

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1967

Αρ. Φύλλου 766/525

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΖ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 766/525

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1967

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΣ ΣΤΙΒΑΡΑΣ ΧΕΙΡΑΣ

Γνώριμος ή ύπόθεσις τού πλοίου διά τὸν νέον 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἀντιναύαρχον ἐ.ά. κ. Ἀθανασίου. Εἰς στιβαράς, πράγματι, χειρας ἀνετέθη ἡ δισχειρίσις τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Βασικοὶ τοῦ ἐπιδιώκεις: 'Ἡ ἀποκατάστασις τῆς ύπηρεσιακῆς ζωῆς εἰς τὸ ταλαίπωρον 'Υπουργεῖον, ή πληρεστέρα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀπόδοσις καὶ ἡ διμολότης κινήσεως τῶν πλοίων.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ κ. 'Υπουργὸς θὰ ἐπιτύχῃ τὰς βασικὰς αὐτάς ἐπιδιώξεις, διότι τὸ θέλει, διότι δὲν κομματίζεται καὶ διότι ἔχει ἐπίγνωσιν τῆς παραγωγικῆς ἀποστολῆς τού πλοίου. Τὴν προσήλωσιν ὅλων εἰς τὰ καθηκόντα ἡ ἴωσιν ὁ κ. 'Αθανασίου. 'Απὸ αὐτὴν καὶ ἔξαρτανται ἡ ἀπρόσκοπτος ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον μήνυμά του εἶναι σαφές: προδιαγράφει τὴν οἵαν τακτικὴν θὰ ἀκολουθήσῃ ὁ κ. 'Αθανασίου. Ηὕτως οὐ, ἀλλως τε, ὁ κ. 'Υπουργὸς γά τὴν ἄμεσον συνεργάτην του ἔξαιρετον στέλεχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τὸν πρὸ ημερῶν μόλις ἀναλαβόντα τὰ καθηκόντα τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Χανίδην. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν εἶναι ἡ πρόσθετος ἐγγύησις ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ύπόθεσις θὰ ἐπανεύρῃ τὸν ἀπὸ τρειτιακὴς ἀπολεσθέντα ρυθμὸν τῆς ὁμολής δισχειρίσεως, τὸν ἀπαραίτητον διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς.

Εὐθὺς μετὰ τὴν ἀνάληψιν τῶν καθηκόντων τοῦ ὁ κ. 'Υπουργὸς ἀπῆγμεν τὸ ἀκόλουθον μήνυμα πρὸς τοὺς "Ελλήνας ναυτικούς:

"Ἐλλήνες ναυτικοί,

"Ἀναλαβόν ἀπὸ σήμερον μετὰ συγκίνησεως τὰ καθηκόντα τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως τῆς πατρίδος μας, δράττομαι τῆς εὐκαιρίας ἡ ἀπενίσων πρὸς ὑμᾶς, πλοιάροις, ἀξιωματικοῖς καὶ πλοάρματος τοῦ ἑρακλείου ναυτικοῖς μας, ταῖς ἐγκαρδίους εὐχάς μου δι' ἔνα ευτυχέστερον μέλον. Ἡ παρόλους τῆς κρατικῆς μηχανῆς, ἡ κατασκοφήστης ὅλων τῶν θερμῶν, ἡ ἡδική καρφί, ἡ καλλιέργεια συνθήματων μίσους καὶ τὰ ἐμπρηστικὰ κηρύγματα τῶν δημοκόπων κατέστρεψαν τὴν γαλήνην τοῦ τόπου, μᾶς ὀδηγήσαν εἰς τὸ κείλος τῆς ἑνίκης κατεστροφῆς καὶ κατέστησαν δύτης ἀναγκαῖας τῆς συντελεσθεῖσαν ἀλλαγῆν. Κινύρωμεν ἀπὸ πετριοτικὰ καὶ μόνον κίνητρα ἔχομεν ὡς σκοπὸν τὴν ἥθικήν καὶ ὑλικήν ἔξυπνωσιν τῆς κινωνικοῦ συνόλου, ὡς καὶ τὴν — μετὰ τὴν παγίσιον ὀμβρίδιον — ἔπανθον, τὸ πεύκητον δυνατόν, εἰς τὸν κοινοβουλευτισμόν, ἓννα οὐδεμιᾶς διακρίσεως πρὸς οἰστρήπτος κατεύθυνσιν.

"Ἐντολὴ τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως εἶναι νότι ἐπιτύχων κοινωνικὴν δικαιούσην μεταξὺ δύον τῶν τάξεων καὶ νότι προσδέσιμων εἰς δύος μας τάξις ἐνεργειας εἰς τὴν ἔξυπτρετησιν τῶν συμφέροντων τοῦ λαοῦ. Παρακαλῶ νά συμπαρασταθούμενοι καὶ δοθήσουμεν τὸ ἔργον μας πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ θεοῦ. Η στοργὴ τῆς Κυβερνήσεως καὶ ιδιαιτέρως ἔμοι θεστροφὴ μέριστος πρὸς τὴν 'Εμπορικὴν μας Ναυτιλίαν, ἥτις ἀποτελεῖ τὸν πρώτον παραγωγικὸν κλάδον τῶν χώρας μας, δημοσιόγραφον τῆς πλούσιας ἀλληλογνήτης ναυτιλίας πρωτοβουλίας καὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Θά καταδέλλωμεν πάσσαν προ-

πάθειαν διὰ τὴν προσώθισιν καὶ ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυτικῶν μας μετὰ γνωμόνων πάντων τοὺς νόμους τοῦ κράτους, τὴν παρακράτην παραδόσιον μας καὶ τὰ ιδεώδη τῆς φύλης μας.

Συνιστώ εἰς ὅλους σας ζῆλον καὶ ἐνδιαφέρον εἰς τὰ καθηκόντα σας καὶ αυτοπράτην προσήλωσιν εἰς τοὺς νόμους τῆς πατρίδος μας, ἔναντι τῶν ὅποιων εἴμεδα δοῖ ίσοι, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς περατέρω ἀπότιμες τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ τούς γοητεύοντας τῆς χώρας μας. Τηρήστε πάντοτε τὰ διδύγματα τῆς Χριστιανικῆς θρησκείας καὶ τὰς παραδόσεις τῆς ἐλληνικῆς οικογενείας.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

'Ο πρόεδρος τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου 'Αξιωματικῶν 'Ασυρμάτου τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. 'Ηλίας Κροκίδας, ἀπέστειλε πρὸς τὴν Α.Μ. τὸν Βασιλέα καὶ τὸν πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνσταντίνον Κόλλιαν συγχαρητήρια τηλεγραφήματα διὰ τὴν ιστορικὴν πρωτοβουλίαν του, διόπει τὸν άνωλάθουν τὸν ἐκκαθάρισμα τοῦ δημιουργηθέντος χάρους εἰς τὴν πολιτικὴν διόπει τῆς χώρας καὶ τὴν ἐπάνωδον οὐτῆς εἰς τὸν θόδον τῆς όμολότητος καὶ τῆς ἀνορθόσεως.

Ἐπίσης, ὅμοιου περιεχομένου τηλεγραφήματος ἀπέστειλεν τὸ Σύνδεσμος 'Αξιωματικῶν 'Ασυρμάτου καὶ εἰς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αθανασίου 'Αθανασίου, ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του. Εἰς τὸ τηλεγραφήματα παρέχεται ἡ διαβεβαίωσις, ὅτι ὁ ναυτικὸς κόσμος θὰ πλαισιώσῃ τὴν προσπάθειάν του διὰ τὴν άνωλάθουν τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του.

* * *

Αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὀργανώσεις τῆς Ναυτιλίας — ἡ 'Εισαγ. τῶν 'Εφοπλιστῶν καὶ ἡ Πανελλήνιος Ναυτικής 'Ομοσπονδία — ἐπεσκέψθησαν καὶ συνεχάρησαν τὸν κ. 'Αθανασίου ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του.

Ἐξ ὅλου ἡ διοίκησις τῆς Πανελλήνιου 'Εινώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. ὑπέβαλε τὰ ἔξῆς συγχαρητήρια τηλεγραφήματα:

• Πρὸς τὸν Βασιλέα:

'Διοίκησης Πανελλήνιου 'Εινώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. διαβιδάζει ὑμῖν εὐγνωμοσύνην 7.000 Πλοιάρχων, δι' ἔθνιστηριον λύσιν 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως στὸν 'Αντάξιον ἀπόγονον πανειδόξων προγόνων διὰ δευτέρων φορῶν ἐπώσατε τὴν φιλάτην πατρίδα μας σπὸτ 'Ιστάμενοι παρὰ τὸ πλευρὸν ὑμῶν καὶ 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως διαβιδάζομεν αἰωνίαν πίστιν, ἀφοσίωσιν καὶ εὐγνωμοσύνην μας σπὸτ Σύμπασα ή τάξις μας πανηγυρίζει ἀνάστασιν 'Εθνους.

'Εντολὴ Διοίκησεως

'Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

• Πρὸς τὸν Πρόεδρον πῆς Κυβερνήσεως Κ. Κόλλιαν

'Διοίκησης Πανελλήνιου 'Εινώσεως Πλοιάρ-

χων Ε.Ν. διαβιδάζει ὑμῖν συγχαρητήρια καὶ εὐγνωμοσύνην ἐπὶ ἀναλήψει ὑψηλῶν καθηκόντων σας πρὸς σωτηρίαν τῆς φιλτάτης μας πατρίδος. 'Ιστάμενοι παρὰ τὸ πλευρὸν σας, πανηγυρίζομεν 'Ανατάσιν 'Ελλάδος.

• Πρὸς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Αντιναύαρχον Β. Ν.

'Αθανασίου 'Αθανασίου

'Διοίκησης Πανελλήνιου 'Εινώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. διαβιδάζει ὑμῖν συγχαρητήρια θερμαὶ καὶ εὐγνωμοσύνην 7.000 μελῶν της ἐπὶ ἀναλήψει ὑψηλῶν καθηκόντων πρὸς σωτηρίαν φιλτάτης Πατρίδος στὸπ Διοίκησις καὶ μέλη 'Εινώσεως μας πανηγυρίζουν σωτηρίαν 'Εθνους μας.

Ο ΝΑΥΑΡΧΟΣ κ. ΧΑΝΙΔΗΣ

Συνέπεσεν ἡ προσγωγὴ τοῦ κ. Β. Χανίδη εἰς Ναύαρχον - 'Αρχηγὸν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἡ παρ' αὐτοῦ ἀνάληψις τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας νὰ ἀνακοινωθῇ, ἐνῷ τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν» (15 'Απριλίου) ἔξετυπον.

Δὲν μᾶς παρεσχέθη οὕτω δρόνος, ἵνα ἔξαρωμεν τὸ γεγονός, νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν θεστρέαραν αὐτοῦ σημασίαν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ὑπηρεσιακοῦ ρυθμοῦ εἰς τὸ 'Υπουργείον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου ἀντιμετώπισιν.

Τὰ πολλὰ, τὰ εὐμενέστατα σχόλια συ μπά σης — τὸ τονίζομενον ιδιαιτέρως — τῆς ναυτιλλομένης 'Ελλάδος ἀπηχούν αἱ στήλαι αὐταῖς. Καὶ προσθέτουν, ἐν πλήρει γνώσει προσώπων καὶ προγμάτων, ὅτι μεταξὺ τῶν ἐνηργεσίας τῶν ναυτιλέων λιμενικῶν στελεχῶν, ἡ προσωπικότης τοῦ κ. Χανίδη ἐκάλυπτεν ἀπάσας τὰς προϋποθέσεις ἡθούς, ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, ἐπιβολῆς καὶ παροστάσεως διὰ νάρχηγευση αὐτοῦ ἐνὸς Σώματος δεινοπαθεστατοῦ τελευταίως καὶ νὰ διαχειρισθῇ κατὰ τὸν ἀποδοτικότερον τρόπον τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν. 'Ο κ. Χανίδης ἦτο ὁ ἐκλεκτὸς καὶ συνέπεσεν εὐτυχῶς εἰς τὸ ποσσωπόν του — σπάνιον φαινόμενον — ὅλων τῶν ὑπεύθυνων παραγόντων αἱ ἀπόψεις διὰ τὴν ἐπιλογὴν του. Αἱ προβληθεῖσαι ἀσχημίαι χθαμαλῶν τινῶν ὑποκειμένων δὲν ἐλήφθησαν, ὅπως καὶ δὲν ἐπρεπεν, ὑπ'

'Ο κ. Χανίδης διευθύνει ἡδη τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου. Εἰμεθα δένδαιοι: ὅτι ὑπ' αὐτὸν θὰ ἀποδώσουν πολλά. 'Η Ναυτιλία μὲν ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην τῷ ἐναπόθετει τὰ ζητήματά της.

* * *

'Η πρώτη ἡμερήσια διαταγὴ τοῦ νέου 'Υπουργαρχού, ἐκδοθεῖσα ἀμφά τη ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του, ἔχει ὡς κάτωθι:

Μετὰ μακράν, εἰδόκιμον, λαμπρὸν καὶ ὀποδοτικὴν υπηρεσίαν ἀποχωρεῖ τοῦ Λ.Σ. ὁ 'Αρχηγὸς αὐ-

τού, διάγαγητός μου συμμαθητής Ναύαρχος Νικόλαος Σταμπούτης.

Οι εὐχές μου κ. Ναύαρχε ώς και οι εὐχές του Λ.Σ. σας συνυδεύουν είς τὸν ἀρχόμενον Ιδιωτικὸν διὸν σας.

Σάς εύχομαι δημοσία και ἐκτὸς τοῦ Λ.Σ. ἐπιτύχητες ὡς μέχρι σημερον προσφέρων πρὸς τὴν κοινωνίαν καὶ τὴν Πατρίδα τὰς ὑπηρεσίας σας ἀπὸ οἰσθῆ-ποτε θέσεως.

Ἀναλογισμῶν τὰ καθήκοντα τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λ.Σ. καὶ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Υπουργείου Ε.Ν., τὰ όπεια νηδόσης τῷ μοῦ ἐμπιστεῦθή ἐσθι. Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς διὰ τῆς προσγνώμης μου εἰς τὸν βα-θύμον τοῦ Υπουργείου, ὡς καὶ ἡ Πολιτεία, αἰσθάνομαι τὴν ὑπερέσεων νὰ εὐχαριστησῶ ὅλους διότι ἐπελέγη διὰ τὴν ἀνωτέρων εἰς τὸ Λ.Σ. καὶ τὸ Ὑπουργεῖον.

Εὐχαριστῶ πρὸς τοῦτο καὶ ὑμᾶς Ναύαρχε Σταμ-πολῆ, καθὼς καὶ πάντας τοὺς ἄρμαδίους.

Ὑποχρούμαι δὲ τὴν καταδάλω πάνταν προπάθειαν διὰ νὰ δικαιώσω τὴν πρὸς ἔμπειθεῖσαν ἡμιτισθίην.

Διατινθέμενος πάντας ἀπὸ ὀφισίωσιν εἰς τὸ κα-θήκον, καλῶ πάντας τοὺς ἀνήκοντας, εἰς τὸ Λ.Σ. καὶ τοὺς λοιποὺς συνεργάτας εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ ταῖς ὑπηρεσίαις του, ὅπους καὶ αὐτοὶ ἔχουν ὡς μο-νοβιότο γνώμονα τὸ καθήκον πρὸς τὴν Πατρίδα καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ Λ.Σ. καὶ τοῦ Ὑπουργείου Ε.Ν. Μόνον διὰ τῆς ἀφοισίωστος τῶν ὑπάλληλων εἰς τὸ καθήκον θὰ ἐπιτευχθῶν τὰ ἀναιμόνεμα ἀπὸ τὸ Λ.Σ. καὶ τὸ Υ.Ε.Ν. ἀποτελέσματα.

Ἄξιῶ πειθαρχίαν καὶ σεβασμόν, εὐπρέπειαν καὶ ἀφαρμογήν τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν. Οἰδηπότε ἐξ αὐτῶν πορέκλισταις είναι ἀποειρεύοτος.

Νὰ μὴ λησμονῇτε, τὸσον οἱ ἀνήκοντες εἰς τὸ Λ.Σ. δύνανται καὶ οἱ ἀνήκοντες εἰς τὸ Ὑπουργεῖον, διὰ τὴν ὑπό της Πολιτείας ἀνατείμενην εἰς ἀμφότερα ἀπόστολὴν είναι ἐκ τῶν στοιδαιοτέ-ρων, ανήκοντες δὲ εἰς αὐτὰ δύον νὰ εἰσθῶν ὑπερέβα-νοι διότι ὑπερέστε τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυ-πλίον, τῆς ὑποίας τὰ πλοῖα μὲ τοὺς ἀκτοπονη-τους καὶ ικανούς ναυτικούς μας φέρουν τὴν Ἐνδοξὸν ὅπησιν τῆς μικρᾶς Πατρίδος μας εἰς τὰ πέρατα τῆς Υδρογείου.

Νὰ αἰωνάεσσες ὑπερφάνοιοι οἱ ἀνήκοντες εἰς τὸ Λ.Σ. διότι ἡ Πολιτεία ἔχει ἐμπιστεῦθη εἰς αὐτὸν τὴν ἀνάπτυξιν διὰ τὸν ἀλληλικὸν Βα-λάσσουν χώρων σπουδαίων καθηκόντων διότι τὸ Λ.Σ. ἔχει τὴν τιμὴν νὰ μετέχῃ τῆς ἀποστολῆς του εἰς τὴν ἀνταπόκρισιν τῆς Πατρίδος ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων καὶ τῶν Σωμάτων ἀσφαλείας καὶ εἰδικότερον μετά τοῦ Ἐν-δόξου Β.Ν. μας, διότι τὸ Λ.Σ. διὰ τῆς πολυσχι-δούς καὶ πολυυσθέντος ἀπόστολῆς του ὑπορρετεῖ τὴν Πατρίδα ἐν εἰρήνῃ καὶ ἀπὸ μέρου.

Πειριβάλλεται μὲ στοργήν καὶ ἀγάπην τὸ ἀλληλι-κὸν πλοῖον καὶ τὸν Ἑλληνικὸν Ναύαρχον, ὃς καὶ πάντα πολιτηὶς ἐρχόμενον εἰς Ἑπεικονίον μὲ τὴν Ὑπηρε-σίαν εἰς τὴν ὑποίαν ἀνήκετε. Δείξοτε δὲ τὸ Κρά-τος ὑπάρχει νὰ ἡμερήσῃ καὶ νὰ προστατεύῃ τοὺς πολίτας του.

Ἄξιωματικοί, Ὑποξιωματικοί, Ναυτολιμενοφύλα-κες καὶ λοιποί συνεργάται, τηρήσατε τὸν ὄρκον τὸν ὑποίον ἔχετε δέσμους.

Ἡ εὐημερία τῆς Πατρίδος μας εἶναι ἡ εὐημερία ὅλων τῶν Ἑλλήνων.

Ζήτω ὁ Βασιλεὺς.

* * *

Ἐγ Πειραιεῖ τῆ 17 Ἀπριλίου 1967
Ο Γενικός Διευθυντής - Ἀρχηγὸς Λ.Σ.

Ο Υπουργός Β. ΧΑΝΙΔΗΣ Λ.Σ.

* * *

Ἐξ ἄλλου ὁ ἀποχωρῶν Ναύαρχος κ. Σταμ-πολῆς, προσαχθεῖς εἰς Ἀντιναύαρχον, μὲ τὴν ἔκφρασιν τῆς Βασιλικῆς εὐαρστείας, ἔξε-δοντας τὴν κάτωθι τελευταῖαν διαταγήν του: Ἀποχωρῶν τῆς Ὑπηρεσίας διὰ λόγους ὑγείας, αἰσθάνομας τὴν ἀνάγκην νὰ εὐχαριστησῶ πάντας διὸ τὴν παρασχετίσαν μοι συνδρομήν κατὰ τὸ διά-στημα τῆς θητείας μου. Κατὰ τὸ διάσπασμα τούτου λόγου ἀντίσυστην δὲν ὀλοκληρώθη ἡ καταβίθησα προσπάθεια δῶν μας, δι' ἐν καλλίτερον μέλλον τῆς ὑπηρεσίας μας. Δὲν ἐσημένησαν ἐντυπωτικά ἐπι-

τεύγματα. Ἀντεμετωπίσθησαν δύμας κατὰ τὸν κα-λλίτερο δυνατὸν τρόπον τὰ προβλήματα εἰς δύλους γενικός τους τομεῖς καὶ ἔδωσαν ἓνα υπόδειγμα χρ-οτῆς κοινωνικῆς δικίου.

Συνεχίσατε μὲ τὸν αὐτὸν ζῆλον τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ καθήκοντος. Συνιστᾶτε πιστοί καὶ ὀφισίωσιν εἰς τὸ νόμιμον πολιτεύμα της χώρας μας, εἰς τὸν Βα-σιλέα μας, ὡς καὶ τὰ μεγάλα ἑνίκα Ιεροῦ.

Ο νέος Ἀρχηγὸς σας, κατὰ πάντας ὅσιος καὶ ικανός, θὰ φροντιστῇ νὰ όλος περιθώρωση τοὺς ἐπιδιωκό-μενους σκοπούς. Τοῦ τὸ εύχομαι ὀλοφύχως. Συσπει-ρωθῆτε περὶ αὐτὸν καὶ πορέζετε πασσὸν δυνατὴν δυνατὴν.

* * *

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 13 Ἀπριλίου 1967

Υπουργός Ν. ΣΤΑΜΠΟΛΗΣ

Ἀρχηγὸς Λ.Σ.

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΟΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς ἑγκύκλιον του πρὸς τὰς Λιμενικάς ἀρχάς του ἐσωτε-ρικοῦ καὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ, διὰ τῆς ὑποίας ἀνακοινώνει τὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν, περιλαμβάνει ἀξιοσημειώτους παρατηρησίες.

Ἄφου γνωρίσῃ τὰς ἐπελθούσας συμφω-νίας καθ' ὅστον ἀφορᾷ τὸ ὑψος τῶν νέων μι-σθῶν καὶ τὸ ἐπίδομα Κυριακῶν, ὑπογραμ-μίζει τὴν σοβαρὰν αὐξήσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων καὶ προσθέτει τὰ ἔξης:

* * *

Ἐπισημικίνεται τὸ ἀνωτέρῳ γεγονός, τῶν χορηγηγμείων δηλ. ὡς ἄνω παροχῶν αἵτινες συνιστῶν σημειωτῶν ἐπιδιάρυνσιν τὸ ἀλληλικόν πλοίου εἰς ἐποχὴν μαλιστὰς ὑποδικισμοῖς τῶν νυκτῶν καὶ τερατῶν προ-σταθείων τῶν ἐφεπλιστῶν διὰ τὴν ἀνανέω-σιν τῶν ὑπεργλίκων πλοίων. Η ἀνωτέρῳ ἐ-πιτευχθεῖσα αἰδῆσις ἀποτελεῖ ἐκχήλωσιν καὶ ἀπόδειξιν τὸν ἀποτελέσματος τῆς καλῆς διμεροῦς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφε-ρούμενων μελῶν, ἐργαστοῦν καὶ ἐργαζομέ-νων.

* * *

Πάντα ταῦτα ὅμιως δημιουργοῦν τὴν ὑπερ-χρέων τῶν νυκτικῶν μας ὅπως, κακτανο-σύντες τὰς γενομένες ὑπὸ τοιωτάς δυσχε-ρείας παροχῆς, ἐπιδείξουν τὴν διφαιλομένην πρὸς τὸ πλοίον στοργὴν καὶ ἔντεινον τὰς προσπαθεῖσας των διὰ τὴν δυον τὸ δυνατὸν πλέον παραχρηγικὴν πάταχολησιν τῶν εἰς τοῦ. Ήλεικίτερως θὰ πρέπει: νὰ καταδηλη-θῇ ἐν μέροσι των πάσας προσπάθειας ἀποφυ-γῆς προσβάτων ἐπιδιάρυνσεων τῶν ἔξιδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ πηρε-τοῦ διὰ τῆς μειώσεως λ.χ. εἰς τὸ ἀλλι-κότον περιπτώσεων συγκριτικῶν διπλωμάτων πρὸ τῆς ἐπικνοῦς τῆς ἴσχυος τῆς ἀτομικῆς των συμβάσεων ἐργασίας, τῆς ἀποφυγῆς ἀ-πολύτευσης λόγῳ ἀσθενείας ὅταν δὲν ὑπάρχῃ πρὸ τοῦ ἀνάγκη κ.λ.π., διότι οὕτων ἐ-σχάρτης ἀναλόδει, δημιουργοῦνται εὔνοϊκα! συνθήκαι: διὰ περιχώτωρ δελτιώσεως τῆς θέ-σεως τῶν νυκτικῶν εἰς τὸ μέλλον. Η συμ-βολὴ τῶν νυκτικῶν εἰς τὴν δυον τὸ δυνατὸν πλέον παραχρηγικὴν λειτουργίαν τῆς

νυκτικῶν εἰπιχειρήσεων δὲν ἔχει εἰδού-κεν ἀντίκτουν μόνον δι! μόνος τοὺς ίδιους ἀλλὰ οὐκέτι καὶ εἰς τὴν αἰξήσιν τῆς εὐη-μερίας ἔντὸς τοῦ πλαισίου ὑλοκλήρου τῆς ἔθνη-της μικρῆς οἰκονομίας.

* * *

Ἐπιθυμούμενον νὰ ἔξαρωμεν τὸ περιεχόμε-νον τῆς ἑγκυκλίου ταῦτης. Τίθεται ὁ δάκτυλος «ἐπὶ τῶν τύπων τῶν ἥλων». Αὶ πρὸς τοὺς ναυτικούς παρεχόμεναι συστάτεις καὶ παρανεύσεις είναι ὄρθαι, ἐπίκαιροι καὶ ἔ-χρειάντος. Τὸ γεγονός δὲ ὅτι ταῦτα πάντα παιταπούνται εἰς ἑγκύλιον, ὀπευθυνόμε-νην πρὸς τὰς κρατικάς ἀρχάς, Λιμεναρχεῖα, Προξενικάς ἀρχάς, θὰ συντελέσῃ, ὡς ἀπί-τυχομένον πορτηγὸν πλοίον.

Εἰναι ἀξιερεικά σημαντικόν, σπουδαίου καὶ συνειδητοποιήσουν τὰς ἀπό-ψεις τοῦ Ὑπουργείου. Οἱ ἐρχόμενοι εἰς τακτικὴν ἐπαφὴν μὲ τὰ πληρώματα, ὀφεί-λουν νὰ διοχετεύουν πρὸς τὰ πληρώματα καὶ τοὺς πλαίσιορχους ἡ ἀμοιβαία κατανόησις, ὅπετε νὰ ἀποφέυγωνται ζητήματα, διενέξεις, ψευδα-σθένειαί καὶ γενικῶς ἀφορμαί, οἱ ὅποιαι συνεπάγονται ἀνατιτίους οἰκονομικάς ἐπιβα-ρύσεως διὰ τὰ πλοῖα.

Αἱ λιμενικαὶ καὶ προξενικαὶ ὄρχαι διὰ ἀναγινώσκουν τὸ περιεχόμενον τῆς ἑγκυκλίου του πρὸς τὰ πληρώματα. Διαπνέεται αὐτῇ ὑπὸ ἀγαθῆς πρὸς ἀμφότερα τὰ μέρη, ναυ-τικοὺς καὶ πλοίον, προθέσεως. Καὶ δὸν ἀσφα-λώς θὰ προέλθῃ ὅταν διαδηλωθῇ ἡ ἀποφοστι-κή τοῦ Κράτους στάσις ἔναντι τοῦ οἰου-δήποτε παραβαίνοντος τὸν Νόμον καὶ τὸ καθῆκον του. «Οπως ἀκριδῶς προῆλθε μέγα κακόν, ὅταν τὸ Ὑπουργεῖον διωχέτευε πρὸς τὰ πληρώματα εὐτελή καὶ παρα-πλανητικά συνθήματα, προιόντα διστολούς χθαμαλῆς μικροπολιτικῆς, ἀτικῶς, περὶ ἀνωμαλίων, ἔξικνουμένων πολλάκις μελῶν, διαπονητῶν, διατάραξις, διενέξεις, ψευδα-σθένειαί καὶ γενικῶς ἀφορμαί, οἱ ὅποιαι συνεπά-γονται διάταξις διορθώσεων, διαπονητῶν πολυμέρων.

Πλεότασι οσα ἀτυχήματα ἀναφέρονται εἰς τοὺς πλοίους τῶν νυκτικῶν συντηρησίων σταθμούς. Καὶ δέν είναι δίλιγοι αἱ ἀκτέεις τῶν ἐπιθεωρη-τῶν τῶν Νησιγνωμάτων, οἵτινες ρητῶς κατα-λογίζουν τὰς εὐθύνας τῶν ζημιῶν εἰς τὴν ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος (crew negligence).

Ἐμεγάλωσε πολὺ καὶ ἀποτόμως ἡ Ναύ-τιλια μας. Ἐπέδησαν τῶν πλοίων πάσις προειδύσεως ἀναντα, ἀκατάρτιστα ἀπόμα. Δὲν ἡσσε δίλιγοι καὶ οἱ «φαναρτζῆδες». Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης τὰ διπλώματα ἀνε-κτικώτατο παρείχοντο. Ἀποτέλεσμα: Σφάλματα, παραλείψεις εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐξ ἀγονίας ἡ καὶ ἀπὸ τὴν ἀνεπαρκή συνα-στηρήσεων τῶν πλοίων πολυμέρων.

Καὶ δὲν χρειάζεται νὰ ὑπογραμισθῇ, ὅτι χωρὶς ἔμψυχον ύλικόν, προσημοσμένον εἰς τὰς νεωτέρας ἔξελιξεις τῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, εἴναι ἀδυνατον νὰ ἰδωμεν τὴν Ναυ-τιλίαν μας ἀναπτύσσουσαν ἐπαρκή συνα-γωνιστικήν ικανότητα. Αἱ ζημίαι καὶ αἱ ἔξι-άστων καθηκόντων εἴναι ἀδυνατον τοῦ Βασιλέος.

Καὶ δὲν χρειάζεται νὰ ὑπογραμισθῇ, ὅτι χωρὶς ἔμψυχον ύλικόν, προσημοσμένον εἰς τὰς νεωτέρας ἔξελιξεις τῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, εἴναι ἀδυνατον νὰ ἰδωμεν τὴν Ναυ-τιλίαν μας καθηκόντων τὸ κόστος διασχειρίσεως τοῦ ἐλ-ληνικού πλοίου.

Πρόκειται περὶ διαπισθώσεων, αἵτινες ἀ-

MONSTAD AND COMPANY LIMITED

SHIP CHANDLERS FOR ALL YOUR SUPPLIES IN EASTERN CANADA



REPRESENTATIVE:
Capt. E. ZIZOS

CABLE ADDRESS:
(ALL PORTS)
NORSHIP

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

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

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

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

σφαλνός ἀπασχολούν τοὺς ἑφοπλιστάς, κατὰ πρώτον λόγον. Τὸ τί δέον γενέσθαι εἰς αὐτοὺς ἐναπόκειται νὰ σκεφθοῦν καὶ νὰ ἀποφασίσουν. Πολλὰ ἡμποροῦν νὰ γίνουν καὶ πρέπει.

Πάντως ἡ κατάστασις αὐτὴ δὲν ἡμπορεῖ ἀτιμωρητή νὰ συνεχισθῇ. Αἱ συνέπειαι θὰ εἶναι θλιβεραὶ διὰ μίαν Ναυτιλίαν, θέλουσαν νὰ κατέχῃ θέσιν πρόσχουσαν εἰς τὸν μεταφορικὸν στίβον, προβαδίζουσαν εἰς ὅγκον, τοιλάχιστον, τονιάζ.

Η ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Συνεχῆτημη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ναυάρχου κ. Χανίδη συνελθὸν συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως τὸ φλέγον, ὑπὸ τὸ φῶ τῶν σημειουμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἔξελίξεων, ζῆτημα τῆς μετεκπαίδευσεως τῶν ἀτμομηχανικῶν, τῶν ἔξερχομένων ἀπὸ τὰ διαδικούμενα λίμπετρα.

Ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη αὐτὴ καὶ ἀπεφασίσθη νὰ ἀρχίσουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ μηνὸς εἰς τὰς σχολὰς Ἀσπροπόρυγον εἰδικὰ μαθήματα τετραμήνου διαρκείας ἐπὶ τοῦ χειρισμοῦ τῆς δηζελομηχανῆς, μὲ πρόβλεψιν, ὅπως, μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν τῶν μετεκπαιδευμένων, παρασχεθῆ εἰς αὐτοὺς ἡ δέουσα διευκόλυνσις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλῶματος τῶν Μ.Ε.Κ.

Θέλει ἐπίσης τὸ Ὑπουργείον συστήσῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς — σ্পως συνέστησαν ἥδη καὶ αἱ στήλαι αὐτὰ — τὴν πρόσδηλην ἐπὶ ἐνὸς ἐκάστου δηζελοκινήτου ποντοπόρου πλοίου καὶ ἐνὸς, πέραν τῆς συνθέσεως, ἀτμομηχανικοῦ, ἵνα ἐπὶ ἔξαμπλον πρακτικῶς ἀσκήθῃ οὗτος εἰς τὴν δηζελομηχανήν.

Τὰ ἀνωτέρω εἶναι τὰ στοιχεῖωδη ἀμέσου ἐφαρμογῆς μέτρα, δυνάμενα νὰ θεραπεύσουν πάως μίαν δύσκολον κατάστασιν διὰ δισχιλίους τούλαχιστον ἀτμομηχανικούς, μέλλονται ἐντὸς ἔτους νὰ ἔξελθουν τῶν ἀποχωρούντων τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας λίμπετρας, ἐν ταυτῷ δὲ νὰ καλύψουν τὰ μέτρα αὐτὰ τὴν ηγεμόνευτην, λόγῳ τῶν νέων ἀγορῶν, ζῆτησιν δηζελομηχανικῶν.

Ἄρκει νὰ ἀναφέρωμεν ὅτι ἐντὸς τριμῆνου ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 56 παρήλικα σκάφη καὶ ἡγοράσθησαν 75 φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δηζελοκίνητα ἀνήρχοντο εἰς 59. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ διὰ τὰ δηζελοκίνητα θὰ δοθοῦν, σὺν τῷ χρόνῳ, αὐξανόμενοι ὅχι μόνον διὰ τῶν νέων ἀγορῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυπηγήσεων. Τῶν περισσότερών τοῦ πρωστηρίου σύστημα θὰ εἶναι μηχαναὶ ἑστερικῆς καύσεως. Ἐξαίρεσις θὰ εἶναι τὰ ἀτμοκίνητα.

Μὲ τὴν προοπτικὴν αὐτὴν, τὴν σαφῶς διαγραφούμενην, ὀφειλούμενη νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ ζῆτημα τῆς ἐπωρείας δηζελομηχανικῶν.

ΚΑΙ ΑΙ ΕΠΙΤΥΧΙΑΙ

Χωρὶς νὰ προεξοφλήται καὶ ἡ αὔριον, τὸ νεοαγορασθὲν φορτηγὸν «Γαλάνη» ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ἀρ. Συλᾶν, Μιχαήλη Περατικὸν καὶ Ἀγγελικούσην, ἔξετέλεσεν ἥδη τὸ πρώτον του ταξίδιον πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν, μὲ ἐλληνικὸν πληρωματος εἰς τὸ μηχανοστάσιον, χωρὶς τὴν ἐλαχιστὴν ἀνωμαλίαν. Ὅποι ἀνέμους ἀντιθέτους, τὰ 11½ μίλια ὑπῆρχαν ἡ μέση ταχύτης τοῦ σκάφους.

Τὸ πρωστήριον σύστημά του — ἀεριστρόβιλον — πολλὰς ἥγειρεν ἐπιφυλαξεῖς μεταξὺ τῶν τεχνικῶν κύκλων τῆς Ἀγγλίας. Οἱ τέως ιδιοκτήται ἔξεποίσθαν τὸ σκάφος, διότι ἀκριβῶς οἱ Ἀγγλοὶ μηχανικοὶ δέν κατώρθωσαν ἐπιτυχῶς νὰ χειρισθοῦν τοὺς ἀεριοστρόβιλους. Ἐκρίθησαν, τελικῶς, ἀκακταλλῆτοι ὡς ναυτικοὶ μηχανοί.

Καὶ ὅμως, οἱ Ἀλληνες μηχανικοὶ — ἐπελέγησαν μεταξὺ τῶν καλυτέρων — τὰς χειρίζονται μέχρι τοῦδε μὲ πᾶσσον ἄνεσιν. Ἡ ἐπιτυχία των — τὴν πιστεύουμεν ἀπολύτως — θὰ προκαλέσῃ ἀσφαλῶς τὴν ιδιαιτέρων ἐντύπωσιν τῶν κατασκευαστῶν — τῆς μεγάλης ἐταιρίας Σίντλεϋ — καὶ τὰ εὐμενέστερα τῶν σχολίων διὰ τὸν «Ἐλληνα μηχανού.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

«Ἐπ'» εύκαιριά τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων μὲ τὸ Ν.Α.Τ. ὡρισμένων ὑπὸ ἔνοντος σημασίας πλοίων, ὑπομημάσκονται τὰ ἔξις:

«Ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως τοῦ πληρωμάτος πλοίου ὑπὸ ἔνοντος σημασίαν γίνεται κυρίως χάριν τοῦ πληρωμάτος καὶ τῆς προστασίας τῶν νομίμων δικαιιουμάτων τοῦ. Ἡ ὑπογραφὴ της καὶ ἡ καταγγελία τῆς γνωστοποιεῖται εἰς τὰς Ἐνώσεις Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν μελῶν των. Πολλάκις τηλεγραφικῶς εἰδοποιεῖται καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου.

Συμβαίνει, ὅμως, εἰς τινας περιπτώσεις, νὰ ἔξακολουθῇ ὁ πλοιάρχος νὰ προσθίνῃ εἰς κρατήσεις ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ μισθοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτος καὶ μετὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως:

Οἰκείθεν νοεῖται ὅτι ἡ μετὰ τὴν καταγγελίαν ὑπῆρξείται δὲν λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν οὕτε καταχωρεῖται εἰς τὴν μερίδα τοῦ νουτικοῦ, ἐὰν δὲν καταβληθοῦν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. αἱ εἰσφοραί. Ἐξυπόκουνται, ὅτι ἡ ὑπὸ τοιαύτων συμβάσεων κράτησης γίνεται ὅπερα νομίμου δικαιουμάτος καὶ συνιστᾷ πράξην διωκμήνη ὑπὸ τοῦ Ποινικοῦ Νόμου καὶ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Συνιστάται εἰς τοὺς πλοιάρχους νὰ προσέξουν τὴν περίπτωσιν. «Οπου ἔχουν ἀμφιβολίας ἡ δισταγμούς, ἐπιβάλλεται νὰ ἔρωτον τηλεγραφικῶς τὸ Ν.Α.Τ. Ἐν τελευταίᾳ ἀνολούσει προστατεύειν καὶ τὰ ἴδια τῶν δικαιώματα.

ΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΑΜΟΙΒΑΙ

«Ἐπισημαίνομεν ιδιαιτέρως τὸν ὄρον τοῦ ὑπογραφέντος μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτικῶν Ὀργανώσεων ἀπὸ 18 Μαρτίου 1967 Συμφωνητικοῦ, ὃ ὅποιος ἀναφέρεται εἰς τὰς προσθέτους (extra) ἀμοιβαῖς. Διὰ τοῦ ὄρου τούτου συνεφωνήθη ἀπὸ ἀμφότερα τὰ μέρη ὅτι καμίας ἄλλη ἐργασία, πλὴν ἐκείνων αἱ ὅποιαι ἀναγράφονται εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, δὲν συνεπάγεται τὴν πληρωμὴν ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς.

Ο 'τεθεὶς περιορισμὸς δὲν ἀποτελεῖ ἐπιτυχίαν ἀπὸ ἀμφότερα τὰ μέρη ὅτι καμίας ἄλλη ἐργασία, πλὴν ἐκείνων αἱ ὅποιαι ἀναγράφονται εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, δὲν συνεπάγεται τὴν πληρωμὴν ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς.

Ο 'τεθεὶς περιορισμὸς δὲν ἀποτελεῖ ἐπιτυχίαν ἀπὸ ἀμφότερα τὰ μέρη ὅτι καμίας ἄλλη ἐργασία, πλὴν ἐκείνων αἱ ὅποιαι ἀναγράφονται εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, δὲν συνεπάγεται τὴν πληρωμὴν ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς.

«Ἐρχεται οἱ διειδικός ἐκ Μόσχας ἀπεσταλμένος ὑπὲρ τὴν προσφοράν ναύλων χαμηλοτέρων εἰς τὰς χώρας τῆς Βορ. Ἀφρικῆς μὲ σκάφη ἐπιβατηγά. Ἡ προτίμησις δικαιολογεῖται, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν πολιτικῶν ἐλατηρίων, ἀτίνα ἔφερον τὴν Μόσχαν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς, ἔστω καὶ μὲ ζημιάν, ἀναλήψεως τῆς μεταφορᾶς τῶν προσκυνητῶν.

«Ἡ παρουσία τοῦ ρωσικοῦ παράγοντος εἰς τὸν Μεσογειακὸν χώρων καὶ ιδιαιτέρων ναύλων χαμηλοτέρων εἰς τὰς χώρας τῆς Βορ. Ἀφρικῆς μὲ σκάφη ἐπιβατηγά. Ἡ προτίμησις δικαιολογεῖται, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν πολιτικῶν ἐλατηρίων, ἀτίνα ἔφερον τὴν Μόσχαν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς, ἔστω καὶ μὲ ζημιάν, ἀναλήψεως τῆς μεταφορᾶς τῶν προσκυνητῶν.

Ἐν ὅποιᾳ φάλτου.

Μετὰ τὸν συμφωνηθέντα νέον ὄρον, αἱ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐργασίαι διακρίνονται: Εἰς ἔκεινας αἱ ὅποιαι ὑποτεθῆστο καὶ ἀν ἐκτελεσθοῦν δὲν παρέχουν δικαιίωμα οὔτε εἰς ἔξτρα ἀμοιβᾶς οὔτε εἰς συνήθεις ὑπερωρίας (Κεφ. Ε' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως). Εἰς ἔκεινας αἱ ὅποιαι ἀπαγορεύεται ἐντελῶς νὰ ἐκτελεσθοῦν (Κεφ. Η' τῆς Συμβάσεως). Εἰς τὰς συνεπαγμένας τὴν πληρωμῆν προσθέτων ἀμοιβῶν, αἱ ὅποιαι εἰναι αἱ κατονομαζόμεναι εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Καὶ τέλος εἰς τὰς συνεπαγμένας τὴν πληρωμῆν προσθέτων ἀμοιβῶν, αἱ ὅποιαι εἰναι αἱ κατονομαζόμεναι εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συμβάσεως. Καὶ τέλος εἰς τὰς συνεπαγμένας τὴν πληρωμῆν προσθέτων ἀμοιβῶν, αἱ ὅποιαι εἰναι αἱ κατονομαζόμεναι εἰς τὰ Κεφάλαια Β', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συμβάσεως.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ

Δὲν κατωρθώσαμεν — παρὰ τὴν σχετικὴν προστάθμειαν — νὰ ἔξακρινώσωμεν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ρωσικὰ ἐπιβατηγά ἀνέλαβον τὴν μεταφορὰν τῶν μουσουλμάνων προσκυνητῶν τῶν ἀραβικῶν χωρῶν πρὸς τὴν Τζέδδαν. Ἀπέσπασαν ἐργασίαν, τὴν ὅποιαν ἀπὸ ἐνέμετο ὁ κ. Λάτσης διὰ τῶν γνωστῶν παχυλῶν.

Λέγεται ὅτι εἰδικός ἐκ Μόσχας ἀπεσταλμένος ὑπὲρ τὴν προσφοράν ναύλων χαμηλοτέρων εἰς τὰς χώρας τῆς Βορ. Ἀφρικῆς μὲ σκάφη ἐπιβατηγά. Ἡ προτίμησις δικαιολογεῖται, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν πολιτικῶν ἐλατηρίων, ἀτίνα ἔφερον τὴν Μόσχαν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς, ἔστω καὶ μὲ ζημιάν, ἀναλήψεως τῆς μεταφορᾶς τῶν προσκυνητῶν. «Ἐρχεται οἱ διειδικός ἐκ Μόσχας ἀπεσταλμένος, δοτὶς θὰ δοινή ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἐντεινόμενος, τῆς σταθερῶς διογκουμένης ρωσικῆς ναυτιλίας πρὸς τὴν ιδικήν μας Μεσογειακήν. Δὲν τίθεται πλέον ἐκτὸς τῶν ρωσικῶν μεταφορῶν

HOWARD'S LIMITED

Ship Chandlers, Meat Suppliers • Bonded Stores
Wholesale Grocers

1953 - 1955 Barrington Street

Halifax, Nova Scotia, Canada

Phone : 423-8208

τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, ἀλλὰ σὺν τῷ χρόνῳ ἀμφίσβιος θέλει καταστὴ ή κίνησίς του καὶ εἰς τὰς μεταπό τρίτων μεσογειακῶν χωρῶν μεταφοράς. Τὸ ἐτονίσαμεν καὶ ἀλλού. Εἰναι τὸ ἀδύνατον εἰς τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν νὰ διαστάσῃ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ κρατικῆς ιδιοκτησίας καὶ διαχειρίσεως — κατὰ πολὺ σημειωτέον εὐθυνοτέρας — ρωσικού σκάφους. Θὸ ἀποχωρήσῃ ὁ ιδιώτης ἐφοπλιστής. Καὶ τὰ πρώτα κρούσματα ἐπισημάννονται ἡδη.

Καὶ σύμως, πρὸ τινος χρόνου δὲ τότε "Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μας ἐδεξιάθη καὶ ἐπαρασημοφόρησε τὸν Ρώσον συνάδελφον του! "Αφειριμ...

ΕΝ ΩΡΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

'Αναμφισθήτον ὅτι διὰ τὴν ταχίστην καὶ ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κινδύνων, εἰδικῶς εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Ἑλλάδος, τὸ πρώτον καὶ οὐσιαστικότερον μέτρον εἶναι ἡ ὑπαρξία πλήρους τηλεπικοινωνίας. "Ολα τὰ ἄλλα είναι φιλολογία του καφενείου. Προορίζονται διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν. Λ.χ. ἡ ὄργανωσις πυκνοῦ δικτύου σταθμῶν βοηθείας, ἡ ὄργανωσις εἰδικῆς ὑπηρεσίας ἀεροπλάνων, η τήρησις ἐν ἔτοιμότητι ναυσιαστικῶν μέσων καὶ δὲν ἡξεύρομεν τί ἄλλο, ἀποτελούν θέματα συζητήσεων τῆς πρώτης στιγμῆς, μετά τὸ δέος κάθε τραγωδίας θαλασσινῆς. Γνωστόν, ὅτι τώρα δὲν ὑπάρχει ἀπόστασις οὔτε πεντήκοντα τετραγωνικῶν μιλίων ἐντὸν τῆς ὀποίας καθ' ὅλας τὰς ὥρας τοῦ εἰκοσιτετραώρου νὰ μὴ εὑρίσκωνται δύο καὶ τρία πλοῖα. "Αν, λοιπόν, ἡ μεταξὺ των ἐπικοινωνία καὶ ἡ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς ἔρημας καταστὴ πλήρης καὶ ἀδιάλειπτος, τὸ θέμα τῆς ἀμέσου ἐπεμβάσεως εἰς κλήσις κινδύνου, δλοκληροῦται. Εἰς κινδύνευσον πλοίον, μόνον ἄλλο πλοίον δύναται νὰ προσφέρῃ βοήθειαν ἀποτελεσματικὴν καὶ εἰς τὸν συντομώτερον χρόνον. 'Αποδείξεις μᾶς προσφέρουν δῆλα τὰ σχετικὰ περιστατικά. Καὶ ἡ παροχὴ τῆς βοηθείας αὐτῆς οὔτε κινητοποιήσεις εἰδικάς προϋποθέτει, οὔτε σχέδιας καὶ ἐπινοήσεις εἰδικῶν, ἄλλ' οὔτε οἰκονομικάς ἐπιβαρυνσίες. Πρὶν δὲ λησμονθεῦν καὶ περόσουν εἰς τὸν λήθην τὰ φορέρα δράματα τῶν ἡμερῶν μας, καλὸν θὰ ἦτο νὰ γίνη καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἔνα σχετικὸν «Συμπόσιον». Νὰ κληθοῦν καὶ νὰ ἐκέφερον τὴν γνώμην των οἱ εἰδικοὶ ραδιοτεχνικοί, ἄλλα καὶ οἱ διαθέτοντες τὴν πλούτη πείρουν ναυτίλοι. 'Η ἐπιστήμη τῶν ἡλεκτρονίων μᾶς ἐκθαμβώνει μὲ τὰ ἐπιτεύγματά της Δι' αὐτῆς

ἀνασκάπτεται ἡδη ἡ Σελήνη. 'Επιτρέπεται, συνεπώς, νὰ μὴ ἔχωμεν μίαν πλήρη ὄργανωσιν τηλεπικοινωνίας εἰς τὸ Αἰγαίον καὶ τὸ Ιόνιον, τούλαχιστον;

ΠΡΟΝΟΙΑ ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΗ

Γνωστὴ ὑπόθεσις: Τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον. Δὲν ἡγονόθη, παρὰ τὴν σιωπὴν ἐπὶ τῶν ἔξειδίων τοῦ ζητήματος. 'Απησχολημένας ἡσαν αἱ δύο ἀπαγγελματικαὶ ὄργανοι τῶν ἐφοπλιστῶν — ἡ ἐδὼν "Ἐνωσις" καὶ τὸ Κομμίτη τοῦ Λονδίνου — μὲ τὰς διαπραγματεύσεις, τὰς μακρὰς καὶ ἐπιπόνους, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβοσκόπου. 'Η σύναψις τῆς ἐπιτρέπει τὴν ἀποφασιστικὴν πλέον ἀνάληψιν τῆς προσπείας, τὴν μελέτην κατὰ πρῶτον λόγου τῶν δεδομένων, τὰ ὄποια εύτυχῶς ἐφρόντισαν νὰ συγκεντρώσουν καὶ νὰ ταξινομῆσουν ἀρμόδιοι ἐπιστημονικοί παράγοντες, ἔξουσιοθετήθεντες ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν".

'Ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν τὸ δόλον θέμα θὰ τεθῇ ἐπὶ τάπητος. Τὰ συμπεράσματα τῶν συζητήσεων ἐλπίζομεν νὰ εἰναι ἐποικοδομητικά. Πρόκειται περὶ ἔργου μακρᾶς πνοῆς. Αἱ δυνάμεις αἱσφαλίς ὅπως καὶ αἱ ἐπιφύλαξεις δέν θὰ λειψουν. Πρέπει σύμως νὰ παρακαμφθούν πρὸ τοῦ καλοῦ, ὅπερ προόρισται νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὸν ναυτιλλόμενον κόσμον, τὴν Ναυτιλίαν γενικότερον, ἡ ὠργανωμένη πρόνοια διὰ τὴν ὑγείαν τοῦ ναυτικοῦ.

ΑΝΑΠΟΦΕΥΚΤΟΣ

'Αθρόα καὶ πάλιν εἰσελαύνουν τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν σιτοφορτίων. Οἱ κρατούντες ναῦλοι διὰ τὰ πετρέλαια είναι πλέον καθουστὸ ἀπαγορευτικοί, δχι μόνον διὰ τὰ μικρά, ἄλλα καὶ τὰ θεωρούμενα πρὸ τινος ἀκόμη μεγάλα σκάφη. Τελευταίων ἐπιληρώθησαν δολ. 1.33 & 1.22 κατὰ τόννον διὰ φορτίον ὄργον πετρελαίου ἀπὸ Ράς Τανούρα διὰ Γιοκοχάμεν, ἔναντι τῶν δολ. 3.30 διὰ τὸ αὐτοῦ μεγάλους σκάφους — 86 χιλ. τόν. — μὲ τὸν αὐτὸν προορισμὸν εἰς τὰς ἄρχας τοῦ τρέχοντος ἔπους.

Καὶ ἡ διέξιδος διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς: Τὰ σιτοφορτία. Θὰ κρατηθῇ οὕτω τὸ σκάφος ἐν κινήσει συντηρούμενον. 'Ασύμφορος ὁ παρατλίσμος. Τὰ δεξαμενόπλοια ὑπερέμετρως φθίρονται ἀπρακτούντα.

Διὰ τὰς πρὸς τὴν Ινδίαν ἀπὸ τὴν Β. Αμερικὴν μεταφοράς σιτηρῶν, ὅπως καὶ ἀπὸ

τὸ Πλεῖτ διὰ τὸ Κόντινεντ - Μεσόγειον πλείστα ὅσα ὀκόμη καὶ μεγάλα — μέχρι τὰς 55.000 τόν. — τάνκερς ἐναυλώθησαν ταῖς τελευταῖς ἔδησονάδας. Εἰς τὰ ινδικὰ ὕδατα τὸ φορτίον των μεταφορτώνεται εἰς μικρότερο σκάφη, δυνάμενα νὰ εἰσπλεύσουν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βομβάς, Κάντλας ή Μαρτράς. Ναῦλοι τοιχηλότεροι πληρώνονται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. 'Υποτιμητικὴ ἡ ἐπίδρασίς των εἰς τὴν ναυλαγοράν. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι τελευταίως εἰς μίαν καὶ μόνην ἡμέραν ἐναυλώθησαν διὰ τὴν Ινδίαν τέσσαρα μεγάλα σκάφη — δύο μπάλκι καρριέρες καὶ δύο τάνκερς — συνολικῆς χωρητικότητος 230 χιλ. τόννων. Θὰ ἔχειριάσοντα 16 - 20 σκάφη φορτηγὰ συνήθους μεγέθους — 12 - 14 χιλ. τόν. — διὰ τὴν μεταφοράν τῆς ὡς ὀννα ποσότητος. Καὶ αἱ ναυλώσεις αὐταὶ συνεχίζονται. Εύνόητος ἡ κρατούσα διὰ τοὺς ἐπερχόμενους μῆνας ἀπασιοδοξία.

'Αλλὰ τὸ σιτοφορτία κατὰ τὰς ἀμέσως ἐπομένας ἔδησονάδας δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν τόσων προσφερούμενών σκαφών. Πολλὰ δεξαμενόπλοια αἱσπατόρεπτως θὰ παραπλασθοῦν. Τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ὄργιας τὰ περιμένουν. Καὶ θὰ ἀπρακτήσουν, λόγω τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς, σκάφη μικρά, ἄλλα καὶ 40 καὶ ἄνω χιλίδια τόνων. 'Απέθησαν ἀντιοικονομικά, μὲ ἀμφιβολούς δι', αὐτά τὴν αὔριον.

'Ανυπολόγιστοι αἱ ζημίαι τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὴν ὑποτίμησην τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὅσων δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἀπόσθεσίς των, πρὶν ἡ τὰ ἡδη τόσον πληθυνόμενα μεγαθήρια συμμετάσχουν εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ πετρελαίου.

Σημαντικὸν τμῆμα τοῦ στόλου τῶν δεξαμενόπλοιών μας ἀπαρτίζεται ἀπὸ μικρά σκάφη, ἐνώ πάμπολλα σκανδινανικά καὶ ἀγγλικά ἡγοράσμεναν κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν καὶ ὄγοράζομεν ἀκόμη!

Η ΔΙΚΗ

Αὐτὸ τὸ προσφιλές διὰ κάθε πλοιοκτησίαν 51%, ὅπως καὶ ἡ προεδρία τῆς κάθε παναμεσικῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἔφερε πρὸ τοῦ ἀγγλικῶν δικαστηρίων καὶ τοὺς πλέον ἀπιθανους ἀντιδίκους. 'Εναυσμα σκανδαλοθρίας εἰς διειθνῆ κλίμακα ἀπέτελεσεν ἡ προληπτικός δίκη τῆς Καλλας καὶ τοῦ κ. Όνασης κατὰ τοῦ κ. Π. Βεργωτῆ. Ούσιαστικά συμφέροντα δὲν διεκεβεύσαντο ἀσφαλῶς, δομένης τῆς ἀπολύτου ἀξιοποστίας τῶν διασιδίκων. Τὸ ἔκατερωθεν ἀναπτυχθὲν ἀτυχῶς πεῖσμα — πεισματώδεις ὑπῆρξαν ἀνέκαθεν οἱ ἐμφύλιοι πόλεμοι — δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἀναλαβόντων τὴν ἔξωδικον διευθέτησιν τῆς διαφορᾶς. Κρίμα:

Η ΘΕΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

'Επαναλαμβάνομεν: Θέσιν εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα δὲν ἔχουν αὐτὰ τὰ μεγαθήρια ὄχηματαγωγῶν τῆς Κρήτης. 'Η προβλής τῆς Τρούμπας προορισμὸν ἔχει νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰ πληθωρικῶν κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον κινούμενα τουριστικά καὶ τὰ μεσογειακά ἐπιβατηγά, ιδικά μας καὶ ξένα. 'Η πρὸ τοῦ κεντρικοῦ Τελωνείου ἀποδάρα πομένει διὰ τὰς ὑπερωκεάνινα τῶν γραμμῶν Β. Αμερικῆς καὶ Αύστραλίας, δέκα τὸν ἀριθμόν, μὲ τὰς συχνὰς ἐδῶ προσεγγίσεις των. Τὰ κρηπιδώματα τοῦ προλιμένου, μόνον αὐτά, πρέπει νὰ διατεθοῦν διὰ τὰ ὄχηματαγωγῶν, μὲ τὰ τόσην ἀνωμαλίαν προκαλούντα σφραγίδα αὐτοκίνητα.

'Αλλὰ καὶ τὸ σπουδαιότερον: Οἱ χειρισμοὶ τῶν ὄχηματαγωγῶν αὐτῶν δυσχερεῖς, ὅσον καὶ ἐπικίνδυνοι καθίστανται ἐντὸς τοῦ στενοῦ πλέον χώρου τοῦ κεντρικοῦ λιμένος. 'Η προβλής τῆς Τρούμπας, κατειλημένη ἀπὸ μεγάλα ἐπιβατηγά σκάφη, ἀποτελεῖ πρόσθετον ἐμπόδιον διὰ τοὺς χειρισμοὺς τῶν ὄχηματαγωγῶν. Εἰς τὸν προλιμένα εὐχέρεστεροι θὰ είναι. 'Εκεὶ ἂς ὄρισθη ἡ θέσης αὐτῶν τῶν ὑπερμέτρων μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν. Αὔριον θὰ είναι περισσότεροι, ὃν αἱ ἡδη γνωσθεῖσαι νέαι ὄγοροι τελικῶς

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

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

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

('Η μεγαλυτέρα 'Οργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ
'Αποζημίωσιν πλοιοκτητῶν εἰς δλόκληρον τὸν κόσμον)
καλύπτει τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαιῶν διὰ ζημίας πρὸς τρίτους
'Ησφαλισμένον τοννάζ 30 ἐκατομμύρια τόνων

UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

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

πραγματοποιηθούν. Ό λιμνή δὲν ήτο παρεσκευασμένος νὰ δεχθῇ τὴν κίνησιν τοιούτων σκαφών. Μόνον ὁ προλιμνή προσφέρεται πρὸς τὸ παρὸν νὰ τὰ ἔξυπηρτήσῃ.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

"Ηρχισεν ἡ ἀπόδοσις τῆς νέας προσποθείας τοῦ 'Ιδρυμάτος Εύγ. Εὐγενίδου ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Παρ' αὐτοῦ, ὡς γνωστόν, ἀνελήφθη ἡ ἔκδοσις τῶν προοριζόμενων διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν βιβλίων. 'Η ὄργανωσις τοῦ 'Ιδρυμάτος, παραδειγματικὴ τῷ ὄντι, παρέχει τὴν ἔγγυσιν τῆς ικανοποιητικῆς διεκπεραιώσεως καὶ τοῦ ἐκδοτικοῦ αὐτοῦ ἔργου.

Καὶ ἡ πρώτη ἔκδοσις ἐπραγματοποιήθη. Πρόκειται περὶ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ βιβλίου διὰ τὰ δημοσίες σχολὰς τοῦ E.N., τοῦ περιέχοντος μαθήματα 'Αγγλικῆς διὰ τὴν A' τάξιν τῶν σχολῶν.

Πολυτελῆς ἡ ἔκδοσις, ἡλεγμένη ἡ ὥλη, χαμηλὴ ἡ τιμὴ, προσιτὴ καὶ εἰς τὸν πτωχότερον μαθήτην.

'Εντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν θὰ ἐπακολουθήσουν καὶ ἄλλαι ἐκδόσεις ἐγκεκριμένων ἐκπαιδευτικῶν βιβλίων, τὰ ὅποια, σημειώτεον, θὰ είναι χρήσιμα, ἀκόμη καὶ ἐπαγγεγά, δι' οἷους τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων ἀδιακρίτως ἐργαζομένους.

Τὰ θερμά εὐχαριστήρια, τὰ συχνότατα ἀπευθυνόμενα πρὸς τὸ 'Ιδρυμα Εὐγενίδου καὶ τὴν διοικοῦσαν αὐτὸν Κυρίαν Μαριάνθην Σίμου, ἐπαναλαμβάνονται. Πολλὰ εἶναι, περισσότερα παντὸς ἄλλον, τὰ σᾶς εἰσέφερε τὸ Εὐγενίδειον 'Ιδρυμα διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτιλλομένων.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΣ

'Ενδιαφέρουσαι αἱ κάτωθι ἡλεγμέναι πληροφορίαι ἐπὶ τῶν περὶ τὴν Διώρυγα τοῦ Σούες σημειουμένων ἔξελίξεων:

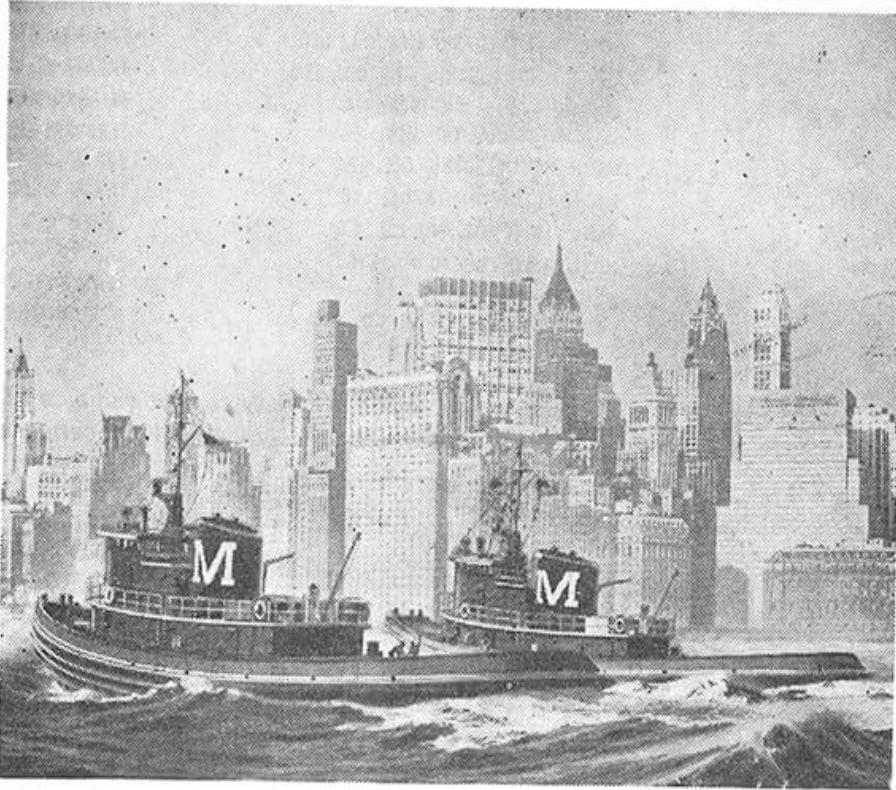
Μολονότι δὲν φαίνεται προσεχῆς ἡ ληφθεὶς δριστικῶν ἀποφάσεων περὶ τῆς διανοίξεως καὶ ἐκβαθύνσεως τῆς διώρυγος, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δη-

μοκρατίας, πραγματοποιοῦνται, ὅμως, θετικὰ δήματα πρὸς δολοκλήρωσιν τῆς μελέτης τοῦ πραγματικῶς μεγάλου ἔγχειρημάτος.

Τὸ ὅλον θέμα ἔχεταί τοῦ διαγράφεται εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγήσεων ὁγκωδῶν σκαφῶν καὶ, συνεπόντες, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς χρησιμότητος καὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀπόδοσεως τοῦ ἔργου καὶ δεύτερον ἀπὸ πλευρᾶς χρηματοδοτήσεως. 'Η τελευταῖα αὕτη ἐπιχειρεῖται δι' ἔξευρσεως τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων ἀπὸ ἀρσεβικάς, γενικῶς πηγάς. Γίνεται π.χ. λόγος περὶ συμμετοχῆς εἰς τὰς δοπτάνας τοῦ ἔργου τοῦ κράτους τοῦ Κουβέητ καὶ ἐνδεχομένων καὶ τῆς Διεθνούς Τραπεζῆς, μὲ δάσιν πάντως τὴν διάθεσιν ὑπὸ τῆς H.A.D. τοῦ μεγίστου ποσοστοῦ τῶν δαπανῶν. Εἰδικῶς περὶ τῆς ἐποίησης τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς H.A.D. χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔργου ἀναφέρεται ὅτι ἡ ἔγγραψη μέχρι τέλους τοῦ 1971 — ἵσως καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1972 — καὶ θὰ συνισταται εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἐνὸς δάσθους 58 ποδῶν, ικανού νὰ ἔχει προτερήση σκάφη ἀναλόγων βυθισμάτων, δηλαδὴ πλοία 200 χιλ. τόν. d.w. 'Ως πρὸς τὸ πρότον — τὸ κόστος τῶν ἔργων — κατά τινα ὑπολογισμὸν διὰ κάθε πόδα ἑκαταύνσεως θὰ ἀπαιτηθοῦν περὶ τὰ 50.000.000 δολλάρια. 'Η ἐκτίμησις αὕτη δὲν προέρχεται ἀπὸ αἰγυπτιακήν πηγὴν, ἀλλ' εὐρωπαϊκήν. Οἱ τεχνικοὶ τῆς H.A.D. ὀμιλούν περὶ συνολικῆς δοπτάνης τῆς τάξεως τῶν 65 - 70.000.000 δολλαρίων. Τὰ ψηφή τῶν λογαριασμῶν τούτων είναι προφανῶς πολικῶς ἀντίθετα καὶ διδύμους τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἀναφέρονται εἰς διάφορα σχέδια, διαφόρου — καὶ οὐχὶ τοῦ ίδιου — ἔργου.

Αἱ ἐπιφυλάξεις καὶ αἱ δυσχέρειαι ἐπαυξάνονται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ κόστος τῆς ἔργασίας ἡδη ὑψηλόν δὲν δύναται νὰ καθηλωθῇ δι' ὅλον τὸν χρόνον τῆς διεξαγωγῆς τῶν ἔργων μέχρις ὀλοκληρώσεως τῆς προδρεπομένης δισανίξεως. 'Ως πρὸς τὴν τελευταῖαν ὑπολογίζεται ὅτι θὰ διαρκέσῃ μέχρι τέλους τοῦ 1971 — ἵσως καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1972 — καὶ θὰ συνισταται εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἐνὸς δάσθους 58 ποδῶν, ικανού νὰ ἔχει προτερήση σκάφη ἀναλόγων βυθισμάτων, δηλαδὴ πλοία 200 χιλ. τόν. d.w. 'Ως πρὸς τὸ πρότον — τὸ κόστος τῶν ἔργων — κατά τινα ὑπολογισμὸν διὰ κάθε πόδα ἑκαταύνσεως θὰ ἀπαιτηθοῦν περὶ τὰ 50.000.000 δολλάρια. 'Η ἐκτίμησις αὕτη δὲν προέρχεται ἀπὸ αἰγυπτιακήν πηγὴν, ἀλλ' εὐρωπαϊκήν. Οἱ τεχνικοὶ τῆς H.A.D. ὀμιλούν περὶ συνολικῆς δοπτάνης τῆς τάξεως τῶν 65 - 70.000.000 δολλαρίων. Τὰ ψηφή τῶν λογαριασμῶν τούτων είναι προφανῶς πολικῶς ἀντίθετα καὶ διδύμους τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἀναφέρονται εἰς διάφορα σχέδια, διαφόρου — καὶ οὐχὶ τοῦ ίδιου — ἔργου.

Δέν γνωρίζομεν μέχρι ποίου σημείου τὴν ὅλην σκέψην τοῦ ἔργου ἐπτρεάζουν πολιτικά — ἐσωτερικά καὶ διεθνή — κριτήρια. Εἴναι τούτο πολὺ φυσικόν. 'Αλλὰ ἐγχειρήματα τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς τῆς διώρυγος τοῦ Σούες είναι ταυτισμένα μεν πρὸς τὰ κυριαρχικά συμφέροντα τῆς H.A.D., ἀλλὰ δὲν παύουν νὰ ἔξαρτούν τὴν ἐπιτυχῆ ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ τῶν ἀπὸ παράγοντας καὶ συμφέροντα, τὰ ὅποια ἐκτεινόμενα εἰς παγκόσμιον ἔκτασιν δὲν δύνανται οὔτε εἰς ἀσφαλεῖς προβλέψεις νὰ θηγήσουν, οὔτε νὰ ἐλεγχθῶν ὑπὸ μόνης τῆς δουλήσεως τῆς κυριάρχου τῆς διώρυγος χώρας.



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



ARNESSEN ELECTRIC NOW! 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



ARNESSEN
ELECTRIC
COMPANY • INCORPORATED

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

ΤΟ ΚΑΤΑΦΛΙΠΤΙΚΟΝ ΜΟΝΟΠΛΑΙΟΝ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΚΑΙ Η "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ,"

ΕΝΤΟΝΟΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΩΝ - ΠΑΡΑΒΛΑΠΤΟΝΤΑΙ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΤΩΝ

'Ηήσατο ή «'Ελληνική» τὴν είσδοχήν της εἰς τὴν «Κόνφερανς» Ἀδριατικῆς - Ἐλλάδος - Ἀνατολικῆς καὶ Νοτίου Ἀφρικῆς διὸ τὴν ἐγκαινιασθεῖσαν τακτικὴν τῆς γραμμῆς. 'Η αἵτησις, οὐσιαστικῶς ἀπεριφίβη. Προεβλῆθησαν τόσοι περιορισμοί, ώστε θὰ ἡτο ἀδύνατος, ἀντιοκονομική, ἢ ἐκτέλεσις τῆς γραμμῆς. 'Ηειώθη ὅπως ἀνά δίμηνον ἐν καὶ μόνον καθορισθῇ δρομολόγιον καὶ νὰ παραλαμβάνουν τὰ πλοῖα τῆς «'Ελληνικῆς» 500 τὸν φορτίου ἀπὸ τοὺς ἵταλικους λιμένας, αἱ δὲ ἔκφορτώσεις κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν νὰ περιορισθῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ ἔκεινον τῆς Ἀδριατικῆς.

Σημειωτέον, ὅτι μία είναι ἡ γραμμὴ ἀπὸ τὴν Ἀδριατικὴν (Βενετίαν - Τεργέστην), μὲ μηνιαῖσις ἀναχωρήσεις μικτῶν πλοίων, μὲ ἐλάχιστον χρόνον διὰ φορτίου. 'Εκτελεῖται ἀπὸ τὸ «Λόδυς Τριεστίνο», ὥσπερ τελευταίως περιέλασε καὶ προσέγγισιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κατὰ τὴν ἄνοδον τῶν πλοίων ἐξ Ἀφρικῆς καὶ αὐτὴν μὲ αὐξήσιν τοῦ ναυλολογίου.

Οἱ πλειστοὶ τῶν φορτωτῶν τῆς τε Ἀφρικῆς, σσον καὶ τὸν διακινούντων τὰ φορτία τῶν τὸν λιμέναν Τεργέστης καὶ Ριγιέκας, ἔχουν πλήρη κατεύθυνσιν τῆς ἀνάγκης τῶν συχνοτέρων δρομολογίων καὶ τοῦ ἐπαρκεστέρου χώρου, πλὴν ἐμφανίζονται ἐπιφυλακτικοὶ εἰς τὴν ὑποστήριξιν τῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς, φοβούμενοι τὰ ἀντίοιν ἀπὸ τὴν «Κόνφερανς».

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρχισεν ὁ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς ναύλους, ἵνα καταστῇ δυσχερεστέρα ἡ παραμονὴ εἰς τὴν γραμμὴν τῶν πλοίων τῆς «'Ελληνικῆς». Καὶ αὐτὴ μὲν δὲν πρόκειται νὰ ὑποχωρήσῃ εἰς τὸν ἀσκούμενον ἐκβισμόν. Τὸ ζῆτημα, πάντως, δὲν ἐπιλύεται, ἀν ἐναργεστέρῳ δὲν ἐκδηλωθῇ ἡ παρεμβασίς τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν καὶ τῶν Συμβούλιων φορτωτῶν Ἐλλάδος, Ἰταλίας, Νοτίου Ἀφρικῆς καὶ τῶν χωρῶν Κεντρικῆς Εὐρώπης κατὰ τοῦ καθιερωθέντος μονοπαλίου, ἀν τὸ πωδόντη πότερον μεταφορούμενον, εἰς ἔνθητον πεταφορικὸν τόσης σημασίας διὰ τὰς οἰκονομίας τῶν. Αὐτὰ, ἀκριβῶς, ἔχουν προλαμβάνουν τὰς ὑπερβασίας τῶν κατὰ τομεῖς Διασκέψεων - μονοπαλίων.

Καὶ ἔχουν ἥδη τὰς πρώτας διαμαρτυρίας τῶν ἀρμοδίων Συμβούλων Ἐλλάδος, Ἰταλίας καὶ πλείστων σσῶν εἰσαγωγικῶν καὶ ἔξαγωγικῶν Οἴκων τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, πρὸς τὴν Κεντρικὴν Ἐπιτροπὴν τῶν φορτωτῶν Εὐρώπης καὶ τὸν Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως τῶν Εὐρωπαίων πλοιοκτήτων τακτικῶν γραμμῶν. 'Υπογραμμίζεται τὸ ἀπαράδεκτον μονοπάλιον καὶ ἔχαιτεται ἡ ἀντιμετώπισης τοῦ ἐγερθέντος ζῆτηματος ἐκ τῆς ὑπερρίφεως τῆς αἵτησεως εἰσδοχῆς τῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς εἰς τὴν «Κόνφερανς».

Ἄλλα διὰ τὴν πλήρη τοῦ ὄλου θέματος κατανόσιν, δημοσιεύομεν κατωτέρω περικοπάς ἀπὸ τὸ ὑπόμνημα, ὥσπερ ὑπέβολον εἰς τὸ Υπουργείον Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς οἱ εἰς Ντώρπτων ἀντιπρόσωποι τῆς «'Ελληνικῆς». Είναι ἀποκαλυπτικὸν καὶ ἐνδιαφέρον. Συνάγεται ἐξ αὐτοῦ πόσον καὶ τὰ συμφέροντα τῆς ιδικῆς μας Οἰκονομίας ἀμετάπτωτα θύγονται ἀπὸ τὴν καταθλιπτικὴν τακτικὴν τῆς «Κόνφερανς» καὶ πόσον δικαιολογείται κάθε μέτρον διὰ νὰ τύχῃ πάσης συμπαραστάσεως εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἡ «'Ελληνική».

'Ως γνωστόν, ἡ «'Ελληνική» ἀνήγγειλε τὴν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου ἔναρξην τῆς νέας τακτικῆς γραμμῆς ἐκ Τεργέστης καὶ Πειραιῶς, διὰ τὴν Ἀνατολικὴν καὶ Νότιον Ἀφρικήν, μὲ προσεγγίσεις εἰς Βορμάσαν, Δάρ-ές - Σαλάμ, Βέιραν, Λορέντσο Μάρκες, Ντωρμπτών καὶ τάναπαλιν. Πρόθεσις τῆς «'Ελληνικῆς» εἶναι νὰ ἐπεκτείνῃ τὰς προσεγγίσεις τῆς εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀκρωτηρίου Νοτίου Ἀφρικῆς - ἀναλόγως τῶν ὑπαγορεύσεων τῆς ζητήσεως — καὶ, εἰδικῶς, μὲ μίαν προτίμησιν ἔξυπηρτεσίας φορτίων πρὸς μεταφοράν εἰς ψυκτικὸν χώρους, δην ἡ ἔταιρια ἀποκτήσῃ τὰ πλοῖα, μὲ τοιούτους ψυκτικούς χώρους.

Παρὰ τὸ διαβήματα τῆς «'Ελληνικῆς» πρὸς τὴν ἀρμόδιαν «Κόνφερανς», διὰ τὴν εἰσδοχὴν τῆς ὡς μέλους αὐτῆς, οἱ προβληθέντες ὅροι ἥσαν τὸσον περιοριστικοί, δην εἶναι ἀπαράδεκτοι. Οἱ δρομολόγιοι ἀνά διμήνον καὶ 500 τόνοι μόνον πρὸς φόρτωσιν ἐξ Ἰταλίας, Ὁμοίως, ὡς λιμένες ἔκφορτώσεως εἰς τὴν Μεσόγειον, μόνον διὰ Πειραιῶς καὶ οἱ Ἀδριατικῆς.

Ἡ γραμμὴ Ἀδριατικῆς ἔξυπηρτεται μέχρι τοῦδε πόλυ μόνον τοῦ Λόδυς Τριεστίνον καὶ ἀπὸ τὸν λιμέναν Βενετίας καὶ Τεργέστης, μὲ ἐν τακτικὸν δρομολόγιον κατὰ μῆνα πλέον τοῦ εἰς ἐπιβατηγά πλοῖα περιορισμένου χώρου. Εἰς τὴν πραγματικότητα τῆς ζητήσεως εἶναι διατητητική ὅτι προσεγγίζει καὶ εἰς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας μετά τὸν ἐκ τὸν Ντωρμπτών προορισμόν του μετάδοσις περίπολου μῆνας, λόγω τοῦ ὄτι προσεγγίζει καὶ εἰς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας μετά τὸν ἐκ τὸν Ντωρμπτών προορισμόν του.

Συνεπώς, οἱ φορτωταὶ ποὺ ἀλίνουν, φυσικῷ τῷ τρόπῳ, πρὸς τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν, ὡς λιμένας φορτώσεως, συναντοῦν ἐπιβλαβεῖς περιττάς καθυστέρησης, ὡς ἐπί τῶν περιορισμένων ἔκεισθαι ἀναχωρήσεων. Πλὴν τῶν Ἰταλῶν φορτωτῶν, συντρέχει καὶ ἡ περίπτωσις τῆς Ἐλεστίας, Αύτριας, Τσεχοσλοβακίας καὶ ἄλλων γειτνιαζουσῶν περιοχῶν διὰ τὰς ὁποῖας ἡ διὰ τὴν Τεργέστης προσπλαττεί, εἰναὶ ἐπωφελεστέρα.

Αἱ ἀνωτέρω ἀνεπταρκεῖς εὔκαρποι δρομολόγιοι οὐδόλως προάγουν τὸ μετά τὸν χωρῶν αὐτῶν ἐμπόριον, καὶ μάλιστα οἱ φορτωταὶ - εἰσαγωγεῖς εύρισκονται εἰς λιαν δύσκολον κατάστασιν — τόσον ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς συχνότητος τῶν δρομολογίων, δην καὶ τοῦ κινδύνου πλήρους ἐλλείψεως ἔξυπηρτεσίας εἰς περίπτωσιν περικοπῆς τῶν δρομολογίων, λόγω ἀπεργίας τῶν Ἰταλῶν ναυτεργατῶν. 'Επι προσθέτως, τὰ πλοῖα τῆς Αλλάζ, ὡς παραγμής τῆς ζητήσεως εἶναι διατητητική ὅτι προσεγγίζει τὴν Τουρκίαν καὶ αἱ χωραὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, στερούνται τὰς δυνάμεις τῆς Κόνφερανς, διὰ τὸ προσθέτων τοῦ μετά τὸν φορτωτῶν σχετικῶν συμβούλων, τὰ ὁποῖα συνάπτονται εἰς καύλους χαμηλοτέρους τοῦ ναυλολογίου, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν ρήτραν ἀντιποίων — ἐπὶ χρηματοποιησεως πλοίων ἀπτῆς — εἰς καύλους τομεῖς δράσεως τῆς Κόνφερανς, συμπεριλαμβανομένους εἰς τὰ αὐτὰ ναυλοσύμφωνα.

Πολλοὶ φορτωταὶ ἐφάνησαν πρόθυμοι νὰ ἔκφρασουν καὶ γραπτῶς τὴν διάθεσίν των, δην ἐπαφεληθούν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «'Ελληνικῆς» ἀλλοι, δημοσί, ἔδηλωσαν ὅτι τοιαῦτη ἐκ μέρους των ἐνέργεια, θὰ ἀτέβαινεν ἐπὶ ζημία μελλοντικῶν συμβούλων των μετά τῆς Διασκέψεως. Εύρισκομεθα, δηλαδή, πρὸ φόδου ἀντιποίων, κατὰ τὰς ἀνωτέρως.

«'Ελληνική» εύρισκεται εἰς τὴν μοναδικὴν θέσιν νὰ ἔξυπηρτεται διὰ τῆς μέσω Πειραιῶς διαμετακομίσεως τῆς ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ Ἀφρικῆς καὶ Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας καὶ ἐνδεχομένως τῆς Ρωσίας καὶ ἀντιστρόφως, χάρις εἰς τὰ ἔδημαδιαίς δρομολόγια τῆς ἐκ Πειραιῶς πρὸς Βηρυτόν, Λατάκιον, Κωνσταντινούπολιν, Πύργον, Βάρκων καὶ Κωνσταντζαν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῆς Κόντινεντ - Πειραιῶς - Μαύρης Θαλάσσης.

Η «Κόνφερανς» ἔγκαθιδρυσε μάλις προσφάτως ἀμέσως προσεγγίσεις εἰς τὸ Πειραταῖα, κατὰ τὰ πρὸς Βορρᾶν δρομολόγια τῆς, καὶ τὸ ναυλολόγιον Πειραιῶς ὡρίσθη κατὰ δέκα σελλίνια ἀκριβώτερον τῶν λιμένων τελικῶν προορισμού. 'Ο ἐπίναιντος αὐτὸς κατηργήθη ὑπὸ τῆς «Κόνφερανς», εὐθὺς ὡς ἐνεφανίσθη ἐπὶ σκηνῆς ἡ «'Ελληνική». Σημειωτέον ἀκόμη, δην πλήν τοῦ Πειραιῶς, τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸ τόπον εἰς θάρος τοῦ φορτωτῶν ἡ παραλήπτη, ἀναλόγως μὲ τοὺς ὅρους πωλήσεως. 'Ἐπι πλέον, συντρέχει καὶ ὁ σημαντικὸς παράγων τῆς καθυστέρησεως εἰς τὴν παράδοσιν.

Οἱ ναῦλοι τῆς «Κόνφερανς» διὰ τὰς ἀνωτέρως περιοχαὶ εἰναι διατητέρων ὑψηλοῖ καὶ οἱ σχετικοὶ λιμένες μεταφορτώσεως εύρισκονται μακράν τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ των. 'Ἐπι παραδείγματι, ἔριον προοριζόμενον διὰ τὴν Κωνσταντινούπολιν φορτώνεται σήμερον — κατὰ τὰς πληροφορίας τῶν φορτωτῶν — διὰ Λουδίνων, δην μεταφορτώνεται, μὲ πρόσθετον ναῦλον 260 σελλίνιαν κατὰ τὸν εἰς βάρος τοῦ φορτωτῶν ἡ παραλήπτη, ἀναλόγως μὲ τοὺς ὅρους πωλήσεως. 'Ἐπι πλέον, συντρέχει καὶ ὁ σημαντικὸς παράγων τῆς καθυστέρησεως εἰς τὴν παράδοσιν.

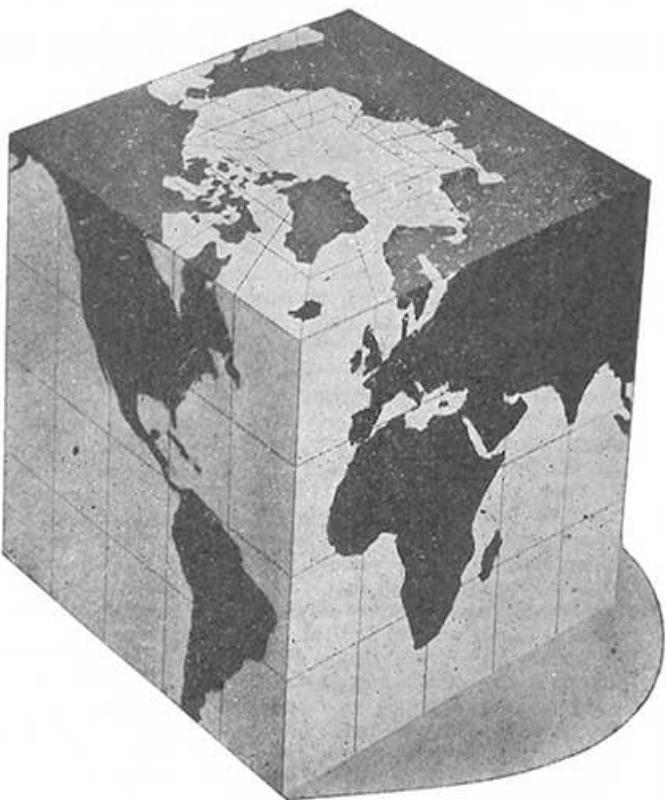
Οἱ αὐτιθέατοι, φορτωταὶ διατητητικοὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «'Ελληνικῆς», μὲ μεταφόρτωσις εἰς Πειραιά, ἀντιπροσωπεύει πρόσθετον δαπάνην 186 σελλίνιαν κατὰ τὸν καταστατικὸν προορισμόν του μετά τὰς δύο περίπολους μῆνας μίαν οἰκονομίαν 74 σελλίνιαν κατὰ τὸν προορισμόν του μετά τὰς δύο περίπολους μῆνας, ἀπὸ τῆς ἀπόπλους πωλήσεως χρόνου, λόγω τῆς ἐδημαδιαίας συχνότητος τῶν πλοίων πρωσαράσεως τῆς «'Ελληνικῆς».

Η «'Ελληνική» εἶναι διατηθεμένη νὰ ἔγκαθιδρυσῃ ἀμέσως προσεγγίσεις εἰς λιμένας τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου, πράγμα ποὺ δὲν ἐπράξεν ἡ «Κόνφερανς», ἐφ' οἰσασθήποτε τακτικῶν διάσεων. Τοιαῦται προσεγγίσεις θὰ ἔξυπηρτεται τὴν προσγωνήν τοῦ καὶ μετά τοῦ Λιδάνου καὶ τῆς Τουρκίας ἐμπορίου.

Η ἀντιδρασίς τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν νέαν τακτικὴν γραμμὴν τῆς «'Ελληνικῆς», εἶναι λιαν εὐδοκίη. Εἰς τὴν περιπτώσιν, δημοσί, τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον εύρισκεται ὑπὸ τὸν ἐλλειγχον τῆς Κόνφερανς, διὰ μέσου τῶν μετά τὸν φορτωτῶν σχετικῶν συμβούλων, τὰ ὁποῖα συνάπτονται εἰς καύλους χαμηλοτέρους τοῦ ναυλολογίου, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν ρήτραν ἀντιποίων — ἐπὶ χρηματοποιησεως πλοίων ἀπτῆς — εἰς καύλους τομεῖς δράσεως τῆς Κόνφερανς, συμπεριλαμβανομένους εἰς τὰ αὐτὰ ναυλοσύμφωνα.

Πολλοὶ φορτωταὶ ἐφάνησαν πρόθυμοι νὰ ἔκφρασουν καὶ γραπτῶς τὴν διάθεσίν των, δην ἐπαφεληθούν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «'Ελληνικῆς» ἀλλοι, δημοσί, ἔδηλωσαν ὅτι τοιαῦτη ἐκ μέρους των ἐνέργεια, θὰ ἀτέβαινεν ἐπὶ ζημία μελλοντικῶν συμβούλων των μετά τῆς Διασκέψεως. Εύρισκομεθα, δηλαδή, πρὸ φόδου ἀντιποίων, κατὰ τὰς ἀνωτέρως.

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
KOBE
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 COLBORNE
PORT DE BOUC
PORT SAID
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
QUEBEC CITY
RIO 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

ΔΙΑΙΡΩΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ:

ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ Η ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ;

ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

"Οσοι άπειδήθησαν κατά τὰ τελευταῖς ἑπτή εἰς ναυπηγήσεις εύρυτέρας ἐκτάσεως, ἐπενδύσαντες εἰς αὐτάς κεφάλαια ἐκαποντάδων ἐκατομμυρίων δολαρίων, διαπιστώνουν τώρα ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων, τὸ ἔλαχιστον ἀπόδοτικὸν τοῦ ὅλου ἔγχειρήματος.

"Υπολογίζοντες τὰ σσα διέθεσαν κεφάλαια ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ τὰ σσα ἐκέρδισαν, ἐκπληρώσαντες ἐν ταυτῷ καὶ τὰς δανειακὰς τῶν ὑποχρεώσεις, καταλήγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, βάσει καὶ τῶν τρεχουσῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων —ηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου— ὅτι ὁ πωσδήποτε ἀσύμφορος ὑπῆρχε διὰ τοὺς περισσότερους τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ τοιαύτη στροφὴ πρὸς τὰ ἀδρόας ναυπηγήσεις. "Αν, συντηρητικώτερον σκεπτόμενοι, ἐποπθέουν μέρος τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων των εἰς ἄλλην τινὰ ἐπένδυσιν, ἥρκοντο δὲ εἰς μετριώτερα ναυπηγικά προγράμματα, τίσως τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα νὰ ἥτοι ικανοποιητικώτερον. Αὐτὸς ἀποδεικνύουν τὰ πράγματα, οἱ ύπευθυνοὶ ἀριθμοὶ πλειστῶν δσων ἐφοπλιστικῶν ἔπιχερσεων.

Καὶ βάσει τῶν ὀντώτερων διαπιστώσεων προβάλλουν τὰ ἔρωτήματα:

Συμφέρει, προκειμένου ίδιαιτέρως περὶ τράμπων φορτηγών, ἀπτίνα συνήθως μεταφέρουν φορτία εὐτελῶς ἀξίας, μὲ ναύλους, ὑποκειμένους εἰς τὰς γνωστὰς ρευστὰς καταστάσεις, ἢ ἐπένδυσις κεφαλαίων σημαντικῶν καὶ ἡ ἀνάληψις δανειακῶν ὑποχρεώσεων ὑπεριέτρων διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων νεοτεύκτων;

Συμφέρει εἰς ἐποχὴν τόσουν τραγδαίων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων, καθ' ἃς τὸ χθεσὶν ἔνυστι τοῦ ἀμέσως αύριοντον πλοίου ἀποδιδεῖται ἀσυγχρόνιστον, ἢ παραγγελία ἀκριδῶν ὁπωσδήποτε πλοίων, προορισμὸν ἔχοντων τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τράμπων μεταφορᾶς ἢ τούναντίον προτιμεῖται εἶναι ἡ ἀγορὰ μὲ πίστωσιν μεταχειρισμένων, μικρᾶς πάντως ἥλικιας, σκαφῶν, διὰ τὰ ὅποια μικρότερα κεφαλαία θ' ἀπαιτηθοῦν, καθισταμένης οὕτω εὔχερεστέρας καὶ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἔπεινομένων λίμπετρος;

Τὰ τράμπων δὲν προναυλώνονται διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα οὔτε καὶ ἔχουν, δῆπας τὰ φορτηγά γραμμῆς, ναυλαλόγιον προκαθωρισμένον, μὲ ἀσφαλή τὴν πρόβλεψιν τῆς ἀποδέσεως καὶ τῆς ἔξυπηρτήσεως τῶν ἐπενδυμένων εἰς αὐτὰ κεφαλαίων.

Ἐξεταστέον ἀκόμη: Συμφέρει διὰ φορτία χαμηλῆς ἀξίας ἢ προσφορὰ σκαφῶν μετρίου ἐστα μεγέθους, ταχυπλόων, ἀκριδῶν, ἐκτεθειμένων, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, εἰς κινδύνους περιστούμενος ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λάινερς; Πληρώνεται, μῆτας ἡ ταχύτης —ἀκριδὴ πράγματι εἶναι— καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῆς ἀξίας νεοτεύκτων πλοίου, μεταφέροντος σιτηρά, μεταλλεύματα, λιπάσματα, ἔμειον καὶ ὄλλα εἰς χώμα φορτία; Πολλαὶ ἔγειρονται ἀμφιβολίαι ὑπὸ διμολὰς μεταφορικάς συμθήκας, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν καὶ τῆς ἀδρόας προσφορᾶς μεγαλειτέρων πλοίων, δυναμείνων νὰ δεχθῶν ναύλους συναγωνιστικούς. Τὸ τράμπων φορτηγὸν ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν τὸ πιωχότερον μέσον μεταφορᾶς.

Ἀπάντησιν εἰς τὰ προβολαλόμενα ἔρωτήματα δὲν περιμένονται βεβαίως, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπικρατεῖ ἡδη στερρά ἡ ἐπιφύλαξις εἰς τὴν στροφὴν πρὸς νέας ναυπηγήσεις τράμπων συνήθους μεγέθους ἡ ἐστα καὶ μπάλκ κάρριερς. Ἀπὸ πληροφορίας ὑπευθύνους διαπιστώνονται πάντως ὅτι οἱ Ἀγγλοί, οἱ Σκανδινανοί καὶ οἱ Ὀλλανδοί ἐφοπλισταὶ ἔγκαταλείπονται τὸν τομέα τῶν τράμπων μεταφορῶν. Κρίνεται πλέον ἀσύμφορος, δεδομένου καὶ τοῦ ὅλον αἰσχανομένου κόστους διαχειρίσεως

σκαφῶν, διὰ τὰ ὅποια προκαθορισμὸς ναύλου δὲν ὑφίσταται. Ἐκποιοῦνται τὰ σκάφη των, τὰ συνήθη τράμπων, γνωσταὶ ἔξινες ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, παρέχουσαι καὶ πιστώσεις πολυετούς ἔξοφλησεως ὅχι διὰ νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν διὰ μεγαλυτέρων, ἀλλὰ διὰ νὰ ἔξελθουν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τράμπων σκαφῶν. Τὰ ἀγοράζουν οἱ ικανώτεροι νὰ τὰ ἐκμεταλλεύσουν, οἱ ίδιοι μᾶς ἐφοπλισταί, ὅπως καὶ οἱ τῆς "Απωλεῖας" ή "Ανατολῆς" οἱ διαθέτοντες —οἱ δεύτεροι— πληρώματα εὐθηνότερα καὶ διπλάνας γενικῶς κινησεως χαμηλοτέρας. Ἄλλα καὶ αὐτῶν τῶν μπάλκ κάρριερες —τῶν μεγάλων— ἡ μαζικὴ ναυπηγήσις ἀπεδείχθη ὅτι ἐξημισσεῖ αὐτοὺς τοὺς παραγγείλαντας —τοὺς "Ελληνας" καὶ τοὺς "Νορβηγούς"— δῆπας καὶ τῶν τράμπων γενικῶτερον. Δὲν ἀπόδιδον ὑπὸ τοὺς κραστούτας ναύλους, οὐδὲ αὐτὸ τὸ τοκοχεωλύσιον των, ἐφόσον δὲν θὰ ἔξευρισκετο, μετασειν τῶν δόλιγων φορτωτῶν, ναυλούσυμφωνον μικράς διαφρεσίας.

Διὰ τοὺς "Ελληνας" ἐφοπλιστάς, τοὺς μῆδιατηρωντας εύρυτερον δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, δῆπας οἱ δόρειοι συνάδελφοι των, τὰ τράμπων —ὑγροῦ καὶ ξηροῦ φορτίου— συγκεντρώνουν κατ' ἀνάγκην τὸ μέγιστον μέρος τῆς δραστηριότητός των. Τεράστιος ὁ δύγκος τῆς πρὸς ἀντικατάστασιν ὅχι μόνον τῆς παρτήλιου, ἀλλὰ καὶ τῆς ἀντιοικονομικῆς χωρητικότητος. Τεράστια καὶ τὰ ἀποτύμενα κεφαλαία.

Οἱ ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν καὶ αἱ ἀπόφεις σημαινόντων ἐφοπλιστικῶν παραγγόντων ὑποδεκτῶν, δῆπας ἡ ἀγορὰ σκαφῶν μεταχειρισμένων, μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, μὲ ικανὸν εἰσέτι περιθώριον χρόνου ἐκμεταλλεύσεως, κρίνεται πλέον συμφέρουσα. Πρὸς αὐτὰ στρέφονται οἱ ἐφοπλισταί μας, ἀγνοούντες τὰς δελεαστικὰς προτάσεις τῶν ναυπηγείων διὰ τὰ ὑποκατάστατα τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν.

"Ηγοράσθησαν, πράγματι, ἐντὸς τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ τρέχ. ἔτους 32 ποντοπόρα φορ-

τηγά δηροῦ φορτίου τοῦ συνήθους μεγέθους 244.080 τόν. γκρός καὶ 10 δεξιαμενόπολοια μέτρια καὶ μικρά 132.994 τόν. γκρός. Εἰς πολλὰς ἀγοράς πιστώσεις παρεχωρήθησαν διὰ τὰ 50 - 60% τῆς ἀξίας τῶν πλοιών. "Ολα τὰ νεοαγορασθέντα δησαν μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, τὰ πλείστα ἔξι αὐτῶν ἡλικίας κάτω τῶν 12 ἑτῶν, πλήν τινων ἐλαχίστων, προριζομένων νὰ πλεύσουν ἔμφορτα εἰς "Απωλεῖα" ή "Ανατολή" πρὸς διάλυσιν. "Εξ ἀντιθέτου, ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ α' τρίμηνον —εἰς διαυλάτας τῆς "Απωλεῖας" τὰ περισσότερα— 50 ποντοπόρα καὶ τινά μεσογειακά φορτηγά, τ. γκρός 368.385.

"Αντικαθίστανται, λοιπόν, βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν τὰ ἔξερχόμενα λίμπερτυς. Καὶ ἡ ἀντικατάστασί των ἐπιτυγχάνεται διὰ σκαφῶν μεταπολεμικῶν, δηζελοκινήτων κατὰ μέγιστον ποσοτόν, μὲ διλιγότερα κεφαλαία, ικανά νὰ ἐπιτρέψουν κόστος διαχειρίσεως συναγωνιστικώτερον. "Ο "Ελλην" ἐφοπλιστής —ο μετρίας ἐπαγγελματικής ἐπιφανείας— ἀκολουθεῖ τὸν δρόμον του. Τὸ ἐπιχειρηματικόν του αἰσθητήριον τὸν καθοδηγεῖ.

Καὶ εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ὀντώτερων διαπιστώσεων κλείονται τὸ σημείομα αὐτὸ μὲ τὴν ἔγκυρον γνώμην τοῦ κ. Κάφλευ, τοῦ ἔγνωσμένης αὐθεντίας διὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτίλιας σχολιαστοῦ. "Αναφέρει εἰς σχετική διὰ τὰ λίμπερτυς μελέτην —ἀποστάσιμα αὐτῆς δημοσιεύομεν εἰς ἀλλην σελίδα— καὶ τὰ ἔξις συμπερασματικά:

"Διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον εἶναι συμφερωτέα οἰκονομικῶς —ώς καθίσταται ἐμφανὲς ἐκ σημείων στοιχείων— ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένων δηζελοκινήτων σκαφῶν καλῆς κλάσεως ἀπὸ τὴν παραγγελίαν νέων πλοιών. Τούτο ἀποδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὴν δραστηριότητα τῶν ἀγοραπωλησιῶν σκαφῶν 12 - 14.000 τόνων. "Απομένει νὰ ἀποδειχθῇ τὸ μέγεθος τῆς προσφορᾶς τοιούτων σκαφῶν ὡς καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν αὐτῶν.

Η ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ

Σχολιάζων εἰς πρόσφατον μελέτην του ὅ γνωστος "Αγγλος" σχολιαστής τῆς ναυλαγορᾶς κ. Κάφλευ τὴν θέσιν τοῦ λίμπερτυ, μετὰ τὴν ἐπιβολὴν τῶν ηγεμένων ἐποσφαλίστρων ἐπὶ φορτίων, ἀναφέρεται εἰς τὰς ζωηρὰς διαμαρτυρίας ὡρισμένων φορτωτῶν καὶ ναύλων, οἵτινες ἐξαστῶνται διὰ τὰς μεταφορᾶς ἀπὸ πλοίων τῆς χωρητικότητος τῶν λιμπερτούς. Πράγματι μὲ τὴν ἀναγκαστικήν την ἀποχώρησην ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῶν σκαφῶν

αὐτῶν στεροῦνται πρὸς τὸ παρὸν οἱ φορτωτοὶ τῶν καταλλήλων πλοιών. "Απαγορευτικοί, κατ' αὐτούς εἶναι αἱ αὐξήσεις τῶν ἐπασφαλίστρων. Τὸ μεταφορικὸν κόστος ἐπιβαρύνεται μέχρι καὶ μιᾶς λίρας κατὰ τόνον, προκειμένου περὶ φορτίων ὑψηλῆς ἀξίας, ως ἡ κόπρα, η ζάχαρις καὶ τὰ σιτηρά.

Τοινὲς εἰς τὴν μελέτην του δ. κ. Κάφλευ: Εἶναι φυσικὸν νὰ ἀναμένωμεν διὰ τὰ παλαι-

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

μαχα σκάψη τοῦ θευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου δὲν θὰ διατηρηθούν ἐπ' ἄπειρον. Ήπειρα ταῦτα, ἀκόμη καὶ τὸν διωδεκάτην δραν, εἶναι παράλογον νὰ προστηνάσῃ τις τὸν ἀμειον Θάνατον τῶν λήπτερτων, λόγῳ τῶν ὑφομένων δικαιων τῶν ἐπιθεωρήσεων (*Surveys*) καὶ τῶν τερκατίων καθῆσεων τῶν ἀσφαλίστρων. Ήπειρα τὸν ἔκτοιςι μόνι των ἀπὸ πολλούς τομεῖς τῆς νυκταγορδᾶς, καὶ τούλαχτιστον πρὸς τὸ παρόν, πολλὰ τῶν λήπτερτων ἔξεκολουθούσιν νὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰ εἰσαγωγικὰ καὶ ἔξαγωγικὰ ἐμπόριον ὡς ομένων χωρῶν ὡς τῆς Σοδε-

ΟΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ

Καίτοι ούδετες—λέγεται δ. κ. Κάρφλεϋ—δύναται νὰ προσθέψῃ μετ' ἀκριβείας τὴν πορείαν τῶν ναῦλων τράπυται, δὲν εἶναι παράλογος ὁ καθορισμὸς ἐνδικὸς «στόχου» παρ' ἑκάστου πλοιοκήπου τοῦ μίαν μέσην ἐπηγόρων ἀπόδοσιν 12½% ἐπὶ τῆς ἐπανδύσεως του, εἰς νεδανικὰ σκάφη η εἰς παλαιά τοιωτά (καταδικασμένα νὰ δικλυθοῦν μετ' δλῆγα ἔτη). Τὰ κατωτέρω στοιχεῖα ἐμφανίζουν τὸ ψῆφος τοῦ ναῦλου, τοῦ ἀπαιτούμενοῦ νὰ καλλιέψῃ τὸν «στόχον» αὐτὸν, εἰς ἔναν τυπικὸν τοιωτές τῶν σχετικῶν ὅρασμακινήτων τρέψεως.

Κατ' ἐπελέγη πρός τοῦτο δὲ τομεῖς εἰσαγωγῶν λαπαζιάτων εἰς τὴν Ἰνδίαν, ποὺ ἀπερρόφησαν τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον 24 σκάψη χωριτικότητος 240.000 τ. d. w., μὲ ἀφετηρίαι τὸ Ρότστερνταχ μεῖον τῆν δυτικήν ἀκτήν τῆς Ἰνδίας εἶναι ἀποτέλεσμα 6.400 μιλίων. Τὸν ναυλοσύνημαν προσβλέπει φόρτωσιν τοῦ εἰς τὰς αὔκουνς φορτίου μὲ ρυθμὸν 1.000 τόννων κατ' ἔργασιμον ἥμέραν, καιροῦ ἐπιτρέποντος, καὶ ἐκφράστων 650 τόννων κατὰ μέσον ὅρον ἐργασίου ἥμέρας ἀμοιβῶς τὰ φορτοεκφορτωτικὰ εἰς δύος τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν (δηλαδὴ πρόκειται περὶ ὅρων f.i.o.).

Διερευνῶνται τρεῖς περιπτώσεις πλοίων πρός μεταφοράν:

(x) Ή τοῦ «Λύτρερτο» μὲ δὲ τοῦ «Σκρόπ»
δολ. 150,000.

(β) Η τού δημόσιου δεκατοῦ φορτηγού 12,500 t. d. w., (ή τρέχουσα άξονα του δημόσιου μεταφορών είς δολ. 1,400,000).

τικής Έγνωστως και της Κομμουνιστικής Κίνης, διότι ή κατηγορία αύτη χωρητικότητος είναι από μάκρη άναγκαια και διέτι ή δυσφάλιστης τών φορέων δεν γίνεται από τούς άσφαλτούς που ο Λόδρις ή από άλλους άσφαλτικές διατάξεις της Δυτ. Εδώποτες η τόν "Ηγεμόνων Πολιτειών. Κατ', από της απόφεως τών πλοιοκτητηρών, τά λιμπαρτυς έψ' δουν κρατοῦνται ένικινής: είναι εἰς θέσιν δύοις προσφέρονται μὲν υψηλότερον νηδόν, εἰς τούς μεταχριστικούς τομεῖς, δύοις αἱ μικρότεραι: ταχύτητες είναι δε-
κταί.

φαντάτως η δύρα τοι θυμάτου τῶν πολεμικῶν,
κυριηγόνεσσας πλοίων, οι ναυλωταὶ αἵτινες θά-
τινοντοῦ εἰσέται νὰ χρημαποιοῦσιν μεγαλύτερων
επάρχη ήδη πρέπει νὰ ὑπολογίζουν τὴν ἀνάγκην
καταδολῆς τηγανιτιδύο θάντερων ναυλων, έων
συγκρίτες μὲ τὸδὺς παρθίνων, διὰ οὓς ἐξασφαλί-
σουν τὴν εἰσηγήσεων τῶν πλοιοντατῶν.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΔΙ' ΑΝΤΙΔΙΜΠΕΡΤΥΣ

Προσφέρονται τώρα είς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν 12 πρότυπα ἀντιλίμπερτυς ἀπὸ μέρους τῶν ναυπηγείων τῆς Μεγάλης Βρετανίας, Ἰαπωνίας, Γερμανίας, Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, Πολωνίας, 'Ολλανδίας (καὶ Ἰταλίας) συμπεριλαμβανομένου τοῦ «νεο- -λίμπερτυ» τὸ ὅποιον ἀνήγειλε τὸν Μάρτιον ἡ Γιουγκοσλαβία. Συμφώνως πρὸς τὰς τελευταίας στατιστικάς, αἱ διά τοιούτα πλοϊαὶ παραγγελίαι ἀνήρχοντο εἰς 60, καὶ κατὰ κύριον λόγον διὰ λογαριασμὸν Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Ἐπιπροσθέτως, ἡ Σοβιετικὴ Ἔνωσις ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν ἔνα παρόμιον ἀριθμὸν σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ χωρητικότητος. Αἱ τιμαὶ ποικίλλουν κατὰ προδιαγραφάς, ἀλλὰ πάντως κυμαίνονται μετοξὺ £ 800.000 - £ 1.000.000. Καθ' ὅμετρον τὰ ἐπασφάλιστρα, κλπ., ὥσθιν τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη πρὸς διάλυσιν, εἶναι φυσικὸν κατὰ τὸ αὐτὸν μέτρον καὶ νὰ κινήται τοῦ ἐνδικάφερον διὰ παραγγελίαν τῶν «νεο- -λίμπερτυς».

Από έμπτορικής άπόψεως, υπάρχουν πολλαί ενδείξεις περί τού ὅτι ἔνα μέγες μέρος τοῦ παγκοσμίου διὰ θαλάσσης ἐμπορίου ἔξακολουθεῖ νὰ βασίζεται ἐπὶ πλοίων βυθίσματος οὐχὶ μεγαλύτερου τοῦ τῶν «Λίμπερτος». Πλὴν τῶν κυρίων εἰς χῦμα φορτίων (σιτηρών, μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων), τὸ παρελθόν ἔτος πλέον τῶν 1812 ἐκατομμυρίων τόννων ἄλλων φορτίων ἐκλείσθησαν κατὰ ταξίδια εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν τράμπων. Ἡ ποσότης αὕτη ἀπερρόφησε 3.031 σκάφη καὶ, συνεπώς, ὁ μέσος ὄρος φορτίου ἦτο 6.159 τ. d.w. Ἀλλό ἀκόμη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεταφορᾶς μεταλλευμάτων, σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων, υπάρχει ἐπαρκές περιθώριον διὰ «συμβατικοῦ τύπου» φορτηγά τράμπων. Τὸ σύνολον τῶν ἀνωτέρω φορτίων χύζην ἀνήλθε, τὸ 1966, εἰς 62,4 ἑκατομμύρια τόννους, ποὺ ὀπήτησαν 3,9% σκάφη. Ἐν τούτων, τῷ 414 ἦσαν τάνκερς (μετέφερον 9,3 ἑκατομμύρια τόννους σιτηρῶν). «Ἐκ τῶν ὑπόλοιπών ναυλωθέντων σκαφῶν, 2.408 ἦσαν χωρητικότητος κάτω τῶν 15.000 τόννων. Ἡ ἀνάγκη διὰ σκάφη μέσης χωρητικότητος εἶναι ἔτι ἐμφανεστέρα εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων βραχείσας διαρκείας. Ἐπὶ τοῦ 1.453 χρονοναυλώσεων τοῦ παρελθόντος ἔτους, αἱ 1.164 ἦσαν διὰ σκάφων υποκριτέον τῶν 15.000 τ. d.w.

Απαιτούμενη προσθήκη καὶ πρὸς κάλψιν 12½% κατ' έτος ἐπὶ ^{τῶν} έξιστος διαχρόνες τα- ξιδίου	Ελαχίστη ἀποδεκτή τιμὴ ναύλου κατὰ ^{τῶν} 1.016 κλινῶν
\$ 2.980	\$ 7,02
\$ 26.370	\$ 8,62
\$ 51.370	\$ 10,11

Καὶ κατ' ἄλλον τρόπον, ὁ πλοιοκτήτης τοῦ «εγγραφιμένου» λίμπερτον ἔξασφαλίζει τὸ 12½% μὲν ἡμερήσιον κέρδος δολ. 50· τὸ 10ετές πλοϊον
κυριάρχεται ἡμερήσιον παρεμβόλιον δολ. 480 διὸ

τὸν ὠτὸν σκοπὸν καὶ τὸ «νεο-λίμπερτο» τοῦ-
λέγοντος δὲ λ. 856 ἀποστατίως.

Καὶ τὸ τελείων συμπέρασμα, κατὰ τὸν οὐκέτι εἶναι τοῦτο: "Οὕτω ἀπέλθη ὁντα-

Η ΜΟΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

P.O.BOX : 3190
CABLE ADDRESS : "GREKKAA"

CAPE TOWN

CHARTER MARINE AGENCIES(PTY) LIMITED
SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE

Radio City – Tulbagh Square

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD
SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

P.O.BOX : 475
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

DURBAN

TELEX : 6-7432
TELEPHONES : 62944, 28690

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

1.—Έπι τού δημοσιευθέντος είς τό τεύχος τής Ιησ τρέχουντος σχολίου ύπό τὸν τίτλον "Διάτα τὸν Λιμενάρχην Πειραιώς", έχομεν τὴν τιμῆν νά γιγαρίσωμεν ὅτι αἱ ναυτολόγησεις τῶν Πλοιάρχων ἐνεργούνται κατά κανόνα μέσω τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε.

2.—Υφίστανται δημαρχίαις οἵσις ἡ "Υπηρεσία μας εἰς μὴ ἔργασίμους διὰ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ὥρας, ὅποιες δι' ἔμπτηρήσιν τῆς Ναυτιλίας προβαίνει εἰς τὴν ναυτολόγησην τῶν προσφερομένων κατά δῆλωσιν αὐτὸν ἀνέργων, παρακαμπομένης τῆς διαδικασίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε.

3.—Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν παρὰ τῶν Σωματείων καὶ μόνον ὑπόδειξιν πῶν πρὸς ναυτολόγησιν ἀναφερομένων ἀνέργων, αὐτὴ οὐ μόνον δὲν ἀπαίτειται, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως ἡ ἀποκλειστικότης αὐτῇ ἀπαγορεύεται. ("18. Σ.Ε. 100/1959).

Μετὰ τιμῆς

Ο Κεντρικός Λιμενάρχης
Πλοίαρχος Λ.Σ. ΓΡΑΒΑΡΗΣ Β.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τώρα τελευταῖς γίνεται πολὺς θόρυβος περὶ τὴν διοίκησιν τῆς "Ενώσεως Πλοιάρχων καὶ θά σᾶς παρακαλέσω ὃν εἶναι δυνατόν νά δημοσιεύσετε τὴν κάτωθι ἐπιστολήν μου:

Μὲ μεγάλο ἐνδιαφέρον παρακολούθω καὶ τὰ δημοσιεύματα στὰ διάφορα τῶν ναυτικά περιοδικά, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ συζητήσεις μὲ συναδέλφους καὶ ἀξιωματικούς. Μὲ λύπη μου διαπιστώνω τὴν ἐμπάθεια ποὺ τρέφουν πλείστοι ἐναντίον τῆς διοίκησεως τῆς "Ενώσεως μας καὶ περισσότερον στὸ πρόσωπον τοῦ προέδρου μας καὶ Μελέτη.

Δέν θέλω νά υπερασπισθῶ τὴν παρούσαν διοίκησιν, ἐπειδὴ καὶ ἔγω εἴμαι μέλος, ἀλλὰ οὔτε τρέπεται νά ἀφίσω ἀκάλυπτα ἀπὸ τὶς κακοθείεις καὶ συκοφαντίες καὶ τὴν διοίκησιν καὶ τὸ πρόσωπον τοῦ κ. Μελέτη.

Οι ἀγαπητοὶ συνάδελφοι καὶ ὄψιμοι εὐεργέται τῆς "Ενώσεως μας, ἔαν πράγματι κινοῦνται ἀπὸ ἐνδιαφέρον, καὶ νομίζουν ὅτι ἡ νῦν διοίκησις εἶναι ἀδρανής, ἀνίκανος, γιατὶ σὲ κάθε συνέλευσιν δὲν ρητορεύουν καὶ νά ἀποδείξουν τὴν ἀδράνεια καὶ ἀνικάνητη τῆς διοίκησεως; "Η ἀφοῦ εἶναι «Μεσσίσια» γιατὶ δὲν λαμβάνουν μέρος εἰς τὶς ἐκάστοτε ἐκλογές; Γιατὶ πωλούν φθηνὴ πολιτικὴ καὶ δὲν ἀποδεικνύουν μὲ ἔργα καὶ ὅχι μὲ λόγια τὸ βάσιμον τῶν ὑποδείξεων τῶν;

"Η νῦν διοίκησις ἔχει συνασθήσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς καὶ κατὰ τὸ δυνατόν τὰς ἐκπληροῦ. Οι ἀγαπητοὶ συνάδελφοι φαίνεται δὲν ἔχουν χωρέσει, διτὶ ἡ "Ενώσις μας εἶναι "Ενώσις ἐπαγγελματικὴ καὶ ὅχι ὑπερκράτος νά καταργῇ ἡ δημιουργή διαφόρους νόμους.

Διαμαρτύρονται καὶ πολιτικολογοῦν, διτὶ κάθε χρόνο ἐξέρχονται πάρα πολλοὶ ἀξιωματικοὶ καὶ σὲ τούτῳ φταίει ἡ διοίκησις τῆς "Ενώσεως μας. Τοὺς πληροφορῶ, διτὶ ἡ διοίκησις ἔπραξε ὅτι ἐπρεπε, μὲ διαμαρτυρίες, παραστάσεις, ἔγγραφα, ἀλλὰ δυστυχῶς εἶναι ἀπλὴ "Ενώσις.

Νὰ λάθωμε δυναμικὸ μέσα, εἶναι ἀδύνατον, πρῶτον ἡ φύσις τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, ἡ θέσις τοῦ πλοιάρχου, καὶ δεύτερον καὶ σπουδαιότερον ΚΑΝΕΙΣ, μὰ καὶ ΚΑΝΕΙΣ δὲν θὰ δεχθῇ νά καταθέσῃ τὸ δίπλωμα του στὴν "Ενώσιν του καὶ νά περιμένη δυναμικὴ λύσιν.

Οι νῦν φωνασκοῦντες ἀξιωματικοί, ἔχουν τὴν δύναμιν, διτὸν τοὺς προτείνουν ἀνωτέρων θέσιν, νά ἀρνηθῶν; ΟΧΙ. "Έχουν συνδικαλιστικὴ συνείδησιν καὶ ἐπαγγελματικὴν νά μὴν καταλαμβάνουν θέσιν ἀνωτέρων τοῦ διπλώματος τῶν; ΟΧΙ. "Άλλα ὁ καυγᾶς γιὰ τὸ πάπλωμα κατὰ τὸν Χότζα.

Εἶναι χρηστὴ καὶ ἀδέκαστος ἡ διοίκησίς

μας, ἀποτελεῖται ἀπὸ συναδέλφους ἐπιτυχημένους στὸ ἐπάγγελμά τους, ἔχουν συνδικαλιστικὴ συνείδησιν καὶ τὸ σπουδαιότερον, ἐμφοροῦνται ἀπὸ Ἑλληνικά Ιδιοκτήτες καὶ ὁ πόθος τῶν η ἔξυψωσις τῆς "Ενώσεως μας.

"Η διοίκησίς μας εἶναι ἀφογος εἰς τὸν αἰκονικὸν τομέα καὶ ἀν ὑπῆρχε μελανὴ κηλίδα ὅσο ἡ κεφαλὴ καρφίτσας οἱ πολιτικολογοῦντες εἰς τὰ πεζοδρόμια, θά ξεσηκώνοντο. 'Αλλά... τίποτε.

Καταφέρουνται ἐναντίον τοῦ Προέδρου μας. ΓΙΑΤΙ; Μήπως δὲν ἔχει πείρα, μήπως ἐπαγγελματικὴ συνείδησιν, μήπως δὲν εἶναι κατατοπισμένος συνδικαλιστικῶς, μήπως δὲν εἶναι δραστηρίας, ἡ μήπως δὲν ὑπεστήριξε πάντοτε μὲ σθένος καὶ παρρησίας κάθε ναυτεργατικὸν ζῆτημα, ἡ μήπως δὲν κατηνάλωσε δῆλη του τὴν ζωὴν εἰς τοὺς ναυτεργατικοὺς ἀγώνας, ἡ μήπως στὰ τόσα χρόνια εὐρέθη καὶ ἡ ἐλαχίστη διαχειριστικὴ ἀνωμαλία; ΟΧΙ, ΠΟΤΕ. "Άλλα γιατὶ ὁ Μελέτης ἐστάθη ἀκούμητος φυροῦς τῆς "Ενώσεως μας καὶ δὲν ἐπέτρεψε νά τὴν μετατρέψουν ΑΝΤΡΟΝ τῆς πουλημένης φατρίας τῶν ἔχθρων τῆς πατρίδος μας. Καὶ γι' αὐτὸ τὸν ΜΙΣΟΥΝ πρὸς τιμὴν του.

Δέν μπορεῖ κανεὶς νά τοῦ ἀμφισθήτηση τὶς ἡγετικές του συνδικαλιστικὲς ίκανότητες, ἔχει δῶσει ἀπειρεὶς ἐξετάσεις καὶ ήριστευσε.

Εἶναι τιμὴ στὴν "Ενώσιν μας, ποὺ προστασταὶ καὶ μεγάλῃ ἀπώλεια ἀν ἀποχωρήσῃ. Εἶναι ὁδηγὸν ἀυτοῖνοι μέλλοντες πλοιάρχοι τὸ στήριγμα τῆς Ναυτιλίας μας νὰ παρασύρωνται, νὰ τοπιμοῦν τὸ ἐπιχρυσωμένον ἐξωτερικῶς δόλωμα τῆς ΟΕΝΟ μὲ συνθήματα σαθρὰ καὶ ἀστήρικτα. Πρέπει νὰ κάμωμε κριτικὴ, ἀλλὰ δχι στὰ καφενεῖα, πεζοδρόμια, καὶ στὶς ἀχτίδες τῆς πόλης, ἀλλὰ στὶς συνελεύσεις καὶ ἀκλογές.

"Ανίκανος ἡ διοίκησις, νά τὴν ρίξωμεν. Καμμία ἀντίρρησις. "Οχι δημαρχία μὲ συκοφαντίες καὶ ἀπὸ τὰ καφενεῖα, ἀλλὰ μὲ ἀκλογές. Τὸ σύνολον φτιάχνει τὴν "Ενώσι καὶ δχι τὸ ἀπότομο, ὁ Μελέτης.

Τώρα ποὺ χρεάζεται νά είμεθα μιὰ συμπαγής μᾶζα γιὰ τὴν νέα συλλογικὴ σύμβα-

σι, δρίσουν τὴν εύκαιρια οἱ δῆθεν εὐεργέται νὰ μᾶς διασπάσουν.

Τίνος κακὸ κάμουν; τῆς "Ενώσεως; "Οχι. "Άλλα τοῦ δικοῦ μας καὶ δφελος τῶν πρακτόρων καὶ ἔχθρων τῆς Πατρίδος μας.

"Οταν παρουσιάσθησαν στὸ γίγαντα Βενιζέλον οἱ τότε πρόεδροι "Ενώσεων τρεῖς λέξεις μόνον τοὺς εἶπε: 'Ο ργανωθήτε, οργανωθήτε.

Σάς εύχαριστο.

ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Μ.Τ. «ΜΥΡΣΙΝΗ»

Ροζάριο, 15 'Απριλίου 1967

ΕΔΩ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Είχαμε ἀνάγκη νὰ δεξαμενίσωμεν ἔνα τῶν πλοίων μας. Κάνωμε ἐδὼ διάφορες ἐνέργειες χωρὶς ἀποτέλεσμα. "Εζητήσαμε τελικά νὰ μᾶς παραχωρήθη δεξαμενή, ἔστω καὶ γιὰ μιὰ νύκτα, ἐπιδιαρυνόμενοι μὲ δλα τὰ πρόσθετα ἔξοδα τῆς ὑπεροριακῆς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ αὐτὸ ἐστάθη ἀδύνατον, διότι ἡ ἀπόστασης τῶν ἀρμόδιων ήτο νὰ προηγηθοῦν παντὸς δεξαμενισμοῦ τὰ ἐπιβατηγά πλοία, χωρὶς νὰ ληφθοῦν υπ' ὅψιν αἱ ἀνάγκαι τῶν φορτηγῶν.

Πρὸ τῶν ἀνωτέρω δυσκολιῶν, ἀνεζητήσαμεν τὴν δεξαμενήν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. "Ἐπελέξαμεν τὴν Μάλταν, καθ' δον ἐκ τῶν πληροφοριῶν τοῦ ἐκεὶ πρόστορός μας εὑρούμεν τὸ κόστος τοῦ ἐκεὶ δεξαμενισμοῦ ἐπωφελέστερον. Καὶ δὲν διεψεύσθημεν εἰς τὰς προβλέψεις μας. Μὲ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου, τὰ πάντα ήσαν ἔτοιμα διὰ τὸν δεξαμενισμόν. Τακτὴ ἡ ἡμέρα καὶ ὡρα.

"Η ὅλη ἐργασία, καθὼς καὶ αἱ παρουσιασθῆσαι κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν ἐπισκευαὶ διεκήθησαν εἰς δραχὺ χρονικὸν διάστημα. Συνεήτης ἡ ἐργασία, καθ' δλον τὸ είκοσιπτέραρον, ὑπὸ τὴν καθοδήγησην ἀνωτέρων τεχνικοῦ προσωπικοῦ καὶ τὸν ἔλεγχον τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λόδδης. "Ετυχον τῆς ἀπολύτου ἀφεσκείας μας.

Δέον νὰ σημειωθῇ διτὶ καθ' δλον τὸ διάστημα δεξαμενισμοῦ, είχον ληφθῆ ἐξαιρετικὰ μέτρα ἀσφαλείας πρὸς πράληψιν δυστυχημάτων ἢ πυρκαϊῶν, ὡστε νὰ μὴ συμβοῦν ἐκεὶ



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 Electrical Equipment for all kinds of ships

IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTMARSTRASSE 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

τά συμβαίνοντα εις ἄλλους λιμένας κατά τὸ διάστημα τῶν ἐπισκευῶν.

"Ἡ ἑναρξὶς τῆς ἔργασίας ἥρχεν ἀπὸ τῆς δης πρωινῆς. "Ἡ ὑπερωριακὴ ἐπιθάρυνσις τελικῶς ὑπῆρξεν ἀσήμαντος.

"Ο ὑπεύθυνος Διευθυντὴς ἐπὶ τῆς ἔκμεταλλεύσεως κ. J. M. Calleja, εὐγενέστατος καὶ πάντοτε πρόθυμος, ἐπελαιμάνετο πάντοτε μὲ ἀπόλυτον κατανόησιν τὴν ἔξετασιν πόσης προτάσεώς μας ὡς πρὸς τὴν ἔργασιν, ὅποτε τελικῶς νόοναχρήσωμεν μὲ τὰς καλυτέρας ἐντυπωσίες.

Τὸ συγκρότημα τῶν δεξαμενῶν εἶναι τεράστιον. "Ὑπάρχουν ΠΕΝΤΕ δεξαμενοὶ διαφόρου χωρητικότητος, δυνάμεναι νὰ δεξαμενίουν πλοῖα χωρητικότητος μέχρι 90.000 τόνων, ἐκάστη δὲ τούτων διαθέτει ἀνεξάρτητον τεχνικὸν καὶ ἔργατικὸν προσωπικὸν. Τὸ σύνολον τῶν ἔργαζομένων ὑπολογίζεται εἰς 15.000, τὰ δὲ παντὸς τύπου συνεργεία εἶναι πάντοτε ἔτοιμα δόπιας ἐπίληφθύν κάθε ἐπισκευῆς ἢ κατασκευῆς, ἥτις ἡ τὸ δυνατὸν νὰ παρουσιασθῇ εἰς ἔνα πλοίον. "Ὑπάρχουν ἀποθήκαι καὶ παντοιδές ύλικὸν καὶ ἀνταλλακτικά διὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ ἔτσι δὲν παρουσιάζεται ἡ χρονοτριβὴ προμηθείας των ποὺ παρουσιάζεται εἰς ἄλλους ὄργανοις δεξαμενισμού.

Κατά τὴν διαμονὴν μου εἰς Μάλταν, ὅπου μετέβητο πρὸς παρακολούθησιν τῶν ἔργασιών τοῦ πλοίου μας, εύρισκοντο ἑκεὶ ἐπισκευαζόμενα ἡ δεξαμενιζόμενα τὰ Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας πλοῖα:

- 1) ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΒΕΡΥ χωρ. τὸν. 50.000
 - 2) ΑΛΤΑ-Ι·Ρ > > 16.325
 - 3) ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ > > 11.120
 - 4) ΣΤΑΥΡΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ > > 72.000
 - 5) ΜΑΝΤΩ > > 1.400
 - 6) ΝΙΚΟΛΑΟΣ > > 11.000
 - 7) ΠΑΝΑΓΙΑ > > 24.940
 - 8) ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ > > 66.278
- καὶ ἀνεμόνοτο εἰσέπι καὶ τέσσαρα ἄλλα Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη.

Καὶ προσβάλλεται τὸ ἔρωτημα: "Οτουν ἔγνετο τόση προσπάθεια διὰ νὰ αὔξηθῃ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἐκ παραλλήλου εἰς αὐ-

τὸν τὸν μακάριον τόπον δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ προβλεφθῇ καὶ ἡ τεχνικὴ ἔξυπηρέπτος τῆς, ὥστε νὰ ἔξιοικονομοῦνται τὰ μεγάλα αὐτὰ ποσά τοῦ συναδλόγυματος ποὺ διατίθενται δι' ἐπισκευᾶς εἰς τὸ ἔξωτερικόν;

Τὰ ἀνωτέρω θεωρῶν ὑποχρέωτιν μου νὰ φέρω εἰς τὴν δημοσιότητα, δέδαιος δὲ ὅτι προσφέρω κάποιαν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ τὴν Ναυτιλίαν ίδιαπέρας, ἡ ὁποία τόσον δοκιμάζεται ἀπὸ τὰς δυσκολίας διὰ τὴν ἔξυρεσιν δεξαμενῆς καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν;

Φιλικότατα
Μ. ΠΥΛΙΑΡΟΣ

Πειραιεὺς τῇ 24 Ἀπριλίου 1967

*

ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ ΚΑΙ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Αἱ προτάσεις μου προγάζουν ἀπὸ πληροφορίας καὶ ἀπόπειραις ἄλλων. Ἐπικρατεῖ ἡ γύνωμη ὅτως αἱ φύλακαι ἀσυρμάτου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καταστοῦν συνεχεῖς κατὰ τὸν πλοῦν. Τίποτε τὸ ὄρθοτερον καὶ ἀπορῷ ἔγὼ ἔνας ἀπλούς, ἀλλὰ συχνάστα ταξιδιώτης, διστά τὸ μέτρον τούτο δὲν ἐπεκράτησεν ἀπὸ τὴν ἔμφασίσεως τῶν ἀσυρμάτων. Τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἐννοῶ, τῶν ὅποιων οἱ ἔκαστοτε πλόες δὲν διαρκοῦν πέραν τῶν ὄντων ἡ δέκατα τὸ πολὺ ὡρῶν. "Οπως πληροφορούμαι, ἐκ τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων, τὰ ἔχοντα ἔνα ἀσυρματιστὸν πλοῖον, τηροῦν φυλακὴν ἀσυρμάτου ἐν ὄκταρων κατὰ εἰκοσιτετράρων. Τὸ ἄλλο διάστημα καλύπτεται μὲ τὸ λεγόμενον μηχάνημα «Ἄυτομάτου δέκτου κινδύνου» καὶ τὸ ὅποιον μηχάνημα εἰς τὴν πρᾶξιν ἐλάχιστα ἀποδίδει, ἀν δχι τίποτε. Εἰς τὰ πλοῖα μὲ δυο ἀσυρματιστάς, ἡ ὑπηρεσία ἔργασίας εἰναι δεκαεξάρως καὶ μόνον μὲ τρεῖς ἀσυρματιστάς διλοκληρούνται καθ' δλον τὸ εἰκοσιτετράρων. Αἱ δραὶ αὐτεῖ τὴν ἔργασίας ἀσυρμάτων καθορίζονται διὰ τῆς σχετικῆς διεύθυνσις συμβάσεως καὶ εἶναι γενικαὶ δι' δλον τὸν κόσμον μὲ ὥρας μέσου χρόνου Γκρήνουϊτς.

Προτείνεται, λοιπόν, ὅπτὸ τοὺς εἰδότας, ὅπως ἡ ἔργασία εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας γίνεται συνεχῆς κατὰ τὰ ταξίδια. Ὁ ἀσυρματιστῆς ἢ οἱ δύο ἀσυρματισταὶ ἔχουν ἀρκετὸν χρόνον ν' ἀναπτανται κατὰ τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων τῶν εἰς τοὺς λιμένας. Εἰς τὰ ἐπιθατηγά, τῶν ὅποιων αἱ ἀλλεπάλληλοι διαδρομαὶ δὲν θὰ ἐπεξετείνονται πέραν τοῦ ὄκταρου, εἰς ἀσυρματιστῆς εἶναι ἀρκετός. Εἰς σα αἱ διαδρομαὶ ἐπεκτείνονται περισσότερον, νὰ προστίθεται καὶ δεύτερος ἡ εἰς δόκιμος. Διὰ τοῦ μέτρου αὐτοῦ ὑποδεικνύεται ὅτι δὲν παραδιάζεται ἡ Διεθνῆς κατόταξις τῶν ὀρῶν ἔργασίας ἀσυρμάτων, ἀλλὰ ἀντιθέτως πλουτίζεται. Αἱ Διεθνεῖς Συμβάσεις εἰς τὰ ἐν πλῷ χρονικά διαστήματα ἀναφέρονται, τὸ δὲ ὠρολόγιον πρόγραμμά των τοὺς πλόας καὶ ὅχι τὴν παραμονὴν ἐν ὅρῳ κατοιχουρώνει.

"Αναφέρονται τὰ προτεινόμενα καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων, τῶν ἐφαδιασμένων μὲ ραδιοτηλέφων καὶ ὅχι μὲ ἀσύρματον τηλέγραφον. Ἐκεὶ μὲ πληροφορούν διτὶ καμμία περίοδος ὑποχρεωτικῆς ἀκροάσεως δὲν ὑπάρχει, πλὴν τῶν τριλέπτων τῆς σιγῆς ἀνά κάθε ἡμιώρων. "Ὑπάρχει δῆμος πρόγραμμα ἐφαρμογῆς καὶ ἐκεὶ αὐτομάτου συστήματος πομπῶν καὶ δέκτου σημάτος κινδύνου. Μέχρις διοῦ τοῦτο ἐπιθληθῆ, τίποτε δὲν ἐμποδίζει τὴν ὑπαρξίν ἐνὸς ἀλλού δέκτου, πλησίον τοῦ πηδαλιούχου καὶ δστις δέκτης, ἐλειτουργίας καθ' δλον τὸ εἰκοσιτετράρων, θά δύναται νὰ λάθῃ τὸ σήμα. Μὲ φωνὴν θὰ δίδεται, τὴν ὅποιαν καὶ δηπδιούχος θὰ ἡμπορῇ νὰ ἀκούσῃ, εἰδοποιῶν ἐν συνεχείᾳ διὰ τὰ πρεστέρων τὸν τηλεφωνητὴν τοῦ πλοίου. Μὲ φάνενται πράγματα ἀπλὰ δηπως τὰς πλαστικῶν «Ἄνγοτο τοῦ Κολόμδου». Πράγματα τὰ ὅποια τίποτε ἀπολύτως τὸ ίδιαίτερον δὲν χρειάζονται καὶ εἰς οὐδεμίον οἰκονομικήν περιπτέται μάς ἐμπλέκουν. Ἀπλὴν σκέψιν καὶ καλὴν θέλησιν μόνον προϋποθέτουν. Τὰ μεταδίων εἰς τοὺς ἀρμόδιους.

Φιλικότατα
ΤΑΞΙΔΙΩΤΗΣ

Πειραιεὺς, Ἀπριλίου 1967

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.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟΜΑΧΟΥ

ΠΑΣΧΑΛΙΝΕΣ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ

Πάσχα αγιον, Πάσχα μέγα, 'Άλλα Πάσχα με τὰ καράβια. Πάσχα ἀνοιξιάτικο. Πάσχα στὸ καλοκαίρι. Πάσχα σὲ κλῆμα φθινοπωρινὸ καὶ Πάσχα μὲ ἄρκετοὺς βαθμοὺς κάτω ἀπὸ τὸ μῆδεν. 'Ανάλογα μὲ τοὺς τόπους. Στὸν Ἀργάγγελο, στὸν Ἰσημερινό, στὴν Αυστραλία, στὸν πορθμὸ τοῦ Μαγγελάνου. Πάσχα ιερόν, ὡς τόσο καὶ Πάσχα μέγα.

Μπορεῖ δὲς οἱ γιορτές, οἱ θρησκευτικές, οἱ Ἐθνικές, οἱ ὄνομαστικές νὰ περνοῦν ἀπαρατήρητες καὶ κυριολεκτικὰ τράνχητο ἀπὸ τὸ υδρόβιο Κόσμο. 'Άλλα τὸ Πάσχα καὶ τὰ Χριστούγενα διαφέρουν. Θὰ γιορτάσθουν καὶ έκει, ὅπωσδήποτε.

Στὴ σημερινὴ ἐποχὴ, ὅπου ή ἐπιστημονικὴ εὐλογία προσέφερε καὶ στὰ καράβια δλα τὰ μέσα τῆς εὐζωίας, δὲν θὰ σημειώσουμε καμιὰ διαφορὰ ἀπὸ τὸ Πάσχα τῶν απλεόντων; μὲν ἐκεῖνο τῆς στεργιᾶς. 'Η μόνη σημαντικὴ καὶ πολὺ ὑπολογίσιμη διαφορὰ εἶναι ἡ στέρηση τῆς οἰκογενειακῆς ἀτμόσφαιρας. Τῆς καθολικῆς οἰκογενειακῆς χαρᾶς, τοῦ καθολικοῦ συνεορτασμοῦ. Κατὰ τὰ ἀλλα, λόγος δὲν μπορεῖ νὰ γίνεται. Τὰ πληθωρικὰ καὶ τέλεια ψυχῆς καὶ οἱ κάπως ἐπιελημένες προμήθειες, κανένα κενὸ δὲν ἀφίνουν, η δὲν πρέπει νὰ ἀφίνουν. 'Άλλα τότε; Τῷ καιρῷ ἔκεινο;

Οἱ προμήθειες τῶν λασχανικῶν μᾶς ἀποχαιρετοῦσαν ἀπὸ τὴ δεύτερη μέρα. Τῆς πατάτας καὶ τῶν φρούτων, τὴν τετάρτη. 'Άπο ἔκει καὶ ςτερεοὶ ἄρχιζε ἡ βασιλείσι τοῦ βακαλάου, τοῦ ρυζιοῦ, τῶν μακαρονῶν καὶ τῆς φασουλάδας. Θὰ προσθέσουμε καὶ τὸ κρέας τῶν σφαγίων, όπου τὰ παραλαβίναμε ζωντανά ἀπὸ τὸ πόρτο γιὰ νὰ κατατοῦν ἀξιολύπτα καὶ ἔτοιμοθάνατα τὴν ἡμέρα τῆς σφαγῆς. Τὰ αὐγά, προσπαθοῦσαμε νὰ τὰ διαστηρήσουμε μέσα σὲ ἀλάτι ἢ σὲ πριονίδι. Τὸ μόνο ποὺ καταστρέψαμε, ἥτων νὰ τὰ μεταβάλλουμε σὲ «φόλες» στὴν ὑγεία σῶν τολμούσαν νὰ τὰ χρησιμοποιοῦν.

Ταξείδια σαράντα, πενήντα καὶ ἀκόμη ἡ μερῶν. Ταξείδια δραματικὰ μὲ στέρηση τῶν πάντων. 'Άκομα καὶ τοῦ Θεοῦ τὸ νεράκι!

'Άλλα μίλούμε γιὰ τὸ Πάσχα τὸ εὐλογμένον. Ήλθαμε νὰ τὸ ξεχωρίσουμε κάπως αὐτό. Νὰ τὸ ἐπισημάνουμε. Νὰ τὸ γιορτάσουμε.

Δὲν κρατοῦσα ἡμερολόγιο. Συναρμολογῶ τῷρα δσα κρατήθηκαν στὴ μήμη. Προσπάθω ν' ἀναστήσω καὶ ὄνόματα. Μὲ θύλιψη βλέπω τῷρα πῶς τὰ περιστότερα ἀπὸ αὐτὰ τὰ ὄνόματα δὲν ὑπάρχουν πειά. Μετανάστευσαν στὸ ταξείδι τὸ μακρυνό.

Καταλαβαίνων πῶς ἀμφότερα κάπως, ἀνακολώντας περιστατικὰ ξεχασμένα. 'Αμαρτῶν περιστότερο κουτσομπολεύοντας ἀνθρώπους σεβαστοὺς τότε, ἀλλὰ σεβαστότερους τῷρα.

Πάσχα στὸ Μπέϊ Μπίσκη: Στὸ Βισκαϊκὸ κατὰ ποὺ τὸν λένε οἱ γεωγραφίες. 'Άπο δραδὸς ἐσφάγη ὁ τράγος καὶ στὰ μεσάνυχτα δοῖ ἐπὶ ποδός, φάγαμε τὴ μαγερίτσα καὶ ἀπὸ ἔνα αὐγὸ δ καθένας, ἀλλ' ἀσπρο. Ξεχάσαμε νὰ προμηθευθοῦμε μπογιὰ κόκκινη στὸ ὄραν ὅπου ἀνθρακεύσαμε. Τὸ μεσημέρι, μετὰ τὴν μακαρονάδα, ὁ Καπετάν Πολυχρόνης ὁ Λύρας ἐστείλε ἀπὸ τὸ λουκούμι καὶ ἔνα μπισκότο στὸν καθένας καὶ ἀπὸ ἔνα ποτηράκι Χιώτικη μαστίχα.

Πάσχα στὸ Νότιο Εἰρηνικὸ: Τὰ σφάγια εἶχαν τελειώσει. Μᾶς ἀπόμενε στὸ δραδὸι ὡς πέντε κιλὰ ἀλατισμένο κρέας ἀπὸ τὸ τελευταῖο μας δαμάλι καὶ τὸ δραδὸι μὲ κριθαράκι στὸ φούρνο. Φάγαμε τὸ μεσημέρι μόνο τὸ κριθαράκι. Τὸ κρέας εἶχε πάρει κάποια μυρωδιὰ ἀσχημη καὶ κανεὶς δὲν τὸ δοκίμασε. Οὔτε γλυκισμά

ὑπῆρχε γιὰ νὰ ξεχωρίσουμε τὴ μέρα. 'Άλλα τὸ ἀπόγευμα ἔνας ναύτης Τενεδίος εἶχε μὲδὲ ἐμπνευσθ. Πήγε μπροστά στὸ κάσσαρο, σπου ὑπῆρχαν δύο σακκιά στάρι φυλαγμένο ἀπὸ παλὸ φορτίο γιὰ νὰ ταγίζουμε τὰ ζωντανά. "Ἐπλυνε ὡς μιὰ καραβάνα καὶ τὸ ἔβρασε στὴν κουζίνα. "Υστεραὶ ζήτησε ζάχαρη ἀπὸ τὸν καμαρώτο, μὲ κείνος ἀρνήθηκε. Στὸ σαματά ποὺ ἀκολούθησε πήρε εἰδόση ὁ Καπετάν 'Αριστείδης ὁ Κουφοπαντελής.

— Τί σου γυρεύουν γυιέ μου; Κάνει στὸν καμαρώτο.

— Ζάχαρι, Καπετάν 'Αριστείδη. Καὶ θέλουν πολλή.

— Δὲν τοὺς ἔδωσες τὸ δδομαδιάτικο τούς;

— Ποιὸ δδομαδιάτικο, Καπετάν 'Αριστείδη. Τούτοι γυρεύουν νὰ ξεχαρώσουν μιὰ καραβάνα δόλκηρη μὲ τὸ σιτάρι ποὺ ἔβρασε στὸ Τενεδίος, γιὰ νὰ ξεχωρίσουν —λέει τὴν ήμέρα.

— Δός τους, γυιέ μου, καὶ μὴν μαλώνετε, κάνει ἡρεμαὶ ὁ Καπετάνιος. Μήν μαλώνετε, μέρα πού εἶναι.

— Εύχαριστοῦμε Καπετάν 'Αριστείδη καὶ Χριστός 'Ανέστη, λέει ὁ Τενεδίος. "Αν ἔχεις στείλε μας καὶ κανένα κόμπο πιοτὶ νὰ τὸ πιούμε στὴν ὑγεία σου.

— Δὲν ἔχω, νὰ σὲ χαρὼ λεβέντη μου καὶ «ἀληθῶς ἀνέστη», εἶπε ὁ καπετάνιος. "Αν θέλετε καὶ τὸ τροφᾶ δ καρδιά σας νὰ σᾶς δώσω μερικὸ «λάζι μπουζέ». Πιοτὶ εἶναι καὶ αὐτό. "Αν τὸ θέλετε δηλαδῆ.

— Εύχαριστοῦμε Καπετάνιε, πετάγεται ἔνας ζυπνάκιας τοῦ καρδιοῦ. Αὐτὸν νὰ μᾶς τὸ δώμας ὅταν μᾶς πάστη κοιλόπονος!

Πάσχα στὸ Σάν Βίνσιο καὶ Λάζ-Πάλμας: Γιὰ κάρδουνο δὲν πιάναμε στὸ Λάζ Πάλμας, σὲ πέντε - ἔξι μέρες. Τὴν παραμονὴ σφάξαμε τὴν τελευταῖα προσβατίν, ποὺ ἐπὶ τούτου κρατοῦσαμε ζωντανὴ γιὰ τὴ γιορτή. Δυστυχῶς δρέθηκε γκαστρωμένη.

Οἱ μάγερας ἐτέμενε πῶς δὲν δόλατη μὲνει τὴν φάμε. 'Άλλα πιανοῦ τὰ λές αὐτά; "Ολοὶ τὴν καταδικάσαμε. "Ος τόσο δ μάγερας κράτησε τὰ ἐντόσθια καὶ τὴ νύχτα μᾶς τὰ παρουσίασε τὴ γανισμένη. Κανεὶς δὲν ἀπλωσε χέρι. Κάναμε 'Ανάσταση μὲ γαλέττα καὶ κεφαλοτύρι. Τὸ μεσημέρι φάγαμε βακαλάο πλακὶ καὶ δ Καπετάν Νικόλας δ 'Αγγελινάκης μᾶς ἐστείλε ἔνα κουτὶ κυδωνόπαστο καὶ μιὰ σακούλα στραγάλια φρεσκαρισμένα ἀπὸ τὸ μάγερα γιὰ νὰ εἶναι ζεστά. "Οσο γιὰ τὴν Πασχαλιάτικη γιορτὴ μᾶς ἐταξεῖ νὰ τὴν κάνουμε στὸ Λάζ Πάλμας σὰν δὲν φέρ-

ναμε. "Έτσι καὶ ζγινε.

Πάσχα στὸν Ισημερινό, μεταξὺ τοῦ Καπετάνιος καὶ τοῦ Γιάννης δ Τριπολίτης ἀπὸ τὴ Χίο. Διαστηρῶ τὴ μνήμη του μὲ τὸν σεβασμό, σπως μὲ ἀγάπη πολλὴ σὰν ζουσε. 'Υπόδειγμα 'Ανθρώπου καὶ πρότυπο Πλοιάρχου.

Εἴχαμε φορτώσει ζάχαρη ἀκατέργαστη ἀπὸ τὸ Καλλάο. Τὴν περαιώνη τῶν Βαΐων ποὺ θὲ φεύγαμε, διάλεξε δύο καλὰ ἀρνιὰ γιὰ τὸ Πάσχα. Φρόντισε ἀκόμα καὶ γιὰ δύο συμπληρωματικά. Παραλαβαίνοντας δμῶς τὸ τρόφιμα εἶδαμε μὲ ἐκπλήξη νὰ μῆς φέρουν καὶ δέκα μεγάλες νεροκολούθες. Θά εἶναι γιὰ τὰ ζωντανά, είπαμε μεταξύ μας. Τώρα στὶς ζέστες θὰ εἶναι ἡ καλλιέργεια τροφιῶν. Πήραμε καὶ αὐγὰ φρέσκα καὶ δ Καπετάν Γιάννης ἔβαλε καὶ τὰ ἔβρασαν μισθωτόμαδα, γιὰ νὰ μὴν χολάσουν. Μπογιὰ δύως τὴν ξεχάσαμε. 'Απὸ τὴ δυσκολία μᾶς ἔγιαλε ὁ Μαρκονιστής. Είχε αὐτὸς λίγη κοκκίνη μελάνη σὲ σκόνη. Τὸ μεγάλο Σάδβατο ἔβαψε μερικὰ σὲ κρῦνο νερό καὶ ζέστη. Πήραμε καὶ αὐγὰ φρέσκα καὶ δ Καπετάν Γιάννης ἔβαλε καὶ τὰ ἔβρασαν μισθωτόμαδα, γιὰ νὰ μὴν χολάσουν. Μπογιὰ δύως τὴν ξεχάσαμε. 'Απὸ τὴ δυσκολία μᾶς περίφημα. 'Ο Καπετάν Γιάννης άνακτευόταν καὶ μὲ τὴν κουζίνα καὶ μὲ τὴ ζαχαροπλαστική. Τὴ μέρα τῆς παραμονῆς δὲν δηγήκε ἀπὸ τὴν κουζίνα, ἔξον πότε - πότε ρίχνοντας μιὰ ματιά στὴ Γέφυρα.

Τὴ νύχτα φάγαμε τὴ μαγερίτσα καὶ τὰ εξτρα σπόκτια στὴ γαναγητά. 'Άκομα καὶ ἀπὸ δύο καλὸ ποτῆρι κρασὶ δ καθένας μας. 'Άλλα τὸ μεσημέρι δλο τὸ πλήρωμα μαζὶ εἶχαμε πραγματικὸ τὸ 'Αγιο τὸ Πάσχα μας. 'Αρνι ψητό, καὶ πατάτας ζεροφημένες. Μπύρα καὶ κρασί, κατὰ διάληση. Καὶ ἀκολούθησε δ μεγάλη ἔκπληξη. Δυσ μεγάλα ταμιὰ κολοκυθόπητα μοσχοδολητή. Τύφλα νὰ ἔχει τὸ γαλατομπούρεκο, τύφλα τὰ διάφορα κατασκευάσματα τοῦ ζαχαροπλαστείου. Δυσ μεγάλα κρυφά μεριάστας πάνω - κάτω καὶ καταμεστὶς λυωμένη κολοκυθά κολυμπιστή στὸ λάδι καὶ στὸ σιρόπι. 'Άπο πάνω πασπαλισμένη μὲ μπόλικη κανέλα.

Χριστός 'Ανέστη ἔ νεκρῶν. "Υστερα, «Ενα καράβι ἀπὸ τὴ Χίο μὲ τὶς δαρκούλες του τὶς δύο». Μᾶς δρῆκε τὸ δράδυ, μὲ σκάντζα δόδωμα στὶς δουλειές καὶ ξανά στὸ ἀτέλειωτο Πασχαλινό μας γλέντι καὶ στὸ Πασχαλινό μας τραπέζι.

— Τί τὰ θέλεις, μού ἔλεγε σὲ λίγο ἔνας γερο - ναύτης στὸ τιμόνι. "Ολα μέσα στὸ καράβι εἶναι ὑπόθεση καλοῦ Καπετάνιου.

— Οταν αὐτὸς εἶναι «'Ανθρωπος» δλα κανονίζονται, δσο μίζερο καὶ ἀν εἶναι τὸ Γραφεῖο καὶ σσο ἀνέστηδος ἀν εἶναι δ κόσμος τῆς πλώρης. Τὰ πάντα εἶναι δ Καπετάνιος.

Τὸ πιστεύω. Πιστεύω ἀκόμα, δτὶ τὸ Πάσχα δεῖνο μὲ Πλοιάρχο τὸν Καπετάν Γιάννη τὸν Τριπολίτη μένει ἀσθυστο στῆς μνήμης τὶς ὡραίες σελίδες, ἀνάμεσα μὲ τὶς Πασχαλιές τοῦ σπιτιοῦ τῶν παιδικῶν χρόνων καὶ σὲ δσ αλλαζησαμε καὶ ζουμε πότε - πότε εύτυχισμένα καὶ ἀπολλαγμένα ἀπὸ άνεπιθύμητα συναπαντήματα.

SEAGULF

Marine and Industrial Products Ltd,

WHOLESALE SHIP SUPPLIES

SPARE PARTS
DECK & ENGINE STORES

PROVISIONS
BONDED STORES

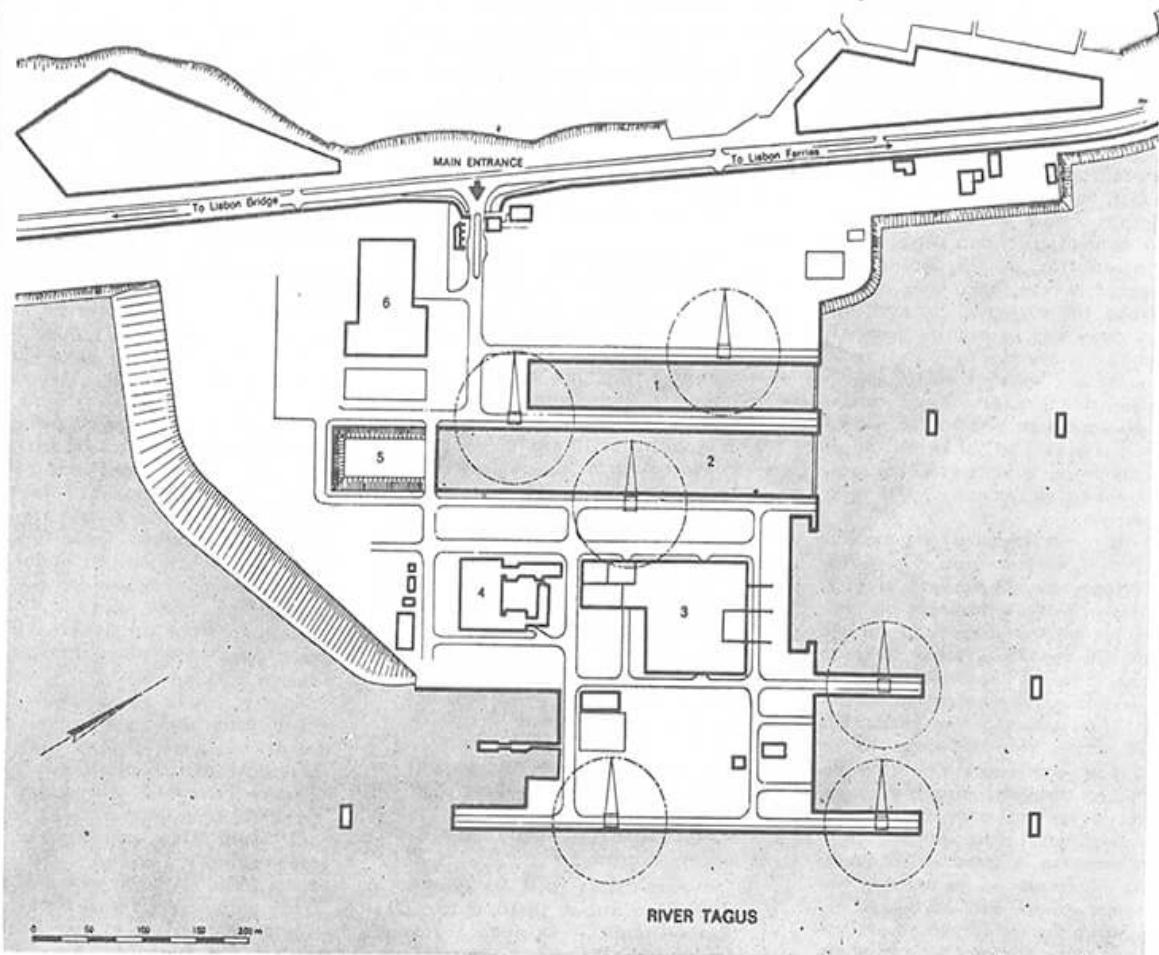
HEAD OFFICE: 52 COLBORNE ST. MONTREAL, QUE.

BRANCHES AT: BAIE COMEAU, QUE., SEPTILES, QUE., PORT CARTIER, QUE.

P. O. BOX 2138 • LISBOA 3 • PORTUGAL • Cables Lisnave • Telex: 1295 Lisnav P

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

shiprepairers and shipbuilders



LAY-OUT LISNAVE NEW FACILITIES

2 SHIPYARDS IN THE PORT OF LISBON

RESUMÉ OF NEW FACILITIES

350 m X 54 m X 11 m

TWO DRY DOCKS

266 m X 42 m X 11 m

WHICH MEANS DRYDOCKING UP TO
300 000 T.D.W. IN JUNE 1967

MOORING FACILITIES FOR EIGHT BIG SHIPS

tank cleaning available
in the port of Lisbon



Representative in U. S. A.
LISNAVE SHIPYARDS INC.
250 Park Avenue, New York - NY 10017
U.S.A.

Η "ΣΑΛΒΑΤΖ ΑΣΣΟΣΗΕΪΣΙΟΝ,"

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

"Η ναυτιλιακή έπιχείρησης ένδιαιφέρει καὶ έξυπηρτεῖ κόσμον πολὺν καὶ τὰ πλοῖα μεταφέρουν τὰ φορτία των εἰς τὰ πλέον ἀπομεμακρυσμένα σημεῖα τοῦ κόσμου. Οὐδεὶς έποιμένως ἀσφαλιστής θά ἡτοί ικανὸς νὰ συντηρήσῃ ἀποδοτικῶς καὶ οικονομικῶς μίαν παγκόσμιον ὄργανωσιν διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων του, εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν λίαν πιθανῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων, ούτε κοι νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν ἀποφυγὴν ζημιῶν ἢ δαπανῶν, μηδ ἀναγκαίων κατὰ τὴν προσπάθειαν διασώσεως πλοίων ἢ φορτίων. Διὰ τούτο καὶ ἀπεφασίσθη τὸ 1856, ὑπὸ ἀριθμοῦ τίνος ἀσφαλιστῶν - μελῶν τοῦ Λόουδ'ς τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν καὶ ἄλλων ἐμπορικῶν ὄργανωσεων, ἡ Ἰδρυσις τοῦ «Συνεταιρισμοῦ διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων ἔναντι ναυαγίου ἢ ζημιᾶς εἰς ιδιοκτησίαν», ὡς ἔπισημάς ἀπεκλήθη ἡ Σάλβατζ 'Ασσοσηΐσιον.

Πλοιοκτήται καὶ ἔμποροι ἀντεπροσωπεύοντο εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ 'Οργανισμοῦ κατὰ τὰ πράτα ἥτη τῆς συστάσεως του, σὺν τῷ χρόνῳ ὅμως ἢ συμμετοχῇ των ἡρχιστῶν νὰ γίνεται ὀλιγάτερον ἐνέργος. 'Η ἐπιτυχία πάντως τοῦ 'Οργανισμοῦ διεπιστώθη εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἰδρυσεώς του καὶ τὸ 1867 οὗτος ἐπισημοποιήθη διὰ Βασιλικού Διατάγματος, τὸ ὅποιον καὶ ἔθεσε τοὺς κανόνας ὑπὸ τῶν ὅποιών ἔκτοτε διέπεται. "Ἄν καὶ οἱ κανόνες αὐτοὶ τροποποιοῦνται ἀπὸ καιρού εἰς καιρόν, ὥστε νὰ προσαρμόζωνται πρὸς τὰς σημειουμένας ἔξελίξεις καὶ νὰ ἐκσυγχρονίζωνται (ἐπὶ παραδείγματι, ὁ ἀ. σύρματος ἡτοί ἄγνωστος ὅταν ἴδρυθη ὁ 'Οργανισμός καὶ ἀκόμη καὶ ἐνσύρματος τῆλεγραφία δὲν ὑπῆρχε) αἱ βασικοὶ ἀρχαὶ παραμένουν αἱ αὐταί. Καὶ βασικώτερά ὅλων εἶναι ἡ ἀρχὴ καθ' ἡνὶ ἡ Σάλβατζ 'Ασσοσηΐσιον δὲν ἀποτελεῖ κερδοσκοπικὴν ἐπιχείρησιν.

"Ἀπὸ τῆς ἰδρυσεώς του ὁ 'Οργανισμὸς ἀσκεῖ σημαντικὴν ἐπιφροὴν ἐπὶ τῶν ἀσφα-

λιστικῶν καὶ ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Ἐπὶ παραδείγματι, αὐτὸς εἰσῆγας πολλοὺς ἐκ τῶν τυποποιημένων ὄρων τῶν ἀσφαλιστηρίων, ὡς εἶναι ὁ πρώτος «ὅρος πολέμου». Εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐπίσης ὀφείλονται οἱ όροι «κόντις ὅθι τέντε» καὶ «χάλλα θαλιουέντιον». Καὶ εἰς αὐτὸν ἐπίσης κατὰ μέγα μέρος ὀφείλεται ἡ σύνταξις καὶ ἡ κοινὴ παραδοχὴ τοῦ γνωστοῦ «Λόουδ'ς Φόρμ οὗ Σάλβατζ 'Αγκρήμεντ».

Γενικῶς, δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ὁ 'Οργανισμὸς εἶναι ἀμερόληπτος. Κυρία ἀποστολὴ του εἰς τὰς πλειστας τῶν περιπτώσεων εἶναι νὰ διαπιστώῃ τὰ γεγονότα ἐπὶ τῆς φύσεως, τῶν αἰτίων καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ζημιῶν εἰς πλοῖα καὶ εἰς τὰ φορτία των καὶ νὰ προδικίνῃ εἰς συστάσεις ἐπὶ τῆς πληθύνους τῶν προβλημάτων ποὺ δύνανται ἐν προκειμένων νὰ προκύψουν. Κάθε δὲ νεωτέρα τεχνολογικὴ ἔξελίξις δημιουργεῖ καὶ νέα προβλήματα, τὰ μέσος δὲ καὶ αἱ δυνατότητες τοῦ 'Οργανισμοῦ διατίθενται πρὸς ἔξεργεις τῶν καταλλήλων λύσεων.

'Ἐπειδὴ ἡ ἀποστολὴ τοῦ 'Οργανισμοῦ προϋποθέτει, ὅπως διατίθεται συνεχῶς αὐξανόμενος ἀριθμὸς ἐπιθεωρητῶν, δυναμένων ἀμέσως νὰ σπεύσουν ὅπου ἡ ἀνάγκη το καλεῖ, ὑπάρχουν σημερον γραφεῖα αὐτοῦ εἰς Κάρδιφ, Σάουθαμπτον, Γλασκόβαθ, 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον, Πειραιά, Κόμπε, Ν. Υόρκην, Κλήβελαντ, Τορόντο, Μόντρεαλ, Βανκούμερ, Χάλιφας, Τζάκσονβιλ, Σικάγο, Πόρτλαντ 'Ορεγκον, Νέαν 'Ορλεάνην καὶ 'Αγιον Φραγκίσκον. 'Η Ἰδρυσις ὅμως νέων γραφείων ἀποτελεῖ συνεχὴ προσπάθειαν, διότι αἱ τοπικαὶ ἀνάγκες ἔκαποτε ἀπαιτοῦν καὶ ἔνα νέον γραφεῖον. 'Ἐπανδροῦνται τὰ γραφεῖα αὐτὰ ὑπὸ διπλωματούχων ναυτικῶν μηχανικῶν, μὲ μεγάλην πείραν εἰς κάθε τομέα ναυτικῶν ἐπιθεωρήσεων. Εἴς τινα δὲ τῶν γραφείων αὐτῶν ὑπάρχουν ἐπίσης καὶ ἐμπειρογνώμονες εἰς τοὺς τομεῖς τῆς ἡλεκτρολογίας, ναυαγιατιρέσεως καὶ ρυ-

μολκήσεως, δυνάμενοι νὰ σπεύσουν ἀμέσως εἰς οἰνδήποτε σημεῖον χρειάζονται αἱ ὑπηρεσίαι καὶ ἡ ἐποπτεία των. "Άλλοι ἐμπειρογνώμονες τοῦ 'Οργανισμοῦ εἶναι εἰδικοί εἰς τὴν ναυτικὴν μηχανολογίαν, μεταλλουργίαν, διάδρωσιν μετάλλων καὶ αποφυγὴν αὐτῆς, πολιτικὴν μηχανολογίαν, πυρκαϊάς, κατασκευὴν καὶ χρησιμοποίησιν πλωτῶν γεωτρυπάνων, ἀτομικὴν πρόσωσιν, ὑποδρύχιον κοπῆν μετάλλων δι' ὁξυγόνου, ηλεκτροσυγκόλλσιν, καθρισμὸν καὶ χρωματισμόν, χημικὴν ἀνάλυσιν, ἔρευναν ἐπὶ ἐμπορευμάτων, προσδιορισμὸν ὀσμῆς, ὄρυχεια καὶ δειγματοληψίαν.

Εἰδικοὶ ἐπὶ ναυαγίων καὶ ἐπιθεωρητοὶ πλοίων ἀποστέλλονται εἰς σημεῖα σοδαρῶν ἀτυχημάτων καὶ ὅπα συμβαίνῃ σοδαρῶν τι ἀτύχημα εἰς φορτίον, ὁ εἰδικὸς δι' αὐτὸν ἐπιθεωρητής σπεύδει ἐπὶ τόπου. Πάντως αὐτοὶ συμβούλευονται ἡ δοθεῖσαν τοὺς τοπικοὺς πράκτορας, τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς πλοιοκτήτας ἢ καὶ ἀναλογικάνουν τὴν ὑπεύθυνον διεύθυνσιν τῆς ὅλης ἐργασίας. Κατὰ μέσον ὄρον, κάθε ἀδυομάδα ἀποστέλλονται εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ κόσμου τρεῖς τοιούτοι εἰδικοὶ ἐπιθεωρηταὶ, καθ' ὅλον τὸ ἔτος. 'Αποκτούν δὲ οἱ ἐπιθεωρηταὶ αὐτοὶ τοιαύτην παγκόσμιον, πείραν, ὡςτε νὰ διατίθεται πάντοτε ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐν πλήρες δυναμικὸν γνώσεων ἐπὶ παντὸς εἴδους ζημιᾶς καὶ ἐπὶ τῶν συνθηκῶν καὶ εύκολιῶν ποὺ διαθέτουν οἱ λιμένες εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ κόσμου.

"Ἄν καὶ ἀρχικῶς ἡ δραστηριότης τοῦ 'Οργανισμοῦ περιωρίζετο εἰς πλοῖα καὶ φορτία, αἱ ὑπηρεσίαι του κατὰ τὰ τελευταῖα ἥτη ἐπεξετάθησαν, καλύπτουσαι ἓνα πολὺ εύρυτερον τομέα, ὡς εἶναι ἡ ἐπιθεωρητὴς σταθμῶν παραγωγῆς ρεύματος, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ὑλικοῦ εἰς τὴν ξηράν, λιμένων, προβλήτων καὶ λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, δεξαμενῶν, γεφυρῶν κ.λ.π. 'Ἐπισής διοικητικοὶ ἐγκαταστάσεις, γεωτρύπανα, διάφοροι τύποι μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ κατασκευῶν, ἀγωγοί, ὑποδρύχια καλώδια κ.λ.π. γίνονται ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τοῦ 'Οργανισμοῦ. Καὶ κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν οὗτος, συνεχῶς ἐξελισσόμενος καὶ ἐκσυγχρονιζόμενος, τίθεται πλέον εἰς τὴν διάθεσιν οὐχὶ μόνον τῶν πλοίων, ἀλλὰ πάσης σχεδὸν ἐμπορικῆς καὶ διοικητικῆς δραστηριότητος.

CHARLES R. WEBER COMPANY

BROKERS

TANKSHIPS AND PETROLEUM

630 Fifth Avenue, Rockefeller Center, NEW YORK, NEW YORK 10020

Telephone : Plaza 7-5080

Cables : "Webtank" New York

Telexes : RCA NY 2057, 3047 WU 62-760 ITT 420564

CHARLES R. WEBER

WILLIAM G. CONNELL
DOUGLAS F. BARNARD
A. W. HAENNI

GEORGE R. WAGNER
DONALD C. RYAN
ARNOLD M. SAMSON

BUNKER SALES
CABLES : "WEBUNKER" NEW YORK

ROBERT A. MAYOR

JOHN J. CASABLANCA

ΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΠΙΣΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΗΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Πρὸς ἑνημέρωσιν τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, δημοσιεύμον κατέτερο τὸ πλήρες κείμενον τῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῶν 'Ἐφοπλιστικῶν, Ναυτιλιακῶν καὶ Πρακτορειακῶν 'Ἐπιχειρήσεων.

Πρόκειται διασικῶς περὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1442/30.7.1966 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν μεταγενεστέρως ἐκδοθεισῶν ὑπ' ἀριθ. 1437/1.12.1966 καὶ 1446/16.2.1967 ἀποφάσεων αὐτῆς. Τὰ κείμενα τῶν τριῶν τούτων ἀποφάσεων ἔχουν ἐνοποιηθῆνε εἰς ἓν, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐνδιαφερομένων.

VII. ΝΑΥΤΙΑΙΑ

'Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις τῶν ἐν 'Ελλάδi: ἀνεγνωρισμένων Ναυτικῶν Γραφείων, Πρακτορείων καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ ἀκολούθως:

1) Ναυτικὰ Γραφεῖα καὶ Πρακτορεῖα

α) Διὰ δικαιίων μέχρι: δρ. 750.000 κατ' ἀνώτατον δριών κατὰ πλοίον πρὸς ἀντιμετωπίσιν δαπανῶν ἐφοδιασμοῦ ὡς καὶ διαχρόνων ἐξόδων καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων τῶν προσεγγίζοντων εἰς ἐλληνικούς λιμένας πλοίοιν ἐκτελεύτων πλάκες ἐξωτερικοῦ.

β) Διὰ δικαιίων μέχρι: 200.000 δρ. κατὰ πλοίον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐκτελεύτων πλάκες ἐξωτερικοῦ πρὸς ἀντιμετωπίσιν δαπανῶν πληρωμῆς μισθῶν ἀπολυμερῶν ναυτικούς, χορηγήσεις προσκαταβολῶν εἰς οἰκογενείας ναυτιλούμενων, καταβολῆς ἐξόδων προστοιμισίας ἀποστολῆς πληρωμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ πλατάτων ἀναγκῶν.

γ) Διὰ δικαιίων διὰ ἀγροκανθάρων πλοίων νηολογημένων ὑπὸ διέννου σημικίων ὑπὸ τούς ἀκολούθους δρους:

ποσοῦ 250 γ.λ. δρ. κατὰ ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσεων ἡ γραφεῖον διαχειρίσεως πλοίον ὑπὸ ἐλληνικῆς σημικίων καὶ μέχρι: ποσοῦ 50 γ.λ. δρ. κατὰ γραφεῖον πρακτορείσεως πλοίον ὑπὸ ἐλληνικῆς σημικίων.

II χρηματοδότησις δίνεται: νὰ ἐπαναχρηγοῦγεται μετὰ τὴν πάροδον 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐξοφλήσεως ἐκάστης ἐκαλήψεως.

2) Ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις

Διὰ δικαιίων μέχρι: ποσοῦ 50% τῶν επαγκειών ναύλων τῆς ναυλώσεως (ἔξαιρεσι: τῶν ναύλων διακινήσεως εἰς τὸ ἐξωτερικὸν) η τῶν μισθωμάτων τῆς χρονοναυλώσεως, πλοίον ὑπὸ ἐλληνικῆς σημικίων μὲν δημητρίου καὶ ἀνώτατον δριών προσεμπίαν ἐξοφλήσεως ἐπὶ τῇ προσκομίσει: τοῦ οἰκείου ναυλούσυμφωνου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτίλιας, τὸ ἀνωτέρου ποσοῦτον 10%.

β) Διὰ δικαιούσθεντος λαμπρού ποσοῦ 15% τοῦ ὑπὸ τῶν ἀντικανθῶν εἰς τὸ προγούμενον ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος ἐκ τῆς ἐμμεταλλεύσεως πλοίον ὁδοπαρίτων σημικίων νηολογημένων ἀποτελούμενον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διωρίας δὲ τυγχάνουν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ διὰ τηρούντας διὰ δικαιολογιστικοῦ εἰς συναλλάγματα λαμπρού περὶ τὴν Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος.

γ) Διὰ δικαιίων διὰ ἀγροκανθάρων πλοίων νηολογημένων ὑπὸ διέννου σημικίων διωρίας δρους:

i. Δίσιν νὰ προσκομίζεται: διδεῖται σκοπιμότητος τοῦ Ἐποργάστου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ii. Τὸ ἀγροκανθάρων πλοίον, δίσιν νὰ νηολογήσεται ὑπὸ ἐλληνικῆς σημικίων, ἐν περιπτώσει: δέ, καθ' ἥν ἡ τελεία ζητεῖται ἡ τοιούτη νηολογηρίας του δίσει τῶν διατάξεων τοῦ ἀριθμοῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53, ἡ χορηγήσεις τοῦ δικαιού τοῦ λαμβάνην κύρων ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις, αἵτινες δίσιν νὰ ἀποτελέσουν καὶ δρους τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως τῆς ἐξοφλήσεως εἰς τὸ διατάξεις τοῦ ἀριθμοῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53:

— ἡ ἐλευθέρα πωλήσις καὶ ὑποθήκευσις τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἡ διάθεσις τοῦ συναλλάγματος ἐκ πωλήσεως τοῦ πλοίου ἡ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως θὰ ἐπιτρέπηται μόνον μετὰ τὴν διαφορετική ἐξόδους τοῦ δικαιού διὰ ἐξοφλήσεως ἀναλόγου ποσοῦ συναλλάγματος.

— ἐν περιπτώσει: ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου ἡ ἀποζημίωσις θὰ καταβάλλεται εἰς συναλλάγματα καὶ δραχμάκας ἀναλόγους τοῦ δραστηριού μέρους τοῦ δικαιού.

— αἱ πάσης φύσεως φορολογικαὶ καὶ λοιποὶ διευκολύνσεις, αἱ παραχρέμεναι δυνάμεις τοῦ Ν.Δ. 2687/53, θὰ περιορίζονται κατὰ τὸν λόγον τοῦ μὴ ἐξοφληθέντος τηγάμιατος τοῦ δικαιού, ἐφ' δισού

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τοῦτο ὑπερβαίνει τὸ 1/3 τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

iii. Τὸ ποσόν τοῦ χορηγημένου δικαιού δίνεται: νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ 50% τῆς συνολικῆς δικαίωσης ἀγορᾶς τοῦ πλοίου μὲν ἀνώτατον δριών τὸ ποσόν τῶν δρχ. 10.000.000 κατά πλοίον. Η ἀξία τοῦ πλοίου δίνεται νὰ προστητική ἐπιστήμως ἐκ στοιχείων ἀρμοδίας ἀρχῆς. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὸ ἀνωτέρῳ ποσοστὸν ἀξέντεται εἰς 60%.

iv. Η προθεσμία ἐξοφλήσεως δίνεται νὰ ὑπερβῇ τὴν δεκαετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς οἰκείου δικαιούσης συμβάσεως, η δὲ ἐξόργησης τοῦ δικαιού, δίνεται νὰ καταρτίζεται δι' ίσων τοκοχρεωλυτικῶν δισεων καὶ ἀνώτατον δριών 6 μηνιάσιων. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τὸ ἀνώτατον δριών τῆς προθεσμίας ἐξοφλήσεως δριῶν εἰς 7 ἔτη.

v. Διὰ δικαιίων διὰ κατακευῆν, η μετακευήν, η ἐπικενσήν η συμπληρώσεις πλοίων ἐν 'Ελλάδi, καὶ μέχρι ποσοῦ 80% τῶν διπλανῶν τούτων, ἐπὶ τῇ προσκομίσει: τοῦ οἰκείου συμφωνητικοῦ τῆς σχετικῆς ἐλληνικῆς ἐπισκευαστικῆς διοικηγονίας η ἐλληνικοῦ ναυπηγείου προκειμένου πάρτων περὶ κατακευῆν καὶ μετακευῆν καὶ ἐπικευῆν πάρτους ἀνωτέρους ἀνα τῶν 3 ἑκατ. δρχ. κατὰ πλοίον, καὶ τῇ ἀναλόγῳ διογχερεύσεως εἰς πάσουν περίπτωσιν περὶ διποδολῆς ἐν καιρῷ τῶν οἰκείων δικαιολογητικῶν δικτυων, δεδοτος καὶ διευθύνουν διεγχυμένων ὑπὸ τῆς χρηματοδοτούσης Τραπέζης.

vi. Η ἐξόργησης διὰ γίνεται ἐντὸς 10ετίας δι' ίσων δημητριών τοκοχρεωλυτικῶν δισεων προκειμένου περὶ κατακευῆν, ἐντὸς δεκαετίας δὲ προκειμένου περὶ ἐπικευῆν η συμπληρώσεων η μετακευῆν.

vii. Χορηγήσεις τραπεζικῶν διγυνητῶν. 'Ἐπιτρέπεται εἰς τὴν Τραπέζης διποδολῶν περιπτώσεις: διάκρισης διποδολῶν, ἐκδίσεων ἐγγυητικῆς ἀποτολῆς, ἀνεν προγενεστέρας εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς, μέχρι καθ' ἀνώτατον δριών 8 15.000-0 (Αἰρῶν 'Αγγλίας δέκα πέντε χιλιάδων), κατὰ περίπτωσιν, ἐπὶ διαμερίσεις διατιστήκου ποσοῦ εἰς τὸν πάρτη τῆς Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος τηρούμενον εἰδικούς πλοίου συναλλάγματος τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως κατ' ἐντολὴν καὶ διὰ λαμπρού τοῦ πολίκας ἐκδίσεται: η ἐγγυητική ἐπιστολή.

Tάς οὕτω ἐκδιδομένας ἐγγυητικὰς ἐπιστολὰς ὑπογράζενται: αἱ Τράπεζαι διποδολῶν διατίθενται: αἱ Τράπεζαι διποδολῶν εἰς τὴν Νομισματικήν 'Ἐπιτροπήν.

viii. Διάταξις ταξιδεύσεων

'Ἐπιτρέπεται η χρηματοδότησις τῶν πλοιοτηγῶν διαφέρων τόπων διεγνητικῶν πλοίων (ῶς πλωτῶν γερανῶν, δυνικόδρων, ρυμουλκῶν, φορτηγίδων κ.λ.π.) ἐκμεταδόνων ταῦτα εἰς τεχνικῆς ἑταίρων πρὸς ἐκτέλεσιν λιμενικῶν η ἀλληγενής φύσεως ἔργων ἐν τῇ θαλάσσῃ.

Η χρηματοδότησις θὰ λαμβάνῃ κύρων ὑπὸ μορφὴν προεξοφλήσεως τῶν εἰς τὴν Τραπέζας Νομισματικῶν συν) καὶ διποδολῶν τῶν δρηγῶν τοῦ ιδιοτέρων τεχνικῶν ἑταίρων, συνοδευμένων ὑπὸ τῶν οἰκείων ναυλοσυμφώνων καὶ καλύπτουσσαν κατ' ἀνώτατον δριών τὰ μετόχιατα 3 μηδων.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPELS

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
With Branch Offices at Baghdad & Fao

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.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΙΝ

"ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ,, ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΥΤΩΝ

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΑΠΟΨΙΣ ΕΦΙΚΤΗ

Σκέψεις και συζητήσεις πολλαί μεταξύ των άρμοδιών παραγόντων του Ο.Λ.Π. περί πλοίων «κοντέινερς» και δημιουργίας άναλόγων έγκαταστάσεων πρός έξυπητρίσιν των πλοίων τουών είς τὸν λιμένα Πειραιώς. Συναφώς άρμοδιοι ναυτιλιακοί παράγοντες ύποστηριζουν διά τὸν πειραικὸν λιμένα αἱ μεταφοραὶ διὰ πλοίων «κοντέινερς» εἰναι διχι μόνον τὸ γεννήσιον, ἀσύνθυτοι, ἀλλὰ καὶ ἐν τῇ πράξει ἀνεφάρμοστοι. 'Ο βασικῶτερος λόγος ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός διτὶ ἐν πλοίον τοῦ τύπου τούτου δὲν ἄρκει μόνον νὰ μεταφέρῃ ἐμπορεύματα ἐντὸς δοχείων καὶ νὰ τὰ ἔκφορτωσῃ ταχέως, ἀλλὰ καὶ πάλιν νὰ ἀποτελεύσῃ μὲ πλήρη τὰ ἐμπορευματοκιβώτια.

Ταξίδιον πλοίου μὲ «κοντέινερς» ὑπὸ ἔρμα διὰ ἐσῆμαινεν ἀπώλειαν δῶν τῶν οἰκονομιῶν, αἱ ὅποιαι προκύπτουν ἀπὸ τὸ μεταφορικὸν τοῦτο μέσον. Καὶ φορτίσ κατάληται νὰ μεταφέρθων ἐντεῦθεν διὰ τῶν κοντέινερς δὲν προσφέρονται ἐντὸς αἱ περιστροφής, ἀλλὰ πλεῖστα πλοία προσφέρονται ἐντὸς αἱ περιστροφής, εἰναι περισσότερον ἀποδοτικὸν δῶν περισσότερον χρησιμοποιεῖται φορτανόμενον διὰ τὴν μετάβασιν καὶ ἐπιστροφήν. "Ἐν «κοντέινερ» τὸ δῆμον διὰ χρησιμοποιηθῆ ἔξι φοράς ἐβδομαδιάσιας ἐπὶ μικρᾶς ἀποτάσσεως εἰναι περισσότερον ἀποδοτικὸν ἔτερου «κοντέινερ» χρησιμοποιουμένου ἔξι φοράς ἑτησίως διὰ πολὺ μακρυνὸν ταξίδιον. Κατὰ σχετικάς μελέτας ἡ ἀπόστασις - δριον, ἡ ὅποια δὲν πρέπει νὰ υπερβληθῇ ὑπολογίζεται εἰς 3.000 μίλια μὲ δύο λιμένας ἔξυπητρήσεως κατὰ τὴν διαδρομὴν καὶ δυνατότητα ἐπιστροφῆς πλήρων τῶν «κοντέινερς».

ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

'Αλλὰ καὶ εἰς τὸν χώρον τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου δὲν εἰναι, κατὰ σχετικάς στατιστικάς, αἱ τοιούτου εἴδους μεταφοραὶ ἐπαρκεῖσ, διστάσιας ἡ ἀποδοτικῶς νὰ ἔξυπητρηθῶν διὰ τῶν εἰδικῶν πλοίων «κοντέινερ», ἔστω καὶ

ἄν ληφθῇ ὡς μονάς μεταφορᾶς διὰ μικρότερος τύπους ἐμπορευματοκιβώτιου τῶν πέντε τόνων. Τὰ «κοντέινερς» ἔξυπητεοῦν κυρίως, χώρας ἔσαγωγικάς διομχανοποιημένων προϊόντων. Μετὰ πάροδον ἀρκετῶν ἑταν διὰ ἔχουν θεοβαίως ἐπέλθει αἱ σχετικαὶ διαφοροποιήσεις εἰς τὰς μεταφορᾶς καὶ ἵσως τὰ πλοία αὐτὰ νὰ εἰναι ἀποδοτικὰ καὶ διὰ τὸν πειρατικὸν λιμένα. 'Ἐπι τοῦ παρόντος δημοσίου πρόδηλουν εἰναι κατὰ πόσον διὰ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς δύνανται εἶναι ἔξυπητρηστὴ τὰ πλοῖα ἔκεινα, τὰ ὅποια, μολονότι δὲν εἰναι ειδικά πλοία «κοντέινερ», δύνανται ἐν τούτοις νὰ μεταφέρουν, ἐκτὸς τοῦ συνήθους φορτίου των, καὶ ἐμπορευματοκιβώτια.

Πράγματι, πλεῖστα ὅσα φορτηγά, Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας μὴ διαθέτοντα τὴν διαρροήματιν κυτῶν διὰ νὰ δεχθούν τὰ κοντέινερς, δύνανται, μὲ μικράν σχετικώς διαπάνην, νὰ ἐπιτύχουν τοῦτο, παραπλήλως δέ, νὰ αὐτοματοποιηθῶν εἰς δι.τι ἀφορᾶ τὴν ταχείαν κάλυψιν καὶ ἀποκάλυψιν τῶν κυτῶν, ἔργασία διὰ τὴν ὅποιαν δαπανῶν τάρα πολύτιμων χρόνων καὶ ἐπιβαρύνονται συνάμα μὲ ἀμοιδίας τῶν ἔργατον κ.λ.π. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου διχι μόνον διὰ δημόνατον οἱ πλοιοκτῆται νὰ προσαρμόσουν ἐν μέρει τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰς σημειρινὰς τεχνολογικάς ἔξελίξεις τῆς ναυτιλίας καὶ νὰ παρατείνουν τὸν διόν αὐτῶν, ἀλλὰ παραπλήλως νὰ τὰ καταστήσουν περισσότερον συναγωνιστικά.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Συναφώς πληροφορούμεθα, διτὶ "Ἐλλην ἔφολιστης προτίθεται νὰ αὐτοματοποιήσῃ τὰ κύτη τῶν ἔκτελούντων ὑπερποντίους πλόας φορτηγῶν σκαφῶν του, ἥλικιας κάτω τῶν 20 ἑταν, κατόπιν τῆς διὰ πειράματος διαπιστώσεως, διτὶ ἐν τοιούτον πλοίον ἐν συγκρίσει πρὸς ἔτερον δημονού σκάφος, τὸ δῆμον δὲν διστάσιας αὐτοματοποιημένα κύτη, ἐπραγματοποίησεν ἐπότις ἐνὸς ἔτους περισσότερα κέρδη εἰς δεκάδας χιλιάδας δολ-

λαρίων ὑπολογίζόμενα. Τὸ κέρδος προέκυψεν ἐν τῆς διαφορᾶς τοῦ χρόνου εἰς τὸν διον χειρισμὸν τοῦ φορτίου.

Υπῆρχον ἐπίσης πληροφορίαι διτὶ διπλοὶ οκτήτης ἐνὸς νέου σκάφους τῆς μεσογειακῆς φορτηγούς ναυτιλίας εὐρίσκεται εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν τοποθέτησιν τοιούτου συστήματος διαρρυθμίσεως κυτῶν, ὑπάρχει δὲ προοπτική παρόμιοι σύστημα νὰ τοποθετηθῇ εἰς 15 συνοικιών σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

ΩΦΕΛΕΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ

Ἡ τοιαύτη δημος διαρρύθμισις τῶν κυτῶν πρὸς ταχύτερον χειρισμὸν φορτίου καὶ ὑποδοχὴν μικρῶν ἐμπορευματοκιβώτιων, θὰ εἰχεν εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὃν οὕτω ἔξωπλισμένα πλοῖα ἔξυπητρέουν, τὰς πρὸς αὐτὸν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων. Κατ' ἔγκυρους στατιστικός, φορτηγὸν σκάφος διασθέτον πέντε κύτη καὶ πλαισίον σύστημα διαρρυθμίσεως καὶ καλύψεως τούτων, δαπανᾷ τοῦλαχιστοῦ 90 λεπτὰ τῆς ὥρας διὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν. 'Ο χρόνος οὗτος προσαυξάνεται, ἔτον ὑπολογισθῆ, διτὶ κατὰ μέσον δρον εἰς τὴν Ἑλλάδα πίπτει δροχὴ ἐπὶ 40 ημέρας, ὅποτε τὸ σκάφος πρέπει νὰ ἀνοίξῃ καὶ νὰ κλείσῃ τὰ κύτη του τοῦλαχιστον δύο φοράς κατὰ τὴν ίδιαν ἡμέραν, εφ' ὅσον εὐρίσκεται ἐν δρῷ μεταφοράτων.

Ἐάν δὲ πολύτιμος αὐτὸς χρόνος ἔξοικον νομεῖτο διὰ τῆς αὐτοματοποιήσεως τῶν κυτῶν, διὰ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς διὰ ηδύνατο νὰ δεχθῇ περισσότερα σκάφη, χωρὶς μαλιστα νὰ γίνουν ἐπενδύσεις διὰ λιμενικὰ ἔργα.

Οἱ υποστηρίζοντες τὰ ἀνωτέρω προχωρῶν καὶ εἰς μίαν τολμηρὰ πρότασιν διαπολόλως πάντως πραγματοποιήσιμον ὑπὸ τὰς παρούσας συνήθης. Θεωροῦν δηλαδή, διτὶ δηξύταν πρόδηλημα τοῦ λιμένος Πειραιῶς, διὰ ηδύνατο σηματικῶς νὰ ἀτονήσῃ διὰ τῆς χρηματοδοτήσεως ὑπ' αὐτοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα πλοιοκτητῶν σκαφῶν τακτικῶν γραμμῶν, δαπανᾷ δὲν ἔχουν διαρρύθμισμένα κατασταλήλως τὰ κύτη των. Κατὰ τοὺς ίδιους παράγοντας τὰ διατεθῆσμένα κεφαλαῖα διὰ τὴν δημιουργίαν λιμένος διὰ «κοντέινερς» εἰς τὸ Πέραμα ἢ ἀλλαχοῦ ἐλάχιστα διὰ ἀπέδιδον καὶ δὲν διὰ ἐπέλυτον τὸ λιμενικὸν πρόδηλημα, διότι, ἀποκλειομένης ὡς ἀσυμφόρου ἐπὶ τοῦ παρόντος τῆς κατιερώσεως εἰδικῶν πλοίων «κοντέινερ», ὡς ἀνωτέρω ἔξετέθη, τὰ φέροντα ἐμπορευματοκιβώτια δὲν καταστάσιας καὶ σύνθησης φορτίου σκάφη, ἀλλού διὰ ἔπειτε νὰ ἔκφορτώσουν τὰ δοχεῖα καὶ ἀλλού τὸ φορτίον των, διότε διὰ ἔδημουργεῖτο δηξύταν πρόδηλημα μεθορμίσεως

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΣΗΣ

ΦΥΣΕΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ADEN EINAI H

"Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

ADEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152
Cable Address : "HELLENIC" ADEN

Telephone : 23137

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

τῶν πλοίων εἰς διαφόρους θέσεις φορτοκέφορτώσεως μὲ σημαντικάς καθυστερήσεις.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΙΚΟΝ

Τὰ κυριωτέρα τῶν αίτημάτων τῶν ἑργατῶν τοῦ λιμένος ἔγενοντο ἀποδεκτά. Ἐδόθη λύσις ίκανοποιούσα τούτους.

Οὕτω ηγέηται τὸ δασικὸν τῶν ἡμερομίσθιων κατὰ 20%, αἱ δῶρα ἐργασίας τῶν ἀπὸ ὅκτὼ ἡμερησίων καθωρίσθησαν εἰς ἔξι συνεχεῖς, καὶ καθιερώθη ἐπίδομα τριετίας ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν, δυνάμενον νὰ φθάσῃ καὶ μέχρις 25% ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν.

Διὸ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ὥρων ἐργασίας κατὰ δύο δῶρα μειούνται ή καὶ σήμερον χαμηλῇ ἐν πολλοῖς ἀπόδοσίς τῶν κατὰ 25% καὶ ἐπειδὴ κατὰ τὸ πλείστον οὗτοι ἐργάζονται ἐπὶ ἀποδόσει (ἐργολαβικῶς) ή διδούμενη αὔξησις, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐπιδόματος τριετίων, ηγέηται κατὰ 50%!

Εἶναι ἀναντίρρητον ὅτι αἱ δοθεῖσαι παραχωρήσεις δελτιώνου σημαντικῶς τὸ διοικητικὸν ἐπίπεδον τῶν λιμενεργατῶν, δημιουργοῦν ὅμως ἐκ παραλήπου καὶ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ δικαιόματα καὶ εἰς τοὺς ἐργάτας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀναπροσαρμόσουν τὸν πεπαλαιωμένον Κανονισμὸν Ἐργασίας, συγχρονίζοντες τούτον, συμφώνως πρὸς τὰς σημερινάς ἔξελίξεις καὶ ὅσον ἀφορᾷ τὴν συσκευασίαν τῶν μεταφερομένων φορτίων καὶ τὰ μηχανικὰ μέσα του λιμένος.

Τὰ κύρια σημεία ἐπὶ τῶν ὁποίων οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. ὄφελίουν νὰ ἐνδιατρίψουν δῆλως ιδιαιτέρως είναι:

1) Αἱ συνθέσεις τῶν ὁμοχειρῶν νὰ προσαρμοσθῶν ἀναλόγως τῶν φορτίων, τῆς συσκευασίας τούτων καὶ τῆς χρησιμοποιήσεως μηχανικῶν μέσων.

2) Καθορισμὸς νέων ἀπόδοσεων ὡς ἀνωτέρω.

3) "Ισημερινής τῶν ἐργατῶν διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἐκ περιτροπῆς εἰς τὰς

ἔλαφρὰς ἐργασίας τῶν μεγαλυτέρας ἡλικίας, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὰς ἀποσκευάς, πλωτὰ μέσα, καὶ τὸ κομιστικὸν. Νὰ ἔκειψῃ ὀλοσχερώς ή ἀπόσπασις ἐργατῶν εἰς θέσεις ξένας πρὸς τὴν κυρίως ἀποστολήν των.

4) Ἐμπέδωσις τῆς πειθαρχίας, παραδήλως πρὸς τὴν φροντίδα διὰ τὴν ἔξετασιν τῶν τυχῶν δικαίων παραπόνων.

5) Ἡ καθιέρωσις τοῦ ἔξαώρου ἐπιβάλλει ἔξασφάλισιν χορηγήσεως εἰς τὰ ἐργαζόμενα πλοῖα ισαρίθμων ὁμοχειρῶν καὶ κατὰ τὸ ἀπογευματινὸν προσκλητήριον τῶν λιμενεργατῶν (τσουρμάρισμα).

6) Εἰς τὰ ἔχοντα ἀνάγκην ἀποπερατώσεως τῆς ἐργασίας τῶν (σπατασμένο) καὶ ἐπιθυμουμέντα ταῦτη πλοῖα νὰ χορηγήσται καὶ νυκτερινὴ πόστα, πέραν τῆς δεκάτης νυκτερινῆς δώρας, τῶν ἐργατῶν ἀμειδομένων ἐπὶ πλέον κατὰ 100%. Τὰ τιμοδόγια τῶν φορτοεκφορτωνόμενών φορτίων εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ἐπιβαρύνωνται ἐπίσης κατὰ 100%.

7) Προκειμένου περὶ πλοίων ψυγείων, ἐπειδὴ ἡ ἐργασία τούτων ἄρχεται τὴν 5ην ἀπογευματινήν, δέον νὰ γίνεται εἰδικὸν προσκλητήριον (τσουρμάρισμα) εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην τὴν 4.30 ἀπογευματινήν.

Τὰ καθιέρωμένα ἀπό τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ο.Λ.Π. ὑποχρεωτικά ἀσφαλιστικά ἡμερομίσθια (25 μηνιαίων) ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ἐσχάτως ληφθέντα ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν μέτρα, είναι ἀναντίρρητον ὅτι δελτιώνουν τὴν θέσιν των αἰσθητῶν καὶ προνομιακῶν ἔναντι τῶν συναδέλφων των ὅλων κατηγοριῶν, τόσον οἰκονομικῶς, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

Τὸ πλοίον, τὸ ἐμπόρευμα, καὶ γενικώτερον τὸ εύρυ καταναλωτικὸν κοινόν, ποὺ ἀναλαμβάνουν τὸν φόρτον τῶν ἐντεῦθεν δημιουργούμενών ἐπιβαρύνσεων, δικαιώσις ἀναμένουν ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τοὺς ἐργάτας την ἀνά-

λογον ἐκτίμησιν καὶ ἀντοπόδδοσιν.

Τούτο, ἄλλως τε, θὰ ἀποδημήσῃ ὅφελος τοῦ λιμένος καὶ πρὸ παντὸς οὐτῶν τῶν ιδίων τῶν εἰς αὐτὸν ἀπασχολούμενών.

ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΕΤΡΑ

Μετά τὴν ρύθμισιν τοῦ λιμενεργατικοῦ, περὶ οὐ τὸ προγράμμαν σημέιωμά μας, δέον νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ διοικητικὴ διάρθρωσις τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τῆς συντάξεως ἑσωτερικοῦ κανονισμοῦ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ λιμένος, μὲ γνώμονα τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγικότητος τῶν ὑπηρεσιῶν του. Τὰ οἰκονομικὰ τοῦ λιμένος, ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἔχομεν τονίσει, δέν εἶναι ίκανοποιητικά. Ἐπιβαλλεται ἡ χρησιμοποίησις εἰς τὰς ἐπικαίρους θέσεις ὑπαλλήλων, διακρινομένων διὰ τὴν ἐργατικότητα, τὸ ηθος καὶ τὴν κατάρτισίν των. Αἱ ὄργανικαι θέσεις δέον νὰ πειριθούμενον χωρίς, βεβαίως, νὰ ἀπολυθοῦν οἱ ηδη ὑπηρετοῦντες, ἀλλὰ νὰ κλείσουν τούλαχιστον ἐρημικῶς αἱ θύραι εἰς τοὺς διαφόρους θεσιθήρας.

Ἐπειγίει ἐξ ἄλλου ἡ συμπλήρωσις τῶν μηχανικῶν μεταφορικῶν καὶ φορτοεκφορτωτικῶν μέσων (κλάμπες, γερανοί, ἐλκήθρων, ρυμουλκουμένων ὄχημάτων κ.λ.π.) δεδομένου μάλιστα ὅτι ἔχον γίνει δημοπρατήσεις διὰ πολλὰ ἐκ τούτων.

Ἐν συνεχείᾳ δέον νὰ ἀξιοποιηθῶσιν οἱ ἀπολλοτριώθεντες χώροι διαμορφούμενοι ὡς στε νὰ είναι εἰς τὴν θέσιν ὑποδοχῆς τῶν διακινούμενών ἐμπορευμάτων.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ διοίκησις τοῦ λιμένος ἀς προγραμματίσθη καὶ τὸν λιμένα τοῦ μέλλοντος, βοήθουμένη ἀπὸ τοὺς εἰδικούς, μετακαλουμένων καὶ ἔνων ἀνεγνωρισμένου κύρους, διστε τὸ μέλλον νὰ καταρτισθῇ σχέδιον νὰ ἀποτελῇ τὸν τεχνικὸν Καταστατικὸν Χάρτην τῆς ἔξελίξεως τοῦ λιμένος.

**marine
propulsion**

**DIESEL
ENGINES**

**for the
merchant fleets
of the
entire world**

BURMEISTER & WAIN
COPENHAGEN



up to 43,200 BHP
maximum continuous output
on a single shaft

General Representatives
for GREECE:
GÖSTA ENBOM
Akti G. Kondili 28a.
Piraeus

DENMARK

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

OXI ΟΜΩΣ ΚΑΙ ΤΩΡΑ

Ό κ. Παυλίδης, θντιπρόσωπος της Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδιάς στήν Πύλο, με ύθυμιζε μια παλαιά ιστορία, σύντομη άλλα άλλομόντη. Καταγγέλλει ό κ. Παυλίδης στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»:

«Πρό ήμερών, εις τὸ δ/π «ΣΑΣ» κατεστρήσαν περίπου τρίακον κιλά σάπτιου κρέατος, παρ' ὅλον ὅτι ὁ Πλοίαρχος καὶ ὁ Αρ. Μηχανικός ἐδεβαίωνταν ὅτι καὶ ἔκεινοι οἱ ίδιοι ἔτρωγαν ἀπὸ τὸ ἴδιο. Οὕτω, οἱ περισσότεροι τοῦ πληρώματος ἔγκατελεψιν τὸ πλοῖον μετὰ τετράμηνον ὑπηρεσίαν».

Δέν πήρα φόρα νά καταρασθώ ὑπευθύνους γιὰ τὸ περιστατικό, οὔτε προσέρχομαι νά ἔνισχύσω τὴν καταγγελία μὲ πρόσθετα δικά μου ἐπιχειρήματα. Υπάρχουν ἄλλοι ἐπετελμένοι καὶ ἄλλοι ἀφρύδιοι γι' αὐτά. Τὸ σημεῖο, γιὰ τὸ ὅποιο κατέθελα νὰ πῶ, εἶναι ἄλλο. Τὸ ὅτι δῆλο, μὲ τὸν ἰσχυρισμὸν τοὺς αὐτὸὺς οἱ δύο ἡγήτορες τοῦ καραδιοῦ, λέγοντες πῶς ἀπὸ τὸ ἴδιο αὐτὸ τὸ κρέας ἔτρέφοντα καὶ οἱ ίδιοι, παρουσιάζουν ἕνα ἐπιχειρήμα, μὲ τὴν ἀξίωση νὰ θεωρηθῇ «ΚΑΤΑΠΕΛΤΗΣ» ποὺ καμμιά ἀμφιδολία δὲν ἀρίνει ὅτι τὰ καταγεγέλιόμενα ἀπότελον μῆδο, τούλαχιστον!...

— Ἀφοῦ ἀπὸ τὸ ἴδιο τρώγω καὶ ἔγω κ. Λιμενάρχα!... Τι ἄλλο θέλετε νά σᾶς πῶ γιὰ νὰ πειτήτε;

Είπα, ὁ κ. Παυλίδης, μὲ τὸ δημοσίευμά του μὲν ὑπενθυμίζει μιὰ παρόμοια ιστορία, 'Ιστορία πολὺ παλιά, προπολεμική. Καὶ τὴν παρουσίαζω:

Ἐτούχε νά κατεβαίνουμε πρὸς τὴν Ἀργεντίνα, συντροφιά, τρία - τέσσερα καράδια 'Ελληνικά. 'Οπως δὲ εἶναι γνωστό, κείνη τὴν ἐποχὴ οἱ περισσότεροι ναυτικοὶ κάπως γνωριζόμαστε μεταξὺ μας, ἡ καὶ ὅν δὲν γνωριζόμαστε δλοκληρωτικά, τὸ ὄνοματά μας κυκλοφορούσαν σὲ πλάρες καὶ σὲ μουράγια. Ιδίως τῶν ἀξιωματικῶν. Τῶν Πλοίαρχων, τῶν Μηχανικῶν, τῶν Ἀσφαρματιστῶν.

Ο καμπαρώτας τοῦ καραδιοῦ μας, ποὺ εἶχε ὑπηρετήσει πολὺ διάστημα σ' ἓνα ἀπὸ τὰ παραπλέοντα καράδια, μάς διηγώτων περιστατικά ἀπὸ ἔκει, κουτσομπολεύοντας, κάπως ἔστεπτωτα, τὸν τέως Πλοίαρχο του, γιὰ τὴ λαιμαργία του:

— Φοβερὸ περούνι! 'Έκπληκτικό κουτά-

λι, μάς ἔλεγε. Τρομερές φαγάνες στὰ χέρια του αὐτὰ τὰ ἐργαλεῖα. Φαγάς ἀσυναγώνιστος!... Λέγοντας δὲ φαγάς, δὲν ἔννοω καὶ «καλοφαγάς». Ποσότη!

«Μπορούσες — συνέχιζε ὁ καμπαρώτας — νά τον παρουσιάσης μιὰ σκάφη γεμάτη πίτουρα, ἀνάκαπτεμένα μὲ παχύ, νωπό, αἷμα γελαδινό. Σάν τον προσέφερες κουτάλι ἡταν ίκανός νά τὸ καταδροχίσῃ στὸ δευτερόλεπτο!...»

Υπερβολές, δέδασι. Θέμα δημως εύπρόσδετο τοῖς συζητήσεις τῶν καραδιών, ὅπου δῆλοι τὸ ἀποδέχονται σὰν αὐθεντικά γιὰ νὰ γελοῦν. Σ' ὅλων τὸ αὐτία βρίσκουν πίστη καὶ ἀποδοχὴ ἀβασάνιστη.

Πέρασαν δυὸς - τρία χρόνια ἀπὸ τότε, δταν δρέμηκα σὲ Προξενεῖο μεγάλου λιμανιοῦ, μὲ σκοπὸν ν' ἀπολύθω ἀπὸ τὸ καράδι μου καὶ νὰ κανονίσω τὰ χαρτιά μου γιὰ τὴν ἐπιστροφὴ στὴν Ἐλλάδα. Ἀναμένοντας ἐκεῖ τὶς διατυπώσεις, εἰδα νὰ καταφθάνει στὸ Προξενεῖο δλόκληρο «κούμβοι» ναυτικῶν μας, μὲ τὸν Πλοίαρχο τους μαζί. Ἀπὸ τὶς διάφορες πρώτες συζητήσεις εἰδα δὲν ἔπρόκειτο γιὰ τὸν Πλοίαρχο που ἄλλοτε μάς μιλοῦσε δικαράτως μας.

Διαμαρτυρίες, σαματάς, ἀντεγκλήσεις, μεγάλο κακό ξέσπασε σὰν ὁ Πρόξενος ζήτησε νά μάθῃ τὸ σκοπὸν τῆς ἐπισκέψεως. Δείγματα τροφίμων ἀπλώθηκαν πάνω στὸ Προξενεῖο γραφεῖο. Άλλασθατα τεκμήρια τοῦ... ἐγκλήματος. Μαυροποάσινος βακαλάρος, κίτωνοι ἀσθετεοδεῖς δῆλοι τυριού φέτας, ἔκδηλα ἀναμμένο κεφαλοτύρι, μακαρόνια φιλοξενοῦντα ἐνόικους ἀνεπάτωτους καὶ ψειριασμένα κομμάτια γαλέτας.

— Καλὰ δος ταξιδεύαμε, κ. Πρόξενε, πετάγεται ἔνας, δὲ ζωηρότερος δῆλων. Καλὰ δος ταξιδεύαμε. Παραδεχόμαστε πῶς στὰ καράδια δὲν εἶναι δυνατὸ νὰ συντρούνται τὰ τρόφιμα, καταλαβαίνουμε πῶς εἴμαστε καταδικασμένοι νὰ τρεφώμαστε διτοὺς τρεφόμαστε. Αλλὰ καὶ στὸ Πόρτο; Πέντε μέρες τῶα συνεχίζεται τὸ δικό μας τὸ δράμα. Τοῦμε ἀκόμα τὸ κρέας τοῦ πελάγου, τὴ γαλέττα ποὺ δλέπετε καὶ δῆλα τοῦτα τὰ ἔκθεματα, ποὺ καὶ σὲ σκόλο ἄν τὰ προσέφερετε θὰ γυρίσῃ νὰ σᾶς δαγκάσῃ. Περιμέναμε, πῶς καὶ πῶς, νὰ μποῦμε σὲ λιμάνι νὰ γεν-

θοῦμε κ' ἐμεῖς λίγο ψάρι τῆς προκοπῆς, κάπιο αὐγὸ φρέσκο, λίγο ψωμάκι ἀνθρωπινό. Δέν λέμε γιὰ ἔνα ποτηράκι κρασί ἡ λίγη μπύρα. Αύτά, δῆδα τῷ Θεῷ τὰ πληρώματα μένω μόνοι μας. 'Αλλὰ την τροφή μας; Τὰ ἐδέσματά μας, κ. Πρόξενε, τὰ ἔχετε αὐτούσια μπροστά σας. Δέν ἔχουμε νά συμπληρώσουμε ἄλλο τίποτα. 'Η κρίση μας μᾶς εἶναι ἐκ τῶν προτέρων σεβαστή.

Ο Πρόξενος, ἀπηρχόλησε λίγο τὴ ματιά του στὰ ἔκθεματα τοῦ γραφείου του. "Υστερα, γύρισε κ' ἔκπτωτες ἐρωτηματικά, δὲλλα ἀμύλητα τὸν Πλοίαρχο, ἔκδηλα λέγοντας μὲ τὸ δλέμα του: Είναι τάχα ἀλήθεια ὅλα αὐτά; Τι ἔχετε νά μᾶς πῆπε ἐπὶ τοῦ προκειμένου;

Ο κ. Πλοίαρχος κατάλαβε. Πήρε μιὰ - δυὸς βαθείες ἀναπτυόσι καὶ ἀφίσε νά περάσῃ λίγο διάστημα, συναρμολογώντας, τάχα, τὸ ὅπλωστάσιο τῆς ἀντεπιθέσεώς του.

— Είνα, μόνο, θὰ σᾶς πῶ, κ. Πρόξενε, εἶπε καὶ είμαστε ἀπόλυτα δέδασις πῶς ὕστερα ἀπὸ αὐτὸν θὰ παρατηθεῖτε κάθε ἀλῆς δικαιολογίας η ἀλῆς ἀποδείξεως.

Ἐσταμάτησε πάλι καὶ γύρισε τὸ δλέμα του σ' ἔμας τοὺς παρισταμένους «εὐδέτερους» σὰν νὰ μᾶς καλοῦσε σὲ προσοχή, γιὰ νὰ μὴν χάσουμε τίποτε ἀπὸ τὴ μεγάλη τὴν κουβέντα ποὺ θὰ ἐπακαλουθοῦσε.

— Κύριε Πρόξενε, σᾶς δεδακιὰ μὲ τὸ λόγο τῆς τιμῆς μου ὅτι μὲ τὰ ίδια αὐτὰ τὰ τρόφιμα, ποὺ καταδικάζουν αὐτοὶ οἱ ἀριστοκράτες, γιὰ νὰ ἀκατάλληλα καὶ σχρηστα, τρέφομαι καὶ ἔ γ' ὡ!...

— Υστερα γυρώντας πρὸς ἔμας, τὸ δλέμα του σὲ ἀκρωτήριο, ἐπανέλαβε μὲ μάτια ὀρθάνωντα σὲ ἔξαρση καὶ μὲ τὰ χέρια πρὸς τὸ στήθος, γιὰ νὰ ὑπογραμμίσουν τὰ λεγόμενά του:

— Μάλιστα, Κύριοι. 'Απὸ αὐτὰ τὰ ίδια, ποὺ η 'Εταιρεία μας μὲ δαρεὶς θυσίες προμηθεύεται, παρ' ὅλες τὶς οἰκουμικές συνδῆσεις, τὶς ὅποιες δῆλοι μας τὶς γνωρίζουμε, ἀπὸ αὐτὲς τὶς ίδιες τροφές τρώγω καὶ ἔ γ' ὡ!...

Κείνη τὴν ὥρα θυμήθηκα τὸν ξετίπωτο τὸν καμπαρώτα μας καὶ τὴ σκάφη μὲ τὸ γελαδινὸ τὸ αἷμα. Θυμήθηκα τὶς ἀπίστευτες, τότε, ὑπερδόλες του καὶ πολὺ τὸν δικαίωσα. Νομίζω πῶς αὐθρούμητα, κάπως, μονολόγησα κάποια λέξη κ' ἐπροκάλεσα περιέργεια τῶν κοντινῶν μου.

— Γιὰ ποιὰ πίτουρα μιλᾶς; Μοῦ εἶπε διπλησιέτερος. Παραμιλᾶς;

— Ετσι φαίνεται. Παραμιλῶ, τοῦ κάνω. Και γιὰ νὰ μὴν μὲ πάρουν τὰ γέλια δηγῆκα ἔξω ἀπὸ τὸ Προξενεῖο.

Η ιστορία μου εἶναι, ξαναλέω πολὺ παλιά. 'Ομοιογά δημως δὲν πίστευα πῶς τέτοια περιστατικά συνεχίζονται στὰ καράδια τοῦ χίλια ἑνεκάσια ἔξηντα ἐπτά. 'Ο κ. Παυλίδης τὰ καταγγέλλει καὶ τώρα. Φοβούμαι δὲν ἔχουμε δικη νὰ μὴν τὸν πιστέψουμε οὔτε αὐτὸν οὔτε κείνους που τὰ εἶπαν. 'Ετσι κάποτε θεωρήσαμε γιὰ τὸ ἐπερβολές καὶ καλαπούρια τὰ λεγόμενα τὸν καμπαρώτα μας. 'Η παράσταση στὸ Προξενεῖο, ποὺ ζήσαμε, πρῶτο χέρι, ἀπέδειξε τὴν ἀλήθεια καὶ τοῦ ὀλόγου τὸ ἀσφαλέστερον.

E. PHOCAS (PTY.) LTD.

SHIPS' CHANDLERS, MERCHANTS

AND IMPORTERS

DURBAN

DIRECTOR: E. PHOCAS

P.O.Box 3 6 8 9

TEL. 6 1 9 7 2
85 - 8547 AFTER HOURS

CABLES & TELEGRAMS: "EPCHAND"

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ 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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ Τηλέφ. 44 - 39 - 47

2 Hamburg, 1, Steinortweg 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 : Kyklaedes c/o Sartori, Telex 02 92832



THE NAME THE WORLD TRUSTS FOR MARINE PROTECTION!

CAMREX N.O.P.

Specified all over the world by people who know about ships because their experience has proved it to be the best range of preservatives obtainable. Camrex N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams, and steel decks under wood. It is accepted by Lloyds Register of Shipbuilding as an approved System of Corrosion Control.

CAMKOTE 'A'

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

CONTRACTING SERVICE

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

D.T. KOTE

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

SHOT-O-KOTE

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



CAMREX PAINTS LIMITED (MARINE DIVISION) SUNDERLAND, ENGLAND

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

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΟΝΚΤΑΔ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΟΜΕΝΑΣ ΧΩΡΑΣ

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.— ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΕΚ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΩΝ.— ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΣΧΕΔΙΟΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΞΕΤΑΣΤΕΟΝ ΥΠΟ ΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΕΝΟΣ ΕΚΑΣΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ.— ΠΟΛΛΑΠΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ "ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ.", ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΠΟΤΕ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἔξητάσθη τὸ πρῶτον μέρος τῆς ἐκθέσεως τῆς Γραμματείας τῆς «Οὖνταντ», τὸ ἀναφέρομενον εἰς τοὺς παράγοντας μειώσεως τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν, ἢτοι τὴν βελτίωσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν διάρροσιν τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν. Ἐπίσης ἀνελύθησαν λεπτομέρως οἱ παράγοντες αὐδομείσιες τοῦ κόστους καὶ ἀντεύθεν ἐπιπτώσεις.

Εἰς τὸ δημοσιεύμενον κατωτέρῳ ἔξι ίσου ἐνδιαφέρον δύετερον μέρος τῆς ἐκθέσεως ἔξετάζεται τὸ θέμα τῶν ἐπιβαλλομένων ἐπενδύσεων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἡ κατὰ περίπτωσιν ἀποδοτικότης. Θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἐπίσης ἡ ἐκπαίδευσις τοῦ πρωσωπικού τῶν λιμένων ὑπὸ ξένων ἐμπειρογνωμόνων καὶ ἀναφέρονται ὅλα τὰ συναφή μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων προβλήματα. Οἱ εἰδικοὶ δὲν διστάζουν νὰ συστήσουν τὴν δημιουργίαν νέου λιμένου — ἀντὶ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ πολαισοῦ — ἐφ' ὅσον συντρέχουν ὠρισμένα προϋποθέσεις καὶ κυρίως ἔτεν αἱ προσδόσεις διέρχωνται πολυσυνάστου, πυκνοκατωκημένης πόλεως. Ἐπειχειρεῖται, ἐν τέλει, προσδιορισμός τῶν ὠφελειῶν ἐκ τῶν λιμενικῶν βελτίωσεων καὶ θίγεται τὸ πρόβλημα τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ τοῦ ἐπιναύλου.

Οἱ ἀντικειμενικὸς σκοπὸς ἐνὸς λιμενικοῦ σχεδίου εἰναι ὅπως ἐπιτύχῃ ὀλας τὰς ἐπιδιωκομένας βελτίωσεις, ἀπὸ πλευρᾶς λιμενικῶν ἔργασιν καὶ ἐξυπηρέτησεων, ὡς τὰ νὰ ἐπιτευχθῇ μειώμενον κόστος μεταφορᾶς, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀποδῷ τὸ ἐπειδύθεν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον κεφάλαιον. Πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σκοπού τούτου, τίθεται ἐν μέρει τὸ τεχνικὸν πρόβλημα τῆς ἀντιμήσεως τῶν δισφόρων δυνατοτήτων λιμενικῶν βελτίωσεων καὶ κατατάξεων τούτων ἀναλόγων τοῦ κόστους ἀποδοτικότητος.

Ὑπάρχει ὅμως καὶ ἐν ἀκόμη πρόβλημα, ἀρκετά πολύπλοκον διὰ τὸν πραγματοποίησιν τοῦ ἀνωτέρου σκοποῦ: Εἰναι, δηλοδή, ἀπαραίτητον νὰ ἐκτιμθῶνται ἀπόπτωσεις, αἱ ὀφέλειαι καὶ ἡ διασφάλισις ὑπὲρ τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα. Ὑπεισέρχεται καὶ ἄλλη μία περιπλοκή εἰς τὸ δόλον θέμα, λόγω τῶν ἐποχικῶν παραδλαγῶν εἰς τὴν κίνησιν τῶν φορτίων. Τὸ γεγονός τούτου καθιστᾶ δύσκολον τὴν ἀντιμήσιν τῆς καθυτέρως ἀποδόσεως. Ὑπάρχει τέλος καὶ μία ἀκόμη διερευνητικὴ ἄπομις τοῦ θέματος, ἢτοι τῆς πολυμερούς λειτουργικῆς φύσεως τῶν λιμένων.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ

Κατὰ τὸ κριτήριον τοῦ κόστους αἱ διοικητικοὶ βελτίωσεις πιθανῶς νὰ ἀποδοῦν αἱ πλέον καρποφόροι καὶ ἀποδοτικοί. Ἡ ἐμπειρία εἰς μεθόδους ἀποδοτικῶν ὥρισμάνων λιμένων δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ὅδηγος δι' ἄλλους λιμένας, σχεδὸν ἄνευ ούσιωδων τροποποιήσεων. Συχνάκις τοιοῦται βελτίωσεις ἔξουστερούνται ἀπὸ ὅλους παράγοντας, οἱ ὀφοῖ δὲν ἐλέγχονται ἀπὸ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, ὡς π.χ. συμβαίνει πολλάκις μὲ τὴν στάσιν τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν, που παρεμποδίζουν τὴν διμολὴν διακίνησιν τῶν φορτίων καὶ ἐμμένουν δῆπος ἐπιθεωρήσουν τὰ πάντα, ἀλλὰ μὲ ἀνεπαρκές προσωπικόν. Ἀλλοτε πάλι προκαλοῦν διπλάξια μετακινήσεις φορτίων ἐντὸν τῶν λιμενικῶν χώρων διὰ τῆς ἐμμονῆς τῶν ὀφών ἐπιθεωρήσουν ταῦτα εἰς ἐν καὶ μόνον σημείον τοῦ λιμένου. Αἱ διοικητικοὶ βελτίωσεις δυνατῶν νὰ προκαλέσουν ἐπίσης ἐν σοδαρὸν «κόστος κατὰ περίπτωσιν εἰς ἀναπτυσσόμενας χώρας, λόγω τῆς συνήθους ἐλλείψεως προσωπικοῦ μὲ τὰ ἀνάλογα διοικητικὰ προσόντων. Ἡ χρησιμοποίησις δὲ τῶν σχετικῶν δλίγων τοιούτων προσώπων εἰς τὰς λιμενικὰς ὑπηρεσίας ἀποκλείει τὴν χρησιμοποίησιν τῶν εἰς ὅλους τομεῖς τῆς οἰκουμενίας τῶν χωρῶν τούτων, διότου χρειάζονται ἔξι ίσου διοικητι-

σεων. Είναι προφανές, ὅτι ὠφισμέναι δυναταὶ διοικητικαὶ βελτίωσεις θὰ ἐπέτρεπον χαμηλότερον κόστος καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπενδύσεως κατωτέρας κεφαλαιουχικῆς ἐντατικότητος, παρὰ εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν.

2) Ἡ ἐπιλογὴ ἐπενδύσεων πρέπει νὰ διενεργήται ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τοῦ ἐνδεχομένου δυναμικοῦ ἀποτελέσματος ἐπὶ τοῦ λιμένος. Ἐπίσης πρέπει νὰ ἔξετασθῇ καὶ τὸ ζῆτημα τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος δι' αὐξησθεσαν ἐμπορικήν κίνησιν. Ὡς ἔκ τουτου διανοῦνται ὁ τύπος ἔνος λιμενικοῦ σχεδίου ἢ ἀποδοτικός λόγω ἄλλης ἔξιλίζεως τῶν ἀναγκῶν, τότε ἐπιβάλλεται τὴν ινοθέτησις σχεδίου ἢ τύπου ἐξοπλισμοῦ, ὡς κατωτέρω διαδικτύων, δυναμένου νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ προσαρμοσμένη εὐκόλωση, ἀναλόγως τῶν μεταβαλλομένων ἀναγκῶν. Τὸ διαζευκτικὸν τούτο σχέδιον δύναται νὰ είναι, οὐχὶ ὅμως διπαραιτήτως, καὶ κατωτέρως κεφαλαιουχικῆς ἐντατικότητος, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ὄλλο.

Συνεπῶς τὸ πραγματικὸν κόστος τῶν λιμενικῶν βελτίωσεων εἶναι ἡ ὀφέλεια ἐκ διοικητικῶν βελτίωσεων, αἱ ὀφοῖ διατίθεσται εἰς ὅλους τομεῖς τῆς οἰκουμενίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς μία διειθήσις συνεργασία δύναται νὰ ἔχῃ καρποφόρα ἀποτελέσματα. Θά ἡτο δῆλος, σκόπιμον νὰ ἀποσταλοῦν εἰς τὰς ἀναπτυσσόμενας χώρας καὶ διὰ περιόδου διοί διατίθεσται τὸν λιμένων, οἱ δηποῖοι θά εἰσηγοῦνται βελτιωμένας μεθόδους διακαταστάσιων καὶ θά ἔξεπαίδευσον τὸ πρωστικὸν ἔκαστου λιμένος εἰς τὰς ἀναγκαῖς μεθόδους. Ἄξιει ἐπίσης νὰ διερευνηθῇ τὸ θέμα τῆς δυνατότητος συντάξεως ἐνὸς ἐγχειριδίου διοικήσεως λιμένων.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Τὰ σχέδια ἐπενδύσεων διὰ λιμενικῶν βελτίωσεων συνήθως τὸ πρόβλημα ἐκλογῆς μεταξὺ διαφόρων τύπων ἐπενδύσεων εἰς ἔκαστην τῶν ὀφοῖ τῶν ὁρίζοντας κόστος ἀποδοτικότητος. Γενικῶς αἱ ἐπενδύσεις μεγαλυτέρων κεφαλαίων συνεπάγονται καὶ μεγαλυτέρων μειώσιων τοῦ κόστους κατὰ τόντων φορτίων. Τούτο δὲν θά είσηγονται κατὰ μέγας μεταβολήν τούτων. Τὸ δόλον ζῆτημα τῶν ἐπενδύσεων, εἴτε εἰς ἔγκαταστάσεις, εἴτε εἰς ναυτιλιακάς διευκολύνσεις εὐρίσκει τὴν δέουσαν ἀπάντησην κατὰ τὴν ἀνάλυσιν τῶν καθυτήσεων τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

Τὸ δύο εἶδον τῶν ἐπενδύσεων ἐμφανίζονται ἀνωτέρως ζῆτημα διαζευκτικῆς ἐκλογῆς. Είναι δημοσίευσις εἰς ἀνώνυμα κηφαλαία μηχανήματα ἀνευ ἀντιστοίχου ἐπενδύσεως διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν ἀνδρῶν πρὸς χειρισμὸν τῶν μηχανημάτων τούτων. Τὸ δόλον ζῆτημα τῶν ἐπενδύσεων, εἴτε εἰς ἔγκαταστάσεις, εἴτε εἰς ναυτιλιακάς διευκολύνσεις εὐρίσκει τὴν δέουσαν ἀπάντησην κατὰ τὴν ἀνάλυσιν τῶν καθυτήσεων τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

1) Ἐνδέχεται νὰ ἔκτασις τῶν δυνατῶν διοικητικῶν βελτίωσεων νὰ ποικίλη, συμφώνως πρὸς τὸν τύπο τοῦ οίνοδηποτελέσματος σχεδίου ἐπενδύσεων, εἴτε εἰς ἔγκαταστάσεις, εἴτε εἰς ναυτιλιακάς διευκολύνσεις εὐρίσκει τὴν δέουσαν ἀπάντησην κατὰ τὴν πολιτική της περιπτώσεως. Πλὴν τῶν τοιούτων συμπτωματικῶν ἐπενδύσεων είναι λίστα πιθανόν, δημοσίευσις εἰς ἀνάλογην περιπτώσεις, εἴτε εἰς ἔγκαταστάσεις, εἴτε εἰς ναυτιλιακάς διευκολύνσεις εὐρίσκει τὴν δέουσαν ἀπάντησην κατὰ τὴν πολιτική της περιπτώσεως. Οσα περισσότερα δημοσίευσις πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν.

Ἐάν διατίθενται μικρὰ μόνον ποσά κεφαλαίων, τότε τὸ πιθανότερον είναι, ὅτι τὰ καλύτερα ἀποτελέσματα ἐπιτυγχάνονται διὰ τῆς συγκεντρώσεως τούτων εἰς ἔνα μόνον τύπο τολειοποιήσεως: "Αλλως ὑπάρχει πραγματικός κίνδυνος δισπαθίσεως τῶν κεφαλαίων αὐτῶν κατὰ ἐπιφανειακὸν τρόπον μόνον." Οσα περισσότερα δημοσίευσις πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν.

TELEPHONE: OFFICE: 322103 - RESI: 211883

TELEGRAPHIC ADDRESS: LEONEGRIS
BOMBAY

C. NEGRIS & CO.

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS,
SHIP REPAIRERS, CHIPPING AND PAINTING
CONTRACTORS AND STEAMER AGENTS

Partners : Mr. C. NEGRIS, Mr. S. G. MERCHANT

P.O.Bag No. 5106, 257)265, Narshi Natha
Street, New Anant Bhuvan, 5th Floor,
BOMBAY - 9. BR.

τίθενται, τόσον περισσότερον αιδέανουν τά πλεονεκτήματα προσδόου και έπι τών τριών πεδίων. Τότε μόνον είναι δυνατόν να προσδοκισθή ό όπριστος συνδυασμός έπενδυσεων, όταν τό ποσόν τών διαθεσίμων κεφαλαίων είναι γνωστόν και αι είς κεφάλαια άναγκαι και ή απόδοτικότης τών έπενδυσεων είς διαφορετικά μεγέθη δι' έκαστον τύπον τελειοποιήσεων έχουν έκτιμηθη.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ

Πρέπει, τέλος, να έξετασθη ή φύσις τών πρὸς ξηράν προσβάσεων ένος λιμένος. 'Εὰν αἱ προσβάσεις διέρχωνται πολυσυχνάστου (πυκνοκατωχημένης) πόλεως, μὲ άφεύκτους καθυστερήσεις τών συγκοινωνιῶν, τότε ίσως είναι οἰκονομικώτερον νό γίνουν έπενδυσεις διά τὴν δημιουργίαν ένος διοικήρου νέου λιμένος και νά μή ἐπιδιωχθῇ ή δελτίωσις τού οὐφισταμένου διά νέων έπενδυσεων. 'Εν σοδαρὸν ζῆτημα ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου είναι τὸ κατά πόσων ὁ συγκεκριμένος λιμὴν είναι ἐπιδεκτικός ἐπεκτάσεως. 'Εὰν μία μελλοντική ἐπέκτασις είναι πραγματοποιήμας διά τῆς ἀνάκτασιμης τῶν περιοχῶν, αἱ ὅποιαι χρησιμοποιεῦνται ήδη ὡς κατοικίαι, διοικητικαὶ ἔγκαταστάσεις ή πρὸς ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν, τότε πρέπει νὰ έξετασθῇ τὸ κόστος μετακίνησεως τοῦ πληθυσμοῦ και τῶν λοιπῶν ἐνδιαφερομένων εἰς ἄλλας περιοχάς, προκειμένου νὰ ληφθῇ ἀπόφασις ἐπὶ τῶν τε-

χνικῶν ζητημάτων έάν συμφέρῃ ή δαπάνη δελτιώσεως τοῦ ιπάρχοντος λιμένος και τοῦ τρόπου γενέτθαι, η έάν είναι προτιμωτέρα η δημιουργία ένος νέου λιμένος.

ΠΟΛΛΑΠΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Μέχρι τοῦ σημείου αὐτοῦ, η ὅλη ἐπιχειρηματολογία ἑδασίσθη ἐπὶ τοῦ ὅπλου διαγράμματος, εἰς τὸ ὅποιον ἐμφαίνεται εἷς μόνον λιμὴν. Εἰς τὴν πραγματικότητα, αἱ περισσότεραι χώραι έχουν περισσότερους λιμένας. Καὶ, πολὺ συχνά, ὑπάρχουν και διάφοροι λιμένες ἔξειδικευμένοι, ώς διά πετράδαι, η μεταλλεύματα ή ἄλλα φορτία χύδην. 'Άλλα συνήθως, ὑπάρχουν και διάφοροι λιμένες διά γενικὰ φορτία. 'Εκ τῶν λιμένων τούτων, συνήθως εἰς ή καὶ περισσότεροι χρησιμοποιοῦνται διά τὰ ὑπέρποντα φορτηγά και ἄλλοι διά τὰ ἀκτοπλούντα σκάφη εἴτε καθαρῶς ἐσωτερικῆς ἔξυπηρτήσεως εἴτε ἔξυπηρτήσεως τῶν μεγαλυτέρων λιμένων (διά μεταφορτώσεων). 'Οπου ὑπάρχουν πολλοί λιμένες, ἔκει γεννᾶται τὸ ἐρώτημα ποιοῖς ἐκ τῶν λιμένων τούτων θὰ προτιμήῃ πρὸς ἀνάπτυξιν. 'Η ἀπάντηση, ἔξαρταται:

1) 'Απὸ τὴν γεωγραφικὴν κατανομὴν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἐντὸς τῆς χώρας καὶ ιδιαίτερως ἀπὸ τὰ σημεῖα ἔγκαταστάσεως τῶν ταχύτερων ἀναπτυσσόμενῶν τομέων τῆς οἰκονομίας, ποὺ έξαρτωνται διοίωσις ἀπὸ τὰ εἰσαγόμενα υλικά η ἀπὸ ὑπερ-

ποντίους ἀγοράς.

2) 'Απὸ τὴν φύσιν τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορικῶν δικτύων μὲ τοὺς συγκεκριμένους λιμένας. 'Επὶ παραδείγματι, ίσως είναι εὐθηνότερον νὰ κατασκευασθοῦν νέα μεταφορικά δίκτυα και νὰ δελτιώσῃ ένας οὐφιστάμενος δευτερεύων λιμήν, παρὰ νὰ γίνουν έπενδυσεις διὰ δελτιώσεις ένος κυρίου λιμένος.

3) 'Απὸ τὴν ίκανότητα ἐνὸς λιμένος νὰ δεχθῇ τὰ πλοῖα τοῦ μελλοντος. 'Επὶ παραδείγματι, εἰς θαθύς λιμὴν —έστω καὶ σχετικῶς ἀπομονωμένος— πολλάκις προτιμάται ἐκ τῆς προσπικῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως, ἀπὸ έναν ἐντὸς ποταμοῦ λιμένα ἐγγύς τοῦ κέντρου τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀλλὰ μὴ ίκανον νὰ δεχθῇ τὰ μεγαλύτερα πλοῖα, τὰ ὅποια διαρκῶς καὶ πληθυνοῦνται.

Μία ίδιαίτερα ἀποψις τοῦ θέματος τῶν ποταμοπλάνων λιμένων είναι αἱ μεταφορτώσεις ἀπὸ μεγάλου πλοΐας εἰς μικρά.

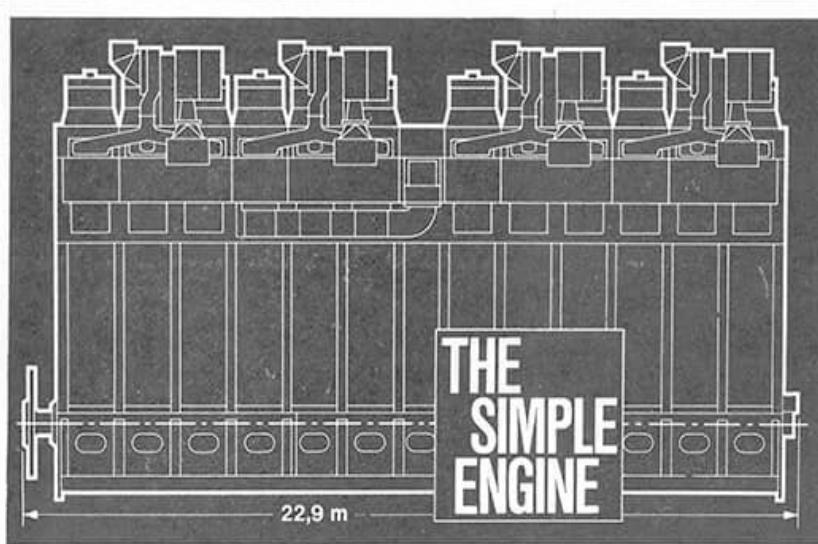
Αἱ μεταφορτώσεις λαμβάνουν χώραν τακτικὰ ἑκεῖ δηπου τὰ μικρὰ πλοῖα ἀποτελοῦν μέρος ἐνὸς ἐσωτερικοῦ μεταφορικοῦ συστήματος. Κατὰ τὰ τελευταῖς δύμας 50 ἐπὶ τὰ μεγάλα πλοῖα ἐπίζητον νὰ προσεγγίζουν εἰς κάθε λιμένα δηπου είναι δυνατόν νὰ εἰσπλεύσουν. 'Επισής οἱ μεγάλοι διαμετακομιστικοὶ λιμένες, ώς π.χ. τῆς Σιγκαπούρης, ἐγγύρισαν μίαν λειτουργικήν μεταβολήν. 'Επὶ τὸ θέμα τῶν λιμενικῶν δελτιώσεων τεθῇ ἐπὶ δυναμικῆς βάσεως, τότε πρέπει νὰ έξετασθῇ καὶ η περίπτωσις τῆς πιθανῆς ἐπαναλήψεως τῆς δραστηριότητος τῶν μεταφορτώσεων. Εἰς τὸ μέλλον τὰ πλοῖα «κοντέινερς» θὰ χρησιμοποιηθοῦν εύρεως και δεν θὰ είναι δινατῶν νὰ πραγματοποιηθοῦν τὰ πλήρη οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα ἐκ τοῦ συστήματος τούτου, παρὰ μόνον δηταν τὰ πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν προσεγγίζουν εἰς ολιγωτέρους κατὰ τὸ δυνατόν λιμένας.

Χάροι έχουσαι ἀνεπιτυγμένον τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόρον θὰ τείνουν νὰ κρατοῦν εἰς λειτουργίαν πειραιωσιμένον ἀριθμὸν κυρίων λιμένων, ίκανῶν διά τὴν ἔξυπηρτήσην τῶν ὠκεανωπόρων πλοίων «κοντέινερς» και διά τὴν διευκόλυνσιν τῶν μεταφορτώσεων εἰς μικρότερα σκάφα «κοντέινερς», τὰ δηποῖα θὰ τροφδοτῶν τούτων δευτερεύουντας λιμένας. Διὰ χώρας μικρᾶς ἐμπορικῆς ὑποστάσεως, τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα ἐνὸς μεγάλου λιμένος διὰ «κοντέινερς» είναι ἀμφίστα. Είναι διως δυνατόν δηποῖς και σι δάφοροι μικροὶ χώραι γινώρισουν τὰ πλήρη πλεονεκτήματα τῆς σημειουμένης τεχνικῆς ἐπαναστάσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἔδω συνενώσουν τὰ μέσα και τὰς ἀνάγκας των. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν η μεταξὺ χωρῶν συνεργασία δι' ἐπιλογήν σχεδίων έπενδυσεων εἰς λιμένας έχει έξιλιχθῇ εἰς ζῆτημα ίδιαιτέρας σημασίας.

ΔΥΝΑΜΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ

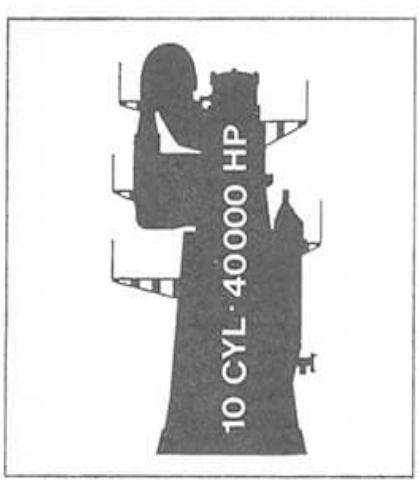
Αἱ ἀπαιτήσεις λιμενικῆς ἔξυπηρτήσεως ποτικῶλους κατὰ χρόνων ἀναλόγως πρὸς μεταβολὰς εἰς τὸ πρότυπον και τὸν δύκον τοῦ ἐμπορίου ἀπό τὴν ἐνδιοχρώαν και μεταβολὰς εἰς τὸ μέγεθος και τὸν τύπον τῶν πλοίων και τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ φορτεκφορτώσεων. 'Η καθ' οἰονδήποτε χρόνον ἐπάρκεια ἐνὸς λιμένος πρέπει νὰ κριθῇ δχι μόνον ἀπό τὴν ίκανότητα του νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς παρούσας ἀπαιτήσεις, ἀλλὰ ἐπίσης και ἀπό τὴν ίκανότητα του νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὰς μελλοντικὰς ἀπαιτήσεις. Τὰ σχέδια λιμενικῶν δελτιώσεων ἐπιβάλλεται σπως ὑπολογίζουν κατὰ τρόπον ρεαλιστικὸν τὰς ἀναμενομένας μελλοντικὰς ἔξελιξεις.

Πρὸ τῆς πραγματοποιήσεως οἰονδήποτε σχεδίου λιμενικῶν δελτιώσεων, ἐπιβάλλεται σπως γίνουν προσεκτικοὶ ὑπόλογισμοὶ τῶν μελλοντικῶν ἀπαιτήσεων τόσον ώς πρὸς τὸν δύκον τοῦ ἐμπορίου δηποῖος ἀναμένεται δτι θὰ διέλθῃ δι' ένος έκαστου λιμένος, δσον και ώς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ ὅποια θὰ πρέπει νὰ ἔξυπηρτησούν και τὰς χρησιμοποιηθομένας μεθόδους φορτεκφορτώσεως. Τὸ κατὰ πόσον θὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς μελλοντικὰς ἀνάγκας αι καθ' οἰονδήποτε χρόνου γενόμεναι ἔγκαταστάσεις, θὰ έξαρτηθῇ ἀπό συνδυασμὸν



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 turbocharging 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

παραγόντων. Ή ιδεώδης κατάστασις είναι έκεινή κατά τὴν ὁποίαν εἰς λιμὴν δύναται νὰ ἐπέκταθῇ ἡ μεταβληθῆ βαθμιαῖς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἵνα ίκανοποιήσῃ τὰς νέας παρουσίας αἱρέμαντας ἀπαιτήσεις. Γενικῶς μιὰ τοιαύτη ιδιαίτερη λύσις δὲν είναι: δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ. Εἰς τὴν πρᾶξιν, τὰ σχέδια ἀναπτύξεως περιλαμβάνουν τὴν κατὰ ἔνα δεδομένον χρονικὸν σημείον δημιουργίαν ὑπερβαλλούσης λανθότητος (excessus caparitie), τῆς ὅποιας γίνεται αὔξουστα χρήσις μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, μὲ μίαν περαιτέρω κατὰ τὴν ἐπέκτασιν φάσιν ἡ ὅποια ἀρχίζει διαν ἡ χρησιμοποίησις τῆς παρούσης ἀποδόσεως φθάνει εἰς τὴν μεγαλύτερη περιουσίαν της.

ΣΦΑΛΜΑΤΑ ПРОГРАММАТИΣМОУ

Οινοθήπωτε σχέδιον ή τύπος σχεδίου πρέπει νά κριθῇ ύπό τὸ πρίσμα τοῦ πεδίου ἐπεκτάσεως, διὸ ὅποιον προσφέρει. Ὑπὸ ἔνυγίου σχέδιον ἐπεκτάσεως κατὰ φάσεις, τὸ μέτρον τῆς κατὰ δεδυμένου χρόνου μεγίστης ἀπόδοσεως δὲν πρέπει νά είναι μεγαλύτερον τῆς ἀπαιτουμένης πρὸς ίκανοποίησην τῶν ἀναγκῶν, αἱ ὅποιαι ὑπάρχουν πρὸ τῆς ἐπομένης φάσεως ἐπεκτάσεως. Εἰς τὴν πρᾶξιν, καταβάλλεται τόκος ἐπὶ τοῦ χρηστηματοιουμένου κεφαλαίου μὲ τὴν συνέπειαν δτί —εἰς μίαν κανονικῶς προσχεδιασμένη διαδικασίαν μὴ συνεχοῦς ἐπεκτάσεως— θὰ ὑπάρχουν περιόδοι ἀνεπαρκείας ίκανότητος, καθ' δι τρόπουν δὲ ὑπάρχουν καὶ περιόδοι μεγίστης ἀπόδοσεως.

Ἐλλείφει ρεαλιστικῶν προβολῶν τῶν μελλοντικῶν ἀπαιτήσεων, τὰ σχέδια προγραμματισμού δόηγοντα εἰς ἣν ή καὶ περισσότερα τῶν ἀκολουθών σφάλμάτων: Πρῶτον, ἐάν δὲ λιμὴν κριθῇ υπὸ στατικήν ἔννοιαν, κατὰ τὴν ἀρχὴν τῆς περιόδου τοῦ σχεδίου, τότε ὅταν ἐπέλθῃ ἡ στιγμὴ τῆς κατασκευῆς του, ἡ ὄλιγον μετ' αὐτήν, δὲ λιμὴν ούτος θὰ είναι ἀνεπαρκής καὶ ἀπηρχαιωμένος. Δεύτερον, τὸ σχέδιον δεῖν θὰ συνυπολογίσῃ τὰς ἀνάγκας ἐπεκτάσεων καὶ τότε δὲ λιμὴν θὰ χάσῃ τὴν ἀπόδοτικότητα του ὅπαν ἐπεκταθῇ. Τρίτον, δὲ λιμὴν θὰ είναι πολὺ μεγάλος μὲν ἀποτέλεσμα, τὴν σπατάλην κεφαλαίων. Τοιούτον σφάλμα δυνατὸν νὰ είναι τὸ ἀποτέλεσμα προσπαθειῶν προλήψεως μελλοντικῶν προβλήμάτων ἀνεπαρκούς ίκανότητος, ἐν ἀπουσίᾳ ἀξιοπίστων προβολέψεων περὶ μελλοντικῶν ἀναγκῶν.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ

Μία απόφις τού ζητήματος τούτου έθιγεν
ηδη, ἐν σχέσει πρὸς τὴν στενότητα διοικητι-
κῆς φύσεως ἵκανοτήτων εἰς τὰς ἀναπτυσσο-
μένας γύρωις.

Τότε συνέβιστερον δύμας πρόβλημα ἔγκειται εἰς τὴν κατανομὴν τῶν σπανίων κεφαλαίων μεταξὺ πλήθους ἀνταγωνιζομένων σχεδίων. Παρότι τὴν ἀξίαν τῶν λιμενικῶν βελτιώσεων, εἶναι πιθανὸν ὅτι ἡ ἀπόδοσις τῶν ἐπενδύσεων, εἰς τοιάυτα βελτιώσεις, εἶναι χαρακτηριστέρα ἀλλών ἐπενδύσεων. Ή παρατήρησις αὐτῆς προκαλεῖ διαφόρους σκέψεις. Πρώτον, ὁ

πογραμμίζει τὴν ἀνάγκην διερευνήσεως καὶ ἐπιτεύξεως πάσης δυνατῆς διοικητικῆς μεταρρυθμίσεως, δεδομένου ὅτι αὐταὶ σπανίως ἀπαιτοῦσιν κεφάλαια. Δεύτερον, θέτει τὸ ἐρώτημα τοῦ ὑπολογοῦ: σημαῖνον τὸν ἔκ των λιμενικῶν δελτιώσεων πρασδόκωμένων ὠφελεῖσαν. Τρίτον, αἱ ἔκ τοῦ μειωμένου κόστους ὠφελεῖσαν εἰναι δυνατὸν νὰ μὴ φανοῦν χρήσιμοι, εἴτε ἀμέσως εἴτε εἰς τὸ σύνολόν των, εἰς τὴν χώραν ἡτοῖς αναλαμβάνει τας λιμενικὰς δελτιώσεις. Τὸ τρίτον αὐτὸ σημεῖον ἔχεταίζεται κατωτέρω:

Ούπολογισμός τῶν ὠφελειῶν ἔξι ἐπειδύ-
σεων εἰς ἔργα ὑποδομῆς είναι πάντοτε δύ-
σκολος. Τὸ σαφές εἶναι ὅτι αἱ ὠφελεῖς τοῦ
μειωμένου μεταφορικοῦ κόστους, ἀκόμη καὶ
ὅταν ἐπιφέρουν μειωμένης ἐπιβαρύνσεις διά-
τοὺς χρησιμοποιοῦντας τὰ ἐσωτερικὰ μετα-
φορικά μέσα, δὲν ἐμφανίζονται εἰς τοὺς λο-
γαριασμῶν ἔθνους εἰσօδήματος τῆς συγκε-
κριμένης χώρας ὡς εὐκόλως ἀναγνωρίζομενον
οτοιχείον. Αἱ ὠφελεῖς εἶναι διάχυτοι. Καί-
τοι ἔχουν ἐπινοθῆ τεχνικά μέθοδοι διὰ τὸν
ὑπόλογο: σμῶν τῶν ὠφελειῶν, αἱ μέθοδοι αὐ-
τοῖς εἶναι δύσκολοι. Πολλαὶ ἀνέπτυγμέναι ἀ-
κόμη χώραι στεροῦνται στοιχείων καὶ τῆς ἀ-
ναγκαίας ἐπιδεξιότητος διὰ τὴν διενέργειαν
τῶν ὑπολογισμῶν. Εάν δημιαὶ τοιούτοι ὑπο-
λογισμοὶ διλέπινεν, η παραγωγικότης τῶν
λιμενικῶν δελτιώσεων εἶναι πιθανὸν νὰ φai-
νεται πολὺ ὀλιγάτερον ἐλκυστική τῆς παρα-
γωγικότητος τῶν δελτιώσεων εἰς τὸν γεωρ-
γ.κὸν ἢ τὸν βιομηχανικὸν τομέα τῆς χώρας.

ΩΦΕΛΕΙΑΙ ΕΚ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ

Κατωτέρω θά έπιχειρηθή ό προσδιορισμός της κατανομής ώφελείας μεταξύ μιάς συγκριμένης έθνικής οίκονομιας, άλλων (ξένων) οίκονομιών και του ναυτιλιακού παράγοντος.

Τά πλοιά τά χρησιμοποιούμενα διά τὴν μεταφοράν ἐμπορευμάτων μεταξὺ χωρών ὑπὸ ἀνάπτυξιν ἀνήκουν συνήθως εἰς ξένους πλοϊκήτας καὶ, συνεπώς, αἱ διὰ τὴν ναυτιλίαν προκύπτουσαι ὡφέλειαι ὅφησιν τὴν χώραν, τὴν πραγματοποίησαν τάς λιμενικάς δελτιώσεις, κυριολεκτικῶς ἐκτὸς τοῦ νυμφῶνος. Λόγῳ τοῦ πολυπόλου τῶν δημιουργουμένων προβλημάτων, κατωτέρω ἐπίχειρεται μία σκιαγραφίας τῆς ἀνάπτυξής του.

οικιαγράφησης της αναλύσεως των.
Τό έργον διαθέρισμα τῶν λογικῶν δυ-
νατῶν διαζευκτικῶν ἐπιπτώσεων οἰκινομῶν
εἰς τὰ στάδια Α καὶ Β τῆς μεταφορικῆς δια-
δικασίας (Σ.Σ.: Καθωρίσθησαν τὰ ἐν λόγῳ
στάδια εἰς τὸ προπογνωμένου τεῦχος) δὲν εί-
ναι δικτυοεργός. Αἱ οἰκινομῶν πάντες τοιαύ-

ναι ουσικέρες.. Αλι οικονομιαί αυτά προκύπτουν αμέσως εις τὴν χώραν ἔξαγωγῆς καὶ οἱ μόνοι τρόποι ἀμέσων ἐκφράσεων τῶν οικονομιῶν αὐτῶν θὰ είναι εἴτε: (α) εἰς ὑψηλότερα κέρδη διὰ τοὺς ἐνεργοῦντας τὰς ἔσωτερικὰς μεταφορὰς ἢ (β) εἰς ὑψηλότερας καθαρὰς ἀπόδοσεις διὰ τὰς ἔξαγωγες ἢ (γ) εἰς χαμηλότερας τιμὰς ἢ ο.β διὰ τὰς ἔξαγωγάς. Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν εἰσαγωγῶν, αἱ σχετικαὶ οικονομιαὶ εἰναι αἱ τῶν σταδίων Δ καὶ Ε. Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, τὰ μόνα τρία λογικῶς δυνατὰ ἀποτελέσματα οικονομιῶν εἰς τὰ στάδια ταῦτα είναι εἴτε α) ὑψηλότερος

κέρδη διὰ τοὺς ἔσωτερικούς μεταφορεῖς· ἢ
β) ὑψηλότερα κέρδη διὰ τοὺς εἰσαγωγεῖς· ἢ
γ) χαμηλότεραι τιμαὶ εἰσαγωγῶν.

Αἱ πραγματικαὶ συνέπειαι τῆς μειώσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ μεταφορικοῦ κόστους εἰς τὸ στάδιον Α καὶ Β διὰ τὰς ἔξογωγάς μιὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας είναι ἔσωτερικῶς πολύπλοκοι καὶ δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔξετασθούν ἕδω λεπτομερῶς. Ἐπὶ παραδείγματι, εἰς περιπτωτικοὺς καθ' ἡνὶς ἀποτέλεσμα κάποιας θελτικῆς τοιωτοῦς τὸ κόστος ἐσωτερικῶν μεταφορῶν μειωθῆ, ἀλλὰ αἱ διάτα τοὺς ποιουμένους χρήσην τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν τιμαὶ περαμένουσι αἱ αὐταὶ, τότε δὲν ὑπάρχει ἀμεσον ἀποτέλεσμα διὰ τούς χρησιμοποιοῦντας τὰς ὑπηρεσίας αὐτὰς καὶ αἱ ὠφέλεια τῆς δελτιώσεως παραμένουν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν μεταφορέων ὡς καὶ ἐντὸς τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας. Ἐξ ἄλλου, ἔπειτα ἡ μείωσις τοῦ κόστους ἐσωτερικῶν μεταφορῶν διαδικασθῇ ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς τοὺς χρησιμοποιοῦντας ὑπό την μορφὴν χαμηλοτέρων ἐσωτερικῶν μεταφορικῶν ἐπιβαρύνσεων τότε, καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διτὶ ἡ τιμὴ τοῦ πρωτόντου παραμένει ἡ αὐτὴ, τὰ κέρδη τοῦ παραγωγοῦ θά αὔξηθονται καὶ ἡ αὐξήσις αὕτη θὰ ὠφελήσῃ τὴν ἑθνικὴν οἰκονομίαν. Ἐάν, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ηγεμόνων αὐτῶν κερδῶν, οἱ παραγωγοὶ αὐξήσουσι τὴν παραγωγὴν των, σύτοι θά ἔξακολουθήσουν νὰ ὠφελοῦνται ἐφ' δύον ἡ ηγεμονία παραγωγὴν των δεν ἔχει ὡς ἐπακόλουθον μίαν δυσαναλόγως μεγάλην μείσωσι τῆς τιμῆς πωλήσεως τοῦ προϊόντος των. Τὸ κατέπόσσον ἡ μείωσις αὕτη πράγματι συμβῇ θά ἔξαρτηθῇ ἐκ τῆς σχέσεως ἀναλογίας μεταξὺ τῆς αὐξήσεως τῆς ἑθνικῆς προσφορᾶς καὶ τῆς δηλικῆς προσφορᾶς εἰς τὴν ἄγοράν καὶ ἐκ τῆς ἀνταποκρίσεως τῆς διά τοῦ προϊόντος ζητήσεως εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς τιμῆς του (δηλικῆς ἐκ τῆς ἐλαστικότητος ζητήσεως). Είναι σαφές, διτὶ οἱ ποράγοντες υπότοις ἐπηρεάζουν κατὰ διάφορων τρόπων τὰ διαφόρα ἀγαθά, τὰ διποταὶ ἀποτελέουν ἀντικείμενον διεθνούς ἐμπορίου.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς εἰσαγωγάς, αἱ συνέπειαι μειωμένου ἑστιατορικοῦ μεταφορικοῦ κόστους (δηλαδὴ εἰς τὰ στάδια Δ καὶ Ε) εἰναι καὶ αὐτά πολύπλοκοι καὶ θά θυγατρίς ἐδώ ἐν συντομίᾳ μόνον. 'Ἐάν σημειωθῇ μία πτώσις εἰς τὸ κόστος τῶν ἑστιατορικῶν μεταφορῶν, τότε αἱ τιμαὶ τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων θὰ πέσουν εἰς τὴν ἑστιατορικήν ἀγοράν. 'Εν ἀποσαΐᾳ μέτρων ἐλέγχου τῶν εἰσαγωγῶν, ἡ τοιαύτη πτώσις θὰ δηδήγησῃ πρὸς αὐξῆσην τῆς εἰσαγομένης ποσότητος. 'Αλλὰ ἐφ' ὅσον ἡ τιμὴ c.i.f., δηλαδὴ ή τιμὴ ἐκφορτώσεως (*landed price*) τῶν ἐμπορευμάτων δὲν θὰ ἔχῃ ἐπηρεασθῆ ἀπό τὴν μείωσιν τοῦ κόστους ἑστιατορικῆς μεταφορᾶς, αἱ αὐξήσεις τῶν εἰσαγομένων ποσοτήτων είναι δυνατόν νὰ ἔχουν ως ἐπισκόπουλοι μίαν ἐπιδείνωσην τοῦ Ιστιούγιου πληρωμῶν τῆς συγκεκριμένης χώρας.

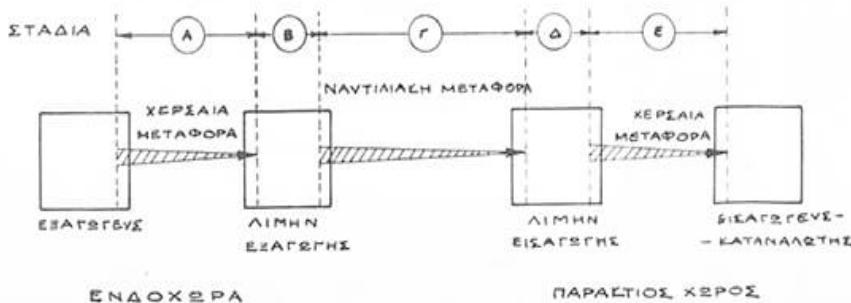
(Άξιζει έναντιμάχ νά σημειωθῇ ὅτι τὸ μειωμένον κόστος τοῦ διὰ θεάσσης σταδίου (ἡ αυτιλιακή διαδικασία τοῦ σταδίου Γ) εἶναι διματὸν ὅπως δηγήῃ δόμιος εἰς μείωσιν τῶν τιμῶν τῶν εἰσαγωγέων ἐμπορευμάτων εἰς τὴν ἔσωτερικὴν ἀγοράν. Εἰς τὴν περίπτωσιν δόμως αὐτῆν ἡ ἐκπτωσις είναι εἰς τὴν τιμὴν ἐκφορτώσεως (τὴν τιμὴν c.i.f.) τῶν ὀμπορευμάτων, καὶ συνεπῶς τὰ ἐπὶ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν ἀποτελέσματα τοῦ ἡγημένου δόγκου εἰσαγωγῶν ἀντισταθμίζονται ἐν μερείς ἀπὸ τὴν μικροτέρων εἰς συνάλλαγμα διπλάνην ἢ τὰς μειωμένας πληρωμάς διὰ γαύλους).

ποιοι επιβαρυνονται

Δυσχερείας ἐπίσης δημιουργεῖ καὶ τὸ ἐνδιάμεσον στάδιον, τὸ διὰ θυλάσσης (ἡ ναυτιλιακὴ διαδικασία τοῦ σταδίου Γ'). Παρατίθενται όλιγα ἐκ τῶν προβλημάτων, διὰ περιπτώσεις κατὰ τάξ ὅποιας φορτία μεταφέρονται διὰ φορτηγῶν τράμπτς, μπόλικ κάριερς ή δεξαμενοπλοίων. Εἰς τάς περιπτώσεις αὐτές, τὸ πώς ἀκριβῶς αἱ ἐπόντες λιμενικῶν πληθυσμῶν αἱρέσθαι θὰ ἐπηρεάσουν τὰ ἐνδιαφερόμενα μέσοι, καθοδίζεται ὅποι τὸν

ΑΠΛΗ ΜΟΡΦΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

ХОРА БІЗАГӨРНІ



πον τοῦ ναυλοσυμφώνου. 'Εάν ἐν πλοίον είναι χρονοναυλωμένον, τότε δλαι αἱ λιμενικαὶ διαπάναι, συμπεριλαμβανούμενης καὶ τῆς διπλάνης τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου, ἐπιθεριώνων τὸν ναυλωτὴν ἢ τὸν φορτωτὴν. Κατὰ συνέπειαν, οἰσθίποτε δελτίωσις τῶν λιμενικῶν συνθηκῶν θὰ προσπορίσῃ κέρδος ὅμενος εἰς τὸν φορτωτὴν. 'Εάν πρόκειται περὶ ναυλωσεως κατὰ ταξίδιον, τότε ὁ φορτωτὴς θὰ καταβάλῃ ὅλα τὰ λιμενικὰ ἔξοδα ὡς καὶ τὰς κοντρασταλίας λόγω παραμονῆς τοῦ πλοίου πέραν ὠρισμένου χρονικοῦ δρίου. Συνεπώς, εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, αἱ λιμενικαὶ δελτίωσεις είναι πρὸς δψελος τοῦ φορτωτοῦ.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Αἱ κυριώτεραι περιπλοκαὶ ἐμφανίζονται εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτίων διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Καὶ πρώτων: αἱ τιμαὶ ναύλων τῶν πακτικῶν γραμμῶν καλύπτουν τὰ λιμενικὰ ἔξοδα καὶ λοιπάς ἐλιμένι δαπάνας, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ κόστος τῆς πραγματικῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς. Δεύτερον: αἱ περισσότεραι τιμαὶ ναύλων τῶν τακτικῶν γραμμῶν καλύπτουν φορτία μεταφέρομενα απὸ καὶ διὰ σειρᾶς λιμένων καὶ ίσχύουν διμοιομόρφως δι' διοίσους τοὺς ἐντὸς τῆς γραμμῆς ταύτης λιμένας, ἀνεξαρτήτως διαφορῶν ἀποδοτικότητος μεταξύ τῶν. Αὐτὸς συνηθίζεται νάρχαρακτηρίζεται αἱς «*ανεναργίη*», δηλαδὴ ὡς μέθοδος τοῦ μέσου δροῦ. 'Η μείωσις τοῦ κόστους ἐνὸς μόνον λιμένου τῆς γραμμῆς ταύτης δὲν θὰ ἀντανακλασθῇ, εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, εἰς χαμηλοτέρας τιμὰς ναύλων διὰ τὸν λιμένα αὐτὸν — ἔκτὸς ἐὰν καταλήξῃ εἰς τὴν κατάργησιν μιᾶς εἰδικῆς ἐπιθεριώσεως. 'Η θεώρησις αὐτῆς ἐφιστὰ τὴν προσοχήν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ θέμα τῶν λιμενικῶν δελτίωσεων διερευνήθῃ τόσον διὰ μέσου μιᾶς εύρυτέρας μελέτης σειρᾶς λιμένων, δῆσον καὶ κατὰ τὴν περιφερειακὴν τῆς ἀποφιν. 'Ο καθορισμός μέσου δροῦ τιμῶν ναύλων ἄγει πρὸς τὴν συνέπειαν δι-

ἐὰν μία χώρα δελτίωση τοὺς λιμένας τῆς, ἡ χώρα αὐτῆς δὲν θὰ καρπωθῇ πλήρως τὰ ἀποτελέσματα τῶν προσποθειῶν τῆς καὶ διὰ δοσῶν περισσότεροι εἰναι οἱ λιμένες ἐπὶ τῶν δοτοῖσιν ἔφαρμόζεται τὸ σύστημα τοῦ μέσου δροῦ ναύλων τοσον μικροτέρα θὰ εἶναι καὶ ἡ ὀφέλεια τῆς ὀποίαν θὰ ἀποκομίσῃ.

'Ἐπι παραδείγματι, ἐὰν εἰς ἐνα δεδουλευτὸν λιμένα πραγματοποιηθοῦν δελτίωσεις, ποὺ συνεπάγονται μίαν μείωσιν τοῦ δικοῦ διὰ θαλάσσης κόστους κατὰ 10%, τότε θεωρητικῶς — καὶ ἐπὶ μὴ ἔφαρμογῆς τῆς μεθόδου μέσου δροῦ — ὅ λιμην οὗτος θὰ ἐπρεπε νά τούχη μιᾶς ἐκπτώσεως εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων κατὰ 10%. 'Αλλὰ ἐὰν ὁ λιμὴν οὗτος εἴναι εἰς μεταξὺ πέντε λιμένων τοῦ αὐτού μεγέθους, εἰς μίαν γραμμήν, εἰς τὴν ὀποίαν ἔφαρμόζεται ἡ μέθοδος τοῦ «μέσου δροῦ», τότε ἡ πιθανή ἐκπτώσις εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων θὰ εἶναι 2% μόνον.

ΑΜΦΙΒΟΛΟΣ Η ΜΕΘΟΔΟΣ

Tὸ ἀποτέλεσμα μιᾶς πολιτικῆς τοῦ «μέσου δροῦ» είναι διτὶ καλοί, ἀποδοτικοὶ λιμένες «έπιχοργον» μη ἀποδοτικούς, κακῶς ὠργανωμένους, λιμένας ὑπὸ τὴν ἔνωσιν διτὶ αἱ ἐκ τῆς δελτιωμένης λιμενικῆς ἀποδοτικότητος ὀφέλειαι συμμερίζονται καὶ ὑπὸ λιμένων δου πέντε ἐγένοντο δελτίωσεις συνεπαγόμεναι καὶ μείωσιν τοῦ κόστους. 'Εὰν δῆλοι οἱ λιμένες μιᾶς δύμαδος εύρισκωνται ἐντὸς τῆς αὐτῆς χώρας καὶ ἔφαρμόζεται ἡ ἐπιθετική διόσησης διὰ μέσου δροῦ, τότε τὸ θεύκιδον εἰσόδημα τῆς χώρας ταύτης θὰ ὀφεληθῇ. 'Ἐν τούτοις, λόγω τοῦ διτὶ αἱ ὀφέλειαι αὐταὶ εἴναι διάχυτοι, τὰ κατὰ τὰ προηγηθέντα προβλήματα μετρήσεων ἔχουν σημασίαν. Αἱ ἑκάτην λιμενικῶν δελτίωσεων σχετικῶς μικραὶ ἐκπτώσεις εἰς τὰς τιμὰς ναύλων — λόγω τοῦ διαχύτου τῶν ὀφελειῶν — τείνουν νὰ ἐμφανίσουν τὰς τοιαύτης φύσεως ἐπενδύσεις ὡς μικροτέρας παραγωγικότητος ἐξ δῆσης εἴναι πρόγματι. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς — ὡς συ-

χνάκις συμβαίνει — οἱ λιμένες μιᾶς δεδομένης γραμμῆς εύρισκονται εἰς διαφορετικὰς χώρας, τότε λιμενικαὶ δελτίωσεις εἰς μίαν χώραν συνεπάγονται μεταβιβάσεις εἰσόδημάτων μεταξὺ τῶν χωρῶν τούτων. Καὶ ἐφ' ὅσον αἱ ἐνδιαφερόμεναι χώραι δὲν συμφωνήσουν ἐπὶ ἀπὸ κοινοῦ ἐνεργείας, δὲν θὰ ὑπάρχῃ κίνητρον δι' οἰανθῆποτε ἐξ αὐτῶν νὰ πραγματοποιήσῃ ἐπενδύσεις διὰ λιμενικὰς δελτίωσεις. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἡ πολιτικὴ τοῦ μέσου δροῦ δρασεύει τοὺς κακῶς, ἀποδίδοντας καὶ ἀποθαρρύνει τὰς διὰ τὴν μείωσιν τοῦ πραγματικοῦ κόστους μεταφορῶν προσπαθείας. 'Ἐν τούτοις, μὲ τὴν ροήν τοῦ χρόνου, μειώσεις τοιαύτης φύσεως ἀποδίδονται δῆλοι διόσησης τῶν κρατῶν καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς Ναυτιλίας.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΝΑΥΛΟΥ

Tὸ κατὰ πόσον οἱ εἰδικοὶ περὶ ἐπιθετικῶν καὶ ναύλων κανονισμοὶ τῶν ἔταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐπενήργησαν πράγματι ὡς παράγοντες ἀποτροπῆς λιμενικῶν δελτίωσεων δὲν εἶναι γνωστόν. Τούτο μόνον εἶναι σαφές, διτὶ τὸ μόνον δυνάμενον νὰ μετρηθῇ οἰκονομικῶν ἀποτέλεσμα τῶν ἐπενδύσεων εἰς λιμενικὰς δελτίωσεις εἴναι ή ἐντεῦθεν προκατέπιστα μείωσις τῶν τιμῶν ναύλων καὶ διτὶ ἡ πολιτικὴ τοῦ μέσου δροῦ μειώνει τὰ διὰ δεδομένον λιμένων δόριστη ἐκ δελτίωσεων τοῦ λιμένος τούτου. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς λιμήν τις ἔχει υποχρεωθῆ ἐις τὴν πληρωμὴν εἰδικοῦ ἐπιναύλου, λόγω τῶν κακῶν ἀποτελεσμάτων του, τότε ἡ δελτίωσης τοῦ λιμένος πούτου θὰ δηγγήσῃ εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ ἐπιναύλου καὶ εἰς ἀμεσον ὀφέλειαν τῆς έθνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

EΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ: 'Ἐποχικαὶ διακυμάνσεις εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν λιμένων καὶ ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ προδιλήματος τούτου.— 'Η πολυμερής φύσις τῶν λιμένων καὶ οἱ στόχοι εἰδικῆς ἐρεύνης διὰ τοὺς λιμένας.— 'Αναλύσεις κόστους καὶ λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν.

"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

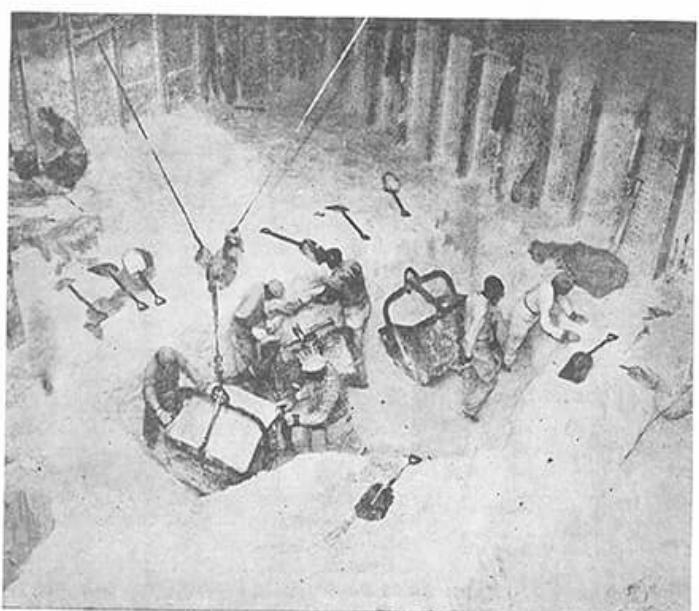
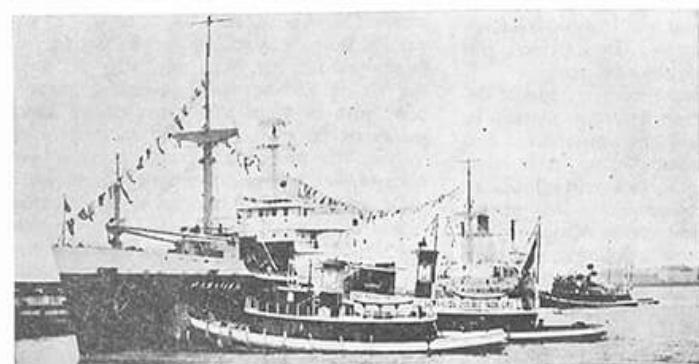
Independent Lighterage Company

Pier 34 South (Main Office) Philadelphia, Pennsylvania 19147

Pier 55 South

Pier 2, Girard Point

Telephone: Walnut 5-3916 Walnut 5-6081



ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΟΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

Ο ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΤΟΥ Κ. Π. Ε. ΣΕΓΔΙΤΣΑ

(Συνέχεια τοῦ προηγουμένου)

Κατά τὸ ἔτος 1870, ὁ πλοϊάρχος Ρουκινές ἐπρότεινε μίαν ἐπένδυσιν, ἀποτελουμένην ἀπὸ ἐλάσματα χαλκοῦ, ἔφαρμοζόμενον ἐπὶ ἔλασμάτων μολύβδου. Μεταξὺ τῶν δύο τούτων μετάλλων, τῶν ὅποιων ἡ ἐπαφὴ ἐδημιουργεῖ μίαν πραγματικὴν ἡλεκτρικὴν στήλην, παρεντιθέντο πρὸς ἔξουστερωσίν τῆς ὁξείδιον τοῦ μολύβδου, ἀνθρακάσφαλος, στόκος, πίσσα, κεδρωτὴ οὐδόν, ἐν συνόλῳ ἔνδεκα στρώματα. 'Η μέθοδος αὕτη τοῦ πλοϊάρχου Ρουκινές ἦτοι λίαν δαπανηρὰ, ὅπως καὶ ἡ μέθοδος τοῦ Θίονιας Κρανε τῆς Ν. 'Υόρκης, τὴν ὅποιαν παρουσίασε κατὰ τὸ ἔτος 1897 καὶ ἡ ὅποια συνίστατο εἰς τὴν δημιουργίαν ἡλεκτρολυτικοῦ ἀποθέματος ἐπὶ τῶν υφάλων τῶν πλοίων.

Αἱ χωρὶς θετικὸν ἀποτέλεσμα ἐμπειρίαι αὐταὶ ηγάγακασαν τοὺς ἐρευνητὰς νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς δηλητηριώδεις οὐσίας. Μετὰ τὰ ἄνευ ἀποτελέσματος χημικᾶς δηλητήριας ἐτέθησαν ἀπὸ τάπτητος τὰ διολογικά τοιωτὰ καὶ κάποιος ἀπὸ τοὺς πειραματιστὰς ἐσκέφθη νὰ χρησιμοποιήσῃ μιὰν ὑπαλοίφην, ἔχουσαν δάσιν τὰ φύκη τῶν γλυκέων ὑδάτων.

'Η ἐπινόησις τοῦ πειραματιστοῦ τούτου ἐστρίχη ἐπὶ τῆς γνωστῆς καὶ ὄρθης θεωρίας, κατὰ τὴν οποίαν ὄργανισμοι τῶν γλυκέων ὑδάτων ἀποθηκήσουν, ὅταν εὑρεθοῦν εἰς τὸ θαλάσσιον ὑδωρ καὶ τὸ ἀντίθετον, ἐκτὸς ἔλασιστων ἔξαιρεσεων. Οὕτω, κατ' αὐτόν, τὰ θαλάσσια φύκη θὰ ἀπέμητσκον μᾶλις θὰ ἥρχονται εἰς ἐπαφήν μὲ τὰ φύκη τῶν γλυκέων ὑδάτων, ἀλλὰ ἐλημόνησον διὰ τὰ φύκη τῶν γλυκέων ὑδάτων, θὰ ἔπρεπε νὰ εύρισκονται ἐν τῇ ζωῇ, διὰ τὸ θαλάσσια φύκη θὰ ἥρχονται εἰς ἐπαφήν μετ' αὐτῶν, πράγμα τὸ ὅποιον δὲν ἦτοι καθόλου ἔξιστον μεταφορισμένον.

"Ἐπειτα, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὸ πρόβλημα, προσέφυγαν εἰς τὰ ὀργανικὰ δηλητήρια καὶ πολλὰ πειράματα ἔγενοντο μὲ χρωτικᾶς ὑλας, περιεχούσας ἀλκαλοειδῆ, ὥστας ἡ ἀπρόπτινη, ἡ στρυχνίνη, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ νικοτίνη.

Μετὰ τόσα πειράματα, οἱ χρηματοκομοκοπικοῦ ἡ τοῦ ὑδραργύρου, ὡς καὶ εἰς τὰ θειοκυανιούχα καὶ σιδηροκυανιούχα ἀλατα. 'Η τιμὴ δημοσίας τοῦ ὑδραργύρου εἶναι τοιαύτη, ὅτι ἡ χρῆσις τοῦ νὰ καθίσταται λίαν πειρωρισμένη. 'Ο ίδιος αὐτὸς λόγος ἀποκλείει καὶ τὴν χρῆσιν χρωμάτων, μὲ βάσιν τὰ κράματα τοῦ χαλκοῦ, τὰ ὅποια, προσδιαλλόμενα ὑπὸ τῶν ἐν τῷ θαλασσιῷ ὑδατῶν, προκαλοῦσι τὸν σχηματισμὸν χλωριούχου χαλκοῦ καὶ διχλωριούχου ὑδραργύρου, μέθοδος ἡ δοπία ἀντιστοιχεῖ περίπου πρὸς τὴν τοῦ Μαλ-λετ, περὶ ἡς ἀνεφέραμεν ἡδη.

Μᾶς ἔδοθη ἡδη ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναφέραμεν, διὰ τοῦ προσκολλώμενοι ὄργανισμοι εἰς τὰ υφάλωτα τῶν πλοίων, ἀνήκουν τόσον εἰς τὸ φυτικόν, δύον καὶ εἰς τὸ ζωικὸν βασίλειον.

Τὸ φυτικὸν βασίλειον ἀντιπροσωπεύεται ἰδιως ἀπὸ φύκη, τὴν ὅποια ἀναπτύσσονται ταχέως, ἰδίως εἰς τὰς θερμάς θαλάσσας. Οὕτω μία ἀνθητικὴ ἔξι αὐτῶν προσκολλάται καὶ ταχύτατα ἀναπτύσσεται εἰς τὰ υφάλωτα τῶν πλοίων, ἰδίως εἰς τὰ παράλια τῆς Σενεγάλης, τῆς Μαδαγασκάρης, εἰς τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανόν, εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Río. Τὰ πολυπληθέστερα ἔξι αὐτῶν ἔκπρωσωπεῖ ἡ Λαμιναρία, ἡ ὅποια ἀποτελεῖται ἀπὸ στέλεχος κυλινδρικὸν καὶ λεπτόν, τὸ ὅποιον προσκολλάται δι' ὄργανου μορφῆς δρπαγών, αἱ ὅποιαι ἀποτελοῦ-

σι τὴν δάσιν τοῦ φυλλοειδοῦς μέρους τοῦ ὄργανισμού, τοῦ ὅποιου οἱ κλάδοι, ἀπὸ τοῦ ὅποιον οἱ καστανῶν, φθάνουσι δὲ πολλάκις εἰς μῆκον εἰς τὰς πολλῶν μέρων. Εὔκολον εἶναι νὰ φαντασθῇ τις, διὰ τοῦ ὅποιον οἱ κλάδοι, στεγάζουν πολυαριθμούς ζωικούς ὄργανισμούς, ἴδιως δὲ γαστερόποδα, τὰ ὅποια εἶκει εύρισκουν στέγην καὶ τροφήν.

Τὸ ζωικὸν δημοσίων βασίλειον ἐκπροσωπεῖται ἀπὸ περισσότερους ὄργανισμούς.

Τὰ δρυόζωα ἡ πολύποδες, ἐκ τῶν μαλακίων ἀναπτύσσονται καὶ δι' ἐκβλαστήσεως, δημιουργούν δὲ πολυαριθμούς ἀποικίας. Τὸ πλευρικὸν μέρος τοῦ ζωού καλύπτεται ἀπὸ πυκνὴν ἐπιδερμίδα, ἀσθετικῆς υφῆς, καταλήγουσαν εἰς τὸ στόμα, ἐπὶ τοῦ ὅποιου φέρεται στέμμα ἐκ βλεφαρῶν ἐπωκτήριων, τῶν ὅποιων αἱ κινήσεις προκαλοῦσι τὴν δημιουργίαν ρευμάτων, φερόντων εἰς τὸν ὄργανισμόν τοῦ ἀναγκαῖου πλαγκτόν, τὸ ἀποτελοῦν τὴν τροφὴν του.

Τὰ κηρστιπέδιη, ἀρθρωτὰ μαλακόστρακος, ἐκπροσωπούνται ὑπὸ τῆς Βαλάνου, τῆς ὅποιας διακρίνονται κυρίως δύο εἶδη, τὰ ὅποια ζούν συντροφικά μὲ τὰ δρυόζωα. Τὰ ζῶα ταῦτα προσκολλῶνται ἐπὶ τῶν υφάλων διὰ τῆς εὐρείας δάσεώς των. Τὸ σῶμα τῶν ἔχει σχῆμα κώνου κολοθοῦν κατὰ τὴν δάσιν καὶ ἀνοικτὸν πρὸς τὴν κορυφήν, τοῦ ἀνοίγματος κλειομένου ὑπὸ τεσσάρων σαρκωδῶν ἀποφύσεων.

"Ἐν ἀλλῷ μαλακόστρακον, ἡ 'Ανατίφη, ἐκ τῶν ἐλικοπόδων, διατηρεῖ ἀρισταῖς σχέσεις συμβιώσεως μὲ τὰς Βαλάνους. Τὸ σῶμα τῆς προσκολλάται δι' ἐπιμήκους ἀποφύσεως ἐπὶ τῶν υφάλων ἡ καὶ ἀλλας ἐπιπλεόντων ἀντικειμένων, ὡς καὶ καρφαιριῶν.

"Ἡ Βαλάνος καὶ ἡ 'Ανατίφη, δὲν θὰ εἶναι ὑπερβολικὸν ἀν εἴπωμεν, διὰ τοῦτο συνε-

χῶς τὴν σκέψιν τῶν χημικῶν, δηλητηριαστῶν τῶν ἀποικιῶν των, οἱ ὅποιοι διάποδον διαρκῶς τὰς προσπαθείας αὐτῶν ἀτελεσφόρους, διότι τὸ μαλακόστρακόν των, τὸ ὅποιον σχηματίζεται δι' ἐκκρίσεως αὐτοῦ τοῦ ιδίου τοῦ ζωού, προστατεύεται ἀπὸτελεσματικά αὐτό, ἀπὸ τὴν δηλητήρα, τὰ ὅποια ἔξαποδονται πρὸς καταστροφήν των. Τὸ περιέργον δὲ εἶναι ὅτι τὰ ἔξι αὐτῶν νεαρότερη τὴν ήλικιαν ἀτομα, ὡσάν νὰ ἐγνώριζον τὸν κίνδυνον, δὲν προσκολλῶνται ἐπὶ αὐτῶν τούτων τῶν υφάλων, ἀλλ' ἐπὶ τῶν ὄστρων τῶν συγγενῶν των ἡ τῶν πρεσβυτέρων τῶν τὴν ήλικιαν! Οὕτω διεβαιούσται ἀκόμη μίαν φοράν διὰ τὸ ἐνστικτον εἶναι πολὺ λιχαρότερον ἀπὸ τὸν νοῦν.

"Ἐν ἄλλῳ μαλάκιον, ἐκ τῶν γαστεροπόδων, προσκολλάται διὰ τῆς δύσσου τοῦ ἡ ἀπ' εὐθείας δάσιν πτυχών του.

"Ἐπίτις ἔτερον, ἐκ τῶν πεταλοιοβραγχίων, ὥστας ἡ τερπόδων, προκαλεῖ μεγίστας καταστροφάς ἐπὶ τῶν υφάλων ἔμπλων, ἐντὸς τῶν ὅποιων κατασκευάζει στοάς, ἔξεπροσώπει δὲ παλαίστερον αὕτη ἐπὶ τὸν κυρίους ἔχθρους τῶν ξιλίων πλοίων.

"Ολοὶ αὐτοὶ ὁ κόσμος, εἶναι ἀγτιληπτόν, διὰ τοῦτο εὑρίσκεται τὴν τροφὴν του ὑπὸ τὴν μορφὴν τοῦ πλαγκτού, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖται ἀπὸ μικροσκοπικούς ὄργανισμούς, διὰ τοῦς ὅποιοις τρέφεται καὶ αὐτὸς οὗτος δὲ γόνος τῶν Ιχθύων μέχρι τῆς ἐπαναρρόφησεως τῆς κύστεώς των. Βεδοίως μὲ δόλον αὐτὸν τὸν διεξαγόμενον ἐναντίον τοῦ ἀγώνας, καταστρέφεται ἐν μέρος αὐτοῦ, ἀλλὰ τὸ κακόν εἶναι διὰ ὅθαντος τοῦ ζωού δὲν προκαλεῖ καὶ τὴν ἀποκόλλησιν του, ἀλλὰ τὸ διστρακόν του μένει, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον προσκολλήμενον ἐπὶ τῶν υφάλων καὶ χρησιμεύει ὡς στήριγμα διὰ τὴν προσκόλλησιν ἄλλου ζωού ἐπὶ αὐτοῦ.

"Σημειωτέον διὰ δόλοι αὐτοὶ οἱ ὄργανισμοί,

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛΕΦ. 462.071

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΒΑΣΕΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΣ ΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΣ

ΠΛΟΙΩΝ ΚΛΑΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.

φυτικοί και ζωικοί, έχουν τάς προτιμήσεις των διά τάς περιοχάς τῶν υφάλων τῶν πλοίων εἰς τάς όποιας προσκόλλωνται.

Ο φυτικός κόσμος π.χ. προτιμά μίαν ζώην εύρισκομένην 50 έκατ. κάτωθεν τῆς Ισάλου, δέ ζωικός την κάτωθεν τῆς ζώης ταύτης περιοχήν, μέχρι τῆς τρόποιδος. Ή έκει μόνιμος έγκατάστασίς του ρυπαίνει τὰ υφάλα και η ρύπανσις αὐτή έπωξενται εἰς τοὺς λιμένας ἀπό τὰ ἀπορριπτόμενα ὑπολείμματα πετρελαίων, στεπάτων, βιομηχανικῶν χρησιμοποιηθέντων υδάτων καὶ τῶν ἀκαθαρσιῶν, τῶν ἀπορριπτομένων διά τῶν ὑπονόμων. Εχει μάλιστα παρατηρήθη ὅτι ή ρύπανσης εἶναι πλέον συνήθης καὶ ἔντονος, ὅταν τὸ πλοῖον εύρισκεται εἰς θαλάσσια υδατα, τῶν όποιων ἡ πυκνότης είναι οὕξημένη, παρὰ εἰς τὰ γλυκέα.

Οι χημικοί ἄγοντες ἐπίστης προσδόλλουσι τάς ἐκ μετάλλου ἐπιφανείας τῶν υφάλων τῶν πλοίων. "Οπως μάς διδάσκει η χημεία, τὸ θαλάσσιον υδωρ περιέχει περισσότερον διζυγόνων ἀπό τὸ ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρα, ἐπίσης δὲ είναι πλούσιον καὶ εἰς ἀνθρακικὸν δόξυ, τὸ όποιον προέρχεται ἀπό τὴν ἀποσύνθεσιν τῶν ἀνθρακικῶν ὄλατών ή ὄλλων ὄργανισμῶν, οὐτω δὲ ή παρουσία του εύνοει τὴν σκωρίασιν τοῦ μετάλλου, εἰς τὴν όποιαν συμβάλλει ἔξ αλλού καὶ αὐτή αὐτή η χημική σύστασις τοῦ θαλασσίου υδατος.

"Ἐπί πλέον δέν πρέπει νὰ παραδείψουμεν νὰ ὑπομνήσουμεν καὶ τὴν ἐκ τῶν δύο διαφόρων μετάλλων ἐπαφὴν παραγωγὴν ἀσθενῶν γαλβανικῶν ρευμάτων, ἐφ' ὅσον ταῦτα εύρισκονται ἐντὸς τοῦ θαλασσίου υδατος. Τὰ ρεύματα αὐτά, παρὰ τὸ ἀσθενὲς δυναμικὸν των, προκαλοῦν τὴν παραγωγὴν ἀσθενοῦς μὲν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, ικανῶς δόμως ἀποσυνθετικοῦ τοῦ μετάλλου.

"Αλλ' ἂς ἐπανέλθωμεν εἰς τὰ υφαλοχρώματα.

Σήμερον, μὲ τὰς ἐπιτευχθείσας προδόσους, ταῦτα χρησιμοποιοῦνται πρὸς δύο σκοπούς: 1) ὑπό μορφὴν ἐπολείμματος δάθους πρὸς ἀντιοκωριωτικὴν προστασίαν τοῦ μετάλλου καὶ 2) ὑπό μορφὴν ἐπολείμματος διάτηρυπαντικοῦ, τὸ όποιον στρώνεται ἐπὶ τοῦ ἀντιοκωριωτικοῦ, περιέχει δὲ τὰς ἀναγκαίας τοξικὰς ούσιας, πρὸς καταστροφὴν τῶν ἐπὶ τῶν υφάλων προσκόλλωμένων φυτικῶν καὶ ζωικῶν ὄργανισμῶν.

"Οπως εἶναι εύνοητον τὰ χρώματα ταῦτα πρέπει νὰ ἀνθίστανται εἰς τὰς θερμοκρασίας

τοῦ ὑγροῦ στοιχείου καὶ εἰς τὴν χρηματὴν αὐτοῦ ἐπενέργειαν, εἰς τὰς δοσῆσις τῆς γάστρας, εἰς τὰ πάσης φύσεως πλήγματα, εἰς τὴν τριθήν τῶν ἀγκυρίων ἀλύσεων, εἰς τὴν ρύπανσιν ἐκ τῶν ἀπορριμμάτων τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν τριθήν ἐκ τῶν ρευμάτων, τῶν προκαλουμένων ἐκ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου καὶ τῶν στροφῶν τῶν ἐλίκων.

"Ἄλλα κατασκευὴ χρωμάτων, τὰ όποιαν νὰ ἔξασφαλίζουν ὅλας αὐτὰς τὰς προϋποθέσεις, σήμερον τούλαχιστον, δὲν θεωρεῖται ἐφίκτη, παρὰ τὰς προδόσους τῆς χημείας καὶ τῆς βιομηχανίας αὐτῶν.

"Καὶ δύο κυρίως εἰναι τὰ αἵτια τῆς μη πραγματοποιήσεως αὐτῆς: Πρῶτον, η ταχύτης, τὴν όποιαν ἀναπτύσσουν σήμερον τὰ πλοῖα, θλάπτει ιδιαιτέρως τὴν στρέσσων τοῦ χρώματος ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν υφάλων, εἰς τὴν ἀποκόλλησιν δὲ ὡς εἶναι εύνοητον συντελεῖ ἡ τριθή, ἡ προσγινομένη ἐφ' οἰουδήποτε ἐπολείμματος ἐκ τῶν ρευμάτων, τῶν προκαλουμένων ἐκ τῆς ταχύτητος. Δεύτερον δέ, αἱ ἐκ τῶν στροφῶν τῆς ἐλίκος, 1.100 - 1.200 κατά λεπτὸν ἐνίστε, ἔξακοντιζόμεναι μάζαι ὅδατος, δημιουργοῦν ρεύματα, τὰ δόποια ἀποκαλοῦν τὸ ἐπάλειμμα τοῦ χρώματος καὶ λεισίουν καὶ αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιφάνειαν τῶν υφάλων, ὥστα εἶχε τριθή αὐτῆ με συμφιδτανον.

"Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω, η ὑπὸ τῆς ἐλικοῦς δημιουργοῦμένη σπηλαίωσις, προκαλεῖ φθοράς ἀκόμη καὶ εἰς τὴν βάσιν τῶν πτερῶν αὐτῆς, τοῦτο δὲ ἐκ τῶν πληγμάτων τῶν μαζῶν τοῦ ὄδατος, τῶν ἔξακοντιζομένων κατ' αὐτῶν, εἰς κάθε ἀνακοπή τῆς σπηλαίωσεως. "Οταν, λοιπόν, ὁ ὄρειχαλκος τῆς ἐλικοῦς φθείρεται, πῶς νὰ ἀνθέσουν τὰ χρώματα;

"Οσον ἀφορᾷ τὰς τοξικὰς ούσιας, οἱ χημικοὶ περιωρισθεῖσαν σήμερον εἰς τὰ ἀλατά τοῦ υδραργύρου, τοῦ χειδοῦ καὶ τὰς συνθέσεις τοῦ ἀρσενικοῦ, ἐπετεύχθη δὲ ὅπως ἡ κατασκευὴ τῶν χρωμάτων εἴναι σχεδὸν ἀκίνδυνος εἰς τὴν παρασκευὴν των, ἐπικινδυνός δομῶς πάντοτε εἰς τοὺς χρησιμοποιοῦντας αὐτά, ἀν δὲν ληφθοῦν ὀρισμένα προφυλακτικά μέτρα, ὅπως ἀνεφέραμεν ἀλλιαχοῦ διὰ τὸ μίνιον.

"Ἐπίσης μέριμνα λαμβάνεται ὅπως τὸ ἀντιοκωριωτικὸν χρώμα παρασκευάζεται πάντοτε μικροτέρας πυκνότητος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ ἀντιρρυπαντικοῦ, δηλαδή ὅπως τὸ πρῶτον περιέχῃ δλιγωτέρας λιπαράς ούσιας καὶ περισσότερας πητητικάς. Χωρὶς τὴν μέ-

ριμναν αὐτῆν, ἔχει ἀποδειχθῆ ὅτι τὰ δύο χρώματα αὐτὰ δὲν θὰ συγκαλληθῶσι τὸ ἐν με τὸ ἄλλο, διότι αἱ ὑπερβάλλουσαι λιπαραὶ ούσιαι τοῦ ἀντιοκωριωτικοῦ θὰ τείνουν νὰ εὑρουν διέξοδον διὰ μέσου τοῦ ἐπ' αὐτοῦ ἀντιρρυπαντικοῦ, προκαλοῦσαι τὴν ἀποκόλλησιν τῶν δύο στροφῶν τῶν ἐλίκων.

"Ἀκόμη δὲ καὶ ἄν τὸ πρῶτον καλλιψή ἐπιφανείας ἀλασμάτων, φερόντων καὶ ἵχη μόνον σκωρίας, ή δεῖδινσις θὰ συνεχίστη, ὑπὸ μορφὴν λανθάνουσαν, τὸ διασβρωτικὸν τῆς ἐργον καὶ τὸ ἐπ' αὐτῆς ἐπαλειφθὲν χρώμα θὰ ἀποσταθῇ μετ' οὐ πολὺ κατὰ πλάκας. Κάποτε μάλιστα ὑπεστηρίχθη, ὅτι τὸ ἀντιοκωριωτικὸν χρώμα στερεούται καλλιτερὸν ἐπὶ τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας, ἀν αὐτὴ φέρῃ φολίδας ἡ ἐσχάρας, τοῦτο δόμως ἀπεδείχθη ἐσφαλμένον, ὡς ἀναφέρει ὁ Rabaté (A propos des peintures sous-marines, é Rev. de Chim. Ind.: 1923). "Άλλως τε καὶ ἡ κοινὴ λογικὴ ἐπιβάλλει νὰ δεχθῶμεν διὰ μία καλή τριθή με ἀμφός μιᾶς ἐσκωριωμένης μεταλλικῆς ἐπιφανείας, θὰ ἀπωλλάξῃ δχι μόνον αὐτὴν ἀπὸ τὰ ἱχη τῆς σκωρίας, ἀλλὰ θὰ δημιουργήσῃ καὶ τὸν ἀπαιτούμενον κόκκον, δ ὅποιος θὰ δοθῆται εἰς τὴν προσκόλλησιν τοῦ χρώματος, παρὰ νὰ ἀφεθοῦν ἐπισθῆματα τοῦ μετάλλου λέπτια καὶ ἐσχάραι, μὲ τὸν σκαπτὸν δημιουργίας σημείων σπρίζεως ἐκ σκωρίας, ή δτοία θὰ συνεχίσῃ ὑπὸ τὸ κάλυμμα τοῦ χρώματος τὸ καταστρεπτικὸν τῆς ἐργον.

♦

"Ηδη κιείσιμον τὸ σύντομον ἰστορικὸν σημείωμά μας ἐπὶ τοῦ χρωματισμοῦ τῶν πλοίων, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Πατριάρχου Νέως μὲ τὴν Κιβωτὸν του, μέχρι σήμερον, ὅπότε ἡ πρόδοση τῶν ἐπιστημῶν εἶναι τοιαντή, δῆστε νὰ δύνασται τις νὰ πιστεύῃ διὰ δεν θὰ δραδινούνται νὰ δύσουν χρωματικὰς ὥλας ἀνθεκτικωτέρας εἰς τὴν φθοράν, περισσότερον ἀκινδύνους κατὰ τὴν βιομηχανικὴν τῶν παρασκευῆν καὶ τὴν χρησιμοποίησίν των καὶ διὰ σκοπούς, ἀς τὸ εύχηθωμεν, ἔξηπτρετούντας τὸν πολιτισμὸν καὶ τὴν πρόσδοσην καὶ ἔξασφαλίζουσας τὴν καλὴν τῶν πλοίων συντήρησην, τὰ δόπια παρὰ τὰς καταπληκτικὰς προδόσους τῆς ἀεροναυτιλίας καὶ τὰ νῦν μαιμούθ ύπὸ κατασκευὴν ἀεροσκάφη, δὲν θὰ πάμσουν ποτὲ νὰ ἀποτελοῦν ἐν απὸ τὰ κύρια μέσα ἐπικοινωνίας τῶν ἡπείρων καὶ μεταφορᾶς καὶ ἀνταλλαγῆς ἀγαθῶν.

Π. Ε. ΣΕΓΔΙΤΣΑΣ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Ἐκάστην Πέμπτην ώρα 12.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π ΛΗΤΩ

Ἐκάστην Δευτέραν, Τετάρτην, Παρασκευήν:
ώρα 8 : διά ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΣΥΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.

Ἐκάστην Τρίτην, Πέμπτην, Σάββατον καὶ Κυριακήν:
ώρα 8.30 : διά ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ. "Επιστρ. αύγημερόν

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ," -

'Εκ Πειραιῶς :
ώρα 12.00 διά: ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ," — "ΚΑΡΑΤΙΣΚΑΚΗΣ.."

Ἐκάστην Δευτέραν:
ώρα 11 : διά ΚΥΘΩΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΩΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΔΟΝ

Ἐκάστην Τρίτην:
ώρα 13 : διά ΜΗΔΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

» 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ

Ἐκάστην Πέμπτην:
ώρα 16 : διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ

» 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Ἐκάστην Σάββατον:

ώρα 14 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ

» 18 : διά ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

Πληροφορίαι: 'Ακτή Ποσειδώνος — Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ Γραφεῖα ταξιδίων.



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 ΤΑΝΑΠΑΔΙΝ.

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΔΙΝ.

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ Α.ΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΔΙΝ.

ΕΞ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΙΡΑΝ, ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΜΑΡΚΕΣ, ΔΟΥΡΒΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΔΙΝ.

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"

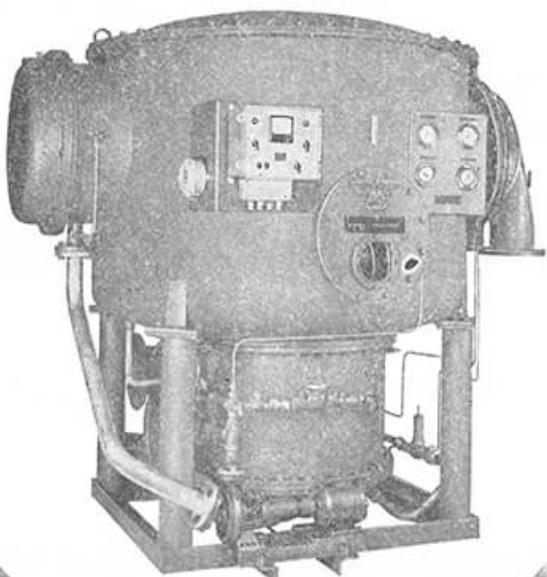
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Ακτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)



Χρησιμοποιεῖ τὴν περιττὴ θερμότητα τοῦ ὕδατος φύξεως τῆς μηχανῆς.

Μικρὰ εἰς διαστάσεις - ἀπλῆ εἰς ἐγκατάστασιν.
Μηδαμηνά ἔξοδα συντηρήσεως.

Δύο μόνον ἀντλίες –ἰσχυροῦ κεντρόφυγος τύπου – εἰναι ἀπαραίτητες διά τὴν λειτουργίαν καὶ παραδίδονται μὲ κάθε συσκευήν.

Αὐτορρυθμίζεται καὶ ἀπαιτεῖ ζλαχίστην παρακολούθησιν.

Ἄντι θερμοῦ ὕδατος δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ἀτμό.

Υπάρχουν τυποποιημένοι τύποι ἀποδόσεως ἀπὸ 1-80 τόννους ποσίμου ὕδατος ἀνὰ 24ωρον.
Μεγαλύτεροι τύποι κατασκευάζονται ἐπὶ παραγγελίᾳ.

Ἐχουν πωληθῆ περισσότερες ἀπὸ 3.000 ἑβαπτόρετες εἰς 750 περίπου ναυτιλιακές ἑταιρίες εἰς 62 χῶρες ἀνὰ τὸν κόσμον.

ATLAS ΔΑΝΙΑΣ

ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ
ΕΤΟΙΜΕΣ ΔΙ' ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλ. 410-573



**A
S ATLAS**
3, BALDERSGADE - COPENHAGEN
DENMARK

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
HN. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.

63, Fenchurch Street, London, E.C. 3. Phone: Royal 4443

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η ΚΡΙΣΙΜΟΣ ΚΑΜΠΗ

Εις τάς έφημερίδας της 20ής παρελθόντος έδημοσιεύθη ή ειδηστις ότι ή παρ' ήμιν ύπερπόντιος άλιεια διέρχεται κρίσιμον καμπήν, ότι αι άλιευτικαί έπιχειρήσης άντιμετωπίζουν σοβαράς δυσχερείς εις τήν συνέχισιν τής δραστηριότητός των, παρά τὸ ἀναμφίσθητον γεγονός ότι τὰ κατεψυγμένα ψάρια ἐπεβλήθησαν ως είδος βασικῆς ἀνάγκης καὶ ἔχουν προσπτικήν εύρυτέρας καταναλώσεως, ότι ώρισμέναι τέ πριν την έπιχειρήσεις, μάλιστα, ή ν α γ κ α σ θ η σ αν ν ἡ σ ο u n e i s π α r o p l i s m o n τὰ ποντοπόρα ψαράδικα ψυγεία των ΑΜΕΣΩΣ. "Ολα αύτά τὰ ἔγραψαμε εις τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς σειράν σημειωμάτων: 'Ο άλιευτικός μας κόσμος γνωρίζει ἐπακρίδως δλας αύτά τὰς λεπτομερείας καὶ είναι καταποτισμένος ἐπί τῆς καθ' δλου καταστάσεως. 'Ἐπειδὴ δημος αι παρεχόμεναι είδησης τού διαρρέουσαν δεκαπενθύμερου είναι ἐλλιπεῖς καὶ ἐμφανίζουν τὸ θέμα μινοτεύων, δι' δσους δὲν γνωρίζουν τὴν πραγματικότητα, παρέχομεν τὰς κάτωθι πληροφορίας πρός ἐνημέρωσιν των.

'Υπάρχουν ώρισμέναι τεχνικαὶ διακρίσεις καὶ πλείστοι οσοι ἐπαγγελματικοὶ διαχωρισμοὶ ποὺ ἄλλως πως ἐρμηνεύνται δταν χρησιμοποιούνται διά τὴν ναυτιλίαν καὶ ἄλλως πως διά τὴν ἀλιείαν. "Ἄς μας ἐπιτραπῇ νὰ ἐπιμείνωμεν ἐπί τοῦ σημείου τούτου. Αι λέξεις ότι ὁ τάδε ἐφοπλιστής π α ρ ὁ π λ i s e η ἡ ἡ δ ε σ ε τὸ πλοῖον η τὰ πλοῖα του, χρησιμοποιούμεναι διά τὴν ἀλιευτικὴν διομηχαίναν ἐνέχουν ἐντελῶς διάφορον ἔνωναν καὶ σημασίαν ἑκείνων ποὺ πολὺ συχνὰ ἀναγράφονται διά τὴν ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ. Καὶ συγκεκριμένως: Διά μὲν τὴν ναυτιλίαν, δταν οἱ ἐφοπλισταὶ λέγουν ότι ἔδεσαν τὰ πλοῖα των, τῦτο σημαίνει προσωρινὴ παύσιν ἐργασιῶν δι'. Α' Β λόγον, δι' ἐπιδιορθώσεις, μετασκευάς, χαμηλών ναύλων, ἀναμονὴν τῆς τουριστικῆς περιόδου κ.ο.κ., ἐνῷ διά τὴν ἀλιείαν σημαίνει ἐπιζήμιον ἐμπλοκήν τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ διάφορα ἄλλα πλοῖα, τὰ φορτηγά, τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ ἐπιβατηγά, ώς γνωστόν, κινοῦνται διά νὰ μεταφέρουν ἐμπορεύματα, καύσιμα η ἐπιβάτες, ἐνῷ τὸ ψαράδικο πρέπει νὰ δημιουργήσῃ ἔνα φορτίο μόνο του μὲ σα α ἀ π ὁ τὴν θ ἡ α λ ο σ α, πρέπει τὸ πλήρωμα νὰ ἐρευνήσῃ τούς δυθύντας, νὰ βρῇ ἀφοίσα ψάρια, νὰ τὰ ἀνασύρῃ εις τὸ κατάστρωμα, νὰ τὰ ἐπεξεργασθῆ, νὰ τὰ περιποιηθῆ, νὰ τὰ καταψύξῃ, νὰ τὰ συντηρήσῃ καὶ νὰ τὰ μεταφέρῃ εις τὸν λιμένα διά τὴν κατανάλωσιν.

Τὸ ποντοπόρο ψαράδικο ψυγείο σήμερον είναι ἔνα συγχρονισμένο παραγωγικὸν ἔργαστειο, ποὺ στοιχίζει πολὺ ἀκριβά, ἔχει μεγάλας δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως, ὑποχρεώσεις, τοκοχρεαλύνσια, ὑπόκειται εις δερεῖαν φθοράν, ποὺ δλα μαζὶ ἀπαιτοῦν ταχεῖαν ἀπό σθενταὶ κεφαλαίουν καὶ ἔστι διενήκητη διά νὰ ἀποδώσῃ, θὰ εύρεθη ἀποτόμως εις πολὺ δύσκολων θέσιν, αὶ ὑποχρεώσεις του θὰ πολλαπλασιασθῶν καὶ δσον περισσότερον παραμείνη δεμένο εις τὸν λιμένα, τόσον περιστότερα διά καταντήσουν τὰ βάσανά του. 'Επομένως καὶ κατὰ γενικὸν κανόνα, οἱ πλοιοκτήται - παραγωγοὶ ἀποφεύγουν τὴν ἀσκοπόπον παραμονὴν τού σκάφους των εις τὸν λιμένα καὶ είναι τῆς γνώμης ότι είναι προτιμώτερον νὰ κινήται τούτο δι' ἀλιείαν, ὑπωσδήποτε, ἐστω καὶ χωρὶς κέρδη δη *«τ σ ί μ α - τ σ ί μ α»*, δπως λε-

γούν, παρὰ ν ἡ τὸ δέσσουν. Δέσμιο τού ψαράδικου θὰ πη διτης η ἐπιχειρήσις χωλαίνει, διτη τὸ πλοῖον δὲν ἀποδίδει, διτη είναι παθητικό, διτη τὰ ἔξοδα είναι ἀνώτερα ἀπὸ τὰ ἔσοδα καὶ διτης ἔαν συνεχισθῆ η ἐπί ζημία κίνησης του η καταστροφὴ θὰ είναι ἀνεπανόρθωτος. Τὰ παραδείγματα δὲν λείπουν, τὰ ἀναφέρομεν διότι ἐμφανίζουν τὴν πραγματικότητα, ώς τὰ τρία «ΕΥΡΥΔΙΚΗ», τὸ «ΑΣΤΑΚΟΣ», τὸ «ΕΡΜΗΣ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ», τὸ «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ», τὸ «ΡΕΑ» καὶ ἄλλα ποὺ θὰ ἐπακολουθήσουν συντομώς.

Οὕτω, εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ώς ἄνω, ἀνάγκη νὰ ἐπαναλάβωμεν τὸ σπουδαιότερον σημεῖον ἐκ τῶν δημισιευθείσων πρό τινων ἡμερῶν ειδήσεων, διτης ἔνας ἀπὸ τοὺς νέους ἐφοπλιστὰς ἀλιείας, ἡγανκάσθη νὰ θέσῃ εἰς παροπλισμὸν τὰ παραθένθητα προσφάτας ἀπὸ τὰ Ρωσικὰ ναυπηγεία ποντοπόρα ψαράδικα ψυγείας του, διότι ἀντιμετωπίζει ἔξαιρετικὰς δυσχερείας εις τὴν ὑπὸ συμφέροντας ὄρους ἐκεταλλεύσιν των. 'Ο αξιότιμος καὶ καθ' δλα συμπαθής κ. Α. Φραγκίστας, συνάμα δὲ καὶ ἔξαιρετος «μπτίζενσμα», ούδεποτε πρότερον ἡσχολήθη μὲ τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν, οὔτε δεσμίων δι' οινοδήποντε λόγον μὲ τὰ ψαράδικα: ὁ κλάδος του σήμερον είναι η ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ τὰ φορτηγά. "Οταν πρὸ τινῶν ἑταν ἀπεφάσισε νὰ προθῇ εἰς παραγγελίας τοιούτων πλοίων εἰς Ρωσικά ναυπηγεία, τού ἐγένετο ἡ δελεαστικὴ πρότασις νὰ ἀποκτήσῃ καὶ μερικὰ μεγάλα ψαράδικα ἐργοστάσιον μὲ εύκολιάς την πούλησης. 'Η πρότασις ἐγένετο δεκτή καὶ τὰ ἐν λόγῳ ψαράδικα τῆς σειρᾶς, ἥρχισαν ἀπὸ ἔτους περίπου νὰ καταπλέουν εἰς τὸν Πειραιά. Αὐτή είναι ἡ πρώτη φάσης τῆς προσπαθείας καὶ, ώς εὐνόητον, ἔνα τόσον σπουδαιόν γεγονός ἐπρεπε νὰ γνωστοποιηθῇ εἰς δλην τὴν χώραν, μὲ τὴν σχετικὴν ἐπὶ τούτων διαφήμισην.

Μάς ἐδόθη η εύκαιρια νὰ ἐπισκεφθῶμεν ἐπανειλημένως τὰ κατὰ διαλείμματα καταπλέοντα ψαράδικα καὶ διευτυπώσαμεν ώρισμένωνς ἐπιφυλάξεις, διά τὴν ἀλιευτικήν

πλευρᾶς δυνατότητας ἐπωφελοῦς ἐκμεταλλεύσεως των. 'Εν τῷ μεταξύ, ώς φορεὺς τῆς πραγματικῆς τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας μας, ὑπεδειχθή ύπὸ τῶν Υπουργείων Συντονισμοῦ καὶ Βιομηχανίας, η Ε.Τ.Β.Α. «Ἐλληνικὴ Τράπεζα Βιομηχανίκῆς 'Αναπτύξεως». "Ἐπρεπε λοιπὸν κατὰ ἔνα τρόπο, οι δύο αὐτοὶ ὅργανοι, ἀφ' ἔνος η Ε.Τ.Β.Α. ἐκ μέρους τοῦ κράτους καὶ ἀφ' ἔτερου η μεγάλη ἀλιευτικὴ ἐπιχειρήσις ἀπὸ ιδιωτικῆς πλευρᾶς νὰ συνεννοήθων, νὰ συμφωνήσουν καὶ νὰ συνεργασθῶν, τοῦθι δὲ περὶ καὶ θὰ ἐπετύχησεν ύπ πορθέσεις.

"Υπέγραμμισαμεν τὸ «ύπὸ ὀρισμένας προϋποθέσεις», διότι ἀπὸ τοῦ σημείου τούτου καὶ ἐπειτα ἀρχίζει η ἐμπλοκὴ τῆς δλης ὑποθέσεως, ἔφ' δοτὸν η συνεργασία τῶν δύο παραγόντων ἐστηριζετο μόνον καὶ μόνον εἰς τὰ ἐξευρεθεῖσόμενα ἐνδεχομένως μεγάλα κεφάλαια, διτης η Ε.Τ.Β.Α. θὰ τὰ ἐξεύρισκε ἀπὸ ξένας Τραπέζας, πλήν, παρὰ τὰς προσπαθείας της δὲν ἐξευρέθησαν. "Ἐπίσης, διά νὰ μηνισθῇ διτης ἀκαδημαϊκῶνς ἐξετάζομεν τὸ ζῆτημα, θὰ τὰ ἐξεύρισκε ἀπὸ ξένας Τραπέζας, πλήν, παρὰ τὰς προσπαθείας της δὲν ἐξευρέθησαν. "Ὀταν λοιπὸν τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς τῶν πλοίων τούτων ὑπερβαίνει τὰς 13 δραχμάς τὸ κιλὸν καὶ τὰ ψάρια διατίθενται πρὸς 8 ἑως 10 δραχμάς εἰς τοὺς χονδρεμπόρους διά νὰ προτιμηθούν καὶ νὰ ἐπιβληθούν, χωρὶς δι καταναλωτῆς νὰ ἐπωφεληθῇ ἐκ τῆς μειώσεως ταυτῆς, δὲν είναι ἀνάγκη νὰ είναι κανεὶς οίκονομοδόγος διά νὰ ὑπολογίσῃ τὴν τρομεράν ζημίαν δι' ἐκάστην ἐξόρμησιν.

"Ομως η ὑπερποντίους ἀλιεία μας ἀπέδωσε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 30.000 τόνους περίπου κατεψυγμένων ίχθυών καὶ ὑπολογίζεται διτης θὰ φθάσῃ τούς 35.000 τόν. κατὰ τὸ 1967. Δὲν είναι ἀνάγκη νὰ ἐπαναλάβωμεν διτης τὰ κατεψυγμένα ψάρια ἐπεβλήθησαν εἰς

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

A. ΣΥΛΑΣ - HAMBURG: H. TILLMANN
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 353505 0211007	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	367894	0215671	Norderdeich 4 - 5	Priv. 510	via 0244151
	Priv. 6052552				
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex 446176 0244151	NORDENHAM	Tel. 811	Telex
Wegesende 3 - 4	Priv. 446176		P.O.Box 98	Priv. 811	via 0244151
BREMERHAVEN	Tel. 42597	Telex 45841 0238876	EMDEN	Priv. 2392	Telex
Kaiserhafen	Priv. 45841		Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391/93	via 027823
	WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37			
Ebertstr. 124	Priv. 21365		Telex 0253375		

TELEGRAMS "ERMIS"
Represented also at LUBECK & KIEL

όλας τάς χώρας, τὸ αύτὸν δὲ θὰ συμβῇ καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ὅπου δὲν ὑπάρχει ἐπάρκεια τροφίμων. Τὰ φάρια αὐτὰ πωλοῦνται εἰς τιμᾶς προστίσαις εἰς τὸν ἑργαζόμενον κόσμον καὶ δύνανται νὰ μεταφερθοῦν εὐκόλως εἰς δῆλην τὴν ἐνδοχώραν μὲν καμίοντας - φυγεῖσα. Τὸ εὐχάριστον εἶναι δὲ ὁ κόσμος ποὺ τὰ ἔδοκίμασε, τὰ συνήθιστα τώρα καὶ τὰ προσέθεσε εἰς τὸ σιτηρέσιον του. Η ναυτικὴ Ἑλλὰς εἶναι εἰς δέσιν νὰ προσγάγῃ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν εἰς τὸν ἄνωτατον βαθύμον καὶ ἀφοῦ

καλύψῃ τὰς εἰς ίχθεis καὶ ίχθυντὰ διάγκας της νὰ ὄργανωσῃ τὸ ἑξαγωγικὸν τῆς ἐμπόριον εἰς τὰ κατεψυγμένα δλιεύματα πρὸς δλας τὰς κατεύθυνσεις. Ζήτημα περιστούμενον συγχρονισμένων φαράδικων εἶναι καὶ τεχνικῶς κατηρτισμένων πληρωμάτων. Περιορισμοὶ διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιεύσιν δὲν ὑπάρχουν· ξέως ἀπὸ τὰ χωρικὰ ὕδατα διαθένας ἔχει τὸ δικαιώμα νὰ φαρέψῃ καὶ νὰ ἀποκτήσῃ τὸν ἑναλίον πλούτον, ἀρκεῖ νὰ έχῃ τὰ κατάλληλα πρὸς τοῦτο ἔργαλεια.

ΤΑ ΦΑΡΙΑ ΠΟΥ ΦΙΛΙΟΥΝΤΑΙ

Μέχρι σήμερον γνωρίζωμε ἀπὸ τὰ διδύλια καὶ τὰς ιδίας πολλάκις ἀντιλήφθωμε, δὲ: διάφορα πουλιά ἐκδηλώνουν τὴν τρυφερότητά των γιὰ τὰ θηλυκά μὲ φλιτσά. Πολλὰ ζώα ἀγκαλίζονται, γχίζονται: καὶ φλιτσάνται, ἀπὸ δυοῦ δὲ μῆς διδάσκονται: ἡ Βοτανική, ωριμάντων φυτά, λουλούδια καὶ δένδρων ἀκόμη, περιπτέσονται: καὶ ἐκδηλώνουν δὲ: ἐπαγκής τὰς προτιμήσεις τουν. Ολίγης, δημος, γνωρίζωμε διὰ τὰ φάρια καὶ τὰς συνηθίσαις τουν. Λί πρόδος: τῶν ωκεανογραφικῶν ἑρευνών, ἡ μελέτη τοῦ ἐναλίου πλούτου καὶ ἡ ἐπιμελὴς κατανομὴ τῆς ἑγιονολογικῆς πανίδος, μὲς διαφωτιζόμενον διαθήκην πληρωτέορεν, ἢ πρὸς τὰ μαστήφια τῆς ζωῆς τῶν διαφόρων φυρίδων. Εἴρισκομεθα, δημος, εἰς τὴν ἀρχὴν μόλις τὰς διδασκαλίας καὶ τὰς μυήσεως καὶ θὰ περάσουμε πολλὰ χρόνια διὰ νὰ κατατοπισθοῦμε. Οἱ δέσποιοι: ἐπιστήμονες, ἑγιονολόγοι, ωκεανογράφοι, δροβιολόγοι, καὶ ἄλλοι, ποὺ δισκολεύονται μὲ τὸ θέμα τοῦτο, ἀναγγέλλουν δὲ: Θὰ ἔχουμε λίγαν συντόμως πολλὰς ἐπιλήξεις καὶ δυοῦ συμβαίνουν μὲ τὰ ζώα, μὲ τὰ πτερύγια καὶ τὰ φυ-

τά, ἐπαναλαμβάνονται: ζωγράτερον καὶ μὲ τὰ φύρια. Η ἑρευνα, δημος, εἶναι: πολὺ πιὸ δύσκολη, διότι πρέπει νὰ διεξαχθῇ μέσα στὸν θάλασσαν καὶ διὰ ἐπὶ τὸ πλεύσιον εἰς μεγάλους βυθούς. Τῷρα μὲ τὴν τελεστούσην τῶν ὑποδρυγίων πλωτῶν μέσων καὶ μηχανισμάτων, καὶ ἀποκλήσεις: διευσυλλόγονται διὰ τῆς τηλεοράσεως, ἡγεμονίας καὶ τῶν ὀποιωνίων φωτογραφίας.

Ἄπο τὰ μόλις ἐκδοθέντα διάφορα συγγράμματα ἐπὶ τὸν ὑποδρυγίων ὥκεινον γραφικῶν ἔργων, σταχυολογοῦμεν χρησίμους πληρωφορίας, ποὺ μὲς διέθειν μίαν σφράγιδαν ἐπὶ τῆς ζωῆς τῶν φυρίδων. Η περιγραφὴ τῶν διαφόρων συνηθίσιμων τουν, δὲν ἀκολουθεῖ τὸ σκληρὸν ἐπιτυμπνικὸν θέρος, μὲ τὰς μακροσκελεῖς λατινικὰς ἀφράσεις, ἀλλὰ γίνεται μὲ θρόφος ἀπογνωμόν, ποὺ συγκρατεῖ τὸν ἀναγνώστη καὶ τὸν θάλασσαν, εἰς πολλὰ δὲ σημεῖα, δὲν λέπει καὶ τὸ σχετικὸν οὐρανόμορφο. Ταράχουν — λέγει δὲ συγγραφεῖς — φύρια μὲ πολὺ καλὸν χρακτήρα καὶ διατύπως ἀλλά, μὲ τὴν κακήν μέσα τους. Ψάρια γκονδρόπαγα καὶ ταύτηλα καὶ, ἀντίθετως, ἀλλὰ ἀδύντες, δρακτήρων καὶ ἵπται γιὰ καυχή. Ψάρια, ποὺ ζοῦν σάνι δρόμηται: μέσα σὲ σκοτεινά σπήλαια καὶ ἀλλά ποὺ ἀγγέλουν τὸ φῶς, τὸν ἥλιο καὶ τὴν συντροφιά. Ψάρια λησταί... καὶ ἀντιστοίχως ἄλλα, ποὺ ἀποτελοῦν τὰ κινήτα θύματα τουν. Τέλος πολλὰ καὶ διάφορα ἄλλα φύρια, ζώρια καὶ πάντα φραγμένα, μὲ τὰ κατίστατα, ποὺ ἐκφράζουν τὰς διαθέσιες των ἀλληλοφίλοιμάνων. Ήπιότερο, ζευκτικοίζεται, δὲ τὸ μέγεθος καὶ δὲ σχεῖς τῶν διαφόρων φυρίδων, δὲν ἔχει κακημάνιον σχέσιν μὲ τὸν χαρακτήρας καὶ τὰ αἰσθητικά τουν. Ταράχουν μαργάλων καὶ ὀγκώδην φύρια, τελείως πρὸς τὰς ἀνιδύνια, ἐν ἀντέστατοις ὑπάρχουν μαργάλων. Ζωγράτης, πολὺ ἀγριός καὶ ἐπικινδύνων.

Διὰ νὰ πεισθῆται καὶ νὰ κατατοπισθῇται, λέγουν τὰ διδύλια, δὲν ἔχεται πατέ νὰ πάτε εἰς τὰς νήσους τῆς Λιγανεῖς, ή εἰς τὰς Αντίλλας, ή τὴν Φλωρίδα, ὅπου ὑπάρχουν εἰδικές ἐργαστήρια πρὸς τὰς ακοτάν τούτων. Έκεῖ θὰ προσέλθει πατέτηται φύρια μὲ περιεχομένων, διὰ μικρὰς καταδύσεις; ή θὰ μπῆται μέσα εἰς διυθεσφαίρα τελείως διακριθμούμενήν ἡ διορθώσιον τῆς τοπικῆς καὶ θὰ μετανέσται εἰς μαργάλωτερα διόθη ἐπὶ 20 λεπτά διώς μαργάλων φύρια, τελείως πρὸς τὰς ἀνιδύνια, ἐν ἀντέστατοις διόπραγμον μαργάλων. Τὰ φύρια δὲν θὰ ἐνοχληθοῦν ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Τὰ φύρια δὲν θὰ ἐνοχληθοῦν ἀπὸ τὴν παρονοιά σχεῖς, αῦτα θὰ φοβηθοῦν ἀπὸ τὸν άλλον πολλούς τούτους. Ήπειροί θὰ μετανέστωνται εἰς τὰς μηχανικής καὶ καταλήγουνται εἰς τὴν ἀναπτυγματικήν, τὸ εύγευστον κρέας του καὶ τὸ σπουδώντα κύριοτάραχρο ποὺ διπόδισουν. Σκελώσαμε, δημος, εἰς τὸ ουρανόν μάθητες ποὺ μὲς ἀντικαρφέται θέλετερω, διότι: ή «κουρτίνα», τὸ μεγάλο μαλοκόπι, ποὺ φύκει: τὸ 25-30 κιλά, εὐκόλως δύναται: νὰ καλλιεργηθῇ, δὲ πούμα, εἰς τὰ ρυγά νερά (Αμερικαϊκὸν κύριον, Μασολόγγη). Ήπειροί Λίγοις καὶ ἀλλού, κατά τὸ παράδειγμα τῶν Ιπποτῶν καὶ Πορτογάλων, ποὺ ξεπειρῶν τὰ αύγα του εἰς διαφόρους περιοχὰς καταλλήλους. Ούτω, ή φιλολογία μας γιὰ τὰ φύρια τῶν φυρίδων δὲν θὰ ξεχωρίζει τρόγορα, θεών μάλιστα νὰ γρηγορίσεται εἰς κάτι: διὰ τὸ προσεκτές μέλη, διότι: ή «κουρτίνα» εἶναι διά τὸ πιὸ ἀλλελεκτή φύρια. Ήπιότερως ἐκτιμήται: καὶ ἀπὸ τοῦ διόθη καλλιεργήδες.

λόγως γηράς νὰ λογαριάζουν διότι τὰ διλέπεται, καὶ σκηνής θὰ ἀνανεωθεῖται: συνεχῶς ἀπὸ μέρεις εἰδη πολυχρώμων ιχθύων. Είναι: εὐδόχησον, διότι ἀπὸ διλέγηντας τὴν πανοραμικὴν παρέλληλον, δὲν λείπει: καὶ διατεταμένης ηγετικής ηγετικής, εἰς διάτηπας διατεταμένης. Τὸ περίεργον εἶναι, διότι διατηρεῖται τὸ πανοραμικόν της πανοραμικήν παρέλληλον, δὲν λείπει: καὶ διατεταμένης ηγετικής ηγετικής. Τὸ πανοραμικόν της πανοραμικήν παρέλληλον, δὲν λείπει: καὶ διατεταμένης ηγετικής ηγετικής.

Μέχρι πρὸ τινον δὲν δίνει, αἱ ἐπὶ τῆς ζωῆς τῶν ιχθύων γενικῶς μελέται καὶ δρευναται, διεγγόντο μὲν ἐπὶ πολὺ μέσα εἰς τὰ διάφορα πλοῖα - θραγατήρια, συνεγγύεστο, δημος, εἰς τὴν ἔρημην μέσα εἰς τὰ μεγάλα ἀκουαρία, ὅπως διετίνεται τῆς Νέας Κύρης, ἡ τὰ εὐρωπαϊκὰ τοικατα, ποὺ διαθέτουν ποικιλίαν ιχθύων. Σήμερον, δημος, ψάρις: κάρις εἰς τὰ διερθύμια τῆς τούτης τοικατας καὶ τὰ διυθεσφαίρημα, ποὺ εἶναι: ἀριστερά τελείων διξιλογίων, καὶ δρευναται: ημιπορόδιν νὰ διεξαχθῇ εἰς μεγαλύτερα διάθη καὶ νὰ συνεχίσθων ἐναλλάξ ἐπὶ πολλὰς φύρια. Απὸ τὰς δρασίας φωτογραφίας, ποὺ δημιουργεῖται: εἰς τὰ διάφορα συγγράμματα διατεταμένης: εἰς ἐνδιαφερόμενον: τὰς ικινήσεις καὶ τὴν ζωὴν τῶν μορίων διέθηνται, ποὺ μετέπειταν διόπειτον διαγνωρίσουν καὶ τὰς ικινήσεις: τοῦ καθηγματινοῦ σιτηγρεσίου των, τῆς αφριδίας, τοῦ ροφοῦ, τοῦ λιθρινοῦ καὶ τῆς συναγρήσεως, τοῦ δικαλέσουν καὶ τῆς μερλούτσας, τοῦ κολιού καὶ τῆς παλαρίδας κ.ο.κ. Αἱ τελευταϊκές μελέται κατηγοριαὶ τογραφικούς προβλημάτων διόπειτον διά τὴν αἰσθητικήν ζωῆς τῶν φυρίδων, τὰ ραντεσουδάκια τουν, τὴν ἀναπτυγματικήν τουν, δημος, συγχρόνως διέπειτον προσεγγίσεις τὰς κατοικίες, τὰς καναρίνια καὶ τὰς καρδερίνιας.

Επειγόμενα δημος ἀπὸ τὸ θέμα μας — «τὰ φύρια ποὺ φύλασσει» — καὶ μπερδευθήκαμε εἰς: ἀλλὰ συναγρήσεων θέλειται τῆς αἰθηγματικῆς τῶν ζωῶν καὶ τῆς ἀναπτυγματικῆς. Χρήσιμα τὰ μὲν καὶ τὰ δέ, ἀλλά εἶναι: ἀρρήκτως συνδεδεμένα. Εἰς δὲν ἀπὸ τὰ συγγράμματα γίνεται λόγος γιὰ τὶς περιγραφές «κουρτίνας» δηλαδή τὸ μεγάλα μολυστεῖς ποὺ μὲς κονδυλούσιν τακτικά τὰ φαρδιάκια μας ἀπὸ τὸν Ατλαντικό. Αργίζουμε ςπὸ τὰ φύρια τουν, τοὺς καυγάδες ζηλοτυπίας καὶ καταλήγουμε εἰς τὴν ἀναπτυγματικήν, τὸ εύγευστον κρέας του καὶ τὸ σπουδώντα κύριοτάραχρο ποὺ διπόδισουν. Σκελώσαμε, δημος, εἰς τὸ ουρανόν μάθητες ποὺ μὲς ἀντικαρφέται θέλετερω, διότι: ή «κουρτίνα», τὸ μεγάλο μαλοκόπι, ποὺ φύκει: τὸ 25-30 κιλά, εὐκόλως δύναται: νὰ καλλιεργηθῇ, δὲ πούμα, εἰς τὰ ρυγά νερά (Αμερικαϊκὸν κύριον, Μασολόγγη). Ήπειροί Λίγοις καὶ ἀλλού, κατά τὸ παράδειγμα τῶν Ιπποτῶν καὶ Πορτογάλων, ποὺ ξεπειρῶν τὰ αύγα του εἰς διαφόρους περιοχὰς καταλλήλους. Ούτω, ή φιλολογία μας γιὰ τὰ φύρια τῶν φυρίδων δὲν θὰ ξεχωρίζει τρόγορα, θεών μάλιστα νὰ γρηγορίσεται εἰς κάτι: διὰ τὸ προσεκτές μέλη, διότι: ή «κουρτίνα» εἶναι διά τὸ πιὸ ἀλλελεκτή φύρια. Ήπιότερως ἐκτιμήται: καὶ ἀπὸ τοῦ διόθη καλλιεργήδες.

16-20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797
PHONE: 31339 - 28829
A/H 68840 - 492230

CAPE TOWN

FAROS & CO. (PTY.) LTD.
GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμόνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ

ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

PARK - STANTON
21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX
ENGLAND
RIPPLEWAY 3644
(8 miles from Central London)

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΡΙΘ. 1039/1966

Πρόεδρος δ. κ. Δ. ΡΕΤΑΛΗΣ
Εισηγητής δ. κ. Δ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, έφετης
Δικηγόρος οί. κ.κ. Λ. Καντζουράκης, Γ. Τσαγκαρό-
πουλος

● Ναύλωσις.— Δύναται νὰ ἔχῃ ὡς ἀντικείμενον καὶ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης.— Συνάπτεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ ἐφόπλιστοῦ ἢ ἐπὶ τοῦ συμπλοιοκτησίας τοῦ δισειριστοῦ αὐτῆς ἢ ὑπὸ τοῦ νομίμου τούτων πληρεξουσίου.— Τὸ ναυλοσύμφωνον ὅμως δύναται ν' ἀντικατασθεῖ ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς ἢ ἐγγύρων ἀποδεικνύοντος τὴν παραλαβὴν τοῦ πράγματος πρὸς φόρτωσιν.— Δύναται νὰ ὑπογραφῇ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ναυλομεσίτου ἢ τοῦ πρόστιτορος τοῦ πλοιοκτήτου ὡς ἀντολοδόχων τῶν ἔχοντων κατὰ τὰ ἄνω τὸ δικαίωμα τῆς ναυλώσεως.— Διατάξεις Α.Κ. περὶ ἀντιπροσωπείας, ἐντολῆς καὶ προστίσεως.— Ἐφαρμογὴ αὐτῶν καὶ ἐπὶ ἐπιχειρήσεως πρακτορίας καὶ ναυτικῆς τοιαύτης, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰς περὶ εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτήν διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.— Πράκτων καταρτίσας ναύλωσιν εἴτε ὡς ἄμεσος ἀντιπρόσωπος εἴτε ὡς ἀντολοδόχος τῶν δικαιουμένων πρὸς σύναψιν τῆς.— Δὲν κτᾶται ὑπὲρ αὐτοῦ δικαίωματα, ἀλλ' οὔτε καὶ διαρύνεται δι' ὑποχρέωσεων.— Καὶ ἂν ἀκόμη ἥθελε θεωρηθῆναι πρὸς τούτο προστηθεῖς ἢ ὡς βοηθὸς ἐκπληρώσεως.— Τότε μόνον εὐθύνεται προσωπικῶς ὁ πράκτων, ὅταν ἡ ἐνέργεια του συνιστᾷ ἀδικοπράξιαν κατ' ἄρθρ. 914 τοῦ Α.Κ.

'Επειδὴ ἡ σύμβασις ναυλώσεως ἡτις κατὰ τὸ σχετικόν πρὸς αὐτήν ἄρθρ. 107 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) δύναται νὰ ἔχῃ ὡς ἀντικείμενον καὶ τὴν μεταφορὰν πραγμάτων διὰ θαλάσσης συνάπτεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ ἐφόπλιστοῦ καὶ ἐπὶ συμπλοιοκτησίας ὑπὸ τοῦ δισειριστοῦ αὐτῆς ἢ ὑπὸ τοῦ νομίμου τούτων πληρεξουσίου. Τὸ ναυλοσύμφωνον ὅμως ὅπερ παραλαβὴν τοῦ πράγματος πρὸς φόρτωσιν, δύναται νὰ ὑπογραφῇ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ναυλομεσίτου ἢ τοῦ πρόστιτορος τοῦ πλοιοκτήτου ὡς ἀντολοδόχων τῶν ἔχοντων κατὰ τ' ἀνωτέρω τὸ δικαίωμα τῆς ναυλώσεως (πρᾶ). Λγων - Καιν et Renault τόμος V § 636, H. Τσάγκης 1: Κώδικις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ὑπὸ τὸ ἄρθρον 107). Κατὰ τὸ ἄρθρ. 211 τοῦ Αστικού Κώδικος δηλῶσις δουλήσεως γενομένη ὑπὸ τίνος ἀντιπροσώπου ἐν δύομάτι τοῦ ἀντιπροσωπευμένου ἐντὸς τῶν δρίων τῆς πρὸς ἀντιπροσώπους εἶτε συνάγεται ἐκ τῶν περιστάσεων ὃτι γίνεται ἔπι δύομάτι αὐτοῦ. Κατὰ δὲ τὰς περὶ ἀντολῆς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 713 ἐπ., τοῦ Αστικού Κώδικος ὁ ἀντολοδόχος ἐνεργεῖ ίδιον δύομάτι καὶ διὰ λογαριασμού τοῦ ἐντολέως. Τέλος κατὰ τὰς περὶ προστήσεως διατάξεις τῶν ἄρθρων 334 § 1, 922 καὶ 926 τοῦ Αστικού Κώδικος ὁ ὀφειλέτης εὐθύνεται διὰ τὸ πταίσμα τῶν προσώπων ἀντικα χρησιμοποιεῖ πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ἔνοχης ὡς δι' ιδίου αὐτοῦ πταίσμα. 'Εκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων αἵτινες δι' ἔλειψιν εἰδικῶν δρισμῶν ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Δικαίῳ εὑρίσκουσι ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τῆς περὶ ἥς τὸ ἄρθρ. 2 τοῦ δ. δ)τος τῆς 2)14 Μαΐου 1835 επερὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῶν ἐμποροδικῶν ἐπιχειρήσεως πρακτορίας καὶ συνεπώς καὶ ἐπὶ τῆς ναυτικῆς τοιαύτης, συνδυαζομένων καὶ πρὸς τὰς ρυθμιζόντας εἰδικῶς τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκναυλωτοῦ τοιαύτας τῶν

ἄρθρων 134 - 144 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., προκύπτει σαφῶς ὃτι ἐπὶ συμβάσεως ναυλώσεως περὶ ἥς ποτε προμηθεῖν ἄρθρον 107 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εἴτε τὸ πράκτωρ κατήρτισεν αὐτὴν ὡς ἀμεσος ἀντιπρόσωπος τῶν πρὸς σύναψιν τῆς, ὡς ἄνω, δικαιουμένων εἴτε ὡς ἀντολοδόχος τούτων δὲν κτᾶται ὑπὲρ αὐτοῦ δικαιώματα ἀλλ' οὔτε καὶ διαρύνεται δι' ὑποχρέωσεων καὶ ἀν ἀνωτέρω μητρού τούτου θεωρηθῆ, ὡς ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω μητρού τούτου πλοιάρχου, ἐφόπλιστοῦ ἢ δισειριστοῦ συμπλοιοκτησίας πρὸς τούτο προστηθεῖς ἢ ὡς βοηθὸς ἐκπληρώσεως, προστησθεῖς, πλοιοκτήτης ἢ δισειριστής τῆς συμπλοιοκτησίας ὡς τοιούτος. Τότε δέ μόνον εὐθύνεται προσωπικῶς ὁ πράκτωρ διὰ τὴν ἐνόντικό του ἄρθρον 914 τοῦ Αστικού Κώδικος.

Παρατηρήσεις τοῦ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ: Δημοσιεύσθη ἀνωτέρω ἐνδιαφέρουσαν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Αθηνῶν. Εξετάζεται ἐν αὐτῇ τὸ θέμα τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυλοσύμφωνού διὰ τῆς φορτωτικῆς ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης (ἄρθρον 108 Κ.Ι.Ν.Δ.). 'Ενδιαφέρουσα είναι ἡ ἀποφις τῆς ἀποφάσεως καθ' ἦν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη, τὴν φορτωτικὴν νομίμων ὑπογράφει ὁ πλοιάρχος ἢ ὁ ναυλομεσίτης ἢ ὁ πράκτωρ τοῦ πλοιοκτητοῦ. 'Η ἀποφις αὕτη, ὅσον καὶ ἀν συμπίπτη πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ναυτικῆς συναδλολαγῆς, ἀντιτίθεται δύσεως πρὸς σσα δέκτεις ἡ Εἰσηγητικής 'Εκθέσεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἐνθα τρίτης λέγεται διὰ τοῦ συντάκτη τοῦ Κώδικος ἐνέργειας διότι οἱ συντάκτης τοῦ πλοιάρχου προστηθεῖσιν καὶ διαστήσειν τοῦ πλοιοκτητοῦ. 'Η ἀποφις αὕτη, ὅσον καὶ ἀν συμπίπτη πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ναυτικῆς συναδλολαγῆς, διάταξε τοῦ Κράτους λόγω ἐκραγέντος ἡ ἀπειλούμενου πολέμου, εἰσθολής, ἐπαναστάσεως ἡ ἀνατρεπτικῆς ἐνεργείας, δύναται νὰ λάβῃ μέτρα πρὸς ἔξασφάλισην πλοίων, λιμένων κ.λ.π., ἀπὸ κινδύνων καταστροφῆς, ζημιῶν δολιοφθωρῶν καὶ ἀνατρεπτικῶν ἐνεργειῶν.

Τότε δυνάμει τῆς ἐξουσιοδοτήσεως ταύτης ἐκδιδόντα Διατάγματα διάρκειαν διάταξεν τὰ νέα περάσαν αὐτής τοῦ Διοκήτου τῆς Ακτοφύλακῆς, διστις εἰχεν ἀπορρίψει αἰτησιν ναυτικού, ζητήσαντος νὰ ἐπισημειωθῇ καταλήλως τὸ ναυτικόν του φυλαδίου, ἀστειαὶ νεανίαι εἶναι δυνατή ἡ ναυτολόγησίς του. 'Ο ἀμερικανικὸς νόμος δρίζει διὰ δάσκαιον κατά τὴν κρίσιν τοῦ Προέδρου τῶν Ηνωμένων Πόλιτειῶν διακυβεύεται ἡ ἀσφάλεια τοῦ Κράτους λόγω ἐκραγέντος ἡ ἀπειλούμενου πολέμου, εἰσθολής, ἐπαναστάσεως ἡ ἀνατρεπτικῆς ἐνεργείας, δύναται νὰ λάβῃ μέτρα πρὸς ἔξασφάλισην πλοίων, λιμένων κ.λ.π., ἀπὸ κινδύνων καταστροφῆς, ζημιῶν δολιοφθωρῶν καὶ ἀνατρεπτικῶν ἐνεργειῶν.

Τὰ δυνάμει τῆς ἐξουσιοδοτήσεως ταύτης ἐκδιδόντα Διατάγματα διάρκειαν διάταξεν τὰ νέα περάσαν αὐτής τοῦ Διοκήτου τῆς Ακτοφύλακῆς, διστις εἰχεν ἀπορρίψει αἰτησιν ναυτικού, ζητήσαντος νὰ ἐπισημειωθῇ καταλήλως τὸ ναυτικόν του φυλαδίου, ἀστειαὶ νεανίαι εἶναι δυνατή ἡ ναυτολόγησίς του. 'Ο ἀμερικανικὸς νόμος δρίζει διὰ δάσκαιον κατά τὴν κρίσιν τοῦ Προέδρου τῶν Ηνωμένων Πόλιτειῶν διακυβεύεται ἡ ἀσφάλεια τοῦ Κράτους λόγω ἐκραγέντος ἡ ἀπειλούμενου πολέμου, εἰσθολής, ἐπαναστάσεως ἡ ἀνατρεπτικῆς ἐνεργείας, δύναται νὰ λάβῃ μέτρα πρὸς ἔξασφάλισην πλοίων, λιμένων κ.λ.π., ἀπὸ κινδύνων καταστροφῆς, ζημιῶν δολιοφθωρῶν καὶ ἀνατρεπτικῶν ἐνεργειῶν.

Ἐν ἑτερού 1959, 'Αμερικανὸς τυγχάνων ναυτικούς ἀπὸ τοῦ 1948, ὑπέβαλεν αἰτησιν, ζητῶν τὴν τεθή ἐπὶ τοῦ ναυτικού φυλαδίου τοῦ ἡ ὡς δάσκαιον πλοίου ἀναλογίαν, οἰονεὶ δεσμευμένην ἐκ τῆς σαφούς ἐκφράσεως τῆς Εἰσηγητικῆς 'Εκθέσεως, ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. Βεβαίως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀντολέως ἀποφάσεως τοῦ 'Ἐφετείου Αθηνῶν, ἡ φορτωτικὴ ἀντικαθίσταται τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ δὲν ἐπρόκειτο περὶ φορτωτικῆς ἐκδιδομένης εἰς ἐκτέλεσιν προϋπάρχοντος ναυλοσύμφωνου. 'Η διοικητικούς τοῦ πλοιοκτητοῦ, οἰονεὶ δεσμευμένην ἐκ τῆς σαφούς ἐκφράσεως τῆς Εἰσηγητικῆς 'Εκθέσεως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀντολέως ἀποφάσεως τοῦ 'Ἐφετείου Αθηνῶν, παραχνεύσατο τῶν διακριτικῶν πλοίων, μακρυνθείσα τῶν ὀπόφεων τοῦ Κώδικος, ἀπηχουσῶν συνθήκας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς συναδλολαγῆς πρὸ πολλοῦ ἐκλειψάσας, ἀντεμετώπισεν

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. "ΠΟΣΕΙΔΩΝ,"

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Κατόπιν τῶν πολλῶν καὶ ἀναληθῶν φημῶν αἵτινες ἀπὸ καιροῦ διαδίδονται εἰς βάρος τῆς ἀνωτέρω σχολῆς, φέρω εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφέρομένων διατάξεων τοῦ ή Ναυτική Σχολὴ ΠΟΣΕΙΔΩΝ οὐδέποτε ἐκλεισε καὶ διὰ τοῦ λειτουργεῖ ὅπως πάντοτε συστηματικῶς καὶ μὲ τὴν ἀμείωτον πάντοτε ἐπιτυχίαν εἰς τὰς ἐκάστοτε ἐξετάσεις λόγω τῆς ἀρτίας καταρτίσεως τῶν μαθητῶν της.

Οὕτω κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ἐξετάσεις τῶν Α — Β — Γ Πλοιάρχων τοῦ 1966 δύο καὶ μόνον μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ ἀπερρίφθησαν εἰς ἔν καὶ μόνον μάθημα ἐκαστος.

Κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν Α' Πλοιάρχων Μαρτίου τοῦ 1967 ἀπερρίφθησαν:

- 1) ΕΙΣ ΤΗΝ Α' ΟΜΑΔΑ 5: Ούδεις τῆς Ν. Σ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ.
- 2) ΕΙΣ ΤΗΝ Β' ΟΜΑΔΑ 6: Ούδεις τῆς Ν. Σ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ.
- 3) ΕΙΣ ΤΗΝ Γ' ΟΜΑΔΑ 9: Ούδεις τῆς Ν. Σ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΟΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΙ ΠΛΟΕΣ

Το Έθνικόν Όικουνγραφικόν "Ινστιτούτον τῆς Μεγάλης Βρετανίκης ἀνεκούμενον δις::, κατὰ περιπτώσεις διεξιχθεῖσας ὑπὸ τῶν πλοιάρχων κ.α. Γενάτον καὶ Μάνι Κρέβην ἐκ τοῦ ἄγιοπολεῖου Μπέννυμχντοῦ", ἐμετρήθησαν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ εἰς πλάτος 37°26' Β καὶ μῆκος 8°07' Α, ὅποι ἡνερμόν Σ ἔως 9 τῆς εἰλικρίνεων καὶ εὐρέσθαι ἔχοντα ὑψός μεταξὺ 20 καὶ 30 ποδῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν διωρίας τῶν αὐτῶν πλατηγρήσεων, δύο μεμονωμένα κύματα είχον ὑψός 70 ἔως 80 ποδῶν, τὸ γεγονός δὲ αὐτό, ἐπιστημονικῶν ἐξεκριβωθέν, δὲν ἔξεπληγε μόνον τοὺς ἄνθρωπους εἰδικούς, ἀλλὰ καὶ προκαλεῖ παχύδιμους ἐνδιαφέροντας.

"Ο ναυτικὸς ίσχυρισθή ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου, διτὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἀλάπατε τὴν περιουσίαν καὶ τὴν προσωπικὴν ἀλευθερίαν του, χωρὶς νὰ προσήχθησαν διαδικασία, διότι δὲν προσήχθησαν ἀπόδειξεῖς διτὶ ἡτο πιθανὸν νὰ ἀναμιχθῇ εἰς κατασκοπείαν ἡ δολιοφθοράν. Η Πέμπτη Τροποποίησις τοῦ Συντάγματος ἐγγυάται εἰς τοὺς πολίτας τὸ δικαίωμα τοῦ διοπορισμοῦ, μὴ δυνάμενον νὰ ἀποκλεισθῇ χωρὶς νὰ προηγήθῃ δικαστικὴ διαδικασία, καθ' ἥν νὰ προσαχθῶσι καὶ νὰ ἐκτιμηθῶσιν ἀποδείξεις.

Τὸ Δικαστήριον ἀνέγνωσεν διτὶ ἡ ἐλευθερία τοῦ διοπορισμοῦ διά τῆς ἀκωλύτου ἐπιλογῆς ἐπιτηδεύματος, εἰναι πράγματι συνταγματικῶν κατωχωριμένη ἵναντι παραδόγων ἀπεμβάσεων τῆς Διοικήσεως.

"Ινα δῆμος ὁ ἐνδιαφερόμενος ἐπικοινωσθῇ τὴν ὡς ἀνω συνταγματικὴν προστασίαν — ἔκρινε τὸ Δικαστήριο — ἔδει νὰ ισχυρισθῇ καὶ ν' ἀποδείξῃ οὗτος διτὶ ἐστερήθη τοῦ δικαιώματος ἀλευθέρας ἐπιλογῆς ἐπιτηδεύματος ἡνὶν διαδικασίας, ἢτοι ἀλθιέρτεως, ἡ ἀνευ ἐπαρκῶν ἀποδείξεων ἡ διτὶ ἀπορέμβασις τῆς Διοικήσεως ἡτο παράλογος.

Περιέγραψε κατόπιν τὸ Δικαστήριον τὴν ἐν ισχύι διαδικασίαν καὶ ἔκρινε διτὶ δὲν συνέτρεχεν ὁ δρός της μὴ τηρησεως προηγουμένης διαδικασίας. 'Αντιθέτως, προηγήθη ἡτολογιμένη ἀπορριπτικὴ διαταγή, παρερχόθη εύχερεια ἀμφισθήτεως τῆς, ἔξετάσεως μαρτύρων καὶ δικαστικῆς προσδοκίας. 'Ο ἐνδιαφερόμενος ἡτο ἐπὶ μακρὰ ἔτη μέλος τοῦ Κομμουνιστικοῦ Κόμματος καὶ ὑπάλληλος τῆς διοικήσεως αὐτοῦ, ἔτελει ἐν γνώσει τοῦ σκοποῦ τοῦ Κόμματος τούτου, ἀποδέποντος εἰς ἀναπτρόπιν τῆς Κυβερνήσεως καὶ τέλος εἰς τὴν ἀρχικὴν αἴτησίν του προέδη εἰς ἀνακριθεῖς δηλώσεις.

Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν — ἔκρινε τὸ Δικαστήριον — μολονότι ἰδιωτικῆς φύσεως δραστηριότης, εἰναι ἐκτεθειμένον εἰς κατασκοπείαν καὶ δολιοφθοράν ἡ δὲ εἰς τὸ διοπορικὸν ναυτικὸν πρόσληψις εἰναι ἐπιλογὴ ἐπιτηδεύματος ἡνὶς τομέα εύποθη καὶ ζωτικῆς σημασίας διά τὴν ἐθνικὴν ἀμύναν. 'Εκ τούτων, δικαιοισχεῖται ἡ ἔρευνα ἐπὶ τοῦ χαρακτήρος τῶν μελλόντων νὰ προσληφθῶσιν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων.

'Ο προσφεύγων — ἔκρινε διτὶ ἀπόφασις — ἐπεκαλέσθη διαφόρους ἀποφάσεις, αἵτινες πράγματι φάνινονται συνηγοροῦσαι ὑπὲρ τῶν ἀπόφεων του. 'Αλλά, αἱ ἀποφάσεις τὰς δοποῖς ἐπεκαλέσθη, ἔξεδόθησαν ἐπὶ ποινικῶν κολασίμων ἀδικημάτων καὶ ἐδίκαιολογεῖτο ἐκεῖ διτὶ ἀπαίτησις δημοσίεως αἵτινες σταθμισθῶσιν αὐστηρῶς κατά τοὺς περὶ ἀποδείξεως κανόνας. 'Ενταῦθα δῆμος κείμεθα πρὸ διοικητικῶν μέτρων ἐκ τῆς φύσεως καὶ τοῦ σκοποῦ τῶν ὅποιών δικαιοισχεῖται ἀλλο μέτρον κρίσεως ἀνευ παραδόσεως συνταγματικῶν διατάξεων.

Τέλος, τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψε τὸν ισχυρισμὸν διτὶ ἔκφρασις ἀπεικόνισης εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰναι ἀντισυγματική, ὡς ἀριστος.

ραλαδήνην εἶτε 200 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν, εἶτε δι' 100 κοντέινερς τῶν 40 ποδῶν, εἶτε καὶ δι' οινοδηπότε συνδυασμόν.

Πρόκειται περὶ πλοίων χωρητικότητος 12.989 κόρων, μὲ διλικήν χωρητικότητα κυτῶν 450.000 κυβ. ποδῶν. Θά διαθέτουν χώρους δι' ἐμψυγέμενα ὡς καὶ δι' ὑγρὰ φορτία καὶ βάσινονται μὲ ἀποστροβίλους ίσχυός 26.000 ἀτρακτοπότων. Μεγιστὴ ταχύτης 27 καὶ ὑπηρεσιακὴ 23 μιλίων. Δύο τῶν κυρίων κυτῶν τοῦ πλοίου θά ἔξυπηρετούνται καὶ ὑπὸ φορτωτήρως 70 τόννων, ἐνῷ πάντα τὰ κύτη θά ἔξυπηρετούνται ἀπὸ 20 συνολικῶν φορτωτήρας τῶν 15 τόννων. Τὸ πρῶτον σκάφος ὀνομασθή «Ἀμέρικαν Λάινερ», ἐνῷ τὸ δεύτερον, καθελκυόμενον ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου, θά ὄνομασθή «Ἀμέρικαν Λήτζιον».

Σημειώτεον διτὶ τὴν ίδιαν ταχύτητα, ἀλλὰ χωρητικότητα κυτῶν 845.020 κυβ. ποδῶν, θά ἔχουν καὶ 5 ἀνάλογα σκάφη ποὺ ναυπηγοῦνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα "Ιγκωλᾶς τοῦ συγκροτήματος Λίππον" Ινταστρους, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀμέρικαν Πρέζιτεντ Λάινες. Τὸ πρῶτον ἔξ αὐτῶν, τὸ «Πρέζιτεντ Βάν Μπύρεν» θά παραδοθῇ τὸν Ιούνιον, ἔχουν δὲ τὰ πλοία αὐτὰ καὶ τὸ πλεονέκτημα διτὶ εἰναι τὰ πρώτα εἰς τὸν κόσμον ποὺ ναυπηγοῦνται ἐξ ολοκλήρου ἀπὸ εἰδικὸν ἔλαφρον χάλυβα ὑψηλῆς τάσεως ἐφελκυσμού, ἔξασφαλίζοντα τὰ γνωστά ἡδη πλεονεκτήματα.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Περιωρισμένος προβλέπεται ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς διὰ ἀριθμὸς τῶν μελλόντων νὰ ναυπηγηθοῦν δεξαμενοπλοίων - μαρμούθ. Πλείσται δοσαι αἱ δυνάρειαι, τεχνικαὶ καὶ ναυτιλιακαῖ. Καὶ αὐταὶ εἰς τὸ ἐλάχιστον μειώνουν τὴν ἐκ τοῦ χαμηλοτέρου μεταφορικοῦ κόστους προερχομένην οἰκονομίαν.

Ἀναφέρεται συγκεκριμένως διτὶ διαβέλιον ἀκαβάρτου πετρελαίου, μεταφερόμενον διά τάνκερ 50 χιλ. τόν. ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐπιθαρύνεται μὲ ναύλον 40 σέντη. 'Εάν διά σκάφους 100 χιλ. τόννων, τὸ κόστος κατέρχεται εἰς τὰ 31 σέντης καὶ ἔαν μὲ σκάφους 170 χιλ. τόν. 23 σέντης τὸ διάβολον. 'Ἐν τούτοις, ἀν τὸ σκάφος ἡτο χωρητικότηος 300.000 τόν., διὰ ναύλος θά ἔστοιχε κατά διαβέλιον 21 σέντην. 'Η διαφορὰ δὲν εἰναι πλέον τόσον μεγάλη, ὥστε νὰ προτιμήθῃ τὸ μεγαλύτερον σκάφος, μὲ τὰς τόσας παρεμβαλλομένας δυσχερείας καὶ τοὺς περιστούσους κινδύνους.

Ἄς σημειώθη διτὶ διὰ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἐντὸς 10ετίας ἐδεκαπλασιάσθη. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 ἀνήρχετο εἰς 94½ ἑκατομ. τόν. d.w. (σκάφη 10.000 τόν. καὶ ἄνω) καὶ ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαιν σκάφη 25 ἑκατομ. τόν. d.w. Λαμβανομένων ὑπὸ διηνὶς καὶ τῶν διαδίλεσων (2.5 ἑκατομ. τόν. ἐπησίως), περὶ τὸ 1970 διὰ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων θά ἔμφανηση δύναμιν 120 ἑκατομ. τόν. καὶ τὸ 1975 1'60 ἑκατομ. τόν.

ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

Τὸν ἀρχάμενον μῆνα πρόκειται νὰ παραδοθῇ ἐκ τῶν ναυπηγείων Σάν Σίμπτιλτιγκ ἀντ Ντράιντοκ Κόμματου εἰς τὴν πλοϊκοτήτηριαν Γιουνάιτεντ Στέτης Λάινες πὸ πρῶτους ἐκ σειρᾶς πέντε δημοιούτων πλοίων, ειδικῶν διὰ κοντέινερς, τὰ δοποῖς διὰ τὰς ἀκτὰς τοῦ Ισραήλ, τοῦ Λιβάνου καὶ τῆς Συρίας, λόγῳ τοῦ τοίχους αὐτῶν, κυμάτων αγματικοῦ ὑψού, εἰς τὰς ἀποστάσεων ἡνεκμοδίστων ἐπὶ ἀποστάσεως περιηργίαιν μιλῶν, προκαλοῦν περὶ τὰς ἀκτὰς τοῦ Ισραήλ, τοῦ Λιβάνου καὶ τῆς Συρίας, λόγῳ τοῦ τοίχους αὐτῶν, κυμάτων αγματικοῦ ὑψού, εἰς τὰς ἀποστάσεων κυματωγήν.

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

Εὔχαριστως ἀναγγέλλομεν τὴν ἔναρξιν νέας Τακτικῆς Γραμμῆς ἐκ Τεργέστης καὶ Πειραιῶς διὰ Μομβάσαν, Δαρεσαλάμ, Βέιραν, Λορέντσο Μάρκες, Ντώρμπταν καὶ τάναπαλιν.

ΠΡΟΣΕΧΗΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

«GRIGORIOS C. III» 25 – 28/4/67

Δεχόμεθα ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα

Διὰ πληροφορίας : Μέγαρον ΕΛ - ΠΑ — 'Ακτὴ Μισούλη 3

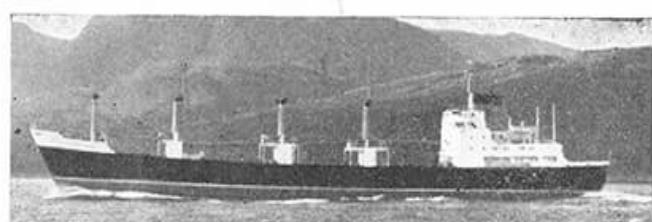
Τηλέφωνον : 471.541 (5 γραμμαὶ)

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)



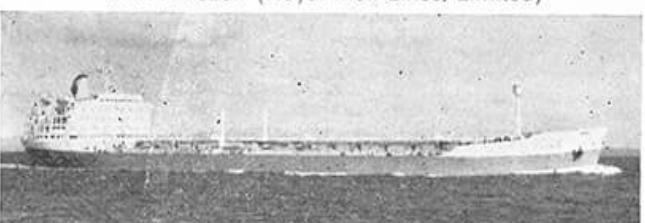
S.S. British Captain (BP Tanker Co. Limited)



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.

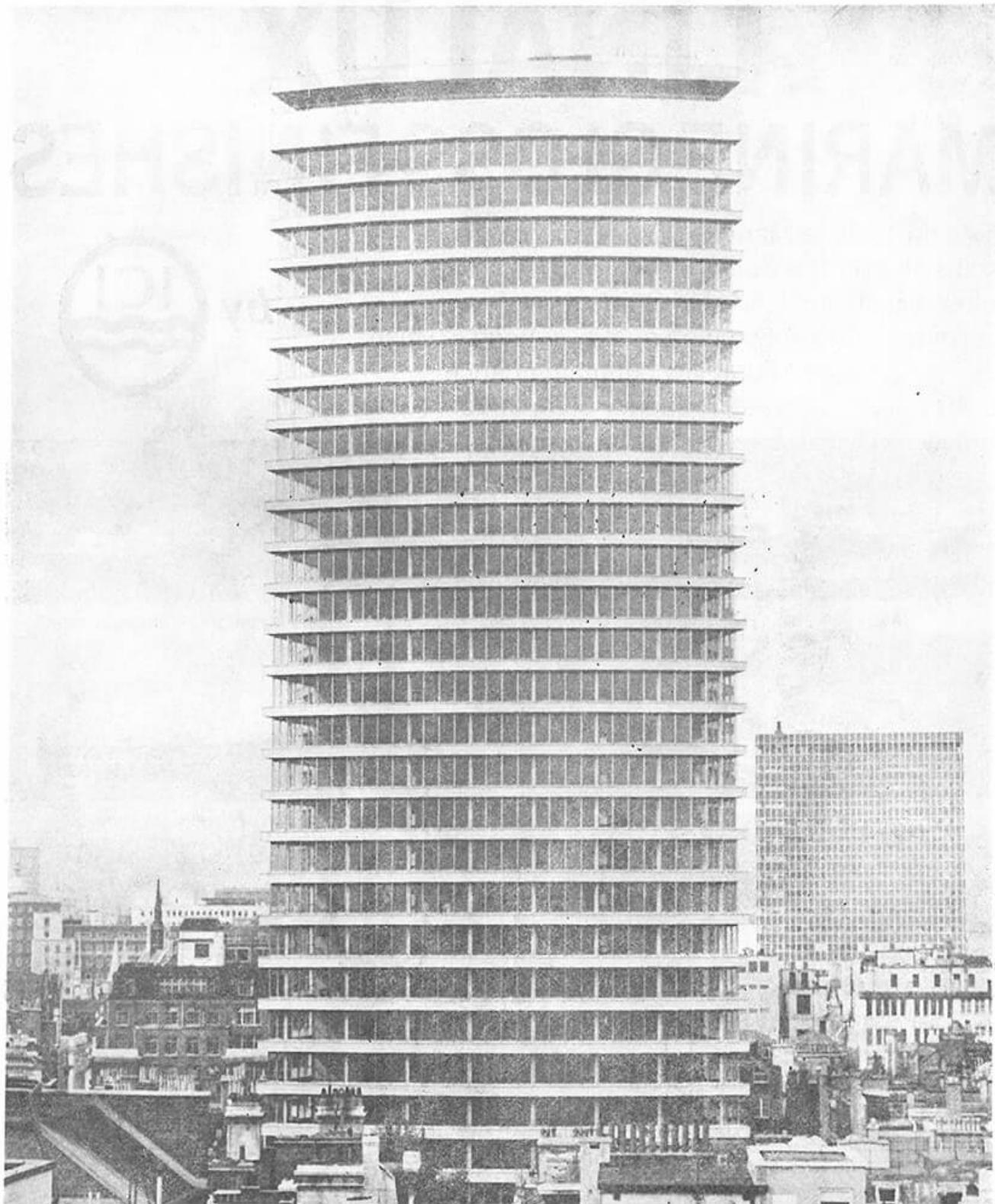
The cost of topside and boottop maintenance is reduced because the gloss and colour retention of 'Linalux' Quick-drying Finish allow minor damage to be touched in without marring the general appearance of the ship—thus avoiding the need for complete repaints.

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, Yannoulatou Building, Karaiskaki Square, Piraeus.



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.

τικάς χείρας, υπάρχει δημος πιθανότης να άκολουθησουν και αιτά την ίδιαν άτραπόν, την δύοιαν ηλικούσθησαν αι άνιστοιχοι εδωραπικοί και χθραί, λόγω άνεπαρκείας τού έργατού τουν θυναρικού.

ΙΤΑΛΙΑ

ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΣΜΑΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ

Νέαν μόνιμον δεξαμενήν έκανήν να δευθή πλοιά τών 150.000 τόνων γκρός πρόσεται να άποιτηση προσεγμένης δι λιμήν της Τεργέστης. Θά είναι μία ένα τούν μεγαλυτέρων της Μεσογείου. Σχετικόν νομοσχέδιον «περι παροχής των άνηγκακιών προσπεσών διά την κατασεύνη της ήλιγη μονήρου δεξαμενής, άποσταλη ηδη εις την είδικήν καινούσιαντευτικήν επιτροπήν.

Εις την είσηγητηκήν έκθεσιν δέξιεται ή σύζουσαν άναπτυξις την κινήσεων του λιμένος της Τεργέστης εις τὸν τομέαν τῶν ἀπισκευών πλοίων. Αμβικανόμενής ήπ' δύνι της προβλεπομένης ογκιντικής αδησίσεως της κινήσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων μετά την λειτουργίαν τού μεγάλου πατρελαικαγωγού διά την «Αλπεων», δ. δοποίος ήση συνέδεση την Τεργέστην με τὸ Μόναχον και την «Ινγκολστάτ», δικαιολογεῖται πλήρως η πρωτοδουλία διά την κατασεύνη εις Τεργέστην μεγάλης μονήρου δεξαμενής.

Εις την Τεργέστην όπράχουν τρεῖς άλλαι μόνιμοι δεξαμεναί: 'Η ήπ' άριθμ. 1 δεξαμενή (μήκους 141 μ., πλάτους 17,75 μ. και βάθους 6,15 μ.), δύναται να δευθή πλοιά τύπου λιμπετρι, χωρητικότητος άπο 7.200 τόν. γκρός. 'Η ήπ' άριθμ. 2 (μήκους 115 μ., πλάτους 15,50 μ. και βάθους 5,10 μ.), δύναται να δευθή πλοιά μέχρι 4.500 τόν. γκρός και ήπ' άριθμ. 3 (μήκους 206 μ., πλάτους 29,23 μ. και βάθους 9,78 μ.), δύναται να δευθή ἀπιστάγη τύπου «Χριστόφορο Κολδύπο», χωρητικότητος 29.200 τόν. γκρός.

Μετά τὴν έναρξην τῶν λειτουργίας τοῦ πατρελαικαγωγού είναι προφανές, διτοι αι μικροί άλλαι δεξαμεναι, δὲν χροῦν. Θά δολοληγοῦν τὸ διονούσιαν δέξια της κατασκευῆς της μεγάλης μονήρου δεξαμενῆς. Πρός τὸν ακούν αὐτὸν συναστήθη «κανονέρτοισιμο» τὸν διαφέρον αικονομικοῦ δργανώσων της πόλεων, εἰς τὸ δύναται να μετάσχουν και ἀλλοι παράγοντες ή νομικά πρόσωπα, διά τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σοδαροῦ αὐτοῦ έργου, τὸ δύναται προδέπεται, διτοι ήση στοιχίον περὶ τὰ 10 δύναται κατοι. λιρεττόν. Σημιειώνεται διτοι τὸ Κράτος παρέχει τὴν εἰσφοράν τοῦ εἰς δραδός καταρτισίσαις δοάκις τοῦτο είναι άνάγκη, διτοι ἐκτέλεσιν καινοφελῶν έργων, τὰ δύναται ἀπικτοῦν καρφάλαις ἀνώτερα τῶν δύναται να διεθέσουν οι τοπικοί δργανισμοί. Εις τὴν έκθεσιν ἀνηφέρονται οι σχετικοί νόμοι αικονομικῆς ομηρούλης τοῦ Κράτους εἰς τὴν κατασκευήν μονήρου δεξαμενήν εἰς τὸ Ηλείμον, τὸ Λιδόρον, τὴν Σπέτσαιν και τὸν Τάρκαντα.

Τὸ ήλιγη νομοσχέδιον ἀποδέπει εις την χορήγησιν ἐπι τῇ δύσει τῶν μεχρι τοῦτο κριτήριον, 8 δισεκατ. λιρεττόν, διά τὴν κατασκευήν της μονήρου δεξαμενῆς εις Τεργέστην (ῆρθρον 1 παράγρ. 1).

ΙΣΡΑΗΛ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ - ΧΑΙ'ΦΑΣ

Από τὴς 25ης Μαΐου τὸ δημιαταγωγόν «Μπιλού», κρατικής πλέον Ιδιοκτησίας, δηδο τὸ σημα της «Ζίρη», θά ἀρχίσῃ τὰ τακτικά του δρομολόγων εἰς τὴν γραμμήν Βενετίκης — Πατρίδης — Λεμεσοῦ — Χάι'φας.

Τὸ «Μπιλού», χωρητικότητος 7.000 τ. γκρός, τεθὲν τὸ πρώτον ἐν υπηρεσίᾳ τὸ 1961, δύναται να μεταχέρη 120 ἀπιστάκα καθοκινήτα και λεωφορεία. Διτοι πρακτικός και οικονομικός λόγου, αι προσφερόμενοι ἐπι τού σκάφους υπηρεσίαι, είναι «σελφ-σέρβις». «Ολοι αι καινοποιοι είναι κληματισμέναι και διαθέσουν «ντούδε» και ίδιατεράν τουαλέταν. Επίσης τού σκάφος προσφέρει εις τούς ἀπιστάκας του διότι της ἀνέσεις τῶν συγχρόνων υπερωκενίων, ητοι κολυμ-

ητικήν δεξαμενήν, κινηματογράφον, ἀναπαυτικά σκλόνια, μπάρ αιπ., είναι διέξιπλοισμένον με σταθμωτήρας. Ιδιαιτέρα μνεία πρέπει τὴν γήνη διά τὸ «φρή σόπ», λόγῳ τῶν διαστάσεων του και τὸν ἔκτισμέμονον προβότων.

Η δικαιοτάλλευσις της νέας αὐτῆς γραμμῆς, ή δύοια θά συμπληρώσῃ τὴν υπηρεσίαν Μασσαλίας — Νεκπόλεως — Χάι'φας, διανογεῖται εἰς τὴν «Ζίρη» ἐνδιαφερόμενος προσπετικάς, διθέντος τοῦ τόπου τοῦ δημιαταγωγού. Η «Ζίρη» θά θέση ικατά τὸ προσεγμένος θέρος εις τὴν διάθεσιν τοῦ κοινοῦ σημαντικοῦ ἀριθμοῦ προσθέτων ἀναγρήσεων, με λίκην συμφερόσας εἰδικάς ἀπιστάσεις. Σημιειώσεων ἀπίσχεις, διτοι ή «Ζίρη», ἐπ' εὐκαιρίας της δρομολογήσεως τοῦ «Μπιλού», προσφέρει διά τὰ τέσσαρα πρότις ταξίδια δυοράνη μεταχρόνων τῶν αιτικινήτων διλον τὸν ἀπιστάτην, οι δύοιοι: θά ταξίδευσουν με τὸ σκάφος, με ἀναγρήσεων εἰς Βενετίκης κατά τὰς ἔξι ημερομηνίες: 25 Μαΐου, 2 Ιουνίου, 11 Ιουνίου και 19 Ιουνίου.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΡΕΥΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝΑ

Εις τὸν λόρδον Ροχντέιλ, τὸν μελετήσαντα τὰ τῶν ἀγγλικῶν λιμένων, ἀνετέθη ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν η προεδρία τῆς ἔξεταστικῆς ἐπιτροπῆς ἐπι τῶν προβλημάτων τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας. Θά εἰσαγγελήθη τὰ ληπτέα μέτρα διά τὴν ἀνασυγκρότησίν της, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν τεχνολογικῶν και τῶν οἰκονομικῶν ἔξελιθεων.

Εις τὴν ἐπιτροπήν παρέχεται εύρυτάπτη δικαιοδοσία συγκεντρώσεως στοιχείων ἐπι τῆς ἔξεταστηλεύσεως τῶν πλοίων, τοῦ κόστους αὐτῆς, τῆς συναγωνιστικῆς της ικανότητος και τῆς ἐπιφυλακτικῆς στάσεως τοῦ κεφαλίου πρός νέας ἐπενδύσεις.

Διετής θρίσθιθη η προθεσμία ύποδολῆς τοῦ πορίσματος.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

Κατά τὸν Πρόεδρον τοῦ Λόδούς Ρέτζιστερ τὰ ἀσφάλιστρα τῶν τάνκερ - μαρμούθ ἀνα-

ποφεύκτως θά υψωθούν, μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Τόρρεϋ Κένουν». Οι ἀσφαλισταὶ με περισσότεραν ἐπιφύλαξιν θέλουν τοῦ λοιποῦ καλύπτη τοὺς κινδύνους τῶν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων. Καὶ αἱ πρόστις εύθυναι τῶν ἀσφαλιστῶν θά δεκαπλασιασθούν διά τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Οσον οφέρει τὰς ἀσφαλίσεις ἐπὶ σκαφῶν, ἀνέκοινωσεν δι τὸ «Άγγλος ἀσφαλιστής», οτι δηδη ήρχισαν τὰ πρέμια νάναιμωνται.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

Κατά τὴν διάρκειαν διακλέξεως εἰς τὸ Εμπορικὸν Έπιμελητήριον τοῦ «Οσλο», δι καθηγητῆς τοῦ Ινστιτούτου Ναυτικῆς Οικονομίας τῆς Νορβηγίας κ. Α. Σ. Σθέντεσ, ἀπέδειξεν διτοι προδόξαις τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος περιέργειας: ἀπὸ τὰς ἐκ πραδόσεως ναυτικᾶς χώρας εἰς τὰς ἀναπτυσσόμενὰς και τὰς κομμουνιστικὰς χώρας. Κατά τὰ δέκα τελευταῖα ἔτη, οικάρη γηραιότητος 95 ἐκποτομωρίων τῶννων γκρός παρεδόθησαν εἰς τὸν ναυπηγείον εἰς δόλο καλύπτον τὸν κόσμον. Ή γηραιότητος αὐτῆς ἀντιστογεῖ ἀκριδῶς εἰς τὴν θριστηρέων γηραιότητα τὴν Ιηνία Ιανουαρίου 1951. Δικαιοσύνη: θέλει διτοι τὰ πλείστων τῶν ἐκ πραδόσεως ναυτικῶν γκρόν, δέννα θρινήθησαν νά προσκρυπούσθων και νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμόν. Απὸ ἀπόθετος αὐτῆς τῆς γηραιότητος κατά τὰ δέκα παρελθόντων ἔτη, δι τὸ Λιδερία τίθεται ἐπὶ τοῦ κεφαλῆς και ή Ισπονία λαρδάνει, δι τὸν δευτέραν θέσιν. Ακολουθοῦν ή Νορβηγία, ή Σοδετική, ή Ενωσίς και ή Έλλας, ἀλλὰ χώρας: ἀνεπαρκῶς εἰσέται ἀνεπιογμέναι, δι τὸ Ίνδια, ή Φερμέρα, ή Βουλγαρία και ή Ινδονησία, καταλαμβάνουν τὴν ἔδδαμην, δεκάτην τρίτην και δεκάτην πάμπτυν θέσιν, μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Η μόνη ἐκ πραδόσεως ναυτική χώρα, ή δύοις διετήρησε τὴν θέσιν της, είναι η Νορβηγία. Αι χώραι: τῶν δύοιων οι στόλοι της γηραιότηταν περιστοτερον, τόσον και εἰς ἀκατοτείκιν ἀναλογίαν, δυον και εἰς ἀπολ-

A firm grasp of the situation

Over a century of shipping experience backs the service we offer to the international shipping industry and being established in London, Hong Kong, New York and Gibraltar we have the world's shipping firmly in our grasp. Agents for the sale and purchase of shipping property. Building contracts arranged. Shipping valuers. Dry cargo and tanker chartering. Ship managers.

Agency representation in
LONDON · HONG KONG · NEW YORK and GIBRALTAR

HARLEY, MULLION & CO. LTD.

LONDON · HONG KONG · NEW YORK
KEMPSON HOUSE 35/37 CAMOMILE ST. EC3. Tel. AVENUE 2474 (20 lines).
Telex LONDON 23567/8 & 23813. Cables EVENHANDED LONDON TELEX.
HARLEY MULLION & CO. (Hong Kong) LTD. P. & O BUILDING 13th FLOOR, DES VOEUX ROAD CENTRAL. Tel. 228076. Telex HONG KONG 210. Cables EVENKEEL HONG KONG TELEX.
HARLEY MULLION & CO. (New York) LTD. 29 BROADWAY N.Y. 10006.
Tel. DIGBY 42174. Cables EVENSAIL NEW YORK.



τους ριθμούς, είναι: ή 'Ιαπωνία, ή 'Ινδια, ή Φραγκία, τό Χάγη Κέρκυρα, κι Φιλιππίναι, ή 'Ινδονησία και τό Πακιστάν. Διά τό σύνολον των χωρών τούτων, τό ποσοστόν αδεήσεως υπήρχε 115% έντος εξ έτους και ως τό 10 έκατομμύρια τόνων γκρός. Οι στόλοι των κομμουνιστικών κρατών, τής Σοβιετικής Ένωσης, τής Πολωνίας, τής Βουλγαρίας, τής Ρουμανίας, τής Τσεχοσολοβανίας, τής 'Αλβανίας και τής Κίνας, συζητώνται γηράθηκαν έπιοντες κατά 115% και 6 έκατομμύρια τόνων γκρός.

Διά τάς χώρας τού Βορρά, τό ποσοστόν αδεήσεως άνθηθε μόνον είς 36% και είς 6.700.000 τόνων. Διά τήν Μεγάλην Βρετανίαν, τό ποσοστόν ήσοι 4% και 700.000 τόνων. Υπολογιζόμενον τόνων σηματίδων Λιβερίας και Παναμάτ, διά στόλος τόνων Η.Π.Α. γηράθηκε κατά 19% και ως τό 7 έκατομμύρια τόνων.

'Ένας ή 'Ιαπωνία, ή 'Ινδια, ή Σοβιετική "Ενωσης και αι κομμουνιστική χώρας: αδεήσεων τόδις στόλους των με τόνων ίδιου ρυθμού κατά τά προσεγγή έτη, αι ένα παραδόσεως ναυτικών γκρός: ήδη συνεχίζουν νά γάνουν έδαφος, ένθι αι Η.Π.Α. ήδη διασπορών, ίσως, γάρις είς τάς σηματίδες ανθελίκες και τάς κρατικάς έπιστροφές. 'Η Νορθηγία τελεί είς ίδιαιτέρων κατάστασιν, άλλ' ή νορδηγικός έφοπλισμός έγγνωστα πάντοτε νά άνθισται: κατά τόν καλύτερον τρόπον, ήσακις άντεμπτώπιες τάς μεγαλυτέρας δυσκολίες. Πλέον τόν τριτον τετάρτων τού νορδηγικού στόλου σήμερον, έναντι προηγμένων μετά τήν κρίσιν τού 1957. Οδηγίαίς ήδη γκράς έχει τόσον νέον στόλον.

'Η ήδη γηράς τού νομίσματος είναι, δια: ή Νορθηγία πωλεί τά παρήλια ακάθη της είς τάς άναπτυσσόμενάς χώρας, κι άποικις δύνανται νά τά έκμεταλλευθούν με κόστος πολὺ κατώτερον, πράγμα διπερ ακόλαντες ήδηνη τήν κρίσιν τής νορυλαγοράς.

'Εν τούτοις, ή κατάστασις κάτην έχει και εύ-

τυχείς έπιπτώσεις: ήδη απόφεως άναπτυξεως τόνων συναλλαγών και τής σίκνονομίας τόνων άνεπαρκης άναπτυξομένων χωρών. Τό 1966, ή Νορθηγία έπωλησεν 90 πλοία, έκ τόνων έποιων τά 25 είς τήν 'Ελλάδα, 23 είς τάς αγγλικής Λιβερίας και ή Παναμά, 11 είς γάρις τήν: "Άπω 'Ανατολής και 4 είς κομμουνιστικάς χώρας, ένθι τό περισσότερα έκ τόνων υπολογίζονταν είς τήν ιταλικήν σημαίαν. Έπη ήδη, θά τά απάρη ήλικιας ήδη τόν 20 έτην, τά ποληγμέντα τό 1966, ήγοράθηκαν ήδη πέντε γκράς, τήν Λιβερίαν, τόν Παναμάτ, τήν 'Ελλάδα, τήν Σοβιετικήν "Ενωσην και τήν 'Ιταλίαν.

Ο δειπθής έμπορικός στόλος τείνει νά συγκεντρωθή ήδη σύλλιγας σηματίδες, άλλ' ούται δέν είναι αι ίδιαις ός προπολεμικώς. Τό άρτο συμβινεί: είς δ,πι άφορε τάς ναυπηγήσεις, έψη ζεις μόνον τάσσορες γκράς: — ή 'Ιαπωνία, ή Δυτική Γερμανία, ή Σουηδία και ή Βρετανία— παράγοντας πλέον τόν 70% τής ναυπηγουμένης παγκοσμίως γηρητατήτος. Και ήδη ήδηνη, ή 'Ιαπωνία κατέχει τήν πρώτην θέσιν και δύναται νά υποστηριχθή, δια: αῦτη είναι ή πρώτη γνωτική γκρά τού κόσμου.

χομένη είς 8 έτη, δέν μετεβληθή.

Κατά τό τρέχον έτος πρέπει νά παραδοθούν 750.000 τόν. d.w. νέας χωρητικότητος και τίδιον παρόντα κατά τό 1968. Διά τό έτος 1969 οι σημερινοί παραγγελίαι άντιπροσωπεύουν έπι τού παρόντος 500.000 τ. d.w., έ αριθμός θμως πρόκειται νά αύξηθη. 'Εάν αι πωλήσεις σκαφών παραμείνουν είς τό αύτό έπιπεδον, δέ συνηδικός στόλος πρέπει νά υπερβῇ τά 7.000.000 τόν. d.w. πρό τού τέλους τού έτους.

Η παραμένουσα άμετάβλητος σύνθεσις τού στόλου δίδεται διά τού κατωτέρω πίνακος, άντιπροσωπεύοντος τήν κατάστασιν κατά τήν ίην παρελθόντος 'Ιανουαρίου:

'Αριθμός πλοίων Τ. γκράς στόν %

Πετρελαιοφόρος	147	1.537.000	35%
Πετρελαιοφόρα - μεταλ.			
λασόφα	28	480.000	11%
Μεταλλοφόρα	6	141.000	3%
Μπαλό κάρριερς	37	576.000	13%
Φορτηγά ψυκεία	36	220.000	5%
'Επιβατηγά	107	194.000	4%
Φορτηγά	515	1.307.000	29%

Χαρακτηριστικόν γνώρισμα τής παρούσης καταστάσεως είναι ό συγκεντρωτισμός τών έπιχειρήσεων: Τό κοινσόρτοιον «Μπρόστρεμ» υπερέβη τό έκαπομμύριον τόνων γκρά πρό έτους και δέ έφοπλιστικός οίκος «Σάλεν» προστίγγισε τόν άριθμόν αυτόν διά τής άπορροφήσεως τού έφοπλιστικού οίκου «Ρέξ», ένώ ή έταιρια είτε κρενγκεαμέργκυμπολαγκετο πρέπει νά προσεγγίσῃ τό έκαπομμύριον τόνων τό 1969, ήτοι κατά τήν ήμερομηνίαν αύτήν πρείς έφοπλιστικοί οίκοι θά έχουν τό ημιμισ τού στόλου υπό ποληγμένη σημαίαν.

'Εξ άλλου έδειξησαν παραγγελίαι δ.' έννεα πετρελαιοφόρα ανω τών 100.000 τόν. d.w. έκαστον, έκ τόνων όποιων δύο τών 220.000 τόν. d.w. και δι' ένδεκα φορτηγά «κον-

mts ΙΑΣΩΝ

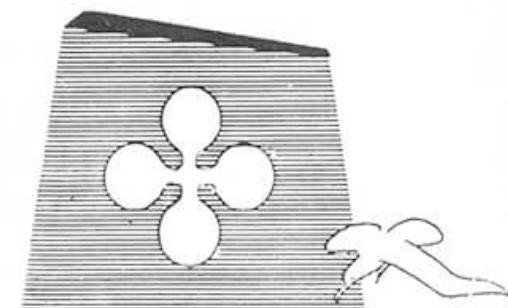
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

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

ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΟΠΙΖΟΝΤΑ

ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ ΚΑΤΑΚΤΟΥΝ ΕΔΑΦΟΣ

Την 10ην Απριλίου άνοιγγέλθη η σύμπρεξης δύο κολοσσαίων δρεπανινών ναυτιλιακών συνεπικοινωνών, την Overseas Containers Ltd (O.C.L.) και Associated Containers Transportation (A.C.T.), πρός έγκαθιθρυσιν ένδεις φιλοδέσιου προγράμματος τακτικών μέσωματων δρομολογίων, δι' ειδικών διάκονων κοντένερες νεοτεύτων φορτηγών, μεταξύ Αγγλίας και Αδεστραλίας — από το 1969.

Η άνοιξέων σύμπρεξης θα προσφέρει συνολικών κεφάλαιων της τάξεως £ 60 - 65.000.000, έξι διά περί τα £ 45.000.000 διά την ναυπήγησην της 9 ειδικών φορτηγών διάκονων κοντένερες και £ 17.000.000 διά την κατακευήν την ειδικών δροσιστών.

Το Κονσόρτιον Overseas Containers Ltd χρηστίζουν κι γνωστή είτε ρίζα: P. & O., Alfred Holt, British and Commonwealth και Furness Withy και είναι ηδη γνωστόν, από το παρελθόντος Φεδρουάριο, διτούς συναποιμόδιούς σύντομος παρήγγελον της φορτηγά - κοντένερες, την 27.000 τ. γκρός διάκονο, έξι διά εις γερμανική ναυπηγεία και 1 μόνον εἰς δρεπανινόν. Προστέθεται τώρα η πληρωφορία περί παραγγελίας και κοντένερες άξιας £ 12.000.000.

Το δεύτερον Κονσόρτιον Associated Container Transportation περιλαμβάνει, κυρίως, τάξις έταιρισης Cunard, Blue Star και Ellerman, και, κατά δευτερότερον συμμετοχήν, τάξις έταιρισης Harrison και Ben Lines. Ο δεύτερος σύντομος συναποιμόδιος άνοιγγεται μέσης την 10ην Απριλίου την πρόθεσήν του περί ναυπηγήσεως των έξιρων τριών φορτηγών - κοντένερες και έντικης σχετικής πληρωφορίας από τη διπλανή γειτονία. Προβλέπεται διπλάνη £ 5.000.000 περίπου κατά πλοίον, της καθής σχεδινού χωρητικότητας πρός τα τού πρώτου κονσόρτιον και διά 1.500 κοντένερες δικαστών και της καθής ταχύτητος 21 κόμβων. Έπισης, διπλάνη £ 5.000.000 διά την κατακευήν 6.000 κοντένερες τού διευθυνός τόπου μήκους 20 ποδών.

Η σύμπρεξης και συνεργασία των άνωτέρω ναυτιλιακών συναποιμόδων θα έπιστεψῃ και εις την γρήσιν κοινών έγκαττασάσων εἰς τούς λιμένας Αυστραλίας, Σιδνεϊ, Μελβούρνης και Φρη-

τένερες των 14.000 ή 15.000 τόν. d.w.

Έν τῷ μεταξύ υπάρχει σαφής τάσις άντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων σκαφῶν δι' ειδικευμένων πλοίων μεγαλυτέρας χωρητικότητος. Τὸ πολυάριθμα παλαιά σκάφη πωληθέντα τὸ 1966 άντικατεστάθησαν εἴτε ύπό πορθμείων τῶν 5.000 - 8.000 τόν. γκρός, εἴτε ύπό μπάλκ κάρριερς τῶν 1.500 - 6.000 τόν. d.w.

Αἱ καθαραὶ εἰσπράξεις εἰς ξένον συνάλλαγμα τῆς Ναυτιλίας αὐξάνονται κανονικῶς, ὡς ἀκολούθως:

1962 :	1.275	έκατομ. κορωνῶν
1963 :	1.290	>
1964 :	1.365	>
1965 :	1.410	>
1966 :	1.520	>
1967 :	1.610	> > (πρόσθεψις)

Σημειωτέον διτού εἰς τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν αἱ καθαραὶ εἰσπράξεις τῶν πλοιοκτητῶν ἔκτιμωνται διά τὸ 1967 εἰς 1.800 ἔκατομμαρία κορωνῶν.

Πρέπει, τέλος, νὰ λεχθῇ διτού τὸ σύνολον τῶν σκανδιναϊκῶν στόλων (Νορβηγίας, Σουηδίας και Δανίας) ἀντιπροσωπεύει χωρητικότητα 36.000.000 τόν. d.w., ήτοι πλέον τοῦ 15% τοῦ παγκοσμίου στόλου.

μάντλ.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τὸν ἀπολογισμὸν τοῦ Προέδρου τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιονώνος κατὰ τὴν πρόσφατην γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Νησιονώνος τούτου, πληρωφορώμενοι διτού ἀμερικανικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιλαμβάνει: 65 ειδικὰ φορτηγά - κοντένερες, συνολικῆς χωρητικότητος \$15.633 τ. d.w.

ΚΑΙ ΑΝΩ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ!

Εἶναι ηδη γνωστή η ὑπὸ τοῦ Λόδδ' τοῦ Ρέτζιστερ ἐκπόνησης σχεδιῶν διά πετρελαιοφόρων τῶν 500.000 τόνων. Κατού ὁ Ἀμερικανικὸς Νησιονώνος είχεντας πόσιμην, διὰ στόλου τοῦ Προέδρου τοῦ τὸν πετρελαθόντα Σεπτέμβριον, διτού πετρελαιοφόρων τοικύντης χωρητικότηος εἰναι: κατορθωτὸν και θα είναι δεκτὸν πρός ταξινόμησιν. Εἴδογος είναι: η οποιοῦ τοιούτων σχεδίων και διὰ ἄλλων ναυπηγηκούν χωρινοὶ και διὰ τῶν Ιστόνων ναυπηγήμον.

Ηδη τὰ ναυπηγεῖα Καθασάκι: Ισχυρίζονται: διτού κι νέοι: ἐπὶ τῆς νήσου Σικάγου ἐγκαταστάσεις τῶν είναι: εἰς θέσιν νὰ ναυπηγήσουν πετρελαιοφόρων τῶν 300.000 τόν. και διτού προγραμματίζονται τῶν κατακευανήν ἐπικευκατικήν δάσωσην, εἰς τὸ κώτο ναυπηγεῖον, διὰ πετρελαιοφόρων τῶν 500.000 τ. d.w. μὲ έπιστρέψηται διά τὸ Αὔγουστον 1968!

Ἐξ ἄλλου, οἱ ἐμπειρογνόμονες τοῦ Λόδδ' τοῦ Ρέτζιστερ προβλέπουν διτού τὸ πρώτον μεγαθήριον τῶν 500.000 τόνων είναι: δυνατόν νὰ καθελκυθῇ ἐντὸς τῆς προσεχείσης τετρακοτίας η παντεκτίκη.

Καὶ πέραν τῶν πληρωφοριῶν αὐτῶν, διὰ Πρέ-

σερος τῆς Ένωσεως Ιαπωνών Πλοιοκτητῶν Πετρελαιοφόρων, δημιλὸν εἰς τὸ 7ον Παγκόσμιον Συνέδριον Πετρελαίου, εἰς τὴν πρωτεύουσαν τοῦ Μαξικοῦ, εἶτεν διτού είναι δύοσκολον νὰ προβλέψωμεν ποτὲ θα είναι: τὸ μέγεθος τοῦ μεγίστου τέπου ναυπηγηθούμενου πετρελαιοφόρου εἰς τὸ μέλλον (ώς πρὸς τὸ πετρελαιοφόρον τῶν 500.000 τόν. τὸν πραγματοποίησαν τούτου προβλέπει εἰδος μέχρι τοῦ 1980) και ὑπηρίχηθη τὸν Ισχυρισμὸν τῶν ναυπηγείων Σδέν Χάντερ τῆς Αγγλίας, διτού είναι εἰς θέσιν νὰ ναυπηγήσουν πετρελαιοφόρων και 1.000.000 τόνων (τούτο προβλέπεται νὰ είναι μήκους 1.800 ποδῶν και διάδικτος τούτου 930 και 77 ποδῶν διατίστηκες εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πετρελαιοφόρου τῶν 150.000 τόνων d.w.)!

ΕΠΙΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τοὺς οσδρούδους κινδύνους δημιουργίζεις πληθωρικῆς χωρητικότηος εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, ἐκ τῆς δριγικοτικῆς ἐξεκλώσεως τῶν προστατευτικῶν διπέτων τῶν ναυπηγηκούν διατηρητικῶν μέτρων, ἔχουν ηδη διογραμμίσει εἰς προηγούμενα τεύχη τὸν τάξιν Ναυτικά Χρονικά.

Ἐνεργείαν δείγματα διμεραλωματικῆς πολιτικῆς ναυπηγηκῆς προστασίας, και διὰ καλλιφεως ἀλλαγήματος κρατικῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τοῦ δημόσιου ταχείων διευθύνσης μακροχρονίου διγοΐσης και διεφαλούς θυτορύματος, σημειώσται εἰς τὴν Σουηδίαν.

Ο πρωθυπουργὸς τῆς Σουηδίας κ. Ερλάντερ δηλιγόντων εἰς τὴν πολεύην τῆς Οδύντεδάλλα και διεκριτῶν τὴν διπόφην τῆς κυβερνητικῆς προστασίας τῶν ναυπηγείων, ἔξερφας τὸν ἔλπισα διτού τὸ Σουηδικὸν Κοινοβούλιον θα φύροι τὴν πρότασιν διπέτω παροχής οἰκονομικῆς δογματίσεως ἐξ 75.000.000 κορωνῶν (£ 5.200.000) εἰς τὰ διμόνια μικραὶ ναυπηγεῖα, ἵνα μέναφλοι θητοὶ η λειτουργία τῶν μέχρι τοῦ 1969. Ο Σουηδός πρωθυπουργὸς προσέθεσεν διτού: «Τὰ μετά ταῦτα θα ἐξαρτηθοῦν ἀπὸ τὴν διεξέλειται τῆς ναυπηγηκῆς ἐνέστησιν»!

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

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

ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων και φρούτων

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

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

Προσεχῆς ἄφιξις πλοίου - ψυγείου «ULYSSES ISLAND» 27 Απριλίου
ἀναχώρησις 5 Μαΐου

Δεχόμενον ἐπιβάτας και ἐμπορεύματα ξηρὰ και νωπὰ

Προσεχῆς ἄφιξις Πειραιά πλοίου - ψυγείου M/S «ULYSSES REEFER»

τὴν 23 Μαΐου. Προσεχῆς ἀναχώρησις 28 Μαΐου

Δεχόμενον ἐπιβάτας, γενικὰ φορτία ως και φρούτα

Αμφότερα Ταχύτητος 16/17 μιλίων

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιές

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ

"Η "Ενωσις των Εφοπλιστών άπηρθυνε πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως τὸ κάτωθι τηλεγράφημα ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῆς ἀρχῆς:

Ἐξοχάτατον Πρόεδρον Κυβερνήσεως
κ. Κωνσταντίνον Κόλλιαν
Ἐνταῦθα

"Ενωσις 'Ελλήνων Εφοπλιστών Ποντοπόρου Ναυτιλίας ύποδιάλει πρὸς 'Υμετέραν 'Εξοχήτητα προσωπικῶν καὶ πρὸς τὰ Μέλη τῆς ὑ' ὑμᾶς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως θερμά συγχαρητήρια ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν ὑψηλῶν καθηκόντων τῆς διακυβερνήσεως τῆς χώρας στὸπ Εὔχεται ὑμῖν θερμῶς πάσαν ἐπιτυχίαν καὶ τὴν ἐπ' ἄγαθῷ προσφιλοῦς Πατρίδος καὶ 'Εθνικῆς Ναυτιλίας δόλοκλήρωσιν τοῦ ἀναληφέντος ἔθνικοῦ ἔργου.

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

"Ἐξ ὅλου τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον ἀπῆρθυνε τὰ κάτωθι τηλεγραφήματα πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως κ. Κόλλιαν καὶ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας:

Ἐξοχάτατον Πρόεδρον Κυβερνήσεως
Ἀξιότιμον κ. Κωνσταντίνον Κόλλιαν
Ἀθῆνας

Πρόεδρος καὶ Μέλη Ναυτικοῦ 'Επιμελητήριου 'Ελλάδος, εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ὅποιου ἀνήκουσιν ἀπαντεῖς οἱ κλάδοι τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ύποδιάλλους πρὸς ύμᾶς καὶ τὰ Μέλη τῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν σας 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως θερμά συγχαρητήρια ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων τῆς διακυβερνήσεως τῆς χώρας καὶ εὐχονται θερμῶς πλήρη ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἀναληφέντον ὑ' ύμῶν ὑψηλὸν ἔργον ἐπ' ἄγαθῷ τῆς Πατρίδος μας καὶ μεγάλης ύμῶν 'Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Πρόεδρος
ΑΛΚΙΜΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

'Εξοχάτατον 'Υπουργὸν 'Εμπορ. Ναυτιλίας
Ἀξιότιμον κ. 'Αθ. 'Αθανασίου
Ἐνταῦθα

Πρόεδρος καὶ Μέλη Ναυτικοῦ 'Επιμελητήριου 'Ελλάδος, εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ὅποιου ἀνήκουσιν ἀπαντεῖς οἱ κλάδοι τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ύποδιάλλους πρὸς ύμᾶς θερμά συγχαρητήρια ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τοῦ ζωτικωτέρου οἰκονομικοῦ τομέως τῆς 'Εθνικῆς ύμῶν Οἰκονομίας καὶ εὐχονται θερμῶς πλήρη ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἀναληφέντον ὑ' ύμῶν ὑψηλὸν ἔργον ἐπ' ἄγαθῷ Πατρίδος μας καὶ μεγάλης ύμῶν 'Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Πρόεδρος
ΑΛΚΙΜΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

ΠΑΡΑ ΤΩ Κ. ΥΠΟΥΡΓΩΝ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως τῶν Εφοπλιστῶν ἐπεσκέψθη πρὸς ήμερῶν τὸν 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κ. 'Αθανασίου καὶ συνεχάρη αὐτὸν ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του.

Συνεζητήθησαν θέματα ἀμέσως ἀφορῶντα τὸν ἐφοπλισμόν, διὰ τὰ ὅποια πλήρης κατανόησις ἐπεδείχθη ἀπὸ μέρους τοῦ κ. 'Υπουργοῦ.

Συνεφωνήθη μετὰ τὸ Πάσχα ἡ λεπτομερεστέρα συζήτησις τῶν περὶ τὸ πλοῖον ζητημάτων.

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὸν πίνακα τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων (διαχείριστος κ. Στιούάρτ) νεωτεύκτων πλοίων περιλαμβάνομεν — καθυστερμένοι — καὶ τὸ παραδοθὲν τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1966 μπάλκι κάρριερ «Ρηστάλεντεν» 35.711 τόν. d.w. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Είναι δηζελοκίνητον (10.800 ἵπποι), μὲν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14.7 μιλ. 'Εμφόρτον βύθισμα 36' - 1% ποδῶν.

"Ανετα τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, μὲ πλήρη ἔγκαταστασιν κλιματισμού. Πλοϊαρχος δ. κ. Χρήστος Σωκάρης.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 11ην Μαρτίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσούμπισι (Χιροσίμας) τὸ 66.300 τόν. d.w. μπάλκι κάρριερ «Αἴτζιαν Μόναρχ» τοῦ κ. Κούλουμρου.

Μηχαναὶ Σούλτζερ δικτακύλινδροι, 18.400 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15.25 μιλ. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ Μαΐου.

—Τὴν δην. 'Απριλίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν καναδικὸν φορτηγὸν «Humberbrook», 1.224 τόν. γκρός, τοῦ 1952, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Χριστίνα Θ.».

—Τὸ παληθὲν εἰς ἀγοραστὰς τῆς 'Απωλετοῦ φορτηγὸν «'Αννούλα Α.», 5.017 τόν. γκρός, τοῦ 1936, παραληφθὲν μετωνυμάσθη «Kien Ping».

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 16ην Μαρτίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κόκαν (Σιμίζου) τὸ 23 χιλ. τόν. μπάλκι κάρριερ «Ολύμπικ Πράιντ» (τοῦ Οίκου 'Ωλάση). Μηχαναὶ δικτακύλινδροι 12 χιλ. ἵππων. Ταχύτης 16.2 μιλ.

—Τὴν 3ην Μαρτίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Οζάκας μπάλκι κάρριερ 23.800 τόνων. Μηχαναὶ Σούλτζερ 11.200 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15.3 μιλ. 'Ωνομάσθη «Ζάν». (Οίκος Δημ. Δάμπαση).

Η ΜΙΑ ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ

Παραδίδεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἡ μικρὰ πλωτὴ δεξαμενὴ τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ κατασκευασθὲν αἱ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά. Τὸ πλήρωμα τῆς ἐπανδρώσεως τῆς καταρτίζεται. Τὸ ἀγκυροδόλιον εἰς τὸ Πέραμα είναι ξειμον.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λίμπερτο «Στροδίλι», 7.187 τόν. γκρός τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς.

—Τὸ λιβανικὸν φορτηγὸν «Πλαναγία Λουρίων», 2.742 τόν. γκρός τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς.

—Τὸ «Σάν Παντελεήμων» δὲν ἐπωλήθη. 'Ηλλαζε σημαίαν.

—Τὸ λίμπερτο «Παξοί», 7.144 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

—Τὸ λίμπερτο «Άμεντέο», 7.215 τόνων γκρός τοῦ 1943, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Διαπραγματεύεται ὁ κ. Εύργ. Νομικὸς μὲ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τὴν κατασκευὴν ἑνὸς τύπου εφρήντομε φορτηγοῦ τῶν 13.600 τόν. d.w. Μηχαναὶ Πήλστικ 5.130 ἵππων, ταχύτης 13,5 μιλ., τιμὴ 2.480.000 δολ. (80% πίστωσις δικταετῆς). Παράδοσις τέλος 1969.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ λιβανικὸν λίμπερτο «Λαρίκα», 7.253 τόν. γκρός τοῦ 1943, ὑψωσε τὴν κυπριακήν.

—Τὸ λιβανικὸν φορτηγὸν «Απόστολος Κ.», 11.280 τόν. γκρός, τοῦ 1940, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Πόπη Κ.», 2.808 τόν. γκρός, τοῦ 1942, μετωνυμάσθη «Γκόλντ Σκάύ». 'Η λιβεριανὴ διετρήθη.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τέσσαρα ἀποκίνητα ἀδελφὰ γιουγκοσλαβικὰ σκάφη ἡγόρασαν 'Ελληνες, 6.056 τόν. γκρός, 10.500 τόν. d.w., εἰς τὴν τιμὴν τῶν 260.000 - 265.000 λιρῶν ἔκαστον. Τὰ τρία, «Drvaz», «Radnik», καὶ «Sibenik», ἐναυπηγήθησαν εἰς Ριγιέκον τὸ 1956 καὶ 1957. Τὸ τέταρτον «Marjan» ἐναυπηγήθη εἰς Σπαλάτον τὸ 1957.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & Dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

—Τό έπιμηκυθέν λίμπερτο «Λασιωνίκος», 8.533 τόν. γκρός, 12.495 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, έπωλήθη εἰς ἀγοραστάς τῆς "Απω" 'Ανατολής.

—Τὸ σουηδικὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Soya - Maria», 25.902 τόν. γκρός, 40.420 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1960, ήγοράσθη παρὰ παναματίκης ἑταῖρις και παραλαμβανόμενον θὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγγλικὸν δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Swallow», 1.413 τόν. γκρός, 1.995 τ. d.w. και ναυπηγήσεως δανικῆς τοῦ 1947, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων και παραληφθὲν ὑψώσει τὴν κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Εὐελπίτις».

—Τὸ ιταλικὸν μότοροπτο «Spes», 499 τόν. γκρός τοῦ 1946, ήγοράσθη παρὰ τὸν κ.κ. Χατζηκοκκίνου, Τζατζάλα και Φερτζίνη τῆς Καβάλας.

—Τὸ δηξελοκίνητον νορβηγικὸν πλοῖον ψυχείον «Hargrefjell», 4.669 τ. γκρός, 6.900 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1953, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 375.000 λιρῶν, μὲ ἐπαναναύωσιν τάιμ τσάρτερ εἰς τοὺς πωλητάς.

—Ἐπίσης, ἀντὶ τῆς ίδιας τιμῆς τῶν 375.000 λιρῶν ήγοράσθη και τὸ ἀδελφὸν πλοῖον «Tindfjell», 4.327 τόν. γκρός, 6.900 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1953, μὲ ἐπαναναύωσιν τάιμ τσάρτερ εἰς τοὺς πωλητάς.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν ἐπιμηκυθέν λίμπερτο «Ἀργολίκος», 8.479 τόν. γκρός, 12.500 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943, έπωλήθη εἰς ἀγοραστάς τῆς "Απω" 'Ανατολῆς.

—Εἰς ἀγοραστάς τῆς "Απω" 'Ανατολῆς ἐπωλήθη ἐπίσης και τὸ ἐπιμηκυθέν λιβεριανὸν λίμπερτο «Λουδίας», 8.463 τόν. γκρός, 12.500 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1943.

—Τὸ σουηδικὸν δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Finn», 1.599 τόν. γκρός, 2.860 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1920, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

—Τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Γαρδένια», 3.603 τόν. γκρός, 4.165 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1947, έπωλήθη εἰς ἀγοραστάς Κιασιούγκ διὰ περαιτέρω ἔκμετάλλευσιν και ὑψώσαν τὴν παναματίκην σημαίαν μετωνομάσθη «Chung Hsing».

—Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο «Μαγδαληνή», 7.060 τόν. γκρός, 10.803 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη εἰς ἀγοραστάς Μάλτας και μετωνομάσθη «Kirmian».

—Τὸ ιρλανδικὸν δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Irish Oak», 5.049 τόν. γκρός, 7.575 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1949, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

—Τὸ ιαπωνικὸν δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Tatsuharu Maru», 6.281 τ. γκρός, 8.022 τ. d.w. ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων και μετωνομάσθη «Golden Mountain».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Μάλτας φορτηγὸν «St. Joanna», 8.280 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1955, ήγοράσθη παρὰ παναματίκων συμφερόντων και μετωνομάσθη «Άλεξανδρος Σ.».

—Τὸ γιουγκοσλαवικὸν φορτηγὸν «Morgan», 1.499 τόν. γκρός, 2.513 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1949, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων και παραλαμβανόμενον θὰ μετωνομασθῇ «Αγία Βαρδάρα».

—Τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Corsound», 3.374 τόν. γκρός, 4.638 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1953, ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων

ὑψώσας τὴν λιβεριανὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Lady Elspeth».

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτιζεις διὰ τὴν ἑγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄ πολλῷ ὥνιος», φορτηγὸν ναυπηγούμενον 15.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Παρινές» (κ. 'Αντώνιος Συλᾶς).

2. «Τιντεφτζέλλη», φορτηγὸν (πρώην ναρθηγικὸν «Tindfjell») νεοαγορασθέν, 4.327 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σπλάιον» (κ. A. 'Αλαφούζος).

3. «Χάρρι πεφτζέλλη», φορτηγὸν (πρώην ναρθηγικὸν «Hargrefjell») νεοαγορασθέν, 4.669 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σηγχόρης» (κ. A. 'Αλαφούζος).

4. «Μακεδονία», μικτοῦ φορτίου ναυπηγούμενον 36.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλλενικό Μπάλικ Τράνσπορτ» (Ἐλληνικὴ Ἑταῖρια Ναυτιλίας και Βιομηχανίας Α.Ε.).

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀντιναυάρχου ἔ.ά. κ. A. 'Αθανασίου καθορίσθησαν ὡς ἀκολούθως αἱ ὅραι εἰσόδου τῶν πολιτῶν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον:

'Εκάστην Δευτέραν, Τετάρτην, Παρασκευὴν και Σάββατον ἀπὸ ὥρας 11.00 ὥας 13.00.

ΠΑΡΑΙΤΗΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Υπέβαλον τὰς παραιτήσεις τῶν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας οἱ πλοιάρχοι τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ.κ. Π. Τσικρίκης και Θεόφ. Καλλίτσας.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Οἱ ὑπουργοὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἐσωτερικῶν και Δημοσίας Τάξεως κ.κ. 'Αθ. 'Αθανασίου, Στυλ. Παττικός και Π. Τοτόμης καθώρισαν εἰς σύσκεψιν τῶν τὰς λεπτομερεῖας διακίνησεως και ἀναλήψεως ἔργασίας τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Μετὰ τὴν σύσκεψιν ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ ἀναχώρησις τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς ἀνάληψην ἔργασίας ἀδεία πρέπει νὰ ἀναγράφεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον και τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου. Προκειμένου μάνον περὶ ἀλλιοδαπῶν ναυτικῶν, ἡ πρόσληψις ἐπιτρέπεται τὸ πολὺ μέχρι τοῦ 25% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου.

Τέλος διευκρινίζεται ὅτι διάσκοις προσλαμβάνονται ναύληροι, ξυλουργοί, ναύται, θαλαμηπόλοι και δοθοῖσι θαλαμηπόλων, εἰς τὰς ἀτομικάς συμβάσεις ναυτολογήσεως σύτον δέον νὰ καταχωροῦνται τὰ ἔχεις:

«Συμφωνεῖται παρ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν: α) ὅτι διηγιαίος μισθός τοῦ διὰ τῆς παρούσης ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως προσλαμβανόμενου ναυτικοῦ δρίζεται εἰς τὸ ποσόν τῶν λιρῶν Ἀγγλίας..... και β) ὅτι κατὰ τὰ λοιπά ἐφαρμογὴν ἔχουν οἱ ὥραι και αἱ συμφωνίαι τοῦ ἀπὸ 18 Μαρτίου 1967 Συμφωνητικοῦ».

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΩΝ

'Υπὸ τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν ἔξεπονθή σχέδιον ἀτομικῆς συμβάσεως ἀνειδικεύτων (ώς μουσικῶν, ἡλεκτροτεχνιτῶν κ.λ.π.), διὰ τῆς ὅποιας καθορίζονται, μεταξὺ πλοιοκτήτου και ἀνειδικεύτου, ὁ μητιαῖος μισθός, τὸ ποσόν τῆς ὑπερωριακῆς ἔργασίας, ὁ μισθός νοσηλείας ἐντὸς και ἔκτος νοσοκομείου και τὸ ὑψός πού ἐκτάκτου ἐπιδόματος εἰς περίπτωσιν προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς Βόρειον η Νότιον Βιετνάμ. 'Η διάρκεια τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως συμφωνεῖται δι' ἀριστον χρόνου.

ΑΙ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΙΣ

Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ναυτικοὶ διὰ τὴν ἀποστολὴν τῶν τέκνων των εἰς τὰς κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου, κατὰ τὴν ἑφετεινὴν θερινὴν περίοδον, δέον δπως προσέλθουν μέχρι και τῆς 15ης Μαΐου 1967 εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου και προσδύνει εἰς σχετικὴν δηλώσιν. Οι προσερχόμενοι δέον νὰ φέρουν μαζί των τὰ βιβλιάρια ἀσθενείας τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. Δικαίωμα συμμετοχῆς ἔχουν τὰ τέκνα τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν τῶν ἔχοντων δικαίωμα προστασίας ἐκ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου ὃς και τὰ τέκνα τῶν συνταξιοδοτούμενών ὑπὸ τοῦ N.A.T. και τῶν συνταξιοδοτούμενών τοῦ N.A.T. συνεπέις ἀτυχήματος.

Your Agents

VINKE & C°

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

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου ύπεργράφσαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφρόντων:

«Καπετάν Χρῆστος Π.», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 3.910, ἀπὸ 1.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ, «Καπετάν Αὐδρέας Π.», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 3.913, ἀπὸ 1.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ, «Προσφήτης Ἡλίας», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.168, ἀπὸ 1.10.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Προγκρές Σιτηπινγκ Λτδ», «Μιλτιάδης», λιβανικόν, τόννων γκρός 646 ἀπὸ 2.3.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Λ. Ράση, «Ναυτίλος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 9.906, ἀπὸ 20.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀναστ. Νομικοῦ, «Αἰόνικ Σκάύ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.602, ἀπὸ 1.2.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ, «Ἄγιος Δημήτριος», λιβανικόν, τόννων γκρός 7.283, ἀπὸ 13.2.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμ. Καραδία, «Παναγιώτης Κ.» λιβεριανόν, τόννων γκρός 8.426, ἀπὸ 1.3.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χάρ. Κεφαλᾶ, «Γκλόρικ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 36.656, ἀπὸ 11.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταιρίας «Δεινοκράτης - Νηρέψ», «Αἰόνικ Μπρίζ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 5.143 ἀπὸ 1.2.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ, «Αἰόνικ Κόστα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 5.187, ἀπὸ 1.2.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ, «Αἰόνικ Στάρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.021, ἀπὸ 1.2.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σακαλῆ.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικόν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Εύγενία», λιβανικόν, τόννων γκρός 10.200 (ἐπωλήθη ἀπὸ 31.3.67), «Τζένεραλ Ριμέρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.134 (ἀπὸ 30.3.67), «Ιωάννα», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 9.001 (ἀπὸ Μαρτίου 1967 λόγω πυρ-

κατᾶς), «Ἄγιος Δημήτριος», λιβανικόν, τόννων γκρός 7.198 (ύψωσεν ἐλληνικὴν σημαίαν ἀπὸ 1.2.66), «Ομάδα», ὑπὸ σημαίαν Γιδροστάρ, τόννων γκρός 5.592 (ύψωσεν ἐλληνικὴν σημαίαν ἀπὸ 6.3.67), «Γουαΐτ Σῆ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.167 (ἐπωλήθη ἀπὸ 13.3.67), «Γουαΐτ Κλίφε», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.176 (ἐπωλήθη ἀπὸ 3.3.67), «Αρέτη», λιβανικόν, τόννων γκρός 7.380 (κατηγορία ή σύμβασίς του ἀπὸ 24.7.66), «Ολγα», λιβανικόν, τόννων γκρός 10.738 (κατηγορία ή σύμβασίς του ἀπὸ 5.4.66) «Νοέλη», λιβανικόν, τόννων γκρός 7.251 (κατηγορία ή σύμβασίς του ἀπὸ 29.9.66).

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθυσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνειην σημασίαν Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἀσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 955 τόννων γκρός 12.092.935.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ - ΦΟΡΤΩΣΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΙΣ

Τοῦ κ. Ν. Χ. ΚΡΟΝΤΗΡΗ
Κοινηγητοῦ, Πλοιούρχου Β.Ν. & Ε.Ν.

Ἀκαποπόνθος ὁ κ. Ν. Κροντήρης, συμπληρώνει μὲ τοὺς δύο τόμους τοῦ νέου βιβλίου του τὴν μακράν σειράν τῶν βοηθημάτων, μὲ τὰ ὅποια ἔχει πλουτίσει τὴν βιβλιοθήκην τοῦ Ναυτίλου. Διὰ τῆς πείρας δὲ τὴν ὅποιαν ἀπέκτησεν ἐξ τῆς μακράς του θητείας ὡς φροντιστηριακού καθηγητού πλοιάρχων τοῦ ἐμπορικού ναυτικού, ἔδωκεν εἰς τὸ βιβλίον του τὸ πειρεύμαν καὶ τὴν μορφήν, ποὺ ἀκριδῶς θὰ ἔπειπε νὰ ἔχῃ διὰ νὰ τὸ ἀφομοιώσουν εὐχερέστερον ἔκεινοι πρὸς τοὺς ὅποιους ἀπειθύνεται.

Αἱ σαφεῖς ἀπαίτήσεις τῆς ἔνι σιχύη διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀσφαλίσεας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ αἱ πρὸς αὐτήν προσαρμοσθεῖσαι ἔθνικαι διατάξεις τῶν κυριατέρων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἀπαιτοῦν πλέον, ὅπως

ὁ πλοίαρχος εἶναι ἰκανὸς νὰ φορτώνῃ τὸ σκάφος του δάσει τῶν στοιχείων εύσταθείας αὐτοῦ καὶ νὰ προβαίνῃ ἐν πλῷ εἰς τὰς ἀπαιτουμένας διορθώσεις ἵνα τηρήσαι πάντοτε ἐν ἀσφαλές ὅριον μετακεντρικού ὑψούς. Καὶ ἀποδεικύεται ὅτι αἱ τεχνικαὶ γνώσεις, ὡς αὐταις ἐδιδάσκοντο μέχρι τούτη τούτε εἰς τὸν ναυτίλους μας, κάθε ἄλλο ἡ διηγκόλυνον αὐτοὺς εἰς τὴν ἐν τῇ πρόδει ἐφαρμογὴν των.

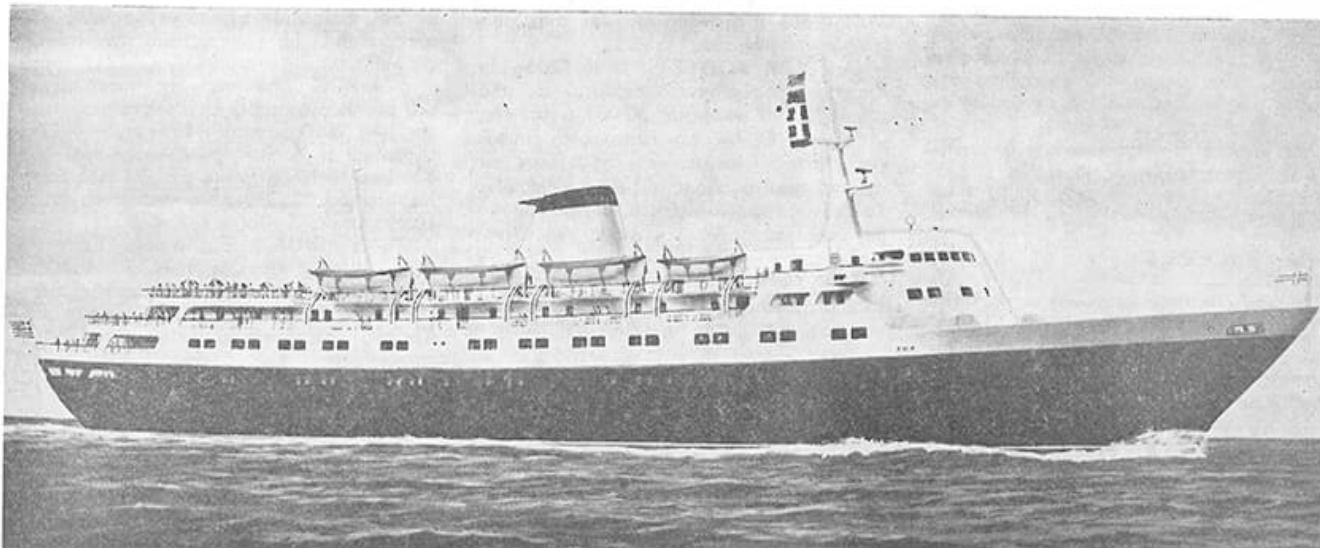
Ἐξων ἀκριβῶς ὑπὸ δύψιν του τὰς ἀνωτέρω γνώσεις τοῦ ναυτίλου ὃ συγγραφεύς, ἀποτελεύτην διὰ τοῦ βιβλίου του πρὸς αὐτὸν καὶ προσδευτικῶς τὸν εἰσάγει εἰς τὴν θεωρίαν καὶ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς εύσταθείας, μὲ ἀφονίαν πρακτικῶν παραδειγμάτων καὶ προβλημάτων ἐφαρμογῆς, ὡς καὶ εἰς τὰ διέποντα τὴν φόρτωσιν τῶν πλοίων, τοὺς ἐν προκειμένῳ ισχύοντας διεθνῶς κανονισμούς καὶ τοὺς διαφόρους ὑπολογισμούς φορτώσεων, μὲ ἀφθονον ἐπίσης παραδείγματα.

Ὦρισμέναι ἐπιφύλαξεις θὰ ἡδύναντο ἵσως νὰ διατυπωθοῦν διὰ τὴν παρεμβολὴν πολλῶν ἀγγελικῶν κειμένων τοπικῶν κανονισμῶν (Ἀντραρίας, Καναδᾶ κ.λ.π.) εἰς σημεῖα διακόπτοντα τὴν ἀληθούσην τοῦ κειμένου, τοῦτο ὅμως ὑπηγορεύθη ἀσφαλῶς ἐκ τῆς πείρας τοῦ συγγραφέως ἀπὸ ἐρωτήσεις τῶν μαθητῶν του καὶ ἐκ τῆς ἐπιθυμίας του δημοσίου διὰ τοῦ βιβλίου του ἀπαντήση ἐκ προκαταβολῆς εἰς πάσαν τυχὸν ἀπορίαν αὐτῶν.

VINKE & CO'S (ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΓΚΥΚΛΙΩΝ)
Ο ΛΙΜΝΗ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Ο γιωστὸς προκτορειακὸς Οίκος Vinke & Co τοῦ Ρόττερνταμ, συνεχίζων μακροετή παράδοσιν, ἔξεδωκεν εἰς πολυεὐλίδον τεύχος λεπτομερείας ὑπευθύνους ἐπὶ τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν παρεχομένων διευκολύνσεων εἰς τὸν μεγαλύτερον λιμένευ τοῦ κόσμου. Διὰ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα ἡ ἐνημέρωσις αὐτὴ ἀποτελεῖ δοήθημα χρησιμώτατον. Ιδιαιτέρως ἔξυπηρετεῖται ἡ Ναυτίλια μας, δεδομένου ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ εἶναι τὸ κατ' ἔξοχὴν κέντρον ἐκφορτώσεων τῶν τράμπης σκαφῶν διὰ τὰ χυμα φορτία.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ



Εἰς τουριστικὸν σκάφος κλάσεως μετεσκευάσθη τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ κ. Χ. Κιοσέογλου κρατικὸν όχηματαγωγὸν «Ἀφροδίτη», μετονομασθὲν «Στέλλα Όσεάνις». Ή μετασκευὴ ὑπῆρξε ριζικὴ καὶ ἐδαπανήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, κατὰ δῆλωσιν ἐκπροσώπου τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρας, περὶ τὰ δύο ἔκαπτον. δολ. Εἶναι χωρητικότητος 6.000 τόννων, ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανᾶς «Σούλτζερ» δυνάμεως 5.500 ἓππων, αἱ ὅποιαι προσδίδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 17 κόμβων. Διαθέτει ἐπιστῆς ἔξοπλισμὸν τελευταίου τύπου ὡς καὶ σύστημα εύσταθείας, δῆλοι δὲ αἱ καμπίναι του, αἱ πλεῖσται ἔξωτερικαί, εἶναι κλιματισμέναι καὶ διαθέτουν τηλέφωνον καὶ ραδιόφωνον. Συνολικῶν διασθέτει τὸ σκάφος 159 καμπίναις πολυτελείας καὶ 121 καμπίναις πολυτελείας, ἐκ τῶν ὅποιων δέκα εἶναι ιδιαίτερα διαμερίσματα μὲ λουτρὸν καὶ τουλέταν, 28 εἶναι καμπίναις πολυτελείας καὶ 121 καμπίναις πολυτελείας, αἱ τυντούς καὶ τουαλέταν. Τὸ μιᾶς θέσεως σκάφος δύναται νὰ παραλάβῃ συνολικῶν 352 ἑπιβάτας. Εἴς ἄλλου οἱ κοινόχρηστοι χώροι εἶναι οἱ πλούσιοι καὶ θαυμασίως διακοσμημένοι. Ο καλλιέργης ἐνεπνεύσθη τὴν διακόσμησιν ἀπὸ τὴν μητρικὴν πόλην Μάρτιον του 1967 λόγω πυρ-

φέτητρίαν τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ μὲ προσεγγίσεις εἰς Κρήτην, Ρόδον, «Ἐφεσόν, Κωνσταντινούπολιν, Δῆλον, Μάκονον.

ΕΚΕΙΝΟΙ ΠΟΥ ΦΕΥΓΟΥΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ

Πολὺ ξαφνικά τὸ δρεπάνι, αὐτὸ τὸ ἀδ:άκριτο καὶ σκληρὸ δρεπάνι, τὸ δρεπάνι ποὺ θανάτου, ἔκψει τὸ νῆμα τῆς ἐπίγειας ζωῆς τοῦ Ιωάννου Ν. Πατέρα.

Τὸ πρωινὸ τῆς Παρασκευῆς, 14ης 'Απριλίου, ἡμέρωσε μιὰ πικρή, μαύρη μέρα, γιὰ τὴν ἀμεση ὥιογένεια τοῦ Ιωάννου Ν. Πατέρα, τὴν μεγαλύτερη ὥιογένεια του, ποὺ ἦταν δῆλη ἡ οἰνωσιστικὴ παροικία τοῦ Λουδίνου, καὶ τὴν πιὸ μεγάλη, τὴν ὅλη ἑλληνικὴ παροικία μας.

Γλυκειὰ μορφὴ καὶ γλυκειὰ ψυχῆ, διαμαντένιος χαρακτῆρας ποὺ ἀντανακλούσε μόνο καλωσύνη. Τὸ γλυκό τοῦ χαμόγελο ἔχαρις χαρφ, ἀνακούφισ, παρηγοριά, ἐνθάρρυνσι. 'Ἄλλα ἡ καλωσύνη, ἡ ἀπέραντη καλωσύνη τοῦ Ιωάννου Ν. Πατέρα, δὲν σταματάει στὸν «εκολὸ λόγο» καὶ τὴν παρηγοριά. 'Ἐκδηλώνετο ἐμπράκτα στὴν κάθε ἀνθρώπινη ἀνάγκη τοῦ συναθρώπου του. 'Οχι μόνο ἐμπράκτα, ἀλλὰ καὶ χριστιανικά.

Ἡ ζωὴ του στενά δεμένη μὲ τὸ θαλάσσιο κῦμα, εἶχε δλεῖς τὶς ἑναλλαγές ποὺ κρύβει τὸ θαλασσινὸ στοιχεῖο. Φωρτούνες, γολήνη, φρεσκοδύνες καὶ πάλι γολήνη καὶ πάλι φωρτούνες. Καπετάνιος ὅμως. Σπουδαῖος, τοῦ κύματος, ἐφάνη καὶ καπετάνιος - παλληκάρι, τοῦ πρόστικαιρου τούτου δίσι μας, τῆς ζωῆς.

Δημιουργικός καὶ ἀνήσυχος καὶ σᾶν ἐπιχειρηματίας, ἡ παραμονὴ τοῦ ξαφνικοῦ θανάτου του, τὸν δρῆκε στὴ «γέφυρα», στὸ γραφεῖο του, στὸ Σίτυ.

Σπάνιος σύζυγος, σπάνιος πατέρας, σπάνιος συγγενῆς, σπάνιος πατριώτης, σπάνιος ἀνθρώπος, ήταν δὲ Ιωάννης Ν. Πατέρας, ποὺ τὸν στερήθη μὲ τὸ χαμό του, ἡ φαμελία του, ἡ μεγαλύτερη ὥιογένεια, τὸ υπῆρχον τῶν Οἰνουσσῶν ποὺ γεννήθηκε, ἡ παροικία τοῦ Λουδίνου, ἡ ἐφοπλιστικὴ καὶ γενικὰ ἡ ναυτικὴ ὥιογένεια τῆς Ἐλλάδος.

«Ἀφέσει πίσω τοῦ — καὶ ποιὰ μεγαλύτερη ικανοποίησι; — τὴν μεγαλύτερη κληρονομία ποὺ μπορεῖ κανεὶς νὰ φιλοδοξήσῃ πώς θ' ἀφίσῃ, τὴν κληρονομία ποὺ δὲν μετριέται μὲ χρῆμα, ἀλλὰ μὲ μεγαλεῖο ψυχῆς, μὲ μέγεθος καλωσύνης. »Ενα δόμα ποὺ χαράχθηκε στὶς καρδιές μας, συνεπάνωμό της καλωσύνης καὶ τῆς 'Αγάπης πρὸς τὸν πληρῶν.

«Ἄς είναι ἔλαφρον τὸ χώμα ποὺ δέχθηκε τὸν ἀδέχαστο Ιωάννη Ν. Πατέρα.

I. AD. XATZ.

Λουδίνον, 'Απρίλιος

Βιογραφικό:

Ο Ιωάννης Ν. Πατέρας, ἐγενήθη εἰς τὰς Οἰνουσσὰς τῆς Χίου τὸ 1888. Ἀφοῦ ἐφοίτησεν εἰς τὸ Δημοτικὸν Σχολεῖον Οἰνουσσῶν, μετέβη καὶ ἐπεράτωσε

τὰς γυμνασιακὰς του σπουδὰς εἰς τὸ τότε περιφέρουν Γυμνάσιον Χίου καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Ροδέρειον Σχολὴν τῆς Κωνσταντινουπόλεως. Μετά τὸ πέρας των σπουδῶν του, ἡκαλούθησε τὸν πατέρα του εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ὥιογένειαν ἐπιχείρησαν, ὅπου κατόπιν τῆς συνήθους ἐπὶ τῶν ὥιογενειοκαν πλοίων ὑπηρεσίας καὶ κατορτίσεως ἐπογγελματικής, θάσε τὸ διπλωματικόν. Ἐποιείχεντες ἐπὶ τίν ἔτη ἐπὶ τῆς ὥιογένειας Νικολάου I. Πατέρα, μετά τῶν ὁδελφῶν του Στεφάνου καὶ Κώστα.

Ἐνυμφεύθη τὴν Μαρίαν Μιχαήλ Πατέρα ἡ Παπαπάτερα. Ἀπέκτησαν τρεῖς θυγατέρας. Ἐγνώστε καὶ τὴν πικριὰν νά τους ὄρπεζη ὁ Χάρος τὴν ἐξαιρετικὴν θυγατέρα των Ντινάν. Αἱ ἄλλαι δύο είναι σύζυγοι των κ.κ. N. Δ. Πατέρα καὶ G. Δ. Δάμπαση.

Η ἐπιχείρησις δρᾷ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «YIOI I. N. ΠΑΤΕΡΑ».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Τὴν 23ην 'Απριλίου ἀπεβίωσεν δὲ παλαιός ἐφοπλιστής Γεώργιος 'Ανδρ. Γεωργιάλης. Γόνος παλαιάς ναυτικῆς ὥιογένειας ἐξ Οἰνουσσῶν, ἐπεδόθη ἀπὸ νεαρᾶς ἡλικίας εἰς τὴν θαλασσινὴν ἐπιχείρησιν. Ἐγενήθη εἰς Οἰνουσσάς τὸ 1888 καὶ εἰς ἡλικίαν μόλις 11 ἔτῶν ἐγκατέλειψε τὸ σχολεῖον ἐπιβιβασθεὶς τοῦ ὥιογενειοκαν πλοίου, τοῦ διπλωματικοῦ ὑπηρεσίου ἐπλοιάρχευεν δὲ πατήρ του. Μετά πέντε ἔτη ἐγκατέλειψε τὸ πλοίον τούτο προβλέπων τὸ μέλλον τῶν ἀτμοπλοίων, ἐπιδιοθεὶς εἰς σπουδάς, 'Αποκτήσας τὸ διπλωματικόν πλοιάρχου ὀκεανοπλοΐας εἰς ἡλικίαν 20 ἔτῶν ἐπλοιάρχευσεν εἰς διάφορα ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια καὶ εἰς ἡλικίαν 33 ἔτῶν ἡγόρασε τὸ πρώτον του σκάφος ἀπὸ τὴν ὥιογένειαν Λιβανού. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Θεοφανώ», τὸ ὃποιον μετωνόμασεν εἰς «Βιργινία», πρὸς τιμὴν τῆς μητρός του.

Ἐκ τοῦ γάμου του τὸ 1924 μὲ τὴν συμπατριώτισσάν του Μαρίαν τὸ γένος Δημ. Πατέρα, πλοιάρχου, ἀπέκτησεν νιὸν καὶ δύο

θυγατέρας. Ὁ πιός του 'Ανδρέας, πλοιάρχος E.N. καὶ ἐφοπλιστής, ἡλικίας σήμερον 39 ἔτῶν, συνεχίζει τὴν ναυτικὴν παράδοσιν τῆς ὥιογένειας του.

Τὸν ἐλλιπόντα διέκρινεν ἡ φιλανθρωπία.



Τὰ εὐγενὴ αισθήματά του πρὸς τοὺς συναθρώπους του ιδιαιτέρως ἔξεδήλωσε κατὰ τὴν περίοδον τῆς Κατοχῆς, ἀποκλεισθεὶς εἰς Οἰνουσσάς λόγῳ τοῦ πολέμου καὶ βοηθήσας ὑλικῶς καὶ θήκων πλεύσας δύσις ὥιογένειας τῆς νήσου, αἱ δύοισι ἐτεροῦντο τῆς διοθείας τῶν οἰκείων των ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ.

Τὴν ὥιογένειαν τοῦ ἐκλιπόντας τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συλλυπούνται θερμῶς.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II»: 'Απὸ Πασάγιες διὰ Σεπτὸν μὲ φορτίον ποτάσσης, προσέκρουσε τὴν 20ην 'Απριλίου ἐπὶ τοῦ πυθμένος τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου καὶ ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 1 κύτος του. Τὴν 21ην ἐλασε πιστοποιητικὸν καὶ ἀνεχώρησε διὰ προορισμὸν του.

«Α·Ι·ΟΝΙΚ ΚΟΟΥΣΤ»: 'Απὸ Γδύνια διὰ Χιούστον, παρέμεινεν ὀκεανούρητον εἰς πλάτος 36°23' Β καὶ μῆκος 30°03' Δ τὴν 16ην 'Απριλίου. 'Εξ 'Αζορῶν ἐσπεύσε τὸ ρυμουλκὸν «Νήσος Κέρκυρα» καὶ προσέδεσε τὰς πρώτας πρωινὰς ὥρας τῆς 18ης 'Απριλίου. Τὸ σκάφος ἐρρυματικήτη εἰς Πόντα Ντελγκάδα, ὅπου ἐφθασε τὴν νύκτα τῆς 19ης 'Απριλίου.

«ΑΛΚΥΟΝΗ», περὶ πῆς προσαράξεως ποὺ δύοισι ἀνεφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλκύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 12ης 'Απριλίου τὴν δοθεία ρυμουλκῶν, ἀφοῦ ἔξεδρτωσεν ἐπὶ φορτηγίδων καὶ 25.000 δαρέλιας φορτίου. 'Εφθασεν εἰς Μπαλμπός, δύον ἔξεφόρτωσεν.

«ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ»: Εἰς λιμένα Κωνστάντζας, ὑπέστη πυρκαϊδὲν τὴν 3ην 'Απριλίου εἰς διαμερίσματα τῶν καταστρωμάτων περιπάτου καὶ λέμδων, ὡς καὶ εἰς τὴν γέφυραν. Τὸ πῦρ κατευδέσθη δύμως ζημία. 'Εξετέλεσθησαν προσεωριαί ἐπισκευαί εἰς Θεσσαλονίκην, συνεπηρώθησαν δὲ αὐταὶ εἰς Πειραιά.

«ΑΡΜΟΝΙΑ»: Προσέκρουσε τὸ ἀπόγευμα τῆς 11ης 'Απριλίου ἐντὸς τοῦ λιμένος Καλκούττας ἐπὶ τοῦ δηζελοπλοΐου «Ζαλαζάντ», ἀμφοτέρων ὑποστάτων ζημίας. Τὴν πρώταν ἐπίσης τῆς 18ης 'Απριλίου, προσέκρουσεν ἐπὶ δεξαμενῆς, ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν Ἐλίκα.

150 ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ

Πωλούνται «Δεύτερο χέρι» προσφάτου κυρίως Ναυπηγήσεως ἀπὸ 10 ἑως 50 μέτρα μῆκος, παντὸς τύπου, δηζελοκίνητοι καὶ ιστοφόροι. Συνδυάζομεν ἀνταλλαγὰς καὶ ἐνοικιάσεις.

HELLENIC MARINE CONSULTANTS EPE
'Ακαδημίας 16 - ΑΘΗΝΑΙ. Τηλ. 629.109

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡΣ: 'Από Ρίο ντε Τζανέιρο διά Σάν Νίκολας μὲ φορτίου μεταλλεύματος, προσήραξεν έντος τού ποταμού Παρανά περὶ τήν μεσημβρίαν τῆς 13ης 'Απριλίου.

«ΒΕΛΟΣ»: 'Από 'Αμβέρσαν διά Κόμπε, υπέστη τήν πρωΐαν τῆς 14ης 'Απριλίου βλάβην τῆς μηχανῆς του καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ φράγματος παρὰ τὸ Φλούστιγκ. 'Ερμουμούλκηθή εἰς τήν ράδαν πρὸς ἐπισκευήν τῆς μηχανῆς του καὶ ἐπιθέωρσιν.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.»: 'Από Τουάπσε διὰ Τέμα, προσήγγισε τήν δην μεταμεσημβρίην τῆς 9ης 'Απριλίου εἰς Καρθαγένην, λόγω ζημιῶν εἰς τήν μηχανήν του. Μετ' ἐπισκευήν αὐτῶν ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τού πλοίου, ἀνέχωρης διὰ προσράμψην τοῦ τήν 3ην μεταμεσημβρίην τῆς 11ης 'Απριλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.»: Κατὰ τὴν ἀναχώρησήν του ἀπὸ Μόζι διὰ Περού τήν 8ην 'Απριλίου, ἀπώλεσε μίαν του ἄγκυραν μὲ ἐν ἀμματάλυστον.

«ΓΙΑΝΝΗΣ»: 'Απὸ Ρόττερνταμ δι 'Απων Ανατολήν, προσήγγισε τὸ ἐσπέρας τῆς 21ης 'Απριλίου εἰς Σάουθαμπτον, λόγω ζημιῶν εἰς τήν μηχανήν του.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ»: 'Ανεκοίνωσε τήν 19ην 'Απριλίου εἰς Πειραιά δι τὸ ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας καὶ ζημιάς εἰς τὸν στρόβιλον ὑψηλῆς πιέσεως.

«ΗΠΕΙΡΟΣ»: Κατὰ τὴν ἔξοδόν του ἐκ λιμένος Καρδόβασι Σάμου τήν 19ην 'Απριλίου προσήραξεν, ἀνειλκύσθη δῶμας μετ' ὀλίγον δὲ ιδίων του μέσων καὶ ἔφθασεν εἰς Πειραιά.

«ΗΡΩΝ ΙΙ»: 'Αφιχθέν εἰς Σιγκαπούρην, ἀνεκοίνωσε τήν 20ην 'Απριλίου δι τὸ ὑπέστη ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας.

«ΙΤΑΛΙΑ»: 'Ανεχώρησε τήν 17ην 'Απριλίου ἀπὸ Βαλτιμόρην διὰ Κόρπους Κρίστη, ἐπέτρεψε δῶμας τήν ιδίαν ήμεραν εἰς Βαλτιμόρην, λόγω ζημιῶν εἰς τήν μηχανήν του.

«ΙΩΑΝΝΗΣ»: 'Εβυθίσθη τήν 21ην 'Απριλίου παρὰ τὸν κόλπον Βαθὺ τῆς Φολεγάνδρου. Τὸ πλήρωμα διστάθη.

«ΚΕΙ-Π ΝΤΑΛΕΜΟΣ»: 'Απὸ Τάμπα, ἀφίχθη εἰς Γκρήλογκ τήν 14ην 'Απριλίου μὲ ζημιάς εἰς τὸ ἔμβολον καὶ τὸν στυπιοθίλητον τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 5 κυλίνδρου τῆς πρωστηρίου μηχανῆς του. Τὸ πλήρωμα ἐτοποθέτησε τὰ ἐν τῷ πλοίῳ ἀμοιβά ἔμβολον καὶ στυπιοθίλητον καὶ τὸ σκάφος ἀνέχωρης τήν 19ην 'Απριλίου διὰ Πόρτα Κέμπλα.

«ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ»: Παραβεδλήμένον εἰς Μελβούρνην, ἐδέχθη τὴν ἐπ' αὐτὸν πρόσκρουσιν τοῦ διζελοπλοίου «Χάλιφαξ Στάρ» καὶ ὑπέστη ζημιάς, τήν 17ην 'Απριλίου.

«ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ»: 'Απὸ Ρίο ντε Τζανέιρο, εἶχε προσαράξει τήν 12ην Μαρτίου εἰς διώρυγα τοῦ Παναχά, ἀνειλκύσθη δὲ τὸ δίλιγον, ἀφοῦ δὲ ἀφίχθη εἰς Γιοκοχάμα διεπιστώμη τήν 15ην 'Απριλίου δι τὸ ἔγχειρον τοῦ πατέρος τῆς ζημιάς.

«ΛΥΔΙΑ»: 'Απὸ Βομβάνη δι 'Αμβούργον, υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας, κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ δὲ εἰς Χάρδην τήν 14ην 'Απριλίου προσέκρουσε διαίως ἐπὶ τοῦ τοιχώματος τῆς δεξιαίμενης εἰσόδου. Τὴν 16ην ἀνέχωρης δι 'Αμβούργον, ὅπου καὶ θά ἐκτελέσῃ ἐπισκευής.

«ΜΑΝΕΣ»: 'Απὸ 'Αμβούργον δι 'Αμστερνταμ, προσήραξε περὶ τὰ 2.5 μίλια ἀπὸ τοῦ φάρου Σίρμουνικουχ τήν 5ην πρωτ-

νήν τῆς 18ης 'Απριλίου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ»: 'Απὸ Βομβάνη δι 'Ηνωμένας Πολιτείας, διῆλθε Γιεραλτάρη τήν 4ην 'Απριλίου, υπέστη δῶμας βλάβην τοῦ πηδαλίου του καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον. Τὴν 23ην 'Απριλίου τὸ ρυμουλκόν «Ηήσος Ζάκυνθος» ἀνεχώρησεν ὥπερ Μπιλμπάρο, σπεῦδον ἵνα τὸ ρυμουλκήση καὶ τὸ ἐσπέρας τῆς 23ης τὸ ἐρύμουλκησεν εἰς Σαντάντερ.

«ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ»: Εἰς Λά Σκουλέτη, ἀνεκοίνωσε τήν 21ην 'Απριλίου δι τὸ ἔχει βλάβης εἰς τὴν μηχανήν του.

«ΜΙΝΑ»: 'Απὸ Βραΐλα διὰ Ραθέννα, προσέκρουσεν εἰς τὴν ὁχθην τοῦ ποταμοῦ μεταξὺ Βραΐλας καὶ Σουλινά τὴν πρωΐαν τῆς 2ας 'Απριλίου, συνέχισεν δῶμας τὸν πλοῦν του καὶ ἀφίχθη εἰς Ραθέννα τὴν 9ην 'Απριλίου. 'Υπέστη δῶμας τῆς πρωισμένης ἐκτάσεως ζημιάς, ἡ ἐπισκευή τῶν ὅποιων ἀνεβλήθη διὰ τὸν τακτικὸν δεξιμενισμόν.

«ΜΠΡΑ-ΙΤ ΣΤΑΡ»: 'Αναχωρήσαν ἐκ Ρότερνταμ τήν 11ην 'Απριλίου διὰ Κίναν, υπέστη δῶμας τῆς μηχανῆς του καὶ ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην εἰς Ρότερνταμ.

«ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙ ΣΣΑ»: Προσήραξε τήν 15ην 'Απριλίου εἰς Κυπαρίσσι, ἀνειλκύσθη δῶμας μετ' ὀλίγον δι 'ιδίων του μέσων συνέχισε τὸν πλοῦν του, χωρὶς ἐμφανεῖς ζημιάς.

«ΝΙΟΥΓΚΛΕ-ΙΝΤ»: 'Απὸ Μπάστρα κενὸν διὰ Σουέζ, υπέστη τὴν 3ην 'Απριλίου βλάβην τῆς μηχανῆς του καὶ ἐρύμουλκήθη εἰς Πόρτ Σουδάν, διποὺ τὸν ρυμουλκύ «Λέσθος». Μετὰ προσωρινάς ἐκεὶ ἐπισκευάς, ἀνεχώρησε τήν 12ην 'Απριλίου διὰ Πειραιᾶ.

«ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ»: 'Απὸ Λιδόρνο δι 'Ακαγιούτλα καὶ ἐνῷ ἔχειρίζει κατὰ τὴν εἰς Λά Λιμπερτάδα δφίξιν του τήν 16ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ σημαντήρα, δστὶς καὶ ἡμιεθνισθή. Τὸ πλοῖον συνέχισε τὸν πλοῦν του.

«ΝΤΕΖΕΡΤ ΤΣΗΦ»: 'Επισκευαζόμενον εἰς Τζάκσονβιλη, υπέστη μικροζημιάς ἐκ πυρκαϊάς προσμετάσης τήν 20ην 'Απριλίου εἰς τὸν ἀντιστάσιον.

«ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ»: 'Απὸ Φουκουγιάμα δι 'ἀμερικανικὸν λιμένα Κόλπου, υπέστη πυρκαϊάν εἰς πλάτος 30°06'. Β καὶ μῆκος 138°19'. Δ τὴν νύκτα τῆς 15ης 'Απριλίου καὶ παρέμεινεν ἀκυβέρνητον. Ο πλοιάρχος, η σύζυγος καὶ ὁ υἱός του ἐφονεύθησαν. 'Από

τῆς 20ῆς 'Απριλίου ήρχισεν ἡ ρυμούλκησίς του πρὸς Σάν Φρανσίσκο.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ»: 'Απὸ Πούντα Καρντόν διὰ Φιλαδέλφεια, προσήραξε τήν 13ην 'Απριλίου πληηρίσιον τῆς ἐκβαλής τοῦ ποταμοῦ Ντελφούερ, ἀνειλκύσθη δῶμας μετά δεκάρων τῆς δοθείσης δύο ρυμουλκῶν καὶ ἐφθασεν εἰς προορισμόν του, χωρὶς ἐμφανεῖς ζημιάς.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ»: Συνεπείᾳ κακού χειρισμοῦ τοῦ δοθείσης αὐτὸ ρυμουλκοῦ εἰς Μπαχία Μπλάνκα τήν 7ην 'Απριλίου, προσέκρουσεν ἐπ' αὐτοῦ καὶ τοῦ ἐπρέξησε ζημιάς.

«ΠΙΝΔΟΣ»: Κατὰ τὴν εἰς Κάλυμνον προσέγγισιν του τήν 18ην 'Απριλίου, ἐθράυσθη δῶμας ἀξένω τῆς ἐλικός του.

«ΠΙΝΤΑΡ»: 'Απὸ Ροζάριο καὶ Μπουένος "Αὔρες δι' Ισπανίαν ἐμφορτον, προσήραξε τήν πρωΐαν τῆς 12ης 'Απριλίου εἰς δισύλον εἰσόδου Μπουένος "Αὔρες. 'Ανελκυσθὲν δι' ιδίων του μέσων μετὰ 8 περίπου ὥρας, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

«ΣΑΝΟΥΚΟ»: Προσήγγισε τήν 17ην 'Απριλίου εἰς Σιγκαπούρην καὶ ἐζήτησεν ἐπιθέωρησην ζημιῶν τῆς ἐλικός του.

«ΦΡΑΝΤΣΕΣΚΑ ΜΑΡΗ»: 'Απὸ Καλκούτα διὰ Μπάστρα, ἐστημέωθη δῶμας δι 'ιδίων μετὰ τὴν ἀναχώρησιν του πυρκαϊά εἰς τὸν δεξιόν του λεβήτη τήν 20ην 'Απριλίου, κατατσεσθείσα ὑπὸ τοῦ πληρώματος. 'Απώλεσεν ἐπίσης μίαν του ἄγκυραν μὲ πέντε ἀμματα ὀλύσσου καὶ ἀφοῦ ἐπέστρεψεν εἰς Καλκούτα καὶ ἐξετέλεσε προχειρίους ἐπισκευάς, ἀνεχώρησε τὴν νύκτα τῆς 20ης 'Απριλίου διὰ προορισμού του.

«ΦΡΙΕΝΤΑ»: 'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Μεγάλας Λίμνας, υπέστη τήν 6ην 'Απριλίου σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν στείραν καὶ ἐλάσματα τῆς πρώσας του, λόγω ναυσπλοίας ἐντὸς περιοχῆς πάγων εἰς Κάμποτ Στρέιτ, ἀφίχθη δὲ εἰς Σικάγο τήν 17ην 'Απριλίου, διποὺ καὶ ἐπιθεωρήθη.

«ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ»: 'Απὸ 'Αλγέριον μὲ φορτίον σιδηρομεταλλεύματος δι 'Ελευσίνα, συνεκρύσθη παρὰ τὴν νῆσον Παραπόλη μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Τσιτά ντι Μπετρούτα» τήν 3ην πρωΐαν τῆς 18ης 'Απριλίου, ἀμφοτέρων ύποστρατώντων ζημιάς. Τὸ πλοῖον ἐφθασεν εἰς Πειραιᾶ, συνιδεύμενον ὑπὸ ρυμουλκῶν καὶ σοδαρών διαρρέον.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

αν αὐτὸν ἐπιτευχθείσα ἐλαφρά βελτίωσις τῶν νούλων διετερήθη, έκινθησαν δὲ αἱ ἀγοραὶ τόσον τῆς Νοτίου, δονῶν καὶ τῆς Βορείου Αμερικῆς. Εύνοικην ἐπιστῆσε πορείαν ἐσημένων καὶ αἱ ἔξ Αντστραλίας ναυλώσασις σιτηρών, κυρίων διὰ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν.

Αἰ π ἀ σ μ α τ α : Οι δραστηρίες κινηθέντες κατὰ τὸ πρώτον διεκαπενήμερον τοῦ 'Απριλίου 'Ινδοί καὶ Κίνειοι ναυλώσαται, δὲν ἐπειδεῖσαν ποτὲ τὸ ὑδρόν ένδιαφέροντας δημόσιας ή πληροφορίας, διτὶς δημόσιων ζημιών τοῦ μηνὸς, έκινθοσμόν των 300.000 τόνους φωσφάτων ὅπε Τάρπα διὰ Βαϊκούσερ, μὲ ένορξη τοῦ πρώτου τοίμην τοῦ 1969 καὶ ναύλων μεταξὺ 5.3.20 καὶ 3.60, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τῶν χρησιμοποιηθομένων πλοίων μερογνήν, ἐφαίνετο λίγας περιστροφέων, ώστε νούκαιολογήτη ἡ προσδοκία τῆς κατὰ Μάιον - 'Ιούνιον περιστροφέων στοιχείωστος εἰς τοὺς νούλους.

Γα τ α ν ά ν θ ε κ ε ες : Έλασκήστη ἡ έκ Χάμπον Ρόουντς καὶ έξ Εύρωπης δραστηρίοτης, μὲ περιστροφέως τὰς έξ Αντστραλίας φορτώσεις, εἰς σταθμούς, θάλασσας, ναύλους.

Άλλα φορτία : Σοδαρών έκινθησαν αἱ ζαχάρεις έξ οῶν τῶν τομέων, Κεντρικῆς καὶ Νοτίου

- Anchors
- Chain Cables
- Windlasses
- Generators
- Lifeboats
- Spare Parts
- Etc.

new & reconditioned
available for prompt supply
with certificates

ASK FOR STOCKLIST

WILLEM POT N. V.

ROTTERDAM : 45 Stationsplein - Tel. 119870 - Telex 22496 - Telegr. «Windlass»



Αμερικής, Φιλιππίνων και Αύστραλίας. Τά μεταλλευματικά, κυρίως της Δυτικής Αφρικής, συδρόμων έκινησησηρών, πρός Ιαπωνίαν κυρίως, εκεισιθησαν δέ και απλίγασαν διά κοπτραν εἰς γενικούς σταθερούς ναύλους. Ή κατά περιοχώς κινήσις της άγοράς είχεν ώς κάτιος:

Νότιος Ατλαντικός: Από Νεκτοσία, με συμπλήρωσιν Μπαχία Μπλάνκα, σίτου διά Μπουναβεντούρα και Σάντα Μαρία, έπληρωσεν εἰς δεξαμενόπλοιον 15.000 τόνων \$ 10 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Από Λά Πλάτα, με μεταλλήρωσιν εἰς Μπουνίσιον "Άρρες, διά Τόκιο - Μόζι 13.500 τόνων σίτου έπληρωσεν 117/6, έλευθέρα έκφρωτωσις, Ιούνιον. Από Λά Πλάτα διά "Αμέρεραν, Ρότερνταμ ή "Αμστερδαμ δεξαμενόπλοιον 25.000 τόνων θάβε διά σίτου 62/6 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Δεξιονέπλοιον 16.000 τόνων διό τὸν αὐτὸν προσρισμὸν έδειχθη μόνον 55/- ὑπὸ τοὺς ίδιους μαγέθους, ἐνώ τρίτον δεξαμενόπλοιον 17.500 τόνων ἐπληρώθη ἀπό Λά Πλάτα διά Γένοβον 71/3 γκρός τέρμη, Μάιον - Ιούνιον. Από τὴν ίδιαν περιοχὴν δι 'Αγγλίαν, 10.000 τόνων σίτου έπληρωσεν 83/6 γκρός τέρμη, Μάιον. Αραβδότης διε Χίλην, έπληρωσεν εἰς πλοίον 11.500 τόνων \$ 8.25 Μάιον, έλευθέρα έκφρωτωσις, ἐνώ σκάφος 10.000 τόνων διά σίτου πρὸς Μασσαλίαν ἐλάθεν 72/6 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Από Καρταγένα διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας 10.000 τόνων σύρεται έλαθεν 77/6 φίος, Μάιον. Από Σάντος 15.000 τόνων ζάχαρες δι 'Αμερικανικὸν λιμέναν 'Ατλαντικού, έπληρωσεν 5 11 φίος, Απρίλιον.

Κόλπος Μεσίκο: Από Φόρτ Γουΐλιαμ - Πόρτ Άρθουρ, διά δύο λιμένας Ιρλανδίας 4.200 τόνων σίτου έλαθεν 96/6 γκρός τέρμη, Απρίλιον. Από Πόρτ Άρθουρ διά "Αμέρεραν ή Ρότερνταμ 7.000 τόνων κώκ 6.25 φίο, Απρίλιον - Μάιον. Από Τάμπο διά Νότιον Ιαπωνίαν 24.000 τόνων φωσφάτα 5.80 φίο, Μάιον καὶ διε Λυτρ. Ινδίαν λιπαρωμάτα 10.000 τόνων εἰς σάκουσ δολ. 14.75 φίο, Μάιον. Από Κόλπον διά Βραζιλίαν 10.000 τόνων λιπαρωμάτα \$ 78.500 καὶ ἀποκοπὴ φίο, Μάιον καὶ διά Ιούνιον 8.20 δολ. φίο. Από Κόλπον διά Κερατού δεξαμενόπλοιον 50.000 τόνων έπληρωθη διά ζαχαροχορτού τοῦ \$ 7.73 γκρός τέρμη, Μάιον. Διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας 12.000 τόνων σίτου 99/6 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας δεξαμενόπλοιον 13.000 τόνων ἐπληρώθη διά σίτου 67/- γκρός τέρμη, Απρίλιον. Τάνκερ ἐπίσης 18.000 τόνων διά Βορμόην ή Κάνταλ 61/3, μὲ 1.500 τόν. έλευθ. έκφρ., γκρός, δημίου έλευθ. έκφρ., 53/9, Μάιον. Από Νέαν Ερεδίαν διά Ρότερνταμ 50.000 τόνων σίτου \$ 3.60 φίο, Μάιον. Από Κόλπον διά Ρότερνταμ 47.000 τόνων σίτου \$ 3.50 φίο, Μάιον καὶ ὑπὸ τοὺς ίδιους ὄρους καὶ τὸν αὐτὸν προσρισμὸν πλοίον 40.000 τόνων έλαθεν ἐπίσης \$ 3.60. Δι 'Αμέρεραν ή Ρότερνταμ ή "Αμστερνταμ 5.300 τόνων κώκ έπληρωσεν \$ 6.80 φίο, Απρίλιον, ἐνώ διά Κηπ Τάουν ή Ντέρμπαν 9.000 τόνων ὥρης έπληρωσεν \$ 12 φίο, Μάιον, μὲ ἐπασφόλιστρα εἰς δέρος τοῦ πλοίου. Δι 'Ιαπωνίαν 22.000 τόνων σίτου έπληρωσεν \$ 10.10 έλευθέρα έκφρωτωσις "Ιούνιον καὶ ἐν συνεχείᾳ μπάλκ κάρριερ 24.000 τόνων ἐπληρώθη δολ. 12, μὲ 1.000 τόν. έλ. έκφρ., Μάιον 1-18. Δεξαμενόπλοιον, τελος, 30.000 τόνων έδειχθη διά σίτου πρὸς Ρότερνταμ μόνον \$ 2.75 φίο, Μάιον.

Αιττή Β. Ατλαντικοῦ: Από Χάμπτον Ρόστερνταμ διά Μοντερίδεο 10.000 τόνων γαϊανόφρακες \$ 7.25, γκρός τέρμη Μάιον καὶ διά Σάντος δολ. 7.65 μικρον σκαφον, Απρίλιον - Μάιον. Από Φιλιδέρειαν δι 'Αμέρεραν - "Αμβούργον 15.000 τόνων κώκ 3.80 φίο, Απρίλιον - Μάιον. Από λιμένα δορείως τοῦ Χάττερα διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας 12.000 τόνων σίτου 97/- έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Τὸν αὐτὸν ναύλον καὶ ὑπὸ τοὺς ίδιους ὄρους έδειχθη καὶ ὅλο πλοίον τοῦ ίδιου μαγέθους, ἐνώ δεξαμενόπλοιον 27.000 τόνων μὲ σίτου διά Βορμόην η Κάνταλ ἐπληρώθη 55/- γκρός τέρμη, Μάιον. Από Χούπουγκελ μὲ συμπλήρωσιν εἰς Νέρφολδ 10.000 τόνων θειηὴ ομμώνα διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας έπληρωσεν Φιλ. 75 φίο, Μάιον. Γαϊανόφρακες ἀπὸ Νόρτερνταμ δι 'Αμέρεραν η "Αμστερνταμ (πλοίον 20.000 τόνων) \$ 3.25 έλευθέρα έκφρωτωσις Μάιον - Ιούνιον. Δι 'Ιαπωνίαν 30.000 τόν. γαϊανόφρακες δολ. 6.60 έλ. έκφρ., Μάιον - Ιούνιον. Από Νόρτερνταμ Ρέιντς διά δυτικὴν ἀκτὴν Ινδίας, δύο πλοίοι 12.000 τόνων ἐπληρώθησαν διά σίτου 97/- έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Δυο ἐπίσης πλοία 50.000 τόνων έκφρωτωσις, Μάιον. Διά μεταλλέματος \$ 4 φίο, Ιούνιον. Από Κουντάντζα διά Ταϊτογκόκη 10.000 τόνων τοιμέντων 68/- φίος, Απρίλιον - Μάιον. Από Πότι διά Μπέρερσαντ 9.500 τόνων χρωμοεπαλλελμάτος 32/- φίο, Μάιον. Από Βενετίαν διά Νότ. Κίναν λιπάσματα 10.000 τόν. 79/- φίο, μάξιμου επαφάλιστρα 250 λίρ., Μάιον. Από Κουντάντζα διά Καναρίους τοιμέντα δολ. 4.10 εἰς μικρὸν σκάφος, φίο.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Ενετάθη ἡ δραστηριότης τῶν χρονοναυλώσεων, διαρκοῦντος δὲ τοῦ ληξιαντος δεκαπενθυμέουσι ἐκλεισθῆσαν, πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὑπερτρισκόντων λίμπερτος δι 'έκφρωτοις μεγάλων σκαφῶν, κομιζόντων οἰτραὶ εἰς ινδικοὺς λιμένας διά διαστήματος μεταξὺ ἑνὸς καὶ δύδεκα μηνῶν μὲ ναύλον μεταξὺ 790 καὶ 2.620 λιρῶν ἡμεροτίων. Δηζελόπλοιον 11.170 τόνων έλ.·, μὲ 578.000 κυβικοὺς πόδας διά δέματα καὶ 13 μίλια μὲ 21 τόνους φιούλ 1.000 δοθύμων, ἐπληρώθη \$ 600 ἡμεροτίων δι 'έν ταξίδιον ἀπὸ Αμβούργον εἰς Μαδαγασκάρον. Δηζελόπλοιον 5.561 τόνων, μὲ 280.700 κυβ. πόδας καὶ 14 μίλια μὲ 13 τόνους νηῆκλ ἐπληρώθη \$ 410 ἡμεροτίων σύν \$ 125 μηνιαῖς δι 'ὑπερωρίας δι 'έξ μηνας μὲ παρόδους εἰς Γαλλίαν. Δηζελόπλοιον 14.443 τόνων μὲ 669.000 κ.π. καὶ 15.5 μίλια μὲ 27 τόνους φιούλ \$ 3.65 ἀνά τόνων παλαιοσιθίδρα \$ 7 φίο, Ιούνιον - Ιούλιον. Κριθὶ ἀπὸ Βρετανικὴν Κελομβίαν διε Ριγιέκα, 24.000 τόν. \$ 6.25 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. Απὸ Ταύουνσιδηλ διά Κριθηναῖς 13, 1.600 τόν. έλευθ. έκφρωτοις. Μάιον. "Απὸ Σόν Φρανσίσο διά Τυνησίαν 13.500 τόνων κριθῆ \$ 13, έλευθέρα έκφρωτωσις, Ιούνιον. "Ειδονυμασιθ, Μπέλφαστ 10.500 τόνων σίτου έπληρωσεν \$ 6/6 καὶ διά τὸ συμπλήρωμα 40/- έλευθέρα έκφρωτωσις. Απρίλιον.

"Αιττή Β. Εἰρήνηκο:

"Αθρόαι ναυλάσεις διά σιτηρά ἀπὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν δι 'Ιαπωνίαν. Μέτρια σκάφη ἐπληρώσεων \$ 7.50 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον (προμηθεύεται 8.75%), μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωτοις. Απὸ Σόν Φρανσίσο διά Τυνησίαν 13.500 τόνων κριθῆ \$ 13, έλευθέρα έκφρωτωσις, Ιούνιον. "Απὸ Τακούμα δι 'Ιαπωνίαν 21.300 τόνων παλαιοσιθίδρα \$ 7 φίο, Ιούνιον - Ιούλιον. Κριθὶ ἀπὸ Βρετανικὴν Κελομβίαν διε Ριγιέκα, 24.000 τόν. \$ 6.25 έλευθέρα έκφρωτωσις, Μάιον. "Απὸ Ταύουνσιδηλ διά Κριθηναῖς 13, 1.600 τόν. έλευθ. έκφρωτοις. Μάιον. "Απὸ Σόν Φρανσίσο διά Τυνησίαν 13.500 τόνων κριθῆ \$ 13, έλευθέρα έκφρωτωσις, Ιούνιον. "Ειδονυμασιθ, Μπέλφαστ 10.500 τόνων σίτου έπληρωσεν \$ 6/6 καὶ διά τὸ συμπλήρωμα 40/- έλευθέρα έκφρωτωσις. Απρίλιον. Δηζελόπλοιον 14.443 τόνων μὲ 669.000 κ.π. καὶ 15.5 μίλια μὲ 27 τόνους φιούλ \$ 3.65 ἀνά τόνων μηνιαῖς δι 'έν ταξίδιον δι 'έξ μηνας μὲ παρόδους εἰς Καναδά καὶ Επαναπαράδοσιν. Αμερικὴν. Κινέσοι ναυλωταὶ διε Ταξίδιον 26/- εἰς δηζελόπλοιον 10.900 τόν. δια ταξίδιον Μεσσηγείαν - Κίνας (Μάιον - Ιούνιον). "Αλλο δηζελόπλοιον 13.416 τόνων, μὲ 669.527 κ.π. καὶ 12 μίλια μὲ 12 τόνους νηῆκλ \$ 4.25 ἀνά τόνων δια ταξίδιον ἀπὸ Καλιφορνίας εἰς Ιαπωνίαν. Δηζελόπλοιον 12.631 τόνων, μὲ 577.000 κ.π. καὶ 15 μίλια μὲ 22 τόνους φιούλ 1.000 δοθύμων μὲ 645 ἡμεροτίων δι 'έν ταξίδιον ἀπὸ Σούσανη εἰς Νέαν Ζηλανδίου. Δηζελόπλοιον 14.900 τόνων, μὲ 705.000 κ.π. καὶ 13.5 μίλια μὲ 20 τόνους ἐνδιάμεσος πετρέλαιον \$ 2.50 κατὰ τόνων διά ταξίδιον δι 'έν ταξίδιον εἰς Γαλλίας. Δηζελόπλοιον 22.221 τόνων, μὲ 14 μίλια \$ 2.10 κατὰ τόνων διά ταξίδιον ἀπὸ Ιαπωνίας εἰς Κελομβίαν. Δηζελόπλοιον 10.590 τόνων, μὲ 499.000 κ.π. καὶ 1.1 μίλια μὲ 16 τόνους φιούλ 600 δοθύμων 18/6 διά 4-7 μηνας, μὲ παρόδους εἰς Κίναν. Δηζελόπλοιον 13.670 τόνων, μὲ 642.000 κ.π. καὶ 13.5 μίλια μὲ 20 τόνους φιούλ



15/18 LIME STREET — LONDON E. C. 3

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON E. C. 3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 2 3121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

Δ)ΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

1.500 δαθμών 24/- κατά τόννουν διά ταξίδιον από Μαδράς εἰς Ιαπωνίαν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Συνεχίζεται ή χαλαρότης εἰς τούς ναύλους τών δεξαμενοπλοίων και θεωρηθή αισιόδοξον σημειού στον σάφη 50.000 τόννων επέτευχον ναύλον 75% υπό την κλίμακαν ἐκ του Περιοικού, σταν κατά τὸ πρώτον δεκαπενήμερον τοῦ Απριλίου έπληρωντο 80% κάτω τῆς Ιντιανής. Φαινεται πάντοις, ότι έξικολούσθουν πολλὰ πλοία νά προσθένται διε τὴν ολίγην έργασίαν καὶ υπάρχει καὶ δι' αὐτὸ μεταξὺ τέλους Μαρτίου καὶ 15ης Απριλίου παραπλίσθησαν ἀλλὰ 16 δεκαμενόπλοια, χωρητικότης 460.741 τόννων ε.l.w., ἐναὶ καὶ ἄλλα σάφη καυτούσθηναν πρὸς τὸ ὄγκυροδόλια τοῦ παροπλίσμου.

Δι' ἀκαμάρα φορτία, ἐκ τῆς Κεραΐκης ἔπληρωντο 65% υπό την κλίμακα εἰς πλοία μέχρι 32.000 τόννων, μὲ καλύτερον ναύλον τοῦ δεκαπενήμερου, διά μικρότερα πλοία της 57.5% υπό την κλίμακα, ενώ διο μεγαλύτερον σκάφη ἡ ἐκπτωτικής έσθανε καὶ τὸ 75%. Η αὐτὴ ἐκπτωτικής ἔπληρωντο καὶ ἐκ τοῦ Περισικοῦ Κόλπου, ἐνῷ εἰς πλοία 18.500 τόννων ἔπληρωντο ὁ «βελτισμένος» ναύλος τῶν 65.5% υπό την κλίμακα. Διὸ τὴν Ιαπωνίαν σκάφης 89.000 τόννων 80% κάτω τῆς κλίμακος, Απριλίου.

ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ TONNAZ

Ο ναυλάριθμος τοῦ μηνὸς Μαρτίου — ὁ καταρτιζόμενος ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν «Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου — διά τὰς κατά ταξίδιον ναυλώσεις τράμπης σκαφῶν, ἀνήλθεν εἰς τὰς 106.2 μονάδας ἔναντι τῶν 103.1 τοῦ

μηνὸς Φεβρουαρίου καὶ τῶν 111.5 μονάδων τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου.

Τὼ τάιμ τοσάτερος ὁ ναυλάριθμος ὑπελογίσθη εἰς τὰς 118.7 μονάδας, μὲ ἀνωτάτην τιμὴν κατά Σεπτέμβριον 1966 τὰς 132.2 μονάδας.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ TONNAZ

Εἰς τὰς ἀρχὰς Απριλίου ηγήμηντη κατὰ 6.172 τ. γκρός ἐνεφανίζετο ἡ ἀργούνα χωρητικότης. Ἐπέλουσ ἐν ἀργίᾳ 97 φορτηγά σκάφη 442.375 τόν. γκρός καὶ 126 τάνκερς 15.359 τόν. γκρός εἰς τὰς ἀρχὰς Μαρτίου. (Αὔξησις κατὰ 40.663 τόν. γκρός διὰ τὰ τάνκερς καὶ μείωσις 34.491 τόν. γκρός).

ΔΙΑΦΕΥΓΟΝΤΑΙ ΛΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παρά τῆς ἑταῖρίας «Αἴγις» ἐλάσθον μακράν ἐπιστολὴν ἀναφερομένην εἰς τὰς καταγελίας τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Π.Ν.Ο. εἰς Γύρον. Παυλίδην, διά τινας ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ἀγήνωρ» σημειωθείσας ἀνωμαλίας. Ἀπὸ τούς διαχειριστὰς τοῦ πλοίου διαμεύδονται αὗται. Λόγῳ ἐλλείψεως χώρου θὰ δημοσιεύσωμεν τὴν ἐν λόγῳ ἐπιστολὴν εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΠΛΕΙΟΝΗ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. σίτου Βεμπάρη ή Κάντλαν 60/-, μὲ 1.500 τόν. ἔκφρτωσιν γκρός, ὅφιὸν ἐλευθ. ἔκφρτωσιν 52/6, Απριλίου 15 - 30.

«ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. φορτίου πολαισισθηρών (727.000 κ.π.) Ταΐδων δολ. 14, Μαΐου 1 - 10.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (λιβ. 6.) Μπαρόμ 27.000 τόν. γεννημάτων Ρότερντερν δολ. 4.50, Απρ. 20 - 30.

«ΕΡΠΙΝΗ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου ξαπούρωνεν δημοσίων μηχανιών μέσων Νέας Ορλέανης 14.500 τόν. γεννημάτων δυτικήν ἀκτὴν Ινδίας 99/6, ὅφιὸν ἀνατολικήν ἀκτὴν 102/-, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (π.) Νόρδορφ 7.500 τόν. ἀλεύρων Βόρ. Γαλλίαν δολ. 6.25 φίο, μὲ 1.500 τόν. φορτωσιν, 800 τόν. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 13 - 25.

«ΕΝΤΕΛΙΚ ΟΡΑΚΛ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 21.000 τ. θείου Ρότερντερν δολ. 5.25, μὲ 3.000 τόν. φορτωσιν φόμπτ. 3.000 τόν. ἔκφρτωσιν εἰς τὰ 40 σέντες, Απριλίου 25 - Μαΐου 2.

«ΓΛΑΥΚΗΣ» (λιβ. 6.) Μπαϊ Κομώ γύρω τῶν 23.000 τόν. γεννημάτων Είδουμάρου 37/6, ὅφιὸν κριθῆν 40/-, ώφιὸν Χούλ 38/9, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 10 - 20.

«ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 10.000 τ. d.w. φορτίου λιπαρωμάτων Βραζίλιαν δολ. 78.500

φίο, μὲ δολ. 3.000 ἔξτρα ἀσφάλιστρα, Μαΐου 10-24.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.» λιμένας Κόλπου 5.300 τόν. κών πετρελαίου Αμέρεραν - Ρότερντερν - "Αυτοπτέρντερν δολ. 6.80, μὲ 2.500 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. ἔκφρτωσιν, Απριλίου 23 - 30.

«ΤΟΥΡΑΡΑΝ ΦΕΛΙΣΙΑ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων δυτικήν ἀκτὴν Ινδίας 99/6, ὅφιὸν ἀνατολικήν ἀκτὴν 102/-, μὲ 1.000 τ. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 10 - 20.

«ΟΝΗΣΙΛΟΣ» λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. ὄρυζης Κέπι Τάουν - Ντάρμπρων δείνης δολ. 12 ἐν λιμένα ἐκφριάσεως, δολ. 12.25 δύο, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 15 - 31.

«ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ» (λιβ. 6.) Χόπηγουελ με συμπήρωσιν Νόρφολκ 10.000 τόν. Βετικής ἀμμυνίας δυτικήν ἀκτὴν Ινδίας δολ. 13.75, ὅφιὸν ἀνατολικήν ἀκτὴν δολ. 14.10, μὲ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 15 - 30.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβ. 6.) Χάρμπον Ρόδι 10.000 τόν. γεννημάτων Μονεζίδιο δολ. 7.25, μὲ 500 τόν. ἔκφρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, Μαΐου 8 - 20.

«ΝΤΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ. 6.) ἡ ἐπερν τοῦ λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων δυτικήν ἀκτὴν Ινδίας 67/-, ὅφιὸν λιμένας Ατλαντικοῦ (θερινών Χόττερες) 64/6, μὲ 1.500 τόν. ἔκφρτωσιν γκρός, ὅφιὸν ἐλευθ. ἔκφρτωσιν 716 ὀλιγώτερον, Απριλίου 20 - 30.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ» (λιβ. 6.) λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 12 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ.

ἔκφρτωσιν, Μαΐου 1 - 8.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΠΟΠΗ Π. Κ.» Παρανάγκουα μὲ συμπλήρωσιν Σάντος 6.900 τόν. d.w. φορτίον (460.000 κ.π.) γεννημάτων Αμέρεραν - Αμβούργον ρέινης δολ. 82.500 φίο, Μαΐου 8 - 22.

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ» (λιβ. 6.) δινο λιμένας Ρίθερ Πλεύτη με συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρης 17.500 τ. γεννημάτων Γένδερ 71/3, μὲ 1.000 τόν. ἔκφρτωσιν γκρός, Μαΐου 20 - Ιουνίου 10.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΝΤΕΝ» Σάντος 5.500 t.d.w. φορτίον γεννημάτων (368.000 κ.π.) Αμέρεραν, Ρότερντερν, Αμστερνταμ δολ. 58.000, ὄφιὸν Αμέρεραν, Αμβούργον ρέινης δολ. 60.000, δύο λιμένων ἔκφρτωσιν δολ. 2.100 ἔξτρα, Μαΐου 20 - Ιουνίου 15.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» Πουέρτο Καμπέλλο 11.500 τόν. ὄρυζης Φιλιππίνων δολ. 14.50 ἐν λιμένα ἔκφρτωσις, δολ. 15 δύο, 800 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἔκφρτωσιν, Απριλίου 24 - Μαΐου 10.

«ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» (λιβ. 6.) Βιτώρια 10.000 τόν. χολυδόνια πλακών Τάμπαν, Νέαν Ορλέανην καὶ Χιούστον δολ. 107.500, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἔκφρτωσιν, δολ. 1.000 ἔξτρα ἀσφάλιστρα, Μαΐου 1 - 15.

«ΕΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ» (λιβ. 6.) ἀνα λιμένας Ρίθερ Πλεύτη καὶ Μπουένος Αὔρης 16.000 τόν. γεννημάτων Αμέρεραν, Ρότερντερν, Αμστερνταμ 55/-, ὄφιὸν Αμέρεραν - Αμβούργον ρέινης 57/6, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 15 - 31.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ» (λιβ. 6.) Νεκοτσά καὶ Μπάριον Μπλάκαν 12.000 τόν. γεννημάτων Χίλην δολ. 8.60, μὲ 35 σέντες ὀλιγώτερον ἐν λιμένα φορτώσεως, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 1 - 15.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (λιβ. 6.) Νεκοτσά μὲ συμπλήρωσιν Μπάριον 15.000 τόν. σίτου Μπουενδεντούρα καὶ Σάμια Μάρτα δολ. 10, μὲ 500 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν Μπουενδεντούρα, 1.000 τόν. Σάντα Μάρτα ἔκφρτωσιν διὰ σιλ, Μαΐου 1 - 15.

«ΚΛΕΑΝΩΗΣ» (λιβ. 6.) δύο λιμένας Περού σύχιτωτέρων τοῦ Πίσκο 738.000 κ.π. ιχνιστέρων Ιταλικούς ἢ γειογκοσαλικούς λιμένας Αδριατικῆς δολ. 145.000 φίο, Μαΐου 15 - 25.

«ΜΥΚΗΝΑΙ» (λιβ. 6.) δύο λιμένας Περού 636.644 κ.π. ιχνιστέρων Αμέρεραν - Αμβούργον ρέινης δολ. 117.500 ἐν λιμένα ἔκφρτωσις, δολ. 119.000 δύο, ὅφιὸν ἐν λιμένα Βαλτικῆς δολ. 121.000, μὲ δολ. 2.800 ἔξτρα ἀσφάλιστρα, Μαΐου 10 - 25.

«ΝΙΟΒΗ» δύο λιμένας Περού 506.000 κ.π. ιχνιστέρων Αμέρεραν - Αμβούργον ρέινης δολ. 94.000 φίο, μὲ δολ. 3.000 ἔξτρα ἀσφάλιστρα, Ιουν. 5 - 25.

«ΙΖΩΜΠΕΛΑ» δύο λιμένας Ρίθερ Πλεύτη με συμπλήρωσιν Μπουένος Αὔρης 13.500 τόν. γεννημάτων τοῦ Τόκιο - Μόζι ρέινης 117/6, ἀπό Σάντο Φέ 1/3 ἔξτρα διὰ κάθε πρόσθετον λιμένα ἔκφρτωσις ἐν τοῖς τρισιδιοῖς 1/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἔκφρτωσιν, Ιουνίου 1 - 10.

«ΜΑΡΙΑ Τ.» (λιβ. 6.) Καρταγκένα 10.000 τόν. λιπαρωμάτων δυτικήν ἀκτὴν Ινδίας 75/-, ὅφιὸν ἀνατολικήν 77/6, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. ἔκφρτωσιν, Μαΐου 10 - 25.

TEL. NATIONAL 8481

CABLE ADDRESS:

LANFALL - LONDON

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8 - 6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

«ΑΙ·ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βανκούμπερ 13.800 τόν. σίτου Βενεζουέλαν δολ. 7, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Μαΐου 15-31.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ» (λιδαν.) Καλιφόρνιαν 10.300 τ.η.ω. φορτιον παλαιστιδήρων Ιαπωνίαν δολ. 86.500, όφιον Πουσάν δολ. 89.000 φιο, Μαΐου-Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 7.50, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Ιουνίου 1-15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΕΙΝΤ» (π. δ.) Βρετ. Κολομβίαν 24.000 τόν. κρήθης Ριγιέκαν δολ. 6.25, όφιον Ρόπερταντη «Αμεριτράν» δολ. 5.50, Αμερίσων δολ. 5.60, γερμανικούς λιμένας Βορείου Ουλασσός δολ. 5.75, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Απρ. 28. Μαΐου 15.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ» (λιβ.) Σάν Φραγκίσκο 13.500 τόν. κρήθης Τυνησίαν δολ. 13, όφιον 2.000 τόν. Βραχίον δολ. 17, δύο λιμένας έκφρτσισ 25 σύντες έξτρα, Ιουνίου 15-30.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.800 τόν. σίτου Ιαπωνίαν δολ. 7.50, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Ιουνίου 5-25.

«ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Βρετ. Κολομβίαν, άμερ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού (εις τ.α.μ πούρε) 13.500 τόν. σίτου Τόκιο - Χοκάτα ρέιντ δολ. 7.50, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Μαΐου 10. έλευθ. έκφρτσισ, Μαΐου - Ιουνίου.

Έξ Άγγλιας - Κόντινεντ

«ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Ρόττερνταν 22.500 τόν. σιδηρών ράβδων Κάννιν - Τιμπάτα ρέιντ δολ. 8.95, δύο λιμένας έκφρτσισ δολ. 3.500 έξτρα, με 4.000 τόν. φορτωσιν, 2.500 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 19 - Ιουνίου 8.

Έξ Αυστραλίας, Ινδίας και Απω Ανατολής

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ» (λιβ.) Νιούκαστλ (Ν. Σ.Β.) 20.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο Μπαϊη - Τορπάτα ρέιντ 26/-, με 4.000 τόν. φορτωσιν, 10.000 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 10-31.

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» Φιλιππίναν 20.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6, με 1.000 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτσισ, τέλος Μαΐου.

«ΘΗΜΠΙΑΝ» Βαρπάτα 10.000 τόν. δύρης Κελλάνη 43/-, με 800 τόν. φορτωσιν, 600 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 15-31.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ» (λιβ.) Φιλιππίναν 21.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6, με 1.000 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου - Ιουνίου.

«ΦΑΕΩΝΑ» (λιβ.) Φιλιππίναν 20.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6, με 1.000 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτσισ, Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Μπρισμπέιν 13.500 τόν. σίτου χύμα Ιαπωνίαν 50/-, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτσισ, Μαΐου 5-25.

«ΝΕΦΟΣ» Ταύσουθιλ 11.000 τόν. μεταλλευμάτων Αμερίσων 76/6, με 5.000 τόν. φορτωσιν φόμπ. 1.000 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 10-30.

«ΑΤΛΑΣ» Κούνολαντ 11.000 τόν. ζαχάρεως Ιαπωνίαν δολ. 1/6 - 1/6 έξτρα δύο κομή προσθήσεων λιμένα έκφρτσισά σκον τών τριών, με 5.000 τόν. φορτωσιν είς τό ανταριανά δολ. 2.50, 1.000 τόν. έλ. έκφρτσισ, Ιουνίου 1-22.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΕΡΜΗΣ» δυτικής οάκτης Μεξικού 14.000-14.700 τόν. άρασδοιτον Ιαπωνίαν δολ. 8, με 1.000 τόν. έκφρτσισ, δύο συνεχή ταξίδια, έναρξης Ιουλίου 1-20.

«ΑΡΕΝΤΑΛ» (λιβ.) Τζαρμάτα 2.700 τόν. ζαχάρεως χύμα λιμένας Κόλπου δολ. 4.25, με 750 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτσισ, Απριλίου 24 - Μαΐου 5.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιβ.) Σάντο Ντομίγκο 12.000 τόν. ζαχάρεως χύμα λιμένας Κόλπου δολ. 3.85, με 700 τόν. φορτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 2-15.

«ΑΡΕΝΤΑΛ» (λιβ.) Ιαπωνία ΣΑΝ 11.500 τόν. μεταλλευμάτων λιμένας Κόλπου δολ. 4.65, με 1.30 δολ. έκφρτσισ, Μαΐου - Ιουνίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (λιβ.) Πόλιν Νούρ (Δυτ. Αφρική) 19.000 τόν. μεταλλευμάτων δύο διμήνιας Ιαπωνίαν 59/-, με 4.000 τόν. φορτωσιν, 2.500 τόν. έκφρτσισ, Μαΐου 25 - Ιουνίου 10.

«ΑΡΕΝΤΑΛ» (λιβ.) Τζαρμάτα 2.700 τόν. ζαχάρεως λιμένας Κόλπου δολ. 4.25 φιο, Μαΐου 5-10.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβ.) 11.450 τ.η.ω. (570.000 κ.π., 13 μιλ., 17-18 τόν. φιούλ δολ και 1 τόν. ντηζελ δολ) λίρας 590 ήμερησίων και λίρας 150 δολ. υπερωρίας μηνιαίως παράδοσης Εισοδάμου Μαΐου 1-13, έπαναπαράδοσης ανατολικών ή δυτικών Ποστούσιων μεσών Κόλπου, λιμένων Ατλαντικού (δορείς Χάττερας).

«ΕΝΟΤΗΣ» (λιβ.) 11.450 τ.η.ω. (715.000 κ.π., 13 μιλ., μπώνκερ () δολ. 2.25, παράδοσης Τόκιο - Μόσι ήρειντης δύο αντιστοίχων σημείων της θαλάσσης, Απριλίου 22-25, έπαναπαράδοσης Μόντρεαλ - Γκάλβεστον ρέιντ, όφιον ταξιδία 4-8 μηνών, δολ. 2.65, έναν παναπαράδοσης ανατολικής ημερησίων ακτήν, Αμερικής, ανατολικών Καναδάν, δολ. 2.75 Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 2.85 Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρων ρέιντ.

«ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ» 23.000 τ.η.ω. (15 μιλ., 30 τόν. φιούλ δολ. 2.65, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, ένα κυκλικόν άκτης Αμερικής Κόλπου μεσών Θρί Ρίβερς.

«ΚΑΛΛΙΜΑΝ» (λιβ.) 10.973 τόν. (l.w. (530.294 κ.π. 11-11½ μιλ., 10½ τόν. ντηζελ και 3 τόν. φιούλ δολ.) — Ιουνίου 15, έπαναπαράδοσης Κίναν.

όφιον ταξιδίων έξη μηνών, εξαιρουμένου Ιαπωνία.

«ΚΑΣΤΩΡ» 14.443 τ.η.ω. (690.000 κ.π., 15½ μιλ., 25 τόν. φιούλ δολ και 11½ τόν. ντηζελ δολ) ταξίδια 4-8 ή 6-10 μηνών, παράδοσης ανατολικήν Καναδάν Μαΐου 15-30, δολ. 3.05 έναν ήπανταπαράδοσης Βόρ. Αμερικήν, δολ. 3.90 έναν Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείου, δολ. 4.15 έναν Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρων ρέιντ.

«ΑΠΛΑΩΝΝ» 13.400 τόν. (l.w. (15½ μιλ., 24 τόν. φιούλ δολ και 1 τόν. ντηζελ δολ) 20/- παράδοσης Ιαπωνίαν όρχας Ιουνίου, ταξίδιον Αγγλίαν μεριών Ναύρου.

«ΦΑΡΑΛΙΣ» (λιβ.) λίμπερτη, ταξίδια 9-12 μηνών δολ. 790 ήμερησίων παράδοσης και έπαναπαράδοσης δυτικήν ακτήν Ινδίας Απριλίου - Μάιον.

«ΕΛΕΙΝΤΑ» (λιβ.) λίμπερτη, παράδοσης και έπαναπαράδοσης δυτικήν ακτήν Ινδίας Απριλίου - Μάιον.

«ΕΠΩΡΙΣ ΝΤΑΝΕΣ» 6.448 τόν. (l.w. (335.000 κ.π. 12 μιλ., 8½ τόν. φιούλ δολ), δολ. 1.175 ήμερησίων, παράδοσης έπαναπαράδοσης Βενεζουέλαν, έναρξης Απριλίου 19.

«ΚΑΛΛΙΜΑΝ» (λιβ.) 10.973 τόν. (l.w. (530.294 κ.π. 11-11½ μιλ., 10½ τόν. ντηζελ και 3 τόν. φιούλ δολ.) — Ιουνίου 15, έπαναπαράδοσης Κίναν.

«ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Περσικόν Κόλπον 18.000 τόν., καθαρά, Απω Ανατολή 40% έθαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 20.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. νότιμης άμερικ. λιμένας δυτικής οάκτης 52½% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 19.

«ΑΙ·ΙΝΤΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 26.000 τόν., μέρος φορτωσιών, άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (δορείων του Χάττερας) 55% έλαπτον Ιντασκέιλ, έναρξης Απριλίου 27.

«ΜΑΡΙΖΟΖΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τόν. άμερικ. λιμένας άπτης Ατλαντικού 47½% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 15-17.

«ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ» (λιβ.) Λά Πλάτα 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (δορείων Χάττερας) 62½% έλαπτον άμερικανικού, Απριλίου 27.

«ΜΑΡΙΖΟΖΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.500 τόν. άμερικ. λιμένας άπτης Ατλαντικού (δορείων του Χάττερας) 51½% έλαπτον Ιντασκέιλ, όφιον δύο ταξίδια, έτοιμος φορτωσις.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 55% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 18.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας άπτης Ατλαντικού, Ιντασκέιλ, Πουέρτο Ρίκο 57½% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 30.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙ·ΙΝΤΑΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 39.000 τόν. (μέρος φορτωσιών) Τενερίφε 75% έλαπτον Ιντασκέιλ, Μαΐου 1.

«ΑΛΑΚΟΝΙΚΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 54.000 τ. Αγγλίαν-Κόντινεντ 75% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 26.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβ.) Νεστόλι 22.000 τόν. Νότιον Γαλλίαν, Δυτικής Ιταλίας 55% έλαπτον Ιντασκέιλ, όφιον Αγγλίαν, Κόντινεντ, Δυτικής Αφρικήν, λιμένας Ατλαντικού (δορείων Χάττερας) 53¾% έλαπτον Ιντασκέιλ, άμεσος φορτωσις.

«ΚΟΚΟΝΙΚΑ» (λιβ.) Μεσογείουν 18.000 τόν. καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν 46% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 25-30.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τόν. άμερικ. λιμένας άπτης Ατλαντικού 60% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 25.

«ΦΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 26.000 τόν. Πανημ 61% έλαπτον Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, έτοιμος φορτωσις.

«ΑΛΛΙΣΟΥΝ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 18.500 τόν. Λά Πλάτα 65½% έλαπτον Ιντασκέιλ, έτοιμος φορτωσις.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ» (λιβ.) Βόρ. Αφρικήν, Ανατολ. Μεσογείουν 38.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείουν 70% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 30.

«ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (δορείων Χάττερας) 65% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 25.

«ΕΜΑΡΑΙ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (δορείων Χάττερας) 65% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 25.

«ΑΘΕΝΕ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.500 τόν. Σαΐντ Κρουά 52½% έλαπτον Ιντασκέιλ, Απριλίου 25.

THE LONDON STAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. (ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποζημιώσεων (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams : Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX 262670

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)							
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.		56	12230	άνεκ. "Ηοτχαμ 17 'Απρ. διά δυτ. 'Ινδιαν			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		48	3596	έφθ. Αυδέρσαν 9 'Απρ.			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		29	1943	διπλής Κων) πολιν 10 'Απρ. διά Ρένι			
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α.		45	2302	άνεκ. Μασσαλίαν 15 'Απρ. διά Γένοβαν			
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ		58	8952	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.			
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		40	2912	έφθ. Νεπόλιον 14 'Απρ.			
ΑΓΓΛΙΑ		57	11630	άνεκ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Κων) πολιν			
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ		44	1920	άνεκ. Μπουριάνα 20 'Απρ. διά Σάν φελιού			
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		39	1000	άνεκ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην			
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		49	1528	άνεκ. Μάλταν 17 'Απρ. διά Μόντρεαλ			
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		54	6498	άνεκ. Βανκούμπερ 9 Μαρτ. διά Ταιβάν			
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ		55	8450	άργει Κυνόσουραν ἀπό 4 'Οκτ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ		43	7298	άνεκ. Σιρουσεκι 18 'Απρ. διά Περού			
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		51	7066	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ' (δ.)		37	1272	εἰς Πύλον ἀπό 9 'Οκτ. 1960			
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		44	10448	άνεκ. Σουέζ 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν			
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		43	7062	εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		35	1217	έφθ. Σαίν Λου (Ρόν) 13 'Απρ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		29	2569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΘΑΡΙΟΝ		17	1860	άνεκ. Σιρυπούρην ρόδας 12 'Απρ. διά Κίναν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ		46	5617	διπλής Κων) πολιν 18 'Απρ. διά Γαλάται			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		44	1902	έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 18 'Απρ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		55	6548	άνεκ. Σουέζ 26 Μαρτ. διά Γιέμπο			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ		46	2414	έφθ. Στεπτίνον 23 'Απρ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV		29	3963	άνεκ. Ναγκόγια 16 'Απρ. διά Βανκούμπερ			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ		53	11558	άνεκ. Χάρηπον ρόδας 18 'Απρ. δι' 'Ινδιαν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		44	7150	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 10 'Απρ. διά Κίναν			
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		55	8254	ύπο παραλαβήν			
ΑΓΓΙΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ		54	1978	έφθ. Μιναμάτα 12 'Απρ.			
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		57	9921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Γ.	9921	άνεκ. Γκρείντζμασθ 25 'Απρ. δι' "Αϊλ όφ Γκραίν			
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		21	2725	ύπο παραλαβήν			
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ		54	11077	έφθ. Πειραιά 23 'Απρ.			
ΑΓΚΥΡΑ		47	1926	διπλής Κων) πολιν 7 'Απρ.			
ΑΓΛΑΙΑ		46	1892	άνεκ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Χαλκίδα			
ΑΓΝΩΣΤΗΣ		38	1333	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Πειραιά			
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		46	5383	άνεκ. Γιοκοχάμα 12 'Απρ. διά Τοινβαγκτάο			
ΑΖΙΑΝ		35	3724	διπλής Κων) πολιν 6 'Απρ.			
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		42	7255	έφθ. Σέτε 16 'Απρ.			
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		44	1545	άνεκ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. δι' 'Αμβούργον			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.		31	2992	άνεκ. Σουέζ 10 'Απρ. διά Τουτικορίν			
ΑΘΗΝΑ		43	7216	άνεκ. Χιούστον 14 'Απρ. διά Πειραιά			
ΑΘΗΝΑΙ		59	8132	άνεκ. Βάρνα			
ΑΘΗΝΑΙ		56	2863	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 23 'Απρ. διά Καράτσι			
ΑΘΛΗΤΗΣ		'ΕΛΛ.	53	3575	διπλής Κων) πολιν 31 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν		
ΑΘΛΟΝ		45	18570	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.			
ΑΙΩΣ		45	2933	άνεκ. Γόνιαν 16 'Απρ. διά Τοίμπα			
ΑΙΓΑΙΟΝ		44	8481	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Λονδίνον			
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ		45	3805	άνεκ. Πάντοιον 16 Μαρτ. διά Κουθέϊτ			
ΑΙΗΤΖΑΣ		43	7259	έφθ. Χαινάκης 5 'Απρ.			
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		62	11063	άνεκ. Χαινάκης 7 'Απρ. διά Σιδνεϋ			
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ		56	9090	άνεκ. Σεμαίνουσαν 24 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν			
ΑΙΤΟΔΙΑ		61	14431	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.			
ΑΙΚΡΟΤΗΡΗ		52	1534	άνεκ. Γόνιαν 28 Μαρτ.			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΑ		49	4297	έφθ. Αιστερτάμ 28 Μαρτ.			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΑ (δ.)		48	8550	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 12 'Απρ.			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ		59	9735	άνεκ. Γκάλθεστων 18 'Απρ. δι' 'Ινδιαν			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		44	7207	άργει Χάρηπον ρόδας 20 'Ιαν.			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ Σ.		44	2103	έφθ. Ρουέν 16 'Απρ.			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ Ε.		55	8280	ύπο παραλαβήν			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ Τ. ΙΙ		39	3375	διπλής Κων) πολιν 12 'Απρ. διά Ρένι			
ΑΙΛΕΞΑΝΑΡΟΣ Τ. ΙΙΙ		47	1724	έφθ. Αοντόντ 13 'Απρ.			
ΑΙΛΑΚΜΩΝ		54	5254	άνεκ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην			
ΑΙΛΑΡΤΟΣ		58	8077	άνεκ. Σουέζ 23 'Απρ. διά Χοραμούχρ.			
ΑΙΛΙΣ		44	7189	έφθ. Αλεξανδρείαν 14 'Απρ.			
ΑΙΛΚΑΝ		60	9959	άνεκ. Σεβίλην 18 'Απρ. διά Πουέρτο Τόρρες			
ΑΙΛΚΥΩΝ		53	1886	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 14 'Απρ. διά Κίναν			
ΑΙΛΚΥΩΝ		44	7063	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Απρ.			
ΑΙΛΚΥΩΝΗ		53	9149	άνεκ. Σουέζ 15 Μαρτ. διά Τζιμπούτι			
ΑΙΛΚΥΩΝΙΣ		44	7365	άνεκ. Μπ. Αύρες 12 'Απρ. διά Ρόττερνταμ			
ΑΙΑΜΒΙΤΑ		42	7272	έφθ. Τέλεντα 12 'Απρ.			
ΑΙΛΜΑΡ		47	5441	άνεκ. Γκέλα 12 'Απρ. διά Μάλτα			
ΑΙΑΝΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)		53	12897	εἰς Κάπονους (έπισκευα)			
ΑΙΑΤΑΙΓΡ (δ.)		50	10426	έφθ. Σάινκόν 8 Μαρτ.			
ΑΙΛΩΑ		42	7286	εἰς Καρθαγένην ἀπό 19 Φεβρ.			
ΑΙΛΩΑ		51	3450	άνεκ. Καράτσι 26 Μαρτ. διά Σαγκάνην			
ΑΙΑΜΑΝ		48	5021	έφθ. Λονδίνον 17 'Απρ.			
ΑΙΜΕΝΤΕΟ		49	2166	εἰς Κασσιούνκ 11 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)			
ΑΙΜΟΡΤΟΣ		43	7215	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΜΠΟΥΣ		47	1514	έφθ. Σουέζ 17 'Απρ.			
ΑΙΜΠΟΥΣ - ΕΥΓΕΝΙΟΠΟΥΣ		46	2814	ύπο παραλαβήν			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		49	5838	έφθ. Τέλεντα 12 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		58	12772	άνεκ. Ναχότα 16 'Απρ. διά Κόμπε			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		55	8519	έφθ. Καλκούττα 11 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		42	7177	άνεκ. Τσάντα 23 'Απρ. διά Νίκολας (άργ.)			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		52	12525	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		44	7310	άργει Αμπελάκι ἀπό 24 'Ιουλ. 1964			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		37	5683	άνεκ. Αμποντάν 15 'Απρ. διά Λομπίτο			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		45	6712	άνεκ. Αμουσίν Μπαΐν 9 'Απρ. διά Φέρινγκεκαφν			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		57	11978	προστέθες 45 μίλια ἀνατ. Λάγκος 15 Φεβρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		53	10431	άνεκ. Σουέζ 17 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		36	2128	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 18 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		54	1961	άνεκ. Τάιν 12 'Απρ. διά Μπαγιόν			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		49	4933	έφθ. Χιούστον 14 'Απρ. διά Τρόντχαι			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		47	2111	έφθ. Βιρτούττο 17 'Απρ. διά Μπόννυ			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		47	7981	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		46	8047	άνεκ. Μόλις 7 'Απρ. διά Βανκούμπερ			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		45	7140	διπλής Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Μπιζέρτα			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		53	11342	άνεκ. Παλαιόνα 13 'Απρ. διά Τοινγκάτο			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		57	12113	άνεκ. Χονγκούμπα 24 'Απρ. διά Τρόντχαι			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		57	12558	έφθ. Μένα Αχαντρί 18 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		59	24716	άνεκ. Δουνκέρκην 14 'Απρ. διά Μπόννυ			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		36	2175	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		61	10952	άνεκ. Μόλιπαν 17 'Απρ. διά Βανκούμπερ			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		43	2937	διπλής Παλαιότελο 16 'Απρ. διά Μπιζέρτα			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		39	1830	άνεκ. Ολυμπαντί 18 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		57	9744	άνεκ. Ωλυμπαντί (Δ.Α.) 5 'Απρ. διά Μπέρια			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		61	11122	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 9 'Απρ.			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		49	1502	εἰς θεούνκιν 15 'Απρ. (έπισκευα)			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		67	15500	ύπο ναυτηγίου			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		34	1695	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		40	1280	άνεκ. Σουέζ 10 'Απρ. διά Βομβάν			
ΑΙΑΝΤΑΣΤΑΙΟΣ		23	3682	έφθ. Αλεξανδρείαν 13 'Απρ.			

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	έφθ. Ίμιαγκαμα 14 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετολίκα»	56	8823	έφθ. ικικ 17 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	έφθ. Μητριοπατίν 15 'Απρ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάργικη»	61	13553	άνεκ. Βενιζόβερ 19 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΙΙ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπημεντ»	58	10392	διπλής Παναμά 15 'Απρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσος»	51	9488	έφθ. Καρμασι 12 'Απρ.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπημεντ»	57	10376	άνεκ. Γιοκοχάμα 12 'Απρ. διά Πουσάν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Άρης»	58	10391	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 28 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΑΡΗΣ	έτ. «Μαργυκούρντιο»	47	5059	άνεκ. Μη. Αύρες 23 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΡΗΣ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Αμαρίλλο»	52	12323	άπλη παραλίν
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κάνονους»	62	25911	άνεκ. Ντάρμπαταν 8 'Απρ. διά Μένα 'Αχματί
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μερκάντε»	57	11897	άνεκ. Σουέζ 9 Μαρτ. διά Νάμπο
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Καστελάτουν»	38	5030	διπλής Παναμά 18 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Μίνωας»	46	7783	διπλής Κωνυ πολιν 12 'Απρ. δι' 'Οδησόν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Λόρενς»	45	8422	διπλής Κωνυ πολιν 19 'Απρ. διά Τουάψ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Αστερίων»	45	9189	έφθ. Καράτοι 10 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Άργω»	44	7273	άνεκ. Αμβέρσαν 12 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	39	5196	άνεκ. Όμηρης 5 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	44	4856	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 15 'Απρ. διά Σουέζ
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	37	6704	άνεκ. Ποναμά 8 'Απρ. διά Μονφαλκόνε
ΑΡΙΩΝ	Α. Χαρισιάδης	38	3570	άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Απρ. διά Μπερμέρα
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Έρμης»	48	2397	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Μονρόβια
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	44	7138	άνεκ. Κευθέιτ 5 'Απρ. δι' "Αντεν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Έμπρός»	46	5089	άνεκ. Πειραιά 9 'Απρ. δι' "Ιτέαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	43	2905	άνεκ. Καλλάδ 13 'Απρ.
ΑΡΝΤΕΝ	έτ. «Άρντεν»	49	2574	άνεκ. Αμβούργον 15 'Απρ. διά Ντακάρ
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεκ. Πορτ Μορεουμι 17 'Απρ. διά Λάς
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σφρετάπι»	48	3675	άνεκ. Λας Πάλμας 23 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	άνεκ. Φρηντάλτ 19 'Απρ. διά Ντάρεν
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	διπλής Παναμά 11 'Απρ. διά Χούλ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ντίκτα»	47	2497	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Σαγκάν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ολυμπούς»	66	15100	έφθ. Καλλάδ 21 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Ντέλ Καριμπ»	51	15846	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδης 21 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΛΗ	Λ. Νομικός	11	1458	άργυρι. Αγιπελάκι από 21 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντέμηκαπλή»	51	7294	άνεκ. Ποναμά 26 Μαρτ. διά Γουαμπά
ΑΣΗΜΙΝΑ	τραφ. Δ. Μελαχρονίδης & Υιοι	50	5324	άνεκ. Τζιμπούτι 13 'Απρ. διά Κίναν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεκ. Πειραιά 10 'Απρ. διά Ραβένα
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	Γκούμας	39	1007	διπλής Κωνυ πολιν 16 'Απρ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μίνα»	43	7125	άνεκ. Λυ. Βικέντιον 15 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Είλανς»	48	2515	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 18 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ερέα»	47	2465	άνεκ. Σφάς 30 Μαρτ. διά Σέτε
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σηνγουραΐς»	43	3151	έφθ. Καζαμπλάνκο 22 'Απρ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άργκο»	51	1851	έφθ. Βρυξέλλον 24 'Απρ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έλλ. υψηλόροντα	51	2959	άνεκ. Αμβέρσαν 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΥ ΑΝΑΣ	έτ. «Αολάν»	56	6156	άνεκ. Σουέζ 14 'Απρ. διά Γουαμπά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηνγουραΐς»	48	1501	σις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	διπλής Κολούζ. πα. Ή.θερ 12 'Απρ. δι' "Ιαπωνιαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	44	7190	έφθ. Θεσσαλίκιν 8 'Απρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	έφθ. Καράκας Μπαϊν 12 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιτ Τρανσότλ.»	60	29741	διπλής θέρονταις "Αίλαντ 15 'Απρ. διά Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μορουτίλ»	53	12301	έφθ. Μη. Αύρες 15 'Απρ. δι' "Ιταλίαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σηνγουραΐς»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηνγουραΐς»	54	1747	έφθ. Λεισόες 18 'Απρ.
ΑΥΡΑ	πηκάδης. Βασιλάπης	43	987	άνεκ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Σαντορίνην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Μεντιτερράν. Θρόύτη	53	1029	έφθ. Αμμόχωστον 19 'Απρ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Πληένης»	65	2150"	έφθ. Βανκούμηρ 4 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Λανάντο»	41	5295	εις Σαγκάνην από 11 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Τχόλφο Αζούρη»	62	10741	έφθ. Χιροσίμη 16 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγνια»	47	5340	έφθ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΑΝΗ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Νουέμα Βίστα»	55	10507	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 17 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρόκη Λάιν»	56	25516	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Θειμιστοκλῆς»	27	21329	άνεκ. Νεπόλιδιν 18 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΓΓΑΣ (δ.)	Γουδούλην Μπρίλιαντς	59	43373	άνεκ. Ράρ. Τανούρα 5 'Απρ. διά Μίλφορν Χάφεν
ΒΕΓΛΙΟΝ	έτ. «Κάνονους»	58	20958	άνεκ. "Αντεν 16 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	διπλής Λάντς 19 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τρανσόπορτ»	61	14218	εις Αμβέρσαν 16 'Απρ.
ΒΕΝΤΚΙΜΦΑΛΟΣ	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	άδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου ιουνιβέρσαλ Κάρυκο	43	2972	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Απρ.
ΒΕΤΑΛΑΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	45	1892	άνεκ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. δι' "Αλεξανδρειαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Πρόντο»	44	7140	άνεκ. Κονι 6 'Απρ. διά Πειραιά
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΛΗΝΑ	έτ. «Ροκκασί»	64	15283	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 16 'Απρ. διά Γένοβα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντάγκο»	38	2563	εις Θεσσαλονίκην από 31 Δεκ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιορνία»	58	11624	διπλής Γιβραλτάρ 13 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	11623	διπλής Κωνυ πολιν 22 'Απρ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	44	1923	άνεκ. Βιρτούτων 16 'Απρ. διά Λατάκια
		43	7276	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 15 'Απρ. διά Βενετίαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ	έτ. «Γεράνεια»	50	5449	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 8 'Απρ. διά Φουσίκι
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασποδίσια»	44	7266	άνεκ. Οζάκα 6 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γολίνη»	60	8104	έφθ. Νέαν 'Ορελεάνη 11 'Απρ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Γραρένιο»	47	3607	ΕΠΩΛΗΘΗ εις Αλλαδοπόν
ΓΑΡΟΥΦΑΙΑ	έτ. «Αστρορομπέλο»	37	5613	άνεκ. Σουέζ 17 'Απρ. διά Κίναν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. & Γερ. Λάρνας	50	1478	διπλής Κωνυ πολιν 22 'Απρ. δι' 'Οδησόν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2016	έφθ. Λανδίνων 19 'Απρ.
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Υιοι	46	2920	άνεκ. Σάρι 11 'Απρ. διά Ριγιέκα
ΓΕΦΒΙΑΚΑ	ήτ. «Μίρεμπαρ»	44	7251	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 8 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΓΕΦΩΡΓΙΑ	Μαρκούδης - Γιαννιώτης	20	1112	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ	R. Λιθούνς	51	7564	διπλής Μπρούνουποτελ 15 'Απρ. δι' 'Οξελοσούντ
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλίδης	48	1529	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	διπλής Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Τέμα
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρά»	39	6713	άνεκ. Κοικαίοι 11 'Απρ. διά Περού
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενεσενάντα»	56	8818	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 17 'Απρ. διά Κουβέιτ
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεκ. Μόντρεαλ 18 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	ήτ. «Ανδρεοδηνς	43	7176	έργει Κυνόσουρων από 18 'Οκτ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μάγενιο»	52	10081	εις Μη. Αίρες από 23 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορανάντο»	43	7190	άνεκ. "Αντεν 10 'Απρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	3129	άνεκ. Αντεν 16 'Απρ. διά Κίναν
ΓΙΩΤΑ	Νομικός - Αλεξάτος	51	2071	έφθ. Είλατ 14 'Απρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 15 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πινός»	48	2358	έφθ. Χιούστον 24 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάλντικη	43	7229	έφθ. Κολόμπο 16 Μαρτ.
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	όδ. Γουλανδρή	56	20668	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φρανκουμόντντη»	49	2641	άνεκ. Κολόμπο 28 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	9173	έφθ. Νεάπολιν 6 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεκ. Πόρτ Λινκόλν 8 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΑΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Μαϊζουρού 11 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Λίτα Μπήπαρ»	63	15389	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 'Απρ. διά Ραβένα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεκ. Πέραια 16 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	άνεκ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λότσης	52	11580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	έφθ. Κέιτ Τάουν 19 'Απρ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιο)	έτ. «Γουέστερντ Τράνσοπτορ»	44	9892	εις Πειραιά από 22 Σεπτ. (έπιοκεναι)
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		59	9268	έφθ. Μπορντώ 7 'Απρ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκλέ'ιντ»	52	15675	άνεχ. Άμβούργον 15 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλντ Έντερπράτζ»	53	21064	άνεχ. Σουέζ 12 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Σουέζ 2 'Απρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΛ		έτ. «Γουόρλντ Ντε'Ιλ»	52	15729	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 'Απρ. διά 'Άμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	έφθ. Μέντα 'Αχραντι 17 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ		«Ελληνική Α.Ε.	44	7227	έφθ. Ραβένα 22 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		Ιστρού Κ.λ.π.	52	1380	άνεχ. Τεργέστην 14 'Απρ. διά Χάϊρα
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	άνεχ. Μη. "Αίρες 18 'Απρ. διά Ραβένα
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δαναός»	39	4565	άνεχ. Καλλάσ 18 'Απρ. διά Κριστομπάλ
ΔΑΦΩΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	ενεχ. Γλασκώθην 19 'Απρ. διά Μάντσεστερ
ΔΕΛΔΟΙ		Μαρκαντονάκης	48	1331	άνεχ. Πειρά 16 'Απρ. διά Μετόχι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Νιούκσταλ (Αύτρ.) 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Βελλίκος»	37	2002	έφθ. Χάϊφα 16 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.		έτ. «Κέα»	47	5135	άνεχ. Πούλα Μπούκομ 6 'Απρ. διά Σουέζ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.		έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Ιόνικ»	44	7265	εις θέσιν 44.25Β - 8.8 Δ 'Απρ. 18 διά Στεττίνον
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Ντεβελόπουμεντη»	63	16417	έφθ. Βομβάνι 31 Μαρτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΟ (δ.)		«Σιππίνικ Ντεβελόπουμεντη»	64	16417	έφθ. Βομβάνι 14 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΡΙΤ (δ.)		«Σιππίνικ Ντεβελόπουμεντη»	61	16417	έφθ. Βομβάνι 10 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ		έτ. «Χάλκη»	53	7829	άνεχ. Μάντοσετορ 18 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Αιόλος»	61	9326	άνεχ. Γένοβα 18 'Απρ. διά Ταράντο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Θηρονούνες»	55	3534	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 10 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ.		έτ. «Χονβαστήμη»	48	2352	άνεχ. Αλεξανδρείαν 17 'Απρ. διά Σουλίνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	έφθ. Πενάγκα 25 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φίλιδιοι»	63	10523	άνεχ. Μη. "Αίρες 15 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		Δημ. Κυριοκό	37	2996	άνεχ. Μπέργκεν 16 'Απρ. διά Εσμπιτζέρυκ
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Μαριαράς»	44	9589	άνεχ. Πούλα Μπούκομ 24 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δίπιος»	44	7266	άνεχ. Τζιμπούτη 12 'Απρ. διά Ινδίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Α'. & Β. Πανταλέων	43	7244	έφθ. Λάς Πάλμας 23 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Διαμαντής»	42	6904	έφθ. Κολόμπο 30 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Πούλα Μπούκομ 15 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ		έτ. «Φράγκο»	22	1754	διπλόθε Κωνιώπολιν 16 'Απρ. διά Βάρνα
ΔΙΑΝΑ		Μακρής	45	1082	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Μερμούγκα 23 'Απρ. διά Στεττίνον
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.		Ση. & Γερ. Λάλης	50	1485	άνεχ. Αύγουστο 17 'Απρ. διά Σιμπενίκ
ΔΙΟΣΚΟΡΟΥ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 7 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΔΙΡΟΥΣ		'Αβελφοί Λύρα	43	7280	άνεχ. Τζιμπούτη 6 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Παιώνια»	57	9722	άνεχ. Γιοκούσουκα 14 'Απρ. διά Τζάκασονθι
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)		έτ. «Μαρθάλορ»	52	12132	διπλόθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Γκάνα
ΔΩΡΑ (δ.)		έτ. «Πρίνκιπος»	49	11771	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 7 'Απρ. διά Μη. "Αίρες
ΔΩΡΟΘΕΑ		έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ		έτ. «Χέγκε»	42	7388	έφθ. Καράτοι 24 Μαρτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ		έτ. «Γουορλντγουάιντη»	43	7131	έφθ. Τεργέστην 21 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Μαραντού»	43	7267	άνεχ. Τζιμπούτη 18 'Απρ. διά Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ		'Αν. Τούντας & Σιά	32	1502	διπλόθε Κωναντοντινόπολιν 17 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ		Σ. Νταΐφας κ.λ.π.	21	2988	άνεχ. Σουέζ 13 Μαρτ. διά Γιέμπο
ΕΙΡΗΝΗ Κ.		Βαλμᾶς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	έφθ. Ρότερνταμ 17 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		έλληνικο συμφέροντα	44	2074	διπλόθε Κωναντοντινόπολιν 1 'Απρ. διά Βάρνα
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ		Σ. Μπιλίνης	48	2105	διπλόθε Κωναντοντινόπολιν 13 'Απρ. διά Γαλάτοι
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Θάρος»	54	7835	άνεχ. Γιασέτα 19 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΑΝΑ		έτ. «Κανέσιον»	63	14164	έφθ. Σιδνεϋ 18 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)		έτ. «Στανίνα»	44	5202	έφθ. Βομβάνι 3 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ		έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20495	έφθ. Θ.Λαδέλωθειαν 18 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ		Π. Α. Στεφανής	39	1742	έφθ. Πόρτ Σαιδ 19 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΗ		έτ. «Ανδρίσι»	48	8430	έφθ. Κολόμπο 4 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)		έτ. «Βίστα Ρίος»	52	12228	άνεχ. Σάντα Φέ 24 'Απρ. διά Ροζάριο
ΕΛΕΑΝΗ		έτ. «Ελλάν»	48	2515	άνεχ. Γενόβα 17 'Απρ. διά Μαλάγα
ΕΛΕΑΝΗ Β.		έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. Καλκούτα 13 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ Κ.		Π. Φραγκούλης κλπ.	45	7698	έφθ. Καλκούτα 13 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ Κ. II		έτ. «Ελεν»	46	7289	έφθ. Σπαλαθήν 17 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ		έτ. «Ελένης Κυριακού»	39	3023	έφθ. Πέραμα πάροπο 20 Δεκ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνυας»	49	10908	έφθ. Ρότερνταμ 17 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.		έτ. «Μάρφελζ»	48	3829	έφθ. Σπαλαθήν 17 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		'Ηλ. Τουπούλης	29	2851	έφθ. Σπαλαθήν 17 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΣΙΣ		Κ. Μπάστας & Σιά	21	1549	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
ΕΛΙΡΕ		έτ. «Μάσυντπλέζαντ»	44	7555	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 8 'Απρ. διά Σικανουκβίλ
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιών	43	7186	άνεχ. Σαβόνα 13 'Απρ. διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ		Η. Είλανς	48	2515	Έπω Πόρτ Σουητενχαυ 16 'Απρ.
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Τρανσασιφίκη»	56	2862	εις Πέραμα πάροπο 29 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Πιούνιβερραλ»	43	7989	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Τρανσασιφίκη & Γιουνιβ.	62	6666	άνεχ. Καλκούτα 17 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		έτ. «Τρανσασιφίκη & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Καράτοι 23 'Απρ. διά Κολόμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		έτ. «Τρανσασιφίκη & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Ταϊγκόκη 19 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. «Γιουνιζέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Λειζόες 19 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΟΝΗΡ		έτ. «Γιουνιζέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 15 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ		έτ. «Γιουνιζέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Χορμασάχρ 14 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Απρ. διά Ραγκούν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Γιουνιζέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Χορμασάχρ 14 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. «Γιελέπτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Σπαλάτον 17 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Γιουνιζέρσαλ Κάρυκο	57	7068	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 17 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ν. Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΔΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Χορμασάχρ 11 'Απρ. διά Χιούστον
		Τρανσασιφίκη	56	7510	άνεχ. Τσάρλεστον 18 'Απρ. διά Βομβάνη

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) Cables: "MEDOV"
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσπορσιφικ	56	7510	έφθ. Χιούστον 24 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Άντεν 16 'Απρ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπορσιφικ»	57	7063	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Μασσάδια 16 'Απρ. διά Σουέζ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Λουζη»	43	7208	άνεχ. Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Σαβάνα
ΕΛΛΗΝΙΣ	Μαρφουέρτζα	32	18564	άνεχ. Σίδηνε 19 'Απρ. διά Γουέλινγκτον
ΕΛΠΙΔΑ	Ν. Γ. Κούκουνάς κλπ.	46	3472	άνεχ. Σουέζ 16 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΕΑΠΙΣ	έτ. «Μάκη»	48	2474	άνεχ. Μπαγίόν 8 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΕΑΠΙΣ Π.	Λ. Γ. Μάτσας & Χ. Λ. Μάτσας	42	7106	έφθ. Σουέζ 15 'Απρ. (διά Πειραιᾶ)
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	έτ. «Πριντζέπι»	38	2265	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 18 'Απρ. διά Ρένι
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	έλληνικά συμφέροντα	49	4663	είς Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Οσαεν Τράμπη»	60	8972	ύπο παραδίθην
ΕΝΑΡΕΙΣ	έτ. «Γκόλφο Αζόύλι»	42	7058	άνεχ. Μάλτα 5 'Απρ. διά Σύρον
ΕΝΟΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	49	969	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. διά Καράρα
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάροφο»	56	10529	έφθ. Ναύγκονα 3 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Ταύρα 15 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Λογγος»	41	7122	άνεχ. Σιγγαπούρνη ρόδης 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΕΡΑΤΩ (δες.)	έτ. «Σπράρερς»	44	7251	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Μάγεντρι»	52	10081	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΕΤΡΙΑ	Βεντούρης	43	1589	άνεχ. Μάρπι 10 'Απρ. διά Τρίπολιν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ὑπερωκ.)	έτ. «Μερεστέλα»	43	7199	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Απρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιι. Λάτσης	35	23580	είς Πιοκοχάμα 6 'Απρ.
ΕΡΜΗΣ	'Ιι. Λάτσης	66	45300	κόμπη 17 'Απρ. διά Γκοάμυας
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	άνεχ. Γκιζάν 12 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	διπλήθε Παναμά 2 Μαρτ. διά Τογιάμα
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	έφθ. Ρίο 'Ιανέντρο 16 '
ΕΣΣΕΣ	έτ. «Άργκόλια»	58	12168	άνεχ. Λιβερπούλ 12 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Ευπασάντα»	47	8485	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	αδ. Γ. Δομεστινόν	34	1716	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 13 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	ΕΛ. ΠΑ. Α.Ε.	54	10261	έφθ. Τζάκονθιλ 23 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Φράνκοι»	67	10601	άνεχ. Χονδρουλού 15 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λος Σάντος»	57	9061	έφθ. Μπορτών 6 'Απρ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδης 16 'Απρ. διά Κουνέλιτ
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρος»	43	7234	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδης 16 'Απρ. διά Κουνέλιτ
ΕΥΕΛΠΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	47	2358	άνεχ. Λάγκος 7 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκροντ»	44	1413	άνεχ. Χάρτεπουλον 20 'Απρ. διά Σπέτζια
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	έφθ. Τοιταγκόκην ρόδης 30 Μαρτ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Χόνη Κόγκ 3 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Αμβέρσαν 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαση»	56	8985	διπλήθε Παναμά 23 'Απρ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Σούνγκ Κούγκ 18 'Απρ. διά Χιούστον
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Γιοκοχάμα 28 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	53	9260	έφθ. Κόμπη 19 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Νέαν 'Υρκην 23 'Απρ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φράνκοι»	65	9500	άνεχ. Αθάνα 21 'Απρ. διά Ματάντζας
ΕΥΧΑΡΙΣ	Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Τοιταγκόκην ρόδης 7 'Απρ.
ΕΦΗ	Α. Μ. Νουκός	35	1512	έφθ. Πέραμα 6 'Απρ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	N. Π. Κολαϊτης	38	1595	διπλήθε Κωνί πολιν 24 'Απρ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Όκλαντ»	61	10965	άνεχ. Μέδι 12 'Απρ. διά Τούμπα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	'Αφοι Ζαχάρη & Σιά	49	1837	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Πειραιᾶ 6 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Σουέζ 3 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελιρέ»	57	9060	άνεχ. Καλκούττα 18 'Απρ. διά Σουέζ
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Πόλημπρος»	47	2287	έφθ. Καζαμπλάνκαν 23 'Απρ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	άνεχ. Σουέζ 13 'Απρ.
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουρος	44	1815	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδης 15 'Απρ.
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	65	21400	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 19 'Απρ.
ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Μουρρόν 11 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπού Χάντρα»	44	1662	έφθ. Μένα 'Αλμαντι 18 'Απρ.
ΟΑΛΕΙΑ	έτ. «Θαλής»	46	3999	άνεχ. Χούκ Κόγκ 17 'Απρ. διά Σιγγαπούρην
ΟΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουενά»	44	7286	άνεχ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά Βούδαν
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Κούν
ΟΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριβίθα»	43	7236	άνεχ. Κόμπη 16 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
ΟΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αφοι Λάλη	50	1478	άνεχ. Ταραγόνα 11 'Απρ. διά Πορτ Σαιδι
ΟΕΟΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρκορόνε»	61	16561	άνεχ. Έμδεν 7 'Απρ. διά Κλεβελάντ
ΟΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895	άνεχ. Μιδδλεσεμπρι 15 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΟΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκροκ Τάνκερι	49	8311	άνεχ. Σουραμάνια 6 'Απρ. διά Πλατζού
ΟΕΩΡΙΣ	έγγελάκης	38	3581	άνεχ. Βρέμπην 14 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΟΗΗΠΙΑΝ	έτ. «Σαντα Ρούμπερτα»	43	7259	διπλήθε Κωνί πολιν 22 'Απρ.
ΟΗΡΑΙΟΣ	Σιγάλας - 'Αφοι Πλατη	35	2642	άνεχ. Κουνέλι 9 'Απρ.
ΟΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Πειραιᾶ 16 'Απρ.
ΟΡΗ ΣΤΑΡΣ	Τ. Μουτονιάννην	43	1760	έφθ. Ακρόπολη (Κύπρου) από 17 Φεβρ.
ΟΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτσα»	64	40043	άνεχ. Γιοκοχάμα 9 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	έφθ. Νιουκάστλ (Αύστρ.) 16 'Απρ.
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. «Ελλήνες»	52	8662	είς Πειραιᾶ από 17 'Ιαν.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΗΗ	έτ. «Τζένινι»	43	7176	διπλήθε Παναμά 9 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιογκράντε»	49	1991	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
ΙΟΥΛΙΑ	Νταιφάς	29	1808	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 17 'Απρ. διά Ρουμανίαν
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	άνεχ. Λα Πλάτα 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνίκη»	46	6749	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ. διά Κόρρους Κριστι
ΙΩΑΝΝΑ Β.	έτ. «Βαρνίκοι»	56	12920	άνεχ. Λα Πλάτα 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΙΩΑΝΝΗΣ	Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Λονδίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλούκην»	48	1845	έφθ. Όσάκα 15 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Τακόμη 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ερόδικα»	55	8799	άνεχ. Ντάρ ές Σαλάμ 25 Μαρτ. διά Σαγκάνου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7277	άνεχ. Πασούση 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Κολόμπο 11 'Απρ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστροι»	52	10160	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάσπ Τάνκερ»	60	14076	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 12 'Απρ. διά Μπ. Αΐρες
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Εβερολέύ»	55	11991	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 11 'Απρ. διά Τέμα
ΚΑΙΤΗ	έλληνικά συμφέροντα	14	1148	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Λαύριος Α'δελφοί»	38	2368	έφθ. Πόρτα Εμπεδόκλε 8 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	έφθ. Λάγκος 15 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Βέλαναρα»	43	7091	άνεχ. Μαντράς 11 'Απρ. διά Βιζακαπανάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντσάτοριας»	55	11798	άνεχ. Κιουραδό 22 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχολίνης»	44	7249	άνεχ. Πούλι Μπούκομ 30 Μαρτ. διά Σαγκάνου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Μπρισπάτην 19 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χορηπάτη»	37	2348	έφθ. Αλεξανδρειαν 15 'Απρ.
ΚΑΛΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Μοντεθίδεο 23 'Απρ. (διά Πειραιᾶ)
ΚΑΛΥΨΩ	Α. Μ. Νουκός	50	1517	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΑΙΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	'Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Ούσακα 12 'Απρ. διά Κουνταματού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.	Α'Φοι Ταυσιρινάκη	36	4071	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστρογλάρο»	53	5185	άνεχ. Πούλι Μπούκομ 30 Μαρτ. διά Σαγκάνου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8902	άνεχ. Μπρισπάτη 19 'Απρ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτιδ»	50	4876	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 25 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Ντελμάρ»	55	12534	άνεχ. Βαρκελώνην 15 'Απρ. διά Ράς Λανούφ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τάρτερινγκ»	66	15103	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 12 'Απρ. διά Ναούρου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΓΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Τρίοι»	46	4576	άνεχ. Θέουτα 16 'Απρ. δι' 'Ιολαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Νικόφροσ»	43	7176	είς Βούδαν 11 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗ	έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Χάρητον 17 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Σουέζ 14 'Απρ. διά Γουαμπόα
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΙΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίν»	51	8842	άνεχ. Μπ. Αίρες 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Μπάρρι 21 'Απρ.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Γιουρόπο Κομέρσα»	44	7123	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Απρ. διά Τσονκίν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		Γκρήκ Σιπ. 'Εντερπράϊς	43	7227	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 14 'Απρ. διά Μεζικό
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Σέξιεξ»	53	11101	άνεχ. Αμβούργον 18 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μπράϊτ Σάρρα»	47	9956	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 'Απρ. διά Τοπολομάπτο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΠΑΟΥΤΕΡ (δ.)		έτ. «Αστροέστε»	51	11102	άνεχ. Ντώρμπαταν 10 'Απρ. διά Μη. "Αίρες
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΡΟΣ		έτ. «Σαδέ»	47	8288	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Γκλόμπους»	44	1920	άνεχ. Κολόμπο 15 'Απρ. διά Μπάρα
ΚΑΣΟΣ		«Κάδος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Τζέντα 11 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ		άδ. Βασιλίδη	22	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Γουαμπός 21 'Απρ. διά Πασούο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Λυγιμόντε»	51	9956	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 17 'Απρ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Βασιλική»	53	1901	διπλή Παναμά 2 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΣΤΟΡ		άδ. Γράτσου	44	7148	άνεχ. Τάμια 6 'Απρ. διά Σαίν Τζών (Ν.Θ.)
ΚΑΣΤΟΡ		έτ. «Κάνονους»	60	10494	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 'Απρ. διά Σικάγο
ΚΑΣΤΟΡ		έτ. «Κρεβωνί	51	2373	άνεχ. Χαΐφα 17 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΤΕ Α.		έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	διπλή Παναμά 10 'Απρ. διά Νέων (Ν.Ζ.)
ΚΑΤΕ Ν. Λ.		έτ. «Άροζα»	65	18723	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Αστροσουρένο»	36	1413	εις Μπανγκά 15 άπ 1 Αύγ.
ΚΑΤΙΓΚΡ (δ.)		άδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7234	έφθ. Τούμπα 9 'Απρ.
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Άντεν 14 'Απρ. διά Γουαμπόα
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ		έτ. «Σαρόντισι»	57	9075	άνεχ. Μπορντώ 12 'Απρ. διά Γκαλδέζ
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ		έτ. «Αστρονεπούνο»	59	12240	άνεχ. Γκλόδην 19 'Απρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάνονους»	62	10494	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Λουκέρνον»	44	5069	άνεχ. Μελβούρνην 12 'Απρ.
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 19 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΚΕΧΡΕΑ		θ. Επιφανιάδης	44	7176	άνεχ. Καλκούτταν 21 'Απρ. διά Ραγκούν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΚΑΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	έφθ. Νιού Γουέστιντορ 10 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΘΩΣΕΥΣ		έτ. «Περοευς»	57	9153	άνεχ. Στάνλουο 20 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Σπαρτο»	63	15740	έφθ. Γιοκοκάμα 9 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Ελλην. 'Αστρη»	58	11156	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 24 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Πιλοσο»	63	15378	έφθ. Τόκιο 14 'Απρ.
ΚΙΟΝΙ		έτ. «Ζαδέ»	39	4716	διπλή Βιράλταρ 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Αττικο»	48	1922	έφθ. Λέγκορ 14 'Απρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Επιφανιάδης	56	9403	άνεχ. Γκάλθεων 6 'Απρ.
ΚΛΑΥΑΙΔΑ		έτ. «Ιμπελμάρη	44	7190	έφθ. Μορμουγκάο 16 'Απρ.
ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Φράνκο»	66	10867	άνεχ. Τάκονθι 22 'Απρ. διά Λονδίνον
ΚΛΕΙΟ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεχ. Βιρριτόν 10 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΚΝΩΣΣΟΣ		Α. & Δ. Χανδρής	47	.935	άνεχ. Ιμπιγκαμ 18 'Απρ. διά Στόκβικ
ΚΟΜΠΙΝΤΕΣ (δ.)		Κ. Ευθυμιαδής	49	2146	έφθ. Καλκούττα 19 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ		έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	άνεχ. Πρίνα Ρούπερτ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Πλόρλαντη»	59	10914	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Ταματάθε
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Διαμάντη»	46	2361	άνεχ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Τουάφ
ΚΡΗΤΙΝΑ		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Μαρμουργκάο 24 'Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	άνεχ. Άσα Παλμας 5 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΚΡΟΝΙΟΣ		έτ. «Στελλά Μαρίνα»	43	3605	έφθ. Αντόντον 17 'Απρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Κρόνιον»	51	2372	έφθ. Μασσαλίαν 15 'Απρ.
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Ρίο 'Ιανέρο 18 'Απρ. διά Μη. "Αίρες
ΚΥΘΩΝ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Μάλιο 21 'Απρ. διά Στοκχόλμην
ΚΥΜΑ		έτ. «Ζαρίο»	39	3287	έφθ. Ντακάρ 18 'Απρ.
ΚΥΠΡΟΣ		Ρούσσος και Σία	38	2838	άνεχ. Άσα Παλμας 5 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		«Ελληνικόν» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Αντόντον 17 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ		έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Μασσαλίαν 15 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Άυρο»	56	9086	άνεχ. Ρίο 'Ιανέρο 18 'Απρ. διά Μη. "Αίρες
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Λιμπάνον»	43	7291	έφθ. Πενάγκ 20 'Απρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		έτ. «Αλκάιμη»	45	3312	άνεχ. Μαρμουργκάο 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.		«Καπετανίδης Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Ντακάρ 11 'Απρ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ		'Ιω. Κατούσσαλος	38	4840	άργει 'Αμπελάκι άπ 5 Δεκ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7201	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Απρ. διά Ταινιθαγκτάο
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Κονκιστάντο»	45	7157	άνεχ. Χάρπτον 18 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Σουέζ 18 'Απρ. διά Γουαμπόα
ΚΩΣΤΑΣ		έτ. «Καραβένα»	44	7077	άνεχ. Σαΐγκόν 26 Θερ. διά Μπαγκόγκ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Γαλάτης	30	1988	άνεχ. Πενάγκ 20 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Γκυκιλίνονς & Καλκασίνας	38	946	άνεχ. Μαρμουργκάο 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΣ ΔΗΛΩΡΩΡΑ		έτ. «Μικαλίνος»	54	8063	έφθ. Ντακάρ 11 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Λεντούμα»	53	5884	άργει 'Αμπελάκι άπ 5 Δεκ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ		έτ. «Κωνστατη»	44	7263	άνεχ. Χάρης Κόγκ 10 'Απρ. διά Ταινιθαγκτάο
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ		άδ. Λώς	56	8474	άνεχ. Σεντεντόν 22 'Απρ. διά Τοιβιταβέκια
ΛΑΙΔΑΙ		έτ. «Ωκεανόπορος»	44	7297	άνεχ. Σενεύζ 18 'Απρ. διά Σουέζ
ΛΑΙΔΑΙ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Αίτζιανον»	65	14088	έφθ. Σαν Νικολάς (Αργ.) 7 'Απρ.
ΛΑΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Αίτζιανον			έφθ. Μουροράν 18 'Απρ.
ΛΙΑΝΑΚ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		άργει 'Αμπελάκι άπ 5 Δεκ.			έφθ. Σουέζ 24 'Απρ.
ΛΙΑΝΤΑ		έτ. «Σκάραστελη»	36	4997	διπλή Καλκούτταν 13 'Απρ. διά Σουέζ
ΛΙΣΣΑΒΟ		Π. Βράγκος	36	1631	έφθ. Γκρέιντζασθ 23 'Απρ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ		Άχ. Χαλκούσης	50	8408	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Φαίρονς»	65	16000	άνεχ. Κόρπους Κριότι 15 'Απρ. διά Κόμπε
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		έτ. Τρανσόπασίφικ	52	4995	έφθ. Λεγκόρ 4 'Απρ. (έπισκευα)
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 24 'Απρ.
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 16 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Μαρβέντο»	60	14302	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Στανίπα»	52	1965	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Καράτοι 10 'Απρ.
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεχ. Βενετίαν 18 'Απρ. διά Σάροχ
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Στάνιμπ»	51	11317	άνεχ. Τζιμπούτι ρόδς 7 'Απρ. διά Κουβεντί
ΛΙΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		Άχ. Χαλκούσης	44	7150	

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES
THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERSCable Address "GRECO - CEUTA"
Mail Postbox 87 CEUTAProvisions, Deck and Engine Room Supplies
T/ Phones 3240 Night 3936

ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουθινκ.»	64	9615	διήλθες Γεραλτάρ 17 'Απρ. διά Δουνκέρκην άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδης 12 'Απρ. διά Τοιταγκόγκ άνεχ. Μπάρα 18 'Απρ.
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	έτ. «Λίμνισοπ»	42	7080	άνεχ. Πειραιά 17 'Απρ. διά Μονρόδια
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ελβίρα»	44	7244	
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Ευθοία»	37	2312	άνεχ. Μπαντάρ 'Απνιάς 14 'Απρ. διά Νταμμάμ εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδης 10 'Απρ. διά Κούσιγκ ύπο ναυπηγούσιν
ΜΑΙΡΗ - ΝΙΚ.	έτ. «Μαρπνικί»	44	1876	έφθ. Βίλλα Κονστιτούον 14 'Απρ. άνεχ. Τζιπουτί 13 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενικ Μπάλκ Τρανσ.»	67	36000	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΑ (δ.)	Αχιλ. Χαλκούσης	48	8583	εφθ. Λινερπούλη 16 'Απρ.
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. 'Αδελφόπτης	43	7194	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΚΟ	έτ. «Αργκόδ»	64	2809	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	προσήρχεται εις 53.32 Β· 6.12 Δ 'Απρ. 18
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	άνεχ. Σάρος 18 'Απρ. διά Ρουέν ε.ε. Πειραιά από 18 'Ιαν. (έποκευαι)
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Κρήπη»	45	3766	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μαντών»	30	1041	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σερίτα»	44	2902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	άνεχ. Ρειός 5 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην έφθ. Πειραιά 17 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	Ίω. Λάτοπς	45	9900	έφθ. Λονδίνουν 19 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	Ίω. Λάτοπς	51	16440	έφθ. Αστόριο 5 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18569	έφθ. Νιούκαστλ (Άγιοτρ.) 9 'Απρ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένεσαλ Κάρριερς	66	18600	άνεχ. Σάρος 12 'Απρ. δι' Αργεντινήν άνεχ. Κοπεγχάγην 15 'Απρ. διά Βάλχαμν
ΜΑΡΦΑ (δεξ.)	Σπ. «Ελευθερίδης»	49	10123	άνεχ. Σουέζ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΦΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4958	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Κάλιαρι έφθ. Καράτοι 11 'Απρ. διά Τοιταγκόγκ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	Μπρόπουλος & Σία	32	1597	διπλήθε Μπρόμπουπτελ 18 'Απρ. διά Μαλάγα άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «Μόρθα»	39	1506	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Φ.	Πετράς	20	1293	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	60	25902	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Ιούμενια»	56	12230	άνεχ. Τοιμάρη 26 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον άνεχ. Βανκούμπερ 17 Μαρτ. διά Τοινθαγκτάο
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμπα»	56	8799	άνεχ. Αμβούργον 18 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Σιμίζου 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Μπ. Αίρες 18 'Απρ. διά Κάλιαρι έφθ. Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Μ. Φ.	έτ. «Λακωνίας	38	4238	έφθ. Παύλου Μπούκουμ 13 'Απρ. διά Τσάλνα έφθ. Σάντερλαντ 2 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΔΟΥΡΔΗΣ	Α. Μινιάρης κ.λ.π.	48	2661	έφθ. Καράτοι 11 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης) άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Μάλτα
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Μικαλή»	43	7219	έφθ. Καράτοι 11 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης) άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 18 'Απρ. διά Κάλιαρι έφθ. Παύλου Μπούκουμ 13 'Απρ. διά Τσάλνα έφθ. Λεισός 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	έτ. «Παράντα»	41	5294	έφθ. Τοιταγκόγκ ρόδης 23 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μικαλή»	43	7217	άνεχ. Βανκούμπερ 18 'Απρ. διά Τοιταγκόγκ
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεατόν»	36	1690	διπλήθε Μπρόμπουπτελ 18 'Απρ. διά Μαλάγα άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιστά»	57	10314	εις μεταφοράς Σουέζ - Βαντή Θεύρων έφθ. Λεισός 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτοπς	50	16394	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	έτ. «Ούδαιτ Στάρ»	40	9255	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	Ίω. Λάτοπς	37	23732	έφθ. Καράτοι 11 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης) άνεχ. Λιβερπουλ 14 'Απρ. διά Μάλτα
ΜΑΡΙΓΩ Φ.	έτ. «Παράντα»	47	1219	έφθ. Κιέλον 31 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	διπλήθε Παναρά 13 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Αιλάντερς»	55	4710	διπλήθε Κωνανταντούπολιν 7 'Απρ. δι' Οδησσόν
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεχ. Γιοκασίο 15 'Απρ. διά Τάιμπα άνεχ. Σαντ Μικαέλη 17 'Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	έτ. «Μοιριένα»	62	8111	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ. διά Πρίνς άνεχ. Γιοκασίο 15 'Απρ. διά Τάιμπα άνεχ. Σουέζ 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΕΑ (δεξ.)	έτ. «Πέτρη Στάρ»	44	7279	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 'Απρ. δι' Αρούμπα έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΕΑ	έτ. «Βόλκεν»	53	11310	άνεχ. Κολόμπο 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΕΑ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	άνεχ. Σαντ Μικαέλη 17 'Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΜΑΡΙΤΙ Ζ.	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 'Απρ. δι' Αρούμπα έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πλειτ Σίππιγκ»	44	2817	άνεχ. Σουέζ 2 'Απρ. διά Μερκά
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βόλκεν»	50	1665	έφθ. Κουδετ 14 'Απρ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ονύδιθερσαλ»	55	9125	άνεχ. Σουέζ 14 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μότρερς»	59	9168	άνεχ. Καράτοι 11 'Απρ. διά Τοιταγκόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλήθε Σαν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	7471	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ ΠΕΡΙΛΔΩΝ	έτ. «Φόπαν»	57	9168	άνεχ. Χούκ Κόγκ 15 'Απρ. διά θυτ. Αύστραλιαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	Έλλην. Θαλάσσαι Μεταφ.	65	14264	άνεχ. Αμβούργον 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΑΤΙΟΣ οξιάνια	έτ. «Μαρσακούνερό»	44	7277	άνεχ. Καράτοι 29 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	άνεχ. Σαδόνα 30 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Πιούνινθερσαλ Τράπη»	42	7262	άνεχ. Αμέροιραν 18 'Απρ. διά Πειραιά
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπρέσιον	45	3949	άνεχ. Αθάνα 2 'Απρ. διά Βίτα
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	διπλήθε Παναρά 18 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζαν Φράϊτ»	60	14431	έφθ. Σεβίλην 8 'Απρ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ραούσοα»	44	7282	άνεχ. Καράτοι 6 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7131	άνεχ. Οκαράου 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμα
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακινίς»	49	8930	άνεχ. Σαγκάνη 28 Μαρτ. διά Τοιγκτάο
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	6884	άνεχ. Χούκ Κόγκ 5 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόδοτην τέ Μέρφιλ»	63	10514	άνεχ. Πόρτ Λίντον 3 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	άνεχ. Κολόμπο 15 'Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	διπλήθε Κυνοτάντζαν 3 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΙΝΑ	έτ. «Πιούνινθερσαλ ΝΕΠΕ»	53	1972	άνεχ. Βενετίαν 19 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΙΣΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πινθανόρας»	59	9855	άνεχ. Χαδάλλα 1 'Απρ. δι' Οζάκα
ΜΙΣΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτοπς	39	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΛΗ	Χρ. Σαρόλας & Σία	33	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΛΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΝΕ (δ.)	έτ. «Ιλουντάρη»	55	15983	άνεχ. Νέαν Υόρκην 18 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛΑ Ε.	έτ. «Ποινάσα»	56	8873	έφθ. Τεργεόστην 23 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέα»	56	8046	άνεχ. Μπούμπουρι 3 'Απρ. δι' Αντεν
ΜΙΧΑΛΗ	έτ. «Φράνκοκιλλ»	57	12230	άνεχ. Αμβούργον 17 'Απρ. διά Στοκχόλμην
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Βετακρόύζ»	44	7289	εις μεταφοράς Σαγκάνη 10 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έτ. «Πον»	36	5275	ύπο παραλαβήν
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Γουέστογουνιντ»	56	10191	άνεχ. Βανκούμπερ 1 'Απρ. διά Τοινθαγκτάο
ΜΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. «Πέτρος»	50	2828	έφθ. Στεττίνιον 5 'Απρ.
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φράνκοκιλλ»	52	8111	διπλήθε Λίζαρτον 19 'Απρ. δι' Αμέρεραν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρόύζ»	44	7289	έφθ. Καζαμπλάνκαν 22 'Απρ.
ΜΠΙΛΙ	έτ. «Πότερο»	39	6697	άνεχ. Μπούσιρε 16 'Απρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Πότερο»	39	2829	άνεχ. Αντεν 8 'Απρ. διά Θρήταουν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Γιούνιον Έντερπράζ»	34	2709	έφθ. Πόρτ Οκα 4 'Απρ.
ΜΠΡΟΥΚΦΙΛΝΤ	Έλλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Μπάρα 11 'Απρ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Γ. Μοάτσος	45	3889	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΙΑΜ	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Τιμιγκαμ 17 'Απρ. διά Κάλιαρι
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λούτσκοτ»	50	5326	ύπο παραλαβήν
ΝΑΓΑΣ Κ.	έτ. «Γκόμα»	51	2697	ύπο παραλαβήν
ΝΑΓΙΣ	έτ. «Ιντερσοπ»	34	1469	διπλήθε Γιόβρατάρ 23 Μαρτ.
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. διά Καθάλλα
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	άνεχ. Σάρος 15 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολλίκρι»	56	5860	άνεχ. Βιζακαπανάμ 9 'Απρ. διά Κολόμπο
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Αθηναϊκή-Ναυτιλιακή»	47	2686	άνεχ. Τσάλνα 30 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΙΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργόπουλος	44	7158	έφθ. Ταύλον 7 'Απρ.
ΝΗΣΙΟΣ ΛΕΡΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1770	άνεχ. Ραύουμα 17 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΗΣΙΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Οζάκα 19 'Απρ.
ΝΗΣΙΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Α. Αθανασιόδης»	49	2000	έφθ. Βεγγάζην
		49	1851	άνεχ. Τεργεότην 17 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν

ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Γεωργόπουλος, 'Αθανασιάδης	54	1929	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Σουεζ 16 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	Éτ. «Βέβουμον»	47	1970	έφθ. Αλεξανδρείαν 15 'Απρ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	Éτ. «Μαρτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Τζιμπούτι 18 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεχ. Νταϊφάς 12 'Απρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	Éτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	εις θέσιν 50.15 B - 5.41 Δ 'Απρ. 19 διά Γουαμπόα
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ	Éτ. «Σάντα Μαρία»	18	2547	έφθ. Σουεζ 16 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Éτ. «Σάντα Βίκτωρες»	55	7216	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Éτ. «Εψιλονί»	58	8460	έφθ. Μπέιρα 17 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Éτ. «Φράνκο»	44	7199	διπλής Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. δι' Αθάνα
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	Éτ. «Μιλιταρίδης»	44	7176	εις Σάνκουκα από 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γεώργ. «Αντωνάτος	20	1283	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β.	Éτ. «Μπτροφάνης»	42	2757	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	Éτ. «Βάρονιμπρος»	49	15901	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	Éτ. «Τρίκοντινένταλ»	44	7180	άνεχ. Κεελδήγκ 1 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΝΙΝΗ	Éτ. «Οακ Σιπιγκή»	62	28651	διπλής Παναμά 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΟΒΗ	Éτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Καλκούττα 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
NOP	Éτ. «Αστρογκουέρντα»	42	12090	ύπο παραλαβήν
NOP ΒΑΤΙΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	Éτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 23 'Απρ. διά Βομβάνη
NOP ΕΜΠΡΕΣ	Éτ. «Παλεμάντες»	57	10904	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 13 'Απρ. διά Παρανγίτ
NOP ΚΑΟΥΝΤΕΣ	Éτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Φλωσίγκ 19 Μαρτ. διά Τάμπα
NOP ΚΙΡΓ.	Éτ. «Πασοφίκ Καρριερς»	66	24500	έφθ. Αυθέρσον 18 'Απρ.
NOP ΚΟΥΗΝ	Παν. «Άτλαντικα	60	9341	έφθ. Μικε 14 'Απρ.
NOP ΛΟΡΝΤ (δ.)	Éτ. «Πριόμη	59	12390	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ.
NOP ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	Éτ. «Πουέρτο Ρίολ»	59	8646	διπλής Παναμά 4 'Απρ. διά Καοσιούγκ
NOP ΝΤΑΤΣΕΣΣ	Éτ. «Πάντον»	58	8639	έφθ. Μπελέκερ 26 Μαρτ.
NOP ΠΡΙΝΣΕΣ	Éτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Μπ. «Αίρες 15 'Απρ. διά Ραδένα
NOP ΧΑΤΙΝΕΣ	Éτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Βίλλα Κονστίτοιον 22 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
NΟΡΛΑΝΤΙΑ	Éτ. «Σίλετη»	42	7251	άνεχ. Μορμουγκά 17 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΦΑΡΟ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	εις μεταφοράς Πόρτ Χάρκουρτ - Λάγκος
ΝΤΕΣΤΣΡΕΧΑΝ	Éτ. «Πράντον»	63	15297	άνεχ. Μπ. "Αίρες 14 'Απρ. διά Ραδένα
ΝΤΙΛΙΖΕΝΣ (δ.)	Éτ. «Βίγκνα»	49	14672	εις Πειραιᾶ από 23 Μαρτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	Éτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	άνεχ. Νανάιμο 22 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΙΝΟΣ	Éτ. «Γλυφάδα»	36	1988	άνεχ. Ντακάρ 16 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Éτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	57	9953	άνεχ. Λιθέρουπλ 6 'Απρ. διά Ντουνεντίν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Éτ. «Ηροδότης»	56	8716	έφθ. Λός "Αντζελες 15 'Απρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	Éτ. «Πιούν. Σ.Π Τράνοπορτ»	43	7276	άνεχ. Πουόλ Μπούκομ 11 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΥΜΦΗ	Éτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Σουεζ 19 'Απρ. διά Γκέραλτον
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	Éτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	έφθ. Μπρέμερχαρφεν 23 'Απρ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	Éτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	Éτ. «Λίτζιαν»	57	9367	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΟΠ	Éτ. «Αργυρός»	42	5312	άνεχ. Σουεζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΟΙΓΑ	Έμπορ. - Εφογλιοτική	44	7284	άνεχ. "Αντεν 13 'Απρ. διά Κόμπε
ΟΙΓΑ	Éτ. «Όλγα»	48	2372	διπλής Κωνυ 10/11 'Απρ. διά Κωνοτάντζα
ΟΙΓΑ	Éτ. «Ολγα»	43	7199	άνεχ. Αύγουστα 3 'Απρ. διά Κούβα
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	Éτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ.
ΟΙΑΝΤ ΝΤΡΗΜ	Éτ. «Σάν Άνδρεας»	41	1831	άνεχ. Ντακάρ 21 'Απρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΟΙΑΛΑ	Éτ. «Ομάλα»	50	5593	έφθ. Λιθέρουπλ 15 'Απρ.
ΟΙΗΣΙΑΛΟΣ	Éτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεχ. Βρεμπον 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΟΙΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Βαλτιμόρων 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	Éτ. «Οριεντ Μήντ "Ητ"»	57	9367	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. δι' Ασταμπούλα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ	Éτ. «Μήντ "Ητ"»	45	7787	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Éτ. «Οριεντ Μήντ "Ητ"»	64	9483	άνεχ. Μόσι 16 'Απρ. διά Σαγκάν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	Éτ. «Αστρονάτο»	49	5684	άνεχ. Μανίλα 18 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΟΡΦΕΥΣ	Éτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Γκρόληκ 16 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	Éτ. «Αρμαντόρα»	61	16622	άνεχ. Βαλτιμόρων 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	Éτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 'Απρ. διά Νέαπολιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	Éτ. «Ούλετρα»	56	10120	έφθ. Βανκούμπερ 14 'Απρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	Éτ. «Οσεάνικ»	61	10996	έφθ. Φρουντάντ 17 'Απρ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	Éτ. «Αρκείσιος»	50	2529	έφθ. Αντόντ 17 'Απρ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	Éτ. «Αντικλεία»	50	3187	έφθ. Μοντεβίδεο 23 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	Éτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έφθ. Σιδνευ 12 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	Δ. Δραγώνας & Σια	49	1238	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Π. ΣΥΑΛΑΣ	Éτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Αλεξανδρείαν 23 'Απρ.
ΠΑΙΑΝ	Éτ. «Ρέγιες»	60	9317	έφθ. Λαρέντζο Μαρκές 18 'Απρ.
ΠΑΓΚΟΝ (δ.)	Éτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	άνεχ. Κορύτον 20 'Απρ. διά Μπόννυ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Éτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	εις Μάλταν 13 'Απρ. (έπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	άνεχ. Αντεν 21 Μαρτ. διά Νταϊρεν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΥΖΙΑΝΗ	Éτ. «Μαοπλάσα»	36	1553	ΕΠΩΛΗΘ εις άλλοδαπούς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Éτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Μπάκιου 11 'Απρ. διά Ματαρανί
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	Éτ. «Ακμέ»	57	10720	έφθ. Σιμέζου 16 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Éτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Εντερπρ.	47	2576	έφθ. Αλεξανδρείαν 23 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II	Éτ. «Βαλλιέντες»	55	10135	έφθ. Σουεζ 18 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	Π. Κουλουύρης	47	1346	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	I. Π. Κατσουλάκος	39	3562	έφθ. Πουέρτα Καμπέλο 10 'Απρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	Éτ. «Ρίμνες»	53	5593	άνεχ. Θεούτα 13 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΠΑΝΕΣΠΟΡΤΕΡ	Éτ. «Αρίρδοβο»	47	2811	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. διά Βάλθις Μπαίν
ΠΑΝΟΣ	Ελληνικά συμφέροντα	44	7186	εις Κασιγκουράν από 20 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	Éτ. «Ντα Κόστα»	45	4229	διπλής Κωνυ 10/11 'Απρ. διά Μπόννυ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Éτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	άνεχ. Κομπε 19 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Éτ. «Φράνκο»	43	7149	έφθ. Μασσαλίαν 12 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	Éτ. «Κάριες»	47	1997	άνεχ. Δάντοικ 18 'Απρ. διά Μπορντώ
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	Éτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 'Απρ. διά Τσιγκτάο
ΠΑΝΟΣΙΟΣ (δ.)	Éτ. «Πανωράια»	39	4550	διπλής Λίζαρτον 12 'Απρ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	Éτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 14 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	Éτ. «Τζεροντίνα»	59	13177	άνεχ. Μπόννυ 5 'Απρ. διά Μανάους
ΠΑΡΝΩΝ	Ίω. Παράσος	41	2029	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 'Απρ.
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	Éτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Ταιραγκτάο 1 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΙ	Ελληνικά συμφέροντα	36	1460	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΣ (Αδινέρ)	Éτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Πειραιά 23 'Απρ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	δ. Χανδρό	50	16259	διπλής Πάναμά 7 'Απρ. διά Γιαδάτα
ΠΕΙΛΑΓΟΣ	Éτ. «Οσεαν. Κέρριερς»	56	9972	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 Μαρτ. διά Τόκιο
ΠΕΙΛΑΓΟΣ	Éτ. «Οδερού Φράύτερ»	61	13692	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΙΝΝΥ	Χο. Μ. Σαρλής	47	1800	άνεχ. Ανκόνα 13 'Απρ. διά Ραδένα
ΠΕΝΤΑΣ	Éτ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496	άνεχ. Μπράκε 23 'Απρ. διά Νάρβικ
ΠΕΝΤΕΛΑΝ (δ.)	Éτ. «Πεντάτα»	65	21374	άνεχ. Γίβραλτάρ 17 'Απρ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	Éτ. «Περικλής»	56	20778	άνεχ. Γίβραλτάρ 17 'Απρ. διά Σαιν Τζών
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	Éτ. «Παλιζάνα»	44	7050	άνεχ. Καλκούττα 17 'Απρ. διά Κολόμπιο
ΠΕΡΙΣΣΟΠΟΛΙΣ (δ.)	Éτ. «Μονρόβια»	60	8962	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Μαρνάτον»	63	33462	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διπλής Πειραιά 19 'Απρ. διά Λύμπεκ
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Μαριούποντ»	56	15852	άνεχ. Καράτοι 18 'Απρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ.
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Μαρροεάνο»	58	23607	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Απρ.
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Ταρπούότα»	61	10072	έφθ. "Αντζελες 10 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Σπηγουάπις»	41	3307	άνεχ. Τενερίφων 19 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΡΙΣΣΟΥΣ	Éτ. «Κουμέριδσιολ» κ.λ.π.	54	6154	άνεχ. Μ. Αύρες 12 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΠΙΣΤΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	43	1794	διπλής Κωνυ 10/11 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΠΙΑΤΛΙΟΝ (δεξ.)	Éτ. «Μαϊφύερ»	50	10776	άνεχ. Καράτοι 18 'Απρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ				

ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	άνεχ. Βαγκαρέϊ 19 'Απρ. διά Νιού Πλύμουθ έφθ. Σαιν Τζών (N.B.) 14 'Απρ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Μαρκίμα»	49	2755	άνεχ. Βανκούμπερ 17 'Απρ.
ΠΟΛΥΔΡΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	62	11500	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Κίναν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Άτλαντα»	57	9797	άνεχ. Γκάλεστον 11 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	14425	έφθ. Τεργέστην 18 'Απρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Θεανγουσαΐτης»	38	2561	άνεχ. Τζάκσονβιλ 23 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε
ΠΟΠΗ Π. Κ	έτ. «Πλειας»	37	4840	έφθ. Μόζι 18 'Απρ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντπάλ»	65	20893	διπλήθ. Κων(η)πολίν 24 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Ντά Κοστά»	30	4184	άνεχ. Σεβόνα 23 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέζα Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Γιοκοχάμα 16 'Απρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανώνυμους»	64	37987	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νορδέρεν»	54	16210	έφθ. Πορτ Λινκολν 13 'Απρ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανοοσεανικού»	58	10996	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίου»	51	2063	άνεχ. Ακίτα 14 'Απρ. διά Πούλο Σαμπού
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρετερόνο»	55	16718	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	έφθ. Καλλάρο 18 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστρη»	60	18889	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Yiol	21	1515	έφθ. Τεργέστην 17 'Απρ.
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λατόπις	52	10224	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΠΑΖΑΝΙ	έτ. «Άγκαλι»	49	1773	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Απρ. διά Κόντινεντ
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεσάκτα»	46	3920	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Τροβίλι»	43	7138	έφθ. Καλκούτα 16 'Απρ.
ΡΕΑ	έτ. «Στράκις»	45	5702	άνεχ. Λίθερπούλ 19 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΡΗΝΟΥΑ	έτ. «Μαρεβεντούρα»	30	4014	όνεχ. Μορμουγάκα 14 'Απρ. διά Κόντ
ΡΙΤΑ V	έτ. «Ροκκασίου»	51	2062	εις Πειραιά από 23 Δεκ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ	έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	διπλήθ. Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Κοατζακόλκος
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνίκη» A.E.	44	1923	έφθ. Κων(η)πολίν 12 'Απρ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Σκάρας»	41	6901	εις Χονολουλού από 31 Μαρτ.
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μπικονοφίλδη»	48	5487	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΡΥΘΜΟΣ	Ε. Κωνταντάκης κ.λ.π.	50	10608	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 'Απρ. διά Βανκούμπερ
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδेय»	57	10316	διπλήθ. Παναμά 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	60	19300	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 'Απρ. διά Ναγκασάκι
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «26 'Οκτωβρίου»	56	21081	έφθ. Αμπιτζάν 12 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. 'Αγγελάκη & Σία	45	7091	έφθ. Ντόρε 19 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαγενίρη»	47	1575	άνεχ. Μπράκε 5 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φοίνιτον»	52	10176	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Ιαν. διά Ντάριεν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Βιαντελός»	43	7268	άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριαλίζα»	38	1532	άνεχ. Μερίνος 29 Μαρτ. διά Σύμηρην
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σαν Παντελεήμυν»	44	7282	άνεχ. Κόμπε 9 'Απρ. διά Γιοκοσάύκα
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ποκουαρού»	38	1848	διπλήθ. Παναμά 19 Μαρτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	άνεχ. 'Αντεν 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΞΙΑ	έτ. «Σαντα Καικιλία»	63	13830	έφθ. Βακαράμια 17 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Παπαδόπουλος κλπ.	36	1684	έφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ	έτ. «Σαντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 'Απρ. διά Κασσιούγκ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Ρήρερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 14 'Απρ. διά Κίναν
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίνη»	52	11705	έφθ. Βενετία 9 'Απρ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	έφθ. Γιοκοχάμα 19 'Απρ.
ΣΑΣ	άδ. Σιγάδα	40	5360	έφθ. Χοραμάρκο 28 Μαρτ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Γιουν . Μαρίτ. Έντερπραΐζ»	46	3921	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά 'Αμπερντήν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεχ. Φριμάντλ 8 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΕΙΛΑ ΔΩΡΗΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	έφθ. Ριγάκο 10 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Ρήρερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Απρ.
ΣΕΙΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Κόραλ»	53	2340	έφθ. Χάργυρ 'Αιλαντ 9 'Απρ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Σπύκολ»	48	3745	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 5 'Απρ.
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Αμάντα»	43	3311	έφθ. Σιγκαπούρην 11 'Απρ.
ΣΙΕΟΥΔΑ	έτ. «Κατάνια»	48	5957	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΟΝΟΣ	όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Ρήρερ»	62	3097	άνεχ. Σουέζ 10 'Ιαν. διά Κίναν
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Χιούστον 23 'Απρ. διά Θρόνορ
ΣΙΜΑΡΑΓΔΙ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν
ΣΕΟΝΙΚ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 'Απρ. διά Σεμπού
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Ζάψυρ»	43	3327	άνεχ. Μάλμο 22 'Απρ. διά Ελεύκι
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 13 'Απρ. διά Ρουέν
ΣΟΦΙΑ	άδ. Σαρλίδης & Σία	45	1598	έφθ. Καράτοι 14 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Λέσταμη»	29	7030	διπλήθ. Μπρούνωμπούτε 18 'Απρ. διά Ροστόκ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Ελέσιορ»	57	10739	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Κόμπε 2 'Απρ. διά Γουαμπό
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	εις Πειραιά 22 'Απρ.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Ζάψυρ»	43	3327	άνεχ. Κάρδιφ 5 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	έφθ. Καλλάρο 15 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	άδ. Νομίκος	50	2516	διπλήθ. Παναμά 5 'Απρ. διά Μιζουσίμα
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	'Ιω. Λάτοπς	26	5648	έφθ. Κολέμπο 9 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	Σπύρος Αλάπος	40	2209	έφθ. Ρουέν 17 'Απρ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Κόμπε 18 'Απρ. διά Σίδνευ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Νίκολαμ»	38	3317	άνεχ. Κάρδιφ 5 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Πιοσειδώνια»	56	8789	έφθ. Καλλάρο 15 'Απρ.
ΣΤΑΜ. ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλήθ. Παναμά 5 'Απρ. διά Μιζουσίμα
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΓΡΙΟΥΣ	άδ. Α. & Π. Καλλίτοπς	44	1723	έφθ. Ρουέν 17 'Απρ.
ΣΤΑΡΛΑΙΤ ΙΙ	Γ. A. Καλλίτοπς	46	2010	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ρόδες 12 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Θεότα 16 'Απρ. διά 'Ινδιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΔΙΒΑΝΟΥΣ	έτ. «Κόσσος»	44	7223	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Σταύρος Σιππιγκ»	64	38572	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Ελευθερίδης	49	8630	άνεχ. Α'μπου Νταμπι 18 'Απρ. διά Καράτοι
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μάτος	45	4014	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ	Στ. Μποδεβάνης	47	1998	άνεχ. Πούλο Μπούκων 5 'Απρ. διά Τοίμπα (ΕΠΩΛ. διάλ.)
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Στροδίλι»	43	7187	άνεχ. Σουέζ 10 'Φεβρ. διά Κίναν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γενική» A.E.	39	7401	διπλήθ. Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Γιουν. Μαρ. Έντερπραΐζ»	52	2073	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Σαουδ. 'Αραβίαν
ΣΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σύραμα»	42	7146	άνεχ. Σουέζ 15 'Απρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	4880	άνεχ. Σουέζ 2 'Απρ. διά Κίναν
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σιγάλας - Πλατπίς»	31	3991	άργει Κυνόσουραν από 31 Δεκ. 1965
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τάρπον»	53	7564	άνεχ. Σουέζ 31 Μαρτ. διά 'Οκινάουα
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άργει Ελεύσινα από 30 Μαρτ.
ΤΕΑ	Π. Βράκος	39	1502	άνεχ. Τεργέστην 22 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΤΕΛΑΜΟΝ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	άνεχ. Γκουαμάνας 13 'Απρ. διά Τοιμόπτε
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Σουραμάνγια 27 Μαρτ. διά Σεμαράργκ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Σύνεισις»	61	9636	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΣΚΑΛΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Τσάπτωμα»	55	11916	εις Μπιλιάτο από 8 Νοεμ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΖΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	44	7184	έφθ. Σίδνευ 15 'Απρ.
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σούλαγκυ»	37	5556	έφθ. Τσάρεστον 23 'Απρ.
ΤΖΟΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεσσανίκη»	65	38100	έφθ. Τενέριφον 18 'Απρ.
TINA	έτ. «Ολιστημ»	42	7362	διπλήθ. Τότσεο 18 'Απρ. διά Αθάνα
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Θαλάν»	43	4313	άνεχ. Νηπτράιτ 15 'Απρ. διά Σικάγο
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ	έτ. «Σπλάινον»	53	4327	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σήσουσιφτ»	53	3411	άνεχ. Σαβάννα 17 'Απρ. διά Λέγκορ
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» A.E.	56	2863	έφθ. Σεβιλλών 15 'Απρ.
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ I	έτ. «Τρανοροδόπη»	36	5795	άνεχ. Αύγουστα 17 'Απρ.
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ II	έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 'Απρ.
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ III	έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3578	έφθ. Σαγκάνη 22 Μαρτ

ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	έτ. «Ευγερος»	51	8997	είς θέσιν 49.35 Β. - 9 Δ. 'Απρ. 7 διά Μεγ. Λίμνας
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχρ.νδς & Ylo	38	5239	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 13 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκικ Τρέινερ»	59	23678	άνεκ. Ούμη Σαιδ 9 'Απρ. διά Ντάρμπαν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Ιλ - Μέντικο»	37	4298	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαροδόσιο»	65	15597	άνεκ. Πόρτ Αίγαλον 15 'Απρ. διά Λίβανον
ΦΑΗΗΡΟΝ	έτ. «Φάλορον»	39	1880	έφθ. Λονδίνον 16 'Απρ.
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	έφθ. Σαβάνα 16 'Απρ.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Πρόγκρες»	44	7244	προσήρπαξ πλασιόν Μόκα 2 'Ιαν.
ΦΙΛΙΑ	«Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Κων.πολίν 12 'Απρ.
ΦΙΛΤΡΙΚ	έτ. «Μαρίνη»	56	5471	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 18 Μαρτ. διά Γουαμπόδα
ΦΙΩΡΑ	έτ. «Οσεανγουαίνης»	36	2642	έφθ. Παρανάγκουα 16 'Απρ.
ΦΙΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπορι»	54	3534	άνεκ. Σάντο Ντομιγκο 15 'Απρ. διά Σαντούεζ
ΦΙΩΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	έφθ. Λά Παλίς 5 'Απρ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιν»	43	5350	έφθ. Χορασάχρ 9 'Απρ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	56	1082	διπλήθ. Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Σπέτζια
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιον κ.λ.π.	52	2039	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Απρ.
ΦΡΟΣΥΝΗ	έτ. «Άστροβελία»	43	6838	άνεκ. Μπέιρα 9 'Απρ.
ΦΡΥΔΙΟΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλόπας	47	1106	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΩΛΟ	έλληνικά συμφέροντα	49	1987	άνεκ. Μομπάσα 15 'Απρ.
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΩΤΗΣ Η.	Φ. Πετροπούλακος	26	1953	εις Τζέντα από 24 Φεβρ.
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	M. Καπότας κ.λ.π.
ΧΑΔΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπτελη»	46	1563	έτ. «Βάπτελη»
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκοντώνακης	47	1209	έτ. «Βάπτελη»
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκιε»	60	9319	έτ. «Άκιε»
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	I. Σ. Λάτοπς	44	11460	I. Σ. Λάτοπς
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χαρίετ»	46	6939	έτ. «Χαρίετ»
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδημητρίου	50	9787	Παπαδημητρίου
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Σπηλόρε»	53	4669	έτ. «Σπηλόρε»
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλατζέο»	44	2675	έτ. «Άλατζέο»
ΧΑΤΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Θρήνοντο»	67	8900	έτ. «Θρήνοντο»
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργκρηπκ»	44	3562	έτ. «Νόργκρηπκ»
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόργκρηπκ»	45	3541	έτ. «Νόργκρηπκ»
ΧΙΟΣ	'Α φοι Κοντού	44	1752	'Α φοι Κοντού
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Ντεβελόπεμπτη»	53	8458	έτ. «Ντεβελόπεμπτη»
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	έτ. «Μαριφάντη»
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	έτ. «Μάγια»
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	έτ. «Χρήγκαλ»
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έλληνικά συμφέροντα	52	1224	έλληνικά συμφέροντα
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	άδ. «Αγγελόπουλοι
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗ	έτ. «Μαρεσπούμα»	43	2074	έτ. «Μαρεσπούμα»
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλου Σπή»	45	4746	έτ. «Μπλου Σπή»
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	έτ. «Οσεάνικα»
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάθες»	25	958	έφθ. Μάλταν 19 'Απρ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεκ. Τοιμπα 27 Φεβρ. δι' Οζάκον

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (δ.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Άγγελά»	52	3694	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	έλληνικά συμφέροντα	48	8482	άνεκ. Σουέζ 8 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11365	έφθ. Ράβενα 25 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7229	εις Βούνγκ Τάου από 17 Μαρτ.
ΑΓΓΗΝΩΡ (Κυπρ.)	έτ. «Αγνήνων»	43	7139	έφθ. Τούνας ντέ Ζάζα 5 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διπλήθ. Κων.πολίν 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	έφθ. Μπρέμερχαφεν 13 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεκ. Μένα Αχαϊαντί 14 'Απρ. διά Πούλο Μπούκομ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ακρωτήριο»	43	7157	έφθ. Μπ. Αύρες 18 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθαν.)	M. & K. «Αρκάδης»	43	2836	έφθ. Καράταιο 20 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (λιθαν.)	έτ. «Ελληποργα»	43	3106	έφθ. Αγγουσταν 18 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τρίνιτυ»	53	11010	άνεκ. Σαβάννα 12 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (λιθαν.)	έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988	εις Σουέζ από 10 Μαρτ. 1966
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	έτ. «Ανιογαλούσαινα»	43	7165	έφθ. Ροζάριο 10 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθαν.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	7144	έφθ. Ολάκα 10 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	έτ. «Αιαίς»	53	12402	έφθ. Σάντερλαντ 27 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Νικολάς»	53	11024	άνεκ. Αντεν 13 Μαρτ. διά Μπαχρέϊν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	άνεκ. Σεεμπρούχει 13 'Απρ. διά Πουάντ Νουάρ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κοοτανέρα»	56	15881	άνεκ. Σαιντ Τζών (N.B.) 18 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	έτ. «Εσπεράντα»	43	7265	έφθ. Ροζάριο 14 'Απρ.
ΑΕΛΛΟΥ (δ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Χάρηκ 'Αιλαντ 17 'Απρ. διά Λάντας "Εντ
ΑΖΑΝΤΕΧ	έτ. «Μαρακόρντε»	47	2992	άνεκ. Σουέζ 13 'Απρ. διά Μπουούρε
ΑΖΑΡ	έτ. «Πάτιο»	44	2853	άργει Κυνόδουραν από 27 Σεπτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Απο.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουαίν»	49	3484	έφθ. Αζουέρον 6 'Απρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4125	έφθ. Αδαμάντιο 6 'Απρ.
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Ποσειδώνη»	48	2724	έφθ. Χαροκόπιον 10 'Απρ.
ΑΘΕΝ (δ.)	έτ. «Τορτζά»	61	13679	έφθ. Ντιαμάρτε 15 'Απρ.
ΑΘΕΝΙΚΙΚ (μικτον)	έτ. «Πλάνετ»	66	50200	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Απο.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44000	έφθ. Αθηναϊκόν 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	έφθ. Αθηναϊκόν 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	έτ. «Σάντα Βιργινία»	43	7290	έφθ. Αθηναϊκόν 6 'Απρ.
ΑΙΘΑΛΙΑ	έτ. «Αιθαλίας»	43	7248	έφθ. Αθηναϊκόν 6 'Απρ.
ΑΙΘΩΝ (Κυπρ.)	έτ. «Άκτωρ»	43	7133	έφθ. Αθηναϊκόν 6 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	έτ. «Νόρθ Σήλ»	67	28500	έφθ. Λά Πάλμας 19 'Απρ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Λαιμοπήριαν»	58	10018	εις Γιοκοκάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Λαιμοπήριαν»	58	10018	εις Πειραιᾶ από 17 Μαρτ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Λαιμοπήριαν»	58	10020	άνεκ. Κολόμπα 13 'Απρ. διά Κορεΐρ
ΑΙΟΛΟΣ II (λιθαν.)	έτ. «Πλοειδώνη»	43	7256	άνεκ. Σεπτάλτη 27 Μαρτ. διά Κορεΐρ
ΑΙΟΣΠΟΣ (δ. κυπρ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	11292	άνεκ. Φουσίκι 13 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι-ΛΑΝΤ'	έτ. «Άκουλά»	57	8184	διπλήθ. Παναμά 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	έτ. «Φαιρόπας»	67	37500	άνεκ. Μορμούγκαδο 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	23400	έφθ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 12 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	έτ. «Πασιφίκ»	66	23400	έφθ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 25 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Τούρο Κουάκα»	65	18400	διπλήθ. Παναμά 31 Μαρτ.
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	έτ. «Άκαμάς»	45	7285	έφθ. Σάν Νικόλας ('Άργ.) 13 'Απρ.
ΑΚΑΣΣΑΔ (πον.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	άνεκ. Άγ. Φραγκοκόν 9 'Απρ. διά Καματσί
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Άγινων»	46	7331	έφθ. Πόρτ Σαιδ 12 'Απρ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΑΚΕΡ	έτ. «Άκερ»	42	7066	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΙΚΟ	έτ. «Φάρ Ήστ»	43	8434	άνεκ. Βακαγιάμα 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΚΜΑΙΟΝ (κυπρ.)	έλληνικά συμφέροντα	49	11105	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	έτ. «Άκην»	44	7159	έφθ. Θέσιν 24.56 Β. - 21.31 Δ. 'Απρ. 17 δι' Αμβέρσαν
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (διγγλ.)	έτ. «Λύμπιουρκού»	47	7173	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 11 'Απρ. διά Σικανούκβιλ
ΑΚΤΗ	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διά Καλκούττα
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 28 Μαρτ. διά Ντουμάτι
ΑΚΤΙΣ (λιθαν.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	έφθ. Ταλάν 7 'Απρ.
ΑΛΑΣΚΑ (λιθαν.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άνεκ. Μαδέρια 9 'Απρ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρβίδζα»	44	1413	άνεκ. Θέσιν 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	έτ. «Φιντέλιτου»	56	10480	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Τεργέστην 23 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	έτ. «Λαιμοπήριαν»	56	20926	έφθ. Ντέρμπιαν 2 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	έφθ. Τάιν από 24 'Ιαν. (έπισκευα)

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτο»	42	7241	έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Τζένεραλ Θρέύτερ»	67	15910	ες Σάντερλαντ ύπο συμπληρωσιν
ΑΛΘΕΑ (παν.)		έτ. «Πασαλάρικ»	37	5282	έφθ. Ιρίν 24 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	65	10865	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 14 'Απρ.
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελεύ»	43	7070	έφθ. Ρεσιφε 23 'Απρ.
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτισ»	55	12334	άνεχ. Βίλεμπστοντ 18 'Απρ. διά Σιγκαπούρην ρόδς
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 19 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΛΛΕΓΚΡΟ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	67	46350	έφθ. Βιλεμπάντ 18 'Απρ.
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	57	12775	έφθ. Καράτο 9 'Απρ.
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπος»	41	7401	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. δι' Αμερικαν
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθερκλέιντς»	66	15650	έφθ. Μουραράν 17 'Απρ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζέρδου»	58	13023	άνεχ. Βοστώνη 16 'Απρ.
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεκό»	44	7276	έφθ. Μπωμόντ 24 'Απρ.
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Καλλάο 11 'Απρ. διά Τσιμπότε
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεκό»	43	7204	άνεχ. Θεούτα 5 'Απρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεκό»	43	7260	έφθ. Πόρτ Σουδάν 14 'Απρ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσμαρ»	44	7270	διπλήθε Ημαράνα 31 Μαρτ. διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν 'Αντωνίο»	43	7171	άνεχ. Μπέρια 16 'Απρ. διά Μομπάσα
ΑΛΤΙΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελαρίς»	41	7169	άνεχ. Τζιμπούτι 9 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέλοντ Φίσ»	46	2062	έφθ. Χερσόμαχρ 23 'Απρ.
ΑΜΑΝΙ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	άνεχ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά Νταμάμη
ΑΜΕΝΑ ΓΤΥ (παν.)		έτ. «Σαιντ Τόμας»	52	4894	άνεχ. Αμέρισον 5 'Απρ. διά Σεβάνναν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	έφθ. Λέγκορν 15 'Απρ.
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 10 'Απρ. διά Ντουμάι
ΑΜΟΙΑΛΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπικ & Θρέύτικη»	43	7036	άνεχ. Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Βιετνάμ
ΑΜΟΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπικ & Θρέύτικη»	39	5171	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 2 Μαρτ. διά Νάμπο
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	42	7147	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	44	7229	έφθ. Καράτο ρόδς 2 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	1242	έφθ. Μπ. Αύρες 17 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδα Χειρόζα»	66	23571	άνεχ. Γκάλεθεων 20 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 14 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	55	21075	άνεχ. Άρούμπα 16 'Απρ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΔΡΙΑ		έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	διπλήθε Λιζάρδων 12 'Απρ. διά Μίλγουώκι
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντόραντο»	57	25441	άνεχ. Αν. Βενέτιον (Κ.Β.) 19 'Απρ. διά Ραβένα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Βιετνάμ
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύροι»	63	34114	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 2 Μαρτ. διά Νάμπο
ΑΝΘΑΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	έφθ. Καράτο 17 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντόραντο»	57	25441	άνεχ. Μπαχρέιν 14 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Κελεύση πα 'θερ 8 'Απρ. δι' Οκινώου
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονοι»	44	10599	έφθ. Βενδάπον 19 'Απρ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15800	άνεχ. Βακαγάμα 2 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14048	έφθ. Αλγερίου 17 'Απρ.
ΑΝΤΟΡΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάκας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Μπαχρέιν 14 'Απρ. διά Ραγκούν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Αρούμπα 19 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφίθεα»	43	7303	άνεχ. Κελεύση πα 'θερ 8 'Απρ. δι' Οκινώου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ηστ Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Βενδάπον 19 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	άνεχ. Ναγκόύα 13 'Απρ. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωνταρ»	55	11148	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 18 'Απρ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Στεττίνον 17 'Απρ.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απες»	42	6706	άνεχ. Ταϊταγκούκ 16 'Απρ. διά Κολόμπο
ΑΠΟΛΟΔΙΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Τζιοβάνι»	44	7284	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Γ.		έτ. «Νίκοπόλις»	45	3599	έφθ. Βερακρούζ 17 'Απρ.
ΑΠΑΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 6 'Απρ. διά Τσιμπά
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοδία»	56	10180	άνεχ. Ρι. Ιανέντρο 8 'Απρ. διά θιλαδέλφειαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τράνσοπορτ»	43	8479	έφθ. Βιζαγκοπατνάμ 7 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Μπάρα 10 'Απρ. διά Κουίλδων
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	άνεχ. Τενερίφων 19 'Απρ. διά Μπόννυν
ΑΡΕΝΤΑΛ		έτ. «Ευραφίκαν»	46	1889	άνεχ. Κριοτοπάλ 23 'Απρ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	42	7176	έφθ. Μπαντάρο 6 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλεράρ»	45	4578	άνεχ. Λας Πάλμας 30 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΗΣ		έτ. «Φρανσονατόλαντικ»	44	7179	έφθ. Τόκιο 18 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστροσιόλε»	58	16258	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 15 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσκιζα»	45	7540	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότο»	40	7480	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 10 'Απρ. διά Σαιγκόν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίσια»	63	28029	άνεχ. Σουεζ 30 Μαρτ. διά Τσιμάπο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλύπο»	43	7247	έφθ. Μασσαλίαν 17 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	35	992	άνεχ. Χούν Κούν 5 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωανίτσα»	40	5419	έφθ. Μπάρι 15 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΒΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμιγκος»	44	7589	έφθ. Μπάριμπο 5 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Όμπρος»	56	10093	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Κεϋλάννην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλόρες»	38	10280	έφθ. Παλέρμο 5 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπια»	43	7254	έφθ. Πάρις 22 'Απρ.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Καλκούτα 12 'Απρ.
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζτέιλ»	44	10511	έφθ. Μπαλίκ Παπάν 2 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Προσόδος»	43	7303	εις Καλκούταν άπο 24 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηκρεοτ»	67	47000	εις Λίδι ύπο συμπληρωσιν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζτέιλ»	44	10496	έφθ. Σιγκαπούρην 17 'Απρ.
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοο»	48	11379	άνεχ. Τζάκονθιλ 13 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρτε»	47	3000	άνεχ. Δουνκέρκην 11 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιονέρος»	44	7179	διπλήθε Παναμά 24 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οβεροπί Μπαλκ Κάρριερς	64	17976	άνεχ. Λός Αντζελες 10 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαρόγια»	26	2903	εις Στεκχόλμον άπο 15 'Ιαν. (έποκευαι)
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόν»	44	10454	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 17 'Απρ. διά Ντάρ ες Σαλάδη
ΑΡΧΑΙΓΤΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάινερ»	63	10929	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Γκαμπρέιλ»	44	7176	εις Σαντερόλαν άπο 27 Μαρτ. (έποκευαι)
ΑΣΗΜΗ		έτ. «Ασημι»	40	2667	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Ραβένα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14132	έφθ. Λός Αντζελες 16 'Απρ.
ΑΣΤΗΡ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφόν»	63	34114	άνεχ. Κοκούμπο 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	άνεχ. Νεάπολιν 10 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	20608	άνεχ. Βρινδίσιον 8 'Απρ. διά Μπάνιας
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	άνεχ. Σουεζ 13 'Απρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 'Απρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31716	άνεχ. Σουεζ 17 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΓΚΓΑ Λ...	(N.A.T.)	έτ. «Ουσέαν Αντάλαντικ»	63	15977	άνεχ. Χιούστον 23 'Απρ. διά Καλκούταν
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΓΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12995	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24813	άνεχ. Πουντ Καρνόντ 14 'Απρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Καναδίν 24 'Απρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	έφθ. Καρνόντα 14 'Απρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Σουεζ 24 'Απρ.
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	11524	άνεχ. Βανκούμπερ 22 'Απρ. δι' άνταν Η.Π.Α.
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Hot Ατλάντικ»	63	15921	άνεχ. Βανκούμπερ 22 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	άνεχ. Χιούστον 17 'Απρ. διά Μπάνιας
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Σάντο Ντομίνικο 7 'Απρ. διά Μπαραχόνα
ΑΣΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»</td			

ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	62	10815	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. δι' 'Αλγέριον ανεχ. Ρότερνταμ 17 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμπα» . . .	51	8867	έφθ. Τσαλάν 1 'Απρ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ» . . .	41	5281	διπλής Πανομά 3 'Απρ. διά Ναγκόγια ανεχ. Αντεν 16 'Απρ. διά Σίδηνε
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπήθερ» . . .	56	10312	έφθ. Κούρκουαντ 17 'Απρ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία» . . .	40	26315	εις Σύγκαπούρην ώπο 23 Νοεμ. 1965
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια» . . .	43	7257	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 18 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝ (δ.)	(δ.)	έτ. «Βασιλική» . . .	44	7192	ανεχ. Πούλη Μπουκού 19 Μαρτ. διά Κίναν
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	51	11045	έφθ. Στανλόου 20 'Απρ.
ΒΕΑΤΗΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κομι» . . .	34	1698	εις Νέαπολιν από 27 Φεβρ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον» . . .	44	7134	ανεχ. Σίγκαπούρην ρόδος 16 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΒΕΓΚΑ ΣΙΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	48	15974	εφθ. Νέαν Υερκίν 17 'Απρ.
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειαδέζ» . . .	40	8205	εις Σύγκαπούρην ώπο 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» . . .	60	3211	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 18 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι» . . .	41	6339	ανεχ. Πούλη Μπουκού 19 Μαρτ. διά Κίναν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΠΡΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερζ» . . .	42	6749	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 13 'Απρ. δι' Οζάκα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	45	14418	ανεχ. Κιγκοτων (Ζαρ) 13 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο» . . .	45	3736	ανεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΡΖΙΝ ΜΑΙΡΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνέριαν Τρανόσ» . . .	58	26566	εις Υερμίνην ώπο 6 Νοεμ. (έπισκευα)
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκόνηζ» . . .	48	3349	ανεχ. Καλλάδ 17 'Απρ. διά Ρόζαριο
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	45	7604	έφθ. Καστζκούδας 22 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρρούσσος» . . .	45	2901	έφθ. Καλλάδ 14 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» . . .	56	8615	άνεχ. Κοκούμπιο 5 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα» . . .	44	7243	έφθ. Λουάντα 8 'Απρ.
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ» . . .	64	34114	
Γ. Σ. ΔΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρέ» . . .	43	7248	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» . . .	58	23626	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» . . .	64	36281	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μανφλάντ» . . .	42	7286	
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αντεζ» . . .	56	9462	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκλα» . . .	55	9462	
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» . . .	63	34517	
ΓΕΩΡΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εντραλ» . . .	45	7253	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	48	1911	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονία» . . .	66	30000	
ΓΕΩΡΓ. ΔΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ» . . .	54	18790	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερετ» . . .	35	5028	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αιούρροπ» . . .	43	8531	
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολτγουντη» . . .	31	2841	
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν» . . .	41	5270	
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	44	7150	
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έλλεινικ Σιπικ & Ιντάστρ.	43	8544	
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» . . .	39	10051	
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτωρία» . . .	40	5550	
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . .	44	7145	
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» . . .	45	7240	
ΓΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» . . .	63	34517	
ΓΚΕΜ (θεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια» . . .	52	10593	
ΓΚΑΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαν» . . .	41	7024	
ΓΚΑΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	43	7277	
ΓΚΑΛΟΝΤ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Βίροκο» . . .	67	51500	
ΓΚΑΛΟΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λατροβλάνικ» . . .	42	2808	
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» . . .	44	11873	
ΓΚΡΕ ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεγκρίτι» . . .	50	12240	
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κουνότρος» . . .	34	1803	
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρί» . . .	39	1626	
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βδέζ» . . .	64	15282	
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΤΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λυφαδόρα» . . .	44	7244	
ΓΟΥΧΕΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκι» . . .	45	7648	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάσοντ» . . .	43	14313	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Τράνσοπτ» . . .	57	26032	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλην Γιούνιτυ» . . .	52	20667	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαζόύλ» . . .	57	13750	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο» . . .	55	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ ΙΝΤΑΝΣΔ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουορλην Τάνκερ» . . .	54	28323	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουνικς» . . .	55	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤδ.	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» . . .	55	25317	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλην Γκρατίτιουντ» . . .	54	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάρισοναλ» . . .	54	20431	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΖΕΠΟΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σανζλι» . . .	57	13750	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ομαίλη» . . .	62	11971	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταεστος Μιναϊν» . . .	57	25489	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ.	(N.A.T.)	έτ. «Μπαιούσον» . . .	57	25490	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιασίφικ» . . .	57	26031	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστοπς» . . .	57	26031	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολκάρ» . . .	43	12805	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ» . . .	50	17588	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύουναρδρο» . . .	49	17598	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γούντεν» . . .	50	25360	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη» . . .	49	17598	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια» . . .	50	18802	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» . . .	49	17597	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα» . . .	49	17598	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΛΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ουδόρλην Μπάννερ	58	20546	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ουδόρλην Μηνόύτι	57	27902	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ουδόρλην Μπόντ» . . .	57	20533	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε» . . .	66	22600	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλην Σῆ» . . .	49	13956	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον» . . .	53	12843	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριον Τάνκερ» . . .	55	20165	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρρος» . . .	44	12805	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν» . . .	58	11200	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκόντιλε Τάνκερ» . . .	58	25888	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίν» . . .	54	20585	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Περεφόνι» . . .	64	47344	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΑΓΟΥΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρας» . . .	59	9171	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΡΑΓΤΙΝΠΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντινόνη» . . .	65	47344	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καπτόρικον» . . .	67	25800	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουδόρλην Χήδη» . . .	52	12705	
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοδίσι» . . .	56	10180	
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» . . .	44	7282	
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Διατρομέντωρ» . . .	18	1545	
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνεντα & Μεντίτερ.	53	12705	
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλ» . . .	44	7235	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάμουσο» . . .	66	17057	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Ιωάννης» . . .	44	7255	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . .	53	5579	
ΔΕΣΣΠΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντας» . . .	44	7207	
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Α' φοι Σινάλα . . .	29	2935	
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός» . . .	43	8602	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντινέμα» . . .	29	2947	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνικα» . . .	65	28000	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» . . .	37	1917	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλής» . . .	44	13488	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλής» . . .	44	7252	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Κυπριανού . . .	43	7187	
ΔΗΠΛΩΘΕ Κων (κωνιάρια)					διπλήθε Κωνιάρια πολίν 22 'Απρ.
ΔΕΒΕΝΤΙΑΝ 16 'Απρ.					άνεχ. Βενετίαν 16 'Απρ. διά Ρίβερ Σαιντ Ληρενς
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Βιζαγκαπανύρων ρόδος 18 'Απρ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με.)
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Ωλαμπον (Ν.Υ.) 19 'Απρ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Γιοκάδα 16 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Ναυκόδια 13 'Απρ. διά Βαρεμάνη
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Σουέζ 10 'Απρ. διά Ράς άλ Χαφζί
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Άσσαμ 14 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχοάχρ
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Ρίο Ιανεΐρο 27 Μαρτ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος ώπο 9 Δεκ. (έπισκευα)
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					διπλήθε Κωνιάρια πολίν 22 'Απρ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Βενετίαν 16 'Απρ. διά Ρίβερ Σαιντ Ληρενς
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Βιζαγκαπανύρων ρόδος 18 'Απρ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 19 'Απρ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					άνεχ. Χροκάτα 31 Μαρτ.
ΔΕΒΕΡΝΤΑΒ 17 'Απρ.					έφθ. Σάρον 17 'Απρ. διά Π

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιαν»	44	7257	ανεχ. Φρέππορτ (Μπαχ.) 30 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	ανεχ. Μπέλισε 18 'Απρ. διά Γκαλθέζ
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	ανεχ. Αύγουστον 23 'Απρ. διά Βομβάν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΪΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλρο»	44	7264	ανεχ. Γιαδάτα 14 'Απρ. διά Χάγη Κόγκ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	ανεχ. Λόρδ. Αντζελες 13 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 23 'Απρ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	διπλήθε Περιστάρ 10 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωοίς»	54	6042	διπλήθε Παναμά 7 'Απρ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ»	58	9431	ανεχ. Ματάντζας 7 'Απρ. διά Πενάγκ
ΕΒΗ W.	(N.A.T.)	έτ. «Άρπη»	43	8562	ανεχ. Πιοκοχάραν 25 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονορόδια»	57	13711	ανεχ. Χιουστον 17 'Απρ. διά Κιουρασό
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φουστέσιον Αρμαντόρες»	43	8184	ανεχ. Φρέππορτ (Μπαχ.) 18 'Απρ. διά Βομβάν
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ Άλατάντικ	63	15983	ανεχ. Ναγκονγια 18 'Απρ.
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	ανεχ. Κόμπελο 20 'Απρ. δι' Αιόλη
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2636	διπλήθε Περιστάρ 14 'Απρ. δι' Ιρλανδίαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Ελαίαζον»	56	10530	έφθ. Λόρδ. Αντζελες 23 'Απρ.
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμανές»	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόδο Γουντές Κάρριερς»	30	5949	ανεχ. Ντακάρ 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	έφθ. Ντουάλα 12 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεάνδρα»	43	7244	ανεχ. Μορμουγκάο 16 'Απρ. διά Γιαδάτα
ΕΛΕΝ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Αλημπατρος»	45	7160	έφθ. Αλεάνδρειαν 16 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σείσικ»	34	4163	ανεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Νεσπόλιν
ΕΛΕΝΗ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράνκουα»	38	5500	ανεχ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Ντάρεν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	ανεχ. Ντά-Νάγκ 31 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μητόριν»	44	7151	ανεχ. Θουσίκι 18 'Απρ. διά Μόζι
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλάντ»	60	10660	ανεχ. Ντώρμπαν 18 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΛΛΗΝ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίο»	33	5432	έφθ. Βέρρι 15 'Απρ.
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωδάραλλον»	52	11466	ανεχ. Αρούρια 2 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλακα»	56	10312	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ. δι' Ινταδόν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμαρ»	35	4963	ανεχ. Σαγκάνη 9 'Απρ. διά Καράται
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	55	12134	ανεχ. Πέρτ Ελίζαμπεθ 17 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΕΛΠΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Δλετέρα»	44	8541	ανεχ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά Κόντινεντ (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΕΝΟΨΙΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσιά»	43	7162	έφθ. Οζάκα 12 'Απρ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	ανεχ. Ποίντ Σέντραλ 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθέρα θινανζ»	43	7272	έφθ. Χόγκ 12 'Απρ.
ΕΡΠΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	3630	διπλήθε Γιεραλτάρ 14 'Απρ. διά Σέτε
ΕΣΠΕΡΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	έφθ. Βαλτρόρην 23 'Απρ.
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σοιντ Τέιμις»	42	7243	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ.
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10689	ανεχ. Βαλτρόρην 21 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Λονδίνον 9 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγιώ»	42	2720	ανεχ. Φρέππορτ (Μετ.) 22 'Απρ. διά Βομβάν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταπέντεντας»	43	7231	διπλήθε Απελάκι όποιο 23 Δεκ.
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	εις Νεάπολην όποιο 1 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	ανεχ. Χάρηκ 11οιντ 10 'Απρ. διά Βιλελμοκαφεν
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	39494	ανεχ. Πόρτ Σαιδ 13 'Απρ. διά Λονδίνον
ΕΥΒΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεγάνκο»	64	8482	έφθ. Λονδίνον 9 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	ανεχ. Χάρηκα 1 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οφρεύς»	64	34593	ανεχ. Σιδώνα 16 'Απρ. δι' Αύγούστα
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	46	2524	έφθ. Καζαμπλάνκα 14 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Καλδόσ»	56	10053	διπλήθε Γιεραλτάρ 13 'Απρ. διά Τσάρλεστον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεανική»	54	18730	ανεχ. Σιδώνα 16 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	έφθ. Βασκελώνην 19 'Απρ.
ΕΥΓΛΟΙΔΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	ανεχ. Σιδινέον 18 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφεντούνο»	54	20896	ανεχ. Κολούμπια ρίθερ 9 'Απρ. διά Σπάττλ
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοίσια»	43	2896	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	ανεχ. Νέαν Ύόρκην 15 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. (διά Μένα Αχμαντί)
ΖΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	ανεχ. Αδελαΐδα 17 'Απρ. διά Κολόμπο
ΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρυτενόδα»	67	17560	ανεχ. Βανκούμπερ 9 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΖΑΝΕΤΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Ανδριαν»	44	8636	ανεχ. Λά Γκουλέτ 16 'Απρ. διά Πειραιά
ΖΑΝΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άργει Ελευσίνα όποιο 6 Αύγ.
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Βασκελώνην 19 'Απρ.
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτάρας»	44	7237	ανεχ. Ζιμπουτί 9 'Απρ. διά Β. Κορέαν
ΖΕΥΓΟΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θέρντο»	44	7283	έφθ. Καλκούταν 10 'Απρ.
ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανευρόπο»	55	20449	ανεχ. Αίλ οφ Γκραιν 15 'Απρ. δι' Η.Π.Α.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. Δάρδανος	48	4574	ανεχ. Χιούστον 4 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	43	7180	έφθ. Καζινάτα 16 'Απρ.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολο Θραγκάντοια»	65	23535	ανεχ. Σιδινέον 18 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλδόσ»	46	7369	έφθ. Βασκελώνη 15 'Απρ.
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	ανεχ. Τζιμπουτί 7 'Απρ. διά Σανκάνη
ΘΑΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίωνων»	57	5685	ανεχ. Πιοκοχάμην 17 'Απρ. διά δύτη Η.Π.Α.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θάσομαρ»	52	12446	ανεχ. Σαρέμπο 4 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπούνιον»	65	27960	ανεχ. Μουρόπων 15 'Απρ. διά Σάν Νικολας Μπαίν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλπάρ»	44	7194	ανεχ. Σουέζ 27 Μαρτ. διά Κόμπε
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλαντικά»	43	7188	ανεχ. Θουσίτο 10 'Απρ. διά Γκάλθεστον
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	έφθ. Καλκούταν 9 'Απρ.
ΘΗΜΑΡ Σ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	έφθ. Κέρμη 11 'Απρ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φειρόη»	44	7215	ανεχ. Σουέζ 14 'Απρ.
ΘΗΡΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιοντόρο»	62	13785	έφθ. Αυαγκασάκι 18 'Απρ.
ΘΗΡΑΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζόντες»	55	2858	ανεχ. Τσάρλεστον 1 'Απρ. διά Κριστοφόπολη
ΘΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	διπλήθε Κώνων πολιν 13 'Απρ. διά Ραθένα
ΘΡΗΝ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδρίσιν»	43	8443	έφθ. Βενετίαν 20 'Απρ.
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπήζι»	66	41500	ανεχ. Χάρηκ 8 'Απρ. διά Λαντς Έντ
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	ανεχ. Λα Πλάτα 10 'Απρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΙΘΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	47	7426	ανεχ. Ταιμόρην 29 Μαρτ.
ΙΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακαι»	45	7666	έφθ. Αγ. Φαρακίδον 18 'Απρ.
ΙΛΕΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμί»	37	5925	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ.
ΙΙΜΥ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαυσονίον»	20	2253	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	ανεχ. Τζέντα 24 'Απρ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεπούκιον»	44	12464	έφθ. Χιουέζ 6 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόφολγκαρ»	56	10414	ανεχ. Τσούριδιον 13 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδημικ»	65	30516	διπλήθε Γιεραλτάρ 16 'Απρ. διά Χάρηκ "Αιλαντ"
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνιον»	66	21500	ανεχ. Βοστώνη 13 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊν»	63	13516	ανεχ. Βρέμην 13 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΗΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολεούσι»	53	13555	ανεχ. Φιλαδέλφειον 16 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνιον»	66	23000	διπλήθε Παναμά 15 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαϊρ»	56	10422	έφθ. Μανίλα 19 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντορντο»	63	13517	ανεχ. Κολούμπια οίδερο 13 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεννη»	53	15826	έφθ. Γενόβαν 15 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπάλ»	44	7198	έφθ.

ΚΑΒΟ ΔΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάθο»	44	7638	άνεκ. Φρέπορτ (Μποχ.) 7 'Απρ. διά Βομβάνη
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεόπολο»	49	10027	διπλής Γίγραλτάρ 16 'Απρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	ανεκ. Κοιλούπια Ρίβερ 14 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόποτι Τάνκοπ»	30	2377	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο»	64	10864	συνεκ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέθεριν»	67	42260	άνεκ. 'Αλεξανδρειαν 13 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικόμαρ»	46	1921	διπλής Παναρά 31 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Πεντρεγκάλ»	65	23524	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάν»	53	13469	άνεκ. Άγρες 18 'Απρ. διά Ραθένα
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφάντζα»	37	4766	έφθ. Βομβάνη 28 Μαρτ.
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (ονμ. Γίγρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ»	39	4664	έφθ. Μορμουγκαο 14 'Απρ.
ΚΑΛΙΦΩΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιάμπρ»	43	8687	άνεκ. Λας Πάλμας 18 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μέσιν Τράνσορπτ»	57	8774	άνεκ. Γιοκοχάμαν 8 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	66	44000	έφθ. Κολόμπι 25 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	50	3913	εις Όζακαν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπάλκ»	67	16164	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διά Κή Γουέστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	έφθ. Τάιν 9 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπουντάντ»	43	2874	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόράνικους»	32	1551	διπλής Κων) πολιν 18 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπτροφάντης»	24	2060	έφθ. Ταράλεσταν 18 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιόπη»	50	3910	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίσιο»	64	18995	άνεκ. Λόδη Αντζελες 10 'Απρ. διά Πουνταρένας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	1871	άνεκ. Όζακαν 8 'Απρ. διά Μόζι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονούεδο»	37	5137	άνεκ. Αμδούργον 7 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Αιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλαμέντε»	46	8147	άνεκ. Φουσικί 1 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ. κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ»	54	11676	έφθ. Βακαγιάμα 18 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαπάρερ»	61	13408	άνεκ. Σουεζ 11 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμα»	43	8527	άνεκ. Μάζι 13 'Απρ. διά Κιομαγιού
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19450	άνεκ. Κανούπε 3 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόσαρ»	56	3281	άνεκ. Μάζι 13 'Απρ. διά Ινδίαν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασλάιλη»	58	14606	άνεκ. Μάζι 15 'Απρ. διά Μαλαϊσίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν φελίτσια»	43	7033	άνεκ. Τζιμπούτι 18 'Απρ. διά Ανατολήν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεσεν Κάργκο»	57	20564	άνεκ. Φουσικί 1 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	έφθ. Βακαγιάμα 18 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4696	άνεκ. Σουεζ 13 'Απρ. διά Κιομαγιού
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	άνεκ. Μάζι 13 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Μόντεβιδεο 17 'Απρ. διά Νεκοτσέα
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεούλιο»	58	13752	άνεκ. Τομπάτα 13 'Απρ. διά Σακάιντε
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλνέρε»	58	12193	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 15 'Απρ. διά Λάντας "Εντ
ΚΕΙΠΠ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρτ.) 14 'Απρ.
ΚΕΙΠΠ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	6799	άνεκ. Καλόμπι 8 'Απρ. διά Μουκάλα
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούστριαλ Φρέϋτ.»	57	17180	άνεκ. Τζιμπούτι 13 'Απρ. διά Ιαπώνιαν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλωμέρα»	59	24333	άνεκ. Κόμπε 3 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν»	66	47000	άνεκ. Μοντεβίδεο 17 'Απρ. διά Σακάιντε
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανο»	56	21131	έφθ. Σαιν Τζόν (NB) 18 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεκ. Μασαλίαν 15 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμύδων»	58	20487	έφθ. Χόρ άλ Αμάγια 17 'Απρ.
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλλο»	52	11157	άνεκ. Πολεγκάχανην 13 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	23232	άνεκ. Πόρτα ντε Μπούν 15 'Απρ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	άνεκ. Κύνος 13 'Απρ. διά Ναούτσου
ΚΛΕΑΝΟΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουΐντ»	59	10400	διπλής Πιγραλτάρ 18 'Απρ. διά Νύνασκον
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Απρ. διά Σουγκέι Μουάρ
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	άνεκ. Αμαρέσακη 9 'Απρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10400	έφθ. Φράμπαλτ 2 'Απρ.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Κοκούμπο 21 'Απρ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	άνεκ. Κύνος 13 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΚΟΝΣΟΝΕΙΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέντις»	53	12062	άνεκ. Πάρταν 21 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελλέσιον»	52	12132	άνεκ. Στάκαρ 21 'Απρ. διά Κόκκινης Κούνης
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτα Μάνφλαντ»	45	8492	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 11 'Απρ. διά Βενετίαν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεκ. Στάκαρ 22 'Απρ. διά Έλλανδιον
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενέν»	41	5173	άνεκ. Ζάργκ Αίλαντ 17 'Απρ. διά Γένοβα
ΚΟΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδο»	63	30705	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 10 'Απρ. διά Αρούμπα
ΚΟΡΩΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	άνεκ. Γιοκοχάμα 12 'Απρ. διά Βομβάνη
ΚΟΡΩΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βότερνη Ση Τράνσορπτ»	62	14963	άνεκ. Ντάρεναν 17 'Απρ. διά Βομβάνη
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσσων»	49	7478	έφθ. Αμπερόντα 13 'Απρ. διά Αντενέν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμη»	57	17827	άνεκ. Καλόκουττα 19 'Απρ. διά Κόκκινης Κούνης
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρφιελ»	44	14878	άνεκ. Πορσάριο 23 'Απρ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λασβάρ»	47	1401	άνεκ. Κόμπε 17 'Απρ. διά Σεούλιο
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδισάς»	44	7135	άνεκ. Ντάρεναν 19 'Απρ. διά Ολλανδίαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Όζακα 9 'Απρ.
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριότιανη»	56	4031	άνεκ. Σουεζ 12 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΥΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεούλιο»	57	13755	άνεκ. Ντάρεναν 17 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΥΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουαντορισλ»	48	1534	έφθ. Μπάρενα 16 'Απρ.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεκ. Βενετίαν 17 'Απρ. διά Ραθένα
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	άνεκ. Ση Μπλάνκα 4 'Απρ. διά Ματαρανί
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έλλ. ουμφέροντα	52	7489	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Απρ. διά Κόντρ
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμάλιαν»	36	3149	έφθ. Μπάρενα 12 'Απρ.
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πομφέα»	51	2860	έφθ. Μπάρενα 17 Φεβρ. 1966
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύη»	23	3097	άνεκ. Σουεζ 12 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	64	34594	άνεκ. Ντάρεναν 17 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	53	11047	έφθ. Μπάρενα 16 'Απρ.
ΚΩΣΤΕΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	56	3267	άνεκ. Βενετίαν 17 'Απρ. διά Ραθένα
ΚΩΣΤΕΙΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύανγκελιστρία»	39	2993	άνεκ. Ση Μπούκορ 6 'Απρ. διά Καλκούττα
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εύμπρέα»	44	7299	άνεκ. Πουέρτο Λα Κρούζ 9 Μαρτ. διά Χόλυρουντ
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	11262	άνεκ. Καλκούττα 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΛΑΙΚΟΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίταν»	57	10499	άνεκ. Τσουκούμη 28 Μαρτ. διά Μανίλα
ΛΑΙΚΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	28500	άνεκ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΛΑΙΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	40	5172	έφθ. Βολτιμόρην 4 'Απρ.
ΛΑΙΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευμπρέος»	53	3351	έφθ. Βολτιμόρην 18 'Απρ.
ΛΑΙΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιττλ Τζόν»	54	1604	έφθ. Γιοκοχάμα 22 Μαρτ.
ΛΕΙΤΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο Αζόύλ»	57	21123	έφθ. Πειραιά από 9 Δεκ.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτόριο»	44	2964	άνεκ. Πουέρτο Λα Κρούζ 9 Μαρτ. διά Χόλυρουντ
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέπτρικ»	43	7176	άνεκ. Καλκούττα 15 'Απρ. διά Τσουκούμη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραρόντε»	53	3346	άνεκ. Καλκούττα 23 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάκοι»	65	34185	άνεκ. Καλκούττα 17 'Απρ. διά Σεούλιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσεον»	44	8299	άνεκ. Καλκούττα 21 Μαρτ. διά Αϊδί
ΛΗΑΡΑ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο»	56	23880	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέα»	48	9511	άνεκ. Ντάρεναν 13 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΑ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτόριο»	44	14243	έφθ. Γάνδρον 24 'Απρ.
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	

ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόσουντι»	44	7060	έφθ. Βενετίαν 23 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ»	63	15983	διπλής Παναμά 12 'Απρ. διά Κόμπη ανέκ. Πούλο Μπούκομ 11 'Απρ. διά Λιθερπουλ ανέκ. Μόνδρου 11 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	διπλής Τζεραλτάρ 4 'Απρ. διά ΗΠΑ είς θέσιν 46.15Β. - 10.48Δ. 'Απρ. 19 διά Κοατζακοάλκος
ΜΑΙΡΗ Φ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλής Κολούμπια ρίβερ 9 'Απρ. διά Ανατολήν ανεκ. Λός 'Αντζελες 13 'Απρ. διά ΕΛ Σεγκούντο
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανοῦ	44	7128	έφθ. Βρέστον 7 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΝΤΡΙΚ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Ήπειρωνά»	43	7145	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδες 24 'Απρ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	58	24978	έφθ. Πισκο 7 'Απρ.
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης»	42	7255	έφθ. Πισκο 7 'Απρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ 'Αθως»	44	7155	προσήραξε είς 30.31Β. - 50.20Δ. Μαρτ. 11
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά ΗΠΑ
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτσέπτο»	44	7190	είς θέσιν 46.15Β. - 10.48Δ. 'Απρ. 19 διά Κοατζακοάλκος
ΜΑΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλεσπιππη»	43	7259	διπλής Κολούμπια ρίβερ 9 'Απρ. διά Ανατολήν ανεκ. Λονδίνον 9 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Αμπελάκι από 15 Νοεμ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσου»	27	1554	έφθ. Φιλαδέλφεια 10 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρές»	66	15700	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατάς	30	4620	έφθ. Καλκούττα 13 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδίρε»	62	8951	έφθ. Αμερική 17 'Απρ.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πανανία»	43	2743	έφθ. Ζοντερμπορκ άπό 9 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτο»	43	7273	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΑ ΙΖΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντερ»	64	34594	ανεκ. Πόρτ Σαιδ 16 'Απρ. διά Γενοβα
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	ανεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 11 'Απρ. διά Γενοβα
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φράιτερς	43	6962	ανεκ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	48	2134	ανεκ. Χόρη Κόγι 5 Θερ. διά Ντάρεν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος»	43	7202	ανεκ. Καλκούττα 22 'Απρ. διά Ραγκούν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 17 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	51	15784	έφθ. Αμερικόντα 18 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιτέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Γενοβα 12 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πλανούλτρα»	61	8951	ανεκ. Γκαλδεστων 15 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκραμαρ»	43	7253	είς θέσιν 15.16Β. - 41.57Δ. 'Απρ. 20 διά Κίναν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	ανεκ. Μπαντάρ Μαχάκαρ 13 'Απρ. διά 'Αντεν
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	ανεκ. Κοκούμπιο ι 1'Απρ. διά Μόζι
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	65	19758	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 13 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Μαρτ. διά Πολίλο
ΜΑΡΙΝΕΡΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7266	έφθ. Γκάλεστων 16 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	ανεκ. Βιλεμπούτα 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άντιμαρκ»	58	4576	ανεκ. Κέιν Τάουν 18 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έδ. Φοφαλίου	58	12676	ανεκ. Αρούποια 19 'Απρ. διά Πέρο 'Αμπού
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	16027	ανεκ. Χιουστόν 28 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10467	έφθ. Βακαγιάμα 18 'Απρ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασουντόρες»	49	10447	έφθ. Νεπόλιν 17 'Απρ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	42	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κυνοτοντίνι»	44	10313	έφθ. Τζιμπούτι 19 'Απρ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	ανεκ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. διά Βομβάν
ΜΑΡΟΥΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλη»	43	7263	έφθ. Αγούσταν 12 'Απρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλη»	44	7251	ανεκ. Μόζι 20 Μαρτ. διά Βιετνάμ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδικι»	56	23871	ανεκ. Ράς Τανούρα 20 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθιου	64	9390	ανεκ. Κοκούρα 28 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Δ. Παπαλιός»	54	10601	ανεκ. Αμπαντάν 14 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέθεντ Σιππιγκ»	48	2346	έφθ. Βρυττόπαν 19 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνσορπτ Ναβιγκ.	40	7121	ανεκ. Νανκόγια 12 'Απρ.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γολαρίας»	65	34185	ανεκ. Συεζ 11 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΤΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευρόπεν»	20	1953	έφθ. Χερούσσαν 4 'Απρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιορίδηλ Μότοροπ»	57	8855	ανεκ. Κόμπε 24 Μαρτ. διά 'Αιαγκασάκι
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανοσιακή»	28	2288	διπλής Κυν) πολιν 16 'Απρ. διά Γαλάται
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	έφθ. Μαντράς 17 'Απρ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέρονκας»	57	11691	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντιναλ»	66	39666	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ.
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	I. Νόχας	27	2766	έφθ. Λά Γκουλέτ 16 'Απρ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούρια»	58	20894	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Απρ.
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	ανεκ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σιππιγκ & Ιντάστρ	43	8537	έφθ. Βιλιγκότον (N.K.) 13 'Απρ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόβρε»	49	17905	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Σύρον
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανέθ»	36	1965	ανεκ. Αλεξάνδρειαν 12 'Απρ. διά Συτ. 'Αφρικήν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΜΙΝΟΥΤΣΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	48	6475	έφθ. Καράτο 17 'Απρ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκοναντέρος»	41	9260	έφθ. Ρίο Γκράντε 21 Μαρτ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιούμαρ»	66	26000	ανεκ. Τομπάτα 12 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΜΙΤΣΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ»	43	8540	έφθ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑΝ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	έφθ. Συεζ 13 'Απρ. διά Μπαχρέν.
ΜΙΧΑΗΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσαΐν Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Τζιμπούτι 4 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑΝ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Κούθον
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάε»	29	9307	ανεκ. Λέσβης Κυν) πολιν 4 'Απρ. διά Ρουέν
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναύτης»	53	4085	ανεκ. Αμβοδούρον 19 'Απρ. διά Ρουέν
ΜΙΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	ανεκ. Σιθερί 25 'Απρ. διά Γενοβα
ΜΙΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18400	έφθ. Ντουγκούν 10 'Απρ.
ΜΙΑΖΙΜΠΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μηπάλμοραλ»	44	2066	προσιδεσε ε ε σε Βέσσαρι 13 Μαρτ.
ΜΙΑΖΙΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαριγά»	45	3929	έφθ. Βουλιάν 12 'Απρ.
ΜΙΑΖΙΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρονογεούδολντ»	43	7139	διπλής Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Κούθον
ΜΙΕΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλάρικ»	45	7210	ανεκ. Πενάγκ 9 'Απρ. διά Μουκάλλα
ΜΙΕΓΚΟΝΤΑ (Π)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	67	52000	έφθ. Μπαράρα 19 'Απρ.
ΜΙΕΣΣΥ Α. ΠΑΠΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Μαρίνε»	44	7252	ανεκ. Ράς Τανούρα 28 Μαρτ. διά Φώλεϋ
ΜΙΠΛΟΥ ΣΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σήνη»	48	3351	έφθ. Καλκούττα 14 'Απρ.
ΜΙΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Σκάου»	41	4189	ανεκ. Χαρομάση 16 'Απρ.
ΜΙΠΛΟΥ ΤΕΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7258	ανεκ. Αγ. Βικέντιον 23 'Απρ. διά Κατάνιο
ΜΙΠΟΓΚΟΤΑ	(N.A.T.)	έτ. Μ. και Γ.	47	1796	είς Νέαν 'Υόρκην άπο 9 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εεντούρα»	53	13144	διπλής Ντόθερ 18 'Απρ. διά Φρεντερίδια
ΜΙΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλη»	50	9627	ανεκ. Καμπεντέλα 17 'Απρ. διά Νατάλ (Βραζιλ.).
ΜΙΠΡΟΔΕΡΕΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφεικ Κόστη»	43	7233	έφθ. Αγ. Φραγκούκον 13 'Απρ.
ΜΥΘΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	57	37200	εις 'Αιδί υπό ουμπλήρωσιν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέντρουρος»	63	17487	διπλής Παναμά 9 'Απρ.
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άργους»	43	8394	ανεκ. Μπ. Αίρες 7 'Απρ. διά Μάντοςετερ
ΝΑΓΚΟΥΖΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	έφθ. Λιοσαδώνα 12 'Απρ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	43	7092	ανεκ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Κωνοτάνζαν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	έφθ. Γιοκοχάμα 19 'Απρ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Παναμά 18 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	έφθ. Τρίνιτη 23 'Απρ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκραντ»	58	24068	έφθ. Κασιούνκ 18 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	έφθ. Πόρτα Σαιδ 15 'Απρ. διά Λιοσαδώνα
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10693	ανεκ. Αμστερτον 15 'Απρ. διά Λιοσαδώνα
ΝΕΙΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	ανεκ. Κολούμπια ρίβερ 18 'Απρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο»	44	8536	ανεκ. Σάντος 6 'Απρ. διά Μπ. Αίρες
ΝΕΤΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	ανεκ. Πόρταστον ("Ορ.") 24 Μαρτ. διά Κορέαν
ΝΕΩΣΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Απρ. διά Αρούμπα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Ήοχαν 25 'Απρ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)				

ΝΙΚΟΣ (Λιδίου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	έφθ. Κολόμπο 27 Μαρτ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιδίου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μηλάγκα»	44	7294	άνεχ. Σουέζ 27 Μαρτ. διά Γουαμπόδα
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπόρτερ»	44	7063	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Τσαθίρης	44	7145	εις Ήσσιν 29.12.8 - 34.19 Δ Μαρτ. 29 διά Κούβα
ΝΟΕΛ (Λιδίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθός»	41	7251	διπλής Νίτον 2 'Απρ. διά Κούβα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλούού»	58	20451	έφθ. Βομβάν 14 'Απρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν Θράύτερ»	44	14800	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουσίτη»	58	18184	άνεχ. Σάροχ 12 'Απρ. διά Ράς Λανούφ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναίπη»	59	18180	άνεχ. Φώλευ 18 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριαμη»	64	38649	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Πόιντ Σέντραλ
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	52	5626	άνεχ. Γκοττεμπουργκ 12 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιαλμύρα»	56	12402	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Νέας Ύρκην 6 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ.»	52	12029	άνεχ. Πρόβιτνενς 4 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Αλλα»	52	12557	διπλής Παναμά 7 'Απρ. διά Σάγκον
ΝΤΑΥ ΥΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνυτόνα»	25	1473	άνεχ. Φώλευτον 10 'Απρ.
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γουντγουσιορντή»	58	17742	άνεχ. Χροσάτα 2 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελεύδορο»	43	7196	άνεχ. Ιαπωνία 19 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντεροράϊ»	58	13545	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάλι 'Εντεροράϊς»	61	13198	εις θέσιν 30.6.8 - 138.19 Δ 'Απρ. 15
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Σάλι 'Εντεροράϊς»	59	13545	άνεχ. Μελδούρην 19 'Απρ. διά Μπούμπουρου
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπουγουαΐη»	58	10396	διπλής Εσκουμινς 11 'Απρ. διά Σμάλκαλντεν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	άνεχ. Γκουαγιανίλα 10 'Απρ. διά Θρή ρίθερ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	57	20458	άνεχ. Αμέρερον 9 'Απρ. διά Μπόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτική»	56	20848	άνεχ. Καράτο 23 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΤΗΣΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκέιτορρου»	60	13847	έφθ. Τάκσασνιθ 17 'Απρ.
ΝΤΗΣΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς»	44	18671	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 6 'Απρ.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Νόρτεμαρ»	13	1216	εις Μποχρέιν από 24 Νοεμ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12463	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΔΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	11040	άνεχ. Νέαν Όρλεαν 5 'Άπρ. διά Γδύνια
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 'Απρ. διά Νιού Χαμπάρι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίντλαντη»	51	14804	έφθ. Μπέρια 15 'Άπρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντορέρες»	55	11209	άνεχ. Νέαν Όρλεαν 17 'Απρ. διά Καράτοι
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανασέν Ευρύπολα»	56	8716	άνεχ. Φραγκίσκον 13 Μαρτ. δι' 'Οκινάουα
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σικαράπτη»	46	10014	άνεχ. Νεοπόλιν 17 'Άπρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτη»	58	10486	έφθ. Κόπει 10 'Άπρ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λετζεντη»	66	45200	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Μαρτ. διά Χάθρην
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	8424	ύπο παραλαβήν
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τοεγιεν»	33	6923	άνεχ. Σουέζ 16 'Άπρ. διά Γιοκοχάμα
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗ		έτ. «Τοσένεν»	43	7262	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδης 27 Μαρτ.
ΟΙΛΙΒΟΣ (δ.)		έτ. «Ολίδοσ»	48	9821	άνεχ. Μην. Αύρες 6 'Άπρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανασταλάντικα»	53	17362	έφθ. Νέαν Ύρκην 24 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΑΝ		έτ. «Πρόντα»	43	8593	έφθ. Καλλάο 17 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξηπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Ντόρμπιαν 13 'Άπρ. διά Μπαντάρ Μαχαράχη
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένεα Σιππιγκού	54	13652	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 11 'Άπρ. διά Πωιλάκ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Άπρ. διά Πόζος Κολοράντος
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλη»	54	21066	άνεχ. Αρίκα 16 'Άπρ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελη»	65	38600	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 'Άπρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανημπάνκη»	64	32380	άνεχ. Λα 'Εστακάντα 17 'Άπρ. διά Τρινιντάντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Σουέζ 5 'Άπρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδη»	64	38598	άνεχ. Αγνούσταν 23 'Άπρ. διά Σιδηνά
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	άνεχ. Σουέζ 13 'Άπρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπούον»	65	32407	έφθ. Βιλελμοχαφεν 18 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρούς Σπιπηγκ»	54	14047	έφθ. Πόρτ 'Εσκρεράδης ρίθερ 18 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνούιτς»	58	27602	άνεχ. Σουέζ 11 'Άπρ. διά Γιοκοχάμα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γραναρμαρίνη»	50	24741	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Βεν.) 15'Απρ. διά Σηροπορτ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστερ»	53	14221	άνεχ. Αρούμπιαν 19 'Άπρ. διά Βίλμιγκτων (Ν.Κ.)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Αγνούσταν 23 'Άπρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΩΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντη»	49	24682	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 13 'Άπρ. δι' 'Αντεν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΑΙΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18245	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Άπρ. διά Αμδούργον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΙΑΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυανδή»	54	13934	άνεχ. Βοστώνη 9 'Άπρ. διά Βενεζουέλα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΙΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνθίλη»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφεια 16 'Άπρ. διά Κιουρασό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκόντινενταλ»	54	18011	άνεχ. Αίλ ού Γκραίν 21 'Άπρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταμοντη»	65	13900	διπλής Παναμά 2 'Άπρ. διά Τόκιο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφτον»	65	13923	άνεχ. Μοριουμγκάο 15 'Άπρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	13923	άνεχ. Κοκούρα 4 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	65	13923	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 25 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΙΝΤ		έτ. «Αντέρερεύ	66	15600	άνεχ. Οζάκα 15 'Άπρ. διά Μόκι
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερύλαντη»	55	13934	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρούζ 17 'Άπρ. διά Τρινιντάντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ' ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεύ»	60	23290	άνεχ. Σουέζ 8 'Άπρ. διά Μπαχρέιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερη»	59	23280	άνεχ. Χάρηκ Αϊλάντ 1 'Άπρ. διά Μίζουσιμα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμηπρουκ»	54	17999	άνεχ. Μπόννυ 16 'Άπρ. δι' 'Αίλ ού Γκραίν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέρου»	55	18790	άνεχ. Νέαν Ύρκην 18 'Άπρ. διά Μίλαζο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΕΑΚΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέμπερτ Τράνσοπτη»	55	13934	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Άπρ. διά Μαρακάιμπο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσέντα»	54	13665	άνεχ. Βοστώνη 9 'Άπρ. διά Βενεζουέλα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Φιλαδέλφεια 21 'Άπρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη»	49	17792	άνεχ. Αγνούσταν 21 'Άπρ. διά Τόκιο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντες»	54	14047	άνεχ. Νέαν Ύρκην 18 'Άπρ. διά Λάντας "Εντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο Τοάνοπορτ»	59	37958	άνεχ. Αύγονταν 23 'Άπρ. διά Λάντας "Εντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σπιπηγκ»	60	37744	έφθ. Μάλταν 9 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάινη»	63	30320	άνεχ. Σουέζ 17 'Άπρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούκερνη»	64	30320	έφθ. Μάλταν 17 'Άπρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	13900	άνεχ. Κόμπιε 1 'Άπρ. διά Γιοκοχάμα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοίντενταλη»	58	27602	άνεχ. Χάρηκ Αϊλάντ 6 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Σεπφορούτη 17 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΕΛΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεπφορούτη»	65	17791	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 18 'Άπρ. δι' 'Ιταλίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεθέρλαιπη»	64	47493	άνεχ. Μάλταν 17 'Άπρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκ Ναθνγ.»	54	13598	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Άπρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φριβαντάθια»	54	20611	έφθ. Μασσαλίων από 2 'Απρ. 1966
ΟΙΝΟΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαυδάνα»	43	8195	άνεχ. Μάκια Μπλάνκα 7 'Άπρ. διά Κοράλ
ΟΙΟΝΟΙΑ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οιδόνια»	44	7297	έφθ. Νέαν Ύρκην 23 'Άπρ.
ΟΙΤΙΝ		έτ. «Καριμπιαν 'Ατλάντικη»	60	5960	έφθ. Νέαν Ύρκην 24 'Άπρ. διά Γκουαγιακήλ
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαίρεσσα»	56	21090	έφθ. Νέαν Ύρκην 24 'Άπρ. διά Κοράλ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πλάναμπρα»	34	8378	έφθ. Ειλάτ 8 'Άπρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 12 'Άπρ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12449	άνεχ. Κόμπιε 1 'Άπρ. διά Γιοκοχάμα
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)		έλληνικά συμφέροντα	54	13197	ύπο παραλαβήν
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(M.A.T.)	έτ. «Ορίεντη»	56	20921	έφθ. Χόρ άλ 'Αμαγία 17 'Άπρ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζλη»	53	10109	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Άπρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΡΟΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	51	10652	έφθ. Μπέλεμ 29 Μαρτ.
ΟΡΟΥΤΣΑ	(δ.)	έτ. «Οο»	61	5972	άνεχ. Αίλ ού Γκραίν 21 'Άπρ. δι' Αύγονταν
ΟΡΟΞΕΥΣ		έτ. «Σάντ			

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελατράνοπορτ»	57	10744	άνεκ. Βανκούβερ 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν εις Ρόττερνταμ από 6 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΙΑΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκα Φινονούερα»	44	7208	έφθ. Οζάκα 16 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σειντέ Γκωρτζ»	43	8426	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Ρουέν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πατλέμε»	45	7133	άνεκ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΧΑΤΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	34426	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμαρτ»	54	15481	άνεκ. Πειραιά 15 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμαρτ»	43	2867	έφθ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	έφθ. Κολομπο ρόδις 18 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαναβίγκειτορς»	44	7254	διπλής Κωνυπολίν 16 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πραμπα»	37	1575	άργει Πειραιά από 2 Φεβρ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτίανη»	27	2457	έφθ. Κολομπο ρόδις 24 'Απρ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταμαρ»	44	3807	έφθ. Θιλαδέλφειαν 23 'Απρ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανακόρηπο»	59	23607	άνεκ. Σιδνεύ 15 'Απρ. διά Χιλήν
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφάρ»	61	13903	έφθ. Κούρες 30 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ»	65	43600	διπλής Παναμά 13 'Απρ. διά Τόκιο
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκ Γιουνιόν»	44	14238	άνεκ. Γιοκοχάμα 18 'Απρ. διά Σαιγίαν
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλεσενα»	38	2275	έφθ. Βεραρκόυς 4 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πατριαρχί	43	7172	άνεκ. Λας Πάλμας 12 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιατριτσιά»	43	5122	άργει Ελευσίνα από 21 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπαριόριο»	44	10448	άνεκ. Βρέμην 6 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλκοφίλι»	43	2881	διπλής Παναμά 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμύφαρα»	56	10015	εις Πειραιά από 22 'Οκτ.
ΠΕΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεγκακά»	47	4609	εις Φορταλέστα από 1 Φεβρ. 1966
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορος»	30	2861	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 'Απρ. διά Χάργκ Αίλαντ
ΠΕΛΛΗΝΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεκ. Αρούμπα 15 'Απρ. διά Πουάντ Νουάρ (Κεμπέκ)
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνελλά»	54	19190	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδις 7 'Απρ. διά Σαιγκόν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρείντ & Τράνσοπορτ»	43	7176	άνεκ. Βανκούβερ 15 'Απρ. διά Τόκιο
ΠΕΡΛ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεκ. Οζάκα 14 'Απρ. διά Μεξικό
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8692	έφθ. Ναγκόνγια 15 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεκ. Χιλάλα 2 'Απρ. διά Τοκουγιάμα
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8692	έφθ. Γιοκοχάμα 18 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεκ. Πειραιά 10 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	8119	έφθ. Οζάκα 18 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	έφθ. Ειδονικούθ 19 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	10122	άνεκ. Ντώρμπαν 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8693	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκ Όιλ»	65	39494	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	50	2028	άργει Χούλι από 7 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΗΛΙΟΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληπτη συμφέροντα	21	2369	άνεκ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΠΗΤΕΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανάβαλ»	61	13379	άνεκ. Γιοκοχάμα 8 'Απρ. διά Χιούστον
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θαγκουαρντ»	53	11886	άνεκ. Μόσσελ Μπαιν 17 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	41	2856	έφθ. Πόρτ Σαιδ 28 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΠΙΑΤΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονπρέψ»	67	49500	εις 'Αϊό πόλη συμπλήρωσιν
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορεαν Κάργκα»	56	10092	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Βαλτιδόνην 19 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτ»	54	8155	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτ»	53	9557	έφθ. Λα Πάλις 17 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτ»	40	6940	διπλής Ντόρετ 12 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύντομ»	65	34000	διπλής Παναμά 28 Μαρτ. διά Ταιμπά
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθσάκα»	43	7258	έφθ. Βουλάνην 4 'Απρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βαλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Μπαγκούκ 3 'Απρ.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	εις Μολύνω Μπαιν από 7 Μαρτ.
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μορτούντε»	32	11391	διε: «ΓΚΑΝΤΩΝ ΣΚΑΥ» ώς μετωνυμάσθη
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντάτ»	57	10830	εις Γκότεμπουργκ από 19 Μαρτ. (μετασκευή)
ΠΡΕΒΕΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουσθ Ατλάντικ»	43	7231	έφθ. Κολομπο 14 'Απρ.
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπουα»	48	7404	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Τακόμα 16 'Απρ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	έφθ. Αμβέρσαν 10 'Απρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έλληπτη συμφέροντα	44	6154	άνεκ. Λονδίνον 20 'Απρ. διά Σαγκάν
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Κανκεσαντουράι 13 'Απρ.
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινκούε»	57	23693	έφθ. Βαντι Φεύραν 19 'Απρ.
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορομάρ»	38	5548	έφθ. Ραβένα 7 'Απρ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	έφθ. Χάμπτον ρόδις 22 'Απρ.
ΡΕΞΠΛΑΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντιναλ»	43	7265	άνεκ. Λας Πάλμας 17 'Απρ. δι' Αμπιτζάν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Μορμουγκάδο 24 'Απρ.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιόζο»	63	12273	διπλής Παναμά 12 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αβδούλ»	17	1293	εις Τζένταν από 20 Μαρτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Οζάκα 14 'Απρ. δι' Αμαγκασάκι
ΡΙΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρολάτα»	65	16334	έφθ. Πόρτ Αλμέρων 14 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	έφθ. Τσαλάν 7 'Απρ.
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράτε»	46	6917	έφθ. Γένοβα 18 'Απρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χουστέρερ Σή»	56	21028	έφθ. Γενόβεδη 17 'Απρ.
ΡΟΜΕΟ	(N.A.T.)	Κομέρσιο Ναβιγκ.	56	7420	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 21 'Απρ. διά Πορτογαλίαν (ΕΠΩΛ.)
ΡΟΥΓΤΙΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθέρόλα»	48	1390	άνεκ. Λιοσιδώνα 6 'Απρ. διά Ριγέκα
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλασική»	44	7176	άνεκ. Βαλτιδόνην 11 'Απρ. διά Καλκούττα
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	έφθ. Λιθερπουλ 17 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθολ»	66	16334	άνεκ. Μορμουγκάδο 6 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΣΑΙΝΤ ΖΩΤΡΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κάρριερς»	47	3504	διπλής Κωναντανίονούπολιν 31 Μαρτ. διά Σουλίνα
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελον Στρέιτ	45	7656	άνεκ. Νέαν Όρλεαντην 13 'Απρ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ:	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7257	άνεκ. Μένα Ακμάτην 15 'Απρ. διά Κουθέτη
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανδόμπτριος»	29	4537	άνεκ. Σουεζ 8 'Απρ. διά Γιέμπο
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7239	άνεκ. Λιθερπουλ 17 'Απρ.
ΣΑΝ ΑΛΕΡΤΝΤΣΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάρι»	45	3161	έφθ. Σιραγκόκα από 7 'Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7224	διπλής Παναμά 10 'Απρ. διά Λα Γκουάΐρα
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ριός»	51	10353	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	έφθ. Γιοκοκάμα 18 'Απρ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7206	διπλής Παναμά 19 Μαρτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιότημ»	43	7260	έφθ. Ριγέκα 15 'Απρ. διά ζυγό
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιότης»	43	7267	άνεκ. Σιραγκόπουλη ρόδις 17 'Απρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΥΤΖΙ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιγουάσις»	55	11922	άνεκ. Νεάπολιν 1 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεκ. Βαστώνη 12 'Απρ. διά Βανκούβερ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Σιραγκόπουλη 20 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Πουλό Μπούχομ 9 'Απρ. διά Κίναν (ΕΠΩΛ. διάλ.)
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούρεποι Μιννεράλς	65	31779	άνεκ. Σουεζ 13 'Απρ. διά Γκιζάν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΙΩΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροπί Μιννεράλς	63	30886	διπλής Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Καλοντμποργκ
ΣΑΝΠΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	64	30682	άνεκ. Μασσαλίαν 16 'Απρ.
ΣΑΝΠΟΙ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	44	7200	άνεκ. Σαρρεας 7 'Απρ. διά Λάγγος
ΣΕ-ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	44	4296	έφθ. Πέραμα 8 'Φεβρ.
ΣΕΡΙΠΕΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοντίνελλα»	43	7266	άνεκ. Κολόμπο 6 'Απρ.
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13944	έφθ. Γιαβάτη 13 'Απρ.
ΣΕΥΛΛΟΣ ΣΤΑΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέουρος»	43	7273	άνεκ. Σουλάτη 20 Απρ. διά Κίναν (ΕΠΩΛ. διάλ.)
ΣΗΑΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ»	40	5355	άνεκ. Σάρρεας 7 'Απρ. διά Λάγγος
ΣΙΑΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Μασσαλίαν 16 'Απρ.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Βρανκός	46	1059	άνεκ. Σουεζ 13 'Απρ. διά Γκιζάν
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	διπλής Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμα
ΣΙΨΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	άνεκ. Σιραγκόπουλη 20 Απρ. διά Αμπέρσαν
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	άνεκ. Τάιν 24 'Απρ. δ

ΕΠΛΕΝΤΙΝ ΣΚΑΪ' (παν.)							
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ακτέιβ»	44	7240	άνεχ. Τάμπα 28 Μαρτ. διά Μηλυμπάο	
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούλυσες»	64	34593	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Γένοβα	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρκόπουλα»	53	13150	άνεχ. Μίδελσεμπρω 19 'Απρ. διά Σάροχ	
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Νέπουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Λιδέρουποι 18 'Απρ. διά Μπάνιας	
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Τροδίτης»	43	7230	άνεχ. Πούλο Μπούκου 15 Μαρτ. διά Σαγκάν	
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνυ.)		έτ.	«Ντιάνα»	43	7290	προσήραξε πλοϊσσών Μαντράς 3 Νοεμ.	
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άνταρ»	44	7066	έφθ. Μορμουγκάο 14 'Απρ.	
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Καλαμάτη»	36	2660	έφθ. Νιού Ρός 16 'Απρ.	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	60	10905	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Απρ.	
ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ.	«Μαργκασούρο»	56	10360	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 10 'Απρ.	
ΣΥΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	53	8048	άνεχ. Κεζαμπλάνκα 14 Μαρτ. διά Λάγκος	
ΣΥΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έτ.	«Αγάπηννα»	57	9315	εἰς θέσιν 46 Β - 170.20 Α 'Απρ. 17 διά Βανκούβερ	
ΣΥΡΚΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	50	1797	άνεχ. Λισσαδώνα 13 'Απρ. διά Βηρυττόν	
ΟΙΚΟΣ Ιγγλαν.		έτ.	«Οικος	56	10096	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Απρ. διά 'Ιράν	
ΤΑΚΗΣ (Π.)		έτ.	«Άλεξάνδρα»	51	2979	άνεχ. Ζευμπρούγκε 14 'Απρ. διά Σαλβαδόρ	
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Καννα»	52	12064	άνεχ. Κριστούπλα 18 'Απρ. διά Ελλάδα	
ΤΑΣΙΔΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λιμνονέζα»	44	7349	άνεχ. Σουέζ 11 Φεβρ. διά Κίναν	
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	έφθ. Κοταμπάτο 15 'Απρ.	
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ.	«Τασία»	43	8578	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.	
ΤΕΡΕΖΑ		έτ.	«Αλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Καράτοι 5 'Απρ. διά Τοταγκόγκ	
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Τροικο»	44	7045	άνεχ. Μόζι 16 Μαρτ. διά Β. Κορέαν	
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ.	«Αρμένιν»	49	2420	εἰς Πειραιά από 8 Φεβρ.	
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Φοίνις Ναθιγκ.»	38	1465	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεανίκη»	43	7040	έφθ. Δουνκέρκην 12 'Απρ.	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ		έτ.	«Οσεανίκη»	43	7026	άνεχ. Μασσαλίον 2 'Απρ. διά Σπέτζια	
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Θινελίτιτη»	65	19421	διπλής Παναμά 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν	
ΤΖΕΝΤΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νίμορ»	53	12521	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Γκέλα	
ΤΖΕΝΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πανθεόνιον»	53	11243	έφθ. Ρότερνταμ 26 Μαρτ.	
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάνυ.)	(N.A.T.)	έτ.	Εύγ. Ι. Σαριδήν	22	2201	άνεχ. Ραδενα 8 Φεβρ. διά Σπέτζια	
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Βίκιγκη»	42	7268	άνεχ. Πύλον 14 'Απρ. διά Ρόττερνταμ	
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μέντοπι»	53	5479	άνεχ. Χιροκάθα 17 'Απρ. διά 'Οταρού	
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπιλιάδο»	54	19129	έφθ. Πολέρμο 6 'Απρ.	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	66	39500	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Ράς έξι Σιδέο	
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σιτινά»	39	5333	Μανζανίλο (Μεξ.) 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν	
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόλμαρα»	53	27863	έφθ. Αμβούργον 31 Μαρτ.	
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Κοκούρα 15 'Απρ. διά Ντουγκούν	
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Τόλμη»	49	6922	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Λαγκός	
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ.	«Ελληνική πόρη»	43	7176	άνεχ. Λάσι Πάλωας 15 'Απρ. διά 'Αδάνα	
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολιστήμι»	37	4561	διπλής Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Κούβαν	
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (παν.)		έτ.	«Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	εἰς Μπαχρέτιν από 7 Αύγ.	
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τριάδα»	43	7109	έφθ. Μπασένιν 14 'Απρ.	
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Αστροσαουέρτη»	48	5199	άνεχ. Μπ. Αύρες 4 'Απρ. διά Κόρκ	
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Διάνα»	53	5579	άνεχ. Ματαράνι 10 'Απρ. διά 'Ιλο	
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Τομπάτα 6 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Μπότανο Μπαΐν 17 'Απρ. διά Ντουμάι	
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Μάρε Νόστρουμη»	44	7165	έφθ. Λος Αντζελες 15 'Απρ.	
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Ορκίρα 16 'Απρ. διά Λάγκος	
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μαριγώ»	42	7243	άνεχ. Πύλο Μπούκου 19 Μαρτ. διά Σαγκάν	
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κλίπερη»	66	45255	άνεχ. Τομπάτα 21 Μαρτ. διά Φώλευ	
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νίλη»	57	23664	έφθ. Κοούν 19 'Απρ.	
ΤΣΑΡΙΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αστροντοράντο»	57	13082	άνεχ. Αρούμπα 15 'Απρ. διά Πόρτ Κανάθερολ	
ΥΑΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Υδρούσσα»	60	21088	85 μίλια NNA Λάντς 'Εντ 19 'Απρ. διά Μένα 'Ακμοντί	
ΦΑΕΩΣΘΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Κόδμετη»	45	15005	έφθ. Δάνταις 16 'Απρ.	
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Λάνσερ»	45	15574	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 9 'Απρ. διά Ντώρμπαν	
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	«Σασσούθυοντ»	45	7696	έφθ. Λάγκος 15 'Απρ.	
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Μπλάτικο»	43	15441	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην	
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Αλόρα»	60	13998	έφθ. Κοκούμην 17 'Απρ.	
ΦΑΝΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Λίλι»	42	7259	άνεχ. Σεμπού 11 'Απρ. διά 'Ιλιγκαν	
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μερμάιντ»	57	21910	άνεχ. Γκαλφάρην 18 'Απρ. διά Κουβέτη	
ΦΑΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Μελδούρην 8 'Απρ.	
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μέισι»	44	15579	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Απρ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.	
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρκόλιμορε»	43	7265	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ.	
ΦΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ.	«Αστροκρέντο»	43	7233	άνεχ. Σιγκαπούρην 16 'Απρ. διά Κόμπε	
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ανδρομέδα»	63	50622	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ.	
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πασίφη Μαρ. Κάρριερς	67	54000	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Μαρτ.	
ΦΙΛΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φιντέλιτη»	53	12107	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Απρ. διά Κάμ - ράν Μποϊν	
ΦΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούρανιον»	51	8085	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην από 9 Μαρτ.	
ΦΙΛΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ.	«Μάσουντβιού»	54	11693	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 18 'Απρ. διά Αρούμπα	
ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρενδίβαντο»	41	7244	έφθ. Χαλίφας 21 'Απρ.	
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Αλόρα»	60	15157	άνεχ. Μουρούραν 14 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές	
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροάνα»	48	3668	άνεχ. Κόμπη 7 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην	
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (Κυπρ.)		έτ.	«Φρατερνίτη»	63	10382	έφθ. Κουβέτη 14 'Απρ.	
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έτ.	Α.Λ. Τσαθλίρης	40	6807	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Κρήτην	
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙ ΙΤΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	Α.Λ. Τσαθλίρης	40	5237	άρνει Τσαθλίρης από 17 Φεβρ.	
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	Α.Λ. Τσαθλίρης	42	7181	διπλής Κωνιτών ρόδης 28 Μαρτ.	
ΦΡΙΝΤΑ		έτ.	«Ααρών»	44	7132	έφθ. Σικάγο 16 'Απρ.	
ΦΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Σπλέινις»	44	15020	άνεχ. Μουρούραν 14 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές	
ΦΟΦΦΟ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούρανιον»	44	7067	άνεχ. Σουέζ 1 'Απρ. διά Καλκούτταν	
ΦΟΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Φιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Σαγκόν 11 'Απρ.	
ΦΟΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ.	«Σωτήρας»	45	7224	διπλής Μπρούνομπούτελ 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν	
ΧΑΔΙΑ (Λιθάνου)		έτ.	«Μένα»	49	1952	άνεχ. Θέουταν 11 'Απρ. διά Δάνταικ	
ΧΑΡΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ.	«Βάγκουσαρντη»	48	1231	έφθ. Τρίνινταντ 18 'Απρ.	
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Οκινάουσα 9 'Απρ.	
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Χελμός»	41	5236	εἰς Ταντζιούκ Πινάγκ από 20 Φεβρ.	
ΧΕΡΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Τζένεραλ»	19	2559	άνεχ. Θέουταν 16 'Απρ. διά Βενετίαν	
ΧΙΟΣ		έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	έφθ. Σπάττα 18 'Απρ.	
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χόλυ Κρός»	55	13646	εἰς Νέαν 'Υόρκην από 7 'Απρ. 1966 (έπισκευα)	
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ.	«Χριλάκ»	45	2871	άνεχ. Θέουταν 18 'Απρ. διά Νάντην	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ.	«Φιντέλιτη»	65	19400	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 11 'Απρ. διά Ιαπωνίαν	
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σέντρο»	43	7140	εἰς Σιγκαπούρην από 21 'Οκτ.	
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Κ. (Λιθάνυ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζόρτζ»	41	2934	εἰς Κιελον από 6 Δεκ.	
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρουγιάλα»	55	23930	άνεχ. Νεάπολιν 18 'Απρ. διά Ράς Λανούφ	
ΧΡΥΣΗ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ. διά 'Αρούμπα	
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πασισίκι Όιλα»	65	39494	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ	
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ.	«Σεξεάντη»	56	8390	άνεχ. Λισσαδώνα 8 'Απρ. διά Πουέρτο Μόντ	

COLOCOTRONIS LTD
SHIP BROKERS
149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone: 283 - 7003/6
Telex: 27151
Telegrams: Colocotron London E.C.3

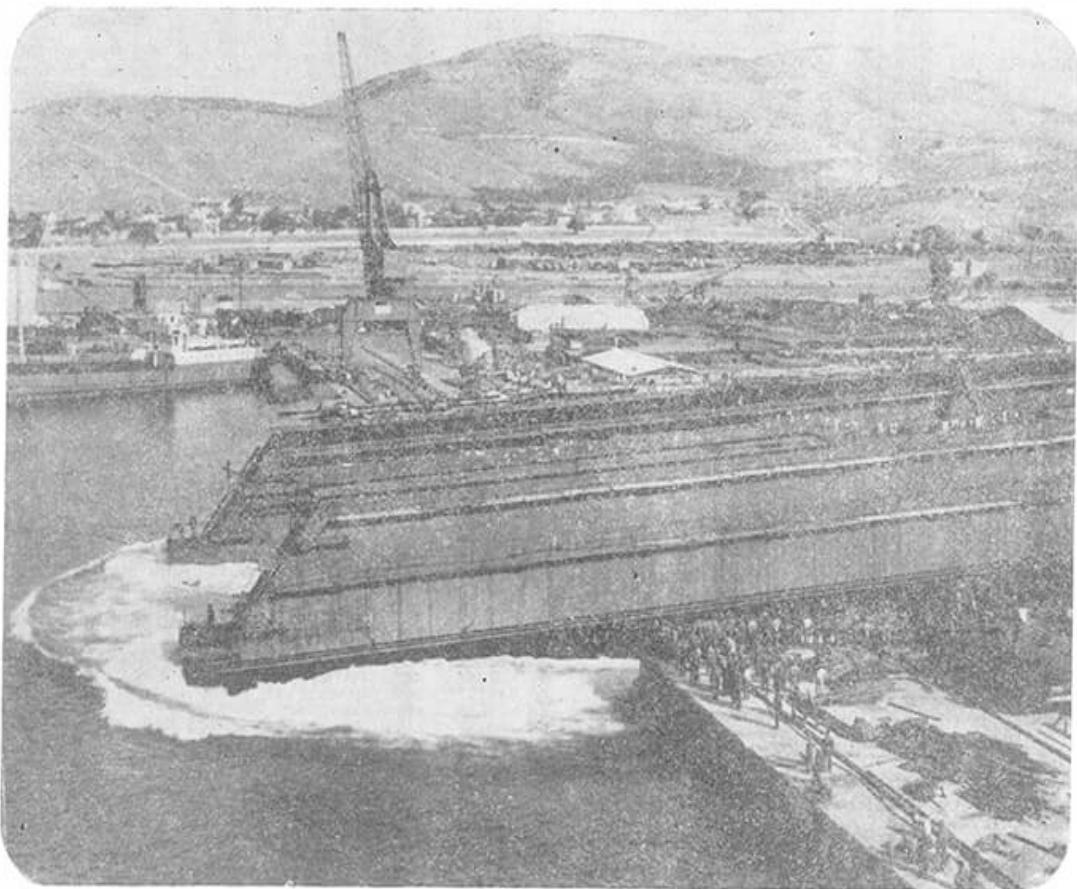
Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone: 471 - 523/527
Telegrams: Sifco - Athens

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)



The first section of a floating dock is launched at Skaramanga Yard. The dock, which will accommodate ships up to 45,000 dwt., is being built in two sections which will be welded together afloat. This dock is one of two ordered at Hellenic Shipyards by the Piraeus Port Authority (OLP).



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: 14048 - Cables: Scandreps, Bergen - Telex: Bergen 2041



NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 158

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MAY 1967

In good hands

The new Minister of Mercantile Marine Rear-Admiral (ret.) Athan. Athanassiou is well aware of the problems of Greek Shipping. It is rewarding that this Ministry has been placed in good hands. The main objects are : the resumption of normal life in our wretched Ministry, the efficient services of the Port Corps and the normal running of the vessels.

There is no doubt that the new Minister will succeed in attaining these objects for the simple fact that he wants it and he does not follow a party line. Mr. Athanassiou has called on everyone under him to do his duty. Admiral Hanidis has been given the office of General Director of the Ministry, and Mr. Athanassiou could not find a better Officer. It is certain that the Ministry will regain the activity it has lost in the last three years.

On assuming office, the new Minister in a message to Greek seamen said that he will work for social justice and that the interests of all concerned will be looked after. He urged zeal and cooperation so that the aims of the national Government be achieved.

The monopoly of South Africa line

The application of the Hellenic Lines for membership to the Adriatic - Greece - East and South Africa Conference has been virtually rejected. The conditions put forward for membership were so harsh that they constitute the operation of line uneconomical. It was asked that the Hellenic Lines should run only one service every two months and for the vessel to receive only 500 tons of cargo from Italian ports, and that on the homeward trip, cargo be accepted for discharge only at Greek and Adriatic ports.

It should be noted that there is only one line operating from the Adriatic (Venice-Trieste) with monthly sailings of cargo-passenger vessels with little cargo space. It is run by Lloyd Triestino which lately has included Piraeus in their schedules.

Shippers of goods to Africa from Adriatic ports including those at Trieste and Rijeka fully realise the need for more regular services and more cargo space. They are how-

ever undecided in the expression of their views by fear of the Conference.

In the meantime, competition in the rates of freight is in full swing in an effort to oust the Hellenic Lines. The latter are not to yield to the blackmail imposed on them. However, the problem is not to be solved without the intervention of the councils of shippers of Greece, Italy, South Africa and of the countries of Central Europe who should react to the imposition of a monopoly on them and the strain on their national economies. In fact the main object of these councils is to avert having their countries fall victims of the high-handed policies of the monopolies and conferences.

The first protests that have been heard come from the Council of Shippers of Greece, Italy and other importers of South Africa. Such protests have been addressed to the Central Committee of the European Shippers and to the Chairman of European Shipowners. They point out that the idea of a monopoly will have to be rejected, and that barring the way of the Hellenic Lines to the Conference is an obvious example of monopolist policy.

An achievement

The s.s. "GALINI" newly bought by Messrs. Ar. Xylas, M. Perroticos and Angelicoussis has just completed without a hitch her first voyage to North America with her engine room manned by a Greek crew. She averaged 11.5 knots despite contrary winds.

Technical circles in England expressed doubts whether Greek engineers would be able to operate the gas turbines on which their British opposite numbers failed, and resulted in the sale of the vessel by her previous owners who branded the gas turbines unsuitable for marine use.

However, Greek engineers have managed to work them quite successfully, and the Siddeley group, builders of the engines, will no doubt commend the Greek engineers on their achievement.

The Suez Canal

The latest information released by the Suez Canal Authority is of interest. Although de-

inite decisions do not appear to have been made in regard to the widening and deepening of the Canal, definite steps have been taken by the United Arab Republic for the materialisation of the huge scheme.

The whole problem is examined from two main aspects. First, the building of huge vessels and consequently the necessity of the adaptability of the Canal for that prospect, and secondly, the financing of the operation. Efforts are being made for Arab capital to be found. There is talk that in addition to the International Bank, Kuwait might grant loans, but everything is subject to the acceptance of the United Arab Republic who have the last word. On the other hand, the United Arab Republic are apparently in a position to subscribe to 30 per cent of the amount involved.

It is clear that the operation of the Canal constitutes the biggest foreign exchange earner for UAR. According to estimates it earns 95 to 100 m. Egyptian Pounds a year as against 145 - 150 m. which come from the export of cotton. Egyptian leaders are well aware of the danger that huge tankers might find it more profitable to use the round the Cape route rather than the Canal.

Consequently the UAR are faced with a dilemma. Would it be wise to go to the enormous expense of modernizing the Canal if these exists the danger of the traffic not increasing substantially so as to cover such an outlay?

The possible widening if put to hand might not be completed before the end of 1971. Costs are prohibitive. A depth of 58 feet will be secured which means that vessels of up to 200,000 tons dw will be able to use the Canal. Fifty million dollars will be required, and the estimate emanates from Continental sources. The Egyptian technicians put the cost to up to 65 - 70 m. dollars. We do not know how far political —whether internal or external— influences play their part in the scheme. However schemes of such a nature and of such an impact on an international waterway cannot be considered solely from the point of view of the sovereign state operating the Canal but by all those who use it and have an interest in it.

CABLES : "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

BOX 475
PHONES 65.181
23.002
A/H 88.8465

AMEROID PRODUCTS

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

In an emergency

There is not the slightest doubt that the existence of a complete network of telecommunications is the first requirement for the efficient handling of emergencies especially in Greek waters. Anything else that is being advanced is idle talk. Emergency stations, special air patrols, and life-boats in stand-by positions constitute subjects of conversation after a marine tragedy has occurred. It is known that nowadays and throughout the day there is not an area of fifty square miles where there are not at least two or three ships. Therefore, if telecommunication between these ships on the one hand and the shore on the other is full, the problem of immediate assistance is solved. Efficient assistance can only be given by a ship to a ship. There is need neither for committees, nor studies nor money. All that is called for is the organization of a meeting where experienced radio-technicians can exchange views in the light of the latest electronic achievements.

At a time when man reaches the moon, it is incomprehensible that areas such as the Aegean and the Ionian Seas are not fully covered by telecommunication services.

The longshoremen issue

Most of the demands of the longshoremen have been met satisfactorily for the workers involved.

A 20 per cent increase was granted on their basic wages, hours of work have been reduced from eight to six daily, and a bonus ranging up to 25 per cent of their earnings has been allowed to those with a three year service.

The reduction in the working hours will result in a still lesser output which is reck-

noned at 25 per cent of the present figures. Moreover as most of the labour work on an output basis the increase allowed will mean in fact a rise of 50 per cent.

Undoubtedly, the living standards of the longshoremen are thus being raised, but it is natural to expect the Port of Piraeus Authority to face now the right to develop or adopt new techniques for a more efficient handling of the goods according to their nature, packing etc. as well as to confront the problem of the modernization of the mechanized equipment of the port.

The main points that should be borne in mind by those responsible at the Port of Piraeus Authority can be summed up:

1) The composition of the working gangs to be adopted in accordance with the type of goods, their packing and the mechanized means used.

2) New scales of pay to be fixed as above.

3) Equal treatment for all workers by the use in turn of aged workers in light jobs, as well as on floating appliances, and portage.

4) To achieve discipline, and give attention to just complaints.

5) As a result of the six-hour day, vessels to be allowed—if required—overtime gangs.

6) Night gangs to be issued to vessels requiring completion. These gangs to work after 10 p.m. such work to be charged 100 per cent extra.

7) Special gangs to be called at 4.30 p.m. for work on vessels carrying frozen goods which is to start at 5 p.m.

It must be remembered that OLP labour are in a preferential position as regards their pension scheme when compared with other branches of the industry.

The ship, cargo and generally the public who pay for these increases should be given

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad

(U.K. - Continent - U.S.A.) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W.1

an equal amount of understanding on the part of the workers.

The first book

The Eugenides Foundation is showing results in its first endeavours in connection with maritime training. It is well known that this body undertook the publication of the books required to that effect.

Its first publication consists of a primer of English Language to be used at the public schools of the Merchant Navy.

The edition is excellent, and the price reasonable.

Other publications are forthcoming for use in the same schools, and will be equally useful to all those already working on ships.

Many thanks go to the Eugenides Foundation and its president Mrs. Marianthi Simos for their part in the education of Merchant seamen.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^{ος} ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Κ. ΞΕΝ. ΖΟΛΩΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΔΕΥΣΙΝ

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1966

ΗΥΞΗΘΕΣΑΝ ΤΟ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΚΑΙ Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ. — ΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΙΜΑΡΙΘΜΟΥ, ΔΕΙΚΤΟΥ ΤΙΜΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΟΥ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΩΝ. — ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΜΙΣΘΩΤΩΝ. — ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΕΚ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ. — ΡΕΚΟΡ ΕΣΗΜΕΙΡΣΑΝ ΑΠΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ.

ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΠΙ ΤΑ ΒΕΛΤΙΩ, ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΥ ΟΜΩΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Την παρελθόνταν Πέμπτην έγένετο εις τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος ἡ ἐπησία τακτική Γενική Συνέλευσις τῶν μετόχων τοῦ Ἰδρύματος, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ Διοικητής αὐτοῦ καθηγητής κ. Ξενόφων Ζολώτας ἀνέγνωσε τὴν "Ἐκθεσίν του ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς οικονομικῆς χρήσεως 1966. Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς Ἐκθέσεως τοῦ κ. Ζολώτα ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

"Ἐντὸς τοῦ 1966, τὸ ἀκαθαρίστον ἔθνικὸν εἰσόδημα ηὔξηθη, εἰς σταθεράς τιμᾶς 1958, κατὰ 8,2%, ἔναντι 7,2% τὸ 1965 καὶ 8,6% τὸ 1964. Ἐντὸς τῆς περιόδου 1963 - 66 ἀντιστοιχεῖ μέσος ἐπησίος ρυθμὸς ἀνόδου τοῦ ἀκαθαρίστον εἰσόδηματος 8,0%. Εἰς τρεχούσας τιμᾶς ἡ αὐξησίς τοῦ ἀκαθαρίστον ἔθνικού εἰσόδηματος κατὰ τὸ 1966 ἀνήλθεν εἰς 12,5%, ἔναντι 11,6% τὸ 1965 καὶ 11,7% τὸ 1964.

"Διειστέρως εύνοικαι ὑπῆρξαν αἱ ἔξειδιες ἐντὸς τοῦ 1966, αἱ σημειωθέσαι εἰς τὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν ἡ δόσις ηὔξηθη μὲ τὸν ὑψηλότερον ρυθμὸν τῆς τελευταίας δεκαετίας, ἥτοι κατὰ 15,4%, ἔναντι 8,0% τὸ 1965 καὶ 10,6% τὸ 1964. Οὐσιώδως μεγαλυτέρα ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1965 ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐντὸς τοῦ 1966 σημειωθείσα αὐξησίς τῆς παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας (12,6% τὸ 1965, 27,5% τὸ 1966).

"Ο ρυθμὸς αὐξησεώς τοῦ ἀγροτικοῦ εἰσόδηματος ἀνήλθε κατὰ τὸ 1966 εἰς 1,6% ἥτοι ὑπῆρξε χαμηλότερος τοῦ σημειωθέντος κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν (1965: 2,5%, 1964: 6,3%, 1963: 7,8%). Τούτο ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν σύσφιξην μείωσιν τῆς παραγωγῆς καπνοῦ.

"Ειδικώτερον ὡς πρὸς τὴν ἐπενδυτικὴν δραστηριότητα τοῦ ἰδιωτικοῦ τομέως παραστηρεῖται ἐντὸς τοῦ 1966 κάμψις τοῦ ρυθμοῦ ἀνόδου τῶν ἐπενδύσεων τόσον εἰς τὴν μεταπόδησιν δύοντος εἰς τὰς οἰκοδημάτας, ἐνώ ἀντιθέτως αἱ δημόσιαι ἐπενδύσεις παγίου κεφαλαίου ηὔξηθησαν ἐντὸς τοῦ 1966 κατὰ 14,5% ἔναντι 7,4% τοῦ 1965.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΙΜΩΝ & ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΩΝ

Μεταξὺ Δεκεμβρίου 1965 καὶ Δεκεμβρίου 1966 ὁ ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος κατατίζομένος τιμάριθμος χονδρικῆς πωλήσεως περιοχῆς Ἀθηνῶν - Πειραιῶς ἐσημείωσεν αὐξησίαν κατὰ 4,2% ἔναντι 3,6% ἐντὸς τοῦ 1965 καὶ 4,4% ἐντὸς τοῦ 1964. Κατὰ τὴν ἴδιαν περιόδον παρεπήρητη ἀνοδος τοῦ ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Υπηρεσίας τῆς Ἐλλάδος κατατίζομένου δείκτου τιμῶν καταναλωτοῦ τῶν ἀστικῶν κέντρων τῆς χώρας κατὰ 4,6% ἔναντι 5,0% καὶ 1,5% ἀντιστοίχως ἐντὸς τῶν ἔτων 1965 καὶ 1964.

Τὸ μέσον ἐπησίου ἐπίπεδον τοῦ τιμαρίθμου χονδρικῆς πωλήσεως ἐσημείωσε μεταξὺ 1966 καὶ 1965 αὐξησίαν κατὰ 3,5%, ἥτοι χαμηλότερόν της σημειωθείσης ἐντὸς τῶν δύο προηγουμένων ἐπησίων περιόδων (4,3% μεταξὺ 1965 καὶ 1964, 4,1% μεταξὺ 1964 καὶ 1963). Ἀντιθέτως, ἡ αὐξησίς τοῦ μέσου ἐπίπεδου τοῦ δείκτου τιμῶν καταναλωτοῦ μεταξὺ 1966 καὶ 1965, ἀνελθόσα εἰς 5% εἶναι οὐσιώδως μεγαλυτέρα τῆς σημειωθείσης κατὰ τὰ τελευταία ἔτη.

Ἐντὸς τοῦ 1966 τὰ κατώτατα ὅρια μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων ηὔξηθησαν κατὰ ποσοστὸν ἀπὸ 17,2% ἔως 29,6%. Τὸ μέσον γενικὸν ἡμερομισθίον ἔξ ὅλου, συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ I.K.A., ἀνήλθεν ἐντὸς τοῦ

1966 κατὰ 12,1% ἔναντι 7,6% τὸ 1965. Ἐκ δὲ τῶν προσωρινῶν ἐκτιμήσεων τῆς ΕΣΥΕ, τὸ μέσον ωρομισθίον εἰς τὴν μεταποίησιν ηὔξηθη κατὰ 12,2% ἐνώ τὸ μέσον ἐπίπεδον τῶν μισθῶν ἀνήλθε κατὰ 15,2% ἐντὸς τοῦ 1966 Σημειωτέους δῆτα αἱ ἀντίστοιχοι αὐξησίες ἐντὸς τοῦ 1965 ἥσαν χαμηλότεροι καὶ δῆ διὰ μὲν τὸ μέσον ωρομισθίον εἰς τὴν μεταποίησιν 8,5% διὰ δὲ τὸ μέσον ἐπίπεδον τῶν μισθῶν 4,3%.

"Ο ὑπὸ τῆς ΕΣΥΕ κατατριζόμενος δείκτης ἀπασχολήσεως μισθωτῶν εἰς βιομηχανικά καὶ βιοτεχνικά καταστήματα ἀπασχολούντα σὺν τῶν δέκα ἀτόμων ἐμφανίζει ἐντὸς τοῦ α' ἔξαμηνον 1966 αὐξησίν κατὰ 0,5% ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1965. Ἐξ ἀλλου κατὰ τὸ 1966 ὁ δείκτης ἀπασχολήσεως τοῦ IKA δεικνύει ἀνοδον κατὰ 1,3% ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ προηγουμένου ἔτους 1965. Δέον δημοσία νὰ σημειωθῇ δῆτα ἀμφότεροι οἱ ὡς ἄνω δείκται ὑποεκτιμούν τὴν ἀνοδον τοῦ ἐπιπέδου ἀπασχολήσεως καὶ δῆ καθ' ὃ μέρος δὲν συλλαμβάνουν τὴν αὐξησίν τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὰς τενδομηνούμενας βιομηχανικάς μονάδας. Χαρακτηριστική εἶναι ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ γραφεῖα εύρεσεως ἐργασίας κατὰ 1,8% ἐντὸς τοῦ 9 μήνου 'Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1966 ἔναντι μείωσεως τούτου ἀντιστοίχως διὰ τὸ 1965 κατὰ 0,7%.

ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΑΗΡΩΜΩΝ

Αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ (περιλαμβανομένης καὶ τῆς μεταβολῆς τῶν ἐμπορικῶν πιστώσεων τῆς ὅλης οἰκοδημάτης) αὐξησίεσις ἐντὸς τοῦ 1966 κατὰ 13,0% (ἔναντι αὐξησεώς τῶν κατὰ 17,7% ἐντὸς τοῦ 1965) ἀνήλθεν εἰς



**ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ**

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι :
Γκόστα "Εμποριο"
Ακτὴ Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεὺς
Τηλ. 410.573, 471.889

1.149 ἑκατομ. διολ.

Σημαντική ἐπιβράδυνσις παρετηρήθη ἐντὸς τοῦ 1966 εἰς τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν τροφίμων καὶ κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν, ἐνώ ἀντίθετά ταχυτάτη ὑπῆρξεν ἡ ἀνοδος τῶν εἰσαγογιμένων βιομηχανικῶν ειδῶν καταναλώσεως. Οὕτω ἐντὸς τοῦ 1966 αἱ εἰσαγωγαὶ τροφίμων ἐκνήθησαν εἰς τὰ αὐτὰ περίπου ἐπίπεδα τοῦ προηγουμένου ἔτους, τῶν κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν ηὔξησησαν κατὰ 12,2% (ἔναντι 24,8% τὸ 1965 καὶ 30,7% τὸ 1964), ἐνώ τῶν βιομηχανικῶν ειδῶν καταναλώσεως τὸ ποσοστόν αὐξήσεως ἦτο 22,6% (ἔναντι 9,1% τὸ 1965).

Αἱ εἰσπράξεις ἡ ἔξαγωγῶν ἀνήλθεν ἐντὸς τοῦ 1966 εἰς 404 ἑκατ. διολ. σημειώσασαι αὐξησιν κατὰ 21,9% ἔναντι 7,3% τοῦ 1965. "Η ταχεία αὐτὴ αὐξήσις τῶν ἔξαγωγῶν ἐν μέρει διφειλετεῖ εἰς ἐκτάκτους ἔξαγωγας σίτου καὶ δρύζης (ψυχούς 31 ἑκατ. διολ.) κατὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον προηλθετικός κυρίως ἀπὸ ἀνοδον τῶν ἔξαγωγῶν βιομηχανικῶν καὶ βιοτεχνικῶν προϊόντων ψυχούς 47 ἑκατ. διολ. ἔναντι 29 ἑκατ. διολ. κατὰ τὸ 1965.

Τελικώς, τὸ ἔμπορικὸν ισοζύγιον τῆς χώρας κατέλιπεν ἐντὸς τοῦ 1966 Ἐλλειμμα ἐξ 745 ἑκατ. διολ. (ἔναντι 686 ἑκατ. διολ. τὸ 1965) ἐνώ τὸ Ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἀνελθόν εἰς 264 ἑκατ. διολ. ὑπῆρξε χαμηλότερον ἐκείνου τοῦ ἔτους 1963 (273 ἑκατ. διολ.). Σημαντική ὑπῆρξε, ἐντὸς τοῦ 1966 ἡ αὐξησίς εἰσπράξεων ἐκ τοῦ τουρισμού, αἱ δρόποιαι αἱ ἀνελθούσαι εἰς 143 ἑκατ. διολ. ὑπερέβησαν τὰς τοῦ 1965 κατὰ 33,3%.

"Η συνολικὴ καθαρὰ εἰσροή κεφαλαίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀνήλθεν ἐντὸς τοῦ 1966 εἰς 263 ἑκατ. διολ., ἔναντι 223 ἑκατ. διολ. τὸ 1965 καὶ 173 ἑκατ. διολ. τὸ 1964. "Ομως ἡ σημειωθείσης ἐν προκειμένῳ αὐξήσις ἐντὸς τοῦ 1966 προήλθεν ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν διά λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου εἰσαγογέων δασνειακῶν κεφαλαίων, ἀνελθόντων εἰς 90 ἑκατ. διολ. ἔναντι 55 ἑκατ. διολ. τοῦ ἔτους 1965, ἐνώ ἀντίθετας ἡ εἰσροή κεφαλαίων διὰ λογαριασμὸν τοῦ ιδιωτικοῦ τομέως (148 ἑκατομ. διολ.) ὑπῆρξεν ἐν τῷ συνόλῳ περίπου ἡ αὐτὴ ὡς κατὰ τὸ ἔτος 1965 (147 ἑκατ. διολ.).

Τὸ ἐπίσημον συναλλαγματικὸν ἀπόδειμα τῆς χώρας (μὴ ὑπολογιζομένης τῆς καθαρᾶς θέσεως παρὰ τῷ Διεθνεῖ Νομισματικῷ Ταμείῳ) ηὔξηθη ἐντὸς τοῦ 1966 κατὰ 12,3 ἑκατ. διολ. (ἔναντι μείωσεως του κατὰ 31 ἑκατ. διολ. ἔντος τοῦ 1966) ἀνελθόν κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς 248,6 ἑκατ. διολ.

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ

Ἐντὸς τοῦ 1966 αἱ ιδιωτικαὶ καταθέσεις εἰς τὰς Τραπέζας (πλήν Τραπέζης Ἐλλάδος) καὶ τοὺς εἰδικούς πιστωτικοὺς ὁργανισμοὺς ἐσημείωσαν τὴν μεταπολεμικῆς περιόδου. "Ἐναντι ἀνόδου τούτων κατὰ 3.984 ἑκατ. διολ. ἡ 11,7% καὶ 4.125 ἑκατ. διολ. ἡ 13,8% ἀντιστοίχως ἐντὸς τῶν ἔτων 1965 καὶ 1964, ἐντὸς τοῦ 1966 ἐσημειώθη αὐξησίς τῶν ἐν λόγῳ καταθέσεων κατὰ 8.199 ἑκατ. διολ. ἡ 21,6%.

Τὸ σύνολον τῆς τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως πρὸς τὸν ιδιωτικὸν τομέα, τὰς δημοσίας ἐπιχειρήσεις καὶ τοὺς δημοσίους ὄργα-

νιομούς, άνηλθεν έντος τού 1966 είς 68.813 έκατ. δρχ., ήτοι έσημείωσεν αύξησην έντος τού έπου τούτου κατά 9.499 έκατ. δρχ. ή 16% έναντι σύγχρησεως κατά 6.683 έκατ. δρχ. ή 12,7% τό 1965 και 7.232 έκατ. δρχ. ή 15,9% τό 1964.

Ειδικότερον ή χρηματοδότησις τού Ιδιωτικού τομέως ηγέθη έντος τού 1965 κατά 6.877 έκατ. δρχ. ή 13,8% έναντι αύξησης κατά 4.377 έκατ. δρχ. ή 9,6% τό 1965 και 5.653 έκατ. δρχ. ή 14,2% τό 1964. Έπιτάχυνσις της χρηματοδότησεως κατά τό 1966 παραπέραται είς δύλους τούς κλάδους με ιδιαιτέρων έξαρσιν είς την διομήχανίαν, κυρίως διά κεφαλαία την κινήσεως, την βιοτεχνίαν και τό έσωτερικόν έμποριον.

Αἱ ἑκάστερες νέων χρηματιστηριακών τίτλων έντος τού 1966 άνηλθεν είς 2.417 έκατ. δρχ., έναντι 1.070 έκατ. δρχ. τό 1965 και 1.630 έκατ. δρχ. τό 1964. «Ομως τό σύνολον σχεδόν τόν νέων έδροτεων, ήτοι υπέρ τό 95%, άφορα δύολογιστικάς έδροτεων τού Δημοσίου και τών Δημοσίων Επιχειρήσεων.

ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τό 1966 υπήρξε διά τήν έλληνικήν οικονομίαν έτος σημαντικής προόδου και ώρισμένων διαρθρωτικών μεταβολών μακροχρονιώτερων σημασίας.

Η κατά τό 1966 προόδως της έλληνικής οικονομίας συναψίζεται είς τήν διά τέταρτον κατά σειράν έτος ταχείαν αύξησην τού έθνικού είσοδήματος και δή με ρυθμὸν υψηλότερον όπεινον τού προηγουμένου έτους (8,2% τό 1966 έναντι 7,2% τό 1965), ένώ παραλλήλως οι προσδιοριστικοί της νομισματικής ισορροπίας παράγοντες είχον κατά τό πλεϊστον εύνοικωτερον διαμόρφωσιν.

Κατά τήν διάρκειαν τού 1966 άπηλθον άριστέμένα έπιπλητα — περισσότερων ή διλγόντερων διαρθρωτικά — μεταβολοίς, ήσης ή έκτοπιστις της χρυσοφίλιας και ή έπιβράδυνσις της οικοδομικής δραστηριότητος, αι διποίας δημοσίας μη συνοδευθείσαι άπο συμπληρωματικάς διαρθρωτικάς δελτιώσεις — ίδιως είς τόν τομέαν τών διομήχανικων έπενδυσεων — κατέπτησαν έκδηλους τάς αδυναμίας της οικονομίας πρός παραγωγικήν άξιοποίησιν τών διαθεσίμων πόρων, με ένθεξόμενον άποτέλεσμα τή τάσιν χαλαρώσεως της οικονομικής δραστηριότητος. Προστρέπεται ούτω τό φαινόμενον τής έπιπληξεως διαρθρωτικών δελτιώσεων — δημοσίας άναμφισθητών είναι ή έξυγιανσις της άποταμευτικής συμπεριφοράς τού τον κοινού και ή άνασχεσις τού πολυτελούς οικοδομικού κατού οικοπεδικού δργοσμού — αι διποίας δημοσίας καταλήγουν είς τήν δημιουργίαν άναξιοποίητων εύκαριων τεινουσών νά έξειλιχθούν πρός τήν άντιθετον κατεύθυνσιν. Αντί δηλαδή οι έπι πλέον διαθέσιμοι πόροι νά άπορροφηθούν ταχέως διά τής αύξησης τών έπενδυσεων υψηλής παραγωγικότητος — ήσηνει κυρίως αι διομήχανία — άντιθέτως παραπέρεται τάσις άδρανοποιήσεως τών πόρων αύτών.

Είναι δέδαιον δι, έφ' δσων χρειασθή, ή οικονομική πολιτική διαθέτει άποτελεσματικά μέσα συμψηφιστικής ένισχυσεως τής ένεργού ζητήσεως κατά τρόπον άποκλειόντα κάμψιν της οικονομικής δραστηριότητος. Συγ-

χρόνως δημοσίας τίθεται άμεσως και σοδαρών τό θέμα τού περιεχομένου τής τοιαύτης συμψηφιστικής λειτουργίας της οικονομικής πολιτικής. Ήσηνοισθή και είς πρόσφατον δημοσίαν άνασκοινώσιν, είς μίαν ύπολη άναπτυξιν οικονομιαν ή συμψηφιστική πολιτική πρέπει κατ' άρχην νά είναι άνασκαρθρωτικού και άμεσως παραγωγικού χαρακτήρος. Τούτο σημαίνει, διτι οι τής καμψεως ώρισμέων δραστηριότητων καθιστάμενοι διαθέσιμοι πόροι δέοντας νά κατεύθυνται πρός τούς τομείς έκεινους οι όποιοις κατά κύριον λόγον συμβάλλουν είς τήν οικονομικήν άνάπτυξιν, παραβαλήλως πρός τήν διατήρησην της οικονομικής δραστηριότητος είς υψηλή έπιπεδο. Είναι χαροκπηριστικόν διτι και κατά τήν ασκήσην συμψηφιστικής πολιτικής είς τάς ώριμους οικονομιας υψηλούς είσοδήματος άποδιδεται μεγάλη σημασία είς τήν παραγωγικήν συμβολήν τών πρωτογενών συμψηφιστικών δαπανών, μηδ' άρκουμενών πλέον τών υπεύθυνων είς τό νά προκαλέσουν άπλως δευτερογενείς ένισχυτικάς της οικονομικής δραστηριότητος έπιδρασεις. Ασφαλώς δέ τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγον είς τάς ύπολη άναπτυξιν χώρας είς τάς όποιας, δημοσίους ή διασπορικούς λόγους άντιπαραγωγική διασπάσιμης τών διαθεσίμων πόρων είναι άπαραδεκτος, άλλα και τό τιθέμενον πρόδηλημα δέν περιορίζεται άπλως είς τήν διατήρησην υψηλών οικονομικής δραστηριότητος, άλλα συνέδεται πρωταρχικώς πρός τήν έπιπεξην και υψηλών ρυθμών άναπτυξιν. Η ένισχυσις άμφισθελος παραγωγικότητος ή καταναλωτικών δαπανών δύναται: δρασχυρονίων νά συμβάλη είς τήν τόνωσιν της οικονομικής δραστηριότητος άλλα άντιστοχών ματασίν τήν συμβολήν τών ήλιγον δαπανών είς τήν οικονομικήν άνάπτυξιν. Μόνον είς τήν άποκαρδιατικήν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν ή οικονομίας μιᾶς χώρας άδυνατεί έν τῷ συνόλων νά άξιοποίηση παραγωγικῶν πόρων ή πάραξη ή άγακη αύξησης τών μη παραγωγικών δαπανών πρός διατήρησην τουλάχιστον ώρισμένου έπιπεδου οικονομικής δραστηριότητος.

Η έλληνική οικονομία πάν αλλο ή άντιμετωπίζει άναλογον πρόδηλημα: κατά διιωτικός και δημόσιος τομεύς αύτής κατολήλως κινητοποιούμενοι, διαθέτουν εύρειας δυνατότητας παραγωγικής άξιοποίησεως τών έκάστοτε διαθεσίμων πόρων, κατά τρόπον έξασφαλίζονται υψηλή έπιπεδος οικονομικής δραστηριότητος άλλα και ταχείς ρυθμούς οικονομικής άναπτυξιν. Ο νομισματικός προγραμματισμός κινηθείς προκαταρκτικώς δημιουργεί ήδη τάς άπαραδεκτούς πρός τούτο συνθήκας, ένώ παραλλήλως έπειστηματος ή προσταμένης ή σχέσις μεταξύ καταθέσεων και συνολικής άποταμευσεως και δεύτερον, κατά πόστον ή αύξησης τών έπου διιωτικών καταθέσεων προήλθεν έκ τρέχοντος είσοδηματος ή άποτελεί άπλως μεταβολήν μορφής ύπολη τήν διαθέσιμων πόρων προσφέται τά περιουσιακά στοιχεία τού κοινού. Ως πρός τό πρώτον έρωτημα παραπέρεται διτι οι διιωτικοί καταθέσεις καλύπτουν μέρος μόνον τής συνολικής άποταμευσεως τού κοινού και κατά συνέπειαν ή αύξησης τών καταθέσεων δέν ταυτίζεται κατ' άνάγκην πρός άντιστοχών αύξησιν τής συνολικής άποταμευσεως. Είναι δηλαδή δυνατόν νά έχωμεν αύξησην τών διιωτικών καταθέσεων χωρίς ή έπιδιοκομένη συνολική δημόσια άποταμευσης νά έμφανιζη άντιστοχών αύξησης, δημοσίων είς τήν περίπτωση καθητίκαιον προστατεύεται κατ' ήδη ή αύξησης τών καταθέσεων θά προήρχεται έκ μεταβολών τής συλλογής τών καταθέσεων ή αύξησης τών διιωτικών καταθέσεων τότε μόνον άποτελεί λόγων δημοσίας, δηνατόν ή αύξησης τής συνολικής άποταμευσεως ή προβεβαίνουσαν τήν σχεδιαζόμενην αύξησην τών έπεινώσεων. Ως πρός τό δεύτερον έρωτημα, τό διποίον έκαλύφθη ήδη έν μέρει άνωτέρω, αύξησης τών καταθέσεων προερχό-

τήτων τής έλληνικής οικονομίας περατέρω διδύκων προσφέται μη παραγωγικών δαπανών και δραστηριότητων, ύπολη τό πρόσχημα άσκησεως συμψηφιστικής λειτουργίας, θά ήτο και περιττή και έπιζημιος διά τήν οικονομικήν άνάπτυξιν και τήν νομισματικήν ισορροπίαν, τόσον μαλλον δόσον αι καταναλωτικά τάσεις είναι άρχοντως ισχυραί και σωρευτικώς έξεταζομέναι έμφανίζουν ύπερμέτρους διαστάσεις.

Η πρόσφατος έμπειρια έκ τών έξελιξεων τής έλληνικής οικονομίας κατέστηση πλέον σαρδες, διτι τό πρόδηλημα, τό διποίον τίθεται με αύξησην επιτακτικής λειτουργίας, είναι ή έπιτευξις εύρειας έκτασεως διαρθρωτικών μεταβολών, αι διποίοις θά διανοίγουν νέους τομείς παραγωγικής άξιοποίησεως τών αύξανομένων διαθεσίμων πόρων κατά τρόπον έξασφαλίζονται συνεχή μεταβολήν είς τήν οικονομικήν άνάπτυξιν και τήν ταχείαν άναψωσιν τού διοικού έπιπεδου τού λαού.

Η ΤΑΧΕΙΑ ΑΥΞΗΣΙΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ

Η μεγαλυτέρα μέχρι τούδε αύξησης τών διιωτικών καταθέσεων είς τάς Τραπέζας έσημειώθη κατά τό παρελθόν έτος, δινελθόντα είς 8.199 έκατ. δισαχμών ή 21,6%. Τό γεγονός αύτό δημιουργήσεν ώρισμέναις άντης πρότεινον τής οικονομικής δραστηριότητος, πρότεινον τής οικονομικής διασπάσιμης άποταμευσεως εύρειας ή ημηνεύθη ή δυσμενές. Έπι πού θέματος αύτού δημιουργούνται ώρισμέναις διευκρινήσεις διά τήν διασάρφησην τής προβλημάτων τού φαινομένου.

Ως γνωστόν, άναστατηκή έπιδρασις έπι τής οικονομικής δραστηριότητος άσκεται διτον ή συνολικώς έπιδιωκομένη αύξησης τής τό έτον πρέχοντος είσοδηματος άποταμευσεως υπερβαίνει τήν συνολικώς έπιδιωκομένην αύξησης τών έπεινώσεων. Κατά συνέπειαν, διά τήν δρθήν άξιοιστης προσφέται διτον ή συνολικώς έπιπτωσεων έπι τής οικονομικής δραστηριότητος πρότεινον νά έχεταισθη: πρόστον, ή σχέσις μεταξύ καταθέσεων και συνολικής άποταμευσεως και δεύτερον, κατά πόστον ή αύξησης τών έπου διιωτικών καταθέσεων προήλθεν έκ τρέχοντος είσοδηματος ή άποτελεί άπλως μεταβολήν μορφής ύπολη τήν διαθέσιμων πόρων προσφέται τά περιουσιακά στοιχεία τού κοινού. Ως πρός τό πρώτον έρωτημα παραπέρεται διτι οι διιωτικοί καταθέσεις καλύπτουν μέρος μόνον τής συνολικής άποταμευσεως τού κοινού και κατά συνέπειαν ή αύξησης τών καταθέσεων δέν ταυτίζεται κατ' άνάγκην πρός άντιστοχών αύξησιν τής συνολικής άποταμευσεως. Είναι δηλαδή δυνατόν νά έχωμεν αύξησην τών διιωτικών καταθέσεων χωρίς ή έπιδιοκομένη συνολική δημόσια άποταμευσης νά έμφανιζη άντιστοχών αύξησης, δημοσίων είς τήν περίπτωση καθητίκαιον προστατεύεται κατ' ήδη ή αύξησης τών καταθέσεων θά προήρχεται έκ μεταβολών τής συλλογής τών καταθέσεων ή αύξησης τών διιωτικών καταθέσεων τότε μόνον άποτελεί λόγων δημοσίας, δηνατόν ή αύξησης τής συνολικής άποταμευσεως ή προβεβαίνουσαν τήν σχεδιαζόμενην αύξησην τών έπεινώσεων. Ως πρός τό δεύτερον έρωτημα, τό διποίον έκαλύφθη ήδη έν μέρει άνωτέρω, αύξησης τών διιωτικών καταθέσεων προερχό-

"SINGAPORE"

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

DAWOOD & CO. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

**SHIPCHANDLERS
57, RAFFLES, QUAY, SINGAPORE-1**

24 HRS SERVICE

PHONES: 95631, 95632
NIGHT: 72277

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

μένη έξι άλλασσής της μορφής τών περιουσιακών στοιχείων τού κοινού, δεν συνέθεται πρός τήν συνολικήν αποταμίευσιν έκ τρέχοντος εισοδήματος και έπομένως δεν έχει άνωτατικάς έπι της οίκονομικής δραστηριότητος έπιπτωσίες έστω και σαν δεν απορροφήθη έπενδυτικώς. Πράγματι καθ' ό μέρος ή αύξησης τών ιδιωτικών καταθέσεων είναι άποτέλεσμα τής πωλήσεως έκαπομμυρών χρυσών λιρών άποθησαρισθεισών άπό μακρού χρόνου ούδεμιαν άνωτατικήν έπιδρασών έχει έπι της οίκονομικής δραστηριότητος, άλλ' άντιθέτως, διευρύνουσα την τραπεζικήν ρευστότητα, έπιπτέπει την άσκησην περαιτέρω έπεκτωτικής άθήσεως έπι της οίκονομιας.

Αι άνωτέρω σκέψεις έχουν σημασίαν και διά την όρθιην άξιολόγησην τών νομισματικών φαινομένων τού παρελθόντος έτους άλλα κυρίων διά την έγκιο: ρον και άποτελεσματικήν παρασκόλουθην τών τρεχουσών έξελιξεων.

Ούτως, ή συνεχίζουμένη κατά τούς πρώτους μήνας τού τρέχοντος έτους ταχυτάτη αύξησης τών ιδιωτικών καταθέσεων συνδυαζούμενη πρός τά συμπτώματα κάμψεως τής έπενδυτικής δραστηριότητος εἰς ώριμενους τομεῖς της οίκονομιας, θέτει τό δόλον πρόβλημα έπι άλλης βάσεως. "Ηδη όμως πρός άποκλισμόν της ένδεχομένης έντευθεν χαλαρώσεως της οίκονομικής δραστηριότητος έξησφολίσθη, ώς άνεφθρη άνωτέρω, ή έτοιμης τού νομισματικού προγραμματισμού διά την άσκησην άποτελεσματικής συμψηφιστικής πολιτικής άνωθρωτικού χαρακτήρος.

Ο ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΥΣ

"Η αύξουσα έλλειμματικότητος τού έξωτερικού τομέως της έλληνικής οίκονομιας άποτελεί διαστικόν περιοριστικόν παράγοντα εἰς τήν διαδικασίαν της οίκονομικής άνωτύξεως. "Η έπιβραδυνσις τού ρυθμού αύξησεως τής έν λόγω έλλειμματικότητος κατά τό παρελθόν έτος έδειταισε σχετικώς τήν κατάστασιν, ή όποια όμως διατηρεῖ έν τώ συνόλῳ τήν οξείαν προσβληματικότητά της. 'Εάν ή έλλειμματικότητος τού έξωτερικού τομέως της έλληνικής οίκονομιας δεν άντιμετωπίσθη έγκαιρως και άποφασιστικώς διά άποτελεσματικών μέτρων ένισχυσεως τών συναλλαγματικών είσπράξεων, τόσον διαρροχονίως, θά εύρεθωμεν πρός έπιπτώσεων σοδαρών άνασχετικών της οίκονομικής άνωτύξεως.

Κατά συνέπειαν διαφρωτικαί δελτιώσεις, τών όποιων ή σημασία έτοιμη άνωτέρω, κατέστησαν πλέον ή έπιπτωτικοί εἰς τόν έξωτερικόν τομέα της οίκονομιας διά τήν αύξησην τών ένεργητικών στοιχείων τού ισοχείγιου τρεχουσών συναλλαγών. Πρωταρχής σπουδαιότητος έν προκειμένων είναι ή γενικότερα κινητοποίησης διά τήν περαιτέρω ποσοτικήν και διαφρωτικήν δελτιώσιν τών έξαγωγών, αι όποιαι κατά τό 1966 ηγέηθησαν με ρυθμὸν τριπλάσιον έκεινου τού 1965 (1966: 21,9%, 1965: 7,3%), άνελθούσαν εἰς 404 έκατ. δολλαρία. Διότι, πρός τήν κατεύθυνσιν τού έξαγωγικού προσανατολισμού της οίκονομιας κυρίως ύπαρχουν εύρυταται διανοτήτες κοινωνικοοικονομικής άνωτύξεως. 'Άλ-

λά και πρός τήν κατεύθυνσιν τής δελτιώσεως τών άδηλων είσπράξεων και τής εύρυτεράς καλύψεως τής ζητήσεως έκ της έγχωριον παραγωγής — π.χ. κτηνοτροφικά προϊόντα — έπιδιόλλεται έπειγόντως νά άντασθη οι καταβαλλόμεναι προσπάθειαν δεδομένου ότι, αι συναλλαγματικοί άνάγκαι και διά τήν συνέχισιν και έπιπτάχυνσιν της οίκονομικής άνωτύξεως προβλέπονται αύξουσαν.

"Από πλευράς τής κινήσεως κεφαλαίων αι έξελιξεις τού παρελθόντος έτους, άλλα και αι υφιστάμεναι προοπτικαί δημιουργυσύν τήν άναγκην σοδαράς άντιμετωπίσεως τού προβλήματος τού έξωτερικού δανεισμού.

ΔΑΝΕΙΑΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Είναι άνωμασθητήτον, ότι μία ύπο άναπτυξιν χώρα, ώς ή 'Ελλάς, είναι σκόπιμον και άπαραίτητον νά ένισχυ έπι σειράν έτον τήν οίκονομικής τού άνδον διά διανεισιών πόρων έπι τού έξωτερικού. 'Η ούσια και δικαιολόγησις τού έξωτερικού δανεισμού δι' οίκονομικής άνωτύξεως έγκειται εἰς τό ότι αύξηνει τούς εἰς τήν διάθεσιν τής διανειζούμενης χώρας πραγματικοί ούτων δέρματοίστοιν και έπιπτάχυνσιν τής διαδικασίας οίκονομικής άνωτύξεως. 'Εκ τών άνωτέρω προκύπτουν δύο τινά:

Πρώτον: 'Ο πρός ένισχυσιν της οίκονομικής άνωτύξεως έξωτερικος δανεισμός, δύος και αυτή ωτή ή οίκονομική άναπτυξίς, άποτελούν συνεχεῖς και μακροχρονίου, διαδικασίας. 'Επιδιόλλεται κατά συνέπειαν ή οργανική και μακρόπονος σύνθεσις μεταξύ αύτων κατά τρόπον έξασφαλίζονται και τήν παραγωγικήν άξιοποίησιν τών έπι τού έξωτερικού και τήν διέντονη έξυπηρτησιν τών σχετικών τοκοχρεωλυτικών ύποχρεώσεων. Πρός τόν σκοπον αύτων ή έξωτερικός δανεισμός δέον νά άποτελέσῃ άναπτόστασον μέρος τού μακροχρονίου γενικού προγραμματισμού της οίκονομιας κατά τρόπον περιορίζονται εἰς τό έλαχιστον τής έναγκην τής έπι τών ύπτερων προσφυγής εἰς δανειακά κεφάλαια έπι τού έξωτερικού διά τήν κάλψιν δημοσιονομικών ή συναλλαγματικών έλλειμμάτων.

Δεύτερον: 'Η σημαντική και συνήθως ύποεκτιμαμένη έπιδραμυσις τής οίκονομιας έπι τής συνάψεως έξωτερικών δανειών δέον νά άνολαμβάνεται μόνον όταν οι ούτω τιθέμενοι είσι τήν διάθεσιν τής δανειζούμενης χώρας πραγματικοί πόροι είναι άναγκαιοί και δύνανται νά άπορροφηθούν παραγωγικάς Τούτο σημαίνει ότι ή προσφυγή είσι τόν έξωτερικόν δανεισμού διά τήν χρηματοδότησιν διάπανών είσι έγχωριον νόμισμα δέον νά περιορίζεται είσι τό έλαχιστον και έπι πάση περιπτώσεων νά μήν ύπερβαίνη τάς συναλλαγματικάς άναγκας επι τής δευτερογενούς άνωτύξεως τών είσαγωγών. 'Εξ άλλου, είναι αύτούντον ότι πρός άποφυγήν συναλλαγματικού άδιεξόδου και άνακοπής της οίκονομικής άνωτύξεως δέον νά έξασφαλίζεται υψηλή παραγωγικότης και συναλλαγματική άποδοσίας κατά τήν άπορρόφησιν δανειακών πόρων έπι τού έξωτερικού.

Είναι άπαραίτητον νά τονισθη και πάλιν ή άναγκη αύστητης τηρήσεως τών άνωτέρω όσονταν κατά τήν άσκησιν τής έξωτερικής διανεισης πολιτικής τής χώρας, διότι, ώς προκύπτει έπι τής έμπειριας πλειστων ύπο άπτυξιν χώρων, μόνον ούτω θά άποφευχθή ή μετά σύντομον χρονικόν διάστημα ύπερχρέωσης τής οίκονομιας και αι έντεθεν άνωμασθητής τής οίκονομικής άνωτύξεως και άνατρεπτικαί έπιπτώσεις έπι τής οίκονομικής άνωτύξεως κατά τής νομισματικής ίσορροπίας. Πράγματι, καθ' ό μέτρον τά κατά τό παρόν συναπτόμενον έξωτερικά δάνειον δην χρηματοποιούνται παραγωγικών περιορίζονται αι δινατοτήτες χρηματοδότησεως τής άνωτύξεως είσι τό άμεσως προσεχές μέλλον, και διότι έπιπεράζεται δυστενώς ή δινειοληπτική ικανότης τής οίκονομιας και διότι έπιβαρύνεται σοδαρών αυτή έπι τοκοχρεωλυτικών ύποχρεώσεων. 'Εν όμει δέ τής κατά τά τελευταία έπι τη ταχιτάτης αύξησεως τών έν λόγω ύποχρεώσεων τής έλληνικής οίκονομιας, τό δόλον θέμα καθίσταται έπι μάλλον σοδαρόν.

Η ΑΣΚΗΘΕΙΣΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

'Η μέχρι τούδε έφαρμοσθείσα έξωτερική δανειακή πολιτική δέν έξησφαλίσεις πάντοτε τήν πληρεστέραν και όρθιογικωτέραν διξιοποίησιν τών έπι τού έξωτερικού διαθεσίμων πόρων. 'Ηδη, περαιτέρω άποκλίσεις είσι τών άρχων μιάς μακροπονίου και όρθιολογικής πολιτικής άναπτυξιακού έξωτερικού δανεισμού πρέπει νά άποφευχθούν ύπωδηδήποτε διά τής έντασεως και συστηματοποίησεως τών σχετικών προσπαθειών πρός τάς κάτωθι κατευθύνσεις:

Πρώτον: 'Εφαρμογή δραστηρίας πολιτικής προσελκύσεως κεφαλαίων έπι τού έξωτερικού άφ' ένδος μέν έπι τή βάσει αρτίων τεχνικοοικονομικών μελετών έργων, πληρουσών τάς προϋποθέσεις: έχηματοδοτήσεως έπι διεθνών έργαντισμών ύπο εύνοικους δρους, άφ' έπερου δέ διά τής ένισχυσεως τής είσορης έπιχειρηματικών κεφαλαίων διά παραγωγικής έπεινθετικής. 'Αμφότεραι αι ως άνω μορφαί έξωτερικού δανεισμού και δέν έχουν πλήρως άξιοποιηθή και παρέχουν κατ' άρχην τάς έχεγγυα παραγωγικής άξιοποιήσεως τών μέσω αύτών διατιθέμενων έξωτερικών πόρων.

Δεύτερον: 'Οργανική ένσωμάτωσης τού άναπτυξιακού έξωτερικού δανεισμού είσι τόν έπι τού έξωτερικού δανεισμού πρόγραμμασι οίκονομικής άνωτύξεως κατά τόπον έξασφαλίζοντα τήν όρθιολογικότητα δχι μόνον τού έκαπτοτε συναλικού άνησυ τού έξωτερικού δανεισμού, άλλα και τής έπι μέρους χρηματοποίησεως τών άπορροφωμένων έπι τού έξωτερικού πόρων. Είδικώτερον, ή δι' έξωτερικών δανειών χρηματοδότησης τού προγράμματος δημοσίων έπενδυσεων πρέπει νά πραγματοποιήσεται μόνον έφόσον διατίστωται ή άναγκαιότης και έξασφαλίζεται η παραγωγικότης τής χρηματοποίησεως τών σχετικών δανειακών πόρων. 'Αντιθέτως, ή διόγκωσις τού προγράμματος δημοσίων έπενδυσεων διανοτήτων διατίστωται ή αύτοσκοπός, άνεξαρτήτως τών γενικωτέρων συνθηκών τής οίκονομιας και άδιαφόρως τού έπι τά είσι τό πρόγραμμα περιλαμβανόμενα έργα είναι πράγματι.

CABLES
AETOS
ALL OFFICES

30 ΕΤΩΝ ΠΕΙΡΑ

PHONE 53712 (6-LINES)

ALL CODES & PRIVATE

Ionian Scandinavian Lloyd
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
World Wide Operators
OWNERS - CHARTERERS - BROKERS - AGENTS - PROTECTION - UNDERWRITING - REGISTRY
P.O.BOX 1186 — ADEN (ARABIA)

λῆς παραγωγικότητος, δύναται νὰ ἔχῃ ἄκρως δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς νομισματικῆς λειτουργίας καὶ τῆς οικονομικῆς ἀναπτύξεως, ιδίως ὅταν ἡ τοιαύτη διγύρως πραγματοποιήσται διάξεως.

ΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Ο ρυθμός αὐξήσεως τῶν διοικητικῶν ἐπενδύσεων προσδιορίζει, ὡς εἶναι φυσικόν, τὴν πορείαν τῆς ἐκδιοικησίας τῆς ἡλληνικῆς οικονομίας καὶ ἀπορεάζει ἀπόφασιστικῶς τὴν δλγν διαδικασίαν τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ταχύτητος καὶ ἀπὸ πλευρᾶς περιεχομένου καὶ ἀπὸ πλευρᾶς τῶν προσποτίκων τοῦ μέλλοντος. Ή ἐκδιοικησίας τῆς ἡλληνικῆς οικονομίας προσφέρεται ὡς ἡ κυρία δόξα διὰ τὴν ἔξαφάλιστην παγίων ἐπιτευγμάτων καὶ ἀνεξαντλήτων περιθωρίων δελτιώσεως τῆς ἀπαχολήσεως καὶ τοῦ διοικήσεως.

Αὐτή δόμας τῆς κατὰ τὰ ὡς ἄνω ἀπαραίτητου ἐπιταχύνσεως τοῦ ρυθμοῦ τῶν ἐπενδύσεων παγίων κεφαλαίου εἰς τὴν μεταποίησιν παρατηρεῖται ἐπιδράμυντις, ἡ ὅποια εἶναι διπτώς ὀδικαιολόγητος: Πρῶτον, διότι ἡ ἡλληνική οικονομία, ιδίως μετά τὴν σύνδεσιν τῆς πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, προσφέρει εὐρείας δυνατότητας δι' ἐπωφελεῖς διοικητικὰς ἐπενδύσεις. Δεύτερον, διότι ἡ ἥδη πορατηρημένη ἐπιδράμυντις τοῦ ρυθμοῦ τῶν ἐπενδύσεων εἰς τὴν μεταποίησιν εἰχεν ἀπὸ ἑτανὸν ἐπισημανθή ἀπὸ τῆς θέσεως αὐτῆς ὡς ἐπερχομένη, χωρὶς νὰ ληφθεῖν τὰ κατάλληλα διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῆς μέτρα.

Αἱ ὡς ἄνω φαινομενικῶς ἀντιφατικαὶ διαπιστώσεις ἔχησανται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ οὐσία τοῦ προβλήματος συντίθεται ἐκ τῶν κάτωθι τριῶν παραγόντων: 'Ἐκ τῶν ἔξειδῶν εἰς τὴν εἰσροὴν ἐπιχειρηματικῶν κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, ἐκ τῶν περιωρισμένων δυνατοτήτων τῶν ἐγχωρίων φορέων τῆς διοικητικῆς δραστηριότητος καὶ τέλος ἐκ τῆς ἀνεπαρκούς συμπλήρωσεως τοῦ οῦτο δημιουργουμένου κενοῦ ὑπὸ τῶν εἰδικῶν συστάθεντων πρὸς τοῦτο κρατικῶν φορέων.

Ως πρὸς τὰ ἐπενδύμενα εἰς τὴν διοικητικὰς ἐπιχειρηματικὰ κεφαλαία ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, εἰχεν ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ὑπογραμμισθή ἡ ἀνάγκη τοῦλάχιστον τῆς διατηρήσεως, ἵνα μὴ τῆς ἐπιταχύνσεως, τῆς εἰσροῆς αὐτῶν πρὸς ἀποφυγὴν κάμψεως εἰς τὸν ρυθμὸν τῶν διοικητικῶν ἐπενδύσεων. Τούτο δὲ διότι ἡ βαθμαίας ἀνάσχεσις καὶ διακοπὴ τῆς τοιαύτης εἰσροῆς εἶναι ἄκρως δυσχερής — καὶ λόγω τοῦ μεγέθους αὐτῆς καὶ λόγω τῶν μικροτέρων κεφαλαίων καὶ ὀργανωτικῶν δυνατοτήτων τῶν ἐγχωρίων διοικητικῶν — νὰ συμψηφισθῇ δι' αὐξήσεως τῶν λοιπῶν διοικητικῶν ἐπενδύσεων. 'Ακριβῶς δὲ αὐτὸς συνέβη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ τὸ ὅποιον παρὰ τὴν οὐσιώδη αὔξησην τοῦ ρυθμοῦ τῶν ἐγχωρίων διοικητικῶν ἐπενδύσεων, ἡ μετά τὴν συμπλήρωσιν τῶν σχετικῶν ἐγκαίρως.

σεων παραστηρηθεῖσα ἀνάσχεσις εἰς τὴν εἰσροὴν ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρηματικῶν κεφαλαίων, προεκάλεσε κάψιμον τοῦ συνολικού ρυθμοῦ τῶν διοικητικῶν ἐπενδύσεων. 'Η σοδαρότης δὲ τοῦ φαινομένου ἐντείνεται ἐν δυνῃ: τῶν ψηφιστικῶν προσποτίκων περαιτέρω ἐπιδραδύσεως, ἐὰν δὲν ὀντιμετωπισθῇ ταχέως καὶ ἀποτελεσματικῶς διὰ τῆς ἀξιοποίησεως τῶν πρασφερμένων εὑρεών δυνατοτήτων διοικητικῶν ἐπενδύσεων.

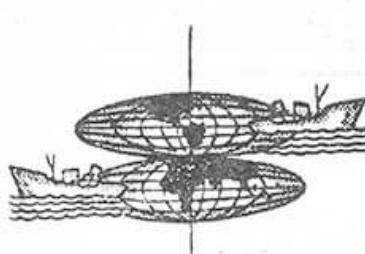
'Υπ' αὐτάς τὰς συιθίκας ἡ ἐκπλήρωσις τοῦ ρόλου διὰ τὸ ὅποιον συνετήθησαν ειδικοὶ ὄργανοι προσφέρονται τῶν διοικητικῶν ἐπενδύσεων, ὡς εἶναι κατὰ κύριον λόγον ἡ Ε.Τ.Β.Α., καθίσταται ἀπολύτως ἐπειγούσης καὶ κρίσιμου σπουδαιότητος. Εἰς τὴν παρούσαν φάσιν περισσότερον ἀπὸ ποτὲ ἀλλοτε ἡ ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. ἐπιτυχής ἐνίσχυσις καὶ συμπλήρωσις τῶν Ιδιωτικῶν πρωτοδουλίων εἰς τὴν διοικητικήν αὐτήν διατίθεται.

'Η σπούδαιότης τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων καὶ ὡς παράγοντος πρωσθήσεως τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ ὡς συμψηφιστικού συντελεστοῦ διατηρήσεως ψηφιλῶν ἐπιπέδων οικονομικῆς δραστηριότητος, ἔχει τοιοῦθεν ἐπανειλημμένων. 'Επι πλέον ὅμως καὶ τὸ μέγεθος τῶν δημοσίων ἐπενδυτικῶν πόρων εἶναι τοιαύτης ἐκτάσεως ὅστε καὶ ἔξ αὐτοῦ τοῦ λόγου ἐπιβαλλεται ἡ συνεχής δελτιώσις τοῦ προγραμματισμοῦ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων.

Μέχρι τοῦδε δὲ προγραμματισμὸς τῆς οἰκονομίας ἐκινήθη δασικῶς εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν συνολικῶν μεγεθῶν ἐπιδιώξας τὴν κατά συνεπή τρόπον μεγιστοποίησιν τῶν μεγεθῶν ἐκείνων, τὰ ὅποια κατὰ κύριον λόγον συμβάλλουν εἰς τὴν οἰκονομικήν ἀνάπτυξιν.

Εἶναι, δομα, λέγει περαιτέρω δ. κ. Ζολώτας, δασικής σημασίας διπώς παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπιδιώξιν καὶ πραγματοποίησιν ψηφιλῶν ἐπιπέδων δημοσίων ἐπενδύσεων ἐπιτυχῆς καὶ ἡ διαφρωτική δελτιώσις αὐτῶν κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν παρείσφυσιν ἔργων ἀμφιβόλου κοινωνικού μονής παραγωγικότητος. 'Η στρατηγική σημασία τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων, ἀλλὰ καὶ τὸ μέγεθος τῶν εἰς αὐτάς διατηθεμένων τῆς ἡλληνικῆς οἰκονομίας, καθίστανται σοδαράν τὴν ἀνάγκην καθιερώσεως δρθιλογικῆς κλίμακος προτεραιοτήτων καὶ ἀρτίου σχεδιασμού καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἐπὶ μέρους ἔργων. Μόνον σύτω θὰ ἔχασφαλισθῇ ἡ μεγιστοποίησις τῆς παραγωγικότητος τῶν ἐκάστοτε συνολικῶν προγραμμάτων δημοσίων ἐπενδύσεων καὶ θὰ ἀποφευχθῶν δαπανηροί καθυστερήσεις καὶ ὑπέρβασεις εἰς τὰ ἔκτελούμενα ἔργα, τὰ δοποῖα ἐνίστοιται καὶ ἐπικαλύπτονται μεταξύ των.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν δύναται νὰ συμβάλλουν δύο τινά: Πρῶτον, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀρχῆς τῆς πλήρους καὶ λεπτομεροῦς κατ' ἔργον δημοσιότητος εἰς τὸ προύταλογοισμὸν τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς πορείας ἐκτελέσεως τῶν ἐπὶ μέρους ἔργων. Δεύτερον, ἡ σύστασις κεντρικῆς ἐπιτροπῆς προγραμματισμοῦ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων ὑπὸ εὑρεών ἔννοιαν, ἡ ὅποια συνιτιθεμένη ἔξ εκπροσώπων δόλων τῶν ἐπενδυτικῶν φορέων τοῦ δημοσίου τομέως, θὰ ἔχῃ τὴν ἀπαποτύπωσην καθολικὴν θεώρησιν τοῦ προβλήματος διὰ τὸν καθορισμὸν δρθιλογικῆς κλίμακος προτεραιοτήτων. Συγχρόνως, ἡ ἀλλαγὴ τῆς ἐπιτροπῆς θὰ ἔχῃ ὡς ἀποστολὴν καὶ τὴν παρακολούθησιν τῆς ἐγκαίρου καὶ ἀρτίας ἐκτελέσεως τῶν κατ'



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 - Gizan - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates