

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**15η Ιουνίου 1964**  
**Αρ. Φύλλου 697/456**

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Παρίσιος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 697/456

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ  
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1964

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΑΡΗΓΟΡΟΝ

«Η κυβερνητική οικονομική πολιτική αποβλέπει εις τήν εξύψωση της διεθνούς θέσεως και αναγωνιστικότητας της ημεροσφής ναυτιλίας, της δεκαπενθήμερης πηγής πόνου του Ισχυρισμού πληρωμών. Εκπαιδεύεται άσπαστος ή παρατίθεται άνθρακας του επαναπαρισμού του υπό ζήνη σημαίων ελληνικών πλοίων. Προς τούτο, ή Κυβέρνησις, ως ζήνη άναγκασθή, μελετά τήν Ισχύσαντι δέ» κατά φορολογικήν νομοθεσίαν. Κρίσιμη τήν Κυβέρνησις άπεσχελάει και ή δελτίασι των άποστασίων και άγώνων γραμμών του εσωτερικού. Ίθαυτέρη άσφαλεία άποβλέπει εις τήν ενίσχυση της ναυτικής τεχνικής εκπαίδευσεως.

Αυτά τά όλίγα, πλην έπαρκώς χαρακτηρίζοντα τήν όρθην κυβερνητικήν πολιτικήν έναντι της Ναυτιλίας, άναφέρει ο κ. Μπουτσάκης εις τήν εισηγητικήν του έκθεσιν, επί του Δημοσίου Προσπολογισμού.

Παρήγορον, διά πρώτην φοράν προγραμματίζεται και ή κρατική ύπερ της Ναυτιλίας μέριμνα. Τών ύποσχεσών τήν έκπληρωσιν θά περιμένουμε.

### ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΕΦΟΠΙΣΤΩΝ

Συνέδριον τών Έλλήνων έφοπιστών, πρόκειται έδώ να συνέλθη τήν 27ην Αύγουστου. Ή Α.Μ. ο Βασίλειος θά παραστή.

Εις τόν κ. Μπίρη άνήκει ή πατρότης της ιδέας, υιοθετηθείσης άπό τήν Ένωσιν τών Έφοπιστών και το Κομμάτι του Λοιδίου. Αί έφοπιστικαί όργανώσεις έπιθυμώζοντα τά της συγλήσεως του Συνεδρίου.

Εις υπερπεντακοσίους (!) ύπολογίζει ο κ. Μπίρης τούς μέλλοντας να μετώσχον έφοπιστάς. Τά ζητήματα της Ναυτιλίας θά προβληθώσι και ή έπ' αυτών κατανοήσις άπό μέρος του κρατικού παράγοντος και της εύρύτερας Κοινής Γνώμης, θά έπιδιωχθή.

Έλπίζει και πιστεύει, ο κ. Υπουργός της Ναυτιλίας, ότι διά του συγκαλουμένου Συνεδρίου, φέρεται έγγύτερον, ως έδηλώσε, προς τήν πατρίδα, ο εις τήν ζήνη διαμένων Έλληνας έφοπιστής. Προσπάθεια βασική ο επαναπαρισμός του, ή έδώ έγκαταστάσεις του, ή έντεύθεν διαχείρισις της έπιχειρήσεώς του. Τάς προϋποθέσεις της τιαυτής έγκαταστάσεως θέλει ο κ. Μπίρης να συζητήσει με τούς έφοπιστάς, βέβαιος άν, ότι ή Κυβέρνησις θά προή εις κάθε σχετικήν ένέργειαν, ίνα ή έπιδιώξις έπιτύχη.

Τό Συνέδριον άποβλέπει, άκριβώς, εις τήν δημιουργίαν του καταλλήλου κλίματος, άπερ θά δεικολώνη και τό Κράτος εις τήν λήρη των άναγκαίων μέρων.

Δέν πρόκειται, βέβαιως, να άμφισβητήσει ή στήλη αυτή τήν χρησιμότητα του Συνε-

δρίου. Αυτή, επί τέλους, ή προβολή του έργου της Ναυτιλίας και ο διάλογος μεταξύ του έφοπιστικού και κρατικού παράγοντος επί των προβλημάτων του πλοίου, κάτι τό κολόν άσφαλώς θά άποφέρει. Άπό τού σημείου άνω εις τού να πιστεύωμεν δυνατήν τήν έδώ έγκαταστάσιν της ελληνικής ναυτικής έπιχειρήσεως και τήν έδώ ρόμον διαμονήν τών έφοπιστών, ή άποστασις είναι μεγάλη. Χρειάζεται μακρά, πολυετής προσπάθεια και δημιουργία προϋποθέσεων, μη έφικτών διά τό άρσεν, τούλάχιστον, προσχή έτη, διά να φθάσωμεν κάποτε εις τήν ίδρωσιν της έμπιστοσύνης τού έφοπιστικού παράγοντος προς τας έδώ καταστάσεις. Και χωρίς τό κλίμα αυτό της έμπιστοσύνης, άνασφακή θά καθίστατο οίδηποτε έπιδιώξις, τείνουσα εις τού άεπινοητοίσιμον, κατά τόν κ. Μπίρη, τού Έλληνος έφοπιστού.

Προσγειωμένοι, συντόως, εις τό πράγμα, ως έπιλεχθώσι οι έφοπισταί και τό Υπουργείον εις τήν όργανωσιν του Συνεδρίου. Ή έπιτυχία του, έξαρτωμένη άπό τήν πλήρη συμμετοχήν του έφοπισμού και τήν κατάλληλον προβολήν της όλης ναυτιλιακής ύποθέσεως, θά προωθήση, κατά πρώτον λόγον, τήν ανάπτυξιν της ναυτιλιακής συνειδήσεως μεταξύ τών εύρύτερων στρωμάτων της Κοινής Γνώμης. Και τό έπίτευγμα αυτό δέν είναι, πιστεύωμεν, μικρόν.

### ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ ΓΑΛΕΡΑΙ:

Είχε δημοσιευθή εις τήν έφημερίδα «Νέος της 26ης Μαΐου, υπό τύπον χρονογράφου, έπιστολή ενός κάου επαύ διόλιξε τό έπάγγελμα του ναυτικού και θαλασσοδέρνεται στα άπείραντα πλάτη των άκωνών για τό περσο φωμί.

Δέν άναφέρεται εις τήν έπιστολήν τό πλοϊον έφ' ου ύπηρετεί ο άνωτέρω ναυτικός, άσπε να διαπιστωθή, άν ύπόρχη και ή ίχνος τι άληθείας εις τό γραφόμενον. Είναι, πάντως, άναμφισβήτητον, ότι τό γραφόμενόν αυτό άποσταλεί ένά λίβελλον κατά της Ναυτιλίας, πολλά ύποκρίπτετον. Έμφανίζεται ο άνωτέρω «ναυτικός» ότι διαβεί ύπερ δούλος - έρίτης μεσαιωνικής γαλιάρ, ότι ένδεικνύεται ως τραγλοδότης, άμείβεται ως κούλης της έταιρίας των Άνατολικών Ίνδιών του 1700 και ότι, ούδερμιάς, ούδα μόνον, τυγχάνει προστάσις, μη δυνατός ούδέ καν να διαρραυτηρή, διά τήν σκληράν τύχην του.

Και άχι μόνον άφίεται να έννοηθή, ότι ή πλειοψηφία των ναυτικών μας ζή ύπ' αυτές τας συνθήκας, αλλά και πλήρως υιοθετείται ο λίβελλος άπό τών χρονογράφων, ο όποιος διά τούτο του παραχωρεί τό μεγάλο τήν στήλην του (διστά άχι τό χαίρι!), έλπίζοντας, ότι θά φθάση στην άκοή του

Υπουργού της Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Μπίρη και δέν θά τόν άφίση άσυγκίνητον.

Και δέν έρεινε, πράγματι, άσυγκίνητος ο κ. Μπίρης. Καθ' ο έχεν ύποχρέωσιν, ως ο εκ officio εκπρόσωπος της δεκνώς άδρι-σθείσης Ναυτιλίας μας, άπήνησεν εις τόν χρονογράφον. Και, άμολογώμεν, ότι ή άπάντησις του μάς άπεγοήτευσεν, ίσως, άλλα και δέν μάς έξέπληξε. Ούτε άλίγον ούτε πολύ, ο κ. Μπίρης εις τήν άπάντησιν του, δημοσιευθείσαν εις τήν αυτήν στήλην των «Νέων» της 3ης Ιουνίου, βεβαιώνει τόν χρονογράφον, ότι προβαίνει εις τήν εκδικασίην και τόν άσυγκρισμόν των διατάξεων που άποβλέπουσι εις τήν προστάσιν του ναυτικού και του πλοίου, αλλά τό Υπουργείον του δέν διαδέχεται τό έπαρκή σπατήλη διά τήν παρακαλούμεν τής έπρωσσης των τόμων και των κανονισμών προστάσις του ναυτικού.

Άνεξέλιγτως, θαλαδή, ο κ. Υπουργός, παραδέχεται τό καταγγελλόμενον και έκφράζει, κατά τινος τρόπον, τήν λύτην του, διότι δέν διαδέχεται τό Υ.Ε.Ν. έπαρκή άριθμόν χωροφυλάκων προς διαξιν των παρανομούμετων έφοπιστών. Και ο χρονογράφος με τήν σειράν του ένθουσιωδώς έκδηλώνει τήν έμπιστοσύνην του προς τόν ενόν άνθρωπον που έπαμείσθη τήν διεκτριώσιν ενός τόσον σοβαρού και βαρυτέτον έργου, έννοα, προφανώς, τό έργον του χωροφύλακος.

Έν όμοι τών άνωτέρω, δέν έπρεπε να περιμένωμεν άνασκήνην τισα των εις τόν λίβελλον άναφορικών, άπό τό κορυθόσιον Υπουργείον. Ή Ένωσις Έλλήνων Έφοπιστών, άρθώς ίσως, άπηλήσθη να άποντηση εις τήν φιλοξενήσεσιν τόν λίβελλον έφημερίδα. Ή Π.Ν.Ο. άπίρνευε να άναμικήθ εις τήν ύπόθεσιν φοδουμείη, προφανώς, μήπως κατηγορηθή επί... δεξιά παρεκκλίσει. Οί άναγνώσται, έμπορικός, της έφημερίδος μένου, και θά μένου, με τήν ένύψωσιν, ότι γαλήρι μεσαιωνικοί είναι τό έλληνικά πλοία.

Ίδού όμοι και ή αντίδροσις. Κατεπείρεται εις τήν κατωτέρω έπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα κατά τύχη, με τήν άφιξιν μας έδώ, χρονογράφημα που δημοσιεύεται στο «Νέος» της 26ης παρεδούτος μινος και που άσχολεται με γράμμα συναδέλδου μου ναυτικού. Είναι τό γράμμα αυτό τόσο κοκώπι στο και περιγράφει με τέτοιαν έξαρρηστική διαστρίβλωσι τήν ζωή μας στα βασόρια, άσπε να ύποπτευώμαι πως ο άποσταλιτής του, δέν είναι ναυτικός, δέν πάθος ποτέ του ο έ βασόρι και έγραψε, ότι έγραψε για άλλους σκοπούς.

Δέν δάναι άπίθωνο, στα δύο και παραπώνα χιλιάδες βασόρια μας, να ύπάρχον και μερικά που να άνήκουν σε κακούς έφοπιστάς, ή περιγρηθή, όμοι, που δίδεται στο χρονογράφημα, άποκλείεται ναύαι άκριβής,

φάσμα και για καιρί. "Αν πρώτα-πρώτα ήταν άρεσθής, ο έπιστολογράφος θα είχε πρό πολλού αλλάξει βαπόρι, δουλειές, δόξα τῷ θεῷ, υπάρχουν πολλές. Πριν λίγους μήνες στον Πειραιά είδαμε και πάσαμε να βρούμε ναύτες.

Θά πάρω όμως με την σειρά όσα κατά τῶν βαποριῶν μας καταμαρτυρεῖ ὁ εὐσεβέστερος:

1. Λέει πῶς τὰ καράβια μας ἔχουν τὸ ρεκόρ τῶν ἀτυχημάτων και πῶς στέλνουν στὸν ἕκτο τάφο τὰ πληρώματα τους κλπ. Γιὰ τὸ ρεκόρ τῶν ἀτυχημάτων, ἂν ἦταν ναυτικός, θάξερε πῶς ἄλλα πράγματα φταῖνε κι' ἀνάμεσα σ' αὐτὰ τὰ πράγματα περιλαμβάνονται κι' οἱ ναυτικοὶ τῆς πείρας και τοῦ ποταύ τοῦ ἐπιστολογράφου τῶν ἐλέων. Θάθελα, όμως, νὰ μὰς πῆ συγκεκριμένα ποιά ἑλληνικὰ καράβια δουλιάζανε γιατί ἴσως πολλὰ και ποιά ναυτικοὶ μας χάθηκαν μ' αὐτὰ, ἂς πῶμε στὴν τελευταία τελευτία.

2. Μιλᾷτε γιὰ τὴν προδοσία. Τὸ δικὸ μας ἐπιστολόλογο εἶπε τὸ πλοσιώτερο ἀπ' ἄλλα τὰ ξένα. Οἱ ἐρασιπλοῖται πληρώνουν 10 και 12 σὺλλίνα τὸ ἄτομο, ποὺ μὰς φαίνεται μάλλον πολλὰ. "Αν μερικοὶ μάγειροι ἦσαν καλύτεροι, ἔξεραν νὰ μαγειρεύουν, θάμασπε πραγματικῶς τυχεροί. Μ' αὐτὴν τὴν εὐκαιρία θά σὰς παρακαλοῦσα νὰ συνηγορήσετε νὰ μὴ δίνου ἀθεσάνιστα ἐπιτυχία μαγειρῶν. Αὐτοὶ φταῖνε, τῆς περισσώτερας φορῆς. "Ισως όμως και καὶνας ἀνάξιος πλοίαρχος-προσδότης. Τὰ πλοία δὲν φταῖνε.

3. Λέει και γιὰ τὴ δουλειά. Εἶμασπε τὸν χειμῶνα στὸ Νάρβικ και σ' ἓνα νοσθητικὸ βαπόρι, ποὺ ἦταν στὸν ἴδιον τόπο, ποτασσίρουν ἐξαιρετικὰ τὸ ἀποκομμοντέσιον, με 15 ὑπὸ τὸ μηδόν. "Εμεῖς μογιανίζαμε ἀπὸ μέσσα, τὰ διαμερίσματά μας. Οἱ ὕρες τῆς δουλειᾶς, τώρα με τὸ ἄβωρο, εἶναι οἱ ἴδιες με τὰς προωδωμένους ξένους. "Αν ὅμως πῆ κανεὶς σοβαρὰ πὰς δουλειά 48 ὕρες τὴ βδομάδα, θάταν ἀσφαλῆς κακοποιος. Κάτι κόρη-τάρι, κάτι νὰ κανίνασμε πρὶν ν' ἀειδοῦμε στὴ δάρδια κλπ., τρῶμε ἀρεκτὴ ἀπὸ τὴν ἐργάσιμη ὕρα. "Οχι, εἰδικρινά, δὲν θάθελα νάμαι με ξένο βαπόρι. Δουλέμα σὲ δανιμακέζικο 6 μήνες και ξαναπαρκάρισαι σ' ἑλληνικὸ γιὰ νὰ ξεκουραστῶ.

4. "Ερχομαι στὰ διαμερίσματα. Τώρα δουλεύω σὲ λιμπερτι. Εἶναι τὰ πιὸ παλῆα, σημερα, βαπόρια και, ἐπομένως, τὰ χειρότερα. "Ὅπως ἴσως ξέρετε, τὸ πληρωμα μὲνει σὲ δωμάτια με δύο κρεβάτια, με ἀνεμιστήρα, καλοριφέρ, ντουλάπια και τραπέζια. Στὰ πλωτήρια ἔχουν τρεχομένο ζεστὸ και κρύο νερὸ, τ' ἀποχωρητήρια ἀνετα και καθαρά, ἂν ἐμεῖς τ' ἀφίνασμε καθαρά. Παγωμένο πόσιμα τρεχομένο νερὸ ὑπάρχει στους διαδρόμους ποὺ εἶναι τὰ δωμάτια τοῦ πληρώματος. "Εχουν ἀνετη τραπέζια και κατιστήρια.

5. Κι' ἔρχομαι στὸν μισθὸ. "Εμεῖς οἱ ἀξιωματικοὶ παίρνομε 20 ὡς 30 τοὶς ἐκατὸ πάνω ἀπὸ τὴν συλλογικὴ σύμβασι κι' εἶτσι ὁθάνομε τοὺς "Εγγλέζους, χωρίς ὅμως νάχοῦμε και τῆς μεγάλης κρατήσεως και τοὺς φόρους τους. Οἱ καὶτες παίρνοῦν 40 λίρας μισθὸ, ἔχουν τοὺλάχιστον ἄλλες 10 ὑπερωρίες, ἀ-

φίνα δὲ αὐτὰ ποὺ παίρνοῦν ἔξτρα γιὰ σκούπισμα ἀμπαριῶν, σπασίμο μπουλμῆδων, παραλαβὴ προφίμων κλπ. Στὸ βαπόρι μας ὁ μέσος ὅρος μισθοῦ ναῆτη, ποτὲ δὲν εἶναι κάτω ἀπὸ 35 λίρας. Νομίζω πῶς στὴ στεργὰ τῆς πείρας ὁ καθηγητῆς Γυμνασίου, ἀλλ' ἀπὸ αὐτὰ τρῶει κιάλας. Προσθέτετε σ' αὐτὰ τῆς Κυριακῆς πολὺλογους (τῆς πληρωμένωστε ὀπλῆς, κομμιά φορὰ και τρεπλῆς), τῆς 18 μέρας ὀδεσίας με προωδοσία τὸν χρόνο κλπ. Τὸ κοινὸ ὄβερ τῶσιμ, τέλος, εἶναι 3 και ὄχι δωμισσι σὺλλίνα τὴν ὕρα, ποὺ λέει ὁ συνάδελφος, στὸ γράμμα του.

Δὲν θέλω, Κύριε Διευθυντά, νὰ σὰς κουράσω ἄλλο, ἂν ὅμως ἔκαμα κατάχρησι τῆς φιλοξενίας σας, τόσῳμα γιατί με θυμάσταν τὰ τόσα φέμματα τοῦ συνάδελφου.

Εὐχαριστῶ

I. I. X. (ΑΝΘΥΠ/ΡΧΟΣ)

Γένοβα, 6 "Ιουνίου 1964

Εὐχαριστοῦμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, νέον, σημειωτέον, ἀξιομαρτυρικόν. Μὰς ἀπήλασε τοῦ κόπου νὰ ἐνημερωσῶμεν ἡμεῖς τὸν «Μετῆρον», ὑποδεικνύοντες εἰς αὐτὸν πῶς θά ἔπρεπε νὰ ἀπατήσῃ εἰς τὸ λιθελλογράφημα τοῦ κιναιτικοῦ, ἀποδίδων τὸ δίκαιον.

### Ἡ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ 48ΩΡΟΥ

"Απορία — σκόπιμοι εἰς τινὰς περιπτώσεις — ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποτασπῶρων πλοίων, τῆς καθιερούσεως τῆς 48ωρου ἑβδομαδιασίου ἐργασίας, ἐγείρονται ἀπὸ τινος. Εἶναι τὸ κλίμα τῆς ἐποχῆς, διὰ τηλεγραφημάτων και ἀνωκοριῶν πρὸς τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλιας ζητοῦνται καθημερινὰς διευκρινήσεως και ὄδηγια ἐπὶ ὀρισμένων ὄρων τῆς συμβάσεως.

Τὰ "Υπουργεῖον Ναυτιλιας, ἀντιμετωπίζον τὴν ἐγκαινισασθῆσαν τακτικὴν τῶν διαμαρτυριῶν και διευκρινήσεως, ἀπήντησαν ἤδη εἰς τὰ προβληθέντα ἐρωτήματα, χωρίς ἔμμε και τὰ ἀνωκοπή ἢ συστηματικὴ ὑπεβολὴ παραπόνων και ἀμφισβητήσεως.

Συγκεκριμένως τὸ "Υπουργεῖον διεδίδασε πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους και τὰς Προξενικὰς "Αρχὰς, τὰς ἀκολουθούσε διευκρινήσεως ἐπὶ ἀναλόγων ἐρωτημάτων. "Ὅπως, εἰς ἐρώτησιν πλοίαρχου, εἰν ὑπερωρία πλεον τῶν 4 ὕρων ἡμερησίως ὑπολογίζονται διπλάσιαι ἐν πλῶ, ἐδόθη ἢ ἀκόλουθος ἀπάντησις:

— "Ἡ ἰσχύουσα συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποτασπῶρων πλοίων, προδίδει διπλὴν ὑπερωριακὴν ἀμοιβὴν εἰς περιπτώσειν δευτέρου τετραώρου προσθέτου ἐργασίας ἐντὸς τοῦ ἰδίου 24ώρου.

"Ερώτημα δεύτερον: Ποιά ἀμοιβὴ δέον νὰ καταβληθῇ δι' εὐθέτησιν ἐορέας φορτηγῶς;

"Απάντησις: Διὰ τὴν εὐθέτησιν φορτηγῶρον ἐντὸς τῶν ἐργασίμων ὀραν, ἀμείβια ἰδιαιτέρως ἀμοιβὴ προδίδεται ἐκ τῆς συμβάσεως.

"Ερώτημα τρίτον: "Εὰν ἡ ἐργασία ἐν πλῶ κατὰ Κυριακὴν ἀμείβεται δι' ἄπλης ὑπερωρίας ἢ διὰ διπλῆς κοιατήσεως.

"Απάντησις: "Ἡ ὄρη ἐννοια τῶν σχετι-

κῶν διατάξεων τῆς ἐν ἰσχύϊ συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας ἐπὶ τῶν ποτασπῶρων φορτηγῶν πλοίων εἶναι ὅτι, ἢ ἐν πλῶ κατὰ Κυριακὴν ὄραος ἐργασία ναυτικῶν, ἀμείβεται δι' ἄπλης ὑπερωρίας.

"Ερώτημα τέταρτον: Αἱ ἀναφερόμεναι ὡς ἡμέραι ὀργίας εἰς τὰς ἰσχυούσε συλλογικὰς συμβάσεως, ἰσχύουν γενικῶς ἐν ὄρω και ἐν πλῶ;

"Απάντησις: Αἱ ἡμέραι ὀργίας, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεως πλὴν τῶν Κυριακῶν, ἰσχύουν μόνον ἐν λιμένι. "Επομένως ἐν πλῶ οὐδεμία πρόσθετος ἀμοιβὴ καταβάλλεται δι' αὐτάς.

"Ερώτημα πέμπτον: α) "Εὰν οἱ μάγειροι και θαλαμηπόλοι, ἦτοι τὸ προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ποτασπῶρων πλοίων, δικαιούνται ἡμέρας πολὺλογους (day off) και β) Ποῖαι αἱ ὕραι ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐν ὄρω και ἐν πλῶ.

"Απάντησις: α) Βάσει τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ὡσε τῶν 4.500 τόνων, ἡ ἡμέρα πολὺλογους (day off) καταργηθῆ, ἰσχύουσα κατ' ἐξαιρέσειν μόνον διὰ τοὺς ἀπασχολουμένους εἰς πάσης φύσεως ἐργασίας (πλὴν φυλακῶν) ἀνδρας (ντεσπῶνδρες), εἰς τοὺς ὁποῖους δὲν συμπεριλαμβάνεται τὸ προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐν τῷ συνόλω του.

β) Αἱ ὕραι ἐργασίας τοῦ μαγειρῶν και τοῦ θαλαμηπόλου ἐν πλῶ και ἐν λιμένι κατὰ τὴν Κυριακὴν ἀνίσχονται αυτοδικῶς εἰς ἑνδεκα. "Εκ τούτων ἐν λιμένι 4 ὕραι εἶναι κανονικαὶ και 7 πρόσθετοι. Διὰ τὰς ἐκτὰ πρόσθετους ὕρας καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ (ὑπερωρία).

"Εν πλῶ, ἐφ' ὅσον τὸ προσωπικὸν τοῦ ἐργασθῆ τὴν Κυριακὴν, καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ και τὰς ἐνδεκα ὕρας, διότι θεωροῦνται πρόσθετοι ὕραι ἐργασίας, ἐκτὸς ἂν παρασχεθῇ ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, ἐντὸς δεμητῶν ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, μία ἡμέρα ὀδεσίας εἰς λιμένι, (διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Κυριακῆς ἐν πλῶ) ὅποτε θά καταβληθῇ πρόσθετος ἀμοιβὴ διὰ τρεῖς ὕρας μόνον.

Δηλαδή εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσειν, ἐφ' ὅσον διὰ τὰς ἑκατὸ ὕρας ἐργασίας ἐν πλῶ κατὰ τὴν Κυριακὴν, παρέχεται μία ἡμέρα ὀδεσίας ἐν λιμένι (οἰονόμηματε ἡμέραν τῆς ἑβδομάδεως), δὲν καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ (διὰ τὰς ἑκατὸ ὕρας) ἀλλὰ θά καταβληθῇ μόνον διὰ τὰς τρεῖς τακτικὰς προσθέτους ὕρας.

"Ερώτημα ἕκτον: "Εὰν ἡ ἡμέρα ὀδεσίας ἐν λιμένι δέον νὰ χορηγηται τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἐπ' ἀγκύρῃ ἢ δέον νὰ ἀναμένεται ἢ παραβολῇ αὐτοῦ.

"Απάντησις: "Ἡ ἡμέρα ὀδεσίας ἐν λιμένι χορηγείται εἴτε τοῦ πλοίου εὐρισκομένου ἐπ' ἀγκύρῃ πρὸς φορτοεκφόρτισιν εἴτε παρεδεδημένου.

### ΑΥΤΑΠΑΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΑΦΕΛΕΙΣ...

Μίαν μικρὴν ἱστορίαν, ἀγνωστον εἰς τοὺς πολλοὺς, θά ἀφηγηθῶμεν. Εἶναι χαρακτηριστικὴ, ὄχι μόνον τῶν διαθῶσεων, αἰτινες κρατοῦν ἐναντι τῆς Ναυτιλιας εἰς τοὺς ἐπὶ ἀνωτέρω ἐπιπέδου παράγοντας, τοὺς δια-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL 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  
NEW YORK 6, N. Y.

General Agents:  
GEORGE CARRAS, INC.

Cables: CARRASBRO

χειριζόμενος τὰ τῆς οἰκονομίας μας, ἀλλὰ καὶ ὑποβλέπει τὴν παντελῆ ἀγνοίαν, ἀπὸ τὴν ὁποίαν οὗτοι διακατέχονται διὰ τὴν βέβαιον καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ὅπως εἶναι γνωστὸν, ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ μεταβῶν ἄλλων περιορισμῶν διὰ τὴν χορήγησιν τραπεζικῶν πιστώσεων πρὸς ἀγορὰν ἢ μετασκευῆν πλοίων, ἔχει θεσπίσει καὶ τὴν χορήγησιν εὐθείας σκαπόμεντων, ἢ ὁποῖα εἰς ἐκάστην περίπτωσιν ἐκδίδεται ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας.

Περὶ τὸ τέλος Μαρτίου, τὸ Ὑπουργεῖον δι' ἐγγράφου τοῦ πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν, συνάτησεν, ὅπως πούσῃ πλέον ἢ ἐκδοθῶσι εὐθείαι σκαπόμεντες, προκειμένου νὰ δανειοδοτηθῇ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσεως πρὸς ἀγορὰν πλοίου ἐλληνικοῦ. Θὰ ἐκτιμῶμεν μόνον διὰ τὰ ἀγοραζόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σκάφῃ, τὰ ἐγγραφόμενα εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον.

Ἡ ὑπόδειξις αὕτη, ἡ ὁρῆ καὶ δικαίω, ἢ ἀποσκοπεύσα νὰ ἀπαλλάξῃ τὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου τὸν γραμματικὸν διατυπώσαν, ἀπωδότησε δεσμευτικῶν, αἵτινες δὲν ταχύνουν ἐφαρμογῆς εἰς κανένα ἄλλον κλάδον τῆς Οἰκονομίας μας, ἤτοι μία καλὴ εὐκαιρία διὰ νὰ φθάσῃ ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ εἰς τὸ ἀντίθετον τῆς ὑποδείξεως τοῦ Ὑπουργείου ἄκρον.

Ὅπως εἰς ἀπάντησιν τῆς ἀνωτέρω εἰρηγήσεως, ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ἐξέδωκε τὴν ὁρῆ ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὁποίας ἀπαγορεύει ἐφεξῆς τὴν χορήγησιν ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν δανείων... πρὸς ἀγορὰν πλοίων, ἐγγραφόμενα ἐν τῷ ἐλληνικῷ νηολόγιον.

Καὶ δικαιολογεῖται τὴν ἀπαγόρευσιν λέγει, ὅτι ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν ἐν τῷ ἀνωτέρω ἐγγράφῳ τοῦ Ὑπουργείου διαλαμβανόμενα καὶ ἔκρινεν ὅτι οἱ θεσπισθέντες παρ' αὐτῆς (τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς) κανόνες χρηματοδοτήσεως ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων, ἀποσκοποῦν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας, διὰ τῆς ἀποκτήσεως νέων μονάδων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν χρηματικὴν διευκόλυνσιν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων εὐρισκομένων ἤδη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

Ἐν ὀλίγοις, ἀποκλείεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσεως τῆς ἐδῶ χρηματοδοτήσεως. Εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ποῦ θὰ προέβαιεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀπαγορεύεται ἡ πιστοδότησις, ἐνῶ δὲ τελευταίως συνδικαίως πωτοπωλῆς θὰ ἔχη ἀσφαλῆς εἰς κάποιαν Τράπεζαν τὴν πιστοδοτικὴν του δικαίωσιν. Ἡ Ναυτιλία οὖν αὕτη τῆς δραστηριοποιήσεως δανειοδοτήσεως δικαιοῦται, ἐνῶ τόσα εἰσκαίρει εἰς τὸν τόπον αὐτῶν, πολλὰ, πράγματι, μὲν παρέχει, τόσα πολλὰ τῆς ἀφείλομεν, κατὰ τὸν κ. Παπανδρίου, καὶ τίποτε ἐντέθεν δὲν ἀποκομίζει.

Καὶ ὑπὸ τοιαύτην οἰκτρὰν μεταχειρίσιν

τοῦ πλοίου, ἔχουν τιτὲς τῶν ἰθυνόντων τὴν ἀφείλομεν νὰ ὁμιλοῦν περὶ οὐρανοπατριστεύου τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ περὶ συστάσεως ὁργανισμοῦ ναυτικῆς κρίσεως.

Αὐταποκύνονται...

**ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΛΙΒΑΝΟΥ**

Σύντομοι καταβάλλονται ἐνέργειαι παρὰ τῆ Κυβερνήσει τοῦ Λιβάνου ἀπὸ μέρους ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἐπιτροπὴ ἢ ἐγγραφὴ καὶ ἄλλων πλοίων ξένων συμφερόντων εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ. Τοῦτο, κατὰ προσφάτους πληροφορίες, δὲν ἀποκλείεται, παρὰ τὴν ὁκαυμένην πίεσιν ἀπὸ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν, ἐνδιαφερομένων ὅπως σταρατήσουν αἱ μεταφοραὶ τῆς Κούδας, διὰ λιβανικῶν πλοίων.

Καὶ ἂν ὁ Λίβανος καλῶς διὰ τῆς σημαίας του καὶ ἄλλα πλοία ξένων συμφερόντων, πρέπει νὰ εἴμεθα προσηλωμένοι διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ὅσων παλαικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Ἀναζητοῦν διὰ τὴν ἐπιβίωσιν των, τὸ χαμηλότερον κόστος ἐκμεταλλώσεως, πρὸ παντὸς δέ, τὸ ὀδύμενον εἰς τὰς μεταφορὰς των. Ἡ ἀπαγόρευσις τῶν πρὸς τὴν Κούδαν ταξιδίων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ζήτησιν δυσαναπλήρωτον προκάλεσε εἰς τὰ λιμνεῖρας, κυρίως. Περιωρίσθη ὁ κύκλος τῆς δράσεώς των.

**ΝΑ ΕΚΔΙΚΑΣΘΗ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ**

Ποῦ ἀρὰ γε, εἰς ποῖον ἑρμῶριον ἀρμοδίον πινὸς νὰ καθεῖθῃ ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Λακωνίας»; Ἀπὸ δεξιῶν καὶ πλίνων ἑλληνομήθῃ. Ἐπίκειτο τότε ἡ ἐκδίκασις τῆς «Ὀλαί» αἱ σχετικαὶ ἀνακρίσεις ἐξέφρασαν περιωρίσθη. Ἐκτετα, ὅμως, εὐδελία ἐνέργειαι παραπομπῆς τῆς ὑποθέσεως εἰς τὸ τακτικὸν δικαστήριον ἐπετραπήθη.

Οἱ λόγοι τῆς καθυστέρησεως αὐτῆς μᾶς εἶναι ἀγνωστοί. Καὶ πρέπει, τοιζόμεν, νὰ ἀνοικνωθεῖν, ὅχι εἰς ἡμᾶς, ἀλλ' εἰς τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερομένους. Πρὸς αὐτοὺς εἴμεθα ἐκτεθειμένοι. Τόσος θάρρος περὶ τὸ πάλιν ἀνοικτὸν ἀπόηγμα τοῦ ἐλληνικοῦ ἑπερωκτανίου ἡγήθη!

Τὰ πάντα ὑπαγορεύουν τὴν ταχύτερον ἐκδίκασιν τῆς ὑποθέσεως. Εἶναι ζήτημα τιμῆς διὰ τὴν ἐλληνικὴν διοίκησιν. Κατεστῆσαν ὅμως τὴν ἀνάγκην αὐτὴν οἱ τοῦ Ὑπουργείου ἀρροδοί καὶ οἱ προϊστάμενοί των; Εἴμεθα πολὺ περίεργοι νὰ τὸ πληροφορηθῶμεν.

**ΝΑ «ΚΟΙΜΗΘΗ» Ο ΝΟΜΟΣ**

Εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἐπιμύθομεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐλλειπῆς συνθέσεως. Πρέπει νὰ ἀνοηθῶμεν — διὰ πολλοστῆν φορὰν — εἰς τοὺς λόγους, οἱ ὁποῖοι προκαλοῦν τὴν ἀπουσίαν ναυτικῶν ἀπὸ τὰς ὁργανικὰς θέσεις.

Ἀνάσθην αἰτίαι τῆς ἐλλειπῆς συνθέσεως ἦσαν αἱ δραστηριότητες, αἱ ἀσθένειαι καὶ αἱ πρόσοροι ἀπολύσεις εἰς τὴν ξένην. Ἡ διασπορὰ τῶν πλοίων ἀνά τὰ πέρατα τῆς γῆς δὲν ἐπέτρεπε τὴν συμπλήρωσιν τῶν κ-

τῶν αὐτῆς ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν, τὰς ὁποῖας ἀρίζει ὁ νόμος.

Ἄλλ' ἡ κυρία ἀδυναμία νὰ συμπληρωθῶν τὰ κενά, ἐπέκειτο εἰς τὴν ἀναπύρεσιν τῶν πληρωμάτων, εἰς ἐποχὰς ἐντόνου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Κατὰ τὰς κρίσεις, τὰ πλοία παραπέζοντο. Τότε καὶ ἡ προσφερὰ ναυτικῶν δὲν εἶναι δυσχερῆς. Ὅμως ἀπὸ τοῦ 1959 τὰ πλοία κινούνται ἐντατικῶς καὶ, κατὰ συνέπειαν, οἱ ναυτικοὶ σπανίζου.

Ἐκ παραλλήλου, πλοία πολλὰ ἀγοραζοῦντο καὶ ναυπηγοῦντο, ἐνῶ, ἀντιθέτως, τὰ ρούρα πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπιτόγγλημα ὄχι μόνον δὲν ἀκολουθεῖ τὸν ρυθμὸν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ἀνησυχητικῶς μειωμένην παρουσιάζεται. Ἄς προστεθεῖν, τέλος, καὶ τὸ κύμα τῶν ἀποδράσεων, ἢ γνοστή ἐλλείψις γενικῆς ἀξιοματικῶν, ἢ ἀθροῦς ναυτολόγιου — καὶ αὐτῶν δυσχερῶν — λακοφουλδοτιῶν, ἢ ἐλλείψις μογείρων, ἢ στροφῆ, τέλος, πρὸς τὴν μεταπλοιοῦσιν.

Καὶ ὅμως, αἱ διατάξεις περὶ ἐλλειπῆς συνθέσεως, ἰσχύουν. Ἐπιφέρουν κυρίως διοικητικὰς καὶ οἰκονομικὰς. Οἱ λιμνεῖρας καὶ οἱ πρέξιοι, ὅπως καὶ τὸ Ν.Α.Τ., τὰς ἐφαρμόζουν. Καὶ θὰ τὰς ἐφαρμόζουν, διότι δὲν δυνάμει νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τοὺς λειτουργοὺς αὐτοὺς νὰ ἐπιθεθῶν εἰς εὐθύναι καὶ κυρώσεις.

Πρέπει ὅμως — ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται — νὰ ἀνοικθῆ ὁ Νόμος περὶ συνθέσεως. Ἀληθῆς εἶναι, ὅτι αἱ προθεσμιαὶ συμπληρώσεως τῶν κενῶν ἐπεμνησθήσαν, πλὴν τὸ ἀποτέλεσμα παρέμεινε τὸ αὐτὸ: Κυρώσεις, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι δὲν προσφέρονται ναυτικοί. Ποῖον ὅμως σκοπὸν εἶχον αἱ κυρώσεις αὐταί; Νὰ ὑποχρεώσωμεν τὰ πλοία νὰ ἐπανδρωθῶν πλήρως. Ἄν, ὅμως, ναυτικοὶ δὲν ἀνυρίσκωνται — καὶ ταῦτο τὸ γνωρίζουν οἱ ἀρμόδιοι — διὰ τὴν ἐπιβάλλονται ποῖναι εἰς τοὺς παρὰ τὴν θέλησιν των παραβάτας;

Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Μπίρης νὰ συζητήσῃ τὸ θέμα μὲ τὰς ἀρμοδίαις ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου. Δὲν θὰ μᾶς διαφύσωμεν τὸ γεγονότα. Γνωρίζουν καλῶς τὴν κατάστασιν. Καὶ ἀσφαλῆς θὰ εἰσηγηθῶν εἰς τὸν κ. Ὑπουργόν, ὅτι αἱ διατάξεις περὶ ἐλλειπῆς συνθέσεως πρέπει νὰ ἀσθηνῶν. Καὶ μετὰ ταῦτα νὰ ἀνοικθῆθῃ νέα, σύμφωνος μὲ τὴν πραγματικότητα, λύσις εἰς τὸ δὸν πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀφοῦ ὅμως θεθῆ καὶ λύσις εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας.

**ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ**

Ἐλοφρὰν κάμψιν — ἀνεξήγητον κατὰ τοὺς ἀρμόδιους τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος — ἐνεφάνισαν οἱ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικοὶ τόροι, κατὰ τὸ πρῶτον ἐξῆμνον τοῦ 1964, ἐναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1963. Ἡ ἐξ 1,92% μείωσις, δὲν δικαιολογεῖται, δοθέντος ὅτι ἡ Ναυτιλία μας τελεῖ ἐν πλήρει δραστηριότητι. Ὑποστηρίζεται ἡ ἀποφῆς, ὅτι ἄριστῶνα

**A D E N**

**THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,**

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS"

P.O.B. 55 (crator)

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

Affiliated with:

**RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.**

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

έμβασματα ναυτιλιακού συνάλλαγματος παραμένουν εις χείρας των δικαιοσύνης, χωρίς να προσκομισθούν προς δραχμοποίηση εις τας Τραπεζάς.

Όσον αφορά την συνεχιζομένη αύξηση των έξοδα των έμβασμάτων, άτινα έκάλυφον κατά το πρώτου τούτου τριμήνου του 1964 τά 50,84% του συνόλου, αυτά, κατά μίαν άποψιν άποδίδεται εις τό γεγονός, ότι σημαντικό μέρος των ρισθών των ναυτεργατών, καταβάλλεται εις δραχμάς παρό των έν Έλλάδι έξοδα των γραφείων, τά όποια και έγκυραίν τόν άνάλογον συνάλλαγμα εις τας έδδ Τραπεζάς.

Τό εισαχθέν έξ 27.242.000 δολλαρίων ναυτιλιακών συνάλλαγμα, έναντι 27.777.000 του αντίστοιχου τριμήνου του 1963, άνελάττει άς άκολουθίας: Ναύλοι έμπορευμάτων 3.279.000 δολλάρια, έμβάσματα ναυτιλλομένων 6.502.000 δολλάρια, έμβάσματα έξοδα των 13.852.000, άνοφοδισμοί και έπισκευαί 867.000, εισφορά εις άσφαλιστικά Ταμεία 1.868.000, φορολογία έφαπλισμού 467.000 και εισιτήρια έπιβατών 469.000 δολλάρια.

Η κατά περιοχή προέλευσις, έχει άς κάτωθι: Έξ Ηνωμένων Πολιτειών 6.093.000 δολλάρια, έξ Ηνωμένου Βασιλείου 15.836.000 δολ., εκ χωρών της Ε.Ο.Κ. 744.000, εκ των χωρών της Εύρωπαϊκής Νομισματικής Συνομοσπονδίας 1.271.000, εκ χωρών του Σοβιετικού Συγκροτήματος 1.864.000, εκ των ύπολοιπων χωρών της Εύρώπης 327.000, εκ χωρών της Μέσης Άνατολής 603.000 και εκ του ύπολοίπου κόσμου 501.000 δολλάρια.

Έξ άλλου, τό τριμηνιακό συνάλλαγμα κατά τό αυτό τρίμηνον άνήλθεν εις 13.407.000 δολλάρια έναντι 12.683.000 δολλαρίων του αντίστοιχου τριμήνου του 1963 έμφανίσαν αύξησην έξ 724.000 δολλαρίων και κατά ποσοστόν 5,7%, ένώ τό μεταναστευτικό έμβάσματα άνελάττει εις 22.073.000 δολλάρια, ένεφάνισαν κάμψιν εκ 4.647.000 δολλαρίων και κατά ποσοστόν 21,05%.

**ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ**

Σχολαί, λοιπόν, νέαι συνιστώσας. Δέν γινώσκει άμφόβολία, ότι καλύτερον μίαν άνάγκην έπι τακτικήν. Έντός του 1965 τρείς νέαι σχολαί μηχανικών — της Χίου, της Σύρου και του Σκαραραγκά — θα είναι έτοιμοι διά νά δεχθούν τούς μαθητάς των. Εις ιδιότητα, συγχρόνον κατασκευής, κτίρια θα στεγάζονται.

Πολλά και όχι τόσον εύκολα τό άνακύπτοντα προβλήματα όργανώσεως των σχολών αυτών, αλλά και τόν ήδη έν λειτουργία. Και έν τά προβλήματα αυτά δέν άνεύρουν τήν λύσιν των, κινδυνεύομεν νά ίδωμεν τήν προσπάθειαν της ναυτικής εκπαίδευσ-

ως έκτραχιζομένην, μή άποδίδουσιν τά όσα διά της συστάσεως των πολλών σχολών προσδοκόντο.

Άγρυπνούν και πολύ δικαιοσύνη, διά τήν καλήν της ναυτικής εκπαίδευσως άνάπτυξιν αύτοί όσοι οι πιστώσαντες και ιδιοκτήτες έργασθέντες διά τήν προαγωγήν της. Και διερωτώνται: Είναι προσηγορημένη ή άρροδία κρατική διοίκηση νά δεχθή τό όλο μέρος του συνόλου των σχολών, όσα των άριθμών; Είναι έξηραλισμένοι οι δαπάναι της συντηρήσεως των από τό Κεφάλαιον Ναυτικής Έκπαίδευσως; Προσφέρεται τό κατάλληλον διδακτικόν προσωπικόν, εδώ και εις τήν Έπαρχίαν, και τό προσφορότερον διδακτικό διδύκιο; Διαπιστώνεται ή προθυμία των νέων νά ακολουθήσουν τό ναυτικόν επάγγελμα διά των σχολών και ποία τά ληθθέντα μέτρα της προαλήσεως του ένδιαφέροντος των νέων διά τήν κάθοδόν των εις τήν θάλασσαν, μετά τήν διαπιστωμένην φυγήν προς τήν μετακόστανσιν;

Εις τά έρωτήματα αυτά θα βάλωμεν νά άπαντήσωμεν, χωρίς νά είμεθα, άτυχώς, εις θέση και νά διασκεδάσωμεν τας διατυπωμένας άνησυχίας.

Και πρώτον ό διοικητικός τομέας: Όχι. Δέν άπορκή ή άρροδία ύπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλιας νά όργανώση και νά διαική τας δέκα σχολάς, τας προβλεπόμενας από του προσεχούς έτους νά λειτουργήν. Τόν άποψιν μας αύτην δέν έπαύσαμεν ύποστηρίζοντες από μακρόν. Ύπεδείξαμεν τήν σύστασιν ιδιαιτέρας Διευθύνσεως Ναυτικής Έκπαίδευσως. Συνεστήσαμεν τήν περαιτέρω άπόσπασιν περισσότερων αξιωματικών — τριών άκόμη — παρά τή Διευθύνσει αύτη και τήν δημιουργίαν θέσεως έπιθεωρητή των σχολών. Τήν τακτικήν έξομοιοποιήσιν συγκλήσιν του Συμβουλίου Ναυτικής Έκπαίδευσως έξωφράσαμεν σκόπιμον, έξυπνα τήν έπιμετρίαν παρακολούθησε του έργου των σχολών, καθώς και τας κατά καιροσς έπισκέψεις των μελών του Συμβουλίου εις τας σχολάς.

Καμία από τας ύποδείξεις αύτάς δέν έλήφθη, μέχρι τούδε, ύπ' όφιν από τούς προϊσταμένους του Υπουργείου Ναυτιλιας. Τας άναγνωρίζουν ως όρθάς, πλην...

Εις τό δεύτερον έρώτημα ή άπάντησις είναι εύκρης: Ό κρατικός προϋπολογισμός πρέπει νά παράσχη τας περισσότερας πιστώσεις διά τήν εκπαίδευσιν των στελεχών του Ε.Ν. Είναι καθήκον του Κράτους — τό ελάχιστον έναντι της Ναυτιλιας — νά δεηθήσθ τό μέγα αυτό έργο, όπερ έρήμην αύτου ή ιδιωτική πρωτοβουλία τό άνέλαβε και εις ζηλευτόν σημείον τό έφθασε.

Τό πολύτιμον Κεφάλαιον Ναυτικής Εκπαίδευσως δέν πρέπει, κατ' αύθέντα λόγον, νά άναλωθι εις έργα στεγασιας και έξο-

πλισμού των σχολών. Είναι τό άποθεματικόν διά κάθε κακήν περίστασιν. Και είναι τόσον αυχναί οι κακάι περιστάσεις εις τήν Ναυτιλία!

Και έν τό Κράτος δέν στέρξη εις τήν παραχήν των πιστώσεων, ή έξοφλιστική εισφορά κατ' άνάγκην, θα πρέπει νά αύξηθι από έξ λίρας μηνιαίας κατά σκάφος, εις όκτώ, τούλάχιστον.

Ύπολογίζομεν, ότι οι έτησια δαπάναι λειτουργίας των έννέα σχολών — ή δαπάνη των ηλεκτρονικών είναι αύτάρκης, χάρις και εις τήν δωρεάν των «Ναυτικών Χρονικών» — θα φθάσουν τά όσα έκτοσμήρια δραχμών, χωρίς καμμίαν πρόσθετον έργων συμπληρωματικών και έξοφλισμού και χωρίς τά έξοδα κινήσεως του εκπαιδευτικού πλοίου, άν καταρθώσωμεν τελικός νά τό άποκτήσωμεν.

Και εις τό τρίτον έρώτημα ή έπιφύλαξις δικαιολογείται, όπωσδήποτε όμως, οι δυσχέρειαι της έξυμρέσεως του καταλλήλου διδακτικού προσωπικού, δέν θα είναι άννεύρηστοι. Ζήτημα περισσότερας δαπάνης θα είναι διά τινος των καθηγητών ειδικών μαθημάτων. Η άρροδία ύπηρεσία του Υπουργείου μας παρέχει τήν διαβεβαίωσιν ότι αυτό, τούλάχιστον, τό πρόβλημα, τό αντιμετώπιζι με έπιτυχία θετικής έπιτυχίας.

Άπομένει όμως νά καλυθι ή από έτών διαπιστωθείσα — μή καλυθείσα όμως — έλλειξις διδακτικών διδύκων, προσηρμοσμένων εις τήν διδασκάν ύλην. Κάποια πρόσθετος έσημειώθη τελειοποιήσιν και εις τό ζήτημα αυτό, τό καταπίγειον κατ' ήμάς, δαδεία όμως και άνοιξι.

Τό τέταρτον θέμα άνησυχεί και τήν στήλην αύτην όλος ιδιαιτέρας. Φοβούμεθα τήν άπροθυμίαν των νέων. Διαπιστούται ήδη αύτη από τήν μείωσιν της εκδόσεως νέων φυλλοδίων και τήν άθρόον μετακόστανσιν. Αί προσοχίαι εισιτήριου έξετάσεσις εις τας σχολάς θα μας παρέσχουν τό μέτρον της άποχής. Πρέπει, πάντως, νά τύχη της άρέσας προσοχής των κρατικών άρροδιών και των ένδιαφερομένων έξοφλιστών, τό ζήτημα αυτό. Δέν είναι άπλοον. Ιδιαιτέρω μελέτη χρειάζεται, όσάκι άνηκρυσωμένοι στατιστικών και εις τήν περίπτωση της άνακοπής του προς τήν θάλασσαν ρεύματος των νέων τό ληθθέντα μέτρα έπιβάλλεται νά έφαρμοσθούν. Έχομεν περισσότερον εργατικό δυναμικόν. Αί προϋποθέσεις της εισόδου εις τό ναυτικόν επάγγελμα πρέπει ίσως νά γίνων εύκυστικότερας.

Και άλλα λεπτομερειακά, όχι όμως και άσήμαντα, έρωτήματα έρχονται εις τήν εκέφιν του άμεσώτερον παρακολουθούντος τά της ναυτικής μας εκπαίδευσως. Η περι τήν προσπάθειαν αύξησεσις — κάποτε πρέπει έξωμυστική νά γίνι — θα τά φήρη

**N. J. GOULANDRIS LTD.**  
LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E. C. 2

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON TEL. NATIONAL 8481

**UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,**  
660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK TEL. TEMPLETON 8-6900

**ANDRIAKI SHIPPING COMPANY**  
2, 11 MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS TEL. 475.284

επί τάπητος.

Σύντομον το σημείωμα αυτό. Έν καιρώ διεξοδικότερον θα επανέλθωμεν. Προς το παρόν, μίση και μόνον έπιμονον υπόδειξιν έχομεν να διατυπώσωμεν: Είς ό σπείρον άναπτύξως έρθωσιν ή ναυτική μας εκπαίδευσις, χρειάζεται να προαρμοματισθώμεν επιδιώξιν, ό ρ γ ά ν ω σ ι ν, έκπαισειν, όρεσιν και άνελλιπή της λειτουργίας των σχολών, ειδίκευσιν των λιμενικών αξιωματικών, πού αναλαμβάνουν να τας διαικήσουσι, και πρακτικήν συμπαρόστασιν εις τας δαπάνας.

Ό κίνδυνος της προώρου άναπτύξως — έφ' όσον παραλίλιως ή όργάνωσις δέν τήν ακολουθήσθ — ήφίσταται. Θα είμεθα ευτυχής αν τόν κίνδυνον αυτόν και οι άλλοι έγκαιρώς τόν έπισημώσουσι και τόν αποφεύγωμεν.

**Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΚΥΜΗΣ**

Δέν είναι μόνον πολύτιμος, ως προσπάθεια, ή ναυτική εκπαίδευσις. Είναι και ό τομέος έκείνος, εις τόν όποιον έχουσι πολλά άποδόσει οι ύπηρεσίαι του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η μέχρι τούδε έπιτυχία, προκαλεί τήν ικανοποίησιν εις όσους συνδέσθων εις τήν σύστασιν και τήν καλήν λειτουργίαν των Διηρησίων Σχολών του Ε.Ν.

Μας έδόθη ή ευκαιρία να έπισκεθώμεν προσπάθειας της Σχολής Πλοίαρχων Κύμης. Όμολογώμεν, ότι συγκίνησιν και άγάπη ήσθάνθημεν διά τό φιλότιμον έργον καυ έπιτελείται εις τήν γραφικήν αυτήν άκτήν της Εύβοίας. Κτισμένη επί λόφου διαπύκνους του λιμένος της Κύμης, εις άναπτυσσόμενον και αιδυλλιασόν, πράγματι, περιβάλλον, εξασφαλίζει ή σχολή εις τούς μαθητάς και τό μέσα, αλλά και τήν άνεσιν πού κριάζονται διά τήν άριστην αυτήν εκπαίδευσιν. Με τήν συμπλήρησιν έντός του προεχούς Όκτωβρίου του άνεγειρομένου ήδη κτιρίου με τούς νέους κοιτώνας, τό μαγειρείον και τό έστιοτοριον, θα έχουσι εις τήν διάθεσιν των οι μαθηταί, όχι μόνον τας άνέντους αιδώσας διδασκαλίας και μελέτας, πού τούς χρειάζονται, αλλά και τήν υγιεινήν ένδοιότητα.

Απομονωμένοι εις ήσυχον περιβάλλον, με τό άραιότερον τμήμα του Αιγαίου Πελάγους εις τούς πόδας των, μακράν της τύρβης, αλλά και των περισσομένων των πόλεων, διατίοντες όλα τό τεχνικά, ήλεκτρονικά και ήσθητικά μέσα εκπαίδευσως, παρακολουθώμενοι εκ του πλοίου με τήν άπαιτουμένην εύστραφότητα, αλλά και με ένδιαφέρον, άγάπην και στωργήν από τούς νέους και καθ' όλα άξίους, διοικητήν της σχολής ύποπλοίαρχον - λιμενικόν κ. Α. Βλάχον και ύποδιοικητήν άνθ'ρχον - λιμενικόν κ. Χ. Νταούνην, οι όποιοι είναι συγχρόνως και καθηγηταί, οι 57 μαθηταί της σχολής (28 εις τήν πρώτην τάξιν και 29 εις τήν δευτέραν), άσχολούται με τας σπουδάς των και μόνον.

Θά αποτελέσουσι αυτοί, ασφαλώς, άριστα στελέχη του Έμπορικου μας Ναυτικού και θα δικαιώσουσι τός έλπίδας των καθηγητών των, αλλά και της Ναυτιλίας μας. Τά ειλικρινή μας συγχαρητήρια άπευθύνει ή στή-

λη αυτή προς τήν άρμόδιον Διεύθυνσιν του Υ.Ε.Ν., προς τό διοικητικόν προσωπικόν της σχολής, προς τούς 15 καθηγητάς, αλλά και προς αυτούς τούτους τούς εύσταλαίς βοηθούς της.

**ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ**

Μετά τήν σύστασιν της σχολής των θαλαμηπόλων και τήν ύποχρεωτικήν εις αυτήν φοίτησιν, τώσον διά τούς κοσμοεσχημένους εις τό επάγγελμα, όσον και διά τούς ένθουμούτους τό άνώτερον πτυχίον, μία άδικος περίπτωσις προκύπτει. Άξιώσαιο και άπά τούς παλαιούς θαλαμηπόλους των ύπερωκεανίων και άλλων τουριστικών πλοίων έξαμνησας φοίτησιν εις τήν σχολήν, προκειμένου ούτοι να λάθωσι τό πτυχίον άρχιθαλαμηπόλου.

Πρέπει να όμολογηθί, ότι πάν τοιούτων μέτρον τό πρώτον έφοροζόμενον, άντιμετωπίζει δημιουργημένης καταστάσεως, ούτινας πρέπει, κατά τό δυνατόν, και να λαμβάνωται ύπ' όψην.

Άξιον λ.χ. προσοχής τό αίτημα δικάδης θαλαμηπόλων του ύπερωκεανίου «Βασίλισσα Φρειδερίκη», ούτινας επί δεκαετίαν συνεχώς ειργάσθησαν ειδοκίμως επ' αύτου. Η ύπηρεσία εις ένα ύπερωκεανιον, δέν ύπολείπεται εις εκπαίδευσιν και της καλύτερας σχολής. Τό γεγονός δε ότι αυτοί, άνελλιπώς ύπερέστησαν και συνεχίζουσι να ύπηρετούν επί του ύπερωκεανίου, είναι ή αδιόλητος άπόδειξις της καλής επαγγελματικής των άποδόσεως. Και πρέπει τούτο να είναι άρκετόν στοιχείον, όπως δυνηθούν και προσέλθωσι οι θαλαμηπόλοι αυτοί εις εξετάσεις, χωρίς τήν ύποχρέωσιν φοίτησεως εις τήν σχολήν. Δέν βλέπομεν τί θα ήρξηθωσι αυτοί έξαναγκασόμενοι να ύποσταύν τήν εξάμηνον φοίτησιν εις ήλικίαν προχωρημένην, δορυφώνει με μεγάλας οικονομικώς ύποχωρώσας, δίκαιον τό αίτημα των. Η ήλιον έλαστική του εν λόγω μέτρον έφορμογή, έπιβάλλεται. Άς γίνη μία έξαιρέσις διά τούς εύδοκίμως στοδιοδρημήσαντας επί δεκαετίαν. Χωρίς και να άσφαλώσιν της δοκιμασίας των εξετάσεων.

**ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ**

Όρθώς έβασε τό ζήτημα ή Ένωσις Έλληνων Έφοπιστών. Εις τός προσεχείς εισογωγικάς εξετάσεις των Διηρησίων Ναυτικών Σχολών πρέπει να καταβληθί κάθε δυνατή προσπάθεια διά τήν εισογωγήν του μεγαλύτερου δυνατου αριθμού μαθητών.

Αι άνάγκαι εις στελέχη είναι ήδη μεγάλαι. Μετά δυσχερείας επανέρωσαντο τό πλοία. Η συνεχής καθέλευσις νέων σκαφών, μεγαλυτέρως της συνήθους χωρητικότητας και οι πολλοί άγοραί μεταχειρισμένων σκαφών, θα καταστήσουσι υπονομήτα τήν σπριτηνήν οεδορήν Ελλειψι ήξιωματικών άλυτων πρόβλημα.

Τά μεγαλύτερα πλοία, ό τελειοποιημένος έξοπλισμός των και ό συνεχώς κατοικτών έδαφος αυτόματισμός, άπαιτούν νέα, καλώς καταρτημένα στελέχη. Αι τεχνολογικά πρόοδοι δέν δύνανται να ίκανοποιηθώσι με μό-

τους τούς πεπειρομένους θαλασσινούς, όπως οι ναυκληροί και οι κυβερνήται, πού άθρόως ναυτολογώονται εις κενάς θέσεις άνθροπολοίαρχων. Ούτι οι νεοραοί αξιωματικοί είναι ακόμη ώριμοι διά τό άπόστον του γραμματικού και του Β' μηχανικού. Προϋποτίθενται ή γνώσις και ή πείρα.

Δέν άγνοώμεν, βεβαίως, ότι ή δυναμική της των σχολών δέν επιτρέπει τήν ένδοιότητα και εκπαίδευσιν δυσαναστόνας μεγάλου αριθμού μαθητών. Παρά τούτα, πρέπει να έξαιτηθί κάθε προσπάθεια διά να ύπερικηθώσιν οι ύπάρχουσι δυσαχίρειοι. Περισσότεροι άπόφοιτοι των σχολών πρέπει να αναλάβωσι κατά τό όμύσως προσαχή έτη ύπηρεσίαν επί των πλοίων.

**Ο ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΠΛΗΡΩΝ**

Καιτή είναι ή γνώμη, ότι ό πλοίαρχος, κατά τήν άσκήσιν των καθηκόντων του, όμοιάζει με άεροβάτην, προσπαθώντα να διοδη, κρατών τήν ίσορροπίαν του, επί ένός τσαρμένου σκαφίου. Πρέπει να φρονηζή, και είναι υπεύθυνος, διά τήν ασφάλειαν του πλοίου και του πλοίου του, διά τήν ασφάλειαν και τήν προστασίαν του φορτίου του, διά τήν καλήν συντήρησιν του σκάφους, διά τήν έργασίαν, τήν πειθαρχίαν, τήν άνεσιν, τήν υγιειν και τήν καλήν ένδοιότητα των πληρώματος, διά τήν τήρησιν των έλληγικών νόμων, αλλά και των τοπικών των χωρών πού επισκέπτεται, διά τήν τήρησιν των λογορισμών του πλοίου και διά τήν προστασίαν των συμφερόντων του έφοπιστατου, του πληρώματος, του πλοίου, του φορτίου, των ναυλωτών, των φορτωτών, των παραληπτών, των ασφολιστών και παντός άλλου... πλην του εαυτου του.

Έν όριχλη, επί παραδείγματι, πρέπει να μειώση σημαντικά τήν ταχύτητα του πλοίου του, έστω και αν διαβήτη ραντάρ, αλλά χωρίς να... καθυστερήση τήν άφίξιν εις τόν λιμένα, ιδίως αν πρόκειται περί έπιδοτηγού ή πλοίου γραμμής. Αν δέν μειώση τήν ταχύτητα του και ύποστή άτύχημα, θα κινηθί κατ' αύτου ο Νόμος, έσως δε να χάση και τήν θέσιν του επί άνικονότητι. Αν μειώση πάλιν τήν ταχύτητα του και καθυστερήση, έσως τήν πρώτην φοράν να ύποστή μόνον έπίπληξιν, εν ύποτροπή όμως, ασφαλώς, θα τόν αντικαταστήσωσι. Και τό άνωτέρω παράδειγμα, δέν είναι τό μόνον. Δικάδως, έσως, τοιαύτην διλημμάτων συναντά άνά πάν είκοσιετηρόσων ό πλοίαρχος. Επύ των συγχρόνων μεγάλων και ταχέων πλοίων, οι κανονισμοί όρνώνται εις αυτόν και τό δικαίωμα της άναπόσεως. Τόν θέλουσι αύταπροσώπως κυβερνώντα τό πλοίο κατά τήν άδίωδον από στενά, κύρια σηκία παραλλάξωσι κλπ., καλούμεν δε τόν άναγνώστην να φαντασθί πότε θα πρέπει να κατέλθη της γαφύρας ό πλοίαρχος ενός συγχρόνου σκάφους, ταχύτητας 15 μιλίων, πού καταβύκεται εκ λιμένος του Έξξισίου προς τόν Ίνδικόν Όκεανόν; Άσφαλις, μόνον μετά τήν έξοδόν του εκ της Έμπορίας Θαλάσσης, εις τό Περίμ.

Τός σκέψεις αυτές ύπαγορεύει ή τελευ-

**ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.**  
**ΕΦΟΠΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ**  
**ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΦΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**  
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ  
 ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611  
**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**  
 SHIPOWNERS - BROKERS  
 FOR THE  
 SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS  
 ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES  
 LONDON E.C. 3.  
 TELEGRAMS: ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ  
 TEL.: ROYAL 5611

ταία, δικαία φυσικά, τιμωρία υπό άγγλικού δικαστηρίου του πλειάρχου του όχηλοπλοίου «Κ αν ό πι κ», λόγω συγκρούσως του εις την Βόρειον Θάλασσαν, συνεκείψθαι ήδη. Δίν ειχεν ό πλειάρχος ελλαιώσαι ταχύτητα, ελπίζων εις την βοήθειαν του ραντάρ και της Θείας Προνοίας, διότι έπρεπε να φθάση καθ' ώρισμένην ώραν εις τον προορισμόν του.

Ειλικρινώς συμπεριζόμεθα την δύσκολον θέσιν της συμπαούς αυτής τάξεως των ναυτικών. Καί, έφ' όσον ό Νόμος, δικαίως πάντοτε, δέν δύναται να... συμπερισθί την συμπάθειάν μας έναντι των, άκουσίαν παραδοτών, χρειάζεται ασφαλής ή κατονήσις της δυσκόλου θέσεως των πλοιαρχών από μερους των άλλων, των εφοπλιστών, κατά πρώτον λόγον. Άρκεται είναι αι άνησυχία του πλοιαρχου, αι έν των πολλομένων καθημέντων του προαχόμενοι, ώστε να μη προστίθεται εις αυτές και ή έπικρισις, συνεκείψθαι της μη συμφορσώσεως του προς υποχρεώσεως, υπό των κανονισμών καθορισμένως. Η άντικεινή, εις παραλείψεις τικός, όχι ασυϊώδεις, δικαιολογείται.

### ΑΚΤΟΠΛΟΙΟΚΑ

Άνεπαρκή τα έγκριθέντα θερινά δρομολόγια εις την Άκτοπλοϊαν. Η συχνότης είναι ικανοποιητική, πλην όρισμένα σκάφη καλούμενα να εξυπηρετήσουν τας μεγάλης κινήσεως γραμμάς, είναι μικρά, ακατάλληλα. Τά πίττε υπό μετασκευών εύμεγέθη σκάφη, δέν θα είναι έτοιμα πρό το Αυγούστου. Υπερπαιρκή θα είναι, λόγω όγκου και ταχύτητας, να καλύφουν όλες τας ανάγκες της Άκτοπλοϊας. Αναπαρκετός όμας και ή συμφορσώσις. Αι συναναχαρρήσεις, με τα γνωστά έπιζήμια άποτυλώματα, δέν θα λείψουν.

Τό Ύπουργείον αναφέρει εις την άπόφασίν του, άνομαστικώς τα υπό μετασκευών τελευτήτα σκάφη. Δέν περιλαμβάνεται εις αυτά τό μεγαθύριον εφοστότσι, τό πορθημιόν της Κρήτης. Διερωτώμεθα ποτε θα είναι έτοιμον. Από μοικρού, μη δαπάνη πολλών έκτακτημυρίων μετασκευάζεται, από δοξαμενόπλοιοι. Παρακολουθεί, όρκ γε, κανείς όρμόδιος τας εργασίας της μετασκευής; Λέγεται ότι πολλά διέβισαν τα πιστωτικά μας ιδρύματα.

Πάντως, τό Άκτοπλοϊκόν εϊερχεται ήδη εις νύκν όμας φάσιν, την του πληθωρισμού των σκαφών. Αναπαρκετικώς θα πρακίψη ή ανάγκη της έκκαθάρσεως των άκαταλλήλων. Έπ' αυτής έν καιρώ θα επανέλθωμεν.

### ΤΑ "ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤΣ."

Λέγεται, ότι θα μάς έλθουν τέσσαρο «Χόβερκραφτς» διά την Άκτοπλοϊαν. Δέν γνωρίζομε πού θα χρησιμοποιηθούν. Πληροφορούμεν πάντως τό Ύπουργείον Ναυτιλίας, ότι εις την Άγγλιαν, όπου κατασκευάζονται τα έν λόγω σκάφη και όπου πειρώνται ήδη να τα χρησιμοποιήσουν, ή εξέταση αούτά ειδική έπιτροπή άποφάνθη, ότι μόνον διά κλειστάς θαλάσσεως είναι κατάλληλα και ασφαλή.

Διερωτώμεθα: Ποίαι αι έδω κλειστάι θάλασσαι διά τον πειραματισμόν;

### Ο ΛΙΜΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Υποδεικνύεται από τους ειδότες ό λιμήν της Θεσσαλονίκης, εις όρθηρία τοπικών γραμμών προς τας Σπερδάδας και τας νήσους του Αιγαίου. Καλύπτουν αούται μίαν βετικην ανάγκην διά την οικονομίαν της Μακεδονικής Πρωταούσης, άλλα και διά την άρξαιμένην προσπάθειαν τουριστικής αξιοποιήσεως της Λίθου.

Οι καταρχόμενοι έκ της Δυτικής και της Κεντρικής Ευρώπης, διά της Γουγκοσλοβίας, τουρίσται, θα εδέναντο σταθμεύοντες εις την Θεσσαλονικην, και άφου έπισκεφθούν την Μακεδονίαν, να διαπερασιάζουν εις τας Σπερδάδας και την Λίθον. Εις αούτην έναλαμβάνεται από έλληνο-όρμερικόν όμιλον ή άνετος εξυπηρετήσις του

τουριστικού ρεύματος, άπερ από έτους εις έτος αυδάνει. Προπαιθίεται όμας διά την Λίθον ή όδοποιία, ή διαύρυνσις του διαδρόμου του έκεί άεροδρομίου, άλλα και ή τακτική γραμμή από την Θεσσαλονικην. Ό λιμήν της από έτών έπαισε να έχη διά καλού τινος σκάφους έπικοινωνίαν με τας νήσους του Αιγαίου, όμας και με τον λιμένα του Βάλου και του Πειραιώς.

Εις υποδείξεις προβαίνωμεν, χωρίς δεδωείας, να πιστωώμεν και εις την νισθήσιόν των. Τό ζήτημα των έπιχορηγούμενων έκταπλοϊκών γραμμών χρήσι ιδιαίτερας πολίτης. Η άνοδοόρθησις των επιδάλλεται. Την πεπαιθμένην ηκολούθησι και έρετίς τό Ύπουργείον. Δέν εϊλήθησαν υπ' όρι άρισμένοι άνάγκαι, άστίνες όταν κατατρέθη προπολεμικώς τό δίκτυον των άγώνων γραμμών, δέν ύφισταντο. Άναούπτουν τώρα με την άνάπτυξιν της τουριστικής κινήσεως, και λόγω της από θαλάσσης άπορνούσεως, εις ήν περιέβλεν ό λιμήν της Θεσσαλονίκης. Δίν έπικοινωνίαι πλέον διά τακτικής γραμμής με τας νήσους του Αιγαίου, την Κρήτην και τα Δωδεκάνησα.

Καί πρέπει διά μίαν άκόμη φοράν να τονισθί, ανεξαρτήτως της σηρσώσεως μίως τοιούτης γραμμής διά την οικονομίαν της Θεσσαλονίκης, ότι ό έλληνικός τουρισμός είναι κατά κύριον λόγον θαλάσσιος. Τό πυκνόν, συνεπός, δίκτυον γραμμών έκταπλοϊκών, όχι μόνον έκ Πειραιώς, υποδεικνύεται ως ανάγκη.

### ΠΡΟΣ ΤΙ ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ:

Τό, παγκοσμίως άνεγνωρισμένον, σύστημα της έπιθεωρσεως και κατατάξεως ενός πλοίου διά τον Νηογνώμονα, δέν κρίνεται, ως φαίνεται, από ήμάς έπαρκές. Ό εφοπλιστής υποχρεώται να έλέγχη και αούτος τούς ειδικούς επιθεωρητάς των Νηογνώμονων και, υπερβάλλον αούτους να προβαίνη εις άντικαθέσεις, έπι παραδείγματι, των ρθιρομένων ελασμάτων του σκάφους και την διεύργειαν πάσης άλλης έπισκευής. Η τακτική της επιθεωρσεως και κατατάξεως πλοίων έπαισε πλέον να μάς ικανοποιή.

Δέν είναι ίσκαί μας οι σκίφεις αούται, φαίνεται να είναι σκίφεις τινών, τολλάχιστον, έκ των μεταχόντων εις τό Σ.Ε.Ν.Α., έπι μερικόν άποφάσεων τό άπαιου συχνά αναγκαζόμεθα να επανέλθωμεν. Συγκεκριμένως, αι σκίφεις αούται είναι πιθανόν να ενέπικουσι την περί του έλληνικού όχηλοπλοίου «Όδηρσός», νηολογίου Πειραιώς 1563, άπόφασιν, δάσει της όποίας παραπέμπονται οι πλοιοκτίηται του, έν συνεκείψα από τον Εισαγγυλίαν Πληρμελεοδικόν Πειραιώς να δικασθούν, εδίδει παράλειψαν να άντικαταστήσουν έγκαίρας τό σιδηρό ελά-

σματα της άριστερως πλευράς του μηχανοστωίου, άστίνε λόγω των μικροαυριών κρήσεως ειχον φθαρή και, συνεκείψθαι της παραλείψεως αυτής των εφοπλιστών, έπηρεζήθησαν ράγματα εις τό άνω ελάσμα, έξ άν ραγμάτων εισήλθον ύδατα εις τό ύφραλο του άνω σκάφους και προέκυψαν κίνδυνοι διά τό πλήρωμα αούτων και εις τό φορτίον.

Καί ό μέν κ. Εισαγγυλίης καλώς εφορμίζει τον Νόμον, έφ' όσον του άποστάλη ή σχετική άπόφασις του Σ.Ε.Ν.Α. Τά δικαστικά, έπίσης. Μέλη του Συμβουλίου, άνώτεροι και άνώτατοι δικαστικοί, καθ' όλα ασβασταί και άξιότιμοι, κρίθονται εις όσα τά τεχνικά μέλη του Συμβουλίου υποδεικνύουν και, έπομένως τούτων και αούτά έν δικαίον.

Κάποιος, όμως, ή κάτι θα πρέπει να χυλιώνη έν προκειμένω, αούτό δέ και ειλικρινώς έπιθυμούμεν να έντοπισώμεν, διότι ό ένδελεχής και πλήρης τεχνικός έλεγχος έκάστου άτυχήματος, εις την εξακρίθειαν των αούτων αούτο άποδίδωμεν, άποτελεί ζωτικήν διά την Ναυτιλίαν μας ανάγκην. Όσοι, όμως, ό πλήρης αούτος έλεγχος δύναται να ύφελήση την μεγάλην Έλληνικην Ναυτιλίαν, άλλα τούσον ακόν είναι ειθάνον να προέλθη από, τυχόν μη τεχνικός θεμελιωμένες, άποφασίς. Μη ληρονώμεν ότι έξάθεν έξαρτάται, ασφαλιστικώς και από όπόφασιν ναυλώσεως κλπ. τό έλληνικόν πλοιον. Καί ένω καί' ουδέν ό ξένος ασφαλιστής δεσμεύεται από μίον, μη ίσως τεχνικός ισχυράν, ύπέρ του εφοπλιστού άπόφασιν, μία τοιούτη άπόφασις έναντιον του άποτελεί άπάχητον εις χείρας του τεκμήριον, έφ' όσον δύναται τότε, αντί της ζήτησ, να καταφύγη εις την Έλληνικην Δικαιοσύνην, διά την όποιαν ή άπόφασις του Σ.Ε.Ν.Α. άποτελεί άπολύτως δεσμευτικόν παράγοντα.

Ίσως ό προκαταρκτικόν, πρό της παραπομπής της δικογραφίας εις τό Σ.Ε.Ν.Α., έλεγχος, να έπρεπε άλλως να όργανωθί. Η προσάνκρισις ή τεχνική του πλοίου επιθεωρσεως και ή συνταξις του προανακριτικού άπορρσματος, τούσον έπηρεάζοντες την όλην πορείαν έκάστου ύπόθεσεως, ιδιαίτερον άπαιούν προσοχήν.

Δέν κίμεθα, δεδωείας, ήστίς οι όρμόδιοι δι' υποδείξεις. Μερικός σκίφεις υποβάλλωμεν, εις την κρίσιν έκείνων πού δύνανται να έχουν γνώμη.

### ΝΑ ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Αι άνωτέρα παρατηρήσεις όδηγούν εις την σκέψιν ότι, ίσως, οι εφοπλισταί μας θα έπρεπε άρσώτερον να παρακολουθούν και θέματα πού, έκ πρώτης όψεως, φαίνονται ως κίμενα πέραν του κύκλου των έπαγγελματικών των άποσχολήσεων, ένφ εις την πραγματικότητα όμας έχουν την σχέση με τό συμφέροντα αούτων. Είναι, ασφαλώς, πολλά τά θέματα αούτά. Προχείριμα λαμβάνωμεν μερικά, υποδεικνύοντες και τινας λύσεις, χωρίς, δεδωείας, να άποδείξομαι ή ύπαρξις και καλύτερων:

α) Η ύπόθεσις του έλέγχου των ναυτικών άτυχημάτων, άμέσως ενδιαφέρει τον εφοπλισμόν. Η έξουχιστική, άλλα και ταχία, έρευνα του άτυχήματος, είναι άπαραίτητος δι' αούτό το κύρος, άλλα και την ύπόστασιν της Ναυτιλίας μας. Δέν πρέπει να νομίζεται, ότι μόνος σκοπός της έρεύνης αούτης είναι ό κολασμός των ύπυθώνων. Η άνόκρισις άποδίδει, κυρίως, εις τον καθορισμόν των αούτων πού προσάλλονται τό άτύχημα. Τά πορίσματα της έρεύνης, ύποδεικνύουν και τό τυχόν επιδάλλόμενα μέτρα, προς άποφυγήν της επαναλήψεως του άτυχήματος, τούσον εις τον τεχνικόν, όσοι και εις τον τομοθετικόν τομέα. Καθαρίζονται άκόμη τά σημά, εις τό όποιο ύστερεί ή Ναυτιλία μας, τεχνικώς, από όπόφασιν πλωτού ή άνθρωπίνου όλμου, από όπόφασιν όργανώσεως, νομοθεσίας, διοικήσεως κλπ. και, τέλος, παράγοντι εις τούς ασφαλιστάς στοιχεία διά την πλέον άντικειμενικήν εκτίμησιν του έλληνικού κινδύνου.

Αούτος, λοιπόν, είναι ό κύριος σκοπός της έρεύνης του ναυτικού άτυχήματος. Καί,



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ  
ΤΑ  
HEMPELS**

δταν σαφώς καθορισθούν τὰ αίτια αὐτοῦ, φυσικὴν ἀποτέλεσιν συνέπειαν ὁ κολασμὸς τῶν διὰ τὸ ἀτύχημα ὑπευθύνων. Φρονηματοῖζονται οὕτω οἱ πταίσαντες καὶ ἀποδίδεται δικαιοσύνη. Καὶ ἐπειδὴ αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἔχει ἡ ἔρευνα τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, σαφῆς προβάλλει ἡ ὑποχρέωσις, ἀλλὰ καὶ τὸ συμφέρον, τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ μετέχουν δι' εἰδικὸν ἐκπαιδευτικὸν ὄργανον, εἰς τὴν ἔρευναν αὐτῆν. Εἰς, ἢ καὶ περισσοτέρως, λόγω τοῦ ὄγκου τῆς ἐργασίας, εἰδικὸν θὰ ἔπρεπε μαρτυρῆσαι νὰ ἀπαρχειλοῦνται μὲ αὐτὴν τὴν ἐργασίαν. Καὶ τὸ Σ.Ε.Ν.Α. θὰ ἐξυπερεπέθεον καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας γενικότεροι, πολυτίμοι θὰ παρήγαγον ὑπηρεσίαν.

6) Ἡ συμμετοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ πειθαρχικὰ συμβούλια, κρίνεται ἐπίσης ἀπορραϊστής. Πολλοὶκίς ἀξιωματικοί, ἀλλὰ καὶ πληρώματα, παραπέμπονται δι' ἀσημάντους αἰτίαι εἰς αὐτὰ, ἀναγκάζονται νὰ ἐγκαταλείψουν τὰ πλοία των, μὲ εὐνόητα τὰ ἀποτελέσματα. Θὰ ἤδρανον, δεδαιώς, νὰ λέχθη, ὅτι ἡ συμμετοχὴ ἐκπαιδευτικῶν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α., θὰ προσλάβαν τὴν ἀνὸς ἀποχρήσαντος λόγου παραπομπῶν ναυτικῶν, ταῦτα ὅμως δὲν εἶναι ἀπόλυτον, διὰ τοὺς κάτωθι λόγους:

1. Πλὴν τῶν παραπεμπόμενων λόγω εὐνόητων εἰς ναυτικὰ ἀτυχήματα, ὑφίστανται τῶν συμβουλιῶν τὴν δόξαν καὶ ναυτικὸν κατηγοροῦμενοι διὰ λιποταξίας, συμμετοχῆν τινὲν εἰς λαθροεμπορίαν, διὰ κλοπῆν καὶ ἄλλας παραβάσεις, ἢ ἐπὶ τῶν ὁποίων ποινὴ θὰ ἦτο, ἴσως, διάφορος ἀν' ἡκούετο καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ πλευρὰ.

2. Παραπέμπονται, ἐνίοτε, πληρώματα, κατόπιν μηνύσεως τῶν πλοιοδρόμων διὰ πειθαρχικὰς τῶν παραβάσεων, δικαίως, κατὰ κανόνα. Ἐνίοτε οἱ παραπεμπόμενοι ἐπικαλοῦνται τὴν κατ' αὐτῶν προκατάληψιν τοῦ πλοιοδρόμου, ἐξυπερεπέθετον τὰς ἀρπακτικὰς διαθέσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Χάρεις παντελῶς νὰ ἀποκλείεται ἡ ἀκρίβεια τοῦ ἀκρότερου ἰσχυρισμοῦ, εἶναι προφανές, ὅτι ὁ παραπεμπόμενος εὐλόγως δύναται νὰ ἀνυψῆ πολλοὺς μεταξὺ τῶν συνοδῶν του μάρτυρας, εἴτε διὰ νὰ θεμελιώσῃ τὸν περὶ προκαταλήψεως ἰσχυρισμὸν του, εἴτε καὶ διὰ νὰ ἀντιμετώσῃ τὸν πλοιοδρόμον δι' εἰς δόξαν του μεροληπτικὴν μεταχείρισιν. Πολλοὶκίς παραπεμπῆσαν πλοιοδρόμοι, μηνυθέντες ἀπὸ κατωτέρους των, ὄχι διὰ πραγματικῶν ἔναντι αὐτῶν πταίσμα, ἀλλ' ἀπλῶς διότι ὁ μηνυτής, ὑπαίτιος ὁ ἴδιος σοβαροῦ πειθαρχικοῦ παραπτώματος, προδίδει εἰς τὴν μένυσίν του... προληπτικῶς καὶ διὰ λόγους ἀμύνης, διότι φοβίδαι τὸν κολασμὸν διὰ τὸ ἴδιον αὐτοῦ παράπτωμα.

Περιπελεγμένα, ὁμολογουμένως, δὲα αὐτὰ. Ἀλλὰ καὶ ἀμύνης θίγονται τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου. Ἡ κρίσις καὶ ἡ ἐπ' αὐτῶν ἀπόφασις, θὰ ἦτο εὐκολοτέρα καὶ δικαιοτέρα ἀν' καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ γνώμη ἡκούετο, ὅπως τῶρα ἀκούεται ἡ τοῦ ναυτε-

γάτου.

γ) Ἀπομένει, ἐπίσης, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις. Μετέχουν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ γενναίως συμμετέχοντες εἰς τὰ ἔξοδα τῆς «ἠνωστῆς παιδείας», εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Σχολῶν, ὅπου μὲ τοὺς ἀνεκστοίχους ἐργατικὸς ἐκπαιδευτοὺς. Δὲν μετέχουν, ὅμως, εἰς τὰς ἐξεταστικὰς ἐπιτροπὰς διὰ δευτέρωτα ὀξυματικῶν καὶ αὐτῶν, ὁ κἀτοχος τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον θὰ κληθῆ νὰ καθορίσῃ ἢ νὰ συντηρήσῃ ὁ ἐξεταζόμενος, δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ κρίνῃ ἀν' οὕτως εἶναι κατὰλληλος πρὸς ταῦτα, ἐνὶ δίδεται ἡ δυνατότης αὐτῆ, μὲ δικαίωμα θεολογίας, ἐπηρεάζον κατὰ τὸ 1)3 τὴν τελικὴν κρίσιν, εἰς τὴν... συνάβειρον τοῦ ἐξεταζομένου.

Ἐπαναλαμβάνεται, ὅτι ἐκ τοῦ προχείρου ὑποδεικνύοντες μερικὰς περιπτώσεις διὰ τὰς ὁποίας οἱ ἐφοπλισταί θὰ ἔπρεπε, ἴσως, νὰ ἐνδιαφεροῦν. Νομίζομεν ὅτι αὐτὸ τὸ συμφέρον των τὸ ὑπαγορεύει.

**Η ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΥΠΑΛΔΟΥ**

Ἀπικονίζει τὴν κέρμηρην ἀπὸ τινων ἐτῶν δραστηριότητα τῆς ἐπιδοτηγῶν Ναυτιλίας μας — εἰς τὸν τουριστικὸν ἰδίᾳ κλάδον καὶ τὰς γραμμὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ — ὁ δημοσιευθεὶς εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἰσολογισμὸς διὰ τὸ 1963 τῆς «Ἀτμοπλοίας Αἰγαίου Ἀδελφῶν Σ. Τυπάλδου.



Κεῖ κεντρικὴν λαοφῶρον τῶν Δυτικῶν Γερμανῶν (KURFÜRSTENDAMM 11) ἔγκεισται ἡσιν τὰ γραφεῖα Τυπάλδου.

Εἶναι ἡ μεγαλύτερα εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ εὐρύτητα δράσεως ἐπιχειρήσιν ἐπιδοτηγῶν πλοίων καὶ εἶναι ἡ πρώτη, ἥτις διεῖδε καὶ θετικὰς προήγαγε τὴν τουριστικὴν κίνησιν πρὸς τὴν Ἑλλάδα. Φυσικῶν ἦτο αὐτῆ καὶ νὰ ἀποκομίσῃ τὸ περισσότερο κέρδη.

Ὀλίγοι σχετικὸι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶς χαρακτηρίζουν τὴν ἀνοδικὴν αὐτῆν πορείαν τῆς Ἐταιρίας Τυπάλδου: Τὸ 1961 σκάφη ἐκτὸς ἐγγυσαμένης ἀξίας εἰς τὸ σέλος τοῦ ἐνεργητικοῦ δρχ. 62.235.920. Τὸ 1962 σκάφη δόδοκα — ποιοτικῶς ἀνώτερα — ἀξίας 149.566.754. Τὸ 1963 σκάφη ἑνδεκά — ἐπωλήθη τὸ «Ἰόνιον» — ἀξίας 174.112.546, ἐνὶ ἐτέλλουν ὑπὸ μετασκευῆν τὸ τουριστικὸν «Ρόδος» καὶ «Μύκονος» καὶ τὸ ταχὺ πλοῖον γραμμῆς «Σφοδρῆς Βενιζέλου». Πράσθετος ἀξία μέχρι τῆς 31.12.63 δρχ. 24.864.687. Πέραν αὐτῶν εἶχον ἀγορασθῆ τὸ 1963 τὰ «Μεντιτερράνεον II» — εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρώτου ὁμοῦμου παρασιλιθθέντος — καὶ τὸ ὑπερκακόνιον «Ἀτλάντικον» (τέως «Κολομβία»). Ἀριθμὸς σκαφῶν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963, δέκα εἶς.

Ἐξ ἄλλων, τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων εἶχον: 1961: δρχ. 167.348.403, 1962: δρχ. 225.216.758, 1963: δρχ. 287.594.776.

Καὶ διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ οἰκονομικὴ τῆς ἐπιχειρήσεως κέρυστία: Αἱ μακροπρόθεσμοι ὑποχρεώσεις τῆς Ἐταιρίας ἀνέρχονται, κατὰ τὸν ἰσολογισμὸν, εἰς 45.538.230 δρχ. καὶ τὰ πληρωτὰ γραμμάτια εἰς δρχ. 6.732.802. Αἱ προκαταβολαὶ ἔναντι ναυλίων ἐπαρτίης χρήσεως δρχ. 10.279.757 καὶ οἱ

τρέχουμένοι πιστωτικοὶ λογαρισμοὶ δρχ. 33.927.629. Καλύπτονται αἱ ἀνωτέρω ὑποχρεώσεις μὲ τὸ σύνολον τοῦ ἐνεργητικοῦ ἐκ δρχ. 228.410.519 δρχ., ὑπολογιζομένου πολὺ κάτω τῆς τρεχούσης ἀξίας τῶν συγκροτούμενων αὐτῶ στοιχείων.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν καὶ ὁ ὄγκος αὐτῶν — τρία ὑπερκακόνιον πλοῖον — διημεκόλυε τὴν Ἀτμοπλοίαν Τυπάλδου εἰς τὴν διαύρυσιν τῶν ἐργασιῶν τῆς τὴν πρωτοφανῆ δι' ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν. Χάρεις εἰς τὰ δύο σκάφη, τὰ ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν Γερμῆν Αἰν τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἐδῶ μετασκευασθέντα, — τὰ «Ἀθήναι» καὶ «Ἀκρόπολις» — ὅλα καὶ χάρεις εἰς τὸ δικτυοσὸν τῶν γραμμῶν τῆς Ἐταιρίας εἰς τὸ ἐξωτερικόν — Νέα Ἰόρκη, Λονδίνον, Ρώμην, Βενετία, Βιέννη, Φραγκφούρτη, Δυτ. Βερολίνον — ἀνεληφθήσαν κρουαζιέροι διεθνῶς πλὴν ἐκτόσεως πρὸς τὸν Βόρειον Πόλον, τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Ἀφρικὴν. Καὶ συνεκέντρωσαν αἱ κρουαζιέροι αὐταὶ κίνησιν ταξιδιωτικῶν πόσεως ἐθνικότητας, μὲ ἐπιτυχίαν ἐξαιρετικὴν.

Ἐφθάσε πλὴν ἡ Ἀτμοπλοία Τυπάλδου εἰς τὸν κορεσμὸν ἀπὸ ἀπόψεως τῶν ἰδῶν. Κατέχει σκάφη τουριστικὰ ὑποδειγματικὰ. Τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ πληρεστέρα ὀργάνωσις τῆς πολυσχιδούς, πραγματικῆς, ἐπιχειρήσεως — ποτὲ ἄλλοτε ἑλληνικῆς ἐταιρία ἐπιδοτηγῶν πλοίων δὲν προσέλαβεν ἐκτα-

σιν δραστηριότητος τόσον μεγάλην — διὰ τῆς καταρτίσεως εἰδικευμένων βοηθητικῶν προσωπικῶν, τῆς ἐδῶ συστάσεως ἰδίας δόσεως ἐπισκευῶν καὶ ἀποθηκῶν καὶ διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν κατασηκώσεων διὰ τοὺς τουρίστας — πλὴν τοῦ ἀπὸ ἐτῶν λειτουργοῦντος Ἐυλακάστρου, εἰς Γαλαξείδιον καὶ Ρόδο.

Καὶ εἶναι τὸ ἔργον τῆς Ἀτμοπλοίας Τυπάλδου ἀξίον ἰδιαίτερος στοργῆς, διότι θετικῶς ἐνίσχυε τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας καὶ ἰδιαίτερος τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν. Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἔσοδα τῆς Ἐταιρίας, περὶ τὰ δέκα ἑκατομύρια δολ., ἐδῶ κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἀναλισκονται εἰς ἡμερομισθία, ἐπισκευὰς, ἀναφοδισμοὺς κλπ.

**ΑΡΣΕΝΙΚΟΝ ἢ ΘΩΛΥΚΟΝ:**

Τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὁποίους τὸ πλοῖον θεωρεῖται θηλυκὸν γένους ἀπὸ τοὺς Ἀγγλοσάξονας, ἠθέλησε νὰ ἐξακριβώσῃ τὸ Ἀμερικανικὸν Ἰνστιτούτον Ἐμπροσθῆς Ναυτιλίας. Εἰς εὐρείαν προῆδ ἔρευναν μεταξὺ τοῦ δημοσιογραφικοῦ καὶ τοῦ λογοτεχνικοῦ κόσμου τῆς ἐκείθεν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμπολιτείας. Τὰ ἀποτελέσματα ἀπέληξαν εἰς εὐρύτερον ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος. Ἰσως διότι οἱ ἐρωτηθέντες δὲν ἠδυνήθησαν νὰ δώσουν ἀπάντησιν τινα ἐρημνίσθησαν τὴν ἀπορίαν. Παρὰ τὴν ἀμνησίαν, ὅμως, τῶν ἐρευνητῶν, αἱ ἀπαντήσεις ἐθαυρήθησαν ἀρκετὰ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὸ δημοσιεῖσθαι. Ἡ φιλοπαίγμων διόδοσις τῶν ὑποδεικνυσε, ἀν' μὴ τι ἄλλο, τὴν ἐμφυτον πρὸς τὸ

PHONES : 41.0238, 41.0239  
Tel. addr. HERMES - CAPE TOWN

**CAPE TOWN**  
HERMES SUPPLIERS  
(PTY) Limited  
GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ  
& Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ὕλικά μηχανῆς,  
καταστρώματα καὶ «ΓΡΑΝΖΙΤ»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Seifried Street — CAPE TOWN

πλέον αγάπη του κοινού. Δι' ημάς τους Έλληνες, φυσικά, οι έν λόγω απαντήσεις δεν είναι δυνατόν να έχουν την χρήση που αποκοτών εις την αγγλική των διατύπων, και η όποια κυρίως ορείλεται εις την τελείως διάφορον σημασίαν που έχουν ορισμένοι λέξεις, εις την συνήθη ορειλίαν αφ' ενός και εις την ναυτικήν ορειλίαν αφ' άλλου, δεν παύουν όμως να είναι εξ ίσου ενδιαφέρουσαι και διασκεδαστικάι, δι' αυτό και δημοσιεύομεν μερικώς εκ των απαντήσεων αυτών εις ελευθέραν μετάφρασει, σύμφωνα προς την έννοιαν εκάστης λέξεως κατά τους απαντάντας, εν παρενθέσει δε παρέχομεν την χρησιμοποιοηθείσαν λέξιν εις την αγγλικήν, ώστε να αναγνώστης εύκολως να αντιλαμβάνεται την με την ναυτικήν ορειλίαν οχσίαν της:

Εις λοιπόν, των ερωτηθέντων απήγηται, ότι κατά την γνώμην του, το πλοίοι είναι γένους θελικού, διότι έχει όσων (midship section), καπελλάκι (bonnet), δοντέλλες (deck, ως άλλως αποκαλούνται τα rigging fastenings), στηθοδέσμοις (stays), κτιώματα (cupboards, άλλ' εν προκειμένω ο άπαντών έχει λάθος, διότι πρόκειται περί cupboards), κοσμήματα (jewels, ως αποκαλούνται οι μικροσκοπικοί τρύχιλοι των σηματοσχοίων) και ένωτια (cuttings, ως λέγονται τα σιρόβια ή τσαμαντάκια).

Άλλος παρατηρεί ότι, περίξ ενός πλοίου, ως και περίξ μιας ώραιας γυναικός, σημειούται μεγάλη άνταραχή (hitch) και ότι και εις την περίπτωσιν του πλοίου ύπάρχει κάποιος που φροντίζει δι' αυτό ως σύζυγος (ship's husband).

Εις πλοίαρχος λέγει ότι, το θέμα ενός ώραιου ιστιοφόρου, με πλήρη την ιστιοφορίαν του, ένθιμίξει ώραια ένδεδυμένη γυναίκα και φυσικόν ήτο, εις αυτό το γένος να όμιλούν προς το πλοίοι των οι έπαιδρώνοντες αυτό, εκφρόκοντες αύτω την προς αυτό στοργήν των. Άλλος παρατηρεί ότι, έπειδή την έποχήν των ιστιοφόρων οι ναυτικοί άπουσίαζον των έστιών των ένιστε επί έτη, έβλεπον το πλοίοι των ως τον οικον των, την έκφρασιν της οικογενειακής θερμής και αγάπης, της όποιαν εις την πατρίδα των τους πορείε μόνον ή μήτηρ ή ή σύζυγος.

Εις ότo το τίξας, φυσικά, γράφει ότι είναι το πλοίοι θελικόν, πρώτον διότι πάντοτε φροντίζει δι' αυτό μία άλλόκληρος όμως (man) άνδρoν, δεύτερον διότι χρειάζεται και αυτό μεγάλην ποσότητα χρημάτων διά να διατηρήση την καλλήν του και τρίτον, διότι είναι ιδιότροπον, άχαρακτήριστον και δύσκολον να συμφωνηθί τις μαζί του. Κάποιος λέγει, ότι εν πλοίοι δεν δύναται παρά να είναι θελικόν, αφού μόλις ρόδησιν εις λιμένα τρέχει εις... τή άγορία (he goes to the hoque, λόγω της κοινής προφοράς με την λέξιν hoque).

Άλλος καταφύγει εις τον Σαίξπηρ (τρίτη σκηνή της τρίτης πράξεως του «Χειμαιάτικου Παραμυθίου»), όπου σφώς το πλοίοι άναφέρεται ως θελικόν εις τον στίχον now the ship loring the moon with her mainmast, και εις την Βίβλον όπου, εις το 21ον κεφάλαιον των Πράξεων των Άποστόλων, εις την περιγραφήν του ταξιδίου του Παύλου, ή τρίτη παραγράφος άναφέρει ότι εθε the ship was to unlade her burdens.

Άναφέρονται όμως και περιπτώσεις, καθ' ός το πλοίοι δεν είναι θελικόν. Επί παραδείγματι, τα άκρόπερα των πλοίοι των Φοινίκων και των Αιγυπτίων έσπερον παραστάσεις μόνον άρσενικών ζώων. Εις την γαλλικήν, Ιταλικήν, Ισπανικήν και πορτογαλικήν, το πλοίοι έχει γένος άρσενικών, εις δε τας τευτονικάς γλώσσας είναι εύδύτερον. Κατά τον 17ον και 18ον αιώνα, τα πλοία ένκαλούντο κόνδραξοι (men-of-war, πορτογαλική, Ινδίατισμ), μία δε περιγραφή της μάχης της Άζινκούρ, του 1426 άναφέρει, ότι έκαστον πλοίοι άπέεικε hi's uncliar, ενώ μία συνθήκη, γραφέισα το 1576, γράφει ότι εις πλοίοι τα πηδάλια πρέπει να έχη τοιούτον μέγεθος, ώστε να άρκή

διά να τηρή hi's course. Κατά την έποχήν του Σαίξπηρ, εις πλοίαρχος άναφέρει εις το ήμερολόγιόν του τα της συναντήσεώς του με έν άλλανδικόν πλοίοι και προσθέτει «He wore a flag».

Και προσθέτει το Άμερικανικόν Ιστοιούτον Έμπορικώς Ναυτιλιας, ότι ή μελέτη του άπέληξεν εις το συμπέρασμα, ότι το θέμα της έρρηκίας του γένους του πλοίου εις την αγγλικήν, πορμάνει άλυτον.

**ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ».**

Με γοργόν ρυθμόν συνεχίζονται οι εργασίαι επέκτασίως των έγκαταστάσεων και συμπληρώσεως του έξοπλισμού της βάσεως Σκαρραμαγκά. Έπέτιχον ήδη να συγκεντρώσουν τα «Έλληνικά Ναυπηγεία», το 6-7% του συνόλου της ευρωπαϊκής έπισκευαστικής κινήσεως, με προοπτικήν έτι περαιτέρω αύξησεως. Έπίσημος ή κατάκτησις, άπαιτού-

ότι θα τεθί εις λειτουργίαν την 15ην Ιουλίου, θα δύνανται να δεξαμενίζονται σκάφη μέχρι 47 χιλιάδων τόννων.

Το πρόγραμμα των νέων έργων, περιλαμβάνει την προσθήκην ενός νέου τμήματος εις την πλωτήν δεξαμενήν των 50 χιλιάδων τόννων, ώστε να είναι αυτή ίσική να δεχεται σκάφη μέχρις 70 χιλιάδων τόννων.

Και το ποσό, όπερ θα έχη έπενδυθί εις το συγκρότημα των «Έλληνικών Ναυπηγείων», θα άνέλθη εις 24 εκατομμύρια δολάρια, ενώ διά την ολοκλήρωσιν των προγραμματισθέντων συμπληρωματικών έργων προβλέπεται, ότι θα δεκαπλασθού έτερα 8,5 εκατομμύρια δολλαρίων, ούτως ώστε το συνολικόν ήθος των επενδύσεων να ρόδησιν τά 32,5 εκατομμύρια δολάρια.

\*\*\*

Τα «Έλληνικά Ναυπηγεία», μετά την συμ-



Άποψις των «Έλληνικών Ναυπηγείων», με την κατασκευασθείσαν προβλήτα.

σα, όμως, έπούξισιν και της παραγωγικής ικαυότητος του συγκροτήματος.

Πέραν, δεδωίως, της καλής ποιτικής άποδόσεως και του χαμηλού κόστους των εργασιών, ή άκτινοβολία του όνόματος του συγκροτήματος Νιάρχου, συνετέλεσεν εις την άλματώδη αύξισιν της δραστηριότητος της βάσεως Σκαρραμαγκά. Χαρακτηριστικόν το γεγονός της σημαντικής αύξησεως του ποσοστού των ξένης πλοικακτησίας έπισκευαζομένων πλοίων. Απαραίτητος, κατά συνέπειαν, και ή αύξησις των μέσων δεξαμενισμού και έπισκευών των «Έλληνικών Ναυπηγείων», ίνα δυνηθού να εξυπηρετήσουν την διευρυνομένην πλατείαν των.

Νέα προβλήτα μήκους 310 μέτρων κατασκευάσθη ήδη και έρχεσι χρησιμοποιοιμένη από της 30ης Μαρτίου 1964. Παράλληλος, ή άρξασμένη από της 21ης Οκτωβρίου 1963 κατασκευή της τρίτης κατά σειράν πλωτής δεξαμενής, συνεχίζεται. Εις την νέαν αυτήν πλωτήν δεξαμενήν, ή όποια ύπολογίζεται,

πλήρωσιν των μετασκευών εις πτόλκ κέρριος και την έπιτυχή έπιμηνησιν όκτώ δεξαμενοπλοίων T 2, πραγματοποιούν νέαν σειράν μετατροπών, διά την αύξησιν της χωρητικότητος πετρελαιοφόρων των 32 χιλιάδων τόννων εις 45 χιλιάδας. Ήδη έξτελέσθη με έπιτυχίαν ή επιρήμεσις του δεξαμενοπλοίου «Γουόρντ Γκραντιτσουτά, ενώ άρίσκονται εν έξελίξει οι έργασίαι επί έτέρων τριών δεξαμενοπλοίων της αυτής χωρητικότητος.

Αι μετατροπαι των δεξαμενοπλοίων της κατηγορίας αυτής, πέραν της προσθήκης νέου τμήματος, περιλαμβάνοντες δύο δεξαμενάς μήκους 23 και 26 μέτρων, συνίστανται και εις την άνάμεισιν του κυρίου καταστρώματος και της γαυόρας του σκάφους.

Έκτός των άνωτέρω κατασκευαστικών εργασιών, κατά το πρώτον πεντάμηνον του 1964 έπισκευάσθησαν συνολικάς 74 σκάφη. Έξ αυτών 28 ήσαν λιβερινά, 19 έλληνικά, 8 νορδηγικά, 7 άγγλικά, 3 άλλανδικά, 3 παρισιακά, 2 γερμανικά και ένα έν σουηδικόν, βουλγαρικόν, ισραηλιόν και υπό σημαίαν Λιβάνου.

Την σημερινήν εικόνα της άνθρήπτης των «Έλληνικών Ναυπηγείων», δίδει ο λογιολογισμός του 1963, εκ των στοιχείων του όποιου προκύπτει, ότι τα κέρδη των έπιτελεσιόσθησαν, έναντι των κερδών του προηγουμένου έτους 1962.

Ούτω, έναντι των 1.528.001,31 δολλαρίων του 1962, τα κέρδη των ναυπηγείων άνήλθον κατά το 1963 εις 3.009.904,16 δολάρια.

Και ή συμβολή των «Έλληνικών Ναυπηγείων» εις την ένίσχυσιν των συναλλαγματικών πόρων της χώρας, κυμαίνεται εις τα 7-8 εκατομμύρια δολάρια έτησίως, με

**GREKKA (PTY) LTD.**  
Incorporating  
**CHARTER MARINE AGENCIES**  
and  
**CHARTER MARINE STEVEDORING**  
Steamship Agents and Stevedores  
**DIRECTOR R. CARACANDAS**  
**CAPE TOWN.**  
4th Floor, Radia City  
Tulbagh Square,  
Foreshore.

προοπτική σημαντικής αύξησης κατά το άμεσως προσεχές μέλλον.

Τό εργατοπληθικόν προσωπικόν, εις τό όποιον και περιέχεται τοις ατομοί άποσπόμενοι, ανήλθεν εις 3.600 άτομα.

Και τό άμεσως προσεχές μέλλον, διαγράφεται πλήρως παραγωγικής δραστηριότητας διά τό «Ελληνικό Νηογνώμον». Διά την διομηχανικώς υπανάπτυκτον Ελλάδα, τό συγκράτημα του Σκαρομαζά αποτελει την μοναδικήν επίδοσιν, έφ' όμωσιν εισαχθήποτε ζήτησ. Δέν έχει τίποτε να ζηλεύσῃ από τας έπισκοπωστικώς θέσεις του έξωτερικού.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΑΣΙΝ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ**

Από την τεχνικήν ύπηρεσίαν του Ο.Α.Π. παρέχονται αι ακόλουθοι πληροφορίες, σχετικώς με την διαμόρφωσιν της άκτής του Περάματος, προς εγκατάστασιν τής βάσεως έπισκοπών:

Αι άρμόζοντα έργασια κατασκευής προβλήτου εις τό τέρμα του Περάματος, μήκους 250 μέτρων και πλάτους 100, αντί των αρχαίως άποσπασθέντων 50 μέτρων, συνεχίζονται έκασποικιστικώς, προβλέπεται δέ, ότι θα είναι έτοιμή μέχρι του τέλους του 1965.

Παράλληλως, προβλέπεται ή κατασκευή κρητιδομαζών μήκους 400 μέτρων και βάθους 8-10 μέτρων, προς δημιουργίαν του απαιτουμένου χώρου διά την παραβολήν και πρηνοθέτησιν των έπισκοπωσζόμενων πλοίων. Τά κρητιδομαζα ταύτα θα είναι έτοιμης έτοιμα περί τό θέρος του 1965.

Έξ άλλου, από των αρχών του προερχούς έτους, θα άρχισῃ ή εκτέλεσις των έργων άνοδορής εις την περιοχήν του Περάματος, ενώ ήδη ήρξαντο αι έργασια διαμορφώσεως του χώρου. Τά έργα άνοδορής θα περιλαμβάνουν την κατασκευήν υποστύγων, εργαστηρίων, οικήματα διά την εγκατάστασιν τελευσιανής και λιμενικής αρχιτε, δεδωμένον ότι ολοκληρωσῃ ή περίοδος δέ αποτελέσῃ ελεύθερον τελευσιανόν χώρον.

Η δαπάνη των εκτελουμένων λιμενικών έργων θα ανήλθῃ εις 55 εκατομμύρια δρχ. και τών έργων ύποδορής περί τά 15 εκατομμύρια.

Όσον αφορά τας δύο πλωτάς δεξαμενάς, αι όποιαι προβλέπεται να εγκατασταθών εις την έπισκοπωστικήν θέσιν Περάματος, αι σχετικαί συζητήσεις εις τό Διοικητικόν Συμβούλιον του Ο.Α.Π. συνεχίζονται, χωρίς να έχῃ ληθῇ άριστική άπόφασιν. Αναμένεται και ή άπόφασιν του Συμβουλίου Έπικρατείας, επί τής προσφυγής του κ. Ωνάση.

Διά τό έργα του λιμένος Ήρακλείου, άνεκοινώθῃ σχετικώς, ότι ύπεργράφῃ ή σύμβασις διά την κατασκευήν τής προβλήτου των 370 μέτρων, μεταξύ του Ο.Α.Π. και τής Έταιρίας Όδών και Όδοστρωμάτων. Τό έργον ταύτο δέ στοιχίσει περί τά 40 εκατομμύρια δραχμών.

Τέλος, πλησίον τής άλλου στρατιωτικής ζώνης και εις τό Α—Β κρητιδομαζα του Κεντρικού Λιμένος, συνεχίζονται αι άρμόζοντα από του παρελθόντος Μαρτίου έργασια, διά την ανέγερσιν τετραορόφου ύποστύγου, προς έναποθήκυσιν έμπορευμάτων. Τό έργον ταύτο του όποιου ή δαπάνη θα ανήλθῃ εις 40 εκατομμύρια δραχμών, θα παραδοθῇ εις τόν Ο.Α.Π. την 23ην Ιανουαρίου 1965.

**Ο "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ."**

Η έκθεσις του Διοικητικού Συμβουλίου του «Ελληνικού Νηογνώμονος» επί των πραγματοποιηθέντων κατά τό 1963, καταλήγει με τά εξής:

«Έχομεν, άσφαλώς, πολλά εισέτι να επιτελώμεν προς επίτευξιν του επιδιωκόμενου παρ' ήμών ύψηλού σκοπού. Θα δοδίσωμεν με όλην σταθεράν επί τής πορείας και επίπνοου οδού, ήτις διαγράφεται πρό ήμών, προς ολοκληρωσιν του έργου μας. Προς ταύτοις εξιστούμεθα και την συμπαράστασιν των Έλλήνων έφοπιστών.

Έχει και έχῃ, πράγματι, πολλά να επιτελέσῃ ο οργανισμός του «Ελληνικού Νηο-

γνώμονος». Έλάχιστα, άτυχώς, επέτυχε μέχρι σήμερα, όχι διότι έλειψαν ή πίστις, ή επίγμισις τής άποστολής και ή δραστηριότης από την Διοίκησιν, αλλά διότι έλειψαν και λιπέτι ή άσφαλιστική συνείδησις παρ' ήμών, διότι οι έφοπισταί πρώτοι δέν κατανόησαν ποτέ την άσπικήν ανάγκην τής υπάρξμεως και τής καλής λειτουργίας ενός έθνικού Νηογνώμονος. Και όπως δέν απεκτήσαμεν μέχρι ταύδε έθνικήν τινα θαλασσοασφαλιστικήν άργάνωσιν, εκτάσεως αναλόγου παρ προς την επίδοσιν μας εις τό θαλάσσιον έργα, ούτω και δέν ησθάνθημεν την ανάγκην του έθνικού Νηογνώμονος.

Αι δύο αύται άργάνωσις, παράλληλως άναπτύσσονται. Δέν μόν είναι, συνεπώς, παράξμεν διατί ο «Ελληνικός Νηογνώμων», παρ τό γεγονός ότι εις καλήν χείρας εύρίσκειται, δέν κατέρθετο άξια τινα λόγου επιτεύγματα τό πορευομένη. Και όμολογούμεν, ότι έχραίζετο ή άποστολική πίστις των διοικούτων την άργάνωσιν διά να συνεχίσουν τον επίπνοον δρόμον των, εν μέσση τής τήσεσ άδισφορίας από τους άμεσως ένδιεφερομένους, του έφοπιστάς.

Έστω, όμως, Η ούριον έπιζέεται καλύτερα. Τά 102 μόλις χαλύδωνα πλοία, τά ήδη κατατεταγμένα εις τόν Νηογνώμονα, θα είναι περισσότερα. Πρσϋπόθεσις: Η σύν τώ χρόνω δημιουργία και παρ' ήμιν άσφαλιστικής αγοράς.

Όρθώς ή Διοίκησις του «Ελληνικού Νηογνώμονος» άπεφάσισε την συμμετοχήν του εις την ίδρυσίαν «Ελληνικήν Έταιρίαν Άσφαλιστικώς Πλοίων και Άεροκαφών». Αποδίδεται και ο νέος αυτός άργαστήριος εις την χειραφέτησιν τής μεγάλης Ναυτιλιας μας από την άποκλειστικήν εκμετάλλευσιν οργανισμών και επιχειρήσεων του έξωτερικού. Διττή είναι ή εξάρτησις: άσφαλιστική και ηποτεχνική.

Και κλείομεν τας παρατηρήσεις μας με τό συγχαρητήρια και τής στήλης αυτής διά την άπόφασιν τής Διοικήσεως του «Ελληνικού Νηογνώμονος», κόπως ποσοστόν 50% επί των έταιρικων κερδών διατίθεται υπέρ κοινωφελών ναυτικών ή τεχνικών σχολών, αϊτινες άποσκοπούν εις την εξυπηρέτησιν τής Ναυτιλιας μας ή δι' ύποτροφίας ή άλλα δροθέα χρηματικά των εν αύταις φαιτώντων και άριστευόντων μαθητών.

Πόσον άξιομίμητον τό παράδειγμα!

**ΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ**

Φαντασθόμεν τους ύπερπροστατευομένους Άμερικανούς έφοπιστάς των τράμπς σκοφών, άνησυχούτων διά τήν Ιαπωνικόν προστατευτισμόν και την επίδωξιν του Τόκιο διά την διασφάλισιν υπέρ του έθνικού πλοίου ποσοστού σημαντικώτερον εις τας μεταφοράς πρώτων ύλών, σιτηρών και λοιπών εφοδίων.

Πράγματι, αι άνησυχία αιται προβόλονται διά να δικαιολογήσουν τό αίτημα τής ύποχρεωτικής συμμετοχής, κατά ποσοστόν προκαθορισμένον, του άμερικανικού φορηγού, όχι μόνον εις τά φορτία του Νόμου 480, αλλά και εις όλας τας εξ Ηνωμένων Πολιτειών μεταφοράς προς ξένος χώρας, γεωργικών προϊόντων και πρώτων ύλών.

Τά σιτιόνιονα εκ παραλλήλου, προβόλουν την άξίωσιν του άποκλεισμού των εξ Άμερικής φορτώσεων των πλοίων υπό σημαίας εκούλας, των έλεγχομένων από άμερικονικά συμφέροντα.

Δέν πρόκειται, δοδαίως, να ιδώμεν καθιερωμένην την τοιαύτην άπεριόριστον διακρίσιν του άμερικανικού πλοίου. Καμία κυβέρνησις δέν θα έτόλμα τό φθάση μέχρι του σημείου ούτου. Τό αποτέλεσμα μιας τοιαύτης πολιτικής θα ήτο ο παγκόσμιος πλέον οικονομικός πάλμος, όμοιος του όποιου δέν ένγνώριος τό παρελθόν.

Δέν παύουν όμως να άνησυχούν τας άλλας ναυτικές χώρας και ή τας στερεομένους, όπως ή Ελλάδα, ίδίως μεγάλην μεταφορικήν κινήσεως, αι κατά τά τελευταία ούτά έτη έντονώτερον έκδηλούμενη τάσις διακρίσεων και κρατικών παρεμβατισμών εις τά των θαλασσιών μεταφορών.

Και διά να καταδειξώμεν πόσην επίδρασιν δυνατόν να έχῃ εις βάρος τής παγκοσμίου Ναυτιλιας κάθε προσπάθεια προστατευτισμού εις τό φορτία από χώρας, αϊτινες διαθέτουν κινήσιν μεταφορικήν σημαντικήν, αναφέρομεν τήν Ιαπωνικήν περίπτωση, επί τής όποιας ήσυχολήθημεν και εις προηγούμενον τεύχος. Πρσβέμεθα άρθροί άναφερόμενοι εις την κινήσιν των Ιαπωνικών ναυλώσεων εις την ελεύθεραν ναυλαγαράν κατά τό άπυλθόν έτος, ύποδηλώνον του όγκου τής εργασίας, που παρέχει τό Ιαπωνικόν έξωτερικόν έμπορίον εις την διεθνή Ναυτιλίαν, κατά μέγα δέ ποσοστόν εις την έλληνικήν.

Εις 15.556.000 τόν. ύπολογίζονται διά τό 1963 αι γνωσθείσας — πολλοί αι μή άνακοινούμεναι — ναυλώσεις διά την μεταφοράν των Ιαπωνικών εισαγωγών ξηρών φορτίων εις χώρα, (τά 18% του παγκοσμίου συνόλου ναυλώσεων τράμπς σκοφών). Και άνιρχονται τά ξερά εις χώρα φορτία, τά εισαγόμενα εις την Ιαπωνίαν, εις 60-70 εκατομ. τόν. Παρέχουν, δηλαδή, αι Ιαπωνικαί αιται μεταφοραί — όπως και άλλουτε έντισσασιν — την πλέον σταθεράν άποσχόλησιν εις τό τράμπ φορηγόκ. Αν αύτή ή εργασία εκλίθη διά τό ξένον σέφος, ή αισθητάς περιορισθῃ διά τής μεγαλυτέρας άποσχολήσεως του Ιαπωνικού τριτά, ο αντίκτυπος θα ήτο καταστραφικός διά την παγκόσμιον Ναυτιλίαν, την έλληνικήν κατά κύριον λόγον.

Ίδού διατί όχι διά τους Άμερικανούς, αλλά δι' ήμάς, δικαιολογημένοι είναι αι άνησυχία από την προσάθειαν των Ιαπωνών, όπως άποκτήσουν μόλις κέρηρις εις έπαρκή άριθμόν, ώστε να διασφαλίσουν δι' αύτόν σημαντικώτερον ποσοστόν συμμετοχής εις τας έθνικώς των μεταφοράς.

**ΚΡΑΤΟΣ ΕΝ ΚΡΑΤΕΙ**

Νέον άναζυμώμενον ένθεσανισιν τό θέμα των μεταφορών τής Κούβας. Από πολλών μηνών έχῃ άκινητοποιηθῃ εις την Βαλτιμόρην τό αγγλικόν φορηγόκ «Tide Hills», όπερ έπρόκειτο από του Ιανουαρίου να φορτώσῃ φορτίον σιτηρών διά Λίδερπουλ.

Η Διεθνής Ένωσις Έργατών Λιμενός (I.L.A.), ήρνήθη να άποστείλῃ έυλορηγόκ, ίνα προσταξώμεσιν τό κύη προς φόρτισιν

**ARTHUR RAPP LIMITED**  
**OIL and TANKER BROKERS**  
 ST. CLARE HOUSE,  
 30/33 MINORIES,  
**LONDON E.C.3.**  
 TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

σιτηρών, επί τη αίτιολογία, ότι άλλοτε είχαν πλεύσει το πλοίο εις Κούβαν. Έν τούτοις, η αμερικανική κυβέρνηση το είχε διαγράψει εκ του μαρσιπτικού, των πλοιοκτητών υποχρεώσεων, ότι ειθύς μετά την λήξιν των ανέλιγμένων συμβατικών υποχρεώσεων, τα πλοία των θα δέκατον τους προς Κούβαν πλώας.

Το ζήτημα ήδη ενώπιον του Έθνικού Συμβουλίου Έργατικών Σχέσεων (N.L.R.). Η συνήθης ενόπιον αὐτοῦ διαδικασία, ὡς αὐκίς τὸ Συμβούλιον ἐκδίδη ἀπόφασιν, εἶνα ἡ ἐξῆς: Τάσσεται εἰς τὸν καθ' οὗ ἡ ἀπόφασις, εὐλόγως προτάσῃα πρὸς συμμόρφωσιν. Εἰς περιπτώσιν ἀποράτου παρελεύσεως τῆς ταχθείσης προεργασίας, τὸ Συμβούλιον προσαύγει εἰς τὰ δικαστήρια, ὅπου ἡ μὴ συμμόρφωσις πρὸς τὴν δικαστικὴν ἀπόφασιν, ἐπιφέρει τὴν συνέπειαν τῆς ἐξουβρίσεως τοῦ δικαστηρίου.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ Συμβούλιον δὲν ἠκολούθησεν τὴν ἀνωτέρω συνήθη διαδικασίαν, προσέφυγεν ἀμέσως εἰς τὸ δικαστήριον, ζητήσας τὴν κηρυχθῆ ἐκτελεσθῆ ἢ κατὰ τῆς Διεθνούς Ἐνώσεως Ἑργατῶν Λιμένων ἀπόφασίς του. Ἐδίχθη τούτο τὸ δικαστήριον, παρέσχεν ὅμως ἀναστολήν ἐκτελέσεως, μέχρις οὗ ἐδοθῆ ἀπόφασις ὑπὸ τοῦ Ἐφετερίου, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου εἶχεν ἐκκαλέσει ἡ Διεθνὴς Ἐνωσις Ἑργατῶν Λιμένων, τὴν ὑπαρμένη δι' αὐτὴν ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου.

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετερίου διὰ μέρων δὲσ κατὰ ἐνός, ἐδίχθη τὴν ἔρσιν καὶ ἔκρινεν, ὅτι δὲν ὤφειστο ἐν προκειμένῳ ἐργασιακῇ διαφορᾷ, δικαιολογούσῃ τὴν ἐπίθεσιν τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ἑργατικῶν Σχέσεων. Ἡ πληροφορία ἔκρινεν, ὅτι ἐπὶ τὸ μὲλὴ τῆς Ἐνώσεως ἐπιθυμοῦν νὰ διαδηλώσῃ τὴν ἀποστράσῃν των πρὸς τὸ καθεστῶς τοῦ Καστρο, διὰ τῆς ἀρνήσεως τῆς ἐργασίας ἐπὶ πλοίου, ὅπερ συναλλάσσεται μετ' αὐτοῦ, εἶνα ἐλεύθερα νὰ πράξῃσι τούτο.

Οὐδεὶς ἐργατικὸς νόμος τῶν Η.Π.Α. τὸ ἀπαγορεύει. Δὲν ὑπόκειται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν δικαστηρίων αὐτῆς εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ἑργατικῶν Σχέσεων, νὰ ὑποχρεώσῃ τοὺς ἐργάτας νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ ἐργασίαν, ἢν θεωροῦν ἀπεχθῆ, ἐπειδὴ τὸ πλοῖον συναλλάγη μὲ πολιτικὸν καθεστῶς, ὅπερ οὗτος ἀποστρέφεται. Ἡ ἐν προκειμένῳ δράσις τῆς Διεθνούς Ἐνώσεως Ἑργατῶν Λιμένων ἀνάγεται εἰς γενικότερον πολιτικὸν ζήτημα διὰ τὸ ὅποιον ἡ Ἐνωσις ἐνδιαφέρεται, ὅπως καὶ οἱ λοιποὶ πολιτοὶ τῶν Η.Π.Α. Παρόμοιαι ἐκδηλώσεσι ἐγένοντο ἐναντίον καὶ ἄλλων κομμουνιστικῶν κυβερνήσεων καὶ ἐναντίον τοῦ ναζιστικοῦ καθεστώτος τοῦ Χίτλερ, ἀποτελοῦσιν δὲ συνταγματικὴν προστατευόμενον δικαίωμα. Τὸ Σύνταγμα δὲν προστατεύει μόνον τὴν ἐλευθερίαν διατύπωσιν θεωρητικῶν ἐπικρισῶν ἐπὶ πολιτικῶν θεμάτων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμπροκτον εὐνηγορίαν ὑπὲρ τῆς ἐλευθέρως διατυπωμένης γνώμης.

Ἐκ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐδημιουργήθη κατὰστασις λίαν σοβαρᾷ, ἥτις ἀσπασθεῖ τὰ Ὑπουργία καὶ Δικαιοσύνης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Φαίνεται ἡδη σαφῶς, ὅτι ἡ Διεθνὴς Ἐνωσις Ἑργατῶν Λιμένων διατερεῖ ἴδιον μαρσιπτικὸν τῶν μετὰ τῆς Κούβας συναλλαγῶντων πλοίων, ὅτινα εἶνα εἰς θέσιν νὰ τηρῆ μακρὰν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων διὰ τῆς ἀπειλῆς τῆς μὴ φορτώσεως ἢ μὴ ἐκφορτώσεως αὐτῶν.

Διακινδυνεύουσιν οὕτω τὸ ἐφοπλιστικὸν συμφέροντα, προκειμένου περὶ ἐπιχειρήσεων ἔχουσιν ἀνελιγμένας ὑποχρεώσεσι πρὸς τὴν χώραν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ καὶ μὴ δυναμένοι νὰ διακόψῃσι τοὺς πρὸς Κούβαν πλώας.

Μελετᾶται ἤδη ἡ δυνατότης προσβολῆς τῆς ἐφετεριακῆς ἀποφάσεως ἐνώπιον τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου. Τονίζεται κυρίως, ὅτι δὲν εἶνα δυνατόν νὰ ἐπιτραπῆ εἰς τὴν Διεθνῆ Ἐνωσιν Ἑργατῶν Λιμένων, ἡ ἀσκήσις

τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς τῆς χώρας. Ἐν τούτοις, τὸ Ὑπουργίον Δικαιοσύνης φαίνεται πρὸς τὸ παρὸν ἀπρόθυμον νὰ ὑποστηρίξῃ τὸ Ἐθνικὸν Συμβούλιον Ἑργατικῶν Σχέσεων εἰς περαιτέρω δικαστικὴν ἐνέργειαν.

Εὐνόητος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ζήτηρᾷ ἀνευχία μὲ τὴν ὁποίαν παρακολουθεῖται ἡ περαιτέρω ἐξέλιξις τοῦ ζητήματος.

#### ΑΣΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΣ ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΣ

Τὸ Ἴδρυμα Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων προτίθεται, ὡς πληροφοροῦμεθα, νὰ ἐγκαινιάσῃ σύστημα πληρωμῆς τῶν συντάξεων διὰ ταχυδρομικῶν ἐπιταγῶν, ἐξοφλουμένων εἰς Τραπεζας, ὅπου τὸ Ταρτίον του ἔχει καταθέσει. Διπλῆ ἡ ὠφέλιμα ἐκ τοῦ συστήματος τούτου. Ἀποφεύγονται οἱ τοσαυταίαι τῶν συνταξιούχων καὶ οὐκισιακῶς κατὰ τὴν ἡμέραν τῶν πληρωμῶν, ἀπαλλασσεται δὲ καὶ τὸ Ι.Κ.Α. τῆς καταβολῆς δικαιοῦματος τινὸς διὰ τὴν διακεκοῦσιν τῆς διαδικασίας τῶν συστασιοδοτήσεων εἰς τὴν ἐπιτολοδόχων Τράπεζαν. Φυσικῶς, τὸ νέον σύστημα θὰ συναντήσῃ ἀνεπιτυχίαν πολλὰ καὶ ἴδιως εἰς τὸν Ἐσχυρον τῶν συνταξιούχων. Δὲν θὰ εἶνα, δηλαδῆ, εὐκόλον νὰ ἀνημερώνεται ἡ ὑπηρεσία, ἀν ὁ δικαιοῦχος τελῆ ἐν τῇ ζωῇ, ὡς μεταβλήθῃ ἡ οικογενειακὴ του κατὰστασις κλπ., πράγματα πολὺ ἐνδιαφέροντα τὸ Ἴδρυμα. Ἀλλὰ τοιαύτου εἴδους ἀταξία καὶ μὲ τὰ ἰσχύοντα συστήματα παρουσιάζονται, δεδομένου ὅτι μέγα ποσοστὸν συνταξιούχων ἀναλαμβάνει τὰς συντάξεις διὰ πληρεψυσίαν.

Πάντως, ὁ ἐπιχειρούμενος ἀπὸ τὸ Ι.Κ.Α. νεωτερισμὸς εἶνα ὀξίως προσοχῆς. Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμίον, ὡς δεύτερος εἰς ὄγκον προστατευομένων ἀσφαλιστικῶς ὀργανισμὸς, καλὸν θὰ εἶνα νὰ τὸν προσέξῃ. Τὰ προκείμενα ὠφέλιμα θὰ εἶνα ἐξολογα διὰ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τοὺς συνταξιούχους του.

**Introducing  
America's  
outstanding  
harbor tugs  
THE NEW  
MORAN CLASS  
3500 hp  
giants**



Only MORAN has designed, engineered and built docking tugs of 3500 horsepower. Power that gets the biggest job done in the shortest time with the fewest tugs. Combine it with MORAN efficiency and skill and you have economy.

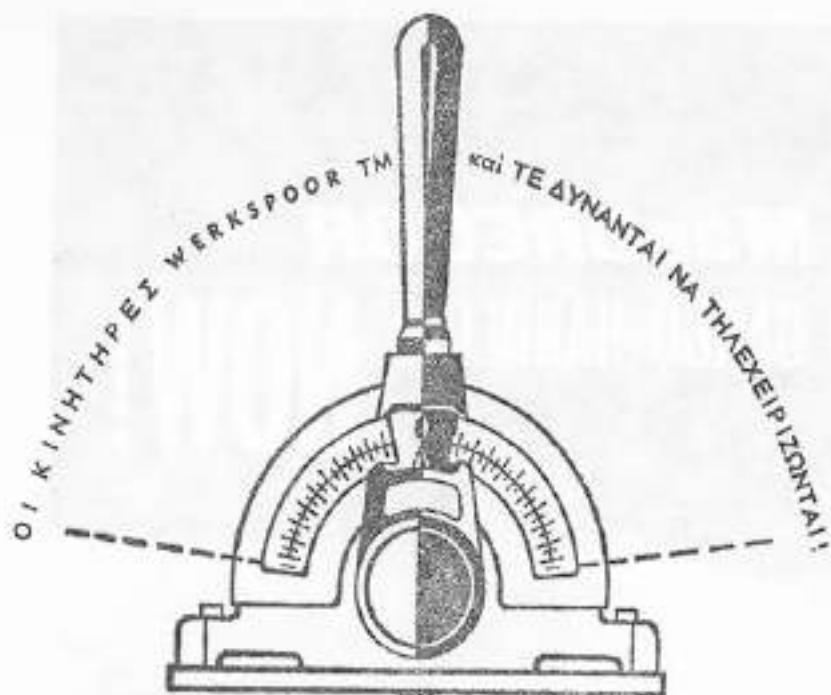
A century of dependable service, docking, undocking and moving ships of every size in the PORT of NEW YORK.

#### Agents

GREECE: National Hellenic American Line, Venizelou Street No. 10, Athens  
BELGIUM: Wm. H. Muller & Co., S.A., 21, Rue de la Bourse, Antwerp  
DENMARK: Jørgen A. Rasmussen, 33 Amaliegade, Copenhagen K.  
ENGLAND: James A. McLaren & Co. (London) Ltd., 87, Bishopsgate, London, E.C.2.  
FINLAND: A. B. Lars Krogius & Co., O.Y., S. Magasinsgatan 4, Helsinki  
GERMANY: Ernst Glassel, Altenwall 21, Bremen  
ITALY: Paolo Scerni, Piazza Portello 10, Genoa  
NORWAY: Henning Astrup A/S, Fridtjof Nansensplads 4, Oslo. Birger Gjostand A/S, Kong Oscars Gate 62, Bergen  
SCOTLAND: Henry Abram, Ltd., 163 Hope Street, Glasgow, C.2  
SPAIN: Rafael Navajas, Alameda de Recalde 30, Bilbao  
SWEDEN: A. B. Sandstrom, Stranne & Co., Postgatan 2, P.O. Box 93, Gothenburg

THE BEST IN THE BUSINESS  
**MORAN**

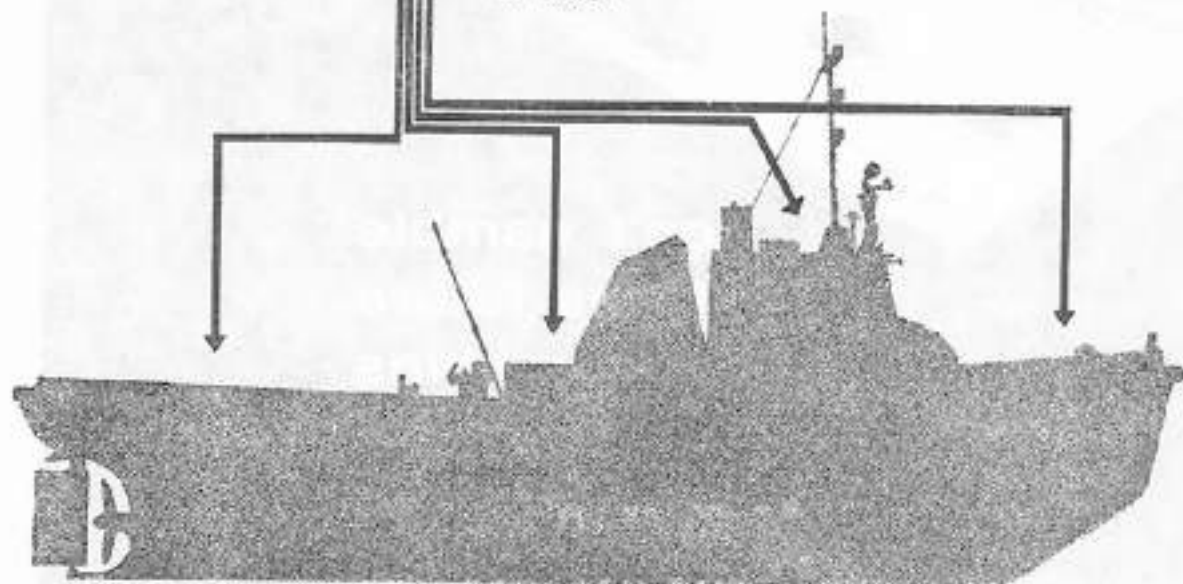
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.  
17 Battery Place, New York 4, N. Y.  
Cable Address: MORANTOW



ΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ WERKSPOOR TM και ΤΕ ΔΥΝΑΝΤΑΙ ΝΑ ΘΗΛΕΞΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ!

Πλοιοκτῆται... τῶρα πλέον ἑσεῖς μπορεῖτε νὰ διαλέξετε ἀπὸ ποῖα σημεῖα θὰ χειρίζεσθε τὸν κινητῆρα σας.

- Το σύστημα θηλεχειρισμῶ κινήτρων WERKSPOOR σας παρέχει τα ἀκόλουθα πλεονεκτήματα:
- 1 Ἄριστος καὶ ἀπλούστατος ἐπιβύρωσις καὶ ἰσοπέδια κινήτρων ἀπὸ κεντρικὸν κινῆρα.
  - 2 Ἡ ἐκκίνηση, στάσις, ἀνατροπὴ καὶ αὐτοματικαὶ στρόφαι ἐκτελοῦνται δι' ἑνὸς καὶ μόνοι κωβλοῦ.
  - 3 Ἀπεριόριστος ἀριθμὸς ἐλιγμῶν ἀπὸ «ὀλοταχῆς πρῶσι» εἰς «ὀλοταχῆς ἐπίσι».
  - 4 Ἀκλόνητος πρῶσιτικὸ μηχανοστάσιον.
  - 5 Μεγάλη αἰθρὴς ποσοτῶ ἀσφαλείας λόγω τῆς ἐκτελέσεως ἐλιγμῶν ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τῆς γαλῆρας.
  - 6 Αὐτοματὸς μηχανισμὸς ἐπιναλωρῶν τῶν κινήτρων ἐκκίνησης ἐν περιπτώσει ἀπέχσεως τῶν ἰσχυρῶν ἐκκίνησης.
  - 7 Δὲν ὑπάρχει περίπτωση παρεμβολῆς διακοπῆς ἢ σήματος ἐκ μέρους τοῦ πρῶσιτικῶ μηχανοστασίου.
- ΤΕΛΟΣ, λοιπὸν εἰς τὸ ἀνεγνώριον ὄψις, εἰς τὴν διαφυγὴν ἀκρίβειας, εἰς τὸν ἐκκεντρισμὸν τοῦ κινητῆρα!



MEMBER OF THE V&M/STORK-WERKSPOOR GROUP



**WERKSPOOR**  
AMSTERDAM-HOLLAND

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ : Α/ΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε., Λεωφ. Ἀθηνῶν 137 - 151 • Τ.Τ. 301 • Ταχ. Ἔδρις 1205 • Τηλ. 565.321 - 9 •  
Ἔργο/μικ Πειραιῶς : Ἔδρς Μπουρμπολίνας 1 • Τηλ. 471.577  
ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crépelle & Cie. S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers  
Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barveras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid

**CONTACT** *MacGREGOR*

ABOUT AUTOMATED CARGO HANDLING **NOW!**



don't gamble  
with the future  
of your ships



**MacGREGOR**  
international organisation

# Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΤΟΥ Κ. ΑΓ. Π. ΦΥΚΙΩΡΗ

Περιλαμβάνει ή κατωτέρω δημοσιευμένη μελέτη του επίλοιτου αυτηργάτου των σπηλών αυτών κ. Άγ. Π. Φυκιώρη, διαπιστώσεις και απόψεις, αξίας ιδιαιτέρως προσοχής. Η μακρά αυτού κείμενα εις τὰ θέματα της Ναυτιλίας — της άγχιπλοούσης κυρίως — ή έπιστημονική του κατάρτισης και τὸ άμεσον ένδιαφέρον διά την προκοπήν του έλληνικού πλοίου, επιτρέπουν εις τὸν κ. Φυκιώρη νά διαγωνίση τὰς άσθενείας πλευράς — άν όχι άλλας, τὰς κυριωτέρας πάντως — τῆς ναυτιλιακῆς μας ύποθέσεως.

Συνιστάμεν τὴν μελέτην τῶν ύποδεικνωμένων από μέρος τῶν κρατικῶν άρμοδίων, αλλά και αυτῶν τῶν επαγγελματικῶς περὶ τὸ πλοιον κινουμένων. Ο κ. Φυκιώρης, επιζητεῖ τὸν διάλογον. Όρθως παρατηρεῖ, ότι κατὰ τὸ δημιουργικόν δυνατὸν νά προκύη.

Αἱ καταδυνάτητοι γραμμὰς τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, ὡς εξακολουθητικῶς διαμορφώνονται, εἶναι άπαραδέκτως άσφαλισμένοι. Εἶναι λυπηρὸν, ότι ή ἐπιβλεπόμενὴ κρίσις άνεπαρκείας εις πληρώματα, δὲν εἰσέβησε τὰς σκίσεις τῶν άρμοδίων τοῦ Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως έμβόθηναι ἐπὶ τῶν αἰτίων, άτινα τὴν προκαλοῦν, ἵνα ὅστω ἐκ τῶν ὑπέρτων αναθεωρήσουν τὰς ἐν προκειμένῳ άπόψεις τῶν.

Η αἰτιολόγησις τῆς κρίσεως πληρωμάτων ὡς παροδικῶ φαινόμενον, θηλυμένου εις τὴν ναυτιλιακὴν άνοδον, εἶναι άνεδαφική. Άπελὸς ὑπολογισμὸς τῶν τρεζουσῶν δυνατοτήτων ύπερθεώσεως πληρωμάτων ἐπιτίως καὶ τῶν αντίστοιχῶν άναγκῶν τῆς σταθερῶς διοικουμένης ποταπλοῦς Ναυτιλίας μόνον, δίδει ζωηρὰν τὴν εἰκόνα τῆς δυσαρμονίας, ἣτις προέκυψε και ἣτις άδηγεῖ εις χρονίαν κρίσιν άνεπαρκείας εις πληρώματα. Η καταβαλλομένη προσπάθεια πληρώσεως τῶν κενῶν εις ναυτογάτας, διά τῆς ένδοτικότητος πρὸς παραδίσειν τῶν περὶ προπαιδύσεως καὶ συνθέσεως πληρωμάτων κανονισμῶν, ἐκ μέρος τῶν άρμοδίων ὑπρασίων τοῦ Υ.Ε.Ν., άδηγεῖ εις τὴν άποσύνησιν και τὴν δυσρέμησιν τῆς Ναυτιλίας μας και εις τὴν άνευ προηγουμένου πολλαπλασιασμὸν τῶν πάσης φύσεως ναυτικῶν άτυχημάτων, ὅστω νά θεωρητῆ έξοργιστικὴ ὑποκρισία, ή σύστασις ἐπιτροπῶν έρεῖνης πρὸς έξασκίωσιν τῶν αἰτίων, άτινα τὰ προκαλοῦν. Άπορούμεν διά τὴν ἐν προκειμένῳ στάσιν τῶν ναυτογατικῶν οργανώσεων και τὴν έλληνικὴν ενημερώσεως τῆς ἡγεσίας τοῦ Υπουργείου, ἐπὶ τῶν αἰθύνων, αἰτίως προκόπτουν δι' αὐτῆς, οὐχὶ διά τυχερῶς παραλίψεως, αλλά διά βαρυτάτας παραδόσεις τῶν οὐσιμβεστέρων κανόνων άσφαλείας ἐν θαλάσῳ.

Διά τὴν κάλυψιν τῆς άνεπαρκείας εις πληρώματα, ὑπάρχουν λύσεις πρόσφοροι, πέραν τῆς άραιμάδεως τῆς φορητοῦ άκτοπλοίας και τῆς άθρόας ναυτολογώσεως λαοφυλλαδικῶν. Θά ἦτο π.χ. διανοτὴν — και ὑπῆρχον πρὸς τοῦτο τρόποι — νά έμποδισθῆ ή περαιτέρα ναυτολόγησις Έλλήνων ναυτογατῶν ἐπὶ πλοίων ζέων συμφερόντων, συμβεβλημένων ή μή μετὰ Ν.Α.Τ., πρὸς έξοκονόμενον ἔμφυτον ὕλοισ.

Ναυτιλία άνευ έφεδρῶν εις πληρώματα, δὲν δύνανται νά επιδίωξη ἐν εύρωστία. Η έλλειψις έπαρκείας εις πληρώματα, προσιναίξι κάμψιν τῆς ποταπλοῦς άνοδου εις τὴν ποταπλοῦς Ναυτιλίας και λίαν ἐπιζητούς ἐπιπτώσεις ἐπὶ άλλων τῶν άλλων κλάδων τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Επιδάλλεται, ὡς ἐκ τούτου, νά διερευνηθῶναι τὰ δοθῦτερα αίτια αὐτῆς τῆς κρίσεως, νά συνειδητοποιήσωμεν τὰς συντελείας μίας παρατώσεως τῆς, νά λάβωμεν ὅλα τὰ εἰδικουόμενα μέτρα διά νά τὴν ὑπερβῶμεν ταχύως και σχετικῶς άζήμιως. Καὶ ή διερεύνησις αὐτῆ, ὡς ένδελεχῆς έρευνας, θά πρέπει νά περιλάβῃ ὅλους τοὺς κλάδους τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εις τὴν ἀλληλεξάρτησιν των, διά νά εξαχθῶν ὀρθά συμπεράσματα ἐκ τῶν ὁποίων δύναται νά προέλθῃ και ὁ προγραμματισμὸς τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς διά τὴν Ναυτιλίαν.

Πρὸ πάντων χρειάζεται νά υπάρξῃ αντίστροφή τῆς ὀρέσεως τῶν άρμοδίων, διά νά προέλθῃ θετικὸν αποτέλεσμα. Ο ναυτιλιακὸς κόσμος τῆς χώρας προσδοκῆ ἐκ τῆς ἰσχυρῆς Κυβερνήσεως, ἣτις προέκυβην ἐκ τῶν τελευταίων ἐκλογῶν, άναπροσαρμογῆν τῶν καταβύσεων τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς, πρὸς λύσεις καινοτόμους και ἐπαικδομητικῶς, προσηρμοσμένους εις τὴν ἑλληνικὴν πραγματικότητα και τὰ μονιμώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, ὡς κυρίως παράγοντες τῆς ἐθνικῆς μας οικονομίας. Τὰ πρώτα δείγματα τῆς κυβερνητικῆς δραστηριότητος εις τὸν τομέα αὐτῶν, δὲν ἦσαν τὰ άνομιόμενα. Έκ τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τῆς Κυβερνήσεως, κατέστη σαφές ότι, τὸ κυβερνητικὸν κόμμα κατὰ τὸν χρόνον τῆς θητείας του, ὡς εἰςωριστικῆς ἀντιπολιτεύσεως, δὲν διέθεσε τὸν απαιτούμενον χρόνον, διά τὴν διερεύνησιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων και τὴν σύνθεσιν ἑνὸς έσπεροσίου προγράμματος, συμφάνου πρὸς τὰς γενικωτέρας κατεβύσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς. Η νέα ἡγεσία τοῦ Υπουργείου παρουσιάζει έρεσιν πρὸς εργασίαν, άνήσυχον διάθεσιν ἐρεῖνης, πρακτικὸν πνεῦμα, ἀλλ' ἑλλειψιν ἐπαρκούς καταποπίσεως ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Ο Έξεδρετικὸς εἶναι και αὐτῆς ή διαρκουμένη διαπίστωσις τῆς άδυναμίας τῶν

ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅπως ἐπιμεισθῶν τὴν αἰθύνην διά τὸν καταρτισμὸν ἑνὸς διασίου προγράμματος διά τὴν Ναυτιλίαν και ὁ προσαπολισμὸς πρὸς τὴν κατεβύσιν τῆς συγκροτήσεως ἑνὸς Συμβουλίου Προγραμματισμοῦ έξυμπρεστικῆς συνθέσεως. Λυπούμεθα ὅμως διά τὰς ἀντιλήψεις αἰτίως ἐπεκρέτησαν εις ὅτι άπορῆ τὴν σύνθεσιν του και διά τὸν προεκόντα ρόλον τῶν ὁποίων ἐκλήθησαν νά επιτελέσωσι, άρηκτικοῦ περιεχομένου ὄργανισμοί, αἰτίως ανέκθετον συσκοτίζου τὸν ναυτιλιακὸν ὄριζοντα διά τῆς προβολῆς άπόψεων, πολὺ άπτεχουσῶν τῶν μονιμωτέρων συμφερόντων τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας.

Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, κομίζομεν, ὅτι ή δημοσία συζήτησις ἐπὶ τοῦ προγραμματισμοῦ διά τὴν Ναυτιλίαν, διά μέσου τῶν σπηλών τοῦ τύπου, θά ἦτο λίαν ἐποικοδομητικὴ, διότι θά ἔδιδε τὴν εὐκαιρίαν εις ὅσους ἐκ τῶν δυναμένων νά ἔχουν γνώμην και μάλισται εις ἐκείνους οἱ ὅποιοι ἀπέχουν τῆς ἐκπροσωπήσεως συγκεκριμένων ναυτιλιακῶν συμφερόντων — ὡς ἔβλεπαμεν τοὺς ὀδοσμητόους και τοὺς εἰδικούς — νά διατυπώσωσι και τὰς ἰδικὰς τῶν άπόψεις. Έκ τῆς δημοσίας συζητήσεως και ἐσ' ὅσον θά προέκυπτε διάλογος, κατὰ τὸ δημιουργικὸν δυνατὸν νά προκύη. Δις πρόσληψις, αλλά και πρόκλησις πρὸς τὴν κατωθυσιν αὐτῆν, ὡς θεωρηθῶν ὅσα κατωτέρω θά ακολουθήσωιν.

## Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Δὲν στερεῖται τὸ Υπουργεῖον Έμπορικῆς Ναυτιλίας κανὼν στελεχῶν και έξεδικουμένων μελετητῶν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Παρὸ ταῦτα, στερεῖται ἀντιλήψεως και προδλάψεως τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων και παρουσιάζει άδυναμίαν συνθέσεως μακροχρονίου προγραμματισμοῦ ναυτιλιακῆς ανάπτυξεως, έκφραζόντας τὰς ὑπηρεσιακῶς άπόψεις. Η αἰτία αὐτῆς τῆς κακοδομίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υπουργείου ἐκπηγάζει ἐκ τῆς άδυναμίας παρεκκολουθήσεως και διαμορφώσεως ανεπερθέστου ὑπηρεσιακῆς ἀντιλήψεως ἐπὶ τῶν ἐκώστατε ἐκκλίξεσιν εις τὴν ναυτιλιακὴν οικονομίαν, ὡς ἐκ τῆς άνεπαρκείας τῶν ὅπως άναποκριθῶν και πρὸς τὴν κατωθυσιν αὐτῆν, λόγω τοῦ ὅγκου τῶν ταρχούσης διοικητικῆς φύσεως ἐργασίων, εις ἕνα τόσοον διεμυρῆσιν κλάδον τῆς ἐθνικῆς μας οικονομίας. Άσφαλός, ὅμως, ή έκτραπὴ ἀπὸ τὰς ὀρθὰς κατεβύσεις ἐπιδροῦνται και ἐκ τῶν παρεμβάσεων και τῶν ἀστόχων εἰσρηγήσεων τῶν διοικήσεων τῶν ὁργανισμῶν ἐκείνων, αἰτίως θεωρομηθέντες πρὸς πλαισίωσιν τοῦ Υπουργείου συμβουλευτικῶς ή ὡς φορεῖς αὐτονόμου ἐκπροσωπήσεως ὀριστωῦ συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας (Ν.Ε.Ε.,

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΥΡΕΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

## AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

**TRIESTE**

PIAZZA BUCA DEGLI ABRUZZI No 1  
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE  
TELEPHONES: 23783 - 29784 - 38252  
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

**VENEZIA**

SANTERRE No 1392  
TELEGRAMS: OPLIYIS - VENICE  
TELEPHONES: 706660 - 706661  
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**

Ν.Α.Τ., Γ.Ε.Ν.Ε., Ο.Α.Π. κλπ.), κατάστρασαν σὺν τῷ χρόνῳ, τροχόπεδη τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐξελίξεως ἐντὸς τῶν ἐθνικῶν ὁρίων, ὡς ἐκ τοῦ ἀναχρονιστικοῦ καὶ μεροληπτικοῦ τρόπου συνθέσεως τῶν διοικήσεών των, ἥτις πρὸ πολλοῦ στερεῖται ἀντιπροσωπευτικότητος τῶν κλάδων τῆς Ναυτιλίας.

Θὰ πρέπει νὰ κόψωμεν εἰς τὰ μέτρα τοῦ σημερινοῦ σώματος τῆς Ναυτιλίας, τὸ ἔδαφος τοῦ νέου Ὄργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου. Καὶ θὰ πρέπει νὰ γίνῃ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ νὰ δημιουργηθοῦν ἰσόριθμοι διευθύνσεις πρὸς τοὺς ἤδη θρόνους κλάδων ναυτιλιακῆς ἐξειδικεύσεως, διότι καὶ οἱ προκείμεναι μεταγενεστέρως τοῦ γινομένου Ὄργανισμοῦ θὰ πρέπει τὰ ἐκπροσωπευθῆναι δικητικῶς καὶ οἱ ἀναρμοδίαι προσκολληθέντες εἰς ἄσχετα πρὸς τὴν Ναυτιλίαν Ὑπουργεῖον, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν δόξαν των. Ἀσφαλῶς, ὁ νέος Ὄργανισμὸς τοῦ Ὑπουργείου, θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ σύνθεσιν ὑπηρεσιῶν πολυαριθμοτέρων καὶ πολυπροσωπιωτέρων καὶ διάφορον σύστημα ὀργανώσεως, ὡστε νὰ παραχθῆ ἡ γραφειοκρατία καὶ νὰ ἀπομακρυνθοῦν τῶν ὑπευθύνων θέσεων ἐκεῖνοι, οἵτινες ἔχουν ὡς ἔβην νὰ συνταγίζον τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ναυτιλίας μὲ τὰς ἰδιωτικὰς ἐπιδιώξεις, ἐκτρέποντες τὰς ὑπηρεσίας τοῦ προορισμοῦ των. Θὰ πρέπει, ὁμῶς, ταυτοχρόνως καὶ εἰς τοὺς Ὄργανισμοὺς ἐκείνους, οἱ ὁποῖοι πλοισκόντων συμβουλευτικῶς τὸ Ὑπουργεῖον ἢ αὐτονομῶς ἐκπροσωποῦν ἄμεικτα ναυτιλιακὰ συμφέροντα, νὰ ἐπιδιαχθῆ ἡ ἄμεσος ἀνασυγκρότησις των διὰ τροποποιήσεως τῶν ὀργανικῶν των νόμων εἰς ἃ, τι ἀφορᾷ τὴν σύνθεσιν τῆς διοικήσεώς των, καθιερωμένης ἴσης καὶ καθολικῆς ἐκπροσωπήσεως ὅλων τῶν κλάδων ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, μέσῳ τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεών των. Καὶ εἶναι πλέον καιρὸς νὰ ἀπομακρυνθοῦν ὅλα ἐκεῖνα τὰ πράγματα, τὰ ὁποῖα ἐπὶ μακρῶν ὁρῶν ἐπὶν λιμνάζουν εἰς ὑπεύθυνους διοικητικὰς θέσεις τῶν Ὄργανισμῶν αὐτῶν καὶ ἐμφανίζουν ἑαυτοὺς ὡς ἀνιδιοτελεῖς καταπονυμένους διὰ τὰ συμφέροντα τῶν πολλῶν ἐπὶ ζημία των, ἐνῶ εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελοῦν κολοσσούς εἰς τὸ ὑποκάστρον τῆς Ναυτιλίας, προσανατολίζοντες τὸ πάντα πρὸς τὰς καταθέσεις τῶν συμφερόντων, ἅτινα ἐκπροσωποῦν. Ἀρκούν οἱ μεταβολαὶ αὐταὶ διὰ νὰ ἐκτιναχθοῦν ἀρμητικῶς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ὅριοντα, τὰ διαφερότερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀλληλεξάρτησίν των. Τότε καὶ οἱ ἄρροδοὶ καὶ οἱ ἐπιθύνου διὰ τὰς πύλας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θὰ πληρωθοῦν ὑπὸ δημιουργικῆς ἄρμης καὶ πάθους ἰργασίας, διότι θὰ ἔχουν πεισθῆ, ὅτι δύναται νὰ ἐπιτελοῦν ἰστορικὸν ἔργον,

ἀπλοῦν εἰς λύσεις καὶ μεγαλεπήβολον εἰς ἐπιδιώξεις. Διότι ὁ προγραμματισμὸς τῆς Ναυτιλίας λόγῳ συσσωρευσεως πολλῶν εὐτυχῶν συγκυριῶν, ἐπιτρέπει ὀλοκληρωμέναις λύσεσι καὶ μάλιστα ἀνεξαρτήτως τῶν Δημοσίων Οἰκονομικῶν.

#### Η ΥΠΕΡΘΥΝΟΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τῆς ἄλης ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος δεσπόζει μὲ τὸν ὄγκον τῆς ἡ ὑπερπύνης Ναυτιλίας καὶ παρασέρνει τὸν κρατικὸν προσανατολισμὸν εἰς ἄσχετον πολυπραγμοσύνην πρὸς τὴν κατεῖχασίν τῆς. Τὸ Υ.Ε.Ν. δίδει τὴν ἐντύπωσιν μιᾶς συγκροτήσεως πρὸς ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ὑπερπύνης Ναυτιλίας καὶ θὰ ἐλέγγομεν, ὅτι θεωρεῖ ὡς πάρεργον τὴν ἐνασχόλησιν του μὲ οἰκονομικὰ ἄλλα κλάδου τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ἐὰν δὲν εἴχῃ ἐπιμνησθῆ διὰ τὴν μεταθέσεως ἀρμοδιότητων τὸν ἄχαρι ρόλον τοῦ διαιτητοῦ καὶ διακελευστοῦ τῶν ἀντιτιθεμένων ἐφαρμοστικῶν ἐπιδιώξεων εἰς τὴν τῶσιν ἐξδιορίζοντιν ἀπὸ ἀπέμενις ἐρεύνης ἐπιβατηγῶν ἄκτοπλοῦν.

Εἰς τὴν πραγματικότητα, ὁ μῶνος κλάδος ποῦ δὲν ἀνέχεται τὴν κρατικὴν χειραγώγησιν, ποῦ εἶναι καὶ παραμένει ἀδέσμευτος τῶν παρεμβάσεών τῆς, εἶναι ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία. Τὴν μεγαλειότην εἰς ἔκτασιν καὶ ἔντασιν ναυτιλιακῆν προσπάθειαν τὴν συντελούμενην μακρῶν τῶν ἐθνικῶν μας ὁρίων, αἰδεῖς ἄλλας δύναται νὰ καταυθύνῃ καὶ νὰ προσανατολίσῃ ὁδὸς καὶ αὐτοσχεδίως, κατὰ τὰς παρεμβάσεις τῆς στιγμῆς, ἀπὸ τὸ πολύτροπον καὶ ἀνοδοαστικὸν χεῖρ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστοῦ, στηριζόμενον εἰς ἑλληνικῆς προελεύσεως πληρώματα καὶ τὴν ἐπινοστοσύνην τῆς διεθνῶς χρηματιανοῦ. Αὐτὸ τὸ εἶδος ναυτιλιακῆς δράσεως ἀπαιτεῖ ἐλευθέρην δεσμεύσεω καὶ παρεμβάσεων πρωτοβουλίαν. Ὑπὸ αὐτὸ κλίμα ἡνδράθη ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξέναις σημαῖαις. Ὑπὸ τὸ αὐτὸ πρόσθετον κλίμα δι' ἀναλόγου προσηρμογῆς τῆς νομοθεσίας μας εἰς τὰς διεθνῆς ναυτιλιακῆς συνθήκας, ἐπετεύθη ἡ πρόσκτησις ὑπὸ τὴν σημαίαν μας μεγάλου μέρους τῶν πλοίων τῆς ὑπὸ ξέναις σημαῖαις ἑλληνικῶν συμφερόντων ποντοπόρου Ναυτιλίας καὶ ἐνωμιθεῖα τιτοῦχοι κατὰ παρακώρησιν, ἰσχυρῶς ναυτιλιακῆς παρατάσεως ἐπὶ διεθνῶς ἐπιπέδου.

Τὸ πνεῦμα τῶν συμφωνιῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐστερίχη ὁ ἀποκαλούμενος «ἐπαναστατηρισμὸς» εἶναι ἡ καθυστερημένη ἀναγνώρισις ἐκ μέρους τῶν ἑλληνικῶν ἄρχῶν εἰς τοὺς Ἑλληνας ποντοπλοῦς ἐφοπλιστῶν, τοῦ δικαιώματος μιᾶς ἀδεσμεύτου μὲθ' ὅλων τῶν δυνατῶν νομοθετικῶν διευκολύνσεων ἐλευθέρως κρατικῶν παρεμβάσεων δραστηριότητος,

εἰς τὸν διεθνή στίβον. Ὑπὸ τὸ πνεῦμα αὐτό, οἱ κατεῖχοντες γραμμαὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὑπερπύνην Ναυτιλίαν, περιορίζονται εἰς τὰ ἀδελφουθῶματα: Τὸν νομοθετικὸν ἀναγορασμὸν διευκολύνσεων τῆς σημαίας ἐπὶ διεθνῶς ἐπιπέδου. Τὴν ἀπλοσύτησιν τῶν διοικητικῶν διατυπώσεων, ἐκεῖ ὅπου τὸ ποντοπόρον πλοῖον ἑλληνικῆς σημαίας, συναστᾶται μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς σημαίας του. Τὴν προπαίδευσιν ἀτελεῶν καὶ πληρωμάτων, προσηρμοσμένων εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς ναυτικῆς τεχνικῆς καὶ εἰς βαθμῶν καλύπτεται σταθερῶς τὰς ἀνάγκας τῆς.

Τὸ τρίπτυχον αὐτὸ ὁμῶς, δὲν προδικάζει τὴν διαπιστωμένην περιοδίσαν παροχῶν, πέραν τοῦ ὁρίου τὸ ὅποιον ἀπαιτεῖ ἡ ἀνταγωνιστικότης, οὗτε τὴν διοικητικὴν αὐδοσίαν, οὗτε τὴν ἀπεριόριστον διαρροὴν τῶν ἀστάτων ἐρεθισμῶν μας εἰς πληρώματα καὶ ἀτελέχη, πρὸς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξέναις σημαῖαις, ὅταν ἤδη ἔχωμεν ὀδηγηθῆ ἐκ τῆς ἄσχετης πολιτικῆς μας, εἰς ἀδυναμίαν ἐπινοδοῦσεως τῶν πλοίων, ἅτινα φέρουν τὴν σημαίαν μας καὶ ἐκπληροῦν φορολογουμένα εἰς τὸ ἄκρῳον τῆς ἐδῶ ὑποχρεώσεως των. Διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀρμοδιότητων τοῦ Ὑπουργείου εἰς ἄσα ἀνωτέρω ἀνέφεραμεν ἐν σχέσει μὲ τὴν ὑπερπύνην Ναυτιλίαν, παρέχεται ἡ εὐχέλεια εἰς τὰς ὑπηρεσίας του, νὰ ἀσχοληθοῦν δημιουργικῶς παρὰ τὸ πλεῖρον τῶν κλάδων ἐκείνων τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, τοὺς ἀποίους ἀγνοοῦν καὶ οἱ ὁποῖοι ἔχουν ἀνάγκην συμπαροστώσεως, ἐνωμιθεῖας, βοηθείας καὶ ἀπαιτοῦν τὴν κρατικὴν συναντίληψιν καὶ ἀποδοχῆσιν, καθ' ὅν λόγον προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των καὶ τὰς προσόδους των ἀποκλειστικῶς ἐνὸς τοῦ κελεύματος τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

#### ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΩΡΜΑΤΑ

Διὰ τὴν διασφάλισιν ἐπαρμείας εἰς ἀτελέχη προσηρμοσμένα εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου τεχνικῆς, ἐρρηκόμεθα ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης καὶ ἐκ προγενεστέρως κρατικῆς μερίμης καὶ ὑποσημεινῶτος ἐφοπλιστικοῦ ἐξοπλισμοῦ, εἰς καλὸν δρόμον. Ἀρκεῖ ἡ διεύρυνσις τοῦ δυναμικοῦ τῶν ἤδη ὀφιστομένων σχολῶν καὶ δῶν ἄλλων ἀκαίρων ἐν βίαι ἀνδρῶνται καὶ ὁ ἐμπλουτισμὸς των εἰς ἐκσυγχρονισμένα ὄργανα ἐκπαιδεύσεως, διὰ τὴν καλύψιν τῶν ἀραδῶν δημιουργουμένων κενῶν.

Ἄλλως, ὁμῶς, ἔχουν, τὸ σχέτιον ἔχοντα μὲ τὴν προπαίδευσιν πληρωμάτων. Δι' αὐτὴν αὐδεμίαν ἄλλη σχολὴν ὀφιστοῦται ἐκτός τῆς μεγάλης σχολῆς τῆς σκληρῆς ἐμπράκτου μαθητείας καὶ προσηρμογῆς εἰς τὰς ἀπαιτήσεις

# STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALITIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS  
"NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.  
BONDED STORES

TERMINAL 2-4554  
TERMINAL 2-4229  
SPROUCE 5-2066

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS — MIKE MAKRIDIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO • CALIF

όπως του ναυτικού δίου, των προσφερομένων δια το στάδιον αυτό, και εις ηλικίαν ναυτοπαίδος, δια της ναυτολογίας επί των σκαφών της φορηγού άκτοπλοίας και έν καιρώ της μεσογειακής τοιαύτης. Από αυτήν την πρωτότυπον και μοναδικήν σχολήν με το πάσι ποτέ συνεχριστικόν πνεύμα της ιερουργικής αυστηρότητος, αλλά και της αισθητικής και πατρικής συμπαροστάσεως του άνωτέρου προς τον κατώτερον, και την σεμνότητα οικειότητά των ύψων της σχολής, διήλθεν το άκνυμον πλήθος των έξοχων πληρωμάτων που έπιθυμώσων του μεγαλειώδη στόλου της πομπούρου Ναυτιλίας έλληνικών συμπερόντων. Είς αυτήν έμαθήτευσαν οι ικανώτεροι των πλοιάρχων και των μηχανικών και τινες των αξιωτέρων εκ της δυναστείας των έφορτιστών μας. Το μεγαλειώδες δημιούργημα της πομπούρου Ναυτιλίας μας έλκει την καταγωγήν του, άπτελει την δύναμιν του και βασίζει την έντιμωσίν του, εις τας δυνατότητας του έλληνικού χώρου να προσπαθήσῃ και να παρέχη άπρηστορίως εις έπάρκειαν — θα έλεγαν μῆχρι πρό τιος — τους θαυμασίους ναυτογάτας του. Χωρίς ισχυράν φορηγόν άκτοπλοίαν, χωρίς αυτόν τον μεγάλον στόλον των πολλών μικρών σκαφών, που άρμυρίζουν τας θαλάσσας μας, χωρίς άπτιστοίχως ισχυράν μεσογειακήν Ναυτιλίαν μικράς και μέσης χωρητικότητος, δεν είναι δυνατόν να υπέρβη και να έντιμώσῃ μεγάλη και άνταγωνιστική έλληνική υπερπόντιος Ναυτιλία. Αυτήν την βασικήν κατευθυντήριον άρχήν του όρθού ναυτικού προσανατολισμού φαίνεται παντελώς να άγνοούν οι άρμόδιοι δια την ναυτιλιακήν μας προκοπήν.

Έχονταν ήδη φθάσει εις έξειαν κρίσιν έλλείψεως πληρωμάτων. Αι τελειώσει έφορτίσαι ναυτογατών έχουν έξαντληθή. Δεν υπάρχουν διαδοσίμαι ούτε καν κάτοχοι λευκών ύπηρεσίας ναυτικών φυλλοδίων. Το όξινμα του ναυτιλιακού μας γίνεσθαι έχει άναστροφή. Η των άρμόδιων αειδόδεος θεωρία του αλωματισμού εις την άνακαταγωγήν πληρωμάτων έχει πλέον άποσιωπηθή. Από τριετίας υπεργραμμίσαν δημοσίαι τον κίνδυνον και προεβλέγαμεν την έπιβλαύσαν κρίσιν, βάσει των στατιστικών δεδομένων έκείνης της στιγμής και στοιχειωδώς εις άπλοτήτα μαθηματικών ύπολογισμών. Δεν είσχηούσθημε. Δια την διατήρησιν μονίμου έφορτίας πληρωμάτων θα έπρεπε την σταθεράν αύξησιν εις άριθμόν πλοίων και την διόγκωσιν της πομπούρου Ναυτιλίας, έλληνικών συμπερόντων να άκαλουθῆ παράλληλος και έν αύριστική μεγέθυνσις της φορηγού άκτοπλοίας, με τασεις άνταγωνιστικής διεξόδου και περαιτέρω διογκώσεώς της εις την Μεσόγειον. Άλλά και οι δύο αυτοί βασικοί κλάδοι της έλληνικής Ναυτιλίας, η άκτοπλοική και η μεσογειακή φορηγός Ναυτιλία, τελούν έν μαρσαμύ και εις χρονίαν ύποτασισχύλῃσιν. Υπό τοιαύτας συνθήκας και ό ρόλος των ως εκπαιδευτών πληρωμάτων αναλόγως περιορίζεται. Η δυσαρμονία αυτή, έχει άδηγήσει εις την κρίσιν πληρωμάτων, ήτις δεν είναι δυνατόν να υπερβληθῆ ειμή μόνον δια της διακεννήσεως των αίτιων της καχεσίας εις την άκτοπλοικήν και μεσογειακήν φορηγόν

Ναυτιλίαν και την λήψην δραστηκόν μέτρων δια την επί άνταγωνιστικού έπιπέδου δραστηριοποίησιν και διόγκωσιν των.

**Η ΦΟΡΗΓΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Η Ιστορία της φορηγός άκτοπλοίας των επετρολοικινήτων, με την έπιβλητικήν εις άριθμόν δύναμιν των μικρών φυλλικών πλοίων της, υπήρξε και παραμένει κύριον μέσον μεταφοράς δια τον έκτετατόν άκτών έλληνικών χώρον, του διάσπαρτον υπό νήσον. Ουδέν άλλο μεταφορικό μέσον δύναται να την ύποκαταστήσει εις το έργον της, με τήσῃ φειδώ εις μέσα και με τήσῃ αυτάρκειαν. Είς την έποχήν των μεγάλων ταχυήτων, η Ιστορία της Ναυτιλίας των ΠΙΚ θεωρείται ως άναχρονισμός. Είναι, όμως, πρόσφορος δια φορτία, άτινα δεν άπαύτουν ταχείαν διακίνησιν, όπως αι πρώται ύλοι, τα λιπάσματα και τα φορτία χύδην. Υπήρξε και παραμένει το άριστον και το πολυσπερύτερον κλιμάκιον του έθνικού προγραμματιστήριου ναυτογατών. Είναι η ζύμη και το άλας εις τον άρτον της Ναυτιλίας μας. Έλκει την καταγωγήν της εις τα έλληνικά δάση και την έλληνικήν βιοτεχνικήν δεξιότητα. Είναι η γραφικότης του θαλασσίου χώρου μας. Άξίζει να τύχη εύρείας μέρμηκς και της προστάσεως του Κράτους. Άξίζει την στοργήν μας. Δεν μας στοιχίζει τίποτε, και έπιτελεί έροδοίς μόν, άλλ' έπιτυχώς και έξ ίσου άσφαλώς το μεταφορικό της έργον, χωρίς άκότους δαπάνης. Δυσπραγούν σήμερον τα κείλια μας. Υφίστανται τον σκληρόν άνταγωνισμόν της διεξολοικίτου σιδηράς φορηγού άκτοπλοίας των εμύροιστες, με την μεγαλύτεραν χωρητικότητα, τας ισχυρότερας μηχανάς προώσεως, τα ταχύτερα φορτοεφορτωτικά μέσα, τα οικονομικώτερα άσφάλιστρα διαστά και τα έμπορεύματα του μεταφόρου, την άποδοτικώτεραν έκμετάλλευσιν, ήτις συνδράμει εις την συμπίσιν των ναύων.

Οι δύο αυτοί κλάδοι που συνθέτουν την φορηγόν άκτοπλοίαν, παρά ταύτα τελούν εις χρονίαν καχεσίαν. Η έπιχώριος διακίνησις άγαθών και έμπορευμάτων, αίσθητός ή έξῆτι την τελευταίαν εικοσαετίαν. Δεν την ήκολούθησαν όμως, αναλόγως η έπιθαλάσσιος εις την άνοδικήν της πορείαν. Συμπετέλεσεν εις τούτο άσφαλώς η έπέκτασις και η βελτίωσις του όδικού δικτύου και η έξ αύτης εύρύτερα διάδοσις της δι' αυτοκινήτων μεταφοράς, ήτις εις τας διαδρομάς των μικρών άποστασεων, προσφέρει εύθρότερον κόμιστρον. Έπεδειώσαν, όμως, την κατάστασιν εις την φορηγόν άκτοπλοίαν, η έλλείψεως συγκοινωνιακής άπτιλήσεως εκ μέρους της Πολιτείας, ήτις δια της υπερμέτρον προστάσεώς της προς άλλα συγκοινωνιακά μέσα και της παραλόγου έπιβολής εις τας διεθ θαλάσσης μεταφοράς ένός πλήθους έμμάτων και άμείων έπιβαρύνσεων και τελών, συνετέλεσεν εις την διόγκωσιν του κόστους έκμεταλλείσεως των άκτοπλοικών φορηγών πλοίων, άλλα και κυρίως του κόστους προώθησεως του έμπορεύματος από των κρητιδαμάτων μέχρι των πλοίων δια να μεταβληθῇ τον άπυνηκωτιστως εύθρον ναύων, εις το έπαχθέστατον κόμιστρον των θαλασσίων μεταφορών.

Έξ άλλου, η έσκήμωσις κρίσις πληρωμάτων, προκαλεί δυσμενέστατον άντίκτυπον εις την φορηγόν άκτοπλοίαν, έπιτείνουσα την δυσπραγίαν της. Η έπακόλουθος της έλλείψεως ναυτογατών αύξησις των άντιμισθιών, ενώ όλίγον τι παρενοχλεί την άνταγωνιστικότητα της πομπούρου Ναυτιλίας, κυριολεκτικώς έξαρθρώνει την φορηγόν άκτοπλοίαν και την μεσογειακήν τοιαύτην. Στερούμενοι άμφότεροι περιθωρίαν και έν άδυναμία να παρακολουθήσουν τον πλεοδωτικόν διαγωνισμόν ναυτογατικών άντιμισθιών πέραν ενός έπιζημίον όριου, δεν παύουν από του να υφίστανται τας έξ αυτού συνετέρας εις το κόστος της έκμεταλλείσεώς των και την ταυτόχρονον άφείσεσιν των ίδιων των πληρωμάτων, ύποχραούμενοι του λοιπού να βασίσουν την κίνησιν των πλοίων των, εις την νομιμοποιηθείσαν υπό των Άρχών έλλιπή σύνθεσιν πληρωμάτων ή την άφρόσιν ναυτολογικήν αειδικιότητα. Έξ αυτού, βεβαίως, άδηγούμεθα εις τας συχνάς ζημίας και έφορές των πλοίων και τα τώσῃς εύσεως ναυτικά έπιτυχήματα και τα άκόλυπτα άσφαστικώς δυστυχήματα, τα άρειλόμιστα άποκλιστικώς εις την άπειρίαν, την άυτάρκειαν ή την ύπερκόπωσιν. Έπακόλουθος η έπιχειρηματική συστριδή και η άτίμωσις των έκπροσώπων μιάς τάξεως όχι έροσλητών, άλλ' έντίμων έκμεταλλεστών, οι όποιοι καταπονούνται δια να έξισώσουν το διαγερμένο σκόλος των δαπανών έκμεταλλείσεως των σκαφών των, εις ένα σκληρόν άνταγωνισμόν δια την έξοικονώμησιν ένός λιποτάκτου εις ναύων φορτίου.

**Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η Μεσόγειος ύπηρεσιν αύταθεν η φυσική διεξόδος δια τα πλοία της φορηγού άκτοπλοίας και εις τας εύτυχεις ήμέρας της αύρώσιου διαγκώσεώς της και εις τας ήμέρας της ενδείας, ως εκ της άεπαρκείας εις έπιχωρίως μεταφοράς δια θαλάσσης. Έξ αυτής έλκει την καταγωγήν η μεσογειακή μας Ναυτιλία. Είς αυτήν την γνώριμον θαλάσσαν, ήτο άλλοτε εύκολος η έξείρεσις ένός φορτίου με ίκαποσθηκόν ναύων. Δεν υφίστατο ό άνταγωνισμός της σήμερον δια την ναυτιπλοίαν της Μεσογείας, ούτε αι δυσμενέσεις των μεταφορών δια το έθνικόν πλοίον. Δεν ύπήρχεν αύσιαστική διαφορά από πλοίων εις πλοίων. Έλάχιστοι ήσαν αι σημαίαι, αι όποια έκμωδίσαν εις τους ιστούς των πλοίων που διέπλεον αυτήν την θαλάσσαν. Άλλοτε η προς το πλοίον προτίμησις ίσθηρίζετο περισσότερο εις την φήμην δια την άξίωσίνῃ των πληρωμάτων και την έμπιστοσύνην του έμπορίου προς την έντιμότητα και τας ικανότητας του πλοιάρχου. Η Μεσόγειος ήτο μία θαλάσσα κυριαρχουμένη από των Έλλήνων ναύτην και ό μεσογειακός χώρος, ταύλαχιστον εις το άνατολικόν του τμήμα, είχαν ως διεθνή του γλώσσαν, την έλληνικήν.

Έδν η φορηγός άκτοπλοία υπήρξε το δημοτικόν σχολαίον της ναυτιλιακής μας έπιδόσεως και το λίκνον των ναυτιλιακών μας όνείρων, η Μεσόγειος ήταν και θα παραμένῃ το σχολαρχείον της άνηύσεως και ήμίρον έπιδόσεως, που άδηγεί εις το Γεννάσιον των μεγάλων καροδοκρασίαν της πομπούρας.

**EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.**  
 COMPLETE STEVEDORING SERVICE  
 MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL  
 AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES  
 General Agents:  
**GEORGE CARRAS, INC.**  
 17 State Street  
 NEW YORK 4, N.Y.  
 Cables: CARRASBRO

Είς αυτήν την θάλασσαν θά κάνουν πάντα τα πρώτα δεκάτα θέματα των αεροπλανιστών μας, πριν προαχθούν με σταθερόν θέμα εις την κατακτητήν των άκων. Είναι και αυτή μία μεγάλη σχολή γαλλοκρατού της επιχειρηματικότητας του ελληνικού έρωπλισμού και το λίκνον της άνακαινότητος του δυνάμεως.

Έκτοτε και θαυμαίαις μεταξύ δύο πολέμων, οι συνθήκαι της ναυτιλιακής δραστηριότητος εις τον άμφαλον αυτήν της γης έχουν ύποστη ριζικήν άλλαγήν. Ήλλαξαν ή σύνθεσις των διακινουμένων φορτίων. Μεγάλη είναι ή ποικιλία και ή αξία των, ειδικοί οι όροι και οι συνθήκαι της μεταφοράς των και ταχύτερα ή κυκλοφορία των. Ήλλαξαν και τα πλοία ριζικώς, όχι μόνον εις τας ναυπηγικάς των γραμμάς και τας μηχανάς της προώσεώς των, αλλά και εις την προσαρμογήν της κατασκευής των και του τεχνικού των εξοπλισμού, εις τας ειδικάς πυθίνας των έμπορευμάτων, όστις προορίζονται να διακινούν. Ένα πλήθος μικρών, νεοαύτων πλοίων ειδικότητων, διασχίζουν ως στρατιά κυρμηγκών την Μεσόγειον Θάλασσαν. Είς αυτήν την θάλασσαν εξηφάλισαν σταθεράν έργασίαν εξειδικωμένα πλοία του Εύρωπαϊκού Βορρά. Είς αυτήν την θάλασσαν των Έλλήνων ναυτών, λαοί χωρίς ναυτικήν παράδοσιν ήλθαν να τους έκτεπνισουν. Είς τους ίστούς ενός πλήθους νεοαύτων πλοίων γραμμών και ειδικότητων, κυματίζουν σημαίοι γιουγκοσλαβικοί, ρουμανικοί, αγγυπτιακοί, ρωσικοί, βουλγαρικοί, ισραηλινικοί και άκριμη σημαίοι αγγυρικοί και έλβετικοί, παραπλεύρως των παλαιών γνωρίμων σημαίων. Τα έπιτεύγματα των δεν άφείλονται εις την άπομικτήν προποδούλιαν μόνην. Έχουν την προέλευσιν των εις τον προγραμματισμόν και την γενναίαν ύλην και ήθικήν συμπαράστασιν των κυβερνήσεων των και των λαών των. Είναι αποτέλεσμα πλήθους διευκολύνσεων και θυσιών δια την δημιουργίαν έθνικής Ναυ-

τιλίας και την έπιβολήν της. Έχουν την προέλευσιν των εις τας προποδότηρικας των ναυτικών κατασκευών, τας έκτεταμένους πιστωτικές διευκολύνσεις έναντι χαμηλού έπιτοκίου, τας έπιχορηγουμένας άντι-μυσθίας των πληρωμάτων και, πρό πάντων, την μαχητικήν και έπιμονον φροντίδα των κυβερνήσεων των, όπως μουσαυλήσουν τας έθνικές των μεταφοράς και τας έκτεκείνουν δια τα πλοία της σημαίας των, μέσα διμερών συμβάσεων και έπιχορηγουμένων ναυτικών γραμμών.

Έν μέστω αυτών των άναγωνιστών, οι όποιοι έκπροσωπούν την άργαυαμένη δύναμιν της αλλογοικής δράσεως και πολλάκις αυτήν ταύτην την κρατικήν ύπόστασιν ίσχυράν έθνών, ως συμβάνει δια τα πλοία του Άνατολικού Συκοστισμού, ή Έλλην έρωπλιστής, όστις άπέτόλμησε να διευρήνη την άκτοπλοικήν του δραστηριότητα εις τον μεσογειακόν χώρον, με πεπολεωμένα και άποικιαστικά σκάφη, τα όποια διόωσαν όλίγον πρό της διαλύσεώς των, δια να τα θέση εκ νέου εις την ένέργειαν, δια της άγοράς με περιωρισμένας τοκογλυφικάς πιστώσεις, περιφρονούμενας — θά έλεγα χλευάζομενας — υπό των άρχών της χώρας του, άγωνίζεται δια την έπιδούσιν του και έν ταυτώ και έν άγνοία των πάντων και αυτού του ίδιου, διεξάγει τον άπελτιν άγώνα της στηρίξεως των έρωπλιστών επί των όποίων έδράζεται το ναυτιλιακόν μεγαλείον της Έλλάδος, με μόνα έφόδια των Έλλήνων ναυτεργάτην και την δραστηριάν έπιχειρηματικότητά του.

#### ΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ή φορηγός άκτοπλοία και ή μεσογειακή Ναυτιλία, τα μόνα σταθερά έρωπλισματά της διασημότητος της ποταπόρου Ναυτιλίας, ή μεγάλη αυτή σχολή ναυτών και ή άκρίντος πηγή άνακώσεως του έρωπλισμού μας, θά πρέπει να άποτελέσουν και την πηγήν των

έμπεισεων του κρατικού προγραμματισμού. Έδώ ήμίμετρα δεν χωρούν. Χρειάζεται άφύπνισις και έπαναστατική άλλαγή μεθόδων και τρόπων άντιλήψεως και άντιμετωπίσεως των προβλημάτων, πολύ διάφορος εκείνου των όποίων προγραμματίζουν εις τα ύπονήματα των διεκδικήσεων των, οι Ένώσεις άκτοπλοίων και μεσογειακών φορηγών πλοίων. Άσφαλώς όλα αυτά τα μικροσηματά, όστις διεκδικούν, θά πρέπει να ικανοποιηθούν, διότι συντίθεν εις την συμπύκνισιν του κόστους έκμεταλλεύσεως και συντελούν εις την άπαύτην των άκαθάρτων προσόδων των πλοίων των. Είς την ούσίαν, όμως, άποτελούν παύσιμα ενός άλόγυντος σώματος και, άσφαλώς, μεταθέτουν το άλγος χρονικώς, αλλά δεν το θεραπεύουν. Ο προσαυτολισμός του κρατικού προγραμματισμού δια την φορηγών άκτοπλοίων και ίδιως την μεσογειακήν Ναυτιλία, θά πρέπει να ύπερ-αυκονήση τας λιποσάρκους διεκδικήσεις των και να τας μεταθέση εις τον χώρον της άνακώσεως και της μετά πλήρους άυτοκείας έπιβολής των επί έλευθέρου άναγωνιστικού έπιπέδου. Δέν θά χρειασθού πρός ταυτώ θυσία, δέν θά έμμεθα ήμεεις έκείνοι οι όποιοι θά προτείνομεν την στηρίξιν των εις άμάσους ή έμμέσους έπιχορηγήσεις, διότι έμμεθα άντίθετοι των καταναγκαστικών έπιδύσεων. Άρκεί καλή θέλησις, κατανόησις των προβλημάτων των και άποφασιστική άντιμετώπισις των. Άσφαλώς θά χρειασθού κεφάλαια και μάλιστα σημαντικά, όχι πρός χαρισμόν, αλλά δια μακροπρόθεσμον πιστοδότητην των, υπό άρμενεις όρους, ικανοποιητικός και δια τους διαθέτας των. Και τα κεφάλαια αυτά ύπάρχουν και προέρχονται έξ αυτής της Ναυτιλίας, άνήκουν εις αυτήν και θά πρέπει να κινηθού εντός αυτής και πρός ένίσχυση των κλάδων έκείνων, όστις έχουν περισσότεραν άνάγκην αυτών, αλλά και δύνανται να τα χρησιμοποιήσουν άποδοτικώς.

Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ εις το έπόμενον

# 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 7016 115 UNCS  
Aerial Telephone: CORROFOUL LONDON  
Telex: 34624 A(1) CORROFOUL LON. • Cable: CORROFOUL LON. SW1.

NEW YORK

**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK  
Telephone: WY 7-1118  
Telex: 213-57-0882 • Telegram: CORROFOUL, NEW YORK

#### ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE  
ALGERIA STONEY  
BRAZIL RIO DE JANEIRO  
CANADA MONTREAL

CANADA REGINA  
CANADA VANCOUVER  
DENMARK COPENHAGEN  
FRANCE LE HAVRE

FRANCE ROUEN  
GERMANY HAMBURG  
HOLLAND ROTTERDAM  
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOVA  
ITALY TRIESTE  
MEXICO MEXICO CITY  
NIGERIA ILEIJA

NORWAY BERGEN  
NEW ZEALAND AUCKLAND  
NEW ZEALAND WELLINGTON  
SPAIN BARCELONA

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

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

ΕΝΩ ΣΥΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ

# ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΔΙΑ ΤΟ Ν. Α. Τ.

ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗ

Πολλά τελευταία λέγονται και άδονται διά τὸ Ν.Α.Τ., διὰ τὰς συντάξεις του, διὰ τὸν κόπον του κ.λ.π. Πλείστα δὲ ἀπειρικά συνταξαλῳγία ἀραδιόζονται εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. παρὰ βαρῶρον ἀτόμων, Ὀργανώσεων, Ὑπηρεσιῶν, ἀκόμα καὶ ἀπὸ ἀτομα ἔχοντα πεπετωλὸς ἀγνοίαν ἀσφαλιστικῶν θεμάτων καὶ κατὰ πρῶτον λόγον τῆς ἰδιοζούσης θέσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Καὶ ὅλαι αὐταὶ αἱ συνταγαὶ χαρακτηρίζονται ὑπὸ τῶν ὑπαβαλόντων αὐτάς ὡς... σιγήθησι διὰ τὴν ἀνδρωσιν, ἐξυγίανσιν κ.λ.π. τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ν.Α.Τ., χωρὶς οὐδεμίαν ἐξ αὐτῶν ν' ἀναφέρεται αὐτε εἰς τὸ ἀπὸ τί πάσχει τὸ Ν.Α.Τ., αὐτε διαστὶ ὑπάρχει ἀδυναμία εἰς μεγαλύτερας παροχάς, αὐτε πῶς θ' αὐξηθῶν αἱ πόροι τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἀναστήσιν ἄντατακρίθη, τοῦλάχιστον, εἰς μερικὰ δίκαια λογικὰ αἰτήματα τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Ὅλοι ζητοῦν αὐξήσεις, ἐπιδόματα, προικοδοτήσεις, δάνεια, τροποποιήσεις εἰς τὰ τῆς ἀπονομῆς τῶν συντάξεων καὶ κανεὶς δὲν ἀσκήθη πῶς τὰ ἀποφύρα θα ἰκανοποιηθῶν καὶ κατὰ πόσον θ' ἀνέξῃ τὸ Ταμεῖον εἰς τὰς ἐπιβαρύνσεις.

Κατ' ἀρχήν, λοιπόν, ὡς ἐξετάσωμεν πῶθεν προέρχεται ἡ κακοδαίμονία καὶ τὰ αἷτια τῆς ἀδυναμίας πρὸς παροχὴν μεγάλων ἢ καὶ ἰκανοποιητικῶν ἀλλῶς συντάξεων.

Τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι τὸ πρῶτον Ἰδρυμα κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως ἐν Ἑλλάδι, ἰδρυθὲν τὸ πρῶτον ἐν ἔτει 1861, ὀργανωθὲν κατὰ τὸ πρῶτον τοῦ γαλλικοῦ ὕαισε ἀεσ Invalides de la Marine.

Οἱ πρῶτοι πόροι τοῦ Ἰδρυμάτος, ὡς εἰς τὸ Ψῆφισμα Δ' τῆς Α' ἐν Ἐπιδαύρῳ Ἐθνικοσυνελεύσεως τοῦ 1821 ἀναφέρεται, ἦσαν τὸ 1/3 τῶν ναυτικῶν οὐστῶν ὅτινα θα διετίθεντο ὑπὲρ τῶν ἀπαύων ναυτικῶν. Ὁμοίως, εἰς τὰ Β.Δ. τοῦ 1831 καὶ τοῦ 1836 περὶ Ἀστυνομίας Ἐμπορ. Ναυτιλίας ἐρίζεται ὅτι τὰ ἐκ τῶν σχετικῶν παραδόσεων πρόστιμα θα διατίθενται ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀπαύων τοῦ Ε.Ν.

Τὸ Ν.Α.Τ. ἔρχισε λειτουργεῖν τὸ 1861, μὲ ἀρχικὸν κεφάλαιον 143.000 δρχ. προερχομένον ἐκ καταβληθέντων προστίμων. Ἡ ἀρχαιότης τοῦ Ν.Α.Τ. ἀποτελεῖ, δυστυχῶς, καὶ τὴν ἀδυναμίαν του, διότι ἔρχισε νὰ λειτουργῇ εἰς ἐποχὴν καθ' ἣν ἡ ἔνωσις τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως εὐρίσκατο εἰς ἐμβρυόδη καὶ ὑποτυπώδη κατὰστασιν καὶ ὀργανώθη ἐπὶ τῇ βάσει τῶν περὶ κοινωνικῆς προστασίας ἀρχῶν ἀπὸ τὰς ὁποίας, δυστυχῶς, δὲν κατάρθωσαν ἀκόμη ν' ἀπαλλαγῇ τελείως.

Πλὴν ὅμως τῆς ἀρχαιότητος, ἡ ὁποία, ὡς προαναφέρωμεν, εἶναι καὶ ἡ αἷτια τῆς συνεχόμενης ἀδυναμίας τοῦ Ν.Α.Τ., καταστροφικῶς ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν του αἱ διάφοροι κύβερνετικοὶ νόμοι καὶ διατάγματα, οἷτινες κατὰ καιροῦς ἐφειρίθησαν, ὡς π.χ.:

1) Τὸ Β.Δ. τῆς 26.6.1923 δι' οὗ ἀπενεμήθη σύνταξις εἰς τὰς οἰκογενεῖας τῶν ἡμικρομισθίων τεχνιτῶν τοῦ Β. Ναυστάθμου, οἷτινες ἐπέγησαν κατὰ τὸ ναύαγιον τοῦ ρωμολικοῦ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» καὶ οἷτινες δὲν ἦσαν ἠσφαλισμένοι εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ οὐδὲν εἶχον προσφέρει εἰς αὐτὰ.

2) Τὸ Ν.Δ. τῆς 16.11.1925 δι' οὗ ἀνεγνωρίσθησαν νομοθετικῶς εἰς ἀξιώσιον ἀτύχημα ἀπὸ τοῦ 1912!! (ἀναδρομικῶς) θάνατοι ἐργατῶν θαλάσσης ἐξ ἐπιδημικῆς νόσου!!!

3) Τὸ Β.Δ. τοῦ 1935 δι' οὗ ἐπινοουζήτηθησαν πᾶσαι αἱ ἀπορριθθεῖσαι αἰτήσεις συνταξιοδοτήσεως καὶ δάνειαι ἀναδρομικῆν ἰσχύϊν ἀπεριόριστου διαρκείας προσετέθησαν πολλῶν ἐκατοντάδων συνταξιοῶν μὴ ἔχοντων προσόντα συνταξιοδοτήσεως.

4) Διὰ τοῦ ἀνωτέρου Ν.Δ. καταργήθησαν καὶ διὰ ἀναδρομικῶς ἀπὸ τοῦ 1912 αἱ διατάξεις περὶ παραγραφῆς τῶν κατὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀπαιτήσεων, μὲ προσθήκην ἄλλων ἐκατοντάδων συνταξιοῶν μὴ ἔχοντων ἐπίσης προσόντα.

5) Κατηργήθη βασικὴ διάταξις τοῦ Νόμου ΓΣΚ τοῦ 1906 καθ' ἣν ναυτικὸς διακόμας τὸ ἐπάγγελμα ἐπὶ 5 ἔτη καὶ ἐπαναλαβῶν αὐτὸ μετὰ τὸ 50ὸν ἔτος δὲν δύναται νὰ δικαιωθῇ συντάξεως ἀνικανότητος, ὡς ἐπίσης καὶ ἐκείνος ὅστις ἀπαγρῆθῃ ἐκ ναυτικῆς μετὰ τὸ 40ὸν ἔτος τῆς ηλικίας του.

6) Ὁ Νόμος 889 τοῦ 1943 καὶ ὁ 1162 τοῦ 1942 διὰ τῶν ὁποίων ἀνεγνωρίσθη δικαίωμα πρὸς σύνταξιν εἰς ὑποζημιωτικοῦ τοῦ Β.Ν. καὶ οἰκογενεῖας των, θανόντων εἰς τὴν ξηράν!!!

Συνεπεία τῶν τοιαύτων καὶ τοσαύτων κύβερνετικῶν διατάξεων πρακτικῇ ἄριθμὸς 6.000 συνταξιοῶν, οἷτινες οὐδὲν εἶχον καταβάλλει εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Ὅθτι κατὰ μέγιστον μέρος εἶναι αἱ συνταξιοῶν οἷτινες ἐλάμβανον σύνταξιν 20-40 δραχμῶν καὶ οἱ ὁποιοὶ μεταπολεμικῶς εὐημερήθησαν διὰ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ... καταπέρου ἁρίου συντάξεων τῶν 180.000 δρχ. (180 σημερινῶν), οἷτινες μὲ συνεχῆς αὐξήσεις ἀνέβησαν σήμερον εἰς 750 δρχ.!!! καὶ διὰ τοὺς ὁποίους ἐγείρονται ἀξιώσεις αὐξήσεως εἰς 1.000 δρχ.!!! καὶ οἷτινες, δυστυχῶς, φανασκῶν συνεχῶς ἐπι... ἀδικοῦνται.

Ἀπὸ τὴν τοιαύτην κατὰστασιν ἠθέλησε ν' ἀπαλλάξῃ τὸ Ν.Α.Τ. ὁ νόμος 2525 τοῦ 1940, διὰ τοῦ ὁποίου ἐισήχθησαν κατὰ τὴν συνταξιοδοτήσιν αἱ ὀρθαὶ ἀρχαὶ τῆς ἀσφαλίσεως. Πλὴν, δυστυχῶς, ἡ ἐπακολουθήσασα ἐξθρηκὴ κατασχὴ καὶ ἡ ἀνασταλὴ τῆς ἰσχύος του μέχρι τοῦ 1948, δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀπόδοσιν αὐτοῦ, ἡ δὲ κατασχὴν περιόδου ἐπέδρασε ψυχολογικῶς. Ἐπεκράτησαν συναισθηματισμοὶ καὶ ἐλαστικότης κατὰ τὴν ἀπονομὴν συντάξεων, ὥστε καὶ ἄλλαι ἐκατοντάδες συνταξιοῶν χωριστικῶς νὰ εἰσέλθωσιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Πλὴν ὅμως τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, πλείστα δὲ ἀναφέρωμεν, ὅτινα συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀδυναμίαν τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς παροχὴν ἰκανοποιητικῶν συντάξεων καὶ ἰδοὺ τινὰ ἐξ αὐτῶν:

1) Κατηργήθη σύνταξις 45 ἡμερῶν ἐτήσιος ἐπὶ πλέον τῶν κανονικῶν (ἦτοι 30 ἡμερῶν κατὰ τὸ νῦν ἔτος καὶ 15 ἡμερῶν κατὰ τὸ Πάσχα).

2) Ἡ μέχρι ψηφίσσεως τοῦ Νόμου 3170 τοῦ 1955 συνταξιοδοτήσιν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν θυτῶν, γνωστοῦ ὄντος ὅτι τὸ 95% τῶν θυτῶν ἐλάμβανον συντάξεις ἀνικανότητος, ἦται πλήρεις, ἐνῶ οὐδεὶς ἐξ αὐτῶν εἶχε καταβάλλει εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πέραν τῶν 2-3 ἐτῶν καὶ πλείστα ἐξ αὐτῶν ἡμερῶν ἢ μηνῶν μόνον.

3) Αἱ τρεῖς δραχμοποιήσεις τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. παρὰ τῶν ἐκαστοτε Κυβερνήσεων ἐξηνήμεσαν τρεῖς εἰς σημεῖον ἀκρῶς ἐπικίνδυνον τὴν περιουσίαν τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀνέσχον πᾶσαν οἰκονομικὴν πρόβαν τοῦ Ἰδρυμάτος.

4) Ἡ ὑποχρεωτικὴ ἐπέδουσις μεγίστου μέρους τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς Ἐθνικὸν χρεώγραφο καὶ ἡ, ὡς ἐκ τῆς πτώσεως τῆς ἀξίας αὐτῶν, οἰκονομικὴ καταστροφή τοῦ Ν.Α.Τ.

5) Ἡ κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον καταστροφή τῶν 4/5 τοῦ Ἑλληνικοῦ Ε.Ν.

6) Ἡ ὁμαδικὴ συνταξιοδοτήσιν 2.000 περὶπου χροῶν καὶ ὀφραῶν θυμάτων τοῦ Ἰδίου πολέμου.

7) Ἡ κατάργησις ὅλων σχεδῶν τῶν πόρων ἐκ τῆς κοινωνικῆς προνοίας προερχομένων.

8) Ἡ κατάργησις τῶν πόρων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν μεταλλείων, τῶν καπνῶν, τῶν φορτίων Ἀγροτικῆς Τραπέζης — συγκεντρωτικῆς ΟΥΝΡΑ κ.λ.π. Τῶν ἐκ τῆς ἀνελεύσεως ναυαγίων καὶ ἱσμιῶν διὰ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ο.Α.Ν. καὶ ἡ μείωσις τοῦ μοναδικοῦ ἐπιτομίου ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. πόρου ἐκ τῶν φαρμακικῶν καὶ εἰσθητικῶν.

9) Ἡ ἐπίταξις τῶν κυριώτερου ἀνηθῶν τοῦ Ν.Α.Τ. παρὰ τοῦ Κράτους, ἣτις ἐστέθησαν αὐτὸ σοβαρωτάτων ἐσόδων ἐξ ἐνοικίων κ.λ.π.

10) Ἡ κατ' ἐξαιρέσιν εὐεργετικὴ νομοθεσίς τοῦ Ν.Α.Τ., ἣτις ἐπεκράτησε μέχρι ψηφίσσεως τοῦ 3170/1955 Νόμου εἰς τὸ θέμα τῆς διαδοχῆς τῶν συντάξεων, καθ' ἣν, παρὰ πᾶσαν ἀσφαλιστικὴν ἀρχήν, τὸ Ν.Α.Τ. παρέχεν ἰσοδύναμους συντάξεις εἰς τὰ ἄγαμα θῆλα τέκνα, πρῶτον ἀπὸ οὐδαμοῦ τοῦ κόσμου συμβαίνει. Ὅτω τὰ ὄρια τῶν θηλῶν τέκνων δικαιουμένων συντάξεως εἶναι εἰς τὴν Γαλλίαν τὸ 15ον ἔτος τῆς ηλικίας των, εἰς Ὀλλανδίαν καὶ Ἀγγλίαν τὸ 14ον, εἰς Γερμανίαν καὶ Βουλγαρίαν τὸ 15ον, εἰς Βραζιλίαν, Βέλγιον, Γιουγκοσλαβίαν, Ρωσίαν καὶ Λαυζεμβούργον τὸ 16ον, εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν τὸ 17ον καὶ εἰς τὴν Αὐστρίαν

# CAMPANELLA

SAVONA      SINCE 1916      GENOA

CAMPANELLA - Cantieri Navali  
(formerly "CAMPANELLA - ASCENSO")

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

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

---

S.P.A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI  
"CAMPANELLA"

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

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

τό 18ον.

Διά τὸ Γ.Κ.Α. ἐνταῦθα, δάσει τοῦ Νόμου 6298, τὸ ἕριον τοῦτο καθαρίζεται εἰς τὸ 18ον ἔτος. Εἰς δὲ τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ ἐνταῦθεν καθαρίσθη τὸ ἕριον τῶν 25 ἐτών, ἀλλ' εἰς τὴν ασφαλιστικὴν κάλυψιν περιλαμβάνονται γυνεὶς - ὄρφανὰ - ἀήλικα τέκνα ὡς καὶ ἄγαμοι καὶ ἄποροι ἀδελφοὶ καὶ ἀδελφαί.

11) Ἡ ἕκαστα γενικώτερον αἰτίων χαμηλὴ ἀπόδοσις τῆς περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ.

12) Ἡ ἐκ τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τοῦ Νόμου Σφάλου ἐξαίρεσις τῶν ἐπιδοτήτων δακτύλων Ν.Α.Τ., ἅτινα εἶχε τὸ αὐτὸ χρηρῆσαι ἐπὶ ἀκινητῶν καὶ τὰ ἄποια ἀνήρχοντο τὴν 31ην Μαρτίου 1943 εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 108.482.000 προπολεμικῶν.

13) Ἡ ἐπιδότησις λίαν ἐπιδοματικῆ διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ὑπηρεσίας τῶν κληρῶν - ἐφέδρων - ἐπικυρῶν - ἡμερομισθίων τεχνιτῶν τοῦ Β.Ν., τῶν ὁποίων αἱ εἰσφορὰὶ δὲν ἦσαν εὐδὲ κατὰ προσέγγισιν ἀνάλογοι πρὸς τὰς δημιουργουμένους ὑποχρεώσεις τοῦ Ν.Α.Τ.

14) Ἡ ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἔλκεως καὶ ἐν πολλοῖς ἀνταρξίας καταβολῶν ἐκ μέρους τῶν ἐργαζομένων.

15) Αἱ ὑποτυπώδεις καὶ γλιόσχροι καταβολαὶ τῶν ἠραρλομένων, αἵτινες ἦσαν τελείως πενιχραὶ καὶ δυσανάλογοι μὲ τὰς αἰτουμίας καὶ σημερα ἀκόμη παρασχῶν. Αἱ καταβολαὶ αὗται ἦσαν ὡς κάτωθι:

α) (Νόμος Χ.Α.Θ. τῆς 29 'Ιουλίου 1861). Πλοίαρχος 8ρχ. 3, Ναύκληρος 1.25, Κυβερνήτης 1.50, ναύτης 1, ναυτόπαις 0,20.

β) (Νόμος Α.Ρ.Ο.Η. τῆς 17 'Απριλίου 1884). Πλοίαρχος 8ρχ. 7,5, ὑπαρχος 5, ναύτης 2, ναύκληρος 2,5, ναυτόπαις 0,25 κ.λ.π.

γ) (Νόμος Α.Π.Ε.Η. τῆς 3 'Απριλίου 1891). Πλοίαρχος 8ρχ. 10, ὑπαρχος 5,5, ναύκληρος 3,5, ναύτης 2,5, ναυτόπαις 0,50.

δ) (Νόμος Β.Υ.Ε. τῆς 10 'Απριλίου 1896). Πλοίαρχος 8ρχ. 10,25, ὑπαρχος 7,25, ναύκληρος 3,75, ναύτης 2,75, ναυτόπαις 0,75.

ε) (Νόμος Γ.Ε.Κ.Σ.Τ. τῆς 6 'Ιουλίου 1907). Πλοίαρχος 12 8ρχ., ὑπαρχος 9, ναύκληρος 4,5, ναύτης 3, ναυτόπαις 1,5.

στ) (Διάταγμα τῆς 31.12.1924). Πλοίαρχος 8ρχ. 24, ὑπαρχος 15, ναύκληρος 12, ναύτης 7,50, ναυτόπαις 3.

Ἐν συνεχείᾳ πρῆξθησαν κλιμακωδῶς μέχρι τοῦ 1948, ὅποτε ἐκονομίσθησαν εἰς ποσοστὰ τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ.

Μολογὴν ὅμως τὸ Ν.Α.Τ. ἰδρύθη τὸ 1861 αἱ εἰσφορὰὶ τοῦ πλοιακτῆριον καὶ αὗται ὑποτυπώδεις ἐθεσπίσθησαν τὸ πρῶτον κατὰ τὸ ἔτος 1907 καὶ μὲ τὰ κάτωθι πενιχρὰ ποσοστὰ ἐπὶ τῶν καταβολῶν τῶν ἠραρλομένων: Ἐπὶ ἰστιοφόρων 10% καὶ ἐπὶ ἀγαπητοῦ 15%.

Κατὰ τὸ ἔτος 1909 (Νόμος Γ.Τ.Ν.Δ. τῆς 16.4.1909) πρῆξθησαν ὡς κάτωθι: Ἐπὶ ἰστιοφόρων 10%, ἐπὶ ἀγαπητοῦ 20%. Διὰ τοῦ Νόμου 1690 τῆς 16 'Ιανουαρίου 1918, τῶν ἰστιοφόρων 30%, τῶν ἀ)π 50%. Κατὰ τὸ Διάταγμα τῆς 31.12.1924 ἡ εἰσφορὰ

πλοιακτῆριον ἀρίστη γενικῶς εἰς 80% ἐπὶ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν.

Ἐλθὼς ὁ Νόμος 4874 τῆς 12.2.1931 (διδάταγμα 12.5.31), ἀρίστη τὴν εἰσφορὰν πλοιακτῆριον εἰς 100% ἤτις δὲλεκεσε μέχρι τῆς 'Ιανουαρίου 1948, ὅποτε καθορίσθη εἰς 150%, διὰ τὴν μειωθὲν πάλιν κατὰ τὸ ἔτος 1959, πρῶτος συνεχίζομενον μέχρι σημερον.

Ἐπὶ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας, οἴκοθεν νοεῖται, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. ἔρχισε πάσῃ ἀδύῃ ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως, καὶ διὰ τὰ πλείστα ἀπὸ τῆς συστάσεως του καὶ ἐνταῦθεν ἔτη. Αἱ ὑποχρεώσεις του πρὸς τοὺς ἠραρλομένους ἦσαν δυσανάλογος μεγάλαι ἐναντι τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἠραρλομένων εἰς αὐτό. Ἐπὶ 46 ἔτη ὑπῆρξεν ἀνταρξία ἡ εἰσφορὰ τῶν πλοιακτῆριον καὶ ἐπὶ 25 ἄλλα ἔτη γλιόσχροι ἦσαν αἱ εἰσφορὰὶ αὐταὶ πρὸς τὸ 'Ἰδρυμα. Καὶ ὅσα αὐτὰ δικαιολογῶν πλήρως τὸν ἰσχυρισμὸν, ὅτι ἡ ἀρχαιότης τοῦ Ν.Α.Τ. εἶναι καὶ ἡ βασικὴ αἰτία τῆς ἀδυναμίας του διὰ δελτιωμέναις, ἱκανοποιητικῶς παρασχῶν.

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΕΚ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ

Ἐπισημαίνονται, κατὰ τῶσαν μὴ ἐπιδοκίμομενον οὐδεμίαν παρ' αὐτοῦ ἀμφοσθήτησιν, ἡ ΝΟΣΟΣ τοῦ Ν.Α.Τ., ἡ γένεσις τῆς, τὰ αἴτια καὶ αἱ πάσης μορφῆς καὶ φύσεως ἀδυναμίας του, πλείστα τῶν ὁποίων καὶ σημερον συνεχίζονται. Κατὰ συνέπειαν, ἀντὶ ὅλων οἱ ἐπιδοκίμομενοι νὰ φύλλοιεν συνεχῶς τὸ τροπαριον τῶν σύζησεων, ἐπιδομάτων, τροποποιήσαν νόμον κ.λ.π., θὰ πρέπει ὅλοι καὶ εἰς ἑκαστος χωριστὰ νὰ ὑποδείξουν τρόπον ἐξευκρίσεως πῶς νῦν διὰ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἀραυ δασφαλισθοῦν οἱ νέοι πόροι, ἔπεθ θὰ δυναθῇ τὸ 'Ἰδρυμα νὰ προβῇ εἰς ἱκανοποίησιν τῶν προβαλλομένων αἰτημάτων. Ἰήμερον ζητοῦνται παρὰ διαφόρων Ὄργανώσεων καὶ ἀτόμων τὰ κάτωθι:

1) Γενικὴ αὐξήσις τῶν συντάξεων.  
2) Αὐξήσις τοῦ κατατάτου ἄριου τῶν 750 8ρχ. εἰς 1.000 (ἐπιδομήσεις 25.000.000! ἔτησις).

3) Προικοδότησις.  
4) Οἰκογενειακὰ ἐπιδοματα.  
5) Ἐξόδα κηδείας πρῆξιμένα.

6) Ἀλλαγὴ τοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων ὅχι ἐπὶ τὸ συντελεστοῦ 300 ὡς μέχρι σημερον, ἀλλ' ἐπὶ τῆ βάσει τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας!!! (καὶ μόνον ἡ ἱκανοποίησις τοῦ αἰτήματος αὐτοῦ θὰ ἔχη ὡς ἐπιδομήσιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. 70-75 ἑκατομμύρια ἔτησις!!!).

7) Ὑψηλῆς ἱστροφορμαστικῆς περιθάλμης διὰ τῶς φυματικῶς.

8) Τὸ ἀτύχημα νὰ τυγχάνη συντάξεως 25ετίας καὶ οὐχὶ προσθήκην 10 ἐτῶν, ὡς μέχρι σημερον.

9) Στεγαστικὰ δόματα κ.λ.π.

Εἰς τὴν ἀπίθανον (κατ' ἐμὲ) περίπτωσιν ἱκανοποίησεως τῶν ἀνωτέρω αἰτημάτων, ἡ ἐπιδομήσις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἀνήλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 200-225 ἑκατομμυρίων ἔτησις. Καὶ ἐρωτᾶται: Ἡμερῆσιν κανεὶς ἐκ τῶν αἰτούντων τὰ οικονομικὰ τοῦ Ν.Α.Τ.; Ἀνέγνωσαν τοὺς ἱσολογισμοὺς καὶ τοὺς προ-

πολογισμοὺς τοῦ 'Ἰδρυματος; Ἐλαδον ὅτι ὄντων τῶν τῆν προοπτικῶν; Ὑπελόγησαν ἐνδεχομένης κρίσεως τῆς Ναυτιλίας; Ὑπελόγησαν τὴν γενικὴν περιουσιακὴν κατάστασιν τοῦ Ν.Α.Τ.; Ἐλαδον ὅτι ὄντων τὰς καταβολὰς, τὰς σημερινὰς, τῶν ναυτικῶν καὶ κυρίως τὰς τῶν ἀξιωματικῶν; Ἐλαδον ὅτι ὄντων τὰς δικαιοτάτας ἀξιώσεως, ὅς θὰ ἐγείρουσιν οἱ μέλλοντες συνταξιοῦχοι, αἵτινες καταβάλλουν πολὺ περισσότερα τῶν καταβληθέντων παρὰ τῶν παλαιῶν τοιοῦτων;

Ἐλθὼς, ἔκαμε καθεὶς λογαριασμὸν πῶθεν προέρχονται αἱ εἰσπράξεις κατὰ τὰ μεγαλύτερα ποσοστῶν; Ἀνελογίσθη κανεὶς ἂν θὰ ἀνέχθοιεν οἱ τὰ πολλὰ καταβάλλοντες νὰ ἀφίσουν ἀνταρρασισταίους τοὺς αὐτοὺς τῶν διὰ τὴν ἱκανοποίησιν οἱ τοῦ κατατάτου ἄριου καὶ γενικῶς ἐκείναις αἰτίνας δὲν ἔχουν μεγάλην ὑπηρεσίαν;

Ἠγωνίσθημεν ἐπὶ 30 ὀλόκληρα χρόνια νὰ μετατρέξομεν τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ Τομεῖον Κοινωνικῆς Προνοίας εἰς 'Ἰδρυμα ἀσφαλιστικῶν. Τώρα περῶμεθα νὰ ἐπαναρθώμεν τὴν παλαιὰν κατάστασιν; Ἐκοίταζε κανεὶς τὸν κατάλογον τῶν φημισκοῦντων νὰ ἴδῃ πῶσαν ὑπηρεσίαν ἔχουν; Θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ ἡ καταστραπτικὴ συνασθηματικὴ διὰ τὸ Ν.Α.Τ.; (Συντάξεις πείνης!!! - ἐξαθλιώσεως!!! ἀσχοῦν κ.λ.π.). Πότε ἐπὶ τέλος θ' ἀντιληφθῶμεν ὅλοι, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι Ἄσφαλιστικὸς Ὄργανισμὸς παρέχων συντάξεις τῶσαν μεγαλύτερας ὅσον περισσότερα εἶναι τὰ χρόνια τῆς ὑπηρεσίας καὶ τὸ ὅρος τῶν καταβολῶν; Γενονὲς ἀναμοσθήτητων εἶναι, ὅτι γενικῶς αἱ συντάξεις εἶναι μικραὶ, πῶρρω ἀπέχουσαι ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι ἱκανοποιητικαί. Ἐπίσης γενονὲς εἶναι, ὅτι πρέπει νὰ εὐρεθῇ τρόπος δελτιώσεως τῶν.

Ἄλλ' ἐπίσης γεγονὸς τυγχάνει, ὅτι ἂν δὲν ἐξευρεθοῦν νέοι πόροι, εἶναι ἀδύνατος ἡ ἱκανοποίησις τῶν περισσοτέρων αἰτημάτων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

Αἱ περὶ Γ.Κ.Α. συζητήσεως, κατ' ἐμὲ, ἐπέρωται ἀσοδωρήτως, ἀλλὰ καὶ λογικῶς, ἂν καλῶς ἐξετασθοῦν.

Τῶν φροῦμων ὀλίγη... ὡς κέρην ὀφθαλμοῦ πρέπει νὰ διαφιλομάζομεν τὸ Ν.Α.Τ., ὅχι τειρομαστικῶς ἐπικινδύνους!!!, ὅχι ἀξιώσεως παραλόγου, ὅχι λογαριασμοῦ ἀπὸ γένετο... Πρῶτα ἐξαιρέσεις χρημάτων καὶ κατόπειν κατανομή αὐτῶν. Δὲν εἶναι δίκαιον — οὔτε ἠθικόν — ἀλλ' οὐδὲ καὶ λογικόν νὰ θελωμεν νὰ παραστήσομεν ἐκείνους τοῦ οὐδεμιᾶς συντάξεως ἐξικαιοῦντο, ἂν ἐπηρεοῦντο τὰ ἀσφαλιστικὰ καὶ τὰ τυπικὰ προσόντα, ὡς ἀδικουμένους ὄντων ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ., καὶ νὰ ὑποβλέπομεν τοὺς 40-50 συνασθούχους αἰτίνας λαμβάνομεν ἀνα τῶν 4.000 8ρχ. σύνταξιν, παραγυρῶζοντες τὸ γεγονός, ὅτι αὐτοὶ εἶναι πραγματικὸι ναυτικοί, ἀνολώσαντες ὀλόκληρον τὴν ζωὴν των ἐπὶ θάλασσαν καὶ ἔχοντες καταβάλλει πρῆξιμένας εἰσφορὰς. Ἐσκέψθη κανεὶς τί θὰ γίνῃ, ὅταν, μετὰ πῶροδον 5-6 ἐτῶν, ζητήσομεν αἱ χιλιάδες τῶν ἐν ἐνεργείᾳ σημερον ναυτικῶν τῆν συνταξιοδότησιν των; Γραφ-

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT MORK  
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

**GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY  
NEW YORK 6, N. Y.  
Cables: CARRASBRO

For all ports of:  
PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE  
RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

ζουν οι συνεχώς ζητούντες, ότι τα πλεόν περισεύματα εν τῷ Ν.Α.Τ. ἀνάγκουν κατά κώριον λόγον εἰς τοὺς σημερινούς ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικούς· Γνωρίζουν ὅτις, ἐὰν ἡμεῖς καταβάλωμεν τὰ ἀπαιτήματα, ἀνεξαρτήτως νέων πόνων, δὲν θὰ βροῦν τίποτε ἀργότερα οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ καὶ οἱ πάλαι ἔναντι τῶν παλαιῶν καταβάλλοντες ἐν ἐνεργείᾳ σήμερον, Γνωρίζουν πᾶσα καταβάλλει π.χ. ἓνας πλοίαρχος ἢ ἓνας οἰσθη-ποτε ἀξωματικός ἐν συγκρίσει μὲ τὰς καταβάλλας ἄλλων· Ἐάν συνεχίσωμεν προβάλοντες αἰτήσεις, παραχᾶς κ.λ.π. ἀνεξαρτήτως νέων πόνων, τότε δικαίως θ' ἀξιώθῃ ἀπὸ τοὺς πολλὰ καταβάλλοντες νὰ πηράξω εἰς τὸ Ν.Α.Τ. χρησιμὸς λογαριασμὸς διὰ τοὺς ἀξωματικούς, οἷτινες δὲν θὰ εἶναι διαθεσίμους νὰ καταβάλουν τὰς περσοτίας καταβάλλας διὰ τὸν τύχον ΠΡΟΝΟΙΑΣ οἱ τοῦ κατωτάτου ὅριου ἢ ἄλλου τοῦ δὲν ἔχουν ἀρκετὴν ὑπηρεσίαν καὶ συνεπῶς ἀναλόγως καταβάλλας. Εἶσαι σφάμα τερᾶσται νὰ χαρακτηρίζωμεν ὡς ἀδικουμένους τοὺς λαμβάνοντας μικρὰς συντάξεις, ἐφ' ὅσον δὲν κέπηται πολλὴν ὑπηρεσίαν καὶ συνεπῶς ἀντιλαμβανόμεν, ὡς δὲν ἀνεκδομένους, ἐκείτους, οἷτινες ἀκριβῶς διότι εἶναι πραγματικοὶ ναυτικοὶ, ἔχουν πολλὴν ὑπηρεσίαν καὶ μεγάλως καταβάλλας. Ἡ δικαιοσύνη τῶν συντάξεων σφαιρίζεται εἰς δύο παράγοντας: 1ον) Εἰς τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας καὶ 2ον) εἰς τὸ ὕψος τῶν καταβάλλων. Τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι, εἴτε τὸ θέλωμεν, εἴτε ἄν, ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ἸΔΡΥΜΑ καὶ ὁ συνταξιοδοτούμενος ὄντιν μεγαλυτέραν ὑπηρεσίαν ἔχει καὶ συνεπῶς μεγάλως καταβάλλας, τῶς μεγαλυτέρας συντάξεως δικαιοσύνη. Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ θὰ δεχθῶν νὰ ἐπιβληθῶμεν εἰς χρηστικὰς διατάξεις διὰ νὰ ἐξυπηρετηθῶν ἐκείνοι οἷτινες διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον δὲν ἔχουν ἐπαρκῆ ὑπηρεσίαν καὶ συνεπῶς δὲν δικαιούται μεγάλων παραχᾶς, πολὺ δὲ περισσοτέρον ὅταν αἱ παραχᾶς αὐταὶ θὰ γίνωμεν εἰς ἄλλους ἐκείνων, τοῦ συντηροῦν σήμερον διὰ τὸν μεγάλων καταβάλλων τῶν τῶν Ταμείων.

Αἱ αἰτήσεις καὶ αἱ πολλὰ ὀφείδον ἀξιώσεις: 1) περὶ ἀναγνωρίσεως πλασματικῆς ὑπηρεσίας ἀρραβίου διαστήματος κατ' ἔτος, 2) περὶ δημιουργίας προνομίων, χαρακτηριστικῶν δὲν τῆς ἐργασίας τῶν ὡς θαλασσιῶν ἢ ἀνθυλασσιῶν ἐργασίας!!!, 3) περὶ παραχῆς ἐκαστοῦ ἀδικουμένου ἐπιδομάτων πλὴν τῆς συντάξεως κ.λ.π., δὲν χρῆζον οὐδὲ καὶ ἀπλῆς συζητήσεως. Δὲν δικαιούμεθα νὰ κριζώμεν μὲ τὰ χρήματα τῶν ἄλλων.

Τέλος, θέλωμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τὸ θέμα τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ διερευνηθῇ καὶ θὰ ρυθισθῇ μετὰ μεγίστης προσοχῆς καὶ σοβαρότητος διὰ νὰ μὴ ἐπιβληθῶν ἡμεῖς πρὸς ἐκπλήξωμεν καὶ δικαίως κατακραυγῆς καὶ ἀγανακτήσεως τῶν ναυτικῶν μας, ὅταν δεδωθῶν, ὅτι διὰ πειραματισμῶν καὶ ἀμελετήτων πολιτικῆς, κινδυνεύει νὰ καταρρεύσῃ ἓνα ἱστορικὸν Ἰδρυμα, τὸ ὅποιον, διὰ τῆς ἀλογισμένης διοικήσεως ἐπὶ ἓνα καὶ πλέον αἰῶνα, ἀνεμετέστησε θύλακας, κατορθώσων νὰ ἐπιζῆσῃ καὶ νὰ ἀναδημιουργηθῇ κατὰ δύναμιν μὲ τὴν πεποιθῆσιν ὅτι μὲ συνετὴν καὶ νομοκρατεμένην διοίκησιν καὶ φειδῶ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ θὰ καταστῇ πραγματικὸν στήριγμα τῶν γερατειῶν τῶν ἀπομάρτων τοῦ κύματος.

Ἐν τελικῇ ἀναλόσει πιστεύωμεν, ὅτι δύνανται νὰ βελτιωθῶν αἱ παραχᾶς τοῦ Ν.Α.Τ. οὐδὲς ὡς ἐξασφαλισθῶν νέον πόρον. Ἐπίσης πιστεύωμεν, ὅτι μεταξὺ τῶν πρώτων μελημάτων ὄλων ἡμῶν καὶ τῶν ὑπευθύνων παραγόντων πρέπει νὰ εἶναι:

- 1) Ἡ ἐπίδοσις τοῦ Ν.Α.Τ. παρὰ τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον κατὰ διαστήματα ἐξημίσεως σφοδρῶς τὸ Ταμεῖον.
- 2) Ἡ ἀξιοποίησις τῆς ἀκινήτου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ.
- 3) Ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν τῆς φορολογίας τοῦ Ο.Γ.Α. ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. (δὲν νομίζωμεν, ὅτι εἰς τὴν γεωργικὴν πολιτικὴν

τοῦ Κράτους ὀφείλουν νὰ συνεφέρουν οἱ ναυτικοὶ μας, οἷτινες ἔχουν 103 ἔτων Ταμείων, ὅταν πάσχει οἰκονομικῶς).

4) Ἡ ἀπόδοσις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν προπολεμικῶν φορολογικῶν ἀτελειῶν. (Εἰς τὸ ἀρχαιότερον ἀσφαλιστικὸν Ἰδρυμα ὑπῆρχον ἀνεκδοτὴν φορολογικὰ ἀτέλεια, παραδόξως ἀφαιρήθησαν ἐνθ' ἐξοθήσων ἀφειδῶς εἰς τὸ Ι.Κ.Α. καὶ ἄλλα Ταμεία).

5) Νὰ μὴ ὑστερήσῃ ἀπὸ τὸ Ι.Κ.Α. τὸ Ν.Α.Τ. οὐδὲνως προνομίου ἐφ' ὅσον συνεχῶς λέγεται καὶ διαπιστοῦται, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας εἶναι ὁ μεγαλυτέρας πλουτοπαραγωγικῶς παράγων καὶ συνεπῶς εἰς τὴν ἀνοδὸν καὶ ἀνάγκην τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας.

6) Ἡ ἐπιταγορὰ τῆς εἰσφοράς τῶν ἐργαστῶν εἰς τὸ 12% ὡς ἦτο.

7) Ἐπ' οὐδὲν λόγῳ νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ θέσπισις οὐρετικῶν διατάξεων.

8) Ἡ πλήρης καὶ ἐμπειριστανωμένη ἀναλογιστικὴ μελέτη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας νὰ ρυθμίζωται πάντα τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα, ἦτις καὶ νὰ προσαρμωθῇ πρὸς τὰς ἀποφάσεις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ἰδρυματικῶν καὶ τῆν ἰδιορρυθμίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

9) Ἡ προσπάθεια ἐπιβόδου εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τῶν ὑπὸ ξένων τοισύτης τελούτων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων.

10) Ἡ εἰσφορά ναυτικῶν καὶ πλοιοκτητῶν τῶν ὑπὸ ξένων σημαίας πλοίων νὰ ἀξιώθῃ, ἀλλῶς νὰ μὴ ἀνοικνωρίζεται ἡ ὑπηρεσία.

11) Ἡ ἀπαγόρευσις δι' αὐστηρὰν κωρύσων τῆς ἐργασίας εἰς Ἑλλήνας ναυτικούς εἰς τὰ ὑπὸ ξένων σημαίας πλοία, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν ἀσφαλίσει εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ πληρώματά των.

12) Ἡ ἐπιταγορὰ ἐν ἰσχύϊ τῆς κοινοτικῆς εἰσφοράς, οἷα ἦτο προπολεμικῶς. (Ἐνθ' ἡ εἰσφορά αὕτη ἀπέτελε προπολεμικῶς τὸ 1)3 τῶν ἐτησίων ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ., ἦδη, κατόπιν τῶν μεταπολεμικῶν νέων δημοσιονομικῶν ἀντιλήψεων, ἡ κοινοτικὴ εἰσφορά καθῆλθεν εἰς τὸ 1)8 περίπου τῶν ἐσόδων. Ἐάν διὰ τὰ εὐλαϊχῶτα ἐπαγγέλματα ἡ κοινοτικὴ εἰσφορά ἀποτελῇ ἐλαφροτέραν περιέργων ἀντιλήψεων, διὰ τὸ ἔπιπνον ναυτικῶν ἐπαγγέλμα τῆς ναυτικότητος ἐν συγκρίσει ὄλων τῶν χαρῶν τοῦ κόσμου Ἑλλάδος, ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν καὶ ἀπόπειαν φόρου τιμῆς πρὸς τοὺς πολυπληθεῖς ἀπογόνους τοῦ Ὀδυσσεύς, οἱ ὅποιοι δικαιούνται περισσότερον παυτὸς ἄλλου τῶν προνομίων ἐκείνων ἄντιν ἀφειδῶς ἐδόθησαν εἰς ἄλλους ἑθασσοῦς σημασίας Ὀργανισμοὺς — δικηγοροσῆμα - ἱατροσῆμα κ.λ.π.).

13) Ἡ ἀναβίωσις τῶν ἐξασφαλισθέντων ἐκ τοῦ πληθυσμοῦ θαλασσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ. (Ταῦτα κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου 1941 ἀνῆρχοντο εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχ. 106.482.998 προπολεμικῶν). "Ἄς ληθῇ ὅτ' ἄντιν ὅτι τὰ δάνεια ταῦτα ἐδόθησαν εἰς ἰδιώτας προπολεμικῶς καὶ ἦσαν ἡγγυλωμένα ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς ἀναλογίαν πρὸς τὴν ἀξίαν τῆς δραχμῆς κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραχῆς καὶ αὐτὰ ἐξοφλήθησαν διὰ πληθωρικῶν δραχμῶν, ἦτοι μὲ τὴν ἀξίαν τότε 5 ἑκάστων ὄσπερ ἦν.

Τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι δικαίον νὰ ὑπερβῆθῃ ὡς συγκύριος εἰς τὴν ἀξίαν τῶν ἐπιδοθέντων

κτημάτων, κατὰ ποσοστὸν καλύπτων τὸ ποσὸν τοῦ χρηρηθῆντος θαλασίου.

14) Ἡ ἀναθεώρησις τῶν συντάξεων καὶ ἀκώρωσις τῶν συντάξεων ἐκείνων, οἷτινες ἐδόθησαν ἀνεξαρτήτως ὑπηρεσίας ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων καὶ μεχρὶ τῆς ἀναθεωρήσεως οὐδεμία αὐξήσις νὰ δοθῇ εἰς συντάξεις ἀπενευθῆσιν δι' οὐρετικῶν διατάξεων.

15) Ἡ ἀκατόρησις τῶν θαλασσιῶν τῆς συντάξεως κατωτάτου ὅριου. Ὁ κόβη συνταξιοδότης νὰ λαμβάνῃ τὰς παραχᾶς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας καὶ τοῦ ὅρου τῶν καταβάλλων του.

16) Ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν συνταξιοδότην ἐκ τοῦ Β.Ν., οἱ ὅποιοι ἀπὸ τὸ 1925 ὑπῆχθησαν εἰς τὸ Μ.Τ.Β.Ν.

17) Ἡ ἀκατόρησις πάσης διατάξεως ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗΣ ἀναγνωρίσεως ὑπηρεσίας οἰσθησῆσται, διότι τοῦτο γίνεται μόνον ὅταν ὑπάρχῃ συμμετέρον εἰς τοὺς ἐξασφαλισμένους καὶ εἶναι λίαν ἐπιβαρυντικὸν διὰ τὸ Ν.Α.Τ.

18) Ἡ καταχώρισις διὰ συνταγματικῆς διατάξεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ πολιτικῶν ἐπιδομάτων, ἐφ' ὅσον αὐταὶ ἐπιδοτοῦν εἰς τὰ οἰκονομικὰ του, διὰ θέσπισεως συνταγματικῆς διατάξεως τῶσον διὰ τὸ Ν.Α.Τ., ὅσον καὶ διὰ τὰ δύο ἄλλα ἐπιχειρησῆσται μας Ταμεία, καθ' ἣν οὐδεμία οἰκονομικὴ ὑποχρέωσις δι' αὐτὰ δημιουργεῖται διὰ διατάξεως νόμου, ἀν' ὅτιν δὲν ὑπάρχῃ σύμφωνος γνώμη τῶν Διοικητικῶν Συμβουλίων αὐτῶν, ἐκτός ἂν παρέχεται δι' αὐτὴν ἀντίστοιχος οἰκονομικὴ ἐπίδοσις (ἐπιχορηγήσις).

19) Ἡ σύστασις Ταμείου Ἀνεργίας (ἀντὶ τοῦ ὑπερποσῆσται Κεφαλαίου Ἀνεργίας), τὸ ὅποιον νὰ διοικῆται παρ' ἐδικοῦ συμβουλίου, μὲ ἐδικῶν πόρους.

20) Αἱ ἀποφάσεις τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐφ' ὅσον ὁ ὑπουργικὸς ἐπίτροπος δὲν διασφαλεῖ, νὰ ὄσιν ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὸν Ὑπουργόν.

21) Ἡ ἄμεσος καταβολὴ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τῶν τελῶν ναυτολογίας ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν 14 λιμενῶν.

22) Ὁ διορισμὸς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Προδρου-Διοικητικῶν καὶ Τμηματορχῶν Λιμενικῶν ἀξωματικῶν μὲ ἐδικὴν διὰ τὸ Ν.Α.Τ. μομφότητα, ἐγκρισημένης τῆς ἐπιλογῆς παρὰ τῶν Δ. Συμβουλίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν μας Ταμείων.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω μέτρων δὲν προβλέπομεν νὰ ρύσῃ ὁ πακτωλὸς εἰς τὰ θύλακια τῶν ἀπομάρτων καὶ τῶν χηρῶν, οὔτε ὅτι αἱ συντάξεις ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ εἶναι παρηλαί. Οἱ ὀλίγα πάντως εἰσοδικόντες, ὀλίγα θὰ ἀπολαυθῶσιν. Εἰς ἕκαστον ἀναλόγως τῆς ἐργασίας καὶ τῶν καταβάλλων του. Θὰ λείψῃ ἡ ἄδικος καὶ ἄνιστος μεταχείρισις τῶν εἰσφορῶν τῶν ἄλλων.

Ἄς μὴ παραρᾶται τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Ἕλληνες πραγματικοὶ ναυτικοὶ εἶναι συνεχῶς ΠΙΣΤΩΤΑΙ καὶ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Κοινωνίας, ἐνθ' ὅσον τὸ Κράτος καὶ ἡ Κοινωνία εἶναι ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ εἰς τοὺς ναυτικούς. Καὶ διὰ τοὺς ἀφαιλέτας αὐτοὺς ἀνάλογος πρέπει νὰ εἶναι ἡ μεταχείρισις τῶσον αὐτῶν ὅσον καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν τῶν Ἰδρυμάτων.

ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ

**ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤ. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**  
**Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ**  
 ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ**

Τὰ Φροντιστήριά μας ἐβριόχθωσαν καὶ πάλιν κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν Γ' Μηχανικῶν περιόδου 20.3.64.

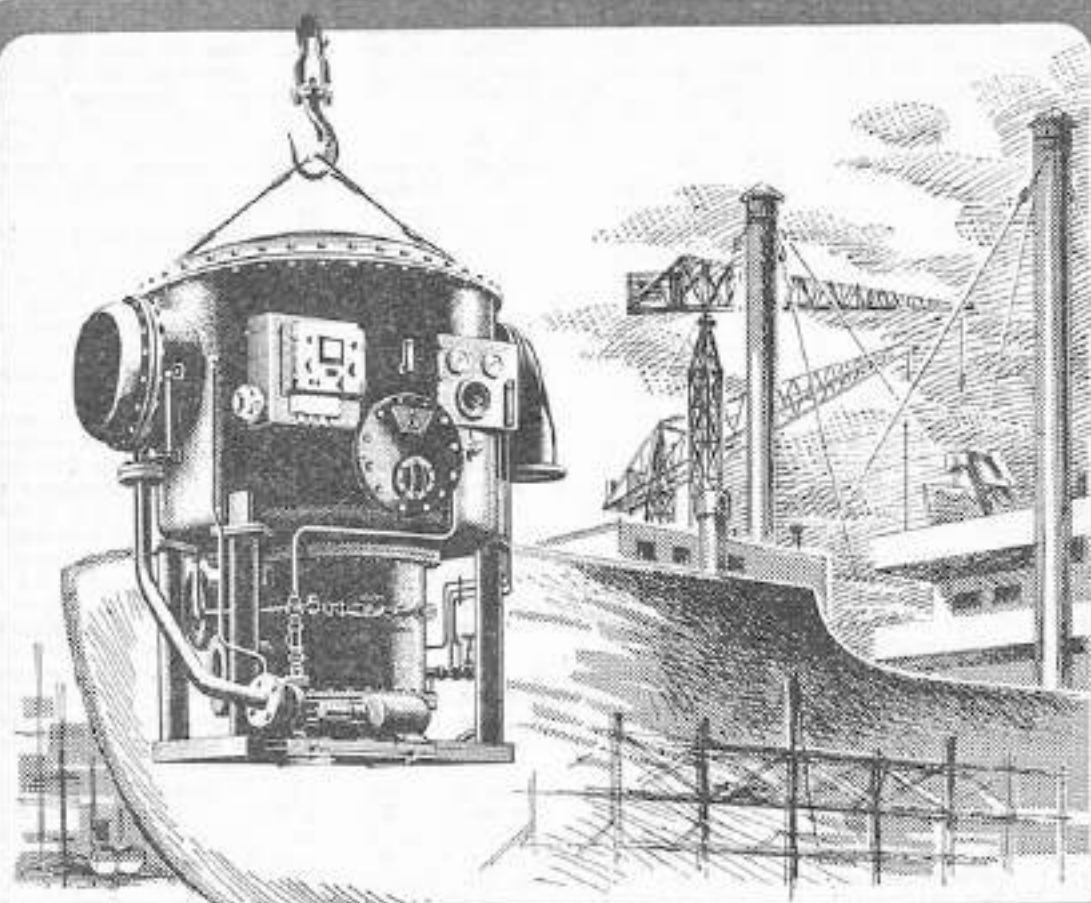
Οἱ ὑποψήφιοί μας ἐσημείωσαν τὴν ἀκόλουθον ἐπιτυχίαν:

<b>ΕΙΣ ΤΟΥΣ Μ.Ε.Κ.</b>	<b>ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΤΜΟΥ</b>
1ος ΠΕΤΡΟΧΕΙΛΙΔΟΥ ΜΙΧΑΗΛ	1ος ΚΑΤΣΙΜΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
2ος ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	2ος ΣΑΡΚΑΔΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ
3ος ΚΑΤΣΙΚΑΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	3ος ΣΑΡΚΑΔΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

οἱ ὑπόλοιποι δὲ, μὲ πολὺ καλὴν σειράν ἐπιτυχίας.

Ἐάν θέλετε νὰ ἔχετε ἀπόλυτον ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἐξετάσεις, ἐμπιστευθῆτε τὴν προπορευτικὴν ὁδόν

**ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ**



Αι συσκευαί παραγωγής ποσίου ύδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ εις τύπον Χαμηλού Ύψους παραδίδονται μετά πλοισίου, προσηρμοσμένης άνελίας ύδατος, πίνακος άργάνων και έσωτερικών σωληνώσεων, ώς αυτόμαται μονάδες έτοιμοι προς εγκατάστασιν. Αι συσκευαί παραγωγής ποσίου ύδατος ΑΤΛΑΣ - ΔΑΝΙΑΣ είναι εύχεραί εις την λειτουργίαν, δεδομένου ότι ή στάθμη του θαλασσίου ύδατος εις τον έναλλακτήρα θερμότητος αυτόρυθμίζεται αναλόγως της θερμοκρασίας και της ύποπίεσης του κινού. Τα έξοδα συντηρήσεως είναι μηδαμικά διότι τά μόνα κινούμενα μέρη είναι δύο συνήθεις φυγοκεντρικαί άντλίσαι με τους κατάλληλους ηλεκτροκινητήρας. Απόδοσις από 1 έως 80 τόνους ανά 24ωρον. Πλέον των 1.400 εγκαταστάσεων έχουν πωληθή εις περισσότερους των 450 πλοιοκτητών εις 51 χώρας.

# ΑΤΛΑΣ

## ΔΑΝΙΑΣ

### ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ

### ΓΕΝΗΤΡΙΑΙ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
**ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ**  
 ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 40-573



# ATLAS

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
 ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ  
**CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.**

63, FENCHURCH STREET, LONDON, E.C.3, PHONE: ROYAL 6443

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

# ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΙΕΤΙΑΣ

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Την διατρίχην μινός ανέλαβον εις τακτικήν γενικήν συνέλευσιν τὰ μέλη της Ένώσεως των Έφοπλιστών, προκειμένου να υποβληθή παρά της Διοικήσεως ή Εκθεσε των πεπραγμένων της διετίας 1969-70, να συνεχισθή δε να διεξαχθούν οι δραστηριότητες δια την ανάδειξιν του νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Ο Πρόεδρος της Συνελεύσεως κλητήρησε κ. Σπυρίδη Ανδρεάδη διακρίθη δὲ τῆς κατὰ ἐπιμέλειαν του εἰς τὰ πεπραγμένα της τελευταίας διετίας:

Κύριοι Συνάδελφοι,

Συνήλθουμε σήμερα εἰς τὴν Γενικήν Συνέλευσιν τῶν μελῶν της Ένώσεώς μας, ἵνα ἀσχοληθῶμεν μετὰ τὰ θέματα της ἡμερησίας διατάξεως καὶ αὐτὰ μᾶς διδοῖται ἡ εὐκαιρία νὰ συναντηθῶμεν προσωπικῶς καὶ νὰ ἐπικοινωνήσωμεν ἀμεσώτερον μεταξὺ μας εἰς ἀποσπαστικῶς πλέον πολυάριθμον συναδελφικὴν συγκέντρωσιν.

Ἐν τούτοις, πολλὰ καὶ ἐπιπλέον μέλη της ἐφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, ἀπασχολημένα μετὰ τὰς ἐργασίας των εἰς τὰ Ἐξωτερικόν, μετὰ τὸ ὅποιον ἔχουν συνδεθῆ στενῶς αἱ τύχαι της παντοπόρου ναυτιλίας μας, ἀπουσιάζουσιν ἐκ της σημερινῆς συγκυνηθείας μας.

Ἐκ μέρους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου της Ένώσεώς μας ἀπευθύνω ἐγκάρδιον χαιρετισμὸν πρὸς ὅλους ὑμᾶς τοὺς παρόντας καὶ πρὸς τοὺς μὴ διευθύντας ἀ παρστούς εἰς τὴν σημερινὴν συνεδρίασιν συναδέλφους.

Ἡ Διοίκηση της Ένώσεώς μας καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ Οἰκογένεια κατὰ τὴν λίγουσαν διετίαν ὑπέστη θαυράτα πλήγματα λόγῳ τοῦ θαύτου ἐξ ἐπιπέδου μελῶν της.

Ὁ ἀείμνητος Νικόλαος Λυκαρδόπουλος, ὁ ἐπίτιμος Πρόεδρος μας, ὁ δίκαιος ἀνορθωθεὶς Πατριάρχης της ἐφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, ἀπέδωσε πλήρησ ἡμερῶν, ἀφοῦ ἐπὶ σφοδρῶν δεκαετηρίδων ἠγωνισθῆ τὸν ἀραῖον ἀγῶνα της δημιουργίας της Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐτίμησε διεθῶς τὸ Ἑλληνικὸν ἔθνος καὶ τὴν ἐφοπλιστικὴν δρᾶσιν.

Ἡ Ένωσίς μας εἶναι εὐγνώμων πρὸς τὸν Νικόλαον Λυκαρδόπουλον διότι, ἀπὸ της ἀνάληψώς ὑπ' αὐτοῦ της προεδρίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐν ἔτει 1950, ὑπὸ τὴν σοφὴν καὶ περαιομένην καθοδήγησίν του ἡ Διοίκηση της Ένώσεως διεξήγαγεν ἕνα δύσκολον ἀλλὰ καὶ ἀποδοτικὸν ἀγῶνα.

Μία ἄλλη ἐξέχουσα προσκολληθεὶς τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ὁ Σταύρος Λιβαδῶς, ἀπὸ μακροῦ μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμ-

βουλίου της Ένώσεώς μας, ἐξέλιπεν εἰς τὴν ἀκμὴν της δημιουργικῆς του δράσεως, μετὰ μίαν καταπληκτικὴν σταδιοδρομίαν, ἡ ὁποία εἶχε προκαλέσει τὸν θαυμασμὸν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων.

Δύο ἄλλα, ἐπίσης, παλαιὰ καὶ προσφιλῆ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ὁ Ἀντώνιος Δημητρίδης καὶ ὁ Παῦλος Πρωτόπαπας, οἱ ὅποιοι διὰ της πείρας των καὶ της φρονήσεώς των καὶ της ἐνεργου καὶ ἀκαταπονήτου συμβολῆς των εἰς τὴν διοίκησιν της Ένώσεώς μας εἶχον παράσχει πολυτίμους ὑπηρεσίας, διὰ τοῦ θαύτου των ἔφεραν κενὸν δυσαναπλήρητον μεταξὺ ἡμῶν.

Ἡ ἐφοπλιστικὴ Οἰκογένεια ἀπώλεσε δύο ἐπίσης ἐπιπλέον μέλη της: Τὸν παλαιότατον καὶ ἐκ τῶν πρωτοπόρων ἀγωνιστῶν διὰ τὴν δημιουργίαν της Ναυτιλίας μας Μιχαὴλ Κορρῶν καὶ τὸν Γεώργιον Μιχ. Λιβαδῶν, γόνου της μεγάλης ναυτικῆς οἰκογενείας τῶν Λιβαδῶν, τοῦ ὁποίου ὁ πρόωρος θάνατος κατέλυσε τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὸν ἀποστέρησεν ἕνα πολυτίμου στέλεχους του.

Τιμῶντες τὴν μνήμην τῶν ἐπιπέδων συναδέλφων, παρακαλῶ ὅπως πρήσωμεν ἐνὸς λεπτοῦ σιγῆν.

Κύριοι Συνάδελφοι,

Εἰς τὴν διανεμηθείσαν ἐκθεσιν τῶν πεπραγμένων της Διοικήσεως της Ένώσεώς μας προσεπαθήσαμεν νὰ δώσωμεν μίαν γενικὴν καὶ ὡς οἶον τε συνοπτικὴν εἰκόνα της καταστάσεως της Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν μίχρην ἡμερῶν διαρρέυσασιν εικοσαετίαν ἀπὸ της λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ περίοδος αὕτη εἶναι πράγματι ἱστορικῆς σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, λόγῳ τῶν καινοφανῶν καὶ ἰδιοτύπων περιστατικῶν, τὰ ὅποια τὴν χαρακτηρίζουσιν, τῶν ραγδαίων ἐξελίξεων καὶ τῶν ὡτὸν προβλημάτων, τὰ ὅποια προσβλήθησαν καὶ προσβλῶνται ἀκόμη καὶ σήμερον. Ἐν τῇ αὐτῇ ἐκθεσίᾳ περιλαμβάνεται εἰς ἀδρᾶς γραμμῆς καὶ περιγραφή τῶν ἰδιοτυπιῶν καὶ μειονεκτημάτων, τὰ ὅποια ἐμφανίζου ἡ Ναυτιλία μας ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας ναυτιλίας καὶ διάγραμμα τῶν κατευθύνσεων, πρὸς τὰς ὁποίας πρέκει νὰ στραφῆ ἡ ἐπιβαλλομένη σήμερον Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ.

Ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπέβησε καθ' ἄλην τὴν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντέθειν διαρρέυσασιν κοσμογονικὴν περίοδον μίαν δημιουργικὴν δραστηριότητα ἔχει προηγου-

μένου, ὅχι μόνον διὰ τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν πολυμορφον ἐπιχειρηματικὴν δρᾶσιν τῶν Ἑλλήνων.

Ὁ ὄγκος της χρηρητικότητος Ἑλληνικῶν συμπερῶτων καὶ ἡ ποιοτικὴ κατάσταση ταύτης μᾶς φέρει εἰς τὰς πρώτας γραμμᾶς μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. Πρέκειται περὶ ἐνὸς ἐπιπέδου, τὸ ὅποιον δίκαιος ἔχει προκαλέσει τὸν παγκόσμιον θαυμασμὸν.

Ἄλλὰ ἡ ἐπιτυχία αὕτη τῶν Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἀποκτῶ ἀκόμη μεγαλύτερον ἀξίον, ἐὰν ληθῆ ὡς ὅτι ἐπιτελέσθη ὑπὸ ὀλίγων σχετικῶς προσώπων ἔξω καὶ μακρῶν της Ἑλληνικῆς πατρίδος καὶ ἔκκεν της παραμικρῆς βοήθειας ἀπὸ πλεονεργῶς κρατικῆς ἢ της ἐλαχίστης συμβολῆς της γενικῆς οἰκονομίας της Χώρας.

Τὸ δημιουργήμα τοῦτο ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς προσέφερεν εἰς τὴν Πατρίδα καὶ τὸ ἔθνος, διὰ νὰ ἀρυσθῶν ἐξ αὐτοῦ παντοία ἀφελήματα οἰκονομικὰ, κοινωνικὰ καὶ ἔθνικα γούτρου. Καὶ ἡ προσφορά αὕτη, ἡ τόσον μεγάλῃ ἀπὸ τῶσαν ὀλίγου Ἑλλήνων, ἀποτελεῖ ἐν ἔθνικόν κεφάλαιον ἀνεκτιμήτου ἀξίας, τὸ ὅποιον πρέκει νὰ περιδιλθῆ μετὰ πάγκοσμον ἐνδοσφῆρον καὶ ἰδιότατον στοργῆν καὶ φροντίδα. Ἡ τυχὸν κατάρρευσις τοῦ ναυτιλιακοῦ μᾶς δημιουργήματος δὲν εἶναι ὑπερβολὴ νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς ἔθνικὴ ἀνάλητα ἐνὸς ἀπὸ τοὺς βασικοὺς καὶ θεμελιώδους ἀξίας συντελεστές της ἔθνικῆς μᾶς οἰκονομίας.

Ἀποτελεῖ πραγματικὴν ἀνάθεσιν τὸ νὰ εἴπω τις, ὅτι ἡ σημερινὴ ἰσχυρὰ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν εἶναι θεμελιωμένη ἐπὶ ἀβυσσίων βῶσκων. Εἶναι πολλοὶ οἱ ἀσταθεὶς παράγοντες ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζεται τὸ ναυτικὸν μᾶς ἔργον. Διὰ τοῦτο, Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοί, πρέκει νὰ ἀγρυπνῶμεν καὶ νὰ ἀποσυχόμεν καὶ νὰ ἐργαζόμεθα ἀκόμης διὰ νὰ ἀποφύγωμεν ἐνδεχόμενον μαρσρῶν καὶ καταπτώτων της σημερινῆς ναυτιλιακῆς μᾶς δυνάμεως.

Ὅ,τι ἐπιτελέσθῃ μέχρι σήμερον ὀφείλεται εἰς μίαν ἀνάμωλον καὶ πλήρη μεταπτώσων καὶ ἐξελίξεων περίοδον, της ὁποίας τὰς μὲν εὐνοϊκὰς στιγμὰς ἐρησιμοποίησε καταλλήλως ἡ Ἑλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρηματικὴ, τὰς δὲ δυσμενεῖς κατῶρθωσε νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς.

Ἄλλὰ ἡ μεταπολεμικὴ περίοδος τῶν κολῶν ἐκαιριῶν δὲν ἴητο δυνατὸν νὰ διαρκῆσῃ ἐπ' ἄπειρον. Ἥδη ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ καὶ ἄλλη δραστηριότης ἀρχίζει νὰ ἀποκρυσταλλοῦται καὶ νὰ διαμορφῶται ὑπὸ πλέον σταθερῶν καὶ συγκεκριμένην μορφήν.

Εἰς τὸν ναυτιλιακόν, αἴφνης, τομέα παρατηροῦνται σαφῆ σημεῖα προγραμματισμοῦ μετὰ γενικῆς κατευθυντικῆς ἀκολουθουμένης μετὰ πικρᾶς παραλλαγῆς ὑπὸ τῶν κλειστῶν χαρῶν. Καὶ αἱ κατευθύνσεις αὗται στρέφονται

The first and only Greek shipping agency formed at Eastern Canada by Shipowners.  
Established 1960

## NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables: TROJAN

353 St. Nicholas St.  
MONTREAL, CANADA

Phone: VI. 9-4563-4

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

πρός ώριμότητα επιδιώξεις και δη: α) Προς την ανακάλυψη των (παρχόντων) εμπορικών στόλων διά μέσων εκσυγχρονισμένων μονάδων, πλεονεκτουσών κατά πολύ εν συγκρίσει προς πλοία μικρής σχετικής ηλικίας. β) Προς την δημιουργίαν νέων εμπορικών στόλων υπό χωρών, οι οποίοι είτε είχαν αναξίον λόγω εμπορικής ναυτιλίας είτε στερούντο παντελώς τιαυτότης. γ) Προς την διά παντός μέσων εξασφάλισιν εθνικών πλοίων μέσων προς εξημερέτησιν των εθνικών θαλασσιών μεταφορών.

Συμπίπτει το διεθνές αυτό προγραμματισμού να είναι: α) Η ικανοποίησι των διεθνών θαλασσιών μεταφορικών αναγκών δι' εκσυγχρονισμένων πλοίων, ικανών να ανταποκριθούν ακόμη και εις συμπτωματικές αλλαγίσι της ζήτησιως πλοίων και β) Η ισορροπίσι των αναγκών των θαλασσιών μεταφορών προς την προσφερομένη χωρητικότητα υπό μορφήν εθνικών, περιορισμένων του κύκλου δράσεως των ναυτιλιών, των εργαζομένων εις διεθνή απερίοριστον έκτασιν υπό το δόγμα της ελευθερίας των θαλασσιών, ως είναι η ιδική μας.

Η νέα αυτή διαμόρφωσις των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, εις τας οποίας αποσπάζεται η ογκώδης Έλληνική Ναυτιλία, εμφανίζει από ταύδε πολλές ανιχνύσις διά το μέλλον της και κινδύνους δι' αυτήν ταύτην την επιδίωξιν της.

Ο εμπορικός μας στόλος περιλαμβάνει μέγα ποσοστόν πλοίων θεωρουμένων ήδη ως παλαιών. Η αντικατάστασις των δι' εκσυγχρονισμένων μονάδων καθιστάται προβληματική, λόγω της ελλείψεως των απαιτούμενων τερασίων κεφαλαίων. Αφ' ετέρου, η αντίδρασις μας κατά των εν εφαρμογή και συνεχεί αύξησις εθνικιστικών τάσεων των ναυτιλιών των άλλων χωρών δι' εφαρμογής αντιποίνων είναι αδύνατος, λόγω του υπερβολικού όγκου της χωρητικότητός μας εν συγκρίσει προς τας θαλασσιών μεταφο-

κός μας ανάγκας.

Τα σπυλιτικά αυτά προβλήματα πρέπει να αντιμετωπισθώμεν από ταύδε σοβαρώς με σύστημα και στενή συνεργασίαν μετά του κρατικού παράγοντος. Διότι το να αναμεινωμεν να επαφελώμεν τυχαίαν τινων γεγονότων και περιστάσεων, οι οποίοι προσκαιρως εμφανίζονται από καιρού εις καιρόν, αποτελεί, νομίζω, πρόχρονον αντιμετώπισιν των προβλημάτων μας, ενώ ταύτα συνεχίζουν την πορείαν των και καθίστανται από ημέρας εις ημέρας εξύψωτα. Η τελευταία μακρά ναυτιλική κρίσις πρέπει να μας πείσῃ, ότι κάποια νέα κατάστασις έχει δημιουργηθή διά την Ναυτιλίαν και ιδιαιτέρως διά την Έλληνικήν, την πλέον εύσισθητον πέρας άλλης. Η πρόσκαιρος αναλαμπή της ναυλαγοράς με τας ηξήρημας μεταφορικών αιτηρών δεν πρέπει να μας άφησιν ήσυχους και να μας δίδῃ την εντύπωσιν, ότι τοιαύται αναλαμπαι είναι ικαναί να σταματήσωσιν την σταθεράν πορείαν του ναυτιλικού θέματος προς τας νέας κατευθύνσεις περί ών ώμιλησα.

Το μέγα, επομένως, θέμα του μέλλοντος της Ναυτιλίας μας προβάλλει πρό ημών άνησυχητόν και πρέπει να συγκεντρώσῃ άμέριστον την προσοχήν μας πριν η αι συνέπειαι της διαμορφώσεως νέας καταστάσεως, μάς άρουν άπαρασκαίους. Τότε μορφής η αντίδρασις μας θά άποθῃ ματαία και άνωφελής.

Όρεθλομεν να αναγνωρίσωμεν ότι μέχρι ταύδε έχει (κατελεσθή σημαντικόν έργον από άπόφαις δημιουργίας εθνικών συνθηκών διά την εργασίαν της ναυτιλίας μας από Έλληνικής πλευράς, όπως αποδεικνύεται εκ της προσεκτικώς μεγάλης χωρητικότητος υπό της Έλληνικής σημαίας.

Άλλά διά την διατήρησιν ταύτης και την περαιτέρω ανάπτυξιν της, πρόκειται πρό ημών έργον δυσχερές, το όποιον απαιτεί συνέμισιν και συγκέντρωσιν των δυνάμεών μας

και στενήν συνεργασίαν όλων των παραγόντων, οι οποίοι άμεσώτερον ενδιαφέρονται διά την ναυτικήν ύπόθεσιν της Ελλάδος.

Και πρώτον ο έθροπλισμός πρέπει με πλήρη σύμπνοιαν και στενήν συναδελφικήν άλληλεγγύην να πράξῃ ό,τι είναι δυνατόν εν τῷ κύκλῳ της αρμοδιότητός του προς καθορισμόν και έφαρμογήν ενός προγράμματος στενής συνεργασίας διά την αντιμετώπισιν των προβαλλομένων πρό ημών προβλημάτων. Δεν πρέπει να έκρούγη της προσοχής μας, ότι έχομεν άπάνωτι ημών τεράστιαι και πανίσχυρα ξένα επιχειρηματικά συγκροτήματα, προστατωόμενα υπό πλουσίαν κρατών. Μικροαμείνοι και διηρημένοι είναι αδύναστον να άντιπαλαίσωμεν έπιτυχώς έναντιον αυτών.

Δεύτερον, ο ναυτεργατικός παράγων άρείζει να κατανοήσῃ, ότι η Έλληνική Ναυτιλία είναι εκείνη η οποία έχει εξασφαλίσει και θά εξασφαλίση έπικερδή και σταθεράν εργασίαν διά τους ναυτικούς μας. Είναι ίδέαι και έπιρροαί υπό συγκεκριμένην μορφήν διεθνοσμού έχουσι ως συνέπειαν την εξασθέησιν της συναγωγιστικής δυνάμεως του Έλληνικού πλοίου, την όποιαν είναι δυνατόν να διαθῃ τοῦτο εις τόν έξῆν άνταγωνισμόν των ξένων αντίδῳλων.

Το Κράτος, από της ιδικής του πλευράς, πρέπει να σταθῃ ενεργῶς συμπαραστάτης της έθροπλιστικής προσπάθειας. Δεν τίθεται ζήτημα ένισχύσεως του Έλληνος έθροπλιστικού. Η ενεργῶς άνάμειξις του Κράτους θά πρέπει να αποβλήσῃ εις την συγκράτησιν, την ανάπτυξιν και την αξιοποίησιν της εθνικής ναυτιλίας, η όποια προσεφέρθη ως πολύτιμος προσφορά άδοπάνως διά τόν κρατικόν προϋπολογισμόν, την εθνικήν μας οικονομίαν και τό κοινωνικόν μας αύλολον και πρέπει διά ταύτα να τύχῃ άναλόγου εκτιμήσεως της μεγάλης εθνικής της σημασίας.

Είναι καιρός, όπως προγραμματισθῇ εκ μέρους της Ελλάδος μία γενναϊότερα ένα-

# GIVE YOUR SHIP B.J.N. SEABORNE PROTECTION

Below the line, specify Thik-Cote Epoxy Pitch—impervious to the galvanic conditions caused by copper screws. For boot-topping and hull prime with Seaborne Plastic Red Lead Primer (touch dry in one hour). Line the tanks with Solventless Epoxy Coating. Everywhere else, Leadium Grey primer guards against wind and water.

Seaborne Paints, products of the Berger, Jenson Nicholson Marine Paint Group are available in major ports throughout the world.

Available in ADELAIDE, ANTWERP, BOMBAY, BOSTON, BREMEN, BRISBANE, CALCUTTA, DUBLIN, GALVESTON, HAMBURG, KABACHI, LISBON, LOS ANGELES, MELBOURNE, MONTREAL, NEW YORK, ROTTERDAM, SAN FRANCISCO, SYDNEY, VANCOUVER, WELLINGTON



B.J.N. Marine Paints Division, Bevis Marks House, Bevis Marks, London E.C.1. Tel: AVENUE 3941/1553

τι της Ναυτιλίας θέσει. Το Κράτος όφείλει να δημιουργήσει τις βάσεις μιας στοιχειώδους, δομής, ναυτιλιακής υποδομής. Είς την οικειότητα των θέσεων μας τίθεται εν συντομία το ζήτημα της οργανώσεως μιας εθνικής πιστωτικής διά την Ναυτιλίαν αγοράς. Δι' αυτής κατ' αρχάς θα δοθηθούν περιορισμένοι περιπτώσεις, αλλά θα συντελεσθῆ μία άρχή, μία θεμερία. Η συνέχεια άσφαλώς θα σταθῆ δι' έπιτυχίας.

Η συγκρότησις μιας εθνικής ασφαλιστικής αγοράς αποτελεί ζωτικήν διά την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν ανάγκην. Γνωρίζετε ποίαν σημασίαν έχει καί ποίαν επίδρασιν άσκει ή ναυτική ασφάλισις επί της άπασχόλητου άναπτύξεως της βιομηχανικής δραστηριότητος. Η συμμετοχή κατά ένα αόριστον ποσοστόν εις τας ασφαλίσεις των σκαφών μας δέν είναι μόνον οικονομικός έπαιγός, αλλά καί εξαιρετός έγγυθσις κατά της εκ μέρους τρίτων ασφαλιστικής μας μεταχειρίσεως.

Ίδιαιτέρως σημαντικός είναι ο σύνδεσμος του 'Ελληνικού πλοίου με την εθνικήν διάρθρωσιν της οικονομίας μας, όταν τά ελληνικά σκάφη διαθέτουν ελληνικός βάσεις έπισκευών. Ο τομείς αυτός πρέπει να άπασχολήσῃ σοβαρώς καί άμέσως τόν Κρατικόν παράγοντα, διότι τά συμφέροντα του τόπου τούτου wallαπλώς καί πλυσισπαράχως θα έξυπηρετηθούν άπό την δημιουργίαν έπισκευαστικών βάσεων καί εθνικών ναυπηγικών έσχαρών.

Ός είπον καί προηγουμένως, εν τῇ υποβλήσει Έκθέσει τών πεπραγμένων περιλαμβάνονται καί έτίθενται λεπτομερέστερον τά θέματα, τά όποία άπασχόλησαν καί άπασχολούν τόν έποπλισμένον ώς καί εις άδράς γραμμής περίγραμμα της άκολουθήσεως ναυτιλιακής πολιτικής εν όρει της νέας μορφής, την όποιαν έμφανίζει ή διεθνής ναυτιλιακή δραστηριότης. Πιστεύομεν, ότι θα δοθῆ εις αυτά ή δέουσα σημασία.

Κύριοι Συνάδελφοι,

Έπιθυμώ καί πάλιν να τονίσω, ότι θαύσιμος πρέπει να άνησυχώμεν διά τας μελλοντικές εξέλιξεις της διεθνούς Ναυτιλίας καί διά τούς άντικείμενους της επί της Έλ-

λημικής.

Η Ένώσις μας μέχρι τούδε, έπραξεν, ότι ήτο άνθρακίως δυνατόν τόνον διά την υπεράσπισιν τών έπαγγελματικών μας συμφερόντων όσον καί διά την προώθησιν της δήλης ναυτιλιακής υποθέσεως της 'Ελλάδος εις άρκετά ίκανοποιημένο στάδιον. Είς τό έργο μας αυτό έπιζητήσαμεν την συνεργασίαν όλων τών συναδέλφων, εκφράζομεν εις τας εύχαριστίας μας εις όσους παρέσχον την συμμετοχήν των εις τας προσπάθειάς μας. Ίδιαιτέρως εύχαριστούμεν την έν Λοιδίω 'Ελληνικήν Έπιτροπήν Ναυτιλιακής Συνεργασίας, την μετά της όποίας στείην συνεργασίαν συνεχίζομεν όπως πάντοτε, διότι αυτή υπήρξε τόν άφελμος διά την αντιμετώπισιν τών κοινών προβλημάτων, τά όποία μας άπασχόλησαν καί μας άπασχολούν.

Έν όρει της νέας δημιουργηθείσης καταστάσεως καί τών ήδημείων άναγκών, τας όποίας αυτή συντάγγεται, προσέβημεν ήδη εις σοβαράν άναδιοργάνωσιν της Ένώσεως μας δι' ένεσχώσεως του προσωπικού καί δι' εξοπλισμού τούτης με άκουσχροσμένα μηχανικά μέσα, τηλετύπων κ.λ.π., προς καλύτεραν λειτουργίαν τών υπηρεσιών καί πληρροτέραν έξυπηρέτησιν τών μελών μας. Επί τῇ εύκαιρία ταύτη όφείλομεν να άπονεύμεν δικαίον έπαινον προς τό προσωπικόν της Ένώσεως, τό όποιον μετά ήγλου καί άροσιώσεως εις τό καθήκον προσέφερε τας υπηρεσίας του προς την Διοίκησιν αυτής.

Ποίν κείσιν την παρούσαν θεωρώ επιβαλλόμενον καθήκον να εξάρω τό έργο, τό όποιον έχει επιτελέσει καί έπιτελεί τό άρμόδιον διά τά ναυτιλιακά θέματα Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, τό όποιον παρά την ποσοτική άνεπαρκή συγκρότησιν του καί τά περιορισμένα μέσα, τά όποία διαθέτει, πράττει, ότι είναι δυνατόν διά την ίκανοποιητικότεραν παρακολούθησιν καί προώθησιν τών ζητημάτων τά όποία σχετίζονται με την Ναυτιλίαν μας.

Ο βιομηχανικός κόσμος αισθάνεται όλιγς ίδιαιτέραν ίκανοποίησιν, διότι τόνον ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως έξοχότατος κ. Γ. Παπανδρέου έπέδειξε κατά τόν έπιστημέ-

ρον τρόπον διά δηλώσεώς του εν τῇ Βουλή πλήρη κατανόησιν διά την μεγάλην υπόθεσιν της Ναυτιλίας μας, όσον καί ο άμεσώτερον άσκήν την διοίκησιν της Ναυτιλίας Υπουργός κ. Στ. Μπίρης έχω αναλάβει μετά ζήλου ενδιαφέροντος την ρύθμισιν τών ζωτικών ζητημάτων, τά όποία την άπασχολούν.

Κύριοι Συνάδελφοι,

Άπευθύνω εις όνόματος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεώς μας θερμόν χαιρετισμόν εις υμάς καί εις όσους συναδέλφους δέν ήδυνήθησαν να παραστώσιν εις την σημερινήν συνεδρίασιν, θεωρώ επιβεβλημένον καθήκον να τονίσω διά μίαν έτι φοράν, ότι αι παρούσαι συνθήκαι καί τό μέλλον της Ναυτιλίας μας επιβάλλουν την πρόσκλησιν όλων τών ενδιαφερομένων δι' αυτήν εις ένα πανελληνιον συναγερμόν, διά την προσπάσιαν της εθνικής μας ναυτιλίας, ή όποία, κατά την έπιγραμματικήν οράσιν του κ. Πρωθυπουργού προσείρα δόξαν εις την Έλλάδα.

**ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ**

Την 2ην τρ. μηνός έπραγματοποιήθη ή γενική συνέλευσις της Ένώσεως 'Ελλήνων Έσπελιστών. Κατ' αυτήν ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. καθηγητής κ. Στρατής Ανδρεάδης, προέβη εις άνασκότησιν τών τελευταίων έτών καί έτόμισεν, ότι ή περίοδος αυτή άπετέλεσεν ιστορικόν σταθμόν εις την άνάπτυξιν της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Έν συνεχεία προέβη εις την άνάλυσιν του έργου του άπερχομένου Δ.Σ., μετά την έγκρισιν δε της λογοθεσίας, έπικολούθησε ψηφοφορία, κατά την όποιαν εξέλεγον κατ' άλοδογητικήν σειράν οι: Στρ. Ανδρεάδης, Γ. Βεργωτής, Ν. Βλασσόπουλος, Β. Ι. Γουλανδρής, Ι. Ν. Γουλανδρής, Ν. Π. Γουλανδρής, Άλκ. Γρότσος, Γ. Έμπειρίκος, Ι. Κ. Καρράς, Έμμ. Κουλουκουτής, Γ. Χ. Λοιφός, Κ. Λαιμός, Μ. Λεντάκης, Γ. Σ. Λιδανάς, Π. Λυκιαρδόπουλος, Κ. Λύρας, Α. Νομικός, Μ. Νομικός, Π. Πατίρακ, Μ. Πνευματικός, Β. Ροσάλυμος, Δ. Χονδρής καί Ι. Κ. Χατζηπατέρας. Οι εκλεγέντες συνήλθον την Παρασκευήν 13ην τρις διά την συγκρότησιν του νέου Δ.Σ. εις σώμα.

**AMSA LIMITED**

50, ROCKEFELLER PLAZA,  
NEW YORK 20, N.Y.

**ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ  
ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**

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

ΕΙΣ: ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΚΑΙ ΒΡΕΣΤΗΝ  
ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ Ή ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ :

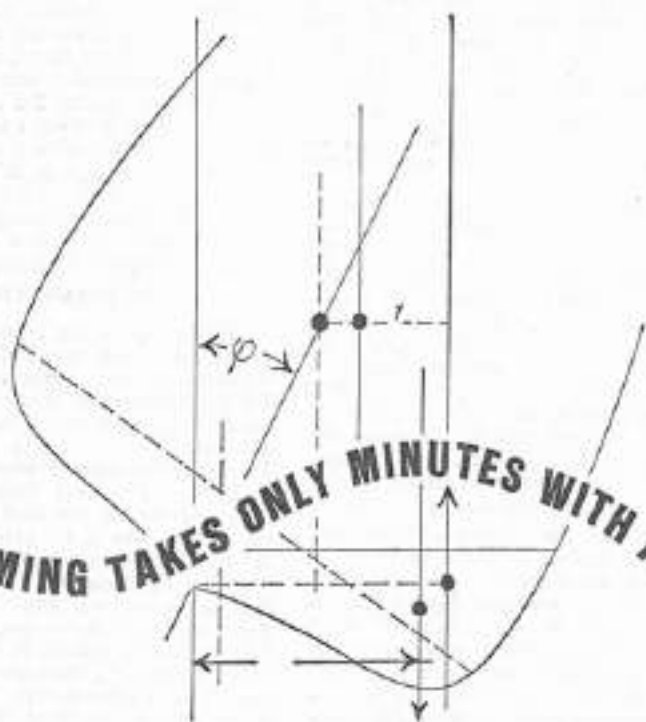
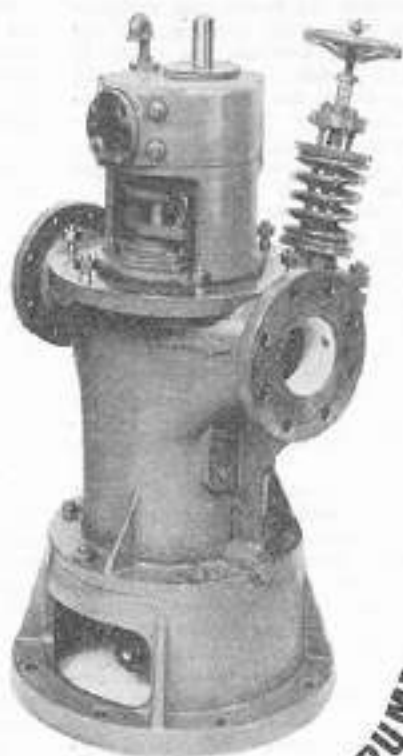
**SOCIÉTÉ INTERENDANTE DE COURTAGE ET D'AVITAILLEMENT SICA,**

37, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS.

CABLES: SICAVIT PARIS

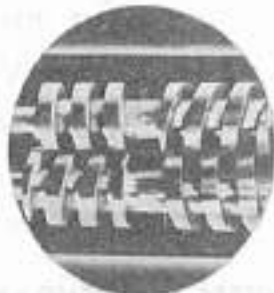
TELEX: 27790 SICAVIT PARIS

**TRIMMING TAKES ONLY MINUTES WITH A HOUTTUIN BALLAST PUMP**



The vertical type bilge/ballast pump illustrated above delivers 220 gallons per minute against a total head of 115 ft. w.g. at 1500 rev/min. It is a small pump, and its remarkable suction power permits installation in any odd corner. Here it will occupy the minimum of useful space - and deck space is important in freighters. Houttuin pumps are made in capacities from 3 1/2 to 2200 gallons per minute. In addition to their uses as bilge and ballast pump, they are employed for salt and fresh water circulation; deck washing, fire extinguishing and other emergency work; as sanitary pump; for pumping, transfer and circulation of fuel and liquid cargo, etc. The Houttuin pump is a self-priming, rotary, positive displacement unit. Two meshing worms, or screws, rotate in a pump casing. There is no metal contact between screws, or between screws and pump casing; screws are coupled by gears outside the pump chamber. A built-on overflow valve acts as both pressure regulator and relief. Strainers exclude all impurities. Cargo pumps can be provided with a heater to facilitate pumping of high viscosity fluids.

*Houttuin manufactures a wide range of horizontal and vertical screw pumps for all purposes. Write for the Houttuin pump catalogue.*



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

Representatives for Greece: Miltos Vaisa Makis Commercial & Technical Representations D. Gounail Ave., PIRAEUS

# ΦΩΝΕΣ ΑΠ' ΤΑ ΠΕΛΑΓΑ

Όμοιομορφίες, πορφό είναι το φως το ναυτικό. Μūs μπορεί να είναι διαφορετικό, όταν πρόκειται μακριά από τους δικούς του, μακριά από το σπίτι του, μακριά από κάθε άγγελο και στεργή;

Βαρύς είναι ο αέρας από προβάλλει το ναυτικό επαγγέλμα σ' όσους έφορμιν να ζήσουν στα καράτια. Και αέρας, αέρας, είναι ο λόγος όπου, ναυτικά και ναυτικοί δημιουργούνται και εδωκαίρουν ιδιαίτερα σε χώρος στεγής και άστεργη.

Κλιματωμένο είναι το όει από κάθε άλλο επαγγέλμα, το επαγγέλμα του ναυτικού θέλει τον άνθροπό του. Θέλει κίνηση που έχει οικονομική ναυτική παράδοση. Καθον που ξεκινά από περιοχές ναυτικές και όπου ή καθόδος προς τή θάλασσα είναι το καθολικό πρόγραμμα και ή γενική συνήθεια. Κίνηση, που στην φύση του και από τή γεννοφάνεια του οι ιστορίες και κάθε συζήτηση είναι γύρω από ζωή θάλασσου. Από αναπαύσηματα σχετικά με καράτια, με φουρτάνες και με ναυόκια, αλλά και με κάποια έργοισού ρομαντισμό, που μόνο οι πραγματικοί ναυτικοί ανακαλύπτουν και θέλουν να τόν έχουν παντοτινό τους έθιμα.

Υπάρχουν, φυσικά, περιπτώσεις ναυτικών, καλόν ναυτικών, που προεβήκαν και από έλλας με ναυτικές παροχές, που ξεκίνησαν από άπειρες φορές ναυτική παράδοση. Είναι οι έμπειροι. Κανόνας είναι άλλος, όστι: Αύτοι φεύγουν πανωδέλιγα με πρώτη οικονομία και από αναπαύσημα χρώνο. Η απόλυτη προβάλλει με πλάστα φαίνοντα. Με τήν άποψη της στη στεργή. Με τήν θρησκεία στο "Εξοτατικό και τήν άνοξήτης καλύτερης τύχη. Με κρυφές από τή πέλαγο, μεταφράσεις με γράφματα και άπολιτιστικές έκαλύψεις.

— Πάρτε με τή ταχύτερα από δό-μέσα, τηλεγραφάρτες κάποια όνας νεοφάνους ναυτικού, όπου διαπίστωση πως ή πραγματικότητα ήταν πολύ διαφορετική από όπως ή φαντασία του και τή μεθεωρήματα του είχαν προταίρμα.

Στην φύξη του, διαφορετικές συνθήκες είχαν θεμελιωθεί και πολύ διαφορετική ζωή ήθελε να ανακτήσει. Έκεί, που πρήμια να ξεκινήσει σε αναπαύσημα πολυθρόνας έκαλύψεις και μελιτόνιας μαγκιάς άκτής, παρήνα νησιά και έρωτικές πολιτείες, ή φωνή του λαοφάνου ήθελε να τόν προεγείσει:

— Κοστική, παδί μου, τί κάθουσι; Όλοι πήγαν στις δουλειές τους. Σε κομμάτια άκόμα; Τά πύκτα στο πλύνθημα έγιναν βουά. Τά δουάτια είναι όλα άκόστατα, οι τραπέζιες θέλουν απωγγήρισμα και οι λίγα ήα σε γρασάδες στο κάστασμα, όπου μερ περιμένουν πολλές και καλύτερες δουλειές. Σε, κομμάτια άκτής;

— Έγι ήα τή κόμα όλα αυτά; Ρόιχα έκαλύπτω ο Κοστικός.

— Ναθαύστα. Σε, έγι και έλας μερ έθό μέσα. Αύτη έίν είναι ή δουλειά μας;

Αύτα συνθήματα, μέλας τήν έπομένη φύξη, από τή στιγμή που ο νέος αυτός ναυτικός έδωσε πραγματικότητα στους ρομαντισμός του με τή μεταφράση. Είπασιμά του, τή τηλεγράφια. Η άπολιτιστική κρυφή. "Η φωνή από τή πέλαγο".

— Πάρτε με τή ταχύτερα και με κάθε τρόπο από δό!

Τέτοιες φωνές άπ' τή πέλαγο ξεκινούν πολλές και οι κάθε στιγμή. Μερικές, φάνουν και ός τή δημογραφική γραφία, όπου μετατρέπονται σε κωμώματα, σε λιβέλλους, σε φερόδες άποκαλύψεις και καταγορητήρια, είτε σοδαρά είτε έθιμα.

Νόμα ο άκαριόματα — άνακαρί ένα τέτοιο δημοσίωμα — που έίν ήα τή ζήλαση, έθιμα, και οι κρασίονα. Ηού κανόνας άναπαύσημα έίν ήθε στα διαμερίσματα τών πληρωμάτων, να σρώσει ένα σρώμα για να δή που και πως κομμάτια. Τήν πραγματικό-

τητα της ζωής στη θάλασσα έίν τή συναντή κανείς στα έρωτιστικά γραφία ή στα δημοφιλέρτατα τών Ηαυόχων, αλλά στις πρόνες τών πλοίων, έπει που ζώμα οι ταπεινοί και κατακροναίονα!...

— Εύτυχός, συνάξέμει μου, που κανείς άναπαύσημα έίν ήθε στα διαμερίσματα μας. Άν έρχόταν και άν ήταν πραγματικά άναπαύσημα, ήα έπιανε πρώτα ός από τή αού για να ός κάρη τή μέθημα τών άποχρηστών μας και τής ααριόφρας μας. Τών άποχρηστών προς τόν ίδιο τόν έαυτό μας. Γιατί έίν πιστάνα να αόθοναί ο έρωτιστής, τή ύποψη της Ναυτικής και ή άκαριό... Κομωία μας, άν κάτα από τήν κλιματωμένη σου οι καταρτίδες και οι κορφοί κάναυ πορταί; έρήνη και ήα στους μεσομέλας τού δημοτίου σου, ή μοίχλα μαζί με τή έρωμία — τή άκαή σου έρωμιά — έχον τοποθετήμας τις άκαλιόθρας, έλλα και πολύ άναπαύσημα έκαλύπτουσε τους. Οι πραγματικοί ναυτικοί, συνάξέμει μου, έρωσκον τόν καρπό να μεταβέλλον τή μικρά από διαμερίσματα της πρόνης; οι ααλιόκια άνοι σε τρώμας κρατήρημα, όπου έκαλύπτει πώς κινήτρας τή έκαή σου διαμερίσμα. Δόξα τή θεο, οι κανόνα πλάστανα έίν άπολιταί τή μεσομέλα, ή παύτα, τή ρόλη, τή ααλιό, τή στωαί και ή λαοφροσύνη. Από κανόνα κάρη έίν άπολιταί ή κωμία και ή φαντασία. Τι ο' έμπεδω όνα να τή στεργή; και να μην παρη; να τή κρασιόφραση; Τι είναι αυτό, που έκαλύπτει τή άναπαύσημα σου για να τήν μεταβέλλει σε φωνή άπ' τή πέλαγο, για να μεταβέλλει σε συνήματα σε χρονοφύμα με έθι τή άπόλυτη έθιμα;

Πιστάνα, πός από έρωταίσε σε κάποια φιλολογική διάθεση. Σε κάποια έρωτιστική σου έκαλύξη και γράφες και οι κάτα, να πής και σε κάτα. Ηέρας ένα έθιμα και έκαλύπτει τή «τραπέζα» σου, για να προεδοτήξει με έκαλύπτει τή δημοφροσύνη σου.

Πρός ποιο άναπαύσημα κοινά άναπαύσημα έρωσι οι κομωίες σου; Ποιός τού ναυτικός; Περιμένουν έρωμα από τή πληροφορηθόν με τή χρονοφύμα τή καθόκατα της ζωής τους; Άν έχον από τόν τρόπο να έρωσκον με τήν ίδια τους τήν κρία τήν κατάσταση; Άν άποθίναντα στους έθιμας, στην έλληνική Κοστική έλλαδή, χαρίον πώς πάλιν ο κόπος σου. Γιατί αένας άόχρονος κομωία, έρωμίνες μέλλον με πολιτικάντηδες ααλιόφραση, κοινά φαίνονα είναι στην άποψη μας. Τέτα κοινά, από παρόμοια τή σκόδια της σοδαρότητας και τού κομωιά, έκαλύπτει τή πληροφορία σε παροχές άναπαύσημα.

Πιστάνα, πός οι ναυτικοί έίν έχον άναπαύσημα κωμωία για να έρωσκον τή σημεριόματα γύρω από τή ζωή τους. Σάφου πός έών, πός άκαλιόνα, τί τρώμα, πός κομωία, έπει τέλος και πός πληροφορία. Παράλληλα με τή πολλά, με τή έκαλιόθρας γράφματα τών «φωνών άπ' τή πέλαγο», παρκαίνονα και δεκάδες χιλιάδες έλλα τρώματα με διαφορετικά περιόματα.

Άν έθιμα, μ' αυτό, να έπιναμώσεμα πός οι ναυτικοί έών στην Ηαυόθια και πός στην παροχή τους ή δικαιοσύνη και ο άπόλυτος ά-

ναπαύσημα έρωσκον πός γαρή τή θεμλιά τους. Έκέρει και σε έκαλιόνα τή σκόδια ά καυό έπιναμώσεμα, άκαμια στους πολλούς καλούς έλλους. Έπιναμώσεμα και στη ναυτική έγασία τών πλοίων οι έκαλιόνα και οι κερδοσκόποι της καυής ή της άκαλιόνα. Άν έθιμα, όρας, που άποθίναντα ν' άποθίνονα καυής καυής συνήθεια. Έχον και οι ναυτικοί μεγάλα έθιμα ός τήρα προεβήματα, παρκαίνονα και είδικότερα από κάθε έλλα τή έρωφροσύνη. Άν είναι όρας έκαλινα τής άκαής σου φωνής.

Η άκαή σου σκόδια έίν παρκαίνει να ααμώση και έίν ήα κορασθή να έκαλιόνα τή άκαλιόνα προς τόν έρωτή τών έκαλιόνα. Άν τις πληροφορηθείς έθ από φωνές και από γράφματα. Έθια, πρώτο χάρη, τή ζωή του ναυτικού και έρωμα κοινά που τρώμα πέντε χρώμα. Ήαυο τή ααλιόθρας χρώμα τών ναυτικών. Καίνα πός οι νέα ναυτικοί όνα να τή φαντασθόν έχον τόν τρόπο.

Παράλληλα μερκό από τή ζήτημα αυτά, τή σοδαρά και τή έπιναμώση:

1) Τή έθια μεθόδομα τών καταρτίων πληροφορία.

2) Η κακή τοποθέτηση της δημοφροσύνης; παρακαλιόθρας τών ναυτικών και της ηρωτικής όπου άκαλιόνα, έλλα και μετά τήν άκαλιόνα, από προεγείση ή άκαλιόνα ν' άπολιταί τή κωμώνα ααλιόνα από έκαλιόνα τής άκαλιόθρας σου.

3) Η αναπαύσημα κακή τοποθέτηση τού αναπαύσημα τού ααλιόθρας, που φάνει τήν άποχρηστική τών ναυτικών και τήν άναπαύσημα για τή χρώμα της άποχρηστικής άποχρηστικής, έλλα και τήν άποχρηστική στη αναπαύση τού ναυτικού επαγγέλματος.

Σε κάθε έθια, που λέγεται και γράφεται, ή έθιμα έρωταίσε οι διαφορετικούς όρας από κάτου, που έκαλιόνα ή φωνή σου, έθια ή έρωφ, έρωταίσε έθια από τόν έκαλιόνα τών έθια τών έρωφροσύνη, έρωμιά να έρωσκον τή δικαιοσύνη τους τή νήματα. Οι πόρτα της άκαλιόθρας είναι έρωμίνες για τή τή ναυτικός, έρωμιά να έρωσκον ός έκαλιόνα και σκαλιό οι καταγγέλιες ααλιόνα τών μερκαίνονα περιόματα. Τέτα περιόματα από κανόνα κοινωμιά έθια έίν έκαλιόνα. Άν έθια, παρκαίνει ήα τή έκαλιόνα και οι έρωμίνες άκαλιό. Οι στήλας, άκαλιό, τού ναυτικού τέτα, πός έίν άποθίναντα να έρωσκον και να προεβέλλον έκαλιόνα παρκαίνονα και έθιμα; καταγγέλιες από τή κωμία.

Η παρκαίνει έρωμα φουλολογία και άκαλιόνα παρκαίνονα, πολύ ναυόνα τόν αναπαύσημα και τήν προεβέλη για τήν αναπαύσημα τής ζωής στα καράτια.

Τι έθια από κακή φαντασία και πώρες φουλο είναι τή έρωφροσύνη τών έκαλιόθρας δημοφροσύνη από σημεριόνα πλοία, από και από τή προεβέλη τήν καλύτερα πλοία μας, τή ΑΙΜΗΡΤΕΣ, είναι ή έκαλιόθρας έρωμίνες για τή αναπαύσημα; Και έν πιστόφρα πός πραγματί τή σημεριόνα διαμερίσματα δημοφροσύνη τών πληρωμάτων είναι έκαλιόθρας έρωμιά και για κρασιόφρα, τότε και τή κομωία τών έρωμίνων τής «φωνής» έρωμιά κάποια προεγείση. Διεφορτικό πρόκαίνα παρκαίνονα ααλιόνα έρωμίνες έρωμίνες κατ τού πλοίου. Προεβέλη έχον τός γρωστές μερ και από τή παρκαίνονα κωμωία. Έρωμιά, πιστόφρα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

**OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL**  
**ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ**

1. Γατρική δωμάτια, μετά λουτρού, τηλεφώνου, πλήρους κλιματισμένα.
2. Σπορτική περίθαλψη, πλήρους ανακαταστάσιμη.
3. Γατρική επίσκεψη, έν ζήτηθ, έπί του πλοίου.
4. Παροχή άποχρηστών καθ' όλην τή 24ωρον, καθ' όλην τή έτα.
5. Όμιλείται ή Έλληνική από δύο νοσοκόμους και ή άγγλική από έκαλιόνα τή προ-σωμιά.

ΛΙΜΝΗ ΟΖΑΚΑΣ 3 CHOME BUS STOP ICHIOKA  
 ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικός Διευθυντής Ιατρός Ν. OGAWA

# A MAN IS MORE CONSCIOUS OF HIS ACTIONS

It is natural for a woman to let herself go when attending to all she turns her hand to. Her intuition tells her that she is doing the right thing. A man is more conscious of his actions. The shipowner calculates and comes to the conclusion: "for the maintenance of my ships the most durable paint system eventually costs least." He always takes the well-considered decision to use LILY BRAND MARINE PAINTS

**Pieter Schoen & Zoon Ltd.**

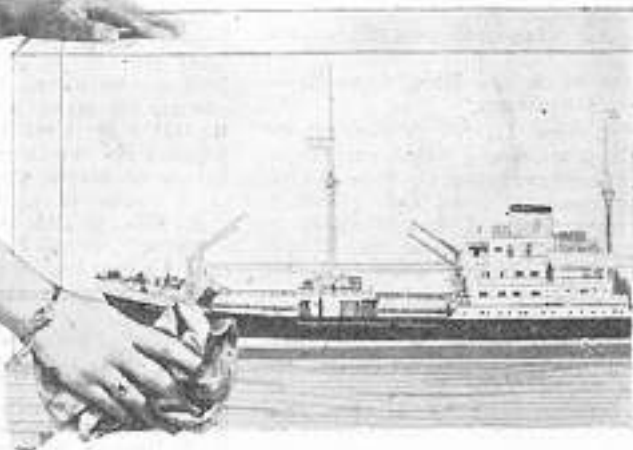


Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland



Are your ships being treated as well?



Deliveries and service throughout the world

In Greece: The Pireos Supply Company 140 G. Skouze Street Pireos

ΕΙΣ ΤΟΝ Ι.Μ.Σ.Ο.

ΣΥΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΛΙΑΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠ' ΑΥΤΩΝ ΘΕΣΙΣ

Κατά την τελευταίαν 11ην σύνοδον του Συμβουλίου του Ι.Μ.Σ.Ο. εν Λονδίνω, συζητήθησαν πλείστα όσα θέματα ενδιαφέροντα την Ναυτιλίαν μας. Ειδικότερον ἐνεκρίθη υπό του Συμβουλίου του Ι.Μ.Σ.Ο. η έκθεσις της Maritime Safety Committee, ητις ως γνωστόν, είχε συνελθει εν Λονδίνω κατά τον παρελθόντα μήνα Μάιον. Η έκθεσις αυτή του Safety Committee, περιελάμβανε θέματα καταμετρήσεως πλοίων, εύσταθειας αυτών, κώδικος σημάτων, μεταφοράς επικινδύνων φορτίων, προστασίας των πλοίων κατά τον πυρός, ναυσιπλοΐας εις τὸ στενὸν του Ντόδερ, του αὐτοματισμοῦ τῶν πλοίων καὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης.

Μεταξὺ τῶν θεμάτων τὰ ὁποῖα ἀναφέροντο εἰς τὴν έκθεσιν ταύτην, περιλαμβάνονται ἐπίσης καὶ εἰδήσεις, ὅπως αὐτοαὐτὴ Jialai Committee μεταξύ Ι.Μ.Σ.Ο. καὶ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας (I.L.O.), διὰ τὰ θέματα συνθέσεως καὶ ἐκπαίδευσίως τῶν πληρωμάτων. Ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ἑλλάδος πλοίαρχος-λιμενικός κ. Ν. Σταμπολῆς, προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου, ἀντετάχθη εἰς τὴν σύστασιν ταύτης ἐπιτροπῆς, δεδομένου ὅτι τὰ θέματα ἐκπαίδευσίως καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ἰσχυρῶς ρηθίζονται ἐπὶ τῶν ὑφιστάμενων διατάξεων τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο. Ἀνάμειξις εἰς τὰ θέματα ταῦτα ἑνὸς ὀργανισμοῦ, ὡς ὁ I.L.O., σύγκυσις μάλλον θὰ προσκόλι: καὶ πολυπραγμοσύνην, εἰς τὸν τομέα ταύτων. Παρὰ τὰς ἀντιρροήσεις, ἐν τούτοις, τοῦ Ἑλλήνου ἀντιπροσώπου, ἀπαραίτηθε τελικῶς ἡ σύστασις μιᾶς τοιαύτης μικτῆς ἐπιτροπῆς. Φρονούμεν, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας θὰ πρέπει ἐντονωτέρων νὰ ἀντιδράσῃ εἰς τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν καὶ νὰ καταστήσῃ σαφῶς εἰς τὸν Ι.Μ.Σ.Ο., ὅτι εἰς ἐπὶ ἐπιθυμητῆ ἢ συνεργασίᾳ μιᾶς ναυτικῆς χώρας, ὡς ἡ Ἑλλάς, εἰς τοὺς κόλπους τοῦ Ὄργανισμοῦ ταύτου, θὰ πρέπει αἱ ἀπόψεις αὐτῆς ἐπὶ θεμάτων βασικωτάτων, ὡς εἶναι αἱ τὸ προκείμενον, νὰ λαμβάνονται σοβαρώτερον ὑπ' ἄψιν.

Πολλοὶ συζητήσεις ἐγένοντο εἰς τὸ Συμβούλιον ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς αἰτηθείσης ὑπὸ ὁμάδος ὑπαναπτύκτων καὶ πῆ ναυτικῶν χωρῶν τροποποιήσεως τοῦ καταστατικῶ

τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο., ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως ἡ συγκρότησις τοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ καὶ τῶν λοιπῶν ἐπιτροπῶν ἐνεργῆται κατὰ τρόπον δημοκρατικώτερον, ἤτοι δι' ἀμέσου ἐκλογῆς παρὰ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως. Σήμερον αἱ ἔδραι τοῦ Συμβουλίου καταλαμβάνονται κατὰ ἓνα ποσοστὸν ὑπὸ ἐπιπροσώπων κατ' ἐξοχὴν ναυτικῶν χωρῶν ἢ χωρῶν, αἵτινες διαδραματίζουσι σπουδαῖον ρόλον εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Παρὰ τὴν ἀντίδρασιν τῶν ναυτικῶν χωρῶν, δεδομένου ὅτι ἡ αἴτησις ὑπεγράφετο ὑπὸ τοῦ προβλεπομένου ἐκ τοῦ καταστατικῶ ἀριθμοῦ χωρῶν-μελῶν, ἀποφασίσθη ἡ σύγκλησις τῆς ἐκτάκτου ταύτης Γενικῆς Συνελεύσεως δια τὸν προσεχῆ μήνα Ὀκτωβρίου. Ἡ θέσις τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τοῦ θέματος ταύτου εἶναι λίαν λεπτή, διότι ἐνῶ ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν κατ' ἐξοχὴν

ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ἀγνοήσῃ τὸ αἷμα τῶν περισσοτέρων χωρῶν, διὰ μίαν πλείον δημοκρατικὴν ὀργανώσιν τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο.

Πολλοὶ ἀνευχεῖαι ἐπίσης διετυπώθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο., ἐκ τῆς Διεθνούς Διασκεύης τῆς Γενεῆς, Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως. Αἱ ἀνευχεῖαι αὗται ὀφείλονται εἰς τὴν τῶσιν δημοσιογίας καὶ ἄλλου διεθνούς Ὄργανισμοῦ, ὃ ὁποῖος ἐυδοχεῖται νὰ ἐπεμβαίη εἰς θέματα Ναυτιλίας καὶ, συγκεκριμένως, εἰς θέματα ναύλων.

Ἀξιοσημείωτος ἦτο ὡσαύτως ἡ ἔγκριστις ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ι.Μ.Σ.Ο. τῆς εἰσηγήσεως πραγματοποιημένων, περὶ μέτρων διευκολύνσεως ταξιδίων καὶ μεταφορῶν, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἀποφασισθίσα ὁμοσῶς σύνταξις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν ἀποφυγῆς συγκρούσεων, μετὰ τὴν ἀνακοινωθείσαν συμπλήρωσιν ὑπὸ τῶν προσχωρησασῶν χωρῶν-μελῶν, τῆς ἀποαιτωμένης διεθνούς χρηρητικότητος, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς διεθνούς συμβάσεως Προστασίας Ἀνθρώπινης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Εἰς τὰ τεχνικὰ θέματα τοῦ προηγουμένου τεύχους μας παρουσιάσαμεν μερικὰ τυπογραφικὰ λάθη ἀλλοιοῦντα τὴν ἔννοιαν τοῦ κειμένου, ὡς κάτωθι:

Εἰς τὴν σελίδα 26, πρῶτος ὑπὸ τῶν πίνακα στίχος τῆς τρίτης στήλης ἀσφαιρέται: Τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 κ. λ. π. μιλίων. Τὸ ἄρθρον εἶναι: Τὴν ταχύτητα τῶν 16,5 μιλίων.

Εἰς τὴν σελίδα 29, πέμπτος ἐκ τῶν κάτω πρὸς τὸ ἄνω στίχος τῆς μεσαίας στήλης ἀναγράφεται: καθίσταται οὕτω δυνατὴ ἡ ἔδρα ἐπὶ τισσάρων μόνον σημείων, ἀντὶ τοῦ ἄρθρου «ἢ ἘΒρασις».

Εἰς τὴν σελίδα 30, δεύτερος ἐκ τῶν κάτω στίχος τῆς μεσαίας στήλης ἀναγράφεται ἀκριβῶς, ἀντὶ τοῦ ἄρθρου «ἀκρὶ βύς».

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ "Asahimorok" παρεδόθη εἰς τὴν ταχυδρομικὴν ὑπερρείαν τῆς Δανίας ἐν μικρὸν ἀχηματογωγῶν σκάφος, τὸ εἰρηνητικόν, τὸ ἐυδιαφέρον στοιχείον τοῦ ὁποίου εἶναι ὅτι κινεῖται διὰ δύο ἐλικῶν ἐλεγχωμένου δῆματος, ἐξ ὧν ἡ μία εἶναι εἰς τὴν πῦρρον τοῦ σκάφους.

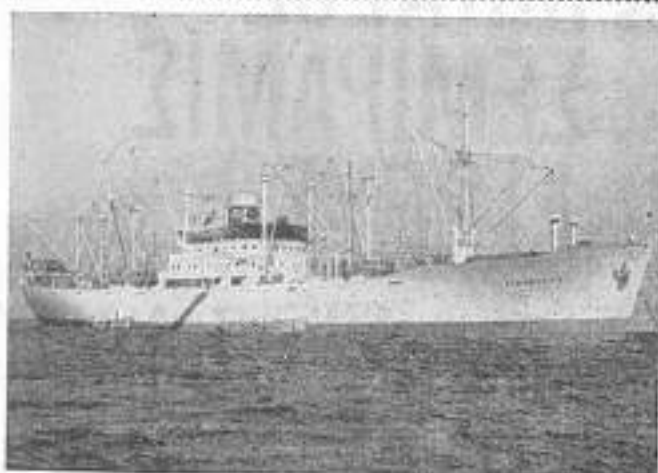
Ἡ κινήσειος διζέλομηχανή εἶναι Μπουρμπίστορ ἀπὸ θάιν Ἄλφα, ἀναπτύσσουσα ἰσχύιν 480 ἵππων εἰς τὰς 400 στροφάς, εἰς ἑκάτερον δὲ τῶν δύο ἄκρων αὐτῆς ὑπάρχει συμπλέκτης καὶ μηχανισμὸς ἀναστροφῆς, τῆς προωπηρίου ἰσχύος κατανομημένης κατὰ τὰ δύο τρίτα εἰς τὴν ἑλικὰ τῆς πρῶτης καὶ κατὰ τὸ ἑν τρίτον εἰς τὴν ἑλικὰ τῆς πρώτης. Ἐξασφαλίζεται οὕτω τὸ μέγιστον τῆς προωπηρίου ἀποδοσεως.

Κατὰ τὸν συνῆθη πλοῦν τοῦ σκάφους θὰ στρέφουσι ταυτοχρόνως καὶ αἱ δύο ἑλικες, θὰ εἶναι ὁμοσ δυνατῆ καὶ ἡ ἀποσύνδεσις τῆς μιᾶς τῶν ἑλικῶν, ὥστε νὰ στρέφῃ μία μόνον. Ταῦτα θὰ διευκολύνῃ ἰδιαιτέρως τὴν κινήσειον ἐν ὄρρω, διότι, ἀντὶ τὸ ἀχηματογωγῶν νὰ ἀγκυροβολῆ, θὰ κινήται εἰς τὴν θάσιν του, βαρβίσις τῆς ἑλικας τοῦ θὰ εὐρίσκειται πρὸς τὴν ἀντίθετον τῆς προωπηρίου ἀποδοσεως πλευρῶν.

Ὁ χειρισμὸς, τῶσων τῆς μηχανῆς ὄσων καὶ τῶν ἑλικῶν, γίνεται ἐκ τῆς γαλῶρας, ὅσων καὶ ὑπάρχουσι ἐπίσης ἐνδέεται διὰ τῆς θερμωκρῶσιαν τοῦ ὕδατος φύσεως τῆς μηχανῆς, τὴν πίεσιν τοῦ ἐλαίου λιπανσεως, τὴν πίεσιν τοῦ ἐλαίου τῶν ὑδραυλικῶν συμπλεκτικῶν

SOL

Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEEL"

GOthenBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST  
SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP"

GOthenBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

της μηχανής, την θερμοκρασίαν των ιδρών των αξόνων ως και των στερέων των ελικοφόρων αξόνων.

### ΝΕΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Διά πλοία ειδικών μεταφορών, ως είναι ή εις χύμα μεταφορά άλευρων, τσιμέντου, κόκκων μεταλλευμάτων κ.λ.π., επενόηθη υπό μιας αμερικανικής εταιρίας εν σύστημα εκφορτώσεως, το οποίον καθιστά το πλοίο ικανόν να εκφορτώνη δι' ίδιων μέσων, επιταχυνόμενα σημαντικώς του χρόνου εκφορτώσεως. Το φορτίον «άνηλεεται» μέσω σωληνώσεων, κατά τρόπον ανάλογον των δεξαμενοπλοίων.

Διά το σύστημα αυτό, καλουμένου «Γίτσιπ - Πλιν», επιτυγχάνεται ή εκφόρτιση τσιμέντου με ρυθμόν 1.800 λιβρών ανά λεπτόν κατά κύτος, ή, μάλλον, κατά ειδικήν δεξαμενήν, διότι τά κύττα διαμορφούνται ως δεξαμεναί, δι' επεκτάσεως του πυθμένος των τοιαύτης, ώστε να είναι λείος και άνευ εμποδίων, ως ένωχύσεων κ.λ.π.

Εις των πυθμένα έκαστης δεξαμενής τοποθετείται μία πλάξ, πάχους μιάς ίντσας, εκ διαπερατής υπό το άερος αέριας, ή πορώδης σύστασις της οποίας επιτρέπει την μέσω αυτής θλαίθριαν κυκλοφορίαν του άερος, αποτελούσα ένα πορώδη οίον ή θάλαμον. Ο πατισμένος άήρ του άεργείται δι' ειδικής σωληνώσεως εντός του «θαλάμου» αυτού διαχέεται εις άλλωλερον την πλάκα και σχηματίζει ούτω έν στρώμα πεπιεσμένου άερος, το οποίον προοδευτικώς εξαπλώνεται εντός της μάξης του φορτίου, αναγκάζον αυτό να ρέη προς την άναρρόφησιν του σωλήνος εκφορτώσεως.

Ηνωμένων με την πλάκα αυτήν του πυθμένος, είναι έν στρώμα εξ ίσχυρου «εφάσματος» υάλου, το οποίον περιβάλλει κατακόρυφος τας πλευράς του κύτους - δεξαμενής από του πυθμένος μέχρι του ήμισους του ύψους της.

Αφού εκφορτωθή μία άρισμένη ποσότης φορτίου, το στρώμα αυτό, περιέχον ειδικήν σύστασιν, πληρούται αυτόμάτως άερος και

ερωσκάνει, θραύον ούτω το κατά των πλοίων συμπιεσθέν εξ αυτού του θάρους του φορτίου, ώστε οι κόκκοι αυτού ν' άποχωρισθούν άλλήλων και να ρεύσουν εύκολώτερον προς την άναρρόφησιν.

Αι ειδικαί άντλίας εκφορτώσεως δημιουργούν, φυσικά, έντός των σωληνώσεων ίσχυράν άναρροφητικήν δύναμιν, ώστε να επιτυγχάνεται ή έντός αυτών ροή του φορτίου, ως αν ήτο τούτο υγρόν.

### ΤΟ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΝ ΘΕΙΟΝ

Ός είναι γνωστόν, την 2αν Φεβρουαρίου του 1963, το αμερικανικόν ειδικόν δεξαμενοπλοίου «Μαρίν Σούλφουρ Κούιν», έν μετασκευασθέν Τ-2, εξηφανίσθη κυριολεκτικώς, όμοι με το εκ 15.000 τόνων φορτίου του υγροποιημένου θείου και τους 39 άνδρας του πληρώματός του, κατά το ταξίδιον του από Μπωμόν του Τέξας εις Νόρφολκ της Βιργίνιας.

Παρά την εξαντλητικήν έρευναν, που διεξήγαγον ή αμερικανική άεροναυτική, ούδέν στοιχείον που να εξηγή την μυστηριώδη αυτήν εξαφάνισιν προέκυψε, εξακολουθεί δε να πιστεύεται, ότι το άτυχές πλοίο είχε άναρρόφη, είτε ύπερ της έκρηξιν ή άπαιότη εις δύο. Ότι πάντως και αν συνέβη, έγινε με τοιαύτην ταχύτητα, ώστε να μη δοθή καιρός εις το πλοίο να απέμψη σήμα κινδύνου.

Τό άτύχημα, πάντως, προσέλασε την υπό της Άεροναυτικής υιοθέτησιν νέων κανόνων άσφαλείας διά τα πλοία, που θα μεταφέρουν εις το μέλλον το επικίνδυνον φορτίον του υγροποιημένου θείου. Το φορτίον αυτό μεταφέρεται, ως γνωστόν, υπό ειδικής διασκευασμένης ή κατασκευασόμενης πλοίων, αι δεξαμεναί των οποίων έχουν ίσχυράν μόνωσιν και θερμαίνονται, καθ' όλην την διάρκεια της επί του πλοίου παραμονής του φορτίου, εις την θερμοκρασίαν των 270 περίπου βαθμών Φαρενάιτ. Αι δεξαμεναί αυτές δεόν να είναι ανεξάρτητοι της κατασκευής του πλοίου, συχνά δε παρατηρούντο εξ αυτών διαρροαί.

Οι νέοι κανόνες άσφαλείας άφορούν εις

την τοποθέτησιν φορητών σταθμών άσυρμάτου εις δύο διάφορα σημεία του πλοίου, την εις τα αυτά σημεία τοποθέτησιν πλαστικών, δι' άερος πληρουμένων, σκευών, την ύπαρξιν επί του πλοίου πλαστού αυτόματου ραδιογυρομετρικού σταθμού και λοιπά μέτρα έντοπισμού και διασώσεως.

Από άπόδεικx κατασκευής των πλοίων, κρίνεται ότι οι ήδη υπάρχοντες κανονισμοί είναι έπαρκείς.

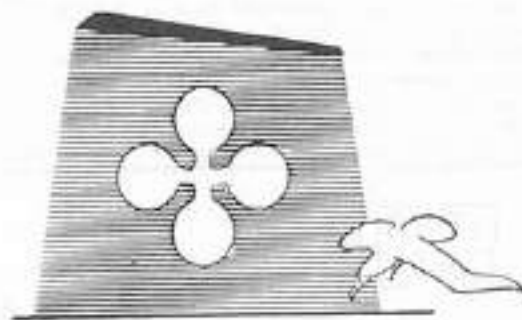
### Η ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΕΔΡΑΝΩΝ Κ.Α.Π.

Αι συσκευαί υπερθερμώσεως έκρήξεις έντός του στροφοβολαίου των μηχανών και ή, λόγω κακής λιπαρώσεως, εκανρήξεις των ιδρώνων, έν έπαυσαν να άνησυχούν τας μηχανικαίς των δεξίλομηχανών, διότι, συνήθως, ή βλάβη καθίσταται άντιληπτή, όταν είναι πλέον άργά δι' οιαδήποτε προληπτικήν έξέγερσιν. Διά τούτο και κρίνεται ως χρησιμότη ή φωταλεκτρική συσκευή έντοπισμού άτμών έλαίου, ή κατασκευασθείσα από την εταιρίαν Γκράνιτερ του Στρίνς εις Μιννιωσσός και την οποίαν χρησιμοποιούν σήμεραν πολλά δημόσια, ίδιαις δεξαμενόπλοια, μεταξύ των οποίων και 8 λια τά ρωσικά.

Η συσκευή βασίζεται επί της διαρρηκτικής άρχης του έντοπισμού των άτμών του έλαίου, χρησιμοποιείται δε διά την συνεχή και αυτόματου παρακολούθησιν της πυκνότητος των άτμών αυτών εντός έκαστου των διαμερισμάτων του στροφοβολαίου, κατά σειράν. Επιτρέπει επίσης την μέτρησιν και μικράς σέουμ αύξήσεως της πυκνότητος των άτμών του έλαίου, ύπερ την πυκνότητα που άντιστοιχεί εις τας στρώας και εις το φορτίον μιάς μηχανής δι' οιαδήποτε χρονικήν στιγμήν.

Και διά να εθωμεν εις μίαν συγκεκριμένην περίπτωσιν: Όταν άρχιξη ή υπερθερμανσις ενός έδρανου με ένέχυσιν λευκού μετάλλου χαμηλής θερμοκρασίας, λόγω άναπαρκούς αυτού λιπανσεως, ή υπερβολική τριβή και ή έπακολουθούσα άνοδος της θερμο-

tss ΕΡΜΗΣ  
tss ΠΗΓΑΣΟΣ  
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ  
ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

κρυστάλλους συμβαίνουν αλίγων προηγουμένων και διαρκούν επί τι, περιωρισμένον, χρονικών διάστημα πριν ή τὸ μέγαλλον ἀναφλέγη» ἢ ἀποκαλλήθῃ ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἔδρανου. Ἡ ἀμεσος, ἐπομένως, καὶ συνεχὴς παρακολούθησις τῆς ἐπιφάνειας τοῦ στρωφαλοβαλάμου ἐπικρατούσης καταστάσεως ὑπὸ τοῦ ἐντοπιστοῦ Γράβινερ, εἰδικὸὶ τῶν μηχανικῶν ἐγκαίρως, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται σοβαρὰ ζημία εἰς τὰς ἐπιφανείας τῶν ἔδρων.

Ὁ ἐντοπιστὴς ἐνεργεῖ φωτοηλεκτρικῶς καὶ μετρᾷ ἀκόμη καὶ τὴν μικροτέραν αἰθέριον εἰς τὴν πυκνότητα τῶν ἀτμῶν τοῦ ἐλαίου. Εὐκαμπτοὶ σωληνίσκοι μικρῶς διαμέτρου συνδέουν τὴν ἐντοπιστὴν μὲ ἕκαστον διαμέρισμα τοῦ στρωφαλοβαλάμου, μὲσω δὲ τῶν σωληνίσκων αὐτῶν οἱ ἀτμοὶ τοῦ ἐλαίου ἀντλάονται συνεχῶς ὑπὸ ἤλεκτροκινήτου ἀεραντλίας καὶ ἀδραγοῦνται, μὲσω περιστροφικῆς δολεβίδος, ἐπὶ τοῦ δειγματοληπτικοῦ σωλήνος. Ἡ περιστροφικὴ αὐτὴ δολεβὶς συνδέει τὸν δειγματοληπτικὸν σωλήνα διαδοχικῶς μὲ ἕκαστον θάλαμον τοῦ στρωφαλοβαλάμου, ἐκτὸς ὁ συγκεκριτικὸς σωλὴν ἐξοικονομεῖ νὰ παραμένῃ συνδεδεμένος μὲ πάντας συγχρονως τοὺς ὑπολοίπους θάλαμους, βοηθῆσι τῆς αὐτῆς περιστροφικῆς δολεβίδος. Οὕτω, ὁ δειγματοληπτικὸς σωλὴν δέχεται δείγμα τῶν ἀτμῶν τοῦ ἐλαίου ἐκ ἕκαστου στρωφαλοβαλάμου κατὰ σειρὰν καὶ παραβάλλει τούτο μὲ τὸ δείγμα πού περιέχεται εἰς τὸν συγκεκριτικὸν σωλήνα, καὶ τὸ ὅπουλον πρόέρχεται ἀπὸ ἄλλου τοῦ ὑπολοίπου στρωφαλοβαλάμου, ἀποτελοῦν τὸ μέσον δείγμα αὐτῶν. Ἄνὰ κόβη, προσέτι, στρῶσιν τοῦ στρωφαλοβαλάμου, τὸ κοινὸν δείγμα ἀτμῶν τοῦ ἐλαίου ἐξ ἄλλων τῶν στρωφαλοβαλάμων, τὸ περιεχόμενον εἰς τὸν συγκεκριτικὸν σωλήνα, παραβάλλεται μὲ δείγμα καθαρῶν ἀέρος, εἰσπνεόμενον εἰς τὸν δειγματοληπτικὸν σωλήνα. Διὰ τοῦ κεντρικοῦ ἀέρος τῶν δύο σωληνῶν προβάλλεται, τότε, δέσμη φωτὸς ἠπίκουσα ἐπὶ, ἐνὸς δι' ἕκαστου σωλήνα, φωτοκυττάρου, ἐπειδὴ δὲ ἡ ἠλεκτρικὴ ἰσχύς εἶναι ὡθίως ἀνάλογος τῆς πυκνότητος τοῦ φωτὸς, πού πίπτει ἐπὶ ἕκαστου φωτοκυττάρου, εἶναι προφανές, ὅτι ἡ ἠλεκτρικὴ αὐτὴ ἰσχύς ἀντισταθίζεται καὶ δὲν ἀιρέχεται αἰῶμα, ὅταν τὰ αἴρια καὶ τῶν δύο σωληνῶν ἔχουν τὴν αὐτὴν πυκνότητα.

Τοπικὴ αἰθέρις τῆς πυκνότητος, προκαλούμενη ἀπὸ υπερθερμασθῶν σημείων εἰς αἰσθητῶτε στρωφαλοβαλάμου, ἐντοπιστὴς ἀ-

μέσως μόνος διὰ τῆς δολεβίδος διέβη ἀφ' ἑκείθων προερχόμενος, ἐπὶ τοῦ δειγματοληπτικοῦ σωλήνος, διότι τότε αἱ ἀέρμασι φωτὸς ἐπισκοπεῖται ἀνίσως, αἰθέρις ἢ ροή τοῦ ρεύματος καὶ, εἰς μίαν προκαθορισμένην τιμὴν πυκνότητος, ἀκρίβεται ἐν ἠερτικῶν ὡς καὶ ὀπτικῶν σημά. Ἀυτόματως τότε σταματοῦν ἡ λειτουργία τῆς περιστροφικῆς δολεβίδος καὶ οὕτω δεικνύεται ἐκ πύου στρωφαλοβαλάμου προέρχεται ἡ υπερθερμανσις.

**ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΤΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ**

Τὸ σημαντικότερον, ἴσως, ἔθμα, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς διασκίσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ τοῦ 1960, πρὸς μείωσιν τῶν κατὰ θάλασσαν ἀτυχημάτων, ἐγένετο προσάφαις ἀπὸ τῆς «Ἀσιατικῆς Πετρελαίου», ἑταιρικῆν παραφάδα τῆς μεγάλης ἑταιρίας πετρελασιολῶν «Σέλλ», τῆς διαχωριζομένης ἀπὸ τὸν ἰδιοκτήτην καὶ ὑπὸ χρονολογίαν δεξμενοπλοίων τοῦ ἀνωτέρου συγκροτήματος ἀνερχόμενον τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἰς 472 σκάφη, χωρητικότητος 12 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων ὁ.μ. Τελειῶν τὰ δεξμενοπλοία αὐτὰ ὑπὸ πᾶσαν, σχεδόν, σημαίαν (τὰ ἰδιόκτητα πλοία τῆς «Σέλλ» φέρουν ἄλλανδικήν, ἀγγλικήν, γαλλικὴν, γερμανικὴν, νορβηγικὴν ἢ σουηδικὴν σημαίαν), δι' ἐγκυκλίου δὲ τῆς διαχωριζομένης αὐτῆς ἑταιρίας, διετάχθησαν οἱ πλοίαρχοι τῶν, ὅπου ἀκολουθοῦν σαφῶς καθοριζομένων πλοίων, διαφεροῦν διὰ τὸ μεταβαίνοντα ἀπὸ τὰς τῶν πλοίων πύ ἐπιστράφου, κατὰ τὴν δίκλεισιν τῶν ἐκ αἰετῶν θαλασσίων διόδων, ὅπου συνήθως παρατηρεῖται συνωστισμὸς πλοίων καὶ εἰς τὰς ὁποίας συμβαίνουν τὰ περισσότερα ἐκ συγκρούσεως ἀτυχήματα.

Αἱ εἰδικαὶ αὐτὰ πλείσις καθορίζονται διὰ τὸ στενὸν τοῦ Ντόβερ, τὰ ἀκρωτήρια Οὐσσάντ, Φιστῆρ καὶ Σαιντ Βισσετ, τὸ στενὸν τοῦ Γιβραλτάρ, τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ, ὄρισμένα σημεῖα τῆς Ἐρυθρῆς Θαλάσσης, τὸ Στενὸν τοῦ Μπάμπ-Ἐλ-Μαντζιτ καὶ τὴν εἰσόδον τοῦ κόλπου τῆς Ἀραβίας.

Ὁ ναυτιλιακὸς διευθυντὴς τῆς «Σέλλ», πλοίαρχος κ. Ντίκσον ἐδήλωσε, κατὰ τὴν ἀποστολὴν τῆς ἐν λόγω ἐγκυκλίου, πρὸς τὸς ἐκπροσώπους τοῦ Τύπου, ὅτι ὁ καθορισμὸς αἰετῶν πλείσων ἐπὶ τὰ ἀντιθέτως βαίνοντα πλοία εἰς περιοχὰς συνωστισμοῦ, ὁ τῶσον καλὰ ἀποτελέσματα ἀποδίδου εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, ἐπὶ τῆς γραμμῆς

τοῦ ἀκολουθοῦν τὰ μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς κυκλοφοροῦντα ὑπερκεκλιμένα, ἀπὸ καιροῦ ἀποσχολοῖ τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ ὅτι τὰς ὑπὸ τῆς «Σέλλ» καθοριζομένης διὰ τὰς προμηθεύσις περιοχὰς πλοίαρχοι, θὰ ἀκολουθοῦν καὶ τὰ πλοία πολλῶν ἄλλων ἀγγλικῶν, γερμανικῶν, γαλλικῶν, ἀλλανδικῶν καὶ βελγικῶν ἑταιριῶν, αἱ ὁποῖαι ἔδωσαν ἤδη ἀναλόγους ἀδείχας εἰς τὰ σκάφη των.

Ἡ ἀποδοχὴ τῶν εἰδικῶν αἰετῶν πλείσων ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, ἀποτελεῖ ἤδη ἀντικείμενον ἐρεῖνης ὑπὸ τοῦ I.M.C.O., λόγω ὅμως τῆς καθυστερήσεως πού χαρακτηρίζει τὰς ἐνεργείας τῶν διεθνῶν ὀργανισμῶν, ἡ ἐθελοντικὴ προαχρησις ἰδιωτικῶν συμφερόντων εἰς ἐν τοιαύτῳ σχέδιον, ἐκρήθη εἰςδεδογμένη καὶ διὰ τούτου τὸ παράδειγμα τῆς «Σέλλ» ἠκολούθησαν ἤδη καὶ ἄλλαι ἑταιρίαι.

Ἡ σχετικὴ ἐγκύκλιος τῆς «Σέλλ», πλὴν τοῦ καθορισμοῦ τῶν εἰδικῶν πλείσων διὰ τὰ ἀντιβαίνοντα πλοία εἰς τὰς διόδους πύ ἤδη ἀναφρασαν, προβαίνει καὶ εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας ὑποδείξεις:

1. Εἰς ἀναπεπταμένας θαλασσίας περιοχὰς, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐν παρατηρητῆ ἢ διχ συνωστισμῶς σκαφῶν, τὰ πλοία θὰ ἀκολουθοῦν τὴν ζώνην πύ εὐρίσκεται 10 μίλια πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς αυτοσυμμέτρως πορείας ἀπὸ σημείου εἰς σημείον.

2. Εἰς περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας συντρέχει μίαν τῶν κατωτέρω προϋποθέσεων, τὰ πλοία θὰ νὰ πρῶνται πρὸς τὴν ἐξω (πρὸς τὸ πέλλαος) πλευρῶν:

α) Ὅταν πρόκειται νὰ μεταβάλλουν πλοῖον κατὰ τὴν παράλληλιν ἀκρωτηρίου, ὅτι αἱ πορείαι τῶν πλοίων συνιολοῦν ἐπικυβῶνως, συνεπεία τῆς τῶσως αὐτῶν νὰ πρῶνται εἰς τὴν αὐτὴν περίου ἀπὸ τῆς ἐξῆς ἀπόστασιν.

β) Ὅταν ἡ κίησις, συνεπεία τῆς γεωγραφικῆς διαμορφώσεως τῆς περιοχῆς, περιορίζεται ἐπὶ τὸς μίαν στείης σχετικῶς κορίδος.

Καὶ γ) Εἰς τὰς πλησίον μεγάλων λιμῶν περιοχὰς, ἐνθα παρατηρεῖται μεγάλη κίησις εἰσπνεόμενων, ἐξερχόμενων ἢ καὶ ἀπλάως διερχόμενων ἀετῶν πλοίων.

Ἐπειδὴ, ὡς εἶναι γνωστόν, αἱ πλείσται τῶν συγκρούσεων συμβαίνουν εἰς περιορισμένα ὕδατα, ἐνθα σημειοῦται συνωστισμὸς πλοίων, ἴβια ὑπὸ περιορισμένην ὀρατότητα, ἐλπίζεται ὅτι ἡ ὀδομολογία (πλοίαρχοι) αὐτῆ τῶν πλοίων, σοβαρῶς θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλίας.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

### ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

**ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΦΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**

**D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,"**

Ἐκείτην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὕρον 9 π. μ.  
**ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.**

Ἐκείτην ΠΕΜΠΤΗΝ ὕρον 3 π. μ.  
**ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.**

**ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ**

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ἘΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

**Δ/Β "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"**

Ἐκείτην ΠΕΜΠΤΗΝ ὕρον 12 ἐν Πειραιῶς διὰ:  
**ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΑΝΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.**

Ἐκείτην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὕρον 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διὰ:  
**ΒΡΙΝΑΝΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ**

Πληροφορίαι: Ἀσπὴ Πειραιῶς, Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.



Shown in drydock are S.S. Stavros Coumataros, S.S. Constantinos and S.S. Star.



S. T. THETIS



## *Unexcelled Shipyard Service*



**Emmanuel D. Hadzicis**  
Manager of the Greek Department, who has been associated with Maryland for fifteen years, personally supervises the work of all Greek owners.

Extensive facilities, thoroughly experienced technical personnel, unexcelled service . . . all are at your disposal when you come to Maryland Shipbuilding. Our complete, modern shops, five piers and four floating drydocks with lifting capacities up to 18,000 tons assure you of unexcelled service for all types of work. Here thirty-two ocean-going vessels can be berthed and serviced simultaneously.

## **Maryland Shipbuilding & Drydock Company**

MAIN OFFICE AND PLANT • BALTIMORE 3, MARYLAND • TELEPHONE ELgin 5-0500  
CABLE ADDRESS: MARDOCKCO • NEW YORK OFFICE • 1 BROADWAY • DIgby 4-0934

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

### ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΡΙΘ. 921/1964

Πρόεδρος: δ. κ. Δ. Κουράντος  
Δικηγόροι: οι κ.κ. Ι. Βροχίδης, Ν. Μαλαδάκης

● Έργατικόν ατύχημα ναυτικού.—Πρωτοδικαρχική επίδικασσις.—Απειθύναι αιτήσεως κατά του πράκτορος της πλοιοκτησίας.—Παθητική νομιμοποίησης.—Έντολοδόχος δύναται να διεξαγάγη δίκην αναγομένην εις τον κύκλον των υποθέσεων της επιτροπείας διαχειρίσεως.—Καταδικη πράκτορος υπό την ιδιότητά του ταύτην.

Ἐπειδή ἡ ὑπὸ κρίσιν αἰτήσις διὰ τῆς ὁποίας διώκεται ὅπως ὑποχρεωθῆ ἡ καθ' ἧς ὑπὸ τὴν ιδιότητά της ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἐν Βερμυούδαις ἑδρευούσης ἑταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «M.I.S.C.» καὶ ὁρισταμένου καταπεύγοντος, καταβάλλῃ εἰς τὸν αἰτούντα ἔναντι τῆς ἀραιομένης αὐτῆ ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἢν ὑπέστη οὗτος πληγήν πρόσκαιρον ἀνεκτικότητα, συνεκτικῶν ἀτυχήματος ἐκ θαλάσσης συμβάντος ἐν τῇ ἐργασίᾳ του ὡς δοκιμὸν μηχανικοῦ εἰς τὸ ἐν τῇ αἰτήσῃ ἀνεφορμωμένον ὑπὸ λιβερτιανῶν σημαίαν πλοῖον, εἰς τὸ ὁποῖον ἐναυτολογηθῆ ὑπὸ τῆς καθ' ἧς ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἀνωτέρω ἀλλοδαπῆς ἑταιρίας, διαχειριστῆρος τοῦ πλοίου τούτου, εἶναι νόμιμος δόκιμος ἐρειδωμένη εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ν. 551 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 634 Α τῆς Πολ. Δικονομίας καὶ ἐξεταστέα, ἡ δὲ ἐναύσις τῆς καθ' ἧς περὶ ἐλλείψεως παθητικῆς νομιμοποιήσεως ὡς ἀπρεφομένης τῆς αἰτήσεως κατὰ τῆς ἐκπροσώπουσιν ἐν Ἑλλάδι τὴν ρηθείσαν ἀλλοδαπὴν ἑταιρίαν, εἶναι ἀπαρρητῆτα, τοῦ ἐντολοδόχου δυναμένου ὅπως διεξαγάγῃ καὶ δίκην αναγομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν υποθέσεων τῆς ἐπιτροπείας διαχειρίσεως, ἀφ' οὗ δὲ αὐτῆς συντελεῖται ἡ διαχείρισις αὐτῆ (Καυκῶ, Ἐναυκ. ὁμ' ἀριθ. 713 § 3, Α.Π. 13/1948 Θέμις Νῦ 187 Ε.Π. 441/1953 Θέμις ΞΕ 283).

(Ομοίως)

Διὰ ταῦτα

Δεχόμενοι ἐν μέρει τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν. Ὑποχρεώμενοι τὴν καθ' ἧς ὑπὸ τὴν ιδιότητά της ὡς πράκτορος καὶ ἐκπροσώπου τῆς ἐν Βερμυούδαις ἑταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «M.I.S.C.» ὅπως καταβάλλῃ εἰς τὸν αἰτούντα προσωρινῶς τὸ ποσὸν κ.λ.π.

Ἡ ιδιότης τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ὡς ἀντικλήτου τοῦ πρακτορευομένου, ἀπασχόλησε τὰ δικαστήρια, μολοντί δὲ ἀπεφάσις τινας ἐδέχθησαν ὅτι ὁ πράκτωρ εἶναι ἀντικλήτος καὶ ὀρθῶς ἐνεργεῖται πρὸς αὐτὸν ἐπιδόσεις εἰσαγωγικῶν δίκης ἐγγράφων, ἡ πλειοψηφοῦσα γνώμη κηρύσσεται ὑπὲρ τῆς ἀπόψεως ὅτι ὁ πράκτωρ δὲν εἶναι ἀντικλήτος.

Τὴν ἀνωτέρω δημοσιευμένην ἀπόφασιν ἀπασχόλησε ζήτημα διαφορῶν. Ὁ αἰτῶν ναυτικὸς ἰσχυρίζεται ὅτι ἐπισυνέβη αὐτῷ ἐργατικὸν ατύχημα, ἐξήτησε προσωρινὴν ἐπίδικασιν ἔναντι τῆς ἀραιομένης ἀποζημιώσεως ἐκ τοῦ νόμου 551. Τὴν αἴτησίν του ἀπήλθει κατὰ τοῦ ἰδίου ναυτικοῦ πράκτορος, ὡς ἐκπροσώπου τοῦ πρακτορευομένου πλοιοκτῆτου. Κατὰ τὴν συζητήσιν τῆς αἰτήσεως, προσβλήθη ἐκ μέρους τοῦ πράκτορος ἑναύσις παθητικῆς νομιμοποιήσεως. Ὁ πράκτωρ ἰσχυρίσθη ὅτι δὲν προσέλαθεν αὐτὴ ἐναυτολόγησε τὸν αἰτούντα, ὅτι ἂν ἀφείλεται αὐτῷ ἀποζημιώσις δι' ἐργατικὸν ατύχημα, αὕτη ἀφείλεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ ὅτι τέλος μὴ ἔχων οὐδὲ πύρρως ἀσχέσιν τινα πρὸς τὴν δικαιοσύνην

τὴν ὑπόθεσιν, οὐδεμίαν δύναται — ἔστω καὶ ἐπιμερικῶς — ἢ ἀντιτάξῃ ἄρουναι κατ' αὐτῆς.

Ἐδῶ, συνεπῶς, δὲν ἐτίθετο τὸ ζήτημα ἂν εἶναι ἡ αἰ, ὁ πράκτωρ ἀντικλήτος τοῦ πρακτορευομένου πλοιοκτῆτου, διότι ἡ αἰτήσις δὲν ἀντρέφεται κατὰ τοῦ πλοιοκτῆτου, ὡστε νὰ κριθῆ ἂν ὀρθῶς ἐπέβη αὕτη εἰς τὸν πράκτορα αὐτοῦ. Ἐδῶ ἐτίθη ὁμοίως τὸ ζήτημα ἂν καλῶς ἐνήγεται ὁ καθ' οὗ ἡ αἰτήσις ναυτικὸς πράκτωρ.

Ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἠσυχολοῦσε μὲ τὴν ἐξέτασιν τῶν ἀραιοτήτων τοῦ πράκτορος, ἀπαρρητῆται ὅτι ἐντὸς τούτων κείναι καὶ ἡ διεξαγωγή δίκων. Ταῦτα, καίτοι ἀσχετῆσαι, δύναται τις νὰ δεχθῆ, ὑπὸ τὴν ἀπαραίτητον ὅμως προϋπόθεσιν, ὅτι νοσῶσι αὐτῶ ἡ διεξαγωγή δίκων ἐπ' ἀνόματι τοῦ πρακτορευομένου, κατὰ τοῦ ὁποίου δὲν νὰ χωρήσῃ ἄνευ ἀποδοχῆς καταδικῆ, διότι ἄλλως εἰσάγεται ἀνεπιτρέπεται ἰδίᾳ αὐτῶν τοῦ ἐντολοδόχου. Πρὸς τὴν ἀποψιν ταύτην φαίνεται τασσομένη καὶ ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις, διότι ἐν τῷ διατακτικῷ αὐτῆς καταδικάζει τὴν καθ' ἧς ἡ αἰτήσις ὡς πράκτορα καὶ ἐκπρόσωπον τῆς διαχειριστῆρος τοῦ πλοίου ἑταιρίας.

Διερωτώμενοι εἶναι ἐπαρκῆς ἡ πρωτότυπος αὕτη ἐκφρασίς τοῦ διατακτικῆς τῆς ἀποφάσεως, νὰ καλῶν τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἐντολοδόχος, ἐνεργῶς ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἀνατιθεμένης αὐτῷ ἐπιτελέσει, δὲν ἔχει ἴδιον αὐτῶν. Ἐὰν ἐξῆ τῆς περὶ αὐτῆς ἡ πρακτορευομένη καὶ ἔχων ἐκκαθαρισθῆ οἱ λογαριασμοὶ μεταξὺ πράκτορος καὶ πρακτορευομένου, δύναται ὁ πράκτωρ ἢ ἀντίτιπη κατὰ τῆς ἐναντίον αὐτοῦ ἐκτελουμένης ἀποφάσεως, ὅτι δὲν ἔχει παρ' αὐτῶ χρήματα τοῦ πρακτορευομένου ἢ μὴπως τὸν ὑποχρεώνει ἢ ἀποδορμεύει πρακτορευομένην νὰ διαθετῆ τὰ ἴδια αὐτοῦ χρήματα, τίτλων τῆς κῶλαι ποτὲ ὁρισταμένης καὶ καταλυθείσης πρακτορευομένης; Καὶ πόσον ἀπέχει τὸ τελευταῖον ταῦτο ἀπὸ τῆς παραδοχῆς ἀτομικῆς εὐθύνης τοῦ ἐντολοδόχου; Ἄλλως δεδαιώσθαι θὰ εἶχον τὰ πράγματα, ἂν, διεξα-

γωγίης τῆς δίκης ὑπὸ τοῦ πράκτορος διὰ λογαριασμὸν τοῦ πρακτορευομένου, καταδικάζετο ἐν ἀποδοχῇ τῆς αἰτήσεως, ὁ τελευταῖος οὗτος εἰς καταβολῆν.

Πέραν, ὅμως, τῶν σκέψεων ταύτων, διαρωτώμενοι ἂν εἶναι τῆ θέσει τοῦ ἀξιωματοῦ ὅτι ὁ πράκτωρ δύναται νὰ διεξαγάγῃ καὶ δίκην αναγομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν υποθέσεων τῆς ἐπιτροπείας διαχειρίσεως, διὰ μέρη ν' ἀχθῶμεν εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι πᾶσα δίκη εἶναι δυνατὸν νὰ διεξαγῆται ὑπὸ καὶ κατὰ τοῦ πράκτορος. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐπιτροπῆ εἰς τὸν πράκτορα ἡ ἐξέλιξις ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὴν ἐπιτελέσει ταύτην ἐξετέλεσε αὐτός. Μεταγενεστέρως, ὁ τῆ μεσολαβήσας τοῦ πράκτορος ναυτολόγησιν ὑπέστη ἐπὶ τοῦ πλοίου ατύχημα. Ἐνταῦθεν ὁμοιογενήθησαν ἀξιώσεις τοῦ ναυτολογηθέντος, δυνάμεται νὰ καταβάσιν εἰς δίκην. Πᾶς ἀνάγονται οἱ ἀξιώσεις αὐταὶ εἰς τὸν κύκλον τῆς ἐπιτροπείας εἰς τὸν πράκτορα διαχειρίσεως; Ποῖον ἄρουναι ἢ ἀντιτάξῃ κατὰ τῶν ἀξιώσεων ταύτων, ὁ ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῆς υποθέσεως εἰσακόμεινος πράκτωρ;

Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● Ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας ἐν φορτωτικῇ.

Ἡ ρήτρα δι' ἧς τὰ μέρη ὑποβάλλονται εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν δικαιοδοσίαν δικαστηρίου τινος, εἶναι συνήθης εἰς τὰς φορτωτικῆς. Εἶναι αὕτη ἐγκυρία κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅτι ἐκφράζει σαφῶς τὴν περί τούτου πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων. Ἄπειται ἡ νομολογία νὰ εἶναι ἡ ρήτρα σαφῆς καὶ ἀκριβῆς, εἰς τὸν ὅσον ὡστε νὰ προκύπτῃ ἀνευ ἀμφιβολίας, ποῖον τὸ ὑπὸ τῶν μερῶν συμφωνηθῆν ὡς ἀρμόδιον δικαστήριον πρὸς ἐπίδικασιν τῶν μεταξὺ αὐτῶν ἐνδεχομένων ἀνεπιτητοῦσιν διαφορῶν.

Φορτωτικῇ ἀχθείσῃ ἐνώπιον τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων περιεῖχε τὸν ὅρον, ὅτι πᾶσαι αἱ ἀγωγαὶ αἱ προκύπτουσαι ἐκ τῆς ἐπιτελέσεως τῆς παρούσης φορτωτικῆς, θὰ ἐδικάζονται

### HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα κατὰ κινδύνων πολέμου

### UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

(Ἡ μεγαλύτερα Ὀργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ Ἀποζημιώσιν πλοιοκτητῶν εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον) καλύπτει τὰ πλοῖα ὄλων τῶν σημαίων διὰ ζητίας πρὸς τρίτους

### UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἐν περιπτώσει διαφορῶν

### UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD.

καλύπτει τὰ ὑπὸ σημαίαν τῆς Μεγ. Βρεταννίας καὶ χωρῶν τῆς Κοινοτυπείας πλοῖα κατὰ κινδύνων πολέμου

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

κατά το μαροκινόν δικαίον, ἐφ' ὅσον ρητῶς ἐπιτάσσεται ταῦτο τῷ δικαίῳ τῷ Μαρόκου. Ἄλλως, ὁ μεταφορέυς δικαιούται νὰ ἐγείρῃ τὴν ἀγωγὴν εἰς ἐνώπιον γαλλικοῦ δικαστηρίου εἴτε ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τοῦ Ροσέρνταμ. Τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουέν (9 Μαρτίου 1962) ἔκρινε, ὅτι ἡ ρήτρα ἦτο ἀσφής, διότι ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῆς προεπιθέτει τὴν προκαταβολικὴν διεξαγωγὴν ἀποδείξεως περὶ τοῦ τί ἐπιτάσσει ἐν προκειμένῳ τὸ μαροκινόν δικαίον, ἂν δηλαδὴ εἶναι κατ' αὐτὸ ὑποχρεωτικὴ ἡ ἔγερσις τῆς ἀγωγῆς ἐνώπιον τῶν ἐν Μαρόκῳ δικαστηρίων. Ἄλλὰ καὶ τῆς ἀποδείξεως ταύτης δυναμένης τυχόν νὰ διαταχθῇ, τὸ Ἐμποροδικεῖον ἔκρινε τὴν ρήτραν ὡς μὴ ἰσχυρὰν, διότι λόγῳ τῆς ἀσφαλείας τῆς, δὲν ἦτο δυνατόν ὁ παραλήπτης τοῦ φορτίου ν' ἀπληρωθῇ ποῖα δικαιώματα ἔχει, διὰ τῆς ἀπλῆς ἀναγνώσεως τῆς φορτωτικῆς.

Προηγουμένως, τὸ Ἐρετεῖον τῆς Ρουέν (30 Σεπτεμβρίου 1961) ἀπεκράου ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικεῖου τῆς Χάβρης (21 Ἰουλίου 1961) εἶχε κρίνει ὅτι ἡ ἀπλὴ ἀναγραφὴ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅτι ἀρμόδιον εἶναι ἀγγλικόν τι δικαστήριον, δὲν εἶναι ἰσχυρὴ. Ἡ ρήτρα ἀλλαδατικῆς δικαιοδοσίας, ἵνα εἶναι ἔγκυρος δεῖν νὰ εἶναι σαφὴς, καθαρὰ καὶ νὰ ὑποδεικνύῃ τὸ δικαστήριον εἰς ὃ θὰ καταφυγῇ ὁ διάδικος, χωρὶς ν' ἀπαιτοῦνται πλείονα στοιχεία πρὸς καθορισμὸν αὐτοῦ, ὅταν ἀνακίμη ἡ ἀνάγκη τῆς προσταγῆς εἰς αὐτὸ. Ἡ ἀπόφασις αὐτῆ τοῦ Ἐρετεῖου, ἐπεκράθη ὑπὸ τοῦ Ἀκυρωτικοῦ (11 Ἰουλίου 1963).

Ἐτέρα ρήτρα προέβλεπεν ὅτι ὁ μεταφορέυς εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ὀρίσῃ αὐτὸς τὸ δικαστήριον ἐνώπιον τοῦ ὁποῖου δεῖ νὰ ἐναχθῇ. Στριζόμενος ἐπὶ τῆς ρήτρας ταύτης ὁ πλοίαρχος καὶ ἐναχθεὶς δι' ἄλλομμεν τοῦ φορτίου, ἰσχυρίσθη ὅτι μόνον ἀρμόδιον δικαστήριον πρὸς ἐναγωγὴν αὐτοῦ, εἶναι τὸ

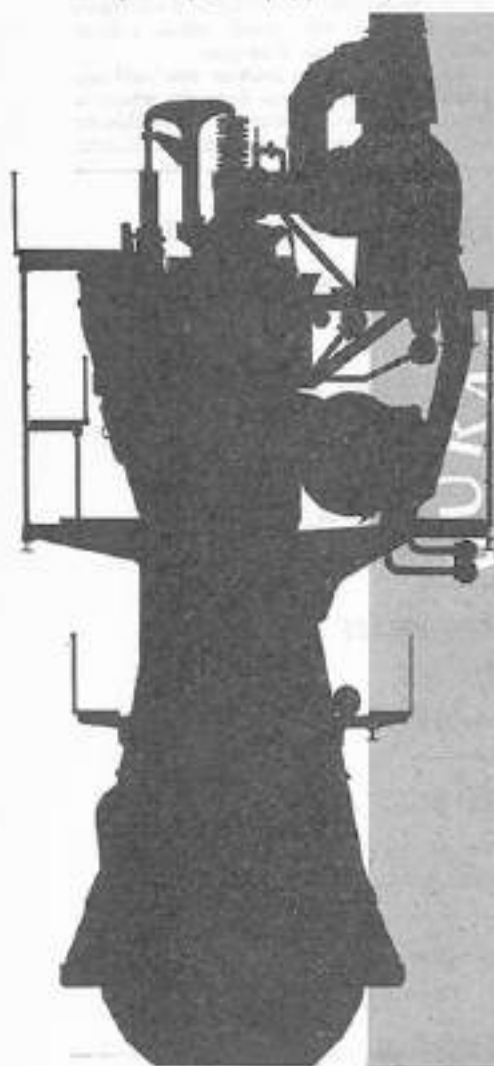
τῆς Νέας Ὑόρκης, ὅπου ἡ ἐφοπλίστρια ἐπαίρια εἶχε τὴν κεντρικὴν ἐπιχειρηστικὴν ἐδρασίαν αὐτῆς. Τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης (29 Ὀκτωβρίου 1963) ἀπέκρινε τὴν ἐπίστασιν ταύτην ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ὁ ὑπὸ τοῦ μεταφορέως μονομερῶς καὶ κατὰ τὸ δοκοῦν αὐτῷ, καθορισμὸς τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, πρὶν εἶναι τὸν παραλήπτην τοῦ φορτίου εἰς μισοκτικὴν θέσιν, δυναμένη νὰ παραβλάσῃ αὐτὸν ἐν τῇ ἐνασχῆσει τῶν δικαιωμάτων του. Ἐτέρωθεν, ἡ ρήτρα ἐκρίθη ὡς ἄκυρος, διότι ἡ ἀσφής αὐτῆς ἐδημιουργεῖ μεγίστην ἀβεβαιότητα περὶ τοῦ ἀρμοδίου δικαστηρίου, καθ' ἣν στιγμὴν ἐξοδίδετο ἡ φορτωτικὴ.

Ὁσάκις ὁμοῦ ἡ ρήτρα εἶναι σαφὴς καὶ ἀκριβὴς, τότε εἶναι δεσμευτικὴ διὰ τὰ μέρη, ἀνεξαρτήτως καὶ ἂν εἶναι αὐτῆσθὰ διὰ τὸν ἕνα τῶν συμβαλλομένων. Εἰς τὴν ἐν ἀνακίμῳ ἐπιθετικὴν περίπτωσιν, ὁ παραλήπτης ἐνήγαγε τὸν θαλάσσιον μεταφορέα ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τῆς Παριεῖ (Γαλλικὴ Πολυνησία), ζητῶν ἀποζημίωσιν διὰ καθῆν ἐπιτέλειαν διαρῶν συμβάσεων θαλασσίας μεταφοράς ἀπὸ Μασσαλίας εἰς Παριεῖ. Ὁ μεταφορέυς ἀπέκρουσε τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ δικαστηρίου τῆς Παριεῖ, στηριζόμενος εἰς ρήτραν τῆς φορτωτικῆς, καθ' ἣν ἀνεκρινήθησαν ὡς ἀρμόδια τὰ δικαστήρια τῆς Μασσαλίας ἢ τοῦ Σηκουάνα, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ ἐνάγοντος. Τὴν ἐπίστασιν ταύτην τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπέκρινε τὸ Ἐρετεῖον τῆς Παριεῖ, διότι ἔκρινε ὅτι οὗτος ἦσκει μονοπωλικῶς τῆς θαλασσίας μεταφοράς μεταξὺ Μητροπόλεως καὶ γαλλικῆς Πολυνησίας καὶ οἱ συμβάσεις μεταφοράς ἦσαν συμβάσεις προαρχήσεως, αἵτινες εἶναι ἔγκυροι, ἀρκεῖ νὰ μὴ γίνονται δι' αὐτῶν καταπίσεις τοῦ ἀντισυμβαλλομένου. Ἐάν ὁμοῦ ὁ εἰς Τηϊτίτι διακίμων ἀντισυμβαλλόμενος εἶχε τὴν ἐλευθερίαν νὰ διαπραγματευθῇ τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως, ἀσφαλῶς δὲν θὰ ἀνεκρινε

ὡς ἀρμόδια ἀποκλειστικῶς δικαστήρια κείμενα εἰς ἀπόστασιν 18.000 χιλιομέτρων. Τὸ νὰ δεχθῇ τις τὴν ἐγκυρότητα ταύτης ρήτρας, ἰσοῦται πρὸς τὸ νὰ ἀπορῆσθαι τὸν ἐν Πολυνησίᾳ παραλήπτην τοῦ δικαιώματος νὰ ἐναγῆται τὸν μεταφορέα. Ἡ ἀπόφασις ὁμοῦ αὐτῆ τοῦ Ἐρετεῖου τῆς Παριεῖ ἀνηρέθη ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ (24 Μαΐου 1962) ὅπερ ἔκρινε, ὅτι ἡ ρήτρα ἦτο σαφὴς καὶ ἀπληρωμένη ἀμφιβολιῶν καὶ συνεπῶς ἔγκυρος, ἔστω καὶ ἂν ἀνεκρίνεται δυσχερῶς διὰ τὸν ἕνα τῶν συμβαλλομένων.

Ὁμοίως ἡ ρήτρα, ὅτι πᾶσα διαφορὰ προκύπτουσα ἐκ τῆς φορτωτικῆς θὰ δικάζεται ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τῆς χώρας εἰς ἣν ὁ μεταφορέυς ἔχει τὴν ἐδραν του, ἐφαρτάσει δὲ ἀντιθέτου συμφωνίας, θὰ ἐφαρμόζεται τὸ δικαίον τῆς χώρας ταύτης, ἐκρίθη ὑπὸ τοῦ Ἐρετεῖου τῶν Παρισίων (11 Μαρτίου 1963) ὡς νόμιμος καὶ ἰσχυρὰ, διότι ἡ φορτωτικὴ ἔφερε τὴν ἐπιχειρηστικὴν ἐπιχειρηστικὴν ἐδραν τῆς ἐταιρίας. Ἡ αὐτὴ ἀπόφασις προσέθετε, ὅτι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τὰς ξένας ἐταιρίας, ὅπως, ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τῆς ρήτρας δικαιοδοσίας ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου, συντάσσεται ταύτην μετὰ τῶν ἐν Γαλλίᾳ εἰθισμένων ἐκπεράσεις, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ὁ μετὰ τῆς ξένης ἐταιρίας συναλλασσόμενος δὲν θ' ἀπατηθῇ ὡς πρὸς τὴν ἐπίστασιν τῆς ρήτρας ἢ ὡς πρὸς τὸ ὡς ἀρμόδιον συμφωνούμενον δικαστήριον.

Ἐπὶ ἀμφιβάσει καὶ γενικῶς ἡ ρήτρα ἥτις κηρύσσει ὡς ἀρμόδια τὰ γαλλικὰ δικαστήρια, εἶναι ἔγκυρος καὶ ἂν ἀκόμη ἡ μεταφορὰ εἶναι διεθνὴς. Οὕτω ἔκρινε τὸ Ἐρετεῖον τῶν Παρισίων (25 Μαΐου 1962) καὶ τὸ Ἐρετεῖον τοῦ Μοντερελλί (31 Ὀκτωβρίου 1962) ἐπεκράου ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικεῖου τῆς Νιτς (26 Ἰουλίου 1962), ὅπερ διέταξεν εἰς τὴν ἔγκυρον ρήτραν δικαιοδοσίας ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου ἐκδήλωσιν τῆς αὐτονομίας τῆς βουλῆσεως.



## MARINE DIESEL ENGINES



**BURMEISTER & WAIN**

capable of  
powering  
any  
merchant ship  
now building

and chosen to  
power half of  
all the new  
motor tanker  
tonnage  
currently  
building or  
on order.

Copenhagen · Denmark

General Representatives  
for Greece:

**GÖSTA ENBOM**  
Akti G. Kondyli 28 a,  
Piraeus



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ Β. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Τό «Βορειογερμανικόν Λόδο» ήγγασεν τό συνηθικόν υπερκακάνον «Κλαυδιόλη», 21. 141 τ. γκρόν και ναυπηγήσας 1952, πρόκειται δέ νά τό παραλάβη και νά τό δραμολογήσῃ εἰς τήν γραμμήν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὅταν ἡ «Σουηδική Γραμμή» παραλάβῃ τό κατασκευαζόμενον εἰς τῶν ναυπηγεία Τζόν Μπρόου, τοῦ Κλάυδμπουκ, ἕναν ὑπερκακάνον τῆς. Τό «Καυκούχο», ὅπου θά ἀντικαταστήσῃ τό ἀπό τοῦ 1954 εἰς τήν γραμμήν Λάντερ «Βερίτα» (ex Οὐρίνχολμ) 18.600 τ. γκρόν και ναυπηγήσας 1925, ἔχει μεταφορικῆν ἰκανότητα 800 ἀπιβατῶν εἰς δύο κατηγορίας θέσεων. Εἶναι διπλάκιον, μέ μηχανάς «H» και «W», ἀναπτύσσας ταχύτητα 19 μιλίων και εἶχε ριζικός ἀνακαινοθῆ τό 1961, ὅπως ἀπέκτησας και ἐγκατάστασιν πτέρυγιον ἀσταθίας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Κρατικῆ χρηματοδοτήσῃ, πρόκειται νά ναυπηγηθῶν κατά τό οἰκονομικόν ἔτος τό ἄγιον τήν 31ην Μαρτίου 1965, δέκα ὀκτώ σκάφη, συνολικῆς χρηρητικότητος 566.970 τόν. γκρόν. Τά 80% τῆς χρηρητικότητος ταύτης θά ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια. Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει:

9 δεξαμενόπλοια ...	436.800 τ. γκρόν
1 φορηγῶν γραμῆς	10.600 »
2 μεταλλοφόρα ....	58.600 »
6 διάφορα .....	60.970 »
18 .....	566.970

Τό συνολικόν κόστος τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων θά ὀσῶσῃ εἰς τῶ 34 διακατομάρια γιέν, ἕκ τῶν ὀπῶν τῶ 24 διακατομάρια θά καταβληθῶν ἀπό τό δημοσίον.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ἡ θέσις τῆς Ἰαπωνίας ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας τοῦ κόσμου και ἡ ἐπιτυχία τῆς εἰς τήν κατασκευῆν δεξαμενοπλοίων και μπόλκ κάρριερ, ἐνδεχομένως δέ και πῶλον περιπλοκῶν σκαφῶν, εἰς τιμάς μάλιστα χρημηλοτέρας, ἔναι πᾶσις ἄλλης χώρας, παράσῃ τήν ἀσκητῆν ἐντύπωσιν, ὅτι ἡ ναυπηγική τῆς διαμηχανία εἶναι ἀπρηλλαγμένη προβλημάτων. Ἄλλοια εἶναι ἡ πραγματικότητα.

Εἰς ἀνασκόπησιν τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς διαμηχανίας, γενόμενῃ ὑπό τῆς Τραπεζῆς Φούτζι, ἀναφέρεται ὅτι ἡ κατάστασις ἐπὶ ἄριστον ἀπὲξ ἀπό τοῦ νῦ ἀ εἶναι ρόδιον. Μερικά ἕκ τῶν κρισίμων προβλημάτων εἶναι τό χρημηλόν ποσοστόν κέρδους, ἡ ὕψισις τῆς τιμῆς τοῦ χάλυθος και ἄλλων ὀλικῶν και αἱ μεγάλοι διαφοράι συνηθῶν ἐργασίας μεταξύ τῶν διαφόρων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων. Τό ποσοστόν κέρδους τῶν ἐπιφανοστέρων Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων ἀνήγγετο κατά τό δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ 1959 εἰς 8.3%, δὲ κατὰ τὴν τῶ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ 1962 εἰς 5.6%. Ἐκ τῶν 24 ναυπηγείων, ἄντι ἔνιχον κατ' ἐξοικητῆριον εἰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις, τῶ 14 μεγαλύτερα εἶχον συγκεντρώσει κατά τό μῆσα τοῦ 1963 τῶ 96% τῶν παραγγελιῶν, ἄντι ἐξαρθεζῶν τήν πλήρη ἀπασχόλησιν τῶν ἐπὶ 21ῶ ἔτη. Τά ὀπλοῖα 10 μικρότερα ναυπηγεία εἶχον ἐργασίαν διὰ χρονικόν διάστημα κατά τῶ μεγαλύτερον τῶν ἐξ ἡμῶν.

Κατά τήν ἴδιαν ἀνασκόπησιν τῆς Τραπεζῆς Φούτζι, ἡ Ἰαπωνικῆ ναυπηγικῆ βιομηχανία συνδίδεται μεταξύ πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων και αἰθέσεως τοῦ κόστους τοῦ χάλυθος. Δεδομένου δέ ὅτι τῶ ἕκ χάλυθος ὀλικῶ ἀντιπροσωπεύον τῶ 40% περίπου τοῦ συνολικοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, τό γεγονός ταῦτο ἀπειλεῖ αὐτήν ταύτην τήν ανταγωνιστικῆν ἰκανότητα τῆς διαμηχανίας. Ἐτά ναυπηγία ἐρητῶν ὑπαγκάσων τῶν τιμῶν τοῦ χάλυθος διὰ τῶ ἐγχόρια πλοία, ἐνῶ τῶ χάλυθουργία ὑποστηρίζου, ὅτι πρέπει τῶ ναυπηγία νά ἰφάσων τῆς τιμῆς διὰ τῶ πρὸς ἐξαγωγῆν προσριζόμενα σκάφη, πρὸς κάλυψιν τῆς αἰθέσεως τοῦ κόστους τῶν ὀλικῶν.

Διὰ τῆς ἀναδείξεως τῆς Ἰαπωνίας, ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας τοῦ κόσμου, λόγω τῆς εὐθιγιότητος κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων και μπόλκ κάρριερ, ἐξεδηλόθη ἐν Ἰαπωνίῃ μία φυσικῆ πάσις στραφῆς τῆς ἐπενδύσεως κεφαλαίων πρὸς τῶ μεγάλα ναυπηγεία, ἄντι ἡδύνατο νά ναυπηγῶν τῶ σκάφη ταῦτα. Ἡ τάσις αὐτή πρὸς τῶ μεγαλύτερα ναυπηγεία προεκάλεσε, ρυθικῶς, τήν προσέλευσιν εἰς αὐτά τῶν περισσοτέρων παραγγελιῶν κατ' ἀντιοίησιν τῆν ἄγιον τῶν μικρῶν ναυπηγείων, διευρυνθέντος αὐτῶ τοῦ χάσματος μεταξύ μεγάλων και μικρῶν ναυπηγείων. Ἡ ἀνασκόπησις τῆς Τραπεζῆς Φούτζι, ἀγετα εἰς τῶ συμπέρασμα, ὅτι ἡ προοπτικῆ διὰ τῶ μικρῶ Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων παραμένει δύσκολα.

Πάντως, παρά τῶ ἀνωτέρω προβλήματα, διαπιστοῦται εἰς τήν ἀνασκόπησιν, ὅτι αἱ μῆσαι τιμαί τῶν Ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως πλοίων κατά τό 1963, ἔσαν κατῶ 20% εὐθιγιότερα τῶν βρετανικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Μῆρας τῆς διαφοράς ταύτης ἀεξίεται εἰς τῶ χρημηλότερον κόστος ἐργασίας (200 γιέν τῶν ἄντι = 5 σελλίνια περίπου) εἰς τήν Ἰαπωνίαν, ἔναι 7/- (360 γιέν) εἰς τήν Ἀγγλίαν. Τό συνολικόν κόστος ἐργασίας κατῶ τόνον γκρόν εἰς μίαν ὀλοκληρωμένην ναυπήγησιν, ἀεξίεται εἰς 54.000 γιέν (53 λίρας) ἐν Ἰαπωνίῃ, ἔναι 117 λιρῶν (119.000 γιέν) εἰς τήν Μεγάλην Βρετανίαν. Ἐπὶ τῶ ὅσῃ ταύτη, ἡ Ἰαπωνία φαίνεται ἔχουσα ὑπὲρ αὐτῆς μέγα περιθώριον χρόσιον, πρὶν ἡ Ἰαπωνία δευθῆ νά τήν προσπεράσῃ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως παραγωγικότερας ἐργασίας.

ΙΣΡΑΗΛ

ΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΤΟΥ

Εἰς συνέταξιόν τοῦ πρὸς Ἀμερικανῶν δημοσιογράφου, ὁ γενικός διευθυντής τῆς ἐταιρίας «Ζίμ» ἀπεκάλεσεν, ὅτι τῶ Ἰσραήλ φιλοδοξεῖ νά καταστή ναυτιλιακῆ δύναμις παγκοσμίῃ προδολῆς, προκειμένου νά παράσῃ ἀπασχόλησιν εἰς τῶ σταθερῶς αὐξανόμενον πληθυσμόν τοῦ. Διὲν ἐπιδιώκει, δεδαιώς, τῶ ἡλικίας 16 μόλις ἐτῶν ἑβραϊκῶν κράτος, νά συναγωνισθῆ τῶς μεγάλας ναυτιλιακῆς δυνάμεις, πιστεύει ὅμως, ὅτι δύναται και αὐτό νά ἀποθῆ μία ὕπολογισμος ναυτικῆ δύναμις. Διὲν πρέπει — εἶπεν — αἱ ναλαίαι και ἕκ παραδόσεως ναυτικῆς χώρας νά θεωροῦν τῶ Ἰσραήλ παρεσιστακόν εἰς τῶ θαλάσσια ἐργα, διότι ἐπιθυμεῖ και αὐτό νά ζῆσῃ ἀπὸ τῶν θαλάσσιων, ἡτις τοῦ ἐξασφαλίζει τήν μοναδικῆν ὀδόν ἐπικοινωνίας τοῦ μέ τῶν ὕπολοιπων κόσμου.

Ἐναι ἕνός μόνον πλοίου κατῶ τό 1945, διαθῆται σήμερον ἡ «Ζίμ» ἕνα στόλον 51 σκαφῶν, συνολικῆς χρηρητικότητος 501.000

τόνων ἡ.π., και δὲν ἀποδέλεται νά ἐξυπηρετήσῃ τῶ σύνολον τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τοῦ Ἰσραήλ. Ἀρκείται εἰς ποσοστόν συμμετοχῆς 35%, τοῦ ὕπολοιπου καλυπτομένου ἀπὸ ξένα σκάφη.

Κατῶ τῶν γενικῶν διευθυντῶν τῆς «Ζίμ», πολλὰ ἐπιτίθει τῶ Ἰσραήλ ἀπὸ τῶς ὑπηρεσίας τῶν ἑβραϊκῶν πλοίων μεταξύ ξένων λιμένων. Τῶ 42% τοῦ στόλου τῆς «Ζίμ» ἐργάζονται μεταξύ ξένων χωρῶν και ἐξυπηρετοῦν, κυρίως, τακτικῆς γραμμάς. Ἡ προσπάθεια τῆς ἀναπτύξεως θά συνεχισθῆ μέ τήν προοπτικῆ, ὅπως κατῶ τό 1970 ὁ στόλος τῆς ἐταιρίας ἐθῶσῃ εἰς τῶ 1.000.000 τόνων, διὲν συναγωνιζόμεθα — προσέθηκε — τῶ ξένα πλοία διὰ χρημηλῶν μισθολογίου. Τά Ἰσραηλικά πληρώματα ἀμειβονται, ὅπως και εἰς τῶς ἄλλας εὐρωπαϊκῆς χώρας. Ὑπολογίζομεν ὅμως, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ αὐτοματισμοῦ, ὅπως καταστή τῶ ἑβραϊκῶν πλοίων συναγωνιστικότερα.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΞΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΜΗΝΟΥ

Εἰς πίστωσιν τῶν προβλέψεων τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς «Ζίμ» περί δυνάμεις 1.000.000 τόνων κατῶ τό 1970, ἔρχεται ἐκδηλωθεῖσα δραστηριότης τῆς ἐταιρίας ταύτης κατῶ τῶς πρώτους πέντε μῆσας τοῦ τρέχ. ἔτους. Παρέλεθεν ἕκ τῶν ναυπηγιῶν διαφόρων χωρῶν ἐπὶ τῶ σκάφη, συνολικῆς χρηρητικότητος 68.271 τ. γκρόν, κατανομήσῃ ὡς ἐξῆς:

Ὑπερκακάνια ...	1 τ. γκρόν	25.320
Μπόλκ κάρριερ ..	1 »	20.500
Φορηγῶ .....	5 »	22.451

Σύνολον: 7 » 68.271

Κατῶ τῶ αὐτῶ πεντάμηνον καθελκύσθησαν διὰ λογαριασμόν τῆς «Ζίμ» 6 φορηγῶ, 23.640 τ. γκρόν, εἰς ττρόπον ὅσῃ τῶ δύναμις τοῦ στόλου τῆς ἡξίθη κατῶ 13 σκάφη, συνολικῆς χρηρητικότητος 91.911 τ. γκρόν. Τά παραληθέντα ἐπὶ τῶ σκάφη εἶναι τῶ ὑπερκακάνον «Βιλιόνα», 25.320 τ. γκρόν, τῶ μπόλκ κάρριερ «Ἐλ Γκεντό», 20.500 τόν. γκρόν και τῶ φορηγῶ γραμμάς, διαθῆσῃται και χάρον φύσει, «Ἐστρόν», 4.219 τόν. γκρόν, «Καυτόρ», 5.400 τόν. γκρόν, «Μαγκάλα», 4.994 τ., «Νογκά», 5.800 τ. και «Ριρέα», 2.038 τ. γκρόν. Ἀρ' ἐτέρου, τῶ καθελκύσθησαν 6 σκάφη ἕσαν τῶ φορηγῶ «Ἐσκόλα», 5.400 τόν. γκρόν (εἰς Νάντην), «Ἐσθῆρ», 2.040 τόν. γκρόν (εἰς Χάϊφεν), «Κεσσέ», 5.000 τ. γκρόν (εἰς Γαλλίαν), «Ἐλα», 2.000 τ. γκρόν (εἰς Ὀλλανδίαν), «Ἐλασκορ», 7.000 τ. γκρόν (εἰς Μπέργκεν) και «Ραχῆ», 2.200 τ. γκρόν (εἰς Ἀμστερταμ).

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΔΙΕΙΞΗ

Ὁ ἀκεανόπρος ὀλιετικῶς στόλος τῆς Ἰταλίας αὐξάνεται σημαντικῶς. Περιλαμβάνεται ἤδη 52 πλοία ἐν ὑπηρεσίῃ, 7 ὑπὸ μετασκευῆν κατῶ 21 ὑπὸ ναυπήγησιν, ἕκ τῶν ὀπῶν 5 εἶναι χρηρητικότερας μεγαλυτέρας

Tel. Address : "CLEONEGRIS" Tel. Nos. : 78579, 85042

C. NEGRIS

(ESTABLISHED 1902) SHIP CHANDLER AND IMPORTER

NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT. P. O. Box 936

COLOMBO I CEYLON

Δήλωσις: Οὐδέμιαν σχέσιν ἔχω μέ τῶ NEGRIS-Co.

Κλεο. Νέγρης

των 1.000 τόνων. Η αύξησης επεδόλλετο εκ τού γεγονότος, ότι τα αλιεύματα της Μεσογείου και των ακτών της Ιταλίας δύνανται περιοριζόμενα και συσπειρωμένα δια την επάρκειαν της χώρας χρειάζονται μεγαλύτερα αλιευτικά θυστήρια να εξεργάζονται του Γιβραλτάρ. Η κρατική ενίσχυσις διευκολύνει τούς αλιευτάς εις τας νέας εξεργήσεις των. Εάν βέη η ενίσχυσις αυτή συνεχισθῆ, τότε ἡ Ἰταλία θά παρατάσῃ ἐντὸς τριτίας ἕνα αλιευτικὸν στόλον ἀνοικτῆς θαλάσσης ἀπὸ 200 ἀνάφῃ.

Κατὰ τὸ 1963 τὰ ἰταλικά αλιευτικά ἠλίευσαν 200.000 τόνων ἰχθύων εἰς τὴν Μεσογείαν καὶ εἰς τὸν Ὠκεανὸν 20 χιλ. τόν. Ἡ ποσότης αὕτη δὲν ἐκόλυε τὰς καταναλωτικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ κατέστη ἐπ'ἀνάγκας νὰ εἰσάχθῃ ἰση ποσότης ἰχθύων ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν. Μεγάλαι ποσότητες ἀγοράζονται ἀπὸ τὰ ἰαπωνικά αλιευτικά, ὅτι αὐτὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὸν Ἀτλαντικόν. Λύτως ἀκριβῆς τὰς εἰσαγωγὰς ἐπιδοῦναι νὰ καλύψῃ ἡ Ἰταλία δι' ἰδίων αλιευτικῶν. Σημειωτέον, ὅτι τὰ ἰταλικά ναυπηγία ἔχουν εἰδικωθῆ εἰς τὴν κατασκευὴν αλιευτικῶν καὶ εἶναι ἔτοιμα νὰ ἀναλάβουν τὴν προσπάθειαν τοῦ αλιευτικὸν στόλου τῆς χώρας.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Παρά τὸ ἐκάστητε υποστηριζόμενον, ὅτι ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ὑπερβαίνει τὰς δυναμείας νὰ προσληθῶν μέλλοντικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας, αἱ Βρεταννοὶ πλοιοκτῆται — ἀκολουθοῦντες τοὺς Νορβηγούς — ἐπισπεύδουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς χωρητικότητος των, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι καὶ οικονομικαὶ περιστάσεις εἶναι εὐνοικαὶ πρὸς τοὺς. Τὴν ἀπομὴν αὐτὴν υποστηρίζει εἰς ἀρθρον τῶν δημοσιευόμενων εἰς τὴν «*Εφημερίδα τοῦ Ἰδρύματος Τραπεζικῶν*» ὁ κ. Στῶρμυ, καθηγητῆς τῆς οἰκονομίας εἰς τὸ πανεπιστήμιον τοῦ Λάινκαστερ. «*Ἡ μέλλοντι βίσις τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας — τονίζει αὐτός — ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς βελήσεως τῶν Βρεταννῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως κατανοήσῃσιν πλήρως τὴν φύσιν τῆς συναγωνιστικῆς καταστάσεως, ὅστε νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς αὐτὴν κατὰ τρόπον προοδευτικόν. Ἀπὸ τὰς ἀποφάσεις των καὶ οὐχὶ ἀπὸ τὴν ἀνεγκτον πτίσιν τῶν περιστάσεων, βέλει ἐξαρτηθῆ ἡ μορφή τοῦ μέλλοντος, δεδομένου ὅτι αἱ ὑφ' ὑπὸ ὄψει οικονομικαὶ συνθήκαι εὐνοοῦν τὴν αὐξήσιν τοῦ τονιάζ.*

Υποστηρίζει περαιτέρω ὁ καθηγητῆς κ. Στῶρμυ, ὅτι ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1948 ἡ αὐξήσις τοῦ βρεταννικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήλθεν εἰς 25%, ἐνῶ ἡ αὐξήσις τοῦ παγκοσμίου στόλου — ἐξαρουμένου τοῦ βρεταννικοῦ στόλου τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν — ἔφθασε εἰς τὰ 100% περίπου. Οἱ Βρεταννοὶ πλοιοκτῆται θά ἰσχυρισθῶν, ἴσως, — τονίζει ὁ Ἄγγλος καθηγητῆς — ὅτι ἡ αὐξήσις αὕτη ἦλθεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς διαφυγῆς ἀπὸ τὴν φορολογίαν διὰ τῆς ἐφευρέσεως καὶ χρησιμοποίησεως τῶν σημασιῶν εὐκολίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας, καθὼς καὶ διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων. Οἱ στόλοι ὅμως τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ σημασιῶν ἀπὸ τοῦ 1959 καὶ ἐντεύθεν ὑπο-

χώρησιν, ἐνῶ ὁ κύριος ἐπιχορηγούμενος στόλος τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐμφανίζει συνεχῆ σχεδὸν μείωσιν καθ' ἕλην τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. Ἀφ' ἑτέρου, ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος σχεδὸν ἐξηλασιώθη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, ὁ δὲ ἰαπωνικὸς ἐξηλασιώθη ἐντὸς ἐξαετίας καὶ ὁ τῆς Δυτ. Γερμανίας κινήθη τὴν ἴδιαν περίοδον κατὰ 60%.

Ὁ βρεταννικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀημέωσε — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — μικροτέρην αὐξήσιν, ἐναντι πάσης ἄλλης μεγάλης ναυτιλιακῆς χώρας, ὅχι μόνον κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, ἀλλὰ καὶ καθ' ἕλην τὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1890 καὶ ἐντεύθεν. Τὰ κύρια στοιχεία, τὰ καθορίζοντα τὴν πραγματικὴν συναγωνιστικὴν ἰκανότητα εἰς τὴν ναυτιλίαν ὕψιστον νὰ ἀνέκυον κατὰ τὸν μεσολεθισσαντικὸν χρόνον μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων ἢ κατὰ τὰ δέκα, μετὰ τὸν τελευταίον πόλεμον, ἔτι, ἂπὸ τῶν μέσων ὅμως τῆς ἀρχαιότητος ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίας αὐδεμία ὑφίσταται ἀποδείξεις, ὅτι ἡ συναγωνιστικὴ ἰκανότης τῶν Βρεταννῶν ἐμείωθη.

Δὲν ἠμπορεῖ, δοδαίως, τὸ συγχρονισμένον πλοῖον καὶ ἡ ἐπιχειρηματικότης νὰ καταστήσῃσιν κερδοφόρον τὴν ναυτιλίαν, ἐφ' ὅσον οἱ ναῶλοι δὲν βελτιωθῶν. Εἶναι ὅμως ὀξιν προσοχῆς — κατὰ τὸν κ. Στῶρμυ — τὸ γεγονός, ὅτι καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1958-62, οἱ πλοιοκτῆται μεγάλων συγχρονισμένων μάλκων κάρριερς καὶ δεξαμενοπλοίων ἐξηκολοῦσαν νὰ κερδίζουν. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη ἐκέρδιζαν, ἐνῶ τὰ μικρότερα ἐξημιώοντο.

«*Ἰάντως — ἐπιπλέον ὁ ἀρθρογράφος — ἡ πείρα τὴν ὅποιαν ἔσχει ἐκάστη ἐταιρία κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλογορίας, ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὴν διαφοράν ποῦ ἐμφανίζει ἡ διαβόρωσις τῶν στόλων των. Μαλλονῶς ἡ ὑφέσις τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1963 ἀρτείνεται ἐν μέρει εἰς τὴν τύχην ἢ εἰς τὴν συμπωματικὴν μεσολόβησιν εὐνοικωτέρων παραγόντων (ὡς ἄχ. τὴν μείωσιν τῆς ρωσικῆς αὐδετίας δημοπρατικῶν), ἀνεκμένου ὁπωσδήποτε ἡ ὑποχώρησις τῆς κρίσεως.*

### Ἡ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΤῶΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς δημοσιευθεῖσαν ἐκθεσιν τῆς Ὀργανώσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως, τὰ δεδομένα ἀπὸ τὸν κόσμον ἀποθεσμάτια πετρελαίου ὑπολογίζονται εἰς 45 δισεκατομμύρια τόνων καὶ δύνανται νὰ ἐπαρτίσῃσιν ἐπὶ 36 μόνον ἔτη, ἐφ' ὅσον ἦβλε διεστηρηθῆ τὸ σημερινὸν ποσοστὸν καταναλώσεως. Προστίθεται πάντως, ὅτι τὰ ἀποθέματα ἠξήθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν εἰς ἀναλογίαν ἴσην πρὸς τὴν ἀναλογίαν αὐξήσεως τῆς καταναλώσεως καὶ ὅτι οὐδεὶς ὑφίσταται λόγος νὰ φοβῆται τις ὀλλεῖσιν πετρελαίου, λόγω ἐξαντλήσεως τῶν ἀποθεμάτων, δι' ὅσον, τοῦλάχιστον, χρονικὴν περίοδον εἶναι δυνατοὶ προβλεθῆσαι μετὰ λογικῆς ἀκριβείας.

Κατὰ τὴν ἐν λόγω ἐκθεσιν, ἡ καταναλώσις ἀκαθάρτου πετρελαίου ἠξήθη ἀπὸ 1 δισεκατομμύριον τόνων τοῦ 1959 εἰς 1.2 δισεκατομμύρια τόνων τὸ 1962. Εἰς τὴν περιόχην τῆς Ὀργανώσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (Ο.Ο.Ε.Α.)

ἡ καταναλώσις πετρελασιῶν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959 καὶ 1962 ἠξήθη κατὰ 54%, ἀνελάθουσα ἀπὸ 157 εἰς 241 ἑκατομμύρια τόνων. Ἡ δόξα τῆς Εὐρώπης διὰ πετρελαίων ἠξήθη εἰς τὸ διπλάσιον, ἐναντι τοῦ παγκοσμίου ποσοστοῦ. Εἰς τὰς ἠνωμένας Πολιτείας ἀπὸ 438 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ 1959, ἔφθασε τὸ 1962 εἰς 478 ἑκατομμύρια τόνων. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀφ' ἑτέρου, ἔβλε ἡ καταναλώσις ἐνεργείας ὑπερεπιπλασιώθη κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950-60, ἡ συμμετοχὴ τῶν πετρελαίων ἀπὸ 5% ἀνήλθεν εἰς 34%.

Ἡ αὐξήσις τῆς παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, ἐξὼ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, τείνει νὰ ὑποσκελίσῃ τὴν βίσιν τῆς τελευταίας τούτης, ὡς τῆς μεγαλύτερας παραγωγικῆς περιοχῆς πετρελαίων. Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν κατήλθε ἀπὸ 38% τοῦ 1959 εἰς 32% τὸ 1962. Ἀναρροῦνται περαιτέρω εἰς τὴν ἐκθεσιν τὰ ἑξῆς:

1) Ὅτι ἡ Μετὴ Ἀσιατὴ παράγει τὸ 25% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἐναντι 22% τοῦ 1959. 2) Ὅτι ἡ Ρωσία καὶ ὁ Βερεμύροι τῆς εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Εὐρώπην ἐβελτίωσαν τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν ἀπὸ 15 εἰς 16% κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον. 3) Ὅτι κατὰ τὸ 1962 ἡ συμβολὴ τῆς Ἀφρικῆς εἰς τὴν προμηθειαν ἀκαθάρτου πετρελαίου ἦτο 3%, ἡ περιοχή ὅμως αὕτη ἀποβαίνει ὅλον σημαντικὴ πηγὴ προμηθείας τῆς Εὐρώπης εἰς πετρελαίου. 4) Ὅτι μεταξὺ 1959 καὶ τέλους 1962 ἡ δυναμικότης τῶν εὐρωπαϊκῶν διυλιστηρίων ἀνήλθεν ἀπὸ 194 εἰς 275 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ προστίθην νὰ φθάσῃ τὸ 1965 εἰς 390 ἑκατομμύρια τόνων. 5) Ὅτι εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἡ δυναμικότης τῶν διυλιστηρίων καὶ ἡ καταναλώσις ἠξήθησαν, ἀλλὰ μὲ ὀρθότερον, ἐναντι τῆς Εὐρώπης, μὲθρον. 6) Ὅτι ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ποσότης πετρελαίου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1959-62 ἠξήθη κατὰ 40% ἀνελάθουσα εἰς 640 ἑκατομμύρια τόνων. Ἡ Εὐρώπη καὶ ἡ Βόρειος Ἀμερικὴ εἰς τὰς μεταξὺ των μεταφορὰς πετρελαίου ἀντιπροσώπων ἄνω τοῦ ἡμίσεος τῶν προαναφερθέντων 640 ἑκατομμυρίων τόνων. Καὶ 7) Ὅτι ἡ αὐξήσις τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου εἰς τὴν Β. Ἀμερικὴν συνεχίζεται, ἀλλ' ὅνω τῶν 314 τῶν ἀναγκῶν τῆς καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἐγχώριον πετρελαίου. Ἡ Εὐρώπη, ἀντιθέτως, ἐξακολουθεῖ νὰ πραγματοποιῆ τὸν μέγιστον ὄγκον τῶν εἰς πετρελαίου προμηθειῶν τῆς δι' εἰσαγωγῆς ἑξοθεν.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### Ἡ ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Εἰδικὴ ὀκταμελής ἐπιτροπὴ, τῆς ὁποίας πέντε μέλη ἐκπροσωποῦν τὰς ναυτεργατικὰς ὀργανώσεις καὶ τρία τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀσχολεῖται ἐν Νορβηγίᾳ μὲ τὸν καθορισμὸν τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων, χρησιμοποιοῦσα ἐπιστημονικὰς μεθόδους πρὸς ἀνάλυσιν τῶν περιπτώσεων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ κατανομὴν αὐτῆς εἰς τὰ διάφορα μέλη τοῦ πληρώματος κατὰ τὸν λυστοτέλεστον τρόπον.

Ἡ πρώτη ἐκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς, ἀμφώμως ἐγκριθεῖσα ὑπὸ τῶν μελῶν τῆς καὶ ἀφορῶσα εἰς τὰ μάλκ κάρριερς, καθορίζει τὴν σύνθεσιν αὐτῶν, διὰ μέγιστον πλοίων ἀπὸ 15 μέχρις 60 χιλιῶδων τόνων ἰ.π., μεταξὺ 30 καὶ 35 ἀνδρῶν.

Δὲν ἐγνώσθη ἀκόμη πῶς ἡ σύνθεσις αὐτῆς καταμέταται, ἀνελόγως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ τῆς εἰδικότητος ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος, ἡ ἐκθεσις ὅμως σαφῶς τονίζει, ὅτι ἡ ἐν προκειμένῳ σύνθεσις ἀφορᾷ εἰς κοινά, ὅνω αἰσθητότερον αὐτοματοποιησῶς πλοία. Διὰ τὰ αὐτοματοποιημένα συνιστᾶται, πρὸς τὸ παρὸν καὶ λόγω τῶν διαφορῶν ποῦ παρουσιάζονται ἀπὸ πλοίων εἰς πλοίων εἰς τὸν ὁδομὸν αὐτοματοποιήσεως, ὅπως ἐκάστη περίπτωσις χωριστὰ ἐξετάζεται.

## EMPIRE SHIPPING COMPANY, LTD.

EMPIRE HOUSE  
966 West Hastings Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS, HUSBANDING AGENTS  
CHARTERING

Cable: "EMSHIPCO"

Telephone: 681-7121



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

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

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΨΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις όφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικών Γραφείων  
Έμβάσματα  
Πάσα άλλη έξυπνηρέτησις

Είς τήν ύπηρεσίαν τών ναυτιλλομένων και τών οικουγενειών των, καταστήματα είς όλας τās πόλεις τής  
Έλλάδος μεταξύ αυτών και είς όλας τās ναυτικές 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



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ 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 ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕ-Υ-ΛΑΝΗΣ, 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 ΒΕΓΓΛΑΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΘΑΪΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED  
39, BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.  
DEVIS MARKS HOUSE, DEVIS MARKS  
LONDON E.C.3. Cables: "FENSURVY"

HELLENIC LINES LIMITED  
519, INTERNATIONAL TRADE MARK  
NEW ORLEANS, LOUISIANA, Cables: "ELLINIKI"

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8310 "HANSAHAUS",  
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝ)ΠΟΛΙΣ: 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"

Ώσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ἀκτὴ Μισοῦλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”**

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΑΙΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΗΣ 76  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ”, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑΙΥΣ

Διασυντητής Τελεγραμμάτων : Αθ. Κωστόρας, Θέρμοδος 80 — Αραράοινας

Υπεύθυνος Τελεγραμμάτων : Νωτορά 77 — Πειραιεύς

*Ναυτιλιακαί Ειδήσεις*

**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΛΥΧΣΕΙΣ**

Μετά την καθύλακτον την 11ην Μαΐου από τα ναυπηγεία Κοΐρας του δεξιομενόπλοιου «Ατλαντική Αιτάρεζ», 40.800 τόν. γκράς, διά λογαριασμών της εταιρίας «Μετορσιτε» (παραρτάδα του Οίκου Σταύρου Λιδανού), ἀναγγέλληται καὶ ἡ καθύλακτος ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεία τὴν 27ην Μαΐου τοῦ δεξιομενόπλοιου «Ατλαντική Πρίνς», 38.600 τόν. γκράς. Ταῦτα ἀνήκω εἰς τὴν εταιρίαν «Μπλάυ Στάρ» (παραρτάδα τοῦ αὐτοῦ Οἴκου).

— Μετὰ ἀνάδοχον τὴν μαθητρίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ Καλλεγίου Σαφῶ Χαραλάμπους καθύλακθη τὴν 7ην Ἰουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Τροχέστης τὸ τρίτον τουριστικὸν σκάφος ἐκ τῶν παραγγελλέντων παρὰ τοῦ Ε.Ο.Τ., ὀνομασθὲν «Έριως». Τὰ δύο προηγουμένα ἦσαν τὰ ἀδελφὰ πρὸς αὐτὸ σκάφος «Αδωνις» καὶ «Αφροδίτη».

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ἰσκαδοστρίμα-Χαρίμα, τοῦ Αἰαί, καθύλακθη τὸ δεξιομενόπλοιο «Ολύμπικ Γκλόρι», 65.300 τόνων, ὅπερ εἶναι τὸ πρῶτον ἐκ μιάς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελλέντων παρὰ τοῦ κ. Ἰωάννη, εἰς τὸν ὅποιον καὶ θὰ παραδοθῆ τὸν προσεχῆ μῆνα Ἰούλιον. Ἀπὸ τὴν πρῶσιν του θὰ ἐφοδισθῆ μὲ δικακώκιδρον μηχανὴν Σουλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμει 23.000 ἵππων εἰς τὰς 121 στροφὰς κατὰ λεπτόν, θὰ ἀναπτύσσει δὲ ὑπερσυνεκτικὴν ταχύτητα 16,1 μίλιον μὲ δυνάμιν 19.800 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφὰς.

— Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ κ. Ἰωάννης πῆξας κατὰ δύο ἀκόμη τὰ μπάκι κάρριερ τῶν 23.000 τόνων, παραγγελλόμενα εἰς τὰ ναυπηγεία Σμιζέρ. Ἦσιν ναυπηγῆ ἐπιτά ποσαῦτα σκάφη (ὑπ' ἀριθ. 223, 224, 225, 230, 231, 233 καὶ 234), τῶν ὁποίων ἡ παράδοσις θὰ ἔχη ἀλοκληρωθῆ μέχρι τοῦ Ἰουλίου 1966.

— Τὸ πρῶτον ἐκ δύο παραγγελλέντων εἰς τὰ ναυπηγεία Πλαῶ - Λουδρ δεξιομενόπλοιον τῶν 80.000 τόν. διά λογαριασμών τοῦ κ. Ἰωάννη, καθύλακθη τὴν 28ην Μαρτίου. Τοῦ δευτέρου ἐπέθῃ ἡ τράπισ τὴν 8ην Ἀπριλίου.

— Δύο ἀδελφὰ τῶν ἀνωτέρω σκάφη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ἔχει παραγγίλει καὶ ὁ κ. Νιάρχος.

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΚΡΕΥΚΟΝ**

Εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφήν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπιτὴν 68αῖς τοῦ ἀριθμοῦ 13, τοῦ Ν.Δ. ἐπερὶ προσελύτους ξένων κεφαλαίων, τῶν κατωθὶ πλοίων :

1. «Μύριση» φορτηγὸν (πρῶτον μαροκινὸν «Παίριτε», μεταγορασθὲν) 3.805 τόνων γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τοῦ κ. Γ. Μοῦσαν.

2. «Ελένη Κ.» φορτηγὸν (πρῶτον ἀγγλικὸν «Παίρι», μεταγορασθὲν) 3.023 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν κ. Ἐλένη Δ. Κυριακοῦ.

3. «Αττικὸν» φορτηγὸν (πρῶτον ἀγγλικὸν «Σπιτσε», μεταγορασθὲν) 7.259 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Μπελιδιέτο» (διοικήσεις τῆς εταιρίας «Ρεβίμης - Κουλακουτῆς»).

4. «Αργὸ Νάβι» δεξιομενόπλοιο (πρῶτον σουηδικὸν «Λίλια», μεταγορασθὲν)

9.488 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Μέλασσα» (ἀντιπροσωπεύμενη ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Μπιζέλου).

5. «Κωνσταντῆς Γέμελος» φορτηγὸν (πρῶτον ἀγγλικὸν «Πέικ», μεταγορασθὲν) 7.274 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Καραβίνα» (ἀντιπροσωπεύμενη ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυτικὰ Προκτορσία»).

6. «Αρίων» φορτηγὸν (πρῶτον σουηδικὸν «Μεθίλινα Τικκέλι», μεταγορασθὲν) 3.580 τ. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Αρίων» (Ἀδελφῶν Πατέρου).

7. «Αργολίς» φορτηγὸν (πρῶτον παναμαϊκὸν «Λίλια», μεταγορασθὲν) 8.773 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Ἐσθλίκ» (ἀντιπροσωπεύμενη ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν «Α.Ε. Κτηματικῶν καὶ Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων» ἀμ. Κοντῆ).

8. «Τυφὸν» φορτηγὸν (πρῶτον αἰθιοπικὸν «Ἰνὸλ Νιτιμω», μεταγορασθὲν), 1.686 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1934, ἀνήκον εἰς τὴν εταιρίαν «Ἰρσαράμ» (διοικήσεις κ. Σατ Μουνδρά).

**ΛΙΒΕΡΙΑΝΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

Παρὰ τῶν κ.κ. Φ. Γεωργιοπούλου καὶ Ἀλ. Ἀθανασοῦ καὶ ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν ἠγοράσθησαν τὰ δηλοκλιτικὰ ἀλλοδαπὰ κάργκα λίνερς «Ιεσσα», 2.000 τ. γκράς ἢ 3.260 τόνων δ.κ. καὶ ναυπηγήσεως 1948, «Ιεσσα», «Ιεσσα» καὶ «Ιεσσα», 1.953 τ. γκράς ἢ 3.120 τόνων δ.κ. ἕκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1948. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν μπότοριτ «Χάιτ Πιλάι», 452 τ. γκράς, 580 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἠγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 14.000 λιρῶν καὶ μὲ ὄψειςον παραλαβῆν εἰς ἀγγλικὸν λιμῆνα, παρὰ τῶν κ.κ. Μ. Κεγγιλή καὶ Δ. Μαλκασίνα, τῆς Θεσσαλονίκης.

— Τὸ ὑπο ἀμερικανικῆς σημαίας φορτηγὸν «Εθελκύνθια», 7.254 τ. γκράς, 10.831 τόνων δ.κ. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς, οἵτινες θὰ τὸ μεταφέρουν εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ Παναμά.

— Τὸ λιβερτιανὸν δεξιομενόπλοιο «Αρκτικὸ», 13.405 τ. γκράς ἢ 20.420 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1958, ἐπωλήθη εἰς ξένους ἐφοπλιστὰς, οἵτινες καὶ θὰ διατηρήσουν τὴν λιβερτιανὴν σημαίαν. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 105.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβῆν εἰς Ἰσπανίαν τὸν Ἰούλιον ἢ τὸν Δεκέμβριον, τὸ ἀγγλικὸν μπότοριτ «Πημ Ουίτζιλι» 6.907 τ. γκράς, 9.560 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1946, μὲ σερβῶν Δεκεμβρίου 1962.

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν μπότοριτ «Λίλια», 5.180 τόν. γκράς, 4.260 τόνων δ.κ., μὲ διαμερίσματα καὶ δι' ἐπιβάτας, ναυπηγήσεως 1950, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 137.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληθῆ εἰς Βουδῶν τὸν προσεχῆ Αὐγούστου.

— Τὸ λιβερτιανὸν «Βιργίνια» 7.176 τ. γκράς, 10.850 τόνων δ.κ. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβῶν τοῦ 1963, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Παναμά, ἀντὶ τιμῆς 85.000

λιρῶν καὶ μὲ ὄψειςον παραδοσὶν εἰς Λονδίον. — Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Παυλίνα» 489 τόν. γκράς, 625 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, οἵτινες καὶ θὰ τὸ παραλάβουν τὸν Ἰούλιον εἰς ἀγγλικὸν λιμῆνα. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Τὸ βρετανικὸν λιμπερτι «Νιούμπερ 7», 274 τόν. γκράς, 10.484 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβῶν τοῦ 1961, ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων (εταιρία «Καραβίνα»), ἀντὶ τιμῆς 83.350 λιρῶν, μὲ ὄψειςον παραλαβῆν εἰς Λίβερπουλ.

— Τὸ ὑπο ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Κόρριετ» 7.030 τόν. γκράς, 10.225 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Χόγκ ἀντὶ τιμῆς 75.000 λιρῶν, μὲ παραδοσὶν εἰς Ἰσπανικὸν λιμῆνα.

— Ἐπίσης τὸ λιμπερτι «Μπενετί» 7.194 τόν. γκράς, 10.580 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὸς τοῦ Χόγκ Χόγκ ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἠγοράσθη ἐκ νέου ἀπὸ τοὺς ἀρχαίους πλοιοκτήτας, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

— Τὸ λιβερτιανὸν φορτηγὸν «Λουριὰ» 7.044 τόν. γκράς, 10.384 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς τοῦ Λονδίνου. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

— Τὸ ὑπο σημαίαν Λιδανού φορτηγὸν «Πατριετ» 1.598 τόν. γκράς, 2.175 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. Μητροπούλου καὶ Σια καὶ παραληθῆν ἐπέθῃ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, μετονομασθὲν «Μαρία».

— Διὰ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Γε. Λάσπη νορβηγικὸν μπότοριτ «Βιλιέλι» 16.394 τόν. γκράς ἢ 24.862 τόνων δ.κ. (τοῦ 1951), ἐπληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 265.000 λιρῶν, διὰ δὲ τὰ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν εταιρίαν «Ἐσθλίκ» παναμαϊκὸν μπότοριτ «Αλκίτα» 8.773 τόν. γκράς ἢ 12.517 τόνων δ.κ. (τοῦ 1956) ἐπληρώθη ἡ τιμὴ τῶν 350.000 λιρῶν.

— Τὸ λιβερτιανὸν φορτηγὸν «Παρθενὸν», 7.186 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπὸς ἐφοπλιστὰς, παραλήθη εἰς Ρόττερταμ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του καὶ τεθῆν ὑπὸ σημαίαν Λιδανού μετονομασθῆ «Λί Λίλια».

— Ἐπίσης, τὸ ὑπο βουδαριστὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μαργαρίτη», 7.281 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληθῆν εἰς Τόκιο ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαπὸς ἀγοραστὰς του μετονομασθῆ «Βιημια». Δὲν ἐγνώσθη ὑπὸ ποίαν σημαίαν ἐπέθῃ.

— Τὸ πωληθῆν εἰς ἑλληνοπερικὰ συμφέροντα ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Αρλιέτες», 5.842 τ. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραληθῆν εἰς Κάρθη ὄψισε τὴν περσικὴν σημαίαν καὶ μετονομασθῆ «Πέρισιον Ρωξάνη».

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Τὸ πωληθῆν λιβερτιανὸν φορτηγὸν «Ατλας» 7.125 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληθῆν εἰς Σπένζιον ἀπὸ τοὺς Γιουγκοσλαβικοὺς ἀγοραστὰς του, ὄψισε τὴν γιουγκοσλαβικὴν σημαίαν καὶ μετονομασθῆ «Βιημια».

— Ἐπίσης τὸ πωληθῆν εἰς ἀλλοδαπὸς λιβερτιανὸν Τ 2 δεξιομενόπλοιο «Τρανσέ» 10.172 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληθῆν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς Χάρτυ, μετονομασθῆ «Ισοι Σορμπι Σορμπι» καὶ θὰ μετατραπῆ εἰς μπάκι κάρριετ.

— Τὸ Τ 2 γαλλικὸν δεξιομενόπλοιο «Πίπ Πιρτεκλι» 10.700 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληθῆν εἰς Χάρτυ ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας ἀγοραστὰς του, ἐπέθῃ ὑπὸ τὴν λιβερτιανὴν σημαίαν καὶ μετονομασθῆ «Κέρδο».

— Τὸ ἀγορασθῆν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Παλιέτα» 489 τόν. γκράς καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληθῆν εἰς Πάρτινκτωμ, ὄψισε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομασθῆ «Αὐλίς». Ἦσιν ἀπεπλευσεν ἐκείθεν κατευθυνόμενον εἰς Βενετίαν.

— Το άγγλικόν φορτηγόν «Jesuitella» 7.632 τόν. γκράς και ναυπηγήσεως 1943, άπερ ήγοράσθη παρά του κ. Χ. Χατζηπατέρα, παραλήρηθ και μετονομάσθη «Μητέρα», τοθέν υπό σημαίαν Λιβερίας. Η υποβληθείσα εις τό Ύπουργείον Ναυτιλίας αίτησις προς έγγραφην του εις τό έλληνικόν ηολόγιον, άπεσώρη.

— Εις Ήσυχια παρελήρηθ τό άγορασθέν παρά Έλληνα ιωρθηγαίων δεξιομόησιον «Lanella» 9.864 τόν. γκράς και ναυπηγήσεως 1950, ώώσον διέ την λιβεριανήν σημαίαν, μετονομάσθη «Μπριγκίτα» και άνεγράρη εις την άνωκων ής έταιρίας «Σόλο».

— Η προαναφερθείσα άγορά του παναμοικου φορτηγου «Lanella» 1.858 τόν. γκράς (του 1946), διό τό όποιον εΐχεν υποβληθή εις τό Υ.Ε.Ν. αίτησις ηολογήσας του υπό τό όνομα «Ροζίτα», μετασώθη και ή σχετική αίτησις άπεσώρη.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό φορτηγόν «Νικόλαος Γ. Κουλουκουνητήρ», 7.227 τ. γκράς και ναυπηγήσεως 1943, μετονομάσθη «Κάπταιν Νικόλαος».

— Επίσης τό καλύτερον και έλληνικόν συμφέροντα περικόον φορτηγόν «Ιβάνια Τρέιντερ» (κκ «Πέριαν Κομβάσερ»), 7.081 τ. γκράς και ναυπηγήσεως 1944, μετονομάσθη «Σίραβ».

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΙΝ ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ

Τό κατώτατον όριον ήλικίας εισδοχής παιδων εις τό ναυτικόν επάγγελμα όριζεται τό 15ον από ής 10ης Οκτωβίου 1964, άνει του μέχρι τούδε ισχύοντος 14ου έτους.

Σχετική εργούλιας του Ύπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας άποστέλη προς τας λιμενικάς άρχάς, διό ής όποίας επέλλονται αύτα όπως μή έκδιδουν από ής άνωτέρω ημερομηνίας φυλλάδια εις μαθητευόμενους ναυτικούς, έφ' όσον δέν έχουν συμπληρώσει τό 15ον έτος ής ήλικίας των.

Τό μέτρον τοούτο θάρρη μετά την επικύρωσιν και υπό ής Έλλάδος ής υπογραφήσεως Διεθνούς Συμβάσεως περί κατωτάτου όριου ήλικίας εισδοχής παιδων εις τό ναυτικόν επάγγελμα.

#### ΕΙΣ ΠΤΟΧΕΥΣΙΝ

Άνεγράρη εις τόν άμερικανικόν τύπου, ότι ή καλύτεροια έλληνικά συμφέροντα άμερικανική έταιρία τακτικόν γραμμών «G. Gourellis Inc.», ήτις εΐχεν υπό την άμετάλλεσιν ής 7 πλοία έκτελούντα μεταφοράς από τας Μεγάλας Λίμνας και τούς ά-

μερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρημικού προς την Άνω Άνατολήν, υπέβαλεν εις τό αρμόδιον δικαστήριον τών Ήνωμ. Πολιτειών αίτησιν έκουσίας πτωχεύσεως. Τό ποθητικόν ής έταιρίας είναι άγνωστον, όρείλει όμως αύτη άρκάτα χρηματικά ποσά εις τό πληρώματά ής, εις τό Τομείο Προνοίας και εις τας άμερικανικάς έταιρίας, από τας όποίας εΐχεν άγοράσει τό σκάφη ής. Προσπίσει ήδη καταβάλλονται από τούς πιστωτάς ής προς άνασυμρόησιν ής έταιρίας. Τρία έκ τών πλοίων ής κατεσχέτησαν, εις Κλίβελαντ τό Ξ, εις Βαλτιμόρη τό Ξτερον και εις Πόρτ Κάμπερν τό τρίτον.

#### ΣΥΜΠΗΡΟΥΤΑΙ ΕΝΑ ΚΕΝΟΝ

Τό Συμβούλιον τών Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. έλαβε προκατορικήν άπόφασιν, διό την ίδρυσιν μεταπαιδευτικόν σχολείων προς εξάσκησιν τών ναυτικών εις τό σασίδια μέσα και τό άνα κατασβάσεως πυρκαϊάς.

Τά έν λόγω σχολεία θά εΐναι κρητικά και θά παρέχουν την έκπαιδευσιν ύποχρεωτικούς εις όπαντας τούς ύποψησίους διό την άπόκτησιν οισαθήτατε πάθως και κατηγορίας άποδεδεικτών ναυτικής ικανότητος, πλην τών διπλωματών Α' τάξεως.

Διό του πρώτου εκ τών σχολείων τούτων, ήτοι του σχολείου αστικών μέσων, θά εξασκούνται οι ναυτικοί εις τόν ταχύν και όρθόν χειρισμόν τών έπιπέδων και τών σασιδίων μέσων.

Η λειτουργία προβλέπεται ότι θά γίνη εις τόν Ασπρόπυργον, όπου εις τό υπό κατασκευήν λιμενικά έργα ής Σχολής, λαμβάνεται πρόνοια τοποθετήσεως προς τόν σκοπόν αυτόν, όλων τών άναγκαίων εγκαταστάσεων. Έπιπέδων και τών τριών έν κρήσει τύπων, ως και σασίδια λίμνη διαφόρων τύπων, πινωτοά συσκευά, μετά πυργου έκτοθέσεως θά εγκατασταθούν εις κατάλληλον θέσιν επί του κατασκευαζομένου προβλήτου. Θά διατεθή επίσης και κατάλληλος αίθουσα διό την θεωρητικήν διδασκαλίαν.

Έξ άλλου, διό του σχολείου πυρσοδέσεως θά έκπαιδευθούν οι ναυτικοί εις τόν τρόπον χρήσεως τών διαφόρων τύπων πυρσοσβήτριων, εις τά μέσα κατασβάσεως, προστασίας κ.λ.π.

Προβλέπεται προς τοούτο ή εις κατάλληλον χώρον εγκατάστασις πυρσοσβήτριων, ειδική δεξαμενή πετρελαίου διό την δρημ περκαίαν και ειδικά καπνοδόξα.

Και τό σχολείον τοούτο έλπίζεται ότι θά λειτουργήσιν εις τόν Ασπρόπυργον, εις ειδικόν χώρον δημιουργούμενον παρά την πε-

ρσίων ής Σχολής.

Τό έκπαιδευτικόν προσημικόν θά έπιλεγή μεταξύ τών μάλλον ειδικών εις έκώστην περίπτωσηιν. Ήδη, ειδική έπιτροπή καταρτίζει τό κανονισμόν λειτουργίας τών ως άνω σχολείων.

Διό ής δημιουργίας τών σχολείων τούτων, πληρούται ένα σημαντικό κενόν εις την εκπαιδευσιν τών πληρωμάτων του Έμπορικού Ναυτικού.

#### ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΑΣΙΟΜΑΤΙΚΩΝ Α.Σ.

Άνακαλείται εις την ένέργειαν ό αντιναύαρχος Ε.Ν. κ. Άν. Σταθακόπουλος με τόν έσθμιν του ύποναύαρχου έν έξεδρεια, τοποθετούμενος εις τό άριστορόν του ύποναύαρχου κ. Ι. Βασιλαόδη, γενικού διευθυντού Υ.Ε.Ν. και άρχηγού του Α.Σ.

Παραίτησιν υπέβαλεν ό πλοίαρχος Α.Σ. κ. Στ. Γαυλιέλου, διευθυντής έκπαιδύσεως και έργασίας ως και διοικήσεως Υ.Ε.Ν., ήτις και ένέλετο άποδοτική.

Προς κάλυψιν τών δημιουργηθέντων κενών ένέλετο, άπόφασι του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Μπίρη, οι κάτωθι τοποθετήσεις:

1) Ό πλοίαρχος κ. Τσιρκής, ως προϊδρος Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. και Τομείον Προνοίας. 2) Ό πλοίαρχος κ. Χαλίδης Διευθυντής Διοικήσεως Διατηρών και την θέσιν του ως Διευθυντού Μελετών. 3) Ό πλοίαρχος κ. Τσουλούφης Διευθυντής Ν.Α.Τ. 4) Ό αντιπλοίαρχος κ. Αντωνιάδης (πρασόμοιος εις πλοίαρχον μετό την παραίτησιν του κ. Γαυλιέλου) Διευθυντής Ναυτικής Έργασίας και Έκπαιδύσεως. 5) Ό αντιπλοίαρχος κ. Γράβαρης Διευθυντής Δ.Ο.Υ. Και 6) Ό αντιπλοίαρχος κ. Γκαρκας ως τμηματήρης Μελετών.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τό πρώτον δεκαετηθήμερον του τρέχοντος μηνός Ιουνίου έκπορήγησαν παρά του Ν.Α.Τ. συντάξεις εις τούς κάτωθι ναυτικούς άποχωρήσαντας του ναυτικού επαγγέλματος και τας οικογενείας αυτών:

Εις πλοίαρχους: Γερ. Κ. Μπαρμπάτη, με ύπηρεσίαν 25 έτών και 4 ημερών 8ρχ. 3.133 μηνιαίως, Άχιλ. Γαργυ. Ζούργη, με ύπηρεσίαν 36 έτών, 5 μηνών και 15 ημερών 8ρχ. 3.179 και Γεώργ. Μιχ. Τέντεν, με ύπηρεσίαν 15 έτών, 8 μηνών και 28 ημερών 8ρχ. 1.179 μηνιαίως.

Εις κατώτερα πληρώματα: Ίω. Άντ. Χαλόν, μάγειρον, με ύπηρεσίαν 9 έτών, 7 μηνών και 9 ημερών, λόγω άτυχρήματος, 8ρχ. 1.448 μηνιαίως, Μαρίαν χή-

### ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ ΤΗΣ "ΓΚΡΗΚ ΛΑ'Ι'Ν,,



Τό άγορασθέν παρά ής «Γερική Λάιν» άγγλικών ύπορικανέσιον «Empress of Britain», 25.510 τ. γκράς και ναυπηγήσεως 1950, θά παραληρηθ ήν προσεχί Σεπτεμβριον και ούχι, ως άρχικώς εΐχε συμφωνηθή, τόν Δεκεμβριον, διότι ή έταιρία του κ. Μάξ Όθλιων, ή όποια τό εΐχε μεθώρει διό τυριστικά παξίδια, θά τό παραδόση άνωτέρω. Μετά την παραλήρησιν του τό σκάφος θά έκτελέση άριστήνας μεταρρηκας και εκτελέσει ής άνωτερική, τών διαρρηθιζομενων, κρησιας κληρικας, ή διό πρώτη άναχώρησής του έν Παρισίαις διό Νέαν Ύόρκην άρτίθη διό την 21ην Μαρτίου 1965.

ραν Άκ. Γεωργιάδη, Βαλαμπελάου, με υπηρεσίαν 14 έτων, 1 μηνός και 5 ημερών, λόγω άτυχίματος, δρχ. 1.256, Γεώργ. Θεοδ. Μανιός, Βερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 έτων και 17 ημερών δρχ. 1.185, Άγγελοϊκήν χήραν Γεωργ. Ραϊση, Βαλαμπελάου, με υπηρεσίαν 22 έτων, 10 μηνών και 5 ημερών δρχ. 1.089, Ίω. Νικ. Καρλοπούλου, Βερμαστήν, με υπηρεσίαν 11 έτων, 2 μηνών και 2 ημερών, λόγω άτυχίματος, δρχ. 750, Λάμ. Π. Μπουτέρη, ναύτην, με υπηρεσίαν 21 έτων, 9 μηνών και 22 ημερών δρχ. 910, Νικ. Ίωσ. Χαμηλοθάρα, Βερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 έτων, 3 μηνών και 26 ημερών δρχ. 750, Χαρ. Δημ. Λάβρον, αλίαν, με υπηρεσίαν 16 έτων, 6 μηνών και 17 ημερών δρχ. 750, Άριστ. Ίω. Κασαράν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 21 έτων, 5 μηνών και 5 ημερών δρχ. 778, Παρ. Δημ. Πιτατζή, ναύτην, με υπηρεσίαν 21 έτων, 4 μηνών και 18 ημερών δρχ. 1.327, Στυρ. Σαρ. Σκαλοπούκη, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 19 έτων, 4 μηνών και 2 ημερών δρχ. 750, Μιχ. Άντ. Γρυπάρη, αρχιβερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 έτων, 10 μηνών και 8 ημερών, λόγω άτυχίματος, δρχ. 1.550, Δημ. Νικ. Άραπογιάννη, ναύτην, με υπηρεσίαν 23 έτων, 3 μηνών και 14 ημερών δρχ. 756, Άριστ. Ίω. Κουρουδάκη, ναύτην, με υπηρεσίαν 15 έτων, 5 μηνών και 19 ημερών δρχ. 750 και Ίω. Στ. Παλάλη, ναύκληρον, με υπηρεσίαν 23 έτων, 1 μηνός και 24 ημερών δρχ. 1.669 μηνιαίως.

**ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ**

Ο τύπος υπό τον οποίον καταχωρούνται εις τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον αἱ ναυτολογίαι καὶ αἱ ἀπολύσεις τῶν ναυτικῶν, εἶναι σχεδὸν ὁ αὐτὸς ἀπὸ ἱκανοστασίας περιπτου, φυσικῶν δὲ εἶναι νὰ μὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἡμερῶν μας. Ἡ περὶ διπλωμάτων καὶ πτυχίου ναυτικῆς ἱκανότητος νομοθεσία μας ἔχει, ἔκτοτε, σοβαράτατα μεταβληθῆ, ὥστε ἀλόκληρος ἢ εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ἀναφερόμενη υπηρεσία, νὰ εἶναι μὲν, καὶ ὀρθῶς συντάξιμος, νὰ μὴ ὑπολογίζεται ὅμως, προκειμένου περὶ συμπληρώσεως προσόντων δι' ἀπόκτησιν διπλώματος ἢ πτυχίου τινός. Καί, ἐν προκειμένῳ, σημασίαν ἔχουν τρεῖς παράγοντες: Τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, ἡ ἰσχύς καὶ τὸ εἶδος τῆς προσαρμοσμένης μηχανῆς καὶ ἡ κατάσταση ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Μὲ τὴν σημερινὴν τύπον φυλλαδίου, ἐξ αὐτοῦ προκύπτει μόνον τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἰσχύς τῆς μηχανῆς, διότι ἐξυπακούετο, ὅτι ἀνάπλοια ἦσαν πάντα τὰ σκάφη. Διὰ τὴν καθορισμὸν, ἐπομένως, τοῦ εἴδους τῆς μηχανῆς καὶ τῆς καταστάσεως ἐνεργείας τοῦ πλοίου, ἀπαιτεῖται ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Ναυτολόγιον. Τὰ ναυτολόγια, ὅμως, ἀργαῖον, ἐνίοτε καὶ πέραν τῆς διετίας, νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἐκείθεν εἰς τὸ Μητρώον, ὃ δὲ ναυτικὸς πλοῦ ἔρχεται διὰ νὰ συμμετέσχη εἰς τὰς ἐξετάσεις, ταλαιπωρεῖται διὰ τὴν ἀποδείξῃ εἰς τὴν ὁρμοδίαν υπηρεσίαν ἂν ἔχη τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα, προσπαθῶν νὰ προσκομίσῃ πιστοποιητικὰ ἀπὸ προξενία κλπ., τῶν ὁποίων ἢ ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπόκτησις δὲν εἶναι πάντοτε εὐχερής.

Ἐπιροσθῆ διὰ τοῦτο ὑπὸ ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πελοπόσου πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. ὅπως, ἀπ' ἐνὸς μὲν ἀναφέρεται εἰς τὰ φυλλάδια ἂν πρόκειται περὶ δεξαμενοπλοίου, στροβιλοπλοίου κλπ. καὶ ἀπ' ἑτέρου προστίθεται σφραγίς μετ' ἐπιβεβαίωσιν ἐκατάστασις πλοίου...», τοῦ κεντοῦ συμπληρωμένου, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διὰ μίθης τῶν λέξεων ἐνεργείας, ἐπαροπλισμὸς ἢ ἐπισκευή, ὅτε, εἰς τὴν τελευταίαν περιπτώσει, θὰ ἀνοσφραγίσθῃ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτολογημένων, διότι, ὡς γνωστόν, ἡ διαρκύσις τῆς ἐπισκευῆς ὑπηρεσία ὑπολογίζεται, ὅταν εἶναι ναυτολογημένα τὸ ἀριθμὸν τὰ 314 τοῦ πληρώματος.

Θὰ εἶναι αὐτὸ βεβαίως ὁ ἐλεγχος τῆς ὑπηρεσίας ἐκ τοῦ φυλλαδίου τοῦ ναυτικοῦ, χωρὶς νὰ καθίσταται ἀποραϊστικόν, ὡς σήμερον, τὸ ναυτολόγιον καὶ θὰ ἀπελλογούνη οἱ ἐνδιαφερόμενοι τῶν ταλασπορευόντων, ἀλλὰ καὶ τῶν καθυστερηθέντων, εἰς τὰς ὁποίας πόσα ὑποβάλλονται. Ἐλπίζομεν, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον

οὐ θὰ υἱοθετήσῃ συντόμως τὸ λογικὸν αὐτὸ αἴτημα.

**ΤΑ ΠΑΡΑ Τῶ Ν.Α.Τ. ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ**

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνός Ἰουνίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἑξῆς σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἀτλάντικ Γκόμεριον», λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 10.087 ἀπὸ 22 Μαΐου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἐταιρίας ε.Σ. Λιβαυός-Ἑλλάς, ἐκίμων, λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 7.299, ἀπὸ 3 Ἀπριλίου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ίω. Παράσχου, «Μιάρη», λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 2.841, ἀπὸ 25 Μαΐου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Χαυδρή, «Πονάγασος», λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 8.474, ἀπὸ 4 Ἰουνίου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Γρηγοριάδη, «Ράντινος», λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 7.500, ἀπὸ 20 Μαΐου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέστη καὶ «Γουάρδην Γουάντιν», λιβερτιανόν, τόνων γκρόν 20.667, ἀπὸ 28 Μαρτίου 1964, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Ναυτικῶν Πρακτορείων.

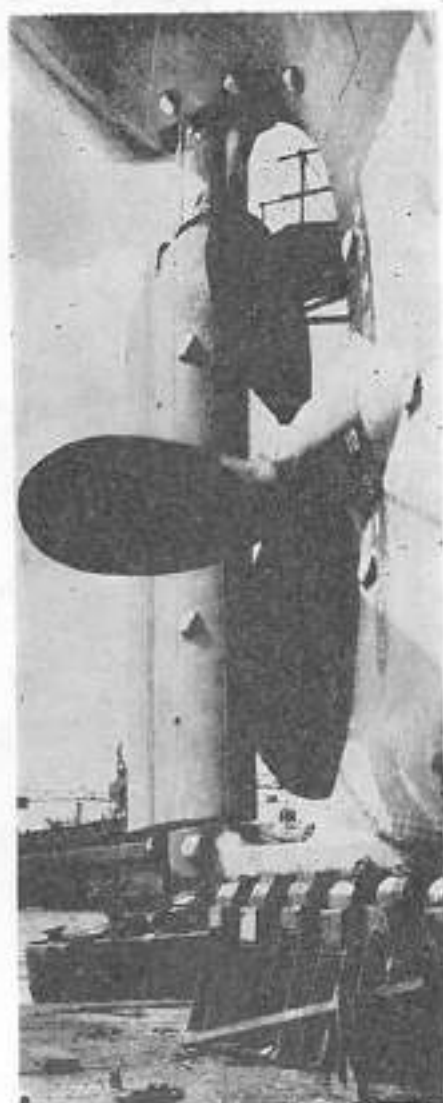
Ὅσα τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑξῆς σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ ΝΑΤ, ἀνέρχεται εἰς 709, τόνων γκρόν 7.158.337.

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ**

Τὸ Λιμενικὸν Ταμεῖον Ἡρακλείου ἀνακοινεῖ, ὅτι δέχεται προσφοράς διὰ τὴν ἐκπολέησιν ἀνευ πλειοδοτικῆς δημοπρασίας καὶ δι' ἀπ' εὐθείας συμφωνίας τοῦ πλειοτῶ γερωνοῦ «ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ», ἰδιοκτησίας τοῦ Λιμενικοῦ Ταμεῖου, μέγιστος 25ης Ἰουνίου 1964.

Σχετικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ ἀνωτέρου σκάφους εὐρίσκονται κατατεθειμένα εἰς τὰ Ἡμερησια καὶ Βιομηχανικὰ Ἐπιμελητήρια Ἀθηνῶν, Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης καὶ παρ' ἡμῶν πρὸς γνώσιν τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἐν Ἡρακλείῳ τῇ 5.6.1964  
Ὁ Πρόεδρος  
**ΔΑΜΠΗΣ ΔΑΜΙΑΝΑΚΗΣ**



Berths and double graving dock with building capacity for vessels up to 800 ft. long

Five floating docks for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licenses for:

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

**SHIPBUILDERS**

**MARINE ENGINE BUILDERS**

Manufacturers of Industrial Equipment

**SHIP REPAIRERS**

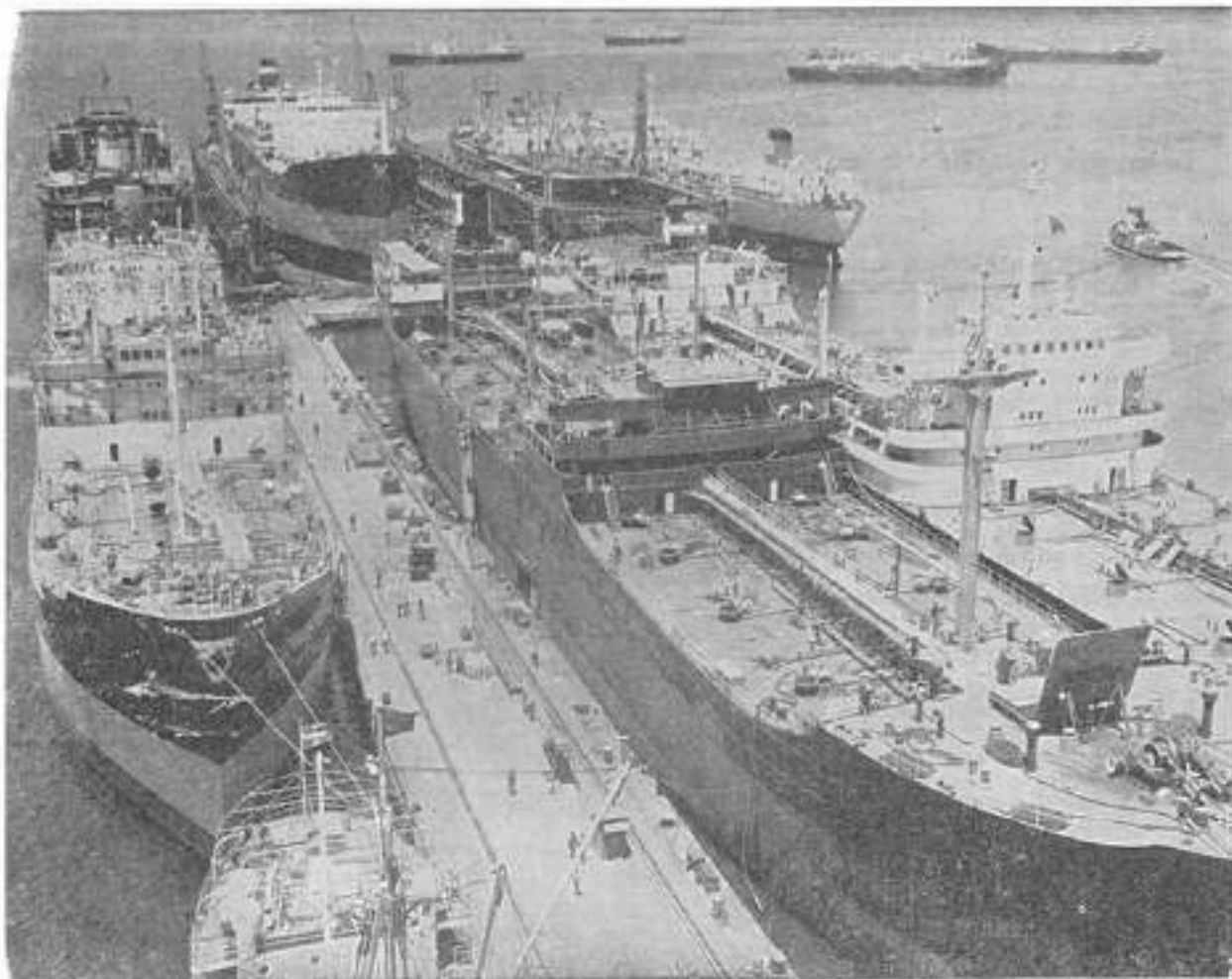
**WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM-HOLLAND**

# 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 Piræus, 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.1

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.

# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

·ΑΦΑΜΕΜΜΩΝ·: Έδα «Αρνατόρες». ·ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΓΥΡΟΙ·: Καθ' έν χρόνον έφάρταν εις Σακχρον την Ξαν 'Ιουλιου, όπιστη παρακάτω εις το μηχανοστασίον του, λόγω θραυσιωκλήματος, κατασείσθησαν μετ' άλλων κατ' της ποιας περιστατικώς διαρροίας. Ζημία εκ της παρακάτω όπιστησαν έδα εκ των διαχειρολογησθέντων του ακέρους, μετά προχείρου δέ έπισκευής το πλοίου αναχώρησε την έην 'Ιουλιου δια Νηφρόν, χρησιμοποιούντας τής έδα άλλας γανητριάς του.

·ΑΔΑΜΑΣ·: Έκφορτίσθον εις Ρόδαροντα φορτίον κάρως εκ Σασιού, όπιστη παρακάτω εις το φορτίον του έπ' άρσθ. 3 κάρως του, καθ' έν έθ χρόνον ήρχόσθη με την κατάσθασιν της, διαφάλαγγ και τή εκ του κάρως κούτο εις το κούτον «Παλαμίνη» διαρροήσθη φορτίον. Η παρακάτω κατάσθασθ και το πλοίου, άρσθ διαρροίωσιν, όπιστη μικροκατασθής και άπίπλευσε την 29ην Μαΐου δια Νόρφοκ.

·ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ·: Κατά την διαχώρησθ του εκ Γενούης την 30ην Μαΐου, προέκυρσαν έπι του Ιταλικού διαχειλοσθίου «Τούλιου» και του ελληνικού διαχειλοσθίου «Στέφανου», άμφοτέρω τή έίνα πλοία ήπιστησαν σοβαράς ζημίας εις την προρείον άριστοράς αψών πλευρά, ένθ τή «Αδριατική» όπιστη έπίσης σοβαράς ζημίας, τών εις την πρόμα, συνεπεί της προκορύσθης έπι του «Στέφανου», έσον και εις την πρόμα, συνεπεί της προκορύσθης με τή «Τούλιου». Τή «Αδριατική» συνέχισε την πλοίο του, δά έπισκευήσθη δά εις Γένουαν κατά τής έπι προεγγύσθης του.

·ΑΙΘΑΟΣ Η·: Έκ Σασιού δια Κάδρου προέκυρσαν έπι πασαλίον κατά την είσοδόν του εις λιμάνη Κόλινγκου, όπιστη διαρροής ζημίας εις την έίλικα αψών, την Ξαν 'Ιουλιου. Ζημία όπιστησαν και οι πάσσαλοι. Τή πλοίο συνέχισε τόν πλοίο πρής προορισμόν του.

·ΑΚΚΡΕΣ·: Έκ Ρόδαροντα δια Μάντιστερ, προέκυρσε τή άπόσθμα της 29ης Μαΐου έπι της διαρροησθής έπ. 20 τών διθυκόρων της έύρυτος του Μάντιστερ, ένός της έύρυτος αψής και έθ έρωμοσκαίωτο και άπ. ρουοίκων. Η φορητής έθίσθη και άπασκείσθη ή έθέρσθ έπι τριήμρον μάρις ή του αψής άπασκείσθη του διακόλου.

·ΑΛΦΑ·: Είς λιμάν Ροζέριο, όπιστη ζημίας συνεπεί προεπείθον τή παρακείρωσ αψών παρασείσθιμους διαχειλοσθίου «Γούργου Μακινάκης», την 29ην Μαΐου, Έπασκείσθη ή έθέρσθ έπι τριήμρον μάρις ή του αψής άπασκείσθη του διακόλου.

·ΑΡΙΑΘΕΙΑ·: Από Γένουαν δια Βενετίας με φορτίον σακχάρως, εύερχόμενον την προειν της έην 'Ιουλιου εις την έύρυτος του Κούλου, προέκυρσε δια της άριστοράς του πλευράς έπι πασοκλήσθιμους. Έν συνεπεί ή πρής του προέκυρσαν έπι τού εις τή μέσον τών έδα λιμάνων άπασκείσθη προδύσθης, με συνέπεια νά ήπισθον σοβαράς ζημίας τή πλοίο,

ή προδύσθ και ή πασοκλήσθιμους. Λόγω διατεκίμους ρήματα εις τή φόρη και ζήμειν εις τή έύκρημα διαρροίωσιν τών πλευρών, εις μήκος άριστοράς από της πρόμας μέσων, τή πλοίου παρήμεινε εις Κόλινγκου. Αρσθ διαρροησθής τή φορτίον τού έπ' άρσθ. 1 κάρως, έπισκείσθησαν έπισκευή.

·ΑΡΜΑΝΤΟΡΕΣ·: Ρουοίκόν, καθ' έν έν χρόνον έρωμοσκαίωτο έίσε τή λιμάνη Πετριόδς τή έπισκείσθη «Αρχαίμων», ανακρούσθη μετ' αψών και έθίσθη της νύκτα της έην 'Ιουλιου, άπασκείσθησαν και ένός μηχανικού του. Τή «Αρχαίμων» όπιστη μικράς σχετικώς ζημίας εις την πρόμα του.

·ΑΡΧΑΝΔΙΝΟΣ·: Από Νέων 'Υρσων εις Γαλάτα, ανακρούσθη ένός τή έύκρημα του Μάου τήν προειν της 29ης Μαΐου με έν ρουοκόν ρουοίκόν, άριστορά δά τή πλοία ήπιστησαν διαρροής ζημίας. Η σήγρησθής διαλείσθη εις διαμάλιν της μηχανής τή ελληνικού πλοίου. Τή «Αρχαίμων» όπιστη σοβαράς ζημίας, τής έύκρης και έπισκευήσθη εις Μόζι.

·ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΑΝΤΡΕΙΗΤΟΡ·: Κατά έρωμοσκαίωτο του εις 'Οζόνα την Ξαν 'Ιουλιου, ένόςρρον έπ. εις ζημίας εκ παρακάτω και προεγγύσθης.

·ΑΤΑΝΤΙΚ ΑΛΗΝΤΤ·: Έκ Λονδίνου δια Ουάνη Φοζάν, προέγγυσε την 3ην 'Ιουλιου εις Μόλινκον λόγω ζημίων εις τούς στροδίκους του, έθής της ήψηλής πίεσθης. Μετά προχείρου έπισκευής, τή πλοίο άπίπλευσε δια προορισμόν του την 8ην 'Ιουλιου, έπισκείσθησαν δά μεγάλης έύκρησθής άνωκατασθής κατά τής, αναλήσθιμους δια την τακτικόν έπισκείσθησαν, μόνιμος έπισκευής.

·ΒΟΡΓΙ·: Ανακρούσθη εκ Μορμουκάου την 27ην Μαΐου δια Πέντινιαν, ανακρούσθη με τή διαχειλοσθίου «Γουόλιν Κόρριερ», εις την πρόμα του έπασκείσθησαν διαρροής ζημίας, όπιστη διαρροής έπίσης ζημίας και αψών. Άμφοτέρω τή πλοία συνέχισαν τόν πλοίο πρής προορισμόν του.

·ΓΕΡΓΥΙΟΣ ΜΑΝΩΑΚΗΣ·: Έδα «Αλφα».

·ΓΕΡΓΥΙΟΣ Μ. Η·: Από Νεοβροσίκων δια 'Ιούλιαν, κατασείσθησαν εις Κολόμπο από της 29ης Μαΐου μάρις της έην 'Ιουλιου, λόγω έπασκείσθη εις την μηχανήν του. Τήν έην 'Ιουλιου αναχώρησε δια Ταταγακόνα.

·ΓΚΑΟΡΙΑ·: Προεπείσθη εις Πέννος Μακίη τού Λονδίνου, συνεπεί τυχόνος πλήμματος τών κούλων τού Νόγκ Κόγκ, την 28ην Μαΐου.

·ΓΚΑΟΡΙΑΝΑ·: Από Ροζέριο εις Μπουόνος 'Άρρας, ανακρούσθη τής πρόμας προεινός ήρας της έην 'Ιουλιου με τή διαχειλοσθίου «Μπαρλά» εις τή 29ον χιλιόμετρον τού ποταμού Παρνακί, όπιστη σοβαράς ζημίας εις την περιοχή τών κούτων τού έπ' άρσθ. 4 και 5. Έθέρσθη εις Μπουόνος 'Άρρας την νύκτα της έίλικς ήμρας.

·ΓΚΡΗΣΙΑΝ ΦΑΕΗΜ·: Έκ Σάντα Φέ δια Κίνου, παρήμεινε την 28ην Μαΐου εις Μπουό-

νος 'Άρρας λόγω ζημίας εις τή διαρροίωσιν ήρωκίας του. Έπασκείσθησαν τής ζημίας, συνέχισαν τόν πλοίο του την 29ην 'Ιουλιου.

·ΓΟΥΡΠΑΝ ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ·: Έπισκείσθη από της έην 'Ιουλιου εις Παρνακί ζημίας εις τούς λίθους, τής διακροησθιμους και τούς στροδίκους του, τής έύκρης έπίσης μετ' έθς 'Αρσίκου και 29ης Μαΐου.

·ΓΟΥΡΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ·: Έκ Μορμουκάου δια Βουδάλυ, έσον έθέρσθη την Ξαν 'Ιουλιου. Έδα «Ιδρι».

·ΓΟΥΡΠΑΝ ΣΙΝΣΑΡΡΕΤ·: Έπισκείσθη την 22ην Μαΐου εις Νέων 'Υρσων δια ζημίας διατεκίμους τή πρόμα την 18ην Μαΐου και διακροησθής εις αψών κούτομον παρκαλίον ένός τού συστήματος τής φορητής, λόγω άμείλιος τού πληρώματος. Ανακατασθήςσαν 150 κούτοι εις άριστοράς τούς λίθους και τή πλοίο αναχώρησε την 23ην Μαΐου δια 'Αρσίκου με τόν άριστοράς μέσον λίθους, έθέρσθη δά κί έπισκευή εις τόν διακόμο έθ συνεπείσθη έν πλθ από τού πληρώματος.

·ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΑΕΣΝ·: Έκ Βαλτιμώρας δια Πόρτ Σουδόν, άπασκείσθη την 1ην 'Ιουλιου την άριστοράς του έρωκρον με τήσρα ήμικρα έίλικου ένός τού ποταμού Νιολόγορ. Τήν έην 'Ιουλιου τή πλοίο έθέρσθη εις Ν. 'Υρσων, έσον άνωκατασθής ή άπασκείσθη έρωκρον και κούτους και την έην άπίπλευσε δια προορισμόν του.

·ΕΙΡΗΝΗ Ζ·: Προέγγυσε παρά την νηίδα Πηγα Τούου, συνεπεί τυχόνος πλήμματος τών κούλων τού Νόγκ Κόγκ, την 28ην Μαΐου. Τήν έπασκείσθη δια κούτομον έπασκείσθη, χωρίς νά διαπισκείσθησαν ήρωκίας και προεγγύσθη έπι σημαντήρον εις λιμάν τού Νόγκ Κόγκ.

·ΕΑΕΝΗ Κ·: Έκ Νιού Τυοδσημους τού Καναδά δια 'Αθωραλίον με φορτίον έλίτας και έύκρηματίν, ανακρούσθη την 1ην 'Ιουλιου, έπίσθρηψή την έπίσθρηψή της έπασκείσθη εις Βακίωρα λόγω έπασκείσθησ διαρροής εις τή πύκος έπ' άρσθ. 3. Μετ' έπίσθρηψθ, έπισκείσθη έπ. τή έίσε προέγγυσε εκ συγκέντρωσθής έύκρης εις τής παραποθησθιμους συνεπεί έρωκρη διαρροήσθης της φορητόσθης και έπ. ή κίλις τού πλοίου έθέρσθη εις έύκρησθής έρωκρησθής συνεπεί κατακλίωσθής κούτομον, λόγω τού έπ. τού κατακρούσθης φορτίου. Ηνέλλήσθησαν τή έύκρηψή της έρωκρη, διαρροής ή κίλις έπ. έρωκρησθής τών διακρούσθων και τή πλοίο άπίπλευσε δια προορισμόν του την 2ην 'Ιουλιου.

·ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ·: Έκ Σάν Θρασιόου δια Κόρπη, άνωκαίωσε την 2ην 'Ιουλιου δια τού έρωκρησθής του έπ. έπίσης ζημίας εκ κατακρούσθής.

·ΖΙΤΑ·: Έκ Μόδοκ Γεράνια Φλορίδος δια 'Αγγλίαν, προέγγυσε την 17ην Μαΐου εις Φοζορτ τών Μπακίωρας δια παρακάτω κούτομον, ανακρούσθη τή την 29ην, άρσθ έθέρσθη και έπισκευή εις την μηχανήν. Τήν 1-διαν ήμρας παρήμεινε άπασκείσθησαν λόγω ήρωκίας τού συστήματος έύκρησθής προεγγύσθης.

YOUR AGENTS **AT JEDDAH SAUDI ARABIA**

**JEDDAH**  
SAUDI ARABIA

**ASSOCIATED AGENCIES LTD.**

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

FORMERLY

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

**LONDON**

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD  
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1  
TL. BISHOPSGATE 1206 (3 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON

**PIRAEUS**

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

TL. BISHOPSGATE 1206 (3 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS, TEL. 477424

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

τόπως έφτασε πίσω και έζησε κοφτερά. Την 30ην Μαΐου έρχεται η ρεμολκάρισ του, όλοι άνοιξαν υπερηχητικό Δ080, από το Όλλανδικό ρεμολκωό «Μουσιούπη», την 31 προειν της 31ης Μαΐου το πλοίο έπανελάσαν εις Φάρακτ προς έπισκευήν. Διαπιστώθηκεν ότι έπισκευή δική είν είναι άνοηταί, το αίσθ ρεμολκωό άνάλας νά ρεμολκωή το πλοίο εις Αθήραυ, ή ρεμολκωή είν έργατα την 1ην Ιουνίου. Αναμένεται ότι το Ζετα-04 καταπέσει εις Αθήραυ περί την 27ην Ιουνίου.

-ΗΒΕΙΡΟΣ: Έκ Πόρτ Σαϊτ δια Νουαυό, όπου άρχισε την 2ην Μαΐου, άπέλασε την 5-θιαν ήμεραν την άγκυραν του με 24κα άρματα έλλοια, συνεπεί κακοκαιρίας. Η άναίρεσις της άγκυρας κατόση δόσαντας και το πλοίο άπέπλεσε, μετά την φέρωσίν του, με μίαν μόνον άγκυραν.

-ΚΑΙΟ ΜΑΥΑΝΑΣ: Παραθετείνον εις έκείνον Ραβέννα, άπέλασαν συνεπεί θελήμας, την νύκτα της 8ης Ιουνίου, από προνή από του και, παρασηθέν, προέβρυσαν έπι της ρεμολκωήμας Ιταλικής φορηγίδος «Τεονταίο», χωρίς σθέν των ακρων να έπιστή οσάραξ ζυγιάς.

-ΚΡΗΗ ΡΙΟΝ: Κατά δεξμενισμέν τοι εις Κόρπη την 1ην Ιουνίου, έθελσαν ότι έχει άνοητή ζυγιάς εκ συγκρούσεως εις Μπόστον.

-ΚΡΗΤΗ: Από Σάντα Φί δια Σάν Λορέντζο, άπέλασε την 29ην Μαΐου εις Ραβέννα μίαν άγκυραν με το 22 θ άρματα έσταγμα της έλλοια κήτης.

-ΚΥΜΟ: Από Ρότερνταμ δια Μίνα Άλ Άχμάνι, ανακρούσθη εις την δεξίαν πλευράν του με το θεξελόπλοιο «Τουάνο» την νύκτα της 28ης Μαΐου, λόγω πικνής θάλαγας, περί το 2 μίλια θισκάς από φαρμακείο Σαντι, εις την Νάγγη. Το «Κύμο» άπόση ζυγιάς εις την δεξίαν του πλευράν, άναίχσαν όμοια την πλών του, προκειμένου να έπισκευή της, με έπισκευήμας ζυγιάς του εις Μάλταν. Το γαλλικόν θεξελόπλοιο, με οσάραξ ζυγιάς εις την πλευράν του, κατάπεσε την 27ην Μαΐου εις Δουβέρκη προς έπισκευήν. Το «Κόμο» άρχισε εις Μάλταν την 1ην Ιουνίου.

-ΚΒΝΣΤΑΝΙΝΟΣ: Δεξμενισθέν την 10ην Ιουνίου εις Γιουγκόλα, άπεκρίσαν ότι έχει ζυγιάς εκ προσάρθεσις εις Νόν Ντόν, έπισκευήσαν τον παραλήοντα Ιανουάριον, ός και εκ κακοκαιρίας κατά διαφόρους ήμερηγιάς.

-ΑΓΚΑΙΟΝ: Έκ Ρότερνταμ δια Μπαντέρ Μαρόρ, ανακρούσθη την νύκτα της 29 Μαΐου, λόγω πικνής θάλαγας, με το, έπίσης έλλοικωό, δεξμενισόλοιο «Μαντίκα», περί το 4 μίλια ΝΑ από φαρμακείο «Πορ Γουάνου», εις την Νάγγη. Άρρώσαν τα πλοία οσάραξ ζυγιάς, άναίχσαν όμοια τον πλών του, το 2κ «Αόκκιν», άρχθέν εις Παρικέ την 1ην Ιουνίου, έρχσαν έπισκευήμας. Γεολογίζεται η άνωκαταπέσειν έλαρατα της άναίρετας πλευράς όόρος 25 τόντων και να έπισκευήσθον έλαρατα του.

-ΜΑΚΚΟΛΑ: Ήγαροβόλησαν ως σταθός κανόμων εις Κότρη, οσάραξ ζυγιάς την 30ην Μαΐου, λόγω προσκρούσεως επ' αίσθ Ιταλικού δεξμενισόλοιο.

-ΜΑΡΑΘΟΝ: Από Λορέντζο Παρκς δια Κόρπη, προήγγισε την 29ην Μαΐου εις Συγκυπόρη με διαρροήν εις το σόρηκα, συνεπεί

ρήγματος και ζυγιάς εις την στροβιλοφυγήν των. Από έπαθερρήθ, έλασε πιστοποιητικά και άναίρεση την 1ην Ιουνίου δια προσημέν του, χωρίς να άναίρεση έπισκευή.

-ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΚΟΜΙΚΟΓ: Έκ Άρμάνος έφθασαν το Άντιον την 29ην Μαΐου προς έπισκευήν το κλώβον του άναίρεταί του κλώβου, οσάραξ ζυγιάς.

-ΝΙΣΣΙ: Από Τυλλόρα εις Άγγλία με φορτίον οσάραξ, προήγγισε την 1ην Ιουνίου εις Κρίστουαλ προς έπισκευήν του φεγιάς του.

-ΠΑΝΑΓΟΣ: Μεθωρτίον από πικρ έπαθερ εις έτάρα εντός του έμφορ Μπαύνο «Αόμο», προήγγισε την νύκτα της 8ης Ιουνίου, άναίρεσθέν μετά 24ωρον τη θεαθείς ρεμολκωό. Διά έλαση άρματα ζυγιάς και πύργου την φέρωσίν του.

-ΠΕΝΤΕΑΗ: Από Πουέρτο Μπάντα δια Ρότερνταμ. Το «Αόκκιν». Το «Παντάλ» έ-

φθασαν εις Ρότερνταμ την 30ην Μαΐου προς έπισκευήν έπισκευήν, άρα άναίρεσθη το 2κ έκαί έπίσης προσήγγισαν φορτίον του.

-ΠΕΡΑ 2Η: Έπισκευήσθον από της 5 Ιουνίου εις Παρικέ ζυγιάς εις το σάραξ, τα δεξμενισματά και την μηχανήν εκ κακοκαιρίας κατά περσόδου, από της 29 Ιανουαρίου μέχρι της 26 Μαρτίου.

-ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ: Ανακρούσθη την 24ην Μαΐου με το φαρμακείο «Κολόμπια», λόγω θάλαγας. Το φαρμακείο έπιστή οσάραξ ρεμολκωό ζυγιάς, το 2κ «Σάντα Άννα» άναίχσε την πλών του.

-ΣΑΙΝ ΤΖΟΥΡΤΖ: Προήγγισε παρά την Σουόνκωττερς Άγγλων, συνεπεί πικνής θάλαγας τον κλώβον του Κόγκ Νόγκ την 28ην Μαΐου. Την έπισκευήν άναίρεσθη το 10ον μέτρον, άπέλασαν την δεξίαν τον άγκυρα με 4 άρματα έλλοια, χωρίς να διαπιστωθών έπαθερ ζυγιάς.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Λίαν άποδοφόρον το α' 15θήμερον του Ιουνίου. Το έπιτερον ενδιαφέρον προσέλασαν η έπαθερσά επί τα θελήμα μεταβολή εις τον δεξμενισματικόν τομεία δια σιτηρά, με φέρωσιν Ιούλιου. Ζήτησις δι' άναίρετα ήπαρομηγιάς 6ν άσημικώθ. Ήγαροβήσαν οι φορηταί ναύλοια καλύτερα να πληρώσαν εις το λίαν περιωρισμένο τονώθ δι' Ιούλιον. Από τον Κόλπον δια την Πολωνίαν εις τάκερ 18.000 τόν. θαλ. 5,75. Διά το Κόντινεντ οι ναύλοι σταθεράς άναίρεμένοι έφθασαν δια μεγάλα σκάρα τα 5,60 θαλ., φιο (Ιούλιου) και 5,25 θαλ. δι' Ιούλιον, με 3.000 τόν. έλαθ έκφάρωσιν, εις το άψηλότερον, θελασθ, από μόνον σμερτί. Τάκερ έπληρώθησαν θαλ. 4,50 - 4,75 φιο. Διά την Ιαπωνίαν θαλ. 9,25 - 9,75, την Ιούλιου (δου. άσθη) 85/-. Τάκερ δια Βομβάη 66/- (20.000 τόν.).

Ναυλώσεσι άρεταί και από τας Μεγάλας Λίμας, τον Άγιον Λαυρέντιου και το Μπα Κομά. Μέτριον σκάρα Ιούλιου από τον Άγιον Λαυρέντιου δια την Άγγλίαν έπληρώθη 50/-, με το έπόμενον ταξίδιον 55/-. Από το Πόρτ Τζαρούαλ δι' Άγγλίαν 56/3 (Αόγουστου). Ένδιαφέροισα η ναυλώσις ιεπεύκτου Ιταλικού 24.000 τόν. δι' έξ συνεχή ταξίδια με ένασιν Αόγουστου - Σεπτέμβριου από Κόλπον δια το Κόντινεντ εις τα 4,90 θαλ., με έμάν από Νάρδερν Ρέιντ ή Κανσάν 50 σέντς άλιγότερον. Φωσάρα από Τόμπαν δια Νέαν Ζηλαυδιαν θαλ. 8,40. Γαιάνθρασις από το Χάμπτον Ρόθς δι' Ιαπωνίαν θαλ. 5,90 - 6,50, την Γιουγκοσλαυία θαλ. 5 και δι' Ιαπωνίαν θαλ. 7. Διά το Κόντινεντ 25/- (έλασε συνεχή ταξίδια). Παλαισιόθηρα εις σκάρα 14.500 τόν. θαλ. 170 γιλ. δι' Ιούλι - Αού.

Σταθερόν και το ΠΛΕΙΤ, Η ζήτησις τονώθ δι' Ιαυλιαν κατά τας τελευταίας έδομώδας προσέλασε την δελήσιον των ναύλων δι' Ιούλιον. Το 82/6 έπληρώθησαν δια Δου. Ιαυλιαν και τα 90/- δια Βοετιαν. Τάκερ δια Βοετιαν 75/-. Διά το Κόντινεντ 82/6. Αί εισαγωγαι δια την Ιταλίαν φαίνονται να έπαρομηγιάσαν και οι φορηταί προσέτερον δι' Ιούλιον ναύλοια χαμηλοτέρου (75/- δια το Κόντινεντ). Διά την Ιαπωνίαν (Ιούλιου) έπληρώθησαν τα 100/- και δια το Κηλόγκ 96/3. Ζάχαρις από Κούβαν δια Μαύρη Σάλασαν 77/-.

Κατ' αντίθεσιν προς τον Βόρ. Άθλαντικόν, ό τομεία του Βορ. Ειρηνικού έπέδειζε χαλαρότητα. Άρεταί φορτία σιτηρών δια την Ιαπωνίαν έκλείσθησαν, άλλα οι ναύλοι πα-

ρέμωσαν εις τα 6,40 - 6,55 θαλ., με μεγάλην προμήθειαν (8,14%), δια σκάρα συνήθους μεγέθους. Μπάλε κάρριερ 23.000 τόν. δι' Ιούλιον έπληρώθη θαλ. 5,75, με 34% προμήθειαν. Διά Βοετιαν 6,75 θαλ. (Ιούλιου - Ιούλιου). Αιμακρτίες δια έμάλαν από την Βρετανικήν Κολομβίαν δια την Άγγλίαν έπληρώθησαν θαλ. 12,50 - 12,75. Ο τελευταίος αυτός ναύλος έπληρώθη εις σκάρα με 539.000 κ. π. (δώρατα). Κριθή από Βρεταν. Κολομβίαν δια Κίον 39/-, κατά 2/6 χαμηλοτέρον προηγουμένω ναυλώσει.

Μικρόν το ενδιαφέρον εις τούς τομείς της Άνω Ανατολής. Σιτηρά από την Αυστραλίαν (Σίδνεί) δια την Άγγλίαν (Ιούλιου) 80/- και δια Νορβάντον (Ιούλιου) εις τα 50/-. Ένασι των 52/6 προηγουμένω. Διά την Ιούλιαν (άναίρεση άσθη) 50/-. Τονώθ και δι' Ιούλιον έλκρητα. Ζάχαρις από Κούβλασθ δι' Άγγλίαν (Αούγ. - Σεπτ.) 90/- εις μέτριον σκάρα Γαιάνθρασις δι' Ιαπωνίαν 27/- (από Νουακόστ δια Νόν, Ιαπωνίαν) 4.000 τ. φάρτ., 7.500 τ. έκφάρτ. φιο.

Ήμερος η άναρά της Νοτίου Άφρικής. Ζάχαρις από το Ντάμπτον δια την Ιαπωνίαν 72/6. Δι' άρεθόσιον δι' Ιαπωνίαν 56/3 (Ιούλ. - Ιούλ.). Μπάλε κάρριερ έναυλώθη από το Πόρτ Έλζιμασθ (σιδεραμεταλλουργία Ιούλιου) δια Νέαν Υόρκη γύρω τον 38/-, με 8.000 τόν. φάρτ. και 10.000 τόν. έκφάρτ. Άναίρεσθη οι ναύλοι δια το Ινδικό μεταλλεύματα. Από Μαργάκοκ δια το Κόντινεντ 41/4 (Ιούλιου) και δια Κωνσταντιαν 42/-. Διά την Ιαπωνίαν 40/- και 41/- (Ιούλιου). Φορτίον έκλείσθη έπίσης δια Περαθ.

Άφργια εις τα μέσα φορτώσεως ζαχαρώσεως εις τας Φιλιππίνες. Πρό αυτής τα 7 - 7,30 θαλ. έπληρώθησαν δια τας Ήνωμένας Πολυτείας. Κόρπη 171σ σέντς δια το Κόντινεντ. Σταθερότης ζήτησεως τονώθ από τας έταρτίες καπνικών γραμμών δια τήν πόρηττα. Άμείλιον το ενδιαφέρον των δια σιτηρά (13.500 - 14.500 τόν.) θεξελοκνήτα σκάρα. Ένδιαφέροισα η ναυλώσις ενός νεοτάκτου μπάλκ κάρριερ 32.800 τόν. ι.ν., χωρίς δεξμενισματά, με παράδοσιν Δεκέμβριου δια 18/21/24 μήνας προς 15/6. Σκάρα άναίρεση τον 10.085 τόν. (479.000 κ. π. δώρατα) 10 μιλ. 24 τόν. φιαθλ θαλ. με παράδοσιν 21-βιού (Ιούλιου - Ιούλιου) δια 3/5 μήνα, έπανασταρόδωσαν Κόντινεντ - Μεσάγιαν θαλάσρια 28.000 μπιταίσι. Σκάρα θεξελοκνήτων 14.551 τόν. 14/141/2 μιλ., 20/21 τόν. φιαθλ θαλ. παράδοσις Ιαπωνίαν, ναυλώσις δια 50

### SCHERMULY (ENGLAND)

Τα τελειότερα και παγκοσμίου φήμης έφοδια σημάτων κινδύων δια Πλοία

Άποκλ. Εισαγωγής

(Διαρκής Παρακαταθήκη)

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ.

ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 111 - ΤΗΛ. 43.749

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

★ **ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ** ★  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ**  
 Η πλέον άρχαιολογική έπιχειρησική εξυπηρετήσθω πλοίων.  
 Τηλεφωνήσάτε μας: 40-435 40-628 ΤΕΛΕΣ: 465  
 ΑΚΤΗ ΠΟΡΕΙΑΔΩΝ 40 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ήμερος, επαναπαράδοσης Καλιφόρνιας δολ. 1.100 ημερησίως και 1.400 δια τόν πέραν του συμφωνηθέντος χρόνου. Ταξίδια Μαριουγκιά-Ιαπωνίας εις λιμπερτυ 20/6. Ταξίδια Δυτ. Ευρώπης-Ινδίας εις λιμπερτυ 17/.

Από την Μαύρη Θάλασσα 57/- πληρωθέντων δια χυτοσίδηρον δι' Ιαπωνίαν (Ι-ούλιον-Αύγουστ.), Μεταλλεύματα από Τουρσί δια Κόντινεντ 26/- και από Πάτι δια Τασάρλεταν 31/-. Ταξίδια δι' Ιαπωνίαν δολ. 3,90-4,10, φιά. Άλλας από την Άλεξάνδρεια δια την Ιαπωνίαν 60/- φιά (Ι-ούλιον).

**ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ**

Άπρωτος ή ναυλογορά δια τα πετρέλαια. Μικρά τις επί τα χέρια μεταβολή σημειώθη εις τας ναύλους μόνον εις τόν τομέα της Καραϊβικής. Εις τόν Περσικόν Κόλπον οι κυκλοφορήσαντες διαταγαί ήσαν αξιόλογοι. Ο άμετάβλητος ναύλος τών 62½% κάτω του Ίντσουκίλ επηράνητο δι' ακάθαρτα φορτία δι' Αγγλίαν-Κόντινεντ από τόν Περσικόν Κόλπον. Διά την Ιαπωνίαν 72½% κάτω του όμμερικ. ναυλολογίου. Μέγας σκάφος μέσω Κόβη δια την Αγγλίαν-Κόντινεντ, 67½% κάτω του Ίντσουκίλ.

Από την Καραϊβοσύν δια τήν Βόρειον Αμερικάν οι ναύλοι υπεχώρησαν από 35% κάτω του Ίντσουκίλ εις 42½% και έν συνολικά 50%. Τα υπερπληρωτικά εις τώ 55% και δια μέγαν σκάφη μέχρι τών 70% κάτω του Ίντσουκίλ.

Χρονοαυλώσεις τινές έφειλέθησαν δια μικρά σκάφη εις τώ γνωστά χαμηλά επίπεδα. Σκάφος 19.950 τόν. δηζελοκίνητον 14½ μιλ., με 28½ τόν. φουόλ όιλ 17/2 δια 5/7 έτη, καθαρά και ακάθαρτα φορτία. Παράδοσις Ίούλιον (ναυλωτής Μόμπιλ). Έτερον 18.075 τόν., 14 μιλ., 26 τόν. φουόλ όιλ, πρὸς 15/5 τίσασα έτη, άκθθ. φορτία (Σέλλ). Συνοχή ταξίδια εις σκάφος 19 χιλ. τόν. δια 4/5 μήνας από Περσικόν Κόλπον δια Μεσόγειον 32½% κάτω του Ίντσουκίλ, έναρξής Ίούλιον. Συνοχή έπίσης ταξίδια (καθαρά) εις σκάφος 17 χιλ. τόν. 22½% κάτω του Ίντσουκίλ, έναρξής Σεπτέμβριον.

**Η ΠΕΙΡΑΓ'ΙΚΗ ΝΑΥΛΟΓΟΡΑ**

Ήναυχος ή ναυλογορά κατά τώ πρώτον ήμισυ του Ίουλίου, με άλλας τας έν κυκλοφορία διαταγας δια φορτώσεις από την Μαύρη Θάλασσα. Ταξίματα από Κωνσταντινάν ή Νοβοροσίσκιην υπήρχον δύο διαταγαί δια σκάφη 3.000 έως 4.000 τ. δια μικρούς λιμάνας Έριβράς Θαλάσσης 43/-, με 4/- έκφορτωτικά, Ίούλιον και από Βόρειον 10.000 τ. δια Λάγκος 39/- φιά, τέλη Ίουλ. - άρχάς Ίουλίου. Από Κωνσταντινάν έξήραυτο τρία σκάφη τών 10.000 τόνων δια Τσιτταγκόγκ (ταξίματα) και επηράνησαν 52/6, δι' Ίούλιον τώ έν, Αύγουστον τώ Έτερον και Σεπτέμβριον τώ τρίτον. Έπίσης από Κωνσταντινάν (ταξίματα) δια Βρυξελάν (σκάφη τών 4.000-5.000 τόνων) 22/- φιά, Ίούλιον. Από Μαύρη Θάλασσαν (άνθρακίτην) δι' Ιαπωνίαν 60/- φιά, Ίούλιον-Ίούλιον. Βεζίται άπό ένά λιμένα Γιουγκοσλαβίας (3.500 τόν.) δια Ραστόκ ή Βισμαρ 33/- φιά, Ίούλιον και από Ίτίαν 4.000-5.000 τόν. δια Λύμπεκ, ίδεα ναυλωτών 31/-, με 10 πέννας φόρτωσιν και 1.500 τόν. φουόλ. έκρ)κών, άρχάς Ίουλίου. Δια φορτώτα εις σκάφος από Ραβένναν δια Παιροά 3.000 τόν. και δια Κρήτην 2.000 τόν. επηράνησαν 19/-, Ίούλιον. Έργασίας τις δια σιδηρομεταλλουργία υπήρχαν από Άλγερίαν δι' Ένα λιμένα Πολωνίας και

έξήραυτο σκάφη τών 10.000 έως 18.000 τ. εις τώ 22/- φιά, Ίούλ., Ίούλιον. Προσφοράί τέλος, έξήραυτο δια τήν μεταφοράν έκ Πολωνίας εις Παιροά 5.000 τ. Κοζέρους εις σάκουκους, με φόρτωσιν τέλη Ίουλίου-άρχάς Ίουλίου.

**Ο ΝΑΥΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ**

Ο παρά του «Ναυτικού Έπιμελητηρίου» του Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλογίσιμος της φορτηγού ναυτιλίας δια τας εις λίρας Άγγλικας συναπταρίμενος ναυλώσεις, με δάσιν 100 (του 1960) όνήλθε δια τόν μήνα Μάιον εις 110,3, με αύξησιν 0,8 έναντι του Άπριλίου, δια τώ άλλα ταξίδια και εις 112,8%, με υποχώρησιν 1,7 μονάδων, δια τας χρονοαυλώσεις. Διά τούς πέντε πρώτους μήνας του τρέχ. έτους ή παρτία του ναυλογίσιμου, έν συγκρίσει με τούς αντίστοιχους μήνας του 1963, είχαν ως εξής:

	1963		1964	
	Από ταξίδια	Τόμ. πώσατες	Από ταξίδια	Τόμ. πώσατ.
Γενναίους θερμοκρασίας	93,1	80,4	128,6	138,1
Μάρτιος	94,1	85,9	110,7	119,2
Μάρτιος	97,5	93,1	107,0	121,3
Άπριλιος	100,7	94,3	109,5	114,5
Μάιος	109,9	104,8	110,3	112,8

**Η ΑΡΓΟΥΣΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ**

Εις τήν μηνσίαν στατιστικήν του «Ναυτικού Έπιμελητηρίου», του Λονδίνου, αναφέρεται, ότι τήν 1ην Ίουλίου τ. έτους ήσαν παραπλησιμένα άνά τόν κόσμον 183 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.361.456 τ. γκρόν, με αύξησιν έναντι της 1ης Μαΐου κατά 5 σκάφη και 183.595 τ. γκρόν. Τα άργαυτα φορτηγά έξηραύ φορτία άντάρχον εις 115 σκάφη, 565.536 τ. γκρόν και τώ δεξαμενόπλοια εις 68 σκάφη, 795.920 τόν. γκρόν. Οί αντίστοιχοι αριθμοί δια τήν 1ην Μαΐου ήσαν 124 φορτηγά έξηραύ φορτία, 584.479 τ. γκρόν και 54 δεξαμενόπλοια, 593.382 τ. γκρόν. Σημναίει τούτο περιττέρω έλαφρόν υποχώρησιν του παραπλησιού δια τώ φορτηγά κατά 9 σκάφη και 18.943 τ. γκρόν, αξιόλογον όμως αύξησιν δια τώ δεξαμενόπλοια κατά 14 σκάφη και 202.538 τ. γκρόν. Η χωρητικότητα αύτη κατενέμετο εις 27 σημαίας, έκ τών όποιων οι όκτώ πρώται κατά σειράν, οι συγκεντρώνουσαι τόν μεγαλύτερον όγκον παραπλησιού, ήσαν οι κάτωθι:

	Φορτηγά		Τάμμερα	
Σειραία	Πλοία	Τ. γκρόν.	Πλοία	Τ. γκρόν.
Ίταλική	13	99.703	11	138.755
Άγγλική	17	87.792	12	124.977
Νορβηγική	2	2.750	13	162.087
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	10	73.003	6	65.429
Ηε Πολωνίαν	9	69.373	6	62.469
Σουηδική	—	—	5	101.608
Πανορμηκή	14	28.070	4	38.458
Αιθιοπική	4	18.888	5	43.704

Από τας γειτονικάς μας χώρας, ή Γιουγκοσλαβία και τώ Ισραήλ δέν είχαν άργαυσαν χωρητικότητα, ένώ ή Τουρκία έσημειούτο με 5 φορτηγά, 34.613 τ. γκρόν, ό Λίβανος με 6 φορτηγά, 16.960 τ. γκρόν (έπαντα έλληνικής πλοιοκτησίας) και ή Αίγυπτος με ένα δεξαμενόπλοιο, 10.316 τόν. γκρόν. Από πλευράς ήλκίας, ή παραπλησιμένη χωρητικότητα κατενέμετο ως εξής:

	Φορτηγά		Τάμμερα	
Ναυπηγήσας	Πλοία	Τ. γκρόν.	Πλοία	Τ. γκρόν.
Προσθημική	44	159.285	6	40.190
Πολωνική	51	319.505	26	249.547
Μεσοπρωική	20	86.746	36	306.183
Σύνολον	115	565.536	68	795.920

**ΑΥΤΑ ΤΑ "ΔΙΜΠΕΡΤΥΣ",...**

Διευρύνονται οι παρατηρηταί τών σημεομεζών εξέλιξεων εις τήν τράμπ Ναυτιλίαν: «Θά πώσωμεν, άραγε, κατά τώ 1967-68 τώ τέλος του δίου τών πλοίων του τύπου λιμπερτυ; Τά σκάφη ταύτα θά άντιμετωπίσουν τότε τήν ειδικήν και κρίσιμον δια τήν ήλικίαν τών 24 έτών έπιβάρωσιν (special cargo) και πολλά — άν μή και τώ πλείστα έξ αυτών — θά έξαρρανοθούν μάλλον από τήν Θάλασσαν, άντι να παραμείνουν ήφιστάμενα τών μεγάλων βαπόρων άντικαταστάσεως τών έφθαρμένων χαλύβεινων κατασκευασμάτων του.

Έν τώ μεταξύ — κατά τούς παρατηρητάς — τώ στατιστικά δεδομένα έπιβεβαιώνουν τήν θεωρίαν, καθ' ήν, όκτός έξαιρετικών περιστασών, οι ναύλοι κατά ταξίδιον τών τράμπς δέν είναι πιθανόν νά ανέλθουν εις επίπεδα πολύ άνωτερα από έκείνα, όπό τώ όποία τώ λιμπερτυς και τώ συναφών τύπων φορτηγά σκάφη δύνανται νά έργασθούν έπιτερώς. Κάτω τών επιπέδων τούτων τώ πολεμική ναυπηγήσεως σκάφη άς υποστηρίζεται, θά παραπλησιούσιν, δια νά έπικρατήσιν εις τήν ύπηρεσίαν, όυδής ως ήβλεπν έπιστη ό κατάλληλος χρόνος.

Και έπάγονται: ε' Αδιαφορούντες δια τώ δάθη της ύφέσεως και δια τώ μικρά έκείνα ύψη, ως λ.χ. τώ δημιουργηθέντα τώ παρελθόν θβινόπλοιο, λόγω της ζήτησεως σιτηρών, οι κατά ταξίδιον ναύλοι τών τράμπς παρουσιάζουν άξιοσημείωτον σταθερότητα, μετά τήν κατόρρευσιν της ναυλογοράς, ήτις επηκολούθησε τήν άνοσιν του Σουέζ. Ο κυριώτερος παράγων, όστις προσέδωκεν εις τώ λιμπερτυς και τίνε άλλα συναφών τύπων σκάφη άπειρίτιστον — φαινομενικά — παράτασιν της ζωής του, έγκραται εις τώ ότι οι δια θαλάσσης παγκόσμιοι μεταφοραί παραμύθουν εξηρημίαν, κατά μέγα μέρος, από τώ πλοία της χωρητικότητος τούτης. Εις τας μεταφοράς χύμα φορτίων, μεταλλευμάτων και γεννάθρακος ειδικώς και σιτηρών εις ώρισμένους τομείς, τώ μπάλε κάρκιρας τών 20.000 έως 30.000 τόνων κατέστησαν τώ κανονικού μεγέθους πλοία. Διά πολλούς όμως λιμένες και δια πολλά είδη φορτίων, τώ μέγιστον όριον δι' έναρστον φορτίον είναι περιορισμένον — και λόγω έλλείψεως έπαρκών λιμενικών μέσων — εις τήν μεταξύ 9.500 έως 13.000 τόνων χωρητικότητας.

**ΝΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

• Τήν 1ην Ίουλίου ό Καναδάς τερματίζει τας παραδόσεις εις τήν Ρωσίαν τών άγορασθεσών παρ' αύτης ποσοτήτων σιτηρών. Έφθασαν μέχρι τούδε οι πωλήσεις εις τώ 239 εκατομμύρια μπουσέλς και έκάλωσαν συνολικήν άξίαν 500 εκατομμυρίων δολλορίων.

— Αι παραδόσεις αύται είναι πέραν τών πωλήσεων προς τήν Κίναν και τας κομμουνιστικάς χώρας της Ευρώπης, αίτινες έκλιείσθησαν 10% τούς μετρησίους, του ύπολοίπου έξορητίων εις 18 μηνιαίας δόσεις. Υπήρξεν έπιτυχία τώ ότι διεκινήθησαν δια τώ άνωτέρα φορτία προς τούς λιμένες φορτώσεως έντός τών τακτών προθεσμιών.

• Η έφεσιμή παραγωγή χάλυβος εις τας Ηνωμ. Πολιτείας θά φθάση τώ ρεκόρ του 1955, ήτοι 117 εκατομμύρια τόνων. Τού-

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

Άσφαλίσεις πρεσταςίας και άποζημιώσεως (P & I)  
ΔΙΑ ΝΑΥΑΝ, ΣΤΑΔΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ  
Πληροφορίες εις τούς διασχεριστάς  
**A. BILBROUGH & CO., LTD.**

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

25, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

το και συμβαδίζει με την σταθερά ανοδική πορεία της όλης αμερικανικής οικονομίας.

● Σφοδρός αγών εξίσωσης περί την συμμετοχή των αμερικανικών πλοίων εις τας μεταφοράς δια την Ιταλίαν διαφόρων φορτίων, συναρτάς αξίας 200 εκατομμυρίων δολαρίων, χρηματοδοτηθέντων από την Τράπεζαν Εισαγωγών - Εξαγωγών.

— Οι Ισπανοί προτείνουν την συμμετοχή του αμερικανικού πλοίου κατά ποσοστόν 50%, οι λιμενεργάται, όμως, αξιώνουν τὸ σύνολον, ἐφ' ὅσον τὰ ἐν λόγω φορτία ἠγοράσθησαν διὰ χρημάτων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δεσποσίου.

● Παγκόσμιον ροιὴν ἐσοδῶν ἀρύτης — ἐξαιρουμένης τῆς Κίνας — κατὰ τὸ 1963 -

64. Παραγωγή 160 εκατομμυρίων τόνων. Αὐξήσιν παρουσιάζουν ἡ Ἰνδία, τὸ Πακιστάν, τὸ Σιάμ, ἡ Νότιος Κορέα καὶ αἱ Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι, κάμει δὲ τὸ Νότιον Βιετνάμ, ἡ Ἰαπωνία, ἡ Ἰνδονησία καὶ ἡ Βραζιλία. Αἱ ἐξαγωγαὶ προβλέπονται κατὰ τὸ 115 ἀνώτερον τῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους.

— Ἡ παραγωγή τοῦ 1964-65 ἀνεμύνητο ὅτι θὰ εἴη μεγαλύτερα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικῶς, τῆς ἐπικρατήσεως εὐνοϊκῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

● Ρεκόρ ἐπίσης παραγωγῆς σιτηρῶν προδιαγράφεται διὰ τὸ 1964-65 εἰς ὄλεστρον τὸν κόσμον. Αἱ διαπιστώσεις τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Η.Ε. ἀμιλοῦν περὶ εὐνοϊκῆς καταστάσεως εἰς ὅλας τὰς ἀνά τοι κόσμον αὐτοπαραγωγὰς περιοχάς.

6' παγκοσμίου πολέμου 168%. Διὰ τὰ πετρέλαια, μόνον, 529%. Διὰ τὰ ξηρὰ φορτία 66%. Αἱ ἀπότομοι διακυμάνσεις εἰς τὰ ξηρὰ φορτία, σχετίζονται μὲ τὰ ἐκάστοτε γενοῦσα. Ἀ.χ. κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας (1951), ἡ ἀβρία καὶ ἐπείγουσα ὀγορὰ πρῶτον ἔλυν. Ἡ κρίσις τοῦ ἀρμεναϊκοῦ γαλιβρακος (1954-56), ἤτις προεκάλεσε τὴν ζήτησιν χωρετικότητος διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀμερικανικοῦ. Τὸ κρῖσιον ἀναφέρεται εἰς τὰς μετὰ τὴν Κορέαν καὶ τὸ Σιάμ σημειωθείσας κρίσεις. Διὰ τὸ 1962 εἰς τὴν κρίσιν τῆς χαλιθουργίας.

#### Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Ἡ σημασιολογία κατὰ τὴν τελευταίαν ἐξαετίαν αὐξήσας τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου τανιάζ, ἔχει ὡς κάτωθι:

Κατηγορ. πλοίου

Ἔτος	γάρβ. τανιάζ	Τάκτες	Ἐργαζ. φορτία	Ἐτήσια αὐξήσις
1958	118.032.731	28,5	71,5	7%
1959	124.955.479	30,3	69,7	6%
1960	129.769.500	31,9	68,1	4%
1961	135.915.958	32,3	67,7	5%
1962	139.979.813	32,4	67,6	3%
1963	145.863.463	32,4	67,6	4%

Αἱ προσβασιμότητες εἰς τὴν δύναμιν τῆς διεθνούς Ναυτιλίας κατὰ τὰ ἔτη 1958-63 ἔχουν ὡς κάτωθι:

	Κοινοὶστίαι	Διπλοῦσαι καὶ ὁμότιμοι
1958	9.269.981	1.799.378
1959	8.745.704	3.405.094
1960	8.356.444	3.643.279
1961	7.990.005	4.197.715
1962	8.374.754	3.517.319
1963	8.838.513	3.599.000

Καὶ ἡ δύναμις κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν (1930-63), εἰς ἑκατομ. τόν.:

1900	30,00
1939	68,50
1950	84,38
1955	100,57
1960	129,77
1963	145,86

Εἰδικώτερον κατὰ τὸ 1963, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1962, οἱ ἀριθμοὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ τανιάζ, ἔχουν ὡς ἑξῆς:

	1963	1962
	T. γάρβ.	T. γάρβ.
Σύνολον	3.883.650	4.063.000
Τάκτες	1.817.315	1.454.842
Ἐργαζ. φορτίου	4.066.335	2.608.058

Ἡ πλοικητερία τῶν τάνκερς (παγκοσμίου), καταμέτρεται διὰ τὸ 1963:

Ἐταιρίαι πετρελαιοῦ	39,79% (1962 36%)
Ἰδιῶται ἰσπανοὶ	55,89% (1962 59%)
Κυβερνήσεις	4,32% (1962 6%)

#### Η ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ ΔΥΝΑΜΙΣ

Τὸ ποσοστὸν % τῆς συμμετοχῆς ἑκάστης ἐκ

**ATHANAS MAVROUDIS**

STEAMER POINT

CABLES: "NASSOS"

P.O. BOX 1227

PHONE: 2096

**A DEN  
SHIPCHANDLER**

GUARANTEED SERVICE,  
QUALITY & PRICES

AGENTS:  
GREECE: LYCOUDI BROS.  
33, AKTI MIADOLI PIRAEUS

## Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

### ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ.— ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖ.— Η ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΝ ΔΥΝΑΜΙΣ.— ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ.— Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ.— Η ΔΥΡΙΟΝ

Συνεκκεντρώσασιν ἐκ διαφόρων ὑπευθύνων, ὁπωσδήποτε, πηγῶν ἀκριβοῦς τινας στατιστικούς, σχετιζομένους μὲ τὰς μεταφοράς τοῦ ὑπερπαντιῶν διεθνούς ἐμπορίου, τὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη δύναμιν καὶ τὰς διακυμάνσεις τῆς χωρητικότητος τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, τὰς κατηγορίας καὶ τὴν ἡλικίαν τοῦ τανιάζ, τὰς κλιμακώσεις ναυλώσεως κατὰ τὸ 1963 διὰ τὰ τράμπε φορτηγὰ καὶ εἰδη φορτίων κλπ.

Σκοπὸς τῆς δημοσιεύσεως τῶν κατωτέρω στοιχείων, εἶναι ἡ ἐναρκεστέρως πως ἀπεικόνισις τῶν σημειωμένων ἐξελίξεων εἰς τὴν παγκοσμίου Ναυτιλίαν, τὰς μεταφοράς καὶ τὴν διεθνή ναυλαγοράν. Διὰ τοὺς ἐγγύτερον παρακολουθεύοντας τὰ πράγματα τῆς καθ' ὅλην Ναυτιλίαν, ἀπαραίτητος εἶναι ἡ γνώσις τῶν στατιστικῶν αὐτῶν στοιχείων καὶ τῶν συναγομένων διαπιστώσεων.

#### ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Καὶ ἀρχίζομεν ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς, τοὺς σχετικούς μὲ τὸν ὄγκον τῶν ὑπερβαλλοσίων μεταφορῶν εἰς ἑκατομμύρια τόνων, κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν:

Ἔτος	Σύνολον	Ξηρὰ φορτία	Ἰγρὰ φορτία
1937	480	375	105
1950	525	300	225
1951	640	285	355
1952	660	375	285
1953	580	285	295
1954	730	410	320
1955	830	480	350
1956	910	520	390
1957	960	540	420
1958	930	490	440
1959	990	520	470
1960	1090	570	520
1961	1160	590	570
1962	1200	585	615
1963	1285	625	660

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔξ ἔτη, ὁ ὄγκος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφερόμενων ἐπὶ διεθνούς πεδίου φορτίων, ἠξήθη ἀπὸ τὰ 930 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1958 εἰς τὰ 1.285 ἑκατομ. διὰ τὸ 1963 (ποσοστὸν αὐξήσεως 39%). Τὰ ξηρὰ

φορτία, ἀπὸ 490 ἑκατομ. τόν. εἰς 625 ἑκατομ. τόν. καὶ τὰ ἰγρὰ ἀπὸ 440 ἑκατομ. τόν. εἰς 660 ἑκατομ. τόνων.

Καὶ ὅμως, παρὰ τὴν αὐξησιν αὐτῆν τοῦ ὄγκου τῶν φορτίων, ἡ ἰσορροπία κατὰστασις μεταξὺ προσφοράς καὶ ζήτησεως τανιάζ δὲν ἐπιτεύχθη εὐαίτη. Ἐπὶ μίαν ὄλην ἐποχὴν ἡ κρίσις συνεχίζεται, μὲ τινος μετώπιασις δραχμίας διαρκείας, λόγω ἐκτόκτων γενοῦστων. Ἡ μεταφορική ἰκανότης τῶν ὁδῶν καυπηγομενῶν πλοίων, εἶναι μεγαλύτερα, ἐπιτανομένης αὐτῆς τῆς ὑπερπροσφοράς τανιάζ. Εἰς 25% ὑπελογίζεται ἡ αὐξησις αὐτῆς τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος τοῦ συγχρόνου πλοίου.

Αἱ στατιστικαί, πάντως, τῆς κινήσεως τῶν φορτίων, ἀναφέρονται μόνον εἰς τὸν ὄγκον αὐτῶν. Δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ διανομῆσαι ἀποστάσεις καὶ ταῦτα συνιστῶν τὸν κίνδυνον τῶν ἀνακριδῶν συμπερασμάτων. Ὅπωσδήποτε, ὅμως, δὲν μετεβλήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αἱ μεταφορικαὶ συνθήκαι, οὐτε καὶ οἱ τομῆς τῆς ναυλαγορῆς ἐνεφάνισαν αὐξομειώσεις ἀξιολόγους.

Αἱ κατ' ἔτη σημασιολογικαὶ αὐξομειώσεις εἰς τὸν ὄγκον τῶν μεταφερομένων φορτίων — ξηρῶν καὶ ἰγρῶν — ἐμφανίζονται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα (συγκρίσεις εἰς ἑκατοστά):

#### Τοὶς ἑκατόν

Ἔτος	Σύνολον	Τάκτες	Ἐργαζ. φορτ.
1951	+ 22	+ 13	+ 28
1952	+ 3	+ 12	+ 3
1953	+ 3	+ 4	+ 3
1954	+ 7	+ 8	+ 6
1955	+ 14	+ 13	+ 17
1956	+ 10	+ 11	+ 8
1957	+ 3	+ 8	+ 4
1958	+ 3	+ 5	+ 9
1959	+ 6	+ 7	+ 3
1960	+ 10	+ 11	+ 10
1961	+ 6	+ 10	+ 4
1962	+ 4	+ 8	+ 1
1963	+ 7	+ 7	+ 7

Αὐξήσεως εἰς τὸν ὄγκον τοῦ παγκοσμίου ὑπερπαντιῶν ἐμπορίου ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ

## ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΔΑΠΕΔΑ

## BALATRED

ΤΟΥ GROUPE BALAMUNDI

Ματωτικά, ὀρθόρθα, ἀρθρώστου ἀνοχῆς, ἀνταλιοθητικό, κατάλληλα διὰ Ξενοδοχεῖα, Ἐστιατόρια, Σινεμά, πλοία καὶ γενικῶς διὰ χώρους μεγάλης κινήσεως.

Φάρσις ἐξ Ὀλλανδίας ἀριστος, ἀφίξις ἀπὸ τοῦ ἀνοίγματος τῆς πιστώσεως ἐντὸς 30 ἡμερῶν.

Διὰ Ξενοδοχεῖα καὶ λοιπὰς τουριστικὰς Ἐπιχειρήσεις, εἰσαγωγή ἀτελῶς (ἀνευ δεσφῶν). Παραδίδεται καὶ CIF TRANZITO ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ: Ο. Α. Μαρτυροσῶν - Τηλ. 223.436, ΑΘΗΝΑΙ (Τ.Τ. 122) - Ἀριστείδου 9

των δέκα κυριωτέρων σημαϊών εις την δύναμιν της παγκοσμίου Ναυτιλίας κατά τὰ

1901	1939	1952	1963
1. Αγγλία 44,63	Αγγλία 26,12	Αγγλία 15,47	Αγγλία 14,79
2. Γερμανία 9,50	Αυστρία 13,19	Αμερική 13,01	Αμερική 14,13
3. Αραβική 7,29	Ισπανία 8,22	Νορβηγία 8,94	Νορβηγία 9,37
4. Νορβηγία 5,32	Νορβηγία 7,05	Αϊόβα 7,55	Αϊόβα 7,81
5. Γαλλία 4,80	Γερμανία 6,34	Ισπανία 6,34	Ισπανία 6,84
6. Ιταλία 3,40	Ιταλία 5,00	Ελλάς 4,67	Ελλάς 4,16
7. Ρωσία 2,38	Ολλανδία 4,33	Ιταλία 3,87	Ιταλία 3,84
8. Ιαπωνία 2,57	Γαλλία 4,28	Γαλλία 3,69	Ρωσία 3,73
9. Σουηδία 2,21	Ελλάς 2,60	Ολλανδία 3,69	Ολλανδία 3,58
10. Ιαπωνία 2,11	Σουηδία 2,30	Δ. Γερμανία 3,52	Σουηδία 2,86

Ετη 1901, 1939, 1952 και 1963 έχει ως κάτωθι:

Είδος	Τόνος	Τοίς %
Δημοκρατία	46.304.000	52,67
Γαλιθόνας	13.308.000	15,14
Μεσογεία	7.520.000	8,55
Μεσόγειο - Παλαισού	5.225.000	5,94
Ζορρές	4.082.000	4,64
Θωρακία	2.401.000	2,73
Αιγαίος	2.182.000	2,48
Ελλάς	2.079.000	2,37
Θύα	1.589.000	1,81
Ταμπίνα	1.130.000	1,28
Γενικά φορτία	881.000	1,02
Κόπρα	600.000	0,69
Παρίσι	520.000	0,59
Χερσόνησος	85.000	0,09
<b>Σύνολο</b>	<b>87.915.000</b>	<b>100,00%</b>

**Η ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ**

Μεταξύ των ετών 1958 και 1963 σταθερά σημειώσεται η αύξηση της χωρητικότητας των σκαφών. Έχουν σχετικώς τον κάτωθι πίνακα:

Μέση μέγθ. (τόνος τόν.)	1958	1963	Αύξ.
Δι' όλα τα σκάφη	3.353	3.586	10%
Δι' τα τάνκερ	8.389	9.454	13%
Δι' τα ξηρά φορτία	2.708	2.855	5%

Και τὰ μεγάλα σκάφη (τάνκερς και φορτηγά), σημείωσαν την κάτωθι εξέλιξιν, κατά τὰ τελευταία έτη (τὰ έντος περιόδου είναι τὰ τάνκερς):

Τόνος γκαρ	1950	1958	1961	1962	1963
Ανω των 20.000	7	123	93	111	146
		(114)	(74)	(89)	(101)
Ανω των 30.000	—	14	30	49	94
		(11)	(30)	(38)	(81)
Ανω των 40.000	—	5	6	10	26
		(5)	(6)	(9)	(23)

**ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΣ (1959-64)**

Καθ' έκαστην την 1 Ιανουαρίου των ετών 1959-64 έσημειώθησαν οι κάτωθι διακυμάνσεις εις την παγκοσμίαν άργίσσον χωρητικότητα:

Έτη	Σύνολο	Επεί φορτίου	Τόνος τόνος	Τοίς %
1959*	7.348.000	4.932.000	2.356.000	6,23
1960	6.262.000	3.090.000	3.172.000	4,82
1961	3.305.000	1.976.000	1.329.000	2,68
1962	2.252.000	680.000	1.572.000	1,75
1963	4.589.000	3.188.000	1.401.000	3,62
1964	1.345.000	846.000	499.000	0,98

(\* Κατ' Οκτώβριον του 1959 έσημειώθη η μεγαλύτερη άργία τόνους δια την εποχή τής Σεικής κρίσεως. Ανήλθεν τὸ παραπομπόμενον εις 8,91 έκαστον τόνον ή 8% της συνολικής δύναμης της παγκοσμίου Ναυτιλίας.

**Η ΝΑΥΛΟΓΟΡΑ**

Βάσει άπηρεθωμένων στατιστικῶν, αέτινες συγκεντρώθησαν από τὰς κλεισθείσας καθ' όλον τον κόσμον ναυλογοίσεις τράμης σκαφών έξου φορτίου, οι κατά μήνα του 1963 ναυλώσεις δια ταξίδια και τσίμ τσίμ τσίμ, έχουν ως κάτωθι:

Μήνας	Ταξίδια	Τσίμ τσίμ τσίμ	Αειθαλές πλοίων	
			Κόπος	Άνω
			15.000	15.000
			τ. δ.ω. τ. δ.ω. τ.	τ. δ.ω. τ. δ.ω. τ.
Ιαν.	6.440.000	895.317	569	318
Φεβ.	6.116.050	807.885	547	300
Μάρτ.	7.330.000	1.094.251	779	315
Απρίλ.	6.122.000	899.068	677	312
Μάιος	8.356.000	1.209.615	747	372
Ιούν.	6.668.000	811.523	583	324
Ιουλ.	6.363.000	859.715	595	307
Αύγ.	7.664.000	752.286	673	354
Σεπτ.	10.818.000	1.161.871	770	257
Οκτ.	10.053.000	1.502.359	930	177
Νοέμ.	5.715.000	638.659	566	91
Δεκ.	6.270.000	673.247	371	111
<b>Σύνολο</b>	<b>87.915.000</b>	<b>11.122.816</b>	<b>8007</b>	<b>1643</b>

**ΔΙ ΚΑΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ (1963)**

Είδος	Τόνος	Τοίς %
Δημοκρατία	46.304.000	52,67
Γαλιθόνας	13.308.000	15,14
Μεσογεία	7.520.000	8,55
Μεσόγειο - Παλαισού	5.225.000	5,94
Ζορρές	4.082.000	4,64
Θωρακία	2.401.000	2,73
Αιγαίος	2.182.000	2,48
Ελλάς	2.079.000	2,37
Θύα	1.589.000	1,81
Ταμπίνα	1.130.000	1,28
Γενικά φορτία	881.000	1,02
Κόπρα	600.000	0,69
Παρίσι	520.000	0,59
Χερσόνησος	85.000	0,09
<b>Σύνολο</b>	<b>87.915.000</b>	<b>100,00%</b>

(\* Σχεδιασθώσαντες 4.474.000 τόν. στερὰ εις τάνκερς.

1) Διαιτηγώς δια τὰς Ισπανικὰς ναυλώσεις τὸ σύνολον ανήλθεν εις 15.556.000 τόν. ή τὰ 18% του παγκοσμίου κλεισθέντος τόνου.

**ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ ΦΟΡΤΗΓΑ**

Ειδικότερον δια την τράμψ φορτηγῶν Ναυτιλίαν, η άσθενής πλευρά της έκμεταλ-

**ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ**

**Έκ Βορείου Αμερικής και Καναδά**

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.000 τ. γεννημάτων Αμύδρανα - Ράιττερμα ή Αμστερνταμ Δελ. 4 οία, Ιουλ. 10-25.  
 «ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων Αμύδρανα ή Πάρτ Σιού Δελ. 8, με 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλ. 1-15.  
 «ΓΑΛΙΚΙΑ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Πουερτα Καμπέλλο Δελ. 5, με 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 2-15.  
 «ΑΜΥΡΙΑΣ» Χάρτιν ρόβ. 9.500 τ. γεννημάτων Κόπος Δελ. 6,90, με 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 1-10.  
 «ΜΑΡΙΑΝΝΑ» Χάρτιν ρόβ. 8.000 τ. γεννημάτων Πασιόλι Δελ. 6,30, με 3.000 τ. ελαιό. 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 10-27.  
 «ΝΑΓΟΣ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων Πάικιν Δελ. 5,75, με 3.800 ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 10-20.  
 «ΓΑΛΙΚΙΑ» (Β' ταξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Σούακντ άπέρ Ιούλιος 85/-, έάν άνατολίαν 87/6. άπέρ έάν έρσούα άπέρ άπέρ 2/6 έτρα, 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλ. 3-15.  
 «ΝΥΜΦΗ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. άπέρ Ιούλιος 85/-, έάν άνατολίαν 87/6. άπέρ έάν λιμένας άπέρ άπέρ 2/6 έτρα, 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 5-25.  
 «ΠΑΚΟΣ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Κασότι Δελ. 9,25, με 1.500 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 15-30.  
 «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων (475.000 κ. π.) Σόν Νισέλιος Δελ. 78.300 οία, Ιουλίου 15-31.  
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (επ. Λιθάνω) Χάρτιν ρόβ. 23.000 τ. γεννημάτων Ένα λιμένας Ισπανίας Δελ. 7, Ιουλίου 15-30.  
 «ΜΑΧΗΤΗΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. γεννημάτων άπέρ άπέρ Ιούλιος 83/6 άπέρ άπέρ 86/-, έάν έάν λιμένας άπέρ άπέρ 2/6 έτρα, 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 1-25.  
 «ΑΛΤΙΣ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 9.800 τ. γεννημάτων Δυτικῶν άπέρ Ιούλιος 83/6, άπέρ άπέρ 86/-, έάν έάν λιμένας άπέρ άπέρ 2/6 έτρα, 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλ. 1-35.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΑΝΤΑΡ» (Δι. Δι.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.500 τ. όλων Αμύδρανα - Ράιττερμα ή Αμστερνταμ Δελ. 5,60, με 3.000 τ. ελαιό.

**Έκ Βορείου Ειρηνικού**

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» Βρετ. Κολομβία 10.000 τ. ελαιό. και γεννημάτων (499.000 κ. π.) Αγγλίου Δελ. 12,55 οία, Σεπτ. 8-Οκτ. 8.  
 «ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΟ» (Δι. Δι.) Βρετ. Κολομβία 14.000 τ. ελαιό. (857.000 κ. π.) Ισπανίας Δελ. 85,00 οία, Ιουλίου 22-29.  
 «ΕΡΠΙΟΣ» Βρετ. Κολομβία 10.500 τ. ελαιό. και γεννημάτων (539.000 κ. π.) Αγγλίου Δελ. 12,75 οία, Ιουλίου 28-Αύγουστου 15.  
 «ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ» (Δι. Δι.) άπέρ Κόπος Άγιος Θωμάς (πρωτεύουσα Στόνα) 22.000 τ. γεννημάτων Κόπος Δελ. 7,50, ελαιό. έρσούα, 5 οία.  
 «ΔΗΜΟΣ» Βρετ. Κολομβία 10.000 τ. ελαιό. και γεννημάτων (499.000 κ. π.) Αγγλίου Δελ. 12,50 οία, Ιουλίου 13-30.  
 «ΜΑΡΙΑ» (Δι. Δι.) Βρετ. Κολομβία 10.000 τόν. ελαιό. και γεννημάτων (499.000 κ. π.) Αγγλίου Δελ. 12,50 οία, Σεπτεμβρίου 10-Οκτωβρίου 30.  
 «ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» Βρετ. Κολομβία ή άπέρ λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.100-14.175 τ. γεννημάτων, Τάιο - Χανότα ελαιό. Δελ. 6,65, με 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 15-25.  
 «ΝΟΡΘ ΒΑ' ΚΑΟΥΝΤΕΣ» Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ισπανίας Δελ. 6,65, με 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 15-30.  
 «ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Βρετ. Κολομβία ή άπέρ λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων Τάιο - Χανότα ελαιό. Δελ. 6,65, με 1.000 τόν. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 20-28.  
 «ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ» Βρετ. Κολομβία ή άπέρ λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τάιο - Χανότα ελαιό. Δελ. 6,65, έάν Χανότα 7,05, έάν άπέρ άπέρ άπέρ Κόπος Άγιος Θωμάς 75 οία, Ιουλ. 1.000 τ. ελαιό. έρσούα, Ιουλίου 16-30.  
 «ΜΑΤΗΤΙΑΚΟΣ» Βρετ. Κολομβία ή άπέρ λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Τάιο

**ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Ίδρυσαί Η. Ν. Γ. Α. ΚΑΜΑΝΑΣΑΙΝΑ

Τὸ ΠΑΡΕΙΣΤΕΡΟΝ, πλέον σύγχρονον καί πλέον άναλυτικῶν Ιατρικῶν βοήθημα δια τὰς ναυτικὰς (σελίδες 550).  
 Τὸ ΜΟΝΟΝ έγκριμένον παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν., ως ύποχρεωτικῶν εφόδιον τῶν πλοίων (ύπουργικῆ άπόφασις 30962/4681/9.5.64 καί Έγκ. 43862/6578/20.5.64)  
 Έγκριμένον παρὰ τῆς Α.Ν.Υ.Ε. (2273/2.12.63) καί τοῦ Συμβουλίου Έμπορικῶν Ναυτικῶν (28.3.64).  
 Διατίθεται εις τὸ κεντρικὸν διδύκωπον καί παρὰ τῶ συγγραφεύ. (Λεωσθένους 16 - Πειραιεύς. Τηλέφ. 472.541).

-Καύσιμα ριζική δολ. 6,25, με 1.000 τ. (λιγότερον διαπραγματευτικά). Ίσουλίου 15-25.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΡΙΞ Π» (116) ένα λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Αίγρος 10.250 τόν. γεννημάτων Δυτ. Ίσουλίου 77/6, με φορτίον μάρσι 30ης Ίσουλίου η 76/6, με φορτίον μάρσι 3ης Ίσουλίου η 75/3, με φορτίον μάρσι 6ης Ίσουλίου Αφρική 5/- Ίσουλίου 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 22- Ίσουλίου 6.

«ΒΑΝΤΕ» (116 δεξ) ένα λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Αίγρος 15.000 τ. γεννημάτων Αφρική 77/6, με φορτίον μάρσι 72/6, μάρσι Δυτ. 1-Ίσουλίου 77/6, με Αφρική 62/5, μάρσι από Σάντ Φι 1/3 Ίσουλίου, Ίσουλίου 10-22.

«ΜΙΜΙΝΑ» Ρεόριο, συμπληρώνει Μουσώνας Αίγρος 12.000 τ. γεννημάτων Αίγρος 100/-, με 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 5-25.

«ΕΥΔΑΜΩΝ» ένα λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Μουσώνας Αίγρος 10.000 τ. γεννημάτων Κόλιντ 96/3, με από Σάντ Φι 97/6, με 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 13-31.

«ΝΙΟΒΗ» ένα λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Μουσώνας Αίγρος 9.800 τ. γεννημάτων Γιάσον Αλδερν 85/-, με 1.000 τ. (λιγότερον) γάρσι 72/6, μάρσι Αφρική 90/-, Ίσουλίου 15-Ίσουλίου 15.

«ΑΙΣΙΠΤΟΣ» (1ος Κλάιτ) ένα ή δύο λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Μουσώνας Αίγρος 16.000 τ. διαπραγματευτικά 75/-, με 1.000 τ. (λιγότερον) γάρσι 72/6, Ίσουλίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» ένα λιμένας Πλάιτ, συμπληρώνει Μουσώνας Αίγρος 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ίσουλίου 82/5, με 1.000 τ. (λιγότερον) γάρσι 72/6, Ίσουλίου 1-20.

Έκ Μεσογείου και Αφρικής

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΝΩΝΑ» (Αιόνας) Αλξάνδρ 9.700 τ. (λιγότερον) Μελί-Τόνα ριζική 60/- φιο, Ίσουλίου 13-15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΙΣ» Πάρισι 4.000 τ. γεννημάτων Μελίτρε 33/- φέρσι, 800 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 5-20.

«ΜΑΡΙΜΠΑΛΓΚΑ» (116) Ρεόριο, συμπληρώνει Αλδερν 16.900 τ. (λιγότερον) με φορτίον μάρσι 72/6, με λιμένας 70/-, με 1.000 τ. (λιγότερον), 750 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-25.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΡΕΤΑ» (116) Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. (λιγότερον) Τόνα-Καύσιμα ριζική 63/5 φιο, δύο λιμένας 1.000 τ. (λιγότερον), 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 25-Ίσουλίου 15.

«ΕΝΟΤΗΣ» Μαύρη Θάλασσα 14.000 τ. (λιγότερον) Ίσουλίου 57/- φιο, 2.000 τ. (λιγότερον), 1.300 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου Αφρική.

«ΚΕΡΤΗΣ» Τελερ ή Νεφερολίτρε 10.300 τ. (λιγότερον) Αφρική 77/6, με φορτίον μάρσι 26/6 φιο, 1.500 τ. (λιγότερον), 3.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-25.

«ΛΟΥΣΥ» Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. (λιγότερον) Ίσουλίου 61/- φιο, 2.000 τ. (λιγότερον), 4.300 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» Βόρην ή Καντάιζ 10.300 τ. (λιγότερον) με φορτίον μάρσι 75/- φιο, 4.10 φιο, 1.000 τ. (λιγότερον), 650 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 15-27.

Έξ Αυστραλίας, Ινδίας και Άπω Ανατολής

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ» (116) Σίδνεϊ (Αυστραλία) 11.300 τ. γεννημάτων Αίγρος Αγγλία 80/-, με από Λαντίν 77/6, μάρσι Αφρική 75/-, με φορτίον μάρσι 75/-, Ίσουλίου 17-Αφρική 5.

«ΑΓΓΑΙΟΝ» Βοστώνη 10.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον μάρσι 61/-, μάρσι Σιγκαπ 53/- φιο, 800 τ. (λιγότερον), 750 τ. (λιγότερον) κωνταίνερ 3 Ίσουλίου.

«ΚΡΕΑΝΙΣ» Μορμουγκό 9.500 τ. (λιγότερον) ένα λιμένας Ίσουλίου 41/6 φιο, 1.500 τ. (λιγότερον), 4.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-30.

«ΔΟΞΑ» Μορμουγκό 9.800 τ. (λιγότερον) Καστανόκη 42/- φιο, 1.000 τ. (λιγότερον), 1.500 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-31.

«ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ» (Αιόνας) ένα ή δύο λιμένας Ίσουλίου 10.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον μάρσι Αγγλία-Βορην Αφρική ριζική 75/-, μάρσι Δυτ. Ίσουλίου 70/-, φιο-στέμας. Ίσουλίου 10-25.

«ΝΙΟΝΙΑ ΑΓΓΑΝΤΕΡ» (116) Φιλίππινος 13.800 τ. (λιγότερον) Νόρβην ριζική η Κόλιντ 80/-, 7, 30, μάρσι με φορτίον με μάρσι με 80/-, με 1.000 τ. (λιγότερον), 1.500 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 3-20.

«ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» Νικόσοφ Νέος, συμπληρώνει Σίδνεϊ 12.700-13.000 τ. γεννημάτων Μορμουγκό 50/-, με 1.000 τ. (λιγότερον) διαπραγματευτικά. Ίσουλίου 6-25.

«ΒΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» (116) (1ος Κλάιτ) Σίδνεϊ (Νέος Νοτίον Ουαλλία) 9.500 τ. (λιγότερον) Αίγρος.

Κόλιντ 92/3, με 500 τ. (λιγότερον) γάρσι, 700 τ. (λιγότερον) διαπραγματευτικά. Ίσουλίου 6-20.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ» Σίδνεϊ (Νέος Νοτίον Ουαλλία) 12.400 τ. (λιγότερον) Ίσουλίου 27/- φιο, 4000 τ. (λιγότερον), 7.500 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-20.

«ΠΟΛΙΣ» Μορμουγκό 11.500 τ. (λιγότερον) Αφρική-Βορην ριζική 41/4 φιο, 2.000 τ. (λιγότερον), 3.500 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 5-15.

«ΚΟΡΑΝΣ» Μορμουγκό 9.800 τ. (λιγότερον) Καστανόκη 42/- φιο, 1.000 τ. (λιγότερον), 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 25-Ίσουλίου 20.

«ΝΙΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» Κόλιντ η Σίδνεϊ 12.500 τ. (λιγότερον) Αφρική, μάρσι Ίσουλίου 30/-, με λιμένας 52/5 φιο, 1.500 τ. (λιγότερον) (λιγότερον). Ίσουλίου 1-15.

«ΣΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΕΛ» (116) Φιλίππινος 13.500 τ. (λιγότερον) Νόρβην ριζική η Κόλιντ 80/-, 7, 30, με μάρσι με 80/- φιο, 7, 1.000 τ. (λιγότερον), 1.500 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 16-25.

Έκ παντοίων άλλων αγορών

«ΡΟΜΕΟ» Αίγρος 8.300 τ. (λιγότερον) Βιλαγιένη και Κόλιντ 80/- φιο, αρχές Ίσουλίου.

«ΡΑ» Μαύρος Αίγρος 7.200 τ. (λιγότερον) Κόλιντ 10,50, με 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 12-19.

«ΙΟΝΙΑ ΣΦΑΡΕΡ» (116) Αίγρος Μάρσι 13.000 τ. (λιγότερον) Φόρσις Κόλιντ 6,50 φιο, Ίσουλίου 14-Αφρική 5.

«ΝΑΣΙΟΝΑ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ» (116) Μόλις Κόρτ 54.500 τ. (λιγότερον) Μαύρη Θάλασσα 80/-, με 2.000 τ. (λιγότερον) γάρσι, Ίσουλίου 20-30.

«ΒΕΙΝΑ» (116) Μαύρος Αίγρος, συμπληρώνει Αίγρος Αφρική 12.000 τ. (λιγότερον) Αφρική-Ρεόριο η Αφρική 8,63 φιο, 4, 200, 200, 3.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 13-30.

«ΕΡΜΙΟΔΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Μορμουγκό 9.500 τ. (λιγότερον) Καστανόκη (1ος Κλάιτ) 2.200 τ. (λιγότερον), 650 τ. (λιγότερον), 300 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 10-30.

«ΠΑΛΜΑΤΟΡΙ» (116) Τόνα 10.000 τ. (λιγότερον) Αίγρος Αγγλία 57/6, γάρσι 72/6, Ίσουλίου 5-25.

«ΚΑΛΕΠΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (116) Μόλις Κόρτ 27.000 τ. (λιγότερον) Αφρική η Ρεόριο 20/-, με 3.000 τ. (λιγότερον) (λιγότερον). Ίσουλίου.

«ΠΕΤΑΛΟΝ» (116) Νιούκασλ 9.250 τ. (λιγότερον) Τόνα-Καύσιμα ριζική 72/6, με 700 τ. (λιγότερον), 1,9 και 1.000 τ. (λιγότερον) 1,9. Ίσουλίου 5-20.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Καστανόκη 10.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Αίγρος 67/-, με 69/- φιο, 750 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 15-30.

«ΑΡΙΑΝΑ» (116) Νιούκασλ 10.000 τ. (λιγότερον) Βορηνόκη 57/6 φιο, 800 τ. (λιγότερον), 1.000 τ. (λιγότερον). Ίσουλίου 20-30.

«ΑΓΓΑΙΟΝ» Μαύρος Αίγρος συμπληρώνει Αίγρος Αφρική 12.000 τ. (λιγότερον) Ίσουλίου 198.000 φιο, 104, ΑΔΥ.

Αί χρονοαυλώσεις

«ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ» 12.300 τόνων (1.100.000 κ. π., 1315 μίλ., 15 τ. φιάλες) και 1 τ. ντιζέλι, με φορτίον μάρσι Η.Δ. Αφρική-Μεσογεία, με από Σάντ Νεβίνα 80/-, 1.900 τ. (λιγότερον) μάρσι Μορμουγκό αρχές Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Ίσουλίου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ» 10.210 τόνων (1.504.000 κ. π., 10 μίλ., 25-26 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Βορηνόκη-Ευρώπη, με από Σάντ Νεβίνα Αφρική 80/-, 2,40 (λιγότερον) φιο, 6.000 τ. (λιγότερον) Αίγρος Φραγκοκαστ. Βορηνόκη ριζική 22 Ίσουλίου-10 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Βορηνόκη-Βόρηνόκη ριζική.

«ΜΑΡΙΑΝΤΖ» (116) 2.605 τόνων (112.000 κ. π., 910-10 μίλ., 11 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι 6 φιο 9 η 12 φιο, λιμένας 150 φραγκοκαστ. με 25 λιμένας μάρσι με (λιγότερον), με φορτίον Αφρική-Βορηνόκη ριζική Ίσουλίου 10-31.

«ΦΡΑΞΥΘΟΛΑΔΣ» (116) 16.875 τόνων (1.400.000 κ. π., 10-101 μίλ., 26 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Βορηνόκη-Ινδία-Κόλιντ Βορηνόκη 18/3, με φορτίον Κόλιντ 10-20 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Ρεόριο.

«ΠΑΤΡΙΚ ΤΡΕ-ΝΤΕΡ» (116) 10.657 τόνων (1.499.000 κ. π., 10 μίλ., 27 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Ινδία-Άπω Ανατολή, με από Μορμουγκό 20/6, με φορτίον Κόλιντ 27 Ίσουλίου-15 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Γιάσον-Τελερ ριζική.

«ΑΙΑΣ» (1ος Κλάιτ) 10.439 τόνων (1.463.729 κ. π., 1915 μίλ., 25 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Ευρώπη-Ινδία 17/-, με φορτίον με από Βορηνόκη Νιούκασλ Ίσουλίου 10-16, διαπραγματευτικά Ινδία, Κόλιντ η Κόλιντ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» 14.551 τόνων (1.723.000 κ. π., 14-141 μίλ., 20 φιο 31 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Ίσουλίου-Βορηνόκη-Βορηνόκη 1.500 φραγκοκαστ. με από Νέος Κόρτ 80/-, 1.600 φραγκοκαστ., με φορτίον Τόνα-Μελί ριζική 10-20 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Κόλιντ.

«ΦΟΤΣΙΝΗΣ» 16.600 τόνων (1.700.000 κ. π., 145-15 μίλ., 45 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι με από Σάντ Νεβίνα Αίγρος-Ευρώπη, με 1.075 φραγκοκαστ., με φορτίον Ίσουλίου 20 Αίγρος-10 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Αγγλία-Κόλιντ.

«ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ» 11.260 τόνων (1.100.000 κ. π., 13 μίλ., 25 τ. φιάλες και 11 τ. φιάλες), με φορτίον μάρσι Ινδία-Ευρώπη 21/-, με φορτίον Βορηνόκη 18-22 Ίσουλίου, διαπραγματευτικά Αγγλία-Κόλιντ.

«ΝΙΚΟΣ Σ.» (116) 10.739 τόνων (1.100.000 κ. π., 10 μίλ., 25-26 τ. φιάλες), με φορτίον 19/-, με φορτίον Μορμουγκό η Νιούκασλ 104, διαπραγματευτικά Κόλιντ η Τριπολί.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (116) Καστανόκη 26.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Κόλιντ 50% (λιγότερον) Α.Τ.Ε.Ν., Ίσουλίου 4.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (116) Καστανόκη 17.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Παγκόσμιον Αίγρος 40% (λιγότερον) Α.Τ.Ε.Ν., φιο.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (Β' ταξίδιο, με από με φορτίον) 17.500 τ. (λιγότερον) με φορτίον Αίγρος, με από Κόλιντ 40% (λιγότερον) Α.Τ.Ε.Ν., φιο 7 Ίσουλίου.

«ΝΑΠΙΕΡ» (116) Μορμουγκό 30.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Αφρική 40% (λιγότερον) Ίσουλίου, φιο με φορτίον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ» (116) Πάρις 84.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 5.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΚΑΛΚΟΥΣΗΣ» Ρίος η Σιγκαπ 20.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Τόνα 14 τ. (λιγότερον) 18 μάρσι (λιγότερον) 36% (λιγότερον) Ίσουλίου, φιο 9-12 Ίσουλίου.

«ΝΑΠΙΕΡ» (Β' ταξίδιο) Καστανόκη 36.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Αφρική 60% (λιγότερον) Α.Τ.Ε.Ν., Ίσουλίου 12.

«ΤΑΥΡΟΣ» Μορμουγκό 31.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον Αφρική 40% (λιγότερον) Ίσουλίου και με από Κόλιντ 31.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Κόλιντ 40% (λιγότερον) Α.Τ.Ε.Ν., φιο 5.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» Πάρισι 23.500 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

«ΠΡΟΔΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΙΑ» Πάρισι 34.000 τ. (λιγότερον) με φορτίον με από Αγγλία-Κόλιντ η Σιγκαπ 62% (λιγότερον) Ίσουλίου 14-25.

VOGT & MAGUIRE LTD. SHIPBROKERS HEAD OFFICE LIVERPOOL CROSS KEYS HOUSE MOORFIELDS TELEGRAMS-VOGT TELEX 62108 TELEPHONE CENTRAL 9007 LONDON BEVIS MARKS HOUSE BEVIS MARKS TELEGRAMS-VOGSTALE TELEX VOGTCHART TELEPHONE 22665 TELEPHONE AVENUE 7222 MANCHESTER 20 BRAZINGHOSE ST. TELEGRAMS-VOGT TELEPHONE BLACKFRIARS 4688 PRESTON THE DOCK TELEGRAMS-VOGT TELEX 62584 TELEPHONE PRESTON 86238

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Table with 2 columns: Ship Name and Date/Status. Includes entries like ΑΓΓΕΛΙΚΗ, ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α., ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΑΣ, ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΙΣ (8), ΑΓΓΑΙΑ, ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ, ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ, ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ, ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ, ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ, ΑΓΙΑΣ, ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ, ΑΓΙΟΣ ΑΜΑΡΕΑΣ, ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (8), ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Y, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΑΓΙΟΣ ΕΠΥΡΩΔΩΝ, ΑΓΙΟΣ ΚΥΜΕΩΝ, ΑΓΚΥΡΑ, ΑΓΑΓΓΑ, ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ, ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ, ΑΖΙΑΝ, ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ, ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ, ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ., ΑΘΗΝΑ, ΑΘΗΝΑΙ, ΑΘΗΝΑΙ, ΑΘΩΝ, ΑΒΑΖΣ, ΑΙΔΙΚΟΣ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΙΓΥΠΤΟΣ, ΑΙΘΩΝ, ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ., ΑΙΟΛΙΑΝ, ΑΙΣΩΠΟΣ (8), ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ, ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ, ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ, ΑΙΤΟΛΙΑ, ΑΚΑΣΤΟΣ, ΑΔΕΣΜΩΡΟΣ, ΑΔΕΣΜΩΡΟΣ Τ. II, ΑΔΕΣΜΩΡΟΣ ΚΟΡΙΝΘΣ, ΑΔΕΣΜΩΡΟΣ Σ., ΑΔΕΣΙΑ, ΑΔΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ, ΑΔΙΣ, ΑΛΚΜΑΝ, ΑΛΜΑΒΙΤΑ, ΑΛΚΥΟΝΙΣ, ΑΛΜΑΡ, ΑΛΤΑΤΡ (8), ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (8), ΑΛΦΑ, ΑΜΑΛΙΑ, ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ, ΑΜΟΡΓΟΣ, ΑΜΟΡΓΟΣ, ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ, ΑΝΑΚΡΕΩΝ, ΑΝΑΣ, ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ, ΑΝΑΤΟΛΗ, ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ, ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΣΗΚΥΡΙΑΚΟΣ, ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΤΑΒΙΡΗΣ, ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ, ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν), ΑΝΕΣΙΣ, ΑΝΤΑ, ΑΝΝΑ Μ., ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ, ΑΝΝΙΤΣΑ, ΑΝΝΟΥΛΑ Α., ΑΝΤΑΡΕΣ (8), ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (8), ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ, ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (8), ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ, ΑΝΤΩΝΙΑ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΒΡΟΣ, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ, ΑΝΤΩΝΥ II, ΑΣΙΟΣ, ΑΟΥΡΟΡΑ, ΑΠΟΛΛΩΝ, ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ, ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ, ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ, ΑΡΑΜΙ ΓΟΥΡΟΥΝΤ, ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ, ΑΡΓΟ ΝΑΒΙΣ (8), ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ, ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ, ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ, ΑΡΗΣ, ΑΡΙΕΣ (8), ΑΡΙΕΤΤΑ, ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ

Table with 2 columns: Date/Status and Details. Includes entries like 48 5667, 29 1943, 58 8982, 40 2912, 57 11630, 44 1920, 43 1813, 43 7228, 64 6488, 35 9480, 43 7258, 41 7259, 37 8574, 51 7060, 37 1272, 44 15448, 43 7220, 43 7062, 35 1217, 46 5617, 19 2286, 55 6545, 26 2321, 29 3963, 44 7150, 55 5957, 57 5921, 21 2725, 46 1892, 38 1333, 46 5383, 35 3724, 42 7255, 44 1650, 41 2992, 43 7216, 59 8132, 56 2863, 53 3575, 45 13570, 44 7271, 40 7329, 44 7239, 44 8481, 45 3905, 43 7131, 49 7197, 39 6429, 52 11292, 57 8427, 62 11063, 56 9290, 61 14431, 46 7331, 59 9735, 29 2352, 44 7207, 46 2103, 51 994, 53 7563, 44 7189, 60 9959, 42 7272, 44 7355, 47 8441, 50 10426, 53 12897, 42 7285, 46 2062, 44 7104, 61 13780, 48 1514, 46 2614, 44 7359, 55 8519, 42 7177, 43 7187, 42 7132, 19 1320, 37 8683, 45 6712, 63 34114, 35 2128, 35 1865, 37 1541, 38 1489, 45 7149, 38 5016, 57 11897, 57 12558, 53 13694, 59 24716, 36 2175, 39 5171, 43 12950, 61 10952, 43 2937, 57 11041, 43 7195, 44 7249, 57 9744, 49 1351, 61 11122, 37 5404, 23 3625, 58 10292, 61 9488, 57 10376, 58 10591, 61 13653, 46 5382, 47 5059, 57 11897, 43 8462, 45 3861

εις Ρότερνταμ από 26 Μαΐου  
εφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.  
ανεκ. Τσιμπά 6 'Ιουν. διά Θεσσαλον  
ανεκ. Λούμπας 7 'Ιουν. διά Γέφυραν  
ανεκ. Πάουλο Μπουκουά 8 'Ιουν. διά Κίριν  
εφθ. Πειραιά από 21 'Απρ.  
ανεκ. Λος Αντζελες από 1 'Ιουν. δι' Οζάκαν  
ανεκ. Μόντρας 4 'Ιουν. διά Καλαυτταν  
ανεκ. Σιγκαπούρη από 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν  
ανεκ. Χιροκάτα από 5 'Απρ. διά Φιλίππιν  
παρελάθη εις Λιόβερπουλ  
εφθ. Σικάγο 26 Μαΐου  
διπλως Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Σαγκάην  
ανεκ. Πειραιά 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν  
εις Πάρον από 14 'Οκτ. 1960  
εφθ. Κέις Μπαϊν 2 'Ιουν.  
εφθ. Ερμηνέκο 30 Μαΐου  
εφθ. Κατόννυ 31 Μαΐου  
εφθ. Κινωτόντζαν 26 Μαΐου  
εφθ. Ερμηνέκο 19 Μαΐου  
ανεκ. Βανκούβερ 2 'Ιουν. διά Κουμάνο  
εφθ. Πειραιά 23 Μαΐου  
ανεκ. Πειραιά 5 'Ιουν. δι' Αρκάγγελον  
εφθ. Αλ'δρασιαν 1 'Ιουν.  
ανεκ. Γκουαϊμας 12 Μαΐου διά Χαϊνάγκ  
εφθ. Αστόρια 26 Μαΐου  
ανεκ. Κολόμπο 4 'Ιουν. δι' Άντεν  
ανεκ. Λονδίνον 6 'Ιουν. διά Πειραιά  
εφθ. Σαρά 29 Μαΐου  
ανεκ. Πειραιά 31 Μαΐου δι' Ίτζαν  
ανεκ. Αμβέρσαν 5 'Ιουν. διά Πειραιά  
διπλως Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Σαρά  
ανεκ. Πεζουέλι από 30 'Απρ. δι' Οδόν  
διπλως Κων'πολιν 2 'Ιουν. διά Μεσσαγιον  
εφθ. Σαρά 2 'Ιουν.  
εφθ. Κολομπο 10 Μαΐου 7 'Ιουν.  
ανεκ. Ν. Υόρκην 9 'Ιουν. διά Πειραιά  
εφθ. Μπ. Άνδρες 8 'Ιουν.  
ανεκ. Σινεά 28 Μαΐου διά Κίριν  
διπλως Πανωμά 3 'Ιουν. διά Λιόβερπουλ  
ανεκ. Πουλο Μπουκουά 4 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν  
εφθ. Βουδάην 24 Μαΐου  
εφθ. Βουδάην 12 Μαΐου  
εφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.  
ανεκ. Αμβέρσαν από 6 Μαΐου δι' Αρκάγγελον  
ανεκ. Μπαρμπουρ 30 Μαΐου δι' Άντεν  
εφθ. Τσαρναγκά 9 'Ιουν.  
εις Πειραιά 8 Μαΐου  
εφθ. Μελιόσσην 7 'Ιουν.  
διπλως Πανωμά 20 Μαΐου διά Πουεαν  
ανεκ. Τζαμπούτι 6 'Ιουν. διά Γαλλίαν  
ανεκ. Ναγκάγια 17 Μαΐου δι' Βαστ. Κολομβίαν  
ανεκ. Αγκορσν από 7 Μαΐου διά Ρότερνταμ  
εφθ. Τόκιο 7 'Ιουν.  
ανεκ. Μονροβία 1 'Ιουν. διά Ροβένναν  
εφθ. Βανκούβερ 6 'Ιουν.  
διπλως Περν Σαϊθ 4 'Ιουν. διά Ριγιέκον  
εις μεσσηνιακός μεταφοράς  
εφθ. Χοσέταν 1 'Ιουν.  
ανεκ. Κολόμπο 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν  
εφθ. Γκουαϊμας 2 'Ιουν.  
ανεκ. Πάουλο Μπουκουά από 30 'Απρ. διά Κίριν  
εφθ. Βρέστην 7 'Ιουν.  
διπλως Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Χαϊλίτον ('Οντ.)  
ανεκ. Κοκομπίνο 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν  
ανεκ. Λεγούστα από 10 Μαΐου διά Σιενφουέγκας  
εφθ. Άνδρες 4 'Ιουν.  
εφθ. Κορρομασκό 29 Μαΐου  
εφθ. Κινωτόντζαν 4 'Ιουν.  
ανεκ. Ρότερνταμ 7 'Ιουν. διά Μόντρεαλ  
ανεκ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Κατόννυ  
ανεκ. Μερσίν 26 Μαΐου διά Λονδίνον  
ανεκ. Λος Πάλμας 6 'Ιουν. διά Πολυνίαν  
εφθ. Ραβένναν από 11 'Απρ.  
ανεκ. Μουρράν 26 Μαΐου διά Λος Άντζελες  
ανεκ. Πάουλο Μπουκουά 31 Μαΐου διά Κίριν  
ανεκ. Οζάκαν 21 Μαΐου διά Ναγκάγια  
εις μεσσηνιακός μεταφοράς  
εφθ. Αμπελακι από 14 'Ιουλ. 1962  
διπλως Μπρονουοπιελ 31 Μαΐου διά Βέντοπιλς  
εφθ. Κόμπε 2 'Ιουν.  
εφθ. Ταϊτιβεκία 5 'Ιουν.  
εφθ. Λονδίνον 6 'Ιουν.  
εις μεσσηνιακός μεταφοράς  
ανεκ. Τελ Άβιβ από 22 'Απρ. διά Χαϊρον  
εφθ. Κόρκ 26 Μαΐου (Σπυκακιά)  
εφθ. Λιμυγκου 2 'Ιουν.  
ανεκ. Οζάκαν 3 'Ιουν. διά Σαγκάην  
ανεκ. Ναγκάγια 5 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον  
εφθ. Μπιασον 5 'Ιουν.  
διπλως Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον  
ανεκ. Τριπολιν (Λιβάνου) 31 Μαΐου διά Λαττάκια  
ανεκ. Δουγκέρσκι 31 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν  
εφθ. Αμβέρσαν από 31 'Απρ. 1963  
ανεκ. Γιοκακμά 7 'Ιουν. διά Ναγκάγια  
διπλως Κων'πολιν 1 'Ιουν. διά Κινωτόντζαν  
ανεκ. Μόζ 2 'Ιουν. διά Γέφυραν  
ανεκ. Γιοκατά από 2 Μαΐου διά Μανίλα  
ανεκ. Νιου Ορλεάντ 3 'Ιουν. δι' Άγγλίαν  
διπλως Έσκομμάτς 29 Μαΐου διά Πολυνίαν  
ανεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Κινωτόντζαν  
εφθ. Χαυλά 5 'Ιουν.  
ανεκ. Λουκάνκ 7 'Ιουν. διά Χαϊρόνκ  
ανεκ. Αμβέρσαν 1 'Ιουν. (διά Πειραιά)  
εφθ. Βιζογκαπατί 6 'Ιουν.  
εις Ρότερνταμ, από παρελάθη  
ανεκ. Ημελιόγκ 31 Μαΐου διά Τσαρνακ  
εφθ. Κόμπε 5 'Ιουν.  
διπλως Τζαμπούτι 9 'Ιουν. διά Κίριν  
εφθ. Πειραιά 31 Μαΐου  
ανεκ. Κολάβε 29 Μαΐου δι' Αμβέρσαν  
εφθ. Σαγκάην 23 Μαΐου  
διπλως Έσκομμάτς 21 Μαΐου διά Χαρόνκ  
εφθ. Καμονού 9 'Ιουν.

ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. 0Μερκάντιλ	38	5030	ανεκ. Κολόμπα 1 'Ιουν. δια Μ. Θάλασσαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. 0Μίνιας	45	8422	εφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. 0'Αστέρια	44	7273	εφθ. Κωνσταντινών 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δελ.)	έτ. 0'Ηρακλίδες	38	10280	εις Σκορμαγκών από 28 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	εφθ. Θρασύβουλος κλη.	44	4856	διπλως Γιβραλτάρ 30 Μαΐου δια Ρατόκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. 0Μαρτυρέα	37	6704	διπλως Άντεν 7 'Ιουν. δια Σαγκόν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. 0'Αρμαντάρ	43	7254	εφθ. Αιβάρασαν 7 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. 0'Αργος	39	5196	διπλως Πόρτ Σαϊθ 9 'Ιουν. δια Κωνσταντινών
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. 0'Ηρακλίδες	40	10224	εις Σύρον από 29 Μαρτ. (διπλωκ)
ΑΡΙΟΝ	έτ. 0'Αρμυ	38	3570	παραλαμβάνεται εντός 'Ιουλιου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δωρμικ.)	έτ. 0'Αρκαδία	31	20648	ανεκ. Λονδίνον 3 'Ιουν. δια Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. 0'Αλαμάντα	43	7091	εφθ. Κιζιλόν 1 'Ιουν.
ΑΡΜΑΡ	έτ. 0'Αρμαρ	46	5989	εφθ. Αιβάρασαν 6 'Ιουν.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δρακόπουλος	43	2906	εφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. 0'Αρμονία	61	9443	ανεκ. Πούλο Μπακού 2 'Ιουν. δια Κίνον
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. 0'Σαρτοπα	48	3877	εις Ζαυθόδον από παραλαβήν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. 0'Τροπικα	44	7083	ανεκ. Κάμπτον ρόκς 14 Μαΐου δια Βραζιλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	παναμαρική εταιρία	63	17880	εις Φραγκ. από συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΙΟΝ	έτ. 0'Σηγουάρα	49	1356	ανεκ. Τριπολι (Λιβύη) 1 'Ιουν. δια Κατόνην
ΑΡΤΕΜΙΟΝ	έτ. 0'Σάντα Μαρίνα	42	7266	ανεκ. Ναύιλον 9 'Ιουν. (διαταγός)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. 0'Ασμάτου	60	10142	εφθ. Ναγκόνια 31 Μαΐου
ΑΡΧΟΝ	έτ. 0'Πρωτεύς	46	7260	εφθ. Βερα Κραός από 9 Μαΐου
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. 0'Αντιζευκαλά	51	6171	ανεκ. Στρεπτιν 9 'Ιουν. δια Τόιν
ΑΡΧΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. 0'Πανορμιτάρ	30	5324	διπλως Παναμά 9 'Ιουν. δια Λά Παλις
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. 0'Αστ. Γκονια	39	1007	εφθ. Ριγιάκον 6 'Ιουν.
ΑΣΙΑΣΙΑ	Ρεφ. Δ. Μελοκρινός & Υιοί	47	2465	ανεκ. Γλασκωθόν 27 Μαΐου δι' Αρκαγγέλον
ΑΣΤΕΡΙΑ	έτ. 0'Εκτώρ Δρακούλης	43	7177	εφθ. Γενόβαν από 4 'Οκτ. 1962
ΑΣΤΡΑΓΗ (μικτόν)	έτ. 0'Σαζόρ	63	34114	διπλως Παναμά από 9 Μαΐου δια Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. 0'Σηγουάρα	48	1348	ανεκ. Πειραιά 9 'Ιουν. δι' Ουέσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. 0'Όσον Τανκας	57	25156	εφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΣΤΕΡ	παναμαρική εταιρία	44	7264	ανεκ. Λας Αντζέλας 21 Μαΐου δια Γιάβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. 0'Όσον Καρκακ	59	10823	εφθ. Γουακόμον 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΣ	έτ. 0'Αναζο	38	9724	ανεκ. Βανκούβερ 26 Μαΐου δια Κίνον
ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. 0'Ατρώτα	53	13676	ανεκ. Ρότερνταμ 8 'Ιουν. δια Νερόβιον
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. 0'Μόμιν Τρανσατλ.	60	29741	διπλως Σουέζ 3 'Ιουν. δια Ρας Τανούρα
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έτ. 0'Ελληνικά συμπερόντα	30	1172	εις Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. 0'Ελληνικά συμπερόντα	48	1345	εφθ. Βενετιαν 6 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. 0'Τρόπικα	44	7176	εφθ. Βουδαπέσ από 29 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. 0'Μαρομαρτί	43	7235	ανεκ. Σαλδοβόρ 3 'Ιουν. δια Βαλτιμώρην
ΑΥΡΑ	Ζαχάρις - Βασιλάς	43	988	εφθ. Μπάρ 28 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. 0'Αχαιο	36	5796	εφθ. Βανκούβερ 5 'Ιουν.
ΒΑΡΗ	έτ. 0'Βαρη	43	8394	διπλως Παναμά 19 Μαΐου (διαταγός)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. 0'Καλόρ Αζούλ	62	10741	ανεκ. Αλμαγν (δ.Α.) 4 'Ιουν. δι' Ισπανίον
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. 0'Μονί	47	5340	ανεκ. Χόβερν 5 'Ιουν. δια Ντοκ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. 0'Μουστα Βισκας	56	16507	ανεκ. Κακοβόν 3 'Ιουν. δια Βατοβ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. 0'Χομ Λίνε	27	21329	ανεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. δια Ν. Ύερκν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Γενόβαν Μπαρλιαντ	59	43378	ανεκ. Ρας Τανούρα 21 Μαΐου δια Τρίνταντ
ΒΕΓΛΕ (δ.)	έτ. 0'Κόνσταντ	58	20958	ανεκ. Αρβούρον 7 'Ιουν. δια Μπάλιας
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. 0'Ελληνικά Α.Ε.	46	2025	διπλως Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. δια Λονδίνον
ΒΕΛΟΣ	έτ. 0'Νηκλ Τρανσπορτ	61	14218	εις Ρίο Τανέιρο από 1 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣΙ (δ.)	έτ. 0'Βένουσι	53	12897	ανεκ. Κουραόα 28 Μαΐου (διαταγός)
ΒΕΡΓΟ	έτ. 0'Πράντο	63	15200	εις Γαλλίον από συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιόρσαλ Καρκακ	45	1892	διπλως Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δια Λονδίνον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. 0'Βέτα	44	7140	ανεκ. Άντεν 2 'Ιουν. δια Κολόμπα
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. 0'Πράντο	64	15200	ανεκ. Κάμπτον ρόκς 2 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνορέας	38	3090	διπλως Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δι' Ατλαντίκόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. 0'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	εφθ. Λονδίνον 21 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. 0'Βιργίνια	57	11623	διπλως Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δια Μ. Θάλασσαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. 0'Σαντιάγκε	56	11624	ανεκ. Τεκουμά 1 'Ιουν. δια Κολόμπα
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. 0'Ελληνικά Α.Ε.	44	1923	ανεκ. Πειραιά 3 'Ιουν. δια Θεσσαλονικην
ΒΟΡΙ	έτ. 0'Πόρτο Αλέκκρα	42	7080	ανεκ. Τζιμπουτί 4 'Ιουν. δια Κόντινεντ
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. 0'Ν. Βερνικας	29	1022	εφθ. Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	έτ. 0'Σεζουρα	63	32600	ανεκ. Λας Αντζέλας από 28 'Απρ. δια Κουάκ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. 0'Επας	43	7276	εφθ. Ν. Όρλεάνον 3 'Ιουν.
ΓΑΛΛΗΝ	έτ. 0'Ασπασία	44	7946	ανεκ. Κάμπε 11 Μαΐου δια Τζαμό
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	έτ. 0'Αντριάτικα	63	34517	ανεκ. Ρίο Τανέιρο 22 Μαΐου δια Πειραιά
ΓΕΡΕΤΟΣ (δ.)	έτ. 0'Αντριάτικα	64	36284	ανεκ. Πειραιά Κόλλων 31 Μαΐου δια.....
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. 0'Ελληνικά Α.Ε.	46	2016	εφθ. Ίσπανίον 3 'Ιουν.
ΓΕΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαράς	51	7564	ανεκ. Τζιμπουτί 30 Μαΐου δι' Ισπανίον
ΓΕΡΓΙΟΣ	αδ. Γράτσο	44	1529	ανεκ. Πειραιά 11 'Ιουν. δι' Ερμιόνην
ΓΕΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Α.Ε. Μεταφορών	45	10928	εφθ. Βασιλιν 25 Μαΐου
ΓΕΡΓΙΟΣ Η. (δ.)	έτ. 0'Εναςάντα	56	8818	ανεκ. Τζιμπουτί 2 'Ιουν. δι' Ισπανίον
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. 0'Σαουδουλιτ	39	10546	διπλως Κων/πολιν 4 'Ιουν. δια Νοβοροσκιην
ΓΕΡΓΙΟΣ ΜΑΝΔΑΚΗΣ (δ.)	έτ. 0'Κεκότσι	43	7273	ανεκ. Μπ. Αύρα 6 'Ιουν. δια Γενόβαν
ΓΕΡΓΙΟΣ ΣΑΒΕΡΑΣ	εφθ. Ανδρέα	43	7176	ανεκ. Σιγκαπούρη ρόκς 19 Μαΐου δια Κάμπε
ΓΕΡΓΙΟΣ Ο. ΑΝΔΡΕΑΝΗΣ	έτ. 0'Πηλ. Πατεφκον	42	7142	διπλως Ντόβερ 4 'Ιουν. δια Ρίγον
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. 0'Κουμανίτα	63	11194	ανεκ. Χέρσεν 2 'Ιουν. δια Κολκούτταν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. 0'Κορονάντα	43	7190	εφθ. Βουδαπέσ 7 'Ιουν.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. 0'Αστούρια	52	8129	ανεκ. Αμπαντα 4 'Ιουν. δια Ν. Όρλεάνον
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. 0'Μητάλινικα	42	7297	εφθ. Πουετο Καμπέλλο 23 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. 0'Αντριάτικα	63	34517	διπλως Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. δια Γαλλίον
ΓΚΙΟΝΑ (δ.)	έτ. 0'Μητάλινικα	43	7229	ανεκ. Ραζόρο 8 'Ιουν. δια Μπ. Αύρα
ΓΚΑΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. 0'Βίλα Νόβα	57	9173	εφθ. Πόιντ Ράιπερ 5 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΙΣ	έτ. 0'Ολινόρες	57	8884	ανεκ. Πόιντ Ράιπερ 26 Μαΐου δια Κίνον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΛΑΦ	έτ. 0'Ολινόρες	57	9761	εφθ. Κολκούτταν ρόκς 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. 0'Βιάτλι Μπάρ	63	15389	ανεκ. Πούλο Μπακού 27 Μαΐου δια Ρίθερ ΠΛΕΤ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ-ΙΤ	έτ. 0'Ρόμλο ντε Όρο	45	15381	ανεκ. Μπ. Αύρα 6 'Ιουν. δια Κίνον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-ΙΤ	έτ. 0'Μέντο	45	5826	ανεκ. Πειραιά 11 'Ιουν. δια Χαλκίδα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. 0'Ια. Λάτορ	52	11580	ανεκ. Πειραιά 4 'Ιουν. δια Νοβοροσκιην
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. 0'Ια. Λάτορ	44	5384	εφθ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΡ (δωρμικ.)	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	45	2933	ανεκ. Τζαμό από 9 Μαΐου δι' Αρκαγγέλον
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	45	2933	διπλως Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δια Γενόβαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	45	2933	διπλως Κων/πολιν 4 'Ιουν. δια Νοβοροσκιην
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕ-ΙΝΤ	έτ. 0'Γκλέντο	52	15675	εφθ. Μέγαρα 5 'Ιουν.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΛΕΝ (δ.)	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	53	13256	διπλως Σουέζ 28 Μαΐου δια Ρας Τανούρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	53	21064	εφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΣΙΝΕ (δ.)	έτ. 0'Μπλεμντ	58	24893	ανεκ. Ρας Τανούρα 2 'Ιουν. δια Μέγαρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΕ (δ.)	έτ. 0'Μπλεμντ	58	24893	ανεκ. Ρότερνταμ από 9 Μαΐου δι' Αγ. Λουρέντιον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΙΛ	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	52	15729	εφθ. Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΚΤ (δ.)	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	44	10172	ανεκ. Ρίο Τανέιρο 5 'Ιουν. δια Βικριαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δ.)	έτ. 0'Γουέστ Πόρτ	44	10172	διπλως Γιβραλτάρ 28 Μαΐου δια Καναδά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΥ	έτ. 0'Αχιλλε	43	12846	ανεκ. Μοντεβιδεο 19 Μαΐου δια Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΡΗ	έτ. 0'Καζορ	61	18979	διπλως Παναμά από 27 'Απρ. δια Τόκιο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. 0'Κρου	44	7176	εφθ. Ν. Όρλεάνον 4 'Ιουν.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. 0'Γιούκον	44	7176	ανεκ. Κουά 1 'Ιουν. δια Νταλονα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. 0'Ελληνικά Α.Ε.	44	7176	εφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουν.
ΔΑΦΝΗ	έτ. 0'Δάφνη	54	6632	εφθ. Όζάκον 2 'Ιουν.
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. 0'Χίον	45	7259	
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. 0'Μαθμεν	45	7252	

## HELLENIC &amp; INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

Provisions, Dock and Engine Room Supplies.

Cable Address "GRECO-CEUTA"

Mail Postbox 87-CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

T/Phones 3240, Night 3936 &amp; 2887

ΔΕΣΦΟΒΙΑ	έτ. ΚΑΙΣΙΑΝ	59	9350	έτθ. Σίδνεϋ 3 'Ιουν.
ΔΕΣΦΟΒΙΑ	Δ. Π. Μαργαρίτη	40	5996	διηλθε Έσκουσίμπς 8 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΔΕΣΦΩ	έτ. Κ'Ιόνικα	44	7255	ανεκ. Μπαβόντ 15 Μαΐου διά Τρίνιταντ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. Ήθεβελόμηντ	62	16417	ανεκ. Πούλο Μπαύκου 14 Μαΐου διά Κίον
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΩ (δ.)	Έλληνας Ντεβελόμηντ	63	16277	έτθ. Άουστέρνταμ από 16 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	Έλληνας Ντεβελόμηντ	61	16417	ανεκ. Μπαυότ Μασούε 5 'Ιουν. διά Βιλερμαρόου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	61	9227	ανεκ. Άλμπαν (Δ.Α.) 28 Μαΐου διά Κίον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	63	10523	έτθ. Μουδρόν 3 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. Μαργαρίτη	44	7589	έτθ. Ροζάριο 27 Μαΐου
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	29	4524	ανεκ. Άμβούργον 5 'Ιουν. δι' Άρκάγγελον
ΔΗΜΟΣ	διηλθε Γκιουλιό	44	7243	διηλθε Παναμά 13 Μαΐου διά Νόζ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Φαργατίου	44	7207	έτθ. Σίδνεϋ 27 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7250	ανεκ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν. διά Ταϊπανγκόν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Α. Χαλκούσης κλη.	42	6904	ανεκ. Πούλο Μπαύκου 3 'Ιουν. δι' Ίσπανίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Φουρμάρου	58	9687	ανεκ. Λος Άντζελες 12 Μαΐου διά Γκουαϊμας
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	Ελληνική εταιρία	22	1794	εις όρμον Άγ. Γεωργίου 27 'Απρ. (επισκευαί)
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κλη.	45	2302	ανεκ. Μολόνα 7 'Ιουν. διά Δάντωκ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. Κ'Ιόνικα	60	13335	ανεκ. Βοστώνη 5 'Ιουν. (διαταγών)
ΔΙΡΦΥΣ	Άδελφοί Λύρα	63	7280	ανεκ. Χόγκ Κόγκ 3 'Ιουν. διά Βαυβία
ΔΙΩΝΗ	έτ. Κ'Ιόνικα	57	9722	ανεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν. δι' Άγγλίαν
ΔΟΣΑ	έτ. Ήθεβελόμηντ	63	7176	ανεκ. Γιακκόμα 4 'Ιουν. διά Κασάτο
ΔΡΟΜΟΝ	έτ. Μαροβάνη	43	8588	διηλθε Έσκουσίμπς 29 Μαΐου δι' Ίταλίαν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. Ζωοδόχος	44	7249	ανεκ. Άμβέρσαν 3 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΔΥΡΩΔΕΑ	έτ. Κ'Ιόνικα - Όσσον	25	3297	έτθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. Γουερνάντουίντ	43	7131	ανεκ. Τζαμπούι 18 Μαΐου δι' Ίνδουσίαν
ΕΙΡΗΝΗ	Άγ. Τουλτός & Σία	32	1494	ανεκ. Λιθόρνε 8 'Ιουν. δι' Άλγέριαν
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταφέα κλη.	21	2325	διηλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Λονδίον
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. Έκτρανσπόρτ	56	10539	έτθ. Τόκουα 4 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Η.	Σ. Ηλιάνης	48	1958	ανεκ. Καλόμπο 29 Μαΐου διά Βουβάν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΜΟΥ	έτ. Κ'Ιόνικα	63	14164	ανεκ. Ίνσορμα 27 Μαΐου δι' Άργεντινήν
ΕΚΑΛΗ	έτ. Κ'Ιόνικα	43	7239	έτθ. Μπόλιν 10 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
ΕΚΤΩΡ	έτ. Φαργατίου	44	7210	διηλθε Παναμά 31 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΕΛΕΝΑ	έτ. Ά'Ελσον	43	8371	διηλθε Παναμά 31 Μαΐου δι' Άλβέρτον
ΕΛΕΝΗ	έτ. Π' Ανδριάς	48	8430	διηλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου δι' Έλλάδα
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. Κ'Ιόνικα	44	7213	διηλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Κασάτο
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. Ά'Ελσον	43	7245	ανεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν. διά Σίδνεϋ
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. Ά'Ελσον	33	5432	ανεκ. Πόρτλαντ (Βκ.) 14 Μαΐου διά Κίον
ΕΛΕΝΗ Κ.	Έλένη Κυριακού	39	8023	εις Λονδίον, υπό παραλόν
ΕΛΕΝΗ Ε.	έτ. Άνδριάς	48	3829	έτθ. Κίρκουτ (Ζαμ.) 21 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΒΑΤΟΥ	έτ. Άνδριάς	43	7176	διηλθε Παναμά 4 'Ιουν. διά Βακαμάτοϋ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Ενφόρρε Ένδουσίμπς	21	1549	ανεκ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Κωνσταντιζαν
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	δθ. Μαζαράκη	22	3553	οργι Κωνσταντιζαν από 30 Σεπ. 1957
ΕΜΑΣ	Τρανοπορτικ	55	2863	ανεκ. Γένοβαν 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρη
ΕΜΑΣ	Ι. Χα. Δασός	43	7176	ανεκ. Χόγκ Κόγκ 30 Μαΐου διά Χαϊφόν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΗΤΕΡ	Τρανοπορτικ	62	6666	έτθ. Καλοκώτταν 24 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΟΡΕΑ	Τρανοπορτικ & Γιουνθ.	61	7297	ανεκ. Μπαδερσαν 26 Μαΐου διά Βουβάν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΗΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοπορτικ & Γιουνθ.	60	7293	ανεκ. Ταϊπανγκόν 9 'Ιουν. διά Πασαυ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤΟΝΕΡ	Γιουνθέρσαλ Κάργκο	62	8927	ανεκ. Ταυτικόν 6 'Ιουν. διά Κόρσοκ Κρίστ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΑΝΤΑΡ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	59	7293	ανεκ. Ν. Υόρκην 30 Μαΐου διά Καλοκώτταν
ΕΛΜΗ	έτ. Μαροβάνη	39	5219	διηλθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Ταϊπανγκόν
ΕΛΜΗ	Ετ. Μελίτης κ.λ.π.	27	1364	ανεκ. Καλλιاری 6 'Ιουν. διά Σαιν Λουί (Ροδανού)
ΕΛΜΗ ΗΦΥΣ	Γιουνθέρσαλ Κάργκο	57	10280	διηλθε Πόρτ Σαϊθ 1 'Ιουν. διά Κόρσοκ Κρίστ
ΕΛΜΗ ΝΑΥΤΗΣ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	39	6281	ανεκ. Ν. Υόρκην 30 Μαΐου διά Μπαδερσαν
ΕΛΜΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	44	7207	ανεκ. Μπαδερσαν 1 'Ιουν. διά Βουβάν
ΕΛΜΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανοπορτικ	56	7510	έτθ. Βουβάν από 15 'Απρ.
ΕΛΜΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανοπορτικ	56	7510	έτθ. Ν. Όρεγκόν 5 'Ιουν.
ΕΛΜΗΝΙΚΟΣ ΔΕΤΗΡ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	43	7176	έτθ. Τζέδδον 4 'Ιουν.
ΕΛΜΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	43	7176	έτθ. Φιλαδελφείαν 4 'Ιουν.
ΕΛΜΗΝΙΚΟΝ ΟΥΤΡΑΝΟΣ	Έ'Ελληνική Α.Ε.	43	7176	ανεκ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου διά Μπαδερσαν
ΕΛΜΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. Τρανοπορτικ	57	10279	έτθ. Βαλτιμόρη 8 'Ιουν. (διά Καλοκώτταν)
ΕΛΜΗΝΙΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	43	7302	ανεκ. Γιαβάτο 27 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΛΜΗΝΙΣ (Λαίνος)	Μαροβάνη	32	10564	ανεκ. Ουάσινγκτον 8 'Ιουν. διά Σίδνεϋ
ΕΛΠΙΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	44	8541	έτθ. Μαϊζούρο 5 'Ιουν.
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πριγέτι	38	2268	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βαρκελώνη
ΕΜΠΑΣΑΝΤΑ (δ.)	έτ. Ό'Εκτρανσπόρτ	50	10026	ανεκ. Μπ. Άουρε 3 'Ιουν. διά Κίον
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	42	7058	έτθ. Λά Γκουαίρα 28 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. Φ'ιο Κόρμπ	44	14878	έτθ. Ν. Όρεγκόν 24 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ (δ.)	έτ. Φ'ιο Κόρμπ	45	8424	ανεκ. Ήστικα 6 'Ιουν. διά Λοντόντερ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. Έντερπράις	41	7122	εις όρμον Κερατολίου 7 Μαΐου
ΕΜΟΤΗΣ	έτ. Κ'Ιόνικα	56	10529	έτθ. Όσάκον 8 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. Μαροβάνη	43	7176	ανεκ. Βοστώνη 1 'Ιουν. δι' Ίσπανίαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. Μαροβάνη	44	7251	ανεκ. Σαδάννα 27 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. Μαροβάνη	43	7199	έτθ. Ρότερνταμ 1 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. Λάτσης	37	23732	οργι Έλευσίνα από 30 'Απρ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. Σόμοσκι	58	9585	ανεκ. Άγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουν. δι' Ίσπανίαν
ΕΡΜΗΣ ΑΗΤΕΡ	έτ. Μαροβάνη	44	2872	ανεκ. Άντν 25 Μαΐου διά Νογκοντίσκο
ΕΡΜΗΣ (δ.)	έτ. Λάτσης	45	8548	έτθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. Σόμοσκι	59	9584	έτθ. Κόμπε 5 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυρόγκακ - Καλόμπο	21	2369	οργι Άμπλακί από 17 Άύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΒΑΤΟΥ	έτ. Μαροβάνη	44	7276	ανεκ. Κόμπε 20 Μαΐου διά Βαυβίαν
ΕΣΠΕΡΑΤΖΑ	έτ. Μαροβάνη	43	7207	ανεκ. Μπέρτα 4 'Ιουν. διά Βαλθε Μπρί
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. Άτλαντίς	57	10689	ανεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διά Πρεσβυτεία
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Η	δθ. Γ. Δουκετιν	34	1716	έτθ. Άγκίνα 25 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Έ'Εκτρανσπόρτ Α.Ε.	43	7194	έτθ. Άμβέρσαν από 18 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ (δ.)	Παπά - Έλευθεριάδη	17	3976	διηλθε Κωνσταντιζαν 1 'Ιουν. διά Βαυβίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	έτ. Ό'Εκτρανσπόρτ	57	9061	διηλθε Κωνσταντιζαν 28 Μαΐου διά Βουλαργίαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Όσος Μαργαρίτη	43	7229	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Μπ. Άουρε
ΕΥΗ	έτ. Ίτάκος	43	7244	έτθ. Όσάκον 24 Μαΐου
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	έτ. Ά'Ελσον	43	7176	ανεκ. Άγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουν. δι' Ίσπανίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. Σάν Μπαζιλίαν	57	8903	έτθ. Ντακόρ 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. Σάν Μπαζιλίαν	61	6373	διηλθε Παναμά 17 Μαΐου διά Γιακκόμα
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. Σάν Μπαζιλίαν	61	9659	έτθ. Σουίτσο 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. Σάν Νικόλαο	56	8985	ανεκ. Βέρμην 4 'Ιουν. διά Τόμπαν

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: **Hellenic Register of Shipping**  
 Surveyors: **Eng. Pablo J. More**

Directors:  
**Capt. Ant. Callergis**  
**Mr. Stam. Elefteriu**

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
 TELEPHONE: 6226  
 TEL. NIGHT: 412905

ΕΥΡΥΛΑΧΟΣ	έτ. Κέν Μπαζιλια	60	6288	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 Ίουν. Διά Γιοκακάμιν
ΕΥΡΥΛΑΧΟΣ	έτ. Κέν Μπαζιλια	60	6288	άνεκ. Ν. Υόρκην 3 Ίουν. Διά Λουδώνιν
ΕΥΡΥΛΑΧΩΝ	έτ. Κέν Μπαζιλια	57	8631	εφθ. Λιδερπούλ 3 Ίουν.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. Κέν Μπαζιλια	56	8965	άνεκ. Κιππ Τζουν 28 Μαΐου Διά Ντάκερ
ΕΥΥΤΥΧΙΑ	Διπλ. Μαργαρίτης	43	7223	άνεκ. Σιγκαπούρην ραβδ 31 Μαΐου Διά Κίριν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρίτη	43	7949	εφθ. Άγ. Βικάντων 29 Μαΐου Διά Ραβάνων
ΕΥΦΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεκ. Λυδούριον 27 Μαΐου Διά Ρουκιάθκ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Βιλλιαρίκας»	55	9975	άνεκ. Λος Άντζελες 1 Ίουν. Διά Γιοκακάμιν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Γκλάντα»	61	10965	εφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
ΖΩΗ	έτ. «Βακουρά»	43	7214	άνεκ. Μόντρεαλ 6 Ίουν. Διά Βέρμιν
ΗΛΙΑΣ Κ	Γ. Κουρμάνος	45	2125	άνεκ. Λαττάκια 2 Ίουν. Διά Ραβάνων
ΗΡΩΔΟΣ	έτ. «Κηφισιά»	43	8768	εφθ. Γιβραλτάρ 4 Ίουν. Διά Άδριατικήν
ΗΡΩΝ Η	Α. Ν. Κουράς	44	1815	άνεκ. Λιδερπούλ 15 Μαΐου Διά Άρκαγγελεν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Βουρβίνων»	61	14518	άνεκ. Βανκούβερ 6 Ίουν. Διά Κίριν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορικόνη»	57	10316	άνεκ. Γιοκακάμιν 1 Ίουν. Διά Δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Κουρμάνος»	44	7286	άνεκ. Σιγρή 5 Ίουν. (Οιταγός)
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Πόντιου»	44	7189	άνεκ. Λος Άντζελες από 1 Μαΐου Διά Άυστραλιαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριόθω»	43	7236	άνεκ. Μορμουγκας 21 Μαΐου Διά Γόνιων
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. Ηλίας Πέρλες	43	7167	εφθ. Κόμπε 4 Ίουν.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (Θ.)	έτ. «Κόρη Τάνκερ»	49	8311	άνεκ. Πόλο Μπόκοκ 2 Ίουν. Διά Σουεζ
ΘΕΡΣΙΣ	Άγγελος	38	3685	άνεκ. Χάλματαν 4 Ίουν. Διά Ριγιάκιν
ΒΗΘΙΑΝ	έτ. Κόνητα Έλλη»	43	7259	άνεκ. Σιγκαπούρην ραβδ 26 Μαΐου Διά Ίσπανίον
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιεντόρα»	62	13785	άνεκ. Νορνεγκουμ 30 Άπρ. (Οιταγός)
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Χουνουερικά»	46	1958	άνεκ. Νηλμπόρ 30 Μαΐου Διά Σαντόντερ
ΘΥΡΑΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	εφθ. Νηλμπόρ 28 Μαΐου
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Άρμοντόρα»	57	9746	εφθ. Τονγκάο 2 Ίουν.
ΙΩΑΚΗ (Θεζ.)	έτ. «Άντιν»	52	11289	άνεκ. Κόμπε 4 Ίουν. Διά Περσ. Κόλπον
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Βιανόρε»	44	7164	άνεκ. Χαύστον 9 Ίουν. Διά Τάμπαν
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Όλιβια»	43	7232	άνεκ. Ορμπόρτ (Μόσκ.) 29 Μαΐου Διά Ίταλιαν
ΙΡΙΔΑ	Α. Ερμάνόνης κλη.	43	1760	εφθ. Ροσόνιο 12 Ίουν.
ΙΣΤΡΟΣ Η	έτ. «Βερίτα»	43	7275	εφθ. Καρμπόλ 5 Ίουν. Διά Μασάτσε
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Λουδών»	25	2573	άνεκ. Αργεντίν 1 Ίουν. Διά Κοσταγίτη
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαργιττα»	30	6550	άνεκ. Εϊσενχουδ 3 Ίουν. Διά Σουαθάρτη
ΙΩΑΝΝΑ (Θ.)	έτ. «Νουτλ. Εκμετ)ορ»	45	9518	εφθ. Περσά 8 Ίουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΑΣ	έτ. «Κρότο»	45	7204	άνεκ. Βακουράτ 20 Μαΐου Διά Βανκούβερ
ΙΩ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρόντο»	42	7035	άνεκ. Τεμπό 21 Μαΐου Διά Ράμπενταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Λουί»	44	7248	εφθ. Νιού Ουάσινγκτον 4 Ίουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΡΗΣ	Οδ. Γουλιανόρη	44	7277	εφθ. Ούλερ 22 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΩΦΕΡΑΚΗΣ (Θ.)	έτ. «Αθηνά κλη.»	44	10109	άνεκ. Περσά 7 Ίουν. Διά Βερμάνος
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ή. Χατζηπατέρας	43	7244	εφθ. Παναρά από 18 Άπρ. Διά «Όζι»
ΚΑΛΩΣ (Θ.)	έτ. «Κόρη Τάνκερ»	60	14076	άνεκ. Άσολίμ 30 Μαΐου Διά Σάντος
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Κωνσταντίνος»	30	4633	εφθ. Ούζαν 5 Ίουν. Διά Νεάκωβερ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαργαρίτης»	37	4765	άνεκ. Χαϊλά 21 Μαΐου Διά Νετ. Αφρική
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Κελεγκας»	57	9092	εφθ. Τερσόν 19 Μαΐου
ΚΑΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινό»	44	7249	άνεκ. Σιγκαπούρην ραβδ 20 Μαΐου Διά Κίριν
ΚΑΛΥΩ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	άνεκ. Τεμπό 26 Μαΐου Διά Ριγιάκιν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόρη ντε Μορσά»	44	7540	εφθ. Παναρά 3 Ίουν. Διά Εϊσενχουδ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κόνητος»	61	10494	εφθ. Νηλμπόρ 31 Μαΐου
ΚΑΠΑ	Ήν. Καρράλος	44	2704	εφθ. Στουαλέν 3 Ίουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντιγόνη»	44	7279	εφθ. Καρβόλ 15 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τραμ»	55	8798	εφθ. Ούλερ 3 Ίουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τραμ Τσαρτερίγκ»	54	8003	άνεκ. Γιοκακάμιν 21 Μαΐου Διά Κρούτερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. Πόλλω»	40	5032	εφθ. Κωνσταντίν 29 Μαΐου Διά Μ. Ούλερ»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεκ. Χερσέ 25 Μαΐου Διά Άγ. Φραγκίσκου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μιανό»	43	7281	εφθ. Μαργαρίτη από 8 Μαΐου
ΚΑΠΙΤΑΓΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιόρ»	46	4576	εφθ. Τονγκάο 6 Ίουν. (Διά Άγγλι»)
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγία Καλλιόπη»	60	8717	άνεκ. Τρίνταντ 3 Ίουν. Διά Σαντίνα
ΚΑΠΙΤΑΝ Γ.	έτ. «Κουρμάνος Ντόριον»	43	7275	άνεκ. Πόλο Μπόκοκ 4 Ίουν. Διά Μ. Ούλερ»
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΑΙΝΟΣ	έτ. «Μαρίου»	43	7176	εφθ. Ράμπενταμ 5 Ίουν.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Κουρμάνος Κουρά»	44	7123	εφθ. Άγ. Φραγκίσκου 1 Ίουν.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	πανωροκή εταιρία	43	7227	άνεκ. Τόπι 28 Μαΐου Διά Δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ (Θεζ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	εφθ. Τερσόν 7 Ίουν.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΥΝ Α.	έτ. «Ανατολή»	61	13408	άνεκ. Γιοκακάμιν 28 Μαΐου Διά Κίριν
ΚΑΡΔΑΡΥΑΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεκ. Βανκούβερ 3 Ίουν. Διά Γιβραλτάρ
ΚΑΡΥΑΤΗΣ	έτ. «Ντερεσι»	44	1920	εφθ. Κωνσταντίν από 2 Μαΐου Διά Μασάτσε
ΚΑΣΟΣ	«Κασος Α.Ε.»	39	5215	άνεκ. Σαν Ρίβερ 8 Ίουν. (Βουαγός)
ΚΑΣΟΣ	Οδ. Βασιλά»	22	1594	εφθ. Άγγλ. Γουίλσον 7 Ίουν.
ΚΑΤΕΛΙΑΝΑ	έτ. «Παλμό»	43	7312	εφθ. Άρβόρ» 2 Ίουν.
ΚΑΤΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ανατόλι»	51	9956	άνεκ. Πόλο Μπόκοκ 22 Μαΐου Διά Κίριν
ΚΑΤΣΟΡ	Οδ. Γρότσο»	44	7198	εφθ. Κόρη 5 Ίουν.
ΚΑΤΣΟΡ	έτ. «Κόνητος»	60	10494	εφθ. Εϊσενχουδ 29 Μαΐου Διά Μ. Ούλερ»
ΚΑΤΣΑ Α.	Γ. Άρμάντο»	50	5627	εφθ. Άρβόρ» από παραθύρ»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαργαρίτου»	44	7155	άνεκ. Λος Άντζελες 30 Μαΐου Διά Ούλερ»
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χουανθό»	43	7176	εφθ. Βαρσάκιον 8 Ίουν.
ΚΕΑ	έτ. «Κέν Κολλί»	58	13752	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Ίουν. Διά Μ. Ούλερ»
ΚΕΤ Π ΑΡΑΣΟΣ (Θ.)	έτ. «Βαλντάρ»	58	12193	εφθ. Χαλκίδια από 15 Μαΐου
ΚΕΤ Π ΒΑΜΒΑΚΑΙ	έτ. «Καρμάν»	42	7265	άνεκ. Ρόζινα 20 Μαΐου Διά Ν. Υόρκην
ΚΕΤ Π ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Καλλό»	44	7244	εφθ. Παναρά 3 Ίουν. Διά Ούλερ»
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κόνητος»	62	10494	άνεκ. Ίλιου 20 Μαΐου Διά Ρουί»
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κουρμάν»	44	5069	άνεκ. Αρβόρ» 3 Ίουν. Διά Νιου
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Κετράβλι»	43	7159	εφθ. Περσά 21 Μαΐου Διά Κωνσταντίν
ΚΕΡΕΑ	Ο. Επισκοπία»	44	7176	άνεκ. Τάμπαν 27 Μαΐου Διά Ούλερ»
ΚΙΓΚ ΑΣΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεκ. Εϊσενχουδ 9 Ίουν. Διά Σιγκαπούρην
ΚΙΓΚ ΘΕΣΕΥΣ	έτ. «Περσέ»	57	9163	άνεκ. Πόλο Μπόκοκ 9 Ίουν. Διά Άρβόρ»
ΚΙΓΚ ΑΒΟΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολάν»	63	16740	άνεκ. Σιγρή 3 Ίουν. Διά Περσ. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΜΙΝΣ	έτ. «Έλλη»	58	11156	άνεκ. Άρβόρ» 4 Ίουν. Διά Ισπανίον
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	έτ. «Πύλα»	63	16878	άνεκ. Σαν Ρίβερ 5 Ίουν. (Βουαγός)
ΚΙΝΙ	έτ. «Κίριν»	43	8432	εφθ. Άγ. Βικάντων 2 Ίουν. Διά Αφρική
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μελέ»	44	7190	εφθ. Ράμπενταμ από 25 Άπρ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μασκοντινάκης & Υιοί	38	946	εφθ. Κωνσταντίν 20 Μαΐου Διά Κωνσταντίν
ΚΝΟΣΟΣ	Κ. Εϋδομίδης	49	2146	άνεκ. Μόντρεαλ 4 Ίουν. Διά Άρβόρ»
ΚΝΟΣΟΣ (Θ.)	«Εκκλησιολ. Θεομνησίου»	53	2173	εφθ. Ντάκερ»
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Κέλο»	50	1988	άνεκ. Άρβόρ» 4 Ίουν. Διά Βενετία
ΚΟΜΦΙΝΤΕΣ (Θ.)	έτ. «Κόνητος»	50	3939	άνεκ. Βέρμιν 6 Ίουν. Διά Βατο»
ΚΟΡΑΝ	έτ. «Περσέ»	43	7207	άνεκ. Καρβόλ 31 Μαΐου Διά Κωνσταντίν»
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	Οδ. Γ. Αρμάντο»	28	1595	άνεκ. Παναρά 23 Μαΐου Διά Ρόζινα»
ΚΟΡΥ	έτ. «Κόρη»	43	7240	εφθ. Τερσόν 5 Ίουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Περσέ»	59	10914	άνεκ. Άντι 3 Ίουν. Διά Κίριν
ΚΟΡΟΝΙΚ	έτ. «Κιόνη»	45	2361	άνεκ. Εϊλ» 3 Ίουν. Διά Τάμπαν»
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (Θ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	άνεκ. Περσά 10 Ίουν. Διά Ούλερ»
ΚΡΗΤΗ	«Επισκοπία Σ. Γ.»	44	7207	εφθ. Μπ. Άντι 1 Ίουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Άγι. Πατέρας»	59	9360	άνεκ. Μάι» από 14 Άπρ. Διά Μάι»
ΚΥΘΟΣ	έτ. «Κέν Κολλί»	57	13755	άνεκ. Περσά 8 Ίουν. (Βουαγός)
ΚΥΘΟΣ	έτ. «Κόρη»	65	3648	άνεκ. Λος Πάλλω» 4 Ίουν. Διά Μπ. Άντι»
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Κόρη»	39	3381	εφθ. Βερμάν 10 Ίουν.
ΚΥΚΝΟΣ (Θ.)	έτ. «Κόνητος»	54	10860	εφθ. Κωνσταντίν 3 Ίουν. Διά Άρβόρ»
ΚΥΜΑ	έτ. «Μορμουγκας»	42	7248	εφθ. Μπ. Άντι 4 Ίουν.
ΚΥΜΟ	έτ. «Εκκέρ»	44	7232	εφθ. Άγ. Βικάντων 3 Ίουν. Διά Ράμπενταμ
ΚΥΠΡΟΣ	«Εκκλησιολ. Α.Ε.»	45	3794	εφθ. Βέρμιν 20 Μαΐου Διά Περσά»
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κουρά»	49	9032	εφθ. Άρβόρ» 5 Ίουν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Αδρα»	56	3086	άνεκ. Περσά (Θ.) 28 Μαΐου Διά Κίριν»
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Όλσον»	43	6888	εφθ. Περσά 8 Ίουν. Διά Μ. Ούλερ»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	Οδ. Κ. Πατέρα»	43	7176	άνεκ. Άντι 3 Ίουν. Διά Καρβόλ»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κορσόν»	44	7274	άνεκ. Λιδερπούλ 9 Ίουν. Διά Νερά»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕ	Μπαουράς & Σία	41	979	άνεκ. Βενετία 22 Μαΐου Διά Μπ. Άντι»

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. ΚΚονκισταντόρε	45	7157	έτθ. Γιοκχάρμ 30 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΒΛΑΔΕ	έτ. ΕΛΛ. Βαλάς, Μεταφ.ρ	57	10044	έτθ. Ρόττερταμ 22 Μαΐου δια Νάμυρταν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Διμή Κ. Μιχάλου	54	8063	έτθ. Γέρινον 3 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. Κωσστήρη	44	7263	έτθ. Καλέμα 14 Μαΐου δια Κονκισταντόρε
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. Λός	56	8474	έτθ. Μόζ 4 'Ιουν. δι' Αυστρολίαν
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝ	έτ. Γ' Θεσσαλονίκης	44	7297	έτθ. Μόζ 25 Μαΐου δια Πάρλιαν (Όρ.)
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. Μαρσεδόνο	59	27462	έτθ. Ραγ Τανούα 26 Μαΐου δια Νάμυρταν
ΛΑΚΩΝΙΑ (διστά.)	έτ. Α' Αττικά	60	14431	έτθ. Ν. Υόρκη 4 'Ιουν.
ΛΑΜΥΡΕΣ	έτ. Αδριότι	44	7252	έτθ. Χάμpton πλάς 2 'Ιουν. δι' Ιθολνβίαν
ΛΑΜΥΙΕ	έτ. Α' Πρωτεύει	43	7229	έτθ. Γιοκχάρμ 24 Μαΐου
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. Α' Νταμάντρη	63	10816	έτθ. Γιοκχάρμ 5 'Ιουν. δια Κουαδ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτθ. Τσαρλάος	43	7176	έτθ. Κωνσταντίν 28 Μαΐου δια Αυστρολίαν
ΛΕΩΝ	έτ. Εράγκος	36	1131	έτθ. Πειραιά 1 'Ιουν. δια Κωνσταντίν
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Εμπειρικός Σ. Γ'	43	6766	έτθ. Χόιτ Κόιτ 7 'Ιουν. (ΕΠΙΔΡΑΜΗ)
ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Μικαλίνο	43	7176	έτθ. Τσιγιά 24 Μαΐου
ΔΙΑΚΟΙΤ	έτ. Γκαλόκο	44	1723	έτθ. Μακκωντίνε 5 'Ιουν. δια Περ. Κόιτ
ΔΙΑΚ	έτ. Α' Αργύ	11	1459	έτθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΔΙΑΚ Μ. ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Μικαλίνο	43	7291	έτθ. Γιοκχάρμ 5 'Ιουν.
ΔΙΝΑ (δ.)	έτ. Α' Πρωτεύει	44	1309	έτθ. Αυστρολίαν
ΔΙΝΤΑ	έτ. Μαρσεδόνο	60	14302	έτθ. Πειραιά 6 'Ιουν. δια Τίτιε
ΔΟ'ΙΜΤΑ	έτ. Ρίο Αζούλα	44	8536	έτθ. Γέρινον 22 Μαΐου δι' Ην. Πολιτείας
ΔΟΝΤΟΝ	έτ. Μαρλόγκο	38	2688	έτθ. Αγγλία 3 'Ιουν.
ΔΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. Α' Ιόναν Νουβηκ.υ	64	9615	έτθ. Πόλο Μπρίαντ 20 Μαΐου δια Κίον
ΔΟΥΚΙΑ	έτ. Ελευθεριάδης	28	2288	έτθ. Αλαζόθριαν 7 'Ιουν.
ΔΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	έτ. Α' Εσθρέλλαν	58	27528	έτθ. Αυστρολίαν 4 'Ιουν. δι' Αλβέρτα
ΔΥΚΑΘΟΝ (δ.)	έτ. Μαρσεδόνο	58	27462	έτθ. Σουεδικόν 5 'Ιουν.
ΔΥΡΙΚ	έτ. Κωνσταντίνου	54	29000	έτθ. Ισπανίαν, δια Αυστρολίαν
ΜΑΚΕΔΟΝ	έτ. Α' Τρανσφάρια	46	7142	έτθ. Γιοκχάρμ 21 Μαΐου δια Ροζόρε
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. Α' Μανδράκι	45	7201	έτθ. Ροζόρε 27 Μαΐου
ΜΑΝΕΚΙΝΑ Η (δ.)	έτ. Α' Ουμέντο	53	11276	έτθ. Πέρτ Σουδόν 8 'Ιουν. δι' Άνταν
ΜΑΝΘΟΣ	έτ. Μαρκεντινός	37	1322	έτθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΜΑΓΚΑΛΑ	έτ. Α' Ιατρού	48	1600	έτθ. Μόζ 1 'Ιουν.
ΜΑΝΕΣ	έτ. Α' Μοταρνάδερ	35	8526	έτθ. Πόλο Μπρίαντ 4 'Ιουν. δια Χιμαγόν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. Α' Κόιτ	45	3766	έτθ. Πειραιά 30 'Απρ.
ΜΑΝΤΟ	έτ. Α' Μόζ	30	1041	έτθ. Κωνσταντίν 31 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. Παναγιώτικη εταιρία	44	4480	έτθ. Ελσινγκ 15 Μαΐου δια Μουρβάν
ΜΑΡΑΦΟΝ	έτ. Α' Ιουρπά	43	15030	έτθ. Χιμαγόν πλάς 5 'Ιουν. δια Κόιτ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΛΑΤΗ (έτθ.)	έτ. Λα. Λάτση	45	9374	έτθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΜΑΡΩ (δ.)	έτ. Ελευθεριάδης	49	10099	έτθ. Ελσινγκ 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. Α' Μόζ	50	2666	έτθ. Καπιγάρμ 20 Μαΐου δι' Αρσάτικα
ΜΑΡΙΑ	έτ. Α' Ιόναν	62	9481	έτθ. Γιοκχάρμ 26 Μαΐου δια Μόζ
ΜΑΡΙΑ	έτ. Μιτράπουλας & Σία	32	1556	έτθ. Βραζιλία 5 'Ιουν. δια Τσιμα
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝ	έτ. Α' Μοραμαρ	56	8799	έτθ. Αυστρολίαν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. Α' Σιμοκ	56	6156	έτθ. Γιοκχάρμ 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. Α' Πλατόν	41	5294	έτθ. Σιμαγόν πλάς 27 Μαΐου δια Κελεμπί
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. Α' Κοντάναν	57	10311	έτθ. Γεζόγ 3 'Ιουν. δια Νοβόρι
ΜΑΡΙΑ ΔΑΙΜΟΥ	έτ. Α' Νουριαν	44	7133	έτθ. Λός Αυστρία 30 Μαΐου δια Γιοκχάρμ
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. Π. Μουρμπουλί	40	886	έτθ. Πειραιά 26 Νοεμ. 1962
ΜΑΡΙΑ ΤΗΕ ΔΟΥΡΑΝ	έτ. Α' Μοχάλη	43	7219	έτθ. Κωνσταντίν 24 Μαΐου δι' Ούρεν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. Α' Πάρπαντα	44	7176	έτθ. Ρόττερταμ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. Α' Μοχάλη	43	7217	έτθ. Κόιτ 26 Μαΐου δι' Εσθρέλλαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. Γερ. Σταθάτος	43	7176	έτθ. Λός Αυστρία 31 Μαΐου δια Αρσάτικα
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. Α' Βίγλα	43	7245	έτθ. Ροζόρε 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. Α' Πανδία	57	16314	έτθ. Γεζόγ 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. Α' Μοριάνου	39	4998	έτθ. Μόζ 5 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (έτθ.)	έτ. Λα. Λάτση	29	14216	έτθ. Κωνσταντίν 31 'Ιουν. 1963
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	έτ. Λα. Λάτση	50	16394	έτθ. Όρεν 26 Νοεμβρίου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΗ	έτ. Λα. Λάτση	35	22580	έτθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. Α' Μοχάλη	42	7147	έτθ. Νάμυρταν 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. Ελσινγκ, Αστία	54	11377	έτθ. Πέρτ Σουδόν 5 'Ιουν. δια Λός Πόιτ
ΜΑΡΙΟΥΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. Α' Αρντένα	46	9172	έτθ. Σιμαγόν 29 Μαΐου δια Ιουλιαν
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έτ. Α' Γιορμπάν	56	8716	έτθ. Μόζ 3 'Ιουν. δια Βραζιλία
ΜΑΡΙΤΣΑ	έτ. Α' Βαλίνταν	29	4937	έτθ. Κωνσταντίν 27 Μαΐου δια Βόρην
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Ο.	έτ. Α' Μουτρί	39	5047	έτθ. Αυστρία 14 Μαΐου δι' Αρσάτικα
ΜΑΡΑΓ (δ.)	έτ. Α' Μοχάλη	59	20827	έτθ. Λός Αυστρία 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. Ν. Γκαμπί	44	2817	έτθ. Κωνσταντίν 21 Μαΐου δια Μ. Βαλνταν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. Α' Αλμάντι	46	7359	έτθ. Πόλο Μπρίαντ 20 'Απρ. δια Κίον
ΜΑΡΠΙΣΙΑ	έτ. Α' Ουνιόρα	53	9129	έτθ. Σιμαγόν 3 'Ιουν. δια Ιουλιαν
ΜΑΡΤΥ (δ.)	έτ. Λα. Λάτση	82	11197	έτθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. Α' Μοτρί	59	9168	έτθ. Μπ. Αύρε 1 'Ιουν. δια Ρίο Αστία
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτθ. Καυλοκουντί	38	5500	έτθ. Όρεν 5 'Ιουν. δια Τσιμα
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. Α' Μόζ	57	8906	έτθ. Βιζουκόντ 7 'Ιουν. δια Καλοκόπο
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. Α' Μοραλάκο	55	7471	έτθ. Άνταν 7 'Ιουν. δια Αρσάτικα
ΜΑΣΤΡΟ ΧΡΕΑΣΤΟΣ Η	έτ. Α' Μόζ	45	7292	έτθ. Βίγλα 5 'Ιουν. δια Μπ. Αύρε
ΜΑΤΣΕΟΛΑ (δ.)	έτ. Α' Μυρινέλλαν	27	6397	έτθ. Κόιτ 9 'Οκτ. (έτθ.)
ΜΑΥΡΟΣ	έτ. Α' Ροσόν	57	9168	έτθ. Βραζιλία 1 'Ιουν. δια Κίον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. Νικολάος Παδάζονλου	16	2081	έτθ. Πέρτ Σουδόν 29 Μαΐου
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. Α' Μορακούρα	44	7277	έτθ. Αρσάτικα 2 'Ιουν.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. Α' Γιορμπάν	42	7262	έτθ. Ισπανία 4 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. Α' Αίτσαν Οφρί	60	14431	έτθ. Κωνσταντίν 24 Μαΐου δια Βόρην
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. Παναγιώτικη εταιρία	44	7282	έτθ. Κόιτ 7 'Ιουν. δια Ρόττερταμ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. Α' Κόιτ ντε Μορβί	63	10514	έτθ. Φοζέ 3 'Ιουν. δια Χιμαγόν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. Α' Αίτσαν	43	7189	έτθ. Βιζουκόντ (Ν.Κ.) 1 'Ιουν. (έτθ.)
ΜΗΝΙΝΑ	έτ. Α' Μοταρνάδερ	57	9209	έτθ. Πόλο Μπρίαντ 9 'Ιουν. δια Χιμαγόν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Α' Πυθαγόρα	38	9855	έτθ. Πειραιά 30 Μαΐου δια Μοραμαρ
ΜΙΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. Λα. Λάτση	38	1552	έτθ. Πέρτ Σουδόν 18 Μαΐου δια Πειραιά
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. Ζησοπούλας	17	1860	έτθ. Πειραιά 10 'Ιουν. δια Ρόζο
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Χρ. Σαράης και Σία	33	1803	έτθ. Πειραιά 7 'Ιουν. δια Τσιμα
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. Α' Πόλ	56	8046	έτθ. Τόκιο 27 Μαΐου δια Καλοκόπο
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Α' Ιντάνκο	44	7375	έτθ. Αυστρολίαν 1 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. Α' Μοραντιάν	41	7084	έτθ. Βραζιλία 5 'Ιουν. δι' Ιθολνβίαν
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	έτ. Α' Αίτσαν	45	974	έτθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. Α' Εσθρέλλαν	55	10013	έτθ. Κωνσταντίν 2 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. Α' Εσθρέλλαν	43	7084	έτθ. Αυστρολίαν 25 'Απρ. δια Κόιτ

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2

Telephone: London Walf 6040 (15 lines)

ΜΙΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερ»	44	7190	έως Κερκίς 2 'Ιαν. 5' Αρμόλιον
ΜΙΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρόζι»	44	7289	έως Σίον 4.15 Β. — 98.50 Α. Μαΐου 19 διὰ Νιρμπου
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν. - Όσων»	36	5275	έως Γιάβρολτ 1 'Ιαν. 5' Αλεξάνδρου
ΜΙΟΣΕΤΟΝ Α.	έτ. «Προσιόδιον»	34	4163	έως Φόρτγιντ 29 Μαΐου δι' Αργεντινίαν
ΜΙΟΥΕΝΑ ΦΟΥΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεργουόιντο»	56	10191	έως Σουζι 1 'Ιαν. διὰ Νιργκού
ΜΠΡΟΓΟΥΤΝΤ	Σιγάλας - Α)φαι Πλατ	35	2642	έως Σαβόνα 1 'Ιαν. διὰ Ρυδέου
ΜΠΡΟΥΚΙΑΝΤ	έτ. «Πόδιον Εντερρα»	39	2809	έως Λαβόν 4 'Ιαν. δι' Αστύριαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δοξασμολογίαν»	51	2173	έως Νιούβασερν
ΜΥΚΗΝΑΙ	«Ελλην. Γραμ. Ν. Διερ.»	34	2709	έως Παισιό 7 'Ιαν.
ΜΥΡΙΑΝ	Γ. Κρότσσε	45	3805	έως Καρόλινσκον 5 'Ιαν.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παναθηναϊκόν	49	9025	έως Παισιό από 29 'Απρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έως Δουβλί 2 'Ιαν.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΥΣΣΑ	έτ. «Σολομνίαν»	57	9345	έως Φραγκλί από 19 'Απρ. δι' Σουδέτε
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Αίμυρα»	58	13182	έως Παρ. Κόλων 10 'Ιαν.
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. «Πόρα»	44	2854	έως Κοστανκόβας 2 'Ιαν. δι' Τόμπρι
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΓΙΟΤΗΣ	έτ. «Κρούρα»	44	7313	έως Φαβί 31 Μαΐου
ΝΑΥΤΑΙΟΝ	Γεωργακόπουλος κ.λπ.	34	1469	έως Φλώριε 23 Μαΐου δι' Αργεντινίαν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μ.Ατ. Γουλιανόβιτς	21	2492	έως Φλώριε 27 Μαΐου δι' Βραζιλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	έως Λά Παλι 1 'Ιαν. δι' Μαρκάριαν
ΝΕΘΟΣ	έτ. «Παλιόρι»	36	5850	έως Αλμπαν (δ.Α.) 13 Μαΐου δι' Κίταν
ΝΗΡΥΣ	έτ. «Νηρέου»	37	5205	έως Αούβρα 25 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΘΟΣ	«Α. Αδωνοειδής»	49	1851	έως Μάτλαν 4 'Ιαν. δι' Αίθιοπία
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ	«Α. Αδωνοειδής»	37	838	έως Αγγλίαν υπό παραλόν
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντελ Μαρ»	44	7158	έως Κρίστιαμ 6 'Ιαν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΙΟΣ	Γεωργακόπουλος	38	5762	έως Χόρα 1 'Ιαν. δι' Τυρρίαν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κερσιπέ»	69	14204	έως Χόρτεν από 2 'Ιαν. δι' Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΡΜΟΣ	έτ. «Μαροαίντο»	53	1503	έως Χόρον 9 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊόδα κ.λπ.	44	3911	έως Κοστανκό 28 Μαΐου δι' Αιταλιαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ	δδ. Σιτινί	43	7244	«Ιεσ. «ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» - ως μεταρρίστη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Ταμνόντι»	43	2174	έως Παισιό από 12 'Απρ. 1953
ΝΙΚ ΜΙΚΑΛΟΣ III	έτ. «Μακονίαν» Α.Ε.	42	7203	έως Κισραπό 14 Μαΐου δι' Νιρμπου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάν Βικτωριε»	55	7216	έως ΜΩ 19 Μαΐου δι' Γουαϊάνας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφελου»	58	8480	έως Μαγιόνα 30 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασπυμι»	44	7255	έως Κάλμα 4 'Ιαν. δι' Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Λ. Φουγιότας	44	7179	έως Ράτταρας 5 'Ιαν. δι' Κούβαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	έτ. Καρδαβας	44	1100	έως Τυρρίαν υπό παραλόν
ΝΙΚΟΣ	Μαίρη & Γεώργ. Αντωνιάδης	30	1283	έως Αιταλιαν «Αδωνοειδής» - Ελλάδα
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδα»	44	7190	έως Γιάβρολτ 26 Μαΐου δι' Αστύριαν
ΝΙΝΗ	έτ. «Dak Σιππικ»	62	28651	έως Νεφ. Φουγιότας 4 'Ιαν.
ΝΙΟΥΒΗ	έτ. «Όσων»	42	7248	έως Αδωνοειδής 26 Μαΐου
ΝΟΡΑ	έτ. «Όσων Τρέντα»	44	7290	έως Ίντο 1 'Ιαν. δι' Μα Παλιαν
ΝΟΡΑ ΒΑΓΚΑΟΥΝΣ	έτ. «Παλιανότα»	57	10904	έως Αλζερ 23 Μαΐου δι' Μ. Βόρροου
ΝΟΡΑ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πανκοκιστά»	58	10662	έως Μαγιόνα 31 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΝΟΡΑ ΚΑΟΥΝΤΣ	Παν. Ατλάντικα	60	9341	έως Μαγιόνα 30 Μαΐου
ΝΟΡΑ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Παλι»	59	12390	έως Βακαίβρα 12 Μαΐου
ΝΟΡΑ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ρεάλ»	59	8030	έως Πολίγνα 3 'Ιαν.
ΝΟΡΑ ΜΑΡΤΙΟΝΣ	έτ. «Πάντα»	58	8639	έως Ράτταρας 6 'Ιαν.
ΝΟΡΑ ΝΑΤΣΕΣ	έτ. «Παριαν»	52	3954	έως Γιάβρολτ από 6 Μαΐου δι' Ιαλιαν
ΝΟΡΑ ΠΕΤΣ	έτ. «Φρεντχρόπερ»	63	6434	έως Λίε Ανζέλιε 21 Μαΐου δι' Παισιό Μπαλιόρ
ΝΟΡΑ ΠΟΥΛΑ	έτ. «Παντοπία»	61	10992	έως Βουβίαν 22 Μαΐου
ΝΟΡΑ ΠΡΙΜΣΣ	έτ. «Παντοπία»	62	15110	έως Γιάβρολτ 4 'Ιαν. δι' Αλεξάνδρου
ΝΟΡΑ ΧΑΙΝΣ	έτ. «Σίλβη»	42	7351	έως Σαππί 5 'Ιαν.
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	Γ. Κανάκης & Σία	43	1790	έως Παισιό από 4 'Απρ.
ΝΟΥΝΤΕΙΑ	έτ. «Δανός»	39	3573	έως Κορνατό 28 Μαΐου
ΝΤΑΝΑΚΟΛΗ	έτ. «Πάντα»	63	15297	έως Ράτταρας 27 Μαΐου δι' Καναδά
ΝΤΕΣΤΡΕΚΑΝ	έτ. «Θούεπτα»	45	2865	έως Κορνατό 31 Μαΐου
ΝΤΙΑ	έτ. «Αρχοντόπορ»	62	14150	έως Παλι Μαύρα 30 Μαΐου δι' Αργεντινίαν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναβίγκ.»	59	9030	έως Γουαϊάνας 29 Μαΐου δι' Κούβα
ΝΤΟΝΑ ΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παν. - Όσων»	57	9953	έως Γουαϊάνας 6 'Ιαν.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παν. - Όσων»	49	10047	έως Παλι Μαύρα 21 Μαΐου δι' Κίταν
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	έτ. «Παν. - Όσων»	43	7275	έως Νιτάς 26 Μαΐου δι' Μαϊόρ
ΝΥΚΟΛΙΑ	έτ. «Παν. - Όσων»	54	8251	έως Παισιό 19 Μαΐου δι' Γουαϊάνας
ΝΥΝΟΗ	έτ. «Παν. - Όσων»	54	8251	έως Κέρμαρα 28 Μαΐου (διεργό)
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Κοντομάρ»	50	2059	έως Κωντοπία από 21 'Απρ. δι' Βόρον
ΟΘΟΝ	έτ. «Καρκάτι»	41	2036	έως Φλώριε 24 Μαΐου δι' Αργεντινίαν
ΟΙΝΟΝ	έτ. «Κοντομάρ»	56	9217	έως Σαππί 1 'Ιαν.
ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ	Ροσ. Μελακρινός & Μοί	25	996	έως Τριπόλι (Αίθιοπία) 7 'Ιαν. δι' Καναδά
ΟΛΓΑ	«Εμπερ. - Έσπεριαν»	44	7284	έως Ίντο 31 Μαΐου δι' Κορνατό
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηνοσίπρι»	49	4663	έως Μπαρναμπό 2 'Ιαν. δι' Βισαρ
ΟΛΓΑ	έτ. «Όσων»	48	2572	έως Ίντο 23 Μαΐου δι' Σερβίαν
ΟΛΓΑ	έτ. «Ελληνίκα»	56	2863	έως Παισιό 9 'Ιαν. δι' Μαϊόρ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Όσων»	43	8593	έως Βασιάν 3 'Ιαν. δι' Χόρτεν από 2
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Κοντομάρ»	42	7192	έως Κούβαν 9 'Ιαν. δι' Κούβαν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Κορνατό» Ατλάντικα	60	9960	έως Λίε Ανζέλιε 5 'Ιαν. δι' Παισιό Μπαλιόρ
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	Κ. Γρότσσε	45	7258	έως Χόρα 6 'Ιαν.
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Μητ. Νοτ»	45	7787	έως Αντ 3 'Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΑΛΤΙΝΕΡ	έτ. «Κορνατό»	43	7211	έως Έκκα 31 Μαΐου δι' Ιαλιαν
ΟΡΙΕΝΤ ΑΣΤΙΚΣ	«Κορνατό»	63	8065	έως Μπαλιόρ υπό παραλόν
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κ. Όσων»	44	9894	έως Τόρντο 5 'Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΙΣΑΝΤ	έτ. «Μητ. Νοτ»	46	7681	έως Παισιό 19 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Μητ. Νοτ»	43	7229	έως Μαϊόρ 3 'Ιαν. δι' Βραζιλίαν
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μητ. Νοτ»	46	7681	έως Ν. Ύσρον 5 'Ιαν. δι' Λά Εβίρα
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Κορνατό» Ατλάντικα	56	9942	έως Σαππί 29 Μαΐου δι' Αστ. Αστράλιαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Κορνατό»	61	10973	έως Βακαίβρα 22 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤΙΝΑ	έτ. «Κορνατό»	56	9198	έως Καλέμα 18 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Κορνατό»	56	10190	έως Σόντα Νιργκού 1 'Ιαν. δι' Ιαλιαν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Όσων»	61	10996	έως Κούβαν 12 Μαΐου
ΟΥΑ ΤΙ ΗΚΑ	έτ. «Όσων»	42	7192	έως Παισιό 2 'Ιαν. δι' Μαϊόρ
ΟΥΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Όσων»	42	8570	έως Ράτταρας 7 'Ιαν. δι' Μπ. Αλφί
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Όσων»	49	1987	έως Βίρα Κρού 26 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ Ε.	έτ. «Όσων»	63	15370	έως Γιάβρολτ 31 Μαΐου δι' Τυρρίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Όσων»	42	7190	έως Γουαϊάνας 23 Μαΐου δι' Γουαϊάνας
Π. ΣΥΛΛΣ	έτ. «Όσων»	58	23807	έως Μπαλιόρ Μαϊόρ 3 'Ιαν. δι' Αλζερ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Όσων»	45	3929	έως Αλζερ 28 Μαΐου
ΠΑΤΚΩΝ (δ.)	έτ. «Όσων»	39	2496	έως Αλζερ 4 'Ιαν.
ΠΑΝΤ	έτ. «Όσων»	56	16250	έως Χόρον από 1 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Όσων»	47	2889	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Όσων»	69	9317	
ΠΑΝΤ	έτ. «Όσων»	58	23807	
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Όσων»	45	3929	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Όσων»	39	2496	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Όσων»	56	16250	

Δι' ό,τιδήποτε είναι δυνατόν να χρειασθήτε αποταθήτε εις την

**S. U. & Co. Ltd**

τους μεγαλύτερους προμηθευτάς πλοίων εις την Ίαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOI,  
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

ΠΑΝΑΓΙΑ Α	Αθωναιοίδης	24	1312	Επίτ. Κων/πολις 3 'Ιαν. Διά Κωνσταντζή
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	Επίτ. Αλεξάνδρην 15 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	Α)φοι Γράτσου	43	7176	Επίτ. Φάισαρ (Μπαγ.) 27 Μαΐου Διά Λισαβόλου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	ΕΤ. Κ'ουσιανόπου	44	7251	Επίτ. Μαν/λα από 2 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΤΣΙΝΑ	ΕΤ. Η' Ακου	57	10720	Επίτ. Μάρτ 10 'Ιαν. Διά Αϊνταβάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Α)φοι Βενιζέλου	35	1211	Επίτ. Ουμν Αγ. Γεωργίου από 1 Φεβ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΕΤ. Κ'βαλλιαράς	55	10133	Επίτ. Μάρτ 8 'Ιαν. Διά Βασιλεύς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	ΕΤ. Κ'Βασιλάς	44	7244	Επίτ. Σουλτ 5 'Ιαν. Διά Έβρου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ	ΕΤ. Κ'Ελαιογιάν	57	10747	Επίτ. Μαν/λα 21 Μαΐου
ΠΑΝΑΤΡΑΙΚΟΝ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Αντρεάκος	43	7149	Επίτ. Ισπανίας, από συμπέρισμα
ΠΑΝΑΧΑ ΓΚΟΝ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Ζερουρά	63	34420	Επίτ. Αγ. Φραγκίσκου 6 'Ιαν.
ΠΑΝΔΟΡΑ	ΕΤ. Κ'Ελλά Παλιόρα	38	2358	Επίτ. Βολκόν 29 Μαΐου Διά Καναδά
ΠΑΝΔΟΞΑΝ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Φαρμακοκράση	30	11430	Επίτ. Αγγλίας 5 'Ιαν. Διά Μπαζ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ	ΕΤ. Κ'Ελνοθινκίτης	44	7254	Επίτ. Αγ. Φραγκίσκου 16 Μαΐου Διά Ισπανίας
ΠΑΝΤΑΞΕΑ	ΕΤ. Κ'Ελάτσης	43	7149	Επίτ. Μαρμαριός 29 Μαΐου
ΠΑΝΡΑΙΑ	ΕΤ. Κ'Πανδρασία	39	4850	Επίτ. Σουττιν 1 'Ιαν. Διά Βόρην
ΠΑΡΟΙ	ΕΤ. Κ'Μαριπύριον	43	7144	Επίτ. Λός Πόρτος 31 Μαΐου Διά Λόρτος
ΠΑΡΑΛΟΣ	Αγγελάκης	43	1589	Επίτ. Αγγλίας 6 'Ιαν.
ΠΑΡΗΣ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Πανκόρπιον	59	23607	Επίτ. Γιάβρλιτ 2 'Ιαν. Διά Περσ. Κόλην
ΠΑΡΝΩΝ	ΕΤ. Κ'Κονόρας	44	7371	Επίτ. Σερβίας 9 'Ιαν. Διά Κόλην
ΠΑΡΟΣ	ΕΤ. Κ'Αλάρας	61	13903	Επίτ. Κόλην από 8 'Ιαν. Διά Ισπανίας
ΠΑΡΟΙΚΕΤΟΡ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Στενάκος	67	12776	Επίτ. Ρίο Τινίρε 10 'Ιαν.
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	ΕΤ. Κ'Παταγονία	44	7128	Επίτ. Μαρσάο 21 Μαΐου Διά Λός Αντζίλες
ΠΑΤΡΑΙ	Κ'Ελληνική Α.Ε.	47	2754	Επίτ. Κων/πολις 5 'Ιαν.
ΠΑΤΡΗΣ (Δόνος)	Οδ. Κανδοί	50	18400	Επίτ. Φραγκίσκου 5 'Ιαν. Διά Παρσέ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	Ελλ. Ουμν Κέρηρα	56	9972	Επίτ. Μαρσάο 24 Μαΐου Διά Βασιλεύς
ΠΕΛΑΓΟΣ	Κ'Ουέρου Φράστου	61	11767	Επίτ. Βασιλεύς 2 'Ιαν. Διά Ν. Υόρκη
ΠΕΝΤΕΛΗ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Πανκόρπιον	59	23601	Επίτ. Ρόττερταμ 29 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	ΕΤ. Κ'Ιόνιος	43	7176	Επίτ. Επικουριός 17 Μαΐου Διά Κόλην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (Δ.)	Χαλκούσης και Σία	56	20778	Επίτ. Περσ. Κόλην 9 'Ιαν. (Δουλογός)
ΠΕΡΙΟΥΛΟΣ	ΕΤ. Κ'Ιονίου	44	7050	Επίτ. Σουττιν 26 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΕΡ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	60	8962	Επίτ. Σιρτίε 5 'Ιαν. Διά Ναγκόνα
ΠΕΡΑ ΚΡΗΣ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	58	8692	Επίτ. Κόλην 28 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΙΝΤΣ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	58	8692	Επίτ. Φάισαρ (Μπαγ.) από 3 Μαΐου Διά Αλεξάνδρην
ΠΕΡΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	62	10122	Επίτ. Τζουρνού 1 'Ιαν. Διά Ισπανίας
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	60	8693	Επίτ. Φάισαρ (Μπαγ.) 1 'Ιαν. Διά Κολοκώτην
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	63	33462	Επίτ. Γιάβρλιτ 10 'Ιαν. Διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Σουνατέρικου	48	2086	Επίτ. Γιάβρλιτ 6 'Ιαν. Διά Λοκίτην
ΠΗΓΑΣΟΣ	ΕΤ. Κ'Κόνησους	56	18882	Επίτ. Κων/πολις 3 'Ιαν. Διά Τσιόφ
ΠΗΓΑΣΟΣ	ΕΤ. Κ'Κόνησους	57	11089	Επίτ. Γουατίνος 25 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΟΣ	ΕΤ. Κ'Πηγάσους	43	7282	Επίτ. Κωνσταντίνου 12 Μαΐου Διά Λαβίνες
ΠΗΛΩΝ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	58	23607	Επίτ. Απ' απ Γερμίν 7 'Ιαν.
ΠΗΛΩΝ	ΕΤ. Κ'Ταρκουάτος	61	10072	Επίτ. Καλοκώτην ρίβερ 5 'Ιαν.
ΠΗΛΩΝ	ΕΤ. Κ'Στυλιανίου	41	3307	Επίτ. Βασιλεύς 1 'Ιαν.
ΠΗΤΡΑ	ΕΤ. Κ'Ελισαβέτη	61	13379	Επίτ. Τεσσάρη 2 'Ιαν.
ΠΙΝΤΑΡ	ΕΤ. Κ'Κομμοραλά κ.λπ.	54	6154	Επίτ. Αγ. Βασίλειον 3 'Ιαν. Διά Αρσταντάρ
ΠΙΣΙΔΕΣ	ΕΤ. Κ'Μορλίνου	58	9603	Επίτ. Γαλιόνα 21 Μαΐου Διά Ναγκόνα
ΠΛΕΪΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	ΕΤ. Κ'Πλαίτη	44	7186	Επίτ. Βίλλυ Κωνσταντίνου 31 Μαΐου
ΠΛΕΪΤ ΚΛΙΠΕΡ	ΕΤ. Κ'Πλαίτη	54	8155	Επίτ. Αγ. Βασίλειον 3 'Ιαν. Διά Μπ. Άρσε
ΠΛΕΪΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	ΕΤ. Κ'Πλαίτη	44	7203	Επίτ. Αγ. Βασίλειον 9 'Ιαν. Διά Λιβανού
ΠΛΕΪΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	ΕΤ. Παντάλη	43	7303	Επίτ. Ρόττερταμ 1 'Ιαν.
ΠΛΩΒ	ΕΤ. Κ'Ελλά Σαλλασα	45	7331	Επίτ. Βίλλυ 4 'Ιαν. (Δουλογός)
ΠΟΛΑ Π	Λεβεντακης	31	967	Επίτ. Κων/πολις 5 'Ιαν. Διά Μαρσάο
ΠΟΛΑΡΙΣ	ΕΤ. Κ'Μορλίνου	58	9603	Επίτ. Γουατίνος 22 Μαΐου
ΠΟΛΙ	ΕΤ. Κ'Μονρόβια	54	8825	Επίτ. Κολοκώτην 5 'Ιαν. Διά Αρβούρα
ΠΟΛΚΟΣ	ΕΤ. Κ'Σκίρρον	43	7258	Επίτ. Γιάβρλιτ 28 Μαΐου
ΠΟΛΟΥΣ	ΕΤ. Κ'Κόνησους	61	9956	Επίτ. Κόλην 22 Μαΐου Διά Σουζίν
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	ΕΤ. Κ'Πολυδώρα	49	2758	Επίτ. Μαρσάο 5 'Ιαν.
ΠΟΛΥΜΙΚΟΣ	ΕΤ. Κ'Προσπεριτω	43	7122	Επίτ. Σουλτ 1 'Ιαν. Διά Ισπανίας
ΠΟΛΥΜΙΚΟΣ	ΕΤ. Κ'Κομμοραλά	45	7159	Επίτ. Μαρσάο 25 Μαΐου
ΠΟΛΥΜΙΚΟΣ	ΕΤ. Κ'Αθάνος	57	9797	Επίτ. Μάρτ 6 'Ιαν. Διά Ιντιό
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	ΕΤ. Κ'Αθάνος	45	14425	Επίτ. Δουλογός 4 'Ιαν. Διά Κόλην
ΠΟΛΥΤΗΝ ΑΝΔΡΕΑΝ	ΕΤ. Κ'Αθάνος	58	7213	Επίτ. Πρίντ Ράισαρ 21 Μαΐου Διά Ντιό
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	43	7284	Επίτ. Καλοκώτην ρίβερ 29 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ	ΕΤ. Κ'Πορτοφάτην	43	8394	Επίτ. Γαλιόνα 5 'Ιαν.
ΠΟΡΤΟΡΑΦΗ	ΕΤ. Κ'Νουέβα Σεβίλλα	64	38009	Επίτ. Ισπανίας, από συμπέρισμα
ΠΡΗΚΗΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Ανώνιμου	54	37987	Επίτ. Σουλτ 3 'Ιαν. Διά Κόλην
ΠΡΗΚΗΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Προδιντεν	45	11173	Επίτ. Κων/πολις 4 'Ιαν. Διά Κωνσταντίνου
ΠΡΟΒΙΝΤΙΑΣ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	54	16210	Επίτ. Σουλτ 4 'Ιαν. Διά Βασιλεύς
ΠΡΟΔΡΟΣ ΜΙΡΑΝΤ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Τρανσοσύνικου	58	10996	Επίτ. Μάρτ 9 'Ιαν. Διά Βασιλεύς
ΠΡΟΚΥΩΝ	ΕΤ. Κ'Προποντιός	43	7127	Επίτ. Κωνσταντίνου 22 Μαΐου Διά Πρωπιλίτην
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	ΕΤ. Κ'Τουζοτ Άρκεας	58	8414	Επίτ. Λός Αντζίλες 1 'Ιαν. Διά Πόλην
ΠΡΟΠΟΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	ΕΤ. Κ'Αλλαντζή	55	15713	Επίτ. Σουττιν 1 'Ιαν. Διά Μαρσάο
ΠΡΟΪΩΝ	ΕΤ. Κ'Ασπρά	60	18883	Επίτ. Λαβίνες 10 'Ιαν.
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	ΕΤ. Κ'Πρωτοστάτης	43	7225	Επίτ. Ροζίνε 5 'Ιαν.
ΠΥΒΑΓΟΡΕΥΣ	Ραγ. Μελαχροινός & Υιοί	21	1515	Επίτ. Κων/πολις 28 Μαΐου Διά Κωνσταντζή
ΠΥΘΕΑΣ	ΕΤ. Κ'Αρμονίας	43	7176	Επίτ. Ρόττερταμ 5 'Ιαν.
ΠΥΡΓΟΣ	ΕΤ. Κ'Πρωτοστάτης	44	7252	Επίτ. Παναμά 5 'Ιαν. (Δουλογός)
ΠΩ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Λόττος	52	10224	Επίτ. Πέρτ Σουλτ 5 'Ιαν.
ΡΑΙΑΣΣΕΤΟΣ	ΕΤ. Κ'Αουλιαν	38	5910	Επίτ. Κόλην 21 Μαΐου Διά Νουβίτιον
ΡΑΚΙΩΤΗΣ	ΕΤ. Κ'Στροβίλι	43	7128	Επίτ. Καλοκώτην 1 'Ιαν. Διά Κόλην
ΡΕΑ	ΕΤ. Κ'Αλβάρεζ	44	7176	Επίτ. Αρβούρα 21 Μαΐου
ΡΗΝΟΥΛΑ	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	30	4014	Επίτ. Ουάντβόλα 27 Μαΐου Διά Αρβούρα
ΡΙΟ ΜΑΡ	ΕΤ. Κ'Καρέλα	44	7229	Επίτ. Ούζου 4 'Ιαν.
ΡΙΤΑ	ΕΤ. Υιοί Εργα	25	1412	Επίτ. Πόρτος από 28 Σεπ. 1938
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΔΑΓΩΝΣ	ΕΤ. Κ'Μαν/λας	45	7176	Επίτ. Τριπλιτ 30 Μαΐου Διά Σουλτ
ΡΟΓ	ΕΤ. Κ'Κόλην	44	7239	Επίτ. Νουέβα 22 Μαΐου
ΡΟΔΩΝΗ	ΕΤ. Κ'Ελληνική Α.Ε.	44	1923	Επίτ. Περσέ 12 'Ιαν. Διά Αλεξάνδρην
ΡΟΥ	ΕΤ. Κ'Καράς	41	6901	Επίτ. Τριπλιτ 17 Μαΐου
ΡΟΥΗ	ΕΤ. Κ'Ροζίνε	37	2348	Επίτ. Χάιν Κόλην 2 'Ιαν. Διά Κόλην
ΡΟΥΛΑ	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	33	6850	Επίτ. Ρίο Τινίρε 3 'Ιαν. Διά Φαρτάνε
ΡΥΜΟΣ	ΕΤ. Κ'Κόλην	57	10316	Επίτ. Βασιλεύς 2 'Ιαν.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Κυκλάδες	60	19300	Επίτ. Μαρσάο 29 Μαΐου Διά Αγγλίας
ΣΑΒΙΝΑ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Κερασιές	56	21081	Επίτ. Ίνσοξο 24 Μαΐου Διά Ντιό
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Οδ. Άγγελος & Σία	47	1576	Επίτ. Περσ. Επικουριός 8 'Ιαν.
ΣΑΜΑΡΕΤΙΣ	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	40	6992	Επίτ. Αγ. Βασίλειον 3 'Ιαν. Διά Αρβούρα
ΣΑΝΟΣ	ΕΤ. Κ'Μορλίνου	43	7268	Επίτ. Μαρσάο 24 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΥΛΕΜΙΝΩΝ	ΕΤ. Κ'Σάν Πανταλεμμών	44	7282	Επίτ. Νιρ Φλαστίντε 2 'Ιαν.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (Δ.)	ΕΤ. Κ'Μαροσσάνου	50	11333	Επίτ. Ρίο Τινίρε 3 'Ιαν. Διά Φαρτάνε

Telegrams: "GENICOLAOU"  
LONDON

GEORGE NICOLAOU Ltd.

Telephone: ROYAL 7981

Shipbrokers

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

ΛΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΔΑΝΕΙΑ

Αντιπρόσωποι εν ΕΛΛΑΔΙ:

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΜΗ. ΓΟΥΚΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΛΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ



ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Α.Β.)	(Ν.Α.Τ.)	Τρινομήρινο Άρμαντόρας	42	6997	εξο Σαντογάο από 8 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αμφίτριπλο	30	4125	εξο Ερέος 29 Μαΐου
ΑΘΑΝΑΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Αθωάσι	41	4729	ετκ Τζάν Τζάν από 8 Μαΐου εδ Κούβα
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Ατλάντικ	54	18784	ετκ Σάββα 6 'Ιουν. εδ Σαβόο
ΑΘΗΝΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκάριερα	45	9728	εξο Τζάν 14 Μαΐου
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκάριερα	43	7280	ετκ Ροκκάρτα 3 'Ιουν. εδ Αλιεόβαρι
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Παταριερα	42	7227	εξο Αρσενάτορ 21 Μαΐου
ΑΙΓΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Παταριερα	43	7267	ετκ Μπρουνερατα 24 Μαΐου εδ Ρίτον
Α' ΓΑΛΥ ΕΝΤΖΙΜΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Λοιμπριαν	58	10018	εξο Μορραγιότα 20 Μαΐου
Α' ΓΑΛΥ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Λοιμπριαν	58	10018	εξο Αδς Αντζόλα 6 'Ιουν.
Α' ΓΑΛΥ ΣΚΕΒΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Λοιμπριαν	58	10020	ετκ Τζόνα 28 Μαΐου εδ Βοκκούερα
ΑΙΘΑΟΣ Η (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Προβάνο	43	7256	εξο Χόβρα 4 'Ιουν.
ΑΚΑΜΑΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόν Ζοζέ	45	7285	ετκ Σαμπά 30 Μαΐου εδ Νιτιερα
ΑΚΤΗ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κρολέρ	43	7281	εξο Γαβότα 8 'Ιουν.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κρολέρ	43	7281	ετκ Καβότα 16 Μαΐου εδ Μπατα
ΑΚΤΙΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Ακτιν	44	7284	ετκ Καβότα από 19 Μαΐου
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΝ ΑΒΑΛ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Γ' Κορογοουίτα	54	29440	εξο Ροκκάρτα 2 'Ιουν.
ΑΛΑΚΑ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Αλσα	43	6989	εξο Σαμπά 3 'Ιουν.
ΑΛΕΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Ριτάλεζ	25	2323	ετκ Αλεξάνδριαν 8 'Ιουν. εδ Πόλο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	44	1413	ετκ Βολεμερα 10 'Ιουν. εδ Σα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Βοντελάτα	55	10480	ετκ Κόρτα 3 'Ιουν. εδ Μανίον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Γ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Λοιμπριαν	56	20926	ετκ Περ. Κόρτα 7 'Ιουν. εδ Τζαγιότα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόν Νικόλα	43	2908	εξο Γαβόν 3 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Φόρα	44	7215	εξο Μορραγιότα 7 'Ιουν.
ΑΛΚΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Αλιεόβαρι	42	7066	ετκ Σάββα 6 'Ιουν. εδ Μπ. Άρσα
ΑΛΚΥΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόντα Ρίτον	44	7063	ετκ Άγ. Φραγιότα 1 'Ιουν. εδ Κόρτα
ΑΛΜΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κόρτα	41	7401	ετκ Αδς Αντζόλα 27 Μαΐου εδ Κέντιερα
ΑΛΜΠΑΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Πλάμαρα	44	7280	εξο Μπ. Άρσα 29 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Πλάμαρα	44	7280	εξο Νιτιερα 3 'Ιουν.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Πλάμαρα	44	7270	ετκ Μπ. Άρσα 2 'Ιουν. εδ Άρσενάτορ
ΑΛΤΙΕ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αλτα	41	7169	ετκ Ροκκάρτα 6 'Ιουν. εδ Άρσενάτορ
ΑΛΦΕΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΣΙΡ Γκαόντλαν	43	8425	ετκ Σαμπά 8 'Ιουν. εδ Έρβάν (ΕΠΙΛΑΘΗ)
ΑΛΧΕΛΙ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκ Αντόνιο	43	7171	ετκ Τζόνα 7 'Ιουν. εδ Νιτιερα
ΑΛΧΕ ΗΡ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκ Αντόνιο	44	7153	εξο Κόρτα 20 Μαΐου
ΑΜΑΝΙ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Νένο	38	1748	ετκ Βοκκούερα Κόρτα 31 Μαΐου εδ Άρσενάτορ
ΑΜΑΡΥΛΛΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	45	7201	ετκ Μπ. Άρσα 23 Μαΐου εδ Άρσενάτορ
ΑΜΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Βοκκούερα	44	7242	ετκ Τζόνα 23 Μαΐου εδ Τζαγιότα
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σουετ Άρσενάτορ	56	13262	ετκ Ν. Υάρο 7 'Ιουν. εδ Σαμπά
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Τρανοσάντα	55	21075	εξο Σαμπά 3 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Ανίοντα	40	3182	εξο Αρσενάτορ 2 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	57	11978	ετκ Νιτιερα (Ν.Σ.) 2 'Ιουν. εδ Μπατα Περ.
ΑΝΔΡΟΣ ΗΡ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκ Αντόνιο	53	15713	ετκ Περ. Κόρτα 3 'Ιουν. εδ Άρσενάτορ
ΑΝΘΩΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αθωάσι	42	7044	εξο Κόρτα 22 Μαΐου
ΑΝΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Ελντοράντο	57	25441	ετκ Γαβότα 3 'Ιουν. εδ Χόρτα Άλκα
ΑΝΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	45	4229	εξο Αρσενάτορ 13 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ Άρσενάτορ	54	6112	εξο Κόρτα 3 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΛΟΥΙΖΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	44	10505	ετκ Πόρτα Κόρτα 25 Μαΐου εδ Σαμπά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Όνδ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκ Αντόνιο	44	7268	εξο Σαμπά 6 'Ιουν.
ΑΝΤΙΒΕΝΤΟΥΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	40	10595	ετκ Γαβότα 3 'Ιουν. εδ Μπατα
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	44	7259	εξο Σαμπά 4 'Ιουν.
ΑΝΤΟΡΕΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Ατλάντικ	57	16845	εξο Ροκκάρτα 24 Μαΐου
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	48	3781	ετκ Αρσενάτορ 23 Μαΐου εδ Μπατα
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Ανίοντα	48	6259	ετκ Φραγιότα 21 Μαΐου εδ Σαμπά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Κρολέρ	43	7244	ετκ Κεοκκούερα 2 'Ιουν. εδ Κέντιερα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΗΡ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Νιτιερα	44	1589	εξο Κόρτα 8 'Ιουν. εδ Μπατα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΜΑΘΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόν Ζοζέ	63	15985	ετκ Βοκκούερα 6 'Ιουν. εδ Κεοκκούερα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΜΑΘΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόν Ζοζέ	24	4436	ετκ Βοκκούερα από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΛΟΥΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	43	7154	ετκ Ροκκάρτα 23 Μαΐου εδ Ν. Υάρο
ΑΠΕΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κ' Αλσα	42	6706	ετκ Νιτιερα 20 Μαΐου εδ Μπατα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκ Αντόνιο	44	7294	ετκ Μπ. Άρσα 27 Μαΐου εδ Χόρτα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ Κ. (Α.Β.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α. Κορογοουίτα	40	1280	ετκ Ροκκάρτα 9 'Ιουν. εδ Τζάν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	56	10180	ετκ Ροκκάρτα 31 Μαΐου εδ Μπατα Όρσι
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	35	4955	ετκ Κορογοουίτα 1 'Ιουν. εδ Γαβότα
ΑΡΕΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Βράνκο	46	1951	εξο Άρσα 5 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	42	7176	εξο Τζαγιότα 22 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	45	4680	ετκ Γαβότα 6 'Ιουν. εδ Κορογοουίτα
ΑΡΗΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	30	4557	ετκ Κεοκκούερα 4 'Ιουν. εδ Μπατα (ΕΠΙΛΑΘΗ)
ΑΡΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Τρανοσάντα	44	7179	ετκ Περ. Κόρτα 26 Μαΐου εδ Γαβότα
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	58	23626	ετκ Μπατα Μπατα 30 Μαΐου εδ Γαβότα
ΑΡΙΚΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Βοκκούερα Μπατα	10	2395	εξο Χόρτα 27 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Τρανοσάντα	45	7210	ετκ Τζόνα 3 'Ιουν. εδ Γαβότα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	63	27748	ετκ Τζόνα από 24 Απρ (επιπλέον)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	37	4635	εξο Μπατα 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	43	7247	εξο Ν. Υάρο 5 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Μπατα	43	6955	εξο Σαμπά 2 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	44	7216	εξο Ροκκάρτα 29 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	28	1707	ετκ Αρσενάτορ 5 'Ιουν. εδ Μπατα
ΑΡΚΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	44	7159	ετκ Γαβότα 7 'Ιουν. εδ Ροκκάρτα
ΑΡΚΤΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	56	13405	εξο Αδς Αντζόλα 3 'Ιουν. (ΕΠΙΛΑΘΗ)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Νιτιερα	53	18743	ετκ Αρσενάτορ 30 Μαΐου εδ Ρα
ΑΡΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	43	8666	ετκ Μπατα Μπατα 30 Μαΐου εδ Κόρτα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Πραβότα	43	7303	ετκ Αρσενάτορ 38 Μαΐου εδ Κέντιερα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	32	3848	ετκ Τζαγιότα 18 Μαΐου εδ Κόρτα
ΑΡΝΤΕΝ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	37	2409	ετκ Αρσενάτορ 20 Μαΐου εδ Βοκκούερα
ΑΡΡΟΥΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κέντιερα	48	11319	ετκ Βοκκούερα 3 'Ιουν. (επιπλέον)
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	44	7176	ετκ Αρσενάτορ από 18 Μαΐου
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	26	2903	ετκ Ν. Υάρο 27 Μαΐου εδ Αρσενάτορ
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	44	10454	ετκ Κόρτα 3 'Ιουν. εδ Βοκκούερα
ΑΡΧΑΓΕΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κεοκκούερα	63	15929	ετκ Περ. Κόρτα 2 'Ιουν. εδ Αρσενάτορ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	43	7155	ετκ Περ. Κόρτα από 18 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Μπατα	43	7137	ετκ Αρσενάτορ 28 Μαΐου εδ Ν. Υάρο
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	44	7283	εξο Γαβότα 29 Μαΐου
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Σόν Γκαμπριέλα	44	7175	ετκ Πόρτα Μπατα 6 'Ιουν. εδ Κόρτα
ΑΣΗΜΝΑ Π. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	43	7129	εξο Μπατα 5 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κόρτα	53	13416	εξο Περ. Κόρτα 5 'Ιουν.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	44	4243	εξο Ν. Υάρο 4 'Ιουν.
ΑΣΤΗΡ (Λιδανού)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	60	5324	ετκ Μπ. Άρσα 3 'Ιουν. εδ Αρσενάτορ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	68	12624	ετκ Βοκκούερα 4 'Ιουν. εδ Περ. Κόρτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α. ΛΙΒΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	56	6370	εξο Αρσενάτορ 7 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΝΤΑΡΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	64	40800	ετκ Αρσενάτορ 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΝΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσα	58	20695	ετκ Βοκκούερα 4 'Ιουν. εδ Περ. Κόρτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΝΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	60	20444	ετκ Κόρτα από 31 Μαΐου εδ Αρσενάτορ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Α' Αρσενάτορ	57	20032	ετκ Βοκκούερα 5 'Ιουν. εδ Μπατα

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ ΚΑΙ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

OFF PHONE 76673, 93554  
RESID 44015

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

CABLE "XANTHOS"  
SINGAPORE

Stockists of all Greek Provisions

SHIP-CHANDLERS  
FRESH & DRY STORES, BONDED STORES.

U. K. Representative:  
Z. C. HOURMOUZIOS

NIC. XANTHOPOULOS

DECK & ENGINE STORES  
DAY and NIGHT SERVICE  
19-A, ROBINSON ROAD, P.O. Box 1580 SINGAPORE



ΔΗΛΟΣ ΠΑΓΟΝΙΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δήλος»	44	7259	έως Γιοκαράρι 21 Μαΐου επί Σπ. από ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μινωίδα»	44	13488	επίθε Παναρέ από 4 Μαΐου επί Μελισση
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμισίονα»	45	10385	έως Κάρπαι ρόξ 15 Μαΐου επί Βραχέζιαν
ΔΗΜΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	Κυπριανού	43	7187	επί Τσιταγκόγκ 29 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρυμνίου»	44	2257	επί Βάιρον 4 'Ιουν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μηλακία Σαλίαν»	43	7260	επί Κιόρα 31 Μαΐου
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιορνάτεν Κράου»	52	12523	έως Περ. Κάλκον 1 'Ιουν. επί Βενετιαν
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γελάρα»	44	7264	επί Καλοκίτων 2 'Ιουν.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίτα»	45	12813	επίθε Αίταρι 4 'Ιουν. επί Μίναρα
ΔΡΩΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόκκορα»	64	17500	επί Τσιμα 8 'Ιουν.
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γριγορούσα»	42	2757	έως Χαλί 6 'Ιουν. επί Βορκαλίαν
ΔΟΥΡΕΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αδριανού»	58	6331	έως Αλεξάνδριαν 7 'Ιουν. επί Μόρα 21 Μηνίαν
ΔΟΥΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αδριανού»	54	6042	επίθε Ούρα 2 'Ιουν. επί Κάρπαι ρόξ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	έως Μαγιότα 1 'Ιουν. επί Πλαζα
ΕΒΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	«Τσαυτιάν Λαυαντόρα»	43	8184	έως Σιόη 20 Μαΐου επί Κολόρα
ΕΒΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Νορβ. «Ατλάντικ»	63	15983	έως Αρτίρα 5 'Ιουν. επί Βραζιλίαν
ΕΖΕ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελασσοντι»	39	6597	έως Χύρα 2 'Ιουν. επί Περ. Χάρουρι
ΕΘΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρκε»	55	10329	επίθε Παναρέ 8 'Ιουν. επί 'Ην. Πάτρικ
ΕΙΡΗΝΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πούνα Λαόν»	39	6941	επί Σόν Νικέας 2 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μηλέσιανγκ»	42	7210	επί Χάγκ Χάγκ από 10 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στέρα»	43	7261	επί Φιλόδορον 7 'Ιουν.
ΕΙΣΑΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	44	7244	έως Λίτ. Αντίλας 20 Μαΐου επί Κιόρα
ΕΙΣΕ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπέρτα»	45	7160	επί Μόρα 19 Μαΐου
ΕΙΣΗΝ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γρακούρα»	38	5300	έως Ραζόρα 1 'Ιουν. επί Μπ. Άλρε
ΕΙΣΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθεροπολίδα»	58	13066	έως Αρτίρα 2 'Ιουν. επί Αρτασιάν
ΕΙΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θαράλην»	52	11466	έως Αρτίρα 25 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΕΙΛΗΜΑΡΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρποζέ»	44	7051	έως Λίτ. Αντίλας από 10 'Απρ. επί Γιοκαράρι
ΕΙΛΗΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελάρα»	56	10312	έως Τίνα από 1 Μαΐου επί Βενετιαν
ΕΙΠΙΔΟΡΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλάρα»	35	4963	επί Γιοκαράρι 21 Μαΐου
ΕΙΝΩΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ενισο»	43	7162	έως Σιταγκόγκ ρόξ 9 'Ιουν. επί 'Ιταλιαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερκαλέρα»	58	17749	επί Κακίτα 5 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΑ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόν Ζοζέ»	43	7272	έως Γιοκαράρι 12 Μαΐου επί Μουίαν
ΕΥΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίνα»	57	6223	έως Τσιμα 24 Μαΐου επί Μολοκία
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	42	2720	επί Ράτταρι από 23 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιαννίαν»	43	7231	επί Ρίτ. Ιαύρα 29 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαυαντόρα»	19	3858	επί Σοζέ 17 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	29	4248	έως Αρτίρα από 7 Μαΐου επί Αρτίρα
ΕΥΒΟΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	«Ελληνικ Σίπλινγκ & Ίντάντ»	43	8393	έως Μόρα 4 'Ιουν. επί Καρπαι
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσάν»	42	6975	επίθε Αρ. Βενετιαν 25 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	54	11204	έως Άντα 4 'Ιουν. επί Ρίτ. Τσιμα
ΕΥΓΕΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσάν»	64	35200	έως Περ. νύ Μπ. 6 'Ιουν. επί Μόρα 21 Μηνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καλόρα»	56	10053	έως Κακίτα ρόξ 5 'Ιουν. επί 'Ιταλιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Ούρα»	54	18730	έως Βενετιαν 27 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	56	30150	έως Περ. Κάλκον 3 'Ιουν. επί Μιλόρα
ΕΥΠΟΛΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερκαλέρα»	59	9003	έως Ρίτ. Ιαύρα 2 'Ιουν. επί Ειδοροσέ
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρεζόρα»	49	17613	έως Κόρα 7 'Ιουν. επί 'Ούρα
ΖΑΝΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καλόρα»	44	10393	έως Καλλέ 27 Μαΐου επί Σαλίαν Κραζ
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	42	8881	έως Γεράν 23 Μαΐου επί Αρτίρα
ΖΕΟΥΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουλάρα»	44	4296	επί Περ. (αποκατάστα ΚΑΡΙΝΑ)
ΖΕΥΡΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πίρα»	43	7273	επί Περ. 49.57 B. — 9.31 δ. 'Ιουν. 3 επί Στεφάν
ΖΙΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παράρα»	55	7696	έως Φίρα (Ατλ.) 1 'Ιουν. επί Αιδοροσέ
ΖΩΡΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παράρα»	37	1917	έως Βορκαλίαν 30 Μαΐου επί Άλρε
ΗΓΚΑ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	30	1589	επίθε Αρ. Βενετιαν από 22 Μαρ. 1963
ΗΛΕΚΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίτ. Παράρα»	45	14418	έως Περ. 4 'Ιουν. επί Κιόρα
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	57	10173	επί Αρτίρα 4 'Ιουν.
ΗΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	Μ. Κωνσταντίνου	48	4697	επίθε Φίρα 29 Μαΐου επί Μόρα
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Η. Έκτορα	47	5120	επί Περ. Χάρουρι από παραθέρι
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	επί Περ. 9.43 B. — 07.40 A. Μαΐου 26 επί Ράτταρι
ΗΣΤΟΡΤ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ»	37	1166	επίθε Σόντν 6 'Ιουν. επί Πάτρικ
ΘΑΛΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσάν»	43	7183	έως Τσιμα 14 Μαΐου επί Χαλίαν
ΘΕΝΚΕΓΚΙΒΙΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέπτιαν»	44	7260	επί Εσθόρα 5 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	44	7194	έως Μόρα 21 Μαΐου επί Μό
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ»	38	7246	έως Μπ. Άλρε 21 Μαΐου επί Γίρα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	45	7258	έως Μπ. Άλρε 8 'Ιουν. επί 'Ιταλιαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	43	7188	επί Περ. 29 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΙΝΟΥ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	42	7205	επί Αρτίρα 3 'Ιουν.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιορνάτεν Κράου»	63	15923	έως Γιοκαράρι 27 Μαΐου επί Σπ. από ΗΠΑ
ΘΟΥΔΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	43	2015	έως Περ. 1 'Ιουν. επί Σπ.
ΘΡΑΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντελίνα»	44	7257	έως Κιόρα 1 'Ιουν. επί Σπ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσάν Μαρίν»	42	7162	έως Κακίτα 8 'Ιουν. επί Καλοκίτων
ΘΥΜΑΣ Α. (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμισίονα»	42	9853	έως Κιόρα 1 'Ιουν. (διαταρά)
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρπαι»	53	11713	επίθε Περ. Σπ. 5 'Ιουν. επί Λόρα
ΙΑΝΑ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσάν»	37	5925	έως Χόρα 11 Μαΐου επί Άντλας
ΙΑΝΟΥ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτεμισίονα»	30	2263	επίθε Κιόρα 23 Μαΐου επί Ρίτ
ΙΑΝΚΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βενετιαν»	44	12646	επίθε Εσθόρα 3 'Ιουν. (διαταρά)
ΙΟΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	21	1173	έως Μπ. Άλρε 27 Μαΐου επί Αλεξάνδριαν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤΛΑΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ελληνικά συστήματα	56	10414	επί Βενετιαν 3 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΝΤΩΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	44	7176	έως Βενετιαν 28 Μαΐου επί Κακίτα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	63	13616	επί Μόρα 31 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	53	13655	έως Βενετιαν 7 'Ιουν. επί Γεράν
ΙΟΝΙΑΝ ΝΗΡΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	56	10422	έως Γιοκαράρι 29 Μαΐου επί ΗΠΑ (Ειρετιαν)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΟΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	63	13617	έως Ράτταρι 2 'Ιουν. επί Κακίτα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	53	15826	επίθε Σπ. 30 Μαΐου επί Περ. Κάλκον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΠΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κιόρα»	44	7198	έως Αδελφία 3 'Ιουν. επί Σπ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	53	13488	έως Νολογία 18 Μαΐου επί 'Ιταλιαν
ΙΟΥΛΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τσιμα»	37	1682	έως Μόρα 29 Μαΐου επί Σπ.
ΙΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	33	3946	έως Κακίτα 1 'Ιουν. επί Βενετιαν
ΙΡΙΣ II (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαλίαν»	41	7289	επίθε Αρ. Βενετιαν 25 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	17	1296	επί Κιόρα από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΡΤΗΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αδελφία»	43	7297	επί Τσιμα 8 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόν Γεράν»	42	7020	έως Περ. Σοζέ 7 'Ιουν. επί Χαλί
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	57	12618	επίθε Γεράν 6 'Ιουν. επί Ράτταρι
ΚΑΒΑΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	«Ελληνικ Σπ. Ίντάντ»	43	8428	επί Σόν Άντλας 1 'Ιουν.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	43	7237	επί Κιόρα 1 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρ»	46	3821	έως Άντα 23 Μαΐου επί Ραβίαν
ΚΑΒΟΥΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ. Ατλάντικ»	57	10122	έως Περ. (Ου.) 5 'Ιουν. επί 'Ιταλιαν
ΚΑΒΟΥΡΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	43	8443	επί Μόρα 2 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόν Βενετιαν»	11	1881	επί Περ. από 11 Φεβ. 1963
ΚΑΡΠΙΝ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	«Οσάν Τίνα»	30	2377	επί Περ. 5 'Ιουν.
ΚΑΡΠΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	64	11200	επί Σπ. από 1 'Ιουν. (διαταρά)
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	43	7176	έως Ν. Ουλάρα 23 Μαΐου (διαταρά)
ΚΑΛΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περ. Τριανταρία»	57	8774	επί Μόρα 28 Μαΐου
ΚΑΛΗ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΕΑ Τριανταρία»	44	7258	έως Μόρα 22 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελάρα»	43	8455	έως Αρτίρα 31 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	44	7192	επί Κακίτα 10 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	35	5103	επί Κακίτα 22 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	29	2656	έως Χαλί 6 'Ιουν. επί Σπ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περ. Νικόρα»	21	1488	επίθε Κιόρα 30 Μαΐου επί Μπ. Άλρε
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	43	1730	έως Άντα 4 'Ιουν. (διαταρά)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πραμπίρα»	63	17057	έως Ράτταρι 15 Μαΐου (διαταρά)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροκίνα»	56	10018	έως Βενετιαν 2 'Ιουν. επί 'Ούρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κιόρα»	07	1076	επί Περ. από 2 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρ»	41	2866	έως Κακίτα 31 Μαΐου επί 'Ιταλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναγιώ»	43	2874	έως Άλρε 12 Μαΐου επί Αρτίρα

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Α.Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Ηπείρωθεν»	24	2060
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Α.Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Καστολιόσσι»	44	7281
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΟ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Αντόρα»	43	7993
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Βλαμίντση»	46	8147
ΚΑΡΑΣΤΑΣΙ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Μορμυρέσσου»	44	7139
ΚΑΡΝΕΤΙΟΝ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Αστρομυέλλα»	29	4884
ΚΑΣΣΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Σαν Θελίτση»	43	7033
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όσσαν Κάρυκον»	57	20564
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Φρόνκο»	29	9357
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Α.Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Προσπερτω»	43	7144
ΚΑΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Εντίνα»	43	7235
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Αλγομυέντο»	57	25183
ΚΕΡΔΟΣ (Α.Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ	44	10700
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Προμπερα»	59	24333
ΚΙΦΚ ΘΗΡΑΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Φόλων»	56	21131
ΚΙΦΚ ΚΑΛΜΟΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	Μ. Νουκός	64	29797
ΚΙΦΚ ΠΗΛΕΥΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Μυρμιδόν»	58	20487
ΚΙΝΗΔΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	«Ζαδου»	39	4716
ΚΙΝΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Κεραγγελατριά»	44	7299
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Μαρεσσάνα»	56	22232
ΚΙΣΙΡΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	«Αλ. Τσαβλίρης»	27	5411
ΚΙΣΙΟΝΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Κουόντ Γουόντ»	59	10400
ΚΙΣΙΟ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Πεντούλα»	42	7176
ΚΙΥΤΙΑ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Δοσάνικ Πετρόλεου»	58	22129
ΚΙΟΥΖΑ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Τρούμ»	43	7248
ΚΙΟΥΖΑΚΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όρσαν»	44	7159
ΚΙΟΜΗΣΙ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όθου»	43	7176
ΚΙΟΜΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Μονάρκον»	43	7250
ΚΙΟΜΕΤ ΜΠΟΥΤΥ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Ηθένα»	53	12284
ΚΙΟΜΕΤ ΧΕΜΙΣΤ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Μπαρού»	53	11270
ΚΙΟΝΑΦ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Αγκουλλά»	19	2949
ΚΙΟΝΟΠΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Αλοιά»	43	7230
ΚΙΟΝΟΠΝΙΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Κονονίντση»	53	12662
ΚΙΟΝΤΣΙΑ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Βαλου»	56	12843
ΚΙΟΡΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όξίλι»	41	5173
ΚΙΟΡΙΟΛΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Σάντα Άννα»	40	3496
ΚΙΟΡΙΟΛΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όσσαν Τελντερ»	43	8585
ΚΙΟΡΙΟΔΟΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Βιλιανού»	63	30705
ΚΙΟΡΙΟΡΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Σάν Πέντρο»	45	7247
ΚΙΟΡΙΟΥΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όγκου»	56	10567
ΚΙΟΡΣΑΪΡ	(Ν.Α.Τ.)	«Μορην Ση Τράνο»	62	14963
ΚΙΟΜΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όου»	57	17827
ΚΙΟΚΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Βιλλιαδίου»	44	7135
ΚΙΟΝΗΣ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όρα»	57	24304
ΚΙΟΙΣ (Α.Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκισ»	38	6032
ΚΙΟΙΣΤΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όρμυρήν»	56	4031
ΚΙΥΜΟ (Θ.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκλά»	56	24305
ΚΙΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όρμυρήν»	43	7239
ΚΙΥΡΙΑΚΑΤΙΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκισ»	44	2896
ΚΙΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Σάντα Βαρβάρ»	21	2294
ΚΙΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (πιν.)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκισ»	35	3149
ΚΙΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκισ»	45	6122
ΚΟΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ΕΤ. «Όκισ»	39	2993

Κορ. Παρ. 14 Μαΐου	
όχι. Σάν Τζόν 27 Μαΐου διά Στεφάνου	
Κορ. Γιοσάνα 9 'Ιουν.	
όχι. Τριταγόνα 28 Μαΐου διά Κόλμω	
Κορ. Αλεξάνδρου 16 Μαΐου	
όχι. Μορμυρέσσου 26 Μαΐου διά Κλαίτη	
Κορ. Κόλμω 28 Μαΐου	
Κορ. Πάν Σαΐ 7 'Ιουν. διά Γκόβω	
όχι. Πέλο Μπόου 30 Μαΐου διά Χαβόν	
όχι. Τζόβω 6 'Ιουν. 8' Αλεξάνδρου	
όχι. Κουρσάου 23 Μαΐου διά Αρβίν	
Κορ. Παναό 24 Μαΐου διά Πέρο	
Κορ. Τζορζόβω 8 'Ιουν.	
Κορ. Πάν Σαΐ 29 Μαΐου διά Μορμυρέσσου	
όχι. Βερόν 5 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μορμυρέσσου	
Κορ. Γιοσάνα 26 Μαΐου	
όχι. Τριταγόνα 2 'Ιουν. διά Λέβω	
όχι. Λος Πόλμω 6 'Ιουν. διά Χόρμω	
όχι. Ν. Υόρμω 6 'Ιουν. διά Λαρ. Μορμυρέσσου	
όχι. Γιοσάνα 30 Μαΐου διά Πέρο, Κόλμω	
όχι. Χαβόν 31 Μαΐου διά Σαζόνα	
Κορ. Κουρσάου 2 'Ιουν. 8' Όξου	
όχι. Τριταγόνα 11 Μαΐου 8' Ιουλιαν	
Κορ. Όρα Σαΐ 3 'Ιουν.	
Κορ. Μορμυρέσσου 31 Μαΐου	
Κορ. Όξου από 7 Μαΐου	
Κορ. Κόρμω από 1 'Ιουν.	
Κορ. Ναόρα 2 'Ιουν.	
Κορ. Μορμυρέσσου 29 Μαΐου	
όχι. Μορμυρέσσου 21 Μαΐου διά Χόρμω	
Κορ. Γιορζόβω 30 Μαΐου 8' Αλεξάνδρου	
όχι. Χιρόμω 16 Μαΐου διά Μπαρού	
όχι. Άντεν 23 Μαΐου διά Μίνα Σαΐ	
Κορ. Πέρο (Όρ.) 21 Μαΐου	
όχι. Λος Πόλμω 18 Μαΐου διά Νη. Άρμω	
όχι. Αλ. Γουόλτ 6 'Ιουν. διά Βουκάρμω	
όχι. Βερόν 5 'Ιουν. 5' Νη. Παβλιαν	
Κορ. Γιορζόβω 4 'Ιουν. διά Ρος Τονάου	
Κορ. Βερόν 2 'Ιουν.	
όχι. Πάν Άρμω 23 Μαΐου διά Σαζόνα	
Κορ. Παναό 29 Μαΐου διά Γιοσάνα	
Κορ. Σάν Άλεξάνδρου 6 'Ιουν.	
Κορ. Βερόν 3 'Ιουν. διά Βόρμω	
Κορ. Γιορζόβω 6 'Ιουν. διά Πέρο	
όχι. Ναζαόνα 26 Μαΐου διά Τριταγόνα	
Κορ. Γουόλτ 31 Μαΐου	
Κορ. Μόλμω 4 'Ιουν.	
όχι. Νη. Άρμω 14 Μαΐου διά Κίω	
όχι. Πέρο από 1 Μαΐου	
όχι. Αλεξάνδρου 3 'Ιουν. διά Γόβω	
όχι. Αλεξάνδρου 6 'Ιουν. διά Νη. Άρμω	
όχι. Άρμω από 14 Όξου	
Κορ. Ρίω 6 'Ιουν.	
όχι. Νη. Άρμω 4 'Ιουν. 8' Αρμω	
όχι. Αρμω 25 Μαΐου διά Σαζόνα	
Κορ. Σάν Τζόν (Π.Ρ.) 31 Μαΐου	
Κορ. Σαΐ 6 'Ιουν. διά Πέρο, Κόλμω	
Κορ. Αλεξάνδρου 3 'Ιουν.	
όχι. Μορμυρέσσου (Μαΐ.) 23 Μαΐου 8' Ιουλιαν	
Κορ. Παναό 31 Μαΐου 8' Αλεξάνδρου	
όχι. Λαρ. Μορμυρέσσου 4 'Ιουν. διά Κίω	
όχι. Βερόν 7 'Ιουν. διά Σαζόνα	
όχι. Γιοσάνα 9 'Ιουν. διά Ναζόνα	
Κορ. Βερόν 2 'Ιουν.	
όχι. Αρμω από 5 Μαΐου	
Κορ. Ν. Όρμω 4 'Ιουν.	
όχι. Τόρα 3 'Ιουν. διά Πέρο	
Κορ. Όξου 7 'Ιουν.	
Κορ. Γιορζόβω 7 'Ιουν. διά Βόρμω	
Κορ. Πέρο 5 'Ιουν.	
Κορ. Μορμυρέσσου 4 'Ιουν.	
Κορ. Άρμω 5 'Ιουν. 8' Αρμω	
όχι. Όρα από 18 'Ιουν. 1961	
Κορ. Κίω 4 'Ιουν.	
όχι. Γόβω 17 Μαΐου διά Γιορζόβω	
όχι. Μορμυρέσσου από 10 Μαΐου 8' Ιουλιαν	
Κορ. Αλεξάνδρου 21 Μαΐου	
όχι. Κόρμω Άρμω 28 Μαΐου διά Νη. Άρμω	
όχι. Σαζόνα από 2 'Ιουν. διά Όρα Σαΐ	
Κορ. Άρμω 4 'Ιουν.	
όχι. Πέρο από 17 Όξου. 1961	
όχι. Χαβόν 28 Μαΐου διά Γιορζόβω	
όχι. Γιορζόβω 30 Μαΐου διά Μορμυρέσσου	
όχι. Λόρα 2 'Ιουν. διά Γόβω	
Κορ. Κουρσάου 30 Μαΐου διά Μορμυρέσσου	
όχι. Λος Άρμω 21 Μαΐου διά Τόρα	
όχι. Μόλμω 15 Μαΐου διά Ρόττεντμω	
Κορ. Σαΐ 6 'Ιουν. διά Πέρο, Κόλμω	
Κορ. Ναόρα 1 'Ιουν.	
Κορ. Κουρσάου από 3 Μαΐου διά Νη. Βόρμω	
Κορ. Τριταγόνα 3 'Ιουν.	
Κορ. Σαζόνα 29 Μαΐου	
όχι. Τόρα 26 Μαΐου διά Πάν Χόρμω	
όχι. Κόρμω από Κουρσάου	
«ΙΩΝ: ΜΑΡΙΑΣ, ημερία ΕΛΛΗΝΙΚΗ»	
Κορ. Σαΐ 3 'Ιουν. διά Τζόβω	
όχι. Κόλμω 21 Μαΐου διά Νη. Νικόλα	
Κορ. Μορμυρέσσου 4 'Ιουν. διά Μ. Βερόν	
Κορ. Πέρο 6 'Ιουν.	
Κορ. Σαζόνα 2 'Ιουν.	
Κορ. Βερόν 12 Μαΐου	
όχι. Μορμυρέσσου 36 Μαΐου 8' Ιουλιαν	
όχι. Σαζόνα από 28 Μαΐου διά Κίω	
Κορ. Κουρσάου 28 Μαΐου	
όχι. Πέλο Μπόου 3 'Ιουν. διά Μορμυρέσσου	
Κορ. Ρόττεντμω 1 'Ιουν.	
όχι. Ρόττεντμω 8 'Ιουν. διά Χαβόν	
Κορ. Γιορζόβω 4 'Ιουν. διά Χόρμω από 2 'Ιουν. 8' Αρμω	
όχι. Γκόβω 3 'Ιουν. διά Πέρο, Κόλμω	
όχι. Ναόρα (Βραζ.) 5 'Ιουν. 8' Αρμω	
όχι. Κουρσάου 6 'Ιουν. διά Νη. Άρμω	
όχι. Άντεν 3 'Ιουν. διά Ρόβω	
Κορ. Σαζόνα 1 'Ιουν. 8' Αρμω	
Κορ. Παναό 3 'Ιουν. διά Χαβόν	
Κορ. Άρμω 29 Μαΐου	
Κορ. Άρμω 3 'Ιουν.	
Κορ. Πακάρμω 28 Μαΐου	

ΜΑΡΙΠΟΖΑ Η (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμ. - Ευρώπη»	44	10445
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίδα»	51	11901
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7234
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριφορτώνει»	43	7232
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρικα»	40	5147
ΜΑΡΚΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρόδοσο»	42	7244
ΜΑΡΛΕΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ Έξπρεσ»	50	15929
ΜΑΡΛΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθερ Στόρ»	44	2547
ΜΑΡΛΙΝΤΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρεθίτοιο»	46	2270
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουμανία»	44	7230
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκαυλα»	43	7253
ΜΑΡΣΕΛ Η Χ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσπορτ»	44	7251
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόσμου»	56	23871
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9100
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΤΡ. (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μηλιμα»	54	19190
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ. (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέθοντ Σίππικα»	48	2346
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λέθοντ Σίππικα»	20	1512
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	Τρανσπορτ Ναυτικ.	40	7121
ΜΑΤΒΑΙΟΣ (ονό.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθ Πασιφικ»	43	7176
ΜΑΧΗΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίριβιλλ Μοτορσιπ»	57	8555
ΜΕΛΑΝΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίνκοικα»	45	7264
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλπεργκο»	57	11691
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέντο»	46	4140
ΜΕΡΚΑΝΤΙΜΑΕ ΠΑΤΟΝΙΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοριόβιλο»	54	12532
ΜΕΡΚΟΥΡΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άστεροειδ»	58	20894
ΜΕΡΛΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190
ΜΕΡΕΙΝΙΔΙ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθ Γουρσά»	41	6782
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ	(Ν.Α.Τ.)	«Ελληνικ Εξαγωγ. & Ίνδοτρ.»	48	8537
ΜΙΤΕΡΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Μ.Σ.Α.»	43	7263
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκέσο»	49	17905
ΜΙΜΟΖΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	Μ. Αρκατική»	43	7314
ΜΙΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοστέλλια»	55	21090
ΜΙΝΩΑ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	49	12903
ΜΙΣΣΕΛΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7249
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσάνικ Πετρόλου»	58	22129
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρμεντάτο»	56	8390
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όκντο»	53	11289
ΜΙΧΑΗΛΟΣ Σ. (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοίρο»	44	7543
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντερνασιοναλ»	57	12683
ΜΟΥΣΣΕ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μουσα»	29	6984
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ροδό»	43	7139
ΜΠΕΤΑΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	επ. «Μηστακρού»	44	7159
ΜΠΑΟΥ ΣΚΑΥ	(Ν.Α.Τ.)	Ελληνικά συμφέροντα	41	3146
ΜΠΟΡΓΚΛΟΤΤΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσάν»	49	8355
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόλι»	50	9854
ΜΠΡΙΖ	(Ν.Α.Τ.)	«Ατλάντικ φράντρε»	40	5134
ΜΠΡΟΒΕΡ ΤΖΟΤΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορναου»	42	7303
ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528
ΜΥΡΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κένταυρο»	53	17500
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντόλγκο»	57	9990
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτιμ Γουινιάντι»	53	3094
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	28	4949
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνερ»	45	3486
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ»	43	7092
ΝΑΓΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναγό»	37	7699
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πέαρ»	57	23690
ΝΑΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανοσσόνικ»	43	7225
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλλαν»	58	12624
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μόργκραντ»	58	24068
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλι»	42	7227
ΝΕΛΛΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996
ΝΕΜΕΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντερνασιοναλ Τράμπ»	52	9730
ΝΕΣΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανοσσόνικ»	63	15090
ΝΕΟΣΑΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολέ»	58	24254
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόργκο»	52	11267
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλου»	53	12396
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλειόθια»	49	7121
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναύδα Σεδίλια»	64	38500
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκερόντο»	43	7228
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλσινκόλα»	43	7294
ΝΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριτάλε»	46	2927
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αζό»	45	7003
ΝΙΚΟΣ Σ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νικός»	42	2656
ΝΙΚΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τριοντινένταλ»	44	7180
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουέρο λα Πάλμα»	53	9188
ΝΙΩΒΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουαταλά Μολάνκο»	44	7294
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσπόρτ»	44	7053
ΝΟΕΝΗ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκίοθσι»	41	7261
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκέζα»	42	7070
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	«Νορθ Πασιφικ»	58	20451
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	«Τρανζόσον φράντρε»	44	14806
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθ Πασιφικ»	58	18183
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΑΝΛΑΪΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθ Πασιφικ»	58	16077
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΣΟΥΪ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πο»	64	36500
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παλιούρα»	56	12402
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα Άου.»	52	12029
ΝΟΥΤΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμα»	52	12557
ΝΟΥΤΣΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμα»	44	7051
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κουίντρου»	58	17743
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΚΕ Ίντερπρίζ»	58	13545
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΚΕ Ίντερπρίζ»	61	13198
ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΚΕ Ίντερπρίζ»	63	13751
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «ΚΕ Ίντερπρίζ»	59	13545
ΝΤΕΡΜΠΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθερν Σπουσι»	58	10396
ΝΤΟΛΙΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθκεϊτο»	60	13847
ΝΤΟΜΑ ΜΑΡΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρμεντό»	58	10483
ΝΤΟΜΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανομ»	55	11209
ΝΤΟΜΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανομ»	56	8716
ΝΤΟΜΑ ΡΙΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκουρτί»	46	10116
ΝΤΟΡΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πέτρου»	56	10486
ΝΤΟΡΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίντερκοντινένταλ»	58	10396
ΟΛΓΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλι»	43	7199
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΑΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάτον»	43	6704
ΟΛΥΜΠΙΑ (δουκ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσπαλιάντικ»	53	17362
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έξτε»	54	13655
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορναου»	54	13652
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορναου»	54	20453
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορναου»	64	31800
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΤΙΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρδο»	54	14047

άρνη. Έλευσινα από 8 'Οκτ. 1962  
 εφθ. Κορναου (Κα.) 31 Μαΐου  
 εφθ. Ραίο 3 'Ιουν.  
 ανεκ. Μελοδωρην 5 'Ιουν. διά Σιδνεύ  
 αρνη. Άρμελσκι από 6 'Απρ.  
 ανεκ. Άγ. Φραγκίσκου από 4 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν  
 ανεκ. Ν. Όρλεάντ 22 Μαΐου δι' 'Ινδιαν  
 ανεκ. Χούστον 4 'Ιουν. δια Ν. Όρλεάντ  
 ανεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Βρυτταν  
 ανεκ. Λος Άντζελες 1 'Ιουν. δια Λονδίον  
 διπλάς Θεούτον 6 'Ιουν. δια Ν. Άμστερ  
 διπλάς Λιζον 24 Μαΐου δια Μονρόβια  
 ανεκ. Πουαίσι 25 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον  
 εφθ. Μπαυόν 31 Μαΐου  
 ανεκ. Πόρτ ντε Μπακ 6 'Ιουν. διά Ρας ες Σιδερ  
 διπλάς Πόρτ Σαϊό 2 'Ιουν. δια Βρυτταν  
 εφθ. Βρυτταν 4 'Ιουν.  
 ανεκ. Γουάτον 19 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν  
 εφθ. Λος Άντζελες 4 'Ιουν.  
 ανεκ. Κινουρα 21 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικό  
 ανεκ. Σιγκαπούρη ροδε 3 'Ιουν. διά Τζιμαουτί  
 διπλάς Παναμά 4 'Ιουν. (διαταγές)  
 ανεκ. Πουάτσι Κορπέλλο 30 Μαΐου διά Πόρτ Λιμόν  
 εφθ. Ήατσομ 6 'Ιουν.  
 ανεκ. Ουλοδωρην 29 Μαΐου διά Κινουρα  
 διπλάς Σουέζ 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν  
 εφθ. Σαιν Τζόν 26 Μαΐου (διά Κάλιας)  
 εφθ. Γουαγιακιλλ 31 Μαΐου  
 εφθ. Λιόρνεουλ 29 Μαΐου  
 εφθ. Βουδάν 10 'Ιουν.  
 εφθ. Κορναου 3 'Ιουν.  
 ανεκ. Ουλοδωρην 1 'Ιουν. δι' Άρούμπα  
 εφθ. Βουδάν από 6 Μαΐου  
 ανεκ. Τόλβα 31 Μαΐου διά Τριπαγκόν  
 ανεκ. Περσ. Κόλπον 7 'Ιουν. δια Νερόκον  
 ανεκ. Έϊδονμάου 29 Μαΐου διά Μαντρέσ  
 ανεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. δια Πειραιά  
 ανεκ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν. δια Σαιν Τόμας  
 ανεκ. Μπαντό Μασου 1 'Ιουν. δια Κορναου  
 διπλάς Γουατλάτ 22 Μαΐου δια Χαβόναν  
 εφθ. Ντουαί 23 Μαΐου  
 εφθ. Θεσσαλονικην 22 Μαΐου  
 εφθ. Σαόγκα 26 Μαΐου  
 διπλάς Γουατλάτ 3 'Ιουν. δια Τεργεσάν  
 διπλάς Ουζάν 5 'Ιουν. δι' Άμμιτζον  
 εφθ. Βερμυ 1 'Ιουν.  
 ες Ρόττερνταμ από 26 εφθ.  
 αρνη. Άμπελσκι από 7 Δεκ. 1961  
 ανεκ. Τεργεσάν 23 Μαΐου διά Ρινίκον  
 εφθ. Πόρτ Άλμπερτι 3 'Ιουν.  
 ανεκ. Ντακούι 28 Μαΐου δια Βερρακού  
 ανεκ. Ντακόι 1 'Ιουν. δια Σκυτίαν  
 εφθ. Λουίτα 31 Μαΐου  
 διπλάς Πουλο Μπαούκι 8 'Ιουν. δια Σουέζ  
 διπλάς Παναμά 3 'Ιουν. δι' ΆΤΑΝΤΙΚΟΝ  
 ανεκ. Ουλοδωρην 27 Μαΐου δι' Άρούμπα  
 διπλάς Παναμά από 2 Μαΐου δια Κούρε  
 ανεκ. Σαιν Τζόν 8 'Ιουν. δι' Άρούμπα  
 ανεκ. Ουλοδωρην 4 'Ιουν. δια Λα Σαλίνα  
 ες Πειραιά από 16 'Απρ.  
 διπλάς Γουατλάτ 3 'Ιουν. δια Γάναον  
 ανεκ. Λος Άντζελες 4 'Ιουν. δια Γουατλάτ  
 εφθ. Μπακ 8 'Ιουν.  
 ανεκ. Άρούμπα 8 'Ιουν. δι' Άμπερσον  
 ανεκ. Λονδίον 6 'Ιουν. δια Περσ. Κόλπον  
 ανεκ. Κόπη Τάου 21 Μαΐου δι' Άρούμπα  
 εφθ. Άντεν 6 'Ιουν.  
 εφθ. Γουατλάτ 25 Μαΐου  
 ανεκ. Σάντος 4 'Ιουν. δια Ρας Τανούρα  
 ανεκ. Μαντρέσ 7 'Ιουν. δια Στετίνον  
 ανεκ. Τζιμαουτί 18 Μαΐου δια Σουραμπάγια  
 εφθ. Σέτον 28 Μαΐου  
 εφθ. Μπέλασο 30 Μαΐου  
 εφθ. Άμπερβιλλ 21 Μαΐου  
 ανεκ. Ντακόι 8 'Ιουν. δια Μπείρα  
 ανεκ. Σάντα Θέ 3 'Ιουν. δια Ροζαίο  
 ανεκ. Μηλιμα 7 'Ιουν. δια Χαβόναν  
 ανεκ. Τρινιτάτ 30 Μαΐου δια Βρυτταν  
 ανεκ. Μουσιγκάο 27 Μαΐου δι' Όλλανδίαν  
 ανεκ. Σεβίλλαν 2 'Ιουν. δια Χαβόναν  
 ανεκ. Γουατλάτ 12 Μαΐου δια Περσ. Κόλπον  
 εφθ. Άμπερβιλλ 1 'Ιουν.  
 ανεκ. Περσ. Κόλπον 5 'Ιουν. δια Σπέτζιο  
 ανεκ. Περσ. Κόλπον 8 'Ιουν. δια Κίουα  
 εφθ. Λος Άντζελες 5 'Ιουν.  
 ες Κούρε, από συμπλήρωσι  
 εφθ. Ν. Υόρκην 28 Μαΐου  
 ανεκ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. δια Γουατλάτ  
 διπλάς Σουέζ 4 'Ιουν. δια Περσ. Κόλπον  
 ανεκ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου δια Κόλπον Μεξικό  
 εφθ. Βουδάν 21 Μαΐου  
 εφθ. Κορναου 7 'Ιουν.  
 ανεκ. Βακαύμα 3 'Ιουν. δια Πόρτ Έλζουμπεθ  
 διπλάς Γουατλάτ 7 'Ιουν. δια Βικτωριαν  
 εφθ. Κουαίσι 31 Μαΐου  
 ανεκ. Σπαττ 23 Μαΐου δια Πουαίσι  
 εφθ. Μουσιγκάο 9 'Ιουν.  
 ανεκ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου δια Παραμαριου  
 εφθ. Ν. Όρλεάντ 26 Μαΐου  
 εφθ. Σπαττ 4 'Ιουν.  
 εφθ. Μπελέμ 1 'Ιουν.  
 διπλάς Σουέζ 6 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν  
 εφθ. Κακούρταν 30 Μαΐου  
 εφθ. Ουλοδωρην 30 Μαΐου  
 εφθ. Ν. Υόρκην 3 'Ιουν.  
 διπλάς Παναμά 9 'Ιουν. (διαταγές)  
 διπλάς Πόρτ Σαϊό 2 'Ιουν. δια Κονταίντζον  
 ανεκ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. δια Πειραιά  
 ες Γουατλάτ από 33 Μαρτ.  
 εφθ. Κινουρα 5 'Ιουν.  
 ανεκ. Ουλοδωρην 2 'Ιουν. δια Λα Σαλίνα  
 ες 'Ιαπωνίαν, από συμπλήρωσι  
 ανεκ. Χούστον 31 Μαΐου δια Τρινιτάτ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Η΄ κρήνηταις	58	27602	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΤρανοβαρίων	50	24741	άνεκ. Θρήνηστ (Μησκ.) 6 'Ιουν. διά Τριαντάφυτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΤσάτσερλ	53	14221	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜηλομπαντοσκ	53	14009	εφθ. Περσικά 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜηλοβαίλντν	49	24442	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΪΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΛαυρίδα	54	13678	άνεκ. ΨΑιλ εφ Ήκριν 8 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΤρόναπορτι	53	13660	άνεκ. Περσ. Κόλπον 26 Μαΐου δι' Ψαπτινών
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣουοναυ	54	13934	άνεκ. Βαλτικόρην 31 Μαΐου διά Πουέρτο Λα Κρούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚρηνήθια	55	13709	εφθ. Ν. Ψόρκην 8 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΪΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΤρανοκοννέντνλα	54	13713	διήλθε Σουέζ 30 Μαΐου διά Ρος Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΜΠΤΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉδουλαντι	55	13934	εφθ. Τριαντάφυτ 2 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντέρου	60	23290	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΛαυζορν	59	23280	εφθ. Περσ. Κόλπον 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣημπερσκ	54	13668	επς Γκοκκαμάν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣαου΄ Ατλάντικα	55	18790	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου διά Λα Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΛιμπερτυ Τρόναπορτι	55	13934	άνεκ. Περσ. Κόλπον 27 Μαΐου διά Κοκκινόνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντέροντα	54	20595	άνεκ. Μέντ Αμπτουλλά 3 'Ιουν. δι' Ψν. Θραγκίσκεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣενανάντα	54	13665	άνεκ. Πούντα Καρντόν 30 Μαΐου διά Σπέρσερτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉδουλαντι	49	17792	εφθ. Πούντα Καρνόν 31 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΒιαμάντε	54	14047	άνεκ. Περσ. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Γένδοβ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟλυμπικ Όϊλα	49	17792	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΜΕΝΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντρόβια Τρόναπορτι	59	37958	άνεκ. Μέντ Αμπτουλλά 18 Μαΐου (διαταγές)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΠΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΓουόκερ Σιππικα	60	37744	άνεκ. Ρίο Ψανέιρο 2 'Ιουν. διά Ρος Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΤΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟλυμπικ	63	30320	άνεκ. Λόγουσαν 7 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟλυμπικ	64	30320	άνεκ. Περσ. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Πόρτ ντέ Μπουκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοννέντνλα	58	27602	διήλθε Σουέζ 3 'Ιουν. διά Ρος Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΪΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉδουλαντι	50	17791	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΑρ. Ψόνσις	64	52000	επς Σαιν Νεζαίρ, υπό αμυληρσάν
ΟΛΥΜΠΙΚ Χ'ΙΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉγκλ Ναβιγ.Ι	54	13580	εφθ. Ν. Ψόρκην 5 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉδουλαντι	54	20611	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣουοναυ	43	8195	διήλθε Έσκουμάντς 3 'Ιουν. (διαταγές)
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟυοναυ	44	7297	εφθ. Τσιμπα 30 Μαΐου
ΟΠΟΡΤΙΣΜΟΥΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚλά Έμπερσάν	55	21090	άνεκ. Κέπλ Τάουν 27 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΟΡΕΜΑΡ (πεν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠαναμάρ	34	8378	άνεκ. Σαν Νικολάσ από 2 Μαΐου διά Ψν. Άρκε
ΟΡΙΑΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟυοναυ	44	7165	άνεκ. Ματαρορν 1 'Ιουν. διά Νεϋ Ουόστμίντερ
ΟΡΚΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΟυζόλο	58	12667	εφθ. Φάσ 8 'Ιουν.
ΟΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΌσα	50	9787	άνεκ. Μέντ Αμπτουλλά 28 Μαΐου (διαταγές)
ΟΡΟΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉντερν Στά	44	7254	διήλθε Παναμά 17 Μαΐου δι' ΨΟύκάν
ΟΣΕΛΗ ΗΓΚΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΤρανοσσάν Τάνκερσ	53	12065	άνεκ. Μομπιλ 27 Μαΐου δι' Άρσουλαν
ΟΣΕΛΗ ΔΑΓΚΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚάννοβερο	49	15773	διήλθε Παναμά 29 Μαΐου διά Ν. Ψόρκην
ΟΣΕΛΗ ΑΗΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚάννοβερο	43	8615	άνεκ. Ψύρον 30 Μαΐου διά Ψύρον
ΟΣΕΛΗ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚουόλε Φρόντερο	44	7253	άνεκ. Κερπέλ 23 Μαΐου δι' Ψομπαν
ΟΣΕΛΗ ΡΑΓΚΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣπρινγκβιλλι	43	7210	διήλθε Παναμά 29 Μαΐου διά Ν. Ψόρκην
ΟΣΕΛΗ ΡΗΟΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΉρρερ	35	3891	ἀργεΐ Μαντβόδεσ από 19 'Οκτ.
ΟΣΕΛΗ ΣΕΥΔΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜηλοκυμάντα	43	7189	εφθ. Ρίο Ψανέιρο 25 Μαΐου
ΟΣΣΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαροσέδωσ	55	23234	εφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΟΥΑΪΤ ΚΛΙΟΥΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΓιουν. Ουότι	43	7176	άνεκ. Άγ. Θραγκίσκεν 15 Μαΐου διά Τσιμπα
ΟΥΑΪΤ ΚΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΓιουν. Ουότι	43	7133	εφθ. Μανίλα 11 Μαΐου
ΟΥΑΪΤ ΜΑΟΥΝΤΑΪΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΓιουν. Ουότι	43	7176	εφθ. Κολούμπια ρίβερ
ΟΥΑΪΤ ΣΗ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΓιουν. Ουότι	43	7125	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 8 'Ιουν. διά Κουζ Μπαϊ
ΟΥΑΪΤ ΧΟΡΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΕπτάιντε	43	7261	εφθ. Άμπερσάν 1 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜορν	29	2692	εφθ. Μπαγιόν 7 'Ιουν.
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠάνγκτο	41	10420	διήλθε Έσκουμάντς 4 'Ιουν. (διαταγές)
ΠΑΝΑΓΙΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΈλληνικ Σιππικα	43	8667	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 31 Μαΐου διά Πύλον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΡΑΪΤΗ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚουόγια	58	10689	διήλθε Θέουτον 16 Μαΐου διά Βόνον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΡίο Πάρντου	43	2742	εφθ. Γκοκκαμάν 18 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΟΥΣ ΔΑΙΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠοσειδικά Οινοναίρεσ	44	7308	εφθ. Ντεχουθ 3 'Ιουν. (διαταγές)
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠάτσια	45	7133	άνεκ. Μπ. Άρκε 6 'Ιουν. (διαταγές)
ΠΑΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆμιαρτι	54	15481	διήλθε Σουέζ 28 Μαΐου διά Βουδάν
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆμιαρτι	43	2867	άνεκ. Σουάλε 2 'Ιουν. διά Γόνβιν
ΠΑΝΟΣΚΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠανόρεσάν	53	3753	επς Βαλτικόρην από 3 Άπρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (πεν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΈπιασ	39	2807	εφθ. Κομπάνο 1 'Ιουν.
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚουότσιασ	44	14250	εφθ. Μορμουλκάσ 7 'Ιουν.
ΠΑΠΠΑ Μ. (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣτυλμασ	36	1974	ἀργεΐ Περσικά από 11 'Ιουλ. 1963
ΠΑΡΑΤΟΡΤΙΑΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΗνοσάντα	37	2457	εφθ. Κόρραμσκρ 1 'Ιουν.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΌσεσνικα	43	6721	διήλθε Μαδέρασ 8 'Ιουν. διά Κούβον
ΠΑΣΙΟΚ ΑΗΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠοσειδικά Γουόνον	44	14238	διήλθε Παναμά 4 'Ιουν. δι' ΨΝ. Πολιτείασ
ΠΑΤΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΒιαδεντβόρν	57	10548	άνεκ. Μομπιλ 22 Μαΐου δι' ΆΛ)νδρειαν
ΠΑΤΡΙΤΕΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠατρίτειασ	43	8308	άνεκ. Νάντην 3 'Ιουν. διά Χόμπτον ρόδς
ΠΑΤΡΙΤΕΙΑ Δ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣαππιορσ	44	10702	άνεκ. Μομπιλ 23 Μαΐου δι' Άρσουλαν
ΠΑΤΡΙΤΕΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚόρνακ Άρξεντίννασ	35	3475	άνεκ. Ρίο Ψανέιρο 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΧάλκοφιλ	43	2881	άνεκ. Κολούμπια 28 Μαΐου διά Βουδάν
ΠΕΛΛΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚορδερν Μορνιου	40	7082	εφθ. Στεπτινόν 3 'Ιουν.
ΠΕΛΑΧΝΑΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαροσάντασ	56	24520	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠελοπιδεσ	43	7337	άνεκ. Μικε 2 'Ιουν. διά Κίον
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαροσάντασ	56	24502	διήλθε Σουέζ 31 Μαΐου διά Χερ αλ Άουγια
ΠΕΡΔΙΚΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠέρδικα	44	7228	εφθ. Χόμπτον ρόδς 5 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντρόβια	63	10667	άνεκ. Κόμπε 26 Μαΐου διά Μομπιλ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντρόβια	58	13581	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΨΗ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντρόβια	57	8119	εφθ. Πόρτ Σαϊθ 6 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΨΤΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντρόβια	56	8001	διήλθε Βορσνταμ Άλσον 25 Μαΐου δι' Άντεν
ΠΕΤΑΛΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαρτάσ	43	7070	άνεκ. Μάντζεστερ 31 Μαΐου διά Σόφρι
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠηνελόπη	42	7140	άνεκ. Ψον Ψάου (Π.Ρ.) 27 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΠΛΑΝΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΌρενς	43	7204	εφθ. Ναυαγόα 4 'Ιουν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣουονάιντεν Κρούς	53	12513	εφθ. Βουδάν 27 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚετροβίλια	62	11590	εφθ. Χόμπτον ρόδς 7 'Ιουν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΒαλ ντι Κουπόρεσ	57	8549	εφθ. Ν. Ψόρκευνν από 1 Μαΐου
ΠΟΠΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΌσεσν Γουόινσ	38	2961	εφθ. Μαντυλουότα 4 'Ιουν.
ΠΟΠΗ Κ.	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοντλοόκα	42	2808	εφθ. Βενετσιαν 29 Μαΐου
ΠΟΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚάσα Μιλάνκα	43	7257	διήλθε Έσκουμάντς 25 Μαΐου διά Βαλτικόν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαρτάντσικ	52	11391	άνεκ. Μπακάρσ 6 'Ιουν. διά Παλιανίον
ΠΡΟΒΡΟΥΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣουοναυ	48	7718	άνεκ. Σαρέλ 23 Μαΐου (διαταγές)
ΠΡΟΝΑΚΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοννέντνλα	59	13116	άνεκ. Μπιζέστον 10 'Ιουν. διά Πόρτ ντέ Μπουκ
ΠΡΟΔΟΣ (πεν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆγγελοσ	42	7106	εφθ. Μανίλον από 2 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣάν Πέτροσ	44	7192	άνεκ. Θρήνηστ (Μησκ.) 22 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆγγελοσ	57	23693	εφθ. Σαιν Τζόν 4 'Ιουν.
ΡΑΪΝΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆγγελοσ	43	7133	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. δι' Άτλαντικόν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆγγελοσ	59	13918	άνεκ. Άρσουλαν 23 Μαΐου δι' Άγκόνα
ΡΕΖΟΛΟΥΤ 2	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚοννέντνλα	43	7265	άνεκ. Γκοκκαμάν 23 Μαΐου διά Βουδάν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΡίο Βαλιόρεσ	63	12273	διήλθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Βουδάν
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΆδουόλα	17	1293	διήλθε Καντιπάλν 21 Μαΐου διά Γαλάτα
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚόντονασ	43	7194	άνεκ. Άσ Πάλμασ 4 'Ιουν. δι' ΆΛ)νδρειαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΠοσειδικα	43	6995	άνεκ. Άσ Πάλμασ 1 'Ιουν. διά Γόνβιν
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΌρενς	43	7244	άνεκ. Άμπερσάν 27 Μαΐου δι' Μπ. Άρκε
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚουότσιασ	56	21028	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 26 Μαΐου δι' Άρσουλαν
ΡΟΜΑΝΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κοννέντνλα	50	10429	εφθ. Τακόμα 1 'Ιουν.
ΡΟΜΕΟ	(Ν.Α.Τ.)	ετ. Κουέροσ Ναβιγκ	56	5288	εφθ. Θερράλ 14 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚλάσικ	44	7176	εφθ. Μπαυργκάσ 26 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝ (Λιβάν.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΚαρκεσσόσ	40	8349	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 6 'Ιουν. διά Γιογκκοσλοβίαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. 26 'Οκτωβρίου	45	7091	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Γένδον
ΣΑΙΝΤ ΜΙΚΟΛΑΪΣ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΜαρκέζα	42	7166	εφθ. Χαδόν 23 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΤΣΕΪΜΕ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΣαιν Τζέινσ	42	7243	εφθ. Χαδόν 25 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(Ν.Α.Τ.)	ετ. ΨΝαβόσασ	36	5129	επς Σαγκ Κόγκ 31 Μαΐου (ΕΠΡΑΝΘΗ)

ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. Ήθελκ Κάρριερ	47	3775	άνεκ. Κοζιμπόνγκαν 21 Μαΐου δια Ραβένναν
ΣΑΛΑΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. Πιτόνιλλα	45	2780	εφθ. Σαλθαδόρ 3 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρέιτ	45	7686	εφθ. Μπ. Άνρες 22 Μαΐου
ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπριακόν)		έλληνικά συμπεράντα	51	8698	άνεκ. Ροζάριο 6 'Ιουν. δια Μπ. Άνρες
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ		έτ. Καραλίνα	43	7257	εφθ. Σάν Ντιέγκο 3 'Ιουν.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Θλάνοσση	50	2736	εφθ. Τερνστάιν 1 'Ιουν.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ		έτ. Καραλίνα	43	7239	εφθ. Τόκιο 26 Μαΐου
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. Καραλίνα	43	7224	άνεκ. Αγ. Οραγκιόκον από 10 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ		έτ. Καραλίνα	44	7242	άνεκ. Οζάκαν 2 'Ιουν. δια Πουσαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. Καραλίνα	23	5372	αργεϊ Άμπελακι από 16 Αύγ. 1942
ΣΑΝ ΠΑΒΛΟΣ (π.)		έτ. Καραλίνα	43	7197	άνεκ. Γιάββα 1 'Ιουν. δια Λός Άντζελες
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ		έτ. Γουόρντ Γουάιντ	45	3161	άνεκ. Καστρεκόλλας 30 Μαΐου δια Τάμπαν
ΣΑΝ ΡΕΝΟ		έτ. Καραλίνα	43	7206	άνεκ. Γιοκακάμαν 2 'Ιουν. δια Διετ. όκτιν Η.Π.Α.
ΣΑΝ ΣΥΡΥΡΙΩΝ (Λιβ.)		έτ. Ρόλιεττα	43	7260	διήλθε Τρινταντ 28 Μαΐου δια Μοντεβιδέο
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (πιν.)		έτ. Κέτσοφ	42	2825	εφθ. Ναρρσσουτυμ 3 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Βαπτιστα	43	7257	άνεκ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. δια Χαβάνον
ΣΑΝ ΤΖΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Βαλερόζα	40	5192	εφθ. Καστρεκόλλας 24 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. Μαρκορόν	43	2824	εφθ. Μπάρου 4 'Ιουν.
ΣΑΝΟΥΚΟ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Σιγουάιρα	55	11922	εφθ. Σουραμπάνια 29 Μαΐου
ΣΑΝΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. Άλμπερτο	44	7252	άνεκ. Άμδούρνον 26 Μαΐου δια Ν. Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Σάν Μάρτιν	44	7210	άνεκ. Κολούμπο ριόρ 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		έτ. Άγία Βαρβάρα	46	2849	εφθ. Παιροιά από 14 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ		Ήθερντ	45	2802	εφθ. Γενέθον 1 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Σάντα Μαρία	56	9966	άνεκ. Αγ. Οραγκιόκον 25 Μαΐου δια Νουκασα
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. Πανθηνα	43	7179	άνεκ. Γιάββα 5 'Ιουν. δι' Αγ. Οραγκιόκον
ΣΑΝΤΑ ΦΕ	(N.A.T.)	έλληνικά συμπεράντα	63	7176	εις τοξόδια Πάρι
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΕΡΕΣ (μ.)	(N.A.T.)	Όρασις Μιννερσολ	63	31066	άνεκ. Τσανραλ 19 Μαΐου δια Μουρέαν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΓΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	Όρασις Μιννερσολ	64	30682	άνεκ. Τσανραλ 1 'Ιουν. δια ΜΟΖ
ΣΑΜΠΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Γκόλορ Σ.α.	45	12723	διήλθε Παναμά από 8 Μαΐου δια Γιοκακάμαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μέντι	36	1988	εφθ. Τάμπαν (Λιβύης) 27 Μαΐου
ΣΑΠΦ	(N.A.T.)	έτ. Τέρισο	44	7200	εφθ. Οζάκαν 21 Μαΐου
ΣΑΡΑ (πιν.)	(N.A.T.)	Κόρνκο Ίντερνασιοναλ	44	7177	άνεκ. Ρούλο Μπάρου 3 'Ιουν. δια Πουσαν
ΣΑΞΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιβ.)		έτ. Ατέλ Σουρ	31	4704	εφθ. Νεπολιν 3 'Ιουν.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Φοισίκα Μαρίνα	45	10705	διήλθε Σουζέ 30 Μαΐου δια Ρας Τανάουρα
ΣΕΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. Φορίν	43	7276	άνεκ. Λιβερούλ 3 'Ιουν. δια Χάλιφα
ΣΕΙΦΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)		Π. Βραγκος	46	1089	εφθ. Βερσολινικιν 29 Μαΐου
ΣΚΙΑΒΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Ρ'Αρτεμισιόν	44	7252	άνεκ. Λός Άντζελες 2 'Ιουν. δια Μαζατλάν
ΣΚΡΙΝ		έτ. Π'Τζιανου	63	17800	εις Ριγόν, από συμπλήρωσιν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Μάντισον	45	14132	άνεκ. Φόρπарт (Μπασ.) 29 Μαΐου δι' Άλνυδρείαν
ΣΟΚΟΡ		έτ. Σοκόρ	50	5304	άνεκ. Χαβρην 30 Μαΐου δια όρντ ντε όρντ
ΣΟΛ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Σολορού	49	10027	άνεκ. Τζαμπατί από 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΜΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Σόμορ	83	805	διήλθε Κυν)πολιν 26 Μαΐου δια Μοσκόβιον
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Τοκοπύλλας	52	16127	διήλθε Σουζέ 1 'Ιουν. δι' Ινδία
ΣΟΥΡΤΕ		έτ. Π'Ζα	57	10661	άνεκ. Γέρνιον 31 Μαΐου δια Καναδά
ΣΟΥΝΙΟΤΙ	(N.A.T.)	έτ. Σουνιόν	56	10593	εφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ Α-ΓΛΑΝΤ (καρ.)		έτ. Ο'Ιόλο Επέταιρ	27	4966	αργεϊ Πέρο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΝ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Π'Κόδοκ	57	20683	διήλθε Παναμά 3 'Ιουν. δια Τρινταντ
ΣΠΥΡΟΣ (3.)		έτ. Κόλλοσσος	64	34654	εις Ναγκασακι, από συμπλήρωσιν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Κέππου Τάνκερ	56	30150	διήλθε Σουζέ 6 'Ιουν. δια Περσ. Κόλπον
ΣΤΑΝΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. Ηθίνας	43	7290	εφθ. Τάμπαν 29 Μαΐου
ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. Στάρ	44	7162	εφθ. Μόντρεατ 2 'Ιουν.
ΣΤΑΡΛΑ ΓΥ	(N.A.T.)	έτ. Κ'Νεούλαρ	55	8799	διήλθε Παναμά 30 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΑΙΒΑΝΟΣ		έτ. Ηθλού Στάρ	64	38000	διήλθε Σουζέ 30 Μαΐου δια Ρας Τανάουρα
ΣΤΕΦΟ (Λιβ.)		έτ. Κ'Ανταμ	44	7066	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόρ 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΕΦΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. Κ'Αλμα	43	2836	άνεκ. Μασσαλίαν 30 Μαΐου (διατάχως)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. Φαρκοσάρα	56	10369	άνεκ. Αγ. Οραγκιόκον 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΥΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. Κοντίνενταλ	43	7151	εφθ. Κακούτταν από 9 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Κόννας	52	12064	εφθ. Σκαρμαγκά 10 'Ιουν.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κιμπανόζα	44	5244	άνεκ. Λός Πάλμος από 20 'Απρ. δια Μελάν
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κέντο Ελάνη	30	5316	άνεκ. Μπ. Άνρες 4 'Ιουν. δια Ρότερνταμ
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Καλλιόπη	43	7314	εφθ. Ρότερνταμ από 20 'Απρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Τρίκο	44	7045	άνεκ. Μονζονίλλο 21 Μαΐου δια Κίον
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. Κ'Αρμέν	49	2420	άνεκ. Κολούμπο 9 'Ιουν. δι' Άντον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Φοίνις Μαθγκ.η	38	1465	διήλθε Κυν)πολιν 24 Μαΐου δια Μοσκόβιον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΗΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. Όσσονικ	43	7040	άνεκ. Μόζ 8 'Ιουν. δια Βανκούβερ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. Όσσονικ	43	7026	εφθ. Άμδέρσον 6 'Ιουν.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	Άουόθ Ίνκορπ.	39	1714	άνεκ. Πόρτ Σουάν 5 'Ιουν. δια Παιροιά
ΤΖΟΝ Β. (Λιβ.)		Ενγ. Ι. Γορδιθ	22	2201	διήλθε Κυν)πολιν 2 'Ιουν. δια Βραϊλάν
ΤΖΟΝ ΒΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. Βίγκλνκ	42	7532	εφθ. Γενέθον 30 Μαΐου
ΤΖΟΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. Κέντοπι	53	5473	άνεκ. Μπυμπόν 29 Μαΐου δι' Άθήνας
ΤΖΟΝ Π. Γ. (π.3.)	(N.A.T.)	Αν. Κεπιμάρ	54	19129	εφθ. Σκαρμαγκά 8 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Πόλμορ	53	27853	εφθ. Πόλμορ 21 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ό'Ολιμπι	37	4561	άνεκ. Μόζ 15 Μαΐου δια Κορέαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (πιν.)	(N.A.T.)	έτ. Σάντα Μπάρουσα	43	2858	εις Παιροιά από 31 Δεκ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Ότόμ Τάνκερ	43	7298	άνεκ. Μπάρουσα 1 'Ιουν. δια Χαρτλεπου
ΤΡΑΝΕΓΚΟΥΛΟ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Ότόμ	57	24027	διήλθε Γεοργιά 5 'Ιουν. δια Χόρνκ Άιλαντ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Όζάκον	44	8636	άνεκ. Άμδούρνον 28 Μαΐου δια Μόντρεα
ΤΡΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Ηθόκια Σαλίναρ	44	7091	έτ. όρν 49.6 Β. - 34.10 Δ. Ιαπωνία 1 δια Μόντρεα
ΤΡΙΚΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Ρ'Αρτεμισιόν	44	7247	εφθ. Κολούμπο από 30 'Απρ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (Λιβ.)		έτ. Βιαολέγκοι	64	31000	εις Ιαπωνίαν, από συμπλήρωσιν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Μπερ Νάστρουμ	44	7185	διήλθε Παναμά 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΙΤΟΝ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Τρόπικον	54	12131	άνεκ. Άλ όσ Γκροιν 4 'Ιουν. δια Περσ. Κόλπον
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Κέντα Μαρίνα	42	7177	άνεκ. Ρούλο Μπάρου 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ ΙΙ (πιν.)		έτ. Κ'Όσον Γουάιρα	30	8324	εις Τάμπαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Ό'Υρόσορα	55	21088	εφθ. Άγγούσταν 3 'Ιουν.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		Κατσουλάκος κ.λ.π.	42	2831	εφθ. Παιροιά 7 'Ιουν.
ΦΑΙΩΝ (3εξ.)	(N.A.T.)	έτ. Ηθνεκούν	47	15543	άνεκ. Ρότερνταμ 1 'Ιουν. δια Μπεντι
ΦΑΙΡΦΟΥΤΙ (π.)	(N.A.T.)	Ηθόκια Ντόλτσι	45	7176	εφθ. Σοπέλε 29 Μαΐου
ΦΑΙΡΦΟΥΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Φαίρφορτ	35	1652	εις όρν 00.51 Β. - 3.13 Α. Μαΐου 15 δι' Άρκάγγελον
ΦΑΝΜΟΡ	(N.A.T.)	έτ. Φήλας	42	7259	εφθ. Κορ Μπρίν 5 'Ιουν.
ΦΑΝΤΟΜ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Μπυρλίνα	57	21910	διήλθε Σουζέ 8 'Ιουν. δια Περσ. Κόλπον
ΦΑΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. Κ'Νεούλαρ	45	7181	αργεϊ Κυνέουρον από 10 Δεκ. 1942
ΦΑΡΟ		Ήθονα, Μορίν Ένερπράξ	42	7231	άνεκ. Λός Άντζελες 30 Μαΐου δια Ν. Υόρκην
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Κ'Ανδρουμέδον	63	50622	εις όρν 13.27 Β. - 73.5 Α. Μαΐου 19 δια Λός Άντζελες
ΦΛΟΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Κ'Όσον Γουάιρα	36	2642	εφθ. Γκόβλε 2 'Ιουν.
ΦΛΟΡΑ (3.)		έτ. Όύρονια	51	8220	άνεκ. Μπάρουσα 6 'Ιουν. δι' Αγ. Δομνίκον
ΦΟΙΝΙΣ Ι (3.)	(N.A.T.)	έτ. Φουλόπιεν Κρόου	45	10847	εφθ. Τσιτταποκ 27 Μαΐου
ΦΟΥΛΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. Σάν Πέντρο	44	7022	διήλθε Πόρτ Σουάν 30 Μαΐου δια Κίετον
ΦΟΥΡΝΕΤΥ	(N.A.T.)	έτ. Φουρνετυ	53	10382	εφθ. Ναρρτεγκον 25 Μαΐου
ΟΡΗ ΤΡΕΓΝΤΕΡ (Λιβ.)		Άλ. Τσαβίρας	44	7067	εφθ. Καβέ 3 'Ιουν.
ΟΡΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. Σωτήρα	45	7224	εφθ. Νιού Όσέτμωτερ 3 'Ιουν.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Μέντι	36	1965	εφθ. Άμδέρσον 24 Μαΐου
ΧΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. Κ'Όσον Τ.ο	45	7255	άνεκ. Λός Άντζελες από 23 'Απρ. δια Τόκιο
ΧΑΡΙΟΤ (3.)	(N.A.T.)	έτ. Κόλο	87	23664	διήλθε Σουζέ 7 'Ιουν. δια Μπαντάρ Μασουρ
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ	(N.A.T.)	Κ'Όσον Κόργκο	56	10583	άνεκ. Γιοκακάμαν 1 'Ιουν. δια Βανκούβερ
ΧΕΛΜΟΣ (Λιβάνου)		έτ. Χελμους	41	5236	εφθ. Ουζόκι 5 'Ιουν.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιβάνου)		έτ. Ό'Σέντραλι	19	2589	εφθ. Λιόρνον από 11 Μαΐου
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	Κ'Όσον Κόργκο	56	10597	άνεκ. Τσιμπότ 20 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΟΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Ηθόκια Σαλίναρ	43	7127	άνεκ. Μπυρλίνα 30 Μαΐου δια Τάμπαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Σελμάρ	42	2873	άνεκ. Κορβίκ 19 Μαΐου δι' Άρκάγγελον
ΧΡΥΣ		έτ. Π'Ρόνα Γουάριντ	43	7256	άνεκ. Φοίνις 26 Μαΐου δια Μπάρουσα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιβάνου)		έτ. Κέντρε	43	7140	άνεκ. Λός Άντζελες από 12 Μαΐου δια Τόκιο
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. ΚΤζορτζ	41	2934	άνεκ. Κοπενχάγη 4 'Ιουν. δια Ριγόν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (3.)	(N.A.T.)	έτ. Μ'Ρόσγιαλα	55	23930	εφθ. Λός Άντζελες 6 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ (π.3.)	(N.A.T.)	έτ. Κ'Σταντντερ	83	19183	άνεκ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν. δι' Άρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.	(N.A.T.)	έτ. Φαρκούλι	44	7256	άνεκ. Τρινταντ 26 Μαΐου δια Μοντεβιδέο



## Don't "Dock" Your Profit!

When you need bunkers at Panama consider Refineria's complete 24-hour barging service at each end of the Canal. On the Atlantic side our bunkering barges meet vessels in Colon Harbor, just north of the Cristobal piers. On the Pacific side the bunkering areas are offshore from the Taboga island area, just seaward from Balboa.

Your savings in port charges are even larger now that tariffs at Cristobal and Balboa have increased. Savings of \$200 to \$300 are not unusual. If you lift 4,000 barrels, a \$200 savings equates to \$.05 per barrel!

You can also save time. Bunkering by barge eliminates costly delays due to traffic congestion at the docks. You are ready for transit scheduling sooner because your ship is bunkered faster. Experience proves it.

Refineria's barges deliver all grades of marine fuel fresh from Panama's only refinery. Included are Bunker C, Marine Diesel Oil and the full range of Intermediate Blends. Additional service includes potable water.

So don't "dock" your profit, Mr. Shipowner. You'll save with Refineria.

## Refineria Panama, S.A.

Marine Fuel Sales Division: 625 Madison Avenue, New York, N. Y. 10022

Cable: PANREFCO - Telex: 224790 (RCA) Telephone: HA 1-2370

City	Bunker Agent	Cable Address	Telex Number
LONDON	E. A. Gibson & Co. Ltd.	BLUERIBOIL	22602 or 21543
OSLO	Aage Anker Nilssen	ANKERNIL	6094 or 6095
BERGEN	Curt Kubon & Co.	BONCO	2130
STOCKHOLM	Josef Nilsson AB	OILCHARTER	10080
GOTHENBURG	Rune Waller	BLIDBERGUS	2560
COPENHAGEN	The Maritime Agency, Ltd.	MARAG	5845
ROTTERDAM	Oil-Shipping Co.	OILSHIP	22149
GENOA	Silvio Delle Piane	OILSTATION	—

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 89

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Nahera Street

15th JUNE 1964

### Shipping exchange earnings

There was a slight drop in foreign exchange earnings from shipping during the first quarter of 1964 as compared to the same period in 1963. This 1.92% decrease — which Bank of Greece officials cannot explain — is unjustified considering the fact that very few Greek-owned ships are laid up at the present time.

According to some sources, the cause lies in the fact that many shipping exchange drafts have not been cashed by the beneficiaries.

The large increase in shipowners' remittances (50.84% of the total during the first quarter of 1964) at the expense of crew remittances is explained by the fact that a large part of seamen's wages is paid directly to their families in Greece by the shipowner in the form of an allotment.

Thus, total exchange earnings from shipping during the first quarter of 1964 amounted to \$27,242,000 as against \$27,777,000 during the same period in 1963. The breakdown is as follows:

Freight .....	\$ 3,279,000
Crew remittances .....	\$ 6,602,000
Shipowners' remittances .....	\$ 13,852,000
Provisions & repairs .....	\$ 867,000
Contributions to insurance funds .....	\$ 1,868,000
Taxes .....	\$ 467,000
Passenger fares .....	\$ 469,000
The sources were as follows:	
U.S.A. ....	\$ 6,093,000
U.K. ....	\$ 15,836,000
E.E.C. Countries .....	\$ 744,000
O.E.C.D. Countries .....	\$ 1,271,000
Soviet Bloc Countries .....	\$ 1,864,000
Other European Countries .....	\$ 327,000
Middle East Countries .....	\$ 603,000
Rest of the World .....	\$ 501,000

Foreign exchange earnings from tourism during the same period amounted to \$13,407,000 as against \$12,683,000 during the first quarter of 1963, an increase of \$724,000 or 5.7%. Remittances from emigrants, however, marked a drop of \$4,647,000 or 21.05%, amounting to a total of \$22,073,000.

### The Lebanese flag

Certain shipowners are doing everything in their power to persuade the Lebanese Government to accept new registries of foreign-owned ships under the Lebanese flag. The Lebanon had bowed to American pressure and banned new registries to prevent ships flying her flag being used in the Cuban trade.

If the Lebanon accepts new registries there will be a rush by Greek shipowners to transfer warbuilt and prewar vessels from the Greek to the Lebanese flag. The Cuban trade offers much-needed employment for such ships and Greek-flag vessels have been banned from it by law.

### The "Lakonia"

Where are the results of the investigation into the circumstances of the tragic loss last December of the Greek Line's "Lakonia"?

Two months ago the investigation was completed and all the documentation was to have been turned over to the judiciary. Since then, we have heard nothing about it.

It is most important that the case be heard

and a judgment handed down. We owe it to all concerned in this tragedy and it is most important that Greek justice be vindicated in this respect.

### Shipowners' Congress

A Congress of Greek Shipowners is to be held in Athens on August 27, this year. It is to be opened by H.M. the King.

The idea of such a congress belongs to the new Minister of Mercantile Marine, Mr. Biris and it was taken up by the Shipowners' Association and the Greek Shipping Committee in London.

Mr. Biris rather hopefully expects as many as five hundred participants to this congress where the shipowners are to air their views on shipping matters and seek a better understanding of their problems by the Government and by the public at large.

The Minister also hopes their attendance at the congress will help draw the shipowners closer to the mother country and even induce them to move here permanently. Mr. Biris wants to hear their views in this respect and appears to be certain the Government will accede to all their conditions for such transfers.

Indeed, the aim of the congress will be to create a suitable climate for the Government to accede to these conditions.

We do not want to give the impression of deriding this congress or doubting its very great usefulness in bringing shipowners together and enabling them to discuss their problems at first hand with the Greek authorities. Only good can come of that. But we do think the distance between such a rapprochement and inducing them to transfer their base of operations to Greece is very great indeed.

Such a development needs much effort over a long period of time before conditions here can be deemed suitable and stable enough for the shipowner to place his full trust and confidence in the mother country. Without this climate of confidence and mutual trust, any effort by Mr. Biris to bring about a "mass repatriation" of Greek shipowners is bound to fail.

The Congress should occupy itself with less utopian matters and, provided the attendance is complete enough and the matters under discussion are fully thrashed out, the problems of Greek shipping will become more widely known and understood by the general public and that, if nothing else, will be an important gain in itself.

### The Hellenic Register

The conclusion of the Hellenic Register's annual report reads as follows:

"We have, to be sure, much more to do before we can fulfil our lofty purpose. We will proceed at a steady pace along the long and difficult road that stretches ahead and, in order to achieve the fulfilment of our task, we seek the aid and support of Greek shipowners."

The Hellenic Register has had and still has indeed much to do. Unfortunately, it has achieved all too little so far, not through any lack of faith or drive on the part of the Register's management but because our shipowners have never understood the need for an efficient national Register. Just as we have never felt the need for a national underwriting organisation, so have we ignored the national Register.

Both go hand in hand, so it should come as no surprise that the Hellenic Register, albeit in good hands, has not been able to achieve very much. Indeed, the good people who are running the Register must be imbued with a truly apostolic zeal to even consider it worth while treading the "long and difficult road" that lies ahead, in the face of the supreme indifference of the shipowners.

Nevertheless, there is hope for better days ahead. 102 steel ships are inscribed in the Register and more will follow. There must be a national insurance market, however, to enable the Register to grow.

The Board of Directors of the Hellenic Register rightly decided to participate in the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Association. The aim of this organisation is the emancipation of Greek shipping from domination by foreign underwriting concerns.

We conclude by congratulating the Board of Hellenic Register on their decision to devote 50% of the profits to public naval or technical schools either in the form of scholarships or cash prizes to deserving pupils. This is an example that more firms should follow.

### The training schools

The Shipowners' Association is quite right in demanding that the greatest possible number of candidates be enrolled in the public naval training schools this year.

The shortage of officers is becoming so acute that shipowners are finding it extremely difficult to man their ships. Furthermore, the demand created by newbuildings and new purchases will very shortly make the problem truly insoluble.

The larger, more modern and automated ships in our fleet need trained personnel to run them. They cannot be left in the hands of experienced seamen like skippers and ex-boatswains who, although capable, can hardly be expected to keep up with new developments in technology without special training.

The younger officers, too, are lacking in experience and should not be shouldered with the responsibilities of a Chief Officer or 2nd Engineer before the time is ripe.

We realise of course that there is a limit to the capacity of the schools. Nevertheless, we feel they should do their utmost to produce as many new officers as possible. They will be needed very badly before long.

### Regular lines from Salonica

It has been suggested that the port of Salonica be used as a terminal for regular lines to the Sporades and the Aegean islands. These would greatly benefit the economy of the Macedonian capital and help promote tourism to the island of Lesbos.

Tourists coming down from Western and Central Europe through Yugoslavia, could stop at Salonica and, after visiting Macedonia, go on to the Sporades and other islands, including Lesbos where a Greek-American organisation is interested in promoting the island's tourist effort.

There is still much to be done in Lesbos, however, in the way of roadbuilding, widening the airstrip, etc. before the effort could be made to pay off, including the establishment of a regular sea link with Salonica.

For some years now, Lesbos has been served by unsuitable vessels and with in-

frequent sailings for Volos, Piraeus and other Aegean islands.

Instead of drastically revising the whole inter-island sea communications network, as it should, the Ministry of Mercantile Marine has carried on this year along the same lines as last year. The result is inadequate sea communications at the expense of ports like Salonica and islands like Lesbos which could gain so much from regular lines with suitable ships.

## Hovercraft

It is rumoured that four Hovercraft will be brought to Greece to serve our coastal passenger trade. We do not know where they are to be used but we think the Ministry of Mercantile Marine should be told that a special committee set up in Britain to study the performance of these craft decided they were only safe and suitable for inland seas!

This makes us wonder where, in Greece, the inland seas are to be found for the experiment.

## Anxieties

It is indeed strange to see over-protected American tramp ship operators worrying about Japanese protectionism and Tokyo's manifest desire to secure for Japanese bottoms a larger percentage of Japanese imports of raw materials, grain, etc.

It would seem, also, that this anxiety is being played up for all it is worth in an effort to secure greater American participation in Government cargoes, i.e. not only Public Law 480 shipments but the transport of agricultural products and raw materials from the U.S. to foreign countries.

At the same time, the unions are trying to keep convenience-flag ships controlled by American interests from loading any U.S. cargoes at all.

We consider it unlikely that any government would resort to such far-reaching flag discrimination which might well touch off an economic war on a world-wide scale.

Nevertheless, there is a great deal of anxiety among other maritime nations such as Greece, in particular, whose ships carry very little in the way of national cargoes and which are becoming more and more alarmed at the discriminatory trends and policies of other nations.

We have already dealt with Japan's ambitions in a previous issue. A few figures on Japanese trade will help prove our point. In 1963, charterparties were signed for \$15,556,000 worth of dry bulk cargoes to Japan, this being 18% of the world total of tramp charters. Total imports of dry bulk cargoes to Japan amounted to 60-70,000,000 tons. In other words, the Japanese market offered the best and steadiest employment for tramp ships. If it should ever be denied to foreign ships, the repercussions would be disastrous for world shipping and Greek shipping in particular.

That is why we, as Greeks, should be more concerned about Japanese aims at self-sufficiency in maritime transport than the Americans.

## State within a state

The case of the British freighter, "Tulsa Hill", which has been lying idle in Baltimore since January, is indicative of the inordinate influence in the United States of the Inter-

national Longshoremen's Association.

The "Tulsa Hill" had been blacklisted for trading with Cuba but had subsequently been struck off the black list following an assurance by her owners that she would no longer be engaged in the Cuban trade.

Nevertheless, when she put in at Baltimore to load a cargo of grain for Liverpool, the I.L.A. decided to boycott the ship and refused to send carpenters to set up the shifting boards.

The matter came up before the National Labour Relations Board which swiftly sought an injunction against the I.L.A. This was granted but with a stay of execution pending the I.L.A.'s appeal to a higher court.

The Court of Appeals handed down a 2-1 decision in favour of the I.L.A. on the grounds that the NLRB had no jurisdiction since the matter was not a labour difference. The Court, furthermore, stated that if members of the I.L.A. wished to show their disapproval of the Castro regime by refusing to work on a ship trading with it, they were free to do so. There was no labour law in the U.S. that denied them this freedom. Also, there was nothing by which the courts or the NLRB could force longshoremen to perform work that was distasteful to them because the ship involved was trading with a political regime they abhorred.

The I.L.A.'s action in this respect is a matter of more general political interest. Similar manifestations have been aimed at other communist governments and at Hitler's Nazi regime and they were all deemed a constitutional right.

This has resulted in a serious situation which is causing a certain amount of anxiety in the State and Justice Departments of the United States. It is already apparent that the I.L.A. is keeping its own black list of ships trading with Cuba which it can prevent from calling at U.S. ports merely with the threat of refusing to load or unload them.

Thus, shipowners whose ships were under charter for Cuba before the ban now risk being boycotted by the I.L.A. regardless of whether they intend to abide by the ban on Cuban trade when their charterparty expires.

The possibility is now being studied of taking the case of the "Tulsa Hill" to the Supreme Court. The I.L.A., it is stressed, should not be empowered to conduct or dictate the foreign policy of the United States. Nevertheless, the Justice Department seems reluctant at the present time to support any further court action by the NLRB.

## Hellenic Shipyards

Expansion work at Skaramanga is progressing rapidly and will soon be completed. Hellenic Shipyards now handle 6-7% of total European repair business with prospects of a larger percentage before long. The new 310-metre pier has been in use since March 30. The third floating dock, which is being built at the yard itself, is expected to be ready by July 15. This dock will take ships up to 47,000 dwt.

New construction work on schedule includes the addition of a mid-section to the 50,000-ton floating dock which will enable it to take ships up to 70,000 dwt.

The total investment in Hellenic Shipyards will reach the figure of \$24 million. There is another \$8.5 million slated for additional

construction work making a grand total investment of \$32.5 million.

Hellenic Shipyards have so far converted eight T-2 tankers into bulk carriers and jumboised them as well, increasing their deadweight capacity. They are now engaged in jumboising 32,000 dwt. tankers and increasing their capacity to 45,000 dwt. The first such conversion was made on the tanker "World Gratitude" and work is now progressing on three more ships of the same size.

These conversions, in addition to the interposition of a mid-section, entails the lifting of the main deck and bridge.

Hellenic Shipyards have also repaired a total of 74 ships during the first five months of 1964. Of these, 28 were Liberian-flag vessels, 19 Greek, 8 Norwegian, 7 British, 3 Dutch, 3 Panamanian, 2 German and one Swedish, Bulgarian, Israeli and Lebanese.

Proof of the successful operations of Greece's largest industrial complex is the fact that profits in 1963 were doubled, amounting to \$3,009,904 as against \$1,528,001 in 1962.

In addition, Hellenic Shipyards earn something between \$7 and \$8 million a year in foreign exchange for Greece, with prospects of a substantial increase in the very near future.

The yard employs some 3,600 people.

## The Perama base

The technical department of the Piraeus Port Authority has this to say about the Perama base:

"Work is progressing satisfactorily on the new pier at Perama which is 250 metres long and 100 metres wide instead of the 50 metre-wide originally planned. The pier is expected to be completed by the summer of 1965.

"At the same time, 400 metres of wharfage (8-10 metres deep) is being built to enable ships under repair to come alongside or moor by the stern. This wharf is also expected to be ready by the summer of 1965.

"In early 1965, work is expected to begin on the buildings that are to house the workshops, sheds, customs offices, etc. in the Perama area. Work has already begun in preparing the ground for these buildings. The entire area is expected to constitute a free zone.

"The entire cost of the Perama project is expected to reach a height of 55 million drachmas while infrastructure costs are expected to be in the vicinity of 15 million drachmas.

"With regard to the two floating docks to be installed at the Perama repair base, the Piraeus Port Authority Board has not yet made a firm decision and is still discussing the matter. The Council of State's judgment on Mr. Onassis' appeal is also awaited.

"As for the Heracleus harbour project, a contract has been awarded to the Oden & Odostromaten Company for the construction of a 370-metre pier at a cost of 40 million drachmas.

"Finally, work is progressing on the four-story warehouse being erected on the A-B dock in the central harbour. This is also a 40 million-drachma project and the building is expected to be completed by January 23, 1966."

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

## SERVING ALL BRANCHES OF THE SHIPPING INDUSTRY

MAIN OFFICE

980 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation