

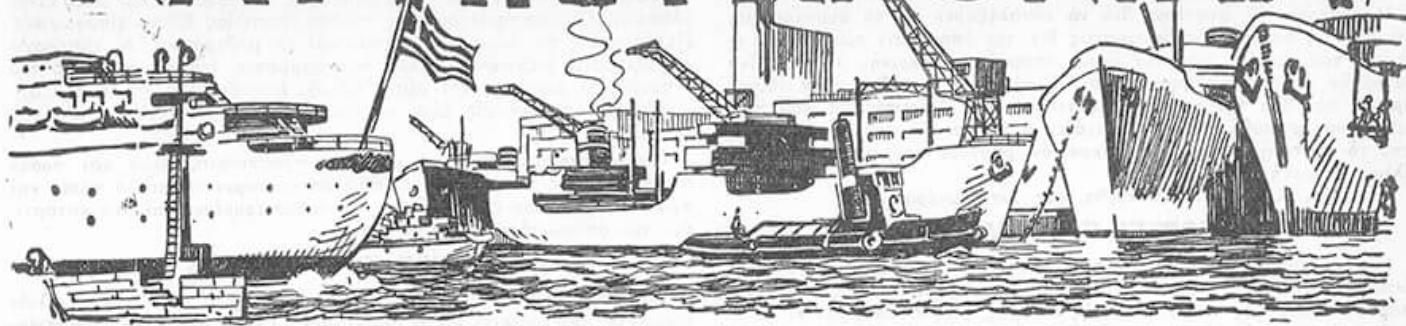
NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1963

Αρ. Φύλλου 681/440

NAYTIKA XRONIKA.



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΓ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 681/440

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΣ

Αϊσθησιν προεκάλεσε μεταξύ τῶν συνελθόντων εἰς τὰς Κάννας ἔξι νων θαλασσασφαλιστῶν, ἡ ἀνακοίνωσις τοῦ κ. Στεφ. Μακρυμιχάλου, ἐκπρωτωπήσαντον τὴν ἐδῶ ἀσφαλιστικὴν ἄγοράν, περὶ συστάσεως ἐλληνικῆς θαλασσασφαλείας. Τὸ σχετικὸν σημείωμα τοῦ εἰδικοῦ συνεργάτου τῶν «Τάιμες» τοῦ Λογδίνου — τὸ ἐδόμπομενον εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας — είναι ἀρκετὸς χαρακτηριστικόν.

Ειναι μεγάλη πλέον, πολὺ μεγάλη, η Ναυτιλία μας διά νὰ συκινούνται, πράγματι, οι "Αγγλοι κυρίως, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ οἱ Γάλλοι ἀσφαλισταῖ, ὅταν ἀπληφόρουνται, ὅτι ἡ πρωτογενῆς ἔργασία τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ ἑλλήνικον τοννάς δυνατόν, κατὸ τμῆμα ἔσθο ταῦτης, νὰ διαφύγῃ ἀπὸ τάς χειράς των καὶ νὰ φθάσῃ μέχρις αὐτῶν ὑπὸ τὴν μορφὴν ἀντασφαλίσεων.

Εἰς δισεκατομμύριον καὶ πλέον δολλάρια ἀνέρχεται ἡ ἡσφαλισμένη ἄξια τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας στόλου καὶ εἰς δεκάδας ἑκατομμύρια δολλάρια τὰ καταβαλλόμενα ἐπήσια ἀσφάλιστρα. "Ολος ὁύτος ὁ θη- συρός μιᾶς ἐργασίας καθαρῶν Ἑλληνικῆς, χάνεται εἰς τὸ ἑξαπετρικόν, χωρὶς, ὅχι μόνον ἡ ἔθνική ἡμῶν οἰκονομία νὰ ἀποκερδάινῃ τι, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ κατορθώνουν αὐτοὶ οὗτοι οἱ "Ἐλληνες ἔφοπλισται νὰ ἐλέγχουν τοὺς καλυπτομένους ἀσφαλιστικούς κινδύνους τῶν πλοίων των, ἵνα ἐνημερούμενοι ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ἀποτελεσμάτων, καταβάλλουν καὶ τὰ ἀνάλογα ἀσφάλιστρα.

Πράττουν, δηλαδή, οἱ ἐφοπλισταὶ μας καὶ εἰς τὸ πρόθλημα αὐτό, τὸ πρόθλημα διὰ τὴν ὑπόστασιν μιᾶς Ναυτιλίας, ὥρθολγικῶς συγκροτημένης, τὸ ἀντίθετον ἀπὸ ὅ, τι ὅλοι οἱ ἔνοι συνάδελφοί των. Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας, Ἐθνικὴ ἀσφαλιστικὴ ἄγορας λειτουργεῖ. Αὐτὴ καλύπτει τοὺς κινδύνους τῶν Ἐθνικῶν πλοίων, αὐτὴ καθορίζει τὰ πρέμια καὶ αὐτὴ διενεργεῖ τὰς ἄντασσαφαλίσεις εἰς τὰς ἄλλας ἔξας ἀγοράς. Μικράν τινα συμμετοχὴν κρατεῖ καὶ δι' ἑαυτὴν ἡ κάθη Ἐθνικὴ ἄγορα εἰς τοὺς καλύπτομένους κινδύνους.

Δέν αναφέρομεν τά παραδείγματα. Συχνά ἐπ' αὐτῶν τά «Ναυτικά Χρονικά» και ἐπίλεκτοι συνεργάται των ἡσχολήθησαν Δέν θὰ ἡτο ὅμως ὅσκοτον νὰ ἀνόδημοισεωμεν, ἐπ' ευκαιρίᾳ, πρόσφατον ἀνακοίνωσιν τῆς νορβηγικῆς ἀλληλασφαλιστικῆς ὄργανωσεως «Unitas» περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς χρήσεως του 1962.

Η ανώτερω όργάνωσις ήσπάλισε κατά τὸ παρελθόν ἔτος 375 νορ-
βηγικὰ σκάφων. Τὰ καθοριζόμενα ἀπὸ αὐτὴν ἀσφάλιστρα είναι τὰ χα-
μηλότερα διὰ τὴν νορβηγικήν, ἀλλὰ καὶ τὰς δύο μεγάλας ἑνας ἀγο-
ράς, τὴν ἀγγλικήν καὶ τὴν Ἀμερικανικήν (American Hull Insurance
Syndicate). Υπεβιδάσθησαν κατὰ τὸ 1963 κατὰ 20% ἐν σχέσει μὲ τὰ
ἰσχύοντα τὸ δὲ τρίμηνον τῆς παρελθούσης χρήσεως καὶ κατὰ 5% ἐν
σχέσει πρὸς τὸ μέσον ἑταῖρον ἀσφάλιστρον. «Ἄς σημειεύθη, ὅτι ἡ «Uni-
tas» ἔχει τὴν μορφὴν ἀλληλασφαλείσος, μὲ τὴν συμμετοχὴν ἑξήκοντα
Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν πλέον διακεκριμένων, οἵτινες ἀσφαλίζουν
τὰ 375 πλοῖα των, τὸν γκρὸς 3.196.402, μὲ ἡσφαλισμένην ἀξίαν
5.668.007.400 κορωνῶν. Μετέχουν τῆς διοικήσεως οἱ γωνστοὶ ἐφοπλι-
σταῖς: Μπέργκεσεν, Ντάλ, Λόριντζεν, Μόλλερ, Ούτιλεμπεν, Κλάβενες
καὶ ἄλλοι.

Εγγύωττος ή ἀνώτερω ἀνακοίνωσις. Διαπιστοῦται: α) Ἡ καλὴ συνεργασία τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν χάριν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος. β) Τὰ ὄφελη, τὰ ἀποκομιζόμενα ἀπὸ τὴν λειτουργίαν ιδίας ἀσφαλιστικῆς ὄργανόδεως (χαμηλὰ ἀσφαλιστρα, Ἐλεγχος ἐπακριβῆς τῶν ἀποτελεσμάτων) καὶ γ) "Οτι αἱ ἀντασφαλίσεις εἰς τὰς δύο ἀγορὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς, ἐπιτυγχάνονται ὑπὸ τοὺς πλέον συμφέροντας σρόους. Ἀφοῦ τὰ εἰσπραττόμενα ὀρχικάς ἀσφαλιστρά εἰναι τὰ πιο ἀπόστρεμα δικαιολογούμενα, δὲ τὰ μεταξύ τούτων πολλά πολλά

Γνωστά τ' ἀνωτέρω εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μας. "Άλλο τὸ ζῆτημα ἂν δὲν στέργουν νὰ ἀκολουθήσουν σᾶς η πείρα καὶ η γνῶσις τῶν ξένων συναδέλφων των ὑπόγερευσ. Καὶ οὕτω, τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ 'Ἐλλήνος ἐφοπλιστού εἰς τὰς ξένας ἀσφαλιστικάς ἀγοράς είναι μιὰ απτὴ ἔγγυησις τῆς ἐπιτυχίας μιᾶς συστηματικῆς ἐπι ἐδραίων δόσεων ὀσφαλι-

στικής προσπαθείας. Πλείστων σών έφοπλιστών μας αι ἀσφαλίσεις είναι περιζήτητοι εἰς Παρισίους, τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Ὑόρκην. Ἐκτιμῶνται δεόντως τὰ καλά ἀποτελέσματα τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου. Μᾶς ἔλεγον ἀκριβῶς πρὸ ἡμέρων ὅμογενῆς Ἀμερικανὸς ἀσφαλιστής, μετέχων μεγάλου, διευθυντοῦ προβολῆς, ἀσφαλιστικοῦ γραφείου τῆς Νέας Ὑόρκης, πόσον ἐπιζητεῖται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀσφαλιστὰς ἡ συνεργασία μὲ τοὺς "Ελληνας ἔφοπλιστας καὶ πόσον πρόθυμοι είναι νὰ καλύψουν τὰ ἐλληνικὰ σκάφη.

Καὶ ὑπὸ τοιούτου εὐνοϊκὸν κλίμα καὶ μὲ τόσην ἔκτασιν ἐργασιῶν ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἥδυνατο νὰ ἐπιτύχῃ πολλὰ καταμερίζων τοὺς κινδύνους τῆς Ναυτιλίας μας ἀντασφαλιστικῶν μεταξὺ τῶν τριών μεγάλων ἀσφαλιστικῶν ἀγωρῶν, τῶν Παρισίων, τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης, ὅπου τόσον γνωστός είναι ὁ Ἑλληνικὸς κίνδυνος καὶ ἐκτιμᾶται ως ἡ Ἑλληνικὴ ἐφοπλιστής.

Η απόφασις, συνεπώς, της έδω Εθνικής Ασφαλιστικής Έταιρίας, όπως άναλαβη τὴν πρωτοβουλίαν τῆς συστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοσφαλίες δὲν είναι μόνον ἀξιέπαινος, ἀλλὰ καὶ χρήζει τῆς ἀπολύτου συμπαραστάσεως τοῦ ἐφοπλιστικού παράγοντος. Τὸ συμφέρον τοῦ τὴν ὑπαγορεύει καὶ τῆς Ναυτιλίας μας αὐτῇ ἡ ἀνάγκη τῆς πληρεστέρας ὀργανωσέως της τὴν ἐπιβάλλει

ΛΥΣΚΟΔΟΙ ΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Διευθυνομένη πλέον ἀπὸ τὰ κράτη ἡ Ναυτιλία. Ἡ διάκρισις τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου ὁ σημέραι διευρύνεται. "Απειρα τὰ παραδείγματα. Τὰ τελευταῖα είναι τὰ ναοσκηποιστικώτερα" τὰ ἐπισπειρίνομεν:

Τελευταία είναι τα χαρακτηριστικά της που επισήμαναν:

Μέχρι αμερικανικά σκάφη θά μεταφερθή ὁ πωληθεύς εἰς τὴν Ρωσίαν σῖτος (4 ἑκατομ. τόν.). "Ορος ἀπαράθατος: Τὰ ξένα θὰ ἀπασχοληθοῦν, ἐφόσον δὲν θὰ ἔπαρκέσουν τὰ ἀμερικανικά. Δὲν είναι ἀπίθανον, διότι τὰ ιδιωτικά πλοιοκτησίας ὑπὸ τῶν ἀστέρεος στα τράμπη φορτηγά είναι δῆλα, νὰ ἴδωμεν ανασυρθεμένα ἀπὸ τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας των καὶ τινὰ τῶν παρωπλισμένων.

Δεύτερον παράδειγμα: Άρμαδό ύπερπεντήκοντα σκαφών πλέει ήδη πρὸς τὸ Μόντρεαλ διὰ νὰ παραλάβῃ τὸν καναδικὸν σῖτον (φόρτωσις Ὀκτωβρίου - Νοεμβρίου) διὰ τὴν Ρωσίαν. Τὰ πλεῖστα εἰναι ρωσικῆς ιδιοκτησίας. Παντὸς μεγέθους πλοϊα ρωσικά, ἔστω καὶ ἀκατάλληλα, ἀκόμη καὶ μικρὰ τῶν 5 χιλ. τόν., ἔχαπεστάλησαν. Ἀδιάφορον ἀν τοῦτο συμφέροι. Κρατικὴ γάρ ἡ Ναυτιλία. "Οταν αὐτοίν θὰ εἶναι περισσότερα τὰ ρωσικά, τὰ ἔνεα θὰ παύσουν πλέον ὑπολογιζόντα εἰς τὰς σοβιετικὰς μεταφοράς.

Τρίτον, πρόσφατον καὶ αὐτό, παράδειγμα καταφώρου διακρίσεως ἀμεσώτερων μάς ἐνδιάφερει: Καθώρισεν ἀπό μηνῶν ἡ τουρκική κυβέρνησης ναῦλον διὰ τὴν ἔξαγομένην σουλτανίναν τὰ ἐνέστα δολλάρια τὸν τόνουν ἀπό τὴν Σύμρυνη διὰ τὸ Κόντινεντ. Μὲ τὸν ναῦλον αὐτὸν, τὸν χαμηλότερον τοῦ ἑδῶν κρατοῦντος, κατέστη ἡ τουρκική σουλτανίνα, πωλουμένη τσίφ, εὐθηνοτέρα τῆς Ἑλληνικῆς.

Ἐκλήθησαν καὶ ἀπὸ τὸ ιδικόν μας Ὑπουργείον οἱ Ἐλληνες καὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταί, οἱ διαπροῦντες γραμμάς πρόπερος τὸ Κόντινεντ. Ο ναύαλος τῶν ἔννεα δολλαρίων ἦξιώθη. Ἡτο δι' αὐτούς ἐπιζήμιος, προκειμένου περὶ τῶν ἑλληνικῶν φορτώσεων. Είναι οὐλιγάτερα τὰ ἐντεῦθεν ἔξαγόμενα φορτία σουλτανίνας (12 χιλ. τ. ἔναντι τῶν 32 χιλ. τῆς Τουρκίας) καὶ περισσότεροι οἱ ἑλληνικοὶ λιμένες φορτώσεως, ἔναντι τοῦ ἔνος, τῆς Σμύρνης, διὰ τὴν Τουρκίαν. Πιεζόμενοι οἱ ἐφοπλισταί ἐδέχθησαν τὰ δέκα δολλαρία. Ὁλιγον ἄργα. Οι Τούρκοι προεπορεύθησαν εἰς τὰς πωλήσεις.

Την Τουρκίαν, διότι ή Ναυτιλία της είναι κρατική, δὲν τὴν ἐνδιαφέρει τόσον τὸ κέρδος τοῦ πλοίου, ὅσον ἡ δἰ αὐτοῦ ἔξυπηρέτησις τῶν ἀναγκών του ἔχωτερικού της ἐμπορίου. Τὸ κόστος, ἀλλάς τε, τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ τουρκικοῦ σκάφους, εἶναι σημαντικώς χαμηλότερον ἔναντι οἰουδίηποτε ξένου.

Τὴν αὐτὴν πολιτικὴν τῶν χαμηλῶν ναύλων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν μὲ τὸ ἐθνικὸν πλοίον τοῦ τουρκικοῦ ἑωτερικοῦ ἐμπορίου ἐφαρμόζει ἡ Αγύκαρα, προκειμένου καὶ περὶ τῶν ὄλων ἑγαγομένων προϊόντων. Οὕτως καθωράσθι ὁ ναύλος τῶν 18-19 δολ. τοὺς 250 κ. πόδας διό τὸ

βάμβακα. Ασύμφορος διὰ τὰ ξένα. Τὰ τουρκικά τὸν δέχονται, ἀφοῦ κοινὸς ὁ κορδανᾶς. Τὸ Δημόσιον πληρώνει διὰ τὸ πλοίον καὶ πριμοδοτεῖ τὸν ἔξαγόμενον βάμβακα. Μὲ τὸν χαμηλότερον νούλον καθίσταται καὶ αὐτὸς συναγωνιστικότερος.

Αναφέρομεν τ' ἀνωτέρῳ, διὰ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δεινὴ ἡ ἀπειλὴ τῆς διακρίσεως διὰ τὴν ὑπόστασιν τῶν πλοίων ἐκείνων τῶν χωρῶν, ποὺ δὲν ἔχουν ἐπαρκῆ μεταφορική κίνησιν, ἵνα μὲ αὐτὴν τὰ ἀπασχολήσουν, ὅταν οἱ ἄλλοι τὰ ἀποκλείουν. Κίνδυνος ἄμεσος καὶ διὰ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας. Διερωτώμεθα ποὺ πρόκειται νὰ ἔργασθῃ, ὅταν πανταχόθεν ἡ ὑπόστασις τῆς ὑπονομεύεται ἀπὸ τὸ κρατικὴ συνάρτηση ἀμερικανικὸν, ρωσικόν, τουρκικὸν καὶ τόσων ἄλλων ἔθνοτήτων πλοίον.

Δύσκολοι οἱ καιροί. Φοδούμεθα τοὺς δυσκολωτέρους.

EN ANTΙΘΕΣΕΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΑΡ' HMIN

Παρακινούμενος ἀπὸ τὰ ὅσα πρό τινος ἐγράψαμεν διὰ τὴν ναυτικὴν ἀκτιδίευσιν εἰς τὴν Ρωσίαν ἀναγνώστης μας ρωσομαθῆς, τακτικῶς παρακολουθῶν τὰς ἐφημερίδας τῆς Μόσχας, μᾶς ἀποστέλλει ἐν μεταφράσει προκήρυξιν διαγνωνισμοῦ διὰ τὴν εἰσδοχήν μαθητῶν εἰς τὰς ρωσικὰς σχολὰς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐπιθεβαίονται αἱ ιδι-καὶ μας πληροφορίαις.

Ἡ προκήρυξις ἀκριβῶς ἔρχεται νὰ ἀποδεῖξῃ τὴν ὄρθολογικὴν κατεύθυνσιν, τὴν ὥποιαν προσέδωκεν ἡ Μόσχα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν τῆς προσπάθειαν. Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀπόκτησιν τῶν πλοίων καταρτίζεται καὶ τὸ ἔμψυχον υλικόν, ποὺ θὰ τὰ κινήσῃ.

Καὶ ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ προκήρυξιν:

ΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΝΩΤΑΤΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:

Σχολὴ ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΝΤ: Κλάδοι ναυπηγικῆς, μηχανικῆς, ναυσιπλοίας, ἡλεκτρομηχανικῆς, ραδιοτεχνικῆς καὶ ἀρκτικῆς ναυσιπλοίας.

Σχολὴ ΒΛΑΔΙΒΟΣΤΟΚ: Κλάδοι ναυσιπλοίας, μηχανικῆς καὶ ἡλεκτρομηχανικῆς.

Σχολὴ ΟΔΗΣΟΥ: Κλάδοι ναυσιπλοίας, μηχανικῆς καὶ ἡλεκτρομηχανικῆς.

ΣΧΟΛΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ:

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΥ: Ναυτίλων καὶ ναυτομηχανικῶν.

ΑΣΤΡΑΧΑΝ: Ναυτίλων, ναυτομηχανικῶν καὶ ἐπὶ πλέον ἐπισκευῆς πλοίων.

ΜΠΑΚΟΥ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς καὶ ἡλεκτρομηχανικῆς.

ΜΠΑΤΟΥΜ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς καὶ ἡλεκτρομηχανικῆς.

ΒΛΑΔΙΒΟΣΤΟΚ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς, ἡλεκτρομηχανικῆς καὶ ραδιοτεχνίας.

ΟΔΗΣΟΥ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς, ἐκμεταλλεύσεως καὶ μηχανοποίησεως.

ΡΙΓΑΣ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς, ἐκμεταλλεύσεως καὶ μηχανοποίησεως.

ΡΟΣΤΟΒ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς καὶ ἔκδισθυνσεως βυθοῦ.

ΣΑΧΑΛΙΝΗΣ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς, ἐκμεταλλεύσεως καὶ μηχανοποίησεως.

ΤΑΛΛΙΝ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς, ἐκμεταλλεύσεως καὶ μηχανοποίησεως.

ΧΕΡΣΩΝΟΣ: Ναυσιπλοίας, ναυτομηχανικῆς καὶ ἡλεκτρομηχανικῆς.

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΝΤ: Σχολὴ Ἀρκτικῆς, ναυτομηχανικῆς, ἡλεκτρομηχανικῆς, μετεωρολογίας, ὑδρομετεωρολογικῆς καὶ ραδιοτεχνίας.

Εἰς τὰ ἀνώτατα ἐκπαιδευτικὰ ἰδρύματα γίνονται δεκτοὶ ἄρρενες Ρώσοι πολίται, ἡλικίας 17 ἔως 35 ἔτῶν, συμπετληρωμένης μέσης ἐκπαιδεύσεως. Εἰς τὰς σχολὰς ναυσιπλοίας, ἄρρενες πολίται, ἡλικίας 15 ἔως 30 ἔτῶν, μὲ μὴ συμπετληρωμένην τὴν μέσην ἐκπαιδεύσιν, εἰς δὲ τὸν ραδιοτεχνικὸν κλάδον τῆς Ἀρκτικῆς Σχολῆς, τοῦ Λένινγκραντ, μὲ συμπετληρωμένην μέσην ἐκπαιδεύσιν. Οἱ ὑποψήφιοι δέονται νὰ ὀσι κατάλληλοι

ἀπὸ ἀπόψεως ὑγείας καὶ ναυτικῆς ὑπηρεσίας, ὑποβάλλονται δὲ εἰς ἔξετασιν παρ' εἰδικῶν ἐπιτροπῶν. Οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὰς ἀνωτέρας τεχνικὰς σχολὰς θὰ ὑποβληθούν εἰς εἰσαγωγικάς ἔξετασις εἰς τὴν ρωσικὴν γλώσσαν, τὴν λογοτεχνίαν, τὰ μαθηματικά, τὴν φυσικὴν καὶ μίαν ξένην γλώσσαν. Οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὰς σχολὰς Ναυτιλίας δίδουν εἰσαγωγικάς ἔξετασις εἰς τὴν ρωσικὴν γλώσσαν καὶ μαθηματικά. Αἱ εἰσαγωγικαὶ ἔξετασις ἐνεργούνται διὰ τὰς σχολὰς Ναυτιλίας δίδουν εἰσαγωγικάς ἔξετασις εἰς τὴν ρωσικὴν γλώσσαν καὶ μαθηματικά. Αἱ εἰσαγωγικαὶ ἔξετασις ἐνεργούνται διὰ τὰς σχολὰς Ναυτιλίας δίδουν εἰσαγωγικάς ἔξετασις εἰς τὴν ρωσικὴν γλώσσαν καὶ μαθηματικά. Αἱ εἰσαγωγικαὶ ἔξετασις ἐνεργούνται διὰ τὰς σχολὰς Ναυτιλίας δίδουν εἰσαγωγικάς ἔξετασις εἰς τὴν ρωσικὴν γλώσσαν καὶ μαθηματικά.

Πόσον παραδειγματικὴ ἡ ἀνωτέρω προσπάθεια, ἀλλὰ καὶ πόσον ἀντίθετος πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν! Ἐδώ ἀπεκτήσαμεν τὰ πολλὰ πλοία καὶ πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου ἀντεμετωπίσαμεν καθιυστερημένοι καὶ τὴν κατάρτισιν τοῦ ἀπαραιτήτου ἐμφύχου ύλικοῦ.

ΣΩΒΑΡΟΝ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Εἰς ἀδιέξοδον ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ποντοπόρων πλοίων μας. Οὐδὲ θερμαστής δὲν ὑπάρχει πλέον διαθέσιμος. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ὑπηρετούντες ἐπὶ ξένης ιδιοκτησίας πλοίων "Ἐλληνες ναυτικοὶ ὑπολογίζονται εἰς τρεῖς περίπου χιλιάδας. Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ γεγονός εὔεξηγήτον καθιστᾷ τὴν σημειούμενην ἔλλειψιν.

Πράκτορες ώρισμένων ξένων ἐφοπλιστῶν ἀναπτύσσουν τὴν δρᾶσιν τῶν εἰς τὸν Πειραιά. Μᾶς προτίθεμον οἱ Ἐβραῖοι. Αθρόαι αἱ προσλήψεις οὐχί μόνον ἀξιωματικῶν, ὀλλὰ καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, τοῦ μηχανοστασίου κυρίων. Καὶ ἐπιλέγονται οἱ καλύτεροι.

Διαπιστώνομεν μίαν κατάστασιν, ἡτὶς σὺν τῷ χρόνῳ θὰ δημιουργήσῃ δυσκολώτερα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας προβλήματα. Πρέπει δοι, ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι, νὰ τὴν μελετήσουν καὶ νὰ ἐξεύρουν μέσα ἀναστατική, προλαμβάνοντες τὰ χειρότερα. Καὶ τὰ χειρότερα ἔγκεινται εἰς τὴν ἀκώλουθον σύζητον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτολογίουμένων ναυτικῶν μας ἐπὶ ξένων πλοίων. "Ἄν τώρα ὑπολογίζωνται εἰς τρεῖς χιλιάδας, διοτί μετά τίνας μῆνας νὰ μὴ διπλασιασθοῦν, ἀφοῦ οἱ Ἐβραῖοι νέα συνεχῶς πλοία παραλαμβάνουν, ἐνῷ πληρώματα ιδικά των δὲν ἔχουν διὰ νὰ τὰ ἐπανδρώσουν καὶ ἀφοῦ εἰς δῆλας τὰς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης τὰ κενά εἰς τὴν ναυτεργατικήν των τάξιν ὀλονέντων.

Λύσεις τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ προβλήματος δὲν είσηγούμεθα. "Ἄς φροτίσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ πληροφορηθοῦν τί σχετικῶς ισχύει εἰς τὴν Νορβηγίαν, τὴν δέκυτην ἀντιμετωπίζουσαν τὴν ἔλλειψιν ναυτικῶν. Ἐκεὶ λ.χ. μέτρα ἀπαγορευτικά τῆς προστήψεως Νορβηγῶν ἀλίεων εἰς ξένα ἀλιευτικά — φαλακινθηρικά κυρίως — ἔχουν ἀπὸ ἐτῶν θεοπισθῆ. Δὲν γνωρίζομεν ἂν οἱ περιορισμοὶ ἐπεξετάθησαν καὶ εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Δὲν είναι δύσκολον νὰ τὸ πληροφορηθοῦν. "Οπωδόποτε, δύμας, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ιδιαιτέρως μερίμνης ἡ διαρροή αὐτῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δύναμικοῦ πρὸς τὰς ξένας ναυτιλίας, αἴτινες, σημειωτέον, ὅταν θὰ πάουσον ἔχουσαι ἀνάγκη τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν — οἱ Ἐβραῖοι συντόνως προσπαθοῦν νὰ ἐπιτύχουν τὴν κατάρτισιν ιδικῶν των πληρωμάτων — ἀδιστάκτος θὰ τοὺς ἀπολύσουν, χωρὶς νὰ δικαιοιοῦνται οὗτοι οὐδὲ ἐπιδόματος ἀνεργίας, ἀν ἐδῶ ἐπανέλθουν καὶ δὲν ἐπιτύχουν ἀμέσως τὴν ἀπασχόλησιν.

ΤΟ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ

Ἀντιτίθενται αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἐδεσμοτολογίου. Λέγουν ὅτι είναι τοῦτο προσηρμοσμένον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὕγιεινόν, καθιερωμένον ἀπὸ τὴν παράδοσιν καὶ ἐπειργασμένον ἀπὸ τὴν ἐπιστήμην.

Αὐτά, θεσμίως, λέγονται διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν. Διότι γνωρίζουν ἄριστα οἱ προϊστόμενοι τῶν σωματείων — αἱ στατιστικαὶ τὸ διαπιστώνων — ὅτι αἱ συχνόταται διατάραχαι τοῦ πεπτικοῦ συστήματος (τὰ ἔλκη καὶ οἱ γαστρίτιδες), σπώας καὶ αἱ ἀνωμαλίαι τοῦ κυλοφοριακοῦ συστήματος, αἱ συνηθέστεραι ἀσθένειαι τῶν ναυτικῶν, ὀφείλονται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὸ ἐν ισχῇ διαιτολόγιον, ὅπερ ἀ-

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALTIES

REPRESENTING

LAVAN COATING FABERTITE HEMPEL'S MARINE PAINTS FEDERAL PAINT Co. CROSBY LAUGHLIN DIVISION
WALL ROPE WORKS J. H. WILLIAMS Co. JOHNS - MANVILLE PACKINGS BELDAM PACKING BRIGHT STAR INDUSTRIES

CABLE ADDRESS

"NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.

BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

TERMINAL 2-4554

TERMINAL 2-4229

SPROUCE 5-2066

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF

παρρίπτεται από δόλους τούς ειδικούς έπιστημονας, ως άνθυγιεινόν.

Κανεὶς δὲν διενόθη νὰ περικόψῃ τὴν ποσότητα τῆς παρεχομένης τροφῆς, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ χειροτερεύῃ τὴν ποιότητα αὐτῆς. Τὴν ἀλλαγὴν τῆς συνθέσεως τοῦ ἐδεσμοτολογίου προτείνουν εἰδικοί διαιτολόγοι. Τὰ ὑπερέμετρα λιπαρά ἐδεσματο, τὰ ἀμυλώδη, τὰ καρυκεύματα καὶ τὰ περιωρισμένης θερπτικῆς ἀξίας τρόφιμα θέλουν νὰ περιορίσουν, ἀντ' αὐτῶν δὲ νὰ προσθέσουν τροφὰς περισσότερον ἐνισχυτικάς τοῦ ὄργανισμοῦ, βάσει τῶν νεωτέρων περὶ διαιτητικῆς ἐπιστημονικῶν διαιτοστάσεων, σύντονα ποὺ δῆλοι μας ἔχομεν υἱοθετήσει καὶ προσπάθουμεν νὰ ἐφαρμόσωμεν.

“**ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΨΗΦΟΦΟΡΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**

Ἐλαστούται ὁ ἀριθμὸς τῶν καλῶν φίλων τοῦ πλοίου εἰς τὴν Βουλῆν. Ο κ. Διαμαντῆς Πατέρας καὶ ὁ κ. Ι. Γουλανδρῆς δὲν ἔκβετουν ὑποψηφιότητα!

Παρήγορον ὅτι ἀπέμειναν ἐλάχιστοι ἀκόμη. Εἶναι ἀρκετά γνωστοί. Θὰ τοὺς παρουσιάσωμεν ἐν ὅλογοις:

Πρώτος ὁ κ. Μάρκος Νομικός. Τοῦ ὄφειλουν πολλὰ ἡ Ναυτιλία καὶ αἱ Κυκλαδεῖς. Ἀθόρυβον ὑπῆρξε τὸ ἔργον του. Μετριόφρων ἔξι ιδιοσυκρασίας. Ο κ. Μάρκος Νομικός ὑπέρθεν ὁ εἰσηγητής τοῦ ἄρδρου 13. Αὐτὸς ἐπέτυχε καὶ τὴν θεσμοθέτησιν του. Εἰς τὸ ιστορικὸν ἔκεινο μέτρον ὄφελεται ὁ ἐπαναπατρισμὸς τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐκατοντάδες ναυτικῶν ἀπὸ τὰς Κυκλαδας — ἀποκλειστικῶν ἀπὸ αὐτὰς ὑπὸ τοὺς καλυτέρους ὄρους ἐπὶ τῶν 15 πλοίων τῆς Ἐταιρίας Νομικοῦ, ἐνῷ πολλαὶ, μεγάλαι, ὑποδειγματικαὶ εἰναι αἱ χορηγίαι τοῦ διαικεκριμένου τέκνου τῶν Κυκλαδῶν ὑπὲρ σκοπῶν κοινῆς ὀφελείας.

Ἡ ἀναγνώρισις τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς Κυκλαδας ὑποδεικνύει καὶ τὸ καθῆκον τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκογενειῶν των κατὰ τὰς ἐκλογὰς τῆς 3ης Νοεμβρίου.

Ἐχομεν τὸν κ. Γ. Ἀνδριανόπουλον. Ἐχρημάτισεν ἐπὶ μακρὸν Ὅπουργός τῆς Ναυτιλίας. Τὴν ἔξυπρέτησε μὲ πίστιν καὶ στοργῇ. Ἐγγνώρισε τὰς ζητημάτα τῆς. Πολύτιμος φίλος τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Ο Πειραιεὺς ἀνέκαθεν πρώτον βουλευτὴν τὸν ἀνέδειξε. Τὸ αὐτὸν πράξη καὶ τώρα. Τὸν χρειάζεται ἡ Ναυτιλία καὶ ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια.

Ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων καὶ ὁ κ. Λ. Μπουρνιάς, ὁ παλαίμαχος τοῦ πλοίου, φίλος καὶ βαθὺς γνώστης τῶν ζητημάτων του.

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Νοεμβρίου 1962 τὸν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἐφθονήσαμεν τὴν Βιομηχανίαν, διότι τὸν εἶχε κερδίσει ὡς Ὅπουργόν. Τὸν ἔξητησαμεν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἵνα κρατήσῃ εἰς τὰ κατ' αὐτὴν ρυθμὸς διοικητικὸς ἔντονος καὶ δημιουργικοὶ πρωτοβουλίαι ἀναπτυχθοῦν.

Οἱ Χίοι ψηφοφόροι, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ τὸ τιμήσουν καὶ πάλιν καὶ θὰ τοῦ δώσουν τὴν δύναμιν νὰ βοηθήσῃ τὸ πλοίον καὶ τὰ ζητήματά του. Ιδιαιτέρως οἱ ναυτικοί, ὅσοι εύρισκονται εἰς τὴν πατρίδα των, ἀς μὴ λησμονῶν τοὺς ὄγκους του διὰ τὴν ψῆφον των. “Ἄς εἶναι βέβαιοι, ὅτι μὲ τὸ πείσμα μὲ τὸ ὄποιν διεξάγει τοὺς ἀγῶνας του, θὰ κερδίσῃ τὸ ζητημά των.

Ἡ Χίος πρέπει νὰ είναι ὑπερήφανος, ὅταν ἐκπροσωπήται ἀπὸ τὸν Λεωνίδαν Μπουρνιάν καὶ ἐπωφελεῖται τοῦ κύρους καὶ τῆς δυναμικῆς προσωπικότητός του.

ΤΟ 48ΩΡΟΝ

Θὰ συζητηθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τὸ αὔτημα τοῦ 48ώρου, ἐν συνδυσμῷ μὲ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν.

Πιστεύομεν, ὅτι πνεῦμα συνδιαλαγῆς — μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν — θέλει πρωτανεύση κατὰ τὰς συζητήσεις καὶ ὅτι ὁ μέσος δρόμος, ὁ κατοχυρών τὰ τε συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων της, θὰ ἔξερεθῇ.

Ἐξ σῶν δυνάμεων νὰ γνωρίζωμεν, ἡ κατανόησις δὲν θὰ λείψῃ ἐκτέωθεν. Πρόθυμος διαιτοστάτης ἡ διάθεσις δημιουργίας κλίματος ἐποικοδομητικοῦ. Κοινὸν κτήμα ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις. Ἡ μέχρι τούδε συνεργασία τῶν δύο παραγόντων τοῦ πλοίου ἀπέδωσε πολλά. Συνεχι-

ζομένη θὰ ἀποδώσῃ πολλαπλάσια. Μία ὅμως ἡ ρητὴ προϋπόθεσις καὶ ἐπ' αὐτῆς ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῆς Π.Ν.Ο. κυρίως: Νὰ είναι ἀμφοτεροθερεῖς αἱ συμβατικαὶ ὑποχρεώσεις, σεβασταῖ, πρὸ παντός, ἀπὸ δόλους.

ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΘΗ Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

Δὲν πρόκειται νὰ ἔχῃ ἀμεσόν τινα ἐπὶ τὰ δελτίων ἐπίδρασιν διὰ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ὅπουργείου Ναυτιλίας ἡ ἐπιτευχθεῖσα αὐξησις τῶν ὄργανων θέσεων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. “Ἐτη θὰ χρειασθοῦν, ἵνα πικνωθοῦν αἱ τάξεις αὐτοῦ καὶ πληρωθοῦν αἱ ὑπηρεσιακαὶ ἀνάγκαι.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀκέρσιον παραμένει τὸ πρόβλημα τῆς ταχυτέρας διεκπεραιώσεως, τῆς λυσιτελεστέρας ἔξυπηρητήσεως καὶ τῆς πληρεστέρας παρακολούθησεως τῶν ζητημάτων, ποὺ καθημερινῶς ἀνακυπτούνται ἵνα ὄργανοι, ὅπως η Ναυτιλία, σφριγγὸν ἔχοντα τὸν παλμὸν τῆς κινήσεως καὶ τῆς ἀνταπτύξεως.

Πρέπει, κατὰ συνέπειαν, μὲ τὰ ὀλιγώτερα ἔστω διαθέσιμα στελέχη, νὰ ἀναληφθῇ σύντονος ἡ προσπάθεια τοῦ ἑκατυγχρονισμοῦ καὶ τῆς ἀπλοποίησεως τοῦ κρατούντος ἀρχεγόνου γραφειοκρατικοῦ συστήματος εἰς τὴν ὑπηρεσιακή δραστηριότητα τοῦ Ὅπουργείου. Μὲ περισσότεραν κατανούσιν τῆς ἀνάγκης αὐτῆς καὶ μετὰ μελέτην ἐπιστραμένη τὸν δύναμην ἐφημόρσθησαν ἡδη εἰς μεγάλους ὄργανοι μόνον, τραπεζικούς, ἀσφαλιστικούς καὶ κοινῆς ὀφελείας, ἃς στέρχουν οἱ προϊστάμενοι καὶ τοῦ Ὅπουργείου νὰ ἀπολλάξουν τὰς ὑπηρεσίας του ἀπὸ τὴν καθυστερημένην διεκπεραίσσων τῶν ὑποθέσεων του, ἀπὸ τὴν τροχοπέδην τῆς γραφειοκρατίας.

Πολλὰ ὡμορύων νὰ γίνουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς — τὸ παράδειγμα τοῦ N.A.T. ἔχομεν ὑπ' ὄψιν μας — ἵνα ἐπιταχυνθῇ ὁ ρυθμὸς τῆς ὑπηρεσιακῆς ζωῆς καὶ παρασχεθῇ σχετικὴ τις ἀνεσις διὰ πληρεστέρων ἐνημέρωσιν καὶ μελέτην τῆς δηλητικῆς ὑποθέσεως.

Πρέπει ὅμως νὰ κληθοῦν οἱ τὴν πείραν καὶ τὴν γνῶσην ἔχοντες λιμενικοὶ ἀξιωματούχοι νὰ μελετήσουν τὰς ἀνωτέρω σκέψεις μας καὶ νὰ εἰσηγηθοῦν τὰ προσφορώτερα μέτρα διὰ τὴν ἐκτόνωσιν μιᾶς ἀσφυκτικῆς, τῶν δηλητικῶν καταστάσεων, ηδη τοις καταστάσεως, ηδη τοις ἀσφαλῶς ούσιώδη συμφέροντα τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ παρασλάπτει.

Ἡ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὅπουργείου καὶ ἡ πληρεστέρα αὐτῶν ἀπόδοσις ἀποτελοῦν μίαν ἀνάγκην, ηδη τοις ὑποδήποτε, δὲν πρόκειται νὰ καλυφθῇ μόνον μὲ τὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν.

ΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΟΥ "ΕΛΛΗΝΙΣ".

“Ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος μηνὸς, εύρισκεται εἰς τὰ ἀγγειακὰ ναυπηγεία Σμίθ, ὅπου ἥρχισε τὰς εὔρειας μετασκευάς του, τὸ νέον ὑπερωκεάνιον τοῦ Οἴκου Χανδρῆ «Ελληνίς». Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν καταρτισθέντων ἡδη σχεδίων, ἡ ἀξιόλογος αὐτὴ μονάς ἡ ὁποία ἐγκαινίαζει ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τὰ δρομολόγια τῆς εἰς τὴν γραμμὴν Εύρωπης - Αὐστραλίας, θὰ ἀποκτησῃ ὑπερσύγχρονον ναυπηγικὸν γραμμὴν διὰ τῆς κατασκευῆς νέας προπετούς πρώτως καὶ διὰ τῆς προεκτάσεως καὶ διαμορφώσεως κατὰ τὰ ἀεροδυναμικὰ πρότυπα, τῶν πρωράτων ὑπερκατασκευασμάτων τῆς. Ἐπίσης αἱ δύο κλασσικοῦ τύπου ὑφλαῖ καπνοδόχοι τοῦ σκάφους, θὰ δραχυνθοῦν, ἐνῷ οἱ δύο ιστοὶ θὰ ἀντικατασταθοῦν δι' ἐνός χαμηλοῦ εἰς τὴν πρώτην.

Πέραν ὅμως τῶν ἔξωτερικῶν αὐτῶν διαρρυθμίσεων, τὸ «Ελληνίς» θὰ υποστηται καὶ σειρὰν ἀλλών μεταβολῶν εἰς τὴν διάταξιν τῶν θέσεών του, εἰς τὸν πρόποδαν διστηστεῖ τὸν πρώτον τὸν διάστημα τῆς πεταφορικῆς τοῦ ικανοτήτα εἰς 1.644 ἐπίδιτας, χωρὶς ὅμως νὰ περιορίσθων ούσιαστικῶς, ἡ ἀνεσις καὶ η γνωστὴ πολυτέλεια του, τόσον ἀναγκαῖαι διὰ τὰς περιηγήσεις, τὰς ὁποίας θὰ ἔκτελῃ ἐπὶ ἔξαμηνον κατ' ἔτος.

Αἱ ἔσωτερικαὶ αὐταὶ μετασκευαί, αἱ ὁποίαι δὲν ἔγνωσθη εἰσέτι ἀνθαῦ ἐκτελεσθοῦν εἰς τὰ ἀγγειακὰ ναυπηγεία, ἡ εἰς ἐκείνα τῆς Γένοβας, ἀναφέρονται εἰς τὴν προσθήκην μιᾶς πτυσσομένης κλίνης εἰς τὰ ἡδη ὑπάρχοντα πολυτελῆ δίκιλνα διαιρέσματα καὶ εἰς τὴν διαιμόρφωσιν δύο, τῶν κατωτέρων, μὴ χρησιμοποιούμενων καταστρωμάτων, διὰ τῆς κατασκευῆς τετρακλίνων διαιρέσματων, τὰ ὁποῖα θὰ δύνανται νὰ μετατρέπωνται ἀμέσως εἰς δίκιλνα καὶ μᾶλιστα μετ' ιδιαιτέρου λουτροῦ καὶ τουσαλέτας. Πρόκειται διὰ μίαν ἐντυπωσιακήν, εἰς τὸν σύλληψιν της, μετασκευήν, ἡ ὁποία θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρησιμοποίησιν καὶ τῶν νέων αὐτῶν διαιρέσματων, τόσον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταναστευτικῶν δρομολογίων πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, ὅσον καὶ κατὸ τὰς περιηγήσεις εἰς τὴν Καραϊβικήν.

Ἀνεξαρτήτως ὅμως τῶν μετασκευῶν καὶ τῶν δελτιώσεων αὐτῶν,

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3.

TELEGRAMS: DIOSKUROI

TEL.: ROYAL 5611

τὸ «Ελληνίς», ώς δεδαιούν ὅσοι τὸ ἐπεσκέφθησαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, εἶναι ἔν τῶν πολυτελεστέρων καὶ θαυμασίων διατηρουμένων ὑπερωκεανών τὰ ὅποια εύρισκονται σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ. Ή κατασκευὴ καὶ ἡ ὥλη τοῦ ἐσωτερικῆς διαρρύθμισις φέρουν τὴν σφραγίδα τοῦ ἀμερικανικοῦ πλούτου καὶ τῆς εὐμάρειας. Μὲ εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους, πλουσίαν καὶ καλαίσθητον διακόσμησιν, ὁφειλομένη εἰς δύο δαπανηράς διαδοχικάς μετασκευάς — τὰ ἔτη 1957 καὶ 1961 — αἱ ὅποιαι ἐστοίχισαν εἰς τὴν «Μάτσον Λάιν» ὑπὲρ τὰ δέκα ἔκατον, δολλαρίων, μὲ καθολικὸν σύστημα κλιματισμού, ρυθμιζόμενον παρ' ἕκαστου ἐπιβάτου καὶ ταχύτητα 22 μιλίων, θὰ εἶναι ἔνα ἄπο τὰ καλύτερα ὑπερωκεανία, ποὺ θὰ ἔξυπηρτεούν τὴν γραμμὴν τῆς Αὔστραλίας καὶ ἔνα ἔν τῶν πλέον ἐνδειγμένων — καὶ μετά τὰς μετασκευάς τοῦ — διὰ τὴν ἐκτέλεσιν πολυημέρων κρουαζιερών.

Τὸ «Ἐλληνίς», θὰ ἔγκαινιάσῃ, ὡς προανεφέρθη, τὰ πρὸς τὴν πέμπτην ἡπειρον ταξιδίον, ἀπόπλεον ἐκ Πειραιῶς τὴν 9ην Δεκεμβρίου. Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ταξιδίου του θὰ ἀπόπλει κανονικῶς ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ Σαουθάμπτον, ὅπου καὶ ἡ ἀφετηρία τῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς Εὐρώπης - Αὔστραλίας.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΝ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

Ἐτέρα ἀπόδειξις τῆς ποιοτικῆς διαφοροποίησεως τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ, μετὰ τὴν συγκρότησιν στόλου ἐκ πλοίων κρουαζιερών, ἡ σημαντικὴ αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κινουμένων θαλαμηγῶν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας. Είναι σαφῆς ἡ τάσις τῆς διαθιμαίας διακρίσεως τῶν μέσων διὰ τῶν ὅποιων πραγματοποιούνται τὰ ταξιδία ἀναψυχῆς, ἀπὸ ἑκείνα διὰ τῶν ὅποιων ἔκτελούνται τὰ ταξιδία ἀνάγκης (συγκονιώναι) καὶ χαρακτηριστική ἐπίσης ἡ στροφὴ πρὸς τὴν ἐλευθέρων περιήγησιν. Τὰ ταξιδία, δηλαδή, μικρῶν ὁμάδων τουριστῶν δι' ιδιοκτήτων ἡ ἐνοικιαζομένων θαλαμηγῶν. Εἰς τὴν στροφὴν αὐτῆς ἀλλως τε, ἐστροφήθη καὶ ἡ καινοφανῆς τουριστική ἐπιχείρησις τῆς ἐκμεταλλεύσεως μικρῶν ξυλίνων, κατὰ προτίμησιν, σκαφῶν, διὰ τῆς μεταφοράν περιωρισμένου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν.

Αἱ διαπιστώσεις αὐταί, ἔξ ἀφορμῆς μιᾶς κατατοπιστικῆς στατιστικῆς τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς ὅποιας προκύπτει: Αὐξησις τῆς κινήσεως καὶ διπλασιασμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν θαλαμηγῶν εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας καὶ αὐξησις τῆς χρονικῆς διαφορετικῆς τῶν περιγήσεών των μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί:

Ἐκινήθησαν κατὰ τὸ 1960 εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας προερχόμεναι ἔξ ἀλλοδαπῆς καὶ ἐντεῦθεν 239 θαλαμηγοί, 344 κατὰ τὸ 1961, καὶ 429 κατὰ τὸ 1962. "Ητοι, ἐντὸς τριετίας ἐδιπλασιάσθη περίπου ὁ ἀριθμὸς τῶν θαλαμηγῶν, αὕτινες ἐπεσκέφθησαν καὶ ἔξετέλεσαν κρου-

αζιέρας διαφορετικά εἰς τὴν χώραν μας.

Ἐκ τῶν 239 θαλαμηγῶν τοῦ 1960 αἱ 187 έναντι εἶναι καὶ αἱ 61 ἐλληνικαί. Ἐκ τῶν 344 θαλαμηγῶν τοῦ 1961 αἱ 260 ήσαν έναντι εἶναι καὶ αἱ 84 ἐλληνικαί καὶ ἐκ τῶν 429 τοῦ 1962 αἱ 322 ήσαν έναντι εἶναι καὶ αἱ 107 ἐλληνικαί. Διετήρησαν, κατὰ συνέπειαν, τὸ προβάδισμα εἰς τὴν σχετικὴν κίνησιν, αἱ ὑπὸ έναντι σημαίας θαλαμηγοί. Ήσαν τριπλάσιαι τῶν ἐλληνικῶν, γεγονός τὸ ὅποιον ἀποδεικνύει, ὅτι προσειλκύσθη εἰς τὸν χώρων μας ἔνα ἀξιόλογον ποσοστὸν τῆς τουριστικῆς κινήσεως ὑψηλῆς κλάσεως τῆς Μεσογείου. "Ἄς σημειωθῇ, ὅμως, ὅτι καὶ πλείστα ὅσα γιώτας ὑπὸ έναντι σημαίας ἀνίκουν εἰς "Ἐλλήνας καὶ δὴ ἐφοτιλιστάς.

Καὶ αἱ προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας κατὰ τὸ ἔδιον διάστημα: Κατὰ τὸ 1960 αἱ 239 θαλαμηγοὶ εἶχον 1.709 προσεγγίσεις, κατὰ τὸ 1961 αἱ 344 εἶχον 3.831 προσεγγίσεις καὶ κατὰ τὸ 1962 αἱ 429 εἶχον 5.516 προσεγγίσεις. Εἰς τὰς προσεγγίσεις αὐτὰς δὲν περιλαμβάνονται καὶ αἱ πολλαπλαῖς εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα.

Ἡ τουριστικὴ φήμη τῆς χώρας μας, ἐνισχυθεῖσα κατὰ τὴν λήγουσαν θερινὴν περίοδον ἀπὸ τὰς ἐπισκέψεις διακεκριμένων προσωπικοτάτων, ὡς τῆς συζύγου τοῦ Προέδρου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς ἀδελφῆς τῆς Βασιλίσσης τῆς Ἀγγλίας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ὄργανουσενος δάσεις ἐξυπηρετήσεως θαλαμηγῶν, θεωρεῖται δέδοιον, ὅτι θὰ προσελκύσῃ κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη, μίαν ἀξιόλογον πελατείαν διὰ τὰ προσφερόμενα πρὸς ἐνοικίσσιμαν ἐλληνικά σκάφη ἀναψυχῆς.

Καὶ μία ἐπιβαλλομένη διαπιστώσεις: Πολλὰ ὄφειλον καὶ θὰ ὄφειλη αὐτοῖς ἀκόμη περισσότερα, ὁ ὑψηλῆς κλάσεως ἐλληνικὸς τουρισμὸς εἰς τοὺς κ.κ. Νιάρχου, Ονάστων καὶ Μ. Νομικόν. Πρώτοι αὐτοὶ ἔγνωρισαν εἰς πλειόδα διακεκριμένων φιλοξενουμένων των τὰ θέλγητρα τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Ἀρχιπελάγους.'

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΜΗΤΡΩΑ

Τὰ πλεονεκτήματα τῆς μηχανογραφικῆς ὑπηρεσίας διεπιστώθησαν ἀπὸ τὴν μέχρι τούδε ἀπόδοσιν τῶν ἐγκατασταθεισῶν εἰς τὸ N.A.T. μηχανῶν. Ἡ λογιστικὴ καὶ στατιστικὴ ἐνημέρωσις είναι πλήρης, ὑπὲρ πόσαν δὲ πρόβλεψιν ἡ ταχύτης τῆς διεκπεραιώσεως τῆς τρεχούσης υπηρεσίας τοῦ 'Ιδρυματος (Ἐλεγχος ναυτολογίων καὶ τρεχουμένων λογαριασμῶν).

"Αν τὸ N.A.T. ἔφθασεν ἀνέτως νὰ διαχειρίζεται τὰς ὑποθέσεις 15 χιλιάδων συνταξιούχων καὶ δύο περίπου χιλιάδων πλοίων μὲ ὑπερεβδομήκοντα χιλιάδας ναυτικῶν, τούτο ὄφειλεται εἰς τὴν μηχανογραφικὴν τοῦ ὑπηρεσίαν.

Καὶ τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ δικαιολογοῦν τὴν ὑπόδειξιν, ὅπως τὸ



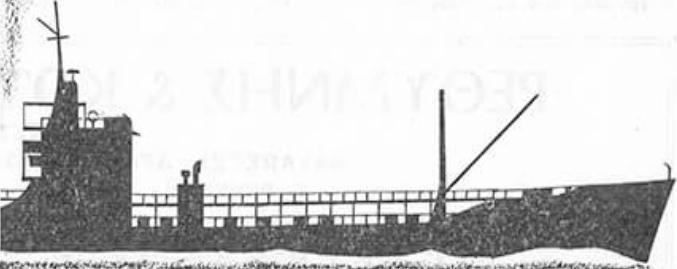
'Απὸ τότε ποὺ οἱ BURMEISTER & WAIN παρουσίασαν τὴν ὑψηλῆς πιέσεως ὑπὸ στροβιλοφόρτισιν μηχανήν, μεγάλης διαμέτρου κυλίνδρων, αὐτὸς ὁ τύπος τῆς μηχανῆς ἐκλέγεται διὰ προώθησιν ὅλο καὶ μεγαλυτέρων σκαφῶν.

Πολλὰ πετρελαιοφόρα τῶν 50.000 τόννων εύρισκονται ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἔχουν παραγγελθῆ πετρελαιοφόρα τῶν 80.000 καὶ 100.000 T.D.W. μὲ μηχανὰς B & W.

ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΣΕΛ

ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

MEXPI 100.000 T.D.W.



BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ - ΔΑΝΙΑ

Γενικός ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ :

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

μηχανογραφικὸν σύστημα ἐπεκταθῆ καὶ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Μητρῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης. Ἀδύνατον ἄλλως νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἔνημέρωσις τῆς μερίδος ἐνδὸς ἐκάστου ναυτικοῦ, εὐθὺς ὡς ληφθῆ τὸ ἔξωφλημένον ναυτοδόγιον.

Ἄπαραδέκτος εἶναι, πάντως, ἡ κρατοῦσα εἰς τὰ Μητρῶα κατάστασις. Ἐπισταμένη ἔρευνα θὰ ἀποκαλύψῃ τὰς καθιστήσεις καὶ τὴν κρατοῦσαν ἀκαταστασίαν. Πολλαπλάσιαι αἱ ὑπηρεσιακαὶ ἀνάγκαι, ἐνῷ τὸ προσωπικὸν εἶναι τὸ αὐτὸ καὶ διατιθέμενος διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῶν Μητρῶν χώρος ἀποδεικνύεται ἀνεπαρκῆς.

Ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων τοῦ Ὑπουργείου ἐπὶ τῆς ἐκ τῶν πραγμάτων ὑπόδεικνυμένης ἀναδιοργανώσεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν Μητρῶν. Συνιστῶμεν ἐπιμόνως τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος, πιστεύοντες ὅτι αἱ ἔγκαταστασίεις τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ εἶναι ἀπαρκεῖς διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν καὶ τῶν Μητρῶν. Συμφεύξι αἱ ὑπηρεσίαι.

PERI THN ENOPOIHESEN TWN EISOFORWN

Ἀρνητικὰ εἶναι τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῶν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καταβαλλομένων εἰσφορῶν. Αἱ προκύπτουσαι δυσχέρειαι διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ αἵτιατος περὶ ἀπλουστεύσεως τῆς πολυτόλου γραφικῆς ὑπηρεσίας εἰς τὰ πλοῖα καὶ τῆς ἀναλόγου ἐργασίας εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖρις δὲν δύνανται εὔκόλως νὰ ὑπερβοῦν. Ἀπαιτεῖται διὰ τῶν νομοθεμάτων, χωρὶς καὶ πάλιν νὰ καλύπτωνται δῆλαι αἱ περιπτώσεις. Διότι, διὰ νὰ ἀναφέρῃ ἕνα παραδείγμα, τὴν ἐνοποίησιν τοῦ φόρου χαρτοσήμου, τοῦ φόρου δημοσίου καὶ τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸν Ο.Γ.Α., τὸ Ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν θεωρεῖ ἀνέφικτον, ὡς ἀντισυνταγματικὸν.

Ἐκ τῶν ἐπτά, πάντως, ἐν συνδόλῳ εἰσφορῶν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, δύο μόνον δύνανται νὰ ἐνοποιηθοῦν: αἱ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων, ἀφοῦ προγομμένως μετατραπή τὸ καταβαλλομένων πάγιον κατὰ μόσχον, εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ. Ἄλλῃ η τοιαύτη μεταβολὴ, ὡς ἀναφέρεται εἰς σχετικὴν μελέτην, τῆς ὅποιας τὰ κύρια συμπεράσματα παρατίθενται ἐν συνεχείᾳ, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα σοθαράς διαφοροποίησεις εἰς τὸ ὑφιστάμενον ἀσφαλιστικὸν καθεστώς ἀμφοτέρων τῶν Ταμείων.

Αἱ πρὸς ἐνοποίησιν εἰσφοραὶ αἱ ὅποιαι καθιστοῦν περίπλοκον τὴν ἐργασίαν τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων, εἶναι συγκεκριμένως, ἡ ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. (κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ), αἱ ὑπὲρ τῶν Τ.Π.Α.Ε.Ν. καὶ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. (πάγιαι κατὰ μῆνα), ἡ ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπατεύσεως (κατὰ χωρητικότητα πλοίου), ὁ φόρος δημοσίου (ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ἀξιωματικῶν), ὁ φόρος χαρτοσήμου (κατὰ ποσοστόν) καὶ ἡ εἰσφορὰ ὑπὲρ τοῦ Ο.Γ.Α., ἐπίσης κατὰ ποσοστόν. Ὡς προανέφερθη, ἡ ἐνοποίησις τῶν τριῶν τελευταίων εἰσφορῶν, θεωρεῖται ἐξ ἀντικειμένου ἀδύνατος (ἀντισυνταγματική), ἐνῷ η τῶν ὑπολοιπῶν τεσσάρων, ἀπαιτεῖ μίαν διαδικασίαν δύσκολον καὶ μακράν, χωρὶς νὰ είναι δέσμαιον, ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ἡ ἀπλοποίησης τῆς γραφειοκρατικῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Πρέπει, δηλαδή, νὰ μεταβληθοῦν τὰ πάγια ποσά ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν διὰ τὸ δύο Ταμείου. Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων, εἰς ποσοστά, ὡς ὑπολογίζονται αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ νὰ μεταβληθῇ ριζικῶς ὁ τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς εἰσφορᾶς διὰ τὸ Κ.Ν.Ε.

Εἰδικώτερον ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν δύο ἀσφαλιστικῶν Ταμείων, εἰς σχετικὴν μελέτην τοῦ Ὑπουργείου, διατυπούνται τὰ ἔχησαν συμπεράσματα:

«Ἐφ' ὅσον ἥθελεν ἀπόφασισθη διπλῶς ἀντὶ τῆς μηνιαίας παγίας τακτικῆς εἰσφορᾶς παρακρατήτης ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ καταβαλλομένου εἰς τοὺς ναυτικούς μισθοῦ, ἀνεύ διαφοροποίησεως τῶν ἐσόδων τῶν Ταμείων, δέον ὅπως τὸ ὡς ἄνω ποσοστὸν ἀνέρχεται διὰ μὲν τὸ Τ.Π.Α.Ε.Ν. εἰς 3,27%, διὰ δὲ τὸ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. εἰς 3,15%. Ὡς ἀμεσος συνέπεια τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρων προκύπτει:

α) Τὰ Ταμεία θὰ πραγματοποιοῦν ηγήμενά ἔσοδα εἰς ἐποχάς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἔναντι τῶν ἐσόδων τὰ ὅποια τὰ ἐπραγματοποιούν διὰ τῆς παγίας εἰσφορᾶς καὶ ἡλαττωμένα ἔσοδα εἰς ἐποχάς ναυτιλιοκῆς κρίσεως, καθ' ὅσον οἱ μέσοι μισθοὶ ἐπηρεάζονται σημαντικῶς ἐκ τῶν υψηλῶν μισθῶν τῶν ποντοπόρων πλοίων.

β) Αἱ κατὰ ναυτικὸν μηνιαῖα εἰσφοραὶ θὰ κυμαίνωνται, προκειμένου περὶ ησφαλισμένων εἰς τὸ Τ.Π.Α.Ε.Ν., ἀπὸ 13 μέχρι 363 δρ., προκειμένου δὲ περὶ τῶν ησφαλισμένων εἰς τὸ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν., ἀπὸ 10 ἕως 234 δραχμάς.

Διὰ τὸν καθορισμόν, πάντως, τῶν ἐφ' ἄπαξ πασχῶν, τῶν χορηγηθησομένων κατόπιν τῆς μετατροπῆς τῆς παγίας εἰσφορᾶς εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ ἐπὶ τῷ σκοπῷ, δῆπος τὸ σύνολον τῶν χορηγουμένων ὑφ' ἐκάστου Ταμείου κατ' ἔτος παροχῶν παραμείνει ἀμετάβλητον, ἀνεύ ἀλλοιώσεως τῆς κειμένης νομοθεσίας, δέον δῆπος:

1. Ὁρισθῶν οἱ συντελεσταὶ παροχῶν κατὰ τοιούτου τρόπου, ὥστε

ὅ ἔξερχόμενος νὰ λαμβάνῃ τὸ αὐτὸ ποσόν, τὸ δῆποιον σήμερον θὰ ἐλάμβανεν, ἀνεξαρτήτως τῶν καταβολῶν του, δῆτε θὰ ὑφίστανται περιπτώσεις, καθ' ἃς οἱ ναυτικοὶ θὰ καταβάλλουν περισσότερα χρήματα, ἔναντι τῶν ὄσων θὰ λάβουν ἐφ' ἄπαξ, η, 2. Νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ δύνην αἱ καταβολαὶ κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, δῆπος θὰ ὑφίστανται περιπτώσεις καθ' ἃς οἱ ναυτικοὶ θὰ λαμβάνουν σημαντικός περισσότερα ἢ διλιγότερα τῶν ὄσων σήμερον δικαιούνται».

Καὶ ὡς γενικὸν συμπέρασμα ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων τῆς ἐπιτροπῆς: «Ἡ ἐνοποίησις τῶν εἰσφορῶν τῶν δύο Ταμείων, θὰ ἔχῃ ὡς ἀπότελεσμα τὴν πλήρη ὀντοτροπήν τοῦ ἰσχύοντος σήμερον εἰς αὐτὰ ἀσφαλιστικὸν καθεστώτως, ἀλλὰ καὶ τὴν περιστέρω δυσχέρανσιν τῆς ἐργασίας διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν κατὰ τὸ ποσοστόν (3,27% καὶ 3,15%) ἐπὶ τῶν μισθῶν.

Δέν δύνανται, δεδιαίως, νὰ ἀμφισβητηθοῦν αἱ οὕτω ἐπισημανόμεναι δυσκολίαι διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῶν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν εἰσφορῶν. «Ἐπιβάλλεται δῆμος νὰ μὴ ἐγκαταλείψῃ ἡ ἀναληφθεῖσα ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου προσπάθεια. Νὰ μελετηθῇ ἐκ νέου τὸ θέμα ἐπὶ ἔτερα ἵσως βάσεως, ἔστω καὶ ἀν ἐπιδιωχθῆ ἡ ἐνοποίησις κατ' ἀρχὴν ὡρισμένων καὶ οὐχὶ καὶ τὸν ἐπτά εἰσφορῶν. Διότι πρέπει κόποτε νὰ ἀπλουστευθῇ κατὰ τὸ δυνατόν, ἡ πολύτλοκος καὶ διαδιστάδης ἐργασία ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν ταῦτα καθηγορηματικῶς ὅτι ἀδύνατον νὰ ἔκπληρωσουν τὰ καθήκοντα λογιστῶν.

ΟΙ ΛΑΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Μᾶς ἀπεστάλη μία, θαυμασία πράγματι, ἔκδοσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀγγλίας, τιτλοφορούμενη «Κῶδις Ἀσφαλείας Πετρελαιοφόρων». Περιέχει λεπτομερεῖς δύνησις περὶ τῶν ληπτέων μετρῶν κατὰ τὴν μεταφοράν καὶ τὴν φορτεκφόρτωσιν τῶν πετρελαιοειδῶν, ὥστε ν' ἀποφέυγεται ὁ κίνδυνος ἀτυχήματος.

«Ἔχει γραφῇ μὲν μεγάλην προσοχὴν ὁ Κῶδις αὐτός. Τὸ κάθε του κεφαλαίου ἔγραφη ἀπὸ εἰδικούν ἐπιστήμονα, σοβαρῶς ὀσχοληθέντα μὲ τὸ θέμα. Περιλαμβάνονται δύνησις περὶ τῶν γενικῆς ἐφαρμογῆς προφυλακτικῶν μέτρων, τῆς προλήψεως τῶν κινδύνων ἐκ τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ, τοῦ τρόπου μεταχειρίσεως καὶ φορτεκφόρτωσεως τῶν υγρῶν καυσίμων, τοῦ ἐρματισμοῦ, τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν καὶ τῆς ἀπαγωγῆς τῶν ἀερίων, τοῦ τρόπου μεταφορᾶς συσκευασμένου φορτίου, ύγροποιημένων ἀερίων καὶ τέλος, περὶ κατασέβεσις τῶν πυρκαϊών καὶ χρησιμοποιησεως τῶν σωστικῶν μέσων.

Τὸ ὅλον δίδεται εἰς λίαν φροντισμένην ἔκδοσιν καὶ ὑπὸ εὐρετηριακῆς μορφῆς, ὥστε εύκολως νὰ καταφέυγῃ τις εἰς τὸ κεφάλαιον, ποὺ ἐπιθυμεῖ. «Ομοιογόνων, ὅτι μελαγχολικάς μᾶς προεκάλεσε σκέψεις τὸ μικρὸν αὐτὸ διδύλιον, ἐπὶ τῶν ποιών σκέψεων κατ' ἐπανάληψην ἔχομεν ἐπανέλθει εἰς τὸ παρελθόν μας, φοβούμεθα, ὅτι πολλάκις θ' ἀναγκασθῶμεν νὰ ἐπανέλθωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον.

Παρὰ τὴν καταβαλλομένην φιλότερην προσπάθειαν τοῦ κ. Α. Γράτσου καὶ τῶν δίλιγων περὶ αὐτὸν ἐθελοντῶν, σοβαρώτατα ὑστερεῖ τὸ ίδιον μας Ἐπιμελητηρίου, τὸ ἐπιμελουμένων τῶν θεμάτων τῆς τρίτης εἰς μεγεθος Ναυτιλίας τοῦ Κόσμου. Αύτοὶ οἱ, κατὰ τεκμήριον, ἔταποροι τοῦ ἐλύτρου ὀργανισμοῦ, οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ἐλάχιστα συμβάλλουν εἰς τὴν προαγωγὴν τῶν σκοπῶν του, ἐλάχιστη ἀποδίδουν σημασίαν εἰς τὴν ἀποστολὴν του καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς ὀφέλη των. Τινὲς μάλιστα εἴσι αὐτῶν, ἀρνοῦνται νὰ καταβάλλουν καὶ τὴν μικράν, ἐλαχιστην, συνδρομὴν διότι... «δὲν τοὺς προσφέρει τίποτε εἰς ἀντάλλαγμα» τῆς μικρᾶς αὐτῆς συνδρομῆς, ὥστε ἀποστολὴ τοῦ Ἐπιμελητηρίου νὰ ἦτο ή πρὸς ἔνα ἔκαστον τῶν ἐφοπλιστῶν παροχὴν ἔξυπηρετήσεων πρακτορειακῆς ἢ ἀναλόγου τινὸς μορφῆς. Δείγμα καὶ αὐτὸ τῆς τραγικῆς πλάνης, ὡς πρὸς τὴν ἀποστολὴν καὶ τὴν χρησιμότητα θεσμῶν εἰς οὓς αἱ ἀλλαγαὶ Ναυτιλίαί τούσαν τόσην ἀποδίδουν σημασίαν.

«Ἡ ἔλλειψις μέων ἀναγκάζει, κατὸ φυσικὴν συνέπειαν, τὸ Ἐπιμελητηρίου νὰ περιοριζῇ τὴν δραστηριότητα του εἰς δύο, δηλαδή ἐπιμελητηρίους. Εφόρτωσις, ἀτυχῶς, καὶ αὐτὸ δῆπος συνεχῶς περιορίζῃ τὰς δυνατότητας δράσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου.

«Ἀδυνατοῦν οἱ τοῦ Ὑπουργείου νὰ ἀντιληφθῶν πόσον ἡ παράλληλος δράσης καὶ ἡ καλόπιστος μὲ τὸ Ἐπιμελητηρίου συνεργασία δύνανται νὰ ἔξυπηρετήσεων τοῦ Επιμελητηρίου.

«Ἀδυνατοῦν οἱ τοῦ Ναυτιλίας τῶν Ναυτικῶν Ἐπιμελητηρίων, εἶναι καὶ συμφέροντα τοῦ Επιμελητηρίου συνεργασία δύνανται νὰ ἔξυπηρετήσεων τοῦ Επιμελητηρίου.

«Ἡ δράσης ἀκριβῶς τῶν Ναυτικῶν Ἐπιμελητηρίων, εἰς τὰς ἐκ παραδοσεως ναυτικὰς χώρας ὑποδεικνύει τὶ θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ἀποδῶσῃ καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τὸ ίδιον μας Ἐπιμελητηρίου.

«Ἡδη, μὲ τὰ πενιχρά του μέσα, πρόειδη εἰς δύο μέχρι τούδε ἐκδόσεις σημαντι-

CAMPANELLA SINCE 1916

SAVONA

CAMPANELLA - ASCENSO

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

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

GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA"

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

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

κώς έξυπηρετούσας την Ναυτιλίαν μας και τους μετ' αύτης ξένους συναδασσομένους. 'Επιχειρεί έσχάτων νὰ έκδωσῃ ἔνα πλήρη δόγμαν τῶν ἑλληνικῶν λιμένων, ἀπειρά δὲ ἐμπόδια συναντᾶ εἰς τοῦτο, ἀντὶ τῆς ἑνθαρρύνσεως. Τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Ναυτικοῦ, θεωρεῖ τὰ σχετικὰ στοιχεῖα... στρατιωτικά ἀπόρρητα, ως ἔσκοντα στοιχεῖα... ποὺ προσεγγίζει εἰς τινὰ λιμένα μας νὰ μὴ γνωρίζῃ τὸ δάσθιος, ἐπὶ παραδείγματι, αὐτοῦ, ἡ τὸ ἀριθμὸν τῶν παρά τινα προβλῆτα γερανῶν. Καὶ τὸ Y.E.N. περιέκουφε τὴν σχετικὴν πίστωσιν, ως νὰ μὴ ἐπρόκειτο περὶ χρημάτων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ περὶ τῆς προσωπικῆς περιουσίας τοῦ τολμήσαντος τὴν περικοπὴν τημηματάρχου. Δὲν ἐνέδωσεν εἰς τὴν ἔγκρισίν της παρὰ μόνον ἀφοῦ ἐπέτυχεν ὅπως τὸ 'Ἐπιμελητήριον διοθέσῃ πολὺ μεγαλύτερον ποσὸν δι' ἐκτάκτους δαπάνας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, δι' ἀς δὲν ὑπῆρχον περαιτέρω περιθώρια εἰς τὸν προϋπολογισμὸν του!'

'Ορισμένως δὲν είμεθα καλὰ καὶ θὸ πάμε χειρότερα...

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

'Απεφασίσθη, κατ' ἄρχην, ἡ ἕδρα τῆς ναυτικῆς σχολῆς εἰς τὴν 'Ανδρον. Τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως συνεζήτησεν ἥδη τὸ θέμα. Καθυστερήμενη ἡ ἀπόφασις. 'Υπεύθυνον δὲν είναι, πάντως, τὸ 'Υπουργείον. 'Οφείλομεν νὰ τὸ δύολογήσωμεν. 'Ηδιαφόρησαν αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ πρώτοι οἱ 'Ανδριοι ἐφοπλισταί. Δὲν ἡκολούθησαν τὸ παράδειγμα τῶν Χίων συναδέλφων των. Αὐτοὶ παρέσχον τὴν στέγην καὶ δῆλην τῶν τὴν συμπαράστασιν διὰ τὰς ἑκεὶ συσταθείσας σχολάς.

Περισσότερον πάσης ἀλλης περιοχῆς ἡ 'Ανδρος δικαιούται νὰ ἔχῃ τὴν ναυτικήν της σχολήν. 'Ολοκληρωτική εἶναι ἡ ἐπίδοσις τῶν κατοίκων της εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἀθρόα θὰ είναι ἡ προσέλευσις τῶν μαθητῶν. Θὰ είναι περισσότεροι τῶν δύον ἡ συνήθηση δυναμικότης παρομοίων σχολῶν ('Υδρας, Κύμης, Σύρου) θὰ ἐπιτρέπῃ. 'Ισως ἀπὸ τούδε, πρὶν ἡ στέγη της σχολῆς ἔξερεθῇ, νὰ ὑποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη κτιρίου ίκανου νὰ περιλάβῃ μεγαλύτερον ἀριθμὸν μαθητῶν.

Τὸ ζήτημα πάντως, ὃς μὴ χρονίση. Διεπιστώσαμεν τὴν προθυμίαν τῶν ὄρμοδιών του 'Υπουργείου, ιδιαίτερως δὲ τοῦ ναυάρχου κ. Θεοχάρη ἀς πρωθυμούν τὴν ὑπόθεσιν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι.

Αἱ στήλαι αὐταὶ παρέχουν τὴν ἀπόλυτον συμπαράστασιν τῶν. 'Η σχολὴ τῆς 'Ανδρου θὰ καταστῇ — εἴμεθα δέδαιοι — τὸ φυτώριον τῆς νέος γενεᾶς τῶν 'Ανδριών ναυτίλων. Πλούσιοι θὰ είναι οἱ καρποὶ τῆς προσπαθείας. 'Ας τὴν συντρέξουν δῆλοι διὰ νὰ είναι πλήρης, ὑποδειγματική.

ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΗ Η ΔΩΡΕΑ

'Ἄξιος ὁ μισθός των. Τώρα μόλις, μετὰ μίαν δῆλην τετραετίαν, μετὰ τὰς τόσας συζητήσεις, παρελκύσεις καὶ ὑποσχέσεις, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Οἴκου τοῦ Νάυτου καὶ ἡ Διεύθυνσις Προνοίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας λέγεται ὅτι ἀποκλείουν τὴν ἕδραν μικροβιολογικού ἔργοστρου. Δὲν συμφέρει — κατὰ τὰς εἰδότας — εἰς τὸν Οἴκον τοῦ Νάυτου καὶ δὲν προσφέρεται μικροβιολόγος διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν διεύθυνσιν του!

Δὲν θὰ συζητήσωμεν τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, ἔστω καὶ τόσον καθυστερήμενην, ὥστε νὰ δικαιούμεθα πολλάς νὰ ἔχωμεν ἀμφιβολίας διὰ τὴν ὀρθότητα αὐτῆς. 'Εκείνο ποὺ ἔχομεν μόνον νὰ ἀξίωσωμεν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ δωρητοῦ τῶν τριῶν χλιδῶν δολλαρίων κ. 'Αθαν. 'Αναστασίου, είναι ἡ ἐπίστροφή τῶν δωρηθέντων, ἵνα οὕτως προσφράτερον εἰς ἄλλον ὑπέρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας σκοπὸν τὰ διαθέστη.

Εἶναι, πιστεύομεν, δικαίωμα τοῦ δωρητοῦ ἡ ἀπαίτησις τῆς ἐπιστροφῆς, ἀφοῦ ἡ πρόθεσίς του δὲν ἔγενετο δεκτή. 'Ελπίζομεν νὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν ἐπὶ τοῦ σημείου, τουλάχιστον, αὐτοῦ. 'Η ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως ἀντιδικία θὰ ἐκθέσῃ τὴν Διοίκησιν τοῦ 'Ιδρυματος καὶ τὸ προϊστάμενον 'Υπουργείον. Πολλά, ὥστι τὰ κολακευτικά, θὰ ἀποκαλυφθοῦν.

ΚΑΙ Η ΣΧΟΛΗ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Θὰ συσταθῇ, ἐπὶ τέλους, ἡ Σχολὴ Θαλαμηπόλων. 'Ημερησία θὰ είναι, δυνάμεως 80 - 100 μαθητῶν. 'Ενιαύσιος ἡ φοίτησις. Τὸ κατάλληλον οἰκηματος διὰ νὰ τὴν στεγάσῃ ἀναζητεῖται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς.

Δὲν χρειάζεται νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τῶν λόγων, ποὺ ἐπιβάλλουν

τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς. 'Εξαφθαλμός ἡ ἀνάγκη. Χωρὶς θαλαμηπόλους ἀρτίας καταρτίσεως, γλωσσομαθείς καὶ χωρὶς μαγείρους, ἀπόλυτα προσημοσμένους εἰς τὰς περὶ νεωτέρας διαιτητικῆς ἀντιλήψεις ἐπιβατηγὸς Ναυτιλίας, μὲ ἀξίωσεις προσελκύσεως διεθνούς πελάτειας, δὲν ημπορεῖ νὰ σταθῇ. Καὶ δὲν είναι μόνον προβληματική ἡ ὑπόστασις τῆς, ἀλλὰ καὶ δυσφηματική τοῦ ἀλληληγορίου πλοίου καὶ τοῦ θαλασσού πολιτισμοῦ μας, ἡ ἐμφάνισις θοηθητικοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀναξίου τῆς ἀποστολῆς του.

Νὰ χωρήσωμεν, λοιπόν, τὸ ταχύτερον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ληφθείσης ἀπό τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως ἀπόφασεως. Καὶ ὑποδεικνύομεν διότι τὸ ταχύτερον, διότι τὸ πρόβλημα χρήζει ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως καὶ διότι πολλαὶ μέχρι τούδε ἀποφάσεις δὲν ἔφεσαν, διὰ λόγους ἀντιγνωμάτων, εἰς τὰς λεπτομερείας, διὰ νὰ μὴ εἴτωμεν καὶ ἀδιαφορίας, μέχρι τῆς ἐκτελέσεως.

'Εχομεν μόνον νὰ συστήσωμεν τὴν συνεργασίαν τῶν ὄρμοδιών ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, μὲ τοὺς ἐκπρόσωπους τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ληφθείσης της Ναυτιλίας καὶ τοὺς σωματείου τῶν θαλαμηπόλων. Πολλὰ διὰ προληφθούν σφάλματα ἀπό τὴν συνεργασίαν αὐτήν.

Η ΣΧΟΛΗ NIAPCHOY

'Ο ἀρχιτέκτων κ. Φωτιάδης ἀνέλαβε τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων διὰ τὴν στέγασιν τῆς συνιστωμένης, δωρεᾶς τοῦ κ. Νιάρχου, σχολῆς μηχανικῶν τοῦ E.N. Τὰ προσχέδια ὑπεδήλωσαν ἥδη καὶ ἐνεκρίθησαν ἀπό τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως. Διακρίνονται διὰ τὴν ἄνεσιν τῶν χώρων καὶ τὴν πρόβλεψιν τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μαθητῶν, ἢν ἡ ἀνάγκη τὸ καλέσῃ. Τέσσαρες μεγάλαις σίθουσι δισκαναλαίσας ἐπὶ τοῦ ἀνω πατώματος τοῦ διωρόφου κτιρίου προβλέπονται, μὲ ἓνα εύρυταν σχεδιαστήριον, αἰθουσαν δργάνων καὶ βιβλιοθήκην, μὲ ἴδιατέρους δὲ χώρους τουαλέτας (σάουερ κλπ.) διὰ τοὺς μαθητάς. Εἰς τὸ κάτω πάτωμα ἡ αἰθουσα τοῦ ἐστιατορίου καὶ τελετῶν δύνανται ἀνέτως νὰ περιλάβῃ περὶ τὰ διακόσια ἀτομά. Θὰ συνεστιάζωνται οἱ ψηφεία ιδιαίτερος τοῦ διοικητοῦ, τῆς διαχειρίσεως καὶ τῶν καθηγητῶν, ἀποδήμησι, προσάλιον διὰ τὰς συγκεντρώσεις, πλὴν τῆς εὐρυτάτης εἰσόδου μὲ διπλούν τὸ κλιμακοστάσιον πρὸς τὸν ἄνω δρόφον.

'Απλὴ ἡ ὅλη κατασκευὴ τοῦ κτιρίου, ἐπιβλητική ὄμως. Θέλει τούτο ἀνεγερθῆ εἰς ὑπερκειμένην τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά θέσιν, ἐντὸς τοῦ περιβόλου των. 'Η σχολὴ θὰ λειτουργήσῃ, βάσει τοῦ ἥδη ἐκπονηθέντος ἀπό τὴν προληφθούν σφάλματα καὶ κανονισμοῦ, ἀπό τὴν περιόδου 1964 - 65.

ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΜΑΣ

'Ἐπιβάλλεται νὰ προσέξωμεν περισσότερον τοὺς ἀλλοδαποὺς μαθητάς, τοὺς ἔγγραφομένους εἰς τὰς Δημοσίας Σχολάς τοῦ E.N. Νὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ των καὶ νὰ ὄργανώσωμεν ἐπὶ προνοιακῆς βάσεως τὴν φοίτησιν των. Μὲ ἄλλους λόγους, νὰ ἀναλάβωμεν πρωτοβουλίων διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχών τῶν ὑπὸ σύστασιν ναυτιλιῶν, ιδίᾳ τῶν χειραφετουμένων χωρῶν τῆς Αφρικῆς. Τὸ 'Ισραήλ, προσδίζον, κατενόσησε τὴν σημασίαν τῆς τοιστήτης προστατείας. Εἰς τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν τῆς 'Ακρας, ἕδραν τούτον τημά δι' ἀλλοδαπούς, εἰς τὸ διοίκον ἡ ἐκπαίδευσις προσαρμόζεται πρὸς τὰς ἰδιομόρφους ἀνάγκας των.

Καὶ ὑπάρχουν δῆλοι αἱ δυνατότητες διὰ νὰ εύσωμη ἀνάλογος προσπάθεια καὶ παρ' ἡμῖν, ἡ ὅποια δὲν ἐπιτρέψῃ τὴν δημιουργίαν στενῶν δεσμῶν μὲ τὰ νέα ἀφρικανικά ἔθνη σημέρον καὶ τὴν ἐμπορικήν των ναυτιλιῶν αὔριον. Μεγάλας συμπαθείας ἔχει νὰ χώρα μας εἰς τὴν ἀφρικανικήν ηπειρον καὶ είναι εὐρεία ἡ ἀκτινοβολία τῆς ναυτικῆς τῆς παραδόσεως. Δὲν ἀπαιτεῖται παρὰ ὁ προγραμματισμός.

Μέχρι σημερον ἔχουν φοίτησει ἀρκετοὶ Κύπριοι εἰς τὰς σχολάς τοῦ 'Ασπροπόρου, μὲ ίκανοποιητική κατὰ κανόνα ἀπίδοσιν. Πλὴν αὐτῶν ἐφοίτησαν καὶ τινες Σουδανοί, Αίγυπτοι καὶ Λιβανοί. Πέντε, συγκεκριμένως, Σουδανοί ἀπεφοίτησαν ἥδη ευδοκίμως, ὡς δόκιμοι πλοίαρχοι, ἐνὸν συνεχίζουν τὰς σπουδάς των, ἔνας ἀκόμη Σουδανός, ἔνας Αίγυπτος καὶ ἔνας Λιβανός. 'Εφέτος εἰσήχθησαν εἰς τὸν 'Ασπροπόρου, ἔνας Αίγυπτος καὶ ἔνας Λιβανός, οἱ ὅποιοι μετὰ τὴν προπαρασκευαστικήν φοίτησιν των ἐπὶ ἔτος διὰ τὴν ἐκμάθησιν τῆς γλώσσης, θὰ παρακολουθήσουν τὰ μαθήματα κανονικῶς, ὡς καὶ οἱ 'Ελληνες συμμαθήται των.

Αἱ Σχολαὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ παρέχουν τὴν δυνατότητα μιᾶς εὐ-

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
	P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40.175	P.O.B. 266
ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)
	P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
				UNDER THE STYLE:	P.O.B. 55 TEL. 681

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

χερούς, άδαπάνου ειρηνικής διεισδύσεως και προβολής του θαλασσίου πολιτισμού μας είς τας ύπό ανάπτυξιν τελούσας άφρικανικάς χώρας. Μᾶς παρέχεται μία καλή εύκαιρια. "Ας την έκμεταλλευθώμεν.

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΚΥΜΗΣ

Εις ύποδειγματικὸν ἑκπαιδευτικὸν φυτώριον ἔξειλίχθη κατὰ τὰ τελευταῖς ἑταῖς η Σχολὴ Πλοιάρχων τῆς Κύμης. Η σχετική, λόγω ἀποστάσεως ἐξ Ἀθηνῶν, ἀπομόνωσίς της, ἀπέτελεσ τὸ θετικὸν παράγοντα διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν της καὶ ἀσφαλῶς διὰ τὴν καυτέρων ἀπόδοσίν της. Εἰς μίαν οἰκείαν καὶ φιλικὴν ἀτμόσφαιραν, ἀπερίσπαστοι ἀπὸ τὴν τύρδην τῶν μεγαλουπόλεων, ἐπιδιόνται οἱ μαθηταὶ εἰς τὴν μελέτην καὶ τὴν πρακτικὴν τῶν ἀσκήσην, διαμορφώνοντες παραλήλως χαρακτῆρας ικανούς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς εὐθύνας ἐνὸς δυσκόλου ἐπαγγέλματος.

Ως ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς σχολῆς, κατὰ τὴν προηγουμένην ἑκπαιδευτικὴν περίοδον, τὸ υψηλότερον ποσοστὸν τῶν μαθητῶν τῆς κατήγορος ἐξ Ἀθηνῶν (19,36%), ἐπειδὸν τοῦ πελοποννήσου (ἐπίσης 19,36%) καὶ ἐξ Εύβοιας (13%) καὶ τὸ μικρότερον ἐκ τῶν νήσων. Διατυποῦνται οὕτω τὸ συμπέρασμα, διτεῖς τὴν Σχολὴν τῆς Κύμης προτειμάζονται νεοὶ διὰ τὴν ναυτικὴν σταδιοδρομίαν, οἱ ὄποιοι τὸσον ἐκ καταγωγῆς ὅσον καὶ οἰκογενειακῆς παραδόσεως δεν ἔχουν, κατὰ τὴν πλειονότητά των, προδιάθεσιν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀπόδειξις τούτου, τὸ λίαν χαμηλὸν ποσοστὸν τῶν μαθητῶν τῶν προερχομένων ἐκ ναυτικῶν οἰκογενειών. Μόνον τὸ 3,22% τῶν φοιτῶν εἰς τὴν Σχολὴν τῆς Κύμης είναι τέκνα ναυτικῶν, ἐνῷ τὸ 35,10% εἰναι τέκνα ἐπαγγελματιῶν, τὸ 29,90% ἐργατῶν καὶ ἄγροτῶν καὶ τὸ 19,35% ὑπαλλήλων.

Κατὰ τὸ προηγούμενον σχολικὸν ἔτος ἐφοίτησαν εἰς τὴν Κύμην 56 ἐν ὅλῳ μαθηταὶ, 31 εἰς τὴν Α' καὶ 26 εἰς τὴν Β' τάξιν, ἐκ τῶν ὅποιων παρέμειναν μετεξεστέοι 4 καὶ ἀπερρίθη εἰς.

Οι 43 ἐκ τῶν πραοχθέντων μαθητῶν ἀμφοτέρων τῶν τάξεων, προήχθησαν μὲν βαθμὸν 15 - 19, ἀντιπροσωπεύσαντες ποσοστὸν 75% περίπου τοῦ συνόλου.

Διὰ τὴν θεωρητικὴν ἑκπαίδευσιν τῶν μαθητῶν τῆς Α' καὶ τῆς Β' τάξεως τῆς σχολῆς, ἀπτήθησαν 2.417 ὁραὶ καὶ διὰ τὴν πρακτικὴν τῶν ἀσκήσην ἐπραγματοποιήθησαν 11 ἑκπαιδευτικὴν ἐπισκέψεις εἰς ἔργοστάσια, λιμενικὰς ἔγκαταστάσεις, ναυπηγεία κλπ., καὶ ἔξειτέλεσθησαν 14 ἑκπαιδευτικοὶ πλόες μικράς κατὰ κανόνα διαρκείας ἐπὶ τοῦ ίστιοφρου «Υδρα» καὶ τοῦ ρυμουλκοῦ «Λέωνα».

Ἄξιολογος ἡτο ἐπίσης, πρωτοβουλίας τοῦ διοικητοῦ κ. Βλάχου, καὶ ἡ ἐπίδοσις τῶν μαθητῶν εἰς ἀθλητικάς, πνευματικάς καὶ καλλιτεχνικάς ἐκδηλώσεις ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς σχολῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς μικρᾶς καὶ συμπαθοῦς κοινωνίας τῆς Κύμης.

Ἡ τρίτη, κατὰ σειρὰν ἰδρύσεως, Σχολὴ Πλοιάρχων, διὸ τῆς συμπληρώσεως τῶν κτιριακῶν ἔγκαταστάσεων τῆς, θὰ δυνηθῇ εύχερεστερον νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις της. Η ἀποπεράτωσις τῆς ἀνέγειρομένης ήδη αἰθουσῆς ἐστιατορίου, θὰ καλύψῃ διασικάς ἀνάγκας της, ἐνῷ ἐνδεχομένη ἐπέκτασις τοῦ κτιρίου τῶν κοιτῶν της, θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν φοίτησιν περισσότερων μαθητῶν.

Ο ΛΙΜΝΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ

Ἐλήφθησαν δριστικαὶ ἀποφάσεις διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ὑπολειπομένων, κρισίμων, ἔργων εἰς τὸν νέον λιμένα τοῦ Κερατοπύργου. Καὶ λέγομεν κρισίμων, διότι πολλαὶ καὶ σοθαραὶ ἀμφισθήτοις εἶχον ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἔγερθη περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἔκτελεσέως των. "Ηδη συνεφώνησαν τόσον ὃ ἀντιπρόδρος τοῦ Ο.Λ.Π. λιμενολόγους κ. Δ. Πίππας, ἔχων κατὰ κανόνα τὸν πρώτον λόγον εἰς τὰς εἰσηγήσεις ἐπὶ τῶν τεχνικῶν θεμάτων τοῦ λιμένος, ὅσον καὶ αἱ ὑπηρεσίαι καὶ τὰ μέλη τοῦ συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ, διὰ τὴν θέσιν καὶ τὴν μορφὴν τοῦ πραστημένου λιμενοβραχίονος τοῦ λιμένος τοῦ 'Ηρακλέους. Θὰ κατασκευασθῇ ἔξωθι τοῦ Κερατοπύργου καὶ ἡ προχωρήση εἰς ικανὸν δάθος πρὸς δυσμάς, περιορίζων προστατευτικῶς τὴν εἰσόδον τῆς λιμενικῆς λεκάνης. 'Ο ύπο κατασκευὴν λιμενοβραχίων μὲν ικανὸν πλάτος καὶ διαμορφωμένη τὰ πράγματα τοῦ διὰ τὴν παραστολή πλοίων, θὰ χρησιμοποιηθῇ ταυτοχρόνως καὶ διὰ τὴν φορτοεκφορτωτικὴν κίνησιν.

"Ηρθησαν ἐπίσης αἱ ύψιστάμεναι μέχρι τοῦδε διαφωνίαι καὶ διὰ τὴν τύχην τῆς ύφαλου, τῆς εὐρισκομένης εἰς τὸ κέντρον περίπου τῆς ὑδατίνης ἐπιφανείας τοῦ λιμένος. Δέν θὰ ἐκσκαφῇ τελικῶς, ὡς εἶχε κατ-

ἀρχὴν ἀποφασισθῇ, λόγω τοῦ ὑψους τῆς ὥπαιτηθομένης δαπάνης, ἀλλὰ θὰ καλυφθῇ διὰ μιάς εύρειας προβλήτος 60.000 τετρ. μέτρων, ἡ ὥπαιτης θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῆς ξυλείας καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν ώρισμένων λιμενικῶν ἔργων ἀνωδομῆς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ μεγάλη αὐτὴ προβλήτης θὰ περιβάλλεται, κατὰ τὴν δάσιν της, ὑπὸ ἑτέρων ἀναπεπταμένων κρηπιδωμάτων, ὡς καὶ ὑπὸ ικανού δάθους χερσαίου χώρου.

Μόνον μειονέκτημα τῆς δοθείσης λύσεως εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ύφαλου, ἀπότελεται ὁ περιορισμός τοῦ κύκλου ἐλιγμῶν τῶν πλοίων, εἰς τὴν θέσιν εἰς τὴν ὅποιαν εύρισκεται σήμερον. Διὰ τῆς κατασκευῆς ὅμως τοῦ προστημένου λιμενοβραχίονος καὶ τῆς διευρύνσεως τῆς δῆλης λιμενικῆς λεκάνης, ὁ κύκλος ἐλιγμῶν θὰ δύναται νὰ διατηρηθῇ τὴν ἀκτίνα του, τιθέμενος ἔγγυτερον τοῦ στομίου τοῦ λιμένος.

NEOTEYKTON EKPAIDETYKON:

Συζητεῖται ἀκόμη ἡ πρόσκτησις τοῦ ἑκπαιδευτικοῦ πλοίου. Τελευταία ἀπόφασις: 'Εγκαταλείπεται ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένου σκάφους. Πρὸς τὴν ναυπήγησιν στρεφόμεθα. Παρεκλήθη ὁ κ. Φραγκούλης νὰ καταρτίσῃ τὴν προδιαγραφήν. Τιμὴν θὰ ζητηθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, ξένα καὶ ιδικά μας. Θὰ προτιμηθούν, δεδαίως, τὰ δεύτερα ἐν ισοτιμίᾳ ἢ ἔστω καὶ ἀκριδώτερον, καθ' ὃ ποσοστὸν ὄριζει ὁ Νόμος περὶ προστασίας τῆς ἔγχωρίου διοικησίας.

Τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαιδύσεως δὲν διαθέτει πάντως τὰ μέσα διὰ τὴν ναυπήγησιν. Δάνειον προβλέπεται νὰ συναφθῇ ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. Πρώτος ἡ κάθε πρόβλεψις. Τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς θὰ μᾶς υποδείξῃ τὴν δυνατότητα τοῦ νεοτεύκτου πλοίου.

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΨΥΓΕΙΑ

'Αποκτᾶ, ἐπὶ τέλους, ψυκτικὸν συγκρότημα ὃ λιμήν τοῦ Πειραιῶς. Θὸ δάνειροθή παρὸ τὴν ηνδρόδιον φορτηγίδων τοῦ προλιμένος, εἰς δύο κατ' ἀρχὴν ὄρφους, περιλαμβάνοντας ἀποθήκην διὰ συνάθηκη φορτία καὶ χώρων 12 - 14.000 κ.μ. δι' εύπαθη, ὑπὸ ψύξιν καὶ καταψυχίν.

Τὰ σχέδια διὸ τὸ πρώτον λιμενικὸν ψυγεῖον τοῦ Πειραιῶς προβλέπουν τέσσαρας ἐν ὅλῳ ὄρφους, χωρητικότητος 30.000 κ.μ., οὔτινες δύμας θὰ κατασκευασθῶν σταδιακῶς, ἀφοῦ ἀποπερατωθῇ καὶ λειτουργήσῃ τὸ δημοπρατηθὲν ἡδη τμῆμα τῆς ισογείου ἀποθήκης καὶ τῶν υπερκιμένων αὐτῆς ψυκτικῶν θαλάσμων.

'Εντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἔτῶν, φρονοῦν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π., ὁ λιμήν τοῦ Πειραιῶς ἐπιβάλλεται νὰ διαθέτῃ ψυκτικάς ἔγκαταστάσεις τούλαχιστον 100.000 κ.μ., προκειμένου νὰ ἀντιμετωπίσῃ στοιχειώδως τὴν ὀσμέρειαν εἰς εύπαθη προϊόντα. Αἱ ψύξαι θερμοκρασίαι, αἱ ἐπικρατοῦσαι εἰς τὴν 'Ελλάδα κατὰ τοὺς περιστέρους μῆνας τοῦ ἔτους, δυσχεραίνουν τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων αὐτῶν εἰς τὸν λιμένα, τὰ ὄποια διὰ νὰ τοποθετηθοῦν εἰς ψυκτικάς ἔγκαταστάσεις ωφίστανται τὰς φθορὰς καὶ τὰς δαπάνας τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως προηγούμενως, ἐπ' αὐτοκίνητον. Τὸ παραλαμβανόμενον δηλαδὴ εύπαθη φορτίον ἐκ τῶν ψυγείων τοῦ πλοίου, φορτώνεται εἰς αὐτοκίνητα, μεταφέρεται εἰς τὰς μακράν τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἀποθήκας - ψυγεῖα, ἐκφορτώνεται καὶ ἀποθηκεύεται, διὰ νὰ υποστῇ μετά τινας ημέρας τὴν ιδιαίτερην κατὰ τὴν διοχετεύσιν του εἰς τὴν κατανάλωσιν.

Διὰ τῆς κατασκευῆς δύμας ψυκτικῶν συγκροτημάτων ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς, ἡ ἐκφόρτωσις ἐκ τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀποθηκεύσις τοῦ εύπαθου φορτίου ἀπαξ καὶ εἰς σύντομον χρόνον, θὰ διενεργήηται, μὲ ἄμεσον συνέπεια τὴν περιωρισμένην δαπάνην καὶ τὴν περιωρισμένην φθοράν.

'Η λειτουργία ψυκτικοῦ συγκροτήματος εἰς τὸν λιμένα καὶ ἐγγύς μαλίστα τῶν κρηπτοδάμων, θεωρεῖται ἐξ ἄλλου ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς μία κατ' ἔχοχην ἀνταποδοτική ἐπένδυσις, λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν τῆς συνεχούς αὐξήσεως, ὡς προσανεφέρθη, τῶν κατεψυγμένων φορτίων (30.000 τόν. κρέατος καὶ 20.000 τόν. ιχθύων τὸ ἔτος) ὡς καὶ τοῦ εἰδικοῦ τιμολογίου ἀποθηκεύτων, τὸ ὄποιον θὰ ισχύσῃ καὶ εἰς τὰ λιμενικά ψυγεῖα. Θὰ είναι ἀνάλογον ἐκείνου τῶν ιδιωτικῶν, τὰ ὄποια ὁ Ο.Λ.Π. δὲν προτίθεται νὰ ἀνταγωνισθῇ, διὰ τὸν λόγον, ὅτι ἀναγνωρίζει τὴν ιδιαιτέραν χρησιμότητά των.

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΣΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 23703 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

VENEZIA

ZATTERE No 1392
TELEGRAMS: OPLITIS - VENICE
TELEPHONES: 700660 - 700661
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

MONFALCONE

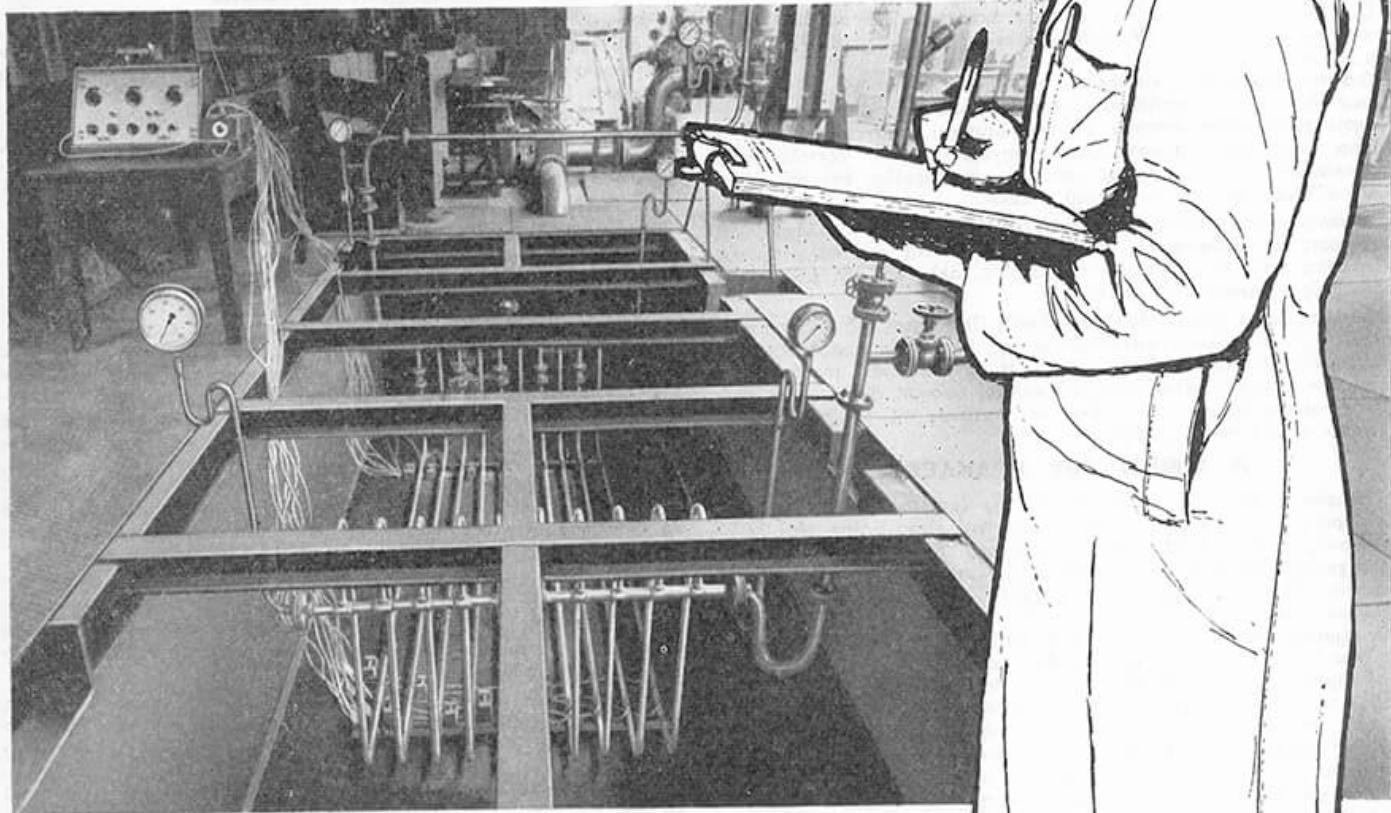
VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CONDUCTED BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE REQUEST OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL CORRESPONDENCE CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE OFFICE.

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

TANK HEATING COILS BY STEELS DESIGNED FROM FIGURES PROVED BY FACTS



Tests under laboratory conditions being carried out on cargo heating coils at Sunderland Technical College.

Extensive laboratory and practical tests have enabled Steels to design tank heating systems which provide many advantages over competitive systems. Conducted by Steels under typical sea-going conditions, these tests have produced data by which heating-surface-to-cargo requirements can be determined with far greater accuracy than is possible by conventional arbitrary calculations. Precise figures concerning heat loss, heat emission, optimum pipe length, etc., also have been established. This exclusive data ensures that the capital cost of an installation is kept to a minimum, and operating and maintenance costs are substantially reduced.

The high efficiency of Steels tank heating coils has been proved by test and proved in service in more than 1,000 tankers.

Cargo heating systems by Steels include Alagrid, Helical and Storied Helical coils, and advanced 'conventional' systems. Made in mild and stainless

steel, cast iron, aluminium brass and other special alloys to meet the needs of every type of bulk oil cargo.

STEELS ENGINEERING INSTALLATIONS LIMITED

SUNDERLAND, ENGLAND. TEL: 56281. TELEX: 53341.

HOME AND OVERSEAS SALES OFFICE:

STEEL HOUSE, EASTCOTE, PINNER, MIDDLESEX. TEL: PINner 5881.

1740

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

2040 ΣΚΑΦΗ, 14.178.944 τ. ΓΚΡΟΣ

Σταθερά συνέχισις τής άγοράς μεταχειρισμένου τοννάζ, έκ της άλλοδαπής και περισσότεραι καθελκύσεις, πλήρης όμως άνακοπή του ρεύματος πρὸς ἐπαναπατρισμόν και — ἀντίθετα — ζωροτέρα ή ἀποχώρησης σκαφών ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν νησοδίον, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν συνήθη πορείαν τῶν διαλύσεων και διλιγωτέρας πωλήσεις παρηλίκων μονάδων εἰς ξένους ἐφοπλιστὰς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, αὐτὰ ὑπῆρχαν τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῆς ἀνασκοπήσεως τοῦ γρίμηνος τρέχ. Επούς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον τρίμηνον. Ή δραστηρίστης τῆς πλοιοκτησίας, ἀπὸ τὸ πλευρᾶς τῶν πάστης φύσεως μεταβολῶν, ὑπεσκέλισε τοὺς ἀριθμοὺς τῶν δύο προηγούμενών τριμήνων, γεγονός ὅπερ ἐπισημαίνει τὸ γνώρισμα τῶν μεγάλων ναυτιλιῶν. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν μεταβολῶν ἐκάλυψεν 103 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 841.678 τόν. γκρός, ἔναντι ἀντιστοίχων μεταβολῶν τοῦ β' τριμήνου δι' 90 σκάφη, 644.854 τόν. γκρός και τοῦ α' τριμήνου δι' 79 σκάφη, 568.671 τόν. γκρός.

Ἐτέρα σημαντικὴ παρατήρησις ἀναφέρεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἐπονήθην εἰς τὸ προσκήνιον ἡ λιθεριανὴ σημαία, ἡ ὅποια δὲν συνεκέντρωσε μόνον τὸν σπουδαιότερὸν ὅγκον τῆς προστεθείσης μεταχειρισμένης χωρητικότητος, ἀλλὰ περιέλαβε και καθελκύσεις σκαφῶν, ἀτινα ἀρχικῶς ἡσαν προγραμματισμένα διὰ τὴν Κυανόλευκον. Μόνη ἡ λιθεριανὴ σημαία ἐνεφάνισεν ισχυρὰν αὔξησιν τῆς ὑπ' αὐτὴν δυνάμεως ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας και μικράν τινα τοιαύτην ἡ ἐλληνικὴ σημαία, ἐνώ αἱ λοιπαὶ «σημαῖαι εὐκολίας» σημειώνονται μὲν μείωσιν κυμαινομένων μεταξὺ 17.406 τόν. ἔως 36.690 τόν. γκρός, ἐκόστη. Τούτο, ἀλλοὶ τε καὶ ἀνεμένετο, κατόπιν τῆς γνωστῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας πρὸς τὰ ἐφοπλιστικὰ αἴτηματα και τῆς ἀστυνομικῆς παρεμβάσεως τῶν λιμενικῶν ὄργανων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν πλοίων. Ή ἀστοχος αὐτὴ τακτική, ἐκδηλωθείσα ἀπὸ τοῦ προηγούμενου τριμήνου, ἐκλόνισε τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὰ ἔθνικά χρώματα και προεκάλεσε ζωηροτέραν τὴν στροφὴν πρὸς τὰς «σημαῖας εὐκολίας».

Ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προέκυψε μία καθαρά προσθήκη ἀπὸ 55 σκάφη και 375.646 τόν. γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην Ἰουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ἔξι σημαίας, ἀπό:

2.040 σκάφη, 14.178.944 τ. γκρός

Ἄναλυτικώτερον, αἱ μεταβολαὶ τοῦ τρίτου τριμήνου ἀναφέρονται εἰς 11 καθελκύσεις (7 φορτηγὰ και 4 δεξαμενόπλοια) συνολικῆς χωρητικότητος 188.149 τόν. γκρός (ἔναντι 8 σκαφῶν, ἀπάντων φορτηγῶν, 127.950 τόν. τοῦ δευτέρου τριμήνου), εἰς ἄγοράς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς 52 σκαφῶν (44 φορτηγὰ ἔναντι 47 σκαφῶν τοῦ β' τριμήνου, 247.318 τόν. γκρός), εἰς πωλήσεις πρὸς ξένους ἐφοπλιστὰς 5 φορτηγῶν, 35.770 τόν. γκρός και 1 τάκερ 7.185 τόν. γκρός (ἔναντι 8 σκαφῶν, 79.936 τόν. τοῦ προηγούμενου τριμήνου) και εἰς διαλύσεις 12 σκαφῶν (11 φορτηγὰ και 1 δεξαμενόπλοιον) συνολικῆς χωρητικότητος 87.300 τόν. γκρός (ἔναντι 13 πλοίων, 91.193 τόν. γκρός, τοῦ β' τριμήνου). Ο ἀναλυτικὸς πίναξ τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξης:

Μεταβολαὶ	Φορτηγά		Τάνκερς	
	Πλοϊα	Τ. γκρός	Πλοϊα	Τ. γκρός
Καθελκύσεις	6	88.337	4	83.827
Μεταφοραὶ εἰς Κυανόλευκον	1	7.232	1	10.448
Μεταφοραὶ ἀπὸ Κυανόλευκον εἰς σημαίας εὐκολίας	18	172.631	3	53.431
Ἄγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς	44	204.137	8	91.380
Πωλήσεις εἰς ξένους	5	35.770	1	7.185
Διαλύσεις	11	76.774	1	10.526
Σύνολον	85	584.881	18	256.797

Αἱ ἀνωτέρω ἀγοραὶ ἀναφέρονται εἰς παραληφθέντα ἡδη 44 φορτηγὰ και 8 δεξαμενόπλοια. Πέραν αὐτῶν ὅμως ἔχουν ἀγορασθῆ και τελούν εἰστι ὑπὸ παραλαβὴν ἔτερα 12 φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 75.651 τόν. γκρός.

Ἄφ' ἑτέρου, αἱ ἀπώλειαι πλοίων ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὸν διάστημα, περιέλαβον 4 σκάφη, 23.526 τόν. γκρός (ἔναντι 11 πλοίων, 41.320 τόν. γκρός, τοῦ β' τριμήνου). "Αν ἀφαιρέσῃ τις τὸ ἀποτεφρωθὲν ὑπερωκεάνιον «Βρετάνη» 16.644

τόν. γκρός, αἱ ἀπώλειαι φορτηγῶν εἶναι παραπλήσιαι (24.676 τόν. τοῦ β' και 23.526 τόν. τοῦ γ' τριμήνου). Αἱ τοῦ τρίτου τριμήνου, ἀναφέρονται εἰς 2 ἑλληνικὰ φορτηγὰ 11.257 τόν. γκρός και εἰς 2 λιθαναρικά 12.269 τόν. γκρός.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν διακύμανσιν τοῦ τοννάζ κατὰ σημαίας, ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς ὅλων ἡ λιθεριανὴ, μὲ σημαντικὴν αὔξησιν και ἀκολουθεῖ ἡ ἐλληνικὴ μὲ λίαν περιωρισμένην αὔξησιν, ἐνῷ αἱ σημαίαι τοῦ Παναμᾶ και τοῦ Λιθανοῦ ἐνεφάνισαν μείωσιν, ὡς δεικνύει ὁ κάτωθι πίναξ, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ δύο προηγούμενα τρίμηνα:

Σημαία	Α' Τριμήνον		Β' Τριμήνον	Γ' Τριμήνον
	Πλοϊα	Τ. γκρός	Πλοϊα	Τ. γκρός
Έλλαδος	+19	+225.286	+29	+ 87.871
Λιθερίας	- 3	+ 57.293	+10	+120.486
Παναμᾶ	- 1	+ 19.268	- 1	- 15.380
Λιθάνου	—	+ 9.939	- 8	- 26.014
	+15	+311.786	+30	+166.963
			+55	+375.646

"Ἐμφανής καθίσταται ἡ προσδευτικὴ ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον και ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, ἐνῷ ἀπὸ τὴν πυναμαϊκὴν σημαίαν ἡ πλοιοκτησία μας σημειώνει δρασείαν ἀποχώρησιν. Ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανοῦ, μετὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν νηολογήσεων πλοίων, ξένης πρὸς τὴν χώραν ταύτην ιδιοκτησίας, μόνον διαγραφαὶ ἐφεξῆς θὰ ἐπισημαίνωνται. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Όνδούρας και τῆς Κοσταρίκης — ὅλως ἀσήμαντον — οὐδεμία μεταβολὴ ἀνηγγέλθη.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1956 και ἐντεῦθεν διαπιστούται ἐλαφρὰ κάμψις εἰς τὴν ἀνιούσαν πορείαν τῆς φορτηγού χωρητικότητός μας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Ὡφείλετο αὐτὴ ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν κλονισθεῖσαν ἐμπιστούμην μετὰ τὴν γνωστὴν ἀπόπειραν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος πρὸς μίαν δυσμενή διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τροποδογίων τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων. Καὶ εντὶς μὲν ἀλλόθε, διὰ τὴν ἀπόπειρα εκείνη τῆτοντες, ἀλλ' ἡ ἀνιπότασις διετρήθη. 'Ο φόδος παρομοίας τινῶν μελλοντικῆς ἐνεργείας κρατεῖ τοὺς πλοιοκτήτας εἰς κατάστασιν ἐπιφυλάξεως και ἀναμοῆς, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν περιστολὴν τῶν ἐδῶ νηολογήσεων. Οὕτω, κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον ἐσημειώθησαν αἱ κάτωθι μεταβολαὶ:

Ἐγγραφαὶ	55	τ. γκρός	332.971
Διαγραφαὶ	31	»	294.131
Διαφορὰ	+24	»	+38.840

Ἄναλυτικώτερον αἱ μεταβολαὶ αύται ἀπὸ πλευρᾶς συιθέσεως, κατενέμοντο ὡς ἔξης:

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	20	τ. γκρός	143.136
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	6	»	24.458
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	10	»	37.720
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	»	58.926
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	»	10.448
Υπερωκεάνια	2	»	37.107
Ἐπιβατηγά	5	»	18.079
Διόφορα	7	»	3.097
Σύνολον	55	»	332.971

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	9	τ. γκρός	96.152
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	16	»	114.428
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	10.820
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	»	62.283
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	»	10.448
Σύνολον	31	»	294.131

Ο δύναμιστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν και διαγραφῶν,

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

N. MAVROLEON AMSTERDAM

SHIPBROKERS & AGENTS

DAM RAK 89

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

TELEGRAMS: DIOSKUROI

TEL.: 40115

καθώς και ή αιτία έκάστης σημειωθείσης μεταβολής, δείκνυνται από τὸν κάτωθι πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

"Αγιος Ανδρέας	7.066	άγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
"Αγιος Νικόλας	5.967	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
"Αγωνιστής	5.383	άγορασθὲν ἐξ 'Αργεντινῆς
Αιάκως	7.329	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
'Αντώνιος Δημάδης	15.985	καθελκυσθὲν εἰς Πόλαν
'Ατλάντικ 'Ηγκλ	16.047	καθελκυσθὲν εἰς Πόλαν
Βασίλης	5.340	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
"Εδρος	15.000	καθελκυσθὲν εἰς Σπολάτον
Καπταγιάννης	4.561	άγορασθὲν ἐκ Δανίας
Κορωνίς	2.361	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Κυρά 'Ελένη	2.032	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Μακεδών	7.142	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νόρθπορτ	2.889	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Ούρωνια Κ.	15.370	καθελκυσθὲν εἰς Σαΐν Ναζαίρ
Πέρλ Μέρτσαντ	10.935	καθελκυσθὲν εἰς Σάντερλαντ
Σκίνος	2.340	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Σκόπελος	3.814	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Σκύρος	4.019	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Φαιστός	8.864	μετατραπὲν ἀπὸ τάνκερ
Φούλη	692	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφη 20 143.136

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αθήνιαν	7.290	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Γουέστ Πόρτ	2.933	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Διόνυσος	2.302	άγορασθὲν ἐκ Δανίας
'Ιρένα	7.232	ύποστείλαν τὴν παναμάκην
Σαντζόρτζ	2.825	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Στελιανός	1.876	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφη 6 24.458

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ανίτα	1.865	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
'Αννα Μ.	1.541	άγορασθὲν ἐκ τοῦ 'Ισραὴλ
'Αννα Μαρία	1.489	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
'Αννα Σ.	1.862	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
'Αντώνιος Δ.	2.795	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
'Ελλη	1.364	άγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
'Λ' Αμπασέντ	8.600	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Μπρούκφιλντ	2.829	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Πρεσβεία	10.820	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Πανωραία	4.555	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας

Σκάφη 10 37.720

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Γερογιάννης	650	καθελκυσθὲν εἰς Σύρον
Δήλιαν Λητώ	16.277	καθελκυσθὲν εἰς 'Ολλανδίαν
Μάρθα	10.099	άγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Περσέπολις	31.900	καθελκυσθὲν εἰς 'Ισπανίαν

Σκάφη 4 58.926

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ολύμπικ Μάρινερ 10.448 ύποστείλαν τὴν παναματίκην

Σκάφη 1 10.448

σ) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τ. γκρός

'Ελληνις 18.564 άγορασθὲν ἐξ 'Ην. Πολιτειῶν
'Ομηρικός 18.543 θὰ ύποστείλῃ τὴν παναματίκην

Σκάφη 2 37.107

ζ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τ. γκρός

'Αγγέλικα II	4.232	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
'Ιόνιον II	3.760	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Μεντιτερράνεαν II	4.232	άγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Μόνα Λίζα	1.530	τελούν ὑπὸ ναυπήγησιν
Φαντασία	4.325	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφη 5 18.079

η) ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ. γκρός

'Αγια Θάλασσα	375	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
'Αμασίς	390	άγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
'Ατλας	574	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Κυριακή	480	άγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Μόνκωνιλλ	405	άγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Νήσος Μύκονος	389	άγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Φωτεινή	484	άγορασθὲν ἐξ 'Ιταλίας

Σκάφη 7 3.097

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ατλάντικ Γκλαντιέτορ	10.149	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
'Ατλάντικ Σανλάιτ	10.139	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
'Ατλάντικ Στάρ	15.985	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
'Ελλην	10.312	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
Κόσμικ	17.827	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
Χατζητσάκος	10.735	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
Σάουθ Πόλ	6.202	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
Χίος	10.784	ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν
Σκύρος	4.019	ἀποτεφρωθὲν εἰς Βραζιλίαν

Σκάφη 9 96.152

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

"Αγιος Ιωάννης	7.238	έξοκείλαν εἰς 'Οχάρα, ἔγκατε.
'Ασπις	7.031	ἐπωλήθη 'Ιάπωνας διαλυτάς
Γιάννης	1.772	ὕψωσε τὴν παναματίκην
Εύθοισ	8.393	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Θαλής	7.252	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Θερμαϊκός	8.465	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Μεσολόγγι	8.479	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Νέδων	7.264	ἐπωλήθη εἰς Εφοπλ. Φιλιππίνων
"Οσεαν Μέρτσαν	7.251	ἐπωλήθη εἰς Κινέζους
"Οσεαν Ράγκερ	7.210	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
"Οσεαν Σεύλορ	7.189	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Πρόδρος Χόφμαν	7.275	ἐπωλήθη 'Ιάπωνας διαλυτάς
Ριο Νότρο	7.131	ἐπωλήθη 'Ιάπωνας διαλυτάς
Σέρραι	8.501	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν
Σκιάθος	6.725	ἐπωλήθη 'Ιάπωνας διαλυτάς
Σκιάθος	7.252	ὕψωσε τὴν λιθεριανὴν

Σκάφη 16 114.428

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Πρεσβεία 10.820 ἐπωλήθη 'Ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφη 1 10.820

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ **ISTANBUL**

'Απὸ τὸ 1920 P.O.Box 79 **GALATA**

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ. : PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ. : 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ
ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΔΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΓΝΙΣΜΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

δ) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός	
'Ατλαντικ Γιούνιον	21.030	ύψωσε τὴν λιθεριανὴν
'Ατλαντικ Γιούνιβερς	20.854	ύψωσε τὴν λιθεριανὴν
Βίκτωρια	11.547	ύψωσε τὴν λιθεριανὴν
Φαιστός	8.852	μετετρόπη εἰς πορθμεῖον

Σκάφη 4 62.283

ε) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός	
Γουόρλντ Τάιντ	10.448	μετατραπέν εἰς φορτηγὸν

Σκάφη 1 10.448

Απὸ τὰς μεταβολὰς ταῦτας προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 24 σκάφη καὶ 38.840 τὸν γκρός, οὐτως ὥστε ἡ σημερινὴ δύναμις ὑπὸ τὴν KYANOLEYKON ἀπαρτίζεται ἀπό:

1.340 σκάφη, 7.417.380 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κοτωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	276	T. γκρός	2.516.789
Φορτηγὰ πολεμικ. ναυπηγήσεως	336	»	2.325.582
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	105	»	321.388
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	91	»	1.639.860
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	15	»	115.260
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	8	»	56.246
Ὑπερωκανία	7	»	131.635
Ἐπιβατηγά	86	»	184.661
Διάφορα	416	»	125.959

Σύνολον 1.340 » 7.417.380

Προκύπτει ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς, ὅτι ἡ Κυανόλευκος κυματίζει: ἐπὶ 367 σκαφῶν (276 φορτηγῶν καὶ 91 δεξαμενοπλοίων) μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 4.156.649 τὸν γκρός, ἣτις καλύπτει τὰ 56,4% τῆς δυνάμεως τῆς ἔθνικῆς μας Ναυτιλίας. Τὸ ἀντίστοιχον ποσόστων δι' ὀλόκληρον τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τε τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς «σημαίας εύκολίας» εἶναι 57,6%. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Φορτηγὰ μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	380	T. γκρός	3.504.629
Δεξαμεν. μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	255	»	4.647.675

Σύνολον 635 » 8.152.304

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μεταξὺ τῶν προστεθέντων σκαφῶν καταλέγονται τὰ πολυτελὴ ὑπερωκανία «Ἐλληνίς» 18.564 τὸν γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν Αύστραλιας καὶ «Ομηρικός» 18.543 τὸν γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς, τὸ τουριστικὸν «Φαντασία», τρία νεότευκτα «μπάλκ-κέρριερς» καὶ τὸ σύστημα τάκνων «Περοπόλις» 31.900 τὸν γκρός. Ἐξ ἄλλου, μεταξὺ τῶν ἀγορασθέντων καὶ τελούντων ὑπὸ παραλαβὴν πλοίων περιλαμβάνονται καὶ τὰ ὄλλανδικά λάϊνερς «Goote Beag» καὶ «Water-piapi», τῶν 9.380 τὸν γκρός ἔκαστον, ἄτινα θὰ διατεθοῦν εἰς τουριστικὰ ταξίδια ἀνά τὴν Μεσόγειον καὶ ἀλλαχοῦ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Ἄπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους ἔξεδηλῷ θῷ ἐντονώτερὸν πως τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, κορυφωθὲν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον. Ἡ καθαρὰ προσθήκη εἰς τὴν σημαίαν ταῦτην σκαφῶν ἑλληνικῶν συμφέροντων ἀνῆλθεν εἰς 57.293 τὸν γκρός κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον, διὰ νὰ αὔξηθῃ εἰς 120.486 τὸν, κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον καὶ νὰ φθάσῃ εἰς 390.902 τὸν γκρός κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον. Πλουσία ἐσοδείας διὰ τὸ νηολόγιον τῆς Μονροβίας. Μεταξὺ τῶν προστεθέντων πλοίων περιελαμβάνοντο καὶ 14 φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 140.722 τὸν γκρός καὶ 9 δεξαμενόπλοια, 148.659 τὸν γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων δύο μπάλκ-κέρριερς («Ἀτλαντικ Στάρ» καὶ «Νέστος»)

καὶ ἕνα σύντερο - τάκνερ («Ολύμπικ Τσάριον») ἀνεφέραντο εἰς καθελκύσεις. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ τρίτου τρίμηνου συνοψίζονται, ὡς κάτωθι:

Έγγραφαὶ	42	τ. γκρός	456.278
Διαγραφαὶ	8	»	65.376

Διαφορὰ +34 » +390.902
Αἱ μεταβολαὶ αὗται κατὰ κατηγορίας πλοίων εἶχον τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

ΔΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	14	T. γκρός	140.722
Φορτηγὰ πολεμικ. ναυπηγήσεως	16	»	134.697
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	11.147
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	9	»	148.659
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	2	»	21.053

Σύνολον 42 » 456.278

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγὰ πολεμικ. ναυπηγήσεως	3	T. γκρός	21.255
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	2	»	15.845
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	3	»	28.276

Σύνολον 8 » 65.376

'Ο ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

T. γκρός	
'Ατλαντικ Γκλαντιέτορ	10.149
'Ατλαντικ Στάρ	15.985
Ἐλλην	10.312
Κάρδο Ματαπάς	3.821
Κόσμικ	17.827
Μαρία Βογιατζίδη	5.490
Λαέρτης	8.683
Νέστος	15.000
Νόρδερν Σανλάιτ	10.139
Νόνα Ρίτα	10.116
Σάουθ Πόλ	6.202
Τζών Μαρῆς	5.479
Χατζητσάκος	10.735
Χίος	10.784

Σκάφη 14 140.722

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Ἀκτή	7.281
Ἀμαλία	7.189
Γουόρλντ Τσάμπιον	14.500
Γουόρλντ Χοΐς	14.000
Εῦδοισα	8.393
Θαλῆς	7.252
Θερμαϊκός	8.465
Καλιφόρνια Σάν	7.176
Μάρμαρον	7.250
Μεσολόγγι	8.479
Οσεαν Ράγκερ	7.210
Οσεαν Σεύλορ	7.189
Παναγιώτης Λαιμός	7.308
Παρθενών	7.252
Σέρραι	8.501
Σκιάθος	7.252

Σκάφη 16 134.697

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA**ASSOCIATED AGENCIES LTD.**

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

FORMERLY**LOUCAS HAJI IOANNOU**

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

PIRAEUS

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Εννέα	11.147	άγορασθεν ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφος 1	11.147	
δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ		
	Τ. γκρός	
'Αμφίαλος	15.797	άγορασθεν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Βικτωρία	11.547	ύποστείλαν τὴν Κυανόλευκον
Κονσονέϊνς	12.438	άγορασθεν ἐξ Ἀγγλίας
Μάρη ντέλ Πλάτα	10.083	άγορασθεν ἐκ Νορβηγίας
Μαριρόζα	11.901	άγορασθεν ἐξ Ἀγγλίας
Νόρδερν Γιουνιβερς	20.854	ύποστείλαν τὴν Κυανόλευκον
Νόρδερν Γιουνίουν	21.030	ύποστείλαν τὴν Κυανόλευκον
'Ολύμπικ Τσάριον	35.000	καθελκυσθεν εἰς Κίελον
"Ορο	10.009	άγορασθεν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Σκάφη 9	148.659	
ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ		
	Τ. γκρός	
'Αντιβέντσταρ	10.599	άγορασθεν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
"Αρτσερ	10.454	άγορασθεν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Σκάφη 2	21.053	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Αἴτζιαν Σάν	7.058	έπωλήθη εἰς Φιλιππίνας
Κάπταιν Νίκος	6.986	έπωλήθη εἰς Φιλιππίνας
"Οσεαν Σήφ	7.211	έπωλήθη εἰς Κινέζους
Σκάφη 3	21.255	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Εννέα	11.147	έπωλήθη Ἰάπωνας διαλυτάς
Σπέτσαι Πάτριοτ	4.698	έπωλήθη Γιουγκοσλαύους διαλυτ.
Σκάφη 2	15.845	

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR
MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

"Αννα Δημήτριος	10.526	έπωλήθη Ἰσπανούς διαλυτάς
Γουόρλντ Χόις	10.565	μετετράπη εἰς φορτηγὸν
Μπαζίλ II	7.185	έπωλήθη εἰς Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 3 28.276

Ἄπο τὰς ταῦτας προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 34 σκάφη καὶ 390.902 τόν. γκρός, ἵτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην 'Ιουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπό:

432 σκάφη, 5.290.290 τ. γκρός

Κατὰ κατηγορίας πλοίων ἡ δύναμις αὐτῆς ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	91	τ. γκρός 947.974
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	168	» 1.313.822
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	» 18.303
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	157	» 2.880.208
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	11	» 112.621
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	—	»
'Υπερωκεάνια	1	» 17.362
Σύνολον	432	» 5.290.290

Είναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ἡ ποιοτικὴ ἀνωτερότης τῆς ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως ἀνερχόμενα εἰς 248 σκάφη (91 φορτηγά ἔνρου φορτίου καὶ 157 δεξαμενόπλοια), συνολικῆς χωρητικότητος 3.828.182 τ. γκρός, καλύπτουν τὰ 72,5% περίπου τῆς δήλης δυνάμεως.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Ἡ ἔγκατάλειψις τοῦ παναματικοῦ νηολογίου συνεχίζεται. Αἱ προσθῆκαι ἡσαν καὶ πάλιν ὀλιγώτεραι τῶν διαγραφῶν καὶ προεκάλεσαν περαιτέρω μικράν μείωσιν τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην, ἡ ὅποια τίποτε σχέδον δὲν ἔκαρπώθη ἀπὸ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν τάσιν μεταγραφῆς ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς ἔτερα νηολόγια. Ἡ Λιθερία καὶ πάλιν ἀπέρροφθε τὸν μέγαν δύκον. Είναι ἐπίσης ἀξιοσημείωτον, ὅτι τὰ ¾ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ τὰ 70% περίπου τῆς χωρητικότητος, ἥτοι 76 σκάφη, 423.598 τόν. γκρός, ἀναφέρονται εἰς παρήλια φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια, πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Βάσιμος ὅθεν κρατεῖ πρόβλεψις — ἀν δὲν μεσολαβήσουν ἀστάθμητοι ἄλλοι παράγοντες — διὰ μίαν δραδεῖαν, ὀλλὰ σταθεράν ἀποχώρησιν τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ τρίτου τριμήνου, ἥσαν πτωχαῖ:

Διαγραφαὶ	4	τ. γκρός 41.001
'Εγγραφαὶ	7	» 23.595
Διαφορά	+3	» -17.406

CALEB BRETT & SON
(CONTINENTAAL) N.V.

Director: A. v.d. Linden

MARINE BULK OIL SURVEYORS
Cargo Superintendents,
Gasfree test-certificates, Calibration.

LABORATORY
for testing Petro-Chemicals,
mineral and vegetable oils.

Office :
Coolsingel 49ROTTERDAM
Telephone
11 04 30Laboratory :
Westzeedijk 104
Telex
2 201 7Cables
brettcalca

Αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ εἶχον κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	7.232
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	1	»	4.778
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	»	10.448
'Υπερωκεάνια	1	»	18.543
Σύνολον	4	»	41.001

ΔΙΑ ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός	5.030
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	3	»	13.689
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	1	»	4.876
Σύνολον	7	»	23.595

Ο όνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν παρατίθεται κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Απολλωνία	1.351 ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
'Αρτέμων	1.358 ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας
Μπέθ	2.321 ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Σκάφη 3	5.030

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Αρετή Σ.	4.660 ἀγορασθὲν ἐκ Δανίας
Γιάννης	1.772 ὑποστεῖλαν τὴν Κυανόλευκον
Θήμηπιαν	7.257 ἀσφαλισθὲν εἰς τὸ N.A.T.
Σκάφη 3	13.689

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Κιμώλος	4.876 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Σκάφος 1	4.876

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Σπάρτο	7.232 ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Σκάφος 1	7.232

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Ναδιγκέιτορ	4.778 πωληθὲν Γιουγκοσλαβίου διαλυτ.
Σκάφος 1	4.778

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Ολύμπικ Μάρινερ	10.448 ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Σκάφος 1	10.448

δ) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

	Τ. γκρός
"Ομερικ	18.543 νηολογηθὲν ἐν Ἑλλάδι
Σκάφος 1	18.543

Ἄπο τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προέκυψε διὰ μὲν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων μία προσθήκη 3 σκαφῶν, διὰ δὲ τὴν χωρητικότητα μία καθαρὰ

μείωσις 17.406 τὸν γκρός. Οὕτω, ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν ἀπαρτίζεται ἀπό:

100 σκάφη, 603.118 τ. γκρός

Ἡ ἐν λόγῳ δύναμις, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	5	τ. γκρός	8.105
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	50	»	324.573
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	23	»	78.105
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	7	»	117.607
Δεξαμεν. πολεμικ. ναυπηγήσεως	1	»	9.958
Δεξαμεν. προπολεμ., ναυπηγήσεως	2	»	10.962
'Υπερωκεάνια	2	»	50.787
Διάφορα	10	»	3.021
Σύνολον	100	»	603.118

Διὰ τὰς σημαίας ἐξ ἄλλου τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ καὶ τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ οὐδεμίαν ἔχομεν νά σημειώσωμεν μεταβολὴν κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον. Εἰς τὴν πρώτην παραμένουν 3 φορτηγά μας, 21.723 τὸν γκρός, ἀπαντά πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ εἰς τὴν δευτέραν ἔνα μόνον φορτηγόν, 4.966 τὸν γκρός, προπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ παραπλισμένον. Συμβολικόν, κατὰ συνέπειαν, χαρακτήρα, ἔνέχει ἡ συμμετοχή μας εἰς τὰς σημαίας ταύτας.

Η ΛΙΒΑΝΙΚΗ ΥΠΟ ΚΑΜΨΙΝ

"Οταν τὸ 1957 ἡ σημαία τοῦ κέδρου ὑψώθη ἐπὶ τοῦ πρώτου ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφους, οὐδεὶς ὑπωπτεύετο τὴν ραγδαίαν ἐξέλιξιν της. 'Ωφείλετο αὐτὴ εἰς τὸ δημιουργθὲν δισμενές κλῖμα ἐναντίον τῶν «σημαίων εὐκολίας». Ἐπωφελήθη τῆς περιπτώσεως ταύτης ὁ Λίβανος καὶ ἐπέτυχε, διὰ τῶν εὐκολίων νηολογησών ποὺ ἐθέσπισεν ὁ νεοπαγῆς Ναυτικός του Κωδικί, νά προσελκύσῃ τὴν ἀσυδοσίαν. 'Η ἐπακολουθήσασα ναυτιλιακή κρίσις ἐνίσχυσε τὴν στροφὴν πρὸς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ. Μειωμένη σύνθεσις πληρωμάτων, κατώτερον μισθολόγιον καὶ ἀπαλλαγὴ πάσης ἀστυνομικῆς ἐποπτείας, συνέθετον πλεονεκτήματα, ἀπίνακα ἐπέτρεπτον εἰς τὰ μεταχειρισμένα ἀντιοικονομικά σκάφη νά διατηρηθοῦν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ὑπὸ τούς κρατοῦντας τότε χαμηλούς ναύλους. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα διέθεται μία παραστατική εἰκὼν τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῆς πλοιοκτησίας μας ὑπὸ τὴν λιβανικὴν σημαίαν:

Ἐτη	Τ. γκρός	Ἐτη	Τ. γκρός
1958	36.112	1962	894.222
1959	202.808	Α' 3μην.	904.161
1960	376.068	Β' 3μην.	878.157
1961	720.660	Γ' 3μην.	841.467

Θὰ ἔφθανε συντόμως τὸ 1.000.000 τὸν γκρός η πλοιοκτησία μας εἰς τὸν Λίβανον, ἂν δὲν ἀνεκόπτετο ἀπὸ τὴν μεσολαβήσασαν κρίσιν τῆς Κούνας. 'Αμερικανικά διάδημα διαμαρτυρίας διὰ τὴν ἀθρόαν συμμετοχήν λιβανικῶν πλοίων εἰς τὰς κουβανικάς μεταφορὰς προεκάλεσε τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς περαιτέρω νηολογησών ξένων πλοίων εἰς τὸν Λίβανον. "Εκτοτε, μόνον διαγραφαὶ σημειώνονται. Πράγματι, κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον, διεγράφησαν:

Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	4	τ. γκρός	28.733
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	2	»	7.957
Σύνολον	6	»	36.690

Ο όνομαστικὸς κατάλογος τῶν διαγραφῶν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Μπαρμπαπέτρος	7.070 ἔξοκεῖλαν ἐγκατελείφθη
Παρθενών	7.252 ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν
Ραζάνι	7.235 ἐπαλήθη 'Ιάπωνας διαλυτὰς
Τζέννυ III	7.176 διελύθη εἰς Ἡν. Πολιτείας

Σκάφη 4

28.733

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

TEL. NIGHT : 412905

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός

Καππανταντελής	5.199	έδυσθισθη έγγυς Κολόμπο
Τουριανή	2.758	διελύθη εις Γερμανίαν

Σκάφη 2 7.957

Προήλθεν από τάς άνωτέρω μεταβολάς μείωσις κατά 6 σκάφη και 36.690 τόν. γκρός, ητις άφαιρουμένη από την ύπαρχουσαν την 1ην Ιουλίου δύναμιν, μάς δίδει σημειρινήν τοιαύτην υπό την ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν, από:

164 σκάφη, 841.467 τ. γκρός

Η σύνθεσις της χωρητικότητος ταύτης, κατά κατηγορίας σκαφών, είναι ή κάτωθι:

Φορτηγά μεταπολεμ., ναυπηγήσεως	8	T. γκρός 31.761
Φορτηγά πολεμικ., ναυπηγήσεως	96	> 604.772
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	60	> 204.934

Σύνολον 164 > 841.467

Προσωρινός είναι ο χαρακτήρ της πλοιοκτησίας μας υπό την σημαίαν ταύτην. Ό μέγας δύκος της (156 πλοια, 809.706 τόν. γκρός) συγκροτείται από παρήλια φορτηγά πολεμικής και προπολεμικής ναυπηγήσεως, άτινα δέν θά δυνηθούν νά παραμείνουν έπι πολὺν εισέπι χρόνον εις την ύπηρεσίαν, έκτος έαν ήθελε σημειωθή μία ισχυρά άνοδική πορεία τών ναύλων.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΞ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άπο την άνακεφαλαίσιων τών άνωτέρω άριθμών συνάγεται, οτι ή δύναμις της έλληνικής πλοιοκτησίας υπό τάς έξι σημαίας, δύμοι λαμβανομένας, ένεφαντε κατά το τρίτον τρίμηνον έ.ε. περαιτέρω αυξήσιν κατά 55 σκάφη και 375.646 τόν. γκρός. Έκαλυπτεν ούτω εις τό τέλος του γ' τριμηνού μίαν δύναμιν, από:

2.040 σκάφη, 14.178.944 τ. γκρός

Η δύναμις αύτη είχε την κάτωθι σύνθεσιν κατά σημαία:

Σημαία	Πλοια	T. γκρός
Έλληνική	1.340	7.417.380
Λιβεριανή	432	5.290.290
Λιβανική	164	841.467
Παναματική	100	603.118
Ονδουριανή	3	21.723
Κοσταρικανή	1	4.966
Σύνολον	2.040	14.178.944

Η δύναμις υπό την Κυανόλευκον είναι μεγαλυτέρα κατά 655.816 τόν. γκρός, έναντι της δυνάμεως τών «σημαιών έυκολίας» δύμοι λαμβανομένων. Είναι δύμας άξιοσημείωτων, οτι ή άντιστοιχος διαφορά

κατά το β' ζημηνον άνηρχετο εις 939.428 τόν. γκρός. Ήξ αλλου, ώς πρός την σύνθεσιν της, ή χωρητικότης τών 6 σημαιών έμφανιζει την κατωτέρω κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολεμ., ναυπηγήσεως	380	T. γκρός 3.504.629
Φορτηγά πολεμικ., ναυπηγήσεως	653	> 4.590.472
Φορτηγά προπολεμ., ναυπηγήσεως	193	> 627.696
Δεξαμεν. μεταπολ., ναυπηγήσεως	255	> 4.637.675
Δεξαμεν. πολεμικ., ναυπηγήσεως	27	> 237.839
Δεξαμεν. προπολεμ., ναυπηγήσεως	10	> 67.208
'Υπερωκεάνια	10	> 199.784
'Επιβατηγά	86	> 184.661
Διάφορα	426	> 128.980

Σύνολον 2.040 > 14.178.944

Άπο τους άνωτέρω άριθμούς άπορρέουν ένδιαφέροντα συμπεράσματα. Διαπιστώνεται, οτι κατέχουμεν 635 σκάφη μεταπολεμικής ναυπηγήσεως καὶ συνολικής χωρητικότητος 8.142.304 τόν. γκρός, ήτοι:

Φορτηγά	380	T. γκρός 3.504.629
Δεξαμενόπλοια	255	> 4.637.675

Σύνολον 635 > 8.142.304

Η χωρητικότης αύτη καλύπτει τα 57,5% της συνολικής μας δυνάμεως, πρόδηλη δύμας παραμένει πάντοτε, οτι τα υπόλοιπα 42,5% άναφέρονται εις παρήλια και χρήζοντα άντικαταστάσεως σκάφη. Κατέχουμεν εισέπι 846 φορτηγά ξηρού φορτίου, πολεμικής και προπολεμικής ναυπηγήσεως, συνολικής δέ χωρητικότητος 5.218.168 τόνων γκρός, τών όποιών άμφιδολος θεωρείται ή δυνατότητης άλοκληρωτικής άναπενώσεως. Ισως, τα μεγάλο μεγέθη τών υπό πάραγγελίαν ή ναυπηγήσιν μπάλκ - κέρριερς νά καλύψουν τό μεγαλύτερον τμῆμα της χωρητικότητος ταύτης, ή άριθμός δύμων τών πλοίων είναι μάλλον δέδαιον, οτι θά μειωθή. Ένθαρρυντικὸν δύμας τό γεγονός τών άγορών τών λευταίων μηνῶν. Δηξελοκίνητα είναι τὰ περισσότερα τών άγορασθέντων.

Φαινομενικώς, έξ αλλου, τὰ δεξαμενόπλοια παρουσιάζουν ίκανοποιητικήν εικόνα, ήτις δύμας έξουδετερώνεται κατά σοδαρόν ποσοστόν, οτιαν ληφθή υπ' όψιν ο παράγων τής συναγωνιστικής ικανότητος. Κατέχουμεν, δεδιών, πολλά σκάφη μεταπολεμικής κατασκευής, άτινα δύμας δέν δύνανται νά συγκριθούν πρός τὰ συγχρονισμένα μεγάλα σκάφη, οικονομικής έκμεταλλεύσεως, τὰ καθελκυσθέντα κατά τὰ τελευταία έπι.

Εις 255 άνέρχονται τὰ μεταπολεμικής ναυπηγήσεως δεξαμενόπλοιαί μας, συνολικής χωρητικότητος 4.637.675 τόνων γκρός, ένω τὰ παρήλια άριθμούνται εις 37 μόνον, χωρητικότητος 305.047 τόν. γκρός. Οταν δύμας ληφθή υπ' όψιν ο παράγων τού μεγέθους τών νεοτεύκτων τόνκερς, ή άριθμός τών εις χειράς μας άντιοικονομικών δεξαμενοπλοιών καθίσταται άρκετά μεγάλος και έμβαλλει εις άνησυχίαν, οσον άφορά την διατήρησην τής σημειρινής μας θέσεως εις τό διεθνές έπιπεδον τών μεταφορών υγρών καυσίμων.

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

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ

HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

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

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

ΕΝ ΑΟΝΔΙΝΩ:

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

ΚΑΤΑ ΤΟ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

129 ΣΚΑΦΗ, 875.570 Τ. ΓΚΡΟΣ

Η περιετέρω ύποχώρησις της παραπλισμένης χωρητικότητος είς το τέλος τού τρίτου τριμήνου τρέχ. έτους, ύποδεικνύει τὴν σταθεράν δελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ητις καὶ προεκάλεσε τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν 24 σκαφῶν μας, 113.651 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ δευτέρου τριμήνου καὶ 134 πλοίων, 880.758 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Πράγματι, τὸ τέλος 1963 είχεν εἰσέλθει ὑπὸ τὴν διαράτην ἀτμόσφαιραν, τὴν διόπιαν ἀδημούργει διπλοπλισμός 263 σκαφῶν μας, συνολικῆς χωρητικότητος 1.756.328 τόν. γκρός, εἰς τοὺς ἑθνικούς κυρίως λιμένας, καθόσον οἱ πλοιοκτῆται προβλέποντες ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1962 μίαν συστολὴν τῶν ἐργασιῶν τῶν μακρᾶς πως χρονικῆς διαρκείας, εἰχον φροντίσει νὰ ἐπαναφέρουν, κατὰ σηματικὸν ποσοστόν, τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὄντα. Περιέστειλαν οὕτω τὰς δαπάνας παροπλισμοῦ, ἐνῷ είχον καὶ τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκτελέσουν ἐδῶ τὰς ἐπισκευαστικῶν διομηχανιῶν τοῦ Πειραιῶν καὶ τῆς Σύρου.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ τρίτου τριμήνου ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ 129 σκάφη μας — φορτηγά ἔποιντον καὶ δεξαμενόπλοια — 875.570 τόν. γκρός, μὲ κατανομὴν εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας:

Εἰς τὴν Ἑλλάδα	108	τ. γκρός	752.036
Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν	21	»	123.534
Σύνολον	129	»	875.570

Ἡ παραπλισμένη αὐτὴ χωρητικότης κατενέμετο εἰς τὴν Κυανόλευκον καὶ εἰς τὰς «σημαίας εὔκολίας» — ὁμοῦ λαμβανομένας — ως δεικνύει ὡς κάτωθι πίναξ:

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον	62	τ. γκρός	389.247
Υπὸ «σημαίας εύκολίας»	67	»	486.323
Σύνολον	129	»	875.570

Ἄφ' ἑτέρου, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ ἀνωτέρω ἀργοῦσα χωρητικότης κατενέμετο ως ἔξης:

Φορτηγά μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	3	τ. γκρός	15.617
Φορτηγά πολεμικ. ναυπηγήσεως	74	»	535.431
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	13	»	39.754
Φορτηγά μεσογειακὰ	15	»	18.282
Δεξαμεν. μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	11	»	155.971
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	9	»	84.048
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	»	26.467
Σύνολον	129	»	875.570

Προκύπτει ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς, ὅτι ὁ σπουδαιότερος ὅγκος τοῦ παραπλισμένου τοννάζ ἔξακολουθεὶ πάντοτε νὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ λίμπετος καὶ οἱ συναφεῖς πρὸς αὐτὸ τούποι σημειώνονται μὲ παροπλισμὸν 74 σκαφῶν, 535.431 τόν. γκρός, ἐνῷ ἡ αὐτὴ κατηγορία περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου 105 σκάφη, 742.088 τόν. γκρός καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου 202 σκάφη, 1.406.096 τόν. γκρός. Ἡ δελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς ἀπερρόφησε 31 ἀκόμη πλοῖα τῆς κατηγορίας τῶν λίμπετος καὶ τῶν

παραπλησίων τύπων, συνολικῆς χωρητικότητος 206.657 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ δευτέρου τριμήνου καὶ 128 σκάφη, 873.665 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Οἱ ἀριθμοὶ ὥστε ἔρχονται νὰ ἀποδείξουν, ὅτι τὰ λίμπετος δὲν ἔχουν εἰσέτι καταδικασθῆ, μολονότι ἔγγιζουν ὥη τὸ ὄπιον τῆς εἰκοσαετοῦς ἡλικίας. Ἐρκεῖ μία δελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ νὰ δικαιοιογηθῇ ἡ ἀπασχόλησίς των. Τὴν δελτίωσιν ἐν τούτοις τῶν συμβόλων ἐργασίας τῶν τράμτης δὲν ἡκολούθησε, δυστυχῶς καὶ ἡ ἐργασία τῶν δεξαμενόπλοιων, τῶν ὅπιοίν την διαρκείαν, ἔναντι τοῦ δευτέρου τριμήνου, κατά 9 σκάφη καὶ 124.419 τόν. γκρός. Εἶναι χαρακτηριστικόν, ἐν προκειμένῳ, ὅτι μεταξὺ αὐτῶν καταλέγονται 11 τάνκερς μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 155.971 τόν. γκρός, τῶν ὅπιοίν την ὄποια παραπλισμόν, 13, χωρητικότητος 110.515 τόν. γκρός, εἶναι πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ συνεπώς πρέπει να θεωρῶνται ως καταδικασμένα πρὸς διάλυσιν.

Περαιτέρω ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν ἀποκαλύπτει, ὅτι τὰ παραπλισμένα εἰς τοὺς ἑθνικούς μας λιμένας περιλαμβάνουν 56 σκάφη ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν, 351.630 τόν. γκρός καὶ 52 ὑπὸ «σημαίας εύκολίας», 404.406 τόν. γκρός, ἐνῷ τὰ παραπλισμένα εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς εἰναι 6 μόνον ἑλληνικά, 37.617 τόν. γκρός καὶ 15 ὑπὸ «σημαίας εύκολίας», 85.917 τόν. γκρός. Ἡ σύγκρισις ἀφ' ἑτέρου τοῦ παραπλισμένου τοννάζ κατὰ τὸ τρίτον τριμήνον, ἔναντι τῶν συνόλων τοῦ α' καὶ β' τριμήνου ἐξ. καὶ τῶν δύο προηγουμένων ἐτῶν, ἐμφανίζεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

	1961	1962	1963
A' τριμήνον	704.466	719.406	1.756.328
B' τριμήνον	1.054.936	892.696	989.221
Γ' τριμήνον	697.042	1.496.690	875.570
Δ' τριμήνον	398.671	1.784.234	—

Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ τρίτου τριμήνου εἰναι παραπλήσιοι τῶν τοῦ δευτέρου τριμήνου 1962 καὶ ἔλαφρως ἀνώτεροι, ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1960, καλύπτουν δέ τὸ ἡμισυ μόλις τῆς ἀργούσης χωρητικότητος κατὰ Δεκέμβριον 1962 καὶ Ἀπρίλιον 1963. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίδεται ἡ πορεία τοῦ παραπλισμοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν ναυτιλιακὴν κρίσιν καὶ μέχρι σήμερον, ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὰ ἀνώτατα ὥρια παροπλισμοῦ κατὰ τὰς δύο προηγουμένας κρίσεις τῶν ἐτῶν 1949 καὶ 1952. Παραλλήλως δίδεται καὶ ἡ διακύμανσις τοῦ ποσοστοῦ ἀργίας, ἔναντι τῆς ἐκάστοτε δυνάμεως τῆς Ναυτίλιας μας:

	Δύναμις	Ἀργοῦσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949	2.590.906	623.026	24,14
Δεκέμβριος 1952	4.029.667	632.962	15,45
Ἀπρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25,36
Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163	33,19
Σεπτέμβρ. 1958	11.683.031	3.785.586	32,40
Δεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161	28,94
Ἀπρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27,29
Ιούνιος 1959	12.036.139	3.491.339	29,00
Σεπτέμβρ. 1959	12.146.410	3.522.910	29,04
Δεκέμβριος 1959	12.456.159	2.271.962	18,24
Δεκέμβριος 1960	12.200.764	793.814	6,50
Δεκέμβριος 1961	13.036.640	398.671	3,06
Δεκέμβριος 1962	13.599.112	1.784.234	13,12
Ἀπρίλιος 1963	13.623.825	1.756.328	12,89
Ιούνιος 1963	13.810.475	989.221	7,16
Οκτώβριος 1963	14.178.944	875.570	6,17

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE

LONDON WALL

LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS:
OKEANIS - NEW YORK

2. II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

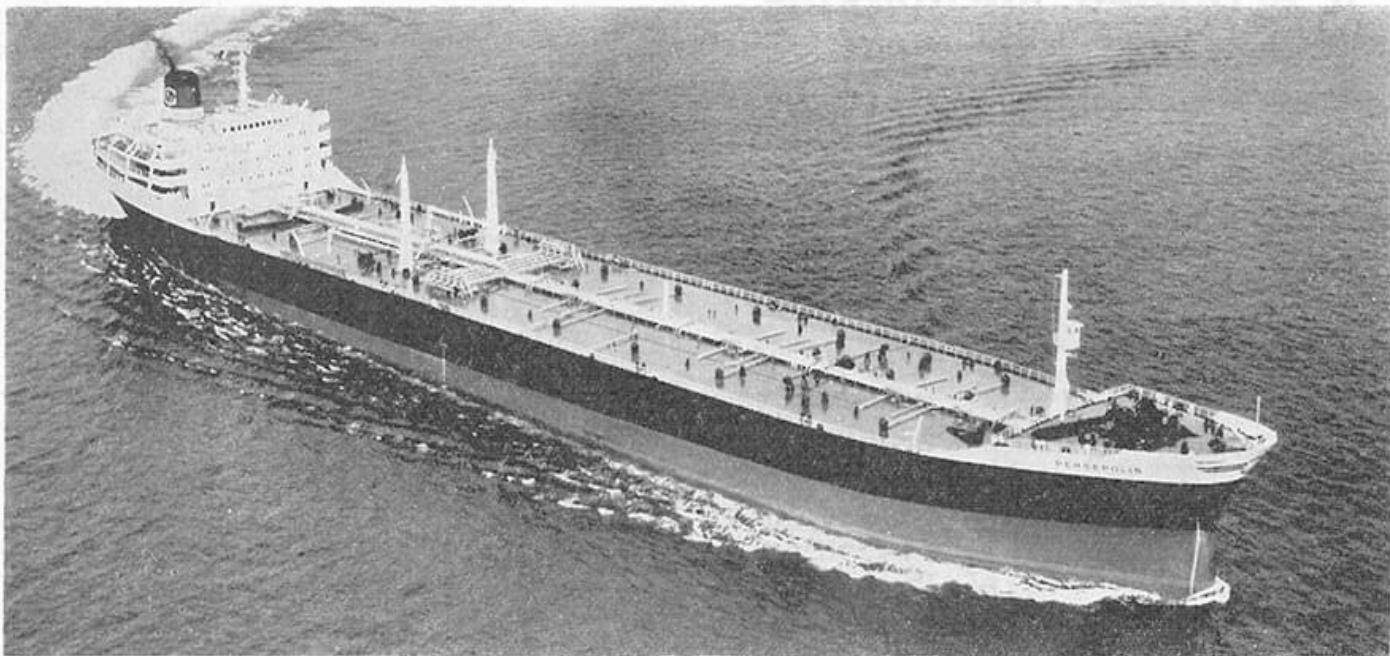
TEL. 475.284

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

ΠΕΝΤΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΓΥΡΩ ΤΩΝ 300.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.



Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν πέντε παραγγελθέντων τάνκερ παρεδόθη ἡδη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κοῦρε τῆς Ἰσπανίας. Εἶναι τὸ ἀνωτέρω εἰκονιζόμενον κατὰ τὰς δοκιμὰς δεξαμενόπλοιον «Περσέπολις», τόννων d.w. 53.000, ταχύτητος 16½ μιλίων.



ΚΑΘΕΙΑΚΥΣΘΗ ΚΑΙ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Τὴν 12ην Ὁκτωβρίου ἔλαβε χώραν ἡ καθέλκυσις ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα Κοῦρε καὶ τοῦ «Κόρινθος», ἀδελφὸν σκάφος τοῦ «Περσέπολις». Ἀνάδοχοι αὐτοῦ αἱ δύο θυγατέρες τοῦ Ἰάπωνος Πρωθυπουργοῦ κ. Ἰκέντα.

Οἱ παραστάντες κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Κόρινθος»: Ἐξ ἀριστερῶν οἱ κ.κ. Νικ. Καλλονᾶς, ἀρχιμηχανικὸς τῆς Ἐταιρίας Γουλανδρῆ, Παν. Χατζῆς αἱ μηχανικοὶ τοῦ «Περσέπολις», Μιχ. Καλογερᾶς πλοιάρχος τοῦ «Περσέπολις», Ἀλέξ. Ν. Γουλανδρῆς, ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν, αἱ δύο θυγατέρες τοῦ Ἰάπωνος Πρωθυπουργοῦ κ. Ἰκέντα, ὁ κ. J. D. Shaw, διευθυντὴ τοῦ Οἴκου N. J. Goulandris, Ἡ. Βλαδιανός, ἀρχιμηχανικὸς καὶ Παν. Παπανδρέου, μηχανικός.



Ο ΟΙΚΟΣ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ΚΑΤΕΧΕΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

26 ΕΝ ΟΛΩ ΣΚΑΦΗ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΤΑ 15 ΕΙΝΑΙ ΜΕΓΑΛΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (4 ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ) ΚΑΙ ΤΑ 11 ΜΠΑΛΚ ΚΕΡΡΙΕΡΣ.

ΑΝΑΓΚΗ Η ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑ “ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ,, ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ”

Χώρον πολὺν τοῦ παρόντος τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καταλαμβάνει ἡ δημοσίευσις περιλήψεως τῆς πρὸ διμήνου ἐκδοθείσης ἀπὸ τὸ ιαπωνικὸν Ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν «Λευκῆς Βίβλου» διὰ τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Θα διερωθεῦμον ἵστης μερικοῦ: Ποίον ἐνδιαφέρον ἡμπορεῖ νὰ ἔχῃ διὰ τὸν «Ἐλλήνα» ἀνάγνωσθην ἡ ιαπωνικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις; Εὔκολος ἡ ἀπάντησις: Ἐκ πρώτης ὄφεως ἐνδιαφέροντα τι δὲν ύφισταται. Δεδομένης δημοσίευσης τῆς προεχόσης θέσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸν διεθνῆ μεταφορικὸν στίβον, ιδιαιτέρως δὲ τῆς εὐρυτάτης συμμετοχῆς του εἰς τὰς ιαπωνικὰς μεταφοράς, κάθε ἔξελιξις σημειουμένη εἰς τὰς τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας καὶ κάθε μέτρον, τείνοντα νὰ περιορίσῃ τὴν ἐλευθερίαν — ἀνευ διακρίσεων — διακίνησην τῶν φορτίων εἰς μίαν χώραν νησιωτικήν, μεγάλης βιομηχανικῆς δραστηριότητος, ὅπως ἡ Ιαπωνία, ἔχει ἀμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας. Η «Λευκὴ Βίβλος» εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀποσκοπεῖ παρὰ εἰς τὸ νὰ καταδείξῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς αὐταρκείας.

Ἄλλα καὶ πέραν τοῦ οὗτο προκαλουμένου ἐνδιαφέροντος, ἄξιον ιδιαιτέρως προσοχῆς είναι τὸ περιεχόμενον τῆς Λευκῆς αὐτῆς Βίβλου. Ἀπὸ τὴν ἀνάγνωσιν τῆς καταφαίνεται ἡ ὠλοκληρωμένη σκέψις τῶν ιθυνόντων ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς τὰς τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, ἡ βαθύτερα ἀνάλυσης τῶν προβλημάτων της, ἡ συστηματικὴ συγκέντρωσης τῶν ἀπαραίτητων στατιστικῶν δεδομένων, ἡ ἐπίγνωσης τῆς συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑθνικῆς οικονομίας καὶ ἡ στοργικὴ διαχείρισης τῆς δῆλης ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Ομολογούμεν ὅτι σπανίως, προκειμένου καὶ περὶ ἄλλων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, συναντᾷ τις ἔγγραφα τόσης σαφείας καὶ τόσης ἐνημερώσεως διὰ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας.

Ὑποδειγματικήν, ὡς ἐκ τούτου, θεωρούμεν τὴν ιαπωνικήν «Λευκὴν Βίβλον». Τὴν δημοσιεύμεν ἐν περιλήψει, ἵνα πληροφορθεῦν καὶ οἱ ἄρματοι μὲ πόσην φροντίδα περιβάλλουν οἱ ἄλλοι τὸ ἑθνικόν των πλοίον, αὐτὸ ποὺ ἡμεῖς ἔδω ἀτυχῶς ἀγνοοῦμεν.

Εἰς τὴν ἐνδιθεῖσαν παρὰ τὸν ιαπωνικοῦ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν «Λευκὴν Βίβλον» ἀναφέρεται, ὅτι τὸ εἰδικὸν ναυτιλιακὸν ισοζύγιον τῶν διεθνῶν πληρωμῶν τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὸ 1962 ἐνεργάνεται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προγόνιον τοῦ ἀναθέτων κατὰ 100 περίου ἐκατομμύρια δολαρίων, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἔκ της ναυτιλίας ἔσοδα, ἀπό ταῦτα κατὰ τὸ αὐτὸ οἰκονομικὸν ἔτος ὡνηρέσταν, ἐν τῷ συνδόλῳ των, κατήτερα τῶν τοῦ 1961. «Ἔτερον συμβιέστων, ὅπερ θεωρεῖται τούτεστι εἰς τὴν Λευκὴν Βίβλον, είναι: ἡ ισογράφησης τοῦ ιαπωνικοῦ ἐμπαρκού στόλου, ἥτις καὶ θὰ συντελέσῃ εἰς περιτέρω δελτίσιαν τοῦ ναυτιλιακοῦ ισοζύγιου πληρωμῶν. Ἀναφέρεται, συγκεκριμένως, ὅτι κατὰ τὴν γράμμα τοῦ 1962 τὸ ἔλλειμμα τοῦ ισοζύγιου ἀνήλθεν εἰς 360.250.000 δολαρίων, ἔναντι ἔλλειμματος 456 ἐκατομμυρίων δολαρίων τοῦ 1961, συμπειθεῖσης οὕτω μᾶς δελτίσιων εἰς 100 περίου ἐκατομμυρίων δολαρίων. Εἰς τὴν Λευκὴν Βίβλον τοῦ προηγουμένου ἔτους περιελαμβάνετο παρατήρησης τοῦ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν, καθ' ἣν τὸ ἔλλειμμα συνίστατο ἀριθμόν ἀνευ προγνωμένου. Διατίστων καὶ ἀπεδείνωσε τὸ σύνολον τοῦ γενικοῦ ισοζύγιου τῶν πληρωμῶν τῆς Ιαπωνίας.

Ἡ ἐπαλθεύσας δελτίσιας ὁρίζεται: εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἀλλείμπικτος τοῦ λογχαρισμοῦ ναυλῶν κατὰ \$1.780.000 δολαρίων, ἀποτελέσθεισαν διὰ τῆς σταθερᾶς ἀλλήλεσσαν τῶν ἔσοδων τοῦ ιαπωνικοῦ στόλου, λόγῳ αὐθέντεσσος τοῦ ἔγκονος τῶν μεταφορῶν (ἔξαγωγα) καὶ λόγῳ μειώσεως τῶν πληρωμῶν διὰ ναύλους πρὸς τὰ ἔνα πλοῖα, συνεπαίη περιστολῆς τῶν εἰσαγωγῶν κατὰ τὸ παρελθόν τοῦ. Ἀναφέρεται παρατέρω εἰς τὴν Λευκὴν Βίβλον, ὅτι τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς τοῦ ιαπωνικοῦ στόλου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἀλλείμπικτος τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου συμμετείσειν τὰς δελτίσιαν τινὰ ἀνελόθεν εἰς 46% ἔναντι ποσοτοῦ 41%, τοῦ 1961. «Ἄφ' ἔτερου, τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς ἔξαγωγάς ἐνεργάνεται πτῶσιν ἀπὸ 53% τοῦ 1961 εἰς 52% κατὰ τὸ 1962. Ἡ ὑποχρέωσης αὐτῆς τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἔξαγοντων προϊόντων, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, συνέπειται — κατὰ τὴν Λευκὴν Βίβλον — μέγα πρόδηλης διὰ τὴν ιαπωνικήν ναυτιλίακην ἐπιχείρησιν, δεδομένου, ὅτι ἡ οἰκονομία τῆς ήχωρᾶς ἔξαρτηται μεγάλως ἀπὸ τὰς ἔξαγωγάς.

Τὸ ἄριστον διὰ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ὑπουργεῖον τονίζεται, ὅτι ἡ περιτέρω ναυπηγήσις δεξιαμενοπλοίων καὶ ἄλλων φορτηγῶν σκαφῶν είναι οὐσιώδης διὰ τὴν ἔξασφάλισιν σταθερᾶς εἰσροής πρότον ωλόν ἐκ τῆς ἑπτατερικοῦ, τῶν δημοτῶν καὶ εἰσαγωγῆς προβλέπεται νὰ αὐξηθεῖ. Διαπιστώσατο: ἀκόμη εἰς τὴν Λευκὴν Βίβλον, ὅτι τὰ συνολικὰ κέρδη τῶν ιαπωνικοῦ ναυτιλια-

κῶν ἐπιχειρήσεων, πρὸ πάσης ἀποδέσσεως, ἀνήλθεν τὸ παρελθόν οἰκονομικῶν ἔτος εἰς 31.700 ἐκατομμύρια γινέν, ἵστως δημοτικά κατὰ 1.600 ἐκατομμύρια γινέν, ἰνναντι τῶν ἀντιστοίχων λογαριασμῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους. «Τοῦ ἡ πρώτη φορά, ἀπὸ τοῦ 1951 καὶ ἀπειθεῖν, καθ' ἣν τὰ κέρδη ἐσημείονται ὑποχρέων ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Κατὰ τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν, ἡ ἐφαρμογὴ δύο νόμων ἀφορῶντων τὴν ἀποκατάστασιν καὶ παγίων τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως, ἔθεσαν ἐν τέλει αὐτὴν ἐπὶ τῆς ὁρθῆς ὅδου, ἐφιστᾶ ὅμως τὴν προσοχὴν τῶν ἀναφερομένων παραγόντων, ὅτι ἡ πραγματοποίησης τοῦ ἀποδιωκομένου σκοποῦ ἔχειται: ἐκ τῆς μελλοντικῆς ἀποδέσσεως τῶν ἐν λόγῳ δύο νόμων καὶ ἀπὸ τὰς προσταθεῖσας αὐτῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως ἔνιοις τῶν τέλειοις τῶν ἔργων των.

ΑΠΕΙΛΗ ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ ὑπουργεῖον ἔξαρταν ἐν τῇ Λευκῇ Βίβλῳ τὰς διεθνεῖς σχέσεις παρατείσει, ὅτι ἡ συμμετοχήν συμμετοχῆς ἔναντι πλοίων εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Απολογίας ἀποτελεῖ μεγάλην ἀπειλὴν διὰ τὴν ιαπωνικήν ναυτιλίαν ἐπιχειρήσεων. Η παρούσια ίδια σκανδαλικῶν πλοίων, καθὼς καὶ πλοίων ὡς «σημαίας εἰδοκοίας» εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν πετρελαίου, γιαύμνηρας, αἰδηρομεταλλεύματος καὶ ἀλλών σημαντικῶν πρώτων ωλῶν διὰ τὴν Ιαπωνίαν, μὲ ναύλους καρυκηλούς, μεγάλως ἀπειλεῖ τὸ ιαπωνικὸν πλοίον. Επιτίθεται ἡ Λευκὴ Βίβλος κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν μέτρον, ἀναφέρουσα ὅτι ὁ διὰ τῶν ἀπειλολλόμενων περιορισμὸς εἰς τὸ ἔργον τῶν Διαπλέψεων, ἀποτελεῖ ἀνάρμοστον ἀπέμβασην εἰς τὸν ἀρρώστη τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Διὰ νὰ προστατευθῇ τὴν ναυτιλίας, τονίζεται εἰς τὴν Λευκὴν Βίβλον, είναι ἐπάναγκες, δημοτικής, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν αἰτιατικῶν ἀποδιωκομένων ἀπειλών παραγόντων ἐνάντιον τῶν ἀπολογούμενών των αἰτιατικῶν πολιτικῶν κρατῶν καὶ ὅπως μετάσχῃ ἐνὸς τῶν ταχινίων μετώπου μὲ δύος κώρων συμμερίζονται τὴν ιαπωνικήν ταύτην θέσην.

«Ἀσχολούμενή είται ἡ Λευκὴ Βίβλος μὲ τὸ θέμα τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγίας διοικηνίας ἀναφέρει, ὅτι κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1962 καθειλεῖσθαι ἀπὸ τὸ ἔγγρωμα ναυπηγείας εἰκάσης χωρητικότητας 2.100.000 τόνων γκρές, ἔναντι 1.800.000 τ. γκρές, τοῦ ἔτους 1961. Διετήρησεν οὕτω ἡ Ιαπωνία τὴν πρώτην θέσην μεταξὺ ὅλων τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, εἰς τὰς καθελκύσιες τῆς τελευταῖς ἀποτατίσεις.

Αἱ θεσμοί: κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος οἰκονομικοῦ ἔτους παραγγελίαι: εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγείας ἐκάλυψαν χωρητικότητα 2.240.000 τ. γκρές. Αἱ διὰ λογαριασμὸν ἔναντι παραγγελίαι ἀνήλθον εἰς 1.500.000 τόνων γκρές, τοῦ 1961. Διετήρησεν οὕτω ἡ Ιαπωνία τὴν πρώτην θέσην των μεταξύ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, εἰς τὰς καθελκύσιες τῆς τελευταῖς ἀποτατίσεις.

«Ἀναφέρεται είται ἐν λεπτομερείᾳ ἡ Βίβλος τὰ ἔπη: Ὁ δύκος τοῦ ἑπτατερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὸ 1962 παρουσίκειν αὐθέντεις, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τὰ ἔξαρτηντα φορτία ἀνήλθον εἰς 13.7 ἐκατομμύρια τόνων, μὲ αὐθέντεις 20% ἔναντι τοῦ 1961 καὶ τὰ εἰσαγόντα φορτίασσαν εἰς 121 ἐκατομμύρια τόνων, μὲ αὐθέντεις 4%. Τὸ ἔξαρτηντα φορτίον τῆς Ιαπωνίας, ἐπειρ ἀντικαποτρίζει τὸν εὐνοϊκήν του θέσην, παρουσιάζει καλήν δῆμον. Τούτωντος, ἡ ποσοτικὴ αὐθέντεις τῶν εἰσαγωγῶν σημειώνει πτῶσιν (τῆς αὐθέντεις εἰς τὸ 1961 σύντος 33%), ἀφειλομένη εἰς τὴν τάσιν ὑποδιδίσσεως τοῦ ρυθμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν, ἥτις ἡρχίσειν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ 1961 καὶ ἀξιολογούσεις μέχρι τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1962, ὑπαγορευθεῖσαν εἰς τὸ 690.000 τ. γκρές, τοῦ 1961.

«Ο ὑπεκυπόρους στόλος τῆς Ιαπωνίας περιελαμβανει εἰς τὸ τέλος τοῦ 1962, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 6.810.000 τόνων γκρές, ἡ το δηλαδὴ καὶ 16% ἀνώτερον τῆς δυνάμεως τοῦ 1961. Μετέφερεν εἰς τὸν τομέα τῶν ἔξαγωγῶν φορτία 6.910.000 τόνων κατὰ τὸ 1962 (ἔναντι 5.970.000 τόνων, τοῦ 1961) καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν εἰσαγωγῶν 55.420.000 τόνων (ἔναντι 47.900.000 τόνων, τοῦ 1961). Οὕτω τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου εἰς τὰς εἰσαγωγάς ἀνήλθεν εἰς 46%, ἔναντι 41% τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἐνῷ διὰ τὰς ἔξαγωγάς ἐσημείωσε πτῶσιν ἀπὸ 53% τοῦ 1961 εἰς 52% τοῦ 1962.

«Ἡ ἐπόπεια πτῶσις τὸ ποσοτὸν συμμετοχῆς τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔξαγωγάς, ἐγείρει σοβαρόν πρόδηλην διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσεων, δεδομένου διὰ τὴν οἰκονομία τῆς χώρας ἔξαρτηται εἰς ὑψηλὸν διαμήνων ἀπὸ τὰς ἔξαγωγάς. «Ο ιαπωνικὸς στόλος μετέφερε κατὰ τὸ 1962, μεταξὺ ἔναντι λιμένων, ἐμπορεύματα 3.060.000 τόνων, ἔναντι 2.830.000 τόνων, τοῦ 1961. Οὕτω, τὸ ναυτιλιακὸν πλοίον εἰς τὰς εἰσαγωγάς ἀνήλθεν εἰς 46%, ἔναντι 41% τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἐνῷ διὰ τὰς ἔξαγωγάς ἐσημείωσε πτῶσιν ἀπὸ 53% τοῦ 1961 εἰς 52% τοῦ 1962.

Telegrams: "GENICOLAOU"
LONDON

Telephone: ROYAL 7981

GEORGE NICOLAOU Ltd.
Shipbrokers
PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C.3.

'Αντιπρόσωποι εἰν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ Α.Ε.)
ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

τόπου υπολογισμού τοις Διεθνοῖς Νομοματικοῖς Ταχείσιν, ἐνεψάντων εξ-
ελλειμμάτων 360.250.000 δολαρίων, σημειώθησεν ὡστειώσεων κατά 100 περί-
ποι ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἔναντι τοῦ 1961. Τὸ ἀποτέλεσμα τούτο ἦλθε
— κυρίως — ὥσπερ τὸ φῶτα μετάσεως τοῦ ἐλλειμματος εἰς τὴν τομέα τῶν νεώ-
των.

Η έξι 84.780.000 δολαρίων μείωσης τού έλλειμματος είς τὸν λογχαρισμὸν τῶν ναύλων ὡραίεσται εἰς τὴν σταθερὰν — πατέ 24.900.000 δολαρίων αὐδηγῶν τῶν ἑσδόνων ἐκ ναύλων ἔξαγωγῆς, λόγῳ ἀφ' ἕνδεις αὐδηγῶν τοῦ ἔγκυο τῶν μεταφορῶν καὶ μετάσεως ἀφ' ἑτέρου — πατέ 61.810.000 δολαρίων — τῶν διὰ ναύλους πληρωμῶν εἰς ἔναν πλοῖο, συνεπέι περιορισμῶν τῶν εἰσαγωγῶν. Ή εἰσπράξεις ἐκ ναύλων διὰ μεταφορᾶς ἐπὶ διασταύρωμά τους διακινήσεων τοῦ ιππονικοῦ πλοίου, ἔσημείσαν μείωσιν 1.930.000 δολαρίων, ἔναντι τοῦ 1961.

Αναφορικώς με το 18ον ναυπηγικόν πρόγραμμα (1962-63) έπειταράπή ή κατασκευή, με τὴν κρατικὴν δουθίσιαν, σκαφῶν ἔγρος φορτίου 160.000 τόνων γραδώ (κυρίως εἰδικευμένων φορτηγών), καθόλες και δεξαμενοπλοίους διάκης χωρητικότητος 230.000 τόνων γκρές. Διὰ τὰ ἄνευ κρατικῆς δουθίσεως κατασκευαζόμενα πλοῖα, τῶν δύοποιν ἢ νωπήγησος ἐπέτραπτο κατά τὸ 1962 τὰ εἰδικευμένα σκάφη ἔγρος φορτίου ἀντιπροσωπεύοντα: μὲ 40.000 τ. γκρές καὶ τὰ δεξαμενόπλοια μὲ 140.000 τ. γκρές. Ἐποδεικνύεται, διὸ ὁ ὄντας πόρος στόλου τῆς Ἰαπωνίας πρέπει: νὰ αὐξήθῃ μεγάλως, διὰ νὰ ἐκπληρωθῇ τὴν ομμαντικὴν ἀποστολὴν του, τῆς σταθερᾶς δηλαδὴ ἐνισχύσεως τῆς ἰθνα-κής οἰκονομίας τῆς χώρας.

ΑΝΔΑΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΑΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ

Αι εισπράξεις κατά τό 1962 έχουν πάντα την δικαιολογία της απονομής των νομιμάτων που πρέπει να παραχθούν στην Επιτροπή της Κοινότητας για την επιβεβαίωση της απόφασης της Επιτροπής για την παραχώση των νομιμάτων στην Επιτροπή της Κοινότητας.

Τάχειρη τιδυ έπιγειαρίσεων, πρό της άφαρίσεως την άποσθέσεων, άνηλθον εἰς 31.700 έκατομμύρια γιέν, ήπολειψθέντα, θναντι τοῦ προηγουμένου έτους, κατά 1.600 έκατομμύρια γιέν. Είναι ή πρώτη φορά άπο τοῦ 1959 καθ' ἣν τά κέρδη, πρό της άφαρίσεως τοῦ κονδυλίου δι': άποσθέσεις, σημειώθησαν πτώσιες, θναντι τοῦ προηγουμένου έτους. Αἱ δρειλαὶ, ἐξ ἀλλοῦ, καθυστερώμενα ποικιλούλατα γῆγεναν κατά 13.000 έκατ. γιέν. "Εφθασαν τὰ 96.000 έκατομμύρια γιέν.

Λόγω της άνωτέρω πενιχρᾶς καταστάσεως τῶν ἀποδέσσεων, ή συγκρητη-
σίας τῶν κεφαλαίων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἔχει ριθέρευσε, τοῦ πο-
σοστοῦ τοῦ εἰς αὐτάς ἀνήκοντος κεφαλαίου κατελθόντος απὸ 21% εἰς τὸ
τέλος τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1961 εἰς 19.7% εἰς τὸ τέλος τοῦ οἰκονομικοῦ
ἔτους 1962. Ή ταχεῖας δεξιώσεις τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν ναυ-
τιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ή ἀνασυγκρήτησής των καὶ η παγίωση τῆς θέσεώ-
του, ὑπῆρξε τὸ ἕκκριμον πρόδηλημα κατά τὰ τελευταῖα ἔτη.

Διάφοροι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ὑποδεῖξεις ἔγένοντο. Τὸν Μάϊον π. ἔ. ἡ κυβέρνησις τοῦ Τόκιο εἰσαγγήθη αἰς τὴν Διαίταν νομοσχέδιον πρὸς διλέπον προσωρινὰ μέτρα πρὸς παγίσσιν τῶν νοστικαλλον ἀποχειρίζεσσαν. Ἡ εἶναι ἀντὶ οὐρανῆς διεἴκεθεν ἡ εἰς τὴν ἐπομένην (41ην) σύνοδον τῆς Διαιτῆς, ἀλλὰ καὶ τὸ νομοσχέδιον ἡτοῖνες, καθ' ὃσον ἡ παρ' ἀντὸν προβλεπομένη δογματικὴ ἔμεσην ἀνεπαρκής.

Ιεράδιτερον, ή κυβέρνησις προϊδήν εἰς δικαιήν ἐπαναζέτασιν τοῦ σχεδίου ἀνασυγκροτήσεως, λαθανός ήτού διφύς τὰς γνώμης τοῦ Συμβουλίου δρθολογικής ἀναδιοργάνωσης τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Συμβούλευτης κοινοθουλευτικῆς δημόσιας ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικής. Κατόπιν τούτου, ή κυβέρνησις κατέθεσεν εἰς τὴν Διεύτακτην τὸν Φεδρουάριον τρέχ. Εἴτους θύρων σχέδιοι: Τὸ δὲ προέβλεπε προσωρινά μέτρα ἀνασυγκροτήσεως καὶ παγκόσμιως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὸ δὲ ἔτερον ἀφεώρια μερικὴν ἀναθεργασίαν τοῦ νόμου περὶ ἐπιχειρήσεων εἰς τὰ ὀπεκνοπόρα σκάφη διὰ τοὺς τόκους τῶν δανείσιν ναυπηγήσεων καὶ ἀποζημιώσεως δι'. Ἀπόταν καὶ τοῦ νόμου περὶ προσωρινῶν μέτρων ἐπιχειρήσεως διὰ τόκους ἐπὶ δανείσιν Χρηγγυθέτουν ὅπερ τῆς Ἱεπονικῆς Τραπέζης Ἀναπτύξεων.

ΤΑ ΔΥΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ

Τά ένα λόγη δύο νομοσχέδια, γνωστά ως «νομοσχέδια άναυσυγκροτήσεως της ναυτιλίας», έψηφίσθησαν τὸν Μάρτιον ὑπὸ τῆς Διαιτής, ἐνεκρίθησαν τὸν Ιούνιον ὑπὸ τῆς Γερουσίας καὶ κατὰ μῆνα Ιούλου ἐδημοτεύθησαν. Ο νόμος περὶ μέτρων ἀναυσυγκροτήσεως καὶ παγιώσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων προβλέπει πεντακτές κρατεράσιον εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, δεσμὸν ἀφορὶ τὴν καταβολὴν ὀλοκλήρων τῶν τόκων τῶν δανείων, ἀπειλὴν ἔχοργηθησαν ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἀναπτύξεως διὰ τὴν ναυτιλήγησην πλοιού, συμφώνων πρὸς τὸ 17ον καὶ τὰ προγρόμινα κρατικὰ ναυπηγικὰ προγράμματα, ὑπὸ τὴν προσθέσθισιν ἐπιληρωσεων δύο δρῶν: «Οτι: αἱ ἐνδιαφερόμεναι ναυτιλιακαι ἐπιχειρήσεις θὰ συμπληξουν 'Ομιλίους διὰ συγχωνεύσεως αὐτῶν, τοῦ ἀλέγχου τῶν κεφαλαίων, μακροχρονίων ναυλώσεων κ.λ.π. Καὶ διατησει τὰ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δψείλουν νὰ καταβάλουν πρωτοδύναλους προσπαθείας ὀρθρωτογραμμῶν τῶν ἔργων των, διστα νὰ καταστοῦν ικανα, δημος δρομοποδήσουν καὶ δημος ἄντρος πεντακτίας ὀλοκληρώσουν τὴν ικανότητα αὐτῶν ποὺς ἀπόδεσσαν τῶν πλοιῶν, τὴν γένη καθυστερημένην.

Αναφέρει έπισης δό ούνος, ότι αἱ ἐμπορικαὶ Τράπεζαι διεβίλουν νὰ λάθουν μέτρα, διπος χορηγήσουν εἰς τὰς συγχωνευμένας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις παράτασιν τοῦ χρόνου καταβολῆς ἄνω τοῦ ἡμίσεος τῶν τόκων ὅφει σταμένουν δυνατοί, ἀτινα ἔχορηγγήθησαν εἰς αὐτὰς πρὸς ναυτιλήσουν πλοῖον, ὡς εἶναι λ.χ. ἡ περίπτωσις τῆς Ιαπωνικῆς Τράπεζης 'Ανατολικέων. 'Οσας ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐπιθυμοῦν νὰ τύχουν τοῦ εἰεργατήματος τούτου, πρέπει νὰ καταρτίσουν σχέδια παγώσεως ἀνταποκρινόμενα πρὸς τοὺς ἀνωτέρω δρους καὶ νὰ τὰ ιποδάλουν εἰς τὸ ιπουργεῖον Μεταφορῶν. 'Ο ιπουργός τὸ τέλο Μεταφορῶν, συμπαραστατόμενος ἀπὸ τὸ Συμβούλευτικὸν Σδέμα, θὰ ἔρεται τὸ παρ' ἐκάστης ἑταρείσιν ιποδιγθὲν σχέδιον καὶ θὰ προκρίνῃ τὰς ἔξι αὐτῶν ἀξίες νὰ τύχουν τῆς κρατικῆς δοκιμείας ἀπὸ τὴν Τράπεζαν 'Ανατολικέων.

"Ο έτερος γύμνος καθορίζει ότι: τό δρίσιον ἐπιχορηγήσεως διὰ τόκους θάλασσης, εἰς τρόπους θατού νά μετωθῇ τὸ θάρρος τῶν πλοιοτερῶν εἰς 4% ἐπὶ στοιχεῖον, δύον ἀφορᾶ τὰ χορηγηθέντα υπό τῆς Τραπέζης 'Αναπτύξεως δάνεια καὶ εἰς 6%, δύον ἀφορᾶ τὰ χορηγηθέντα παρὰ τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων δάνεια. Η προβλέπεται ἑπτάση, ὅτι η περίοδος ἐπιχορηγήσεων διὰ τόκους δανειών παρατείνεται: εἰς δάκια ἔτη, προκειμένου διὰ δάνεια χορηγηθέντα υπό τῆς Τραπέζης 'Αναπτύξεως καὶ εἰς ἑπτά ἔτη διὰ δάνεια τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων.

Η έφαρμογή τῶν δύο τούτων νόμων ἔθεσεν ἐπὶ τῆς ὀρθῆς ὅδου τὴν διαστήματα καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ παγίωσιν τῶν ἱστονικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἵνας ἡρῷος πολλοῦ χρόνου ἀπετέλει ἑκκρεμοῖσιν πρόβλημα. Τοῦτο, πάντως, δὲν συμβαίνει, ὅτι ἐλλόθεσαν καὶ ὅλα τὰ σχετικά προβλήματα. Ή ἐπὶ τεῦχες τοῦ σκοποῦ ἔχερπται ἐκ τῆς μελλοντικῆς ἐφαρμογῆς τῶν ρυθμητικῶν νόμων καὶ ἐκ τῆς προσπειθείσας αὐτῶν τούτων τῶν ἐπιχειρήσεων, διποὺς ἐνιαίους τὰς διάσεις τῶν ἐργασιῶν των. Ἐκφράζεται ὅτεν ἡ ἐπίπειρις, διτὸς αὐτούς καὶ ἐπιχειρήσεις, διτὸς μόνον θάλασσαῖς λαύραις προσπειθείσας διὰ τῆς ὀρθολογικῆς ὀργάνωσίς των, ἀλλὰ καὶ οὐδὲ προσπαθήσουν ἐξελαῖψουν τὸ μεταξύ τῶν συντεταγμάτων καὶ νὰ δελτώσουν τὴν μεταφορικὴν καὶ διακείμενην λειτουργίαν τῶν.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

‘Η τάσις πρὸς χρήματαν εἰδίκευμένων φορτηγῶν, σὺν τῇ ἀναπτύξει τῆς Ιαπωνικῆς οἰκονομίας καὶ ἡ κρατοῦσα ἀνὰ τὸν Κόσμον πληθυρικὴ χωρητικότης τράμπης ἐπέφερον ἀποφασιστικὸν αὐτόπτημα κατὰ τοὺς ιαπωνικοὺς στόλους τῶν τράμπων. Πλοῖα τινὰ φαίνεται ὅτι ἀπορρίπτονται ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν μὲν τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι δὲν είναι κατάλληλα διὰ τὴν μεταφράσην ὥρισμένων φορτίων. Ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου είχον ναυπηγηθεῖσι² ποιναρά ἐφοριατικά σκαψῆ μη μεγάλα δανειακά δέράρι καὶ τούτο, λόγῳ τῆς ἔναγκης τῆς ἑσπεριδίνης ἀποκτήσεως ἐμπορικοῦ στόλου. Πολλὰ τῶν μεγάλης ἁξίας σκαψῶν κατέστησαν ἀντίοικονομικά, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν τελευταῖς ἐμφανίσιαις τῶν μιπάλκ-κέρρισερ. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀφ’ ἑτέρου τῶν

COMPLETE STEVEDORING SERVICE PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

TEAMED WITH

**Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.**

29 BROADWAY General Agents: NEW YORK 6, N.Y. GEORGE CARRASCO Inc. Cables: CARRASBRO

δεξιώμαντοπλοίων, τάχιστη ταχύτητα 20.000 τόνων d.w. κατέστησαν άντιτοικονομικά, συγνεπετεί της έντονου τάσσου πρός μεγαλύτερα διαρκοῦς μεγάλη, κατάγνησε σαν άλιευνα διακριθείσα όπιμόδις απότομα νάρησημοποιήσαται διά τέσσερους σκοπούς, παρά διά την μεταφοράν πετρελαίου.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Μέγα πρόδηλημα έγκειται: είς τὸ πόδις νὰ διατεθοῦν τὰ ἀντιοικονομικὰ αὐτὰ πλοῖα, ἀτινα παρεμποδίζουν τὴν δεστιώσιν τῆς διαρθρώσεως τῆς ἵσπουνικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, κχώραν κατ' ἔξοχὴν νησιωτικήν, εἰς τὴν δροίαν καταδάλλονται: προσπάθειαι διὰ τὴν προσχωγγήν τῆς διομηχανικῆς τῆς συγκρατήσεως, ὁ δηκος τοῦ ἐδρωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου αὐδέκανται ἀπὸ τὸν οἶστος. Πατοφάνης ὑπῆρξε τελευταῖος ἡ δραστηριότης τῶν ἔνοιων πλοίων εἰς τὰς ἵσπουνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγὰς, ἡ δὲ ἐμφάνισις τῶν ἔνοιων σηματίδων εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς ἐδημούργησε μεγάλην ἀπειλὴν κατὰ τῆς ἵσπουνικῆς ναυτιλίας ἐπικειμένωσα, ητος στηρίζεται: εἰς τὴν μεταφοράν τῶν φορτίων τοῦ ἐδρωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς κχώρας. Η ἐμφάνισις ιδίως τῶν πλοίων συκνητικικῆς ίδιοτεταίσας, καθόδις καὶ τῶν φερόντων σηματίκες εὐκολίας», εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν πετρελαίου καὶ ἄλλων συμμαχικῶν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν πρώτων ὅλων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἐμφάνισις ἑτέρων εἰδικευμένων φορτητῶν, μὲν κχητηλῶν, σχετικῶν, οὗτος διαχειρίσεσσος, ἀπέστειν τὴν ἀπειλὴν κατὰ τῆς ἵσπουνικῆς ναυτιλίας. 'Υπάρχουν πρὸς τοὺς καὶ πολλούς, κατ' ἀριθμὸν κρίθιμον περιπτώσεις, καθ' ἡς ζένοι ἐφοπλίσαται ἀπεδίωκεν νὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς ἐποφλέσιμους τῶν πλεονεκτημάτων συναρθρών ναυπηγηθέντων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ παρέχοντας ὡς ἔγγυησιν τῆς ἔξαρτησις τῆς ἀξίας τῶν ἐν λόγῳ πλοίων των, μαρκορχούσιους ναυλώσεις ἡ συμβόλαια -τάξις- τοάρτερ- μετά Ἰαπωνίου φρεστωτῶν.

Βασική άνάγκη πρός σταθεροποίησιν της ιαπωνικής οικονομίας είναι: ή μακροχρόνιος και σταθερά μεταφορά πετρελαίου, οιδηρομεταλλεύματος κ.λ.π. πρώτων όնτων. "Ούτε, η συναγωνιστική ικανότης της ιαπωνικής ναυτιλίας πρέπει να προσχύθη περιστέρω, ώστε να καταστή ικανή να ἀντιμετωπίσῃ έπι λειτουργίας ἐπιπλέον τάξ προσφοράς, τάξ δύοτες υπερβάλλουν οι ζένοι πλοιο-κητών: έπι τῶν μακροπρόθεμμον και εἰς γηραιλάς τιμῆς συντακτούμενον ναυλωσιμφώνων. Τό τυπικόν, ἔλλως τε, παραδειγμάτικής ἐμφανίσεως ζένον πλοιοκητών εἰς τάξ ἀγρός της "Απο" Ἀνατολής, διεθελόμενον εἰς τὴν ἐπάρχουσαν περιοσεῖαν χωρητικότητος τράμπης οχαρφών διὰ γενικά φορτία, ίσαν: ή εἰσροή εἰς τάξ μεταφοράς Βορείου "Αμερικής". "Απο" Ἀνατολής κλειστούν μὴ ἀνηκόντων εἰς τινὰ Διάσκεψιν. "Αναχρέπτει, έπι παραδειγματικής περίπτωσις τῆς Σάμπερ Λάζην, ητοις ἔχρησιμοποίεις διὰ γενικά φορτία εἰς τάξ γραμμής "Απο" Ἀνατολής - Βορείου "Αμερικής, τράμπης φορτηγή γανουλωτέων εἰς γηραιλάς τιμῆς ναύλων καὶ μετέφερε μεγάλης ποσότητας φορτίων συγκέντρων μεταφερρύσμαν παρά πλοιών τῶν Διασκεψέων καὶ ποικιλά ίδιαν, εἰς λίτιν γηραιλάς τιμῆς γεγλών.

Αἱ Διακοπές φορτίων κι ἐνδικαφρόμεναι: διὰ μεταφοράς Βορείου 'Αμερικῆς μὴ δυνάμεναι νὰ προέλθουν εἰς δραστηρία τὸ μέτρον πρὸς καταπολέμησην τῆς ἐμπορικών τῶν ἀνεξαρτήτων ἑταῖριδόν — καὶ τοῦτο, λόγῳ τῶν πατάξεων τοῦ περὶ ναυτιλίας ἀμερικανικοῦ νόμου, έτσιμένου ὅπισθεν τῆς αυτής ἀσυμβούλειας — δὲν είχον ἀλλήγη τινὰ ἐπιλογήν, εἰμὶ μόνον τὴν ὑποήργαν τοῦ ναυαγολογίου των, διὰ νὰ ἀποτρέψουν τὰς ἑκτὸς Διακοπέων ταυτίξεις, ἥπος ὑφερπάσουν φορτία τῆς ἀρμοδιότητάς των. Τοσοῦτοι μονδανοὶ περισσοτέροι, τοὺς ὅποιους θέουσεν ἢ περὶ ναυτιλίας νόμου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τῶν Διακοπέων, αἵτινες μέχρι τούτου εὑρύτατα ἀναγνοῦστο, ὡς ἐκ παραδόσεως συνδυαζομένη ἐπιχειρήσεων, ἀποτελοῦν ἄποτον κι μέρους τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπέμβασιν εἰς τὰ τῆς θεισθοῦς ναυ-

Η ισπωνική κυβέρνησης έπιωφελήγη καθώς εύκαιριας, την διατυπώση αδιανόρων διαμαρτυρίαν πρός την κυβέρνησην της Οδησσούτσονος. Άλλα προηγμένα ναυτικά κέντρα της Εύρωπης, τους ίδιους ή ένα προκειμένη θέσην μένα ή αυτή πρός την τις Ισπωνίας, συνεκρότησαν ένα Λονδίνο κατά Μάρτιον και Μάϊον εξ. διατάξεις επί πομπριγκού επιτέλους, έπιπροσθέτως πρότειναν διασυνέψεις τον 1962, διά την οποίδειν κοινού υπουργώματος πρός τα Ινωμένα Πολιτείας, γιατρούς την κατάργησην ή την μεταριζούν της έπειρσεώς των εἰς τα της διεθνούς ναυτιλίας. Η πολιτική τον «Ship American» αλι το σύνθημα της «μεταχορδες των έμπορων μάτων μας διά των ίδιων μαριών», νιούστηματα από τας κέρδας της Λατινικής Αμερικής και της Νο-
αντατολικής Ασίας, δύναται νά λεγθή δι: άποτελούν παράγοντας διατάξεων της έργασίας της διεθνούς ναυτιλίας και παρακολύωσης της άνα-
τούσεως της Ισπωνικής ναυτιλίας. Αι πολιτικαι αντικα έμποδίζουν την έλευ-
σην διεθνη συναγωνισμού, παραχίτητον διά την άναπτυξην ικανής ναυτι-
κης δραστηριότητος και περιορίζουν εις το έπακρον το πεδίον δράσεων

Κατά τὴν δύρη συνέλευσον τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφροδίν διὰ τὴν Ἀσίνην καὶ τὸν Ἀπό 'Ανατολήν, τὴν αυγχάληθειαν κατ' Ἰανουάριον 1963, πολλαὶ ἀ-
ποκαλούμεναι χώραι, ἐξαιρουμένης τῆς Ἰαπωνίας, ὑπεριστρέψαν, διὰ ἡ σάσις
την Διασκέψεων Φορτίου, διποιοι καθορίζουν τὰ τιμῆς τῶν ναόδων, ὑπῆρξεν

της έθνικής συμπαίξης. Ή έξελιξης αυτή γρήγορα άποσαρφήγησε. Άνωφορά καθώς με τὴν πολιτικήν του «Ship American», ή κυδέρνησης τῶν Ήνομένων Πολιτειῶν ἐμετρίασε κάπως τοῦς ἐπιδηλγόθεντας περιορισμούς ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς εἰδὸν τινων φορτίων ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας, κατόπιν τῆς ἐντόνου διαμαρτυρίου τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως. Δὲν είναι ομως δυνατόν νὰ ἀγνοῦθη ἡ μεγάλη ἐπίδραση, τὴν ὅποιαν ἔσχεν η πολιτική τῆς διακρίσεως ἐπὶ τῆς διεθνούς ναυτιλίας, πολιτική ἀσκουμένη ἦδη, ἀπὸ πολλάς νέας ναυτικάς γύρωρες.

Πρός προστασίαν τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυπιλοίας καὶ πρὸς ἀποστραγήν τῶν ἀντιτοίνων, εἶναι ἀνάγκη νὰ προσθήσῃ ἡ ἱσπωνικὴ κυβέρνησις ἰσχυρότερον τὴν οἰκουμενικήν - διπλωματικήν της δράσιν ἐναντίον κρατῶν ἑκατούρων τοιαύτην πολιτικήν, διὰ τοῦ σχηματισμοῦ ὁπλίου μετάποντος τῶν κρατῶν τῶν συμμετριζομένων τὴν ἱσπωνικήν θέσιν. Ό δρόμος τῶν ἑποίων ἥκιολοθυμησεν ἡ ἱσπωνικὴ ναυτιλίαν ἐπιχειρήσις κατὰ τὸ παρελθόν έτος, ἵτο πλήρης συμμετοχήν δισχερεύων, διφελομένων ἐν μέρει εἰς τὸν ἀντίκειντον τῆς υἱοτελεθείσης παρὰ τῆς ἱσπωνικῆς κυβερνήσεως πολιτικῆς προσαρμογῆς τῶν ἔργωντων. Εδυκόθη, κατέστησαν νόμοι τοῦ κράτους δύο νομοικούσσια ἀναυγκαριστήσεων τῆς ναυτιλίας.

Συμφώνως πρός τούς νόμους αὐτούς ἀναμένεται: νά ληφθοῦν ἐποχικά μέτρα πρὸς ἔνισχους τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τῆς ἵπανων κατεύθυνσις καὶ δελτίων τῆς θέσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐν τούτοις, αὐτὰ μόνον τὰ μέτρα δὲ θεροῦνται ἀκετά, ἐνῷ ἐπὶ πλέον τὸ ἔγκωριον καὶ τὸ περιπτόνιον κλίμα διὰ τὴν ἱπανωτικήν ἐπιχειρήσιν καθίσταται ἀδέον δουμενότερον. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις πρέπει: νά ἀντιμετωπίσῃ εθέλως τὴν διεθνή καὶ τὴν ἑστωτικήν κατάστασιν, διὰ γάρ παρακαλμή φθιθεροῦς καὶ ψυχράτιμος τὰς δυσκόλους δοκιμασίες.

ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Φαίνεται: άπό τινος σημαντικάνευν νέα έξιλιξης τών συνθηκών έργασίας έπι τῶν πλοίων, έν σχέσι: ιδία πρός τὴν ἐκπόνησαν σχεδίου ἀνασυγκροτήσασις τῆς ναυτιλίας ακατής ἐπιχειρήσεως. Οι ἐποπλισταὶ ἔπειτείκαν μέχρι: τοῦθε τάσιν καὶ δίσιον δίληγην προσοχήν εἰς τὸ θέμα τῶν συνθηκῶν ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. "Ἐπ' ἑσχάτων, δημος, ἥργισαν νὰ λαμβάνουν ον" δύνι τὸ σοδαρό διότι ζήτησαν. "Ἄρ" ἔτέρου, αἱ Ἑργάταικαν Ἐνώσεις εἶναι: διατεθεῖταικαν νὰ παράσχουν τὴν συνεργασίαν των. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1961 ὡκυρώθη καὶ καιρικὴ συλλογικὴ σύμβασις καὶ ἀκολούθως ἥργισεν ἐφαρμοζόμενή σταθερῶν μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελών τοῦ πληρώματος, παραλλήλως πρὸς τὰς κατάστοτε καταχθῆσις τῆς αὐτοματοποίησεως.

Η μεγάλη έλλειψης ναυτών διά ποντοπόρα, ίδια, πλοΐα, έμεινθη κατά την έποκην που ήταν τον Δευτέρου έξαρτην τον 1961, λόγω της δρθιολογικής προσφρούγης των συμβατικών άρθρων των μελών του πληρώματος. Προδιέπεται: έπισης, ότι: ένδεχεται να υπάρξῃ σημαντικός άρθριμος σύνεργων, προσωπικούς ίσων, έν σχέσει με την προτεινούμενην συγχώνευσιν των ναυτιλιακῶν Επιχειρήσεων. Συνεπώς, μεταξύ πέντε Οργανώσεων Ηλεκτοκύττων και της Ενωσώσεως Ιαπώνων Ναυτών· συγχρημή κατά Φεδρουάριον έ.ξ. συμφωνία, καθ' οὓς ούδεποτε παρδολήψις νέων έσχατων θέλεται κατεβάσθαι.

Κατ' ἀνάκριψη θεοῦ τις, οὐδὲ οὐκανόντων τούτων προσταχθεῖσιν εἰπεν καὶ συγχρήματα.
Καὶ ἂν ἀκόμη δεχθῇ τις, οὐδὲ ἡ ἀνωτέρω συμφωνία σημανθήσθη μὲν πρωταρχίαι
οὐκοπόν τὴν στάθεροποίησιν τῆς ἀπαρχολήσεως ναυτῶν, ἔγκυμονει πάντας
οὐδὲ τὴν κίνδυνον νὰ κλεισθῇ οὐδὲ δόξας χρησιμοποίησεως τῶν νέων,
τινας ἔξεργονται ἀπὸ τὰς ναυτικὰς σογολάς. Κατ' ἀκολουθίαν, διεξήχθησαν
τετράρητην Ὁργανώσαν Πλαισιοκτήτων καὶ τῆς Ἐνοδεως Ναυτῶν νέας δια-
ρραγματεύσεως, ἵνα μετριασθοῦν καὶ συνέπαιται τῆς συμφωνίας προπει μη ἀπα-
ρχολήσωση. Κατὰ Φεβρουάριον ἐπίσης τρέχοντος ἔτους ης Ἐνοδεως Ναυτῶν
αλλεύεις ἐπεκφήνι μετά πέντε δργανώσαν Πλαισιοκτήτων, προτείνασας σημαν-
τικὴν αὐξήσην τῶν μισθῶν. Οι πλαισιοκτῆται ἀπήγνησαν, οὐδὲ ἐπεθύμουν νὰ
πανεπιθετοῦν δι' ἓνα ή διφοταμένην συμφωνίαν, τῆς δοπίας ή ισχύς ἐλήγη
τον Μάιον. Ἐπηκολοθήσαν διαπραγματεύσεις, αλινας κατέληξαν εἰς συμ-
βοτακτήριη λόγων περὶ πενταμήνου παρατάσεως. Κατόπιν τούτου, αἱ σχετι-
κὲ διαπραγματεύσεις ἀνεβλήθησαν.

Н. НАУЧНИКИ КАТАХЛЕБІ

Κατά τό 1962 καθιελκόμενης εἰς διάλογορον τὸν Κέδρον σκήψη συνολικής χωρητικότητος 8.180.000 τόνων γκρός, έναντι 7.940.000 τ. τοῦ προηγούμενοῦ έτους. Έκ τοῦ συνδίου τούτου, αἱ ἐν Ἰαπωνίᾳ καθελκόσεις ἑκάτευχην χωρητικότητα 2.180.000 τ. γκρός, έναντι 1.800.000 τόνων τοῦ προηγούμενοῦ έτους, τοῦ διάλογορον καταναλωτικού μεταξύ ἡποὺ τῶν διαφόρων

TELEPHONES : PLAZA 2-2561
HOPKINS 7-053
CLIFTON 4-4612

JAMES SMYRNIODIS CAB
SHIP SUPPLIES "S.M.D."
PROVISIONS CABIN DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODYI" BALTIMORE

πηγακιών χωράν. Αι δοθείσαι εἰς τὰ Ιαπωνικά θαυμάγεια παραγγελίαι κατά τὸ 1961 ἀνεφέροντο εἰς σκάφη ἄνω τῶν 2.000.000 τόννων — διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τετρακοτίς — ἀναλούσαι τὸ 1962 εἰς 2.060.000 τ. γκρός. Η ὅλη δημος χωρητικότης ἡτο ἀνωτέρα, φύσασα εἰς τὰ 2.240.000 τ. γκρός. Η ναυπηγησίας πλοίων δι' Ιαπωνικά ἐφοπλιστικά ὑπελείψη κατά τὸ 1962. Ανήλθεν εἰς 690.000 τ. γκρός μόνον, ἔναντι 1.060.000 τόννων, τοῦ 1961.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυπηγησίαν πλοίων πρὸς ἔξαγωγήν (μὴ περιλαμβανομένων τῶν πλοίων ἐπανορθώσεων), αἱ ἔργασαι κατά τὸ πρῶτον ἔξαμπλιον τοῦ 1962 ἦσαν γχαλαραῖ. Τὰ ναυπηγεῖα δημος ἐπέτουχον, κατά τὸ δεύτερον ἔξαμπλιον, συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων καὶ χωρητικότητος πρὸς ἔξαγωγήν. Τὸ σύνολον τῶν παραγγελίων τοῦ 1962 ἀνήλθεν εἰς 1.500 τ. γκρός, ἔναντι 990.000 τ. γκρός, τοῦ 1961. Ὑπολογίζεται ἐξ ἄλλου, διὰ ἡ χωρητικότης τῶν καθελκυσθέντων σκαφῶν ἀπὸ τὰ μικρότερα Ιαπωνικά θαυμάγεια ὑπελείψη, ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους. Ἀνήλθεν εἰς 300.000 τ. γκρός, κατά προσέγγισιν, ἔναντι 410.000 τ. γκρός, τοῦ 1961.

Η παραγωγική δυναμικότης διατήρησεν διαμηχανίαν, ὑπῆρξε κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπλιον τοῦ 1962 γχαλαρά, ἀναβοσυγνοῦθεσα δημος κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμπλιον, αἱ τρόπον διετε τὸ ἔτησιον σύνολον νὰ φύσῃ εἰς ἀξίαν 91.500 ἑκατομμύριων γιαν, ἔναντι 89.200 ἑκατομμυρίων γιαν, τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Ἡ αὐξήσις ἀφ' ἑτέρου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, εἰς τὰ ὅποια εἰσήχθη ἡ αὐτοματοποίησις, χαρακτηρίζεται ὡς ραγδαῖα. Δέον, συναρπάζει, νὰ ὑπονημοθῇ, διὰ τὸ πρῶτον πλοίον, μὲ αὐτοματοποίησιν, ἐναυπηγήθη τὸ 1961. Οἱ νέοι οὗτοι τύποι σκαφῶν ἔργωνται μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πληρωμάτων τῶν, κυρικανούμενόν μεταξὺ 10 ὥστε 20 προσώπων.

Αἱ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς προσάρθροι εἰσι: ἐνισχύθησαν ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1963, διὰ ἐνήρθιμη δι νόμοι «περὶ ὅριων ἀναπτύξεως πυρηνικῶν ἴαπωνικῶν πλοίων». Δυνάμεις τοῦ νόμου τούτου πρόκειται εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον νὰ συγκροτηθῇ δημόσιος διοικητικούν ἀποκεφαλίσεων, διατίσεων σχεδιάζεται νὰ ναυπηγήσῃ πλοίον 6.350 τόννων γκρός, τοῦ τύπου σκαφῶν παρατηρήσεως τοῦ Π.Ν., φέρον ἐλαφρόν πυρηνικὸν ἀντιδραστήρα. Κατὰ τὸ διατίκον σχέδιον, ἡ ἔναρξης τῶν ἔργωνται 08 γινή ἐντὸς τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1963-64 καὶ ἡ συμπλήρωσις τοῦ πλοίου 08 πραγματοποιηθῇ μετὰ ἑπτατετίνων. Τὰ πορίσματα ἐκ διετῶν πειραμάτων 08 εἴρουν τὴν πρακτικήν τῶν ἔργωνται.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Οἱ ιαπωνικοὶ λιμένες καὶ δημος χρησιμοποιοῦνται μεγάλως, ὡς δύναται τὶς νὰ διαπιστώσῃ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς κάτοις καταπλεόντων σκαφῶν καὶ τοῦ ὅγκου τῶν διακινούμενῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ αὐξήσις δημος τάσις ὑπῆρξε κατὰ τὸ 1962 πλοίον εἰς τὸν ιαπωνικὸν λιμένας ἀνηλθεν εἰς 11.150.000 τ. νέτ. ἔναντι 10.930.000 τ., τοῦ 1961, δὲ σχεδόν τῶν διακινηθέντων φορτίων ἔφθασε τὰ 571 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι 537 ἐκατ. τόννων, τοῦ 1961.

Εἰς τοὺς μεγαλυτέρους ιαπωνικοὺς λιμένες παρατηρήθη ἀσυνήθης ομιλθρίας πλοίων κατά τὸ 1961. Παρομοία ομιλθρήσις δέν ἐστησιάθη τὸ 1962. Υπῆρχεν ἐν τούτοις ἡ ἔνδειξης μεγάλων καθιστερήσεων πλοίων καὶ φορτίων εἰς τοὺς λιμένας, γεγονός ὑπὲρ προσβάλλει: τὴν ἀνάγκην ἐπιστοέως τῆς δελτιώσεως τῶν λιμενικῶν μέσων. Τὸ πιουργικὸν ομιλθρόλιον ἀπεράσπισε τὸν Φεδρουάριον π. ἔτους τῶν ἐκπόνησης πεντατεύοντος προγράμματος δελτιώσεως τῶν λιμένων, ἐνέκρινε δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν κατὸν πιστώσεις 34.400 ἑκατομμυρίων γιαν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1961-62 καὶ 41.400 ἑκατομμυρίων γιαν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1962-63. Εἰς τὰ ποσὰ κατὰ δὲν περιλαμβάνονται αἱ διατίκεια πιστώσεις τοπικῶν 'Οργανισμῶν. Τὸ 1963-64 εἶναι τὸ τρίτον ἔτος τοῦ πεντατεύοντος προγράμματος καὶ ἀναμένεται: νὰ διεκπεφύσηται τὸ τέταρτον λιμένας πίστωσις 51.500 ἑκατομμυρίων γιαν.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω πιστώσεων ἔργωνται πραγματοποιοῦμεναι δελτιώσεις εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένες τῆς χώρας. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἔχρησιμοποιήθησαν εἰς μεγαλύτερων ἔκτασης ἀποθήκαι: διὰ τὰ ἐπιτορθήματα, ἡ δὲ τάσις κάτη σίναι ἐμφανής εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

Τὸ ποσὸν τῆς ἔργωνται φορτίων, γενομένης ἐπὶ τῶν πλοίων εἰς λιμένας, σίτινες χαρακτηρίζονται: ὅποι τοῦ νόμου «περὶ λιμένων καὶ δημονῶν» διεῖκον λιμένες, ἐσημείονται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σταθεράν αὔξησιν. Κατὰ τὸ 1962 ἐν τούτοις ἡ αὐξήσις κάτη ἡτο μόνον 1%, τοῦτο δὲ καὶ ἀποδίδεται εἰς τὸ γεγονός διὰ τὸ μεταφερθέν φορτίον ἀπὸ ιστιοφόρων, ἐφοδιασμένα μὲν δονήμητά μηχανάς, ἐσημείονται ἀπότομον πτῶσιν.

Οσον ἀφορᾷ γενικῶς τῶν ἔργωνται φορτίων εἰς λιμένας, προϊκήν ἡ ἀποδικότητη τῆς διὰ τῆς χρήσεως τῶν μηχανῶν μέσων τῶν λιμένων. Σημειώτεον δημος, διὰ ἡ εἰς τὸν ἀλόγονο τομέα πρόδοσος εἰναι: δραδεῖται, ὑπολειπούμενή τῆς ἐξ ἄλλων πλευρῶν διαπιστώσεων ἀναπτύξεως τῆς λιμενικῆς κινήσεως. Θεωρεῖται δῆθεν ἐπάνωγκας, δημος ἡ κυριότερης ἐνισχύση τῶν ἔκσυγχρονισμῶν λιμένων καὶ δημονῶν διὰ τῆς ἔγκαταστάσεως μηχανῶν μέσων πρὸς ἐξπυρέτησην τῶν φορτοεκφορτώσεων.

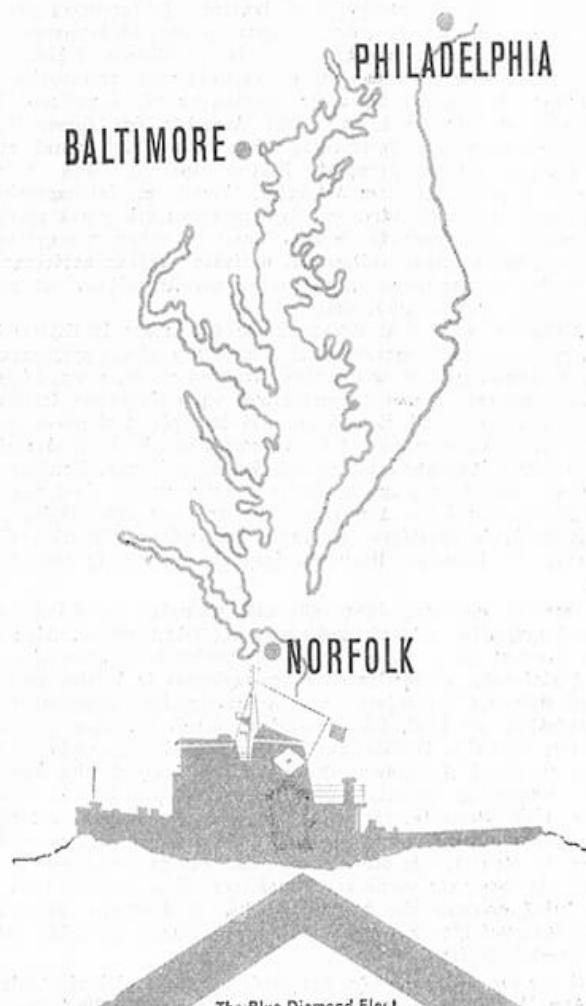
S.O.G.A.M.I.

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

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

MOST MODERN TOWING SERVICE IN ALL THREE:

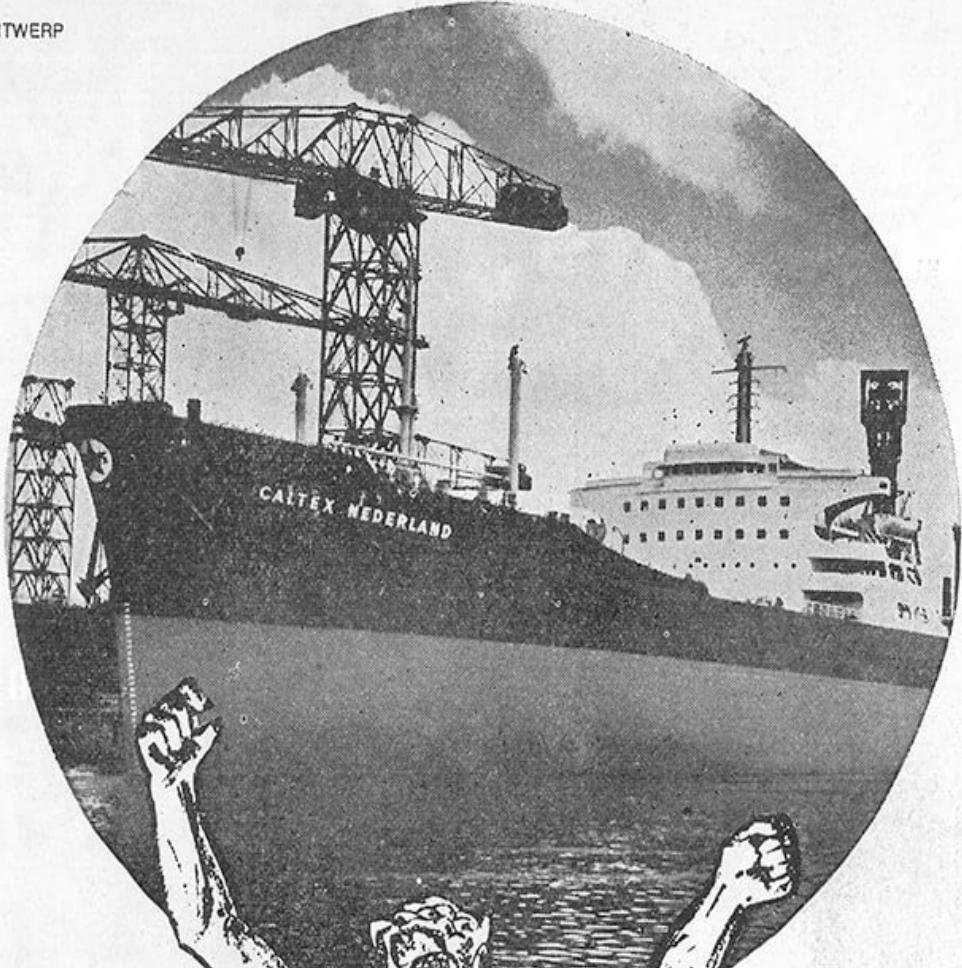
Curtis Bay places at your command the most advanced equipment...the greatest choice of equipment...the greatest power. Modern powerful tugs provide a greater margin of protection for your ships, cargo and schedules...this saves you money. That's why more people rely on Curtis Bay.



GENERAL AGENTS :

HARWIN Shipping Agency Ltd.
80, Fenchurch St., London, E.C.3

COCKERILL-OUGREE ANTWERP



S.S. Caltex Nederland, owned by the
N.V. Nederlandsche Pacific Tankvaart Maatschappij.
Painted with products of Pieter Schoen:
Nucol CR chlorinated rubber paints for the casco,
Tornulex EV tankcoatings for the cargo tanks.

Many ports...

**one brand
of marine paints...**



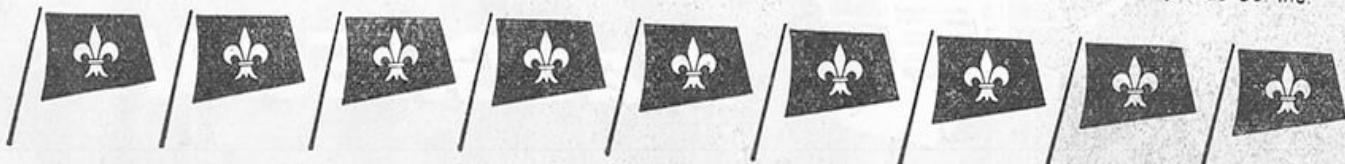
Since 1722

Pieter Schoen & Zoon Ltd.

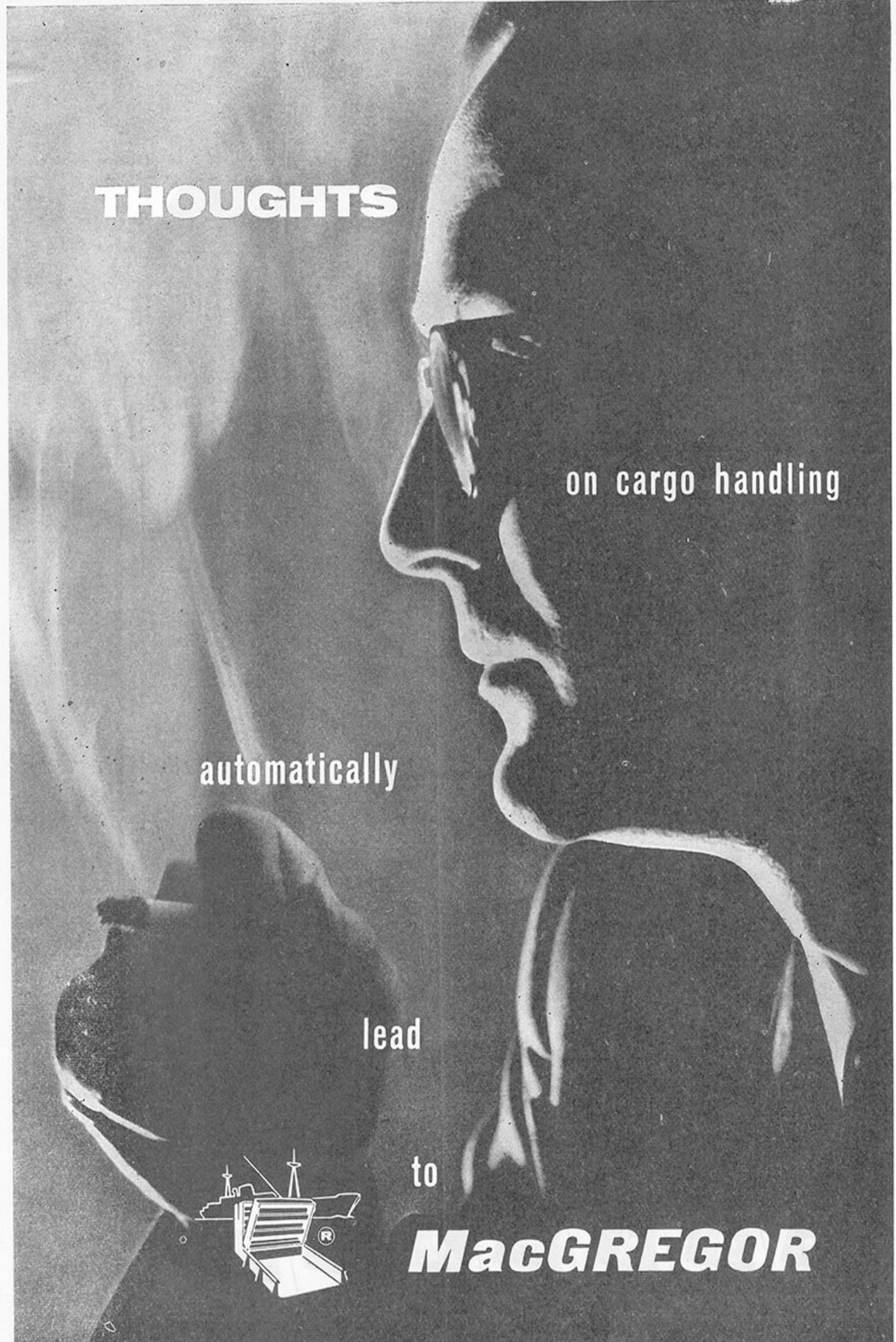
Marine Paints Rotterdam Holland

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

BvH



REPRESENTED IN GREECE BY: THE PIRAEUS SUPPLY COMPANY, 14a G. SKOUZE STREET, PIRAEUS



THOUGHTS

on cargo handling

automatically

lead

to

MacGREGOR



ΣΧΕΔΙΟΝ ΕΝΙΑΙΟΥ ΤΥΠΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΔΙΕΠΟΝΤΟΣ ΤΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΜΕΝΕΛΑΟΥ ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΥ

A'

Α' ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

Αι θαλάσσιαι μεταφοραὶ τείνουν, δόλονεὶ καὶ περισσότερον, νὰ λάδουν τυποποιημένην μορφήν. Ή τοιαύτη δὲ τυποποίησις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν συνετέλεσεν εἰς τὴν διαμόρφωσιν ἑνιαίων τύπων ναυλοσυμφώνων διεπόντων δομοιόρφων τάυτας. Οὕτω, ἔχουν διαμορφώθηκε ιδιαίτεροι τύποι ναυλοσυμφώνων, ἀνταποκρινόμενοι εἰς τὰς ιδιομορφίας τῶν φορτίων ἢ εἰς τὰς γεωγραφικὰς ιδιομορφίας τῶν λιμένων, μεταξὺ τῶν ὅποιών διακινοῦνται ταῦτα.

Εἰς τὴν ομοιόμορφον ρύθμισιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, διὰ τῆς τυποποίησεως τῶν ναυλοσυμφώνων, συνετέλεσαν δασικῶς δύο λόγοι: 'Αφ' ἐνὸς μὲν ἡ σφῆς καὶ ὑπὸ ἀρμοδίων ὀργανισμῶν — Ναυτικὴ 'Ἐπιμελητήρια, Κοινοποίησις, 'Ινστιτούτο κ.λ.π.— διατύπωσίς των, εἰς τρόπον ὃστε νὰ μη ἀδικήσῃ οὐδεὶς τῶν συμβαλλομένων, ἀποφευγομένων οὕτω τῶν ἀμφισθητήσεων καὶ τῶν μεταξὺ των προστριῶν καὶ νὰ καθίσταται συνεπῶς εὐχερής ἢ ἔκδοσις τυχὸν διαιτητικῆς ἢ δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ διευκόλυνσις τῶν συναλλασσομένων εἰς τὰς μεταξὺ τῶν διαπραγματεύσεις, ιδιαιτέρως διατάξεις τῶν οὗτοι κατὰ τὴν διεξαγωγὴν των εὐρίσκονται δὲ εἰς μακράν τοῦ ἄλλου.

Τὸ ἐλληνικὸν πρότυπον ναυλοσυμφώνων θὰ ἔδει νὰ ἐλάμβανεν ὑπὸ ὅψιν του τὰς ιδιομορφίας τῶν ἐλληνικῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὰς ιδιομορφίας τῶν λιμένων μαζὶ καὶ τοὺς τοιαύτας τῶν πλοίους, τὰ ὅποια ἀσχολοῦνται εἰς ταῦτα. Θὸ δὲ διποσθήποτε κατὰ τὴν διατύπωσιν τοιούτου ἐλληνικοῦ προτύπου νὰ ἀποφευχθῇ ἡ παράθεσι, κατὰ μετάφρασιν, τῶν διατάξεων διεθνῶν τύπων ναυλοσυμφώνων ἢ καὶ ἐπιπολαία προσαρμογὴ των εἰς τὰ ἐλληνικὰ δεδομένα, διότι, οὕτω, θὰ κατελήγομεν εἰς ὅλως ἀντίθετα ἀποτελέσματα.

Διὰ τῆς καθιερώσεως τοιούτου ἑνιαίου τύπου ναυλοσυμφώνου εἰς τὰς ἑσωτερικὰς μαζὶ μεταφορὰς δὲν εἶναι ὀρθὸν τὸ ὑποστηριζόμενον, διότι θὰ παρεδίδετο ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων, διότι ἡ τοιαύτη καθιερώσις του θὰ ἀπέβανε πρὸς δῆλος τῶν συμβαλλομένων καὶ θὰ ἀπεκαθίστα τυχὸν ὑφισταμένας ἀδικίας.

Β' ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ

'Η καθιέρωσις ἑνιαίου τύπου ναυλοσυμφώνου, διέποντος τὰς ἑσωτερικὰς μαζὶ μεταφορὰς ἀπασχολεῖ ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Τὸ θέμα ἐτέθη ἀπὸ δωδεκαετίας περίπου ἀπὸ τὰς 'Ἐνώσεις τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων ἑκείνων, τὰ ὅποια ἀσχολοῦνται κυρίως εἰς τὰς ἑσωτερικὰς μεταφοράς, ἥτοι τὰς 'Ἐνώσεις 'Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων καὶ τὰς Πανελλήνιου 'Ἐνώσεως 'Ιδιοκτητῶν Πετρελαιοκινήτων καὶ 'Ιστιοφόρων.

'Ομως, ἂν καὶ παρῆλθε τόσον χρονικὸν διάστημα, τὸ ζῆτημα ἔξακολουθοῦ ισέται νὰ ἔκκερνη, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῶν ἀντιδράσεων τὰς ὅποιας προέβαλον οἱ 'Οργανισμοὶ ἑκείνοι, οἵτινες, ὡς ναυλωταί, ὀφελοῦνται ἐκ τῆς σχετικῆς ἀκαταστασίας εἰς δάρος τῶν μεταφορέων καὶ ἀφ' ἐτέρου λόγῳ τῆς ὀλιγωρίας, τὴν ὅποιαν ἐπέδειξαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες.

Εἰς πάσας σχεδὸν τὰς προσπαθείας διὰ τὴν διατύπωσιν 'Ἐλληνικοῦ προτύπου ναυλοσυμφώνου ἑτεδιώχθη ἡ συμμετοχὴ καὶ σύμπραξις ἐκπροσώπων τῶν ναυλωτῶν, ἥτοι τοῦ Δημοσίου καὶ 'Οργανισμῶν, πρητερῶν ἀμέσως ἐκ τούτου, οἵτινες ἀντέδρων, ἵνα μὴ ἀνατραπῇ ἡ ὑπὲρ τούτων δημιουργημένη κατάστασις. 'Η συμμετοχὴ δομῶς τοιούτων παραγόντων, ἥτις καθιστᾷ τὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀδύνατον, δὲν κρίνεται ἀπάταριτος δεδομένου διτοῦ οὗτοι, ὡς ἔξωνταί λιακοὶ οὐδόλοι, δὲν μαζεύουν θετικῶς, ἀλλὰ καὶ διότι τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου ηθελον ἐκπροσωπηθῆ καὶ ὑποστηριχθῆ δεόντως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Απὸ τοῦ 1951, δὲ τὸ πρώτον ἀνεκινήθη τὸ θέμα ὑπὸ τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων τῶν πλοιοκτητῶν, συνετάχθησαν δύο ἡ τρία σχέδια ναυλοσυμφώνων καὶ διετυπώθησαν μερικαὶ προτάσεις καὶ ἀντιπροτάσεις.

Σταθμὸν εἰς τὰς σχετικὰς προσπαθείας ἀπέτελεσον ἡ, κατὰ τὸ έτος 1959, κοινοποίησις ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπερεσιῶν τοῦ 'Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας σχεδίου ναυλοσυμφώνου, τὸ ὅποιον τελικῶς δὲν ἔνε-

κρίθη, λόγῳ ἀντιδράσεων τῶν ναυλωτῶν θεωρησάντων τοῦτο ὡς ἐπιζήμιον διὰ τὰ συμφέροντά τουν. 'Αλλὰ καὶ αἱ 'Ἐνώσεις τῶν πλοιοκτητῶν μετὰ μακρὸν χρόνου σιωπῆς(1) ἐξήτησαν ἀπὸ τὸ Υ.Ε.Ν. τὴν κατάργησιν τοῦ ὑπὸ τοῦ Α.10 συνιστωμένου προνομίου ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν. 'Υπὸ τῶν διατάξεων τῆς β' παραγράφου τοῦ ἄνω ἀρθρου ὡρίζετο διτὶ ἐποιαρχος δὲν δικαιοῦται νὰ τροποποιήσῃ τοὺς ὅρους τοῦ παρόντος ναυλοσυμφώνου, οὔτε νὰ ὑπογράψῃ φορτωτικᾶς περιεχούσας ὅρους καὶ συμφωνίας τροποποιητικᾶς αὐτοῦ. 'Ἐξήτησαν δητὸς ἡ διάταξης τροποποιηθῆ καὶ ισχύσῃ δ ἀυτὸς περιορισμὸς ἀμφοτέρωθεν, διτὶ 'Εούδεις τῶν συμβαλλομένων δικαιοῦται νὰ μεταβάλῃ τοὺς ὅρους τοῦ παρόντος ναυλοσυμφώνου διὰ προσθήκης ἡ ἀφαίρεσης διατάξεων μεταβαλλουσῶν τὰς ὑπὸ τοῦ κειμένου του καθοριζομένας μονίμους προϋποθέσεις τῆς συμφωνίας ναυλώσεως.

Βασικὸς ὅμως λόγος τῆς μὴ ἐγκρίσεως τοῦ ἄνω σχεδίου ὑπῆρξεν ἡ ὑπὸ τοῦ Α 7 τοῦ σχεδίου ναυλοσυμφώνου παροχῆ χρόνου διὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ὑπολογιζομένου εἰς ἔργασμας ἡμέρας. Διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἀνετέρπετο τὸ ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν ὑπάρχον καθεστώς, καθ' ὃ δὲ φόρτωσις καὶ ἐκφόρτωσις ἐγένετο «συμφώνως πρὸς τὰς συνηθείας λιμένος». Τὸ θέμα τούτο, δόποιον θέλει μᾶς ἀπασχολήσῃ ἐκτενέστερον εἰς τὸ ἐπόμενα, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ βασικὴ διαφωνία τῶν ἑκατέρωθεν ἐνδιαφερομένων.

Τὸ ἐντὸς 1961 καταρτισθὲν σχέδιον ἑνιαίου τύπου ναυλοσυμφώνου ἀντὶ τοῦ σαφῆς ἐργασίου χρόνου τοῦ παρεχομένου διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν, ὥριζεν διτὶ ἡ φορτοεκφόρτωσις θὰ συντελεσθῇ «συμφώνως πρὸς τὰς συνηθείας λιμένος καὶ τὰς δυνατότητας τοῦ φορτωτοῦ». Καὶ τὸ σχέδιον ὅμως τοῦτο εἶχε τὴν τύχην τῶν προσγενεστέρων του, διότι τόσον παρὰ τῶν ναυλωτῶν, ὅσον καὶ παρὰ ἐκναυλωτῶν, προεβλήθησαν πλεῖσται ἀντιρρήσεις ὡς πρὸς τὸ ποσοστό τῆς προκαταβολῆς, τὰς κρατήσεις ὑπὲρ τρίτων, τὴν ζύγισιν τοῦ φορτίου καὶ τὴν ἐτοιμότητα τοῦ πλοίου διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν.

Πρὸς ἔξομάλυνσιν τῶν ἑκατέρωθεν παροχούσιων διαφορῶν συνεστήθησαν ἔκτοτε ὑπὸ τοῦ 'Ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τῇ προτάσει κυρίως τῶν 'Ενώσεων τῶν πλοιοκτητῶν, διάφοροι ἐπιτροποὶ ἀλλὰ καὶ σύντοικοι εἰς οὐδὲν κατέληπτοι.

Τελευταίως, τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον 'Ελλάδος, δ πλέον ίσως ἀρμόδιος περὶ τούτου 'Οργανισμοῦ, ἀνέλαβε πρωτοβουλίαν καὶ ἐξήτησε διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1228/12.7.63 ἐγγράφου του πρὸς τὴν Α.Τ.Ε., κύριον ἐκπρόσωπον τῶν ναυλωτῶν, διποσθεῖς αὐτῷ ἡ σύνταξης προτύπου ναυλοσυμφώνου, διπερ θὰ διεπίπεται τὰς ὑπὸ τῆς Α.Τ.Ε. διενεργουμένας διακινήσεις ἐφοδίων. Σημειώτεον δὲ διτὶ τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον 'Ελλάδος ἔχει προσβητικούς, παλαιότερους, εἰς τὴν σύνταξιν διαφόρων σχεδίων ἑνιαίου τύπου ναυλοσυμφώνων, τὰς ὅποιας δὲν ἔτυχον πλήρως.

'Ηδη, τίθεται τὸ ζῆτημα τῆς ἔξι παροχῆς συντάξεως νέου σχεδίου ναυλοσυμφώνου, τὸ ὅποιον, ἀφοῦ καταστῇ διποσθεῖς δικαιούτερον, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ τὸ 'Ἐλληνικὸν πρότυπον, χωρὶς πρὸς τοῦτο νὰ είναι ἀπαραίτητος ἡ προϋπόθεσις τῆς συγκατασθέσεως πάντων τῶν ναυλωτῶν. Τὸ 'Ἐλληνικὸν δὲ πρότυπον ναυλοσυμφώνων δὲν θὰ πρέπει νὰ διέπη μόνον τὰς μεταφορὰς τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν ἐκ τούτου ἡρτημένων 'Οργανισμῶν(2), ἀλλὰ νὰ καλύπτῃ καὶ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου.

Γ' ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΤΙΝΑ ΘΕΛΟΥΣΙΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΗ ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ

Κατωτέρω ἐπιχειρεῖται ἐρεύνησις τῶν θεμάτων, τὰς ὅποιας δέον διποσθεῖς τούτων τῶν διατάξεων τοῦ 'Ἐλληνικοῦ προτύπου, τοῦ ὅποιον ἡ ἀποτέλεση πρότυπος τῆς συγκατασθέσεως πάντων τῶν ναυλωτῶν. Τὸ 'Ἐλληνικὸν δὲ πρότυπον ναυλοσυμφώνων δὲν θὰ πρέπει νὰ διέπη μόνον τὰς μεταφορὰς τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν ἐκ τούτου ἡρτημένων 'Οργανισμῶν(2), ἀλλὰ νὰ καλύψῃ καὶ τὰς μεταφορὰς τοῦ Ελευθέρου Εμπορίου.

1.— Τὸ ἄνω σχέδιον ἐστάλη ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. εἰς τὰς 'Ἐνώσεις διά τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 2120/1548/21.3.59 ἐγγράφου του, λόγῳ δὲ σιωπῆς τούτων ὑπερέωθη νὰ ἐπανέλθῃ διά τοῦ υπὸ ἀριθ. 56530/4702/4.8.59 νεαντέρου ἐγγράφου του, ἀποτέλεσμα τοῦ διποσθοῦ ἡ τρίτη τοῦ πρωτοποιησαντος.

2.— Τῆς Α.Τ.Ε., τῆς Κ.Υ.Δ.Ε.Π., τῶν 'Εταιριῶν Διασχειρίσεως ειδῶν Μονοπλίου, τοῦ Α.Σ.Ο., τῆς Π.Α.Ε.Γ.Α.Ε. κ.λ.π.

SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS

έλευθερου έμπορίου. Οϊκοθεν νοείται, στις τοιούτου πρότυπον δὲν δύναται νά διέπη την ναύλωσιν τού πλοίου κατά χρόνον (time charter, ή by demise).

Η καθιέρωσις τοιούτου προτύπου ναυλοσυμφώνου, ούδολως παραβιάζει την άρχην τής έλευθερίας τῶν συμβάσεων, ἀλλὰ κατοχυρώνει τὰ συμφέροντα τῶν συμβαλλομένων, οἵτινες, ἐν πόσῃ περιπτώσει, θὰ ήδυναντο νὰ συμφωνήσουν διάφορον ρύθμισιν τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων τῆς μεταφορᾶς, εἴτε διὰ διαγραφῆς διατάξεων τινῶν τοῦ προτύπου, εἴτε διὰ προσθήκης ἑτέρων διατάξεων, κατὰ διούλησιν, εἰς τὸ πρότυπον, λαμβανομένους ὑπὸ δύνιν, διὰ τὴν ναύλωσις εἶναι δικαιοπράξια διὰ τὸ ἔγκυρον τῆς οποίας δὲν ἀπαιτεῖται ή τήρησις τύπου τινός :

1. — ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ:

Τὸ ναυλοσύμφωνον εἶναι ἡ ἔγγραφος ἀπόδειξης τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, τόσον δὲ ὁ τόπος, ὃσον κυρίως ὁ χρόνος συντάξεως καὶ υπογραφῆς συμφώνου τινὸς εἶναι στοιχεῖα, τὰ δύοις κατ' ἄρχην ἀναζητῶνται εἰς τούτῳ διὰ πολλοὺς καὶ ποικίλους λόγους. Ὡς ἔκ τούτου, ἀμφότερα τὰ στοιχεῖα ταῦτα πρέπει νὰ προτάσσωνται τοῦ κειμένου τοῦ ναυλοσύμφωνου, ὡς τούτῳ συμβαίνει μὲν δῆλους τοὺς διεθνεῖς τύπους ναυλοσύμφωνων. Εἶναι δὲ δυνατὸν νὰ δηλωθοῦν ἀμφότερα ταῦτα διὰ τῆς λεγομένης «ἐμερομηνίας» π.χ. «Ἐν Πειραιεῖ τῇ 1η 'Ιανουαρίου 1963». «Οσκαν καὶ ἄν ἔχυπονοεῖται τούτῳ, εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γίνη ἰδιαιτέρα μνεία περὶ τούτου, διὰ τὸν λόγον ὃτι πάντα σχέδον τὰ μέχρι σήμερον συνταχθέντα σχέδια περιλαμβάνουν τὰ ὡς ἄνω στοιχεῖα δι' ἰδιαιτέρου ὅρου εἰς τὸ τέλος τοῦ κειμένου των διὰ τῆς φράσεως «Τὸ παρὸν ναυλοσύμφωνον ἔγενετο ἐν.....σήμερον τὴν.....». Διὰ τῆς ὡς ἄνω προτεινομένης τροπολογίας ἀφ' ἐνὸς μὲν ἔχυπονετεῖται πρακτική τις σκοπιμότης, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀποφεύγονται αἱ περιττολογίαι.

2. — ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ:

Ἐν ἰδιαιτέρῳ ὅρῳ, δέοντας ὅπως περιλαμβάνωνται τὰ ὄνόματα τῶν συμβαλλομένων, ἀφ' ἐνὸς μὲν τοῦ ἐκναυλωτοῦ τοῦ ἔχοντος δικαίωμα νὰ ἐκναυλώσῃ τὸ πλοίον καὶ παραπλέύρωσιν τοῦ ὄνόματός του δέοντας νὰ ὑπάρχῃ χώρος πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἴδιότητος, ὑφ' ἓνεργειῇ οὖτος, ἥτοι πλοιοκτήτης ἢ ἔφοπλιστής (1), ἢ διαχειριστής καὶ πλοιάρχος ἢ πράκτωρ ὡς ἐντολοδόχοι τοῦ πλοιοκτήτου, ἀφ' ἑτέρου δὲ τοῦ ναυλωτοῦ. Δέοντας ὅπως ὑπάρχῃ ἐπίσης ἀρκετὸς χώρος πρὸς συμπλήρωσιν, κατ' ἐπιθυμίαν, οἰουδήποτε ἑτέρου στοιχείου τῶν συμβαλλομένων ὡς τῆς κατοικίας, τὸ δόνυμα τοῦ ὑπὲρ οὐ τυχὸν ἐνεργεῖ δὲ ναύλωτης κ.λ.π.

3. — ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:

Ἐνταῦθα δέοντας ὅπως περιλαμβάνωνται πάντα τὰ στοιχεῖα τὰ καθοριστικά τῆς ταυτότητος τοῦ ναυλωνομένου πλοίου. Κατ' ἄρχην τὸ δόνυμά

1.—Τὴν ἔννοιαν τοῦ ὅποιου καθορίζει η διάταξις τοῦ A 105 τοῦ Κάδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

τοῦ(2), ὁ λιμὴν καὶ ὁ ἀριθμός νηολογίου του, ἡ μεταφορική ἵκανότης του (dead weight capacity), ὁ νηογνώμων καὶ ἡ κλάσης εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει, ὡς καὶ ἡ θέσις εἰς τὴν ὅποιαν εὐρίσκεται κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας.

Εἰς τὸν δρόνον τοῦτον δέοντας ὅπως περιλαμβάνεται ἡ διαθεσιαίσις τοῦ ἐκναυλωτοῦ περὶ τῆς καταλληλότητος τοῦ πλοίου δεχθῆ τὸ δι' ὁ ναυλούται φορτίου (warranty of cargoworthiness), ἥτοι τὸ πλοίον ὑπέστη τὰς ἀπαραίτητους ἀπολυμάνσεις καὶ καθορισμὸν κυτῶν καὶ ὃτι εἶναι καταλλήλον πρὸς διατήρησιν τοῦ φορτίου (A 111 K.I.N.D.) καὶ τὴν δηλωσιν περὶ τῆς πλωμότητος τοῦ πλοίου (warranty of seaworthiness), ἥτοι ὃτι τὸ πλοίον εἶναι στεγανόν, ἐπαρκῶς ἐφαδιασμένον διὰ καυσίμων, ὑδατος, διὰ τῶν νομίμων ἐπιβεβλημένων μέσων τηλεπικοινωνίας καὶ μὲ τὰς ἀπαραίτητα ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ἐπηνδρωμένον συμφωνῶν πρὸς τὰς διατάξεις τῶν κειμένων νόμων κ.λ.π.

Ἄμφοτέραι αἱ διαθεσιαίσις αὗται, ἀνακριθῆ δήλωσις τῶν ὅποιων συνεπάγεται εὐθύνας ἔναντι παντὸς ἔχοντος νόμιμου συμφέρον ἐπὶ τοῦ φορτίου, δυνατὸν νὰ δηλωθοῦν διὰ τῆς φράσεως ὃτι «τὸ ἐκναυλούμενον πλοίον εἶναι καταλλήλον πρὸς φόρτωσιν φορτίου καὶ ἱκανὸν πρὸς θαλασσοπλοΐαν».

4. — ΦΟΡΤΙΟΝ

Εἰς τὸν δρόνον τοῦτον ὑπάρχει χώρος διὰ τὸ γίνη πλήρης περιγραφὴ τοῦ πρὸς μεταφορὰν φορτίου, ἥτοι τὸ εἶδος, ἡ ποσότης εἰς κόλλα, εἰς κιλὰ ἢ κυκικά μέτρα (τυχὸν συμφωνία πλέον ἢ ἐλαττον), ἡ συσκευασία του καὶ πάσα τυχὸν ἰδιομορφία του. Πρέπει νὰ δρίζεται ὃτι ἡ ποσότης τοῦ φορτίου δέοντας δὲν δύναται νὰ ύπερβαίνῃ τὴν μεταφορικὴν ἱκανότητα τοῦ πλοίου.

Ἡ συνήθως περιλαμβανομένη φράσις εἰς διάφορα ἰσχύοντα ἡδη ναυλοσύμφωνα, ὃτι διὰ τὴν φόρτωσιν φορτίου ἔξαιρούνται οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως πλοιάρχου καὶ πλορώματος, ὅρθων εἶναι νὰ περιληφθῇ, διότι εἰς περιπτώσιν ναυλώσεως τοῦ πλοίου μὲ συμφωνία ναύλου κατ' ἀποκοπήν (κοιν., σκάρσο, Ιωπηριών) δυνατὸν νὰ προδηληθῇ ἀξιώσις τοῦ ναυλωτοῦ, ὅπως καταληφθῶσι καὶ οἱ ἔξαιρετοι οὐτοὶ χώροι ὑπὸ τοῦ φορτίου καὶ δεδομένοις ὃτι κατὰ τὸ A 109 τοῦ K.I.N.D. δοφείλεται ὑπὸ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀπόξημάσις πενταπλασία του ἀναλογούντος ναύλου εἰς περιπτώσιν διλήκης ναυλώσεως, ἔτοι φορτωθοῦν εἰς τοὺς χώρους τούτους ἄνευ συναινέσεως τοῦ ναυλωτοῦ πράγματα τρίτον.

Ἐπίσης, ὅρθων εἶναι νὰ δηλούται τυχὸν συμφωνία φορτώσεως ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, λαμβανομένοις ὑπὸ δύντι, διὸ καὶ οἱ κίνδυνοι τοῦ οὔτω φορτωμένου φορτίου εἶναι ἐπηγέρμενοι, εἰς πλειστας ἐσωτερικὰς μεταφορὰς συμφωνεῖται φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τὴν ὅποιαν καὶ ὁ K.I.N.D. (A. 114, παράγρ. 2) ἐπιτρέπει προκειμένου περὶ ἀκτοπλοΐας.

Ἐξυπακούεται ὃτι εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως ὑπάρχῃ ἀρκετὸς χώρος πρὸς ἀναγραφήν οἰασθήποτε συμφωνίας σχετικῶς μὲ τὴν παραλαβὴν καὶ

2.—Τυχὸν εὐχέρεια (option) τοῦ ἐκναυλωτοῦ ὅπως ἀντὶ ἐνὸς πλοίου του διαθέσῃ ἑτέρων πλοίον του, δυνατὸν νὰ δηλωθῇ δι' ἰδιαιτέρου ὅρου εἰς τὸ τέλος τοῦ ναυλωσυμφώνου.

SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI Ltd.

NAPLES
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:
CARENAGGIO - NAPOLI

DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

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

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

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

DRYDOCKS MANAGED

Concrete Drydocks

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

Floating Docks

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

παράδοσιν του φορτίου (π.χ. έπι ζυγίω, σφραγίς κυτών κ.λ.π.). Ή ύποχρέωσις την όποιαν συνιστούν διάφοροι τύποι ναυλοσυμφώνου, συμφώνων προς τὴν ὄποιαν, εἰς περιπτώσεις μερικῆς ναυλώσεως, δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φορτώσῃ «πραγματείας» τρίτου ἀνευ ἔγγραφου ἀδείας τοῦ ναυλωτοῦ, δὲν κρίνεται ἀπάραίτητον νὰ περιληφθῇ, διότι ἡ διάταξις αὐτῆς σκοτών ἔχει τὴν ἀσφαλή μεταφοράν τῶν ἀγαθῶν τοῦ ναυλωτοῦ. Τόσον δὲ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ναυλοσυμφώνου, δύον καὶ ἐκ τῶν διατάξεων τῆς κειμένης νομοθεσίας ὑπάρχει, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὑποχρέωσις τοῦ πλοίαρχου διὰ τὴν ἀσφαλή μεταφοράν τοῦ φορτίου.

5.—ΛΙΜΕΝΕΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ:

Ο λιμήνη ἢ οι λιμένες φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως δέοντας ὅπως ἀναγράφωνται εἰς τὸν οἰκεῖον χώρου τοῦ ναυλοσυμφώνου ἔκτὸς καὶ ἀντιπρέχεται εὐχέρεια (option) εἰς τὸν ναυλωτὸν ὅπως ἐπιλέξῃ μεταξὺ διάφορών λιμένων καὶ δηλώσῃ τούτῳ μεταγενετέρως δι' ἔγγραφου τοῦ εἰς τὸν ἔκναυλωτὴν ἢ προκειμένου περὶ τοῦ λιμένος προορισμοῦ, ὡς θέλει ἀναγράφει εἰς τὰς φορτωτικάς.

Δεδομένους δὲ τὸ πλοίορχος ὑποχρεούται νὰ φέρῃ πρὸς φόρτωσιν τὸ πλοίον εἰς τὴν ἐνδεδειγμένην θέσιν (A. 112 K.I.N.D.), πρέπει νὰ περιληφθῇ διάταξις συμφώνως πρὸς τὴν ὄποιαν τὸ πλοίον θὰ προσεγγίσῃ εἰς τὴν ὑποδειχθησμένην θέσιν τόσον πλησίον, ὥστε νὰ παραμείνῃ πάντοτε ἀσφαλῶς ἐπιπλέον(1), διότι ἡ φόρτωσις δυνατὸν νὰ γίνῃ εἰς ἀδαμαντὸν δρόμον ἢ εἰς ἀλίμενον τοποθεσίαν. Η τοιαύτη διάταξις πρέπει νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένον ἐκφορτώσεως.

Ἐπίσης πρέπει νὰ περιληφθῇ διάταξις ὄριζουσα, τόσον εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, δύον καὶ εἰς τὸν τοιούτον προορισμοῦ θὰ γίνῃ χρήσις ὡρισμένου, συμπεφωνημένου, ἀριθμοῦ ἀγκυροδολίας (berths). Ο χώρος θεοφαίνεται πρὸς τὸν πλησίον, ὥστε νὰ παραμείνῃ πάντοτε ἀσφαλῶς ἐπιπλέον(1), διότι ἡ φόρτωσις δυνατὸν νὰ γίνῃ εἰς ἀδαμαντὸν δρόμον ἢ εἰς ἀλίμενον τοποθεσίαν. Η τοιαύτη διάταξις πρέπει νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένον ἐκφορτώσεως.

Διὰ διατάξεως εἰδικῆς πρέπει νὰ ὑποχρεωθῇ τὸ πλοίον δύος ἡμέρας πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως, δύον καὶ εἰς τὸν τοιούτον προορισμοῦ θὰ γίνῃ χρήσις ὡρισμένου, συμπεφωνημένου, ἀριθμοῦ ἀγκυροδολίας (berths). Ο χώρος θεοφαίνεται πρὸς τὸν πλησίον, ὥστε νὰ παραμείνῃ πάντοτε ἀσφαλῶς ἐπιπλέον(1), διότι ἡ φόρτωσις δυνατὸν νὰ γίνῃ εἰς ἀδαμαντὸν δρόμον ἢ εἰς ἀλίμενον τοποθεσίαν. Η τοιαύτη διάταξις πρέπει νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένον ἐκφορτώσεως.

6.—Ο ΝΑΥΑΟΣ :

Ο ὄρος οὗτος δέοντας ὅπως διαθέτῃ ἀρκετὸν χώρον διὰ νὰ ἀναγραφῇ πάσα συμφωνία ὑπὸ τῶν μερῶν ἐπὶ τοῦ ναύλου (κατὰ μονάδα δάρους, καὶ ἡ ἀποκοπή, κατὰ τεμάχιον, κατὰ μίλιον καὶ τόννον κ.λ.π.), ὡς καὶ τοῦ τρόπου καταβολῆς του.

Τὸ συνταχθὲν σχέδιον τὸ ἔτος 1959 περιλαμβάνει διάταξιν καθ' ἥν τὰ 75% τοῦ ναύλου θὰ καταβληθοῦν ἀμφὶ τῷ πέρατι τῆς φορτώσεως καὶ τῆς παραδόσει τῆς φορτωτικῆς καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ μετὰ τὴν καλήν καὶ ἐν τάξει παράδοσιν τοῦ φορτίου. Η διάταξις αὐτῆς εἶναι σχετική μὲ τὸν τρόπον καταβολῆς τοῦ ναύλου ὑπὸ τῆς A.T.E., τῆς «Υπηρεσίας Ἐμπορίου κ.λ.π. Δεδομένου δὲ διὰ σκοπούς τοῦ παρόντος σχέδιου εἶναι ἡ κάλυψις τῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ περιληφθῇ ἡ διάταξις αὐτῆς, ἀλλὰ νὰ ὑπάρχῃ κενὸς χώρος πρὸς συμπλήρωσιν πάσης σχετικῆς συμφωνίας.

Ἐνταῦθα πρέπει νὰ περιληφθῇ ἡ ἐτέρα διάταξις δι' ἣς ρυθμίζεται ἡ τύχη τοῦ προκαταβληθέντος ναύλου, διότι δὲν πρέπει νὰ ἐπιστρέψεται εἰς περίπτωσιν ὀπωλείας τοῦ πλοίου ἢ/καὶ τοῦ φορτίου (freight non-returnable alijur anal or cargo lost or not lost).

Δικαίωμα τοῦ ναυλωτοῦ ὅπως ἐκπέσῃ ἐκ τοῦ ὑπόλοιπου τοῦ ναύλου ποσόν τι, εἰς περίπτωσιν ἐλείμματος τοῦ φορτίου κατὰ τὴν παράδοσιν, ὡς ὄριζει τὸ σχέδιον 1959, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ συσταθῇ ὑπὸ τοῦ προτύπου ναυλοσυμφώνου. Τυχὸν τοιαύτη συμφωνία δυνατὸν νὰ ἀναγραφῇ εἰς τὸν χώρον τῶν εἰδικῶν ὄρων.

Ἐπίσης δικαίωμα παρακρατήσεως τοῦ φορτίου (lien on the cargo) ὑπὸ τοῦ ἔκναυλωτοῦ, εἰς περίπτωσιν μὴ πληρωμῆς τοῦ ναύλου, δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ συσταθῇ, ὡς τούτῳ συμβαίνει μὲ τοὺς πλείστους τύπους ναυ-

1.—Τοιαύτη διάταξις περιέχεται εἰς ὅλους σχέδιον τοῦ διεθνεῖς τύπους ναυλοσυμφώνων.

λουσμάρων διεθνούς ισχύος, διότι σκοπὸς τούτων εἶναι νὰ καταστήσουν, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, τὸν ἔκναυλωτὴν, διότι δυνατὸν νὰ ἔχῃ διάφοροι ιθαγένειαι τῆς τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τοῦ παραδήπτου, ικανὸν ὅπως εἰσπράξῃ τὸν ναύλον εὔχερως, χωρὶς νὰ ἀναμένῃ δικαστικὴ δικαίωσιν, ητος ὅπωσδήποτε θὰ δραδύνῃ λόγω ἀρμοδιότητος δικαστηρίων ἀλλοδαπών πρὸς τὴν ιθαγένειαν τοῦ. Αλλωστε ἡ διάταξις τοῦ A 152 τοῦ K.I.N.D., ἐνδοτικοῦ χαρακτήρος θεοφαίνεται, ρυθμίζει τὸ θέμα κατ' ἄλλον τούτον. Συνιστᾷ δικαίωμα τοῦ ἔκναυλωτοῦ, διόπεις ζητήση μεσεγγύησιν διὰ τὸν ναύλον καὶ τὰς λοιπὰς παροχάς, θεωρούσα οὕτω τὸν ἔκναυλωτὴν ίκανοποιημένον.

7.—ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ :

Υπὸ τοῦ ὅρου τούτου δέοντας ὅπως ρυθμισθοῦν :

α') Ο χρόνος φορτώσεως, ητοι νὰ ὁρισθοῦν δύο ἡμερομηνίαι, ἀντὶ τῆς ἄλλοτε ὁριζομένης μιᾶς : I) Η ἡμερομηνία ἐνωρίτερον τῆς ὅποιας τὸ πλοίον δὲν δύναται νὰ εύρισκεται εἰς τὴν θέσιν φορτώσεως (calling day) ητοις παρερχομένης πρέπει τὸ δικαίωμα ἀκυρώσεως. Δικαίωμα ἀκυρώσεως παρερχομένης τῆς ἡμερομηνίας ταύτης ἔχουν ἀμφότεροι οι συμβαλλόμενοι, ητοι ὁ ναυλωτής εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν τὸ πλοίον δὲν εύρισκεται ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν εἰς τὴν ὑποδειχθησμένην θέσιν καὶ ὁ ἔκναυλωτής, ἔτοιμος τὸ φορτίον καὶ ἔφη διότον ἔχει ἀποταλιῶν.

Εἰς τὰς ἄνω περιπτώσεις ἀμφότεροι οι συμβαλλόμενοι ἔχουν δικαίωμα ὑπαναχωρήσεως, ὁ μὲν ναυλωτής ἀνεύ εἰδοποιήσεως, δὲ δὲν ἔκναυλωτής κατόπιν εἰδοποιήσεως πρὸς τὸν ναύλωτην, διότι παρῆλθεν ἡ ἡμερομηνία ἀκυρώσεως καθὼς καὶ ὁ χρόνος τῶν σταλιῶν καὶ ἐπισταλιῶν, διόπτει ἔκαστος τούτων δικαιούται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν κατά νόμον ἀποζημίωσιν.

β') Αἱ διαπάναι σχετικῶς μὲ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν ὥρην εἶναι νὰ καθορίζεται ποιὸν διαρύνουν τὰς ἔξιδα φορτώσεως καὶ στοιβασίας καὶ τὰ τοιαύτα ἐκφόρτώσεως χωρὶς νὰ γίνεται προσφυγὴ εἰς τοὺς ξένους σχετικούς ὅρους «sotto paniolo», «sotto palaneo», «free in and stowed», «liner terms» κ.λ.π.

Εἰς ἄς περιπτώσεις τὰς ἔξιδα φορτοεκφόρτωσεως καὶ στοιβασίας βαρύνουν τὸν ναύλωτην, τὸ πλοίον ὑποχρεούται δύος ρυθμών εἰναιεντούσας πέμπτης τούτου τοῦ σταλιού τοῦ έκναυλωτην, τὸ πλοίον διάταξις πρέπει νὰ πάρει τὰς ἔξιδα φορτώσεως καὶ στοιβασίας καὶ τὰς τοιαύτας ἐκφόρτώσεως χωρὶς νὰ γίνεται προσφυγὴ εἰς τοὺς ξένους σχετικούς ὅρους «sotto paniolo», «sotto palaneo», «free in and stowed», «liner terms» κ.λ.π.

γ') Η εὐθύνη διὰ τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, ητοις διαρύνει ἀποκλειστικῶς τὸν πλοίαρχον, ἔστω καὶ ἄν ἡ διαπάνη ταύτης διαρύνῃ τὸν ναύλωτην καὶ ἡ στοιβασία γίνεται ὑπὸ ἀνθρώπων τῆς ὑπηρεσίας του. Εὐθύνεται δὲ ὁ πλοίαρχος ἐξ ὀλοκλήρου διὰ τὸν λόγον διότι ἐκ τοῦ κακοῦς στοιβασίας ὅχι μόνον εἶναι δυνατὸν νὰ προξενηθοῦν ζημιάι εἰς τὸ φορτίον, ἀλλὰ νὰ ἔχῃ αὐτῆς διαμενήσις ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ζωῆς τοῦ ἐπιβαίνοντος εἰς τὸν πληρώματος. Άλλωστε, κακή στοιβασία τοῦ φορτίου ἔχει καὶ δυσμενή ἀποτελέσματα διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, διότι τὸ κακῶς στοιβασόμενον φορτίον καταλαμβάνει χώρον μείζονα τοῦ κανονικοῦ. Ο πλοίαρχος δέ, περισσότερον παντὸς ἄλλου δύναται νὰ γνωρίζῃ τὰς διοιμορφίας τῶν φορτίων διὰ τὴν στοιβασίαν των, τὴν συμπεριφοράν των κατὰ τὸ πλούν, τὴν χωρητικότητα τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου του, καὶ τυχὸν προτεραιότητα ἐκφόρτώσεως εἰς τοὺς λιμένας προορισμού.

Διὰ τοῦ τοῦ ἐπὶ τὸν καταστρώματος φορτωνόμενον φορτίον, δὲ πλοίαρχος πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν εὐθύνην δύος ἐπιδείξη τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν ἵνα τοῦτο μὴ ὑποστῇ ζημιάς ἐκ διαβροχῆς θαλασσίου ἢ ὁμβρίου δύνατος.

Μετά τὴν φόρτωσιν ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται νὰ ὑπογράψῃ τὰς φορτωτικάς, νὰ παραλάβῃ τὰς «ἀποδημητήρια» ἔγγραφά του, νὰ πλεύσῃ κατ' εὐθείαν διὰ τὸν προορισμὸν καὶ παραδώσῃ τὸ φορτίον εἰς τὸν κομιστὴν τῶν φορτωτικῶν.

(Εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος τὸ Δεύτερον Μέρος)

The first and only Greek shipping agency formed at Eastern Canada by Shipowners.

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 St. Nicholas St.

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

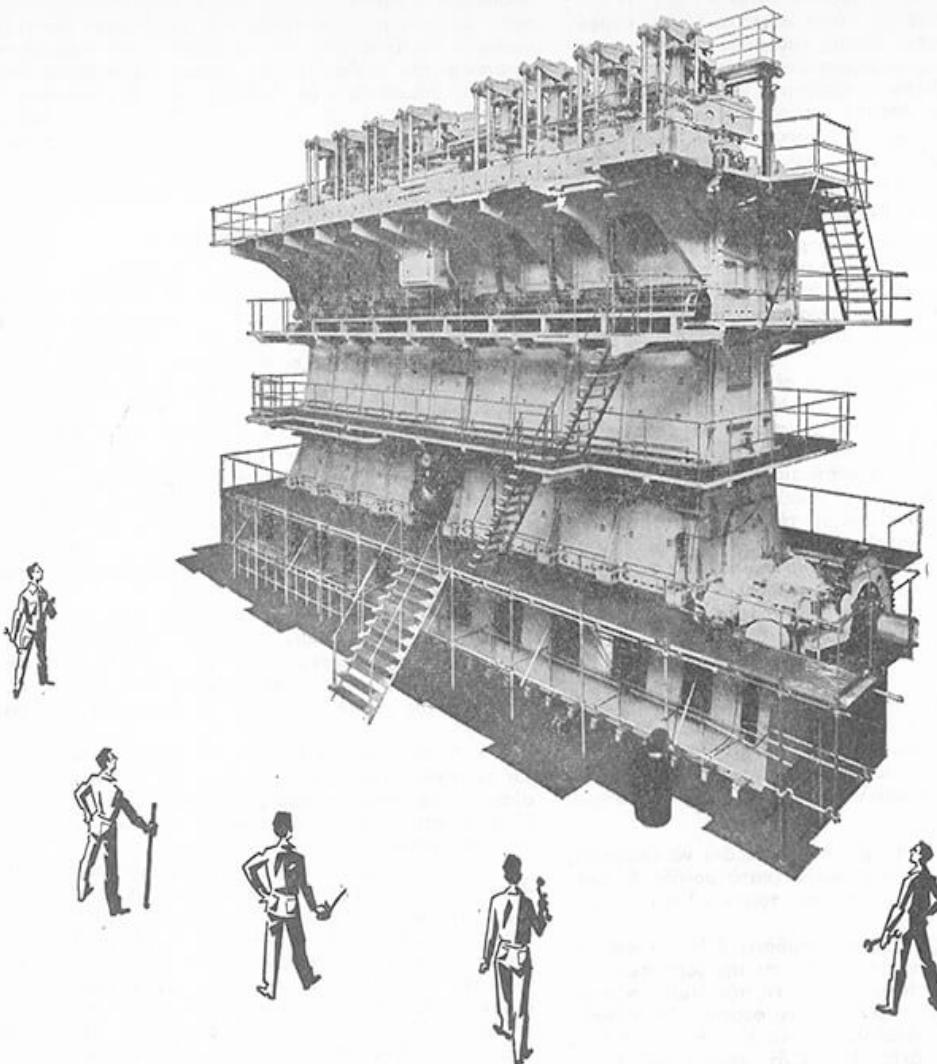
ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES :

GEORGE CARRAS, INC. 29 Broadway New York 6, N.Y. Cables : CARRASBRO



'I kept six honest serving men
 They taught me all I knew
 Their names are what and why and when
 And how and where and who'

Rudyard Kipling

Our own six serving men told us that engineers today are especially interested in

• perfect reliability • ease of maintenance • economy of fuel and oil

So we brought to perfection a number of technical developments, including: pulse system turbocharging, perfect uniflow scavenging, four small quick-opening exhaust valves, one centrally placed fuel valve, low thermal load, low exhaust temperatures.

STORK marine diesel engines, 2-stroke single acting, in powers up to 32.000 bhp, maximum continuous and service output.



STORK-WERKSPOR
HOLLAND

REPRESENTATIVES: SARACAKIS BROTHERS S.A., 43 THIRD SEPTEMBER STREET, ATHENS

Licensees for TM diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crépelle & Cie. S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid.

ΤΑ ΠΡΩΤΟΣΤΗΡΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ - ΑΙ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ

— 6ον —

Η ΜΗΧΑΝΗ FIAT

Τό δάνωτέρω, πολυμερούς δραστηριότητος, έργοστάσιον του Τουρίου νήσος η σχολή μετέπειτα κατασκευήν μεγάλης διαμέτρου ναυτικών δημελομηχανών πέντε σχεδίων έτη πρό της έκρηξης του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, άνταποκρινόμενον δὲ πρό τάς έπιταγάς τῆς έποχής μας ἀνέπτυξε τὸν τελευταίον τύπον μηχανῆς 90 S, εἰς τὸν διάμετρον τοῦ κυλίνδρου ἀνέρχεται εἰς 900 χιλιοστά, ὡς καὶ εἰς τὴν Σούλτζερ, ἡ δὲ διαδρομὴ τοῦ ἐμβόλου εἰς 1.600 χιλιοστά. Μία δωδεκακύλινδρος τοιαύτη μηχανή κατασκευάσθη ἡδη τὸν παρελθόντα Μάιον, διά πρώτην φοράν, κατὰ δὲ τὰς ἐν τῷ έργοστάσιῳ δοκιμάς της ἀπέδωσεν, ἐν ὑπερφορτώσει καὶ ἐπὶ τρίαρων, τὴν Ισχὺν τῶν 32.511 B.H.P. Ἡ μηχανὴ αὐτὴ πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ τοῦ δειπνευστοπλίσιον τῶν γνωστῶν Ἰταλῶν ἔφοπλιστῶν Cunelli, ποὺ ναυπηγεῖται εἰς τὰ Cantieri Riuniti del Adriatico τοῦ Μονφαλκόνε καὶ τὸ ὄποιον ἡδη ἔχῃ χωρητικότητα 90.000 τόνων d.w. Εἰναι ἡ ἐλαφροτέρα δηζελομηχανὴ ἀπό ἀπόφεως δάρους (32 χιλιόγραμμα ἀνὰ ἵππον), μὲ μῆκος 24 μέτρων, πλάτος 6 καὶ υψος 13 μέτρων. Ἀπὸ ἀπόφεως μῆκους εἶναι, ἐπίσης, ἡ μακροτέρα μηχανὴ ἐκ τῶν μὲ μεγάλη διάμετρον κυλίνδρου.

Δέν ὑπάρχει ἀξιογένειά τοῦ διαφόρων εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἐν λόγῳ μηχανῆς ἀπό τὰς ἡδη περιγραφέσσας. Ἀκολουθεῖται καὶ ἐν προκειμένῳ ἡ κατ' ἀριθμητικὴν ἀναλογίαν αὐξησίς τῶν διαστάσεων τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς μὲ μικροτέρων διάμετρον κυλίνδρου μηχανῆς τοῦ αὐτοῦ ἔργοστάσιον, ἡ δὲ ἀναστροφῆς σάρωσις καὶ διὰ τοῦ παλινδρομούντος ἐμβόλου ἔλεγχος (ἀνοιγμα καὶ κλείσιμον) τῶν θυρίδων σαράσσεως, αἱ ὁποῖαι ἔχουν εἰδικὴ διάταξιν, ὥστε νὰ ἔξασφαλίζεται ὑψηλὴ ἀπόδοσις καὶ οἰκονομία καυσίμου.

Ἡ ύπερτροφοδότησις εἰς τὴν δωδεκακύλινδρον μηχανῆν ἔπιτυχανεται διὰ πέντε συνολικῶν στροβίλουσμηπεστῶν, κινουμένων διὰ τῶν καυσαερίων ἔξαγωγῆς καὶ λειτουργούντων βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς σταθερᾶς πιέσεως. Ἐν προκειμένῳ ἔχουμεν μίαν δασικὴν διαφόρων ἀπό τοὺς πρηγμέντας τέσσαρας τύπους μηχανῶν: πρῶτον ὅτι υἱοθετεῖται ἡ εἰς δύο δαμιδίας ύπερτροφοδότησις, ὡς κατωτέρω περιγράφεται, καὶ δεύτερον ὅτι δὲν τρεπεῖται ἡ ἀρχὴ τῆς ἀνὰ ὀμάδας δύο ἡ τριῶν κυλίνδρων κατανομῆς τῶν στροβίλουσμηπεστῶν.

Ἡ πρώτη δασικής ύπερτροφοδότησεως ἡ ύπερπληρώσεως (ὅπερ τὸ αὐτό), ἔπιτυχάνεται δονηθεῖσα τῶν στροβίλουσμηπεστῶν ἡ δὲ δευτέρα δενθεῖσα μιᾶς, ἀνεξαρτήτου δι' ἔκαστον κυλίνδρον, παλινδρομικῆς ἀντλίας, λαμβανούσης κίνησιν ἀπό τὸν σταυρόν. Ἡ ψύξης τοῦ ἀέρος λαμβάνει χώραν τὸσον μετά τὴν πρώτην, ὅσον καὶ μετά τὴν δευτέραν δαμιδία συμπιέσεως, ἔπιτυχάνεται δὲ διὰ ψυκτήρων μὲ κυκλοφορίαν θαλασσίου ὑδατοῦ, ἀφειδῶς διατιθέμενον τὸσον πρὸ τὴν πλευράν τοῦ ἀέρος, ὅσον καὶ πρὸ τὴν πλευράν τοῦ ὑδατοῦ. Εἰναι προφανές, ὅτι τὸ σύστημα τῆς ύπερτροφοδότησεως σταθερᾶς πιέσεως ἐπέλεγχη διὰ ν' ἀποφευχθῇ ἡ εἰς τοὺς στροβίλουσμηπεστῶν εἰσόδος μορίων κόνεως ἡ καθαρισίας, τὰ ὅποια τυχὸν θὰ εὑρίσκονται εἰς τὴν ἔξαγωγήν, ὡς καὶ διότι διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ παρέχεται ἐκ τῶν στροβίλουσμηπεστῶν μία σταθερά ροή ἀερίου, μὲ ἀποτέλεσμα μεγαλυτέρων ἀπόδοσιν ἐν συνδυασμῷ μὲ μικροτέρων κόπωσιν τοῦ συμπιεστοῦ ἡ εἰς τὸ σύστημα πιέσεως δράσεως.

Ἡ ἐκλογὴ δύο δασιμῶν συμπιέσεων ἀέρος, τῆς μιᾶς μέσω τῶν παλινδρομικῶν ἀντλιῶν, παρὰ τὴν ἐλαφράν μείωσιν τῆς μηχανικῆς ἀπόδοσεως, ποὺ τὸ σύστημα αὐτὸ συνεπάγεται, προσφέρει μεγαλυτέρων ἀσφάλειαν λειτουργίας τῆς μηχανῆς, ἡ ὁποία δύναται οὕτω νὰ ἔργασθῇ ἐπὶ ἀπειούριστον χρόνον εἰς τὰ 60% τῆς συνήθους ισχύος της, ἐστω καὶ διὸν ἀπαντεῖ οἱ στροβίλουσμηπεστῶν τεθεῖν ἐκτὸς λειτουργίας. Δὲν χρείαζονται ἐπίσης ἡλεκτροκίνητοι συμπιέσται ἀσφαλείας διὰ τὴν προκίνησιν κλπ., διότι ἡ ἀνάγκη αὐτῶν ἔξουδετερούται ἀπό τὴν παρουσίαν τῶν παλινδρομικῶν ἀντλιῶν. Φυσικά, ἡ τοιστή ἀνάγκη ἔξουδετερούται ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὴν δίκην ἀντλίας, χρησιμοποιίσιν τὴν κάτω δύνεως τῶν ἐμβόλων, ὡς περιγράφη ἡδη εἰς τοὺς προηγηθέντας τύπους μηχανῶν.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Ὦς ἡδη ἐλέχθη, ἡ κατασκευὴ τῆς μηχανῆς ἀκολουθεῖ πιστῶς τὰ πρότυπα τῶν προηγουμένων μηχανῶν Fiat. Τόσον διὰ τὴν βάσιν, ὅσον καὶ διὰ τοὺς κίνοις χρησιμοποιεῖται ἡ μεθόδος τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, χάρις εἰς τὴν ὄποιαν ἔπιτυχάνεται ἡ εἰς τὸ δάρος τῆς δῆλης κατασκευῆς παρατηρουμένη οἰκονομία, σημαντικὴ δὲ εἶναι ἐν προκειμένῳ ἡ συμβολὴ τοῦ σχεδιαστοῦ τῆς ἐν λόγῳ μηχανῆς, ἀρχιμηχανικοῦ τῆς Fiat δόκτορος A. Γκρεγκόρεττι.

Τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου ἀποτελεῖται ἐκ δύο τημημάτων, ψυχόμενον διὰ ὑδατοῦ σχεδόν καθ' ὅλην αὐτοῦ τὴν περιφέρειαν, τῆς τοιστής ψύξης.

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελούς κατασκευῆς καὶ ἔνα ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ἐνοικιάζονται εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λυκούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.

Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

ως ἐπεκταθείσης τόσον εἰς τὰς θυρίδας σαρώσεως ὅσον καὶ εἰς τὰς τῆς ἔξαγωγῆς. Λέγεται ὅτι ἡ τοιστή ἐπέκτασις τῆς δι' ὑδατος ψύξεως μειώνει τὸν σχηματισμὸν ἀνθρακώσεων εἰς τὴν ἔλαστρην τῶν χιτωνίων ἐπιτρέπουν τὴν ἐπιθεώρησιν αὐτῶν ὡς καὶ τῶν ἐλαστηρίων τῶν ἐμβόλων, καθ' ὃν χρόνον ἡ μηχανὴ εύρισκεται ἐν λειτουργίᾳ.

Ἐκτιμῶντες οἱ κατασκευαστοὶ τὸ γεγονός, διτὶ ἡ χρῆσις περισσοτέρων τοῦ ἐνός προφυσίων καυσίμου ἀνά κυλίνδρον δημιουργεῖ δυσεπίλυτα προβλήματα ρυθμίσεως καὶ παρεμβολῶν, ἀπέληξαν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ἐνός μόνον, κατακορύφως εἰσαγόμενου εἰς τὸ κέντρον τοῦ κυλίνδρου, παρὰ τὴν μεγάλην ποσότητα τοῦ καταναλισκομένου καυσίμου, ποὺ ἀνέρχεται εἰς 46 περίπου γραμμάρια κατὰ στροφὴν καὶ κύλινδρον.

Οἱ στρόφαλοι ἀποτελεῖται ἐκ τεσσάρων τεμαχίων, ἀκολουθεῖ τὴν ίδιαν κατασκευὴν μὲ τὸν στρόφαλον τῆς μηχανῆς M.A.N. εἰς πάσας δὲ τὰς λοιπὰς λεπτομερεῖας τῆς ἡ μηχανῆς ἀκολουθεῖ τὰ γνωστὰ ἡδη προτυπα, πλὴν δύο, φυσικά, σημείων: Ἀποστάσιον οἱ τηλεσκόποι σωλῆνες, λόγῳ τῆς δι' ἐλασίου τῶν ἐμβόλων, πρὸς δὲ τὴν πλευράν τῆς ἔξαγωγῆς, εἰς τὸ ὑψος τῆς εύδυνητροπίας, ἐφ' ἣς διλοιπόνει τὸ πεδίλιον τοῦ σταυροῦ, ὑπάρχει ἐμβόλοφόρος παλινδρομικὴ ἀντλία ἀέρος, χρησιμοποιούμενη διὰ τὴν δευτέραν δαμιδίαν συμπιέσεως, περὶ ἣς ωμίλησαν μὲ δημιούρησην. Τὸ δάκτρον τοῦ ὑπὸ τοῦ κάτω μέρους τοῦ κυλίνδρου καὶ συνδέεται διὰ τοῦ κάτω αὐτοῦ ὅκρου τοῦ δι' ἀρθρωτῆς συνδέσεως μὲ δραχίσιον συνδεδέμενον μὲ τὸν σταυρόν, ἔξι οὖ λαμβάνει τὴν παλινδρομικήν του κίνησιν.

Οἱ κατωτέρω συγκριτικὸς πίνακας τῶν πετρείων τῶν πεντε κυριωτέρων τύπων δηζελομηχανῶν, ποὺ περιεγράφησαν ἐνταῦθα συντόμως, παρέχει σαφὴ ίδεαν τῆς ἀπόδοσεως της στροφηρήσεις.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΝΤΗΣΕΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΓΙΣΤΗΝ ΔΙ' ΕΚΑΣΤΟΝ ΤΥΠΟΝ ΔΙΑΜΕΤΡΟΝ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ				
	Sulzer RD 90	B. and W. 84-VTP. 2 BF-180	M.A.N. KZ	Dxford e.s.	Fiat 90-12. S
Διάμετρος κυλίνδρου mm	900	840	930	760	900
Διαδρομή ἐμβόλου mm	1550	1800	1700	2180	1600
Αριθμὸς στροφῶν ἀνά λεπτὸν	119	110	112	115	122
Πραγματικὴ πίεσης εἰς kg/cm ²	10.53	9.5	8.7	9.0	9.5
Μεγίστη θερμοκραία καυσαερίων εἰς τὴν ἔξαγωγήν εἰς διθ. Κελ. Τρόπος ψύξεως ἐμβόλων	370°	300°	320°	280°	347°
Κατανάλωσις μαζών εἰς γραμμ. (BHP) ὥρα	0.30	0.35	0.32	0.50	0.35
Μεγίστη ισχύς εἰς BHP ἀνά κόλ.ν.	3000	2300	2500	2200	3000
Μέγιστος ἀριθμὸς κυλίνδρων	12	12	12	12	12
Τοποθετητικής διὰ τοῦ στροφιλο-	νηματοστοῦ	νατοῦ	νατοῦ	νατοῦ	νατοῦ
Μηχανής ισχύος εἰς kg/cm ²	93%	90%	92%	94%	92%
Βάρος μηχανῆς εἰς γιλιόγραμμα ἀνά BHP	38	40	39	46	32
Μήκος δωδεκακυλίνδρου μηχανῆς εἰς μέτρα	23	22,50	23	23.70	21

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιγραφέντων τύπων μηχανῶν, αἱ συνηθέστεροι μέχρι σήμερον κατασκευαζόμεναι ἔχουν ἀριθμὸν κυλίνδρων κυμαινόμενον μεταξύ 5 καὶ 10 καὶ τούτο διότι τὰ συνήθους μεγέθους μεγάλα πλοία, μέχρι καὶ τῶν 60.000 τόνων d.w., δὲν χρειάζονται ιπποδυνάμεις ἀπαιτούσας μεγαλύτερον ἀριθμὸν κυλίνδρων. Ἐφ' ὅσον δυνάμεθα νὰ γνωρίσουμεν τὴν ἀπόδοσην της μηχανῆς Fiat δόκτορος A. Γκρεγκόρεττι.

“ΠΗΓΑΣΟΣ”

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ", - ΠΕΙΡΑΙΑ

ζωμεν, ύπαρχουν την στιγμήν αύτήν έγκατεστημέναι επί πλοίων μόνον δύο δωδεκακύλινδροι μηχαναί, όμοφτεραι κατασκευής M.A.N. του τύπου KZ 84, ήτοι με διάμετρον κυλίνδρου 840 χιλιοστών. Έπομένως ή ύπο έγκατάστασιν είς τό ναυπηγούμενον ιταλικὸν δεξαμενόπλοιον τῶν 90.000 τόνων μηχανή Φίστ πού περιγράφομεν ἐνταῦθα, είναι ή μόνη ναυτική δωδεκακύλινδρος μηχανή με διάμετρον μεγαλυτέραν τῶν 840 χιλιοστῶν, πού έχει μέχρι σήμερον κατασκευασθῆ.

Δέον νά σημειωθῇ, οτι έκ τόνων μηχανών πού έγκατεστάθησαν έπι δηζελοπλοίων χωρητικότητος άνωτέρας τῶν 2.000 τόνων άπό τού 1961 μέχρι σήμερον, τά 28% τού συνόλου ήσαν Σούλτζερ, τά 22% Μπουρμάστερ ἐντ Βάιν, τά 19% M.A.N., τά 10% Γκοταρέρκεν, τά 6% Ντόξφορτ, τά 4% Φίστ και τά υπόλοιπα 11% τού συνόλου δισφόρων ἀλλων κατασκευαστῶν. Εἰς μηχανάς ίπποδυνάμεως μεγαλυτέρας τῶν 10.000 Β.Η.Ρ., ή Σούλτζερ ἀντιποσωπεύει τό 57%, ή Β.-W. τό 20%, ή M.A.N. τό 8% και τό υπόλοιπον 15% κατανέμεται μεταξύ δλων τῶν υπολοίπων κατασκευαστῶν.

Ἐπειδὴ ή σύγχρονος τάσις όδηγει άναποφεύκτως πρὸς τήν αὐτοματοποίησιν, κρίνομεν χρήσιμον δπως έξετάσωμεν ἐν συντόμῳ τά κατ' αὐτήν, πρὶν η προχωρήσωμεν πρὸς τήν περιγραφή τού δευτέρου κυριωτέρου ναυτικού πρωαστηρίου συστήματος τῶν ήμερῶν μας, τού ἀντιστροβίλου.

Η ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΣ

Πέντε είναι αἱ λειτουργίαι τῶν όποιων ἐπιδιώκεται ή αὐτοματοποίησις, ἀνεξαρτήτως τού κύκλου καύσεως τῶν χρησιμοποιουμένων μηχανών και δοιθητικών μηχανημάτων:

α) 'Η αὐτόματος παρακολούθησις τῶν στοιχείων λειτουργίας, ητοι θερμοκρασιῶν, πιέσεων κλπ.

β) 'Η αὐτόματος ρύθμισις τῶν ἀνωτέρω. Ειδικόν, δηλαδή, ήλεκτρονικὸν σύστημα «ετροφοδοτεῖται» μὲ τὰς τιμὰς εἰς τὰς δποίας ό μηχανικός ἐπιθυμεῖ νά τρούνται αἱ διάφοροι θερμοκρασίαι κλπ. και ή λειτουργία τῆς μηχανῆς ή μηχανημάτων ρυθμίζεται αὐτομάτως ἐντός τῶν ἀνωτέρω τιμῶν.

γ) 'Η αὐτόματος προειδοποίησις (alarm) τού ἀξιωματικοῦ φυλακῆς εἰς ήν περίπτωσιν λειτουργίας τῆς ἔκτελείται ἀνωμάλως και ή σχετική τιμή πλησιάζει τό μη ἀνεκτὸν όριον.

δ) 'Η αὐτόματος καταγραφή τῶν ἐνδείξεων στοιχείων λειτουργίας (data logging) ἐπὶ εἰδικῆς ταινίας.

ε) 'Ο έξι ἀποστάσεως χειρισμός (remote control) μηχανημάτων, βαλίδων κλπ.

Εἰς δσα πλοία διατίθεται ό ἀνωτέρω βαθμός (β) τῆς αὐτοματοπο-

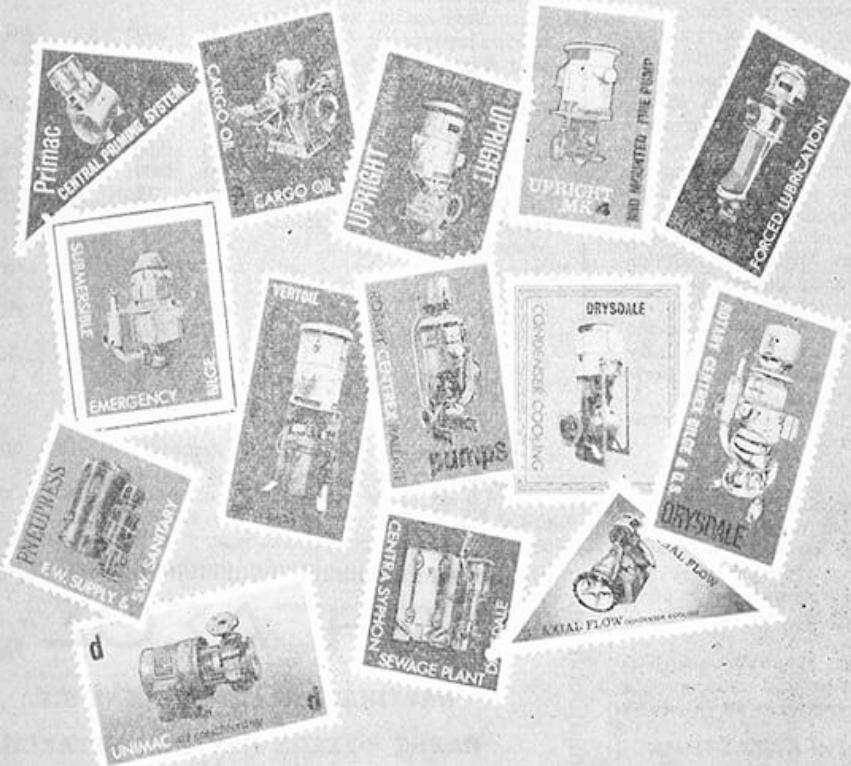
ήσεως, είναι δυνατός και ὁ «προγραμματισμός» δρισμένων λειτουργιῶν και ή, συμφώνως πρὸς αὐτόν, αὐτόματος ἔκτελεσίς των τῆς δοθεῖσαν στιγμήν. 'Επι παραδείγματι, κατά τήν ἀφίξιν εἰς λιμένα, ἐνδείκνυται ή ἐκίνησις ὡρισμένων δοιθητικῶν μηχανημάτων, ώς είναι ήλεκτρογεννητρίαι, πρόσθετοι ἀντλίαι λιπάνσεως κλπ., εἰς ὡρισμένον πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν χειρισμῶν τῆς κυρίας μηχανῆς χρόνον. Αἱ ἀνωτέρω ἐργασίαι προγραμματίζονται κατά τήν φυσικήν αυτῶν διαδοχήν και ἐκτελούνται μόλις, έπι παραδείγματι, ή γέφυρα δάσωσ διά τού τηλεγράφου τήν διατάξιν «έποιμοι», ώστε οι μηχανικοὶ νά δύνανται μὲ μεγαλυτέραν ἀνεσιν νά ἀσχοληθοῦν μὲ πλέον ἐπείγοντα καθίκοντα. Κατά τόν αὐτόν τρόπον δύναται νά προγραμματισθῇ ή φόρτωσις ή ή ἐκφόρτωσις δεξαμενοπλοίου, οτε αἱ ἀντλίαι φορτίου ίκκινούν, κρατούν κλπ. συμφώνως πρὸς τό πρόγραμμα, αἱ διάφοροι δαλδίες ἀνοίγουν ἐπίσης και κλείσιν αὐτομάτων κλπ.

Καθίσταται έκ τῶν ἀνωτέρω σαφές ὅτι, διά τής τοιάυτης αὐτοματοποίησεως, ἐπιτρέπεται εἰς τόν μοναδικὸν ἐν τῷ μηχανοστασίῳ ἀξιωματικὸν φυλακῆς, δπως ἀναπληροῦ ἀποτελεσματικώτερον δύο ή και τρεῖς συναδέλφους του, ἔξαφαλιζούμενης συνάμα και μεγαλυτέρας ἀποδόσεως τῶν μηχανημάτων, ώς και ηγένησιν δαθμέων ἀσφαλείας τῆς λειτουργίας αὐτῶν. Διότι τό αὐτόματον σύστημα οχι μόνον σημειοῖ τάς πληροφορίας ἐπὶ τής λειτουργίας παντός μηχανῆματος, ἀλλά και ἀξιοποιεῖ αὐτάς, προσβαίνον εἰς τούς ἐνδεικνυμένους πρὸς διόρθωσιν πάσης ἀνωμαλίας χειρισμούς.

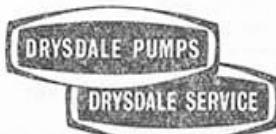
'Η ἀσφάλεια, ἀλλως τε, τού τόσον πολυπλόκου μηχανοστασίου ἐνδός συγχρόνου πλοίου είναι και δι κύριος λόγος δι' ὃν ἐφηρμόσθη ή, περιωρισμένη κατ' ἄρχας, αὐτοματοποίησις, ὅσταν δὲ διεπιστρόθησαν αἱ δυνατότητες ἐπιτεύχεως οἰκονομιῶν, πού ἔξησφαλιζεν αὐτή, λόγω και τής κατά τήν τελευταίαν ἔξαστιν παρατηρηθείσης καυτιλιακῆς κρίσεως, ἐπεταχύνθη πως ή ἐπέκτασις τῆς αὐτοματοποίησεως ουτώς, ώστε αὐτήν τήν στιγμήν νά ὑπάρχουν ἐν ὑπερεσίᾳ πλοία μὲ μειωμένον κατά 40% περίπου τό προσωπικὸν μηχανῆς και κατά 12% περίπου τό προσωπικό καταστρώματος.

Ἐν σύστημα πλήρους αὐτοματοποίησεως ἀποτελεῖται ἀπό δύο κύρια συγκροτήματα, τό τής μηχανῆς, μὲ κεντρικὸν σταθμὸν ἐλέγχου εἰς τό μηχανοστάσιον και τό τού καταστρώματος, μὲ κεντρικὸν σταθμὸν ἐλέγχου εἰς τήν τελευταίαν.

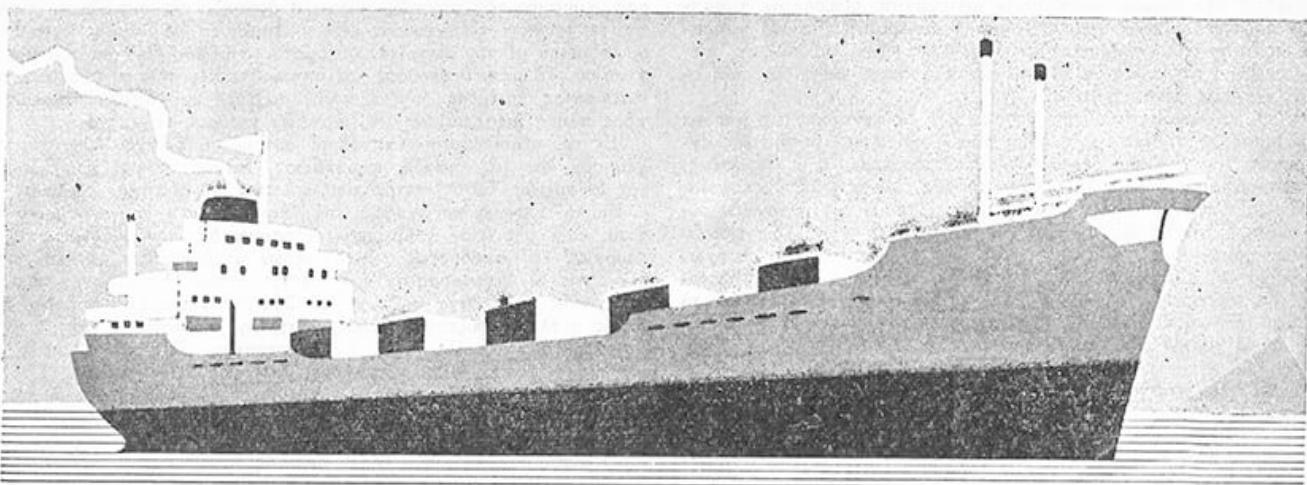
Τό συγκρότημα τῆς μηχανῆς ἀποτελεῖται ἀπό ἔν ειδος ἐμπρίου - γραφείου (console), ἔγκατεστημένου εἰς κατάλληλον σημεῖον τού μηχανοστασίου και παρέχοντος εύρυ πεδίον δρατότητος εἰς τόν πρὸ τού γραφείου καθήμενον χειριστήν, ὅστις είναι και δι ἀξιωματικός φυλακῆς



The
stamp
of
quality
in
marine
pumping



HOUTTUIN HOUTTUIN HOUTTUIN



HOUTTUIN HOUTTUIN HOUTTUIN

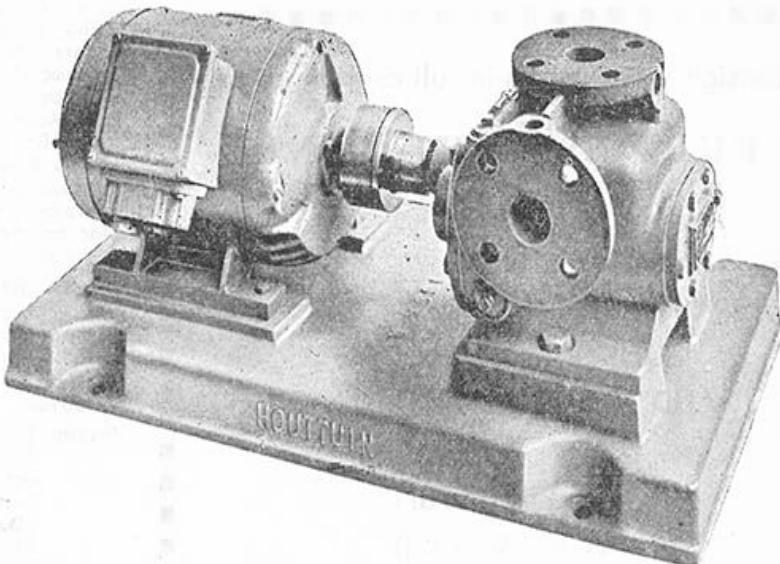
Houttuin screw pumps

for lubricating oil and fuel oil:

a compact design without stuffing boxes

Advantages of Houttuin screw pumps include:

- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- can be direct coupled to power unit
- timing gears either inside or outside casing
- high efficiency
- specially suitable for viscous fluids



Horizontal fuel trim pump, output 7 m³/h, total head 35 m, with bearings and cog-wheels inside pump-casing.

A wide range of horizontal and vertical types covers every requirement.
Write for catalogue.



HOUTTUIN POMPEN N.V. - 4 SOPHIALAAN - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644

REPRESENTATIVE IN GREECE: MILTOS VALSAMAKIS, COMMERCIAL AND TECHNICAL REPRESENTATIONS, D. GOUNARI AV., PIRAEUS

καὶ τὸ μόνον πρόσωπον ποὺ ἐκτελεῖ φυλακὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Τὰ εἰς τὸν κύριον αὐτὸν σταθμὸν ἐλέγχου ὅργανα ἔχουν προσεκτικῶς ἐπιλεγῆ καὶ ποτοθετηθῆ, οὕτως ὥστε ὁ χειριστὴς νὰ δύναται εὐκόλως νὰ παρακολουθήσῃ καὶ νὰ ἐρμηνεύσῃ τὰς ἑνδείξεις των, ἀντιλαμβανόμενος ἀμέσως τὴν ἀκριβῆ κατάστασιν λειτουργίας οἰουδήποτε τμῆματος. Παρακολουθεῖ οὕτω ὁ χειριστὴς τὴν θερμοκασσίαν παντὸς τμῆματος τῆς μηχανῆς ἢ μηχανῆματος ποὺ τὸν ἐνδιαφέρει, ώς καὶ τὴν πίεσιν, τὴν στάθμην, τὴν ροήν κλπ. ἐπὶ τῶν πρὸς αὐτὸν ἐνδεικτῶν, τῶν ὁποίων αἱ ἑνδείξεις εἶναι συνεχεῖς.

Τὸ εἰδίκης σύστημα παρακολουθήσεως καὶ προειδοποίησεως διὰ τὰ ζωτικής σημασίας τμῆματα τῆς δῆλης πρωστηρίου καὶ δοηθητικῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ πλοίου (τραφόδητησις, καυσαέσια, ἀλλοὶ σαρώσεως, ἀλλοὶ ὑπερπληρώσεως, ὕδωρ καὶ ἔλαιον ψύξεως, λίπανσις, θερμοκρασίαι ἐδράων κλπ. κλπ.), ἐντοπίζει ἀμέσως καὶ εἰδοποεῖ τὸν μηχανικὸν φυλακὸν τὸν δέσμον διῆλκητον σήματος συναγερμοῦ δύον καὶ δι' εἰδίκων ἐνδεικτικῶν φώτων διὰ πάσαν ἀνωμαλίαν εἰς ἐκαστὸν τῶν ζωτικῶν αὐτῶν τημάτων, εἰδίκὸν δὲ σήμα προειδοποεῖ διτὶ ἡ ἀνωμαλία πλησίαζει τὸ ὄνεικτὸν δριον, ἐνῷ ἀλλοὶ σήματα εἰδοποεῖ διτὶ αὐτῇ ἐφθασε τὸ δριον τοῦτο. Εἰδικῇ ἐπίσης διάταξις ἐπιτρέπει εἰς τὸν χειριστὴν νὰ ἀντιληφθῇ ἀν τὸ τῆμα εἰς ὃ παρατηρεῖται ἡ ἀνωμαλία ἔχει ζωτικὴν σημασίαν ἢ διχ.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ὁ χειριστὴς δὲν είναι ὑποχρεωμένος νὰ κάθεται μονίμως εἰς τὸ πρὸ τοῦ γραφείου του κάθισμα, παρακολουθῶν τοὺς διαφόρους ἐνδείκτας καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς του, ἀλλὰ δύναται κατὰ δουλήσιν νὰ περιέρχεται τὸ μηχανοστάσιον καὶ νὰ παρακολουθῇ ἀπ' εὐθύνη τὸν τρόπον καθ' ὃν λειτουργεῖ ἐκαστὸν μηχάνημα, ἐλέγχων οὕτω καὶ τὴν ἀκρίδειαν τῆς λειτουργίας τῶν εἰς τὸ γραφείον του αὐτομάτων ἐνδεικτῶν, διὰ συγκρίσεως τῶν ἐνδείξεων τῶν πρὸς τὰς ἀπ' εὐθύνεις λαμβανομένας.

Δι' εἰδικῆς διατάξεως καθίσταται ἐπίσης δυνατή ἡ αὐτόματος λῆψης δυναμοδεικτικού διογράμματος δι' οἰονδήποτε κύλινδρον τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ εἰς οἰανδήποτε στιγμήν, τὸ γεγονός δὲ αὐτὸν καθίσταται προφανῆ τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος.

'Ως ἡδη ἐλέχθη, διὰ χειρισμούς οἱ ὀποίοι πρέπει νὰ γίνωνται ταχέως καὶ κατὰ συχνὰ διαστήματα, είναι δυνατὸς ὁ προγραμματισμὸς αὐτῶν, ὥστε εύτοι νὰ γίνωνται αὐτόματος καὶ τὴν ὕδραν ποὺ πρέπει. Δύναται, ἐπὶ παραδίγματι, νὰ προγραμματισθῇ ἡ ἐκκίνησις μιᾶς ἢ περισσότερων ἡλεκτρογεννητριῶν, ἢ ἐν παραλλήλῳ τοποθέτησις τοῦ ρεύματος αὐτῶν καὶ ἡ ἐν δεδομένῃ στιγμῇ ἐπανακράτησις μιᾶς ἢ περισσότερων ἐξ αὐτῶν, ὅλοι δὲ αὐτοὶ οἱ χειρισμοὶ ἐκτελεύνονται κατὰ τὴν προκαθορισθεῖσαν ὕδραν καὶ μὲ τὴν κανονικὴν διαδοχικὴν σειράν. Δύναται ἐπίσης νὰ προγραμματισθῇ ἡ προετοιμασία τῶν πρωστηρίων μηχανῶν διὰ χειρισμούς ἐν δρυμῷ, ἢ ἐλλογή προσθέτων ἀντλιῶν λιπάνσεως πρὸς ἀντιμετώπισιν τυχόν χαμηλῆς πιέσεως, ἢ ἐκκίνησις προσθέτων ἀντλιῶν ψυ-

γείων διὰ μεγαλυτέρων ἀπόδοσιν κλπ., ὥστε δοι αὐτοὶ οἱ χειρισμοὶ νὰ γίνωνται αὐτόματος, μὲ τὴν κανονικὴν διαδοχικὴν σειράν καὶ τὴν ὕδραν ποὺ ὁ μηχανικὸς θέλει.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ αὐτόματου συστήματος ἐπιτρέπεται ὁ ἀπὸ τῆς γεφύρας χειρισμὸς τῶν μηχανῶν πρόσως ἢ ἀνάποδα εἰς οἰανδήποτε ταχύτητα, ἐπὶ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας εἰδίκου ἔρμαριον χειρισμῶν, καταλλήλως συνδεομένου μὲ τὸν κεντρικὸν αὐτόματον σταθμὸν ἐλέγχου τοῦ μηχανοστάσιον. Τὸ μεταξύ γεφύρας καὶ μηχανοστάσιον τέλειον σύστημα τηλεπικοινωνίας ἐπιτρέπει τὴν εύκολον, ταχεῖαν καὶ ἀσφαλῆ συνεννόησιν πρὸς πλήρη συντονισμὸν τῶν ἐνεργειῶν γεφύρας καὶ μηχανῆς.

Ἐκ τοῦ αὐτοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ αὐτόματου ἐλέγχου δύναται τὶς νὰ χειρισθῆ καὶ τὰς διαφόρους διαδίδιας, διακόπτας καὶ κινητήρας διὰ τὰς δεξαμενὰς ὕδατος, πετρελαίου, ἔρματος, τὸ σύστημα πυρκαϊάς κλπ.

Εἰδικὴ στοκεύη καταγράφει ἐπὶ τανίας, δύσει τυποποιημένου σχεδίου, κάθε στοιχείον ὡς μέτρησιν, χρήσιμον διὰ τὴν ἀνάλυσιν τῆς λειτουργίας καὶ ἀπόδοσης τῶν διαφόρων μηχανημάτων ὡς, ἐπὶ παραδίγματι, αἱ θερμοκρασίαι καὶ πιέσεις ἔλαιου λιπάνσεως, καυσίμου, εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς ψυκτικοῦ ὕδατος, γλυκέος ἢ θαλασσίου, ὕδατος ἢ ἔλαιου ψύξεως ἐμβόλων, ἔξαγωγῆς καυσαερίων κλπ., στροφῶν μηχανῆς, φορτίου ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως, κλπ. Ἡ συσκευή αὐτῆς καταγράφει αὐτόματα 52 διάφορα στοιχεῖα, εἴτε συνεχῶς εἴτε ἀνά ημέραν ἢ ἀλλοὶ διάλειμμα ποὺ ὁ μηχανικὸς καθορίζει, οὕτω δὲ παρέχεται αὐτόματως ἐν λεπτομερέστατον ἡμερολόγιον τῆς μηχανῆς. Δὲν νομίζομεν δὴ χρεάζεται νὰ τονισθῇ ἡ σπουδαιότης τοῦ πραγματικοῦ καὶ οὐ αὐτοῦ ἡμερολογίου. Τόσον διὰ τὰς λεπτομερείας ποὺ ἦδη ἐξετέθησαν, ἀλλ' ίδια δι' αὐτὰς ποὺ ἀφορούν εἰς τὰς διαφόρους κινήσεις τῆς κυρίως μηχανῆς καὶ τὰς μεταβολὰς τῶν στροφῶν τῆς ἔλικος (ῆποι τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου), αἱ ὀποίαι σὸν φαίνωνται εἰς τὴν τανίαν μὲ τὴν ὕδραν ἐκάστης κινήσεως, τὴν θέσιν τηλεγράφου μηχανῆς καὶ γεφύρας, τὴν θέσιν τοῦ μοχλοῦ τοῦ χειριστηρίου στροφῶν κλπ.

Είναι ἀνεκτίμητος ποὺ ἡ τανία αὐτῇ δύναται νὰ προσφέρῃ εἰς περιπτώσιαν αὐτοχήματος.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς λειτουργίας, ποὺ παρέχει ἡ ὅλη αὐτόματος ἐγκατάστασις ἀπεδειχθή, ἐκ τῆς μέχρι τούδε δραχυχρόνου ἀλλ' ἀσφαλούς πείρας, ὅτι εἶναι ἀπειρῶν μεγαλύτερος τῆς ὑπὸ ἐμψύχου ὑλούν ἀπ' εὐθύνης αἱ παρακολουθήσιμοι, διότι ὁ ἀνθρώπινος παράγων, δύον κατηρτισμένος, ικανός, εύσυνειδήτος καὶ προσεκτικός καὶ ἄν εἶναι, ἀργεῖ συχνά νότιαν ἀντιληφθῆ μίαν ἀνωμαλίαν καὶ, ἐξ τούτου συχνά, ὑποπίπτει εἰς λάθη. Τὸ περιστών ἀτύχημα τοῦ ὑπερωκεανού «Καμπέρρα», ποὺ τόσον ἐστοιχίστηκεν εἰς τὴν πλοιοκτήτηριαν ἀγγλικήν ἑταῖριαν, ὥρειλετο ἀκριβῶν εἰς τὴν... εύσυνειδήσιαν καὶ τὴν αὐτόθισιαν τοῦ μηχανικοῦ φυλακῆς. Οὐτος, ὀδίκως τρομοκρατεῖεις, ἀπὸ ἀνωμαλίαν, μηδινατένην νὰ ἔχῃ ἐπικινδύνους συνεπείας, πρόεδρη εἰς χειρισμὸν διὰ τοῦ ὅποιού, δὲν ἔσκεφθη σύμως δὴ τὸ καταστρεπτικό καὶ διὰ τὸ πλοίον του.

Είναι αὐτονότονος, ὅτι διάληξεν εἰς τὴν αὐτόματον ἐγκατάστασιν είναι πάντοτε πιθανή, ως συμβαίνει καὶ κάθε ἄλλον μηχανισμόν, δι' αὐτῆς δημοσίεις εἰδοποείται ἀμέσως διάξιμος φυλακῆς, διαδίδεται τηλεγράφους καὶ τηλεφωνίας, πρόσφυγη εἰς τὸ σύστημα τῆς συνήθους, ἀπ' εὐθύεις δι' ἀνθρώπων πορακολούθησεως.

Καὶ είναι ἐπίσης αὐτονότονος, δὴ τοῦ μοχλοῦ τοῦ πλοίου, διότι ἡ πρόσθετης δαπάνη τῶν 150.000 περίπου δολαρίων, ποὺ προϋποθέτει ἡ πλήρης αὐτοματοποίησις ἐνός συγχρόνου μεγάλου σχετικοῦ πλοίου, μιδασμήν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ὑπερτριακονταπλασίαν ἀξιῶν του, δικαιολογεῖται πλήρως ἐκ τῆς ἀσφαλείας ποὺ παρέχει, χωρὶς ἔστω νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύφιν ἡ ἐντὸς πενταετίας τὸ πολὺ ἀπόδεσίς της ἐκ τῆς εἰς προσωπικὸν οίκον μιάς.

ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΝΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1963 ΔΗΖΕΛΟΠΛΟΙΑ

Κατὰ τοὺς πρώτους ἑννέα μῆνας τοῦ 1963 συνεπληρώθη ἡ καυστήριας 116 ἐν συνόλῳ εἰς δύον τὸν κόσμον δηζελοπλοίων, ἡ συνολική δὲ ἵπποδυναμίας ἡ ἐγκατασταθείσα ἐπ' αὐτῶν ὑπερβαίνει κατά τις τοῦς 930.000 τόνους χαλινωτηρίου καὶ κατανέμεται μεταξύ τῶν κάτωθι κατασκευαστῶν :

Μηχαναι	Σούλτζερ	35 πλοια	συνολικῆς ισχύος B.H.P.	343.690
»	B — W	31	»	250.480
»	M.A.N.	25	»	154.660
»	Γκόταβερκεν	9	»	68.200
»	Φιατ	9	»	78.230
»	Ντόξφορτ	3	»	12.600
»	Στόρκ	2	»	11.300
»	Μιτσουμπίσι Y.E.	2	»	10.900

(Συνεχίζεται)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΞΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ : ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ : ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΕ 4

Teleg. Address: FURNESS - ANTWERP

Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)

Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178
AN 03-179

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΚ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΩΝ

Εις τὸ τελευταῖον κεφάλαιον τῆς ἐνδιαφερούσης ἑτησίας ἔκθεσεως τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ὄργανου *United Kingdom*, σχετικῶς πρὸς τὰς ἐκ τραυματισμοῦ ἀπαιτήσεις, ἀναγράφεται παράδειγμα χαρακτηριστικὸν τῶν προθέσεων τῶν προβαλλόντων τοιαύτας ἀποτίθεσις καὶ τῶν προσπαθειῶν τῶν νὰ ἐμπλέξουν τὸν πλοιοκτήτην εἰς δικαστικὸν ἀγώνα. Οὕτω, ἀναφέρεται ὅτι μίας ἐπιβάτις ἐνήγαγε τὸν πλοιοκτήτην περιηγητικοῦ πλοίου, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἀποδιδασθεῖσα ἐκ τοῦ πλοίου εἰς Ἀϊτήν πρὸς περιήγησιν, ἐτραυματίσθη συνεπείᾳ πτώσεώς της ἐκ τοῦ σκου, ἐφ' οὐ ἀναδάσα, ἐσκόπευε νὰ περιηγηθῇ τὴν νῆσον. Οἱ συντάκται τῆς ἐκθέσεως μηνημονεύοντες τὸ περιστατικόν, ἐτούσαν ὅτι πρόκειται περὶ ὀλῶν νέου περιστατικοῦ, ἀδιαφόρου δικαστηρίου, ἐκτός ἐάν — ὡς προσθέτων — θεωρηθῇ ὁ δικαστής δικαστηρίου τὸν πλοιοκτήτην πολιτικοῦ ὄργανον καὶ... ἀναξιόπλους!

Ἐν τούτοις, ἀναφέροντες τὸ περιστατικὸν τούτο οἱ συντάκται τῆς ἐκθέσεως, δὲν ἀφίσταντο πολὺ τῶν ἀμερικανικῶν ἀντιλήψεων περὶ «ἀναξιόπλοια», τούλαχιστον δύον ἀφορᾶς τοὺς τραυματισμούς. Προσφάτως ἐδημοσιεύθησαν δύο ἀποφάσεις Ἀμερικανικῶν δικαστηρίων λίαν ἐνδιαφέρουσαι.

Ἡ πρώτη ἀφέωρα τὴν ἀγωγὴν λιπαντοῦ κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου (ἀ/π *STEEL SEAFARER'S*) πλοίου παραδειλμένου εἰς Κορεμσάχρ τῆς Περσίας. Ὁ λιπαντής, ὅστις διὰ πρώτην φοράν ἐπεσκέπτετο τὸν λιμένα αὐτὸν, ἥρωτης συνάδελφον του, παρουσίᾳ τοῦ ὑποπλοιάρχου τοῦ πλοίου, περὶ τῆς συντομωτέρας ὅδου πρὸς τὴν πόλιν. Τοῦ ἐδόθη ἡ πληροφορία, ὅτι ἔδει νὰ διασχίσῃ σιδηροδρομικὴ γέφυραν, εὐρισκομένην πλησίον τῆς προκυμαίας. Πράγματι, διὰ τῆς ὅδου ταύτης μετεῖχε εἰς τὴν πόλιν, ἐπιστρέψαντος δικαστηρίου διὰ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς διαχειριστὰς πλοίων, προσεγγιζόντων εἰς Ἀμερικανικούς λιμένας.

Οὕτω, κατὰ πρώτους ἐτέθη τὸ ἔρωτημα, ἀν δὲ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται, ἐκτὸς τῆς κλίμακος τοῦ πλοίου, νὰ παρέχῃ ἀσφαλῆ τρόπον προσβάσεως καὶ ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου. Δεύτερον, ἐτέθη τὸ ἔρωτημα, ἐάν εἴναι ἔνοχος ἀμέλειας ὁ πλοιοκτήτης, ὅστις παρέλειψε νὰ προειδοποιήσῃ τὸν ναυτικὸν περὶ τοῦ ἐπικινδύνου τῆς διστιχίσεως τῆς σιδηροδρομικῆς γεφύρας. Τέλος, προεβλήθη τὸ ἔρωτημα ἐάν εὐθύνεται ὁ πλοιοκτήτης διὰ τὴν ἀμέλειαν ἐνὸς μέλους τοῦ πληρώματος παρέχοντος ὀδηγίας εἰς ἄλλο μέλος τοῦ πληρώματος περὶ τοῦ τρόπου προσβάσεως καὶ ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου, ἐκτὸς τῆς χρησιμοποίησεως τῆς κλίμακος.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐπὶ τῶν ἔρωτημάτων τούτων, ἔδινοντες ἡ νομολογία τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, καθ' ἥν ὁ ναυτικὸς θεωρεῖται ἐν ὑπηρεσίᾳ, ὅταν διὰ πρώτην φοράν ἀνέρχεται ἐπὶ τοῦ σκάφους ἵνα ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν ἢ ὅταν ἐγκαταλείπῃ τοῦτο, μετὰ τῆς ἀπόλυτον τοῦ ἡ τέλος ἐπιβιβάζομενος ἡ ἀποβιβάζομενος αὐτὸν εἰς τὴν ἔρωτην πρὸς ψυχαγωγίαν.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς παροχὴν ἀσφαλούς μέσου προσβάσεως καὶ ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου, ἔκριθη ὅτι οὗτος δὲν εὐθύνεται διὰ ασφαλῆ τοιαύτα μέσα (πλὴν τῆς κλίμακος τοῦ πλοίου), ἐφ' δύον ταύτα δὲν τελούσιν ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ὁ ναυτικὸς χρησιμοποιεῖ ταύτα πρὸς ἀτομικούς σκοπούς. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπέδειχθη, ὅτι ἡ σιδηροδρομικὴ γεφύρα δὲν ἐτέλει ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ πλοιοκτήτου, ὅστις δὲν ὑπεχρεούτω — πλὴν τῆς κλίμακος — νὰ παρέχῃ καὶ ἄλλο μέσον ἀσφαλούς προσβάσεως καὶ ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου.

Ἐπίσης ἔκριθη, ὅτι τὸ ἐπικινδύνον τῆς χρησιμοποίησεως τῆς σιδηροδρομικῆς γεφύρας ἡτο πρόδηλον εἰς πάντα καὶ δὲν ὑφίστατο ἐντεῦθεν ὑποχρέωσις προειδοποίησεως τοῦ ναυτικοῦ περὶ παυσιδῆλου πράγματος. Τέλος, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ χορηγήσας τὴν ὑπόδειξιν πρὸς χρη-

σιμοποίησιν τῆς σιδηροδρομικῆς γεφύρας οὐτε ἐντολὴν τοῦ πλοιοκτήτου εἰχε ποὺς τοῦτο, οὐτε ἀνήγετο ἡ χορηγηθεῖσα ὑπόδειξις εἰς τὰ ὑπηρεσιακά του καθήκοντα, μὴ τικτομένης συνεπῶς ἐκ τοῦ λόγου τούτου εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἡ ἐτέρα ἀπόφασις ἔξεδόθη ἐπὶ ἀγωγῆς ναυτικοῦ κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου, ζητούντος ἀποζημίωσιν διὰ τραυματισμού, ὃν ὑπέστη ἔξερχομενος εἰς τὴν ἔρωτην. Οὔτος, διὰ νὰ ἔξελθῃ εἰς τὴν πόλιν, ὥφειλε νὰ διασχίσῃ μίαν ἀποθήκην ὅπερ καὶ ἐπράξει, κατευθυνθεῖς εἰς μίαν τῶν ἔξοδων τῆς ἀποθήκης, μὴ ἔχουσαν ἐπιγραφὴν διτεῖν εἶναι ἔξοδος καὶ κακῶς φωτιζομένην. Λόγω ἐλαττωματικότητος τῆς κλίμακος τῆς ἔξοδου, ἐπεισεὶς καὶ ἐτραμπτισθήσαντο.

Ἡ θεμελίωσις τῆς ἀξιώσεως ἐγένετο καὶ πάλιν ἐπὶ τῆς ἀναξιοποίησίας τοῦ πλοίου. Αὕτη κατὰ τὸν ἔναγοντα ὥφειλε εἰς τὸ γεγονός, διτεῖς πλοίοιν εἰχε πολλάκις χρησιμοποιήσει τὴν ἐν λόγῳ προκυμαίαν καὶ πλοιοκτήται ἔγνωρίζουν ὥφειλον νὰ γνωρίζουν τὴν ἐπικινδύνουν κατάστασιν τῆς ἔξοδου τῆς ἀποθήκης, ἣν δεδικαιολογημένης ἡγινόει ὁ ναυτικός, διτεῖς πρώτην φοράν ἀφιχθεῖς εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα.

Ἡ ἀπόφασης ἔδειχθη, διτεῖς ὥφειλον τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παράσχῃ ἔξοδον ἐπειδὴ τοῦ πλοίου, περιορίζεται εἰς τὴν ἀμέσως ἐγγὺς τοῦ πλοίου περιοχήν. Δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου, διτεῖς ἔξετάση τὴν ὑπὸ τρίτων ἐλεγχομένην ἀποθήκην πρὶν ἥ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ἀνδρας τοῦ πληρώματος νὰ ἔξελθωσιν εἰς τὴν ἔρωτην. Ἀλλὰ καὶ ἄν ἀκόμη ἔγνωρίζουν ὥφειλον τὸ πλοιοκτήτης τὸν ἐλαττωματικὸν φωτισμὸν τῶν ἔξοδων, πάλιν δὲν εἰχεν ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρέωσιν προειδοποίησες, ἐφ' δύον τὸ πράγμα ἡ πασιθήλον.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● **Σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς.** — Συμφόρησις λιμένος ἐκφορτώσεως. — Ἀνίσχυρος ἡ ρήτρα τῆς φορτωτικῆς ἡ ἐπιτρέπουσα εἰς τὸν μεταφορέα ἐκτροπὴν πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς ἄλλον λιμένα. — Κανόνες τῆς Χάγης. — "Εννοια εὐλόγου ἐκτροπῆς κατὰ τοὺς Κανόνας. — Οὐχὶ ἡ πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου γενομένη.

Τὸ ζήτημα ὅπερ ἀπήσχόλησε τὸ Ἀμερικανικὸν Περιφερειακὸν Δικαστήριον εἰς προσφάτως ἐκδικούμεναν ὑπόθεσιν, ἀνήγετο εἰς τὴν ὑπὸ τῶν Κανόνων τῆς Χάγης ἀναγνωριζομένην ἀπαλλαγὴν τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπὸ τῆς εὐθύνης ἐν περιπτώσεις ζημίας ἡ βλάβης τοῦ ἐμπορεύματος, συνέπεια ἐκτροπῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ὑπὸ τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς προβλεπομένης πορείας. Τὸ ἀτμόπλοιον «Ἐλλήν» Ἡρῷας ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας Ύόρκης, ἀφοῦ ἐφόρτωσε — μεταξὺ ἄλλων — 2472 τόνους χαλαυδίνων ἐλασμάτων, ἀτινα ἀντεπροσώπωπεν περίπου τὰ 40% τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου. Αἱ φορτωτικαὶ προέδειπτον ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου τούτου εἰς Βιζαγκαπατάμ. Τὸ πλοίον ἀπέπλευσε τὴν 3 Αὐγούστου 1957. Κατὰ τὸν μῆναν 'Ιούλιον καὶ Αὔγουστον 1957, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς Η.Π.Α. — Ινδίας, ἔγνωρίζουν ὅτι τὰ εἰς 'Ινδικούς λιμένας, συμπεριλαμβανομένου τοῦ λιμένος Βιζαγκαπατάμ, ἐκφορτώντα πλοία, ὑπέκειντο εἰς μεγάλας καθυστερήσεις, λόγω συμφορήσεως καὶ ἐλλείψεως προκυμαίων. Τοῦτο ἔγνωρίζουν ὥφειλον νὰ γνωρίζουν καὶ οἱ πλοιοκτήται τοῦ α)π «ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ», διτεῖς κατήρτιαν τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν μεταφορᾶς.

Διαρκούντος τοῦ πρὸς Βιζαγκαπατάμ διάπλου, ἐγένετο διάβημα πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες ἡρωτήθησαν ἂν θὰ ἡσαν διατεθειμένοι νὰ δεχθῶσι ποιάν τινα μείωσιν τοῦ ναύλου, ἐάν οἱ φορτωταὶ ἀνέλαμβανον, πρὸς ἐπίστευσιν τῆς ἐκφόρτωσεως, νὰ ἐνεργήσουν ταύτην διὰ φορτηγίδων εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ. Οἱ πλοιοκτήται ἀπέκρουσαν τὴν πρότασιν ταύτην, ἐνώ πλεκταὶς τῶν ἀμέσως διέταξαν τοὺς εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ πράκτοράς των, ἐάν δὲν ὑπῆρχεν ἀμέσως διαθέσιμος προκυμαία, νὰ ἐκφορτώσουν τὰ ἐλάσματα εἰς φορτηγίδας καὶ νὰ μὴ τὰ παραδώσουν, ἀνεκταβολῆς αὐτοῖς τῶν ἐν λόγῳ ἔξοδων.

Ἀφοῦ ἐξεφόρτωσεν ἀλλὰ ἐμπορεύματα εἰς ἄλλους λιμένας, τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Βιζαγκαπατάμ τὴν 26(9)1957, ὅτε πλέον τὸ ἐξ ἐλάσματων φορτίον ἀντεπροσώπευε τὰ 60% τοῦ πλοίου φορτίου,

CANADIAN VICKERS

Builders of the S.S. MONTREALAIS and the S.S. QUEBECOIS
for the PAPACHRISTIDIS CO. LTD.

Your headquarters for shipbuilding and ship repairs. Drydock facilities for us to 26,000 tons.

**CANADIAN
(G) VICKERS**
LIMITED
MONTREAL • CANADA
MEMBER OF THE VICKERS GROUP

οι δέ πλοιοκτήται είχον άναλάβει τὴν ύποχρέωσιν νὰ φορτώσουν ἑκεῖθεν περίπου 2500 τόνους μεταλλεύματος. Λόγω συμφοιόσεως τοῦ λιμένος καὶ ἀνταρξίας διαθεσίμων προκυμαών, τὸ πλοίο διετάχθη νὰ πλεύσῃ εἰς ἀγκυροδόλιο ἀπέχον μιλία τινα, τῆς προκυμαίας, εἰς ἣν ζεῖται ἐν καιρῷ νὰ ἐκφορτώσῃ. Ἐκεὶ παρέμεινεν ἀπό τῆς 26)9 μέχρι 5)10, χωρὶς οἱ πράκτορες αὐτοῦ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔξευρεσιν φορτηγίδων. Ἔγνωσθη διτὶ μόλις τὴν 20)10 θὰ ἡτο δυνατή ἡ παραβολὴ τοῦ πλοίου πρὸς ἐκφορτώσιν καὶ τὴν 5ην Ὀκτωβρίου, οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου ἀνεκοινώσαν εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν παραληπτῶν, ὅτι λόγω ἐλλείψεως δυνατοτήτων ἐκφορτώσεως εἰς Βιζαγκαπατάμ, τὸ πλοίον διετάχθη νὰ πλεύσῃ εἰς Μαδράς, ὅπου θὰ ἔξεφορτωντο τὸ ἔξι ἐλασμάτων φορτίον. Τὸ πλοίον κατέπλευσεν ἑκεὶ αὐθιμερόν.

Παραλήπτης τοῦ φορτίου ἦτο τὸ Ἰνδικὸν Δημόσιον, ἐλέχθη δὲ κατὰ τὴν διαδικασίαν, διτὶ ἄν ἐγκαίρως ἀνεκοινώντο ἡ πρόθεσις τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἐκτροπήν, θὰ ἡτο δυνατή ἡ ἔξευρεσις φορτηγίδων ἢ ἡ ἐσαφάλιστη προκυμαίας κατὰ προτεραιότητα, εἰς Βιζαγκαπατάμ. Ἔντεῦθεν προεβλήθη ἡ ἀξίωσις ὅπως ὑποχρεωθοῦν οἱ πλοιοκτῆται νὰ καταβάλουν τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς τοῦ φορτίου εἰς τὸν συμβατικὸν λιμένα ἐκφορτώσεως.

Οἱ πλοιοκτῆται ἀποκρύουντες τὴν ἀγωγὴν Ισχυρίσθησαν, ὅτι ἡ ἐκτροπὴ πρὸς Μαδράς ἐπετρέπετο αὐτοῖς ὑπὸ τῶν δρων τῆς φορτώσεως, ἡτοι — inter alios — ὥριζεν :

Εἰς οἰανδῆποτε περίστοσιν διπούδηποτε ἀνακύπτουσαν, ὑφισταμένην ἡ προβλεπόμενην πρὸ τῆς ἐνόρξεως, ἡ διαρκούντος τοῦ πλοῦ, ἡτοι κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ μεταφορέως πιθανῶς δυνατοὶ ἡ ἀγάγη εἰς... κράτησιν... καθυστέρησιν, ἡ δυσμενεῖς ὥρους... διὰ τοῦ πλοίου ἡ ν' ἀγάγη εἰς τὸν εἰδίζουμενον ἡ σκοτηθέντος τόπου ἐκφορτώσεως ἐν τῷ λιμένος ἐκφορτώσεως, ὁ μεταφορέως εἰτε πλεων πρὸς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, δικαιούσαι νὰ προχωρήσῃ πρὸς μή, εἴτε ἐπίχειρον νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, δικαιούσαι νὰ προχωρήσῃ πρὸς μή νά σταματήσῃ εἰς οἰονδῆποτε ἀλλον λιμένα ἢ τόπον ἐκφορτώσεως, διὰ στοὺς ἡθεληθεῖς οἰστοῦντος ἀσφαλῆ ἡ ἐνδικνύμενον κατὰ τός περιστάσεις καὶ νὰ ἐκφορτώῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν ἡθελεν ὕποτον ἐκλέκει τόπον ἐκεῖ. Ὁ μεταφορέως δὲν ὑποχρεούται νὰ εἰδοποιησῃ περὶ τῆς ἐκφορτώσεως ἡ ἀποστολής. Τὰ ἐμπορεύματα ἐκφορτύνονται ἐκ τοῦ πλοίου ἐπὶ ιδιώτων κινδύνῳ καὶ ἔξοδοις. Ἡ τοιαυτὴ ἐκφόρτωσις συνιστᾷ παραδόσιον καὶ ἐκτέλεσιν πλήρη τῆς συμβάσεως, τοῦ μεταφορέως ἀπολλασσομένου πάσης περαιτέρω εὐθύνης.

Ἡ φορτωτικὴ ἐτούτοις κατελαμβάνετο καὶ ἐρρυθμίζετο ὑπὸ τοῦ Ἀ-μερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης, δοτις, ὡς καὶ τ' ἀλλα παρόμοια νομοθετήματα ἀλλον χωρῶν, ἐνσωματόνει τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης καὶ προβλέπει διτὶ ὁ μεταφορέως δὲν εὐθύνεται διὰ ζημιῶν ἡ ἀπώλειαν τοῦ ἐμπορεύματος, «φοειδομένην εἰς εὐλογον ἐκτροπήν» (reasonable deviation) καὶ συνεπῶς τὸ δόλον ζήτημα συνεκεντρώθη περὶ τὴν ἐρμηνείαν τῆς διατάξεως ταύτης.

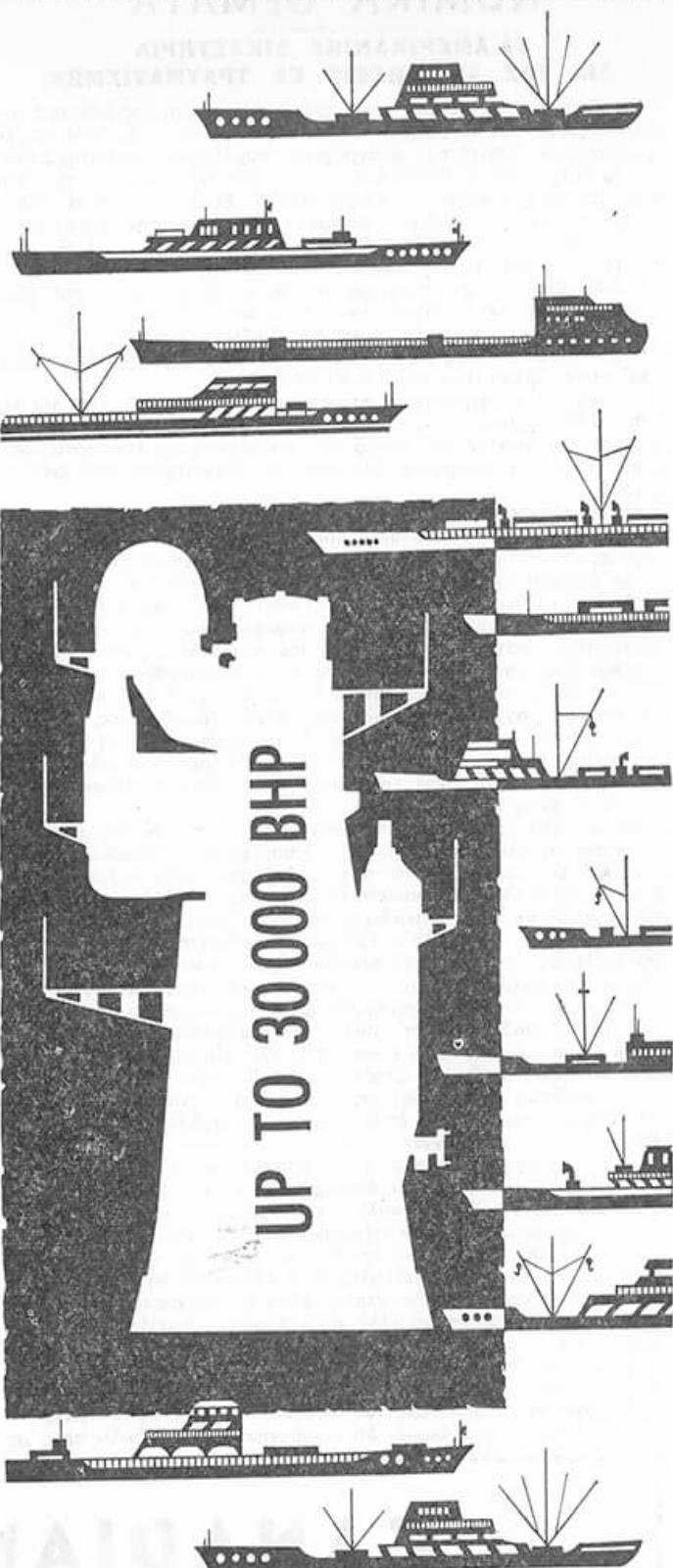
Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ ἐφ' ὅσον μόνος σκοπὸς τῆς πρὸς Μαδράς ἐκτροπῆς ἦτο ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου, κατ' ἀρχήν ἡ ἐκτροπὴ ἦτο μή εὐλογος, τῶν πλοιοκτητῶν δυναμένων ἀλλὰ μή ἐπιτυχόντων νὰ ἀνταποδείξωσιν ἐναντίον τοῦ τεκμηρίου τούτου. Ὁ Ισχυρισμὸς τῶν πλοιοκτητῶν, διτὶ ἐκτροπὴ ἦτο εὐλογος διότι ἐγένετο ἴνα ἐξηπερηθῶσι τὰ συμφέροντα ἀλλων φορτίων καὶ διότι οἱ πλοιοκτῆται διεισῆγον καὶ ἐξυπέρετοντον «τακτικὴν γραμμὴν» ἐκρίθη μή βάσιμος.

Κατὰ τὴν ἀπαγγελίαν τῆς ἀποφάσεως ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής ἐτόνισεν, διτὶ ἡτο ὑποχρεωμένος νὰ θεωρήσῃ τὸν πρὸς Μαδράς ἐκτροπὴν ως μή εὐλογος, ἀπέ γενομένην ἀνευ εἰδοποιήσεως τῶν παραληπτῶν καὶ ἀνευ μεταφορτώσεως τοῦ φορτίου ἐκ Μαδράς εἰς Βιζαγκαπατάμ. Πάν αλλο συμπέρασμα, εἴπεν, θὰ παρείχεν εἰς τὸν μεταφορέα τὸ δικαίωμα τῆς ἀζημίου ἐκτροπῆς καὶ νὰ ἐξαρθρώνῃ τελείως ὀλόκληρον τὸν ἐμπορικὸν σκοπὸν τῆς συναλλαγῆς. «Πεπέμνησεν ἐπίσης ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής, διτὶ ὅταν οἱ πλοιοκτῆται ἔκλεισαν τὴν μεταφορὰν τοῦ ἐν λόγῳ φορτίου, ἐπαρκῶς ἐγνώριζον τοὺς κινδύνους, οὓς πιθανῶς θ' ἀντεμπάπιζον κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου εἰς Βιζαγκαπατάμ. Τοὺς κινδύνους τούτους ἀνέλαβον ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ διτὶ δὲν θὰ ἐνεφανίζοντο, ἡ προσδοκία τῶν δημως αὐτῆς δὲν ἐπραγματοποιήθη. «Ἐπαιχαν» εἴπε «καὶ ἔχασαν».

Ἐδέχθη συνεπῶς τὴν ἀγωγὴν τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν.



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
TA
HEMPELS**



**NOW DIESEL PROPULSION
EVEN FOR
GIANT TANKERS**

M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 1985

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ",

Τό Έλληνικόν Δημόσιον διὰ συμβάσεώς του μετὰ τῆς Α.Ε. «Έλληνικά Ναυπηγείων» ἔθεστον σταγόρευσιν μέχρι 31.12.1985 ιδρύσεως ναυπηγείου εἰς ἀκτίνα 20 ναυτικῶν μιλίων απὸ τῆς θέσεως τοῦ ναυπηγείου τῆς τελευταίας. Κατ' ἔξαιρεσιν, θὰ ἐπιτρέπεται η ἴδρυσης ναυπηγείου, ἐφ' ὅσον δὲν διαθέτουν ναυπηγική κλίνην ή ἔγκαταστάσεις δεξαμενού, ὡς καὶ η ἔγκαταστοσις ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Π. πλωτῆς δεξαμενής.

Ἡ νέα ἐπένδυσις τῆς Α.Ε. «Έλληνικά Ναυπηγείων» καὶ η ἀπαγόρευσις ιδρύσεως ναυπηγείων περιελήφθησαν εἰς σύμβασιν, ἡ οποία ὑπεγράφη μεταξὺ τοῦ «Έλληνικού Δημοσίου καὶ τῆς Α.Ε. «Έλληνικά Ναυπηγείων».

Τούτο, διὰ νὰ μὴ δύναται νὰ προσβληθῇ η σύμβασις εἰς τὸ σκέλος τὸ ὄπιον ἀφορᾶ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ιδρύσεως νέων ναυπηγείων, ἐνώπιον τοῦ Συμβούλιον Ἐπικρατείας. Τὸ σκέλος τῆς ὀπαγορεύσεως εἶχε περιληφθῆ καὶ εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 255 Β.Δ. τῆς 3.5.1963, τὸ ὄπιον ὅμως προσεβλήθη ὑπὸ τοῦ κ. Ὁνάση εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, ὁρισθείσης δικαστήμου διὰ τὴν 20ην Μαρτίου 1964.

Ἡ σύμβασις δημοσιεύσθαι εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 152 Α τεύχος τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» ἔχει ὡς κάτωθι:

Μεταξὺ τοῦ «Έλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς ἡνὸν Ἀθήναις ἔδρευσός της Εταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» Α. Ε.

Σ Γ Μ Β Α Σ Ι Σ

Ἐν Ἀθήναις τὴν 19 τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου τοῦ ἵστους 1963 μεταξὺ ἀφ' ἑνὸς μὲν τοῦ «Έλληνικοῦ Δημοσίου καλουμένου κατωτέρῳ «Τὸ Δημόσιον» ἐκπρωτοπομένου ἐν προκειμένῳ δυνάμει τοῦ Ν. 4171)61 «περὶ λήψεως μέτρων διὰ τὴν ὑποδομῆσιν τῆς ἀναπτυξανθῆσθαι τῆς οἰκονομίας τῆς Κύρως» καὶ τοῦ Ν. Δ. 4256)62 «περὶ θερέτρων καὶ ἐπεκτάσεων διοικητικῶν καὶ διοτεχνικῶν καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ὑπὸ τοῦ Ἄπουργον Συντονισμοῦ κ. κ. Κ. Ἀριθμ. Οἰκονομικῶν κ. Γ. Σωφρονοπόλου καὶ Βιομηχανίας κ. Γ. Δροσοπούλου, ἀπάντων κατοίκων Ἀθηνῶν καὶ ὅφ' ἔτερου τῆς ἐν Ἀθήναις ἔδρευσός της Ἀνωνύμου Εταιρείας ἀπονομήκατο τὸν Ἀθηναϊκόν Εταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» Α. Ε. νομίμως ἐκπρωτοπομένης ἐν προκειμένῳ ὑπὸ τῶν κ.κ. Στεφάνου Συριώτη καὶ Κωνσταντίνου Δρακοπούλου, κατοίκων Ἀθηνῶν, νομίμως ἔξουσιοτεχνικῶν, συνεφυνήθησαν καὶ ἔγενοντο ἀποδεκτὰ ἀμοιβαινικά τ' ἀκόλουθα:

"Ἀρθρον 1.

Οἱ Ἄπουργοι Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανίας λαθόντες ὅπ' ὅψην: α) τὴν ἀπὸ 12 Σεπτεμβρίου 1956 ὑπογραφέσιν σύμβασιν μεταξὺ τοῦ Σταύρου Σ. Νιάρχου καὶ τοῦ «Έλληνικοῦ Δημοσίου» περὶ ιδρύσεως Ναυπηγείου ψηφισθεῖσαν διὰ τὸ ὑπὸ ἀριθ. 3593)56 Ν. Δ., β) τὸ ὑπὸ ἀριθ. 316 ἀπὸ 27.5.63 Β. Δ. «περὶ ἐγκρίσεων εἰσαγωγῆς κεραλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, παρὰ τῆς Εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» Α. Ε. μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δολαρίων 6.000.000 πλέον τοῦ διὰ τὸν ὑπὸ 7 Σεπτεμβρίου 1956, 28 Ἰανουαρίου 1957, 26 Ιουλίου 1959 καὶ 15 Ἀπρίλιου 1960 Β. Δ., ἐγκριθέντος διπλῶς εἰσαγόθη ποσοῦ τῶν δολ. 18.000.000 πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐπεκτάσεως καὶ ἐκσυγχρησιμοῦ τῶν ἐν Συκαρπαμαχῇ ἐγκαταστάσεων τοῦ ἐν Συκαρπαμαχῇ Ναυπηγείου τῆς Α. Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» τῆς ὡς ἐν ὀπαγορεύσεως ἀφορώσῃς τόσον εἰς Ναυπηγεῖαν τῶν ὅποιον η ιδρυσις γίνεται τὸν διαθέτουν διάφορον τοῦ Ν. Δ. 2687)53 δοσοῦν καὶ εἰς τοιαῦτα μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὰς διατάξεων τούτου.

"Ἀρθρον 2.

Ἡ Εταιρεία «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» Α. Ε. ὑπογραφεῖται διπλῶς μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1966 τῆς προθεσμίας ταύτης δυναμένης νὰ παραταθῇ ἐπὶ

τῆς (6) εἰσέτι μῆνας διὰ πράξεως τοῦ Ἄπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ, ἐφ' ὅσου ὑπάρχουν εἰδίκοι πρὸς τοῦτο λόγοι, προδι.

α) Εἰς τὴν προμήθειαν νέας μεγάλης δεξαμενῆς μετὰ τῶν ἀπαραιτήσιν γερανῶν καὶ ἐργαλείων, δυναμένης νὰ ἔξυπηρτεη σκάφη ἥντα τῶν 80.000 τόννων,

β) Εἰς κατασκευὴν νέας προδῆτος διὰ τὴν μεθόριοτον πλοίον.

γ) Εἰς τὴν κατασκευὴν νέων κρηπιδωμάτων.

δ) Εἰς τὴν ἀνέγερσιν νέου ἡλεκτρικοῦ ὑποσταθμοῦ διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ τοῖς τὰς ηρημημένας ἀνάγκας τοῦ Ναυπηγείου.

ε) Εἰς τὴν ἀνοικοδόμησιν νέων κυρίων κτιρίων καὶ ἀλλούν δομηματικῶν τοιούτων ἀναγκαῖων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν νέων ἀναγκῶν τοῦ Ναυπηγείου.

ζ) Εἰς τὴν προμήθειαν διαχόρων γερανῶν, τόρων καὶ μηχανημάτων ἀπάντων προστάτων τόπου.

Ἡ συνολικὴ ἀξία τῆς ὡς ἦν ἐπενδύσεως 0^ο ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολαρίων ὅσου δικατομμάριον (8.000.000), ἐξ ὧν δολάριαν δὲ ἐκαπομμένα (6.000.000) εἰσαγόθησανται ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, κατὰ τὰς εἰδικωτέρας διατάξεις τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 316)63 Β. Δ. Εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολαρίων δοτὸ δικατομμάριον (8.000.000) περιλαμβάνονται καὶ αἱ δαπάναι διαχρημάτων τοῦ Ναυπηγείου 1966.

"Ἀρθρον 3.

Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων περὶ ὧν τὸ διάρθρον 2 τῆς παρούσης συμβάσεως τὸ Δημόσιον θέλει προδι εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν διπλανῶν καὶ τῆς προσελύσεως; τῶν κεφαλαίων κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ διάρθρου 18 παρ. 2 τῆς ἀπὸ 12 Σεπτεμβρίου 1956 συμβάσεως τῆς κυριωθείσης διὰ τοῦ Ν. Δ. 3593)1956.

"Ἀρθρον 4.

1. Ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἡ χορήγησις ἀδείας ιδρύσεως ἐπέριου Ναυπηγείου μέχρι μὲν τῆς 31.12.1974 εἰς τὴν ἐπὶ τῆς Ἀττικῆς παραλίαν τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου καὶ δὴ ἀπὸ τοῦ Ἀκρωτηρίου Σουνίου μέχρι καὶ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου, περιλαμβανομένης καὶ τῆς νήσου Σαλαμίνος, μέχρι δὲ τῆς 31.12.1985 ἡ χορήγησις ἀδείας ιδρύσεως ἐπέριου Ναυπηγείου ἐντὸς ἀκτίνης 20 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τῆς θέσεων τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ἐν Συκαρπαμαχῇ Ναυπηγείου τῆς Α. Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» τῆς ὡς ἐν ὀπαγορεύσεως ἀφορώσῃς τόσον εἰς Ναυπηγεῖαν τῶν ὅποιον η ιδρυσις γίνεται τὸν διαθέτουν διάφορον τοῦ Ν. Δ. 2687)53 δοσοῦν καὶ εἰς τοιαῦτα μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὰς διατάξεων τούτου.

2. Κατ' ἔξαρισταν δύναται: νὰ ἐπιτραπῇ:

α) Η ιδρυσις Ναυπηγείων ἐντὸς τῶν ἀνω περιοχῶν καὶ κατὰ τὴν ἀνωτέρω διατάξητας ἐφ' δοσοῦν δὲν διαθέτουν ναυπηγικά κλίνας ἢ ἔγκαταστάσεις δεξαμεναῖμοι καὶ

β) Η ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Π. ἔγκαταστάσεις μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς ἡ οποία θὰ προσρίζεται ἀποκλειστικῶς πρὸς δεξαμεναῖμον πλοίον ἐφ' ὧν ἐκτελοῦνται ἔργασια τῶν ἐγκαταστημένων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ο.Δ.Π. μηχανουργείων ἐποικευμένων πλοίον.

3. Τὸ Δημόσιον ἀναλαμβάνει τὴν ὑπογρέωσιν δπως μὴ χορηγήσῃ ἀδείαν δι' ἔγκαταστάσεις Ναυπηγείων περὶ ὧν η παρ. 1 τοῦ παρόντος διάρθρου.

"Ἀρθρον 5.

Ἀπαγορεύεται εἰς τὰς Ἐμπορικήν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος Α.Ε., Ἰονικὴν καὶ Λαϊκὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος Α.Ε. καὶ τὴν ὑπὸ ἀδείας πλωτού εἰς ἔκτελεσιν τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 486)62 Β.Δ. ιδρυθεῖσαν Ἀνώνυμον «Εταιρείαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ναυπηγεία Ἐλευσίνος» Α.Ε. νὰ θέσσουν εἰς λειτουργίαν ἡ χρηματοπιστών ἐν διλή η ἐν μέρεσ πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1969 τὸ διαθέτουν διατάξεις τούς δρους τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 486)62 Β.Δ. ἀνεγερθημένων ἐργοστάσιον κατασκευαὶ καὶ ἐποικευμόν πλοίον (Ναυπηγείον) ἐφ' δοσοῦν τὸ ἐν λόγῳ ἐργοστάσιον θήσελεν ἀνεγερθῇ διστο καὶ κατὰ τημῆκα, εἰς τὴν παραλίαν τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου, ὡς αὕτη ἐν τῷ προγραμμένῳ διάρθρῳ καθορίζεται.

"Ἀρθρον 6.

1. Εἰς τὴν Εταιρείαν «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» Α.Ε. παρέχονται τὰ εὐέργειατα, ἀπαλλαγὴ καὶ διευκολύνσεις αἵτινες προβλέπονται ὑπὸ τοῦ Ν. 4171)61, καθ' ὃ μέρον δὲν κέντηται τὴν ταύτης δυνάμεις τῆς ἀπὸ 12.9.1956 συμβάσεως τῆς κυριωθείσης διὰ τοῦ Ν. Δ. 3593)56, ἡ συνιστόσιν εὐνοϊκότερον καθεστώτων τοῦ παρεχομένου ὑπὸ τῶν δικτάξεων ταύτης.

"Ἀρθρον 7.

1. Πᾶσα διαφορά, διένεις: ἡ διαφωνία ἀναφοριμένη μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων ἐν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης συμβάσεως καὶ ἀπορῶν τῶν τόπων εἰκόνων τῶν δρων αὐτῆς καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ταύτης δικτάξεων ταύτης.

2. Πᾶσα διαφορά, διένεις: ἡ διαφωνία ἀναφοριμένη μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων ἐν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης συμβάσεως καὶ ἀπορῶν τῶν τόπων εἰκόνων τῶν δρων αὐτῆς καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ταύτης δικτάξεων ταύτης.

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY CO.

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES.

NIC. XANTHOPOULOS

STOCKISTS OF: GREEK CHEESE,
BLACK OLIVES & CANNED PROVISIONS

U. K. Representative :

Z. C. HOURMOUIOS

TELEPHONES :
93.554, 76.673, 46.015

P.O. Box 1580
19-A. ROBINSON ROAD
SINGAPORE-1.

CABLE ADDRESS:
"XANTHOS" SINGAPORE

μάτων και υποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων λύεται ἀποκλειστικῶς διὰ διατησίας ἢν τριάν διαιτητῶν κατὰ τὴν ἀκόλουθον διαδικασίαν.

2. 'Ο αιτῶν τὴν διαιτησίαν δι' ἐγγράφου ἀπευθυνομένου και κοινοποιουμένου πρὸς τὸν ἔπειρον τῶν συμβαλλομένων καθορίζει ἀπαρχῆς τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς, καὶ διορίζει τὸν διαιτητὴν αὐτὸν, προσκαλῶν καὶ τὸν ἔπειρον συμβαλλομένον ὥπως προδῆ εἰς τὸν διαιτητὸν αὐτὸν, προσκαλῶν καὶ τὸν ἔπειρον συμβαλλομένος ὥπως προδῆ εἰς τὸν διαιτητὸν αὐτὸν. 'Ο πρὸς δὲν ἡ κοινοποίησις ἀντισυμβαλλομένος υποχρεοῦται ὥπως ἑντὸς προθεσμίας δέκα (10) ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως δι' ἐγγράφου ἀπευθυνομένου και κοινοποιουμένου πρὸς τὸν αἰτοῦντα τὴν διαιτησίαν διορίζει τὸν διαιτητὴν αὐτὸν. Παρελθόντος ἀπράκτου τῆς προθεσμίας ταῦτης, τὸν δεῖται διαιτητὴν διορίζει ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἀρείου Ηλήγου, τῇ αἰτήσει τοῦ ἐπιπονθόντος τὴν διαιτησίαν.

3. Οἱ διορισθέντες διαιτηταὶ υποχρεοῦνται ὥπως ἑντὸς δέκα (10) ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τοῦ διαιτητοῦ τὸν δευτέρου διαιτητοῦ ἐκλέξουν κοινῇ συμφωνίᾳ τὸν τρίτον διαιτητὴν ὃ δεῖ εἶναι καὶ Πρόεδρος τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου. Μή συμφωνοῦντων τῶν διαιτητῶν εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ τρίτου διαιτητοῦ ἡ παρελθόντος ἀπράκτου τῆς προθεσμίας, τρίτος διαιτητὴς είναι ὁ Πρόεδρος τοῦ Ὀμοσοδικοῦ Δικαστηρίου τῆς Ἐλεύσις ἢ ὁ νόμιμος αὐτοῦ ἀναπληρωτής ἢ ἡ ἀρνήσεις ἡ κωλύματος αὐτοῦ ὁ Πρόεδρος τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης ἢ ὁ νόμιμος αὐτοῦ ἀναπληρωτής.

4. Οἱ διαιτηταὶ δέν υποχρεοῦνται νὰ ἐφραγμάτωσον τὰς ισχυούσας διαδικαστικὰς και σύναστικούς δικαίους διαιτᾶσις δρίζοντες τὴν διαιτητικὴν διαδικασίαν κατὰ τὴν κρίσιν τῶν.

5. Οἱ τρεῖς διαιτηταὶ ἐξαιροῦνται ἐάν ἔχουν σίονδήποτε συμφέρον εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν αὐτῶν διαφορᾶς, ἢ ἔάν ᔁρούν σίκονομικὸν συμφέρον, εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ Νίσαγγανέως. Περὶ τῆς ἐξαιρέσεως ἀποφασίζουν οἱ διαιτηταὶ.

6. 'Ἐν περιπτώσεις ἀρνήσεως ἡ κωλύματος τινᾶς τῶν διαιτητῶν ἢ ἀποδεκτῆς ἡ νὰ ἐξαιροῦνται τὴν διαιτησίαν ἡ ἐξαιρέσεως αὐτοῦ ἀντικαθίσταται αὐτοῦ ἐάν πρόκειται περὶ τοῦ δρισθέντος ὑπὸ τινῶν τῶν συμβαλλομένων ὅπ' αὐτὸν ἑντὸς 10 ἡμερῶν ἀπ' ἡς ἐγνωμονοποιηθῆ εἰς αὐτὸν ἡ ἀρνήσεις ἡ τὸ κόλαμα ἡ ἡ ἐξαιρεσία τοῦ διαιτητοῦ.

Παρελθόντος δὲ τῆς προθεσμίας ἀπράκτου ὑπὸ τοῦ Προέδρου Ἐφετῶν Ἀρηνῶν τῇ αἰτήσει τοῦ ἔπειρον τῶν συμβαλλομένων, ἐάν δὲ πρόκειται περὶ τοῦ τρίτου διαιτητοῦ ἐξαιρυμούμενῶν τῶν διαιτᾶσιν τῆς παρ. 3 τῆς προθεσμίας τῶν δέκα ἡμερῶν ἀρχομένης ἀπ' ἡς γνωμονοποιηθῆ εἰς τοὺς διαιτητὰς ἡ δρηγήσις ἡ τὸ κόλαμα ἡ ἡ ἐξαιρεσία.

7. Οἱ διαιτηταὶ ὅφελον νὰ ἐκδέσουν τὴν ἀπόφασίν των ἑντὸς προθεσμίας διὸ μηνῶν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τοῦ διαιτητοῦ τοῦ τρίτου διαιτητοῦ πρὸς αὐτὸν. 'Η προθεσμία αὕτη δύναται νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῶν διαιτητῶν ἢ δι' ἐγγράφου συμφωνίας τῶν μερῶν. Εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς παρ. 6 ἡ προθεσμία πρὸς ἔκδοσιν τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασεως δικαστεῖται καὶ ἀρχεταις ἐκ νέου ἀπὸ τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ κωλυμένου ἡ ἀρνούμενον ἡ ἐξαιρεσία.

8. Οἱ διαιτηταὶ ἀποφασίζουν κατὰ πλειοψηφίαν και ἐν περιπτώσεις ἴσοψηίας νικᾷς φέρον τοῦ Προέδρου. Τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν ὑπογράφει ὁ Πρόεδρος τῶν διαιτητῶν.

9. Οἱ διαιτηταὶ διὰ τῆς ἀπόφασεως τῶν κατὰ τὴν κρίσιν τῶν δρίζουν τὰ δέοδα τῆς διαιτησίας και τὴν ἀπολυμένων αὐτῶν ὡς και τὸν ὑπόχρεον πρὸς καταβολήν αὐτῶν. Δύνανται δὲ νὰ δικτάσουν τὸν ἀπόμενον αὐτῶν.

10. 'Η διαιτητικὴ ἀπόφασις είναι: ὅρισια, τελεσιδίκος και ἀμετάκλητος και ἀποτελεῖ τίτλον ἐκτελεστὸν μὴ ἀπαιτούμενης τῆς περιαφῆς τόπου ἐκτέλεσεως ἡ ἀλληγ. τινᾶς διαιτησίας.

Δέν υπόκεινται εἰς οὐδὲν τακτικὸν ἡ ἔκτακτον ἑνδικον μέσον και δὲν γρεῖ κατ' αὐτῆς ἀγωγὴ ἀκρώσεως ἐνώπιον τῶν τακτικῶν Δικαστηρίων ἡ ἀνακοπή.

"Ἀρθρον 10.

'Η παρόδα σύμβασις συνετάγῃ εἰς δύο πρωτότοπα υπογραφέντα διατητης διαιτητικούς.

Οἱ συμβαλλόμενοι:

Διὰ τὸ Δημόσιον
Ὑπουργός Συντονισμοῦ
Κ. ΑΡΑΙΩΤΗΣ

Ὑπουργός Οἰκονομικῶν
Γ. ΣΩΦΡΟΝΟΠΟΛΟΣ

Ὑπουργός Βιομηχανίας
Γ. ΔΡΟΣΟΝΟΠΟΛΟΣ

Διὰ τὴν Ἐπιτροπὴν
Ἐλληνικῆς Ναυπηγείας Α.Ε.

Σ. ΣΥΡΙΩΤΗΣ
Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΛΟΣ

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C^o. LTD.
SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ
A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΑΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :
ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΔΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

No. 1, 1-chome,
Tel. (20) 2574, 4493
Koigan-dori, Naka-ku,
Mails: P. O. Box 231
YOKOHAMA, JAPAN "KAKIS" - YOKOHAMA

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



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

For quality with economy specify

'LINALUX' - 'DUULX'
'EPIBEL' - 'STAG'

MARINE PAINTS

b y

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



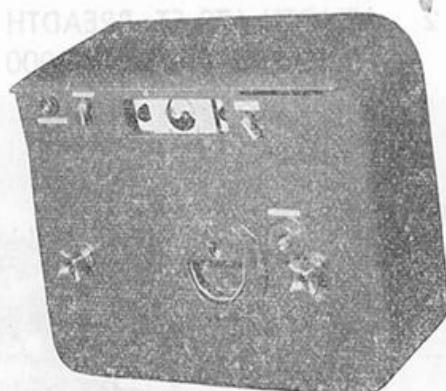
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

διὰ τοῦ

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

ΤΥΠΟΣ 3



ΜΕΓΑΛΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ
ΕΛΑΙΟΥΓΡΑΣΙΑΣ

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

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

Μεγάλης Εύαισθησίας Επισημαντής

Διά περισσότερας πληροφορίας: ἀποταθῆτε:

GRAVINGER MANUFACTURING CO. LTD.

839 YEOVIL ROAD SLOUGH BUCKS.

Τηλέφων: SLOUGH 25051

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

HSD 4b

HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

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

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

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



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

Yard: Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.

Telex: ATHENS 96. Telephone: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents: HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I.

Cables: SHIPNIAR LONDON. Telex: LONDON 28561/2. Telephone: MAYfair 8400.

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURRAY HILL 8-7070.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΝΔΟΣΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Είς το τεῦχος τών «Ναυτικών Χρονικών» τής 15ης Αύγουστου άνέγνωσα έπιστολήν τού πλοιάρχου κ. Γ. Μπράτσου, διά της όποιας γίνονται ώρισμέναι ούποδειξεις, άναφορικώς μέ τάς Ικανότητας τών 'Ελλήνων ναυτίλων σέιωματικών. Σωστή ή συνοδεύουσα τήν έπιστολήν παρατήρησις τών «Ναυτικών Χρονικών». Γράφετε: «Δέν είναι δημως όρθιαι διαί ούποδειξεις τού έπιστολογράφου». Δέν είναι, βεβαίως, δι πρώτος, δστις έκδηλων δημοσίης τάς έπιφυλάξεις του διά τούς έκ τών Γυμνασίων και τού καταστρώματος προερχομένους σέιωματικούς.

Την άπαιτουμενή — κατά τὸν κ. Μπράτσου — δεκετίαν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος α' πλοιάρχου, διατὶ δὲν τὴν ύποδεικνύει ούτος καὶ διὰ τοὺς σχολῶν πρερχομένους, σιτίνες, εὐνοούμενοι ἀπὸ τοὺς ὑπὲρ αὐτῶν νόμους, ἀποκτῶν κάθε χρόνο καὶ δίπλωμα; Διατὶ καὶ αὐτὸς ούτος δὲ ἐπιστολογράφος, ἔταν ἔδιδε ἔξετάσεις διό τὰ διπλώματά του, παρουσιάζετο κανονικῶς καὶ δὲν ἐπίστευεν εἰς τὴν δεκετίαν, τὴν δοπίαν ἔδει νὰ έφήρμοζε καὶ διὰ τὸν ἔαυτὸν του; Τὸ διὰ τὸ ἐπάγγελμα ἔχει καὶ ἔνα ποσοστὸν μὴ Ικανῶν, τοῦτο ἀποτελεῖ γενικὸν κανόνα δι' ὅλα τὰ ἐπαγγέλματα.

Οσον ἀφορᾶ τὸν ἀρχιπλοίαρχον, ποὺ ἀναφέρει, μὲ τὴν σχετικῶς μικρὰν περίαν, νομίζω, διὰ αὐτὸς ὁποτελεῖ κάτι, ποὺ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν διεύθυνσιν τῆς προσλεσεύσης αὐτὸν ἐταιρίας.

Πολλὰ, πάντως, εἰναι τὰ αἵτια τῶν ἔκαστοτε θαλασσῶν ἀτυχημάτων, τὰ πλείστα τῶν δοπίων ὁφεῖλονται εἰς διαφόρους αἵτιας, ἔκτὸς ωρισμένων μόνον περιπτώσεων, ἔσειλομένων εἰς τὴν ἀπειρίαν τοῦ πλοιάρχου. Ἐπίτικα νὰ γίνωμαι ἀντιληπτός ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου παρά τοῦ Μπράτσου.

Φρονῶ θένε, διὰ τὸ πρέπει νὰ σταματήσῃ τὸ κακὸν νὰ ἀλληλοχαρακτηριζόμεθα δημοσίως. Δὲν ἔχω ωπ' δψιν μου καμίαν περίπτωσιν α' μηχανικοῦ, ἐπικρίνοντος τοὺς κατωτέρους του, οὔτε καὶ ραδιοτηλεγραφοῦ μεμφομένου τοὺς συναδέλφους του. Οἱ ἔκαστοτε ἀνθυποπλοίαρχοι καὶ ὑποπλοίαρχοι τὸν μεγαλύτερον ἔχθρὸν ποὺ ἀντικρύζουν εἰς τὸ πλοίον, εἰναι — διστὶ νὰ τὸ ἀποκρύπτωμεν; — ὁ πλοιάρχος, ἔκτὸς ὀλίγων, βεβαίως, ἔξαιρέσεων. Ἀρνεῖται, μήπως, διὰ τὸν κ. Μπράτσου, διὰ τὸ πάρχον πλοιάρχοι, σιτίνες ἀπαγορεύουν εἰς τοὺς ἀνθυποπλοίαρχους καὶ τοὺς ὑποπλοίαρχους τῶν νὰ εἰσέρχονται εἰς τὴν «Ἄθιουσαν τῶν χαρτῶν»; Η μήπως ἀρνεῖται, διὰ τὸ πάρχον πλοιάρχοι θέτοντες τὸν θαλαμητόλον ὑπεράνω παντὸς ἄλλου ἀξωματικοῦ;

"Ἄς βαδίσωμεν, λοιπόν, ως βαδίζωμεν σήμερον, φρονοῦντες διὰ εἰναι εὔκολον νὰ διακρίνῃ κανεῖς τοὺς Ικανούς ἀπὸ τὸν ἄνικάνους, εἴτε πρέρχονται ούτοι ἐκ τῶν σχολῶν, εἴτε ἐκ τῶν Γυμνασίων, διότι τὴν Ικανότητα εἰς τὸ ἐπάγγελμα τὴν ἀποκτᾷ τις μόνος του. Δὲν τοῦ τὴν δίδουν οἱ ἄλλοι. Εἶναι καρός νὰ σταματήσουν οἱ πλοιάρχοι τάς ἀλληλοεπικρίσεις καὶ νὰ ἀσχοληθῶν μὲ τόσα ἄλλα θέματα, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸν κλάδον των.

Μετὰ τιμῆς
Γ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοιάρχος

Γιοκοχάμα, 21 Οκτωβρίου 1963

ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Πρὸ τινῶν ἐτῶν ἐπεσκέψθη τὸ πλοίον μας «Φαέθων» καπποίος ὄνυματι Νικόλαος Ζαγκλαδίρας ή Ζήρας (κάτοικος δόδου 'Ορλώφ 3, Κουκάκι, 'Αθῆναι), δστις διὰ οὐφωδιασμένους μὲ συστατικάς ἐπιστολὰς τοῦ κ. Ζέππος ἀπὸ τὸ ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Υπεδεικνύετο νὰ τῷ παρασχεθῇ πάσα διευκόλυνσις, διπερ καὶ ἔγένετο. 'Ο ἐν λόγω ἐπισκέπτης μας ὡμίλησεν ἀρκετὴν ὥραν καὶ μᾶς ἀνήγγειλεν, διὰ τὸ πρόκειτο νὰ ἔκδωσῃ τὸ περιοδικὸν «Ναυτιλιακὴ καὶ Λιμενικὴ Ἐπιτελρήσις», διπερ καὶ διὰ ἀνέλαμβανε τὴν πρόστισιν τῶν συμφερόνων μας. 'Ἐπιστεύσαμεν εἰς τοὺς λόγους του καὶ ἔκαστος δὲς ἡμῶν τοῦ ἔδωκεν διὰ δολλάρια ως συνδρομὴν καὶ ἐλαβε τὴν σχετικὴν ὄποδειξιν. 'Εκτοτε διέρρευσαν διὰ τὸν οὐδὲν περιοδικὸν μᾶς ἀπεστάλη. Σημαίνει τοῦτο, διὰ τὸ ζαγκλαδίρας η Ζήρας μᾶς ἔξηπάτησε. Δὲν μᾶς στενοχωρεῖ, βεβαίως, η ἀπάλεια τῶν δολλαρίων, μᾶς κάμει δημως ἐντύπωσιν πῶς δι. Ζέππος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ δι πόνιμος Πρόεδρος τῶν Πλοιάρχων κ. Μελέτης ἔδωκαν ἐπίσημα πιστοποιητικά εἰς ἔνα ἀπατενά.

Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ο Ζήρας συνέλεξε διὰ τούς ἀνωτέρω τρόπου ἀρκετὰ ποσά εἰς τὸ Ρόπτερνταμ, τὸ 'Αμβούργον καὶ ἄλλους λιμένας. Μήπως δύναται νὰ μᾶς πληροφορήσῃ δι. Ζέππος, δστις δέωκε τὸ συστατικὸν γράμμα, ποὺ εἰναι δυνατὸν νὰ εἴρωμεν τὸν Ζήραν;

Μετὰ τιμῆς
ΠΟΛΛΟΙ NAYTAI



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING,
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1047

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΕΛΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΜΕΓΑΛΑ ΠΛΟΙΑ

"Ἐπαυσαν πλέον αἱ Ἐλίκες ἐλεγχομένου δῆματος νὰ κινοῦν μόνον ρυμουλκὰ καὶ μικρὰ πλοῖα. 'Ηδη πρήσταν νὰ χρησιμοποιοῦνται καὶ εἰς μεγάλα σκάφη. Τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον ἐτέθη ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ ἀμερικανικὸν συμφερόντων δεξαμενόπλοιον «Σίνκλερ Βενεζουέλα», 51.300 τόνων d.w., ἐφωδιασμένον μὲ 4 δηζελομηχανάς Ριελστικ, συνολικῆς ἴπποδυναμεως 17.920 h.p., αἱ ὅποιαι, ἀνὰ ζεύγη, κινοῦν δύο Ἐλίκας ἐλεγχομένου δῆματος τύπου Καμέω. Τὸν παρελθόντα Μάιον, ἐπίσης, ἐτέθη ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ μπάλι κέρριερ «Σίλβερ 'Αϊλ», 24.000 τόνων d.w., κινοῦν μὲ μίαν δηζελομηχανὴν ισχύος 9.000 h.p. εἰς τὰς 119 στροφάς, ἔχευμένη μὲ Ἐλίκα ἐλεγχομένου δῆματος τοῦ αὐτοῦ ως ἄνω τύπου. 'Ενα λάινερ ωντηγούμενον δημάτη εἰς Δανίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «'Ηστ 'Ασιάτικ Κόμπταν» θὰ κινηταὶ μὲ δηζελομηχανὴν 12.000 h.p. ἔχευμένη μὲ Ἐλίκα ἐλεγχομένου δῆματος, παρό δὲ τὸ διὰ οἱ ἐφοπλισταὶ σπανίων διακινθυνέουν ἐν νέον σύστημα δι' ἐπίτευξιν οικονομιῶν κλιμακούμενων εἰς σημαντικὸν ἀριθμὸν ἔτῶν, τὰ ἀνωτέρω παραδείγματα δεικνύουν διὰ τοὺς συνεχῶς πλέον ἐπεκτείνεται η χρήσης τῆς Ἐλίκος μὲ ἐλεγχομένου δῆματος.

Πολλοὶ λόγοι συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς Ἐλίκος τοῦ τύπου αὐτοῦ, πρὶν δὲ ἀναλύσωμεν αὐτοὺς θεωροῦμεν σκόπιμους νὰ παραθέσωμεν μίαν σύγκρισιν τοῦ κόστους Ἐλίκος καὶ ἀξόνων δι' Ἐλίκας σταθεροῦ καὶ μεταβλητοῦ δῆματος καὶ διὰ τὰς ἴππουνάμενες τῶν δώδεκα καὶ τῶν 15.000 h.p. Τὸ κόστος αὐτὸς περιλαμβάνει τὴν Ἐλίκα καὶ τὸν τελικὸν ως καὶ ἔνδιαμέσους ἀξόνας μέχρι τῆς μηχανῆς, εἰς αὐτὸς δὲ περιλαμβάνονται ἐπίσης, προκειμένου περὶ Ἐλίκος μεταβλητοῦ δῆματος, η διὰ τοῦ κοίλου ἀξόνου διερχομένη ρυμιστικὴ ράδος, τὸ κιβώτιον διανομῆς ἔλαιου, η κυρία καὶ αἱ ἀμοιβαὶ ἀντλίαι ἔλαιου, αἱ βαλδίδες, δεξαμενὴ ἔλαιου, φίλτρα κ.λ.π.

Κόστος εἰς στερλίνας	
Διὰ μηχανὰς ισχύος	
12.000 ἵππων 15.000 ἵππων	

Κόστος μιᾶς κυρίας καὶ μιᾶς ἀμοιβῆς δρειχαλκίνης Ἐλίκος σταθεροῦ δῆματος δομῆς μετὰ τελικοῦ καὶ ἔνδιαμέσων ἀξόνων	25.600	32.000
Κόστος ὁρειχαλκίνης Ἐλίκος ἐλεγχομένου δῆματος μετὰ ἀμοιβῶν πτερύγων, ἀξόνων καὶ βοηθητικῶν τμημάτων ως ἀνωτέρω περιεγράφοσαν	54.000	65.600

Διαφορὰ ὑπὲρ Ἐλίκος σταθεροῦ δῆματος	28.400	33.600
--------------------------------------	--------	--------

Τὸ ὑπερδιπλὸν αὐτὸς ἀρχικὸν κόστος ἀντισταθμίζεται ἀπὸ τὰ κάτωθι πλεονεκτήματα τῆς Ἐλίκος ἐλεγχομένου δῆματος:

- Δὲν χρειάζεται ἀναστρεφομένη μηχανὴν διὰ τὴν κίνησιν ἀνάποδα.
- Μεγαλύτερα πρωστήριος ἀπόδοσις ὑπὸ τὰς διαφόρους συνθῆκας καιροῦ καὶ φορτίου εἰς τὴν Ἐλίκα.
- Μεγαλύτερα ἀσφάλεια χειρισμῶν, λόγω τῆς ἀμέρους σύστημας πρόσων εἰς τὰς κινήσεις πρόσων καὶ ἀνάποδα. 'Επιστῆς λόγω τοῦ ἐκ τῆς γεφύρας χειρισμοῦ τῆς Ἐλίκος.
- Μικρότερα κατανάλωσις πεπιεσμένου ἀέρος καὶ ἐπομένως μικρότερα διαστάσεις ἀεροφιαλῶν καὶ ἀεροσυμπιεστῶν.
- Οἰκονομία εἰς τὴν μέσην κατανάλωσιν καυσίμων, λόγω τῆς δυνατότητος ρυμιστικῶν τῆς σχέσεως δῆματος Ἐλίκος πρὸς στροφάς ἀνὰ λεπτὸν διὰ τὸν ἔπιπυγχάνεται δι' οἰκονομικῶρες συνδυασμός αναλόγων τῶν ἔκαστοτε ἐπικρατουσῶν καιρικῶν συνθηκῶν καὶ φορτίου τοῦ πλοίου.
- Οἰκονομία εἰς τὴν μέσην κατανάλωσιν, λόγω τῆς μικρότερας ἴππου διεύθυνσιν ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ τὴν αὐτὴν ταχύτητα, λόγω τῆς πρὸς μίαν διεύθυνσιν λειτουργίας τῆς μηχανῆς.
- Οἰκονομία εἰς τὴν συντήρησιν τῆς μηχανῆς, λόγω τῶν ὁμαλῶν συμηκάνων λειτουργίας τῆς. 'Η μηχανὴ κινεῖται πάντοτε πρὸς τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν καὶ μειοῦται η ἀνάγκη κρατήσεως καὶ ἐπανακινήσεως, λόγω τῆς μὴ ἀναστροφῆς τῆς μηχανῆς. 'Επομένως παρατηροῦνται σημαντικῶς μικρότεραι φθοραὶ εἰς τὰ χιτώνια, τὰ ἔμβολα καὶ λοιπά κινούμενα μέρη τῆς μηχανῆς.
- Μεγαλύτερα εὐελιξία τοῦ πλοίου, μικρότερα ἀνάγκη ρυμουλκῶν εἰς τὰς λιμένας καὶ μεγαλύτερα ἀσφάλεια.

Εἶναι εὔκολον ν' ἀντιληφθῇ τις τὴν σημασίαν ποὺ ἔχει διὰ τὴν μηχανῆν τὴν αἴσθησην, κατὰ τὰς κινήσεις, ἐπανειλημμένης εἰσόδου ψυχροῦ ἀέρος προκινήσεως ἐντὸς τῶν θερμῶν κυλίνδρων, ως καὶ η κόπωσις ποὺ προκαλεῖ η ἔξουσιερωσίς τῆς ἀδρανείας κατὰ τὸν χειρισμὸν πρόσων παρατηρήση διὰ τοὺς 12 ταξίδια ἀπὸ Σκανδιναվικούς λιμένας εἰς Νότιον 'Αμερικήν δύο πλοίων τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, τὸ μὲ Ἐλίκα μεταβλητοῦ δῆματος ἔχειασθη νὰ κάμη μόνον 102 συνολικῶς ἔκκινη-

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No. 610

Telegram CONFORNA

B E I R A

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS
OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

σεις της μηχανής μὲ ισαρίθμους κρατήσεις, ένω τὸ μὲ ἔλικα σταθερού δήματος ἀδελφὸν πλοίον ἔκαμε περισσότερας τῶν 2500 ἑκκινήσεων καὶ ισαρίθμους κρατήσεις.

Ἡ εἰς τὰ χιτώνια τῶν κυλίνδρων φθορὰ τοῦ μὲ ἔλικα μεταβλητοῦ δήματος πλοίου ἦτο κατὰ 40% μικρότερά τῆς τοῦ δημοιοτύπου του μὲ συνήθη ἔλικα, τὰ ἐντὸς δὲ τετραετίας ἔξοδος ἀνταλλακτικῶν καὶ ἐπισκευῶν μηχανῆς καὶ ἔλικος ἥσαν κατὰ £ 4.500 μικρότερα. "Αν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διὰ ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς τῶν £ 1.100 περίποιαν κατ' ἔτος ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμὸν 7 μόνον ἔκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμούμενων 8 πλεονεκτημάτων τῆς ἔλικος μεταβλητοῦ δήματος καὶ διὰ λείπουν στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐκ τῶν ὑπολοίπων ἐπτὰ πλεονεκτημάτων οἰκονομῶν, εἶναι προφανῆς ἡ ὑπεροχὴ τῆς ἔλικος μεταβλητοῦ δήματος. 'Ο μηχανισμὸς ἐλέγχου αὐτῆς ἔξασφαλίζει ἀπόλυτον σχεδὸν ἀσφάλειαν λειτουργίας, συνεχῶς δὲ βελτιούται.

Ο ΕΠΙΤΑΦΙΟΣ ΤΟΥ "ΘΡΕΣΕΡ.."

Ζωηρὰ είναι ἀκόμη ἡ συγκίνησις ἐκ τῆς ἀπωλείας τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἀτομικοῦ ὑποδρυχίου «Θρέσερ», ἐπισυμβάσεως τὴν 10ην Ἀπριλίου 1963, 220 μίλια ἀνατολικῶν τοῦ ἀκρωτηρίου Κόντ, καθ' ἣν ἀπωλέσθησαν καὶ οἱ 129 ἐπιβιόντες.

Συνεχεῖς ἥσαν ἔκτοτε αἱ ἔρευναι διὰ τὴν ἀνακάλυψιν τοῦ ναυαγίου, ὥστε νὰ ἔξακριθωσθοῦν οἱ λόγοι αὐτοῦ, αἱ ἔρευναι δὲ διεκόπησαν τὴν 2αν Σεπτεμβρίου, ὅταν τὸ γνωστὸν θαυμαστός «Τεργέστη» κατέρθωσε νὰ φωτογραφήσῃ μίαν λίαν εὐκρινῶς διακρινομένην εἰς τὸν βυθὸν στεγανῆ θύραν καὶ νὰ φέρῃ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἀπὸ τὸ αὐτὸ σημεῖον τοῦ βυθοῦ, δάθους 8.400 ποδῶν, ἐν τεμάχιον χαλκοῦ σωλῆνος, μήκους 4 ποδῶν καὶ φέροντος τὸν ἀριθμὸν τοῦ ὑποδρυχίου «593». 'Ο σωλῆν, φυσικά, εἶχε συστραφῆ καὶ ὑποχωρήσει συνεπείᾳ τῆς πιέσεως, τόσον δῶμας αὐτὸς δοσον καὶ ἡ εἰς τὴν φωτογραφίαν στεγανὴ θύρα, εἰδικῶν σχήματος, ἀνήκουν ἀναμφισθήτως εἰς τὸ ἀπόλεσθὲν ὑποδρύχιον, δι' ὃ καὶ διεκόπησαν αἱ περαιτέρω ἔρευναι. Τὸ θαυμαστός, ἄλλως τε, ἔχρηζεν ἔκτεταμένων ἐπισκευῶν καὶ δὲν ἦτο δυνατὴ ἡ περαιτέρω χρησιμοποίησίς του.

Ἡ ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐύρημάτων συναγομένη ἐπίσημος ἔξηγησις τοῦ ἀτυχήματος ἀποδίδει τούτῳ εἰς διάρρηξιν σωλῆνος δι' ὃ ὑδράχθησε θαλάσσιον ὑδωρ ὑπὸ πίεσιν, συνεπείᾳ τῆς ὅποιας τὰ ὑδάτα εἰσέρρευσαν ἐντὸς τοῦ σκάφους, προεκάλεσαν ἀπότομον δραχυκύλωσιν τῶν ἡλεκτρικῶν του γραμμῶν, εἰς ἣν ὀφείλεται καὶ ἡ αἰφνιδία διακοπῆ τῆς μετ' αὐτοῦ τηλεπικοινωνίας καὶ, φυσικά, τὴν καταδύθισιν. Παρέμενε μέχρι σήμερον ἀναπάντητον τὸ ἔρωτημα τοῦ λόγου ποὺ προεκάλεσε τὴν διάρρηξιν τοῦ σωλῆνος, ἡ ἐρμηνεία δῶμας τῆς ὅποιαν πρὸ δεκαημέρου μόλις ἔδωσεν ὁ διάσημος ὠκεανογράφος κ. Columbius O'Donnell Iselin, παρέχει σαφῆ εἰκόνα τῆς, πολυτλόκου πράγματι, ὑδρομηχανικῆς καταστάσεως, ποὺ ὠδήγησε τὸ «Θρέσερ» εἰς τὸν ὑγρὸν τάφον του.

Κατὰ τὸν δόκτορα Iselin, δύλιγας ἡμέρας πρὸ τοῦ ἀτυχήματος τοῦ ὑποδρυχίου, εἶχεν ἐκσπάσει ίσχυρὰ νοτιοανατολικὴ θύελλα, συνεπείᾳ τῆς ὅποιας ρεύματα ἐπιφανείας προώθουν τὸ ὑδωρ ἔκ τῶν εἰς τὴν περιο-

χὴν ὑφάλων George & Browns πρὸς τὸν κόλπον τοῦ Maine. Μόλις παρῆθεν ἡ θύελλα ἐδημιουργήθη, ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ προηγουμένου, ἀντίρρευμα εἰς μέγα βάθος, ὧδού τὸ ὑδωρ ἐκ τοῦ κόλπου τοῦ Maine, μέσω τοῦ διαύλου ποὺ χωρίζει τὰς ἀνωτέρω δύο ὑφάλους, πρὸς τὴν περιοχὴν ἀκριβῶς, διποὺ ἔξετέλει τὰς δοκίμας καταδύσεος τὸ «Θρέσερ». Κατὰ τὴν θεωρίαν τοῦ Iselin, τὸ ἀνερχόμενον ἐκ τῶν βαθυτέρων στρωμάτων ὑδωρ τοῦ ἀντιρρέυματος αὐτοῦ συνήνησεν ἀλλο ρεύμα, κινούμενον πρὸς νότον, ἡ σύγκρουσις δὲ αὐτὴ τῶν δύο ρευμάτων προεκάλεσεν ίσχυρὰ δίνην, στρεφομένην κατ' ἀντίθετον φοράν τῆς τῶν δεικτῶν ὠρολογίου, ἡ διποὺ δίνη περιεβαλλεν ἀκριβῶς τὴν περιοχὴν εἰς ἡν κατεδύθη τὸ ὑποδρύχιον. Εἰς τὸ κέντρον τῆς δίνης, τὸ ὑδωρ τῶν βαθυτέρων στρωμάτων ἥτο ψυχρότερον, μὲ μεγαλύτεραν εἰς ἄλλας περιεκτικότητας καὶ, ἐπομένων, πυκνότερον. Τὸ περὶ τὸ κέντρον ὑδωρ θὰ ἦτο ἀσφαλῶς διλιγότερον πυκνὸν καὶ ἐπομένων παρείχει μικρότερα πλευστότητα. Οὕτω, καθὼς τὸ ἐν καταδύσει ὑποδρυχίον μέγιστον ἀνεκτὸν διάδοσην, εἰς τὴν πίεσιν τοῦ διποὺ δὲ πλέον ἐπαρκῶς ίσχυρον διὰ ν' ἀνθέξῃ.

Προσθέτει δὲ δόκτωρ Iselin εἰς τὴν σχετικὴν ἀνακοίνωσίν του (δημοσιευμένην εἰς τὸ περιοδικὸν Oceanus τοῦ 'Οκεανογραφικοῦ 'Ινστιτούτου Woods - Hole), διτὶ ἡ θύελλα προεκάλεσε καὶ ἔτεραν, ἐπικύνθυνον διὰ τὸ ὑποδρύχιον κατάστασιν. Είναι γνωστόν, ὅτι κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος ἡ θύελλα ἔξηκολούθει ίσχυροτάτη εἰς τὴν ἀνοικτὰ τοῦ κόλπου 'Αγίου Λαυρεντίου περιοχὴν, τοιαῦται δὲ θύελλαι δημιουργούν πάντοτε σχεδὸν ίσχυρὰ «έσωτερικά κύματα», ητοι μεγάλης ἐκτάσεως κυματοειδεῖς κινήσεις ἐπὶ τῆς γραμμῆς ποὺ διαχωρίζει τὸ ψυχρὸν καὶ πυκνότερον ὑδωρ τῶν βαθυτέρων στρωμάτων τοῦ ὠκεανοῦ ἀπὸ τὸ σχετικὸν θερμότερον καὶ μικρότερας πυκνότητος ὑδωρ τῶν ὑπερκειμένων στρωμάτων. "Οταν ἐν ὑποδρυχίον εὑρεθῇ ἐπὶ τῆς «κατωφερείας» μιᾶς τῶν πλευρῶν ἐνός τοιούτου έσωτεροικού κύματος είναι δυνατόν νὰ συρθῇ ἀποτόμως πρὸς τὰ κάτω, αὐξανομένου τοῦ βάθους καταδύσεως κατὰ 100 μέτρα περίπου ἐντὸς τῶν 4 ποτῶν λεπτῶν τῆς δύσης. Προστιθεμένης τῆς δυνάμεως αὐτῆς ποδὸς τῶν δύναμιν τῆς δίνης, ἔχομεν δύο συνδεδυσμένας δυνάμεις τεινούσας νὰ αὐξήσουν τὸ βάθος τοῦ ὑποδρυχίου μὲ ἐπικινδύνων ταχύμονά, διτὲ, δεδιάιως, ἐλάχιστα πράγματα δύναται τις νὰ ἀναμένῃ ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ ὑποδρυχίου.

"Ἄν καὶ είναι πιθανὸν ὅτι καὶ ἄλλα αἴτια συνέτεινον εἰς τὸ νὰ ὑπερβῇ τὸ ὑποδρυχίον τὸ μέγιστον ἀνεκτὸν βάθος καὶ νὰ ἀπολεσθῇ, ὡς ἐμπλοκὴ τῶν πηδαλίων βάθους, ἀποκοπὴ κυκλώματός τινος, βλάβη εἰς δεξαμενῆν τινα ἔσματος κ.λ.π., ἐμποδισθείσης οὐτω τῆς ζυγοσταθμίσεως τοῦ ὑποδρυχίου διὰ τὸ δωθὲν νέον βάθος, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ τῶν H.P.A. τείνουν νὰ παραδεχθοῦν τὴν ἀνωτέρω ἔξηγησιν, παρὰ τὸν ἀσυνήθη συνδυασμὸν ἐκτάκτων συνθηκῶν ἐπὶ τοῦ ὅποιου βασίζεται, διότι τὸ «Θρέσερ» εἶχε πλήρες σύστημα προστασίας διὰ πάν τον «σύνηθες» γεγονός, ζημιάν ἡ κατάστασιν. Καί, λέγουν, μόνον μία διαδοχὴ ἀσυνήθων συνθηκῶν ἤδυνατο νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀπώλειαν αὐτοῦ.

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

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY"

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΚΒΑΘΥΝΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Συμφώνως πρός άνακοινωσιν τού διευθυντού - διαχειριστού της διώρυγος Σουέζ κ. Μαχαιρούτ Γιουνές, σκάφη μεγαλύτερους μεγέθους και ιδίᾳ δεξιαμενόπολιοια, θά καταστή δυνατὸν νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα ἀπὸ τῶν ἄρχων τοῦ 1964. Ἐλπίζει οὗτος, ὅτι θά εἶναι εἰς θέσιν τὴν 23η Δεκεμβρίου τὸν νὰ ἀναγγεῖῃ, ὅτι θά δύνανται — δοκιμαστικῶς — νὰ διέλθουν τὴν διώρυγα πλοίοι μὲ δύθισμα 37,6 ποδῶν καὶ ὅτι συντόμως ἐν συνεχείᾳ θά ἐπιτραπέτη ἡ διέλευσις σκαφῶν μὲ δύθισμα 38 ποδῶν, ἀντὶ τοῦ ήδη ἐπιτρεπομένου δύθισματος τῶν 37 ποδῶν. Ἀπὸ πλευρᾶς διακινουμένων φορτίων, ὁ εἰς ἐπὶ πλέον ποὺς δύθισματος θά ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ πλοῖα νὰ αὐξήσουν τὸ φορτίον τῶν. Οὕτω, δεξιαμενόπολιον T 2, ὅπερ, συνήθως, εἶναι ικανὸν νὰ μεταφέρῃ φορτίον 16.000 τόνων πετρελαίου, θά δύναται νὰ αὐξήσῃ τὸ φορτίον του κατὰ 68 τόνους ἀνὰ πάσαν ίντσαν τοῦ προσθέτου δύθισματος τῆς διώρυγος καὶ δεξιαμενόπολιοι τῶν 45.000 τόνων θά δύναται νὰ μεταφέρῃ 150 τ. ἐπὶ πλέον ἀνὰ πάσαν προστιθέμενην εἰς τὸ δύθισμα ἵντσαν. Τούτο σημαίνει περισσότερα δολλαρία διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τῆς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ διὰ τὰς ἀρχὰς τῆς διώρυγος.

Κατὰ τὸ κ. Γιουνές, ἔνα πενταετές σχέδιον θά τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τοῦ 1965, ἀποβλέπον εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν δεξιαμενοπολίων τοῦ μεγέθους τῶν 70.000 τόνων Ι.ω. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ χρειασθῇ νὰ ἑκδασθῇ ἡ διώρυξ μέχρι 41 ποδῶν καὶ νὰ διευρυθῇ εἰς τὸν δυθόν της. Τὸ ἐλόγιο σχέδιον θὰ απαιτήσῃ διπάνην ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου ἐλπίζει ὁ κ. Γιουνές νὰ πεισθῇ τοὺς μεγάλους πελάτας τῆς διώρυγος, ὅπως προκαταβάλουν τὰς ἀναγκαῖας αὐξήσεις τῶν διοδίων, ὥστε νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου. Εἰς ἔρωτιν ἔξ αλλο, σχετικὴν μὲ τοὺς περιορισμοὺς εἰς τὰ πλοῖα χωρῶν τινῶν νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν σπουδαίαν αὐτὴν ἀρτηρίαν, μῆκους 103 μιλῶν, ἐδήλωσεν, ὅτι πάντα πλοῖοι δύνανται νὰ διαπλέξη τὴν διώρυγα, ἐφόσον τηρῇ τὰ ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς καθιερωμένα. Ἐπίσης, δῆλα τὰ πλοῖα δύνανται νὰ βοηθηθοῦν, ὅταν τὸ ζητήσουν, καθὼς καὶ νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ καύσιμα, τρόφιμα κλπ.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΑΜΕΡΙΚΑ",

"Ανεγράφη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον ἡ πλησοφορία — διεφεύσθη ἐκ τῶν ὑστέρων — ὅτι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἐπέδειχαν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀγόραν τοῦ γνωστοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανού «'Αμέρικα», χωρικότητος 26.314 τόνων γκρός, ἡλικίας 23 ἔτῶν, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι προσέφερον διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ποσὸν τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. 'Ονόματα τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν ἔγνωσθαν. Γεγονός πάντως εἶναι, ὅτι ἡ πλοιοκτήτηρια ἔ·αρια — παρὰ τὰς διαφεύσεις τῆς — φαίνεται διατεθειμένη νὰ ἐπικοινωνῇ τὸ σκάφος, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι τὸ θεωρεῖ ὡς παρήλικον καὶ ἀφ' ἐπέρου διότι ὑπερχρεωθῆ ἀπὸ τὸ παροπλίση, κατόπιν τῶν σημειωθεισῶν προσσότων ἀνωμαλιῶν ἀπὸ τὸ πλήρωμά του. Τὰ δρομολόγια πρὸς τὴν Εὐρώπην ἀνεστάλησαν καὶ ἀπέλυθτο τὸ ἔξ 660 ἀνδρῶν πλήρωμά του, διὸν εἰς ἑκ τῶν μηχανικῶν τοῦ σκάφους ήσιωσε τὴν ἀντικατάστασιν ἐνὸς νέγρου θερμαστού, μὲ τὴν ἀπειλὴν ὅτι, ἐντιθέτω περιπτώσει, θὰ ἀπειχεῖ τὴν ὑπερεσίας του. Εἰς τὴν οὕτω προκύψασαν διένειχην ἀνεμίχθη ἡ «Νάσονιαλ Μαριτάιμ Γιούνιον» (τοῦ κ. Κάρραν) ζητήσασα τὴν ἀπόλυτιν τοῦ μηχανικοῦ, ὡς ὀπαδοῦ τῶν φυλετικῶν διακρίσεων. Ή "Ενωσις τῶν Μηχανικῶν, δῆμος, καὶ ἡ πλοιοκτήτηρια ἑταῖρια ἀπέριψαν τὸ αἵτημα, ὅπότε τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν δύναμιν τῆς προαναφερθείσης ναυτεργατικῆς ὄργανόσεως, ἀπήργησαν καὶ ἡ ἑταῖρια παρώπλισε τὸ «'Αμέρικα».

ΙΤΑΛΙΑ

ΕΧΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΛΑΛΟΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ

Κατὰ τὴν διεχαθεῖσαν εἰς τὴν Ἰταλικὴν Βουλὴν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, εὑρε τὴν εὐκαιρίαν διὰ δουλευτῆς Ντουράντ ντὲ λά Πέννα νὰ διμιήτη διὰ μακρών καὶ νὰ ἀπαριθμήσῃ τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα τὰ χρήζοντας ἀμέσου λύσεως. 'Ανεμήσθη, ἐν ἀρχῇ, παλαιοτέρας του εἰσηγήσεως κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς Ναυτιλίας τοῦ ἔτους 1958 καὶ ἀνεγνώρισεν, ὅτι πολλαὶ ἀπὸ τὰς τότε διατυπωθείσας προτάσεις ἐπραγματοποιήθησαν, ἐνῷ ἄλλαι ἐντελῶς ἐλήσμονήθησαν. Μία ἑταῖρη τελευταίων, ἡ καὶ σπουδαιοτέρα, ἀνεφέρετο εἰς τὴν ἐπιβαθμούμενην ἀναδιοργάνωσιν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, δι' ὅ καὶ ἀναγκάζεται νὰ τὴν ἐπαναλάβῃ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως τὸ 'Υπουργείον τοῦτο νιοθετήσῃ συγχρονισμένην ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ικανὴν νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς τὰς σημειρινὰς ἀνάγκας καὶ τὰς μελλοντικὰς δυσχερείας τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας.

Παρεπήρησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ διμιήτης, ὅτι διὰ τῆς παρεμβάσεως εἰδικῶν ὀρμοδιοτήτων ἄλλων 'Υπουργείων περιορίζεται ἡ δραστηριότης τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἐπηρέαζονται οὐσιώδεις ἔξουσίαι του.

Λόγου χάριν, τὸ 'Υπουργείον Δημοσίων "Ἐργων ἔχει ἐν τῇ πραγματικότητι ἀπεριόριστον ἔξουσίαν ἐπὶ τῶν λιμένων καὶ τοῦ ἔξοπλισμού αὐτῶν, ἐπὶ τῶν δεξαμενῶν πετρελαίων καὶ ἐπὶ τῶν ὁδῶν προσπελάσεως ἢ ὑπηρεσίας τῶν λιμένων. 'Αφ' ἐτέρου, τὸ 'Υπουργείον 'Ἐργων ἔχει ἀπολύτως ὑπὲρ τοῦ αὐτοῦ τὴν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν προβλημάτων προνοίας τῶν ναυτῶν καὶ ἐπὶ τῶν λιμενεργατῶν. Αἱ πιστωτικαὶ δοσοληψίαι ὑπάγονται εἰς τὴν Ναυτικὴν Πίστιν. Τὸ 'Υπουργείον Γεωργίας καὶ Δασῶν, ἀσκεῖ εύρὺν ἐλεγχον ἐπὶ τῆς ἀλιείας καὶ αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι διὰ τοῦ ἰδρύματος Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως, ἐλέγχουν τὰς ναυτικάς ἑταιρίας, αἱ δόποισι διαχειρίζονται γραμμάτις ἔθνικῆς ὀφελείας, καθὼς καὶ τὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν τοῦ ὅμιλου «Φινκαντιέρι».

Συνεχίζονται δὲ λόγιοι δουλευτῆς ἐξήτησης ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, διπώς προληπτικὴ εἰς θαρραλέας καὶ ἀπαφασιστικὰ μέτρα, ἵνα τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας συγκεντρώσῃ δῆλας τὰς ἔξουσίας τῆς ἀρμοδιότητός του καὶ δυνηθῇ οὐτῷ νὰ ἐφαρμόσῃ ἐνιαίας ὄργανων γραμμήν, μεγάλης εὐρύτητος καὶ καλυπτούσης δῆλας τὰς ναυτιλιακάς δραστηριότητας, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἔξυγιαντας τῆς ὑφιστάμενης ἐπιζημιού καταστάσεως εἰς ἓν τομέα της ζωτικῆς σημασίας διὰ τὴν ἴταλικὴν οἰκονομίαν. Σήμερον — εἴπε — αἱ ἐπιζημιοι καταστάσεις πολλαπλασιάζονται καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἀντιμετωπίζονται μετά δραδύτητος, ἔτι δὲ καὶ ἀδιαφορίας, ἐφόσον δὲν ὑπάρχει εἰς τὸν θερινό πόλιον τῆς Βούλης καὶ τῆς χώρας.

'Ομιλητὴς κατόπιν δὲ κ. ντὲ λά Πέννα διὰ τοὺς διάνθρωπους ἐκείνους, οἵτινες μετὰ πάθους καὶ εὐθύνης, πολλάκις δὲ καὶ μὲ θυσίας, ἐπιτρέπουν εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν νὰ ἀναπτύσσῃ τὴν ιδιαιτέραν ἐκείνην δραστηριότητα, ἐκ τῆς ὅποιας ἡ ἀμέσωσις ἡ ἔξαρτωνται τὰ 90% τῆς ιταλικῆς ἐργασίας καὶ παραγωγῆς. 'Εκακίσεις καὶ τὴν ἀδιαφορίαν τῆς Βούλης, διαπιστωμένην ἐπὶ τῆς σημειώσεις πολλῶν δουλευτῶν καὶ ἀπεκαλεμένην, διὰ τὴν προσωπικὸν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας εἰναι ἀνεπαρκές, καθόδον δὲ ἀριθμός τῶν διευθυνόντων ὑπαλλήλων μόλις καλύπτει τὰ 50% τῶν ὄργανων θέσεων. 'Ισως, ἡ ἀφοσίωσις καὶ δὲν ὑπουργεῖσαν ἀκόμη, ὅτι οἱ νέοι ἀποφεύγουν τὸ ναυτικὸν πρόγεγμα καὶ διηρωτήθη, τι δύναται, ἐν προκειμένῳ, νὰ μεταβούνται διά τὸν θερινό πόλιον 522 (νόμος Ταμπιόν), ὅποτε, χωρὶς νέαν νομοθεσίαν διασιζομένην ἀντιπληρώνει τὴν ἐλειψιν τοῦ προσωπικού. 'Υπέδειξεν ἀκόμη, ὅτι οἱ νέοι ἀποφεύγουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ διηρωτήθη, τι δύναται, ἐν προκειμένῳ, νὰ συμβῇ μετὰ πάροδον δλίγων ἔτη.

'Ακολούθως ἀνεφέρθη ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ιταλικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας. Παρὰ τὴν ἀνακαίνισην τῶν ἔγκαταστάσεών της, τὴν πειράν τοῦ διευθυνόντος προσωπικοῦ καὶ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῶν τεχνιτῶν δῶν τῶν εἰδικοτήτων, εὐρισκόμεθα — εἴπε — πρὸ τὸ πικινόντων κρίσεως, ητὶς καὶ θὰ ἐπιδεινωθῇ. 'Από τὸν 1958 καὶ ἐντεῦθεν, ναυπηγούνται ἀνά τὸν Κόσμον, κατὰ μέσον ὅρου, πλοία 8.000 τόνων ἐπησίως, ἐνῷ αἱ χώραι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ἡναγκάσθησαν νὰ μειώσουν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην τὴν παραγωγήν των κατὰ 25% περίπου. Εἰς τὴν Ιταλίαν λ.χ. αἱ πραγματοποιούμεναι καθελκύσεις δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὸν ποσοστὸν τιμερέμνης ἐπὶ τῶν ἔσχαρων νέας ἐργασίας, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς δημιουργίαν κρίσεως. Μετὰ δεκάμηνον — εἴπε — λήγουν τὰ μέτρα τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ νόμου 522 (νόμος Ταμπιόν), ὅποτε, χωρὶς νέαν νομοθεσίαν διασιζομένην ἀντιπληρώνει τὴν ἐλειψιν τοῦ προσωπικούντων διὰ τὰς ἔσχαρας τῶν φυλετικῶν διακρίσεων. Μετά δεκάμηνον — εἴπε — λήγουν τὰ μέτρα τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ νόμου 522 (νόμος Ταμπιόν), ὅποτε, χωρὶς νέαν νομοθεσίαν διασιζομένην ἀντιπληρώνει τὴν ἐλειψιν τοῦ προσωπικούντων διὰ τὰς ἔσχαρας τῶν φυλετικῶν διακρίσεων. Μετά δεκάμηνον — εἴπε — λήγουν τὰ μέτρα τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ νόμου 522 (νόμος Ταμπιόν), ὅποτε, χωρὶς νέαν νομοθεσίαν διασιζομένην ἀντιπληρώνει τὴν ἐλειψιν τοῦ προσωπικούντων διὰ τὰς ἔσχαρας τῶν φυλετικῶν διακρίσεων.

'Απεκάλψεν, ὅτι ἡ κεντρικὴ λιμενικὴ ὑπηρεσία τῆς Γένοβας, μολονότι διευθυνεῖται ἀπὸ τὸ ἐδενδειγμένον πρόσωπον, δὲν δύναται νὰ ἔξουδετερότητα τὰς ὑφισταμένας ἀνωμαλίας, ἀν δὲν ἀντιμετωπισθεῖν αὐταὶ διζικώς, ὥστε νὰ παύσουν ὑποβιδάζουσαι τὴν σπουδαιότητα τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος.

'Εξήτησε περαιτέρω ὁ διμιήτης τὴν πραγματοποίησιν καὶ ἄλλων προτάσεών του, ως λ.χ. τὴν ταχεῖαν ψήφισμαν τοῦ νομοσχεδίου «περὶ ναυ-

ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Αἱ ἑγγραφαὶ Α', Β' καὶ Γ' Μηχανικῶν 'Ατμοῦ καὶ ΜΕΚ

διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ Δεκεμβρίου ἥρχισαν.

κού αθλητισμών», τὴν συστηματοποίησιν καὶ τὴν νέαν κατασκευὴν λιμενικών ἀλειάς καὶ τουριστικού, τὴν φύσιστον τοῦ νομοσχεδίου «επερι ναυτικῶν πρακτόρων καὶ μεσιτῶν» καὶ τὴν θέσπισιν χρυσῶν μεταλλίων «μακροχρονίου ναυτικῆς ὑπηρεσίας». Υπέδειξεν ἐπίσης τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος συνδέσεως Γένοβας - Σαρδηνίας διὰ τῆς παραχωρήσεως εἰς τὴν Ιδιωτικὴν ναυτιλίαν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς, ὑπὸ τὰς αὐτὰς εὐκολίας τῶν ὁποίων τυγχάνουν αἱ ἐπιχορηγούμεναι ἔταιρια.

Ἐτόνισεν εἶτα, ὅτι ὁ παράγων «ἄνθρωπος», εἶναι ὁ σημαντικώτερος διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, ἄν δὲν ληφθῇ πρόνοια διὰ τὸ ἔμψυχον ὑλικόν, θὰ ἀνακύψουν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη μεγάλαις δυσκολίαις ἐξευρέσεως πληρωμάτων. Χρείαζεται — εἴπεν — ὅπως ἔξασφαλισθῇ ἡ συνική καὶ ἐργασία διὸ νέων κανονισμῶν χρησιμοποίησεως καὶ σταθεροποίησεως τῶν ἀπασχολουμένων ἐργατικῶν χειρῶν. «Ησχολήθη, τέλος, μὲ τὸ θέμα τῶν συντάξεων καὶ ἐζήτησε τὴν προστρομογήν των ἐπὶ τῷ βάσει τῶν ἀκολούθων ὑποδείξεων:

1. Νὰ ἀρθῇ ἡ ὑφισταμένη δυσαναλογία μεταχειρίσεως τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων, ὥστε ἡ συνταξιοδότησις νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ παρασχεθείσας ὑπηρεσίας.

2. Νὰ ἐπεκταθῇ ἡ κρατικὴ εἰσφορά εἰς τὸ «Ἐθνικὸν Ταμείον Ναυτικῆς Προνοίας, κατὰ μέτρον οὐχὶ κατώτερον τῆς προβλεπομένης εἰσφορᾶς εἰς τὸ «Ἐθνικὸν» Ἰδρυμα Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων. «Ἡ ἐπέκτασις αὐτῆς θὰ ἔξυγιάνῃ τοὺς μελλοντικοὺς ίσολογισμούς τοῦ Ταμείου Ναυτικῆς Προνοίας, εἶναι δὲ καὶ δικαιολογημένη, λόγω τῶν κοινωνικῶν αὐτοῦ σκοπῶν.

3. Νὰ χορηγηθῇ εἰς τὸ Ταμείον Ναυτικῆς Προνοίας ἔκτακτος εἰσφορά, προοριζομένη νὰ καλύψῃ τὰ δημιουργηθέντα ἔλλειμματα κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον, καθ' ἣν δὲν εἶχε χορηγηθῆ (ἀπὸ τοῦ 1952 καὶ ἐντεῦθεν) κρατικὴ εἰσφορά.

Καὶ 4) Νὰ καταρτισθούν νέοι πίνακες.

Ἐξήτησεν ἐν τέλει, ὅπως ὁ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας «Ὑπουργὸς ὑποστηρίξῃ τὴν ἄμεσον χορήγησιν αὐξῆσεως 30% ἐπὶ τῶν ἡδη διδομένων συντάξεων, ἐν ἀναμονῇ τῆς μελλοντικῆς δριστικῆς δελτιώσεως τῶν. Εἰς πολλάς περιπτώσεις — ἐτόνισεν ὁ δουλευτής ντε λό Πέννα — αἱ παρεχόμεναι συντάξεις εἶναι τόσου πενιχρά, ὥστε νὰ μὴ καλύπτουν καὶ τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῆς ζωῆς. Καὶ κατέληξε μὲ τὴν ἔκκλησιν: «Οφείλει ἡ Βουλὴ νὰ ἀποδῷ σημαντικήν εἰς ἀνθρώπους, οἱ ὄποιοι, ἐν σιγῇ, ἐπράξαν ἐν ιερῷ καὶ ἐν πολέμῳ τὸ καθῆκόν των, τιμήσαντες διὰ τοῦ ἔργου των τὸ ὄνομα τῆς πατρίδος».

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΣ

Ο γιωστὸς «Ἄγγελος ἐφοπλιστής κ. J. E. Denholm ἀναφέρεται εἰς σχετικὸν ὅρθρον του εἰς τὰς τελευταίας ἔξελιξεις τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐργασίας. Πολλαὶ μικραὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιρια — γράφει — θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν πλοιοκτησίαν, λόγω τοῦ κινδύνου, διὰ τὰς εἰς χειράς των καλὰ πλοῖα θὰ καταστούν προώρων ἀντιοκονομικά. «Οπως καλαὶ ἀεροπορικαὶ ἔταιρια ὑπερεφαλαγγίσθησαν ἀπὸ τὰ μεγάλα ἀεριοπρωθύμενα, οὕτω ἐνδέχεται νὰ παραμερισθοῦν καὶ τὰ πατροπαράδοτα καὶ πράγματι δελτιώμενα τράμπτες ἀπὸ τὰ μπάλκια κέρριες τῶν 30.000 τόνων, καθὼς καὶ τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 35.000 τόνων, τὰ

κινούμενα δι' ἀτμοστροβίλων, ἀπὸ τὰ δημεροκίνητα σούπερ τάνκερς τῶν 66.000 τόνων, πολὺ πρὶν ἡ διανύσσουν τὸν ὄφελιμον διὸν των. Τοιαῦτη ἀλυσίς γεγονότων θὰ ὑποχρεώσῃ τὰς πλοιοκτητρίας ἔταιριας νὰ ἀντιμετωπίσουν σημαντικὰ οἰκονομικὰ προβλήματα.

«Ἀν οὖτος ἔξελιχθον τὰ γεγονότα, πρέπει νὰ ἀναμένεται, ὅτι θὰ ἰδωμεν πολλάς μικράς ἔταιριας νὰ περιορίζουν ἡ καὶ νὰ ἐγκαταλείπουν τὴν ναυτιλιακή ἐπιχείρησιν, ὡς μὴ δυνάμεναι νὰ ἀντικαταστήσουν τὴν εἰς χειράς των χωρτικότητα διὰ συγχρονισμένων ὅλων σκαφῶν. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ συγχωνευθοῦν μὲ ἄλλας, ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας τελούσσας ἔταιριας, ὥστε νὰ δημιουργήσαι μία ὄρκετά μεγάλη ἐπιχείρησις, ικανή νὰ χρηματοδοτήσῃ τὴν ἀπαιτουμένην ναυπήγησιν μεγάλων συγχρονισμένων πλοίων.

Ναυπηγεία καὶ ναυτικαὶ ἔταιρια μὲ σεβαστὰ δύναματα περιέστειλαν ἡ καὶ ἐντελῶς διέκοψαν ἡδη τὰς ἐργασίας των. Δυστυχώς, ἐνῷ τὸ κλείσιμον ἐνός ναυπηγείου περιορίζει τὴν ναυπηγικήν δυναμικότητα, πλήσσοντας μιας ναυτιλιακῆς ἔταιριας δὲν μειώνει τὴν ὑπάρχουσαν πληθωρικήν χωρητικότητα. Τὰ πλοῖα δὲν κατεύθυνονται πρὸς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεως, ἀλλὰ πωλοῦνται εἰς ἔτερους πλοιοκτήτας καὶ ἡ περίσσεια τοννάζ, ἔξακολουθεῖ νὰ ὑφίσταται.

«Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ διοικητικία δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν ὑπάρχοντα ἀνά τὸν Κόσμον ἐμπορικὸν στόλον ἐντὸς δώδεκα ἑταῖρων, ἀλλ' ὁ μέσος δρος τῆς ζωῆς ἐνὸς ὑπολογίζεται εἰς 25 ἑταῖρος. Εἰναι διὸν ὅτεν ἀδύνατον νὰ ὑποθέσῃ τις τόσην αὔξησην τοῦ δύκου τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ὥστε νὰ ἀπορροφηθῇ ἡ ὑπάρχουσα περίσσεια χωρητικότητος παραπλήσιων δέ, νὰ ἔξακολουθῇσῃ ἀπορροφώμενος καὶ ὁ μέγας δύκος τοῦ νέου τοννάζ, τὸν δόπον πρέπει νὰ παραγάγῃ, χάριν τῆς εὐήμερίας της, ή ναυπηγικὴ διοικητικία.

Δυστυχώς — τονίζει περαιτέρω δ. κ. Ντένχολμ — εἶναι ἐπίσης ἀδύνατον νὰ πεισθοῦν οἱ ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοιοκτήται, ὅπως συμφωνήσουν εἰς ἔνα περιορισμὸν τῆς χωρητικότητός των εἰς τὸ ἡμισυ. Τὰ ναυπηγεία ὅλων τῶν χωρῶν θὰ ἀγωνισθοῦν διὰ τὴν ἐπιβίσσοντας των καὶ, χρησιμοποιοῦντα τὰ παλαιά αὐτῶν κέρδη ἢ τὰς κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, θὰ προσφέρωνται διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων καὶ ικανῶν πλοίων εἰς τὸ κατώτατον δυνατὸν δρίον τιμῶν, προκειμένου νὰ προσελκύσουν νέας παραγγελίας, ἵνα δυνηθοῦν καὶ διατηρήσουν τὸ προσωπικόν των καὶ τὸ ρυθμὸν τῆς παραγαγῆς των.

Αἱ χαμηλαὶ τιμαὶ διὰ τὰ λίαν συγχρονισμένα πλοῖα ἐνέβαλον εἰς πειρασμὸν πολλοὺς πλοιοκτήτας, ὑπεκίνησαν δὲ καὶ τὰς νεοφωτίστους εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα χώρας εἰς τὴν ναυπηγησιν, διὰ λόγους γοητροῦ, ιδίων ἐμπορικῶν στόλων. «Ἐπίσης αἱ ἔταιρια πετρελαϊκῶν ἀπωλήθησαν πάσης εὐκαριΐας, εἴτε πρὸς ναυπηγησιν σκαφῶν εἰς Ικανοποιητικὰς τιμάς, εἴτε πρὸς χρονονάύλωσιν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ναύλων. Δι' αὐτοὺς ἀκριβῶς τοὺς λόγους προβάλλει ὁ κίνδυνος νὰ καταστούν περιττὰ πολλὰ ἐκ τῶν καλῶν μικροτέρων πλοίων.

Μολονότι ἀμύδρως πως ἐμφανίζεται ἡ προοπτικὴ διὰ τὸ μέλλον, ἐν τούτοις, ποιά τις ἐνθάρρυντις δέοντας νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅμιλον ἐκ τῆς δεβαιότητος, διὰ ὁ δύκος τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων ἐμπορευμάτων θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ αύξανη. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ κ. Ντένχολμ, οὐδεὶς ὑφίσταται κίνδυνος, διὰ ὁ συναγωνισμὸς τῶν μεταφορῶν ἡθελε προκαλέσει ὀξιδίογον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν ὑπεροπτοντίων μεταφορῶν. «Ἡ Ναυτιλία ἔχει ἡδη δοκιμάσει ἔξι ισχὺα ἔτη, ή δὲ πείρα τοῦ παρελθόντος παρέχει ἐλπίδας, διὰ μία ὀλλαγὴ θὰ σημειωθῇ κατὰ τὸ ἔδδομον ἔτος.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΩΣ"

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9
ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 14
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ —
ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 ἐξ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

Ἐκ πειραιών:

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
Ώραν 10: διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ
Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ
Ώραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
Ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΩΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30 διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
Ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς διπλατά τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 TAX, ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ”, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ :

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον

‘Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιών

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ‘Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νησὶδλογίον, ἐπὶ τῷ βάσει τοῦ ἀσφρου 13, τοῦ Ν.Δ. ‘περὶ προσελκυσθέων ξένων κεφαλαίων’, τῶν κάτωθι πλοίων:

1. «Ο μηρικός ύπερωρακένιον (πρώην παναμαϊκὸν «Homeric») 18.563 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ὅπερ ἀνήκει εἰς τὴν «Ἐθνικὴν Ἑλληνικὴν Γραμμὴν Βορείου Ἀμερικῆς» («Χόδῳ Λάινες»).

2. «Ἀντώνιος Δ.» φορτηγὸν (πρώην «Baliamas Gemi», νεοαγορασθὲν) 2.795 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντιάκρος» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Γεωργίος Γούναρχης»).

3. «Περικλῆς» φορτηγὸν (πρώην δλασανδικὸν «Tjimenteng», νεοαγορασθὲν) 6.904 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ἀχ. Χαλκούσην 50%, Ιω. Καλογήρου 20%, Σπ. Κερώνην 15% καὶ Λεων. Π. Χαλκούσην 15%.

4. «Διώνη» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Merchant Royals», νεοαγορασθὲν), 9.722 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Παρίντα» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸ «Ἀθηνᾶτκόν Ναυτικὸν Πρακτορεῖον»).

5. «Ιριδα» φορτηγὸν (πρώην ιταλικὸν «Ariño», νεοαγορασθὲν) 1.760 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Ἐρμογένην καὶ Παγάνων Μορφοπούλου.

6. «Π. Ξυλάς» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Mira», νεοαγορασθὲν) 2.889 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρίμνες» (διαχείρισις κ. Μάρκου Π. Ξυλᾶ).

7. «Ιόνιον ΙΙ» ἐπιβατηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Sidi Okba», νεοαγορασθὲν), 4.232 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τὴν ἀτμοπλοίαν «Αιγαίου» (ἀδ. Τυπάλδου).

8. «Αγγέλικα ΙΙ» ἐπιβατηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Sidi Farruehi», νεοαγορασθὲν), 3.761 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἀτμοπλοίαν «Αιγαίου» (ἀδ. Τυπάλδου).

9. «Μεντιτεράννιαν ΙΙ» ἐπιβατηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Sidi Mahrrouk», νεοαγορασθὲν), 4.232 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἀτμοπλοίαν «Αιγαίου» (ἀδ. Τυπάλδου).

10. «Φανή» φορτηγὸν (πρώην «Skandinav», νεοαγορασθὲν) 2.564 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Δ. Κούσταν καὶ Ν. Γρηγορίου.

11. «Βιργινία» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα) 11.623 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, τῆς ἑταῖριας «Βιργινία» (διαχείρισις κ. Μαυρολέοντος).

12. «Βιολέττα» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα) 11.624 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, τῆς ἑταῖριας «Σαντιάγκο» (διαχείρισις κ. Μαυρολέοντος).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάση περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν 11 σκαφῶν (8 δεξαμενοπλοίων καὶ 3 μπάλλο κέρριερ) συνολικῆς χωρικοτήτος 571.000 τόνων d.w. Οὕτω, τρία δεξαμενόπλοια τῶν 77.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ‘Ισικαβατζήμα, 2 ἔτερα, τῶν 80.000 τόνων d.w. ἔκαστον, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου. ‘Εκ τῶν τελευταίων τούτων, ἐν καβελικύθη ἡδη ὄνομασθεν ‘Ο λύμπικ Τσάριοτα, ἐνδικαὶ ζέτει τοῦτον, δέν παρέσχεν ὅμως περαιτέρω λεπτομερείας. Τὰ ὄνοματα τῶν ἐνδιαφερούμενων ἐφοπλιστῶν δὲν ἔγνωσθησαν.

— Πρακτορειακαὶ ἔξι ἄλλου εἰδήσεις ἀνέφερον, ὅτι εἰς νορβηγικὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν δύο «μπάλλο - κέρριερ», τῶν 29.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Προσετθέμε, ὅτι ἡ καθέλκυσις ἀμφότερών ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸ πρώτων ἔξαμνην τοῦ 1965. ‘Η περὶ τῆς παραγγελίας ταύτης ἀνακοίνωσις ἐγένετο ἀπὸ τὸ Μιτέργκεν, δέν παρέσχεν ὅμως περαιτέρω λεπτομερείας. Τὰ ὄνοματα τῶν ἐνδιαφερούμενων ἐφοπλιστῶν δὲν ἔγνωσθησαν.

— Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρις Διώρυγος Κορίνθου παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα Berwick δύο ρυμουλκά, ἔκαστον τῶν ὅποιων θὰ ἔχῃ μῆκος 73 ποδῶν.

‘Εκυριάρχησαν καὶ πάλιν οἱ ‘Ελληνες τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων. Ἀθρόαι αἱ ἀνακοίνωμεναι ἀγοραπαλῆσίαι. Δὲν παρῆλθεν ἡ μέρα τοῦ τελευταίου μηνὸς, ποὺ νὰ μὴ γνωσθῇ ἡ πρόσκτησις ἐνὸς ἀκοῦη σκάφους φορτηγοῦ ἀπὸ τὸν ‘Ελληνας. Λέγουν οἱ ξένοι μεσίται καὶ αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταί: ‘Οι ‘Ελληνες ἀγοράζουν, οἱ ναῦλοι θὰ ὑψωθούν. Μᾶς ἀπόδιδον ικανότητας ποὺ δὲν δέν ἔχομεν. ‘Απλῶς καὶ τώρα, ὅπως πάντοτε, κερδοσκοπούμενοι.

‘Εχει ὁ Θεός...

‘Ιδού καὶ ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ἀγοραστικῆς δραστηριότητος τῶν ‘Ελλήνων κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον:

Τὸ διζελοκίνητον, μικτόν, μὲ τρία καταστρώματα, ὀλλανδικὸν σκάφος «Modjokerto» 10.116 τόν. γκρός, 14.000 τόνων d.w., μὲ χῶρον ψυγείου δι’ εύπαθη φορτία καὶ μὲ δισμερίσματα διὰ 36 ἐπιβάτας, ταχύτητος 14½ μιλίων καὶ ναυπηγήσεως 1946, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθέωρησίν του, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Ἀντ. Χαυδρῆν, ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν. Παραλαμβανόμενον κατ’ αὐτάς εἰς Ρότερνταμ, θὰ μετονομασθῇ «Νότια Π. Ριτα».

— Παρ’ ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, τοῦ Λονδίνου καὶ ἀντὶ τιμῆς 300.000 λιρῶν, ἡγοράσθη τὸ διζελοκίνητον δανικὸν δεξαμενόπλοιον «Jacobs Maersk» 12.489 τόν. γκρός, 18.800 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1954, μὲ σερδέου Ιανουαρίου 1960. Περισσότεραι πληροφορίαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ σουηδικὸν μότορσπιτ «Skandinav» (ex «Hedera») 2.564 τόν. γκρός, 4.050 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1938, μὲ σερδέου Ιουλίου 1961, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Κούστα καὶ Σιά, ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ τρέχ. μηνὸς.

— ‘Επίσης τὸ δανικὸν μότορσπιτ «Else Skou» 1.958 τόν. γκρός, 3.050 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερδέου Δεκεμβρίου 1961, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Πετροπούλου ἀντὶ τιμῆς 37.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ παρ’ ‘Ελλήνων ἀτμοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Mira» 2.889 τόν. γκρός, 5.300 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερδέου Μαΐου 1963, ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, οὔτινος ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀγορά δηκυρώθη, ἀγγέλλεται ἡδη ὅτι ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Ξαλά, ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν. Μετωνομάσθη «Πλα. Ξαλάς».

— Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτον «Πρόεδρος Πρετόριου» 7.204 τόν. γκρός, 10.500 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς ‘Ελληνας 1947, μὲ σερδέου Μαΐου 1963, ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, οὔτινος ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀγορά δηκυρώθη, ἀγγέλλεται ἡδη ὅτι ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. λιθεριανῶν ἐταῖρων «Σάουθ Ατλαντικ Κέρριερς».

— Τὸ νορβηγικὸν μότορσπιτ «Max Manus» 5.029 τόν. γκρός, 9.240 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1937, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθέωρησίν του, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ 40.500 λιρῶν.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Cape Grafton» 5.308 τ. γκρός, 8.849 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδέου τοῦ 1963, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Πικούλη, ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμπερόν ἐντὸς τοῦ Νοεμβρίου.

— ‘Επίσης τὸ γαλλικὸν μότορσπιτ «Alain L. D.» (ψυγεῖον) 6.638 τ. γκρός, 8.838 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ φορτηγόν μας «Ἀντωνιού» (λίμπερτο) 7.126 τ. γκρός, 10.768 τόν. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς ‘Απωλετοῦς ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

— Τὸ υπὸ λιθεριανὴ σημαίαν λίμπερτο «Κέπι π Πάλμας» 7.244 τ. γκρός, 10.900 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 82.000 λιρῶν.

— Παρ’ ‘Ελλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη τὸ ιταλικὸν λίμπερτο «Citta di Salerno» 7.185 τ. γκρός, 10.588 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἀντὶ τιμῆς 88.850 λιρῶν.

— Τὸ υπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν λίμπερτο «Κ ου μιώ τι σω σω» 7.247 τ. γκρός, 10.932 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδέου τοῦ 1960, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν.

— Τὸ νορβηγικὸν μότορσπιτ «Lanelet» 9.198 τ. γκρός, 13.210 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1956, μὲ σερδέου τοῦ 1961, μὲ δύκλινδρων πρωστήρων μηχανῆν M.A.N. καὶ ταχύτητα 14½ μιλίων, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 425.000 λιρῶν.

— Τὸ τύπου «Φόρτα φορτηγόν μας Μάρκος» 7.033 τ. γκρός, 10.853 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ’ ἐτέρων ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— ‘Επίσης τὸ λίμπερτο «Σ ου λιώ της ΙΙ» 7.158 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδέου τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Ν. Υόρκης ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 80.000 λιρῶν.

— Τὸ νορβηγικὸν μότορ - τάνκερ «Tartar» 11.103 τ. γκρός, 16.390 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 182.500 λιρῶν.

— ‘Επίσης τὸ νορβηγικὸν μότορ - τάνκερ «Tromia» 10.429 τ. γκρός, 16.320 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν.

— ‘Η τιμὴ τριῶν φορτηγῶν, ἀτινα, ὡς ἔχει: Διὰ τὸ ὀλλανδικὸν «Tjimenteng» (ήδη «Περικλῆς») λίραι 90.000, διὰ τὸ σουηδικὸν «Borgen» (ήδη «Αντωνία») λίραι 31.500 καὶ διὰ τὸ ἀγγλικὸν «Algakaka» (ήδη «Αμπα Πρίνς») λίραι 41.000.

— Τὸ νορβηγικὸν μότορσπιτ «Borgholt» 5.667 τ. γκρός, 9.575 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1960, μὲ σερδέου τοῦ 1960, διαθέτον χῶρον 645.946 κ. π. διὰ γεννήματα καὶ ἀναπτύσσον ταχύτητα 15 - 15½ μι-

λίων, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λουδίνου ἀντὶ τιμῆς 205.000 λιρῶν.

— Παρὰ τοῦ κ. Χρ. Μ. Σαρλή ήγοράσθη τὸ ἄγγελικὸν φορτηγὸν «Tasso» 1.598 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς εἰς ἄγγελικὸν λίμενα, θὰ ύψωσῃ τὴν Κυανόλευκον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Σ ο φ ι α».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Θερμαϊκός» (λίμπερτο ἐπιμηκυνθὲν) 8.465 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς λιθεριανῆς καὶ μετωνομάσθη «Κ αλλιόπη η».

— Εἰς Μπίκενχεντ παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ιταλικὸν λίμπερτο «Simeonpanella» 7.192 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 καὶ μετωνομάσθη «Κ αλλιόπη Α.». Σημαία Λιθερίας.

— Ἐπίσης εἰς Μάντζεστερ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Π. Δ. Λαιμού ὄγγελικὸν λίμπερτο «Arabistan» 7.308 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τεθὲν ὑπὸ λιθεριανῆν σημαίαν μετωνομάσθη «Παναγιώτης Λαζαρός».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Γ. Λιθανού διὰ πελάτας του ιταλικὸν λίμπερτο «Maria Lauretana» 7.189 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη εἰς Ρόττερνταμ, ἔνθα ψώσει τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας καὶ μετωνομάσθη «Α μ α λ ι α».

— Ἐξ ἄλλου παρελήφθη εἰς Πόρτ ντε Μπούνι ἀπὸ τοὺς «Ἐλλήνας ἀγοραστάς του τὸ γαλλικὸν λίμπερτο «ST. Leo» 7.290 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ψώσαν δὲ τὴν Κυανόλευκον μετωνομάσθη «Αθήνιαν».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀτμοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Borgen» 1.862 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935 (μὲν σερβέν τοῦ 1960), παραληφθὲν εἰς «Ελσιγκμποργκ μετωνομάσθη «Αννα Σ.».

— Τὸ πωλήθεν εἰς Κινέζους λιθεριανὸν φορτηγὸν «Αίτζιαν Σ. άν» 7.058 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χόγκ Κόγκ μετωνομάσθη «Mindanao Logges» καὶ ψώσει τὴν παναμαϊκήν σημαίαν.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Τλαντικοῦ», τοῦ Σαίν Ναζαίρ, παρελήφθη τὴν 5ην «Οκτωβρίου» τὸ δηξελοκίνητον μιάτλαν κέρροιερ τοῦ κ. Μ. Νομικοῦ «Κ ί γ κ Νέ σ τ ω ρ» 15.378 τόν. γκρός, 22.000 τόν. d.w. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν πολλοὶ προσκεκλημένοι, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐν Λουδίνῳ προξενικοῦ λιμενάρχου κ. Ν. Σταμπολῆ. Ἀνάδοχος τοῦ πλοίου ἦτο ή δεσποινής «Ελένη Εύσταθιάδου.

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΑ

Διεγράφησαν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον ὡς ψώσαντα τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, τὰ φορτηγὰ «Καθαρύρι», «Γιάννινα», «Πέρλ Σῆ», «Λούσι» καὶ «Λιμπερέϊτορ» καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Πλειόνη», «Εδή Λιθανού» καὶ «Νόρθ Έρλ».

Η ΔΙΠΛΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Τὸ «Υπουργείον Ἐξωτερικῶν δι» ἐγγράφου του πρόδος τὸ «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθιστᾶ γνωστόν, διτὶ ή Ἡνωμένη Ἀραβικὴ Δημοκρατία δὲν ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας περὶ ἀποφυγῆς πληρωμῆς διπλῆς φορολογίας περιλαμβανούσης καὶ τὰ κέρδη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πλὴν τῶν ἀεροπορικῶν κερδῶν. Κατόπιν τούτου, τὸ «Υπουργείον Ἐξωτερικῶν καὶ ἐφ' δόσον δὲν συγκατατίθεται ἡ Η.Δ.Δ. νό περιλάθη καὶ τὰ κέρδη ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμφωνίας, δεδομένου διτὶ καὶ ἡ «Ολυμπιακὴ» δὲν ἔχει μονίμους ἔγκαταστάσεις εἰς τὴν Αἴγυπτον.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ἐφωδιάσθη μὲν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφα τὸ ψώσαν τὴν Κυανόλευκον δεξαμενόπλοιον «Λ. η ά» 16.277 τόν. γκρός.

— Τὸ φορτηγὸν «Κ ύ π ρ ο ζ» 1.635 τόν. γκρός, μετωνομάσθη «Μ ύ κ ο ν ο ζ».

— Ἐπίσης μετωνομάσθησαν τὰ μικρὰ σκάφη «Η λίας Α.» 394 τόν. γκρός εἰς «Σ ο φ ο κ λ ή ζ Ί» καὶ «Κ α π ε τ ἄ ν Σ τ ρ α τ ή ζ» 289 τόν. γκρός εἰς «Π ο λ υ χ ρ ο ν η ζ».

— Διεγράφησαν τὸ ἐπιβατηγὸν «Ι ο ν ο ν» 812 τόν. γκρός, πρὸ καιροῦ διαστιθέν, τὸ ρυμουλκὸν «Α γ ι ος Δ μ ή τ ρ ο ζ» 104 τόν. γκρός, ἐπίσης διαστιθέν, τὸ ἀπὸ «Α σ τ υ π λ α σ ι α» 348 τόν. γκρός, προσαρέσαν καὶ ἔγκαταλειφθὲν καὶ «Λ ο u i ζ α» (κόστερ) 455 τόνων γκρός, διαστιθέν.

— Τὸ φορτηγὸν μας «Ο ρ σ α» 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Κ ο ί μ η σ ι ζ» καὶ τὸ φορτηγὸν «Σ ι δ ω ν Σ τ ά ρ» 7.131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Α η δ ω ν». Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν διετηρήθη ἡ Κυανόλευκος καὶ εἰς τὴν δευτέραν ἡ λιθανική.

Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ «ΦΑΝΤΑΣΙΑ»

Εἰς τὰ ἀγγελικὰ ναυπηγεῖα Σμίθ ἀνετέθη ἡ ἔργασία τῆς σιδηροκατασκευῆς διὰ τὰς μετατροπάς καὶ δελτιώσεις ποὺ πρόκειται νὰ ὑποστῇ τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν παρὸ τοῦ κ. Μίμη Χανδρή ἐπιβατηγὸν σκάφος «Φαντασία» (ex «Duke of York»). Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας ταύτης, ητὶς θὰ ἀπαίτησῃ χρόνον ἐπτά ἔθδομάδων, θὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς Πειραιά, διόπου καὶ θὰ συμπληρωθῇ ἡ μετασκευή του εἰς τουριστικόν.

ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Παραπέμπεται εἰς διαιτησίαν τὸ θέμα τῶν προτεινομένων ὑπὸ τοῦ κ. I. Λάστη τροποποιήσεων εἰς τὰ ναυπηγούμενα εἰς Ιταλίαν τρία ἀκτοπλοϊκά. Ή ἀλλοίωσις τοῦ προορισμοῦ των θὰ ἔξετασθῇ.

Διαιτηταὶ ώρισθησαν, κατόπιν προτάσεως τῶν ἐνδιαφερομένων πλευ-

ρῶν, δὲ ναυπηγὸς κ. Πετρούτσης καὶ δὲ πλοίαρχος κ. Θεοδωρίδης, ἐπιδιοιτητής δὲ δὲ ναυάρχος κ. Κώνστας.

ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 20ῆς Σεπτεμβρίου καὶ 5ῆς Οκτωβρίου ἔξετασεν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα, τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Mīnas» (λιθ. δεξ.) 32.587 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλητ Γκρατιτούντη» (λιθ. δεξ.) 32.540 τόνων d.w. (ἐπημηκυνσίς σκάφους). «Νόρδερν Κόνκεστ» (λιθ. δεξ.) 18.180 τόν. γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ασπασίσ Νομικού», (λιθ. δεξ.) 20.641 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλητ Κόγκερορ» (λιθ. δεξ.) 14.309 τόν. γκρός (ἐπισκευαῖς πηδαλίου). «Γουόρλητ Ινσπηρέσιον» (λιθ. δεξ.) 41.060 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλητ Τζάστικα» (λιθ. δεξ.) 20.585 τόνων d.w. (ειδική ἐπιθεώρησις). «Μαριέττα» (λιθ. δεξ.) 20.207 τόνων d.w. (ειδική ἐπιθεώρησις). «Οθερσον Εξηλόρες» (ἄγγλ. δεξ.) 24.800 τόνων d.w. (ειδική ἐπιθεώρησις). «Οθερσον Καμπάνιερ» (λιθ. φορτ.) 14.025 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ασημίνα Π.» (παν. φορτ.) 10.761 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). Καὶ «Ατλαντικ Πρίνσεπ» (λιθ. δεξ.) 18.148 τόνων d.w. (ειδική ἐπιθεώρησις) καὶ ἐπισκευαῖς.

ΑΙ ΣΥΖΥΓΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτρέπεται κατ' ἔξαρεσιν ἡ ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων χωρητικότης ἀνωτέρας τῶν 800 τόνων d.w. ναυτολόγησις τῆς συζύγου τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ, κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Εργασίας καὶ ἐπικαιδεύσεως, παρεχομένης ἐπὶ τῇ αἵτησει τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου ἔπειτας ἡ τοῦ νομικοῦ ἐκπροσώπου αὐτῆς.

ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ

Μεταξὺ τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν τῆς Μπενελούδης (Βελγίου, Ολλανδίας, Λουξεμβούργου) διεξάγονται διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύναψιν συμφωνίας ἐπιτρεπούσης τὴν ἀνεύ θεωρήσεως διαστητρίων καὶ μόνον βάσει τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων εἰσόδου τῶν ναυτικῶν τῶν συμβαλλομένων χωρῶν εἰς τὴν Ελλάδα καὶ τὰς χώρας τῆς Μπενελούδη.

Οἱ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον εἰσερχόμενοι ναυτικοὶ εἰς τὰς χώρας τῆς Μπενελούδης θὰ δύνανται νὰ παραμένουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν ἐλόγων χωρῶν προσωρινῶς μέχρι τῆς ναυτολογήσεως τῶν καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα μέχρι δύο μηνῶν κατ' ἀνώτατον ὥριον.

Διὰ τῆς συνάψεως τῆς συμφωνίας ταύτης, διὰ τὴν ὁποίαν δὲν προελήθησαν ἀντιρρήσεις, θὰ διευκολυνθῇ διακίνησις τῶν προετοιμηθέντων.

ΕΙΣ ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Εἰς τὸ κοινοποιηθὲν πινάκιον τῶν δικαστήματος τοῦ Λουδίνου, περιλαμβάνονται καὶ αἱ κάτωθι ὑπόθεσεις: Εἰς τὸ Τσάντσερο Ντιβίζιον, ἡ ὑπόθεσις Λαντάου κατὰ «Ηπειρωτικής Ακτοπλοΐας» (13 Ιανουαρίου). Καὶ εἰς Κουήνης Μπέντης, ἡ αἵτησις ἀπορρίφεως τῆς διαιτησίας μεταξὺ τῆς κυβερνήσεως τῆς Κεϋλάνης καὶ τοῦ Οίκου Χανδρῆ.

ΕΓΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ

Τὸ πρότον τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας διετυπώθη ἡ κοινὴ ἀπόφασις τῶν δύο υπουργῶν Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οίκουνομικῶν, διὰ τῆς δόπιας ἐγκύρως ή ληφθείσας ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ N.A.T. ἀπόφασις, διὰ τῆς ὑποίας προβλέπεται: 1) «Οπως ἀπασαὶ αἱ συντάξεις, αἱ ἀπονεμηθέσαι ἡ ἀπονεμηθόσιμεναι βάσει αἱτήσεων ὑποθημείσων πρὸ τῆς Ιης Σεπτεμβρίου 1961, αὐξηθοῦν ἢτοι ὑπολογισθοῦν βάσει τῶν ψιτασμένων κατὰ τὴν Ιην Σεπτεμβρίου 1961 μισθολογίων. 2) Εἰς τὴν αὔξησιν ταύτην συμψηφισθῇ ἡ διὰ κοινῆς ἀποφάσεως ἐγκριθεῖσα καὶ χορηγηθεῖσα ἡδη παγία ἔξ 125 δραχμῶν κατὰ συνταξιούχον αὐξησις.

Τὸ ισχὺς τῆς ἀποφάσεως θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὴν Ιουλίου 1963, ἡ δὲ καταβολὴ τῶν ἐκ τῆς αὔξησεως προκυπτόνων ποσῶν, θὰ πραγματοποιηθῇ τέσσαρας μῆνας τὸ δραδύτερον ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ισχύος τῆς ἐγκρινούσης τὴν αὔξησην κοινῆς ἀποφάσεως τῶν δύο υπουργῶν.

Μετὰ τὸν κατὰ τὴν ἀνάτερων ὑπόλογισμὸν τῆς αὔξησεως τῶν συντάξεων: α) δοσαὶ ἔξ αὐτῶν ἀνέλθουν εἰς ποσὸν κατώτερον τῶν 750 δραχμῶν αὐξάνονται εἰς δρχ. 750, καθοριζούμενου οὕτω τοῦ ποσοῦ τῶν 750 δραχμῶν ὡς κατωτάτου δρίου ἀπασῶν τῶν συντάξεων τοῦ N.A.T. καὶ β) λογισθῇ ἡ καταβολὴ τοῦ νέου κατωτάτου δρίου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς

DAWOOD & Co.

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables : "LATHIPHIA" Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's
Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors, Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & Co.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

μίαν τελευταίαν προσπάθειαν διασώσεώς του καὶ διανάπτισθησαν, έπεδησαν σωστιδίου λέμβου καὶ παρέμειναν πλησίον τοῦ βυθιζόμενου φορτηγού. Γαλλικὸν ἀεροπλάνον ἐπεσήμανε τὴν θέσιν των καὶ ἔνα ναυαγοστικόν, καθὼς καὶ τὸ Ἑλληνικὸν ὀλιευτικὸν «Εὔαγγελίστρια II», ἐστευσαν νὰ παράσχουν τὰς ὑπηρεσίας των. Πράγματι, τὸ ναυαγοσωστικὸν περισυνέλλεξε τοὺς ἐπτά ναυαγοὺς καὶ τοὺς ἀπεβίσασεν εἰς Ντακάρ, ἐνῷ τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν ἀπεβίσασεν εἰς Τενερίφαν τοὺς ἑτέρους 17 ναυαγοὺς καὶ τὴν σύζυγον τοῦ πλοιάρχου. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ «Μαντίκος» κατεποντίσθη. Μερίμνη τῆς πλοιοκτησίας καὶ τῶν προξενικῶν μας ἀρχῶν αἱ ναυαγοὶ ἐπαναπατρίζονται.

«ΑΝΝΑ Κ.»: Προερχόμενον ἔξι 'Αγίου Φραγκίσκου κατέπλευσεν εἰς Χιροχάτα μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὴν Ελίκα. ('Οκτ. 7)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ»: Πυρκαϊά ἐσημειώθη εἰς τὸ φορτίον κόπρα, προοριζόμενον διὰ Ρόττερνταμ, διὰ τὸ σκάφος ἐναυλόχη εἰς 'Αμβέρσαν. Τημῆτα φορτίου ἔχει φορτωθή εἰς φορτηγίδας, ἵνα εὐρέθη ἡ ἐστία τοῦ πυρός, ὅπερ καὶ κατεσβέσθη. ('Οκτ. 8)

«ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ» (δεξ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Μόζι εἰς Κωνστάντζαν, εἰσέπλευσεν εἰς Κικούνη τὴν 8ην 'Οκτωβρίου καὶ ἀπέπλευσε τὴν 8ην, ἀφοῦ ἐπεσκεύασε ζημιάν εἰς τοὺς συμπιεστάς ὑπερφορτίσεως. ('Οκτ. 6 - 8)

«ΕΒΜΑΡ» (λιθ.): 'Επειθεωρήθη εἰς Σιγκαπούρην, λόγῳ προηγουμένης προστκρύσεώς του ἐπὶ κρηπτιδάματος τὴν 17ην Αύγουστου εἰς Κολόμπο. Διεπιστώθησαν διαρροή εἰς τὸ Νο 2 διπύθμενον, καθὼς καὶ τινες ἄλλαι μικροζημιαί. 'Υπεδείχθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαῖ. ('Οκτ. 4)

«ΕΥΑΝΔΡΟΣ» (Λιθάνου): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Μάντζεστερ εἰς 'Αρχάγγελον, κενόν, προσήραξε τὴν 28ην Σεπτεμβρίου εἰς Μπάρρου Πόιντ, διόπου κατέφυγε, συνεπειαὶ τρικυμίας. Τὸ σκάφος ἀνειλάσθη ἀνευθείας, διεπιστώθησαν ὅμως ζημιαὶ τινὲς εἰς τὰς μηχανὰς του καὶ διαρροή εἰς τὸ φόρπικ καὶ τὸ Νο 1 διπύθμενον. 'Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς Γκρήνοκ, ὅπου καὶ ἐκτελεῖ τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευάς. ('Οκτ. 28 - 'Οκτ. 1)

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ»: Πρὸ τῆς παραδόσεως του ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἔταιρίαν ἥγγισε τὸν βυθὸν καὶ τινὰ ἐλάσματά του ὑπέστησαν ὀδυνώσεις. Αὗται καὶ ἐπεσκευάσθησαν εἰς Κόμπη. ('Οκτ. 7)

«ΚΑΛΛΥΨΩ» (ἀλιευτικόν): Συνεπείᾳ βλάβης τῶν μηχανῶν ἐρρυμούλκηθη εἰς Θέουταν ἀπὸ τὸ μοτόροπιτ «Ερριστα». ('Οκτ. 28)

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ»: 'Απὸ Μόντρεαλ διὰ Μεγάλας Λίμνης, κενόν, προσήραξεν εἰς τὸν ὑδατοφράκτην Λαμπτάρ, ἀλλ' ἀνειλάσθη μὲ τὴν βοήθειαν ρυμούλκου. ('Οκτ. 29)

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιθ. δεξ.): Μετὰ τὴν τοποθέτησιν νέου ἄξονος καὶ ἔλικος ἔξετέλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ ἀπέπλευσε τὴν 2ην 'Οκτωβρίου ἀπὸ Βομβάνη διὰ Περσικὸν Κόλπου. ('Οκτ. 2)

«ΜΑΡΙΑ»: 'Επιθεώρησις τῶν λειδήτων του διεξήχθη εἰς Πόρτ Σαΐδ. Οὕτοι εὑρέθησαν ἐν τάξει καὶ ἔχοργηήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας, ὥπως συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του. ('Σεπτ. 29)

«ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας καὶ μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν του. 'Επισκευασθὲν ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν 30ην. ('Οκτ. 5)

«ΜΑΡΙΠΙΤΑ» (λιθ.): 'Αποπλεύσαν τὴν 29ην Σεπτεμβρίου ἐκ Βαγκούνερ διὰ Κίναν ἐπανέπλευσεν αὐθημέρον, λόγῳ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανὰς του. 'Επισκευασθὲν ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν 30ην. ('Σεπτ. 29 - 30)

«ΜΟΝΚ ΣΒΙΛΑ»: 'Απὸ Σουάν καὶ Πειραιᾶ ἐξήτησε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του δονήθειαν τὴν 8ην 'Οκτωβρίου καὶ ἐνῷ εὐρίσκετο 15 μίλια ἀπὸ τὴν νησίδα Παντελλάρια. Βραδύτερον ἀνέφερεν, διὰ συνεχίξει τὸν πλοῦν τοῦ ('Οκτ. 8 - 9)

«ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ»: 'Απὸ Βαλτικὴν διὰ Κύπρου συνεκρούσθη ἐλαφρῶς εἰς τὸ 58ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Κιέλου μὲ τὸ γαλλικὸν «Βέντα». 'Αμφότερα τὰ πλοῖα ἔχοκολούθησαν τὸ ταξίδιόν των. ('Οκτ. 7)

«ΝΙΟΒΗ»: Ρήγμα ἐπτά ίντσών εὐρέθη εἰς πλευοικόν ἔλασμα τῶν διπυθμένων, εἰς Κούρε. 'Αφορμή ἄγγων στος. Διεξήχθη ἡ δέουσα ἐπισκευή. ('Οκτ. 2)

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» (δεξ.): Προσέκρουσεν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν διυλιστηρίων τοῦ Χόγκ Κόγκ ύποστάν ἐλαφράς τινας ζημιάς. ('Οκτ. 9)

«ΟΣΣΑ» (δεξ.): Θά ἀπέπλεεν ἐκ Βομβάνη τὴν 16ην 'Οκτωβρίου, ἀφοῦ ἀνεψωδίαζετο μὲ καύσιμα. ('Οκτ. 10)

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ»: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Όζακαν πρὸς ἐπισκευὴν ἀνωμαλίας εἰς τὴν Ελίκα καὶ ζημιών τινῶν εἰς τὸ σκάφος. ('Οκτ. 7)

«ΡΥΘΜΟΣ»: Κατευθυνόμενον ἐμφόρον μὲ γεννῆματα ἔξι 'Αγίου Λαυρεντίου διὰ Νεάπολιν, συνεκρούσθη εἰς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον μὲ ἔνα μικρὸν ισπανικὸν ὀλιευτικὸν ὅπερ καὶ ἔβυθισθη. 'Ολόκληρον τὸ πλήρωμα διεσώθη ἀπὸ τὸ «Ρυθμός» καὶ μετεβιβάσθη ὀλίγον δραδύτερον εἰς ἔτερον ισπανικὸν ὀλιευτικὸν. ('Σεπτ. 30)

«ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.»: 'Εξετέλεσεν εἰς Καλκούτταν προσωρινάς ἐπισκευάς ζημιάς τινὸς τῶν μηχανῶν του καὶ ἐν συνεχείᾳ, ἐνῷ ἡλλασσεν ἀγκυροβόλισθον ἐντὸς τοῦ λιμένος προσέκρουσεν ἐπὶ ἔτερου σκάφους, ἡγκυροβολητοῦν. ('Οκτ. 1 - 2)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: 'Απὸ Τάιν διὰ Κωνστάντζαν εἰσέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ τὴν 25ην Σεπτεμβρίου πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὴν ἀριστερὰν κυρίαν μηχανῆν του. 'Ακολούθως ἀπέπλευσε τὴν 3ην 'Οκτωβρίου διὰ τὸ προσρισμόν του. ('Σεπτ. 25 - 'Οκτ. 3)

«ΦΟΥΛΗ»: 'Επανέπλευσεν εἰς Βρέστην μὲ ζημίας εἰς τὸ σκάφος κάτωθι τῆς Ισάλου γραμμῆς, προκληθείσας ἐκ συγκρουσεως τῆς 16ης Σεπτεμβρίου ἔξωθι τοῦ Ούσαν μὲ τὸ πολωνικὸν «Δζερντζίνσκυ». ('Σεπτ. 20)

«ΧΡΥΣ» (λιθ.): 'Εξετέλεσεν εἰς Κόμπε της Ελλάδος ἐπισκευάς εἰς δεβλαμένα ἔλασματα ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν του, εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὸ τελικὸν ἄξονα. ('Οκτ. 9)

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓
QUALITY

TOP ✓
SERVICE

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

LONDON

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.
Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. - Cables: CORROFOUL LDN. SW1.



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

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

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE

FRANCE ROUEN
GERMANY HAMBURG
HOLLAND ROTTERDAM
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON

SWEDEN GOTHEBORG
U.S.A. NEW ORLEANS
U.S.A. SAN FRANCISCO
SPAIN BILBAO

VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων
'Ε μ β α σ μ α τ α
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ



Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΌΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

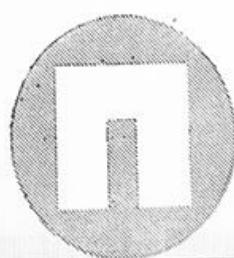
"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ TRANZIT E. P. E.
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΑΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

И НАУЛАГОРА

Τὰ πάντα προδιαγράφουν τὴν καλυτέρων αἵρεσιν. Τὰ μακρογράμματα τότε τοπάρτερε, τὰ ὑπεδηλώσαντα δέηται μόνον τὰς ἐπειγόντας, ἀλλὰ καὶ τὰς σταθερὰς διαρκείας παγκοσμίους μεταφορικάς ἀνάγκας, ἢ διαγραφούμενή ἀναδιοῖνται τῶν νεώτερων τῶν πετρελαιοπέδων, ἀποσυρθέντων ἀπὸ τὰς οιστοφορτίς, αἱ θετικαὶ προβλέψεις διευρύνονται κατὰ τὸν γεωμόδιο τῆς Κυρήναιας γηικονθράνων καὶ πρότοις ὅλοιν καὶ κινητούλθοις τέλος δεῖ ἀποτέρας ἡμερομηνίας είναι: τὰ διατικά στοιχεῖα, τὰ συνηγοροῦντα ὑπὲρ τῆς περαιτέρω ἀναδιοκήσης προσείς τῆς γεωλαγηροῦς.

Μὲν τὸν προσθήκην τοῦ ἀμερικανικοῦ σίτου διὰ τὴν Ρωσίαν, περὶ τὰ εἰκοσι ἑκατομμύρια τόν. σιτηρῶν, πλέον τῶν συνήθους μεταφερομένων, πρόκειται μάχη τοῦ ἐργομένου Αὐγούστου νῦν φορτωθεῖν διὰ μακρινῆς ἀποστάσεως.

Καὶ δὲν εἶναι τὰ μόνα. Ήπειροσύνεργα θὰ εἶναι τὰ γυμνοθρακοφόροτά, περισσότερα καὶ τὰ ἄλλα εἰς γῆμα φορτία, διὰ τὰ ἥπειρα πρὸς τὸ παρόν αἱ ναυλώσεις, λόγῳ τοῦ υποσῆμα τῶν σιτηρῶν, ἀναστέλλονται ἀπό τοὺς φορτωτάς.

Σημείον ἀνησυχιῶν μάνων ή ἀπεργία τῶν Καναδῶν λιμενεργατῶν. Φαινεται, δημος, ότι η Καναδική Κυβέρνησης γινεται εἰς τὴν λόγῳ μέτρων ἀποφασιστικῶν διά τὴν λόσιν τῆς ἀπεργίας. "Αλλως αἱ φορτώσεις διά τὴν Ροτοίνην θὰ καθυστερήσουν. Καὶ η καθυστέρησης αὐτῆς ἀναστατώνει. Θὰ ἔχῃ ἐπιδρομινούς εἰς τὴν ἀντίστοιχην τῆς νοτιολαγόρας.

Οι νυχίλοις των α' 150ημέρους των Οκτωβρίου ήσαν οι υψηλότεροι: από τους

Σουέζ και έντεθεν. Τά 3.75 λ.γ. δηλαρίων τῶν ισούντων ἀπὸ τὸν Κόδιπον διὰ τὸ Κόντινεντ ξεφύγων κινοῦντα τὰ 7 δολ. Εἰς ἀποτέλεσμα θμερομηνίας (μεγάλα ακάρη) — 20 δολ. κατὰ τὴν περίοδον τῶν Σουέζ — καὶ έναντι τῶν 7.50 δολ. διὰ τὴν Ιτανίαν ξεχώριαν τάριχον 12.25 δολ. Τά 55/- τοῦ Μαΐου διὰ τὴν Ἀγγλίαν τὰ 72/6. Απὸ τὸ Πλέιστ τὰ 92/- είναι τόπῳ ὁ τρέχων νοῦσος διὰ τὸ Κόντινεντ έναντι τῶν πρὸ διμήνου ἀκόμη 75/-. Καὶ ἀπὸ τὸν "Άγ. Ακυρέντον" διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ὁ νοῦσος τῶν πρὸ τῶν ἔθνων μάλισταν 7.50 δολ., ὑπερέδην καὶ τὰ 10 δολ. Τὰ κυκλικά τάξι τοστέρες εἰς τὰ 26/- διὰ 12 μῆνας διὰ μεγάλα δημόσιοντα σκάφη. "Ἐπληρώθησαν καὶ τὰ εὐθυγράμματα λίμνηστος (περιλαμβανομένης τῆς Κούδης) 20/- διὰ 6/9 μῆνας. Τὰ 3.50 δολ. εἰς δημόσιοντα διὰ ταξίδια οὐδρογείσου (10-12 μῆνας) είναι ὁ συνήθης νοῦσος.

Αὐτά, ως συνοπτική είκονα της κρατούσης καταστάσεως. Λεπτομέρεστερον κατά τομεῖς η χωνιλαχγόρδη ἐκινηθή ώς κάτωθι :

Βόρειος Αμερική — Καναδάς: Αἱ διγνώτεραι κληροδοῖαι: ναυλώσεις κατά τὸ 150ήμερον δὲν όφείλονται εἰς ἐλλείψιν ἐνδιαφέροντος τῶν φορτωτῶν, ἀλλὰ εἰς τὴν ἐπιβάλλεται τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες διατίθουσι τοὺς ναυλώσεις ναύλους ἀναμένουν. «Ο舅οι, πλεύσται: δικαιούνται κλείσονται χωρὶς νὰ ἀνακοινωθοῦν, ἀπὸ μέρους κυρίων τῶν Κινέζων καὶ τῶν Ρώσων τοις, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ οἱ τελευταῖοι δημιούροι περὶ συμπληρώσεως τῶν ἀναγκῶν τῶν μέχρι τοῦ κλείσιματος τῆς Διώρυγος Ἀγ. Αλκερντίου.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὑπαειρόχεται εἰς τὴν ἄγοράν διαφυκκιάδες παράγον. Τὰ 4 ἑκατομμύρια τόν. τοῦ πολλήθεντος οίτου θὰ πρέπει νὰ μεταφερθεῖν ἐντὸς ἔξαριθμου. Είναι τοῦτο ἀδύνατον, χωρὶς τὴν συμμετοχὴν καὶ ἔνενον

πλοίων. Ναύλος: ὑψηλότερος: δισφαλλός ήδη πληρωθεών.
 Από τὸν Κόλπον διέκ τὸ Κόντυνεν τὰ 7 δολ. εἰς μεγάλα σκάφη (23.000 τόν.), μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἔχει) σιν διά: Ἰαν.-Φεβρ. ἐπιληγμάνοντα. Τρία συνεχῆ ταξίδια εἰς τὰ 6.75 τὸ πρώτον, 6.50 τὰ ἄλλα. Διά: τὸ Λουδίνιον 55/2, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἔχαρτος. (ῷραιμενος λιγότενας 60/-) καὶ τὴν Δυτ. Η-Παταίκιν εἰς λίμνηπετο δολ. 9.50, ὁπόιον Ἀδριατικήν δολ. 10 (Νοέμ.-Δεκ.). Διά: τὴν Ἰαπωνίαν τὰ 12.25 ἐπειταύχησαν ἥδη μὲ τάσσεις ὑπερτιμήσεως. Ἐν συνεχείᾳ τὰ 12.75 δολ. προσεφέροντα. Διά: τὴν Ἰνδίαν τὰ 92/6, μὲ

πρόσδεψιν τὰ 100/-.

Απὸ τὸν "Άγιον Λαυρέντιον τὰ 10.25 ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Μαργρήν Θάλλασσαν εἰς λίμνη περὶ διὰ τὸ νέων ἀναγνωρισμὸν τῆς Διώρυγος. Εἶναι γραφτηριούτικον — ἀν ἐπιθεωριῶντος τὸ γεγονός τούτο — τῆς σταθερᾶς ἀνατιμητικῆς πάσσων τῆς χρονίας, ὥπου καὶ ἡ ναυάριστης διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια πρός τὴν Ἀγγλίαν μετρίου αὐλάριον διὰ τὴν νέων περίσσους τοῦ 'Αγ. Λαυρέντιου εἰς τὰ 70/- ἔναντι τῶν πρὸ διάγονος 55/-, (Λίμνη περὶ διὰ τὴν νέων περίσσους ἐπληρώθη 57/6 δι') "Ιπσαγούντες, δύο συνεχῆ ταξίδια). Τάνκεργ μικρὰ ἀπὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Μαργρήν Θάλλασσαν δολ. 7.75 φίο (Νοέμ. — Δεκ.) καὶ διὰ Βαλτικὴν δολ. 7.25 (Οκτ. — Νοέμ.). Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς μικρὸν τάνκερ 10 δολ. φίο καὶ σύνθετος μικρὸν τρόμητος διὰ Μασσαΐλιαν δολ. 13.25, μὲ 2.000 τόν. ἔλευθ. ἐκφρότ. (Οκτ.). Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέινος διὰ Λονδρέντον - Ετζονιάκοθη Γλαξασθίην 48/6 (τρία συνεχῆ ταξίδια, 3.000 τόν. ἐκφρότ. ἔλευθ. (Νοέμ. — Δεκ.). Διὰ τὸ Κόντινεντ 20.000 τόν. σκάρος δολ. 5.75 (Νοέμ.). Απὸ τὰ Μίκη Κορμό διὰ Μ. Θάλλασσαν

Οι γαιανθράκες, διά των ὑποίους ἀναμιένται: μία καλή ἔργασία, μὲ ναύλους θελατημένους. Τὰ 29/6 καὶ 30/- ἐπληρώνοντο σταθερῶς εἰς μπάλκι κέρρυσι (πρὸ μηδὲ 27/-) διά τὸ Κόντινεντ (δύο συνεχῆ). Διὰ ἀνθρακι-
νῆς ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν 37/6 εἰς μπάλκι κέρρυσι. Διὰ τὸ Ρίον δολ. 9.50
(Οὐτ.). Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 5.42½ δολ. καὶ ἐν συνεχείᾳ 6 δολ. Ἀνθρακι-
νῆς 70/- φιο "Οὐτ.-Νοέμ." Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8.75, μὲ ὑψηλότερον
πολὺ. Σταθερή παραγωγή.

Τα παλαιοτερά με περιωρισμένην κίνησιν, λόγω και των υψηλών ζητουμένων νωρίων. Αι 140 γιλ. δολ. φτιά έχει στόμισεν έπιληρθμήσαν και αι 150 γιλ. δολ. εις σκάφος άλαφρώς των λιμπερτών μεγαλύτερον.

μένως εἰς τὰ 81/3 (Δεκ. — Ιαν.) διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὸ Λουδίνον ἐπληρώθησαν λίγη περτέρα 88/9 μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. συνήθη περιγύ (Δεκ.). Διά τὴν Μασσαλίαν 82/6 (Ιαν. — Φεβρ.). Διὰ τὴν Ἰταλίαν 120/- τόν. δολ. 600 κ. π., 1.000 τόν. ἐκφόρτ. (Δεκ.). Διὰ Καλλάσ δολ. 15,50 (Οκτ.).
Από τὸ Παρόν ἔχεται διὰ λίγηνες Βορ. Αμερικής - Ατλαντικοῦ δολ. 7,50 (Νοέμβ.). Η πλευρά της διά την Ευρώπην (100 κιλ. =) 77,250 δολ.

Είς τὸν Βόρειον Εἰρηνήν εἰς ἡ ἀναπτυγθεῖσα ἔργασις ἐνεργάνεις καὶ ποιῶν σπουδαιωδῆτα. Σταθμοὶ πάντως οἱ νεώδει. Τὰ 13.50 δολ. ἐπλήρωθεν εἰς λίμπερτον τὴν Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν Ἰππωνίαν δολ. 7.75, μὲ 1.000 τόν. ἔκφροτ. Διὰ τὴν Βέρ. Κίναν 20 χιλ. τόν. σκάφος ἐκλισθεῖται εἰς Νοέμδειον - Δεκέμδειον εἰς τὰ 52- φίο (7 ἡμέραι φόρτωσις) μὲ 1.500 τόν. ἔκφροτ. καὶ ἄλλο μεγάλου μεγάθους καὶ αὐτὸς εἰς 7.59 καὶ 7.90 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ μὲ 3.000 τόν. ἔκφροτ., Ιανουάριον. Διὰ Λούδηνον τρίτον 13.500 τόν. δολ. 8.65 (Ιανουάριον). Δημητρακάν διάφορος εἰς Λούδηνον 19.500 τόν. (1.029.000 κ. π. δέματα) 156.000 δολ. φίο, μὲ 3.000 τόν. ἔκφρτωσιν (Νοέμδειον). Διὰ τὴν Ἰνδίαν (ἀνατολ. ἀπτή) 77/6 Νοέμδειον καὶ ἐν συνεχείᾳ 85/- Δεκέμδειον εἰς σκάφη 11 - 12 χιλ. τόν. Διὰ Καράτου 10.10 δολ. εἰς 21.000 τόν. σκάφος. Κορέαν δολ. 8.25 Οκτ. Εὐλεία διὰ Κέιπ Τάουν (5 λιμναῖς) δολ. 185.000 (Νοέμδειον).

Η απόλυτη παραγωγή της Αρχαίας Ελλάδος ήταν το επιστημονικό γέγος της πόλης, η μεταφορά της οποίας στην ιστορία έγινε με την ίδια δύναμη και στον ίδιο ρυθμό με την ανάπτυξη της πόλης.

Κρούζη ἀπὸ τὴν Νόστιν Αδστραλίκεν διὰ τὴν Ἀγγλίαν 107/6, μὲ 1.500 τόνων, φόρτωσις καὶ 1.000 ἑκατόντα συνήθεις τιμῆς (Ιαν.-Φεβρ.). Στος δὲ ταῖς Κίναιν 53/6 (Νοέμβριον) ἀπὸ δυοῦ Αδστραλίκεν, Διὰ Ναυγάντικα 62/6 ἀπὸ Γρηγορίου (δύο ταξιδία, Νοέμ.-Δεκ.).

Ζάχαρις άπο Κουγρέλαν διά την 'Αγγλίαν 105/- ('Ουτ. — Νοέμ.). Γριάνθρακες άπο Ήρετ Κέμπλα διά την 'Ισπανίαν (Τάιμπα - Τομπάτα) 38/- με 2.000 τόν. φόρτ. από 3.500 τόν. έκφρτ.

Σταθερά και ή χαροφά της Νοτίου Αφρικής. 'Ανθρακιτης άπο το Ντόρμπιταν διά την Δυτ. Ιταλίαν 70/- φίδι έως τρίμενα. 'Αραβίδιτος διά τρεις λιμένες 'Ισπανίας, άπο το Ντόρμπιταν 73/-. Τη 77/6 προσθέπονται διά Δεκέμβριον. Διά την 'Αγγλίαν (ώριστοι λιμένες) είς λιμπαρτο 80/-. Ζάχαρις άπο Ντόρμπιταν διά την 'Αυστραλίαν διά 8.50 (Άγγλος — Λατιν.)

Ζάχαρης άπό "Αγ. Μωρίκιον διά την Αγγλίαν 85/- (Δεκάμερον).

Καλοί νωρίστε και από τάξ Φιλιππίνας. Τώ 2/4 σάντε διάκιντροντος διά το Κόντινεντ. Διά την Καλιφρόνιαν 15 σάντε. Ζάχαρις δολ. 8.25 διά Βόρ. Αμερικήν (θορείων Χάττερες) και 10.50 διά Κόλπον.

Ανθρακίτης από Πόρτ Κάμπια διά το Κόντινεντ 57/6 φύο (Νόεμ.).

Μικρά ή έργασία διά μεταλλεύματα Ινδιάν. Λι μεταφοραι διεξάγονται μερίσια με χρονονυκλωμένα συάγη. Από Μασουλίπατνάμ διά την Αδριατικήν λίμπερτο επιληρόθη 52/- φύο έντ τρίκιμεντ, με 800 τόν. φόρτ. και 1.500 τόν. έκφρτ. (Ουτ. — Νόεμ.).

“Η Μεσογαίας μέση σποραδικής υπερποντίους ναυλώσεις. Από την Κωνσταντίναν διά το Μπουένος “Άιρες 59.000 φίδι, υπόλοιπα σόδας (“Οκτώβριον”). Ναυλώσεις χελιείσθηκαν έπισης διά γυροσιδηρούς δι’ Ισπωνίαν ἀπό Μαρόν Θάλασσαν.

Από την Αγκυρα διά την Αδστραλίαν (Μακαρί, Τάσουνοβιλ και Μπροστένι) δολ. 11.50 λιπαράμετρα φίο ("Οχτ.). Από την Ραθέννων διά δοτ. άκτηνή Ινδίας 62/6 φίο διά 7.700 μετρ. τόν. φορτίου είς σάκκους, μέ 65 κ. πόδας

τῶν τόννων. Σιγκρή ἀπὸ τὴν Βόρ. Γαλλίαν διὰ Μαύρηρ Θάλασσαν 47/6.
 Ήμέρας πυρετώδους κινήσεως ἔγνωρίσεν ὁ τομεὺς τῶν χρονοναυλῶν.
 "Οἶοι πρὸ τῶν προβλεπομένων ἀνατιμῆσεν ἐπειδὴν νά κλεισθεῖν.
 Οὐ κατόλιθος ἐμφανίστηκε πάντα 22 δολ. διὰ δηγελεσκήνηα σκάφη μέχρι τῶν 26/
 καὶ τῶν 3.70 δολ., ἀναλόγος μεγάλους καὶ κρύψης μισθώσεως μέχρις 20
 μηνῶν. Διὰ τὰ λίμπετην 20/-. Κτινέοις καὶ Ρόσοις ἦσαν οἱ κύριοι ναυλωταί.
 Ήπολούθουν καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ καὶ οἱ φορτωταὶ τοῦ Πλέιτ καὶ τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ. Χαρακτηριστικαὶ καὶ ναυλώσιες ἀπὸ μέρους τῶν Ρόσων μεγάλου
 πατλᾶν κέρρισερ (τέως Τ2) εἰς τὰ 22/- καὶ πέραν αὐτῶν ἀκόμη διὰ 10/12
 μῆνας. Ἐπειγόνται νά κλεισσον τοννᾶτ μὲ διάσεον πυρετώδουσιν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἐπιδεικνύονται αἱ προσδοκίαι, ἐπερχομένοις τοῖς χραιμόνος, διὰ τὴν θελτικὸν — μικράν πρός τὸ παρόν — καὶ τῆς ναυλαγροῦς διὰ τὰ δεξιμενότλαια. Τὰ σημεῖα σταθερότητος είναι ἡδη καταπλακή. Από τὸν Περισκόν Κόλπον τὸ φορτίο ἔχων περισσότερα τῶν διαθεσίμων σκαφῶν, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν κατά τινας μονάδας ὑψώσαν τὸν ναυλών. Τῷ 32½ ἔως καὶ 27½% κάτο τοῦ Ἰταλικοῦ ἐπιληρθόθεαν εἰς σκάφη 30.000 τόν. διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ Ἀγγλίαν· Κόντινεντ (Οὐκ.). Ἐν συνεχείᾳ Σημεῖο καὶ 37½%. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν τὰ 58% κάτο τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλογοργοῦ. Φορτία καθηρά πληρώνοντο διὰ τὴν Λαμπεντούν σε - 1714 - 2214% κάτο τοῦ Ιαπωνίου.

* Από τον Συντάξη 20% κάτω τον "Ιντερνεύτικης" διαχείρισης συμπληρώνεται με απόδοση Τ2 (από 10%).

Ο αύτός ναός διεί το Καράτσι είς σκάφος Τ2 (σπότ). Εσωματώνη και είς τὴν Καραΐβηνή κάποια δεξιώσια διεί τὰ μικρὰ θέρια σκαρφάτη μέχαρτα φορτία. Τα 500 κάτω τοῦ 'Ιντασκέλη ἐπληγώνοντο δι' οπερατήν πατανιών ταξεδίων είς σκάφη μέτρα. 'Απὸ τὴν Καραΐβηνή δι' Αδραΐαν-Ν. Ζηλανδίαν (καθαρά) είς μέτριον σκάφος 22% τοῦ 'Ιντασκέλη. Διεί τὴν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ (καθαρά) 25% κάτω τοῦ 'Ιντασκέλη. Ο υψηλότερος ναός τοῦ πεντα 5% μετον τοῦ 'Ιντασκέλη ἐπληγώνετο ἀπὸ τὴν Καραΐβηνή διεί Ρέο. 'Αυστραλίαν. Ζήταντο κατά.

* * * Απεριόριζη ιδέα για την κληρονομιά.
 * * * Από τὴν Βόρ. Ἀφρικήν σκάφη 16-30 χιλ. τόν. ἐναυλόθησαν διὰ τὴν Βόρ. Εδρώσις εἰς τὰ 40-42½% κάτω τοῦ Ἰντακέξι. * * * Από τὴν Μεσόγειον διὰ τὴν Ἀγγίταιν - Κόντινεντ φορτίον καθαρὸν 16.500 τόν. εἰς σκάφος 19.000

πρ. έπληρωθη 20% κάτω το διά παντού. Ο πόλεις ναός και είς άλλα 17.000 τών αισθήση.

Καθαρά φορτία όπως την Ιταλίκη διά την Βόρ. Εδρών για 27½% κάτω το διά παντού.

Εξέλιγμον τέλιμα τούρτερε είς μέτρου ευάλως δημόσιον έπληρωθη διά φορτία καθαρά 19/9. Διάδεκτη μηνόν τέλιμα τούρτερε είς μέτρου δημόσιον δημόσιον δολ. 2.52½.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περισσότερα έργασία έσηματιμόνη κατά τό πρότυν ημέρα το διά Οκτωβρίου και διάτομένονται ναός επληρώθησαν. Συλεία και τομέντα με ίκανης ζήτησην. «Επληρώνοντα διά» Οκτωβρίου (ημέραν) όπως Νοέμβριονταν διά δύο έλληνικούς λιμένας (Θεσσαλονίκην - Βόλον) δολ. 3.55, όπως Μπουργκάς διά δέκα 33/- τό κ. μ. και όπως Κονστάντζαν (τομέντα) διά Βεγγάζην 32/6 και Γιάπων 49/-, Οκτωβρίου - Νοέμβριον. Συάφος μετρίου μεγέθους όπως Γαλάτειος διά Έποχην (αιδηράς ράδεσους) έκλεισθη είς τό δολ. 5.10. Ζήτησης γιαρητηκότητος έπεικρήτης διά φορτία χυτοσιδήρου με συμπλήρωσιν άνθρακίτην όπως μεταλλεύματα όπως Μάρμον Θαλάσσην διά Ιτανούριαν και ώρετά σκάφη (μεγέθους λιμεντού) έκλεισθησαν είς τό 72/6 Νοέμβριον και 71/6 Δεκεμβρίου - Ιανουάριον. Μηρών σαράφος οικείαση όπως Σογκουλάνταν (γιανάθρακας) διά Πειραιά είς τό δολ. 4.50, θ. φ. Εκλεισθησαν έπισης και είς Πειραιά σαράφος διά μεταφοράν γεννημάτων όπως "Άγιον Λαυρέντιον δολ. 9.50 και όπως Μπάτι Κόρι δολ. 9.75 διά ρωσικούς λιμένας Μάρμον Θαλάσσης, Οκτωβρίου - Νοέμβριον. Η Μεσόγειος με σχετική την έργοσιν. Από Μπραντούν (φωσφατών) διά Δανιάδην 26/-, όπως Λαττάκια (κριθήνη) διά Δανιάδην 43/6, όπως Άλεξάνδρειαν (δρυζά) διά Ντακάρ 50/-, χιό και όπως Πόρτο Μάργιερεκ (λιπάσματα) διά Ιανίδην 62/6, Οκτωβρίου. Τό έλληνικά μεταλλεύματα άνων ένδικαφέροντος.

Ο ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΩΜΟΣ

Ο ήψηλότερος όπως διετίας ναυλοτιμάριμος έσηματιμόνη κατά μηνα Σεπτέμβριον. Κατά 5.6 μονάδας ήψηλη έναντι το διά Αύγουστου διά τάς ναυλώσεις κατά ταξίδιον και κατά 17.7 μονάδας διά τάς γρονοναυλώσεις (110.4 διά τάς ταξίδια, πέρυσι: 81 και 111.5 διά τάς ταξίδια τούρτερε πέρυσι: 77.9). Βάσης 100 το διά 1960.

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

● Υπολογισμοί έμπειρογνωμόνων φέρουν τό έλλειμμα της ρωσικής έσοδειας τών σιτηρών είς διό ποσόν άνέρχονται και αι άγοραί της από τό έξωτερικόν, περί τά 11 έκατομ. τόν. Δαπάνη 1.000 έκατομ. δολ. είς χρυσόν.

- Και προβάλλονται τά έρωτήματα: Θά συνεχισθούν αι άγοραί; Ποιαί αι άφορμαί της κακής έσοδειας; Μόνη ή κακοκαρία; Από τού 1958 ήρχισαν σημειούμεναι αι έλλειμματικοί έσοδειαι.

- Είναι, ομως, γεγονός, ότι μαζί με τήν αύξησην τού πληθυσμού, ήψηλη και ά την τοντοροφία κατά πολύ (20 - 25% έντονας τριετίας) και τροφοί διά τά ζωά χρειάζονται περισσότερα. Και ή άναγκη τών περαιτέρω άγορών από τό έξωτερικόν άναπόφευκτος έμφανιζεται και διά τά άμεσως προσεχή έτη, έκτος αι καιρικαί συνθηκαί εύνοήσουν τήν ρωσικήν προσπάθειαν τής αύταρκειας.

● Κατά τήν περιστινήν έχαγωγικήν περίοδον 1961 - 62 έχηκαν άπο τάς τέσσαρας μεγάλας παραγωγών δημητριακών 58 έκατομ. τόν. (ή Αμερική με 39.7 έκατομ., ή Καναδάς με 11 έκατομ., ή Αργεντινή με 5.9 έκατομ. και ή Αυστραλίο με 7.4 έκατομ. τόν.). Κατά τήν έφετενήν περίοδον υπολογίζεται μία συνολική αύξησης κατά 18 - 19 έκατομμύρια τόνων.

● Από τής 5ης Οκτωβρίου έκηρυχθη άπεργία λιμενεργατική είς τούς λιμένας τού ποταμού Αγ. Λαυρεντίου (Μόντρεαλ, Κεμπέκ και Θρί Ρίδερς). Αύξησην τών ήμερεμισθίων άπητησαν οι λιμενεργάται. Ή διαιτησία άπέτυχε.

Η άπεργία παρατεινούμενη θά καθυστερήση τήν φόρτωσιν έξηκοντα σόλως έκατομπρίων μπούσελς σιτηρών πρός έχαγωγήν. Ανεμένετο ή κυβερνητική παρέμβασις και άναγκη ή διά νόμου λήξις τής άπεργίας.

● Συμφόρησης προβλέπεται και καθυστερήσεις τών πλοίων είς τούς λιμένας της Μαύρης Θαλάσσης και της Ναγκότκας, λόγω τών πολλών πρός έκφρτωσιν σιτοφορίων. Επαναλαμβάνεται ή περιπέτεια τής

Ιαπωνίας και τής Ιταλίας.

● Πρός τά λιπάσματα και τά άρδευτικά έργα στρέφεται ό κ. Κρουστοφε διά νά έπιτυχη την αύτάρκειαν είς δημητριακά. Έγκαταλείπεται ή Σιδηρία, ώς σιτοπαραγώγος περιοχή. Είς δεκάδας έκατομμύρια τόνων υπολογίζονται τά σσα λιπάσματα θά χρειασθούν. Ή ζήτησης από τό έξωτερικόν προβλέπεται τεραστία.

● Έπι 56 σκαφών ναυλωθέντων διά φόρτωσιν Νοεμβρίου όπό τον Αγ. Λαυρέντιον, Σαίν Τζάν και Χάλιφας διά Μαύρην Θάλασσαν και Βαλτικήν, τά 41 είναι ρωσικά και τά 15 ξένα. Πέντε είναι τά έλληνικά. Οι Ρώσοι άνακοινούν, ότι περιωρισμέναι είναι αι είς τονάς άναγκαι διά Νοέμβριον.

● Ηύδηθαν αι έχαγωγαί ρωσικού πετρελαίου. Θά φθάσουν τό τρέχον έτος είς 32 έκατομ. τόν. κατά 11% περισσότεραι έναντι τού 1962. Πρός τήν Δυτ. Εύρωπην θά έχασθούν 25 έκατομ. τόν, τά 3% τών άναγκων της Ιταλία 8 έκατομ. τόν. και Δυτ. Γερμανία 5 έκατομ. τόν.). Πρός τήν Ιαπωνίαν αι έχαγωγαί υπολογίζονται 3 έκατομ. τόν. Τής Κίνας αι είσαγωγαί ρωσικού πετρελαίου περιορίζονται.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΑΥΡΑ» Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Ρίον Ιανέριον δολ. 9, μέ 900 τ. έκφοιν 60 σέντας, Οκτ. — Νίβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλλεινον) Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Ελλάδα δολ. 8.25 δύο λιμένας έκφοισας, Νοέμβριον.

«ΝΙΚΙΑΝ» (λιβ.) Νέαν Υόρκην - Πόρτ "Εθεργκλάιντ ρόδις 11.500 τ. πολαιοσιδήρων Ιαπωνίαν δολ. 13.55 φίο, Οκτ. 7 — 25.

«ΑΣΤΡΕΑ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόπτων 19.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 7, μέ 1.300 μετρ. τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 5 — 15.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΥΤΟΣ» Χάμπτον ρόδις 10.000 τ. γαιανθράκων Κόρκ δολ. 6.75, έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 18 — 30.

«ΕΦΡΩΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Βραζίλιαν δολ. 10.55, μέ 1.000 τ. έκφοιν 60 σέντας, Οκτ. 19 — Νοεμ. 10.

«ΑΖΙΑΝ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων ένα λιμένα Βραζίλιας δολ. 10.55, μέ 1.000 τ. έκφοιν 60 σέντας, Οκτ. 19 — Νοεμ. 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβαν.) Αγιον Λαυρεντίου 10.000 τ. γεννημάτων ρωσικών λιμένας Μάρμον Θαλάσσης δολ. 9.50, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 25 — Νοεμ. 10.

«ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν - Ρόπτερταν μέ Αμερτερντράτος δολ. 6.35, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 5 — 20.

«ΣΗ ΚΟΜΕΤΑ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Βαρκελώνην, οφίδων Μιτλάπων δολ. 6.60, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 16 — 22.

«ΓΑΛΛΗΝΗ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 13.000 τ. γαιανθράκων Δουσίλιον δολ. 6.10, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 25 — Νοεμ. 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤΑ» (λιβ.) Κόλπον 22.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν, Ρόπτερταν μέ Αμερτερντράτος δολ. 6.35, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 15 — 31.

«ΗΛΕΚΤΡΑ» (λιβ.) Κόλπον 22.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν, Ρόπτερταν μέ Αμερτερντράτος δολ. 6.35, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 15 — Φεβρουαρίου 15.

«ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡΠΕ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Μόζι - Τόκιο ρέιντης δολ. 12, δάσιν ένα λιμένα, 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 21 — Νοεμ. 11.

«ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Μόζι - Τόκιο ρέιντης δολ. 12, δάσιν ένα λιμένα, 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Δεκ. 9 — 24.

«ΛΗΜΗΤΡΙΟΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 28 — Δεκ. 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. «Αλόνης») Αγιον Λαυρεντίου 10.000 τ. γεννημάτων ρωσικών λιμένας Μάρμον Θαλάσσης δολ. 10, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. — Νοεμ.

«ΠΟΛΥΕΣΗΝ Γ.» Τάμπτον 12.000 τ. φωσφάτων ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 11.25, Νοέμβριον.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαιανθράκων Ρίον Ιανέριον δολ. 9.50, μέ 900 τ. έκφοιν 60 σέντας, Οκτ. 18 — 25.

«ΠΗΝΕΛΟΑΠΗ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 12, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 28 — Δεκ. 10.

«ΕΥΡΥΔΙΚΗ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων Αμέρεσαν - Ρόπτερταν μέ Αμερτερντράτος δολ. 5.50, ώφιδον Αμέρεσαν - Αμέρουργον ρέιντης 5.75 φίο, Νοεμ. 11 — 28.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» Σορέλ 9.500 τ. πολαιοσιδήρων Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 7, φίοστοισεντ, 2.000 τ. φόρτωσιν 900 τ. έκφοιν, Οκτ. 18 — 31.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 12, 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 25 — Νοεμ. 9.

«ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΑΝ» Αγιον Λαυρεντίου 10.000 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 7.75, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 16 — 31.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» Χάμπτον ρόδις 10.000 τ. γαιανθράκων Ρίον Ιανέριον δολ. 9.50, μέ 900 τ. έκφοιν 60 σέντας, Νοεμ. 11 — 20.

«ΚΝΟΖΑ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 140.000 φίο, Νοεμ. 20 — Δεκ. 7.

«ΣΤΑΜΑΤΗΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 9.500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 138.500, Οκτ. 18 — 31.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων Λονδίνον ή Λίβερπουλ 60/-, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 1 — 15.

«ΑΗΤΩ» (δεξ.) Κόλπον 18.000 τ. γεννημάτων χώρα Βορμόν 90/-, μέ 1.500 τ. έκφοιν, Δεκ. 2 — 24.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. «Διάρια, Πατέρας») Κόλπον 12.200 - 12.600 τ. γεννημάτων χώρα Τεργεύστον δολ. 10, μέ 2.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 1 — 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Νιάρχον) Φιλαδέλφειαν 20.000 τ. άνθρακίτου Αμέρεσαν - Ρόπτερταν μή Αμερτερντράτος 37/6, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 28 — Νοεμ. 5.

«ΤΗΛΕΑΜΑΧΟΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων Πόρτ Σουδάν δολ. 12.75, έλεύθ. έκφοιν, Νίβριον.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ» άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 20.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένας Κορέας δολ. 8.25, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 10 — 23.

«ΑΝΤΩΝΑ ΜΑΡΗ» άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένας Κορέας δολ. 8.25, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Οκτ. 10 — 31.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Μανιλλαν δολ. 8.85, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 26 — Δεκ. 16.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» Στόκων 9.500 τ. θείκης άμμωνίας Ιαπωνίας Ιαπωνίαν δολ. 8.25, φίο, μέ 1.000 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφοιν, Νοεμ. 1 — 15.

«ΦΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ» Βρετ. Κολορδίαν 20.000 τ. γεννημάτων Βόρειου Κίναν 52/-, μέ 1.500 τ. έκφοιν, Νοεμ. 10 — Δεκ. 10.

«ΑΙΤΩΛΙΑ» Βρετ. Κολορδίαν 19.500 τ. γεννημάτων (1.029.000 κ. π.) Λονδίνον, κατ' άποκοπήν δολ. 156.000 φίο, 3.000 τ. έκφοιν, Νοεμ. 5 — 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Νιάρχον) Βαγκούρε 21.000 τ. γεννημάτων Λονδίνον δολ. 8.75, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Ιαν. 11 — 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιβανού) Βρετ. Κολορδίαν ή άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτας ρέιντης δολ. 7.50, έναν κριθήνη 7.75, μέ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοιν, Νοεμ. 19 — Δεκ. 5.

CAPE TOWN.
4th Floor, Radio City
Tulbagh Square,
Foreshore.

CHARTER MARINE AGENCIES
and
CHARTER MARINE STEVEDORING
Steamship Agents and Stevedores
DIRECTOR : R.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιβανός) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 7.75, ἐὰν κριθῇ 8.25, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφ.)ών (δύο συγχρή ταξίδια), ἔναρξις 'Ιαν. 20 — Φεβρ. 5.

«ΠΕΡΑ ΚΡΗΣΗΣ Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 11.000-12.000 τ. γεννημάτων ἀνατολικήν ἀκτήν 'Ινδίας 85/-, ὅφιον δυτικήν 87/6, ἐὰν δύο λιμένας τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6 ἑξτρα, 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφ.)ών, Δεκ. 2 — 27.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ὅμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - Ρότερτον πή 'Αμετερτόν δολ. 8.75, ὅφιον 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς δολ. 9, ἐὰν κριθῇ 25 σεντς ἑξτρα, 3.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφ.)ών, Δεκεμβρίου 10 — 31.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ» ἄνω λιμένας Βραζιλίας 7.800 τ. ἀραβοσίτου ἂνω λιμένας Δυτ. Ιταλίας δολ. 9.40, φίο, Νοεμ. — Δεκ.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» Ρίβερ Πλέιτ 9.800 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 81/3, ἐὰν 'Αγγλίας 86/3, ὅφιον 'Ιταλίας 81/3, ἐὰν 'Αδριατικήν 86/3, Δεκ. 1 — 'Ιαν. 10.

«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων Περού δολ. 10.25, ἑλεύθ. ἐκφ.)ών, 'Οκτ. 10 — 25.

«ΑΛΛΙΜΑΡΑ» (λιβ.) ὄντα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς, ὅφιον Γένοβαν - Λιβόρον ἡ Νεάπολιν 83/6, ἐὰν 'Αδριατικήν πή 'Αγγλίας 91/3, 'Οκτ. 7 — 21.

«ΤΑΣΟΣ» (Λιβανός) ἄνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 8.200 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 90/-, ὅφιον 'Αμερέρσον - 'Ρότερτον πή 'Αμετερτόν 1/3 ἑλαττον, Νοεμ. 10 — 30.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ (τῆς ἑτ. 'Αλούζης) ὄντα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες ἡ Νεκοτσά, συμπλήρωσιν Μπαχιάν Μπλάγκαν 9.800 τ. γεννημάτων ἔκστοτον 'Αμερέρσον - 'Αυδούργον ρεῖντς, ὅφιον Γένοβαν, Λιβόρον ἡ Νεάπολιν 87/3, ὅφιον 'Αγγλίας 91/3 - ἑξτρα, περ. 10 Δεκ. — 10 'Ιαν. τὸ πρώτον, 2 'Ιαν. — 17 Φεβρ., τὸ δεύτερον, 1 Φεβρ. — 16 Μαρτ. τὸ τρίτον και 15 Φεβρ. — 21 Μαρτ. τὸ τέταρτον.

«ΕΛΕΝΗ» ἄνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 8.200 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 5/- - ἑξτρα, με πλήρη ὄφιον, Νοεμ. 10 — Δεκ. 15.

«ΤΡΙΨΥΝΣ» ὄντα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 90/9, ὄφιον Δυτ. 'Ιταλίας 92/-, ἐὰν Μασσαλίαν 84/6, Νοεμ. 1 — 15.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 90/9, ὄφιον Δυτ. 'Ιταλίας 92/-, ἐὰν Μασσαλίαν 84/6, Νοεμ. 1 — 15.

«ΚΡΗΤΗ» ὄντα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων Γένοβαν - Λιβόρον ἡ Νεάπολιν 90/-, με 1.000 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 15 — 30.

«ΕΥΑΙΔΩΝΩΝ» ὄντα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 9.800 τ. γεννημάτων Λονδίνον 88/9, με 1.000 τ. ἐκφ.)ών, Δεκ. 10 — 31.

«ΑΝΑΚΡΕΩΝ» Σάντος 10.000 τ. ἀραβοσίτου Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 11.25, ἐὰν 'Αδριατικήν 11.75 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 20 — Δεκ. 16.

«ΚΑΛΛΑΙΟΝ ΜΙΧΑΛΑΟΥΣ» Σάντος 10.000 τ. ἀραβοσίτου Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 11.50, ἐὰν 'Αδριατικήν 50 σέντες ἑξτρα, 750 τ. φόρτ., 1.200 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 15 — 30.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» σχί οὐνάς Σάν Λαρόντο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες ἡ Νεκοτσά συμπλήρωσιν Μπαχιάν Μπλάγκαν ἡ πλήρης φορτίον ἐκ Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν - Λιβόρον ἡ Νεάπολιν 91/9, ὄφιον Μασσαλίαν ἡ Πορτογαλίαν 84/3, Νοεμ. 1 — 15.

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥΣ» (λιβ.) Ρεστο 10.000 τ. σχάραρες χύμα ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείας Χαττεράς) η Κόλπου δολ. 7.50 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 1 — 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Χαδούλη) ὄντα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν - Λιβόρον ἡ Νεάπολιν 91/9, ἐὰν Μασσαλίαν ἡ Πορτογαλίαν 84/-, Νοεμ. 1 — 15.

«ΓΚΑΟΡΙΑ» ὄντα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς 92/- καὶ εἴτε τριά ταυτή ταξίδια δι' 'Αμερέρσον - 'Αμερέργον ρεῖντς ἡ Γένοβαν - Λιβόρον Νεάπολιν 82/6, 'Αδριατικήν 87/6, ἐὰν Μασσαλίαν 75/, ἔναρξις 1 — 30 Νοεμ.

Ἐξ Ἀγγλίας — ΚΟΝΤΙΝΕΤ

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Βόρειον 'Αγγλίαν 4.200 τ. κρήτης Μποργκάκες-Βάρνων 50/-, 'Οκτ.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Γάδην 6.400 τ. λιπασμάτων 'Ελλάδος 39/6, 'Οκτ.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» Αμερέργον 5.700 τ. σαχάρων Τύνιδα 50/-, 'Οκτ.

«ΣΙΜΟΣ» ένα - δύο λιμένας Μπριόπολις Τσάνναν 9.600 τ. παλαιοσιδήρων (525.000 κ. π.) ἐνα - δύο λιμένας 'Ιαπωνίας δολ. 45.000, δεσμον. 1 - 1 λιμένας, 'Οκτ. 10 — 25.

«ΚΕ-Π ΠΑΛΛΑΣ» Ρότερτον 10.000 τ. λιπασμάτων Νόρφολ - Σαβάννων ρεῖντς δολ. 5, φίο - στόσουεντ, 'Οκτ. 10 — 21.

«ΦΟΥΑΜΑΡ» (λιβ.) Στεπτόν 9.500 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δυτ. ἔκτην 'Ινδίας 67/6, ἐὰν ἀνατολικήν 70/-, φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἐκφ.)ών, 'Οκτ. 10 — 30.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ» Βενετίαν 1.400 τ. λιπασμάτων Νέα Μουδανία 27/-, ἄ. φ.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Μπόναν 3.900 τ. φωσφάτων Δούναβιν 26/-, 'Οκτ.

«ΧΕΡΜΑΝΟΣ» Λαττάκιον 3.000 τ. κρήτης ἔνα λιμένας Δανίας 43/6, ἄ. φ.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» (Λιβανός) 'Αλεξανδρείας 6.600 τ. ὑδρέτης Ντακάρ 50/-, φίο, 'Οκτ.

«ΜΑΡΜΙΝΑ» Ριγιέκαν 3.300 τ. λιπασμάτων Στυλίδα καὶ 'Αλεξανδρούπολιν 22/-, ὁκτάριον.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ» (λιβ.) Ραβένναν συμπλήρωσιν Πόρτο Μάργκερα 7.700 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους, δυτ. ὁκτήν 'Ινδίας 67/6, ἐὰν ἀνατολικήν 70/-, φίο - στόσουεντ, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἐκφ.)ών, 'Οκτ. 10 — 31.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΔΡΙΑΣ» Μποργκάκες 1.600 κ. μ. ξυλείας Ρέτζιο 23/-, Ποτζοκόλι 35/-, τὸ κ. μ., 'Οκτάριον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιβανός) Βραΐλαιν 3.100 τ. τσιμέντων 'Αθεν. 47/-, 'Οκτ.

«ΣΤΕΛΙΑΝΟΣ» Κωνστάντζαιν 3.100 τ. τσιμέντων Γιάμπο 49/-, ἄ. φ.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ» Ζυγκλάτων 2.800 τ. γαϊανθρόκων Πειραιά δολ. 4.50, ἄ. φ.

«ΑΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΟΣ» Νοδορασίσκην 2.600 κ.μ. ξυλείας Θεσσαλίαν καὶ Βόλων δολ. 3.55, 'Οκτ.

«ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβανός) Γαλάται 3.500 τόν. σιδηρῶν ράβδων Γένοβαν δολ. 5.10, ἄ. φ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιβανός) Κωνστάντζαιν 2.500 τ. τσιμέντων Βεγγάζην 32/6, 'Οκτ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἔτ. 'Αλούζης) Μαύρην Θαλάσσων 10.000 τ. χυτοσιδήρου καὶ ἀνθρακίτου ἡ μεταλλεύματων 'Ιαπωνίας 72/6, φίο - στόσουεντ, Δεκ.

«ΣΑΝΑΔΑ» (λιβ.) Μαύρην Θάλασσαν 9.000 τ. χυτοσιδήρου, ἀνθρακίτου καὶ μεταλλεύματων 'Ιαπωνίας 72/6, φίο - στόσουεντ, Νοεμ. 20 — Δεκ. 21.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Σ.» (λιβ.) Μαύρην Θάλασσαν 10.000 τ. χυτοσιδήρου, ἀνθρακίτου καὶ μεταλλεύματων 'Ιαπωνίας 71/6, φίο - στόσουεντ, Νοεμ. 20 — Δεκ. 21.

Ἐξ Αυτραλίας, 'Ινδίας καὶ 'Απω Ανατολής

«ΣΠΛΕΝΤΗΣ ΣΗ (λιβ.) τίσσαρας λιμένας 'Ιαπωνίας 9.500 τ. χάλυβος τρεῖς λιμένας Δυτικής 'Ιταλίας δολ. 92.500 φίο, 'Οκτ. 1 — 15.

«ΜΑΡΜΑΡΟΝ Φιλιππίνας 10.000 τ. σαχάρων χύμα ἀμερικ. λιμένας 'Αλεξαντίου δολ. 8 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφ.)ών, 'Οκτ. 5 — 15.

«ΕΡΕΤΡΕΙΑ» 'Ινδονησίαν 10.000 τ. σαχάρων χύμα Χιλήν δολ. 10 φίο - στόσουεντ, ἔνα λιμένας ἐφιστας, 'Οκτ. 5 — 25.

«ΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΑΜΩΝΑΣ Λιβανός Πόρτο Κάρμα 10.000 τ. ἀνθρακίτου 'Αμερέρσον - Ρότερτον - 'Απωτερτόν 57/6 ἔνα ἡ 60/- δύο λιμένας, φίο, 2.500 τ. φόρτ., 2.500 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 20 — 30.

«ΕΛΛΗΝΟ Νιούκαστ (Αὐστραλίας) 8.500 τ. γεννημάτων χύμα Νοχόντκα 67/6, μὲ 1.500 τ. φόρτ., 1.000 μ. τ. ἐκφ.)ών, Δεκ. 27 — 'Ιαν. 31.

Ἐκ παγκοσμίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΛΚΥΩΝ» (λιβ.) Κοσστήρ 10.200 τ. φωσφάτων Μαντράς 49/6 φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 600 τ. ἐκφ.)ών, 'Οκτ. 1 — 20.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» (παν.) δύο λιμένας Μεγάλων Αιγαίων, συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.), 'Ιαπωνίαν δολ. 162.500 ἔνα δολ. 165.000 δύο λιμένας, φίο - στόσουεντ, 'Οκτ. 20 — Νοεμ. 10.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ Μπαΐτα Κόριο 10.000 τ. γεννημάτων, ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, δολ. 9.75, μὲ 1.000 μ. τ. ἑλεύθ. ἐκφ.)ών, τέλη 'Οκτ. — ἀρχάς Νοεμ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όντως) Περεύ 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα, ἀμερικ. λιμένας Α-τλαντικού δολ. 7.50 φίο, 600 τ. φόρτ., 1.500 τ. ἐκφ.)ών, Νοεμ. 7 — 23.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Λιβανός) 10.015 τόνων d.w. (547.000 κ.π., 10½ μίλ., 19 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ ἔννέως ὅντες δώδεκα 16/-, ἔναρξις 'Οκτ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ἑλληνικόν) 10.151 τόνων d.w. (523.000 κ.π., 10½ - 11 μίλ., 13 - 14 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν 'Ελλάση 100 δώρων, ἔτη πλεύση κενόν διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΜΟΥΤΡΙΔΗΣ ΣΑΣΑΡΙ» (λιβ.) Νταρέτο 10.150 τόνων d.w. (512.000 κ. μ., 11½ μίλ., 12 - 13 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν 'Ελλάδας δολ. 900 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΝΔΕΡΗ ΕΠΙΦΑΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (510.000 κ. π., 10½ μίλ., 12 - 13 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΑΙΤΡΙΣ ΣΑΣΑΡΙ» (λιβ.) Κολόπον 10.150 τόνων d.w. (508.000 κ. π., 10½ μίλ., 12 - 13 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (506.000 κ. π., 13½ μίλ., 14 - 15 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (504.000 κ. π., 10½ - 11½ μίλ., 12 - 13 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (502.000 κ. π., 11½ μίλ., 13 - 14 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (500.000 κ. π., 12½ μίλ., 14 - 15 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τόνων d.w. (498.000 κ. π., 13½ μίλ., 15 - 16 τ. φιούελ) τάιμ τσάρτερ 19/6, παραδόσιν Βορείου Ηλείας δολ. 1.000 δώρων, διά λιμένα διπλάσια 100 πλεύση πέπλων.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΖΙΝΗΣ» (λιβ.) Λαγκαρίου 10.150 τ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικής	29	1948	άνεκ. Χάλισταντ 30 Σεπτ. διά Πειραιᾶς εἰς Σάντος ἀπό 30 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	διπλής Κωνιάδης πολίν 8 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσσεανικα»	57	11630	άνεκ. Πύλον 3 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλής Παναμά ἀπό 28 Αύγ. διά Σικάμα
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιοτρίχτ»	43	7228	άνεκ. Λείκκεντ Χάρμπουρ 4 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Μαντράς 22 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψι»	55	8450	άνεκ. Νεάπολιν 11 'Οκτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	διπλής Κωνιάδης πολίν 1 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έλληνικη συμφέροντα	37	1272	έφθ. Πύλον ἀπό 24 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει. Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 7 'Οκτ. διά Ντουγκούν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	έφθ. Βανκούβερ 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	διπλής Κωνιάδης πολίν 4 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρονίδς & Υιοί	35	1217	έφθ. Κάρδιπ 2 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Λαϊμούς και Πατέρας	46	5617	έφθ. Γιοκοσούκα ἀπό 19 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Κάρτζιανη»	43	7238	άνεκ. Βενετίαν 13 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρούπολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσος	19	2285	άνεκ. Τζιμπούτι 4 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Ελοίνικι 2 'Οκτ. διά Βύμποργκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Y.	Ιζωρτζής και Συκιάς	26	2321	έφθ. Γκάρστον 3 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	έφθ. Ντουλούθ 3 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Τιουνάιτεντ»	43	8434	διπλής Παναμάν 8 'Οκτ. διά Γιαβάταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	«Λάιονι»	44	7150	διπλής Σουεζ 7 'Οκτ. διά Καλκούταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ιω. Σαμωνάς	55	5967	άνεκ. Όζακαν 1 'Οκτ. διά Βανκούβερ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβύης) 2 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	έφθ. Βιρτούτον 11 'Οκτ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεκ. Πειραιά ἀπό 3 Σεπτ. διά Δούναβιν
ΑΓΛΑΙΑ	έλληνικη συμφέροντα	38	1333	έφθ. Πάτρας 29 Σεπτ.
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	46	5383	έφθ. Λαύριον 5 'Οκτ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλιξ»	35	3724	άνεκ. Αμβέρσαν 30 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
AZIAN	έτ. «Πλανοεάνικα»	42	7255	άνεκ. Λά Γκουλέττ 5 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατάς	31	3035	έφθ. Πόρτα Σουδάν 5 'Οκτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	παναμαϊκή έταιρα	43	7216	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 7 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. N. 'Υόρκην 10 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Καλαμάτα 4 'Οκτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	εις Λίπαρι 5 'Οκτ.
ΑΠΟΛΟΝ	έτ. «Σάντα Βιργίνια»	43	7280	άνεκ. Βαλτιμόρη 7 'Οκτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Αθλος»	45	14572	άργει. Χαλκίδα ἀπό 6 'Οκτ. 1962
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαιμόπριαν»	44	7271	έφθ. Σαφάργκα 28 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργυκούάρντια»	46	7329	άνεκ. Αντεν 6 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρι»	44	7239	διπλής Παναμά 5 'Οκτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιανη»	44	8481	διπλής Κωνιάδης πολίν 8 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ελληνική» A.Ε.	45	3805	έφθ. Χάιφαν 8 'Οκτ.
AITZIAN ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άνεκ. Βαλτιμόρη 7 'Οκτ. διά N. 'Ορλεάνην
AITZIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακουλά»	57	8427	άργει. Χαλκίδα ἀπό 6 'Οκτ. 1962
AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Σαφάργκα 28 Σεπτ.
AΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	άνεκ. Αντεν 6 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικη»	61	14431	διπλής Σουεζ 9 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Απόλολο»	46	7331	άνεκ. Λός Αντζελες 8 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	έφθ. Βανκούβερ 5 'Οκτ.
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρδιόζα»	44	1413	άνεκ. Βαλτιμόρη 30 Σεπτ. διαταγάς σημ. Παναμά
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεματ»	59	9735	άργει. Αστόρια 23 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ.	δδ. Τουρινάκη	20	1112	εργει. Αμπελάκι
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Α' Ανδρεάδης	44	7207	άνεκ. Πέραμα ἀπό 5 Αύγ. 1962
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	διπλής Κωνιάδης πολίν 8 Σεπτ. διά Γολάτσι
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7181	άνεκ. Τζιμπούτι 5 'Οκτ. διά Κωνοτόντζαν
ΑΛΕΣΙΑ	E. Νομικός κ.λ.π.	51	994	εις μεταφοράς μεσογειακάς
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόβιο»	53	7563	άνεκ. Κιουράδο 21 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΛΙΣ	Στάμλε	44	7189	έφθ. Βενετίαν 4 'Οκτ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	εις θέσιν 0.1 B. - 170 A. 'Οκτ. 4 (διαταγάς ἀπό Νάουρου)
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδιτα»	42	7272	έφθ. Πόρτα Σαιδ 3 'Οκτ.
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεκ. Σικάγο 4 'Οκτ. διά Λίβερπουλ
ΑΛΜΑΡ	παναμαϊκή έταιρια	47	5441	έφθ. Ροζάριο 26 Σεπτ.
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεκ. Πουέρτο Λά Κρούζ 30 Σεπτ. διά Río Γκράντε
ΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσόταλ. Φρά τερ»	53	12897	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέσσαρο»	42	7286	άνεκ. Σάντος 24 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σερή Γκράντιαν»	43	8426	άνεκ. Ρόττερνταν 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	45	7281	άνεκ. Αγ. Θραγκίον 24 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γρηγορίου	46	2062	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	εις Σάντος ἀπό 31 Αύγ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	έφθ. Γένεσβαν 28 Σεπτ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14509	έφθ. Ντάρμπαν 29 Σεπτ.
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΖ	K. Σ. Ποταμίανος	42	2814	εις Λίβερπουλ (παρελήφθη)
ΑΜΠΙΑΣΑΝΤ	έτ. «Μπελδίντον»	39	8600	άνεκ. Μασσαλίων 12 Σεπτ. διά Κούθαν
ΑΜΟΙΤΡΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδεμαρ»	44	7359	διπλής Μπρόνομποττελ 30 Σεπτ. διά Χαβάναν
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναζ»	55	8519	διπλής Σουεζ 11 'Οκτ. διά Τζακάρταν
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριμπένες»	42	7177	άνεκ. Βίκεντιον 6 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	έφθ. Σουρμπάνιο 26 Σεπτ.
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμπδοι»	43	7187	διπλής Θλώισης 5 'Οκτ. διά Κούθαν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνόσουραν ἀπό 28 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Τομέντων	19	1320	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άνεκ. Λός Αντζελες ἀπό 8 Σεπτ. διά Περού
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	εις Σουδίαν, υπό παραλαβήν
ΑΝΙΤΑ	δδ. Καλαφάτη	35	1865	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Μ.	Μαρκάκης - Σάρδης	37	1541	άνεκ. Ειδονίσιου 9 'Οκτ. διά Γκρήτ Γιάρμουθ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Άννα Μαλέουρη	38	1489	εις Μάλμο υπό παραλαβήν
ΑΝΝΑ Σ.	παναμαϊκή έταιρια	35	1862	έφθ. N. 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεκ. Τρίνινταν 6 'Οκτ. διά Río Ιανέιρο
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτασ»	44	7165	άνεκ. Αντεν 10 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Γκλόπην 6 'Οκτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	εις Χούκ Κόνγκ ἀπό 12 Αύγ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	άνεκ. N. 'Ορλεάνην 5 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Σιλαδέλφειαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Βιασμάρη»	36	2175	έφθ. Σαβάναν 11 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Λάμπδων»	39	5171	έφθ. Μαζανδρίπατν 26 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Αίθαλην»	43	12950	εις Αμβούργον ἀπό 31 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	δδ. Διαπούλη	31	2795	άνεκ. Αθίλες 6 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	έτ. «Σάουν Ήτ' Ατλαντικ»	63	15985	εις Πόλα υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσίανα»	61	10592	άνεκ. Σάν Ζουάν 3 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Μιχάλου	43	2937	άνεκ. Κουβέιτ 5 'Οκτ. διά Μαγαδασκόρην
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Νηαρντόρο»	57	11041	άνεκ. Ντακάρ 28 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΖΙΟΣ	A. Δημάδη - Δ. Γκιουλή	43	7253	άνεκ. Βανκούβερ 4 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεκ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 'Οκτ. διά Βανκούβερ
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	έφθ. Νούερτιτας 2 'Οκτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	άνεκ. Μομπίλ 8 'Οκτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΠΟΛΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Παπαθωμάς	37	5404	διπλής Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπεμπτη»	58	10392	έφθ. Ταϊταγκόκυ 5 'Οκτ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπεμπτη»	57	10376	άνεκ. Ρίο Ιανέιρο 4 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπεμπτη»	58	10391	εις Ραβέννα ἀπό 8 Αύγ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανόφριγκ»	61	13553	άνεκ. N. 'Υόρκην 8 'Οκτ. διά Τόκιο
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπόδης»	46	5382	εις Βενετίαν, υπό παραλαβήν
ΑΡΗΣ	δδ. Πατέρα	47	6906	άνεκ. Λός Αντζελες 30 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεκ. Οζάκαν 1 'Οκτ. διά Δυτ. Αυστραλίαν

ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	όπιλθε 'Αγ. Βικέντιον 4 'Οκτ. διά Καέν εις Γαλλίαν, ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	έτ. «Μέρτσαντι»	45	3861	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. δι' Όδησσον
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	Ναυτιλ. 'Επιχειρήσεις	38	5030	άνεχ. Τόκιο 28 Σεπτ. διά Χαιρόγκ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	«Ειρηνικός» Α.Ε.	45	8422	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) άποθηκη
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μιραφλόρες»	44	7243	έφθ. Βενετίαν 5 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	38	10277	ανεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. δι' Ινδίαν, Τόκιο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	44	4901	άνεχ. Χ μπότε 28 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	37	6704	έφθ. Πόρτη ντε Μπούκ 9 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργυρα»	43	7254	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) άποθηκη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριτάιμ»	39	5196	άνεχ. Κόμι 4 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρίκι Λάιν»	40	10224	ε.ε. Σάντος από 17 Αύγ.
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Άλαμεντα»	31	20648	έφθ. Σάντος 22 Σεπτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άστρο»	43	7091	έφθ. Καλλάο 6 'Οκτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	8666	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Νόρντεγκαμ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Έμπρος»	43	2905	έφθ. Ν. Ύρκην 6 'Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	εις Γένοβαν από 17 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Οκτ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	'Ιω. Αυγερίνης κλπ.	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Οκτ. δι' Ολλανδίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Γ. Κάργκο Λάιν»	63	15000	έφθ. Κόμπη 11 'Οκτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	όργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύου»	45	7260	άνεχ. Τοκοπίλλα 6 'Οκτ. διά Βαλπαραίο
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	εις Πειραιά από 25 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμια	39	1007	έφθ. Σπάττλ Τόρερς 25 Σεπτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελάχρονός & Υιοί	47	2465	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 8 'Οκτ. δι' Ισπωνίαν (ΕΠΩΛΗΘ)
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Άλκηστις»	41	7013	όργει Γένοβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «Νέπτουν»	63	32200	έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 'Οκτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Πιουνάιτε Κρός»	58	12624	άνεχ. Ναγκόνια 28 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	57	10146	έφθ. Ναγκόνια 7 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	56	10149	έφθ. Κόμπη 29 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	56	10091	έφθ. Αιμερέσον 7 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	57	25156	έφθ. Βανκούμερ 2 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	Στ. Λιθανός	62	16500	άνεχ. Αιτόρια 5 'Οκτ. δι' Ισπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	57	10149	ανεχ. Κολουμπία ρίβερ 6 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	58	10139	έφθ. Σπάττλ 5 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	56	10043	έφθ. Τακόμα 6 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκοι»	59	10823	έφθ. Αγ. Σαράντα 22 Σεπτ.
ΑΤΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπάμπιλκι»	53	13675	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Δάιμιν Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Λίθανον
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπήλερ»	56	10312	άνεχ. Αγ. Γραϊκόσκον 12 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελεσ 1 'Οκτ. διά Τάμπαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρουσούέρτε»	43	7235	έφθ. Χάμπτον ρίβερ 5 'Οκτ.
ΑΦΑΙΑ (δ.)	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Κέρκυραν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Πτερωτή»	53	12283	άνεχ. Αρούμπα 29 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες ανεχ. Δουγκέρκην 3 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΒΑΡΗ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Σουηδία 7 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Βάρη»	43	8394	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	Οίκος Ρεθύμνη	62	10741	άνεχ. Τόκιο 3 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Τέμα 4 'Οκτ. διά Λάγκος
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΕΡΙΚΗ	έτ. «Νουέβα Βιότα»	55	10507	άνεχ. Λύνουσάταν 1 'Οκτ. διά Τουάφ
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	'Εθν. Γραμμ. Ελλ. Αμερ.	27	21329	έφθ. Ν. Ύρκην 11 'Οκτ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κανονίους»	58	21215	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Πεσσ. Κόλπων
ΒΕΛΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Γένοβαν 4 'Οκτ. διά Ν. Ύρκην
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Αμδούργον 4 'Οκτ. διά Χάλιφας
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Άπλα 5 'Οκτ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Λονδίνον 2 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Μουρδραν 30 Σεπτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 29 Σεπτ. διά Καλλάο
ΒΟΡΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	42	7080	έφθ. Ροζάριο 9 'Οκτ.
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	όργει Ιανουάριον, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Εποξ»	43	7276	έφθ. Γκάλεστον 7 'Οκτ.
ΓΑΛΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 Σεπτ. διά Σάφφι
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7564	έφθ. Μαυρίκιον 11 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1525	έφθ. Κων(πο)λίν 4 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	δό. Γράτους	44	7176	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 5 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	8818	άνεχ. Κολουμπία ρίβερ 6 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Σιδεράτου»	39	10066	εις Γένοβαν από 5 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Γκεότασ»	43	7273	άνεχ. Βερμάν 6 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαιμί»	35	5654	διπλήθε Κων(πο)λίν 20 Σεπτ. διά Νοβορωσίοκν
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στ. Ανδρέαδην	43	7176	όργει Πέραμα από 17 Ιουν. 1962
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	άνεχ. Πειραιά 2 'Οκτ. διό Βόρ. Αμερικήν
ΓΙΑΝΝΗΣ	ποναμάρικη έταιρια	43	1772	έφθ. Χάρονταν 23 'Οκτ. (ομη. Παναμά)
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Χουμάντας»	63	10950	άνεχ. Γκηλόγκ 20 Σεπτ. διά Χοινκάκη
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Τακιθάπορ»	43	8513	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 17 Σεπτ. διά Πιομπίνο
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Κωνοταντάν 20 Σεπτ.
ΓΚΙΟΝΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Τοκουγιάμα 23 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Σεπτ. διά Κιναν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7132	έφθ. Μάλταν 1 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΣ	έτ. «Μιντστλάντικ»	43	7229	άνεχ. Στινέν 13 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΑΕΜ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Πειραιά 11 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΠΤ	έτ. «Ολινόρες»	57	9761	άνεχ. Μόζι 10 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΩΣΤ'ΙΜ	έτ. «Βάλτη Μπιαρ»	62	15389	άνεχ. Βανκούμερ 26 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ρόμπλα ψεύτη Όρο»	62	15692	άνεχ. Σιδνέν 13 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΓΚΡΕΙΚΟΥ (δ.)	Δ. Πετρόπουλος	45	3826	έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. «Γάτος»	52	11580	άνεχ. Χούλι 5 'Οκτ. διά Ρουέν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	έφθ. Μπουένος "Αύρες 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτυ»	52	20667	άνεχ. Τοκουγιάμα 21 Σεπτ. διά Περο. Κόλπων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	55	20432	άνεχ. Πιοκοχάμαν 24 Σεπτ. διά Περο. Κόλπων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝ	έτ. «Γκλείν»	52	15762	έφθ. Λομπτο 27 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ	έτ. «Γουόρλντ Γκλεν»	53	13256	όργει Πειραιά από 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντερπράΐζ»	53	21064	έφθ. Πειραιά από 31 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιουντ»	57	24883	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίγκ Γουίλλ Μπαϊν»	57	26031	άνεχ. Μέγαρα 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντοντ»	58	24895	άνεχ. Μέγαρα 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΙΝ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκοριν»	52	21102	όργει Κεμπέκ 3 'Οκτ. διά Κων(πο)λίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μάντ»	53	13459	άνεχ. Βακαματούσ 25 Σεπτ. διά Κολούμπια ρίβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΛ	έτ. «Γουόρλντ Ντείλ»	52	17900	διπλήθε Κων(πο)λίν 4 'Οκτ. διά Νοβορωσίοκν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470	όργει Μέγαρα από 18 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΟ (δ.)	έτ. «Πλαν. Οσεάνικ»	44	10172	έφθ. Σικάμα 11 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. Νιάρχος	43	12846	έφθ. Λιοσαδώνα 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. Νιάρχος	43	12846	διπλήθε Λάδεσντ 3 'Οκτ. διά Κων(πο)λίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	άνεχ. Λαουτόκα 30 Σεπτ. διά Ην. Πολιτείας
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Πιούκον»	44	7176	έφθ. Καλλιμανούπολου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. Καλλιμανούπολου	44	7176	έφθ. Σικάμα 11 'Οκτ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	διπλήθε Λάδεσντ 3 'Οκτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Χιαν»	45	7259	άνεχ. Λαουτόκα 30 Σεπτ. διά Ην. Πολιτείας
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάθμεν»	45	7252	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Σεπτ.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Γκάλθεστον ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Βαρκελώνην ἀπό 28 Αύγ. διά Θέουταν ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πλαντάλεων»	44	7265	έφθ. Ραβέννα ρόδες ἀπό 1 Σεπτ. ΔΗΗΤΡΗΣ
ΔΗΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Πτερέλαομπεντ»	62	16417	διπλήθε Κων/πολίν 8 'Οκτ. ΔΗΗΤΡΟΣ
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	«Σιππίγκ Ντεθελόμπεντ»	63	16277	εἰς 'Ολλανδίαν, ὑπό συμπλήρωσιν ΔΗΜΟΣ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Αιόλιος»	61	16417	άνεχ. Κικσύμα 9 'Οκτ. διά Σιγκαπούρων ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10500	έφθ. Καζαμπλάκαν 7 'Οκτ. (διά Σιγκκόν) ΔΙΟΝΥΣΟΣ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Ντόρμπαν 26 Σεπτ. ΔΙΡΟΥΣ
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Ελευθερίου & Σιά Δημάδης - Γκιουλίης»	29	4524	όνεχ. Ούλού 8 'Οκτ. διά Βόζα ΔΙΩΝΗ
ΔΙΩΣ	έτ. «Βεργωτή»	44	7243	διπλήθε Παναμά 28 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν ΔΥΝΑΜΙΣ
ΔΩΡΟΘΕΑ	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260	διπλήθε Παναμά 7 'Οκτ. δι' 'Ατλαντικόν ΔΥΝΑΜΙΣ
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	έφθ. Τόκιο 30 Σεπτ. ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302	έφθ. Λονδίνον 12 'Οκτ. ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Χούλι 6 'Οκτ. ΔΙΩΝΗ
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Δίρψι»	43	7280	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 2 'Οκτ. διά Πούγιακ ΔΙΩΝΗ
ΔΙΩΣ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 9 'Οκτ. ΔΟΣΑ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεχ. Καλκούτταν 5 'Οκτ. διά Μαυρίκιου ΔΥΝΑΜΙΣ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άργει Χαλκίδα ἀπό 23 Νοεμ. 1962 ΔΥΝΑΜΙΣ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	έφθ. Σάντος 14 Σεπτ. ΔΥΝΑΜΙΣ
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορληντουάντ»	43	7013	έφθ. Κολόμπο 3 'Οκτ. ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 5 'Οκτ. διά Κιουρασάο ΕΙΡΗΝΗ
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	Οίκος Στ. Λιβανού	63	15000	έφθ. Τεργέστον 8 'Οκτ. ΕΙΡΗΝΗ Μ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	Μ. Α. Χαμπούρης	23	1369	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Αύγ. (ἐπισκευοί) ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Ελτρανόπορτ»	56	10530	έφθ. Λός ναντζέλες 7 'Οκτ. (δι' 'Ισπανίαν) ΕΚΤΩΡ
ΕΛΕΝΑ	Σ. Μπιλίνης	48	1958	διπλήθε Κων/πολίν 25 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν ΕΛΕΝΗ
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Καρνέσιον»	63	14500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διά Μορμουνγάδ ΕΛΕΝΗ Κ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7289	έφθ. Κάρδιο 28 Σεπτ. ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άργει Σεεμπρούγκες ἀπό 6 'Ιουλ. 1962 ΕΛΙΣΑΒΕΤ
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άργει Χαλκίδα ἀπό 25 Νοεμ. 1962 ΕΛΛΑΣ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΤΕΡ	έτ. «Ελδα»	43	8371	έφθ. Ελλεσμερ Πόρτ 8 'Οκτ. ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΡΕΛ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Τασμανία»	43	7213	διπλήθε Ούζαν 3 'Οκτ. διά Γδυνίαν ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΓΩΝΗΡ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Ήν. Πολιτείας ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ανίτα»	33	5432	έφθ. Χαλκίδα 6 'Οκτ. ΕΛΛΗΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ
ΕΛΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	άνεχ. Λισσαρώνα 1 'Οκτ. ΕΛΙΣΑΒΕΤ
ΕΛΛΑΣ	Κουμπαρίανον - Πριντεζη	21	1549	άνεχ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Μηλον ΕΛΛΑΣ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΤΕΡ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνδουρώναρ ἀπό 30 Σεπτ. 1957 ΕΛΛΑΣ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Οκτ. ΕΛΛΑΣ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΤΕΡ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Νεκοτσέα 4 'Οκτ. ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΡΕΛ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6666	έφθ. Βορμάν 10 'Οκτ. ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΓΩΝΗΡ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 28 Σεπτ. διά Καλκούτταν ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8927	διπλήθε Σουέζ 3 'Οκτ. διά Μπάραν ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Καράτοι 11 'Οκτ. ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΔΑΣ
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	5219	έφθ. Βορμάν 17 Σεπτ. διά Νουμέα ΕΛΛΗΝΗΚΗΣ ΑΣΤΗΡ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρφομέντο»	27	1364	εἰς Ιεσογειακάς μεταφοράς ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΚΥΜΑ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	10312	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 5 'Οκτ. ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Σάγκα»	56	10280	άνεχ. Κοσιν 8 'Οκτ. διά Χούστον ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 'Οκτ. διά Χούστον ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	10279	έφθ. Ν. Ν. Ηράκλειον 3 'Οκτ. διά Ν. 'Ορλεάνην ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ
ΕΛΛΗΝΗΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Γενόβαν 29 Σεπτ. ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	Οίκος Χανδρή	32	18056	έφθ. Τάιν 28 Σεπτ. ΕΛΠΙΣ
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	έφθ. Σάντος 12 'Οκτ. ΕΜΠΟΡΙΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Πριντεζη»	38	2265	έφθ. Πειραιά 11 'Οκτ. ΕΜΠΟΡΟΣ
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	42	7058	εἰς Βενετίαν ἀπό 4 Σεπτ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διπλήθε Παναμά ἀπό 28 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν ΕΝΟΤΗΣ
ΕΝΠΑΙΔΥΡΟΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλήθε Κυνδουρώναρ ἀπό 7 'Ιουλ. 1962 ΕΝΠΑΙΔΥΡΟΣ
ΕΠΑΝΗΣΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Κολούμπια ρίδερ 3 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ
ΕΡΕΤΡΙΑ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Αμέρεραν 29 Σεπτ. ΕΡΕΤΡΙΑ
ΕΡΕΤΡΙΑ	Νεγρεμ. - Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Σπαλότον 9 'Οκτ. διά Τάραντα ΕΡΤΕΡΙΑ
ΕΡΤΕΡΙΑ	άδ. Σάρδην	41	857	διπλήθε Κυνδουρώναρ ἀπό 8 Σεπτ. διά Μεσόγειον ΕΡΤΕΡΙΑ
ΕΡΤΕΡΙΑ	Εύαγγ. Π. Νομικός	43	7199	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 16 Σεπτ. διά Κίναν ΕΡΜΗΣ
ΕΡΜΗΣ ΛΗΤΕΡ	έτ. «Σάμουοκ»	58	9585	άνεχ. Οάζακαν 4 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ. ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμουοκ»	45	8548	έφθ. Μέζικον 27 Σεπτ. διά Μεσικόν ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ
ΕΣΠΕΡΟΣ	Λαυράγκας - Κολούμβας	21	2369	άνεχ. Μάλμε 18 Σεπτ. διά Λός 'Αρχαγγελον ΕΣΠΕΡΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	έτ. «Σπράρερς»	44	7276	άνεχ. Μόζι 27 Σεπτ. διά Μεσόγειον ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Άκτανος»	34	1716	άνεχ. Μίκη 27 Σεπτ. διά Ρέντγουντ Σίτου ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Πάτασης»	45	4584	άργει Α' πολεάκι ἀπό 17 Αύγ. 1958 ΕΥΕΝΙΑ Γ.
ΕΥΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Ναγκούγια 5 'Οκτ. διά Βανκούθερ ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Επίδαυρος»	43	9061	άνεχ. Μόζι 27 Σεπτ. διά Τομπάτα ΕΥΔΑΙΜΟΝ
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ ΕΥΗ
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Τόκιο 28 Σεπτ. ΕΥΡΥΑΛΟΣ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Αθφονία»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 10 'Οκτ. δι' 'Ιρλανδίαν ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	57	8903	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 30 Σεπτ. διά Παναμάν ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	διπλήθε Παναμά 18 Σεπτ. διά Κεελόνγκ ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659	άνεχ. Σιμίζου 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 3 'Οκτ. διά Τομπάτα ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8982	διπλήθε Βαλτιμόρην 7 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9573	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ. ΕΥΡΥΤΑΝ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Καβασάκι 29 Σεπτ. ΕΥΤΥΧΙΑ
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Καστελλαμάρε 20 Σεπτ. ΕΥΧΑΡΙΣ
ΕΥΧΑΡΙΣ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	άνεχ. Σουμαράγια 21 Σεπτ. διά Βαλπαράσο ΕΥΧΑΡΙΣ
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνευ) 4 'Οκτ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	'Ιω Θεοδωρακόπουλος	56	9975	έφθ. Σασέμπο 1 'Οκτ. ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ
ΖΩΗ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 3 'Οκτ. ΖΩΗ
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακομάρ»	43	7214	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Πειραιά 8 'Οκτ. ΗΠΕΙΡΟΣ
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κρητισίδη»	43	8578	έφθ. Θεσσαλονίκην 17 Σεπτ. ΗΡΩΝ ΙΙ
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφόδης	44	1815	άνεχ. Κολόμπα 27 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Σίδνευ 4 'Οκτ. διά Ναχότκα ΘΑΡΡΟΣ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Σάντος 7 'Οκτ. δι' 'Ην. Πολιτείας ΘΕΟΔΩΡΑ
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. 'Αδελαίδα 10 'Οκτ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	άνεχ. Ναγκούγια 4 'Οκτ. δι' 'Οζάκαν ΘΕΟΦΑΝΟΝ ΛΙΒΑΝΟΥ
ΘΕΟΦΑΝΟΝ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	έφθ. Τοπτακόγκ 4 'Οκτ. ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)
ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Τεργέστον 6 'Οκτ. ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)
ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)	Σ. Λιβανός	62	15000	άνεχ. Ιννοβάια 24 Σεπτ. ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)
ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Εξερπτ Κέρριερ»	43	8465	ίσε: «ΚΑΛΛΙΟΠΗ», ομμαία Λιθερίας ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)
ΘΕΦΜΟΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρηκ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Κολόμπο 8 'Οκτ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	εἰς Πειραιά ἀπό 30 Αύγ. ΘΗΡΑ
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	διπλήθε Παναμά 7 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν ΘΗΣΣΕΥΣ
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Γκέφλε 3 'Οκτ. δι' 'Οξέλοσουντ έφθ. 4

ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Χάμπον ρόδς
ΙΖΩΜΠΕΛΑ	έτ. Χανδρή	57	9746	έφθ. Βανκούμπερ 3 'Οκτ.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Άντινα»	52	11289	άνεχ. Κολόμπο 3 'Οκτ. διά N. Καλπονίαν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Βέρα Κρούζ 4 'Οκτ.
Ι-ΕΝΑ	έτ. Φραγκικότας	43	7232	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΙΡΙΔΑ	έτ. Ερμογένης κλπ.	43	1760	εις Γένοβαν, ύπο παραλόδην
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Σεμπένικο (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωαννα»	26	2873	άνεχ. Ααμπενράδα 8 'Οκτ. διά Ρίγαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Νοστιλ. 'Εκμετ') οεις»	30	6650	έφθ. Τάιν 30 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Γκεότας»	45	9918	άνεχ. Άγ. Φραγκικόν όπο 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	γιών Δ. 'Ιγγλεσόν	42	7035	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Σαιντ. 'Ιωάννην»	44	7248	έφθ. Καυαλί 3 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	όδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. Αρούμπαν 25 Σεπτ. διά Μόντ Λουΐ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	
ΙΩΛΚΟΣ				
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Καναδά
ΚΑΒΑΛΛΑ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	άνεχ. Σασεμπο 9 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΒΟΥΡΙ	έτ. «Πρόντιουμ»	43	8443	άνεχ. Πόρτ. Αρθουρ 3 'Οκτ. (διαταγάς)
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 23 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. Άλεξανδρειαν 9 'Οκτ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	εις θέσην 46.19 B. - 6.49 Δ. 'Οκτ. 7 διά Πόρογκρουν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Καλλιόπη»	41	690:	άνεχ. Μπάρρυ 11 'Οκτ. διά Σουάνον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκας»	57	9092	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλίνας»	44	7198	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) από 9 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΚΑΛΥΨΟ	Τάσσος Νομικός	50	1517	άνεχ. Τεργέστην 5 'Οκτ. διά Χάϊφαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστος ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Ντύρμπαν 9 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπος»	61	10494	άνεχ. Βανκούμπερ 2 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	διπλήθε Τζιμπούτι 7 'Οκτ. δι' Ινδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόμη»	55	8798	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Βαρκελώνην
Κ' ΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη Τσάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 4 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ !	Α.Ε. «Πόλμα»	40	5032	άνεχ. Μαυρίκιον 3 'Οκτ. διά Κόνακρυ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ελπίς»	44	8453	διπλήθε Γιβραλτάρ όπο 8 Σεπτ. διά Ραδέννα
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	άνεχ. Βρέστην από 24 Αύγ. διά Χαδάναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	Δ. Ιανουαρίαρχοςσας	46	4561	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Άγια Καικίλια»	60	8717	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 3 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πουερτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Ναυγκόγια 26 Σεπτ. διά Μανίλαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Βεντίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «ΟΝέα Τύχη»	44	7123	εις Γένοβαν από 15 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	έφθ. Βούδανην 7 'Οκτ.
ΚΑΣΙΠΑΝΝΑ	έτ. «Μπραιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Χάμπον ρόδης 7 'Οκτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ελέναδολ»	61	13408	άνεχ. Μάζινλοκ 3 'Οκτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Κόρκ 27 Σεπτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάσσος Α.Ε.»	39	5215	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Πιλαμύρα»	43	7312	άνεχ. Σεμπού 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 10 'Οκτ.
ΚΕΑ	όδ. Γρατσου	44	7198	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Οκτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρεγκούρο»	60	10494	έφθ. Ήπ. Λόντον 16 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Πλατοίφικο»	44	7155	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Πικουάκα»	44	7242	άνεχ. Ημιργχαν από 15 Αύγ.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	παναμαϊκή έταιρια	43	7176	άνεχ. Σάντος 5 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13752	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 'Οκτ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Παναμά από 5 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άργει Α' μπελάκι από 19 Δεκ. 1962
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	έτ. «Κάνοπος»	62	10494	έφθ. Νιού Ουεστμπίντερ 5 'Οκτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	Μ.Ι.Κ. Καραγεωργην	44	5069	έφθ. Αγ. Φραγκικόν 9 'Οκτ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Άλγκυροντεντάς»	57	25183	εις Κολόμπι από 31 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Φουζίκι 16 Σεπτ. διά Νιγκάτα
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Γκρένικον 4 'Οκτ. δι' Αγ. Λαυρέντιον
ΚΙΝΙ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Ντάρμπαν 2 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 9 'Οκτ.
ΚΛΑΣΣΙΚΙΣ	Μ. Νομικός	63	17000	άνεχ. Κόρκ 27 Σεπτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Ντάρμπαν 5 'Οκτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Κινί»	63	22000	έφθ. Κόλπον 5 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	43	8432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΕ (δ.)	έτ. «Μπλελάρη»	56	23232	άργει Κυνόδουραν από 24 'Οκτ. 1962
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Παναμάτη»	44	7190	άνεχ. Σαδόνα 2 'Οκτ. διά Μπανιόδη
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Μπραιτάν»	45	22129	έφθ. Πέριαδ 7 'Οκτ.
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Πόρτλαντ»	46	9194	άνεχ. Πέριαδ 22 Σεπτ. διά Κύπρον
ΚΟΡΩΝΙΚΟ	Γ. Μ. Λιγνός	46	2361	έφθ. Χακάτα 4 'Οκτ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	άνεχ. Λος Αντζελεσ 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΟΥΜΙΟΤΙΣΣΑ	Ν. Κονδύλης	44	7207	έφθ. Νέαπολιν 11 Σεπτ.
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Διαιρ. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Ημιργχαν 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Σάν Σεσιλιο»	57	13755	έφθ. Πουέν 1 'Οκτ.
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	54	2902	διπλήθε 'Αντεν 9 'Οκτ. διά Κίναν
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Μαρούσερτε»	42	7248	άνεχ. Τσάρλεστον 10 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Εσκορίαλ»	44	7292	άργει Χαλκίδης από 1 Αύγ. 1962
ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.»	45	3794	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΚΥΜΩ	παναμαϊκή έταιρια	49	2032	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	έφθ. Α' μπούργον 26 Σεπτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Άύρα»	56	9086	διπλήθε Παναμά όπο 6 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	έφθ. Καλαμάτα 6 'Οκτ.
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΓΚΩ	έτ. «Ολισφάνι»	43	6888	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Σεπτ. διά Κάρβαρ
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 9 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσούες και Σιά	41	979	άνεχ. Πούρεια 6 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιοταντόρ»	45	7157	διπλήθε Πέριαδ 8 'Οκτ. διά Αλεξανδρειαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Θεού	57	10044	άνεχ. Σαντούν 7 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	διπλήθε Σουεζ 6 'Οκτ. διά Κίναν
ΚΩΣΤΗΣ	όδ. Λώδ	56	8474	διπλήθε Παναμά 16 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΗΣ	Α. Μελισσόκρης	39	395	διπλήθε Μπρόνομποττελ 5 'Οκτ. διά Βάλκολμ
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	έφθ. Λονδίνον από 2 Σεπτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	διπλήθε Παναμά 3 'Οκτ. διά N. Υόρκην
ΛΑΚΩΝΙΑ (λάινερ)	έτ. «Γκρήκ Λάιν»	30	20314	άνεχ. Σαουθάμπτον 10 'Οκτ. διά Μαδέρας
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάρτριελ Μαρίν»	43	8466	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Χούστον 25 Σεπτ. διά Σάντος
ΛΑΜΥΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεχ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΛΕΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Ντισμάντες»	63	10515	διπλήθε Πέριαδ 7 'Οκτ. διά Αλεξανδρειαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Τεργιάζος»	43	7176	άνεχ. Κυνόδουραν από 10 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιασέντουρά»	56	10048	διπλήθε Παναμά 4 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καρπάνι»	43	6766	άνεχ. Μπουένος 'Αϊρες 1 'Οκτ. διά Ιταλίαν
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Μικρούνδα»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 'Οκτ. διά Ραγγούν
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλυσκά»	44	1723	διπλήθε Σουεζ 6 'Οκτ. διά Βούδανην (ομη. Λιθερίας)
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργύρω»	11	1459	έφθ. Βορών 7 'Οκτ.
	Λιλή Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Σιάιν 19 Σεπτ. διά Λός Αντζελες

ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ		έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	44	7286	άργει 'Αμπελάκι από 15 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΙΝΑ (δ.)		έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εἰς μεσσηνιακάς μεταφοράς
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Μαρβίντο»	60	14302	άνεχ. Μόδι 9 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΛΟΓΙΝΤΑ		έτ. «Ρίο 'Άζούλι»	44	8536	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρλούκρο»	38	2588	άνεχ. Ντακάρ 5 Νοεμ. διά Σουάνον
ΛΟΥΓΙΑΣ		έτ. «Μάρινερς Τρανόντι»	43	8395	άνεχ. Γιοκοχάμα 22 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΛΟΥΚΙΑ		Στ. 'Ελευθεριάδης	28	2288	άνεχ. Πόρτ Σουόν 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΟΥΖΕΥ		έτ. «Μονρόδιο»	57	7583	διπλής Τζίμπουτι 7 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)		έτ. «Μοροσέανο»	58	27526	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μοροσέανο»	58	27462	έφθ. Περο. Κόλπον 9 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Μονρόδια»	60	13742	έφθ. Μίρι 7 'Οκτ.
ΜΑΚΕΔΟΝ		έτ. «Τραναφρούιτ»	46	7142	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Οκτ διά Μπουένος 'Αυρες
ΜΑΝΔΡΑΚΙ		έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Νεκοτέα 7 'Οκτ.
ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ II (δ.)		έτ. «Ολμέντο»	53	11276	άνεχ. Ναϊκόγια 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΝΘΟΣ		Μαρκαντωνάκης	37	1322	άνεχ. Μελλίλα 1 'Οκτ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΜΑΓΚΑΝΑ		'Ιατρού	48	1305	έφθ. Πειραιάς 8 'Οκτ.
ΜΑΝΕΣ		Ν. Ευτούδιου	55	8526	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Μάντω»	30	1041	διπλής Κωνάριν 29 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΑΘΩΝ		έτ. «Πιουρόπα»	43	15030	έφθ. Ν. Όρλεανην 30 Σεπτ.
ΜΑΡΘΑ		έτ. «Μάροπα»	34	4162	άνεχ. Κόπερβικ 19 Σεπτ. διά Δάντοιχ
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)		Σπ. 'Ελευθεριάδης	49	10099	άνεχ. Πειραιάς 5 'Οκτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Νέα Τούκη»	62	9455	έφθ. Πόρτ 'Ελιζάμπεθ 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΗ		έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 3 'Οκτ. διά Ν. 'Υρκην
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.		έτ. «Τρανοπορτέσιον»	43	7238	έφθ. Ιργουελλ 6 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμοοκ»	56	6156	διπλής Παναμά 1 'Οκτ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ Ν.		έτ. «Πλατανίνη»	41	5294	διπλής Παρίσι 4 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	άνεχ. Αντζελες από 3 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΑΝ		Π. Μπουρμπουλής	40	886	άργει Πέραμα από 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ		έτ. «Μικαλή»	43	7219	διπλής Μπρόνονποττελ 2 'Οκτ. δι' 'Ινδιαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	έφθ. Λονδίνον 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ		έτ. «Μικαλή»	43	7217	έφθ. Μασσαλιαν 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 5 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7134	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανδίστα»	57	10314	έφθ. Τόκιο 5 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		άδ. Βαλμά	39	4998	άνεχ. Τζίμπουτι 22 Σεπτ. διά Τζακάρταν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερικ.)		'Ιω. Λάτος	29	14216	άργει Κυνόσουραν από 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άνεχ. Κουβέιτ 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΩ		έτ. «Νεδάδα»	42	7147	άνεχ. Λας Πάλμας 27 Σεπτ. διά Χαβάνα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Αϊλ οφ Γκραΐν 11 'Οκτ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άροντένα»	46	9172	άνεχ. Σαλβαδόρ 10 'Οκτ. δι' Ιμπιτούμπι
ΜΑΡΙΡΙΤΑ		έλληνικά συμφέροντα	56	8716	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 30 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΤΣΑ		Μιχ. Καραγεωργίης	29	4537	έφθ. Κωνοτάντζαν 30 Σεπτ.
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	άνεχ. Βενετίαν 17 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.		έτ. «Λουτάδη»	39	5047	άνεχ. Αμετέρνταμ 4 'Οκτ. διά Σπαλάτον
ΜΑΡΛΙ (δ.)		έτ. «Μάρολι»	59	20827	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. δι' Αρούμπον
ΜΑΡΜΙΝΑ		Ν. Γκουνας	44	2817	διπλής Κωνάριν 23 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΟΥΑΙΟ		έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	άνεχ. Πούλω Μπούκορ 2 'Οκτ. δι' 'Ιανινιάν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβρεσολ»	55	9125	εἰς Σαγκάνην από 9 Σεπτ.
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)		'Ιω. Λάτος	52	11197	άνεχ. Πειραιάς 12 'Οκτ. διά Ρωσίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Χούκ Κόρκ 8 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκουντή	38	5505	διπλής Σιγκαπούρην ρόδης 26 Σεπτ. διά Γρύνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλής Ιιόραλτάρ 7 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρόλγκα»	55	7471	εἰς Σάντος από 7 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II		έτ. «Ρεάλια»	43	7282	άνεχ. Αντεν 1 'Οκτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άργει Πέραμα από 2 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάν»	57	9168	έφθ. Γλασκώνην 30 Σεπτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης-Παπάζηγλου	16	2081	διπλής Κωνάριν 17 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΜΕΛΑΤΕΜΗ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ» Τράμπ	42	7262	έφθ. Σακάντιες 29 Σεπτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Άιτζιαν Φράιτ»	60	14431	άνεχ. Βαλτιμόρων 1 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Κόστο ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Σάντος από 26 Αύγ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ		παναμαϊκή έταιρη	43	7203	άνεχ. Μπουένος 'Αυρες 4 'Οκτ. διά Γενοβαν
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτονάθεσεν	57	9200	άνεχ. Βενετίαν 21 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πιθανόρας»	59	9855	έφθ. Τόκιο 6 'Οκτ.
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		'Ιω. Λάτος	39	1552	έφθ. Αλεξανδρείαν 1 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑ		έτ. «Καρδίας και Σία	33	1503	έφθ. Κωνιάριν 17 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Λαζέρο»	56	8046	άνεχ. Λαουτόκα 25 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλής Σουέζ 5 'Οκτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΧΑΗΛΗΣ		έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΙΓΓΕΛΟΣ		Μιχ. Π. Αγγελος	41	7084	άνεχ. Χιροκάθα 30 'Οκτ. δι' Οζάκον
ΜΟΝΤΜΑΖΟΥΡ (δ.)		Κ. Δαμαντής	45	3766	έφθ. Πειραιάς 11 'Οκτ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ		έλληνική έταιρισ	45	974	εἰς Πέραμα από 6 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούνιονταντ»	55	10013	έφθ. Φραντζόλα 14 Σεπτ. διά Τοιβαγκτάο
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ		έτ. «Στάμλε»	43	7084	έφθ. Καθαρά 30 Σεπτ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελκρέριερς»	44	7190	άνεχ. Άγ. Φραγκίκον 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ		έτ. «Βεταρκόρ»	44	7289	διπλής Κωνάριν 30 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΠΙΛΛΙ		έτ. «Πλαν - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Σπέτζια 22 Σεπτ. διά Κη Γουέστ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Ντιαμάντε»	56	10191	διπλής Καθαρά 2 'Οκτ. διά Γλασκώνην
ΜΠΡΟΥΚΟΙΑΝΤ		έτ. «Γιούνιον Έντερπραϊζ»	39	2829	άνεχ. Ματάντι 4 'Οκτ. διά Λομπίτο
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Σαντός 7 'Οκτ. διά Πειραιά
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Μπουένος 'Αυρες 25 Σεπτ. διά Λιδόρνο
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. Φαφαλιού	57	9345	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Μαντράς
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Δίμπρα»	58	13152	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 11 'Οκτ. διά Φριμάντλ
NANTIN		'Ιω. Δράκος	44	2854	έφθ. Κοσταζακόλας 4 'Οκτ.
NATA		έτ. «Πανοσεανίκα»	43	7228	ε'σ θεοί 10.30 Β. - 99.26 Δ. Σεπτ. 27 διά Τόκιο
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Κορδάμιλα»	44	7247	διπλής Παναμά 6 'Οκτ. δι' Οζάκον
ΝΑΥΤΙΔΟΣ		Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	διπλής Κωνάριν πολίν 26 Σεπτ. δι' Οζάκον
ΝΕΒΑΔΑ II		έτ. «Δημητρα»	40	2209	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Τεργεστόν
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Εοσεΐα»	54	7068	άνεχ. Σπέτζια 22 Σεπτ. διά Κη Γουέστ
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηλιας κλπ.	37	5205	διπλής Εγκέντιον 4 'Οκτ. διά Γλασκώνην
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	εἰς Σάντος από 25 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	38	1420	εἰς διώγυση Κιέλου 7 'Οκτ. διά Κύπρον
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετάδ.)		έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. Ριο 'Ιανείρο 2 'Οκτ. διό Φιλαδέλφειον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μαρασίενταν	53	1361	έφθ. Χάιρον 3 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΠΥΡΙΑΚΟΣ		έτ. Νταϊφάς κλπ.	44	3911	έφθ. Γανδήν 28 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. «Ταιμέντων»	53	2174	εἰς Πειραιάς από 12 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ		έτ. «Ασοπιμί»	44	7255	έφθ. Ν. 'Ορκεν 24 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.		έτ. «Φρανκίστα	44	7479	άνεχ. Ρόττερνταυ 14 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΝΙΚ. ΕΠΙΟΔΑΝΙΑΔΗΣ		έτ. «Κατερέας & Σία	44	7230	άργει 'Αμπελάκι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		έτ. «Φοίνιξ»	43	12500	εἰς Πειραιάς από 20 Αύγ. 1962
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Εύβλων	58	7176	άνεχ. Παναρουκάν 3 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Εύβλων»	55	7216	άνεχ. Τζίμπουτι 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Μαιρόν & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	έφθ. Καθαράκι 9 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Κόνθαλ»	44	7190	έφθ. Ριγιέκαν 7 'Οκτ.
ΝΙΝΗ		έτ. Οικος Κ. Μ. Λαιμού	62	28651	άνεχ. Ταιμπά 24 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Κούρε 23 Σεπτ.
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	έφθ. Λιθερόπολ 28 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. Αντ. Παπαδάκης	60	10235	έφθ. Τεργέστων 27 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαιμέντες»	57	10904	διπλής Μπρόνονποττελ 20 Σεπτ. διά Ριγαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	έφθ. Γιοκοχάμα 2 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ		έτ. Αντ. Παπαδάκης	60	9341	έφθ. Χαβάνα 21 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πρίαμ»	59	1239υ	έφθ. Χόγκ Κόρκ 7 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πάροντο»	59	8630	άνεχ. Μπ. 'Αυρες 26 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. Αντ. Παπαδάκης	58	8639	εἰς Σάντος από 30 'Ιουλ.

ΝΟΡΘ ΠΟΟΥΑ	έτ. «Εφερίτζπρέιτορ»	63	6110	άνεκ. Ν. Υόρκην 4 'Οκτ. διά Λά Σείμπα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντσιπε»	61	15092	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΧΑΤΝΕΣ	έτ. «Πρίντιπε»	62	15110	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΟΡΘΠΟΡΤ	έτ. «Σίλετ»	47	2889	εις 'Αγγλίαν, ύπό παραλαδήν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Δαναος»	42	7251	άνεκ. Ν. Υόρκην 1 'Οκτ. διά Τόκιο
ΝΤΑΝΑΧΟΛ	έτ. «Πράντοι»	39	3643	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ.
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Ούνεστερν»	63	15297	άνεκ. Βενετίαν 6 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΙΑ	έτ. «Αρχοντόνηος»	43	2865	άνεκ. 'Αλλιδρειαν 2 'Οκτ. διά Γαλάτσι
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πλαναρ. - Εουρόπιαν»	62	14150	διήλθε Παναμά 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	Κατσουλάκος	59	9030	άνεκ. Πόρτ Λινκολν 1 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ντόρικ»	45	3849	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Πιον. Σ. Τράνσοπορτ»	44	7128	όργει Χαλκίδας ώπερ 20 Φεβρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Τραναοστεάνικα»	43	7276	άνεκ. Λάς Πάλμας 3 'Οκτ. διά Κέππ Τάουν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τραναοστεάνικα»	54	8251	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 8 'Οκτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Σάφφι 24 Σεπτ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Κερπίκ 7 'Οκτ.
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρδίκτωρ»	41	2036	έφθ. Βρυττόν 8 'Οκτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Πάλ Πλάτο»	56	9217	άνεκ. Βανκούμπερ 26 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	25	996	διήλθε Κων/πολιν 5 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	έφθ. Όζακαν 20 Σεπτ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηγνούαιπι»	49	4663	έφθ. Πειραιά 12 'Οκτ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Νέαπολιν 10 'Οκτ. διά "Ολυμπία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	όργει Πέραμα ώπερ 29 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόνταν»	43	8593	άνεκ. Μπαχάμας 9 'Οκτ. διά Γεωργίαν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	διήλθε Κων/πολιν 6 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΟΝΤΙΝ (Φυγείον)	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντικ»	60	5960	άνεκ. Ν. Ορλέανην 5 'Οκτ. διά Γκουαγιακίλλ
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	διήλθε Παναμά ώπερ 8 Σεπτ. διά Κασιούγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Μήντ Ήτ»	45	7787	έφθ. Νταυλούθ 6 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Κόδομος»	43	7211	άνεκ. Λός 'Αντζελες 5 'Οκτ. διά Σαϊγκόν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Οριεντ Μήντ Ήτ»	63	7000	εις 'Ιαπωνίαν, ύπό νωπτήγησιν
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μήντ Ητ»	44	9894	άνεκ. Κολόποι 30 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΣΑ	έτ. «Ορ. Μήντ Ητ»	45	7681	άνεκ. Σαϊγκόν 30 Σεπτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Μπιέλαντν»	43	7229	όργει Χαλκίδας ώπερ 24 'Οκτ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Εστέλλαι»	43	7152	ιδ: «ΚΟΙΜΗΣΙΣ» σημαία Λιβερίας
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεκ. Τζιμπούτι 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	έφθ. Ν. Ορλέανην 9 'Οκτ.
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	56	10120	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	άνεκ. Μόζι 7 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	εις Βομβάνι ώπερ 23 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρωσες»	42	8570	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. δι' 'Ερυθράν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Ούρωνια Σ.»	49	1987	άνεκ. Βρέστην 4 'Οκτ. διά Μόντρεαλ (σημ. Παναμά)
ΟΥΡΑΝΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	29	2728	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
	έτ. «ψαλτόρο»	63	15370	έφθ. Χουστον 4 'Οκτ.
	έτ. «Ούρωνός»	42	7150	
Π. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ριμνες»	47	2839	
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρεγιες»	60	9360	
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	
ΠΑΜΙΤ	Έχ. Χαλκούπονς	45	3929	
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελλένικ Σίππιγκι»	43	8474	
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τουρινάκης	39	2456	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πλόρτο 'Αλεγκρε»	56	16250	
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	παναμαϊκή έταιρια	24	1352	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Προυιοντόρο»	44	7251	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακρει	57	10720	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Έφοι Βεντούρη	36	1211	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντες»	55	10135	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Ελιαζον»	57	10747	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «Εφέψιος»	63	30200	
ΠΑΝΑΧΑΓΚΙΚΟΝ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	
ΠΑΝΑΩΡΑ	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	44	7254	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Φραγκιστάο»	43	7149	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	43	7144	
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε.	43	1589	
ΠΑΡΑΔΟΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	59	23607	
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κανέρο»	44	7371	
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Άλδρα»	61	15156	
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Στενάκος»	57	12775	
ΠΑΣΙΦΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Βιαβεντούρα»	57	10048	
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	
ΠΑΤΡΑΙ	άδ. Χανδρή	50	18400	
ΠΑΤΡΙΑΙΕΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Οβερου Θρά τερι»	61	11767	
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	πανομαϊκή έταιρια	42	6904	
ΠΕΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Βεργωτή»	43	7176	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πιανκρόμπιο»	59	23601	
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Κανέρο»	56	24502	
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Άλδρα»	44	7050	
ΠΕΡΑ ΚΗΡΗ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	63	10935	
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	62	10025	
ΠΕΡΕΣΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μονρόδια»	63	32000	
ΠΕΡΣΙΑΝ ΔΕΡΝΤΟΟΥΖΙ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Σπανός»	45	7698	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Γουλανδρή	43	7282	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινελόπη»	45	6712	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	N. Βερνίκος - Εύγενειδης	41	3307	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	61	13379	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Κομμέροιαλ» κλπ.	54	6154	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Πολιζάντα»	58	9603	
ΠΛΕΙΔΑΣ	έτ. «Πολιζάντα»	53	12513	
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Πιονιάτεντ Κρόσς»	44	7185	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	«Π. Β. Παντελέης, Ατδ.»	54	6320	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Π. Β. Παντελέης, Ατδ.»	44	7203	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	Μ. Πυλιαρός	31	967	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Παναμάρ»	54	8825	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Σκιρώνων»	43	7258	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Προσπέριτου»	43	7122	
ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Γκόμπαλες»	45	7159	

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνευ. Βρετ. Κολομβίαν 9 'Οκτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρεάδης»	43	14425	άνευ. 'Αμεριτέρπην 24 Σεπτ. διά Κομώ Μπαΐη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	άνευ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ. διά 'Αθητραλίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνευ. Μπ. Αύρες 21 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ		έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έφθ. Σάντος 30 Σεπτ.
ΠΡΕΣΒΕΙΑ		έτ. «Μπελεδίνετο»	30	10820	διηλθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Σαγκάην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)		έτ. «Προβίντανες»	48	11173	διηλθε Μπρόνουμποτελ 4 'Οκτ. διά M. Θάλασσαν
ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερον»	54	16210	άνευ. N. 'Υόρκην 21 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΧΟΟΦΜΑΝ		έτ. «Σάουθερν»	43	7277	άνευ. Λός 'Αντζελες, άπό 2 Σεπτ. διά 'Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανοοσεάνικα»	58	10996	άνευ. Σεμάνους 7 'Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνευ. Μπάρρυ 8 'Οκτ. διά Σορέλ
ΠΡΟΗΙΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	διηλθε Παναμά 6 'Οκτ. διά Μόδι
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	εις Άγυράσταν άπό 13 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΝ		'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	60	18889	άνευ. Γένοβαν 11 'Οκτ. διά Pio 'Ιανέιρο
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτην»	43	7225	έφθ. 'Αγκονα 4 'Οκτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχρονίδ & Υιοι	21	1515	έφθ. Θεο(ν)ίκην 28 Σεπτ.
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Αρμονία»	43	7176	άνευ. Μπάχια Μπλάγκαν 5 'Οκτ. διά Κάλλα
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άνευ. Πειραιά 26 Σεπτ. διά Χάμπιον ρόδος
ΠΩΛ (δ.)		'Ιω. Λάτος	52	10224	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμία»	38	5910	διηλθε 'Εσκουμάην 1 'Οκτ. διά Χαδάναν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έφθ. Κόπητε 5 'Οκτ.
ΡΕΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	άργει Χαλκίδης άπό 28 'Οκτ. 1962
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Χάρτλεπουλ 8 'Οκτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Κύαμος»	44	7229	έφθ. Σάντος 16 Σεπτ.
ΡΙΤΑ		Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ		έτ. «Γαλαζιας»	45	7176	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ.
ΡΟΓΟ		έτ. «Άγιαλάνκο»	44	7239	άνευ. Μαντράς 9 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» A.E.	44	1923	άνευ. Ήράκλειον 1 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΡΟΥΗΝ		έτ. «Ρούθη»	37	2348	έφθ. Κέηπ Τάουν 7 'Οκτ.
ΡΟΥΛΑ		Mix. Καραγεώργης	33	6850	άνευ. Τζιμπουτί 6 'Οκτ. διά Κόμπε
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	διηλθε Παναμά 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνευ. Μιζουνίμα 2 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		άδ. 'Αγγελάκη και Σία	47	2257	άνευ. Κείπ Τάουν 8 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ		έτ. «Μαρπρίσιο»	40	6992	έφθ. Μπ. Αύρες 30 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ		Υιοι Δ. 'Ιγγλεσόν	43	7268	έφθ. Αστόρια 17 Σεπτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ		έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7282	εις Όζακαν άπό 3 Σεπτ.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	έφθ. Σκαρμαγκάν 7 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		παναμαϊκή έταιρια	63	14500	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνευ. Χάμπιον ρόδος 2 'Οκτ. διά 'Ισπανίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ		«Μαριτάμι Τράνσοπορτ»	36	1151	έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	άνευ. Σίταν 3 'Οκτ. διά Σπαλάτον
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μορανία»	45	7293	διηλθε Βιρολάτρη 5 'Οκτ. διά Σαν Λορέντο
ΣΑΣ		Σταφυλοπάτης & Σία	40	5271	διηλθε Κωνύπολιν 2 'Οκτ. διά Νοδορωσίσκην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		A. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Θεο(ν)ίκην 2 'Οκτ.
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Διδώ»	43	7239	έφθ. Μόντρεαλ 3 'Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	55	16241	διηλθε Κωνύπολιν 7 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13753	έφθ. Pio 'Ιανέιρο 19 Σεπτ.
ΣΙΜΟΣ		άδ. Γράσους	53	2340	έφθ. Ελσίνκι 2 'Οκτ.
ΣΙΣΙΟΥΛΑ		έτ. «Κόραλ»	48	3814	έφθ. Ρότερνταμ 6 'Οκτ.
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Τάγκερε»	62	28390	άργει Σύρους άπό 3 Αύγ. 1962 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Άλαδαστρος»	44	7176	άνευ. Λός 'Αντζελες άπό 16 Αύγ. διά 'Οζακαν
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Σουύνιον»	56	10692	διηλθε Μπρόνουμποτελ 5 'Οκτ. διά Ντόμεζο
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Μάριντρολ»	50	1517	εις Πειραιά από 24 Αύγ.
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Λέσταμι»	29	7030	άνευ. Αγύρασταν άπό 21 'Οκτ.
ΣΙΝΟΝΟΣ		έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	έφθ. Πειραιάς 3 'Οκτ.
ΣΙΝΟΝΟΣ		Στ. Ντούφας	30	739	εις 'Αιδη από 6 Σεπτ.
ΣΙΝΟΝΙΚ		έτ. «Εξέλλοιορ»	57	10739	άργει Σύρους άπό 10 Αύγ. 1962 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΙΝΟΝΙΩΤΗΣ II		παναμαϊκή έταιρια	57	9460	άνευ. Λός 'Αντζελες άπό 16 Αύγ. διά 'Οζακαν
ΣΙΝΟΝΙΩΤΗΣ		έτ. «Σπέτασι»	44	7276	διηλθε Κωνύπολιν 8 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΣΙΝΟΗ·ΜΑΡΗ		'Ιω Λάτσους	26	5648	έφθ. Καυσούτηγ 5 'Οκτ.
ΣΙΟΙΑ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Αλλαρίειαν 5 'Οκτ.
ΣΙΟΙΑ III		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνευ. Τσάλναν 8 'Οκτ.
ΣΙΟΙΑ K.		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Μπούμπουρι 5 'Οκτ.
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνευ. Γιοκοχάμαν 10 'Οκτ. διά Καμαΐσι
ΣΠΕΤΕΣΑΙ		Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	άργει Σύρους άπό 10 Απρ. 1962
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Σ. Μάτσας	45	4014	διηλθε Κωνύπολιν 8 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Τρανοπάσιφικα»	43	7255	έφθ. Τσάλναν 8 'Οκτ.
ΣΤΑΜΑΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	εις Γένοβαν άπό 10 Αύγ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Δελφοί»	44	1876	εις Ραβέννα από 21 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		άδ. Βλασσούπουλοι	43	7244	άνευ. Κατάνην 22 Σεπτ. διά Λόμε
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		«Πιούνι. Μαρ. 'Εντερπράτις»	52	2073	εις Μπαγκόκ από 8 Σεπτ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		έτ. «Σύρα»	43	8634	άνευ. Αμέρεσαν 1 'Οκτ. διά Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνευ. Καλλάν 20 Σεπτ. διά Σικάμα
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Τρακάνα»	59	2847	έφθ. Σάντος 7 'Οκτ.
ΣΤΥΛΑΙΑΝΟΣ		Mix. Καραγεώργης	31	3991	άνευ. Κολόμπο από 3 Σεπτ. διά Σάν Πιέρ 'Αιλαντ
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Τρανοκοντινενταλ»	56	20332	διηλθε Κωνύπολιν 5 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	39	1429	έφθ. Τεργύτην 17 Σεπτ.
ΣΥΡΑ		άδ. Τσουνάκην	39	2352	άνευ. Βρέμην 5 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Τσάπτα»	44	7184	διηλθε 'Αγ. Βικέντιον 10 'Οκτ. διά Ρεσίφ
ΤΑΝΑΙΤΣ		'Ιράνιαν Λόουδ	45	7640	άνευ. Λονδίνον 8 'Οκτ. διά Μπάσραν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	άνευ. Βισκασσετ 3 'Οκτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	διηλθε Θεοταν 5 'Οκτ. διά Γδυνιαν
ΤΑΥΡΟΣ		παναμαϊκή ουμφέροντα	43	8479	άνευ. Βαλτιμόρην 30 Σεπτ. διά Σαγκούντο (σημ. Παναμά)
ΤΕΣΑΙ Τ.		έτ. «Ντέρνα»	39	5270	έφθ. 'Αλλαρίειαν 9 'Οκτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ		έτ. «Ολιστούμ»	42	7362	διηλθε Παναμά από 11 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ		έτ. «Τρανοπατάφικη»	56	2863	άνευ. N. 'Υόρκην 30 Σεπτ. διά Πειραιά
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑ		έτ. «Τρανοπετρόλη»	30	9243	όργει 'Αιγαλάκη από 9 Σεπτ. 1959
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	49	1366	ρις ορμον 'Αγ. Γεωργίου από 6 Μαρτ.
ΤΗΑΜΕΑΧΟΣ		έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493	διηλθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Ειρηνικόν
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Τρόπικα»	54	12131	έφθ. 'Αιλ 'Οφ Γκραν 8 'Οκτ.
TINA		άδ. Γράσους	44	7207	έφθ. Μάντερτορ 7 'Οκτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ		Γ. και X. Καλαφάτης	62	6202	άνευ. Γκουαγιακίλλα 28 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)		έτ. «Βερίτας Α.Ν.Ε.	38	5239	εις θέσιν 1.24 B. — 94.46 A. 'Οκτ. 3 διά Σουραμπάγια
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Μάραθών»	43	8587	έφθ. Παρανάγκουα 18 Σεπτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Ανατολήν»	41	7195	έφθ. Σαμπενίκο 4 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)		έτ. «Βικίγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνευ. Περσ. Κόλπου 6 'Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		Δή Κόμετ	43	15005	διηλθε Παναμά 24 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνοερ»	45	15574	διηλθε 'Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)		Σ. Εύθυμιαδης	51	8864	όργει Πέραμα από 29 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άνευ. Γιαβάσταν 11 'Οκτ. διά Λορ. Μαρκές
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Σάν Πίεντρο»	43	7132	έφθ. Χάμπιον 9 'Οκτ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ		ΥΙΩΝ Π. Ουλανδρή	60	13997	άνευ. Μόλι 5 'Οκτ. διά Σημάττη
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μέξι»	44	15579	διηλθε 'Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΡΑ Μ.		Λ. και X. Μάτσας	41	7244	άνευ. Ρότερνταμ 21 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΦΑΡΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	όργει Κυνόσουραν από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφίων»	57	9950	έφθ. Μπ. Αύρες 4 'Οκτ.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Αλόρα»	60	13993	διήλθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Γιοκοχόμαν
ΦΟΥΛΗ		παναμαϊκή έταιρια	48	692	όνεχ. Βρέστη 4 Οκτ. διά Γένοβαν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		Δη Σελείν	44	15020	όνεχ. Λορδηνζό Μαρκές 4 Οκτ. διά Κρους Κριστι
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	εις Πειραιά (μετασκευαί)
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλιάς	47	1106	όνεχ. Θεούνικην 4 Οκτ. διά Αλγερίου
ΦΩΣ		έτ. «Λαιμόπριαν»	43	7152	έφθ. Ν. Ορλάνην 29 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Οκτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΛΑ		έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	όνεχ. Ριό Ιανείρο 23 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		όδ. Ζαχάρης Βασιλιάς κλπ.	13	1282	άνεχ. Λαύριον 5 Οκτ. διά Βεγγάζην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7240	όργει Σύρους από 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμε»	60	9319	όνεχ. Κιουρασάο 27 Σεπτ. διά Λονδίνος
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	όργει Πειραιά από 15 Αύγ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Αλτζέο»	44	1876	όνεχ. 'Αλι' δρειαν 2 Οκτ. διά Ελλάδα
ΧΙΟΣ		Κ. Μικαλή και Σία	44	1752	όνεχ. Αμπούργον 8 Οκτ. διά Ρουέν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Παιονιρέζα Σίπηπιγκ»	53	8458	άνεχ. Μπ. "Αύρες 15 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μόνια»	54	16193	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Σεπτ. διά Πέρλ Ρίθερ
ΧΗΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός Έρμάνος»	42	2865	έφθ. Λονδίνον 8 Οκτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Οκτ. διά Ελευσίνα
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαιμός	49	7526	όνεχ. Ντακάρ 11 Σεπτ. διά Παρανάγκουα
ΨΑΡΑ		έλληνική έταιρια	25	958	έφθ. Βιάννα 5 Οκτ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	διήλθε Παναμά 9 Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	άνεχ. Πειραιά 4 Οκτ. διά Κόλπου Μεξικού

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	άνεχ. Πούλο Σαμπού 19 Σεπτ. διά Βαμπόα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	εις Πειραιά από 10 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλα»	44	7261	όργει Καλαμάτα από 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόλια»	45	7132	έφθ. Γιοκοχόμαν 23 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπόλαγκα»	56	20153	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδις 5 Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδιλα»	43	7238	έφθ. Σάντος 11 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Νιουστρόπ 4 Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισέλλα»	24	1988	διήλθε Κων/πολιν 22 Σεπτ. διά Γαλάτσι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπόλαγκα»	56	20140	όνεχ. Κιουρασάο 6 Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	21	1946	εις Καζαμπλάγκαν από 24 Ιουλ.
ΑΕΛΛΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεραντζα»	43	7265	έφθ. Λός Αντζελες 24 Σεπτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδειούρο»	44	7176	όνεχ. Ειδονγάμουθ 29 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	3484	έφθ. Βάρναν 20 Σεπτ.
ΑΗΔΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	42	6997	έτ. Νεάπολην από 10 Σεπτ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρια	43	7139	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Οκτ. διά Βατούρα
ΑΘΗΝΑΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμες»	41	4729	όνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 Οκτ. (διαταγάζει)
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	18784	άνεχ. Βανκούμπερ 21 Σεπτ. διά Όταρον
ΑΘΗΝΟΥΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	9991	άνεχ. Ναγκόγιας 2 1962
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	έφθ. Κολοκύταν από 11 Αύγ. 1962
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	έφθ. Αντζελες 28 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμόπριαν»	58	10018	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Οκτ. διά Ν. Ορλέανην
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμόπριαν»	58	10018	όνεχ. Φραγκίσκον από 4 Σεπτ. διά Κελλόγκ
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	έφθ. Θεσσαλονίκην 26 Σεπτ.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Ζοζέ»	45	7285	έφθ. Αλεύριον 29 Σεπτ.
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμη»	43	7281	άνεχ. Κούπε 8 Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 Οκτ. (διαταγάζει)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έρ. «Ωνάσης»	54	29440	άνεχ. Κύπρος 29 Σεπτ. διά Όταρον
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άνεχ. Ναγκόγιας 2 Οκτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ριταλέζη»	25	2323	έφθ. Μέρεψ 9 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	56	20926	άνεχ. Κολοκύταν 15 Σεπτ. διά Σαντιάγκο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K.		έτ. «Σάνι Νικόλα»	43	2908	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Οκτ. διά Βατούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	όνεχ. Φραγκίσκον από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάριόν»	44	7215	άνεχ. Κούρε 20 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΑΛΚΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	όργει Χάρροντες από 11 Αύγ. 1962
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Ρίτα»	44	7063	διήλθε Σουεζ 4 Οκτ. διά Ερυθρών
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	έφθ. Σπέτζια 26 Σεπτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Φραγκίσκον 28 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	43	7167	έφθ. Τεργιστην 20 Σεπτ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	44	7176	όνεχ. Ντακάρ 4 Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 2 Οκτ. (διαταγάζει)
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ. «Σάνι Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Βαλτιρόρην 4 Οκτ.
ΑΛΧΕΙΤΡ (Λιβάνου)		έτ. «Σάνι Αντώνιο»	44	7183	όνεχ. Μπιλητρο 7 Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΜΑΛΙΑ		Γ. Λιβανός	44	7189	έφθ. Βρέστην 8 Οκτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	όργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1962
ΑΜΦΙΛΟΔΟΣ (δ.)		έτ. «Ανδοιακήν Α.Ε.	49	15797	έφθ. Αμβρεσαν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	όνεχ. Βοστώνη 10 Οκτ. (διαταγάζει)
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	έφθ. Γιοκούτισ 7 Οκτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έλληνικά συμφέροντα	42	3182	διήλθε Σπέρν Χέντ 4 Οκτ. (διαταγάζει)
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνουπονς»	57	11973	έφθ. Τρινιτάντ 29 Σεπτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Φραγκίσκον 28 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	έφθ. Τεργιστην 20 Σεπτ.
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλοτάροπ»	57	25441	όνεχ. Ντακάρ 6 Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10526	έφθ. Βοστώνη 1 Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Κιουρασάο 3 Οκτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΝΑ ΛΟΥΤΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	όνεχ. Μορφουγάκας 3 Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ξάντο Αννα»	44	7258	έτ. Βενετίαν από 3 Σεπτ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαβάδου»	44	7259	διήλθε Ντακάρ 19 Σεπτ. διά Μπέρια
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Αριτάρες»	44	7126	άνεχ. Βέσιν 58.34 B. — 18.13 Δ. Σεπτ. 17 διά Γδύνιαν
ΑΝΤΟΝΕΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτας Πετρόλεουμ»	57	15845	διήλθε Παναμά 18 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΡΟΥΡΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Ν. Βαλιμάς	48	6259	όργει Καλαμάτα από 15 Ιουλ. 1962
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρινθίλλα»	43	7244	διήλθε Κων/πολιν 5 Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταιφάνη»	44	1589	έφθ. Βορέαν 13 Σεπτ. διά Σάντος.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	24	4436	έφθ. Πειραιά 12 Οκτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιό.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	43	7154	έφθ. Βρέστην 17 Σεπτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κατωγεώρης»	49	1351	έτ. Ισπανίαν, ύπο 3 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Λονδίνον 1 Οκτ.
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίτας»	35	4965	άνεχ. Τρίνιπαντα 3 Οκτ. διά Φιλαδέλφειον
ΑΡΕΤΗ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	42	7176	έφθ. Αλλ/δρειαν 29 Σεπτ.
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4660	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Οκτ. διά Αρχάγγελον
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξι»	30	4557	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Οκτ. διά Δουγκέρην
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξιέ»	58	23626	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΑΡΙΚΑ (λ.)		έτ. «Αρέλε»	19	2395	άνεχ. Χόρταπουλ 5 Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοαντίνα»	45	7210	έτις Τρινιπάντα 3 Οκτ. διά Φιλαδέλφειον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	63	27700	έφθ. Αλλ/δρειαν 29 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστούρια»	37	4635	άνεχ. Βρέστην 9 Οκτ. διά Αρχάγγελον
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Οκτ. διά Δουγκέρην
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα»	44	6995	άνεχ. Βορέαν 13 Σεπτ. διά Σάντος.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Πειραιά 12 Οκτ.
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	έφθ. Πειραιά 17 Σεπτ.
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	διήλθε Παναμά από 17 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	διήλθε Κων/πολιν 5 Οκτ. διά Βάρναν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυμιον & Σία	43	7303	έφθ. Ριγιάκεν 2 Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N				

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρία	44	10454	άνεκ. Πάλμ Μπότις 28 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάκαν»	43	7155	διηλώθη Παναμά 20 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούρινθος»	22	1754	άργει Πέραμα όποι 14 Ιουν. 1962
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ ΣΠ Τράνοπ.»	43	7137	έφθ. Χούλι 30 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	έφθ. Τοιμάρη 5 'Οκτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκαμπριέλλι»	44	7176	διηλθε Κωντάντζαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσπιμπο»	43	7129	άργει 'Ελευσίνα όποι 1 Νοεμ. 1962
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	εις. Σκαραμαγκάν όποι 13 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	44	14243	έφθ. Άλεξανδρειαν 21 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5234	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 10 'Οκτ. διά Σουέζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	διηλθε Παναμά 11 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10145	έφθ. Ναγκόγια 8 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	έφθ. Ν. 'Υρκην 8 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	έφθ. Μανίλα όποι 28 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	έφθ. Ναγκόγια 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	24831	άνεκ. Χαρόπην 22 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	διηλθε Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άνεκ. Μίδδλεσον προ 8 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άνεκ. Πλατάνη 29 Σεπτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	11524	άνεκ. Ρεσ.Φ. 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	14839	άνεκ. Ταμπικό 6 'Οκτ. διά Περθ 'Αμπού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10930	διηλθε Παναμά 4 'Οκτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10928	έφθ. Γενόβαν 23 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	58	10908	εις. Πειραιά όποι 9 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουνέστ Άτλαντικ»	63	15985	άνεκ. Σπάττη 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΟΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σπήντηγουελλ»	44	7125	έφθ. Σπάλατον 2 'Οκτ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρότια»	43	7257	άνεκ. Πόρτ. Αρθουρ 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	άνεκ. Κόμπη 11 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαιν 20 Σεπτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	έφθ. Οδόπον 24 Σεπτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	έφθ. Χαδάνα 13 Σεπτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Ν. I. Σουλανδρόης	58	26566	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	εις. Πειραιά όποι 7 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	11623	άργει Πειραιά όποι 11 Αύγ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	56	8638	έφθ. Ήπατ Λόντον 27 Σεπτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 9 'Οκτ. διά Λάδοεντ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνική ουμφέροντα	58	7286	έφθ. Σίδνευ 7 'Οκτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεκ. Μασσαλίαν 8 'Οκτ. διά N. 'Υρκην
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	έφθ. Νέαπολιν 5 'Οκτ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Κυνόσουραν όποι 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμαρ»	44	7176	έφθ. Σημούν 11 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντραλ»	45	7253	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεκ. Άμερερον 20 Σεπτ. διό Μπρούνασβιλλ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα όποι 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτε Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Γκάλεθοντων 4 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	διηλθε Σουέζ 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	άνεκ. Μένα έλλ. Αχιλάντι 19 Σεπτ. διά Κάρθαρ
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Χαλκίδα όποι 23 'Οκτ. 1962
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίγιαν»	41	5270	έφθ. Ντεμεράρα 6 'Οκτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	έφθ. Νιουκστολ (Ν.Σ.) 8 'Οκτ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παγάντα»	40	5550	έφθ. Χούλι 3 'Οκτ.
ΓΙΟΥΝΤΙTY	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	43	8501	έφθ. Μορμουγκάρο 30 Σεπτ.
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	διηλθε Σουέζ 2 'Οκτ. δι' 'Ερυθρών
ΓΚΑΤ' ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη»	57	11873	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 3 'Οκτ. διά N. 'Υρκην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	διηλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Μόντερεαλ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 6 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	άρ. Σουλανδρόη	57	8884	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 30 Σεπτ.
ΓΑΥΓΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	διηλθε Σύνδοβα 23 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχου	57	26032	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 6 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη»	54	28323	διηλθε Πόρτ. Σαΐδ 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (γ. πληρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη»	57	13750	διηλθε Σουέζ 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΓΤΑΝΣ (N.A.T.)		έτ. «Διεθνής»	57	20432	διηλθε Πάναμα 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (N.A.T.)		έτ. «Πανοσεάνικη»	55	25317	διηλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεκ. Περο. Κόλπον 8 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	εις. Μίλφορντ Χάφεν 25 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΙΤΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Όιλ»	57	13750	άνεκ. Ν. 'Υρκην 1 'Οκτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ομολ»	61	11971	έφθ. Αμβούργον 7 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τεσσότος Μπαιν»	57	25489	διηλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχου	57	25490	άνεκ. Πάροι Τανούρα 13 Σεπτ. διά Μπότανο Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Κίνκ Ούιλλ Μπαιν»	57	26031	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδος 29 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	διηλθε Σουέζ 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχου	43	14025	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	άνεκ. Μπρεμεράφων 28 Σεπτ. διά N. 'Υρκην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	43	14309	έφθ. Πειραιάς 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	άνεκ. Τσάρλεστον 6 'Οκτ. διά Πόρτ. Εθεργκλαντ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεκ. Μπαχρέν 9 'Οκτ. διά Ούμι Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14500	άνεκ. Χάμπτον ρόδος 30 Σεπτ. διά Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	58	20546	άνεκ. Ν. 'Υρκην 30 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχος	57	27902	άνεκ. Ρόττερνταν 11 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχος	57	20533	διηλθε Σουέζ 29 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΓΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίγι»	49	13956	άνεκ. Γένοβα 30 Σεπτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Ση»	53	12877	άνεκ. Ν. 'Υρκην 6 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πληρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητόνον»	58	11201	άνεκ. Αύγουστον 27 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχος	43	12793	άνεκ. Χάμπτον ρόδος 30 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεκ. Α'μπουργον 1. 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πληρωμά)	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	58	11200	διηλθε Λίαρντ 26 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Σκαραμαγκάν 11 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΙΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	57	10499	έφθ. Πάροντα 27 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	58	10499	διηλθε Πάναμα 7 'Οκτ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	άνεκ. Θρίπερς 27 Σεπτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεκ. Θρίπερς 3 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλές»	43	12500	άνεκ. Περο. Κόλπον 18 Σεπτ. διά Νίγκατα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	44	13005	άνεκ. Πούλο Μπούκον 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεκ. Λόδης Αντζελες 10 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχου	59	9171	άνεκ. Πούλο Μπούκον 24 Αύγ. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεκ. Χάρτελουπ 27 Σεπτ. διά Πούερτο Ορντάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	14000	έφθ. Τόκιο 5 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7282	άνεκ. Δουγκέρην 9 'Οκτ. διά Χούλι
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	10180	έφθ. Πόρτομαο

ΕΖΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοποντ»	39	6797	άνεχ. Μιάροραν 28 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	έφθ. Σαντάντερ 6 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Παρανάγκουα 18 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεσίγκικ»	42	7210	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου	43	7261	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΕΛΕΑΝΟΡ		παναμαϊκή έταιρια	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμα 28 Σεπτ. (έπισκευα)
ΕΛΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	Α. Φραγκίστας	44	7189	εις Ρότερνταμ, υπό παρολόθη
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7254	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά 'Ιάθαν
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	«Καρφικόνα 'Ιντερνάσ.»	22	1953	έφθ. Γκριτ Γιάρμουθ 30 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άράγκουσα»	38	5500	άνεχ. Νιούπορτ από 2 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΕΛΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παπαχρόπτιπ»	58	13066	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΛΛΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11680	έφθ. Μπατόν Ρουζ 7 'Οκτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	έφθ. Γένοβας 8 'Οκτ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	άνεχ. "Άγ. Φραγκίσκον 10 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΕΝΕΑ		έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	διπλής Σουέζ 9 'Οκτ. διά Δάντοιχ
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	36	11147	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ (ΕΠΩΛΗΘ)
ΕΠΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έρκουλες»	58	17749	διπλής Παναμά 5 'Οκτ. διά Γιασάταν
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	43	7272	έφθ. Σέβεν «Αίλαντς 7 'Οκτ.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεχ. Σάν Ντιέγκο από 3 Σεπτ. διά Καοσιούγκ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει Κυνόδουραν από 8 Αύγ. 1962
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7231	έφθ. Δάντοιχ 2 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουεντε»	29	4248	έφθ. Γένοβας 7 'Οκτ.
ΕΥΒΟΙΑ		παναμαϊκή έταιρια	43	8393	εις Γκρίνοκ 1 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διπλής Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	έφθ. Κορσίν 8 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οιλ»	54	18730	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριοια»	59	9003	έφθ. Αυδούργον 4 'Οκτ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπραζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέύμαρ»	49	17613	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 'Οκτ. διά Ράζ Τανούρα
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 'Οκτ. διά Σαφάγκα
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλτραμάρ»	44	4296	εις Ν. Όρεάνην από 16 Δεκ. 1962
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7273	άνεχ. Λός «Αντζελες 3 'Οκτ. διά Καλλάο
ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνοθασι»	37	1917	άνεχ. Μπρούζες 4 'Οκτ. διά Λουλέα
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγιες»	30	1569	εις Λός Αντζελες από 22 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ ΔΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Παλμέα»	45	14418	άνεχ. Αμορτερνταν 10 'Οκτ. διά Μπατόν Ρουζ
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	εις Σάντον από 31 Αύγ.
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.)		έτ. «Άλμπερτα»	43	7180	άνεχ. Γιαβάτα 4 'Οκτ. διά φιλιππίνας
		έτ. «Τάκης»	37	1166	έφθ. Σουάνον 6 'Οκτ.
ΘΑΛΗΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	7252	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 8 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΘΕΝΚΣΕΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήμορπντ»	44	7260	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλήπα»	44	7194	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 10 Σεπτ. διά Χαιφόγκ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Βούρδαν 30 Σεπτ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαντα»	38	6529	άνεχ. Χαδάνα 5 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Καλλάο 29 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	άνεχ. Τζέδαν 24 Σεπτ. διά Νταμάμ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	έφθ. Λιδέρον 23 Σεπτ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ		έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	άνεχ. Ραγγούν 11 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεχ. Κιουρασάδο 7 'Οκτ. διά Ν. 'Υρκην
ΙΑΝΘΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	12102	έφθ. Καλκούταν 11 'Οκτ.
ΙΑΛΕΝΑ (Λιβάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Σεβίλλην 1 'Οκτ.
ΙΙΜΥ (Λιβάνου)		έτ. «Ασούνοιον»	20	2253	έφθ. Πόρτ Σαιδ 27 Σεπτ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούόκιο»	44	12646	άνεχ. Αμορτερνταμ 4 'Οκτ. διά Κομώ Μπαίν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Γιοκοχέμαν 25 Σεπτ. διά Μανιλαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπάλ»	44	7176	διπλής Παναμά 14 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΑΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Γιοκοχέμαν 30 Σεπτ. διά Βούρδαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαίρ»	56	10422	άνεχ. Λός Αντζελες 7 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντφορντ»	63	13517	έφθ. Βανκούμπερ 8 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	άνεχ. Βανκούμπερ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπάλ»	44	7198	άνεχ. Εΐδονθαν 5 'Οκτ. διά (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	άνεχ. Ναγκόσακι 1 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανουέρα»	17	1295	άργει Κυνόδουραν από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμβδα»	43	7297	άνεχ. Χαδάνα 14 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Σαντορίνη»	42	7020	έφθ. Λα Γκουλέττ 8 'Οκτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ		όδ. Βλαστόπουλοι	46	3521	έφθ. Ρουέν 26 Σεπτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	57	10122	διπλής Θεούταν 9 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	εις Πειραιά από 11 Φεβρ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ. «Θερόν Τιμπερ»	30	2377	έφθ. Ποσόζουλι 28 Σεπτ.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπρια»	43	7176	έφθ. Μαρακάιμπο 4 'Οκτ.
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσονπορτ»	57	8774	άνεχ. Βενετίαν 5 'Οκτ. διά Ραβέννων
ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερ»	44	7255	διπλής Παναμά 19 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελικώνη»	43	8465	διπλής Πάιραντ 30 Σεπτ. διά Ατλαντικόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	44	7192	άνεχ. Χακοδάπτην 9 'Οκτ. διά Παρανάγκουα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Βαλδίδζα»	35	5103	έφθ. Ούζαν 7 'Οκτ. διά Γκιζόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	29	2666	έφθ. Κων/πολίν 9 'Οκτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσονπορτ»	40	7121	διπλής Κων/πολίν 26 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	άνεχ. Ρότερνταμ 1 'Οκτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	άνεχ. Χακοδάπτην 9 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	18000	διπλής Κων/πολίν 1 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)		έτ. «Φιάντζια»	56	10015	εις Ήσιον 49.10 B. - 4.8 Δ. 'Οκτ. διά Κάρδιφ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Άγιοι/Άναργυροι»	07	1075	άνεχ. Βρέστον 6 'Οκτ. διά Μεδύλη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Υποαντήπη»	41	2866	άνεχ. Βρέστον 11 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπτροφάνης»	43	2874	εις Ήσιον 4.8 Δ. 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καπτάνιοςα»	24	2060	άνεχ. Βρέστον 26 Σεπτ. διά Βραίλαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπτάνιοςα»	44	7281	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντορ»	43	7933	εις Κόπρε από 17 Αύγ.
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντει»	46	8147	άνεχ. Ήγ. Φραγκίκον 23 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΚΑΡΝΕ'ΙΣΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	διπλής Βιβραλτάρ 27 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	έφθ. Α' Μερέραν 13 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσα»	43	7033	διπλής Βιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Ραβένναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Οκτ. διά Ναγκόγια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσφέριτ»	43	7144	έφθ. Η' Νορέ 10 'Οκτ.
ΚΑΤΣΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Σάντος από 28 'Ιουλ.
ΚΕΙ'Π ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	έφθ. Ντάντοι 6 'Οκτ. διά Ναγκόγια
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	έφθ. Κόλπονταν 1 'Οκτ. διά Ναγκόγια
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	έφθ. Χάμποντος ρόδς 28 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	έφθ. Παλέρμο 5 'Οκτ.
ΚΙΜΟΛΟΣ (π.)		έτ. «Ζαδε»	39	4876	άνεχ. Λός Αντζελες 11 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λ. Τσαθλίρης»	27	5411	διπλής Θεούταν 6 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	διπλής Χάμποντος ρόδς 27 Σεπτ.
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	έφθ. Κόλπονταν 30 Σεπτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγια
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»			

ΚΟΡΕΑΤΡ (Λ.)	(N.A.T.)	«Ηστερν Σή Τράνοπορτ».	62	14963	έφθ. Καράτσι 3 'Οκτ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σίται»	43	7075	έφθ. Σεβίλλην 2 'Οκτ.
ΚΟΣΜΙΚ (Δ.Μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόφ»	57	17827	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεχ. Γιαδάτο 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΚΡΕΣΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7135	άνεχ. Νιούπορτ (Ν.Σ.) 2 'Οκτ. διά Σίδηνευ
ΚΡΗΝΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Βεμβάν 2 'Οκτ. διά Μένα Σαούδ
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	έφθ. Κολόμπο 19 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	56	4031	έφθ. N. Όρλεάνην 2 'Οκτ.
ΚΥΜΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριά»	43	6992	άνεχ. Μάλταν 10 'Οκτ. διά N. Όρλεάνην
ΚΥΠΡΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτις»	43	7230	διπλής Γιβραλτάρ από 4 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐάς»	44	2896	άνεχ. Κάρσοκαν 5 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Σέτουμπαλ 9 'Οκτ. διά Καζαπλάγκον
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	άνεχ. Καλλάδ 25 Σεπτ. διά Μπουένος Αύρες
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	άνεχ. Χάμινα 5 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8683	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 8 'Οκτ.
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπο»	53	11262	άνεχ. Τζάκονινθιλ 1 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΑΡΓΚΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάρκα»	56	23880	άνεχ. Ριό Ιανεύρο 25 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΕΟΠΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	διπλής Μπρόνιμποτελ 24 Σεπτ. διά Κούβαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρομόντε»	53	13406	άνεχ. Κριότομπαλ 11 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίπτα»	43	7109	έφθ. Σάντος 1 'Οκτ.
ΛΙΜΠΕΡΙΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Αύγ. 1962
ΛΙΝΔΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόρες»	62	11246	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδενίντα»	43	7118	άνεχ. Μάλταν 6 'Οκτ. διά Σάφι:
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάς»	43	7257	έφθ. Χάρδην 4 'Οκτ.
ΛΥΡΙΚ (Λ.δ.)		έτ. «Θεταρ»	43	10521	άργει "Οραντζ από 18 'Ιουν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	διπλής Πόρτ Σαϊδ 7 'Οκτ. διά Λουλέα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15000	άνεχ. "Αμέρεραν 5 'Οκτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Γιοκκαϊ 8 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δημητρία»	37	4838	άνεχ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Πολωνίαν
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλ»	18	920	άργει Περάμα από 17 Θερ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μακζούμε»	43	7145	έφθ. Χαδάνα 23 Σεπτ. διά Οβέντο
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννί»	45	3549	άνεχ. Σαλαθάδρ 2 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μηλάγκα»	43	7255	έφθ. Μαζουλιπάτναν 26 Σεπτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	διπλής Πόρτ Σαϊδ 3 'Οκτ. δι' 'Ελλαδά
ΜΑΝΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. "Αμετερνταν 23 Σεπτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμακή εταιρία	50	10053	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΜΑΡΑΤΩΝ	(λ.δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλής Κων/πολίν 3 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)		έτ. «Πάρη Πέρλας»	32	1595	άνεχ. Αύγυστον 14 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδαν Μαουρίτσιο»	25	1473	διπλής Κων/πολίν από 1 Σεπτ. διά Γαλάτσι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσου»	27	1554	διπλής Παναρέ από 12 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερ Κρός»	44	7289	έφθ. Αρχαγγελον από 28 Αύγ.
ΜΑΡΓΚΡΩ (λ.)	(N.A.T.)	Σιγάλος και Πλατής	30	4620	έφθ. Ριό Ιανεύρο 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φωάιόνι»	62	8951	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 28 Σεπτ. διά Μπερμπέρα
ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	29	2569	διπλής Κων/πολίν 3 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεχ. Μοπάσα 5 'Οκτ. διά Πόρτ Σαϊδ
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικάλες»	56	5490	έτις Πειραιά από 17 Αύγ. (ίπισκεια)
ΜΑΡΙΧΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Χούστον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλίθερας»	45	8965	έφθ. Κοκούρα 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άργκουλ»	38	5548	άνεχ. Σιδην 16 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7202	άνεχ. Νέαπολιν 9 'Οκτ. δι' 'Αλ/δρειαν
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 8 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριβικ»	52	11169	άργει Ελευσίνα από 8 'Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΕΛΥ		παναμακή εταιρία	44	7206	έφθ. Σουντσόβαλλ 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.		έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	διπλής Αγ/ Βικέντιον 19 Σεπτ. διά Λόμε
ΜΑΡΙΒΙΚ (λιβ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5110	έφθ. Ιμιγχαμ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)		έλληνικα συμφέροντα	44	7212	άργει Καλαμάτα από 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκίστα»	43	7253	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάνκα»	44	7279	άνεχ. Πόρτ Αλμπέριν 10 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπούνο»	63	15700	άνεχ. Κεμπτικ 18 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπάλκα»	44	7150	διπλής Παναρέ 1 'Οκτ. διά Λίβερπούλ
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανού - Εουρόπα»	44	10445	άργει Ελευσίνα από 8 'Οκτ. 1962
ΜΑΡΙΤΥΧ (λ.)		έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Σουντσόβαλλ 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιβ.)		έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7232	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΤΟ (λιβ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5147	άργει Χαλκίδα από 21 Σεπτ. 1962
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(λ.)	έτ. «Μαροεδίταιο»	46	2270	άνεχ. Χούστον 1 'Οκτ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Συμιωνία»	44	7250	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβ.) 29 Σεπτ. διά Μεβύλ
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	έφθ. Σουραρμάγια 1 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπαντορ»	44	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΤΕΡΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	άνεχ. Μπουζι 1 'Οκτ. διά Βρινδήσιον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έτ. «Μπαλιμπά»	54	18763	διπλής Πόρτ Σαϊδ 2 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντενι»	26	1512	διπλής Σουζέ 6 'Οκτ. διά Ρενί
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πάσιφικ»	43	7176	άνεχ. Βηρυττό 10 'Οκτ. διά Ρενί
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Λός Αντζέλες 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΙΤΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαίκα»	45	7264	άνεχ. Βενετίαν 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλέργρακας»	57	11691	άργει Κυνόσουραν από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Ιντιες»	46	4140	έφθ. Μάλταν 8 'Οκτ.
ΜΕΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Λάς Πόλαμας 2 'Οκτ. διά Νιού Ουεστερντερ 9 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΕΡΞΙΝΙΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδων Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Σουζέ 6 'Οκτ. διά Τζέδων
ΜΕΣΩΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Γιουρόπο»	41	6782	άνεχ. Αλ/δρειαν 6 'Οκτ. διά Κούδαν
ΜΙΛΗΤΟΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	8433	άνεχ. Λός Αντζέλες 5 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΝΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόδεο»	49	17905	έφθ. Κοίτσουπαλ 8 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 5 'Οκτ. διά Ραδέναν
ΜΙΧΑΗΑΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Νιού Ουεστερντερ 9 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΙΧΑΗΟΣ Ζ.		έτ. «Σάντα Αντρες»	53	11289	άνεχ. Μπαχάμες 6 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μαίριν»	44	7176	έφθ. Ν. Ορλέανη 7 'Οκτ.
ΜΟΥΣΣΕ (Λιβάνου)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλής Σουζέ 29 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΠΕΘ (παν.)		έτ. «Οραγκίστας	29	6984	άνεχ. Αμερουργον από 9 Αύγ. δι' 'Ιγκάρκα
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρόλιεντο»	47	2331	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. διά Χάντσοπορ
ΜΠΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούΐ»	44	7159	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΟΑΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	40	5134	άνεχ. Κολόμπο 6 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούνια»	42	7303	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΝΑΙΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΙΒΓΚΕΙΤΟΡ (Λιβ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Καρβαγένην
ΝΑΙΒΓΚΕΙΤΟΡΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτίμα Πιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Σουζέ 1 'Οκτ. διά Σάντο Ντορίγκο
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Μπρόλιμποτελ 5 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	άνεχ. Φουζίκι 28 Σεπτ. διά Νιγκάτα
ΝΑΠΙΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7092	άνεχ. Σαίν Τζών 1 'Οκτ. διά Λά Εστακάντα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάδο»	57	23690	άνεχ. Κόριτσι 26 Σεπτ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέύς»	58	12624	άνεχ. Σάντος 7 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσυκραντ»	58	24068	διπλής Σαντος 19 Σεπτ.
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Άλτις»	42	7227	έφθ. Εμέδ 1 'Οκτ.
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Ν. Ορλέανη 3 'Οκτ.
ΝΕΤΤΟΣ		έτ. «Πιουνινθερσαλ Τράμπι»	42	9730	έφθ. Σαπαλάτον, υπό συμπληρωσιν
ΝΕΦΕΛΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσενίκ»	63	15000	

ΝΙΚΟΣ	(Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Ροζάριο 5 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	άνεχ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Λιμπρεδίλλ	
ΝΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7294	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 3 'Οκτ. διά Στεττίνον	
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	Εύγενια Σ. Σαρίδη	22	2201	άνεχ. Γκέφλε 5 'Οκτ. διά Τοκοπίλα	
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	έφθ. Ν. Ύδρην 10 'Οκτ.	
ΝΙΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Σαδόνα 27 Σεπτ.	
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησαύθ "Ηστ. Αζια»	28	1463	άργει Χόγκ Κόγυ από 6 Νοεμ. 1962	
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962	
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος»	41	7251	διήλθε Παναμά 19 Σεπτ. διά Τκιο	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	58	21031	διήλθε Μπρόμπιτσελ 28 Σεπτ. διά Κούδαν	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	60	20864	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 27 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	58	20451	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 30 Σεπτ. διά Μπασταν	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	56	10149	άνεχ. Χάλιφας 17 Σεπτ. διά Λα Σαλίνα	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράύτερ»	44	7070	έφθ. Γιοκοχάμα 3 'Οκτ.	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	58	18183	άνεχ. Αύγουστον 5 'Οκτ. διά Χάμπτον ρέδς	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	59	18180	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Σεπτ. διά Χόρ άλ Αμάγια	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΑΛΑ ΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	58	10139	διήλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμάρια»	56	12718	άνεχ. Βανκούβερ 2 'Οκτ. διά Τόκιο	
ΝΟΡΘ ΚΙΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεχ. Φάλμουθ 29 Σεπτ. διά Κιουρασό	
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Κεμπέκ 4 'Οκτ.	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 8 'Οκτ. διά Σπέτζια	
ΝΟΣΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμας	52	12557	έφθ. Ειβονμάου 4 'Οκτ.	
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ»	44	7061	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 2 'Οκτ. (διαταγάς)	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουινγουορντ»	58	17743	άνεχ. Σεβίλην 8 'Οκτ. διά Ν. Ύόρκην	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σην 'Εντερπραϊς»	58	13545	άνεχ. Βαλτιμορη 5 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάς	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σην 'Εντερπραϊς»	61	13198	άνεχ. Χαμπτον ρέδς 2 'Οκτ. διά Ιταλίαν	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σην 'Εντερπραϊς»	59	13545	άνεχ. Ντοκόρ 7 'Οκτ. διά Ρότερνταμ	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΣΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σην 'Εντερπραϊς»	63	13500	άνεχ. Εμπεν 6 'Οκτ. διά Κόλπον Μεσικού	
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίν»	58	10396	άνεχ. Τρίνινταν 1 'Οκτ. διά Καναδά	
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	13847	έφθ. Γιοκοχάμα 7 'Οκτ.	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβμιράνιον»	58	10483	άνεχ. Χιροσίμα 19 Σεπτ.	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Ευρώπα»	55	11209	έφθ. Σαο Λουζ 9 'Οκτ.	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Ευρώπα»	56	8716	άνεχ. Χούλι 2 'Οκτ. διά 'Ην. Πολιτείας εις Ρότερνταμ, υπό παραλαβήν	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χουμάνιτας»	46	10116	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 Σεπτ. διά Κουδετέητ	
ΝΤΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάνια»	43	7237	άνεχ. Βενετίαν 27 Σεπτ. διά Ραθένναν	
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486	άνεχ. Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Καναδά	
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396		
ΟΛΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7199		
ΟΛΓΑ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	έφθ. Χαδάναν 8 'Οκτ.	
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρην»	43	6704	άνεχ. "Αντεν 3 'Οκτ. διά 'Ερυθρών Θάλασσαν διήλθε Πόρτα Σαΐδ 1 'Οκτ. διά Στεττίνον φέντες Πειραιά 15 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τραναστάλντικα»	53	17362	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 4 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ φέντες Γκάλεσον 3 'Οκτ. διά Κόρπους Κριστί ανεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Σεπτ. διά Πούντα Πάλμας	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	54	13665	άνεχ. Ν. Ορλανίαν 23 Σεπτ. διά Βουδάνη φέντες Ντάρμπαν 28 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα εις Ρότερνταμ, όποι 27 'Απρ. 1962	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΣΣΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	20453	διήλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον δηλώθε Πόρτα Σαΐδ 2 'Οκτ. διά Μεσόγειον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	54	14047	έφθ. Κούρε 23 Σεπτ. διήλθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	58	27602	έφθ. Βούδηρον 5 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	50	17791	άνεχ. Τρινιντάν 7 'Οκτ. διά Βούδηρηνας ανεχ. Τρινιντάν 3 'Οκτ. διά Ν. Ύόρκην δηλώθε Παναμά 2 'Οκτ. (διαταγάς)	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	53	14221	έφθ. Τρινιντάν 3 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Αύγουσταν 7 'Οκτ. διά Λιβρον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 3 'Οκτ. διά Ρότερνταμ ανεχ. Λος 'Αντζελες 8 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13678	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	53	13660	άνεχ. Κουίνανο 6 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον δηλώθε Σουέζ 28 Σεπτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13934	έφθ. Τοίνινταν 3 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	55	13709	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 7 'Οκτ. διά Βούδηρηνας ανεχ. Τρινιντάν 7 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13713	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (N.A.T.)		έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	55	13934	άνεχ. Τρινιντάν 7 'Οκτ. διά Λιβρον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 3 'Οκτ. διά Ρότερνταμ ανεχ. Λος 'Αντζελες 8 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζερ»	59	23280	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13665	άνεχ. Κουίνανο 24 Σεπτ. διά Βραζιλίαν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ 'Ατλαντικ»	55	18790	έφθ. Τρινιντάν 7 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	55	13934	έφθ. Τρινιντάν 3 'Οκτ. διά Ν. Ύόρκην	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	20595	δηλώθε Σουέζ 28 Σεπτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13665	έφθ. Τρινιντάν 4 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	49	17792	έφθ. Τρινιντάν 5 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	49	14047	έφθ. Τρινιντάν 9 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 11 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσπορτ»	59	37958	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέριον εις Κιελούν, υπό συμπλήρωσιν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Ολόμπικο»	60	37744	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονάσης	63	35000	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	58	27602	δηλώθε Τιμάρτερ 5 'Οκτ. διά Πόρτλαντ (Me)	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ' (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	50	17791	δηλώθε Σουέζ 7 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολόμπικ 'Οιλ»	54	13580	έφθ. Τρινιντάν 7 'Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανσούσαντο»	54	20611	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ. διά Αλικάντες	
ΟΜΝΙΟΙΔΑ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμιούκι Κέρριερς»	43	8195	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν	
ΟΜΝΟΙΟΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομήνοια»	56	21093	δηλήθε Αδεσεντ 7 'Οκτ. διά Αμερέσταν	
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 6 'Οκτ. διά Σάν Νικολας	
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίδολ»	58	12667	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 24 Σεπτ. διά Βραζιλίαν	
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	10009	άνεχ. Πέρσ. Κόλπον 30 Σεπτ. (διαταγάς)	
ΟΣΕΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντη	44	7254	άνεχ. Τιμπάτο 28 Σεπτ. διά Βραζιλίαν	
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννανθερ»	44	8615	άνεχ. Αρουμπαν 18 'Οκτ.	
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΓΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπονγίκι θάλλαλη»	44	7176	άνεχ. Τάπταν 30 Σεπτ. διά Πέρσ. Κόλπον	
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	44	7210	έφθ. Κούρε 15 Σεπτ.	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	παναισική έταιρια	36	3891	άνεχ. Σάντος 6 'Οκτ. διά Βραζιλίαν	
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσσαν»	43	7189	έφθ. Τιμπάτο 8 'Οκτ.	
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούναϊτ Κρόσι»	43	7170	άνεχ. Τιμπάτο 6 'Οκτ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.	
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7167	άνεχ. Λόδα 'Αντζελες από 14 Αύγ. διά Μπούργκας	
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σητάντιν»	43	7261	έφθ. Κολλάρο 1 'Οκτ.	
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λλά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Σάντος 28 Σεπτ. διά Λονδίνον	
ΟΥΡΑΝΙΑ (N.A.T.)		έτ. «Κασδύιας»	58	10659	δηλήθε Παναμά 25 Σεπτ. διά Ατλαντικόν	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΔΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ. «Πριό Πάρτο»	43	2742	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 10 'Οκτ. διά Μπελαδόναν	
ΟΥΡΑΝΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισοφίκα Γιουνίον»	44	7308	άνεχ. Μάντζεστερ 28 Σεπτ. διά Κόμω Μπαϊ	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 12 'Οκτ. διά Κωνσταντζαν	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	άνεχ. Καιμάνα 15 Σεπτ. διά Μπαχαγκουέρο	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέτδιον»	44	14250	έφθ. Αιμούργουν από 3 Σεπτ. 1962	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΜΑΡΠΥ (π.τ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλμα»	36	1974	άργει Σέριμους 11 'Ιουλ.	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΠΑΡΘΕΝΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	43	7258	άνεχ. Ν. Ύόρκη 3 'Οκτ. διά Ζάκαν	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	δηλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Κούδανον	
ΟΥΡΑΝΙΟΣ ΡΑΓΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισοφίκα Γιουνίον»				

ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	άνεκ. Κοπεγχάγην 8 Οκτ. διά Σουηδίαν
ΠΟΠΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκη»	42	2808	έφθ. Τσάλναν 3 Οκτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	43	7273	όργει Κυνόσουραν ἀπό 7 Σεπτ. 1962
ΠΟΥΚΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρα	52	11695	άνεκ. Νατάλ (Βραζ.) 9 Οκτ. διά Μπελέρ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεκ. Πλατζών 3 Οκτ. διά Πουλό Σαμπού
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	42	7106	άνεκ. Αμβούργος 7 Οκτ. διά Φρειδρίχσταντ
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	άνεκ. Μιζουσίμα 20 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
PANNER (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	57	23693	άνεκ. Μπαντώρ Μασούρ 16 Σεπτ. διά Σαΐν Τζων
PEZOΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	17	1293	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	όργει Τρίπολιν (Λιβάνου) ἀπό 16 Ιουλ. 1962
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Οκτ. διά Χαδάναν
PIO ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριντ»	43	7244	άνεκ. Λός «Αντζέλες ἀπό 7 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ «Εξπρέσσο»	11	1538	άνεκ. Λός «Αντζέλες 17 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνέστερν ΣΠΙ»	56	21028	έφθ. Ρέγκοντ 29 Σεπτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (N.A.T.)		έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 29 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
SAINT ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα»	40	5349	εις θέσις 55 Β. — 4 Α. ἀπό 4 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
SAINT ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.β.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	45	7198	έφθ. Αρχάγγελος 23 Σεπτ.
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Ριγέμαν 10 Σεπτ.
SAINT ΤΖΕΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	έφθ. Λόουερ Μπουκάναν 23 Σεπτ.
SAINT ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίσσα»	36	5129	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 21 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2780	έπαθε Αλδρειαν ἀπό 7 Σεπτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (λ.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	43	7257	άνεκ. Πενάγκ 8 Οκτ. διά Μπελαδάν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάσιουτο»	50	2736	έφθ. Σπαλάτον 28 Σεπτ.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. «Κασολίν»	43	7239	έφθ. Λός «Αντζέλες 3 Οκτ.
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7224	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 7 Οκτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Καρολίν»	44	7242	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Οκτ. διά Πρόδιντενς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Τιαβίζα»	23	5372	όργει Αμπελάκι ἀπό 16 Αύγ. 1962
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)		έτ. «Καρολίν»	43	7197	άνεκ. Ναγκόύριον 24 Σεπτ. διά Λός "Αντζέλες
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (λ.)		έτ. «Βάλιμπαρ»	45	3161	άνεκ. Ν. Υόρκη 3 Οκτ. διά Γκουλφόρπ
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7200	διήλθε Πανομά ἀπό 31 Αύγ. δι' 'Ιατωνιαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολίστιμ»	43	7260	έφθ. Αλδρειαν 6 Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ (λ.)		ελληνικά ουμφέροντα	47	3775	άνεκ. Νεάπολιν 7 Οκτ. διά Γένοβαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιόπης»	43	7267	άνεκ. Κότκος 6 Οκτ. διά Λενινγκραντ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	έφθ. Χάγκαν 15 Σεπτ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	55	12340	έφθ. Αρταντάν 3 Οκτ.
ΣΑΝΕΖΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτά»	44	7238	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 30 Σεπτ. διά Σουέζ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7210	άνεκ. Λός "Αντζέλες 30 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκουν 3 Οκτ. διά Βενετίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (λ.)		ελληνικά ουμφέροντα	45	2802	άνεκ. Σεμπένιον 3 Οκτ. διά Νέουρος
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Σασιδά 3 Οκτ. διά Τρίνινταν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαθίθνα»	43	7179	άνεκ. Τοκιο 5 Οκτ. διά Γιοκοχάραν
ΣΑΝΜΙΤΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφρ Σ.»	45	12723	διήλθε Πανομά ἀπό 7 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	διήλθε Λαττάνια 30 Σεπτ. διά Σφόδρα
ΣΑΙΟΥΘ ΠΟΟΥΑ (λ.)		έτ. «Ρηπρέ»	63	6200	διήλθε Όσιουταν 27 Σεπτ. διά Κριστομπόλ
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Τρέ τερ»	44	10743	έφθ. Σαδόνα 30 Σεπτ.
ΣΑΙΠΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	εις θέσις 28 Β. — 165 Α. Σεπτ. 28 δι' 'Οζάκαν
ΣΑΙΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.β.)		έτ. «Ντέλ Σούρη»	31	4704	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. δι' 'Αρπιτζάν
ΣΕΙΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	άνεκ. Νεάπολιν ἀπό 9 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7257	έφθ. Μόλταν 28 Σεπτ.
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	ιδε : «ΑΗΔΩΝ», ώς μετωνυμάσθη
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.β.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	46	1059	άνεκ. Πειραιο 29 Σεπτ. διά Γεράκινην
ΣΙΚΙΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	έφθ. Βανκούμερ 23 Σεπτ.
ΣΙΚΟΝΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισσον»	45	15100	εις 'Αμπούργον ἀπό 30 Μαΐου
ΣΙΚΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόσα»	50	5507	έφθ. Τσάλναν 7 Οκτ.
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	εις Βιλεμπούχεν 29 Σεπτ.
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Σόμιο»	53	805	άνεκ. Αύγουσταν 1 Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνης)
ΣΟΥΕΡΤΕΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.)		παναμαϊκή έταιρια	57	10861	έφθ. Βοστώνην 7 Οκτ.
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτασι»	47	4966	εις Πόρτ Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδικι»	57	20683	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 29 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30150	διήλθε Σευέζ 5 Οκτ. διά Περσ. Κόλπων
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντίνα»	43	7290	έφθ. Ελασσόναρ 23 Σεπτ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	διήλθε Πανομά 4 Οκτ. διά Λονδίνον
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσουλάρη»	55	8799	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Οκτ. δι' 'Αμερικήν
ΣΤΕΒΟ		έτ. «Ανταμπη»	44	7066	άνεκ. Πάλμας 26 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαούρο»	56	10360	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 9 Οκτ. (διαταγάς)
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Αμέρεσαν 28 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεκ. Μπέρισα 20 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΑΡΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7203	διήλθε Πανομά 20 Σεπτ. διά Σικάρα
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Αλδρειαν 26 Σεπτ.
ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θηριάν»	49	2496	διήλθε «Ελανόρ 20 Σεπτ. δι' 'Ανατολ. Γερμανίαν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκοι»	44	7045	έφθ. Χαιθόγκ 22 Σεπτ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	38	1465	έφθ. Σπέτασι 23 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	διήλθε Πανομά 4 Οκτ. διά Λονδίνον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Οκτ. δι' 'Αμερικήν
ΤΖΩΝ Γ. Α. (N.A.T.)		έτ. «Λάμπδα»	43	7251	άνεκ. Πύλος 4 Οκτ. διά Βραζίλιαν
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	5479	έφθ. Καλκούτταν 3 Οκτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	άνεκ. Κανιάνα 30 Σεπτ. διά Μπαντώρ Μασούρ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμπούρετς»	53	27853	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7256	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΤΟΥΓΑΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4542	άνεκ. Πούλο Μπούκομ ύπο 30 Αύγ. διά Χαδάναν
ΤΟΥΡΓΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	εις Αμβούργον ἀπό 22 Νοεμ. 1957
ΤΡΑΜΠΙΡ ΙΩΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπιτ Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Σαρέλ 5 Οκτ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδιλ»	57	24027	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8597	άνεκ. Τενερίφε 4 Οκτ. διά Περσ. Κόλπων
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Ροζάριο 1 Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινόσανα»	27	2457	έφθ. Πειραιά 10 Οκτ.
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7247	όργει Αμπελάκι ἀπό 22 Νοεμ. 1962
ΤΡΙΤΩΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Σαρέλ 5 Οκτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνγκω»	42	7230	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Σεπτ. διά Τόκια
ΥΑΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	διήλθε Κονιάδην 3 Οκτ. διά Βαρελέων
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούν»	47	15543	άνεκ. Ναγκασάκι 5 Οκτ. διά Περσ. Κόλπων
ΦΑΝΝΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλόρ»	44	7247	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Οκτ. διά Κοπεγχάγην
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμασίν»	57	21910	εις Πειραιό ἀπό 13 Ιουλ. (ποικευαί)
ΦΑΡΑΠΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7181	— 165 Α. — 3.11 Δ. 'Οκτ. 7 διά Ροστόκ
ΦΑΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Παναυ. Μαρίν Έντερπραϊζ»	42	7231	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Οκτ. διά Κάντλα
ΦΟΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Πούνιον Κομμέρσιαλ»	29	3958	διήλθε Βικτόριαν 3 Οκτ. διά Χαδάναν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου»	53	53000	άνεκ. Βικτόρια 28 Σεπτ.
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Αμβούργον 3 Οκτ.
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΙΑ»	45	10547	όργει Κανέριουν ἀπό 8 Αύγ. 1962
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	56	10736	έφθ. Γιούνιον 2 Οκτ.
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελεμός»	41	5236	άνεκ. Καρούνγκ 14 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένερελ»	19	2559	έφθ. Κεντρά 28 Σεπτ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	ελληνικά ουμφέροντα	56	10784	έφθ. Αμβούργον 3 Οκτ.
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	όργει Κυνέσουραν ἀπό 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδι»	42	2873	εις Ονέγκας ἀπό 1 Σεπτ.
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «			

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 73

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1963

OUR PRESENT STRENGTH

2040 SHIPS • 14,178,944 GROSS TONS

There were more purchases of second-hand tonnage from foreign sources and more launchings for the account of Greek shipowners during the third quarter of 1963. On the other hand, the rate of "repatriation" to Greek registry ground to a complete halt, or rather went into reverse as more ships were transferred from Greek registry. There were fewer sales of obsolete tonnage to foreign buyers for further trading and the normal number of ships went up for scrapping.

Thus, the changes affected a total of 103 ships grossing 841,678 tons and resulted in a net gain of 55 vessels grossing 375,646 tons which, added to the figures at the end of the second quarter, give us a current total of 2,040 ships grossing 14,178,944 owned or controlled by Greek shipowners under the six flags.

Most notable feature of the third quarter was the resurgence of the Liberian flag which not only attracted the largest number of second-hand vessels acquired but also many of the newbuildings originally planned for Greek registry.

This was only to be expected as a result of Government indifference to the demands of the shipowners and the unwarranted police tactics of consular port officers and Ministry officials interfering with the running of Greek-flag vessels.

The following table gives a clear picture of Liberian-flag gains at the expense of the Greek flag since the beginning of the year:

	1st. Qtr.	2nd. Qtr.	3rd. Qtr.			
Flag	Ships	G. T.	Ships	G. T.	Ships	G. T.
Greek	+19	+225,285	+29	+ 87,871	+24	+ 38,840
Liberian	- 3	+ 57,293	+10	+120,486	+34	+390,902
Panamanian ..	- 1	+ 19,268	- 1	- 15,380	+ 3	- 17,406
Lebanese	—	+ 9,939	- 8	- 26,014	- 6	- 36,690
	+15	+311,786	+30	+166,963	+55	+375,646

THE GREEK FLAG

For the first time since 1956, there was a slight dip in the upward curve of Greek-flag tonnage. This was exclusively attributable to the Greek Government's attempt to tamper with shipping legislation. The attempt was abandoned but it left a bad impression and made shipowners wary and suspicious of the Government's intentions. As a result, although 55 ships grossing 332,971 tons were registered under the Greek flag, 31 vessels grossing 294,131 tons were transferred to other registries.

Total Greek-flag registry at the end of the third quarter stood at 1,340 ships grossing 7,417,380 tons broken down as follows:

Type of ship	No. of ships	G. T.
Postwar cargo	276	2,516,789
Warbuilt cargo	336	2,325,582
Prewar cargo	105	321,388
Postwar tanker	91	1,639,860
Warbuilt tanker	15	115,260
Prewar tanker	8	56,246
Ocean liner	7	131,635
Passenger ship	86	184,661
Various	416	125,959
Total	1,340	7,417,380

Thus 56.4% of our Greek-flag fleet totalling 4,156,649 gross tons is of postwar construction. Together with the "convenience-flag" ships of postwar construction the percentage of the grand total is 57.6%, representing 380 cargo ships grossing 3,504,629 tons and 255 tankers grossing 4,647,675 tons, i.e. 635 ships grossing 8,152,304 tons.

It is to be noted here that the above figures include the new liner "Ellinis", 18,564 grt., the "Homeric", 18,543 grt., the cruise ship "Fantasia", three newbuilt bulk carriers and the supertanker "Persepolis".

THE LIBERIAN FLAG

There were 42 additions to Greek-owned Liberian-flag tonnage totalling 456,278 grt. and 8 transfers totalling 65,376 producing a net gain

of 34 ships grossing 390,902 tons.

The total now stands at 432 vessel's grossing 5,290,290 tons distributed as follows:

Type of ship	No. of ships	G. T.
Postwar cargo	91	947,974
Warbuilt cargo	168	1,313,822
Prewar cargo	4	18,303
Postwar tanker	157	2,880,208
Warbuilt tanker	11	112,621
Prewar tanker	—	—
Ocean liner	1	17,362
Total	432	5,290,290

It is interesting to note that 72.5% of Greek-owned Liberian-flag ships (91 cargo vessels and 157 tankers grossing 3,828,182 tons) are of postwar construction.

PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

The volume of Greek-owned Panamanian-flag tonnage continued to decline during the third quarter with the transfer of four ships grossing 41,001 tons and the registry of 7 ships grossing only 23,595 tons making for a net loss of 17,406 grt. Thus the current total stands at 100 ships grossing 603,118 tons of which about 70% consists of warbuilt and prewar cargo ships and tankers.

There was no change in the position of Honduran and Costa Rican Greek-owned tonnage which stood at 3 warbuilt ships grossing 21,723 tons registered in Honduras and one prewar ship of 4,966 grt. registered in Costa Rica.

THE LEBANESE FLAG

The Lebanese flag began to lose favour with Greek shipowners after further registrations were stopped by the Lebanese Government as a result of an American complaint over the use of Lebanese-flag vessels in the Cuban trade. Thus, six vessels of Greek ownership were transferred from Lebanese registry during the third quarter reducing the total tonnage by 36,690 grt.

The Greek-owned Lebanese-flag fleet now consists of 8 postwar cargo ships grossing 31,761 tons, 96 warbuilt vessels grossing 604,772 tons and 60 prewar ships grossing 204,934 making a total of 164 ships grossing 841,467 tons.

The large percentage of warbuilt and prewar ships under the Lebanese flag makes it unlikely that this flag will figure much longer among the foreign flags favoured by Greek shipowners.

UNDER THE SIX FLAGS

The Greek-owned fleet at the end of the third quarter of 1963 was made up as follows:

Flag	No. of ships	G. T.
Greek	1,340	7,417,380
Liberian	432	5,290,290
Lebanese	164	841,467
Panamanian	100	603,118
Honduran	3	21,723
Costa Rican	1	4,966
Total	2,040	14,178,944

The difference between Greek and foreign-registered tonnage stood at 655,816 tons whereas this difference at the end of the second quarter was as high as 939,428 grt.

The Greek-owned fleet under the six flags is constituted as follows:

Type of ship	No. of ships	G. T.
Postwar cargo	380	3,504,629
Warbuilt cargo	653	4,590,472
Prewar cargo	193	627,696
Postwar tanker	255	4,637,675
Warbuilt tanker	27	237,839
Prewar tanker	10	67,208
Ocean liner	10	199,784
Passenger ship	86	184,661
Various	426	128,980
Total	2,040	14,178,944

Although, as noted at the beginning of this survey, 57.6% of Greek-owned tonnage is of postwar construction, there is a balance of 42.5% consisting entirely of warbuilt and prewar vessels. As far as the dry cargo ships are concerned, these are 846 grossing 5,218,168 tons. This volume of tonnage may possibly be replaced by the larger-sized bulk carriers on order but it is considered fairly certain that the number of dry cargo ships in the Greek-owned fleet will decline as the warbuilt and prewar vessels are sold or scrapped. It is encouraging to note that the new purchases consisted almost entirely of motorships.

Although the tanker picture appears more encouraging it must be remembered that most of our postwar tankers have been rendered more or less obsolete by the newer and larger supertankers launched in recent years.

It is doubtful whether we shall be able to maintain our position in the international tanker market with the ships that constitute the bulk of our tanker fleet.

LAID UP - SHIPPING

129 SHIPS • 875,570 GROSS TONS

The steady improvement in the freight market made it possible for another 24 ships grossing 113,651 to leave their layup anchorages during the third quarter of the year. Thus, at the end of September, 1963, there were 129 ships grossing 875,570 tons laid up of which 108 vessels grossing 752,036 were laid up in Greece and 21 ships grossing 123,534 tons were laid up abroad. Of the 129 vessels, 62 grossing 389,247 tons were Greek-flag ships and 67 grossing 486,323 tons were foreign-flag vessels.

A breakdown in terms of type and vintage follows:

Type of ship	No. of ships	G. T.
Postwar cargo	3	15,617
Warbuilt cargo	74	535,431
Prewar cargo	13	39,754
Mediterranean cargo	15	18,282
Postwar tanker	11	155,971
Warbuilt tanker	9	84,048
Prewar tanker	4	26,467
Total	129	875,570

It becomes evident from the above figures that the bulk of our laid-up tonnage consists of warbuilt Liberty ships and similar types of vessel. Nevertheless, the number of these vessels laid up at the end of the first quarter of the year was 202. At the end of June it was 105 and it is now only 74.

It would seem, therefore, that there is still life in these veterans in spite of their advanced age (almost 20 years old).

The improvement in the tramp market, however, was offset by a decline in the tanker market as a result of which 9 ships grossing 124,419 tons were added to the layup total at the end of the second quarter.

The 13 warbuilt and prewar tankers grossing 110,515 tons seem unlikely to slip their moorings for anything other than the scrapyard.

The following table shows the course of Greek-owned laid-up shipping from 1949 to the present day:

		Total Strength	Laid-up	Percent
December	1949	2,590,906	623,026	24.14
December	1952	4,029,667	632,962	15.45
April	1958	10,929,295	2,772,430	25.36
June	1958	11,304,125	3,740,163	33.19
September	1958	11,683,031	3,785,586	32.40
December	1958	11,899,383	3,344,161	28.94
April	1959	11,341,963	3,232,561	27.29
June	1959	12,035,139	3,491,339	29.00
September	1959	12,145,410	3,522,910	29.04
December	1959	12,456,159	2,271,962	18.24
December	1960	12,200,764	793,814	6.50
December	1961	13,036,640	398,671	3.06
December	1962	13,599,112	1,784,234	13.12
April	1963	13,623,825	1,756,328	12.89
June	1963	13,810,475	989,221	7.16
October	1963	14,178,944	875,570	6.17

Difficult times

Shipping has finally come under state control. Flag discrimination is on the rise and examples of state interference are numberless.

For instance: The wheat sold to Russia by the U.S. (4 million tons) is to be carried in American bottoms. Foreign-flag ships will be used only when no U.S.-flag vessels are available. We would not be surprised if part of the U.S. fleet in mothballs is reactivated for the occasion.

Secondly, an armada of more than fifty ships is on its way to Montreal to carry the wheat purchased from Canada (October - November loading). Most of the ships are Soviet-owned and some of them are even uneconomic and unsuitable 5,000-tonners. But this is a matter of little interest to a state-owned state-run enterprise. When the Russians have built enough ships of their own, they will no longer need foreign-flag vessels for their trading requirements.

Thirdly, the Turkish Government has fixed a freight rate of \$9



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

Licensees for:

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

SHIPBUILDERS MARINE ENGINE BUILDERS SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

per ton for sultanas from Izmir to the Continent. With this low rate, the c.i.f. price of Turkish sultanas is substantially lower than that of the Greek product.

Greek and foreign liner companies were asked by the Greek Government to apply the same freight rate but they found it impossible both on account of the smaller quantity of sultanas exported from Greece (12,000 tons as against 32,000 from Turkey) and because there were more loading ports in Greece. They finally accepted a rate of \$10 per ton, but not before the Turks had captured the European market with their lower prices.

Again, the state-owned Turkish merchant fleet is not bothered by factors of profit or loss when more important considerations such as the country's exports are involved. In the final analysis, also, the running costs of a Turkish ship are lower than those of a Greek or any other foreign ship of the same size.

Moreover, the Turkish Government is applying the same policy for other export items such as cotton where a rate of 18-19 dollars per 250 c.ft. is being quoted.

The danger from these trends for the merchant fleets of nations that cannot offer a volume of trade proportional to the capacity of their fleets is obvious. Their ships will gradually find it difficult, if not impossible, to survive in an international market where freedom has been replaced by protectionism and flag discrimination.

These are difficult times, and we are very much afraid that they will get worse as time goes by.

Emancipation

The announcement by Mr. S. Makrymichalos to the International Marine Insurance Conference at Cannes that a marine insurance market was being set up in Greece caused quite a sensation.

Our merchant fleet is large enough to make the British and to a certain extent the French underwriters sit up and take notice at the thought that even part of the Greek risks should escape from their direct supervision and come back to them only in the form of re-insurance.

The insured value of the Greek-owned fleet runs into billions of dollars and the premiums paid every year run into tens of millions of dollars. This product of purely Greek enterprise runs into foreign coffers. Not only is it entirely lost to the Greek economy but neither do the Greek shipowners themselves have any say in fixing the rates according to the results achieved.

We will not go into the subject of national insurance markets which we have dealt with often enough in the past. But we do think it is interesting to note the annual report for 1962 of Norway's "Unitas" Mutual Insurance Co.

This firm underwrote 375 Norwegian vessels in 1962 with the lowest rates on the market. In 1963, these rates were lowered by 20% in relation to those prevailing during the fourth quarter of the preceding fiscal year and by 5% in relation to the yearly average. It is to be noted that "Unitas" is a mutual insurance organisation formed by sixty Norwegian shipowners who insure their 375 ships grossing 3,196,402 tons for a total value of 5,668,007,400 kroner. The Board is composed of well-known and distinguished Norwegian shipowners. Reinsurance is effected through the British and American markets (American Hull Insurance Syndicate).

Thus we see the Norwegians reducing their insurance rates through cooperation and reinsurance under the best possible terms.

This is no news to our own shipowners who are perfectly aware of what their competitors have been able to achieve. Why they have never made an effort to follow their example is another matter.

Nevertheless, their rating with the French, British and American underwriters stands high and New York underwriters in particular are anxious to include Greeks among their clients.

The decision to set up a national market in Greece comes at an opportune moment and it should obtain the greatest and most widespread support among our shipowners. Their very own interests will be primarily served and when all is said and done, it is high time Greek shipping was emancipated from the tutelage of foreign underwriters.

A serious problem

The crew shortage continues to be as acute as ever. Not a fireman is to be found in the whole of Piraeus. Meanwhile, some 3,000 Greek

seamen, officers and engine crews mainly, are employed on foreign-owned ships and Israeli ships in particular.

The agents of these foreign firms in Piraeus are assiduously recruiting our people with the irresistible attraction of higher wages. If the Israelis continue to acquire new ships there is no reason why they and the Scandinavians should not sign on another 3,000 Greeks to man their ships since they have insufficient crews of their own.

We will not propose a solution to the problem. All we suggest is that those concerned should take a look and see what the Norwegians, who are plagued with just as serious a shortage, are doing about it. For the past two years, the Norwegian authorities have forbidden Norwegian seamen from serving on foreign fishing trawlers or whaling ships. We do not know if the ban extends to cargo ships as well but the idea is a sound one. Our seamen may think they are on to a good thing by serving on foreign-owned ships at higher wages but they are totally unaware or heedless of the fact that the Israelis will drop them like hot bricks as soon as they acquire crews of their own and they will not be entitled to unemployment allowances here in Greece.

The drain on our manpower is a serious problem that should be examined without delay and the necessary steps taken to stop it before it does further damage.

48-hour week

The question of a 48-hour week is certain to be discussed during the forthcoming negotiations for the renewal of the deep sea collective agreements.

It is to be hoped that a spirit of conciliation will prevail during the discussions and that a middle road will be found by which both the interests of the shipowners and the crews will be preserved and consolidated.

We believe the spirit exists on both sides. Greek shipping is the common estate of both shipowner and crewman and the cooperation between the two has already paid handsome dividends so far. It will prove even more profitable if it continues. We have only one piece of advice to give: the P.N.O. executives should make sure the obligations undertaken through the collective agreements are respected by the crews just as faithfully as they are by the shipowners.

High class tourism

Cruise ships may be all right for the better-heeled tourist who wants to do his sightseeing in comfort but the individualist usually dislikes anything organised and prefers to do his sightseeing where and as he pleases.

The best way he can do this in Greece is to come by yacht or hire one locally, complete with skipper, deck hands and cook.

The number of yachts which came to Greece in 1962 with this type of high-class tourist was 429 or about double the number that came in 1960. There were three times as many foreign-flag yachts as Greek ones which goes to prove that we are attracting more and more of this trade from the Italian and French Rivieras but it should also be noted that a great number of these foreign-flag yachts belong to Greek shipowners.

The International Set is also taking due note of the "discovery" of Greece and her islands by such pace-setters as Mrs. Jacqueline Kennedy, Princess Margaret and others. For this, and the jet-set as well, Greece is now definitely "in" and we can expect a small invasion of international playboys and girls in 1964.

The credit for this happy development must go to Messrs. Niarchos, Onassis and M. Nomikos who first introduced the charms of the Grecian Archipelago to their distinguished friends.

The conversion of the "Ellinis"

Chandris Lines' "Ellinis", the ex- "Lurline", is now undergoing conversion in Britain. The ship's bows are being given an extra rake and the funnels are being shortened and streamlined. The bridge superstructure is also being streamlined while the two masts will be replaced by a single, low mast in the forward part of the ship.

As far as the accommodation is concerned, the "Ellinis" will be converted to take 1,644 passengers without sacrificing comfort or any of the ship's luxury appointments which will be necessary for the cruises she will engage in during six months of the year.

It has not yet been decided whether the interior conversions will be

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

done in Britain or in Genoa. They will consist mainly of the addition of a third, super-imposed bunk in the two-berth cabins which can be folded out of the way for the cruising period. Also, two of the lower decks will be transformed into a series of four-berth cabins which, also, can be turned into two-berth cabins for cruising.

As we have already reported (*Naftika Chronika* 1.9.63), the ship's previous owners spent more than ten million dollars in modernising the vessel and fitting it out for the carriage trade from the West Coast to Hawaii.

The "Ellinis" will be one of the finest ships on the Australian run when she comes into service later this year. She is scheduled to sail from Piraeus on December 9, on her maiden voyage after which she will serve the Europe - Australia line from Southampton.

Soviet training

Prompted by our references to the Soviet training programme for merchant navy officers and men, a reader has sent us a translation of a Russian announcement promulgating entry examinations for the merchant navy schools in Leningrad, Vladivostok, Odessa, Archangel, Astrakhan, Baku, Batum, Riga, Rostov, Sakhalin, Tallin, Cherson, etc.

Eligible for the higher technical schools are Soviet citizens aged from 17 to 35 who have graduated from an intermediate school. Candidates for the Navigation and Seamanship schools are required to pass an examination in Russian and mathematics. Applications are made directly to the schools.

Thus, the Russians are making sure they will have the officers and men needed for their rapidly developing merchant fleet.

We, on the other hand, acquired a vast fleet before giving a thought to the personnel needed to man it.

Overseas apprentices

Everything should be done to encourage the attendance of overseas apprentices at our Merchant Navy Training Schools.

So far, a number of Cypriots have attended the Aspropyrgos school with satisfactory results, as well as a few Sudanese, Egyptians and Lebanese. More specifically, five Sudanese have graduated as deck apprentices and one Sudanese, one Egyptian and one Lebanese are still undergoing training at the school. This year, one Egyptian and one Lebanese were admitted at Aspropyrgos. After a year's preliminary training during which they will learn the language, they will follow courses on an equal footing with their Greek classmates.

We should endeavour to attract more candidates from the emerging African nations if only to strengthen the bonds of friendship and sympathy that link us to those countries and lay the groundwork for the day when they seek to acquire their own merchant fleets.

Israel is already following such a policy by setting up a special section for overseas apprentices at the merchant navy training school at Acre.

Refrigerated warehouse in Piraeus

Piraeus is at last to acquire a refrigerated warehouse in easy stages. The first stage of the project calls for a two-story warehouse with refrigerated space for 12 - 14,000 cu. m. of frozen and deep-frozen goods. The second stage calls for two more floors and a total capacity of 30,000 cu. m.

The Piraeus Port Authority considers that within the next few years, Piraeus should be able to store at least 100,000 cu. m. of frozen and deep-frozen goods both incoming and outgoing. The high summer temperatures in Greece make it a hazardous and expensive proposition for such goods to be unloaded from reefer ships and transported to warehouses by refrigerator trucks quickly enough to prevent deterioration.

The existence of a refrigerated warehouse by the docks will solve this problem and enable the goods to be loaded or unloaded quickly and cheaply and with less danger of deterioration.

The Piraeus Port Authority considers this new project will be a profitable venture, particularly since it does not intend to compete with existing establishments further inshore and will apply the same storage fees.

New de Laval turbines

The first of the new de Laval "AP"-series of main propulsion turbines are to be fitted into the new ships recently ordered for Shell Tankers Ltd. of London. The orders for the main engines have been placed with STAL-LAVAL Turbine Co., Sweden, and are for the two 63,000 ton d.w. tankers building at Deutsche Werft in Hamburg.

The de Laval "AP"-series of standard propulsion turbines embody several new and striking features. A space-saving, single plane arrangement with a horizontal exhaust to the main condenser, and planetary gears for the first reduction. In general construction and design both the HP ahead and the combined LP ahead and astern turbines have been developed from the earlier de Laval "P"-series engine which was introduced in 1957. The new turbines will, however, be able to operate on more advanced steam conditions.

The units ordered for the Shell Tanker Co., present a good example of international cooperation which is somewhat unusual in the shipbuilding and marine engineering industry.

The turbines, gears and condenser, will be constructed at the main works of STAL-LAVAL Turbine Co., at Finspong, so also will the thrust block.

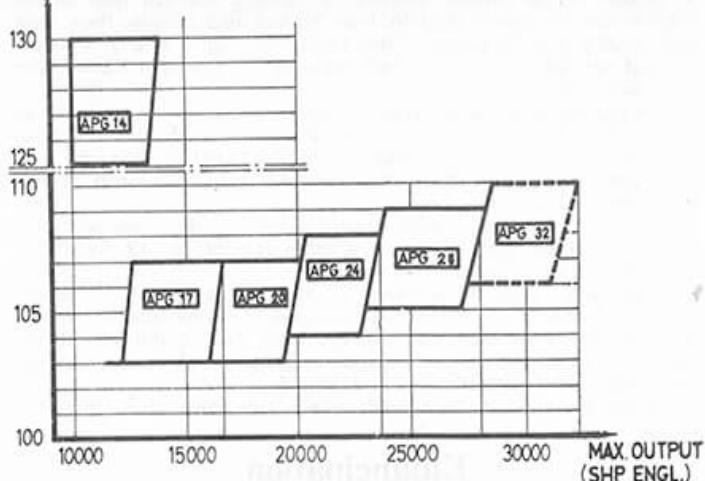
The planetary type first reduction gears are to be made by W.H. Allen and Sons Ltd. Allens have for many years built this type of gear for marine and stationary applications, and their own engineers have developed these planetary gears from the original Stoekicht patent in cooperation with and under licence from Dr. W. Stoekicht of Munich.

The de Laval "AP"-series is the result of a three year study aimed at achieving a more efficient main turbine engine for merchant ships, that would in addition be cheaper than the earlier designs and thus more attractive, commercially, to build. One of the major factors in cost reduction has been the

employment of a much simplified gear housing, this being made possible by the use of planetary type gears for the first reduction.

The series will cover all output requirements from 12,000 SHP to 32,000 SHP. In all there are five standard frame sizes and these are made up from

SPEED R/M



Coverage of standard frame sizes of new de Laval steam turbine machinery.

a combination of: one standard HP turbine, three standard LP turbine and six standard gear units.

The two units for the Shell ships will develop a maximum of 16,000 SHP at 106 rpm with steam conditions at the strainer of 585 psig 940° F. The first set is due for delivery in June 1965 and the second set in Nov. 1965.

Kelvin Hughes transistorised marine Radar type 17

The latest Kelvin Hughes Marine Radar, the Type 17, is a compact transistorised equipment of light weight and low power consumption which is particularly suitable for fitting in coasters, fishing vessels, tugs, yachts, and other small craft having limited space and power facilities. As a second radar on larger vessels it offers the advantages of low first cost and full reliability.

The complete equipment consists of four basic units: Scanner, Display Unit, Transmitter/Receiver and Motor Alternator. It provides eight scale ranges extending from 1/4 mile to 24 miles. Three pulse lengths are available, the appropriate pulse length being automatically selected by the range switch. In order to achieve enhanced brightness of the display on short ranges, alternative pulse repetition frequencies of 1,100 pulses/sec. and 2,200 pulses/sec. are provided for long and short ranges, the higher p.r.f. being automatically brought into operation on all ranges from 1/4 mile to 3 miles. Calibration rings are provided on all ranges.

Kelvin Hughes Compact Transistorised Marine Radar Type 17
(Transmitter/Receiver Unit)

The Standard Type 17 Scanner is a 6-ft. slotted waveguide unit having a horizontal beamwidth of only 1-2°. This type of Scanner, operating with a short pulse magnetron, gives a high degree of range resolution, resulting in a picture of high definition on short range. An alternative 4-ft. Scanner is available for very small vessels where the practical advantages of using a smaller Scanner outweigh the resulting loss in performance.

The equipment presents a high definition P.P.I. display on a 9-inch cathode ray tube. An optical magnifier can be supplied to increase the size of the display to an equivalent of 12 inches. Accurate auto-alignment to ship's head up is included as a standard feature. The equipment can be supplied for operation from 24, 32, 110 or 220V D.C. mains, and consumes approximately 350 watts from the ship's supply. For A.C. supplies an extra rectifier unit is available.

With the exception of the cathode ray tube, the whole of the Display circuitry is transistorised using Silicon transistors. It has been the policy during design to employ silicon transistors exclusively, as opposed to germanium transistors, the former being more robust and less affected by temperature variations.

The Standard Type 17 equipment has been designed to meet the full requirements of the British Ministry of Transport Type Approval Specification.

The basic price of the Type 17 equipment is £ 895 ex Works.

Details of the four basic units are as follows:

Scanner: The Standard unit comprises a horizontally-polarised 6-ft. end-fed slotted waveguide aerial encased in a fibreglass envelope which is bolted directly to the turning mechanism, the whole forming one complete assembly. An alternative 4-ft. Scanner is available. Both Scanners have been tested successfully in a wind tunnel up to wind speeds of 120 knots.

Display Unit: This unit is splash proof and is suitable for bulkhead, deckhead or table mounting. The sides have been left free from protrusions so as to facilitate installation in corners or in close proximity to other instruments. In designing this unit special attention has been given to the position of the controls, those in constant use being located on the top panel, with the less frequently used controls concealed from immediate view. There are only five main operational controls, which simplifies operation and is a feature of particular value on early acquaintance with the set.

Transmitter/Receiver Unit: This unit contains the R.F. head, hard valve modulator, transistorised preamplifier and receiver, together with the necessary power supplies. Servicing is facilitated by a meter and switch which gives an indication of the crystal current, tuning, and input voltage, and also monitors the magnetron current thus providing a guide to output power.

Motor Alternator: The equipment is powered by a motor alternator rated at 120 watts output. It is suitable for 24, 32, 110 and 220V D.C. input. A.C. inputs are catered for by providing a suitable transformer/rectifier unit.

KELVIN HUGHES COMPACT Transistorised MARINE RADAR TYPE 17

The Type 17 is a low cost, high performance, transistorised marine radar of light weight, compact design, and low power consumption. It is particularly suitable for fitting in coasters, fishing vessels, tugs, yachts, and other small craft having limited space and power facilities. As a second radar on larger vessels it offers the advantages of low first cost and full reliability.

Consisting of only four units, the Type 17 presents a high definition P.P.I. display on a 9-inch cathode ray tube. An optical magnifier can be supplied to increase the size of the display to 12 inches if required. Eight scale ranges are provided extending from $\frac{1}{2}$ to 24 miles. Reliability is ensured by the use throughout of high quality components operating well within their safety limits, in association with silicon transistors which are exceptionally robust and virtually unaffected by temperature variations.

S. Smith & Sons (England) Ltd.

KELVIN HUGHES DIVISION

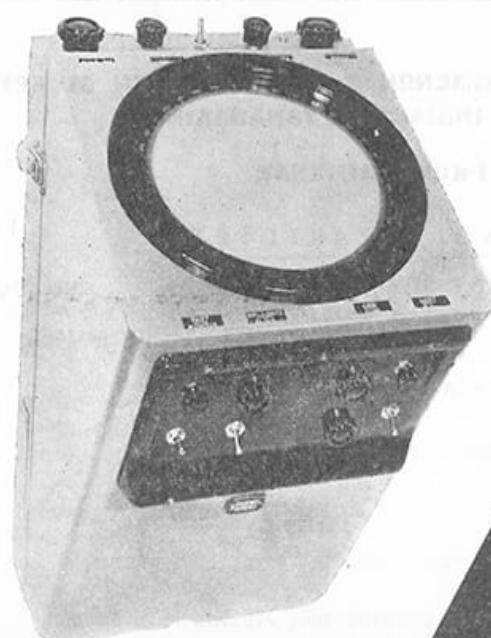
St. Clare House, Minories, London, E.C.3

Telephone: Royal 8741 Grams: Marinist Phone London

ΠΡΑΚΤΩΡ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟ-ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΟΔΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ





Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED
39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C.3. Cables: "FENBURY"

HELLENIC LINES LIMITED
319, INTERNATIONAL TRADE MARK
NEW ORLEANS, LOUISIANA. Cables: "ELLINIKI"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

Όσαύτως Πράκτορες είς απαντας τους λιμένας του Κόσμου

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