Πειραιᾷ δεξαμεναὶ τοῦ 'Ορ-
 γανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, θὰ διατίθενται
 κατ' ἀπόλυτον προτεραιότητα διὰ τὸ δεξα-
 μενού τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων
 καὶ εἰς ἔκαστην πρεπήτωσιν ἐπὶ χρόνον δὲ
 ποτίος θὰ καθορίζηται ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως
 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ μόνον ὅταν δέν θ' ἀ-
 σχολοῦνται αὐταὶ διὰ τὸν ἀνωτέρω σκοπόν,

ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΤΟΥ Ε.Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΑΟΙΟΥ

ΒΡΑΒΕΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΤΟΜΟΣ Α' ΝΑΥΠΗΓΙΑ "Εκδοσίς δευτέρα 1966

Σχήματα 344 Σελίδες 958

ΤΟΜΟΣ Β' ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ "Εκδοσίς δευτέρα 1967

Σχήματα 374 Σελίδες 716

ΤΟΜΟΣ Γ' ΛΕΒΗΤΕΣ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ 'Εκδοσίς δευτέρα: 'Υπὸ έκτύπωσιν

ΤΟΜΟΣ Δ' ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΖΕΛ & ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ 1963 Σελίδες 701

Σχήματα 322

Εἰς τὴν δευτέραν ἔκδοσιν, πλήρως ἐνημερωμένην, περιελήφθησαν ὅλα τὰ νεώτερα στοιχεῖα ἐκ τῆς Θεω-
 ρίας καὶ οἱ σύγχρονοι τύποι πλοίων, μηχανῶν, λεβήτων καὶ ἐγκαταστάσεων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς πυ-
 ρηνικῆς προώσεως τῶν πλοίων.

"Ολοὶ οἱ Τόμοι συνοδεύονται ἀπὸ ἐλληνοαγγλικὸν καὶ ἀγγλοελληνικὸν λεξιλόγιον καὶ ἀπὸ ἀλφαριθμητικὸν
 εύρετήριον.

Κεντρικὴ πώλησις: ΑΦΟΙ ΛΙΟΝΤΗ Β. Κωνσταντίνου & Τσαμαδού ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 475.255

καὶ διατίθενται αἱ δεξαμεναὶ δι' ἑτέρας ἀνάγκας.

5.— Προκειμένου περὶ περιπτώσεων κρίσεως ἐπὶ αἰτήσεων πρὸς ἀναγκώρισιν νέων πλοίων ὡς ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν ὡς καὶ περὶ μετασκευῆς πλοίων εἰς ἐπιβατηγὸν θάλασσανταί ἀπάρεγκλίτως η διαδικασία καὶ τὰ μέτρα τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ Β.Δ. 19 Φεβρουαρίου 1936 καὶ τῶν ὑπ' ἀριθ. 61458) 2145) 11.8.1966 «περὶ προϋποθέσεων ἀναγνωρίσεως ἐλληνικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν» 27.8.1966 «περὶ προϋποθέσεων ἀναγνωρίσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἔλεγχου ὑπαρχόντων τοιούτων», καὶ 78. 639(2680) 18.10.64 «περὶ μετασκευῶν καὶ μεταπροπῶν εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα».

6.— 'Εγκρίνει δῆπας, πρὸς διευκόλυνσιν τηλογήσεως ὑπὸ ἐλληνικῶν σημαίαν καὶ δρομολογήσεως εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας νεοτεύκτων ή λίκιας μέχρι 5 ἑτάν πλοίων ἑκατοσκευῆς ἐπιβατηγῶν, χωρητικότητος δὲ ἀνωτέρας τῶν 1.500 κ.ο.χ., παραχωρεῖται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοιούτων πλοίων τὸ δικαίωμα τῆς ἐλεύθερας πλαήσεως αὐτῶν εἰς ἀλλοδαπούς ἔθνικότητος ἐκ τῶν περιόδους μενένων εἰς τὸ Β.Δ. τῆς 12ης Νοεμβρίου 1957 (ΦΕΚ 243 Α/37) δι' ἑκδόσεως Ἑγκριτικῆς πράξεως, κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ Ν.Δ. 2687/55, περιλαμβανούσης αὐτὸν καὶ μόνον τὸν δρόν.

II. Περὶ ἐνισχύσεως καὶ ὄργανώσεως τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Ε μ π ο ρ i κών Πλοίων

1.— 'Εγκρίνει τὴν ἅμεσον συμπλήρωσιν τῶν ἀπομενουσῶν κενῶν θέσεων ἐνὸς ναυπηγοῦ καὶ τεσσάρων τεχνικῶν ἑκ τῶν συσταθείσων διὰ τοῦ Β.Δ. 4413/1963.

2.— 'Εγκρίνει τὴν μίσθωσιν εἰς τὸ παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. χρησιμοποιούμενον μίσθιον ἀνήκοντος τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων 'Αξιωματικῶν Ε.Ν. γραφείων ἐπιφανείας ἵ-

σης πρὸς τὴν ἥδη παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. κατεχομένης, πρὸς ἑπέκτασιν τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν 'Υπηρεσιῶν τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, ἵναντι μισθώματος μέχρι δρχ. 10.000 μηνιαίων. 'Εγκρίνει πρὸς τούτο τὴν ἅμεσον μετακίνησιν εἰς ἔτερον κατάλληλον κτίριον τῆς Διευθύνσεως Θαλασσῶν Μεταφορῶν διὰ τῆς μισθώσεως ἵσου χώρου ἐπὶ τῷ ἀναγκαιούντι μισθώματι, προκειμένου ὁ ἀπελευθερωθησόμενος χώρος νὰ καταληφθῇ ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων.

3.— 'Εγκρίνει τὴν ἅμεσον εἰς διάλογον ἐγγραφὴν καὶ διάθεσιν πιστώσεων: α) ἐνὸς ἑκατομμυρίου (1.000.000) δραχ. διὰ τὴν ἑκ τοῦ ἑστωτερικοῦ καὶ ἑστωτερικοῦ προμήθειαν μερίμνη τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀπ' εὐθείας, μὲ συντετμένος προθεσμίας ἐπιστημονικῶν καὶ ἄλλων ὄργανων καὶ ἐργαλείων, ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ προορισμοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ τὴν καλὴν λειτουργίαν αὐτῆς, β) δραχ. ἑκατὸν χιλιάδων (100.000) διὰ τὴν προμήθειαν ἐπίπλων πρὸς ἐγκατάστασιν τοῦ προσληφθέντος καὶ προσληφθησμένου τεχνικοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ τὴν ικανοποίησιν ἄλλων ὑφισταμένων συναφῶν ἀναγκῶν (φωταντιγραφικῶν μηχανημάτων, πολυγράφου, βιδίλων, ἐντύπων κλπ.).

4.— 'Εγκρίνει τὴν ἅμεσον ἑκ τοῦ Β.Ν. ἐπὶ ἐν ἕτος ἀπόσπασιν παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. ἐνὸς εἰσέτι (δευτέρου) ἀνωτέρου ναυπηγοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ δύο εἰσέτι ἐμπείρων ὑπαξιωματικῶν λειθητοποιῶν, τὴν πλήρη δὲ ἀπαλλαγὴν ἀπὸ πάσης ἑτέρας ἀπασχολήσεως τῶν παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. ἀπόσπωμένων ἐκάστοτε στελεχῶν Β.Ν.

5.— 'Εγκρίνει δῆπας ἐπὶ διάστημα ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς ἑκδόσεως τῆς παρούσης εἰς Ε.Ε.Π. παρατέμπη εἰς νηρογάμονας ἔξουσιοδοτημένους παρὰ τῆς Ἑλλάδος πρὸς ἐνέργειαν ἐπιθεωρήσεων κατ' ἐφαρμογὴν τῆς

Δ.Σ. «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» ἢ τῆς τοιαύτης «περὶ γραμμῶν φορτώσεως πλοίων», ἀπαντά τὰ θέματα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων, τὴν χάραξιν γραμμῆς φορτώσεως καὶ τὴν ἐγκρίσιν σχεδίων καὶ μελετῶν ἀφορωσῶν εἰς τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν καὶ μεταλλευμάτων, διὰ τῶν παρ' αὐτῶν ἔλεγχον τῶν οἰκείων μελετῶν προκειμένου αὐτῆς ν' ἀποφασίσῃ σχετικῶς.

6.— 'Εγκρίνει τὴν εἰς τὴν 'Αγγλίαν μετεπαίδευσιν ἐνὸς ἀνὰ ἔξαμηνον ἀξιωματικοῦ Λ.Σ. εἰς τὰ θέματα καὶ ἔργα ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων, εἴτε παρὰ τῷ BOARD OF TRADE, εἴτε παρὰ τῷ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING συμφώνως πρὸς ὑφισταμένην σχετικὴν πρόστασιν τοῦ τελευταίου τούτου. Ο ἀξιωματικός θὰ τοποθετήται παρὰ τῷ Προξενικῷ Λιμεναρχείῳ Λοιδίνου, καταλαμβάνων τὴν τρίτην παρ' αὐτῷ θέσιν, δι' ἣν ὑφιστάται ἔγγεγραμμένη εἰς τὸν προϋπολογισμὸν Υ.Ε.Ν. πίστωσιν. Οι μετεκπαιδευόμενοι ἀξιωματικοί ἀπανερχόμενοι θὰ χρησιμοποιούνται ὑποχρεωτικῶς ἐπὶ μίαν πενταετίαν εἰς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀσχολούμενας εἰς καθηκόντα σχετικὰ μὲ τὴν ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοΐας ἐν γένει. 'Η ἀνὰ ἔξαμηνον μετακίνησις τοῦ ἀξιωματικοῦ εἶναι ὑποχρεωτική διὰ τὰ 'Υπουργεῖα Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

7.— 'Εγκρίνει τὴν διάθεσιν εἰς τὴν 'Ἐπιθεωρήσεων 'Εμπορικῶν Πλοίων ἐνὸς κρατικοῦ ἐπιθεωρήσεων αὐτοκινήτου διὰ τὴν κίνησιν τοῦ προσωπικοῦ αὐτῆς πρὸς ἑκτέλεσιν ἐπιθεωρήσεων πλοίων εύρισκομένων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἢ τῶν γειτονικῶν τούτου λιμένων.

'Η ίσχυς τῆς παρούσης ἀρχεται ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς αὐτῆς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 14 Φεβρουαρίου 1967
Τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον
Ο Πρόεδρος Τὰ Μέλη

mts ΙΑΣΩΝ

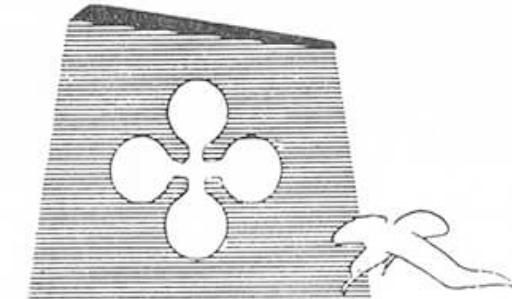
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

tss ΕΡΜΗΣ

tss ΠΗΓΑΣΟΣ

mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ἀνέλκυστες τού σκάφους. Την 22αν Φεβρουαρίου τό σκάφος είχε κατακλυσθή ύπο υδάτων. Τό πλήρωμα ήρθες τον πλοιάρχου και τον α' μηχανικούν ἐπανεπατρίσθη.

ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤΩΝ: «Ἐκτελούντος προσωρινά ἐπισκευαὶ εἰς Μανιλάν. Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος θά πλεύσῃ εἰς Ἰανουάριον πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐπισκευῶν.

ΚΑΙΤΗ: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Παλέρμο πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν ἑκ κακοκατίας, τὴν ὥποιαν τὸ σκάφος συνήτησε κατὸ τὸ ὄπο Χάρητος Γρύποντα ταξιδίον τοῦ τόν Ἰανουάριον. Μετὸ τοὺς ἐπισκευαὶς τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Πόρτ Σαιδ τὴν 16ην Φεβρουαρίου.

ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ: Παρέμεινεν ἀκούστηντον εἰς πλάτος 35.30 Β. μῆκος 8 ἀνατολικὸν τὴν 16ην Φεβρουαρίου. Τὴν ἐπομένην ἔρρυπτην ὑπὸ τοῦ ρυμυττοῦ «Κάππατοι Κουτουσούλης» εἰς Καλούς Λιμένος (Κρήτη). Γενομένης ἐπιθεωρήσεως διεπιστεύσθη ὅτι ἡ ἀνωμαλία ὠφείλετο εἰς ἀναθρασμὸν τοῦ υδατος λέβητος κατὸ τὴν διάρειαν κακοκατίας.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ: Ἀπὸ Λόρδος Ἀντζελες διὰ Φιλιππίνας μὲν γενικὸν φορτίον, προστρέψεν εἰς πλάτος 13.49 δόρειον, μῆκος 124.25 ἀνατολικὸν τὴν 20ην Φεβρουαρίου. Πλοιεύκα σκαφὴ ἐκ Μανίλας εποιεύσαν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀποκλιτοῦ. Λόγῳ κακοκατίας δὲν ἔγενον προσπάθεια ἀνέλκυσεως.

ΚΑΣΤΩΡ: Εἰς Κόρπε τὴν 16ην Φεβρουαρίου ἀνέφερεν ὅτι ἔκποσαν ἵνατα λαβίδεις ἔξοδον τῆς κυρίας μηχανῆς. Θά ἀντικατοσταθοῦν μὲν τὰς ἀνταλλακτικὰ τοῦ πλοίου. Η ζημία ἀφίεται εἰς κακής ποιότητος καυστήμα.

ΚΑΤΕ Α.: Τὴν δην Φεβρουαρίου συνεκρούσθη μετ ἀγνώστου σκάφους ὑπόστην ζημιάς εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς πρώρας. Τό σκάφος ἀφίχθη εἰς Αμερίσιαν τὴν ἐπομένην.

ΧΟΝΣΖΕΙ ΙΝΣ.: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Μάλταν τὴν 9ην Φεβρουαρίου πρὸς ἐπισκευὴν διαφόρων ζημιῶν ἐν προσαράξεις εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς πρώρας. Τό σκάφος ἀφίχθη εἰς Αμερίσιαν τὴν ἐπομένην.

ΚΟΝΤΕΣΣΑ: Ἐπεριστώθησαν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 16ην Φεβρουαρίου ἐπισκευαὶ διὰ ζημιάς ἐκ προσαράξεως, ἡ ὥποια έθαψε χώραν τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον.

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ: Ἐπεριστώθησαν εἰς Ν. 'Υόρκην τὴν 8ην Φεβρουαρίου ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανὴν διὰ ζημιάς, οἱ ὥποια προσκλήθησαν συνεπεῖα ὀμελεῖας τοῦ μηχανικοῦ τὸν παρελθόντα Οκτωβρίου.

ΜΑΝΤΟ-ΙΑ ΙΙ: Ἀφίχθη εἰς Σασέπου τὴν 20ην Φεβρουαρίου, μὲν ζημίας εἰς τὸν στρόβιλον.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: Προστράξεν ἔξωθι Τέμζ Χάφεν τὴν μεσομήριαν τῆς 16ης Φεβρουαρίου. Μετ ὀλίγον ἀνείλκυσθη τὸ δυοπετήριον ρυμουλκοῦν καὶ εἰσπλεύσεν εἰς τὸν λιμένα.

ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ: Ἀπὸ Σαΐγκον δι 'Ηνωμένας Πολίτειας, κατέψυγεν εἰς Χόγκ Κόγκ τὴν 26ην Ιανουαρίου συνεπεῖς κακοκατίας. Ἐσημεύθη ἐλαφρὰ διαρροὴ εἰς τὴν δεξαμενὴν Νο 1 τὸν διπυθμένων.

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ: Ἀφίχθη εἰς Τοκογιάμα τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ὀνέφερε ζημίας ἐκ κακοκατίας.

ΜΑΡΙΕΛΙΝ: Κατὸ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Βανκούμβερ διὰ Κεντάνηη, συνήτησε κακοκατίας εἰς τὸν Ειρηνικὸν κατὰ τὸν μῆγα Ιανουάριον. Κατὸ τὴν ἀφίξεων τοῦ εἰς Οζόκαν τὴν 9ην Φεβρουαρίου, διεπιστώθησεν.

σον ζημίαι εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ κυρίου καταστρώματος.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ: Ἀπὸ Πόρτλαντ ("Or.") διὰ Καλκούτταν, μὲν χώρην φορτίον σιτου., ὀνέφερε πυρκαϊάν εἰς τὸ προστεγον τὴν νόκτα της 14ης πρὸς 15ην Φεβρουαρίου. Τό πῦρ κατεσβέθη. Δὲν διεπιστώθη ἀκόμη τὸ μέγεθος τῆς ζημίας.

ΜΙΧΑΛΗΣ: "Ιδε 'Τζάν Β."

ΜΕΙΔΟΣ: Ἀπὸ Αστόρια διὰ Κόρμπε ὑπέστη ζημίας εἰς τοὺς λεβήτας καὶ τὸ κατάστρωμα λόγῳ κακοκατίας εἰς τὸν Ειρηνικὸν. Ἐφθασεν εἰς Κόρμπε τὴν 2ην Φεβρουαρίου.

ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.: Κατὰ πληροφορίας ἐξ Ἀβάνας τὴν 16ην Φεβρουαρίου, καθόν ὡρίουν ὑρίσκετο ἡγκυροβολήματος εἰς τὴν εἰσόδου τῆς διώρυγος 'Ισαβέλλαν ντὲ Σάγκουα ἀναμένον πιλότον, ἐσύρθη ἡ δεξιὰ τοῦ σύγκρατος λόγῳ κακοκατίας καὶ ἔξωκειλεν εἰς ἀσθὴ οὐδατὸν εἰς πλάτος 20.00 δόρειον, μῆκος 79.58 δότικόν. Ἀνειλκυσθή την ἐσπέραν τῆς 23ης Φεβρουαρίου.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Ν. 'Υόρκην τὴν 15ην Φεβρουαρίου διὰ μονίμους ἐπισκευας, αἱ ὥποιαι εἰς τὸ διάρειον περίποτον ἐν 15ημέρον.

ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχόμα τὴν 20ην Φεβρουαρίου καὶ ἀνέφερε ζημίας λόγῳ κακοκατίας καὶ κατόπιν προσκρυπεως εἰς προβλῆτα. Ἐκτελούνται ἐπισκευαὶ.

ΝΟΥΦΑΡΟ: Εἰς Λάρκον τὴν 21ην Φεβρουαρίου διὰ μονίμους ἐπισκευας εἰς τὸν δεξιὸν λέβητον καὶ κλίβανον. Ἐγένετο ἐπιθεωρήσεις κατὰ τὴν ὥποιαν διεπιστεύσθη ὡς ὁ λέβητος καὶ ὁ κλίβανος είναι ἀδύνατον νέα ἐπισκευασθων.

ΝΤΗΦΙΑΝΤ: Εἰς Γιοκοχόμα τὴν 22ην Φεβρουαρίου ὑπέρεσεν ζημίας ἐκ κακοκατίας εἰς τὸ κυρίου ἐδρῶν τῆς κυρίας μηχανῆς.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ: Ἀπὸ Πόρτ 'Αλμπερίν διὰ Ντόρπιταν, ἐπεστρέψεν εἰς Βικτωρία (B.K.) τὴν 19ην Φεβρουαρίου, ἵνα ἐπαντοστούσῃ τὸ φορτίον ἡλείας εἰπὸν τὸν καταστρώματος καὶ ἀπέπλευσε τὴν 22ην διὸ Ν. Ερύταν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ-ΙΩΝΗΡ: Κατέπλευσεν εἰς τὴν ναυτικὴν δάσιν Φιλαδελφείας τὴν 13ην Φεβρουαρίου πρὸς αντικαταστάσιν 3 ἐλαστόρων. Η ζημία προπλήσθη ἐκ προσαράξεως ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Ντελαγούσεαρ τὴν 12ην Φεβρουαρίου.

ΤΡΑΝ Β.: Εἰς Βενετίαν δι 'Ανδρανία, προσήρχετο τὸν 15ην Φεβρουαρίου 15 μίλια ἀπὸ τὴν νησίν Σασένο ('Αλβανία). Τὴν ἐπομένη ὀνειλκυσθή δι' ιδίουν τοῦ μεσών, ἀφοῦ ἀπέρριψεν 8 τόνους ἀλύρων, 80 τόνους ἡλείας καὶ 20 τόνους ναφθῆς. Ἀργότερον ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ πρόδιλτον λόγῳ τρικύμιας καὶ κατέπλευσεν εἰς Βρινθίσιον τὴν ἐπόπειραν τῆς 16ης ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ ξεσημενοπλοίου «Κάπο Αντρία».

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: Κατὰ τὴν ἀναχώρησίν του ἴκα Λευκούρα προσήρχετο τὸν 15ην Φεβρουαρίου 15 μίλια ἀπὸ τὴν πηγὴν Σασένο ('Αλβανία). Τὴν ἐπομένη ὀνειλκυσθή δι' ιδίουν τοῦ κύλινδρον Νο 1. Προγιανοποιούνται προσαράξεις ἐπισκευαὶ. Εἴναι αὐταὶ δέν ἀποφέρουν θετικῶν τι ἀποτέλεσμα, τὸ σκάφος θά ρυμουλκήθη εἰς διμένα τὸν Η.Π.Α.

ΤΖΑΝ Β.: 'Απὸ Πόρτ Σουδάν δι 'Ανκόνα, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δηζόλοπλοίου «Μιχάλης» τὴν 20ην Ιανουαρίου. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν διεπιστώθησεν σοδαρεῖ ζημίας εἰς τὰ δεξιὰ ἐξωτερικὰ ἐλάσματα, τὰ οποῖα θά ἀντικαταστάσουν.

ΤΡΑΝ ΣΡΟΔΟΠΗ ΙΙ: Ἐπιθεωρήθη εἰς Μπουένος 'Άρτης τὴν 30ην Δεκεμβρίου κατόπιν προσκρύπεως τοῦ ἀτμοπλοίου «Σεντράλ Αρμέρικα» ἐπ' αὐτοῦ, τὴν 27ην Δεκεμβρίου. Διεπιστώθησεν ἐλαφροί ζημιοί εἰς τὴν κυρίαν ἐξωτερικὴν κλίμακα. Τὴν 21ην Ιανουαρίου συνεκρούσθη ἐκ νέου εἰς Μπάχια Μιτλάνκα τὴν ἐπόμενην. Αἱ ἐπισκευαὶ ὑνεβάθησαν διὰ τὸν προσεχῆ δεζόμενισμον.

ΤΡΙΑΣ: 'Απὸ Τακόμα δι 'Ακαπούλκο, συνεκρούσθη, λόγῳ διχλής, τὴν 18ην Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Οδερσίη Ντινιού εἰς Καλπον 'Αγγ. Φραγκισκού. Αἱ μόφτερα ὑπέστησαν διλαφρά ζημιαὶ.

ΦΑΝΗ: Δι 'Ορντου (τουρκ. Μαύρη Θάλασσα),

κενόν, διὰ Ντάς "Αίλαντ.

ΠΙΣΤΙΣ: "Απὸ Πειραιᾶ δι 'Αιτεν, Προσωριμένον εἰς τὸ δούδεκατον κιλομέτρων τῆς διώρυγος τοῦ Σουζή την 9ην Φεβρουαρίου, τὸ δεξιαμενόπλοιον «Ρεζά Παχλαδή» προσεκρυσσεν ἐπ' αὐτοῦ προξενήσαν ζημιαὶ εἰς τὴν πρύμην, τὸν χώρων ἔνθιστης πληρωματος καὶ τὴν πρυμναὶσ δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσεως. Τὸ «Πίστις» ἐπλευσεν εἰς Πόρτ Σαΐδ δι 'πισκευαὶς, μετὰ τὸ πέρα; τὸν διποίων λαδὸν προσωριμόν τοῦ Σουζή την 21ην Φεβρουαρίου.

ΠΟΛΥΔΩΡΑ: Καταπλεύσαν εἰς Μπλόκ Κείτη τὴν 20ην Φεβρουαρίου, ανέφερε σύγκρουσιν μετὰ παγοθραυστικού σκάφους.

ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ: 'Απὸ Νεκταρία διὰ Καλλάδο μὲν στιράρ, προσήρχετο εἰς διώρυγα Καλλάδον τὴν περίοδον τῆς 17ης Φεβρουαρίου. 'Ανειλκυσθή δι 'ιδιων μέσων, ἐν συνεχεια, διμάς, προσήρχετο εἰς κλίβανον. Κατελκυσθή δι πρωραία δηξαμενην ζυγοσταθμίσεως. Τὸ πρωράδιο δηξαμενην ζυγοσταθμίσεως καὶ ἡ οὔτη ὅριθ. Ι δεξαμενην τῶν διπυθμενων. Πρὸς τὸ παρὸν ἡ ἀνέλκυσθη δεν παρουσιάζει δυνατοτής, συνοικίη, διμάς, ὅπως τὸ σκάφος δεξαμενηνθή εἰς Ταλκαχουναν μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν.

ΠΟΜΑΤΙΚΑ: Εἰς Πειραιά τὴν 20ην Φεβρουαρίου, ἔξεράρη πυρκαϊα εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ παρόμιατος προξενησαν ἐλαφρός ζημιας.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: 'Απὸ Βενετίαν δι 'Αντζελες διά Καλλάδο μὲν στιράρ, προσήρχετο εἰς διώρυγα Καλλάδον τὴν 17ην Φεβρουαρίου. 'Ανειλκυσθή δι 'ιδιων μέσων, ἐν συνεχεια, διμάς, προσήρχετο εἰς κλίβανον. Κατελκυσθή δη πρωραία δηξαμενην ζυγοσταθμίσεως. Τὸ πρωράδιο δηξαμενην ζυγοσταθμίσεως καὶ ἡ οὔτη ὅριθ. Ι δεξαμενην τῶν διπυθμενων. Πρὸς τὸ παρὸν ἡ ἀνέλκυσθη δεν παρουσιάζει δυνατοτής, συνοικίη, διμάς, ὅπως τὸ σκάφος δεξαμενηνθή εἰς Σιαβέρ Κλαούντ.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: Κατὰ τὴν ἀναχώρησίν του ἴκα Λευκούρα προσήρχετο τὸν 15ην Φεβρουαρίου 15 μίλια ἀπὸ τὴν πηγὴν Σασένο ('Αλβανία). Τὴν ἐπομένη ὀνειλκυσθή δι' ιδίουν τοῦ μεσών τοῦ κύλινδρον Νο 1. Προγιανοποιούνται προσαράξεις ἐπισκευαὶ. Εἴναι αὐταὶ δέν ἀποφέρουν θετικῶν τι ἀποτέλεσμα, τὸ σκάφος θά ρυμουλκήθη εἰς διμένα τὸν Η.Π.Α.

ΤΖΑΝ Β.: 'Απὸ Πόρτ Σουδάν δι 'Ανκόνα, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δηζόλοπλοίου «Μιχάλης» τὴν 20ην Ιανουαρίου. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν διεπιστώθησεν σοδαρεῖ ζημιαὶ εἰς τὰ δεξιὰ ἐξωτερικὰ ἐλάσματα, τὰ οποῖα θά ἀντικαταστάσουν.

ΤΡΑΝ ΣΡΟΔΟΠΗ ΙΙ: Ἐπιθεωρήθη εἰς Μπουένος 'Άρτης τὴν 30ην Δεκεμβρίου κατόπιν προσκρύπεως τοῦ ἀτμοπλοίου «Σεντράλ Αρμέρικα» ἐπ' αὐτοῦ, τὴν 27ην Δεκεμβρίου. Διεπιστώθησεν ἐλαφροί ζημιοί εἰς τὴν κυρίαν ἐξωτερικὴν κλίμακα. Τὴν 21ην Ιανουαρίου συνεκρούσθη ἐκ νέου εἰς Μπάχια Μιτλάνκα τὴν ἐπόμενην. Αἱ ἐπισκευαὶ ὑνεβάθησαν διὰ τὸν προσεχῆ δεζόμενισμον.

ΤΡΙΝΙΤΥ: Προσέκρυψεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Καλκούτταν τὴν 13ην Φεβρουαρίου. 'Εγκηθῇ ἐπιθεώρησις, κατὰ τὴν διποίων διπυθμενην διλαφρά ζημιαὶ εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πρώρας.

ΦΑΝΗ: Δι 'Ορντου (τουρκ. Μαύρη Θάλασσα),

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

έμφορτον με φορτίον φωσφάτων. 'Υδατα κατέκλυσαν το μηχανοστάσιον, 'Εγκήπησες βοήθειαν και ώδηγήθησε ζευγαλνήτα την 1ην Φεβρουαρίου. 'Εξετελεσθήσαν προσωρινοί έπισκευαι.

«ΦΑΡΟΣ»: 'Επερατώθησαν εις Νέαν 'Υδρόκην τήν 15ην Φεβρουαρίου έπισκευαι διό ζημίας έπισυμβόσας κατά το παρελόν έτος.

«ΦΩΤΕΙΝΗ»: Εις Γιοκοχάμαν τήν 13ην Φεβρουαρίου, άνεψε ζημίας συντετοι κακοκαιρίας.

«ΧΑΔΙΣ»: 'Αφίχη εις Τζιμπούτι την 3ην Φεβρουαρίου δι' έπισκευαι εις την γεννήτριαν και άντλιαν λιπανσεως της κυριας μηχανής. Μετα τας έπισκευαις, το σκάφος άνεχώρησε την 19ην Φεβρουα-

ρίου διά Κολόμπο.

«ΧΑΡΑΥΓΗ Β.» (αλιευτικόν): Την 16ην Φεβρουαρίου εύρισκετο ήγκυροδόλμενον εις βάθος 10 όργιαν έξαυτη τῶν δάκτων τῆς Μαυρινίας μὲ ίδρυμαν πετρύγιον του πηδαλίου. 'Ερρυμουλκήθη εις Ντακόρ ύπε του άλιευτικου «Αργοναυτης την 19ην Φεβρουαρίου και την 21ην εισήδεν εις δεξαμενήν πρός έπισκευήν.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ»: Κατά πληροφορίας εις Νέας Ορλέανης, τὸ μπάλκ κάρριερ «Χριστίνα ΙΙ», σπερ είχε πρεσοράξει έξαυτη του Πόρτ Καΐζερ, άνελκυσθεν άνεχώρησε την 13ην 'Ιανουαρίου διά Νέαν Ορλέανης, όπου έφευγε την 15ην 'Ιανουαρίου.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Υπό κατάστασιν σταθερότητος, συνήθους, δεινάισας, διά την έποχην, διέρρευσε τό β' 15θήμερον τοῦ μηνός εις την ναυλαγοράν. 'Η ζήτησις τωνάς εις δλούς τους τομεῖς και δι' ολας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων υπήρξε ζωηρά και σι πληρωθέντες ναυλοί, χωρίς νά παραβάλλωνται με έκεινους τῆς ἀντίστοιχου περιουσινής περιόδου, ήσαν άπωσθήποτε ικανοποιητικοί, αν ληφθῇ ύπ' οψιν και δύγκος — ό μεγαλύτερος τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. 'Άξιοσμείωτον τὸ γεγονός τῆς έμφανίσεως εἰς τὸν στίβον τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν περισσοτέρων τάνκερς, μεγάλου άπωσθήποτε μεγέθους, έτι δὲ και μπάλκ κάρριερς - μαρμούθ — μέχρι και 90 χιλ. τόν.— διά μεταλλεύματα.

Δέν προεκάζεται ομως διτι και ή αὔριον θά έμφανιση την αύτην σταθερότητα τῶν ναύλων. Τὰ πλοῖα αύξανονται εις ἀριθμόν, ένω πανταχόθεν, ἀπό δλας τὰς διομηχανικές χωρας — έξαιρουμένης εύτυχως τῆς 'Ιαπωνίας — διαπιστούται τὸ «φρενάρισμα» τῆς οἰκονομίας τῶν. Περιορίζεται ο παραγωγικὸς ρυθμός, δλιγώτερα και σι μεταφοραι πρώτων υλῶν, έν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν έτος, τοὺς πρώτους αὐτοῦ μῆνας.

'Ο Μάιος προδιαγράφεται ως ό κρίσιμος μήν τῆς ναυλαγοράς. 'Η συστολή τῶν μεταφορῶν πιστεύεται νά είναι πλέον καταφανής. Πρός τὸ πάρον τὸ θάνασκόπτην 15θήμερον διομένην διαμεύδει τούς ἀπαισιοδόξους.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατά τομεῖς εἶχεν ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Τὰ σιτοφορία από τὸν Κόλπον και τὸ Νόρδερν ρέιντζ παρέσχουν καλὴν ἀπασχόλησιν. Βελτιωμένοι οι ναύλαι. Τὰ 3.25 δολ. ἀπό τὸν Κόλπον διά τὸ Κόντινεντ τοὺς προηγουμένου τοῦ 15θήμερου, έφθασαν κατά τὸ 6' 15θήμερον εις 3.65-4.20 δολ. φίο, ἀνολόγως μεγέθους, διά τὸ Κόντινεντ (Φεβρ.-Μάρτ.). Διά την 'Ιαπωνίαν ἀνά τῶν 8.90 δολ. προηγουμένως, ἐπιτρέποντο τὰ 10 δολ. (Φεβρ.-Μάρτ.) και 9.50 ('Απρ.) εις μεγάλα σκάφη. Τρία συνεχῆ ταξιδία δολ. 8.65 (Σεπτ.-'Οκτ.) εις

μπάλκ κάρριερς. Διά την Βραζιλίαν εις μπάλκ κάρριερς δολ. 6.10-6.30, μὲ 1.000 τόν. έκφόρτ. 60 σέντς. Διά τὸ Καράτσι δολ. 12.50 έλευθ. έκφ. ('Απρ.). Διά την Κορέαν δολ. 11.50 έλευθ. έκφόρτ. (Μάρτ.). Διά τὴν Πολωνίαν δολ. 6.40 (Φεβρ.-Μάρτ.), τὴν Νορβηγίαν 30/- (Φεβρ.-Μάρτ.), τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν (Αιδόρο) δολ. 7 μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ., τὸ Πόρτ Σουδαν 12.30-13.99 δολ. και Μανίλαν δολ. 19.

Καλὴ έκλεισθη ἔργασία διά την 'Ινδιαν. 'Απὸ τὸ Κόλπον εἰς τάνκερς (Φεβρ.-Μάρτ.) ἐπλειρώθησαν 57/6, μὲ 1.500 τόν. γκρός διά Βομβάνην η Κάντλα. Σύνθετης πορτηγὸν δι' ἀνατολ. ἀκτὴν (Μάρτ.) 91/3, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. και 75/- διά δυτικὴν ἀκτὴν εἰς τάνκερ 30.000 τόν. (φορτηγίδες εις δάρος πλοίοι).

'Ορυζας διά τὸ Νότ. Βιετνάμ ἀπὸ 19.75-23 δολ. έλευθ. έκφόρτ. (Μάρτ.), ἀναλόγως μεγέθους. 'Αρκεταί ναυλώσεις διά θείον ἀπὸ τὸν Κόλπον. Διά Ντάρμπταν 72/6 μὲ 1.500 τόν. φόρμη και 1.000 τόν. γκρός. Διά την 'Αγγλίαν 48/- (φορτίον 8.000/8.800) μὲ 3.000 τόν. φόρμη/1.500 τόν. έκφόρτ. 6 σελ. και διά Γκηλόγχ 73/9 φίο, δάσις 2000/2000 τόν.

'Απὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ διά τὴν 'Ινδιαν (δυτ. ἀκτὴν) 80/- (Φεβρ.-Μάρτ.) εις σύνθετης πορτηγὸν και 91/3 και 88/9 ἀνατ. ἀκτὴ. Εἰς τάνκερ 72/6 30.000 τόν. διά δυτ. ἀκτὴν. 'Απὸ τὸ Νόρθφολδ διά Μπέλφαστ 32/6 έλευθ. έκφ. και ἀπὸ τὴν Βαλτιμόρην διά Χαϊτήν δολ. 7.75 ('Απρ.). 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διά την 'Αγγλίαν 60/- έλευθ. έκφόρτ. μὲ συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον 30/-, εύθυνς ως ἀνοιξη η Διαρύδη.

Παλαισιούδηρα ἀπὸ λιμένας 'Ατλαντικού εις σκάφος 22.750 τόν. δι' 'Ιαπωνίαν 230.000 δολ. φίο (20/22 ἡμέραι) και δι' 'Αλεξάνδρειαν/Πόρτ Σαΐδ εις λίμπερτον 92.500 και 97.500 φίο (Φεβρ.-Μάρτ.).

Γα: ι ἀν θρ ακες διά τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Χόμπτον Ρόδδος δολ. 5.50-5.70 εις μεγάλα μπάλκ κάρριερς (δάσις 6 ἡμέραι) έλευθ.

έκφρτωσις και διά τὸ Κόντινεντ δολ. 3.25 (Φεβρ.-Μάρτ.) ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν η Νόρφολκ 21.000 τόν.

ΠΛΕΙΤ: Ζωηρότης ναυλώσεων. Διά τὴν Δυτ. Ιταλίαν ('Απρ.) 73/6 εις τάνκερ και 75/- έως 76/- εις μικρὰ φορτηγά. Διά τὸ Κόντινεντ (Μάρτ.-Απρ.) 66/6, μὲ 3.000 τόν. γκρός, Διά Μασσαλίαν 63/9, μὲ 2.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ., διά Λουάντα 52/6, μὲ 1.000 τ. έλευθ. έκφόρτ. και διά τὴν 'Ισπανίαν 69/- μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. Διά τὴν Χιλῆν δολ. 8.25 έλευθ. έκφ. (Μάρτ.).

Αι ζαχάρεις τῆς Κούδας 120/- φίο διά Κίναν. 'Απὸ Ταμπικό δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 3.75 φίο (Φεβρ.).

Περιωρισμένη η ἔργασία ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν. Διά τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 6.25-7.50, Μανίλαν 7.75 δολ. έλευθ. έκφ., Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.15 (κριθή) και Βενεζουέλαν δολ. 7.50. Θείον ἀπὸ Βανκούμπερ δι' 'Ινδίαν (ἀνατ. ἀκτὴν) δολ. 10 (φίο ἐντρίμμεντ) τόν. 1.500/650 Μάρτιον.

Αύστραλια - 'Απω 'Ανατολή: Λίαν χαλαρά η κίνησις ναυλώσεων. 'Απὸ τὸ Σίδενιούλευρα 104/6 διά Κεϋλάνην 500 τόν. γκρός φόρτ. και 750 τόν. έλευθ. έκφόρτ. και ἀπὸ τὸ Φρημάντη 93/9. Τὰ 72/6 ἐπληρώθησαν διά σιτηρὰ ἀπὸ δυτ. λιμένας Αύστραλιας δι' 'Αγγλίαν, μὲ 1.000 τόν. γκρός. Τὰ 45/- δι' ἀράδοσιτον ἀπὸ Νότ. 'Αφρικήν δι' 'Αγγλίαν, μὲ 3.000 τόν. έλευθ. έκφόρτ. και 61/3 δι' 'Ιαπωνίαν, μὲ 1.000 τόν. έκφόρτωσιν (Μάρτιον). Μεταλλεύματα ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές εις μεταλλοφόρον δι' 'Ιαπωνίαν 29/- μὲ 8.10/10.000 τόν. δάσις. Ζάχαρις ἀπὸ Κούηνσλασ δι' 'Αγγλίαν εις συνήθη σκάφη 83/9 και ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας δολ. 6.25 (φίο ἐντρίμμεντ) διά λιμένας Βορ. Αιτλαντικού η Κόλπου (Μάρτ./Απρίλ.). Κόπρα 11 σέντς (Μάρτ.) δια 469.000 κ.π. δέματα, ἐνσαντὶ τῶν 13 προγεγομένων. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάκια δι' 'Ιαπωνίαν εις μπάλκ κάρριερς 32/- (2.500/10.000 τόν.) και 33/6 εις λίμπερτο (2.000/2.500 τόν.). Διά τὴν 'Αδριατικήν 24/6 (μὲ 2.000/1.650 τόν.) Φεβρ.-Μάρτ. εις λίμπερτο.

Μεσόγειος - Μαύρη Θάλασσα: Λιπάσματα ἀπὸ Βενετίαν/Πόρτο Μάργκερα διά Ν. Κίναν 77/- και Ραβένναν/Αγκόνα διά Κεϋλάνην 69/6. Πυρίται ἀπὸ Χουέλθαν διά Ρουέν 24/-, ἀπὸ Σέτουμπαλ δι' 'Αμβέρσαν 20/-. Φωσφάτα ἀπὸ Χαϊδαν διά Δουναδίν 26/-. 'Απὸ Κωνσταντζαν δι' 'Ιαπωνίαν πλασιούδηρα δολ. 5.50 φίο, μὲ 5.000 τ. φόρτ. και 10.000 τ. έκφόρτ. Χυτοσιδήρος 72/6 δι' 'Ιαπωνίαν ἐπίσησης.

Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διά Ν. Κίναν 84/6 και χάλυψ ἀπὸ τὴν 'Αμβέρσαν διά Β. Ειρηνικὸν δολ. 126.000 κ.π. ἀποκοπήν. Λιπάσματα ἀπὸ Ροστόκ/Πολωνίαν διά δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας 74/6.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΣΑΡΤΕΡΣ : Μότορσπιτ 12.300 τόν. (670.000 κ.π. δέμ.) 15 μιλ., 18 τόν. φιούελ διλ., διά 12 μῆνας δολ. 3.10, παράδοσις Κόντινεντ. Λίμπερτο ως σιταποθήκη διά 20-50 ἡμέρας δολ. 855 ημερσίας. Μπάλκ κάρριερ 51.823 τόν. (16 μιλ., 60 τόν. φιούελ διλ.) δολ. 1.70, παράδοσις 'Ια-

**M. S. M. RAZIK & CO.,
SHIP CHANDLERS
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS,
PROVISIONS, DECK & ENGINE STORES
&
BONDED STORES
AT VERY COMPETITIVE PRICES
CABLES: "PLIMSOL", COLOMBO
ADDRESS: 94 1/7, YORK BUILDING,
YORK STREET,
COLOMBO 1, CEYLON**

πωνίαν διά 3 έτη άπό τής 'Ανοίξεως. (Συνέχεια προηγουμένου).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωηροτέρα ή ζήτησις τονάζ κατά τάς δύο τελευταίας έξδεμάδας τού Φεβρουαρίου άπό τόν Περσικόν, Ιδιά, Κόλπον. 'Ανετιμήθησαν οι έκειθεν ναῦλοι. Αι καιρικαὶ συνθῆκαι, τόσην εἰς τήν Β. 'Αμερικήν, δόσον καὶ εἰς τήν Εύρωπην, υπερχέρωσαν τάς έτεριας πετρελαίων νάζ ζητήσουν τό περισσότερον τονάζ.

Οι ναῦλοι άπό τόν Περσικόν Κόλπον έκυμαίνοντο άπό 45 - 52½% (έτοιμον σκάφος δι' Ιταλίας έδεχθε 61½%), αλλά καὶ μέχρι τῶν 30% διά μικρότερα σκάφη. Πάντως, τό διά Μάρτιου τονάζ έθεωρετο πληθωρικόν.

'Από τήν Καραϊβικήν οι ναῦλοι άνετιμήθησαν έπισης τάς τελευταίας ήμέρας τού μηνός. 'Από τήν Καραϊβικήν διά τήν Β. 'Αμερικήν γύρω τῶν 38 - 45% μεῖον τού 'Ιντασκέιλ, διά μέτρια σκάφη, ένωντι τῶν 52½ καὶ 65% μεῖον προηγουμένου.

'Από τόν Περσικόν διά τήν 'Ισπανίαν 52½% κάτω τού 'Ιντασκέιλ (Φεβρ.).

'Από τόν Περσικόν δι' 'Αγγλίαν, Κόντινεντ μεγάλα σκάφη 90 καὶ 68 χιλ. τόν. διά Μάρτιου μεῖον 60% τού 'Ιντασκέιλ, μέσω 'Ακρωτηρίου.

Σκάφη 83.000 τόν. έχρονον αυλώθησαν άπό τήν Σέλλ δι' έτος, μέχρις 'Απριλίου 1968, εἰς τά 10 σελ. καὶ 5½ πέν. κατά τόν. καὶ μήνο τό έν καὶ 10/10 τό δεύτερον.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ολίγαι αἱ ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγαὶ μὲ τιμᾶς κυμαινομένας εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. 'Από Θεσσαλονίκην, Βόλον εἴτε Πειραιά διά Β. 'Αφρικήν φορτίον σίτου μὲ φόρτωσιν Μάρ-

τον, πλοϊα 5.000 - 10.000 τόνων 26/-. 'Από Χάιφαν διά Β. Γαλλίαν φωσφάτα εἰς σάκκους, μὲ φόρτωσιν Μάρτιου πλοϊα 7.000 - 10.000 τόνων 32,6 φίο.

'Από Σπαλάτο διά Κευθέιτ τοιμέντα εἰς σάκκους 10.000 τόν., μὲ φόρτωσιν Μάρτιου 57/-. 'Από Βηρυττόν εἴτε Τρίπολιν δι' 'Ισπανίαν λίμπερτο διά φορτίον παλαιοσιδήρων 32.000 λίραι. 'Από Δυρράχιον δι' ένα λιμένα Πολωνίας δύο φορτία χρωμάτου 3.000 - 3.500 τόνων 35/-. 'Από Πύργου Βουλγαρίας διά Σαντάντερ Β. 'Ισπανίας ἀτσαλοσιδήρων δάρους 2 τόνων, μὲ φόρτωσιν Μάρτιου πλοϊα 5.000 - 10.000 τόνων 4,75 δολ. φίο. 'Από Νοβορωσίσκην διά Περσικόν Κόλπον 10.000 τόνων τοιμέντων μὲ φόρτωσιν Μάρτιου 62,6 φίο. 'Από Βάριν διά Ροδένων ἡλιόσποροι 95 κυβικά δό τόνος μὲ φόρτωσιν Μάρτιου 8 δολ. φίο. 'Από Ταραγκόνα 'Ισπανίας δι' 'Αλεξανδρειαν ὄλευρα 10.000 τόνων 1 - 2 πλοΐα, μὲ φόρτωσιν Μάρτιου 28,6 φίο.

ΡΕΚΟΡ ΚΑΘΕΑΚΥΣΕΩΝ

Βάσει τῶν στατιστικῶν τού Λόδδ' 'Ρέτζιστερ, τό παγκοσμίως καθελκυσθέν κατά τό 1966 τονάζ ἐσημείωσε ρεκόρ διά τρίτων κατά σειράς ἔτος. 'Ἐναντι τού 1965 ή αὐδησις ἀνήλθεν εἰς 1.091.385 τόνων γκρός, μὲ πρώτην τήν 'Ισπανίαν, συγκεντρώσασαν τά 46, 73% τῶν καθελκύσεων ἔνωντι 43,9% κατά τό 1965. Καθειλκύσθησαν σκάφη 6.685.461 τόνων γκρός (1.322.229 τόν. περισσότερα), ἐπί συνόλου 14.307.202 τόνων γκρός.

'Αμέσως μετ' αὐτήν ή Δυτική Γερμανία, μὲ συμμετοχὴν 8,3%, τρίτη ή Σουηδία, μὲ 8,1%, ή Μ. Βρετανία μὲ 7,6%, διά πρώτην

φορά κατελθούσα εἰς τήν 4ην θέσιν, καὶ ἐν συνεχείᾳ ή Νορβηγία, ή Γαλλία, ή 'Ιταλία καὶ ἄλλαι χώραι, ὡς λεπτομερέστερον ἐμφαίνεται ἐκ τού κατωτέρω πίνακος:

X ω ρ α i	Τόν. γκρός	Διαφορά
'Ισπανία . . .	6.685.461	(+ 1.322.229)
Δ. Γερμανία . .	1.184.470	(+ 161.041)
Σουηδία . . .	1.160.964	(- 9.084)
Μ. Βρετανία & Β. 'Ιρλανδία .	1.084.299	(+ 11.225)
Νορβηγία . . .	537.401	(+ 128.843)
Γαλλία . . .	442.626	(- 36.732)
'Ιταλία . . .	422.055	(- 20.413)
Δανία . . .	411.443	(+ 151.052)
'Ισπανία . . .	398.056	(+ 103.430)
Πολωνία . . .	387.340	(+ 52.945)
'Ολλανδία . . .	284.271	(+ 51.491)
Γιουγκοσλαβία	275.657	(+ 11.491)
'Αν. Γερμανία	257.808	-
Η.Π.Α. . .	167.321	(- 102.600)
Καναδάς . . .	153.210	(- 30.243)

"Οσον δάφορά τό πρωστήριον σύστημα, σκάφη συνολικής χωρητικότητος 12.326.782 τόνων γκρός θά είναι δηξελοκίνητα καὶ σκάφη 1.980.420 τόνων γκρός θά είναι ἀτμοστροβιλοκίνητα.

Τῆς ισπανικής παραγωγῆς τά 4.000.000 τόνων ἐκ τῶν καθελκύσεων προωρίζοντο πρὸς ἔξαγωγήν (1.712.683 τόν. διά τήν λιβεριανήν σημαίαν, 987.796 τόν. διά τήν νορβηγικήν καὶ 330.828 τόν. διά τήν ἀγγλικήν).

"Η Μεγάλη Βρετανία εἰσήγαγε τονάζ ἐκ τού ἔξωτρικού περισσότερον ἀπό τό ἔξαχθέν. Τὰ καθελκυσθέντα τάνκερς ἀνήλθεν εἰς 5,4 ἑκατομ. τόν. γκρός (39.000 τόν. διλγώτερον). Τὰ μπάλκ κάρριερς μὲ 5 ἑκατομ. τόν., ἐνεφάνισαν ρεκόρ (3,7 ἑκατομ. τόν. τό 1965).

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

* Κατά προβλέψεις άγγλικού Οίκου έπενδυσεων, θά σημειωθή κατά τό 1967 αύξησης 10% εις την άξιαν του υπερθαλασσίου εμπορίου, κατ' ογκού δε 8%, άφού άφαιρεθούν ωρισμέναι μεταφορά, διά τών αεροπλάνων συνήθως ανεργούμεναι.

—Αι άποθ θαλασσής μεταφορά θά αύξηθεν κατά 7,5%, ητοι κατά 130 έκατομμύρια μετρικών τόνων (1966 1.750 έκατομμύρια και 1.880 έκατομμύρια διά τό 1967).

—Και τό τοννάς οπερ πρόκειται νά προστεθή έντονος τού 1967 εις την δυναμιν του παγκοσμίου στόλου, ύπολογίζεται εις 5,8%. Η άναλογια, δηλαδή, μεταξύ ζητήσεως και προσφοράς, είναι 1 πρός 0,77 διά τό 1967. Έτοις ίσως ληφθή υπ' οψιν και ή ταχυτέρα διενέργεια τών μεταφορών, μικρά θά είναι ή βελτιώσις της θέσεως τών έφοριστών εις την ναυλαγοράν.

—Έν τω μεταξύ όλαι αι δαπάναι κινήσεως του πλοίου, θά συνεχίσουν αύξανόμεναι κατά 2,5% έτησίως, πλήν του καυσίμου και του μισθοδογίου, διά τό ποσον άγνωστοι είναι αι έξελιξεις, προκειμένου διά τήν

Βρετανική Ναυτιλίαν.

* Καταπληκτική ή μεταφορική κίνησης της Ισπανίας. Αι είσαγωγαι της άνηλθον κατά τό 1965 εις 200 έκατομ, τόν. (42% αύξησης έντος διετίας), έναντι 238 έκατομ. τόν. Α' Αμερικής (16% αύξησης).

—Θεμέλιον πραγματικόν τής ναυλαγοράς αι είσαγωγαι εις την Ισπανίαν πρώτων ύλων. Τά τράμπης έκατά κατά σημαντικόν ποσοστών εύρισκουν τήν άπασχόλησιν.

* Οι άριθμοι τής συστολής: Αι κλεισθεῖσαι στον Ιανουάριον ναυλώσεις διά δημητριακά διά φορτώσεις άπο δόλους τούς τομείς, άνηλθον εις 3.560.000 τόν., έναντι 4.367.000 τόν. τού άντιστοίχου μηνός 1966. Σημαντική ή διαφορά.

* Εις 4.200.000 έπιβάτας άνηλθεν ή άσητοπορική κίνησης εις την γραμμήν του Ατλαντικού κατά τό 1966, σημειώσασα αύξησιν κατά 6,2% έναντι του προηγουμένου έτους. Άλλα και αι πραγματοποιηθείσαι πτήσεις ήσαν περισσότεροι —άπο 51.304 εις 57.374. Τό φορτίον, τέλος, ημέρη άπο 177.000 τόν. εις 220.000 τόν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικής
και Καναδά

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννηράτων Ρότερνταμ ή Αμστερνταμ δόλ. 3.75, οφιδιού Αμερίσον δόλ. 3.90, γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης δόλ. 4, Φεβρ. 15-25.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ ΦΙΟΥΡΥ» (λιβ.) Νεστορί Όρδεαντης 15.000 τόν. γεννημάτων Γένοβαν, Λεγκόρου, Νεόπολην, δόλ. 6.25, οφιδιού Αδριατικήν δόλ. 6.75, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, άμεσος φορτωτις.

«ΑΔΑΜΑΝΤΣ» (παν.) Τάρτον και Χίουστον 7.000 τόν. λιπαράτων εις σάκκους και χώμα Μάρτιντελ Πλάτα και Ρεζόριο δόλ. 63.000, μέ 2.000 τόν. έξτρα σφαλιστρα, Φεβρ. 18-25.

«ΕΛΛΗΝΗ» (λιβ.) άδιο άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 14.500 τ.ε.ι.ω. (708.000 κ.π.) φορτίου παλαιοσιδήρων ίντσαν δόλ. 178.000 φίο, Φεβρουάριον 20-Μαρτίου 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. Λιδουνού) λιμένας Κόλπου 23.500 τόν. γεννηράτων Ισπανίαν δόλ. 9.50, μέ 25 σάντες έβρη διος δύετων λιμένων έκφρτωσιες, 35 σάντες διος τρίπον, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 27-Απρίλιου 17.

ΦΩΦΩΡΑ (δεξ. λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. σίτου Σάντο Ντομιγκό δόλ. 3.25, μέ 2.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου.

«ΓΚΕΜΙ» (δεξ. λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. σίτου Σάντο Ντομιγκό δόλ. 3.25, μέ 2.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ» (λιβ.) Βαλιτιμόρην 10.500 τόν. σίτου Λασιτά δόλ. 5.75, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Απρίλιον 1-15.

«ΕΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. γεννημάτων Ισπανίαν δόλ. 10, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Φεβρ. 27 Μαρτ. 10.

«ΤΖΕΝΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γεννημάτων Ισπανίαν δόλ. 9.50, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10-31.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ» (δ. λιβ.) λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Καράτσι δόλ. 7.50, μέ 1.500 τόν. έκφρτωσιν γκρός, Μαρτίου 1-15.

«ΦΩΦΩ ΕΥΛΑ» (παν.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. θεικής άμμωσιας χώμα δυτικήν άστην δόλ. 12, οφιδιον ονατοδικήν άστην δόλ. 12.35, μέ 1.000 τόν. φορτωτιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, έναρξεις 25 Φεβρουάριου.

τόν. γεννημάτων (1.000 τόν. συμπλήρωσιν Μπουνέος Άγρες) Βόρειον ή Νότιον Ισπανίαν 69/-, έλευθ. Σάντα Φέ 1) 3 έξτρα διά κάθε λιμένα έκφρτωσιες σών τών τριών συμπεριλαμβανομένης της Σεβίλλης 2/6 έξιρα, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 5-25.

«ΜΑΝΑ» (δ.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπουνέος Άγρες 12.000 τόν. γεννημάτων θυτικήν Ιταλίαν 73/6, οφιδιού ησους 74/9, Αδριατικήν 77/6, έλευθ. Σάντα Φέ 1) 3 έξτρα, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν γκρός, έναρξεις Απρίλιου 29. «ΒΥΖΑΣ» (λιβ.) Νεκοτσίαν μέ συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάγκαν 9.000 τόν. σίτου Λουσάντος 52/6, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1-15.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τόν. σίτου Μασταλίαν 63/9, μέ 2.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1-18.

«ΗΥΡΙΣΗΝ» (δεξ.) διά λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπουνέος Άγρες 14.000 τόν. γεννημάτων θυτικήν Ιταλίαν, Νήσους 75/-, οφιδιού Αδριατικήν 80/-, Σάντα Φέ 1) 3 έξτρα, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν γκρός Απρίλιου 15-25.

«ΟΜΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ» (λιβ.) Νεκοτσίαν μέ συμπλήρωσιν Μπλάγκαν 12.000 τόν. γεννημάτων Χιλήν δαλ. 8.25, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10-25.

«ΒΕΛΟΣ» Ριόν Ιανέριον 21.000 τόν. μεταλλεύματων Αρδεύρων 30/-, μέ 1.000 τόν. φορτωτιν, 4.500 τόν. έκφρτωσιν, οφιδιού Ροστόκ, Σεπτέμβριον 35/-, Φεβρουάριον - Μάρτιον.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 15.100 τόν. σίτου Τόκιο Χαϊκάτα ρέντην δαλ. 7.50, Φεβρ. 20- Μαρτ. 6. «ΜΙΣΤΡΑΛ» (λιβ.) πρόηρον «Αρχανές» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τόν. σίτου Βενεζουέλαν δαλ. 7.50, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 6.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 29.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δαλ. 6.30, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15-31.

«ΠΡΙΑΜΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν 32.000 τόν. γεννημάτων Κίνας 37/3 διά λιμένα έκφρτωσις, 38/3 δύο, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαρτ. 1-25.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΔΙΡΦΥΣ» Κωνσταντζαν 10.000 - 10.200 τόν. ράδινων σίδηρων Ισπανίαν 73/6, μέ 1.200 τόν. φορτωτιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10-20.

Έξ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» Σεπτέμβριον 10.000 τόν. σίδηρων ράδινων Νότ. Ισπανίαν δαλ. 9.60, μέ 2.000 τόν. φορτωτιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1-17.

Έξ Αύστραλίας, Ινδίας και Ανατολής

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιβ.) Μορμουγκάδο 23.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Νότιον Ισπανίαν 32/-, μέ 2.500 τόν. φορτωτιν, 10.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 1-12.

«ΦΑΛΚΟΝ» (λιβ.) Φιλιππίνων 20.000 τόν. ζαχέρεως χώμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δαλ. 6, μέ 1.000 τόν. φορτωτιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 20- Απρίλιου 5.

«ΦΑΡΟΣ» (λιβ.) Φιλιππίνων 20.000 τόν. ζαχέρεως χώμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δαλ. 6, μέ 1.000 τόν. φορτωτιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15-31.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΙΡ» (λιβ.) Μορμουγκάδο 23.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γιαδάτα - Ταμπάτα ή Σακαΐδη 32/-, μέ 2.500 τόν. φορτωτιν, 10.000 τόν. έκφρτωσιν, Φεβρουάριον 27- Μαρτίου 15.

«ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ» (λιβ.) Φιλιππίνων 469.000 κ.π. κόπρας Καλιφόρνια 11 σάντες, Μαρτίου 15-27.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Α.» Ραγκούν 7.000 τόν. ζαχέρης Μανίλαν δαλ. 6.50, οφιδιού Μανίλαν και έπερον λιμένας Φιλιππίνων δαλ. 6.75, μέ δολ. 1.000 έξτρα σιφάλιστρα, Φεβρουάριον 16- Μαρτίου 4.

«ΚΛΑΣΙΚ» Μαρράκουα 10.000 τόν. γενικά Νότιον Ισπανίαν 33/6, μέ 2.000 τόν. φορτωτιν, 2.

**COLOCOTRONIS LTD
SHIP BROKERS**

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone : 283 - 7003/6
Telex : 27151
Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus — Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad

(U.K. - Continent - U.S.A.) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W.1

500 τόν. έκφρτωσιν, χιλία λίρας έξτρα άσφαλτος, Μαρτίου 15 - Απριλίου 15.

'Εκ παντοίων άλλων άγορών

«ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (λιβ.) Ντώρμπαν 15.000 τ. ράβδων σιδηρών Ναυπακάσκι - Τσιμπά ρέινς 57/6, μέ 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 22 - Απριλίου 8.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ν. Ι. Βλασόπουλος) Κούδα 10.000 τόν. ζαχαρώς Κίναν 120/-, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» δυτικήν άκτην Μεσικού 14.000 τόν. άραβσισσούς Ισπανίαν δολ. 8, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Απριλίου.

«ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιβ.) Σάφι 12.000 τ. δερίτου άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 2.90, μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 11.500 τόν. έκφρτωσιν, Απρ. 1 - 19.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (λιβ.) 13.890 τ.ι.ω. (620.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιούντη διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ) 22/-, παράδοσις Καλκούταν Μαρτίου 1 - 18, έπαναπαράδοσις Ισπανίαν.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβ.) 14.900 τ. ι.ω. (714.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 41 - 42 τόν. μπάνκερ (C)) παράδοσις λιμένας Κόλπου Φεδρουαρίου 15 - 22, ταξίδια 2 - 4 μέ 6 μηνών, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνοστολής άκτης δολ. 3.10, Αγγλίαν - Κόντινεν δολ. 3.25, Ισπανίαν - Σιγκαπούρην ρέιντη δολ. 3.40.

«ΕΥΤΕΝΙΑ» (λιβαν.) 10.100 τ. ι.ω. (469.000 κ.π., 10 μιλ., 24 τόν. μπάνκερ (C)) 15/9, μέ 700 λίρας έξτρα άσφαλτοσ, παράδοσις Μαγκαλόρε ή Μπελεκέρι, Φεβρ. 15 - 20, έπαναπαράδοσις Ισπανίαν.

«ΠΛΕΙΑΣ» (λιβ.) 14.882 τ. ι.ω. (715.000 κ.π., 14 μιλ., 43 τόν. μπάνκερ (C) και 1½ - 3 τόν. ντζέλ διλ) 22/-, παράδοσις Ισπανίαν Φεδρουαρίου 25 - Μαρτίου 1, έπαναπαράδοσις Βόρ. Άμερικήν, φόροι ταξίδια 3 - 6 μηνών, έπαναπαράδοσις "Απω Ανατολής" δολ. 3.10, "Αγγλίαν - Κόντινεν δολ. 3, Βόρ. Άμερικην συμπεριλαμβανομένων Μεγάλων Λιμώνων, Βιετνάμ δολ. 2.90.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» 14.508 τ. ι.ω. (720.000 κ.π., 15½ - 16 μιλ., 26 - 27 τόν. φιούντη διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ) δολ. 1.875 ήμερσιών, παράδοσις διαπλέοντας Κέν Ούετ Φεδρουαρίου - Μάρτιου, έπαναπαράδοσις άνοτολ. άκτης Ινδίας.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΩΡ» (λιβ.) 41.662 τ. ι.ω. (14¾ μιλ., 40 τόν. φιούντη διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ) δολ. 1.60, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Ισπανίαν, έν καλικούν ταξίδιον Πόρτ Χέντλαντ.

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» 21.000 τ. ι.ω. (990.000 κ.π., 15 μιλ., 30 τόν. φιούντη διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ) δολ. 3.20, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Μαρτ. 27 - Απριλ. 15, έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν, Μερπότ - Αμερικών ρέιντη, φόροι μεσό Μεσογείου σύχι άνατολικών διατίμησης Ιταλίας.

«ΡΙΟ ΜΑΡΑ» (λιβ.) 24.296 τ. ι.ω. (1.115.000 κ.π., 15 μιλ., 35 τόν. φιούντη διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ) δολ. 2.95, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Απριλίου 1 - 20, έπαναπαράδοσις "Αγγλίαν - Κόντινεν.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» 13.320 τ. ι.ω. (579.000 κ.

π., 14½ μιλ., 25 τόν. φιούντη διλ και 1 τόν. ντζέλ διλ) δολ. 3.40, παράδοσις διαπλέοντας την Γιοκοχώραν Φεδρουαρίου 20 - 25, έπαναπαράδοσις Ισπανίαν, Κυκλικούν ταξίδιον Ειρηνικού.

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» 13.031 τ. ι.ω. (598.00 κ.π., 14 μιλ., 32 τόν. μπάνκερ (C)) λίρας 295 ημερησίων, ταξίδια 2 - 6 μηνών, πλέον δύον λίρας 2.200, παράδοσις Ντώρμπαν Μαρτίου 5 - 25.

«ΑΥΓΗ» (λιβ.) 15.444 τ.ι.ω. (707.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 42 - 44 τόν. μπάνκερ (C)) δολ. 2.90, παράδοσις Βαλτιμόρην, ή Χομπον Ρος Μαρτίου 15 - Απριλίου 15, έπαναπαράδοσις Ισπανίαν. Ταξίδια 5 - 6 μηνών.

«ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (λιβαν.) 10.895 τ. ι.ω. (475.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 27 τόν. μπάνκερ (C)) 16/-, μέ 1.000 λίρας 1.000 έξτρα άσφαλτοσ, παράδοσις δυτικής άκτην Ινδίας Φεδρουαρίου 27 - Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις Νότιον Ισπανίαν.

«ΕΝΩΣΙΣ» (λιβαν.) 10.865 τ. ι.ω. (499.000 κ.π., 10 μιλ., 25 - 26 τόν. μπάνκερ (C)) 16/-, μέ 1.000 λίρας 1.000 έξτρα άσφαλτοσ, παράδοσις Βιζούκαπανάν Φεδρουαρίου 25 - 26, έπαναπαράδοσις Γιαδάτα - Μουρόπαν ρείντης.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ-Ι-Ζ» (λιβ.) 14.408 τ.ι.ω. (708.000 κ.π., 14½ μιλ., 40 - 42 τόν. μπάνκερ (C)) 24/-, παράδοσις Όζεναν Φεδρουαρίου 22 - 26, έπαναπαράδοσις Χαυιέλλας Μαρτίου 15 - Απριλίου 15, έπαναπαράδοσις Ταϊμπα - Μόζι ρείντη.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβ.) 12.800 τ. ι.ω. (619.000 κ.π., 13½ μιλ., 17 - 18 τόν. φιούντη διλ και 1½ τόν. ντζέλ διλ) 27/-, παράδοσις Χαυιέλλας Μαρτίου 15 - Απριλίου 15, έπαναπαράδοσις Ταϊμπα - Μόζι ρείντη.

«ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ» (λιβ.) 10.850 τ. ι.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 27 τόν. μπάνκερ (C)) δολ. 855 ήμερησίων ταξίδιον 20 - 50 ήμερων, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Βενιδόνη, Φεδρουαρίου 25 - 28.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ» (λιβ.) 51.823 τ.ι.ω. (2.343.000 κ.π., 16 μιλ., 60 τόν. φιούντη διλ και 2 τόν. ντζέλ διλ) δολ. 1.70, παράδοσις Ισπανίαν, ταξίδια 3 - 6 τόν. έναρξης από την Ανδόνιδη.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖ» 12.690 τ. ι.ω. (609.000 κ.π., 14 μιλ., 18 τόν. φιούντη διλ και 1 τόν. ντζέλ διλ) δολ. 2.100 ήμερησίων, παράδοσις δυτικής Αιγαίνων Πολιτείων Μαρτίου 10, έπαναπαράδοσις Απω "Ανατολήν" συμπεριλαμβανομένου Βιετνάμ.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 65% έλαπτον Ιντασκείλ, έποιμος φόρτωσις.

«ΕΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Περιοικόν Κόλπον 38.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 50% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 16 - 21.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.500 τόν. (μέρος φορτίου) άμερικ. λιμένας οκτής Ατλαντικού, Βενιδόνη, Φεδρουαρίου 25 - 28.

«ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩΝ» Καραϊβικήν 20.000 τόν. (μέρος φορτίου) άμερικ. λιμένας οκτής Ατλαντικού 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 7 - 19.

«ΚΟΡΙΝΟΣ» (λιβ.) Περιοικόν Κόλπον 52.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 28 - Μαρτίου 7.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π.» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τόν. (καθαρό) άμερικ. λιμένας οκτής Ατλαντικού, Παγιάρτην άλαντ, δυτικήν άκτην Κεντρικής Αμερικής 47½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 28.

«ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Περιοικόν Κόλπον 18.000 τόν. (καθαρό) "Απω Ανατολήν" 22½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 1.

«ΝΟΣΤΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 42½% έλαπτον Ιντασκείλ, έποιμος φόρτωσις.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» (λιβ.) Κιουρασά ή Φρόπορτ 24.000 τόν. Σιδέν (Ν.Σ.) δολ. 38.000, έποιμος φόρτωσις.

«ΤΑΥΡΟΣ» Ρός ή Σιδέρ 30.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 50% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου.

«ΕΛΕΝΗ» Μεσόγειον 17.500 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 38½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 1.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 47½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 27.

«ΕΙΩΝΝΑ Β.» Περιοικόν Κόλπον 19.000 τόν. Ρίζερ Πλέιτ ή είς άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 42½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ» (λιβ.) Καραϊβική 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 45% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 25.

«ΤΙΝΑ ΖΩΑΣΗ» (λιβ.) Περιοικόν Κόλπον 40.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 40% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 1.

«ΛΗΤΩ» (λιβ.) Ασύρντα 16.000 τόν. Λισσαδώνων ή Αιτίδεων 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεβρ. 23.

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ» (λιβ.) Μεσόγειον 19.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 42½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 17.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τ. (καρφώ) άμερικ. λιμένας δυτικής άκτης 50% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 25.

«ΚΑΔΑΜΟΣ» Ιταλίου 20.000 τόν. (καρφώ) Κόντινεντ 37½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 65% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεβρ. 20.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβ.) Περιοικόν Κόλπον 17.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον Μειπάσα - Κείπ Τάουν ρέιντη 30% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 25 - Μαρτίου 7.

«Γ. Σ. ΑΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περιοικόν Κόλπον 40.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 2.

«ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τόν. Ισπανίαν δολ. 4.70, δόσις 1 - 1, Φεδρουαρίου 6.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000

τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας Χάττερας) 65% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 18.

«ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού ή Αμερικής 65% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 20.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. (μέρος φορτίου) άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 23.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛΑ» (παν.) Περιοικόν Κόλπον 38.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 50% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 23.

«ΠΑΙΟΝΗ» (λιβ.) Λά Πλάτα 18.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 23.

«ΓΑΡΙΑΝΑ» Περιοικόν Κόλπον 32.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 26.

«ΣΑΒΙΝΑ» Περιοικόν Κόλπον 32.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 27.

«ΕΛΑΡΩΝΑΣ» Περιοικόν Κόλπον 30.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 26.

«ΣΑΒΙΝΑ» Περιοικόν Κόλπον 32.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 52½% έλαπτον Ιντασκείλ, Φεδρουαρίου 26.

«ΛΑΡΩΔΑΣ ΟΛΥΠ-ΤΖ ΤΖΩΡΤΖ» Περιοικόν Κόλπον 16.500 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 32½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 16.

«ΑΤΦΡΩΤΟΣ» Καραϊβικήν ή Σαιντ Κρούς 19.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειας του Χάττερας) 35% έλαπτον Ιντασκείλ, έποιμος φόρτωσις.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. Φλωρίδα 32½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 3.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.500 τόν. Φλωρίδα 32½% έλαπτον Ιντασκείλ, Μαρτίου 16.

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειρίστας

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971

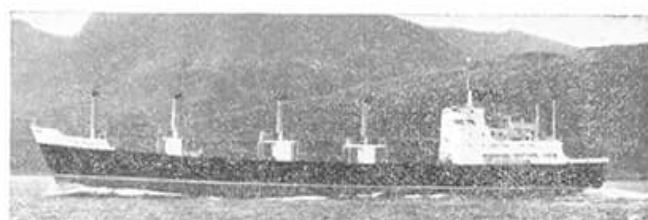
TELEX 262670

LINALUX MARINE GLOSS FINISHES

ICI's up-to-date Marine Finishes are protecting ships all over the world. LINALUX Superstructure Gloss Finish and LINALUX Quick-drying Topside Paint are two high quality materials which by their excellent durability cut maintenance costs by reducing the frequency of repaints.



M.V. Ilesha Palm (Palm Line Limited)



M.V. Scythia (Cunard Steam-Ship Company Limited)



M.V. Norwave (North Sea Ferries)



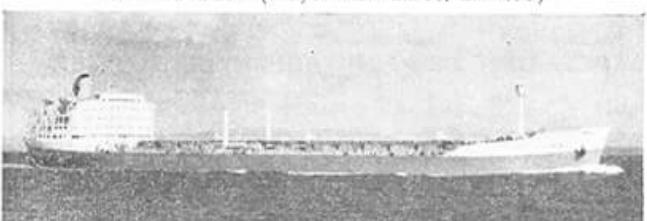
S.S. British Captain (BP Tanker Co. Limited)



M.V. Amazon (Royal Mail Lines, Limited)



M.V. Benarmin (Ben Line Steamers Limited)



S.S. Otina (Shell Tankers (U.K.) Limited)



M.V. Port Invercargill (Port Line Limited)

LINALUX Quick-drying Topside Finish is the latest development in conventional air drying paints—drying within 2 to 4 hours it enables overside work to be completed rapidly without risk of interference from weather.

The cost of topside and boottop maintenance is reduced because the gloss and colour retention of 'Linalux' Quick-drying Finish allow minor damage to be touched in without marring the general appearance of the ship—thus avoiding the need for complete repaints.

LINALUX Superstructure Gloss Finish is a high quality alkyd based paint which has been proven by many years' service, and which is continually being improved by work carried out by ICI's Technical Departments.

The appearance of all deck and superstructure paint-work is maintained at a high level with the minimum effort because 'Linalux' has excellent durability and resistance to abrasion and wear.

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD. PAINTS DIVISION · MARINE SALES DEPT. · SLOUGH · BUCKS

Sole agents for I.C.I. Marine Paints in Greece—The 'Star'
Commercial-Maritime & Provisions Company Limited, Yannoulato Building, Karaiskaki Square, Piraeus.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ 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 ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΙΡΑΝ, ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΜΑΡΚΕΣ, ΔΟΥΡΒΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

- ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ : DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHaus".
ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"
ΣΜΥΡΝΗ : TURK - HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. 359 Cables: "TURKLENIK"

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ὄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 'Ακτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	άνεος. Τάμπα 13 Φεβρ. διά Μπάχο Γκράντε
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρώτας»	48	3596	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Φεβρ. διά Γουαμπόα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Οπυγουαΐης»	29	1943	έφθ. Ρουέν 6 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέρωμα»	58	8952	έφθ. Ντάρεν 7 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ»	40	2912	ανεχ. Μοντεβίδεο ρόδς 8 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα θεσεανικά»	57	11630	διπλήθε Λιάρνα 8 Φεβρ. διά Πόρτομουθ (Ν.Χ.)
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Πινινθέρσαλ»	44	1920	οιπλήθε Κων/πολιν 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	ανεχ. Χουέλπα 10 Φεβρ. σιά Δουνκέρκην
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Τζωτής & Συκιάς	45	974	ανεχ. Άνοντόντ 5 Δεκ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο Αζόουλ»	54	6498	ανεχ. Μπιλιάτο 17 Φεβρ. διά Σύρον
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρκάταιμ»	55	8450	εφώ. Κόμπι 15 Φεβρ. εφώ. Κύνησσοραν ἀπό 4 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	εφώ. Βρέμπην 6 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβιρζίνι»	51	7066	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοΐπης	37	1272	εις Πόλον από 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Αμέρεραν 19 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	διπλήθε Κων/πολιν 19 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρονίδς & Υιοι	35	1217	έφθ. Πόρτ Σουδάν 10 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος - Μπαλόππης	29	2569	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	ανεχ. Σουετ 17 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	ανεχ. Σουετ 12 Φεβρ. διά Γκάλφορπ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ανεχ. Πειραιά 31 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Κ. Βλάχος	46	2414	ανεχ. Βερακρούζ 26 Δεκ. διά Γκάλφορπ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική»	29	3963	ανεχ. Αύγουστο 17 Φεβρ. δι' 'Οδοσόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Μπτελαγκράτοια»	53	11558	διπλήθε Κων/πολιν 14 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	ανεχ. Τζιμπούτι 12 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντες»	55	8254	έφθ. Μολταν 5 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	έτ. Καραδάς	54	1978	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Αζόουλ»	57	9921	ανεχ. Χάμπηλε 12 Φεβρ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μπούρινε»	54	11077	εφώ. Πειραιά 3 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	έτ. «Ρουτσούνα»	47	1926	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 12 Φεβρ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ιουνινθέρσαλ»	46	1892	έφθ. Σέρων 9 Φεβρ.
ΑΓΛΑ-ΓΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	ανεχ. Θέουτα 9 Φεβρ. διά Ντέριντζε
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Έλλας»	46	5383	ανεχ. Σουετ 16 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αλύξις»	35	3724	διπλήθε Κων/πολιν 16 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεανικά»	42	7255	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληάς	44	1545	διπλήθε Πιραλτάρ 15 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	ανεχ. Μπ. Αύρες 13 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαριάρια»	43	7216	έφθ. Νεάπολιν 23 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλομαρ»	59	8132	έφθ. Μπ. Αύρες 7 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπασιφκ»	56	2863	εις Μπαγκόνια ἀπό 15 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	ανεχ. Γιοκοχάμα 6 Φεβρ. διά άντη Η.Π.Α.
ΑΘΛΗΤΗΣ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	ανεχ. Πειραιᾶ 24 Δεκ. διά Κωνστάντζαν
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	ανεχ. Τζιμπούτι 4 Φεβρ. διά Κοσείρη
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθωα»	45	2933	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 14 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρη»	44	7239	ανεχ. Αμέρεραν 18 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Δίτζιαν»	44	8481	ανεχ. Τζιμπούτι 3 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	ανεχ. Σίδνευ 3 Φεβρ. διά Τσαμκούγκ
ΑΙΝΤΣΑΣ	έτ. «Μπελθινέντο»	43	7259	έφθ. Μουρδάραν 17 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πίροτρο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Βανκούμπερ 15 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Κρέπτερ Τρανσόν»	56	9090	ανεχ. Γένοβαν 15 Φεβρ. διά Λείζες
ΑΙΤΟΑΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	ανεχ. Ντάρεν 24 Δεκ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΙΚΡΩΤΗΡΙ	N. Βερνίκος - Εύγενιδης	52	1534	ανεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροπίταια»	49	4297	διπλήθε Κων/πολιν 12 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδόπητρου	48	8550	έφθ. Ταρακόνα 18 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	ανεχ. Ντάρεν 13 Φεβρ. διά Φιλιππίνιας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 19 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	άδ. Τσουρινάκη	39	3375	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΙΑ II	έτ. «Μόρτερο»	47	1724	διπλήθε Κων/πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός»	54	5254	διπλήθε Κων/πολιν 12 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργκόδη»	58	8077	έφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ.
ΑΛΙΣ	έτ. «Στάμλε»	44	7189	ανεχ. Χαδάνα 22 Φεβρ. διά Γκουαντανάμο
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόσου»	60	9959	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐης»	53	1886	ανεχ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. διά Φάτσα
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ. «Άλκυονη»	53	9149	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	ανεχ. Λέγκορν 14 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδιτα»	42	7272	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 8 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρφέραζ»	47	5441	ανεχ. Βακαγάμα 5 Φεβρ. διά Φιλιππίνιας
ΑΛΝΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φασίλιτις»	53	12897	ανεχ. Όδοντος 13 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΑΛΤΑΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	ανεχ. Κολόμπο 19 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ»	42	7286	ανεχ. Ναγκόγια 8 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΑΛΦΑ	έτ. «Μπλού Ντιάμοντ»	51	3450	έφθ. Καρφάνεν 19 Φεβρ.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	έφθ. Μπαντάρ Σαούρη 12 Φεβρ.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ρομάνο»	49	2166	ανεχ. Χούλ 10 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφοντέρα»	43	7215	ανεχ. Τζιμπούτι 10 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	47	1514	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	K. Σ. Ποταμίανος	46	2814	ανεχ. Βενετίαν 11 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκωλίκι»	58	12772	ανεχ. Μοντεβίδεο 17 Φεβρ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΑΝΑΣ	έτ. «Αγαν»	55	8519	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	έτ. «Ρεζουρέκοιον»	42	7177	έφθ. Παντράς 16 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατολίανη»	52	12525	ανεχ. Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιαν.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	άργει Αμπελάκι ἀπό 24 'Ιουλ. 1964
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	ανεχ. Βομβάν 14 Φεβρ. διά Σουετ
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11978	ανεχ. Κουνάνα 7 Φεβρ. διά Λάντς 'Εντ
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρουντίλ»	53	10431	διπλήθε Παναμά 4 Φεβρ. διά Τσιμπα
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ριάκιονα»	36	2128	προσήρχε 45 μίλια ανατολικώς Λάγκος 15 Φεβρ.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Φράνκο»	54	1961	εις Πέρσα 23 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάτωρ»	49	4933	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Φεβρ. διά Πόρτ Σουτίτεγχαμ
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	ὑπό παραλαβήν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράτρο»	47	7981	έφθ. Βρέμπην 10 Φεβρ.
ΑΝΝΑΝΑΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	ανεχ. Σουετ 18 'Ιαν. διά Χαινάκην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκαζ»	45	7140	διπλήθε Κων/πολιν 12 'Ιαν. διά Βάρνα
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	ανεχ. Οσλο 10 Φεβρ. διά Βατούμη
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5016	έφθ. Τσάλνα 12 Φεβρ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	ανεχ. Νόρκοπικ 15 Φεβρ. δι' 'Αμπαντάν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	ανεχ. Σουετ 15 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρεσλόζ»	59	24716	ανεχ. Ντάρεν 8 Φεβρ. διά Λάντς 'Εντ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενούανα»	61	10952	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Φεβρ. διά Σίδνευ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	έφθ. Αμπελάκι ἀπό 8 Φεβρ. 1966
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολι»	39	1830	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λιθηνίαν»	57	9744	ανεχ. Πόρτ Κέμπλα 6 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργυκράτε»	61	11122	έφθ. Ιλόσιο 10 Φεβρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Σηγουαΐης»	49	1502	διπλήθε Κων/πολιν 15 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΡΑΜΠ ΛΟΥΖΗΝ	έτ. «Ασουρδά»	34	1695	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	'Ιω. Λάπτος	23	3682	διπλήθε Κων/πολιν 26 'Ιαν. δι' 'Οδοσόν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	άνεχ. Σάντος 11 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Σάντος 11 Φεβρ.

ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	άνεχ. Τζιμπουτί 8 Φεβρ. διά Κορέαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	ετ. «Οσεανφάριγκα»	61	13553	διπλήθε Ιανουάριο 28 Ιαν. διά Τόκιο
ΑΡΓΟΣΤΟΙ - II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	ετ. «Σίππη Ντεβελόπημεντ»	58	10392	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	ετ. «Μελασσα»	51	9488	άνεχ. Λιθέρουπλ 22 Φεβρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ετ. «Σίπη Ντεβελόπημεντ»	57	10376	άνεχ. Καλκούτταν ρόδς 12 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	ετ. «Σίπη Ντεβελόπημεντ»	58	10391	έφθ. Νιγκάτα 16 Φεβρ.
ΑΡΗΣ	ετ. «Άρπις»	47	5059	άνεχ. Ντάρ ές Σαλόμ 10 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΗΣ III (δ.)	ετ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	διπλήθε Ούάντ 15 Φεβρ. διά Βίλελμοχαφεν
ΑΡΙΕΤΤΑ	ετ. «Άμαριλλο»	62	25911	άνεχ. Σουεζ 17 Φεβρ. διά Άμπανταν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	ετ. «Κανοπους»	57	11897	ύπο πάραλθιν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	ετ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Άμερραον 18 Φεβρ. διά Νάμπο
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	ετ. «Καστελτάουν»	46	7783	διπλήθε Ποναρά 19 Ιαν. διά Κουσίρο
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	ετ. «Μίνως»	45	8422	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 17 Φεβρ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	ετ. «Λωρενς»	45	9189	άνεχ. Κόπερδικ 7 Φεβρ. διά Μούρμανοκ
ΑΡΙΣΤΟΝ	ετ. «Αστερίων»	44	7273	έφθ. Βομβάνι 31 Ιαν.
ΑΡΙΣΤΟΣ	ετ. «Άργιων»	39	5196	άνεχ. Άμερραον 9 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Χιουντον 17 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	ετ. «Μαρθουέλο»	37	6704	άνεχ. Σουεζ 18 Ιαν. διά Κίναν
ΑΡΙΩΝ	ετ. «Άριων»	38	3570	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 16 Φεβρ. διά Μπιλμπάο
ΑΡΙΩΝ	Α. Χαρισάδης	48	2397	έφθ. Ριγιέκα 13 Φεβρ.
ΑΡΚΑΣ	ετ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Μπιζέρτα 15 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ	ετ. «Άρμαρ»	46	5089	άνεχ. Καράτοι 3 Φεβρ. διά Άντεν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	ετ. «Έμπρος»	43	2905	άνεχ. Πειραιά 9 Φεβρ. διά Ίτεάν
ΑΡΜΟΝΙΑ	ετ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Α Παλίς 9 Φεβρ. διά Βάλπαραϊζο
ΑΡΝΤΕΝ	ετ. «Άρντεν	49	2574	εις Πειραιά από 26 Ιαν.
ΑΡΟΣ	ετ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Μπριούμπαν 6 Φεβρ. διά Κόμπε
ΑΡΣΕΝΑΪ	ετ. «Σαρετάπη»	48	3675	άνεχ. Σάντος 17 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	ετ. «Άρτεμις»	50	8819	άνεχ. Βομβάνι 4 Φεβρ. διά Θρημάντλ
ΑΡΤΖΥ	ετ. «Εσπερία»	62	15781	έφθ. Γιακούμα 10 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	ετ. «Ντίκτα»	47	2497	έφθ. Γλασκώνην 16 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΗΣ	ετ. «Άσωματοι»	60	10142	έφθ. Φιλαδελφειαν 11 Φεβρ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	ετ. «Όλυμπους»	66	15100	έφθ. Γιοκασί 14 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ	ετ. «Ντέντη Καριμπη»	51	15846	άνεχ. Βομβάνι 18 Φεβρ. διά Θρημάντλ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	Λ. Νοικίδης	11	1458	άργει. Άμπελάκι από 22 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	ετ. «Αντζεμικαήλη»	51	7294	έφθ. Ντακάρ 16 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	ετ. «Πανορμίτης»	50	5324	έφθ. Τζέντα 10 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	ετ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεχ. Ιειραΐα 16 Φεβρ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	Γκούμας	39	1007	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 6 Φεβρ. διά Όδοπόν
ΑΣΠΑΣΙΑ	ετ. «Μίνα»	43	7129	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 Φεβρ. διά Μπορντώ
ΑΣΠΑΣΙΑ	ετ. «Ελλανζ»	48	2515	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχρονίδης & Υιοί	47	2465	άνεχ. Ρότερνταν 4 Φεβρ. διά Τεκίρνταγ
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	ετ. «Ρέα»	43	3151	εις Χαρόπην από 3 Δεκ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	ετ. «Σηγουαίνης»	51	1851	άνεχ. Βιρτούτων 14 Φεβρ. διά Όδοπόν
ΑΤΑΛΑΣ	ετ. «Άργοκ»	43	7120	άνεχ. Ντακάρ 9 Φεβρ. διά Θεσσαλίαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	ετ. «Σηγουαίνης»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	ετ. «Άναλις»	58	9724	έφθ. Κακίναντα 9 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	ετ. «Άλιδις»	44	7190	άνεχ. Σέρον 9 Φεβρ. διά Ιμμιγκαρ
ΑΤΥΣ (δ.)	ετ. «Άτρωτος»	53	13675	διπλήθε Θεροπαίην 10 Φεβρ.
ΑΥΛΙΣ	ετ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Ντακάρ 16 Φεβρ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (Ύπερωκ.)	ετ. «Μαρσούτι»	53	12301	άνεχ. Ιειραΐα 16 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	ετ. «Σηγουαίνης»	48	1501	έφθ. Κακίναντα 9 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	ετ. «Ψκενιανία»	40	26314	άνεχ. Τζιμπουτί 15 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΑΥΡΑ	ετ. «Σηγουαίνης»	54	1747	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 7 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Ποχάρδος - Βασιληάς	43	989	έφθ. Παλέρμων 11 Φεβρ.
	ετ. «Μεντιτερράν. Φρόύτ»	53	1029	έφθ. Κωνιγκού πολιν 14 Φεβρ.
	ετ. «Πιπλεύν»	65	21507	έφθ. Ρότερνταν 19 Φεβρ.
ΒΑΛΜΑΣ	ετ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Χόγκ Κόγκ 12 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ' Ρ.	ετ. «Γκόλφο Αζόυρ»	62	10741	διπλήθε Παναρά 3 Φεβρ. διά Ούμπε
ΒΑΣΙΛΗΣ	ετ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Άμβούργον 12 Φεβρ. διά Σετουμπάλ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	ετ. «Νουέρδη Βίστα»	55	10507	άνεχ. Σουεζ 13 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΙΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	ετ. «Γκροκή Λάινη»	56	25516	εις Κίγκοτον (Ζαρ.) 19 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	ετ. «Θεμιοτοκλήπι»	27	21329	άνεχ. Τάγκα 14 Φεβρ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΓΑΣ	Γουόρδλη Μπριλιάντς	59	43373	έφθ. Φαρανόρα 12 Φεβρ.
ΒΕΓΛΙΟΝ	ετ. «Κάνοντους»	58	20958	άνεχ. Ντακάρ 9 Φεβρ. διά Θεσσαλίαν
ΒΕΛΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	ετ. «Ηγκλ Τράνσπορτ»	61	14218	έφθ. Σάντος 12 Φεβρ.
ΒΕΝΤΚΙΜΟΛΟΣ	ετ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Νέαν Υόρκην 14 Φεβρ. διά Αρούμπα
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	εδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	διπλήθε Τραπεζούντα 15 Φεβρ. διά Τραπεζούντα
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	ετ. «Βέντα»	45	1892	άνεχ. Κοσιν 6 Φεβρ. διά Άντωνιο Ένες
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	ετ. «Πράντο»	44	7140	άνεχ. Βαρκελώνην 13 Φεβρ. διά Ράς ες Σιδέρη
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	ετ. «Ραχκοϊ»	64	15283	εις Θεσσαλίαν από 31 Δεκ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	ετ. «Σαντιάγκο»	38	2563	διπλήθε Γιαρμπάλταρ 13 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	ετ. «Βιργίνια»	58	11624	διπλήθε Γιαρμπάλταρ 15 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	ετ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	11623	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 15 Φεβρ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ	ετ. «Μιχαλος & Υιοί	44	1923	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 15 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΓΑΛΑΝΗΗ .	ετ. «Μίρεμπαρ»	44	7256	έφθ. Χόγκ Κόγκ 12 Φεβρ.
ΓΑΡΑΣΙΑ	Μαρκουσίδης - Γιαννιώτης	20	1112	διπλήθε Παναρά 3 Φεβρ. διά Ούμπε
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	Β. Λιβανός	51	7564	άνεχ. Μαυρικίουν 16 Φεβρ. διά Σιδνεϋ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α.	Χρ. Σαρλής	48	1529	έφθ. Μουριλίαν 5 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	εδ. Γράτσου	44	7176	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	ετ. «Μίνως»	48	10928	άνεχ. Κοσιν 6 Φεβρ. διά Άντωνιο Ένες
ΓΓΟΒΙΑΚΑ	ετ. «Δημητρία»	39	6713	διπλήθε Τραπεζούντα 24 Ιαν. διά Βάρνα
ΓΕΩΡΓΙΑ	ετ. «Ενοεντάντα»	56	8818	διπλήθε Γιαρμπάλταρ 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ετ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Πότε Σαιδ 19 Φεβρ. διά Ειθονμάσιθ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	7176	όργει. Κυνόσουραν από 18 Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	ετ. «Μάγεντη»	52	10081	διπλήθε Γιαρμπάλταρ 26 Ιαν. διά Μη. Αίρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	ετ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Ταράλεστον 18 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	ετ. «Κορανάτο»	43	7190	άνεχ. Πότε Σαιδ 15 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	ετ. «Αστούριας»	52	3129	άνεχ. Ταράλεστον 16 Φεβρ. διά Καζαμπλάνκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Νομίκος - Άλεξατος	51	2071	άνεχ. Μπέρια 17 Φεβρ. διά Ντώρηπαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	ετ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Γιαρμπάλταρ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ	ετ. «Πίνδος»	48	2358	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 12 Φεβρ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	ετ. «Μινταλάντικη»	43	7229	άνεχ. Βενετίαν 15 Φεβρ. διά Ανκόνα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	άδ. Γουλανδρή	56	20668	διπλήθε Κωνιγκού πολιν 8 Φεβρ. διά Μπόνου
ΓΙΩΤΑ	ετ. «Φρανκούλοντη»	49	2641	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Φεβρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	ετ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Καλκούτταν 4 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΓΚΙΚΑΣ	ετ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Βαλαρόπη 14 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	ετ. «Πίνδος»	57	9761	έφθ. Γκουάνμας 4 Φεβρ.
ΓΚΟΥΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	ετ. «Μέντη»	63	15389	έφθ. Ραβένα 13 Φεβρ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	ετ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	έφθ. Καράτοι 11 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΛΣ	Ιω. Λάττα	52	11580	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	Θ. Κατσούλης	47	2533	άνεχ. Μοιτάσα 11 Φεβρ. διά Ντουμπάι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	Ιω. Λάττας	44	9892	έφθ. Πειραιά από 22 Σεπτ. (έπισκευα)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	ετ. «Λίττλ Μπάρ»	63	15389	έφθ. Γένοβα 11 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	ετ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Ξέρον 10 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	ετ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	έφθ. Καράτοι 11 Φεβρ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ιω. Λάττα	52	11580	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	άνεχ. Μοιτάσα 11 Φεβρ. διά Ντουμπάι
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιθ.)	Ιω. Λάττας	44	9892	έφθ. Γένοβα 11 Φεβρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	ετ. «Γουέστερντ Τράνσπορτ»	59	9268	ιδε «ΠΑΝΑΓΙΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ	Αγγελάκης κ.λ.π.	51	5170	άνεχ. Φάλουρον 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ	ετ. «Γκλείντη»	52	15675	άνεχ. Φάλουρον 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Έντερπράιζ»	53	21064	άνεκ. Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεκ. Σουέζ 9 Φεβρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεκ. Βαγκαρέ 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ	έτ. «Γουόρλντ Ντείλ»	52	15729	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεκ. Θάσο 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	έτ. Ελληνική Α.Ε.	44	7227	άργει Κυνδασουραν ἀπό 9 'Ιαν.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Έπατρού κ.λ.π.	52	1380	άνεκ. Χάιφαν 18 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	άνεκ. Μη. "Άύρες 5 Φεβρ. διά Κατάνια
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4565	έφθ. Βενετίαν 13 Φεβρ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Παλέρμο 17 Φεβρ.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντανάκης	48	1331	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίολος»	59	9312	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 14 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βλέκος»	37	2002	άνεκ. Σπλιτ 14 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Ιόνικη»	47	5135	άνεκ. Πούλι 10 Φεβρ. διά Τσαμκούκ
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Ντεβελόπεντ»	63	16417	έφθ. Τζιμπούτι 30 'Ιαν.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβελόπεντ»	64	16417	άνεκ. Σπρόπορτ 7 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβελόπεντ»	61	16417	άνεκ. Φίλαδέλφεια 12 Φεβρ. διά Χιούστον
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Αλκνα»	53	7829	άνεκ. Σπορτίδ 13 Φεβρ. διά Ραδένα
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9326	έφθ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Φηρουρίνες»	55	3534	άνεκ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Η.	έτ. «Χονδραστήμη»	48	2352	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	άνεκ. Κολόμπο 19 'Ιαν. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φίλιπρο»	63	10523	άνεκ. Πόρτ Σειδ 13 Φεβρ. διά Ραδένα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Δημ. Κυριακού	37	2996	έφθ. Μπορντί 11 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Τοιταγκόκ 27 'Ιαν.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δῆμος»	44	7266	έφθ. Γάνδην 4 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Έχ. Χαλκούσης	43	7244	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 Φεβρ. διά Λουμίτο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Βεργυτής»	44	7236	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 31 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Βενετίαν 9 Φεβρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	άνεκ. Λά Πολίς 17 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Βανκούμπερ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΙΑΝΑ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	έφθ. Ραδένα 5 Φεβρ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	Μακρός	45	1082	έφθ. Κουζετί 5 Φεβρ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Τοιταγκάτο 8 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.	Π. Πανταζός κ.λ.π.	45	2302	άνεκ. Πύλον 31 'Ιαν. διά Βουλγαρίαν
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	Σ. & Γερ. Λάλης	50	1485	έφθ. Ραδένα 5 Φεβρ.
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεκ. Βαλένθια 18 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΔΙΩΝΗ	Αδελφοί Λύρα	43	7280	έφθ. Σκαραμαγκά 7 Φεβρ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Γκρίλογκ 14 Φεβρ.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορο»	52	12132	διπλής Κων) πολιν 12 Φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πρινκίπος»	49	11771	έφθ. Σάροχ 15 Φεβρ.
	έτ. «Πίλαν - Οσεαν»	25	3297	άνεκ. Τρίπολιν Λιθίης 26 Δεκ. διά Γκέλα
E. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένκε»	42	7388	έφθ. Πειραιά ρόδς 20 Φεβρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντγουάντη»	43	7131	έφθ. Χοραμάσχρ 12 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντος»	43	7267	άνεκ. Ανάμπα (Μπόνα) 11 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σία	32	1502	έφθ. Σύμρην 10 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Σ. Νταϊάνης κ.λ.π.	21	2988	άνεκ. Σουέζ 4 Φεβρ. διά Γιέμπο
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	43	8292	έφθ. Χοινάκικ 13 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μηλιάνης	44	2074	διπλής Κων) πολιν 18 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	48	2105	διπλής Κων) πολιν 21 'Ιαν. διά Κωνοτάντζαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνεόνιον»	54	7835	άνεκ. Χιροκάτα 31 'Ιαν. διά Σαγκάπον
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στανίπα»	63	14164	άνεκ. Μόζι 14 Φεβρ. διά Σίδνευ
ΕΛΕΑΝΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20495	διπλής Κων) πολιν 13 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΕΑΝΗ	Π. Στεφανής	39	1742	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Ανδρία»	48	8430	έφθ. Ραδένα 8 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. «Βιστα Ριօς»	52	12228	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ Β.	έτ. «Είλανς»	48	2515	έφθ. Μίλδεσμπρο 17 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. Ανκόνα 9 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ Κ. II	έλένην Κυριακού	39	3023	άνεκ. Σάροι 21 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)	Π. φραγκούλης κλπ.	45	7698	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	έτ. «Ελένη»	46	7289	εἰς Μπαντάρ Σαπούρ ύπο 16 'Οκτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Μίνως»	49	10908	ύπο παραλίην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Μάρφελζ»	48	3829	διπλής Κων) πολιν 14 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ήλ. Τουμούλης	29	2851	διπλής Κων) πολιν 14 Φεβρ. διά Γαλάται
	Κ. Μπάτας & Σία	21	1549	διπλής Κων) πολιν 18 Φεβρ.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάουντπλέζαντ»	44	7555	άνεκ. Σουέζ 4 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χο. Λαιμός	43	7186	έφθ. Τοιταγκόκ 27 'Ιαν.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Είλανς»	48	2515	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 15 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	56	7510	εἰς Πειραιά ύπο 1 Μαΐου 1966
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Τριουνιβέρσαλ»	43	7989	άνεκ. Νέαν Υόρκην 18 Φεβρ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσόπασίφικ	62	6666	έφθ. Τζέντα 16 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσόπασίφικ & Γιουνιθ.	61	7293	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΪΝ	Τρανσόπασίφικ & Γιουνιθ.	60	7293	έφθ. Φιλαδέλφεια 16 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	44	7989	άνεκ. Τζιμπούτι 4 Φεβρ. διά Μπάρα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΙΤΗΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Καράτι 16 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Φιλαδέλφεια 17 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Πειραιά 12 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Ταράντο 12 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	7068	έφθ. Τοιτανόκην 16 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Μπάρα 15 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Νέαν Υόρκην 3 Φεβρ. διά Μπάρα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσόπασίφικ	56	7510	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Τρανσόπασίφικ & Γιουνιθ.	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 1 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	εἰς Πειραιά ύπο 19 Δεκ. (ἐπισκευαί)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	57	7063	έφθ. Τουτικούριν 17 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεκ. Πειραιά 14 Φεβρ. διά Συρακοῦσες
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λούζηπ»	43	7208	έφθ. Χοσαμάσχρ 11 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτινερ)	Μαρφουσέρτσα	32	18564	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 12 Φεβρ.
ΕΠΠΙΔΑ	Ν. Γ. Κουκουνάς κλπ.	46	3472	άνεκ. Ούντεβάλα 15 Φεβρ. διά Γδύνια
ΕΠΠΙΣ	έτ. «Μήλην»	48	2474	διπλής Κων) πολιν 3 Φεβρ. διά Γαλάται
ΕΠΠΙΣ Π.	Α. Γ. Μάτσας & Χ. Λ. Μάτσας	42	7106	εἰς Τρικουπαλί ύπο 10 'Ιουλ.
	έτ. «Πείριντεζη»	38	2265	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	έλληνικά συμφέροντα	49	4663	έφθ. Μπάρα 9 Φεβρ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	42	7058	έφθ. Σύνον 12 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Ζάκα 9 Φεβρ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άνεκ. Τσουκούπι 9 Φεβρ. διά Μανίλαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Αλόνγος»	41	7122	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Βαλένθια
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σηφάρερς»	44	7251	άνεκ. Μπάλακα Μπλάκα 8 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μόνενιρ»	52	10081	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούντσα	43	1589	άνεκ. Αθάνα 15 Φεβρ. διά Κουντένας
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μεσεστέλαι»	43	7199	άνεκ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (ύπερωρη)	Ίω. Λάτοπας	35	23580	άνεκ. Χάργκ "Αίλαντ 31 'Ιαν. δι' Ιδακούνι
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (δ.)	Ίω. Λάτοπας	66	45300	άνεκ. Τουμάτα 8 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σαμούσα»	58	9585	έφθ. Κολόμπο 15 Φεβρ.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρσεσολ»	44	2872	έφθ. Νέαν Υόρκην 12 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμουσοκ»	59	9584	έφθ. Σαλαδάρο 16 Φεβρ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	δδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεκ. Αύγουσταν 14 Φεβρ. διά Τουάφ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ΕΔ-ΠΑ Α.Ε.	54	10261	

ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	10601	άνεχ. Χάδρην 3 Φεβρ. διά Χιούστον
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λος Σάντος»	57	9061	άνεχ. Αλίκαντε 16 Φεβρ. διά Λισσαβώνα
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οικός Μαργαρών	43	7229	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. Πάρα Βίσσες	43	7234	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα»	48	2358	άνεχ. Λάγκος 8 Φεβρ. διά Λισσαβώνα
ΕΥΘΑΑΙΑ	έτ. «Κόκκοντρι»	44	7292	έφθ. Χιροχάτα 10 Φεβρ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	8903	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 11 Φεβρ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Χογκ Κόγκ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	9659	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνι Μικόλασον»	56	8985	άνεχ. Νιγκάτα 15 Φεβρ. διά θουσίκι
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Άμερεραν 16 Φεβρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Ναγκόγια 5 Φεβρ. διά Παναμά
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Χογκ Κόγκ 16 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	53	9260	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Ιαν. διά Σαιγκόν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	έφθ. Λονδίνον 23 Φεβρ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρών	43	7249	έφθ. Δάντικ 8 Φεβρ.
ΕΦΘΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	διπλήθε Κνων) πολιν 28 Ιαν. διά Όδησον
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ν. Π. Κολαϊτης	38	1595	έφθ. Ραδένα 7 Φεβρ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Μπρεμερκαφεν 10 Φεβρ. διά Σαβάννα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Άφοι Ζαχάρη & Σιά	49	1837	ύπο παραλαβήν
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	είς. «Άντεν από 28 Ιαν.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Ταύλα 21 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Κολούμπια ρίθρ 11 Φεβρ. διά 'Ινδιαν
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Πλάμπρος»	47	2237	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	άνεχ. Θεούτα 22 Ιαν. διά Πειραιά
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Χογκ Κόγκ 15 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	65	21400	άνεχ. Ναγκόγια 16 Φεβρ. διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	διπλήθε Παναμά 1 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μηλούν Χάντρα»	44	1662	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 7 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Θαλής»	46	3999	άνεχ. Ζανζίμπρων 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	διπλήθε Ντόθερ 15 Φεβρ. διά 'Αινδούρον
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιδιονύν»	44	7258	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έτ. «Μαριδίβασ»	43	7236	άνεχ. Οζάκα 16 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΘΕΟΔΟΓΟΣ	'Αφοι Λάλη	50	1478	άνεχ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ. διά Θεσ(ν)ικόν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορόνε»	61	16561	άνεχ. Αμερερνταν 10 Φεβρ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	Οικός Βάτη	58	15895	έφθ. Γένοβαν 13 Φεβρ.
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Γρήκη Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Σουραμπάγια 20 Ιαν. διά Πλατζού
ΘΗΜΠΙΑΝ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Καλλάνα 13 Φεβρ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Σάντα Ρομπέρτα»	43	7259	έφθ. Κάντλα 16 Φεβρ. διά Μομπάσα
ΘΗΣΣΕΥΣ	Σιγάλας - 'Αφοι Πλατή	35	2642	έφθ. Πειραιά 6 Φεβρ.
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Ακρωτηρίου (Κύπρος) 17 Φεβρ. (πυρκ. - έγκατελ.)
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	Τ. Μουστογιάννης	43	1760	άνεχ. Σουέζ 10 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Γκραΐτσα»	64	40043	άνεχ. Σουέζ 10 Φεβρ.
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. «Αριαντρόερς»	57	9746	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. διά Ν. Αύστραλιαν
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΗ	Έλλην. Δεζαμενοπολοία	52	8662	είς Πειραιά 17 Ιαν.
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Τζένινι»	43	7176	έφθ. Τζάκοσβιλ 10 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΟΥΛΙΑ	έτ. «Βιογκράντε»	49	1991	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΡΕΝΑ	Νταιφάς	29	1808	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ολισιόπο»	43	7232	άνεχ. Τεργεστόν 20 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΙΩΑΝΝΑ Β.	«Ελληνική»	46	6749	ύπο παραλαβήν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαρνίκος»	56	12920	άνεχ. Νεάπολιν 18 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	'Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Βερακρούζ 14 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Γλάκη»	48	1845	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 31 Ιαν. διά Σικανούκβιλ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ Ιωάννην»	44	8799	έφθ. Ιντσόν 8 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόϊκα»	55	7248	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 31 Φεβρ.
I. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Βενετίαν 9 Φεβρ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	I. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Καλκούττα 13 Φεβρ. διά Ραγκούν
ΚΑΙΔΑΜΟΣ (δ.)	έτ. «Άστρο»	52	10160	άνεχ. Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά 'Αργεντινήν
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Χάρο Τάνκερς»	60	14076	60 μίλια ΝΔ Ούαντεν 13 Φεβρ. διά 'Ιμπιγκαμ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Εβδερολέϋ»	55	11991	άνεχ. Παλέρμο 16 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	14	1148	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Λαιμός 'Αδελφοί»	38	2368	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Δανίαν
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	άνεχ. Λάγκος 9 Φεβρ. διά Ταράντο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Βέλλαμπρο»	43	7091	άνεχ. Κοοίν 17 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ινταστρίας»	55	11798	άνεχ. Πούντα Καρντόν 12 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	έφθ. Αινδόρυρον 14 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	έφθ. Σιδηνέ 15 Φεβρ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Χοιρόπατη»	37	2348	έφθ. Σουέζ 12 Φεβρ.
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Πειραιά 31 Ιαν.
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΤΗΝΤΕΡ	A. Μ. Νομικός	50	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.	Α' Ηθανασίδης-Γεωργύροπουλος	48	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Ιαν. διά Γουαμπά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	'Αφοι Τσουρινάκη	46	4071	είς θέσιν 45.53 Β. - 7.17 Δ. Φεβρ. 17 διά Τουρκίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Αστρογάλαρο»	53	5185	άνεχ. Αινδέροραν 17 Φεβρ. διά Σανκάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Τράμπι»	55	8902	προστράξε είς θέσιν 13.49 Β. - 124.25 Α. Φεβρ. 20
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Μασσαλίαν 16 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Ντελμάρη»	55	12534	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Σέτε
ΚΑΠΤΑΝ ΑΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τόαρτεριγκ»	66	15103	άνεχ. Μελδόνιουρνη 12 Φεβρ. διά Ναούρου
ΚΑΠΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Τρίς»	46	4576	διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Νικόφρος»	43	7176	έφθ. Βούμπαν 11 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ Γ.	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Ν. Όρλεάνην 23 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΝ Α. ΓΕΡΩΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Πούερτο Ντάριεν»	43	7275	είς θέσιν 45.53 Β. - 7.17 Δ. Φεβρ. 17 διά Τουρκίαν
ΚΑΠΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Γεροντίν»	51	8842	άνεχ. Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Μπ. Αύρες 8 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Πιουρόπα Κομέρο»	44	7123	άνεχ. Γούνια 17 Φεβρ. διά Τσόγκιν
ΚΑΠΤΑΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	Γκρή Σίν. Έντερπράις	43	7227	έφθ. Ματαράνι 16 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Σλάιδη»	53	11101	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΠΤΑΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΟΥΤΕΡ (δ.)	έτ. «Μπράτι Στάρ»	47	9956	άνεχ. Βερακρούζ 10 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΚΑΡΔΑΛΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Αστροέστο»	51	11102	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Βούμπαν
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7163	έφθ. Μάντονεστερ 12 Φεβρ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άνεχ. Τενερίφων 15 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Γκλόδημπους»	44	1920	άνεχ. Χοριασάχρα 18 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Θεούτων 13 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	άδ. Βασιλιά	22	1584	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Χογκ Κόγκ 11 Φεβρ. διά Σαμκόγκ
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Αγιαμόντεκ»	51	9956	άνεχ. Σιγκαπούρην όδος 16 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Βασιλική»	53	1901	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΣΤΩΡ	παναμαϊκή έταιριστια	44	1242	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτουσ	44	7148	άνεχ. Χοριασάνθεμον 18 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	έφθ. Γιοκοχάμα 14 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέβων»	51	2373	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	έφθ. Λιβερπούλ 16 Φεβρ.
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	έτ. «Αρόζα»	65	18723	έφθ. Μ' ζουσιμάν 15 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αστροσουρένο»	36	1413	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	άδ. Κολοκοτρόύν	55	11100	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 8 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσανθέμον»	43	7234	έφθ. Τοιτανόγκα 14 Φεβρ.
ΚΕΙ'Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Κνων πολιν 11 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΕΙ'Π ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Καλλάρο»	44	7244	έφθ. Τσόδλα 6 Φεβρ.
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντισ»	57	9075	ύπο παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστροσουεντόνο»	50	12240	άνεχ. Εμδεν 5 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
KENT	έτ. «Επιπασάντα»	36	11219	είς Λιβερπούλ 23 Φεβρ. (διά Κίναν) ΕΠΩΛ. πρός διάλ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	έφθ. Ντάδο 15 Φεβρ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Μπάκια Μηλάνκα 17 Φεβρ.
ΚΕΡΚΥΡΑ		Ο. 'Επιφανιάδης	44	7176	έφθ. Μαντράς 14 Φεβρ.
ΚΕΧΡΕΑ		Μ. Νομίκος	56	8429	άνεχ. Μαντράς 13 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ		έτ. «Περσέας»	57	9153	έφθ. Βικτόρια (Β.Κ.) 17 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Σπάρτη»	63	15740	έφθ. Ιλιτσεφός 8 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Αστήρ»	58	11156	έφθ. Γκρίλογκ 6 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Τουάφ 17 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεχ. Τενερίφην 10 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΙΜΩΛΟΣ		έτ. «Αττικα»	48	1922	έφθ. Θεσσαλονίκην 11 Φεβρ.
ΚΙΟΝΙ		'Επιφανιάδης	56	9403	άνεχ. Ναυκόγια 16 Φεβρ. διά Λόδς "Αντζελες
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Μαρακτίβα»	44	7279	άνεχ. Κόμη 6 Φεβρ. διά Καροσιούγκ
ΚΙΤΣΑ		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Φράνκο»	66	10867	άνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 13 Φεβρ. διά Γδύνια
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Αντιγόνην	55	8487	άνεχ. Τάμια 10 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΑΚΗ		Α. & Δ. Χανδρής	47	.935	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 16 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΛΕΙΩ		Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Ντακάρ 13 Φεβρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΚΝΩΣΣΟΣ		έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	έφθ. Καλκούττα 14 Φεβρ.
ΚΟΜΦΙΝΤΕΣ (δ.)		έτ. «Πόρτλαντη	59	10914	άνεχ. Σουέζ 25 'Ιαν. διά Σαγκάπν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Διαμάντη	46	2361	έφθ. 'Ειλατ 6 Φεβρ.
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)					
ΚΡΗΤΗ					
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΗΤΕΝ		'Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΚΡΩΝΙΟΣ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	έφθ. Καντζί 15 Φεβρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. Μαρίν 12 Φεβρ.
ΚΥΩΝΑ		έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Ντάριεν 2 Φεβρ. διά Λίδερπουλ
ΚΥΩΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Φεβρ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Λάς Πάλμας 15 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ		έτ. «Ζαφίρη	39	3287	έφθ. Θεσσαλονίκην 11 Φεβρ.
ΚΥΠΡΟΣ		Ρούσσος και Σία	38	2838	έφθ. Βενετίαν 14 Φεβρ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	διπλής Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Κων)
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ		έτ. «Κυρά»	49	2032	πολιν Βιβραλτάρ 8 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Αύρα»	56	9086	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Λιμπάνοι	43	7291	άνεχ. Σουέζ 5 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		«Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Μορμουγκάο 2 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ		Ιω. Κατσουλάκος	38	4840	άνεχ. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Χοραμάχρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		όδ. Κ. Πατέρα	43	7201	άργει Α'μπελάκι άπό 5 Δεκ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κονκισταντόρ	45	7157	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ		«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.	57	10044	άνεχ. Μόμπιλ 12 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Καραβένα	44	7077	άνεχ. Κολούπο 14 Φεβρ. διά Ναυλάκι
ΚΩΣΤΑΣ		Γαλάτης	30	1988	προσπράξει πλησίον Μαγκάλια (Μ. Θάλασσα) 5 'Ιαν.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μιχαλινός»	54	8063	έφθ. Γιοκοχάμα 21 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ		έτ. «Λεντούμα»	53	5884	άνεχ. 'Αντεν 7 Φεβρ. διά Χοινκάγκ
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Γιαμέρεαν 18 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ		όδ. Λώδι	56	8474	έφθ. Γιοκοχάμα 15 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδς 14 Φεβρ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ		έτ. «Αιτζιαν»	65	14088	άνεχ. Βανκούμερ 7 Φεβρ. δι' Λύστραλίαν
ΛΑΙΛΑΨ					
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ		'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	έφθ. Βενετίαν 16 Φεβρ.
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΜΑΡΑΟΝ		έτ. «Λόμπος»	43	3886	έφθ. Λονδίνον 18 Φεβρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)		έτ. «Κούμτεκαλη»	49	2273	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 12 Φεβρ. διά Σαγκάπν
ΛΑΜΥΡΕΥΣ		έτ. «Χριστούκημ»	50	2494	εἰς Πειραιά άπό 26 Δεκ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙ		έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεχ. Γιοκοχάμα 8 Φεβρ. διά Τόκιο
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ		έτ. «Λορέτο»	44	7252	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΑΝΔΡΟΣ		"Ο. Γ. Μεταξάς	46	1053	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΙΤΙΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		"Ο. Γ. Μεταξάς	48	1053	έφθ. Τσαλάν 12 Φεβρ.
ΛΕΝΚΟ		έτ. «Ντιαμάντες»	62	10515	άργει 'Ελευσίνα άπό 29 Σεπτ.
ΛΕΩΝΑΡΔΟΣ		έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	άνεχ. Πενσακόλα 10 Φεβρ. διά Φρίπορτ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		έτ. «Κάλα»	53	1887	διπλής Παναμά 16 Φεβρ. δι' Αλικάντε
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ		έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Σαγκάπν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΕΩΝ		Θεόδ., Τεργιάδος	43	7196	έφθ. Πόρτ "Αρθουρ 20 Φεβρ.
ΛΕΩΝΗΣ		έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άνεχ. Αλεξάνδρεια 19 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		Π. Βράγκος	36	1631	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΗΓΚΕΙΣ ΙΣΩΝ		'Αχ. Χαλκούσης	50	8408	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Φεβρ. διά Γουαμπόδα
ΛΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Φάιροπος»	65	16000	διπλής Παναμά 16 Φεβρ. δι' Αλικάντε
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Εμπασάντα»	37	9827	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Σαγκάπν
ΛΙΝΔΟΣ		έτ. Τρανσπασίφικ	52	4995	έφθ. Καράτοι 17 Φεβρ.
ΛΙΝΤΑ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	άνεχ. Αμέρεσαν 21 Φεβρ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ		έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 19 Φεβρ. διά Νεκοτοέα
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρβέντον»	60	14302	έφθ. Γιοκοχάμα 22 Φεβρ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΛΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Καράτοι 17 Φεβρ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.		έτ. «Στανίλιορ»	51	11317	άνεχ. Αμέρεσαν 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΛΟΥΚΙΑ Μ.		'Αχ. Χαλκούσης	44	7150	έφθ. Θεσσαλονίκην 15 Φεβρ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.		έτ. «Ιόνιαν Νουβινικ.»	64	9615	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδς 14 Φεβρ.
ΛΟΥΞΕΙΟΣ		έτ. «Λίμνισσι»	42	7080	άνεχ. Σουέζ 6 Φεβρ.
ΜΑΓΙΑ		έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 13 Φεβρ. διά Καράτοι
ΜΑΓΚΑΝΑ		έτ. «Ελέβια»	44	2312	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Τζέντα
ΜΑΙΡΗ Ν. ΙΚ.		έτ. «Ιατρού»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΑ (δ.)		έτ. «Μαίρηνικη»	44	1876	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Φεβρ. διά Γουαμπόδα
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ		'Αχιλ. Χαλκούσης	48	8583	άνεχ. Αν. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΚΟ		έτ. «Αδελφόπης	43	7194	έφθ. Κουδέτη 28 'Ιαν.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ		έτ. «Αργκό»	64	2809	ύπο παραλαθήν
ΜΑΝΕΣ		έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεχ. Σάντος 16 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΜΑΝΘΟΣ		έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 12 'Ιαν. διά Κίναν
ΜΑΝΙΝΑ		Μορκαντωνέκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Ντορικάτη	37	1344	διπλής Κων) πολιν 3 Φεβρ. διά Τουάφ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)		έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	εἰς Πειραιά άπό 18 'Ιαν.
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Γκρόκικ»	45	3766	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ		έτ. «Μάντω»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΘΩΝ		έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Επίδ.)		έτ. «Γιουρόπα	43	15030	άνεχ. Λόδης Αντζελες 8 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)		'Ιω. Λάτοπς	45	9900	άνεχ. Σουέζ 21 Φεβρ. δι' Ακάμπα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Κινθαγόρας»	51	16440	άνεχ. Γένοβα 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ		Τζένερας Κάρριερες	66	18600	διπλής Παναμά 5 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)		έπ. «Ελευθερίδης	49	10123	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 17 Φεβρ.
ΜΑΡΘΑ		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4958	εἰς Πειραιά άπό 24 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μπέκος»	50	1647	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ		Μπρόπολος & Σία	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μάρθα»	39	1506	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)		Πετράς	20	1293	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ		έτ. «Ιοθμένια»	56	12230	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)		έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	έφθ. Γιοκοχάμα 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Σάμουσκη	56	6156	διπλής Παναμά 8 Φεβρ. διά Μεζικό
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.		έτ. «Κοντάγιαν»	57	10311	έφθ. Γιοκοχάμα 10 Φεβρ. διά Μανάους
ΜΑΡΙΑ Μ.		έτ. «Λακωνίας»	38	4238	έφθ. Γιοκοχάμα 10 Φεβρ. διά Σιράχα
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ		Α. Μινιάρδης κ.λ.π.	48	2661	έφθ. Γιοκοχάμα 10 Φεβρ. διά Σιράχα
ΜΑΡΙΑ Ν.		έτ. «Πιλατόνι»	43	7219	έφθ. Γιοκοχάμα 10 Φεβρ. διά Σιράχα
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ		έτ. «Παρπάντα»	44	5294	άνεχ. Σύρουπαγία 10 Φεβρ. διά Σεμαράγκ
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ		έτ. «Μικαήλη»	43	7280	έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
			43	7217	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Κοοιν

ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετούνι»	36	1690	άνεχ. Δουνκέρκην 30 'Ιαν. διά Μουδανία
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιαν. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτος	50	16394	έφθ. Βαντί Φεύρην 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	40	9255	έφθ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	Ίω. Λάτος	37	23732	έφθ. Τρίπολιν (Λιθόνις) 18 Φεβρ.
ΜΑΡΙΓΩ	έλληνικά συμφέροντα	47	1219	άνεχ. Βρέστον 17 Φεβρ. διά Χάιφα
ΜΑΡΙΓΩ φ.	έτ. «Ροδόπι»	53	5842	ύπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	4710	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 10 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	διπλήθε Κων) πολιν 18 Φεβρ. διά Νοθορωσίκην
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	62	8111	έφθ. Μαρακάιμπο 25 'Ιαν.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	έφθ. Κόμπε 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Φεξ.)	έτ. «Πόλι Στάρ»	53	11310	διπλήθε Αντεν 18 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΕΠΙΑ	έτ. «Αλμπατράς»	54	3315	έφθ. Καζαμπίλανκα 21 Φεβρ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Πουέρα λα Κρου 15 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούνας	44	2817	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 19 Φεβρ. διά 'Αμυρίκων
ΜΑΡΝΙΑ	έτ. «Πλεΐτ Σιππιγκ»	49	5038	έφθ. Νεάπολιν 16 Φεβρ.
ΜΑΡΟΥΛΙΑ	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	άνεχ. Τύνιδα 8 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθέρρααλ»	55	9125	άνεχ. Άμερρααν 23 Φεβρ. διά Χοινκάκη
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	11197	άνεχ. Λαττάκια 16 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόφερς»	59	9168	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 18 'Ιαν. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 10 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	έφθ. Σίδην 4 Φεβρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Ωπάν»	57	9168	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Φεβρ. διά Δ. Αύτρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλλην. Θαλάσσαι Μεταφ.	65	14264	έφθασε Όζερα 7 Φεβρ.
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Άκρες»	46	6907	ε. ε. Μονίλων ἀπό 2 Νοεμ.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρσακούέρο»	44	7277	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ρόδης 19 Φεβρ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	άνεχ. Μαυρίκιον 23 Φεβρ. διά Μπέρια
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Πιουνιβέρρααλ Τράμπι»	42	7262	άνεχ. Μπούμπουρι 18 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπέρσιον»	46	3949	έφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ.
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	έφθ. Θεούτα 23 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Σεμαιούντ 18 Φεβρ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ρούσα»	44	7282	άνεχ. Σάντα θε 22 Φεβρ. διά Χιούστον
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7131	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Φεβρ. διά Καράτοι
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακνις»	49	8930	διπλήθε Παναμά 15 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	6884	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντέ Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 21 Φεβρ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρμαντόρο»	43	7180	εις. Πόρταντ (Όρ.) ἀπό 21 Νοεμ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτονόναβες»	57	9200	έφθ. Γένοβαν 20 Φεβρ.
ΜΙΝΑ	έτ. «Επτονησιακή ΝΕΠΕ»	53	1972	εις. Τζέντα ἀπό 13 'Ιαν.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Σίδην 22 Φεβρ. διά 'Αδελαΐδα
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτος	39	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΝΑ	Χρ. Σαολήν & Σία	33	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (δ.)	έτ. «Ιλαντόντζοτ»	55	15983	άνεχ. Νέαν 'Υφριν 20 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	διπλήθε Παναμά 8 Φεβρ. διά Βαρκελώνην
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαθερα»	56	8046	έφθ. Βανκούμερ 4 Φεβρ. διά Σαγκάνην
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάπαν»	57	12230	άνεχ. Σιγκαπούρην 15 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντενέκριτας»	44	7375	άνεχ. Σιγκαπούρην 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	διπλήθε Βανκούμερ 28 'Ιαν. διά Χοινκάγκ
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμελ»	43	7084	άνεχ. Γιβραλτάρ 26 'Ιαν. διά 'Αδάνα
ΜΠΕΑ ΑΙΡ.	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	άνεχ. Πούλο Μπούκου 3 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «δόσανκιλλ»	52	8111	άνεχ. Πούλο Μπούκου 11 'Ιαν. διά Σαγκάνην
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	έφθ. Μομπάσα 16 Φεβρ.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	άνεχ. Μεριάν 3 Φεβρ. διά 'Αντάλια
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστγουνίντ»	56	10191	έφθ. Αυπιτζάν 16 Φεβρ.
ΜΠΡΑΙΤ ΙΣΤΑΡ	έτ. «Πέτκο»	39	6697	ύπό παραλαβήν
ΜΠΡΟΥΚΦΙΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Έντερπράϊζ»	39	2829	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μούτος	45	3889	έφθ. Τζέντα 15 Φεβρ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 8 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 23 Φεβρ. διά Σαγκάνην
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Αμέρρααν 22 Φεβρ. διά Σαγκάνην
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	ύπό παραλαβήν
ΝΑΥΠΑΙΟΝ	έτ. «Ιντερόπι»	34	1469	εις Μπάσραν ἀπό 27 'Οκτ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	άνεχ. Αμμόχωστον 22 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΝΑΥΤΙΑΣ	έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	άνεχ. Σάντα Ντομίγκο 2 Φεβρ. διά 'Οολο
ΝΕΟΝ	Μίλτ. Γουλανδρής	21	2492	εις. Τζέντα ἀπό 14 Δεκ. 1965
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Αστροκουκούρντα»	45	8323	άνεχ. Λονδίνον 21 Φεβρ. διά Σαγκάνην (πρὸς διάλυσιν)
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. Σουεζ 11 'Ιαν. διά Ντάρεν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Πολλίχιρο»	56	5860	έφθ. Μελδούρην 30 'Ιαν.
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρη»	47	2686	άνεχ. Σουεζ 28 Δεκ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΞΟΣ	Γεωργόπουλος	44	7158	εις Όζακα ἀπό 26 'Ιαν.
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	38	1770	έφθ. Ριγιέκα 17 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	46	748	άνεχ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Χόγκ Κόνι 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	Α. Αθανασιάδης	48	2000	έφθ. Πόρτ Σουητέγκαμ 2 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Γεωργόπουλος·Αθανασιάδης	49	1851	διπλήθε Κων) πολιν 11 Φεβρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	54	1929	διπλήθε Κων) πολιν 10 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βέλουσθ»	47	1953	διπλήθε Κων) πολιν 18 Φεβρ. διά 'Ιλιτσεφοκ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαρτ. Κέρριερ»	47	1700	άνεχ. Μομπάσα 21 Φεβρ. διά 'Ειλάτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊδας κ.λ.π.	60	14204	έφθ. Καράτοι 11 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	44	3911	άνεχ. Σουεζ 11 Φεβρ. διά Κουθέϊτ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7203	άνεχ. Αντεν 16 Φεβρ. διά 'Ειδονιμασούθ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάντη Βίκτωρες»	18	2547	έφθ. Σουεζ 16 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	55	7216	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	άνεχ. Σουεζ 22 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΙΚΟΛΑΗ Μ.	έτ. «Φόρνικο»	44	7199	άνεχ. Αύγουστα 21 Φεβρ. διά 'Αδάνα
ΝΙΚΟΣ . . .	έτ. «Μιλτιάδης»	44	7176	προσήρπας εἰς θέσιν 23 Β. - 79.58 Δ. Φεβρ. 17
ΝΙΚΟΣ Β.	Μαίρη & Γεώργ. Αντινύπης	20	1283	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Μητροφάνης»	42	2757	άνεχ. Αμέρρααν 22 Φεβρ. διά Λέγκορν
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Βόρνιμπρος»	49	15901	άνεχ. Σουεζ 14 Φεβρ.
ΝΙΝΗ	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7180	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 'Ιαν. διά Κεελόγκ
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οακ Σίππιγκ»	62	28651	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	44	7290	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμάτες»	60	10236	άνεχ. Νιούπανο 9 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΝΟΡΘ ΚΑΙΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούντα»	57	10904	άνεχ. Χιούντον 9 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πασιφικ Κέρριερ»	58	10662	διπλήθε Παναμά 8 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Παν. 'Ατλάντικα	66	24500	άνεχ. Δουνκέρκην 5 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίατο»	60	9341	έφθ. Γιοκοχάμα 18 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίολ»	59	12390	έφθ. Μάλταν 21 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	59	8646	έφθ. Τοίνινταντ 20 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	58	8639	άνεχ. Σουεζ 12 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΝΟΡΘ ΧΑΓΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Αν. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 Φεβρ. διά Ραβένα
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	διπλήθε Παναμά 7 Φεβρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΝΟΥΔΑΡΟ	έτ. «Σίλετι»	42	7251	άνεχ. Μαντράς 14 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πόρντο»	63	15297	εις μεταφοράς Πόρτ Χέρκουρτ - Λάγκος
ΝΤΙΑΣΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Βίνκνα»	49	14672	έφθ. Ροζάριο 22 Φεβρ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνησσ»	62	14150	άνεχ. Αύγουστον 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	διπλήθε Παναμά 11 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναυ. - Εουρόπα»	57	9953	άνεχ. Χούλι 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	έφθ. Καλκούττα 18 Φεβρ.
ΝΥΜΦΟΔΙΑ	έτ. «Γιουν. Ση Τράνσοπτρ»	43	7276	άνεχ. Αμμόχωστον 13 Φεβρ.

ΝΥΜΟΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Χάλιφας 15 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	έφθ. Μαντράς 16 Φεβρ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Λύμπετεκ 18 Φεβρ. διά Τουρκού
ΟΘΩΝ	έτ. «Λίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΟΠ	έτ. «Άργυρός»	42	5312	ύπο παραλαβήν
ΟΛΓΑ	έτ. «Εφοπλιστική»	44	7284	άνεχ. Σάντκεντς 18 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΣΑΓΑ	έτ. «Όλγα»	48	2372	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Όλγα»	43	7199	διπλόθε Κώνων) πολιν 9 Δεκ.
ΟΛΝΤ ΝΤΡΗΜ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Λένκορον 19 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Σάν «Άνδρεας»	41	1831	άνεχ. Θεούτα 22 Φεβρ. διά Γάνδην
ΟΝΗΣΙΑΛΟΣ	έτ. «Ουάλα»	50	5593	έφθ. Αγ. Φραγκισκούν 20 Φεβρ.
ΟΝΤΙΝ	έτ. «Σολαρίς»	39	5235	άνεχ. Λορέντζο Μαρέκες 18 Φεβρ. διά Λομπίτο
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Κεριμππαν Ατλάντικη»	60	5960	διπλόθε Παναμά 12 Φεβρ. δι' Αμθέρσαν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Νιούπορτ ('Ορ.) 22 Φεβρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Οριεντ Μάντ 'Ηστη»	57	9367	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 13 Φεβρ. δι' Ινδονησίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΪΚΣ	έτ. «Μόντ 'Ηστη»	45	7787	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά Σιγκόν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κέρμος»	43	7211	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	«Οριεντ Μήν 'Ηστη»	64	9483	έφθ. Βομβάνη 17 Φεβρ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	άνεχ. Σόγκ Κόγκ 16 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Οφρεύς»	56	9942	άνεχ. Ναγκόνια 12 Φεβρ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεχ. Τσαλνα 21 Φεβρ. διά Σιγγαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Άρμαντόρα»	61	16622	άνεχ. Βανκουμέρ 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΟΥΑΥΣΣΕΣ Α' ΜΑΝΤ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεχ. Μόζι 17 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Ούλητρα»	56	10120	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Σάντος
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Άρκειοιος»	50	2529	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Χάϊφα
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άντικλειος»	50	3187	άνεχ. Ναγκόνια 7 Φεβρ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Βαλντόρος»	63	15370	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΙΑΝ	Δ. Δραγώνας & Σια	49	1238	έτ. Δ. Δραγώνας & Σια
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Πουάντ Νουάρ 1 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεχ. Καράτοι 23 Φεβρ. διά Κουθέϊτ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Αιμουανίτι Μπαΐ 17 Φεβρ. διά Λάντς "Εντ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Γιβράλταρ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	έτ. «Αγγελάκης»	51	5170	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Μασπλάσα»	36	1553	έφθ. Χόρσενς 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΕΤΡΑ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Κ. Γ. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Χάμπον ρόδες 15 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Γουιαντόρος»	44	7251	άνεχ. Σπάττλ 14 Φεβρ. δι' Έλ Σαλβαδόρ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΥΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Άκμε»	57	10720	άνεχ. Μάλτα 20 Φεβρ. διά Βρυξέλλου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. (Τζένεραλ-Μαρ. Εντερπρ.	47	2576	είς Νοδωρωσίκουν άπο 12 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Άφραμ»	35	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	έφθ. Βιλαγκαπατόνιν ρόδες 21 Φεβρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	Π. Κουλόυρης	47	1346	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΟΣ	I. Π. Κατοσουλάκος	39	3562	άνεχ. Βρέμην 14 Φεβρ. διά Τάμπα
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Ρίμνες»	53	5593	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 14 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Αρίρβο»	47	2811	έφθ. Πόρτα Χάρκουρτ 20 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	έφθ. Νταμάρι 21 'Ιαν.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Μαρπούκρεσο»	55	11430	άνεχ. Γιοκοχάμα 11 Φεβρ. διά Βαγκαρέϊ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Φράνκο»	43	7149	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	έτ. «Αστροπρόδεπερο»	48	5146	έφθ. Ντάριεν 1 Φεβρ.
ΠΑΡΑΣΤΕΡ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	διπλόθε Ούσαντ 23 Φεβρ. διό Γκράνβιλ
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	άνεχ. Χάμποντον ρόδες 13 Φεβρ. διά Πορτογαλίαν
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	έτ. «Πτεροντίνα»	59	13177	έφθ. Χιμέζι 17 Φεβρ.
ΠΑΤΡΑΙ	Ίω. Παράσος	41	2029	έφθ. Σουέζ άπο 27 Δεκ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλόθε Τζένετ 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΕΙΡΑΙΕΣ	έλληπνικά συμφέροντα	36	1460	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΑΓΟΣ	"Ελληνική" Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Χανδρή 50.10.Β - 1.30 Δ. Φεβρ. 22 διά Βίλελμοσαφεν
ΠΕΛΛΑΓΟΣ	όδ. Χανδρή	50	16259	έφθ. Ντάριεν 21 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΠΕΝΝΥ	Έλλ. «Οσεαν Κέροριερς	56	9972	άνεχ. Σουέζ 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΕΝΤΑΣ	«Οθερος Φράύτερ»	61	13692	έφθ. Κριστιανοντ Σ. 17 Φεβρ.
ΠΕΝΤΑΣΗ	Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	έφθ. Σουέζ 15 Φεβρ.
ΠΕΝΤΑΣΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Σάν Παντελέημων»	41	3496	διπλόθε Γιβράλταρ 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΕΝΤΑΣΗ ΕΠΕΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πεντάκι»	65	21374	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόριπο»	59	23601	άνεχ. Κανώνιο πολιν 20 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Περικλής»	56	20778	διπλόθε Ούσαντ 23 Φεβρ. διό Γκράνβιλ
ΠΕΡΙΑ ΚΑΙ ΠΙΠΕΡ	έκ. «Πιλαζίνα»	44	7050	άνεχ. Χάμποντον ρόδες 13 Φεβρ. διά Πορτογαλίαν
ΠΕΡΙΣΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	έφθ. Μπλάκ Κέιπ 20 Φεβρ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	63	33462	άνεχ. Σιμονούσκι 15 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	έτ. «Κάνοπονια»	48	2086	άνεχ. Βανκούμερ 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαριερέτον»	56	15852	έφθ. Λύμπετες 19 Φεβρ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπονια»	45	7643	έφθ. Ντάριεν 19 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Μαροσεάνο»	57	11089	είς Σουέζ άπο 27 Δεκ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Ταρκουόπτα»	58	23607	έφθ. Οκλαντ 22 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Σπηγουάινης»	61	10072	είς θείον 50.10.Β - 1.30 Δ. Φεβρ. 22 διά Βίλελμοσαφεν
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	41	3307	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 17 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ» κ.λ.π.	54	6154	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες 34 μίλια νοτίως Πόρτλαντ 23 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έλληπνικά συμφέροντα	43	1794	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. δι' "Αντεν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαριλίντο»	50	10776	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 18 Φεβρ. διά Ραβένα
ΠΛΕΙΤΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Μαριλίντο»	58	9603	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Γιούνιον Μαριτάιμ»	43	1815	άνεχ. Πύλον 13 Φεβρ. διά Ντέρινς
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Πλέιτι»	44	7186	έφθ. Σιγκόν 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Παναμδῆς»	58	9603	άνεχ. Όταρον 16 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	54	8825	άνεχ. Αιμέρσον 17 Φεβρ. διά Χοινκάγκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Μαρκίνια»	61	9956	έφθ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Στοβίλι»	49	2755	έφθ. Μπλάκ Κέιπ 20 Φεβρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Άτλαντα»	62	11500	άνεχ. Σιμονούσκι 20 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Ανδρεάδης»	57	9797	άνεχ. Ανδρεάδης 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πλειάδα»	43	14425	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 15 Φεβρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Πλειάδας»	38	2561	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Πλειάδα»	37	4840	έφθ. Τζέντο 30 'Ιαν.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Μαριντάπλα»	65	20893	άνεχ. Βανκούμερ 25 'Ιαν. διά Κίναν
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	30	4184	έφθ. Μπάρος 23 Φεβρ.
ΠΡΟΤΕΥΕΣ (δ.)	έτ. «Νούέδα Σεβίλλα»	64	40098	άνεχ. Μπόταν Μπάιν 7 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ανύνουμοις»	64	37987	άνεχ. Γιοκοχάμα 28 'Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΩΤΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Σιουέζ 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Τρανσοσεδάνικα»	58	10996	έφθ. Βανκούμερ 18 Φεβρ.
ΠΩΔΗΝ (δ.)	έτ. «Μαρπέριμο»	51	2063	έφθ. Κολόμπο 17 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Μπαρετένον»	55	16718	άνεχ. Ματσουγιάμα 10 Φεβρ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Μπάλακιπ»	56	9218	έφθ. Λίθερπουλ 17 Φεβρ.
ΠΩΔΗΝ (δ.)	έτ. «Αστήρη»	60	18889	διπλόθε Πάναμα 20 Φεβρ. διά Φίλαδέλφειαν
ΡΑΖΑΝΙ	Ραφ. Μελαχορινός & Υιοι	21	1515	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λάτα»	52	10224	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 Φεβρ.
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Άγκάλι»	49	1773	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδες 10 Φεβρ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαρεζόκτα»	46	3920	άνεχ. Λατάκια 15 Φεβρ.
ΡΙΤΑ Β.	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έφθ. Ραγκούν 3 Φεβρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΩΝΕ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδες 4 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ραχακοί»	51	2062	είς Πειραιά από 23 Δεκ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	έφθ. Πειραιά 21 Φεβρ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1923	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 9 Φεβρ. διά Βρέμην
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Ταλκαχουαν 7 Φεβρ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπήκοναφιλδ»	48	5487	έφθ. Λεικ Τσαρλς 20 Φεβρ.

ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	διπλήθες Παναμά 1 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΡΥΘΜΟΣ	ετ. «Γκλόμπε»	57	10316	διπλήθες Παναμά 17 Φεβρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. "Αίλ άφη Γκραίν 15 Φεβρ. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	διπλήθες Σιγγαπούρην 14 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπου
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «26 Οκτωβρίου»	45	7091	διπλήθες Γιβραλτάρ 31 'Ιαν. διά Πειραιά
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	αδ. 'Αγγελάκη & Σία	47	1575	άνεχ. Λοντόντερη 22 Φεβρ. διά Λατάκια
ΣΑΛΑΜΙΣ (δες.)	έτ. «Μαγενίρ»	52	10176	ξφθ. Μπάκια Μπλάνκα 19 Φεβρ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φρόντον»	43	7268	άνεχ. Χώνκ Κόκκ 10 'Ιαν. διά Ντάρεν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Βιαντελόζ»	38	1532	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριαλίζα»	37	2409	ξφθ. Αλμπιρούρκ 19 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σάνν Παντελεημώνων»	44	7282	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 7 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόκοναρμ»	38	1848	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 15 Φεβρ. διά Καλλάσ
ΣΑΝΤΑ ΛΑΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	63	13830	ξφθ. Προβίτενς 11 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Παπαδόπουλος κλπ.	36	1684	έφθ. Πειραιά 22 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Ναυγκόγια 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	47	1927	ξφθ. Άλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόδια»	47	8434	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Φεβρ. διά Βρέμην
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	έτ. «Χόμερ»	59	9010	άνεχ. Καλκούττα 21 Φεβρ. διά Μπέρια
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	ξφθ. Κουβέιτ 13 Φεβρ.
ΣΑΣ	'Α φοι Σιγάλα	40	5360	άνεχ. Χάρπην 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρίτ. Εντερπράζ»	46	3921	ξφθ. Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. διά Φασ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	ξφθ. Τσαλνα 6 Φεβρ.
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΙΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	άνεχ. Γκότεμπουργκ 16 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Ρηφερ & Τζένεραλ»	63	3098	εις Πειραιά από 19 Δεκ. (έπισκευαι)
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Μαρίνι»	52	11705	άνεχ. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	ξφθ. Λά Γκουαίρα 7 Φεβρ.
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Μπράκε 16 Φεβρ. διά Χοραμοάχρ
ΣΙΣΙΟΥΛΑ	φρ. Θεοδωρίδης	40	4499	διπλήθες Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Γκότεμπουργκ
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Ρηφερ»	62	3097	ξφθ. Κίγκοτον (Ζαμ.) 20 Φεβρ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Λας Πάλμας 20 Φεβρ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	άνεχ. Λας Πάλμας 20 Φεβρ. διά Γένοβα
ΣΜΑΡΑΓΔΑΙ	έτ. «Σπηκολ»	53	3311	διπλήθες Παναμά 21 Φεβρ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άνεχ. Πόρτ Σουάνδαν 20 Φεβρ. διά Τσιγάρα
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Φράνκο»	28	1660	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σελήν & Σία	45	1598	άνεχ. Σουέζ 10 'Ιαν. διά Κίναν
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Ολιστιμ»	29	7030	ξφθ. Λά Γκουαίρα 9 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Ελέφιορ»	57	10739	άνεχ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	ξφθ. Σεμπού 23 Φεβρ.
έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Γκότεμπουργκ 20 Φεβρ.	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάψυρ»	43	3327	έφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 16 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΣΠΥΡΟΣ	Α. Νομίκος	50	2516	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ. δι' Ήρακλειον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάτος	26	5648	άνεχ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΣΠΥΡΟΣ Α.	Σπύρος Λάπος	40	2209	άνεχ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Μόρι 16 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίκολαμ»	38	3317	άνεχ. Μπ. "Αύρες 15 Φεβρ. διά Βρυττόν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Πλοεσδώνια»	56	8789	άνεχ. Καλλάσ 1 Φεβρ. διά Τσιμπότε
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλήθες Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Βαλένθια
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΓΕΝΣ	Α. & Π. Καλλίτοπς	44	1723	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΤΡΙΟΥΣ	Γ. Α. Καλλίτοπς	46	2010	άνεχ. Μπορντώ 21 Φεβρ. διά Κλαϊπέντα
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ ΙΙ	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Γιοκοχάμα 25 'Ιαν. διά Τσιγκτάο
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεχ. Καλλάσ 10 Φεβρ. διά Τσιμπότε
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Σταύρος Σίπηπικ»	64	38572	άνεχ. Σουέζ 5 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθερίδης	49	8630	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτασ	45	4014	άνεχ. Κιούμαγιον 26 'Ιαν. διά Κουβέιτ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπολεδάνης	47	1998	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλη»	43	7187	ξφθ. Τσαλνα 14 Φεβρ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Σουέζ 10 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Εντερπράζ»	52	2073	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Βρυττόν
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύρουμαρ»	42	7146	άνεχ. Τούμπα 26 'Ιαν. δι' 'Αΐοι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	4880	έφθ. Ειδονυμάσουθ 16 Φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατηπ»	31	3991	άργει Κυνόδουραν από 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Ταρπον»	53	7564	έφθ. Μπιλμπό 5 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Μπελφαστ 22 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	έφθ. Βενετίαν 22 Φεβρ.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	ύπό παραλαβήν
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	έφθ. Γιοκοχάμα 22 Φεβρ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Συνεσίσι»	61	9636	άνεχ. Συνέζ 3 Φεβρ. διά Μακασάρ
ΤΖΕΝΕΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	I. Κολοκοτρώνης	55	11916	ύπό παραλαβήν
ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τασταμ»	44	7184	έφθ. Μπιλμπό 8 Νοεμ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρουμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Φρόμαντλ 21 Φεβρ. διά Σαγκάνων
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σουύλαγκη»	37	5556	διπλήθες Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διά Κόπερ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεος» νικην	65	38100	έφθ. Βενετίαν 22 Φεβρ.
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	άνεχ. Βιτόρια 17 'Ιαν. διά Κούβαν
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ	έτ. «Θαλής»	43	4313	διπλήθες Ούσαντ 23 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σπασιψίτη»	53	3411	άνεχ. Κολόμπο 8 'Ιαν. διά Κίναν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ Ι	έτ. «Τρανοροδόπη»	36	5795	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ	έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429	έφθ. Ρότερνταν 22 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙΙ	έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3578	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΡΕΙ ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΩΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	διπλήθες Παναμά 9 Φεβρ. διά Βιετνάμ
ΤΡΕΙΣ ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	άνεχ. Τζιμπούτι 18 'Ιαν. διά Σαϊκόν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	αδ. Γρατσοί	65	15900	άνεχ. Βανκούμπερ 7 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Ιροπαρη»	44	7207	άνεχ. Βιτόρια 25 'Ιαν. διά Χιροχάτα
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ενεύρος»	51	8997	άνεχ. Αύγούστα 17 Φεβρ. διά Γλασκώνη
ΥΒΟΝΗ (δες.)	Ραφαήλ - Μελακρίνος & Υιοι	38	5239	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 18 Φεβρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Βικίγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «ΙΛ - Μέντνικο»	37	4298	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 'Ιαν. διά Σαγκάνων
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Μαρσόσιο»	65	15597	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Φάληρον»	39	1880	εις Πειραιά από 15 Δεκ. (έπισκευαι)
ΦΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Τζωρτζίς & Συκιάς	22	3117	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	έφθ. Ζογκουλτάν 11 Φεβρ.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Πρόγκεσ»	44	7244	προσφράζει πλησίον Μόρκα 2 'Ιαν.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επανοποική»	44	1596	έφθ. Χοραμοάχρ 16 Φεβρ.
ΦΙΛΤΡΙΚ	έτ. «Μωρήν»	56	5471	άνεχ. Αύγούστα 20 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΦΙΩΡΑ	έτ. «Οσεανγκουσιάτης»	36	2642	έφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
ΦΙΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	έφθ. Σάντο Ντομίκο 22 Φεβρ.
ΦΙΩΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	έφθ. Τσιταγκόνγκ ρόδες 10 Φεβρ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιον»	43	5350	άνεχ. Χώνκ Κόκκ 12 Φεβρ. διά Καράτσι
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληνικό συμφέροντα	56	1082	έφθ. Γουαρεγνούτ 16 Φεβρ. δι' Ειδονυμάσουθ
ΦΟΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιου κ.λ.π.	52	2039	άνεχ. Γλασκώνην 22 Φεβρ. δι' Ειδονυμάσουθ
ΦΟΡΟΥΝΗ	έτ. «Αστροβέλια»	43	6838	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Κέπι Τάουν
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρον - Βασιλόπας	47	1106	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΟΛΙ	έλληνικό συμφέροντα	49	1987	έφθ. Σουέζ 20 Φεβρ.
ΦΩΤΗΣ Π.	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΧΑΙΔΙΕΣ	Φ. Πετροπουλακος	26	1953	έφθ. Μπερμπέρα 11 Φεβρ.
ΧΑΙΔΟΥΝΤ	Μ. Καποτάς κ.λ.π.	27	2448	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΧΑΝΙΑ ΙΙ	έτ. «Βάπελ»	46	1563	άνεχ. Σαδόνα 18 Φεβρ. διά Πειραιά
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	Μαρκαντωνάκης	47	1209	εις μεσογειακά μεταφοράς
	έτ. «Ακρε»	60	9319	άνεχ. Μίδλεσμπρω 17 Φεβρ. διά Κίναν

ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	I. Σ. Λάτσης	44	11460	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 12 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Σεπτεμβρίου 22 Φεβρ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλγεο»	44	2675	άνεχ. Αύγουστα 21 Φεβρ. διά Δάντοιχ
ΧΑΪΤΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντομ»	67	8900	εις Τόκιο ύπό συμπλήρωσιν
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργκρεκη»	44	3562	έφθ. Ναγκόγια 18 Φεβρ.
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόργκρεκη»	45	3541	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Φεβρ. διά Σιγγαπούρην
ΧΙΟΣ	έτ. φοι Κοντού	44	1752	άνεχ. Βενετίαν 13 Φεβρ. διά Πρέβεζαν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Ντεβελόπουλην»	53	8458	άνεχ. Μόζι 9 Φεβρ. διά Σιδνεύ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	έφθ. Χόγκ Κόγκ 11 Ιαν. (έπισκευαι)
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μέγια»	54	16193	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 21 Φεβρ.
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλη»	45	2886	άνεχ. Αύγουστα 16 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	δο. «Άγγελοπούλοι	44	7193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρεσούμημα»	43	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλου Σπη»	45	4746	εις Πειραιά από 3 Δεκ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάδες»	25	958	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 19 Φεβρ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύκη»	45	7247	έφθ. Όζακα 18 Φεβρ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ματευτόνιαν»	44	7212	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδις 27 Ιαν. διά Μανιλά
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	53	11417	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ. διά Ταμπικό
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3694	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	8482	άνεχ. Πούλι Μπούκομ 14 Φεβρ. διά Κουβεΐτ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11365	διπλής Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεανη»	43	7229	έφθ. Χόγκ Κόγκ 16 Φεβρ.
ΑΓΗΝΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	43	7139	άνεχ. Ωσούικι 18 Φεβρ. διά Σακάτα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διπλής (Κυν.) πολιν 4 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίουζη»	51	16355	Ίδες. «ΜΑΡΙΕΛΛΗ», ώς μετωνομάσθι
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	άνεχ. Πύλον 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάτορες»	56	20153	άνεχ. Γκόλογκ 21 Φεβρ. διά Σιγγαπούρην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	έφθ. Σάντος 15 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιβαν.)	M. & K. 'Αρκάδης	43	2836	έφθ. Μπάρα 16 Φεβρ.	
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεχ. Αγύριστα 6 Φεβρ. δι' Άλικάντε
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινίτη»	53	11010	άνεχ. Ταράλεστον 21 Φεβρ. δι' Άρούμπα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπέλιο»	24	1988	εις Σουέζ από 10 Μαρτ.
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσαινα»	43	7165	διπλής Παναμά 10 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Αμπούριον 22 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	7144	άνεχ. Τοιταγκόκ 23 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιας»	53	12402	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκολας»	53	11024	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. (διά Μπαχρέιν)
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	άνεχ. Ρίγκελα 12 Φεβρ. διά Ράς Λανούφ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Χιούστον 21 Φεβρ. διά Τάμπα
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντα»	43	7265	εις Νικάχα από 25 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτι Μαριτάιμ»	44	7134	άνεχ. Κουίνάνα 20 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 20 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΖΑΝΤΕΧ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντε»	47	2992	άνεχ. Βιρτζίνια 21 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτιμο»	44	2853	άνεχ. Βιρτζίνια 22 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	διπλής Κυν.) πολιν 21 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐνη»	49	3484	άνεχ. Βιρτζίνια 21 Φεβρ. δι' Ιοκεντερούν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4125	έφθ. Σέρρων 21 Φεβρ.
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτζά»	61	13679	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	66	50200	άνεχ. Κούρινά 10 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΑΘΗΝΗΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικη»	54	18784	έφθ. Σουέζ 22 Φεβρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνια»	43	7290	έφθ. Τοιταγκόκ 1 Φεβρ.
ΑΙΩΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιθαλία»	43	7248	έφθ. Μουρόραν 2 Φεβρ.
ΑΙΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	43	7133	άνεχ. Τόκο 20 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «ΩΝόρθ Σπή»	67	28500	άνεχ. Ντάκαρ 13 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιτρίανη»	58	10018	έφθ. Χόγκ Κόγκ 2 Φεβρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιτρίανη»	58	10020	άνεχ. Κουίνανα 20 Φεβρ. διά Λένα 'Αχμαντί
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιτρίανη»	43	7256	έφθ. Τοιταγκόκ 22 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοεσίδων»	52	11292	έφθ. Μόζι 23 Φεβρ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργούσουρντια»	52	11292	άνεχ. Τόκο 20 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άκουλλα»	57	8184	άνεχ. Ντάκαρ 13 Φεβρ. διά Νοδορωαίοκν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ»	66	23400	έφθ. Βιτρίδια 16 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκη»	66	23400	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τορέρ Κουάκα»	65	18400	έφθ. Ριό Ιανέριο 14 Φεβρ. διά Πούντα Κόλπον
ΑΙΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμά»	45	7285	άνεχ. Τοιταγκόκ 4 Φεβρ. διά Ραγκούν
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	εις Σιγγαπούρων ρόδις από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνύνηρη»	46	7331	άνεχ. Σουέζ 18 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	άνεχ. Σουέζ 18 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρο «Ηστ»	43	8434	άνεχ. Μαντράς 6 Φεβρ. διά Λαρέντζο Μαρκές
ΑΚΜΑΙΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	11105	εις θεσιν 43.3 B. – 10.44 Δ. Φεβρ. 13 δι' Άργεντινην
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμη»	44	7159	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (αγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόνδημπρουκ»	47	7173	άνεχ. Θέουτα 7 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέπια»	43	7224	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 13 Φεβρ. δι' Αμέρερσαν
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρόδενταλ»	43	10544	άνεχ. Μπάλικ Παπάν 13 Ιαν. διά Ντουμπά
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεχ. Σιμονοσκε 2 Φεβρ. διά Ταϊθαγκάτο
ΑΛΑΣΚΑΝΔΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άνεχ. Αύγυριστα 13 Φεβρ. διά Λάς Παλμας
ΑΛΑΣΚΑΝΔΑΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίδιος»	44	1413	όργει Βαλτιμόρην από 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΑΣΚΑΝΔΑΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φοντέλιτη»	56	10480	έφθ. Μαντράς 22 Φεβρ.
ΑΛΑΣΚΑΝΔΑΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιτρίανη»	56	10499	άνεχ. Ναγκόγια 31 Ιαν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΑΣΚΑΝΔΑΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	20926	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγια 14 Φεβρ. διά Γένοβα
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτο»	43	2908	έφθ. Τάιν 24 Ιαν.
ΑΛΙΚΙΒΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδιο»	65	10865	άνεχ. Μορμουγάκο 19 Φεβρ. διά Ριγιέκα
ΑΛΙΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελη»	43	7070	διπλής Κυν.) πολιν 14 Φεβρ. διά Τουάφ
ΑΛΙΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτικα»	55	12334	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιμαν»	66	27985	άνεχ. Σιγγαπούρην 23 Δεκ. διά Μπαγκόκ
ΑΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Χόγκ Κόγκ 16 Φεβρ.
ΑΛΛΙΓΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	44	7150	άνεχ. Κύρε 18 Φεβρ. διά Ντάιρεν (ΕΠΩΛ. πρός διάλ.)
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	57	12775	διπλής Παναμά 19 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καμπούς»	41	7401	έφθ. Ταιρεμπόν 21 Ιαν.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκάλειντο»	66	15650	άνεχ. Σίδνεϊ 24 Ιαν. διά Πακιστάν
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόου»	58	13023	άνεχ. Τάκασονδι 20 Φεβρ. δι' Άρούμπα
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	έφθ. Καλλάρ 22 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «ΕΕΤραμάρ»	44	7280	έφθ. Ριό Ιανέριο 6 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	έφθ. Είδονμασούθ 22 Φεβρ.
ΑΛΜΠΙΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	έφθ. Μαρακαϊμπο 13 Φεβρ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 8 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Βουδάν 21 Φεβρ.
ΑΛΤΙΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	41	7169	έφθ. Μαντράς 12 Φεβρ.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ Φίσι»	46	2062	άνεχ. Ντώρμπαν 15 Φεβρ. διά Μπεΐρα
ΑΜΑΝΙ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	έφθ. Σιώρνην 11 Φεβρ.
ΑΜΕΝΑΙΤΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τόμασ»	52	4894	έφθ. Τοάρλεστον 17 Φεβρ.
ΑΜΠΟΡΓ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (".Ορ.)
ΑΜΠΩΡΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδυρ»	44	10535	άνεχ. Σιγγαπούρην 21 Φεβρ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΜΦΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Φρέντιγκ»	43	7036	άνεχ. Παλέρμο 8 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ			

ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» ..	56	13262	άνεχ. Λειδοες 22 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανδεσσαν» ..	55	21075	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. δι' Άρούμπα
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριλιστα» ..	65	15597	άνεχ. Σπετζια 21 Φεβρ. δι' Ανκόνα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» ..	53	19125	έφθ. Χάμπτον ρόδι 22 Φεβρ.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη» ..	63	34114	διπλόθε Παναμά 8 Φεβρ.
ΑΝΘΑΛ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασωνίς» ..	42	7044	έφθ. Τσουρούγκα 13 Φεβρ.
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονδώρη» ..	43	10582	άνεχ. Άλγεριον 20 Φεβρ. διά Μπεζάια (Μπουζι)
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντόραντο» ..	57	25441	διπλόθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιουεστ Αφρικαν» ..	54	6112	άνεχ. Αγ. Θραγκίκον 12 Φεβρ. δι' Οκινάουα
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» ..	65	19758	έφθ. Κοκούμπιο 18 Φεβρ.
ΑΝΤΙΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον» ..	44	10599	άνεχ. Βομβάν 17 Φεβρ. διά Κάντλα
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο» ..	66	15800	έφθ. Γιοκοχάμα 16 Φεβρ.
ΑΝΤΙΓΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» ..	63	14048	άνεχ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστι
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» ..	57	22130	άνεχ. Σιγαπούρουν ρόδι 7 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» ..	48	6259	έφθ. Σαγκάνη 28 Ιαν.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα» ..	43	7303	άνεχ. Σιγαπούρουν ρόδι 4 Ιαν. διά Σικανουκβίλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθ Ήοτ Άτλαντικ» ..	63	15985	έφθ. Βανκούμπερ 18 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο» ..	57	11041	άνεχ. Ναγκόγια 16 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνώρη» ..	55	11148	εις θεσιν 12.46 N. - 35.4 Δ. Φεβρ. 20 δι' Αμέρεσον
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» ..	43	7154	έφθ. Βομβάν 10 Φεβρ.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» ..	42	6706	έφθ. Τοιγαγκούρ ρόδι 7 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τζιόβανη» ..	44	7284	άνεχ. Σουέζ 9 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΠΑΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Κατερίνα» ..	37	5405	άνεχ. Ναγκούια 31 Ιαν. διά Παναμά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιό.)	(N.A.T.)	έτ. Κατσούγεωρης ..	40	1280	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδια» ..	56	10180	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 21 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφικ Τρανσόπορτ» ..	43	8479	άνεχ. Σαρόν 21 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας» ..	35	4965	άνεχ. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Μομάσσο
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθελός» ..	64	28313	άνεχ. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΕΝΤΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ευραφρίκαν» ..	46	1889	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ. διά Κριστομπάλ
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή» ..	42	7176	άνεχ. Χαδόνα 29 Ιαν. δι' Αντίλλες
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλέρα» ..	45	4578	έφθ. Τενερίφην 23 Φεβρ.
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρανσατάλαντικ» ..	44	7179	διπλής Κωνιώπολιν 11 Φεβρ. διά Κωνιτάντζα
ΑΡΦΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτροσιελό» ..	58	16258	άνεχ. Καζαμπλάνκα 19 Φεβρ. δι' Άρούμπα
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιζα» ..	45	7540	διπλής Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότο» ..	40	5488	έφθ. Αμέρεσον 16 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρτουνγκεκάιτ» ..	40	7480	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριας» ..	63	28029	άνεχ. Αμπούργον 14 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστειδίου» ..	37	4635	έφθ. Τομπάτα 11 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλιμπόσ» ..	43	7247	έφθ. Μοντεούδεο 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε» ..	35	992	διπλής Νίτον 23 Φεβρ. διά Φελιζοτόσου
ΑΡΙΣΤΕΙΠΟΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωανίτσα» ..	40	5419	άνεχ. Αμέρεσον 11 Φεβρ. διά Σουμέν
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμίκυκος» ..	44	7589	άνεχ. Αμέρεσον 22 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος» ..	56	10093	άνεχ. Ναγκούια 6 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» ..	38	10280	άνεχ. Μπάλκα Μπλάνκα 4 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπια» ..	43	7254	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διά Μανζανίδο
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» ..	44	7216	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΑΡΜΟΝΙΑ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Προόδος» ..	44	10511	άνεχ. Σιγαπούρουν ρόδι 21 Φεβρ. διά Μπαλικ Παπάν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκηκρετ» ..	43	7303	έφθ. Καλκούττα 19 Φεβρ.
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ» ..	44	10496	άνεχ. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον» ..	48	11379	άνεχ. Ρότα 17 Φεβρ. διά Καριπίτο
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντες» ..	47	3000	άνεχ. Σιγαπούρουν ρόδι 22 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρός» ..	44	7179	άνεχ. Ντόρμπαν 26 Ιαν. διά Ντακάρ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θερέσι» ..	64	17976	διπλής Κωνιτάντζα (Κωνιώπολη) 14 Ιαν. διά Ρίζε
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σορόγια» ..	26	2903	άνεχ. Βίλεμπαταντ 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντον» ..	44	10454	άνεχ. Τοίμοια 13 Φεβρ. διά Μορμουνκάο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάινερ» ..	63	10929	άνεχ. Σουέζ 18 Ιαν. διά Γουαμπόρα
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπι Σή Τράνσον» ..	43	7137	διπλής Νίτον 8 Φεβρ. διά Μπόνι
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλη» ..	44	7176	μετωνυμάσθο (ΜΙΣΤΡΑΛΙ)
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ασήμη» ..	40	2667	άνεχ. Ντόρμπαν 13 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» ..	53	13415	έφθ. Αμέρεσον 11 Φεβρ. διά Χορμούδηρ
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν» ..	45	14132	άνεχ. Μίζουσιμα 19 Φεβρ.
ΑΣΤΗΡ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη» ..	50	5324	άνεχ. Κόπικ 13 Ιαν. διά Στοκχόλμην
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη» ..	63	34114	έφθ. Βομβάν 21 Φεβρ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλα» ..	58	12624	μετωνυμάσθο (ΜΙΣΤΡΑΛΙ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	60	20444	άνεχ. Ντόρμπαν 14 Ιαν. διά Ντακάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική» ..	49	17094	έφθ. Αμέρεσον 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ» ..	64	31716	διπλής Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αντλάντικ» ..	63	15977	άνεχ. Μόζι 10 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» ..	57	24831	άνεχ. Λοντόντερη 21 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	55	12985	έφθ. Τρίνιταντ 17 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	57	11322	έφθ. Βίλεμπαταντ 18 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	53	12696	άνεχ. Φίλαδελφεια 21 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	53	12712	άνεχ. Γκλόνηκ 15 Φεβρ. διά Μίρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	53	12712	άνεχ. Μόζι 10 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	51	11524	άνεχ. Μόζι 10 Φεβρ. διά Ναγκούγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	63	15921	έφθ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ. διά Βιζαγκοπατάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ Άτλαντικη» ..	56	14839	άνεχ. Τρίνιταντ 17 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» ..	52	10930	έφθ. Βίλεμπαταντ 20 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη» ..	64	38672	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ» ..	66	50000	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. έλληνικο συμφέροντα ..	57	10189	έφθ. Βιζαγκοπατάνη 21 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» ..	57	10139	έφθ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» ..	58	10139	άνεχ. Όζακα 22 Φεβρ. διά Πολύον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ακίμε» ..	58	10195	άνεχ. Όζακα 22 Φεβρ. διά Πολύον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ουέστ Ατλάντικη» ..	63	10087	άνεχ. Παναμά 16 Φεβρ. διά Ταιϊβάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» ..	64	15977	έφθ. Γκλέδεστον 17 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ Ήοτ Άτλαντικ	59	10505	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 17 Φεβρ. διά Ταιϊβάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» ..	60	10789	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΑΤΑΡΑΞ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» ..	51	8867	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ» ..	41	5281	άνεχ. Κόμπε 31 Ιαν. διά Τοιθαγκτάο
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλίβερ» ..	56	10312	άνεχ. Βανκούμπερ 17 Φεβρ. δι' αντά. άκτην ΗΠΑ
ΑΧΙΛΛΕΤ (λιόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρτιο» ..	43	7257	έφθ. Αμπιτζάν 15 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη» ..	44	7192	άνεχ. Πύλον 11 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα ..	51	11045	ύπο παραλαβήν
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμη» ..	34	1698	έφθ. Μπαναγκάρ 21 Φεβρ.
ΒΕΑΤΡΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιον» ..	44	7134	άνεχ. Βοστώνην 15 Φεβρ. διά Κιουρασάο (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΒΕΓΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. έλληνικό συμφέροντα ..	48	15974	άνεχ. Σιγαπούρουν όπα 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες» ..	40	8205	έφθ. Μπελφαστ 22 Φεβρ.
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρο» ..	60	3211	άνεχ. Γκρέιτζιασουθ 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιό.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι» ..	41	6339	έφθ. Καμαρίοι 13 Φεβρ. διά Σουγκεΐ Μουάρ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. έλληνικά συμφέροντα ..	45	14418	έφθ. Όζακα 6 Φεβρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΤΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντντόντο» ..	45	3736	άνεχ. Τρίνιταντ 13 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τράνσοδ» ..	58	26566	διπλής Γιβραλτάρ 21 Φεβ

ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)		έτ. «Μάνφολντ»	42	7286	άνεχ. Τομπάτα 16 Φεβρ. διά Παμινταγιάν Πόιντ
ΓΑΛΑΝΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αντεξ»	56	9462	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκλα»	55	9462	άνεχ. Γκουάμας 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	34517	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλη	45	7253	άνεχ. Βίλεμοταν 19 Φεβρ. διά Βερακρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπος»	45	7255	έφθ. Σάο Εμπο 18 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονίο»	66	30000	άνεχ. Ντάρμπαν 16 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	έφθ. Τοιταγκόγκ 30 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Εύρεστη	35	5028	εις 'Αμέρεραν από 22 'Ιαν.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρορά»	43	8531	άνεχ. Ραδένα 6 Φεβρ. διά Σπαλάτον
ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολτγουντή»	31	2841	άνεχ. Μασσάρα 21 Δεκ. διά Χοινκάγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζίαν	41	5270	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΓΙΑΝΝΙΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	44	7150	ανεχ. Μοζί 6 Φεβρ. διά Βιετνάμ
ΓΙΑΝΝΕΥΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλλεινικ Σπιπκ & Ιντάστρ.	43	8544	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Κρέμε
ΓΙΟΛΑΝΤΑ		έτ. «Παντρές»	39	10051	έφθ. Κάντα 31 'Ιαν.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	5550	εις Κούρε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7145	άνεχ. Σουέζ 21 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Κουβέιτ 7 Φεβρ.
ΓΚΕΜ (σεζ.)		έτ. «Άδριατικ»	63	34517	άνεχ. Αίγα ο Γκράιν 16 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)		έτ. «Μερκούρια»	52	10593	έφθ. Χάππον πόδις 22 Φεβρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεσίται»	41	7024	άνεχ. Κόμπε 6 'Ιαν. διά Τουκούμι
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)		έλληνικά συμφέροντα	43	7277	έφθ. Κάντα 31 'Ιαν.
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Βίργκο»	67	51500	εις Κούρε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ		έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεχ. Αμερέρνταμ 9 Φεβρ. διά Χάμπτον πόδις
ΓΚΡΕΤΣ		έτ. «Ιντεγκρίτι»	50	12240	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Φεβρ. διά 'Ιταλίαν
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κουαντρος»	34	1803	έφθ. Μπουλόν 19 Φεβρ.
ΓΛΑΥΚΗ		έτ. «Γκρία»	39	1626	εις Μπραγκούιλα από 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι»	64	15282	άνεχ. Μπράουνοβιλ 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΕΧΤΤΟΥ ΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 17 Φεβρ. διά Βρέμην
ΓΟΥΕΧΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	45	7648	άνεχ. Πλανάμ 2 Φεβρ. διά Λουάντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαρμάσουντ»	43	14313	άνεχ. Βίλεμοταν 22 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανείρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσορπτ	57	26032	διπλής θεραπεία από 9 Φεβρ. διά Αίλαντ 3 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτι»	52	20667	άνεχ. Νιού Χάρεν 29 'Ιαν. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουσαζύλη»	57	13750	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουνό»	55	27278	έφθ. Σάροχ 22 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣΞ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	28323	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνίκης»	55	27278	άνεχ. Σπέτζια 18 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤς	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατίτιουντ»	54	25317	άνεχ. Μπαχρέιν 10 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	27278	άνεχ. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περοκίον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλη»	57	20431	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιλί»	62	11971	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοσοτος Μπαινί»	57	25489	άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 Φεβρ. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαιφόου»	57	25490	άνεχ. Σουέζ 13 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιασιφίκη»	57	26031	άνεχ. Αμβρούγον 19 Φεβρ. διά Περοκίον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης»	57	26031	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 20 Φεβρ. διά Βίλεμοταφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΝΟΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤY (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρύων»	43	14309	άνεχ. Τσίμπατο 16 Φεβρ. διά Γκλάντοντων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	50	17588	εις Ιαπωνίαν, υπό μετασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντεν»	50	25360	άνεχ. Φώλειον 21 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γηνελόποι»	49	17598	άνεχ. Χιροκάτα 20 Φεβρ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	έφθ. Σεκαραμαγκά 15 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	άνεχ. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περοκίον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	17598	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 20 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπιούτυ»	58	20546	350 μίλια Ν.Δ. Βερμούδων 22 Φεβρ. διά Αμμουάιν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπόντ»	57	27902	άνεχ. Αμέρεραν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Άγκατέ»	66	22600	άνεχ. Λας Πάλμας 19 Φεβρ. διά Μπόννυν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πίγ»	49	13956	έφθ. Πόρτα Χελνταντ 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Σή»	53	12843	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 Φεβρ. διά Πούλο Μπούκομ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ησον»	58	11201	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	διπλής Παναμά 19 Φεβρ. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	έφθ. Σεκαραμαγκά 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ουουφείν»	58	11200	άνεχ. Αμοτερνταμ 18 Φεβρ. διά Τόγκο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Πούλο Μπούκας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίνη»	54	20585	έφθ. Εισί Θείον 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΘO (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περεσφόνη»	64	47344	άνεχ. Χάργια 13 Φεβρ. διά Οθάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 18 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΓ'ΙΝΤΣΕΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίγονην»	65	47343	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Χήδ»	52	12705	έφθ. Γιοκοχάμα 14 Φεβρ.
ΓΡΑΝΑΔΑ		έτ. «Σεγκοβίο»	56	10180	άνεχ. Λιθερπουλ 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	εις Σιγγαπούρην πόδις από 9 Δεκ. (έπισκευαι)
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	έφθ. Τζέντα 13 Φεβρ.
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντινένταλ & Μεντίτερ.	53	12705	άνεχ. Πόρτα Σαιδ 16 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΔΕΛΦΙΝI (π.)		έτ. «Μπριστόλ»	44	7235	έφθ. Τσάλια 21 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ K. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέμουοκ»	66	17057	έφθ. Γιοκοχάμα 20 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ N.		έλληνικά συμφέροντα	53	5579	άνεχ. Μάντα 16 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεραντζα»	44	7255	άνεχ. Χιστούντος 18 Φεβρ. διά Σάντα Μάρτα
ΔΗΑΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άφοι Σιγάλα»	29	2935	διπλής Κων/πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΔΗΑΟΣ ΓΚΛΟΥΡ		έτ. «Άθλος»	43	8602	άνεχ. Φρόπορτ (Μπακ.) 17 Φεβρ. διά Σφάς μετανομάσθιο «ΜΠΛΑΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ»
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίνεμα»	44	7258	άνεχ. Ταραγκόνα 20 Φεβρ. διά Παλάμος
ΔΗΗΜΗΤΡΙΣ		έτ. «Οοσεάνικα»	65	28000	έφθ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονουσαν»	37	1917	εις θέσιν 37.35 Β. - 24.34 Α. Φεβρ. 16 (προσήραξε)
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 20 Φεβρ. διά Οζάκα
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλίς»	44	7252	έφθ. Αύγυουστα 18 Φεβρ.
ΔΗΗΜΟΣ (Λιθάν.)		Κυπρανούν	43	7187	άνεχ. Μπαραν 14 Φεβρ.
ΔΙΑΝΑ		έτ. «Καριμπανι»	44	7257	διπλής Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Πόρτα Εσκούδελ 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΔΙΩΝΗ (δ.)		έτ. «Παλαμίστο»	50	2819	άνεχ. Φλωιρικ 18 Φεβρ.
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Γιουνάντεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Μομπίλ 16 Φεβρ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)		έτ. «Γκόλφο»	44	7264	έφθ. Καλκούττα 23 Φεβρ.
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Άλτα»	45	12813	διπλής Παναμά 29 'Ιαν. διά Τόκιο
ΔΩΡΙΕΣ		έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Χάιφα 19 Φεβρ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ. διά Λιοσαδώνα
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (Κυπρ.)		έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Κορούνα 19 Φεβρ. διά Χαδάνα
ΕΒΗ W.		έτ. «Άγνωντρ»	58	9431	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 21 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρης»	43	8562	άνεχ. Πρόδιντενς 17 Φεβρ. διά Κιουρασό
ΕΒΜΑΡ		έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Σάντος 22 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΕΒΡΟΣ		έτ. «Φασουντείον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΘΝΟΣ		έτ. «Άτλαντικ»	63	15983	έφθ. Βάσοτ 13 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Δρακε»	56	10329	άνεχ. Λός Άντζελες 8 Φεβρ. διά Μιλίκες (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2636	έφθ. Γενόβα 27 Δεκ. (έπισκευαι)
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθάν.)		έτ. «Ελιαζόν»	56	10530	άνεχ. Λός Άντζελες 8 Φεβρ. διά Μιλίκες εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)		έτ. «Φόρδ Γουιντς Κάρριερ»	30	5949	έφθ. Μασσαλίαν 20 Φεβρ.
ΕΛΕΑΝΟΡ		έτ. «Τενές»	43	7263	άνεχ. Κόμπε 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΛΕΝ K.		έτ. «Άλεξάνδρα»	43	7244	διπλής Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΕΝΗ (π.)		έτ. «Άλμαπατρος»	45	7160	έφθ. Αύγυουστα 17 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)					

ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιτα»	33	5432	άνεχ. Ταράντο 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόραλλον»	52	11466	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνγκα»	56	10312	διπλή Παναμά 17 Φεβρ.
ΕΠΙΔΙΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ»	35	4963	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδος 21 Φεβρ.
ΕΠΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	55	12134	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΕΠΠΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Λετέρα»	44	8541	έφθ. Τσάλνα 13 Φεβρ.
ΕΝΦΩΣΙΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	άνεχ. Καλκούττα 23 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΕΠΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 16 Φεβρ. διά Κόρυτον
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίερα Θινανς»	43	7272	έφθ. Ραγκούν 15 Φεβρ.
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	47	3630	άνεχ. Λας Πάλμας 23 Φεβρ. διά Ποίντ Σέντραλ
ΕΡΟΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ροκετ»	64	29396	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΑΝΖ (παν.)		έτ. «Σαιντ Τζέιμς»	42	7243	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 6 Φεβρ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	10689	άνεχ. Ιλάσιο 19 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέλιντο»	57	6046	έφθ. Λιθέρπουλ 21 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει Ζόντεμποργκ άπο 12 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντιπέντενς»	43	7231	άνεχ. Γκουαγιακίλ 9 Φεβρ. διά Πούντα 'Αρένας
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέωνδρος»	19	3858	άργει Εμπλεκί λόπο 23 Δεκ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μορφουεντε»	29	4248	έφθ. Νεάπολιν 1 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαισιφίκ Όιλ»	66	39494	άνεχ. Χόρ άμαγια 19 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικο Σιππιγκ & Ίνταστρο	43	8482	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδος 11 Φεβρ. διά Σελέμπες
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Γενοβά
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Μαγκαλόρε 16 Φεβρ. διά Μπελέκερι
ΕΥΕΓΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπούνες»	54	11208	άνεχ. Σουέζ 20 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΥΕΓΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφευς»	64	34593	άνεχ. Σουέζ 11 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΕΓΝΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	46	2524	διπλή Μπρούνομπούτελ 20 Φεβρ. διά Σετουμπάλ
ΕΥΕΓΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 19 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΕΥΕΓΝΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιανοσεδίνικ»	54	18730	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 8 Φεβρ. διά Κασιούνγκ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	άνεχ. Γκηλούγκ 5 Φεβρ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	διπλή Τιμπάλατ 18 Φεβρ. δι' 'Αμπούργον
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	άνεχ. Φολούμπια ρίβερ 1 'Ιαν. διά Φιλιππίνες
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοία»	43	2896	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεμπάρ»	49	17613	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Φεβρ.
ΖΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Γκηλούγκ 21 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9984	έφθ. Γιοκοχάμα 18 Φεβρ.
ZAN T.	(N.A.T.)	έτ. «Καρτνενόζα»	67	17560	άνεχ. Κόμπε 16 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ZANETA II	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	άνεχ. Βεραρκούζ 18 Φεβρ. διά Τάμπα
ZANNIΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδριαν»	44	8636	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. διά Σκίκντα (Φίλιππιλ)
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άργει 'Ελευσίνα άπο 6 Αύγ.
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Φλώισιν 16 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θέρτην»	44	7283	άνεχ. Βανκούμπερ 1 Φεβρ. δι' 'Ινδίαν
ΗΙΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανευρόπα»	55	20449	άνεχ. Μπόννυν 14 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΗΡΑ	(N.A.T.)	δάρδανος	48	4574	άνεχ. Κάλιαρι 19 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλημέρτα»	43	7180	έφθ. Μαντράζ 14 Φεβρ.
ΗΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολά Θραγκάντσια»	65	23535	άνεχ. Σίδηνε 2 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	46	7369	άνεχ. Αμπιτζάν 19 Φεβρ. διά Τουλόν
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	έφθ. Κάρλοκρονα 18 Φεβρ.
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεανταρίδης»	49	5685	έφθ. Σάντερλαντ 6 Φεβρ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Σεμάδιον 13 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσοομαρι»	52	12446	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 Φεβρ. διά Μανίλαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Τομπάτα 23 'Ιαν. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίπαρ»	44	7194	έφθ. Άλγεριον 21 Φεβρ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7256	άνεχ. Χόκυ Κόγκ 15 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)		έτ. «Τρανσαθλάντικα»	43	7188	έφθ. Σάντος 18 'Ιαν.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρεξέδεο»	42	7205	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ.
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15982	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
ΘΗΜΑΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Φιράρη»	44	7215	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 12 Φεβρ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Θέντα 6 Φεβρ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	55	2858	έφθ. Σάντος 22 Φεβρ.
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεχ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριαν»	43	8443	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 22 Φεβρ.
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιράρηζη»	66	41500	άνεχ. Λόρας Αντζελες 30 'Ιαν. διά Κοκουίμπο
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΘΑΚΑ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	47	7426	έφθ. Νεκοτάσα 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	45	7666	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 22 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Χόκυ Κόγκ 21 Φεβρ.
ΙΙΜΜΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ασσούνιον»	20	2253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδος 16 Φεβρ. διά Μπαγκόγκ
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεοπούκιο»	44	12646	άνεχ. Τομπάτα 13 Φεβρ. διά Τακόμα
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφολγκαρο»	56	10414	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περιόδικομικ»	65	30516	άνεχ. Σουέζ 13 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	66	21500	είς Χιροσίμα ύπο ουμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπινέρκλευ»	63	13516	έφθ. Βανκούμπερ 20 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιέτρολεσονι»	53	13555	άνεχ. Σουέζ 20 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓΑΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σετούρια»	66	23000	διπλή Παναμά 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαΐαρο»	56	10422	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 10 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντοφορτη»	63	13517	έφθ. Βανκούμπερ 19 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεαν»	53	15826	άνεχ. Σουέζ 15 Φεβρ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 18 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσάνικ»	53	22531	άνεχ. Ντουμάτι 22 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ (δ.)		έτ. «Σταρκολούστερ»	66	45280	άνεχ. Ντουμάτι 17 Φεβρ. διά Θάλευ
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αυτοραλίς»	47	5188	έφθ. Αλαμπούργκ 6 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστο»	44	7230	έφθ. Μανίλα 5 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουσεξ»	48	5144	διπλή Τιμπάλατ 21 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολέυ»	53	7602	διπλή Τιμπάλατ 26 'Ιαν. διά Σμύρνην
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σόμερφεστ»	53	7021	έφθ. Αντεν 19 Φεβρ.
ΙΡΙΣ		έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	διπλή Κων) πολιν 30 'Ιαν. διά Βάρνα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εούρο»	58	10077	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 9 Φεβρ. δι' 'Ινδίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπρά»	43	7297	άνεχ. Μη. Αύρες 15 Φεβρ. δι' 'Ιμπικούν
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοβάνι»	42	7020	έφθ. Κουβέιτ 26 'Ιαν.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπη»	44	2850	άργει Ζόντερμποργκ άπο 9 'Ιαν.
ΙΩΝΙΑ		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Καλλάδο 20 Φεβρ. διά Τάλαρα
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4882	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έλλενικ Σιπ. Ιντάστριτς	43	8529	έφθ. Καλκούττα 14 Φεβρ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδος 3 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Μπάκα Μπλάνκα 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)		έτ. «Σάουρο Αιτάντικ»	57	10122	άνεχ. Βανκούμπερ 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Οθεροπίζ Τάνκοπι»	30	2377	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιτάντικμαρ»	64	10864	άνεχ. Γιοκοχάμα 28 'Ιαν. διά Μπαγκόγκ
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	46	1921	έφθ. Ραβένα 5 Φεβρ.
ΚΑΙΤΗ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάν»	55	23524	άνεχ. Κόμπε 7 Φεβρ. διά Κοκουίμπο
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	53	13469	άνεχ. Κιούστον 12 Φεβρ. διά Κιουρασό
ΚΑΛΗ ΕΠΙΣ (παν. Γίρρο)		έτ. «Κράφτι»	37	4766	διπλή Μπρούνομπούτελ 3 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΛΙΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπιας»	43	4664	άνεχ. Αντεν άπο 20 'Οκτ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόνι Τράνσοπορτ»	57	8687	άνεχ. Γρίπορτ (Μπαχ.) 16 Φεβρ. διά Ναυλάκι
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)		έτ. «Άλλα»	66	44000	έφθ. Φλώιρηγκ 9 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	50	3913	είς Γιοκοχάμα ύπο ουμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	έφθ. Αμέρεσαν 22 Φεβρ. δι' Αματερόνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «			

ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	έτ.	«Καλίστο»	50	3910	διηλθε Ντόθερ 4 Φεβρ. διά Σμύρνην	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πορτοράφτι»	56	20899	έφθ. Νέαν Ύόρκην 22 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ριο Βαλιδζ»	64	18959	άνεχ. Τόκιο 17 Φεβρ. διά λός "Αντζελες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.) ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	1871	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 16 Φεβρ. διά Παναμά	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Άστρονουεύσο»	37	5137	άνεχ. Σεμπού 3 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΖ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βαλιέντε»	46	8147	άνεχ. Τοκούγιάμα 10 Φεβρ. διά Μανίλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	(N.A.T.)	έτ.	«Ελονφάρερς»	61	13408	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 Φεβρ. διά Μιλέ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ.	«Πάλμα»	43	8527	έφθ. Βιζαγκαπατόνιμ 20 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ.	«Ελμαρίνα»	66	19450	άνεχ. Τομπάτα 15 Φεβρ. διά Χιλήν
ΚΑΣΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κρισμάρα»	56	3281	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ.
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Καρλάϊλ»	58	14606	άνεχ. Λοντόντερο 14 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΣΙΣΙΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν φελίτσα»	43	7033	έφθ. Σιμιζου 18 Φεβρ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Κίγκοτον (Ζαμ.) 22 Φεβρ. διά Κιουρασό
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Φράνκο»	29	9357	έφθ. Καζαμπλάνκα 6 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρνίκα»	48	4696	έφθ. Μονρόβια 21 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Θεσσαλία»	56	16226	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 15 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΤΣΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΚΕΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Σεσλίο»	58	13752	εις Μπαντάρ Σαπούρ από 25 'Ιαν.
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΣΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βαλντέρα»	58	12193	έφθ. Όσλο 11 Φεβρ.
ΚΕΙΠΠ ΜΑΡΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρμπουενο»	63	15364	άνεχ. Χονδούρασο 18 Φεβρ. διά Παναμά
ΚΕΙΠΠ ΤΡΕΓΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Παγκέτη»	41	6799	άνεχ. Μαντράς 18 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	«Ιντούστριαλ φρέυτ»	57	17180	άνεχ. Χώρ. αλ. Άμαγια 21 Φεβρ. διά Γαλλιαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μυκηναίαν»	66	47000	45 μίλια ΝΔ Νίτων 23 Φεβρ. διά φώλευ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Σευέζ 1 Φεβρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κάδμος»	64	29797	διηλθε Γιεραλτάρ 17 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μυρμιδώνη»	58	20487	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. διά Γένοβα
ΚΙΡΚΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γκλόμπαλ»	52	11157	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. δι' "Αίλ οφ Γκραίν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροσεάνα»	56	23232	έφθ. Πόρτ ντε Μπουκ 20 Φεβρ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	άργει Κυνθόσουραν από 22 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γκούντ Γουίντη»	59	10400	έφθ. Ντρημπαν 6 Φεβρ.
ΚΛΕΙΟ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πιεντούλας»	42	7176	άνεχ. Καγκούσιμη 4 'Ιαν. δι' 'Οζάκαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεάνικ Πετρόλη»	58	22129	έφθ. 'Αμπέροαν 22 Φεβρ.
ΚΝΟΖΑΚΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ορόνια»	44	7159	μετωνυμάσθη «ΚΟΡΑΛ»
ΚΟΙΜΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Νότλιν»	43	7176	έφθ. Χόρκ Κόργκ 29 'Ιαν.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10400	υπό παραλαβήν	
ΚΟΜΕΤ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Γιοκοχάμε 16 Φεβρ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αγκούλλα»	19	2949	έφθ. Γένοβαν 20 Φεβρ.
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κονονέινς»	53	12062	άνεχ. Σευέζ 22 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κονοτελέσιον»	52	12132	έφθ. Σωλάτ 13 Φεβρ.
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πατ Μάνψλντη»	45	8492	άνεχ. Ρεσιφε 17 Φεβρ. διά Χόγκ Κόργκ
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Ρεσιφε 17 Φεβρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΚΟΝΤΕΙΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαράθενη»	44	7261	άνεχ. Οζάκα 11 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΚΟΡΗ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οξίλιαρη»	41	5173	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βιλανουεύδα»	63	30708	άνεχ. Σάρος 21 Φεβρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΚΟΡΩΦΙ ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	άνεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Μπέρια	
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Κουντόβορος 11 Φεβρ. διά Ντάρμπουν
ΚΟΡΣΑΓΓΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ηοτερν Σῆ Τράνσοπτ»	62	14963	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 3 Φεβρ. διά φιλαδέλφεια
ΚΟΣΜΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κέομος»	49	7476	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	«Χόμη»	57	17827	άνεχ. Μένα Αχμαντί 15 Φεβρ. διά Ραβένα
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρφίλη»	44	14878	έφθ. Ριο Ιανέιρο 30 'Ιαν.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λαδάρι»	47	1401	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 7 Φεβρ. διά Γάζαν
ΚΡΕΣΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βιλλαδιόζα»	44	7135	έφθ. Αμδούργον 20 Φεβρ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μάρα»	57	24304	άνεχ. Ούμ Σαιδ 23 Φεβρ.
ΚΡΙΣ (Αιβ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κρίς»	38	6032	έφθ. Χόρκ Κόργκ 14 Φεβρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κριστιαν»	56	4031	άνεχ. Χιούστον 22 Φεβρ. διά Κίγκοτον (Ζαμ.)
ΚΡΟΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κρόνος»	43	7132	έφθ. Καμαροί 8 Φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Σεσλίο»	57	13755	άνεχ. Γιοκοχάμεν 6 Φεβρ. διά Βομβάνην
ΚΥΚΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εκουατοριαλ»	48	1534	έφθ. Λονδίνον 9 Φεβρ.
ΚΥΜΟ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κλάρα»	56	24305	άνεχ. Σουέζ 23 Φεβρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΥΡΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αστρορίκο»	43	7239	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 29 'Ιαν. διά Σάντος
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έλλ.	συμφέροντα	52	7469	έφθ. Νέραγι 9 Φεβρ.
ΚΥΡΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μινώταυρος»	40	6992	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 Φεβρ. διά Σαΐγκον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γκουαρένο»	36	3149	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΑΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Καρδαμύλιαν»	51	2860	άνεχ. Ροττερνταμ 15 Φεβρ. διά Αύρες
ΚΥΝΕΑΝΤΑΙΑ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ρομέασ»	23	3097	εις Ραβένα από 17 Φεβρ. 1966
ΚΥΝΕΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πρωτεύς»	64	34594	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
ΚΥΝΕΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βασιλίκην»	53	11047	έφθ. Βοστώνην 20 Φεβρ.
ΚΩΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κρίσιμαρη»	56	3267	έφθ. Αμπέροαν 21 Φεβρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κοστικός»	39	2993	διηλθε Κώνων πολιν 16 Φεβρ.
ΚΩΣΤΟΥΛΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εύαγγελιστρία»	44	7299	έφθ. Βερακρούς 20 Φεβρ.
ΛΑΕΡΤΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Στάλα»	50	8530	έφθ. Σάντα Φέ 17 Φεβρ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 16 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροσεάνο»	59	27462	έφθ. Σουέζ 21 Φεβρ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σίλκομη»	65	34185	άνεχ. Σουέζ 20 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ..	(N.A.T.)	έν.	«Ινταύτριεν Μαρίνη»	43	8533	έφθ. Κάνταλα 12 Φεβρ.
ΛΑΜΠΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οδίσεο»	44	8299	έφθ. Μπ. Αύρες 20 Φεβρ.
ΛΑΡΓΚΟ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αστρολέά»	56	23880	έφθ. Κοινταν 22 Φεβρ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ασπατήρη»	48	49511	άνεχ. Μη. Αύρες 13 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΛΕΙΓΚ ΠΛΑΣΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σαπατήρη»	48	14243	άνεχ. Φραντόμπλ 10 Φεβρ. διά Καράτοι
ΛΕΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λένα»	48	2694	άνεχ. Κεζαμπλάνκα 13 Φεβρ. δι' 'Αμβέροαν
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λέφτρικη»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμε 17 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εμπρέσαι»	52	3346	άνεχ. Κριοτομάλη 7 Φεβρ. διά Λας Μίνας Μπαίν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σίτον»	53	13406	διηλθε Παναμά 5 Φεβρ. δι' "Ωλιπανου (Δ.Δ.)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	28500	άνεχ. Χονδούρασο 26 'Ιαν. διά Χιλήν	
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ατάσης»	40	5172	εις θεον 9.12 N - 33.23 Δ 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΛΗΤΟ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αλμα»	53	12577	άνεχ. Ντακάρ 12 Φεβρ. διά Μονρόβια
ΛΙΝΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εμπρέσαι»	53	3251	άνεχ. Γένοβαν 7 Φεβρ. διά Νικερι
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αλεξανδρά»	42	7252	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 Φεβρ. διά Κασσιούγκ
ΛΟΙΤΑΝΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λίττα Τζών»	54	1604	εις Πειραιά από 9 Δεκ. (έπισκευα)
ΛΟΥΔΙΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πρίο Αζούλη»	57	21123	άνεχ. Αρούμπα 14 Φεβρ. διά Πουάντ Νουάρ
ΛΟΥΤΖΑ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μάρινερς Τραοπ.»	43	8463	άνεχ. Σάρος 22 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΛΟΥΣΥ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικα Πασιούρικα»	54	11827	έφθ. Μουρόβραν 10 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόβια»	57	7584	διηλθε Παναμά 16 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εστρέλλας»	58	27526	έφθ. Βομβάνην 15 Φεβρ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροσεάνο»	59	27466	διηλθε Ηράκλειο 20 Φεβρ. διά Μένα Αχμαντί
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρτοτέσινο»	29	6638	άνεχ. Μπόντανη 5 Φεβρ. διά Ντουμπάνη
ΛΥΡΙΚ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κονατολέϊσσον»	64	29396	άνεχ. Βανκούκερη 16 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΛΟΖΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λυζάν»	52	2980	διηλθε Παναμά 8 'Ιαν. διά Τομπάτα
ΛΥΡΗΣ Κ. (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Λέβαντ Σιππιγκ»	47	2306	άνεχ. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Βραΐλα
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μπρόσουντ»	44	7060	έφθ. Καρδάρ 10 Φεβρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 16 Φεβρ. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Πούλιο Σαμούδη 11 Φεβρ. διά Γκλίογκ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 17 Φ

ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλασίπιπηγκ»	43	7259	Έφθ. Σαιγκόν 22 Ιαν.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Ρουέν 6 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσου»	27	1554	άνεχ. Ποζουόμια 20 Δεκ. διά Καζαμπλάνκα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15700	άνεχ. Μίζουσια 18 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατης	30	4620	διπλής Κων) πολιν 11 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναδιέρο»	62	8951	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 14 Φεβρ.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	43	2743	άργει Ζόντεμποργκ από 9 Ιαν.
ΜΑΡΗΑΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	1911	άργει Γένοβαν από 28 Απρ. 1966
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	Έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδας 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτοα»	43	7273	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 14 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	M. & A. Σιππιγκ	44	7252	άνεχ. Βερνούδας 20 Φεβρ. διά Χιούστον
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πληντέρ»	64	34594	άνεχ. Αμερικανικον 20 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέβαντ Μαρίτ.»	42	7203	Έφθ. Μουροράν 3 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνι»	43	8518	Έφθ. Μπ. Αύρες 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φόρτερς	43	6962	άνεχ. Φόρτερπορτ (Μπαχ.) 13 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2134	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 5 Φεβρ. διά Ντάρεν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος»	43	7202	άνεχ. Μαντράς 17 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Τοκουγάμα 23 Φεβρ. διά Ναγκόνια
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	44	7212	Έφθ. Οζάκα 9 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΛΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	51	15784	Έφθ. Χάρην 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	Έφθ. Τεργέστην 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	Έφθ. Λίβερπουλ 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκιραμάδα»	43	7253	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Φεβρ. διά 'Αβάναν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	Έφθ. Σιγγαπούρην 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411	άνεχ. Λοντ 'Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	Έφθ. Τομάτα 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριέντες»	45	10448	άνεχ. Μπαλικ Παπάν 30 Ιαν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΕΡΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7266	Έφθ. Τοιταγκόκ ρόδας 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	Έφθ. Θώβευ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αντιμάρκ»	58	4576	Έφθ. Σιγγαπούρην ρόδας 1 Φεβρ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	άδ. Φαραίοιδ	58	12676	άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 13 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΝΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	16027	άνεχ. Σάροχ 16 Φεβρ. διά Βουδάνη
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Πρόδιτενς 16 Φεβρ. διά Βενεζουέλα
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10467	Έφθ. Φρέντερικσταντ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	49	10447	άνεχ. Μπορντι 20 Φεβρ. διά ΗΠΑ
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδοσ»	42	7244	Έφθ. Μαντράς 22 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κυνοταντίν»	44	10313	Έφθ. Σάντα Θε 22 Φεβρ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 28 Ιαν. διά Λουάντα
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	Έφθ. Σουέζ 18 Φεβρ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	άνεχ. Κέιν Τάουν 19 Φεβρ. διά Γένοβα
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλι»	44	7251	άνεχ. Κεσλόγκ 29 Ιαν. διά Σαϊγκόν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικι	56	23871	άνεχ. Σουέζ 8 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύστοτου	64	9390	Έφθ. Καλκούττα 23 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. ΚΝ. Δ. Παπαλίδης	54	10601	άνεχ. Βομβάν 20 Φεβρ. διά Καλκούττα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	48	2346	Έφθ. Άλεξανδρειαν 21 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	20	1512	είς Σπετζιά από 23 Νοεμ. (επισκευαί)
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνσοντορ Ναδιγκ.	40	7121	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Πουσάν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γολαζίας»	65	34185	είς Ανάντα (Μπόνα) 20 Φεβρ. διά 'Αιλ όφ Γκραίν
ΜΑΤΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευρόπεσαν»	20	1953	έφθ. Αμερέσσαν 11 Φεβρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρδιλλ Μότορσιπ»	57	8855	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδας 18 Φεβρ. διά Κόμπε
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή»	28	2288	άνεχ. Ριγιέκα 21 Φεβρ. διά Πουύλα
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	Έφθ. Καλκούττα 17 Φεβρ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Τοιταγκόκ 14 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρρινταλ»	66	39666	άνεχ. Φώλευ 17 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	2766	είς Μάλταν από 24 Ιαν. (επισκευαί)
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΡΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Θεσσαλονίκην 19 Φεβρ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίππιγκ & Ιντάστρ	43	8537	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Φεβρ. διά Λιθανον
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 10 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεθ»	36	1965	άνεχ. Ντακάρ 14 Φεβρ. διά Λόμε
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΙΝΟΥΤΣΙ		έλληνικά συμφέροντα	48	6475	έφθ. Αμεριγκόν 20 Φεβρ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	9260	άνεχ. Ρίο Γκράντε 14 Φεβρ. διά Γένοβα
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίμωρ»	66	26000	έφθ. Χάμπτον ρόδας 18 Φεβρ.
ΜΙΤΣΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρο»	43	8540	άνεχ. Αύγουστα 20 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμίεντο»	65	28313	άνεχ. Φίννωντα 16 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	άνεχ. Βαλτιμόρων 17 Φεβρ. διά 'Αρούμπα
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσές»	29	9307	άνεχ. Πόρτ Σουητέγχαμ 23 Ιαν. διά Γουαμπόα
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναυάντης»	53	4085	διπλής Κων) πολιν 11 Φεβρ. διά Τύνιδα
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	έφθ. Χουέλα 22 Φεβρ.
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρα - Γκουάκα»	65	18400	άνεχ. Κούρε 16 Φεβρ. διά Μορμουνάκο
ΜΠΑΛΜΟΡΑΛ		έτ. «Μπαλμοράλ»	44	2066	άνεχ. Θέουτα 14 Φεβρ. διά Φρέντερικοκαφν
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	έφθ. Μαντράς ρόδας 22 Φεβρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριγώ»	43	7139	έφθ. Καλκούττα 13 Φεβρ.
ΜΠΕΑΤΑ		έτ. «Τρανσονούμορλντ»	45	7210	είς Σαϊγκόν από 21 Ιαν.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3351	άνεχ. Κουδετ 18 Ιαν. διά Τοιταγκόκ
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϊ»	41	4189	διπλής Κων) πολιν 18 Ιαν. διά Κωνσταντζαν
ΜΠΟΓΚΟΤΑ		έτ. Μ. και Γ.	47	1796	είς Νέαν 'Ορκρην από 9 Ιαν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντούρα»	53	13144	έφθ. Πόρτ Σουητέγχαμ 23 Φεβρ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλα»	50	9627	άνεχ. Ρίο Ανάεριο 18 Φεβρ. διά Ρεοίφε
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. «Πασιφικ Κόστο»	43	7233	άνεχ. Βακαματού 22 Φεβρ. διά Λάς 'Αντζελες
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8588	έφθ. Νεκοτάσα 18 Φεβρ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	διπλής Παναμά 26 Ιαν. διά Ιαπωνίαν
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άρουνς»	43	8394	άνεχ. Ντακάρ 21 Φεβρ. διά Σάντος
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	διπλής Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Μονρόβια
ΝΑΓΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννίτη»	43	7092	άνεχ. Πόιντ Νούάρ 11 Φεβρ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	διπλής Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διά 'Αινοβάρντεν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλικο»	57	9990	έφθ. Γιοκάιον 22 Φεβρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 20 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρογκραντ»	58	24068	άνεχ. Ωιλαδέλφεια 18 Φεβρ. διά Λά 'Εστακαντα
ΝΕΔΙ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατίς»	42	7227	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Ταιβάν
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναοίντον»	56	10693	άνεχ. Κόμπε 10 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Γιουνιβέρσαλ Τράμπι
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι	42	9730	έφθ. Γδυνια 3 Φεβρ.
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. «Άστρα»	44	8536	έφθ. Μπωμόντ 20 Φεβρ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	έφθ. Κόμπε 19 Φεβρ.

CEUTA
GEORGE E. AMANATIDES
 THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS
 Cable Address "GRECO - CEUTA"
 Mail Postbox 87 CEUTA
 Provisions, Deck and Engine Room Supplies
 T/ Phones 3240 Night 3936

ΝΕΘΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 14 Φεβρ. διά Πούντα Πάλμας
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέραρις»	52	11267	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Φορταλέστα 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδαια»	43	7121	άνεχ. Σάντον 22 Φεβρ. διά Τρίπολιν Λιδύνς
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδα Σεθίλλα»	64	34938	άνεχ. Κείν Τάουν 11 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεοντομ»	53	12396	άνεχ. Πουντά Καρντόν 13 Φεβρ. διά Ρίο Γκράντε
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντοια»	43	7228	έφθ. Καλκούττα 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος Μαρή	58	8028	έφθ. Λόριεντ 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	50	2788	διπλήθε. Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Γένοβα
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	έφθ. Τοιταγκόκη ρόδς 15 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεξ»	46	2927	έφθ. Αγούντα 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	διπλήθε. Κενή πολιν. 14 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΝΙΚΤΡΙΚΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	άνεχ. Σουέζ 5 Φεβρ.
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εστερέλλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Βενετία 21 Φεβρ.
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	άνεχ. Ντάρμπαν 16 Φεβρ. διά Καλαί
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Α. Ταϊλίρης	44	7145	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεχ. Νουέβιτας 31 Ιαν. διά Πολωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Συλούο»	58	20451	έφθ. Ρουέν 20 Φεβρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΤΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουαίν»	58	18184	εις Νέαν 'Υόρκην από 22 Ιαν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναίρη»	59	18180	άνεχ. Σάροχ 16 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποραιώ»	64	38649	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 23 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μαρ. Εντερ.»	52	5626	άνεχ. Χιούστον 20 Φεβρ. δι' Άκαζούτλα
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	67	24500	εις Κόμπης υπό συμπληρώσιν
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλιύρα»	56	12404	άνεχ. Μπόννυ 16 Φεβρ. δι' Αϊλ όφ Γκραίν
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Σουέζ 21 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ.»	52	12029	άνεχ. Βοστώνην 9 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Φεβρ. δι' Αρουάμπα
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυνοτάνα»	25	1473	άνεχ. Ριγιέν 20 Φεβρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντήγουαρντι»	58	17742	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 15 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρι»	43	7196	άνεχ. Τανούρα 16 Δεκ. δι' Ίντσόν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΣΔ 'Εντερπράζι»	58	13545	άνεχ. Βιτόρια 7 Φεβρ. διά Πομπίνο
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΣΔ 'Εντερπράζι»	61	13198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Φεβρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΣΔ 'Εντερπράζι»	59	13545	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντορ.) 19 Φεβρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «ΣΔ 'Εντερπράζι»	63	13751	άνεχ. Ντάρμπαν 11 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10396	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδς 22 Φεβρ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	έφθ. Σουέζ 21 Φεβρ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίζερτ»	56	20848	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτικ»	52	20667	έφθ. Γκάντλα 1 Φεβρ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	13847	έφθ. Γιοκοχάμα 11 Φεβρ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς»	44	18671	εις Μπαχρέιν όπω 24 Νοεμ.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμπορ»	13	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12463	εις Βίλεμονταν όπω 29 Δεκ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Βικέντιον (Κ.Β.) 11 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	11040	εις Κιουρασό από 27 Ιαν. (επισκευα)
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 22 Φεβρ. διά Ντάρμπαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	έφθ. Όσκαρα 18 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Χιροσίμα 11 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Θέρενναρτ 13 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Φεβρ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	50200	διπλήθε. Παναμή 12 Φεβρ. δι' Εσωπτζεργκ
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τοεγιέν»	33	6923	άνεχ. Όζάκα ρόδς 27 Δεκ. διά Καράτα
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τοεύεν»	43	7262	άνεχ. Μπράκε 18 Φεβρ.
ΟΙΛΙΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίβος»	48	9821	άνεχ. Φορπόρ (Μπαχ.) 21 Φεβρ. (κρουσιζέρα)
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	άνεχ. Ντάρμπαν 15 Φεβρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Μπαμπάκομπε Μπαιν 22 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξάπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Βίλεμονταν 22 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρτογκένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Φεβρ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρούδου»	54	20453	άνεχ. Αφρικήν 17 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	21066	έφθ. Ρότερντερν 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ' (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελη»	65	38600	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΑΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32380	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ (διαταγ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	άνεχ. Νόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπσιόν»	65	32407	άνεχ. Νίου Χάφεν 14 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδης»	54	14047	άνεχ. Εσκράβος ρίδερ 8 Φεβρ. διά Χουέλδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνουτς»	58	27602	άνεχ. Σουέζ 16 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανουαρίν»	50	24741	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 18 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΤΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοείσερη»	53	14221	άνεχ. Νίου Χάρεν 11 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	διπλήθε. Μπρούντομπουτελ 14 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΙΚ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλαρίδα»	54	17999	άνεχ. Μπούννυ 9 Φεβρ. διά Βίλελμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	άνεχ. Αντέρ 20 Φεβρ. διά Ντάς Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΙΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18245	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανοή»	54	13934	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΤΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνιδι»	55	13709	άνεχ. Βοστώνην 20 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσακοντίνενταλ»	54	18011	άνεχ. Σάρος 21 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	65	13900	άνεχ. Σουέζ 12 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφτόν»	65	13923	7 μίλια νοτιώς λάντνς 'Εντ 23 Φεβρ. διά Βίρτζιν Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΤ'ΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	13923	διπλήθε. Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δι' Αμερίσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλλουσι»	65	13923	άνεχ. Βίλελμοχάφεν 6 Φεβρ. διά Βίρτζιν Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ' ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεδ»	65	15600	άνεχ. Βίλελμοχάφεν 20 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντρέψ»	60	23290	άνεχ. Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ»	59	23280	άνεχ. Σάρος 21 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπρουκ»	54	17999	άνεχ. Πάρις
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουσι 'Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτ Τράνονπορτ»	55	13934	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 1 Ιανουάριον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενδενάντο»	54	13665	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερόντο»	54	20595	άνεχ. Βοστώνην 20 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην

MERCHANT NAVAL P.V.B.A.

ΑΜΒΕΡΣΑ

ΓΡΑΦΕΙΑ: BRITSELEI 28 ANTWERP Έργοστάσιον διευθυνόμενον παρά 'Ελληνικής Ναυτικής Έταιρίας, άναλαμβά- ΤΗΛΕΦ: 314038 314167 νον παντός είδους επισκευάς πλοίων, καὶ συγκολλήσεις ἀλουμινίου κλπ., διαθέ-

τον πλήρες stock ἀμοιβῶν, καινουργῶν καὶ μεταχειρισμένων.

ΤΗΑΕΓΡ. Δ)ΝΣΙΣ: "NAVASHOP" ANTWERP ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΜΟΥΣ ΩΡΑΣ: 454663

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντι»	49	17792	έφθ. Φιλαδέλφεια 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντες»	54	14047	έφθ. Παλέρμο 17 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλη»	49	24689	άνεχ. Μιλφόρντ Χάφεν 18 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Μιλφόρντ Χάφεν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Σιδόνια 14 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαΐ»	63	30320	άνεχ. Σουέζ 14 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούκερν»	64	30320	άνεχ. Μπόννυ 16 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρυ»	65	13900	έφθ. Βοστώνη 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΤ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	άνεχ. Σουέζ 19 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΣΤΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινφορτι»	50	17791	άνεχ. Χαμπτόν ρόδς 13 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεδέρλαιπ»	64	47493	άνεχ. Γιοκαϊός 20 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναΐνη»	54	13598	έφθ. Φιλαδέλφεια 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριθαντάδια»	54	20611	εις Μασσαλίαν ἀπό 2 Απρ. 1966
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Μπαριμπάντος 16 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθόνιον)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Φεβρ. διά Καμαϊό
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	έφθ. Πούλο Μπούκομ 22 Φεβρ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πίναμπορ»	34	8378	άνεχ. Ριό Ιανέριο 19 Φεβρ. διά Σάν Νικολας ('Αργ.)
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	διπλής Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΙΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριντοντ»	54	12449	άνεχ. Αμπαντάν 31 Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	56	20921	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολη»	58	12667	άνεχ. Σάρος 21 Φεβρ. διά Μίδεσμπρω
ΟΡΟΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορό»	53	10109	έφθ. Ριόν Ιανέριον 21 Φεβρ.
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)		έλληνικα ουμφέροντα	51	10652	έφθ. Φόττερντομ 19 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδοσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Νανάμο 22 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	49	15773	άνεχ. Αντεν 14 Ιαν. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	43	8615	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκο 7 Φεβρ. διά Ματαρανί
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Θράύτερ»	44	8253	άνεχ. Γιαδάτα 23 Φεβρ. διά Σακάι
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΔΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούμπιάν»	43	7189	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	57	15724	άνεχ. Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Ινδιαν
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεανό»	56	23234	άνεχ. Αρζού 17 Φεβρ. διά Γκοτεμπουργκ
ΟΥΑΓΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.ι.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Τεκουνιάμα 21 Φεβρ. διά Πουσάν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΟΥΑΓΙΤ ΣΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7261	έφθ. Μοριουμάκο 1 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΟΥΓΓΛΙΑΜ (Κυπρ.)		έτ. «Βίντι»	48	2483	έφθ. Τοιταγκόγκ ρόδς 8 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Βρέμπον 7 Φεβρ. διά Βιλιγκτον (Ν.Κ.)
ΠΑΜΠΑ (π.δ.)		έτ. «Κέιστον»	45	9804	άνεχ. Καντζί 8 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	διπλής Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Πάρντο»	43	2742	άνεχ. Κόλποτο 30 Ιαν. διά Μουκάλλα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελατρόνοπορτ»	57	10744	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Φεβρ. διά Τακόμα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πισιφίκα Φινανσιέρα»	44	7208	έφθ. Κολόμπο 1 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθόνιον)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεχ. Γουεστερνπόρτ 19 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρ»	63	34426	άνεχ. Σαδόνα 20 Φεβρ. διά Καραϊκήν
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπρτο»	54	15481	άνεχ. Πειραιά από 31 Μαΐου (έπισκεψι)
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούς»	43	2867	άνεχ. Αντεν 17 Φεβρ. διά Μποχρέιν
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	έφθ. Ιμαχαού 20 Φεβρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανδιγίκειτορς»	44	7254	διπλής Κωνιώπολην 9 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΠΑΝΤΑΡΑΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπων»	37	1575	έφθ. Πειραιά 2 Φεβρ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	άνεχ. Σεπτέμβριος 23 Φεβρ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταλίμα»	44	3807	άνεχ. Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόργ' ποι»	59	23607	άνεχ. Χιρόποιο 16 Φεβρ.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	61	13903	άνεχ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΑΣΙΩΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	43600	άνεχ. Γιοκοχάμα 5 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΑΣΙΩΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφικ Γιούνιον»	44	14238	άνεχ. Γιοκοχάμα 5 Φεβρ. δι' Η.Π.Α.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λέτοενα»	38	2275	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 Φεβρ. διά Σαιπάν 'Αιλαντ
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. Βερακρούζ 11 Φεβρ.
ΠΑΤΡΙΤΣΕΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ.
ΠΑΥΑΔΟΣ (Λιθόνιον)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτηρίωρια»	44	10448	άρχεις 'Ελευσίνα από 21 Ιουλ.
ΠΑΥΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεχ. Λά Γκουλέτ 15 Φεβρ. διά Μπιζέρτα
ΠΑΥΑΙΟΝ (Κυπρ.)		έτ. «Κιμυάρας»	56	10015	εἰς θεοτάτο 5.50 Β - 85.30 Α Φεβρ. 19 διά Κίναν
ΠΕΙΓΚΑΣ (Κυπρ.)		έτ. «Πλεγκα»	47	4609	εἰς Πειραιά από 22 Οκτ.
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)		έτ. «Φάρος»	30	2861	εἰς θορακέτος από 1 Φεβρ. 1966
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Χέρ άλι Αμάνια 13 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19190	διπλής Παναμή 20 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Φόρτλαντ (Μπαχ.) 16 Φεβρ. διά Σαιγκόν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιν & Τράνσοπορτ»	43	7176	έφθ. Κόμπε 20 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Μπιζέρτα 19 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	διπλής Παναμή 10 Φεβρ. διά Σιδνεύ
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	διπλής Πιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμα
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Μάντοςετερ 16 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΣΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Μίκης 13 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Βρέμπον 7 Φεβρ. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	56	10122	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 26 Ιαν. διά Μεζικό
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεχ. Βανκούμερ 10 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλη»	65	39494	έφθ. Σουέζ 21 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κάνονπους»	50	2028	εἰς Χούλι από 7 Ιαν. (έπισκεψι)
ΠΗΑΙΟΝ (Κυπρ.)		έτ. «Ελληνικό ουμφέροντα	21	2369	διπλής Παναμή 26 Ιαν. διά Ναγκόγια
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανδάλ»	61	13379	έφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 22 Φεβρ.
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11886	εἰς Πειραιά από 28 Οκτ. (έπισκεψι)
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικκόνεν»	41	2856	εἰς Πειραιά από 28 Οκτ. (έπισκεψι)
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10922	έφθ. Ναγκόγια 18 Φεβρ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	53	12513	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ. διά Λιοσαθῶνα
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ (παν.)		έτ. «Πλείτη»	54	8155	έφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
ΠΛΕΙΤ ΠΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)		έτ. «Πλείτη»	40	6940	άνεχ. Αμβέρον 17 Φεβρ. διά Μ. "Αύρες,
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάύντομ»	65	34000	άνεχ. Ουάιτκειτ 23 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθόκα»	43	7258	άνεχ. Καράτοι 21 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Λός 'Αντελέσ 17 Φεβρ.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάρτε»	43	7245	προσήραξε εἰς Μολυνά Σάουντ 18 Φεβρ.
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβλάνικ»	42	2808	εἰς Πειραιά από 28 Ιαν.

Δι' διδήποτε εἶναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταθῆτε εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

LONDON AGENT: C. R. KNIGHT & CO. (SHIPPING LTD.)

ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτσάντε»	52	11391	έφθ. Γένοβα 12 Φεβρ.
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Αιλάντικ»	43	7231	έφθ. "Αγ. Θρακικόν 20 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποα»	48	7404	άνεχ. Λέυκορ 21 Φεβρ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	έφθ. Καλλάο 16 Φεβρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 21 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΡΑΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Ρουέν
ΠΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνικουεν»	57	23693	άνεχ. Χόρ άλ 'Αιμάγια 17 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορομαρ»	38	5548	έφθ. Μασσαλίαν 19 Φεβρ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ II	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλο»	43	7265	έφθ. Λιμπρεδί 10 Φεβρ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πίσ Βαλιδός»	63	12273	έφθ. Νανσία 10 Φεβρ.
PINTA (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθεδόλη»	17	1293	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ.
ΡΙΟ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Βούραν 10 Φεβρ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	άνεχ. "Αγ. Θρακικόν 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΔΟΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντη»	43	7244	άνεχ. Καράτο 21 Φεβρ. διά Τοιταγκόδηκ
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπάτε»	46	6917	άνεχ. Ντακάρ 13 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	56	21028	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΡΟΜΕΟ	(N.A.T.)	Κομέρσιο Ναβίγκ.	56	7420	έφθ. Λάζ Πάλμας 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΡΟΥΓΙΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθέρόλα»	28	1390	έφθ. Λισσαδώνα 10 Φεβρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	εις Πειραιάδ ἀπὸ 3 Ιαν. (ἐπισκευαὶ)
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	έφθ. Τόλανα 13 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάδαλ»	66	16334	άνεχ. Ναυγκόδια 11 'Ιαν. διά Αύστραλιαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κάρρορερζ»	47	3504	έφθ. Πάφον 16 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρέιτ	45	7656	άνεχ. Ροζάριο 15 Φεβρ. διά Καλλάο
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ'	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7257	έφθ. Βανκούμπερ 7 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθό.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο»	50	2736	διῆλθες Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανδριμπίτριος»	29	4537	εις Πειραιάδ ἀπὸ 20 Δεκ. (ἐπισκευαὶ)
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239	διῆλθες Παναμά 16 Φεβρ. διά Καλλάο
ΣΑΝ ΜΙΓ'ΚΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άλατριόν»	45	3161	εις Ταρακόνα ἀπὸ 7 Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	άνεχ. Γιοκοχάμα 13 Φεβρ. διά Βανκούμπερ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρε Ρίος»	51	10353	άνεχ. Δουβλίνον 20 'Ιαν.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7197	άνεχ. Τζάγκνα 13 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7206	άνεχ. Λα Γκουαΐρα 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθό.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστίμη»	43	7260	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 15 Φεβρ. διά Καλλάο
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθό.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστές»	43	7267	έφθ. Κακινάντα 18 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	έφθ. Μπρέμερχαφεν 18 Φεβρ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουαΐνη»	55	11922	άνεχ. Ντόρμπαν 31 'Ιαν. δι' Αρούμπα
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ. διά Γένοβα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Χουέλδα 18 Φεβρ. διά Γλασκώδην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Νιού Σουέστιντορ 21 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	έφθ. Μένα 'Οχριντ 20 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΑΠΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έθερσιν Μίννερολς	63	30886	άνεχ. Φιλαδέλφεια 17 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤΙ-ΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έθερσιν Μίννερολς	64	30682	έφθ. Γιοκοχάμα 22 'Ιαν.
ΣΑΝΦΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Καλκούτα 9 Φεβρ.
ΣΑΝΦΟ ι	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άνεχ. Πειραιάδ 8 Φεβρ.
ΣΕ-ΓΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	έφθ. Βιζανταπάνη 22 Φεβρ.
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλαι»	54	19418	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΣΕΡΙΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέαν Σεσίλιο»	58	13944	έφθ. Νέαν 'Οχριν 12 Φεβρ.
ΣΕΥΥΛΟΡ ΣΤΑΡ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7273	έφθ. Μπρέμερχαφεν 11 Φεβρ.
ΣΗΑΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδαύρο»	40	5355	έφθ. Λάγκος 21 Φεβρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. 'Αιμέρσαν 25 'Ιαν. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθό.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Βρινδήσιον 18 Φεβρ.
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδο»	65	33287	διῆλθες Παναμά 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΦΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρβια»	65	13752	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ.
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάντην 9 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Ελεομερ Πόρτ 20 Φεβρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ.
ΣΟΥΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Ιλλόιλ 25 'Ιαν. δι' ΉΠΑ
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Καούτσαν Μπαιν 22 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδη 6 Φεβρ. διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΣΠΗΝΤΗΤΓΟΥΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθιν»	57	20683	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΣΠΛΕΝΤΙΝΤ ΣΚΑΪ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτέιδι»	44	7240	άνεχ. Είδονμάουν 16 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασσες»	64	34593	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκότα»	53	13150	άνεχ. Ιλλόιλ 21 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Πουλύ Μπούκομ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΛΟ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	άνεχ. Σουεζ 21 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	προσήρπαξ νοτιώς Μαντράς 3 Νοεμ.
ΣΤΕΒΟ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμ»	44	7066	άνεχ. Κατάνια 16 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμοτή»	36	2660	διῆλθες Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Κατάνια
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έλλονικά συμφέροντα	60	10905	έφθ. Μπιλμάρο 20 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	έφθ. Ναγκόρια 21 Φεβρ.
ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	(N.A.T.)	έλλονικά συμφέροντα	53	8048	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδη 15 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγάππηνώρ»	57	9315	άνεχ. Σάντος 22 Φεβρ. διά Μη. Λύρες
ΣΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σύρα»	43	8394	έφθ. Γιοκοχάμα 21 Φεβρ.
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος Ιγγλέση	56	10096	εις βίλεμοταντ ἀπὸ 25 'Ιαν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	

Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205

Cables «ATASA»

Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia
Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Σουέζ 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Φεβρ. διά Ναυκαπατινάμ
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσαίο»	43	8578	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 8 Φεβρ. διά Μπλάκ Γουόρ. Λαγκούν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Καλκούτα 16 Φεβρ.
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Τζέντα 21 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Φεβρ. διά Β. Κορέαν
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	έφθ. Πειραιά 8 Φεβρ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Ναδιγκ.»	38	1465	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Σάντος 17 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	εις Μασσαλίαν ἀπό 18 Δεκ. (ἐπισκευαί)
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	65	19421	έφθ. Γιοκοχάμον 17 Φεβρ.
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούο»	53	12521	έφθ. Ρότερνταμ 14 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόνθεον»	53	11243	έφθ. Πόρτεργκλείντς 20 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Εύγ. Ι. Σαρίδην	22	2201	άνεχ. Ραβένα 8 Φεβρ. διά Σπέτζια
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΙΑΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Κοπέταιο»	39	6698	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Φεβρ. διά Σουέζ
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικίγκ»	42	7268	άνεχ. Αλγκεθίρας 18 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μένταιπ»	53	5479	διπλής Μητρούνημποτελ 12 Φεβρ. διά Γιαδάτα
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπά»	54	19129	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 19 Φεβρ. διά Μπιζέρτα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	Έλληνική συμφέροντα	66	39500	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 19 Φεβρ. διά Λούδινον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο. Μελτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στινά»	39	5333	άνεχ. Γιεραλτάρ 13 Φεβρ. διά Κούδαν
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεχ. Αύγουστα 19 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Μορμουγκάο 10 Φεβρ.
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	έφθ. Λάγκα 17 Φεβρ.
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήν Καραπίπερη»	43	7176	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 20 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστα»	37	4561	εις Πειραιά ἀπό 11 Ιαν.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	εις Μπαχρέιν ἀπό 7 Αύγ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράψι Τάνκερς»	43	7238	μετωνυμάσθι «ΜΠΟΡΕΑΛ»
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Φεβρ. διά Τοίμπα
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	έφθ. Εργάκων 7 Φεβρ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροασούρτες»	48	5199	διπλής Ούσαντα 20 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	53	5579	έφθ. Λόδης Αντζελες 19 Φεβρ.
ΤΡΙΝΙΤΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	έφθ. Καλκούτα 13 Φεβρ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρες Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Βιζαγκαπατάνι 21 Φεβρ. διά Σιμονοσάκι
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Σουέζ 17 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	διπλής Γιεραλτάρ 14 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 28 Ιαν. διά Χαβρόν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Σουέζ 21 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 15 Φεβρ. δι' 'Ασούμπα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Βιλελμοχαφεν 10 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. 'Εμδεν 6 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΦΑΙΑΙΔ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΓΡΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθγουΐντ»	45	7696	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	άνεχ. Βανκούμπερ 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλάρα»	60	13998	διπλής Παναμά 1 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΝΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίλι»	42	7259	έφθ. Τάμπα 3 Φεβρ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντιν»	57	21910	άνεχ. Πόστλαντ (Με) 19 Φεβρ. διά Κρήτην
ΦΑΡΑΙΔΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμάγια 5 Φεβρ. διά Μπατάν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Μαρ. Καρριερς	67	54000	εις Γιοκοχάμα υπό συμπληρωσιν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	53	12107	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 7 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΦΙΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανιο»	51	8085	έφθ. Γκουανιάκι 13 Φεβρ.
ΦΙΩΝΙΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάσουνθιου»	54	11693	έφθ. Καλλάδο 20 Φεβρ.
ΦΙΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθάντο»	41	7244	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΦΙΩΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	άνεχ. Ντακάρ 18 Φεβρ. διά Μπουλόν
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗΣ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόνα»	48	3668	άνεχ. Κολόνπο 17 Φεβρ. διά Νταμάρι
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτου»	63	10382	άνεχ. Σουέζ 9 Φεβρ. διά Κοκούρα
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασθλίρης	40	6807	έφθ. Τομπάτα 21 Φεβρ.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασθλίρης	40	5237	διπλής Κυνουρίου πολιν 17 Φεβρ.
ΦΡΗ ΝΑΒΙΤΚΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασθλίρης	42	7181	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ. δι' Ιαν.
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασθλίρης	44	7132	άνεχ. Λας Πάλμας 14 Ιαν.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράνω»	49	10630	έφθ. Κόρρους Κριότι 17 Φεβρ.
ΦΡΙΕΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σηλάενης»	44	15020	έφθ. Γέρνια 11 Φεβρ.
ΦΡΟΦ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασθλίρης	44	7067	έφθ. Γκάλεστον 20 Φεβρ.
ΦΡΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμα 18 Φεβρ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΦΡΩΤΕΙΝΗ Η.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 12 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΦΡΕΑΝΙΑ		έτ. «Σεεζάντ»	56	8390	διπλής Παναμά 18 Φεβρ.

C. PAVLEDIS

SHIPS AGENT & SHIPCHANDLER

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4. WOOD STREET

CALCUTTA Telephone: 44-5649
Telegrams: NAFTIKA

ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ - ΚΑΡΑΛΗ

(ΘΥΓΑΤΗΡ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ ΘΑΝΑΣΗ Π.)

ΙΑΤΡΟΣ - ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ

Συμβεβλημένη μὲ Οίκον Ναύτου

ΙΑΤΡΕΙΟΝ ΕΝ ΚΑΛΛΙΟΕΣ

ΟΔΟΣ ΑΡΑΠΑΚΗ 71 (ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ)

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 154

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MARCH 1967

Difficulties ahead

Greece's spectacular entry into the ocean liner trade and her ability to hold her own against redoubtable rivals seems doomed to an equally spectacular collapse as a result of many-sided attacks both from outside and from within.

At the present time, we have three liners on the North Atlantic run and three on the Australia line (two from Southampton). We have a regular round-the-world cruise from Australia to Western Europe via Miami. We have two ships, one of them newly built, on regular cruises from North America. We have entered the carriage trade of Caribbean cruises—not only with large liners but with smaller cruise ships as well. We have cornered the pilgrims to Mecca market and our activity in the Mediterranean is without precedent, both as far as cruises and regular passenger transport are concerned.

Our rivals have watched our growth with surprise at first, then with anxiety (preferring to scrap their old ships rather than sell them to us) and finally they have sought our co-operation as Sir Nicholas Cayzer did with Mr. Anthony Chandris.

However, serious difficulties now lie in our way. Attacks against our passenger ships have multiplied and the enemy is not only throwing his slings and arrows from abroad but on home ground as well.

Two unfortunate events: the "Lakonia" disaster and the sinking of the "Heraclion" have given the prime excuse to our enemies to label all our ships unsafe for passengers. And the "Heraclion" affair came about just as everybody had more or less forgotten all about the "Lakonia".

The defamatory campaign against Greek ships comes, moreover, at a time when the Americans are about to apply rules that will exclude most foreign-flag vessels from the Caribbean trade; when the newly-drafted IMCO rules for fire prevention are to be applied in 1968 and when Britain's economy drive and currency restrictions for travellers are keeping Britons at home.

There is no gainsaying that most Greek passenger ships are of such an advanced age that it would be impossible to carry out the conversions required by the rules of the 1960 convention for the safety of life at sea without great expense, and then only in cases where they are feasible.

And even if Greek shipowners could find the capital required to replace old ships with new, they would hesitate to do so at a time when competition from the airlines and from state-subsidised rivals both threaten to put them out of the running.

From within, we have the excesses of our Mercantile Marine Ministry officials and the demands of the seamen's unions which, if satisfied, will deprive the Greek passenger vessel of the only competitive edge it now has over its rivals.

We are not exaggerating the seriousness: the threat against our passenger fleet and the doubt whether it will be able to survive

when the Greek state itself—which has so much to gain from its survival and future progress—appears to be totally indifferent to its fate!

Three recent examples are sufficient to underline this indifference. The first is the granting of permission to airlines to fly charter flights from the U.S. to Greece at lower fares than any passenger liner could ever hope to compete with. The second is the harassing tactics of safety inspectors and the spasmodic measures taken in the absence of proper directives and guidance from the Ministry of Mercantile Marine. The third is the tacit support given to the inordinate demands of the unions for the renewal of the collective agreement which, if applied, will definitely make it uneconomic to operate ships under the Greek flag.

* * *

For the time being, however, let us take a look at the obligations imposed on foreign-flag ships carrying passengers from U.S. ports in line with the new fire-prevention rules.

In the first place, a cash or bank guarantee of \$20,000 per passenger has to be deposited for ships carrying up to 500 passengers, \$15,000 for ships with a 1000 passenger capacity and \$10,000 per passenger for ships with 1,500 berths.

This is an intolerable burden even for the largest enterprise.

The cruise operator, agent or shipowner, is also obliged to describe the vessel in detail in his cruise brochures—whether it has a Coastguard safety certificate, whether it complies with the rules for the International Convention for the Safety of Life at Sea and

which Convention, 1948 or 1960, and finally, whether the shipowner has complied with the 1968 regulations for fire-prevention.

It is easy to understand that few ships will be able to comply with these requirements without radical conversions. And these must be made, otherwise, as from next year, cruises in the Caribbean—they have always been so lucrative—will be restricted to the lucky few. And they will be few indeed, when one considers that the three Cunarders, the two Queens and the Caronia, do not fulfil the new dispositions of American legislation for fire prevention. Nevertheless, these ships will carry out the necessary conversions by 1968.

Other companies such as Holland-America Line and Scandinavian lines serving North America are also carrying out the necessary conversions on their ships.

We wonder which of our own ships will be in a position to fulfil these requirements beyond the general requirements for the safety of life at sea. They will be very few. And the fact that ships that do not comply will have to indicate this in their brochures will make it difficult for them to participate in passenger traffic from the United States.

* * *

We also have to face the problem of cruises from England or that of English travellers on foreign-flag vessels. Greek passenger ships took their share of the traffic from England either directly to the Canary Islands or by way of Italy. The limit of fifty pounds per passenger puts British-flag ships in a privileged position. Most of the larger British steamship companies have placed their passenger liners on cruise programmes this year. Foreign-flag ships which will be able to prove that the greater part of the passage fare is spent on the British market so as to obtain the necessary permit will be very few. There is little doubt that the movement of British passengers via Italy will also be restricted.

These are some of the difficulties that Greek passengers will be facing in the coming months. Their spectacular progress has been arrested and the future, even for the shipowners who will comply with international requirements, remains problematical.

And now the Italians

No sooner had we bade farewell to the representatives of the British shipyards who visited us here in Greece than we turned around and welcomed the Italians.

The object of their visit was the same as that which had kindled the interest of the British, the Germans, the Japanese and, as we have reason to believe, of American ship-builders as well—Freedom ships to replace the Liberties.

Our Italian neighbours have asked to meet with the Chairman of the Greek Shipowners' Association, officers of the Chamber of Shipping and with various shipowners.

ΜΑΛΤΑ

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

ΚΑΙ ΤΑΞΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ

ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ

S. MIFSUD & SONS Ltd.

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

7 East Street, Valletta - MALTA

Tel. SILNAVE Phone : 24199

25349

30921

TELEX No MALTA 233

ΠΡΟΣΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

EN ΜΑΛΤΑ

They will no doubt be able to form a better opinion of the requirements of those shipowners who wish to order such ships. In the first place, they will have to come up with a complete image of the 13 - 15,000-tonner that will replace the Liberty. In addition to technical specifications, they will also have to indicate the financial terms that would persuade the shipowner concerned to give preference to Italian instead of Japanese shipyards. Thirdly, they will have to indicate whether there is any possibility of avoiding the bugbear of collateral security or at least reducing it to the barest minimum. Finally, the biggest bait of all would be, beyond the above, a period extending beyond ten years in which to pay off the shipyard's mortgage on the vessel.

In sum, these are the inducements that would persuade Greek shipowners to place their orders with any shipyard, whether British, Italian or anything else. The reason for this is that most of the owners of obsolete ships are shipowners of limited means who cannot afford large debts or sacrifice all their savings for the purchase of one new-building. Also, the tramp market is an unpredictable one and its present state is by no means encouraging.

Our Italian guests will be fully briefed on the views outlined above.

A lesson to be learnt

The attempt to set up a national merchant marine by the allocation of state funds and without three basic prerequisites is foredoomed to failure.

The prerequisites are: a maritime tradition; a national aptitude and the restlessness of private enterprise. Examples are not lacking but the most recent one, in Israel, is one from which a lesson can be learnt.

"Zim's" misfortunes with its passenger fleet caused this semi-state-owned enterprise to lose a great deal of money — to the extent of selling all except three ships and withdrawing from the passenger trade.

Where Israel really pulled a boner, however, was with the two much-vaunted car ferries, the "Nili" and the "Bilu". Israel provided state guarantees for the construction of these two ships on behalf of a visionary Israeli businessman residing in Switzerland named Halevy who floated the Somerfin company — owners of the "Nili" and "Bilu".

The ships were built in Britain and in Belgium at a much higher cost than was prevalent at the time. There is no explanation why this had to be so but commissions paid ran into hundreds of thousands of pounds.

The ships were then placed on the Naples-Haifa run with great fanfare. They were fast ships and the accommodation was comfortable. However, they were too expensive to run. They were not paying their way and they had to be sold or chartered. Meanwhile, the Somerfin company was announcing the forthcoming entry into service of a transatlantic ferry!

The result was that the "Bilu" was put up for auction in Tel Aviv to enable the Israeli government to collect its \$ 4.1 million debt and at which auction the Israeli state was the highest bidder, while the "Nili", which cost \$ 7 million, was also auctioned off for \$ 4.2 million, again to the Israeli state. The sale was followed by an announcement that Israel would not run the ships again but would put them up for sale to foreign buyers. The Compagnie Generale Transatlantique is reportedly showing an interest for the Corsica line.

Thus, an enterprise that showed great promise in promoting tourism to Israel, came to a sad end.

Passenger ship operators have no difficulty in understanding the reasons for this Israeli failure. The original cost of the ships was too high; running costs were too high; lacking local officers and crews, the company had to hire foreigners at excessive wages; competitive fares; a relatively short tourist season (4 months) and, finally, the fact that the travelling public does not like to rough it (relatively) in ferry-type accommodation for more than 24 hours — preferring conventional passenger ships which provide better service and comfort for longer voyages.

The lesson to be learnt should act as a warning to the self-appointed geniuses who wish to reorganise our coastal passenger set-up. The only way this can be done is either by covering losses by means of state subsidies as before or by increasing fares.

A comparison

When a small Israeli freighter was lost with all hands off the coast of Sardinia last January, the Israeli government complained

to the German government that no assistance was rendered to the Israeli ship by a 45,000-ton German tanker that was only six miles away at the time.

The Germans acted swiftly. The tanker captain was summoned to Hamburg and asked to give an account of himself to the authorities. He said the first distress signal was confused and that when, three hours later, the Israeli ship's position was ascertained, it was too late. The ship had sunk.

The German action begs comparison with that of our own authorities with respect to the "Heraclion" disaster. Two other ships were in the vicinity of the "Heraclion" when she sent out her distress signals. The first, the "Phaeostos", was not keeping a radio watch while the second, the "Esperos", according to her Master, was too busy battling the storm herself to consider rendering any assistance. Neither ship did anything to help the survivors of the "Heraclion" as a result of which many who might have been saved were drowned.

Yet, no disciplinary action has been taken either against the Masters concerned or against the Mercantile Marine Ministry official who gave permission to the "Phaeostos" by signal to sail with only one wireless operator.

Ministerial folly

Although our small coastal ships, both cargo and passenger, are finding it increasingly difficult to find drydocking and repair berths, locally, the Ministry of Industry has forbidden the Rontiri Yards at Perama from using a newly-built repair slip and going ahead with plans for a second one.

Somebody should point out to this benighted Ministry that the lack of repair and drydocking facilities in this country is doing incalculable harm to our Mediterranean shipping and, in addition, is costing us a good deal in much-needed foreign exchange since our Mediterranean passenger and cargo ships are forced to drydock and carry out repairs in foreign ports.

The Chamber of Shipping has already lodged a protest but perhaps more drastic action is needed such as a general meeting of all concerned and the drafting of a petition to be handed to the Prime Minister.

