

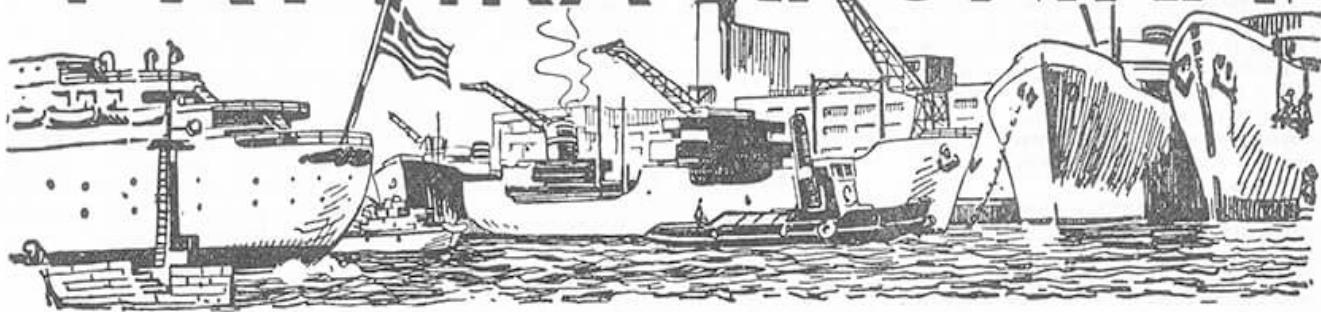
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1965

Αρ. Φύλλου 724/483

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΕ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 724)483

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1965

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΑΣ

Είναι φίλος καλός της Ναυτιλίας ό. κ. Μητσοτάκης. Έμπρακτως τό απέδειξεν. Ο φορολογικός νόμος, ιδιόκιν του είναι έργον. Υπερσχέθη την όριστικήν ρύθμισιν τού κεφαλαιώδους αύτού ζητήματος και την υπόσχεσιν του έπεισεν κατά τὸν καλύτερον τρόπον. Έδεχθη έπισης τὴν μείωσιν τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη — αἴτημα δίκαιον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀπὸ ἔτῶν χρονολογούμενον — προθύμως δὲ παρέχει τὴν περισσότερα πιστόσεις διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν και τὴν ἀγορὰν τὸν ἐκπαιδευτικὸν σκάφους.

Αὐτὰ τὰ τρία βασικὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἐπέλυσεν ό. κ. Μητσοτάκης, ως Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν εἰς τὴν πρώτην Κυβέρνησιν τοῦ Κέντρου. Τοῦ ἀξίζει ἡ ἀναγνώρισις. Επέδειξε πλήρη κατανόσιν και προθυμίαν ἀγνωστον — τὸ όμολογούμεν — εἰς τὸ παρελθόν.

Προσωρινῶς, δεβαίως, ἐκράτησεν ό. κ. Μητσοτάκης τὸν Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἦτο εὐτυχῆς ὁ ναυτιλόμενος κόσμος, ἂν τὸ διετήρηε ἐπὶ τίνα χρόνον. Δὲν είναι τοῦτο δυνατόν. Ο φόρτος τοῦ Υπουργείου Συντονισμοῦ δὲν θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἐπιφανοῦς πολιτικοῦ και μὲ τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου.

Έχομεν ὅμως μίαν ιδιαιτέραν παράκλησιν νὰ υποβάλλωμεν εἰς τὸν κ. Μητσοτάκην: Νὰ ἀνατεθῇ τὸ Υπουργείον ὥχι εἰς τὸν φιλοδοξούντα τὴν υπουργοποίησιν φίλον τῆς Κυβερνήσεως — αὐτὸ συνέδαινε μέχρι τοῦδε ἀπὸ ὅλα τὰ κόμματα — ἀλλ' εἰς τὸν ἀγνωσμένων Ικανόν, τὸν πλήρως κατηρτισμένον, με παρελθόν εύδοκιμον δράσεως δουλευτήν, τὸν δισκατεχόμενον ἀπὸ ζωηράν τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐργασθῇ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, νὰ θεραπευῃ τὰς ἀνάγκας της, νὰ προσγάγῃ τὴν υπόθεσιν της, τὴν τόσον ταλαιπωρηθεῖσαν.

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ

Πρέπει ό νέος Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ιδιαιτέρως νὰ προσέξῃ τὸ θέμα τῆς τηρητέας ναυτεργατικῆς πολιτικῆς. Νὰ προσποίσῃ, δεβαίως, τὸ δίκαιον τοῦ ναυτικοῦ και νὰ προλάβῃ τὴν όποθενδήποτε προερχομένην ἐκμετάλλευσιν τῆς ἐργασίας, ἀλλὰ και νὰ προστατεύσῃ τὸ πλοίον ἀπὸ τὴν ἀναταραχήν, τὴν κατ' αὐτοῦ ὑπουλὸν ἐπίθεσιν. Συνιστάται ἡ ἐπιβολὴ τοῦ Νόμου, ἀντὶ τοῦ χθαμαλοῦ κομματικοῦ υπολογισμοῦ τοῦ κ. Μπίρη, τῆς ἀνοχῆς — ἵνα μὴ εἴπωμεν ἐνθαρρύνσεως — τῶν ἀριστερῶν και κεντροαριστερῶν φίλων του.

Η Ναυτιλία διέτρεξε και διατρέχει ὁκόμη τὸν κίνδυνον τῆς διαβρώσεως ἀπὸ τὰ γνωστὰ ἔκ τοῦ παρελθόντος ἐξτρεμιστικά στοιχεῖα. Η διείσδυσις αὐτῶν εἰς τὰς συν-

δικαλιστικὰς ὄργανώσεις πρέπει νὰ προληφθῇ.

Η ἀποκατάστασις τῆς κλονισθείσης τάξεως και πειθαρχίας εἰς τὰ πλοῖα εἶναι ἡ προϋπόθεσις τῆς ἀνακτήσεως τῆς ἐμπιστούσης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, τῆς πρωθήσεως τοῦ ἐπανοπατρισμοῦ, τοῦ τόσον τελευταίως ὑποχωρήσαντος.

Δύο πρέπει νὰ είναι τὰ δάθρα ἐπὶ τῶν όποιων ἡ ἐπὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ πολιτικὴ θὰ ἐδραιωθῇ: 'Η προστασία ἀφ' ἐνὸς τοῦ καλοῦ ναυτικοῦ, τοῦ προσηλωμένου εἰς τὸ καθῆκον του και ἡ ἀπήνης ἀφ' ἐτέρου διώξις τῶν ταραχοποιῶν στοιχείων, τῶν ἔνων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, τῶν ἔξυπρετούντων σκοπούς ὑπόπους, φθοροποιούς. 'Η ἐπιείκεισ, ἡ ἐπιδιειχθεῖσα ἀτυχῶς ἐπὶ τῆς προκατόχου καταστάσεως Μπίρη, δὲν ἔχει τὴν θέσιν της.

Ἀδικημάτα ως τὰ τὰς ἀνυπακοής, τῆς μη συμμορφώσεως πρὸς τὰς συμβατικάς υποχρέωσεις και τὰς διαταγάς τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, τῆς λιποταξίας, τῶν στασιαστικῶν και ἀντιτεθαρχικῶν ἐκδηλώσεων πρέπει νὰ ἐπισύρουν τὰς ἀμέσους κυρώσεις, τὴν ὄριστικήν ἀποδολήν τῶν παρεκτρεπομένων ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Η τακτική τῶν ἐπιεικῶν, καθυστερημένων ποινῶν ἀπὸ τὰ Πειθαρχικὰ Συμβούλια και τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν οὐτών τιμωρουμένων ἀπὸ τὸ δευτεροβάθμιον Συμβούλιον, πρέπει ὀριστικῶς νὰ σταματήσῃ. 'Υποθάλπεται ἡ ἀναταραχὴ διὰ τῆς ἀτιμωρησίας.

Ναυτιλία, ἐπὶ διεθνούς πεδίου δρῶσα, δὲν ἡμορεῖ νὰ σταθῇ, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ προσδέψῃ, χωρὶς τὴν πειθαρχημένην ἐκτέλεσιν παρ' ὅλων τοῦ καθῆκοντος, χωρὶς τὴν ὀμάλην τοῦ πλοίου κίνησιν, τὸν ἀπαρέγκλιτον σεβασμὸν τῶν συμβατικῶν ἐνὸς ἔκαστου ὑποχρεώσεων. Τὰ ἀναρχικὰ στοιχεῖα, οἱ ταραχοποιοί δὲν ἔχουν θέσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Επιβάλλεται νὰ ἐκβληθοῦν αὐτῆς.

Τὴν τοιαύτην ὅμως θαρραλέαν πολιτικὴν δέον πρώτοι νὰ πιστεύσουν οἱ ἀρμόδιοι υπηρεσιακοὶ παράγοντες. Πολλοὶ ἔχουν αὐτῶν δουλοφρονέστατα, ἀτυχῶς, ἔξυπρετούν τὴν ἀνεδαφικήν πολιτικὴν τοῦ κ. Μπίρη. Αὐτοὶ δὲν ἡμποροῦν νὰ ἐφαρμόσουν και τὰ μέτρα τῆς ἔξυπρανεως, τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἥρεμου ζωῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Αὐτοὶ δὲν ἐπρέπει μαζὶ μὲ τὸν πάτρωνά των νὰ είχον ἡδη ἀποχωρήσει, συναισθισμένοι, ἀν μή τι ἀλλο, τὰς διαρυτάτας ἔνοντι τῆς Ναυτιλίας εύθυνας των. "Άλλοι δέδοται τὸ σωτήριον ἔργον τῆς ἐπιβολῆς τοῦ Νόμου.

ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Δὲν ἡσαν διλιγόντεροι οἱ ἀπογραφέντες ναυτικοὶ κατὰ τὸ 1964 και τὸ πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὅπως ἀποδεικνύουν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί. 'Ολιγώτεροι ὅμως είναι

οἱ λαδόντες φυλλάδιον ἐπαγγελματίου ναυτικοῦ. Και εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἔγκειται τὸ ζήτημα: Εἰς τὸ κατὰ πόσον ὅλοι οἱ ἀπογραφόμενοι ἀκόλουθοιν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἢ τρέπονται τελικῶς πρὸς ὅλας ἀσχολίας ή καὶ μεταναστεύουν.

Οἱ ἀριθμοὶ μᾶς ὑποδεικνύουν, στὶς αἰσθητὴ διαρροὴ σημειούται. "Ολοι οἱ κάτοχοι φυλλαδίων μαθητευομένων δὲν ναυτολογοῦνται η δὲν συνεχίζουν ἐπιβαίνοντες τῶν πλοίων. Οὕτω, ἐπὶ 13.576 ἀπογραφέντων κατὰ τὸ 1963, οἱ μὲν μαθητευόμενοι ἀνήλθον εἰς 7.621, οἱ δὲ λαδόντες φυλλάδιον ἐπαγγελματικὸν — ὄριστικοποιημένοι πλέον μετά διετίου ναυτικοὶ — εἰς 5.932. Κατὰ τὸ 1964 ἔχομεν αὔξησην μὲν τῶν ἀπογραφέντων, μείωσιν δὲν τῶν ἀπαγγελματικῶν φυλλαδίων ἔναιται τῶν τοῦ 1963. Σύνολον ἀπογραφέντων κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος 16.816, μαθητευομένων 11.724. Φυλλάδια ἐπαγγελματικὰ 5.070.

Κατὰ τὸ πεντάμηνον τοῦ 1965 οἱ ἀπογραφέντες ἀνήλθον εἰς 7.306 και εἰς ἐπαγγελματίας ναυτικοὺς 2.023. Η μείωσις, δηλαδή, συνεχίζεται, ἐνῷ οἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας δεῖνονται αὐξανόμεναι.

Τὸ πρόβλημα — τὸ κρισιμώτερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν — ἀκέραιον ἀποκαλύπτεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν.

"Αν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ δραπετεύσεις, αἱ εἰς ἔνα πλοῖο ναυτολογήσεις, αἱ ἔξδοι ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος, σὶς ἀσθένειαι και οἱ θάνατοι, καταλόγουμεν εἰς τὸ θετικὸν συμπέρασμα, στὶς μειούται τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν, ἐνῷ οἱ ἀνάγκαι τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας ἀποδαίνουν ἡμέρᾳ τῇ μέρει μεγαλύτεραι, ἐπιτακτικώτεραι.

Αποδεικνύεται ἀπὸ τὰ πράγματα, στὶς πολλοὶ εἶναι οἱ ἐφοδιαζόμενοι μὲ τὸ φυλλάδιον τοῦ μαθητευομένου, χωρὶς ὅμως γὰ σκέπτωνται νὰ ἀκόλουθοιν και τὸ ἐπάγγελμα. Τὸ ἐνδεχόμενον κάποιας ἀνάγκης μελλοντικῆς ἀντιμετωπίζουν διὰ τοῦ φυλλαδίου.

Συνιστώμεν τὴν συστηματικὴν ἐν προκειμένῳ ἔρευναν. Θὰ ἦτο ἀποκαλυπτική. Θὰ ὑπεβάλλετο λ.χ. εἰς τὸν κάθε ἀπογραφόμενον ἔνα πλήρες ἐρωτηματολόγιον, ἀποδέπτον νὰ διακριθωθοῦν οἱ ἐπαγγελματικοὶ προσανατολισμοὶ τοῦ λαμβάνοντος φυλλάδιον μαθητευομένου. Βάσει τῶν ἀπαντήσεων θὰ διηκολύνετο ἴσως ὁ ἀπογραφόμενος και εἰς τὴν ναυτολόγησίν του, ἀν η ἡλικία του τὸ ἐπιτρέπῃ και ἀν πράγματι ἐπιθυμῇ τοῦ.

Τὰ σχολεῖα τῆς προπατεύσεως, τῆς προπατεύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, εἰς τὴν διευκόλυνσιν αὐτὴν τῆς Ναυτιλίας περισσότερων μαθητευομένων. Τώρα, μόλις τὰ 30% (τὸ 1963 τὰ 45%) τῶν ἀπογραφόμενῶν ὄριστικοποιούνται, ως ναυτικοί. Μικρὸν τὸ ποσοστό.

"Η ἔρευνα, ἀκριβῶς, θὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὴν ἀνίχνευσιν και τῶν αἰτίων τοῦ ὑφισταμένου

μεγάλου κενού μεταξύ τών άπογραφομένων και τών δριστικών άκολουθούντων τό ναυτικόν έπαγγελμα. 'Υφισταται ή δυνατότητας τής μη έγκαιρου αλλαγής τών φυλλαδίων εις έπαγγελματικά. Ή έρευνε θά τό έξαθριδώη.

Παραλήλως, αἱ ναυτολογούσαι λιμενικαὶ ἄρχαι η τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., πρέπει νὰ ἀνολάβουν τὴν στατιστικήν διακρίσων πόσοι οἱ ναυτολογούμενοι κατὰ μῆνα μαθητευόμενοι καὶ πόσοι οἱ νεοαποκτώντες φυλλάδιον ἐπαγγελματικόν.

Τὸ πρόδηλημα, δηλαδή, τῆς ἐπαρκείας τῶν πληρωμάτων ἐπιβάλλεται νὰ μελετῇ — μέχρι τούδε δὲν ἐμελετῇ — βάσει τῶν συγκεκριμένων πορισμάτων σχετικῆς ἐμπεριστατωμένης ἔρευνης. Τὰ ληπτέα μέτρα θὰ ἐπακολουθήσουν.

Εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἑναπόκειται νὰ ύποδειχουν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τὴν διενέργειαν τῆς ἀνωτέρω ἔρευνης. Τὸ ταχύτερον δυνατόν.

ΑΦΟΡΜΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

Θὰ ἐπανασυζητηθοῦν μὲτανέοντας τὸν νέον 'Υπουργὸν αἱ ἀφορμαὶ τῆς ἐλλείψεως τῶν πληρωμάτων καὶ τὰ ληπτέα μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ προθλήματος. 'Ο κ. Μπίρης δὲν ήθελησε, παρὰ τὰς ὑποσχέσεις, σοβαρῶς νὰ ἐπιληφθῇ αὐτοῦ.

Αἱ ἀφορμαὶ συνοψίζονται:

α) Εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων χωρητικότητος, λόγῳ τῶν ἀθρών ἀγορῶν, τῶν πολλῶν ναυπηγήσεων καὶ τῆς πλήρους ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων.

β) Εἰς τὴν ναυτολόγησιν ὑπερτρισχιλίων Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ δῆι εἰδικευμένων εἰς πλοΐα ξένων ιδιοκτήσιας. 'Εβραικὰ κατὰ πρώτον λόγον.

γ) Εἰς τὰς δραπετεύσεις.

δ) Εἰς τὴν διαπιστούμενην ἀπροθυμίαν τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, καὶ

ε) Εἰς τὴν ἀπομάστευσιν τῆς ίκραδος τοῦ ἔργατοκού δυναμικοῦ ἀπὸ τὴν μετανάστευσιν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν. (Αὔριον ἀσφαλῶς πρὸς τὴν 'Αμερικὴν καὶ τὸν Καναδόν).

Καὶ τὰ ληπτέα μέτρα, ὅπως ταῦτα ὑπεδίχθησαν διὰ σωρείας ὑπομνημάτων καὶ προφορικῶν πρὸς τὸν κ. Μπίρην διαθημάτων τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν, ἔγκεινται εἰς τὰ έξης:

1. Εἰς τὴν μείωσιν τῆς συνθέσεως διὰ τοῦ καθορισμοῦ τῆς τοιστῆς «ἀσφαλείας». Εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν θὰ ἑναπόκειται, ἐφ' ὅσον προσφέρονται πληρώματα καὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς ἔργασίας τὸ ἀπαίτον, νὰ ναυτολογῇ τοὺς περισσοτέρους.

2. Εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ διδιλιαρίου μαθητευομένου. 'Εν θὰ εἶναι τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, ὅπως καὶ πρότερον.

3. Εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ὄριου ἡλικίας τῶν δυναμένων νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲν ναυτικὸν φυλλάδιον ἀπὸ 25 εἰς 35 ἔτη.

4. Εἰς τὴν ἀναστολὴν προσελεύσεως ἡ μείωσιν τῆς θητείας τῶν ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικῶν καὶ τῶν ἀποφοίτων τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Τὸ μέτρον ἐφαρμόζεται ηδη εἰς τὰ Σκανδινανικὰ κράτη, τὴν 'Ολλανδίαν καὶ τὴν 'Ιταλίαν.

5. Εἰς τὴν θέσπισιν αὐστηροτάτων κυρώσεων διὰ τοὺς ναυτολογούμενους ἐπὶ ξένων πλοίων. (Μὴ ἀσφαλίσις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Δὲν θὰ συνυπολογίζεται η ὑπηρεσία ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος).

6. Εἰς τὴν ἰδρυσιν σχολῶν προπαρασκευαστικῶν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

7. Εἰς τὴν αύστηράν ἐπιβολὴν τοῦ Νόμου διὰ τὰ κρύσματα ἀπειθαρχίας.

8. Εἰς τὴν ἀνάληψιν συντόνου προσπαθείας, ἵνα οἱ ἐκ τῶν νήσων καὶ τῶν ναυτικῶν περιοχῶν προερχόμενοι νέοι ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Καὶ τέλος ὑπεδίχθη, ξενισθή, πλὴν μέχρι τούδε ἐπὶ ματαίω, ἡ σύστασις τῆς Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως καὶ τῆς Σχολῆς Θαλαμπόλων - Μαγείρων.

Αὐτά, ἐν συντομίᾳ, τὰ συζητηθέντα καὶ ὑποδειχθέντα διὰ τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς ἀ-

νεπαρκείας τῶν πληρωμάτων. Πολλὰ ἐξ αὐτῶν δι' ἀπλῆς πράξεως τοῦ 'Υπουργοῦ δυνατῶν ἀμέσως νὰ ἐφαρμοσθοῦν. 'Η καλή, ὅμως, θέλησις προϋποτίθεται καὶ αὐτὴν δὲν συνήντησαν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸν κ. Μπίρην. "Ἄς ἐλπίσωμεν, ὅτι καλυτέρας θὰ τύχουν ὑποδοχῆς τὰ ἀνωτέρω αὐτῆματα ἀπὸ τὸν διάδοχον του. Χειρότερος, ὅπωσδήποτε, δὲν θὰ εἴναι.

Η ΚΑΘΑΡΣΙΣ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Κατὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ κ. Μπίρη απὸ τὸ 'Υπουργεῖον, τὸν προσερώνησεν ἀπὸ χειρογράφου ὁ Γενικὸς Διευθυντής καὶ Ἀρχιγός τοῦ Λ.Σ. ὑπονομάρχος κ. I. Βασιλειάδης. "Ἐπλεξε τὸ ἐγκόμιον τοῦ ἀπερχομένου ὑπουργοῦ διὰ τὰ σῦντερά της Ναυτιλίας καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐπετέλεσεν. 'Ως «ἄλησμόντον» ἔχαρακτηρίσεν ὁ κ. Ναύαρχος τὴν ἐκ τοῦ Y.E.N. διέλευσιν τοῦ κ. Μπίρη.

Συμφωνούμενον ἀπολύτως μὲ τὸν κ. 'Υπουργάρχον. «Ἀλησμόντος», πράγματι, θὰ παραμείνῃ εἰς τὰ χρονικά τοῦ 'Υπουργείου ἡ πολιτεία τοῦ κ. Μπίρη.

'Η ἐντὸς τόσον μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος ἐπέλθουσα ἀναταραχὴ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὁ κλονισμὸς τῆς πίστεως εἰς τὴν ἀθνικήν σημείαν, ἡ διεισδυσις ἀναρχικῶν στοιχείων εἰς τὰ πλοῖα, ἡ διοικητικὴ ἐξάρθρωσις εἰς τὸ 'Υπουργεῖον, ἡ κομματικὴ ἐξαχρείωσις, ἡ δημιουργία ἀποτῆλμάν την ἐντυπώσεων καὶ δῆι ἀποθέωσις τοῦ φεύδουν, ἡ κατάλυσις πάσης ἐννοίας τάξεως καὶ εὐπρεπείας, θὰ μείνουν μηνυμείωδη, διότι οὔτε προηγούμενον τοιαύτης καταστάσεως ἐσημένωθε εἰς τὸ παρελθόν, οὔτε καὶ θὰ ὑπάρξῃ ἐπανάληψης τοιούτων ἀσχημών, ἐπίζομεν, εἰς τὸ μέλλον.

Εἰδικώτερον ὁ κ. Ναύαρχος ὑπεγράμμισε τὸ ἔνδιαφέρον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν νέων θέσεων καὶ ἀπονομὴν δαθμῶν ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι, ὡς ἐὰν αὐτὸν νὸν ἀπετέλει τὸ ἀπαντὸν τῆς ὑπάρξεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Άλλο διὰ τὸ κατάντημα εἰς δὲ ἐφθάσαμεν, εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τοῦ 'Υπουργείου, δὲν πταίει μόνον ὁ κ. Μπίρης. 'Αδαῖς οὔτος ὑπῆρχε καὶ παρέμεινεν ἀδαῖς μέχρι τέλους εἰς τὰ θέματα, τὰ ἀπασχολούντα τὸ πλοίον.

Βαρυτάτας εὑθύνας φέρουν καὶ οἱ ὑπηρεσιακοὶ συνεργάται τοῦ ἀπελθόντος ὑπουργοῦ. Μὲ κύριον ὑπεύθυνον αὐτὸν τὸν ὑγέτην τοῦ Σώματος, ἀλλὰ καὶ τινας ἐπὶ τῶν κατέχοντων ἐπικαίρους θέσεις εἰς τὴν Διοίκησιν. 'Αντι οὔτοι νὰ συγκρατοῦν τὸν ἔξαλλον ύπουργον εἰς τὰς ἐνεργείας του, ἀντίθετως τὸν ἐνεδάρουν καὶ ἐπεκράτουν τὰς πράξεις του, ἵνα φαίνωνται εὐάρεστοι καὶ ἀπολαύουν τῆς ὑπουργικῆς ἐμπιστούμηντος τῶν ἀνικάνων, ὅλων ἑκείνων, ποὺ ὑπηρέτησαν αὐτεπιφύλακτος τὸ κομματικὸν καθεστώς, καὶ διὰ τῆς Χρησιμοποίησεως ὑιών στελεχῶν.

Καὶ διαθέτει εὐτυχῶς τὸ Λιμενικὸν Σώμα αἱδιωματικούς θερετίους τοῦ Λιμενικοῦ Εφοπλιστῶν καὶ τὰς Ναυτεργατικὰς 'Οργανώσεις, διαγράφεται σαφές. Συνίσταται εἰς τὴν ἀνευ καθυστερήσεως ἐκκαθάρισιν τοῦ διοικητικοῦ ὄργανισμού τοῦ 'Υπουργείου, διὰ τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν ἀνικάνων, ὅλων ἑκείνων, ποὺ ὑπηρέτησαν αὐτεπιφύλακτος τὸ κομματικὸν καθεστώς, καὶ διὰ τῆς Χρησιμοποίησεως ἀντ' αὐτῶν τῶν ικανῶν καὶ ηθικῶν υιών στελεχῶν.

εἰς τὴν ἀλησμόντον, πράγματι, πολιτείαν τοῦ κ. Μπίρη.

Οἱ κατέχοντες ὅμως θέσεις καιρίας καὶ ἐμπιστευτικάς, δέοντας νὰ κέκτηνται, ἐκτὸς τῶν ἄλλων τυπικῶν καὶ οὐσιαστικῶν προσόντων, ψυχικήν δύναμιν ἀντιστάσεως καὶ σθένος, νὰ μὴ πτύσσουν πρὸ τοῦ ισχυροῦ τῆς ημέρας κομματάρχου.

Πρέπει ούτοις νὰ ἔχουν τὴν συναίσθησιν, ὅτι εἶναι οἱ φρουροὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ ὅτι ἀπότελούν ἐγγύησιν κατὰ τῶν αυθαίρεσιῶν τοῦ οἰουδήποτε κ. Μπίρη, τοῦ διερχομένου ἐκ τοῦ 'Υπουργείου καὶ τοῦ ἔχοντος ὡς μοναδικὸν σκοπὸν τὴν κομματικήν καὶ μόνον ἔνστριχουν καὶ ἀνάδειξιν.

'Υπουργοί, ώσταν τὸν κ. Μπίρην, δὲν ἀποκλείεται καὶ πάλιν νὰ διέλθουν ἐκ τοῦ 'Υπουργείου. Καὶ ἐρωτῶμεν: Θὰ ἐπιδεχθοῦν καὶ πάλιν αἱ ίδιαι ἀδυναμίαι καὶ ἡ ίδιαι στάσις τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων; Τότε εἶναι προτιμότερον νὰ πάνωσμεν νὰ διμιλῶμεν περὶ τοῦ μεγαλείου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς προσελκύσεως τῶν πλοίων υπὸ τὴν ἔνθικήν σημαίαν.

Εἶναι ἀπαραίτητος ὅτεν ἀνάγκη, ὅπως τὰ πράγματα τεθοῦν εἰς τὴν θέσιν των παρὰ τοῦ νέου 'Υπουργοῦ, τὸ δυνατόν ταχύτερον.

Ἄξιωματικοί, οἱ ὅποιοι ὑπῆρχαν ἐπίλημοντος τῆς ἀποστολῆς των καὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνάσχεσιν τῆς πρόσδου τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς τὴν διατάραξιν τῆς πειθαρχίας καὶ τὰς ἀδυναμίας καὶ τὰς ἀνάστασις τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν διοικητικὴν τέλος ἐξάρθρωσιν τοῦ Y.E.N., ὅπουστος οὐτοις καὶ ἄν εύρισκονται, δέοντας νὰ ἀντικατασταθοῦν, νὰ ἀπομακρυνθοῦν τῶν ἐπικαίρων θέσεων ἃς κατέχουν, νὰ ἐλεγχθοῦν δ' ἀκόμη, ἐπιβαλλούμενων κυρώσεων, ἑκεί σημεῖον ύιων στελεχῶν.

Τὸ καθόκον τοῦ νέου 'Υπουργοῦ, ἀφού ἀκούσῃ ούτοις τοὺς ἄρμοδίους παράγοντας τῆς Ναυτιλίας, τὴν 'Ενωσιν Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τὰς Ναυτεργατικὰς 'Οργανώσεις, διαγράφεται σαφές. Συνίσταται εἰς τὴν ἀνευ καθυστερήσεως ἐκκαθάρισιν τοῦ διοικητικοῦ ὄργανισμού τοῦ 'Υπουργείου, διὰ τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν ἀνικάνων, ὅλων ἑκείνων, ποὺ ὑπηρέτησαν αὐτεπιφύλακτος τὸ κομματικὸν καθεστώς, καὶ διὰ τῆς Χρησιμοποίησεως ἀντ' αὐτῶν τῶν ικανῶν καὶ ηθικῶν υιών στελεχῶν.

Ο 'ΜΠΑΛΛΑΝΤΕΡ,,

«Ἀνενήφαμεν κ. 'Υπουργέ». Εἶναι η προσφώνσις μὲ ύψωμένας τέας χειρίας — πλάκα τὰ γαλόνια — λιμενικὸν ἀξιωματικοῦ πρὸς τὸν ἀναλαμβάνοντα πρὸ ἐτῶν τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανόπουλον. «Συμπλίτης» γάρ...

Καὶ ὅταν τὸ Κέντρον ἀνήλθεν εἰς τὴν ἀρχήν, ὁ τοὺς ισχυροὺς ὑπολογίζων καὶ ὑπέρ αὐτῶν μόνον κοπτόμενος, διὰ δευτέραν φο-

T. ALEXANDRIDIS
SHIP AGENT, SHIPBROKER, CHARTERING AGENT,
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΠΑΣΙΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ, ΝΑΥΛΩΣΙΣ

GENERAL AGENTS IN TURKEY FOR :

PIETER SCHOEN & ZOON LTD.

MARINE PAINTS

ROTTERDAM

GAMLEN CHEMICAL COMPANY

S. SAN FRANCISCO

TURKEY

CABLE ADDRESS: BROKER - ISTANBUL

CODE USED : NEW BOE CODE

TELEPHONES : 44 71 23

44 66 58

44 97 34

49 31 95 (A O HRS)

ISTANBUL, KARAKOY RIHTIM CAD. HOVAGIMYAN HAN

9TH FLOOR NO 50.54-56

P.O.BOX 124 KARAKOY

ράν «άνενήψεν». Έχεδίπλωσε τάς περγαμηνάς τής κομματικής του τοποθετήσεως εἰς τάς φιλέλευθέρας τάξεις, διὰ νὰ κρατήσῃ τὸ «πόστο» του καὶ ἀπολαύσῃ τῆς εὐνοίας τοῦ κ. Μπίρη, τῆς πολλὰ ὑποσχηνούμενης. «Συμπολίτης» ἦτο καὶ αὐτοῦ.

Καὶ ήκουετο λέγων: «'Απὸ τὰς ὑμέτερας, κ. 'Υπουργέ, ὁρθὰς σκέψεις καὶ ὁδηγίας ἐμπνεόμενος...». «Η καί: «Καταπονεῖσθε ὑπερβολικά, 'Υπουργέ μας. Προσέξατε τὴν υγείαν σας».

Μετ' ὄλιγον ἔξεσπασεν ἡ πολιτική κρίσις. Κανεὶς ἐνδισασμὸς διὰ τὴν τηρητέαν στάσιν τοῦ λαμπροῦ μας ἀξιωματούχου, ἔνωνται τῶν γεγονότων. «Εδικάίωσε τὸν Βασιλέα εἰς κύκλον συναδέλφων του!

ΕΠΙ ΤΗ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ

Φίλος μας, ἐπιδιόμενος εἰς τὴν μελέτην τῆς Ἑλληνικῆς Ἰστορίας τῶν μετατελευθερωτικῶν χρόνων, ἐνεθυμήθη τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον ἐπίγραμμα, γραφέν μὲν διὰ τὸν Ἰωάννην Καλέτην, ἀλλὰ προσαρμοζόμενον ἄριστα εἰς τὴν πολιτείαν τοῦ κ. Στ. Μπίρη, ἀφοῦ θεσαίως ὑπέτη τὴν ἀντικαταστασιν τῶν ὄνομάτων. 'Ιδού τὸ ἐπίγραμμα: Τὸν δόλῳ ἥδε δίη αἱρόμενον Ναυτιλίας ὅρχειν ἔκδικος ἐνσκῆψας μάρψε Νόδας, Μπίρην. 'Η δὲ Ναυτιλία στονέσσα ὑπὸ μήνιδος, οὐχ ἄλλους αὐτὸν, ἔφη, ἔδει πρὸ δύο παραιτεῖσθαι ἔτεων.

ZHTHMA ΗΘΙΚΗΣ ΤΑΞΕΩΣ

«Ἐγραφεν ἡ «Ἐστία» εἰς τὸ φύλλον τῆς 27ης 'Ιουλίου τὸ κάτωθι σημείωμα:

...ΚΑΚΕΙΝΑ ΜΗΙ ΑΦΙΕΝΑΙ!»

Ἐκυκλοφόρησεν, ἐσχάτως, εἰς Λονδίνον ἡ ἑταῖρες Ἐκθεσιαὶ πεπραχτιένων τῆς ἐκεῖ Ἐγγένεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, συνδευομένη καὶ ἀπὸ τὰς παρατηρήσεις τῶν Ἀγγλῶν δροτῶν λογιστῶν. 'Εξ αὐτῶν δὲ πληροφορούμεθα, ὅτι ἔνα σημιτηκὸν ποσόν, ἐξ 100 αὐτοῦ λιρῶν ἡμερησίων (σύνολον 900 περίπου λιρῶν) διετέθη διὰ τὴν ἐκεῖ φιλοξενίαν καὶ περιποίησιν, ἐνδε 'Υπουργῷ τῆς κυβερνήσεως Παπανδρέου καὶ τοῦ συνδεύοντος αὐτὸν διευθυντοῦ.

Ἐάν δὲν ἀποτύπωμεθα, διώρως, οἱ τακτικέσσαντες ἐπὶ ἀποστολῇ εἰς τὸ ἔξωτερον λαμβάνουν ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου, διὰ τὰ ἐκεῖ ἔξοδα, μίαν παχυλήν ἡμερησίαν ἀπολημμούντων ἐπὶ πολλῶν δεκαθυντὸν δολαρίων. 'Ερωτᾶται, λοιπόν, δι σημιερινὸς ὑπουργὸς καὶ ὁφελεῖ: ών ἀπαντήσῃ: Τι ἔλαβαν ἀπὸ τὸ Δημόσιον Ταμείον οἱ κατὰ Δεκέμβριον πολυτελῆ φιλοξενήσεις;

Σημασίαν δὲν ἔχει ἡ δαπάνη τῶν 900 λιρῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν τοῦ 'Υπουργού μετὰ τῆς Κυρίας του καὶ τοῦ Ναυάρχου. Ἐκδήλωθησαν νὰ μεταδούν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν. Τὰ ἔδοιτα τῆς ἐκεῖ παραμονῆς των ὅλα ἐπληρώθησαν.

Ἐξεταστέον δώρων: «Ἐλαδον οἱ φιλοξενηθέντες καὶ ἀπὸ τὸ Δημόσιον τὴν καθορισθεῖσαν ἡμερησίαν ἀπόζημισιν ἐκ πολλῶν δεκάδων δολαρίων; Τὸ ζήτημα χρῆσει ἔξετά-

ΣΤΟ ΚΑΛΟ...

Ἡ Ναυτιλία ἀπηλλάγη τοῦ κ. Μπίρη. Λυπούμεθα διότι δὲν ἔφυγεν, ὅπως αἱ στῆλαι αὐταὶ προέβλεψαν. 'Ολίγον ἀκόμη καὶ θὰ ἔξεδιώκετο ἀπὸ αὐτοὺς ποὺ τὸν διώρισαν, ὑπὸ τὴν κοινὴν ὅλων — ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν — κατακραυγὴν δι' ὅσας ἀπατηλὰς παρεῖχεν ὑποσχέσεις, διὰ τὴν χθαμαλὴν κομματικὴν ἐκμετάλλευσιν βασικῶν τῆς Ναυτιλίας προβλημάτων, διὰ τὰς ἀντιναυτιλιακὰς ἐνεργείας του, διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν τοῦ φεύδους, τοῦ κλίματος τῆς ἡθικῆς ἐκπτώσεως, τῆς ἀποσυνθέσεως, εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν Διοίκησιν.

Κριτικὴν αἱ πράξεις τοῦ κ. Μπίρη ὡς 'Υπουργοῦ δὲν ἔπιδέχονται. 'Η ἀνακολουθία, ὁ ἐμπαιγμὸς πρὸς τοὺς πάντας, διὰ τὰ πάντα, ἡ ψηφοθηρία, ἡ κομματικὴ συναλλαγή, ἡ ἀναιδῆς προβολὴ μέτρων μηδέποτε ἐκτελεσθέντων εἶναι τὰ κύρια γνωρίσματα τῆς ὑπουργίας τοῦ «πειραιωλάτρου» κ. Μπίρη. 'Αρκετά, ἀλλως τε, μᾶς ἀπησχόλησε. Περιττὴ ἡ περατέρω συζήτησις.

Φαινόμενον μοναδικὸν 'Υπουργοῦ. Διέπραξεν ἀτυχῶς πολλά. 'Αλησμόνητον τὸ πέρασμά του ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας. 'Ο οἰοσδήποτε διάδοχός του δὲν θὰ είναι χειρότερος. Θὰ ἐκκαθαρίσῃ, τούλαχιστον, τὸ κομματικὸν ἄγος, θὰ διαλύσῃ τὸ οἰκτρὸν περιβάλλον τοῦ κ. Μπίρη —δύοις στὸν ὅμιοι— καὶ θὰ θελήσῃ νὰ ἀντιμετωπίσῃ μὲ περισσότεραν σοβαρότητα τὰ τόσον κακοποιηθέντα ζητήματα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐργαζομένων.

σεως. Είναι ζήτημα ἡθικῆς τάξεως. Εἰς τὸ παρελθόν, ὅταν ἐταξίδευσαν εἰς τὸ Λονδίνον οἱ 'Υπουργοὶ κ.κ. Βογιατζῆς καὶ Κωτιάδης, τὰ ἔκτροπα αὐτὰ δὲν ἐσημειώθησαν.

ΕΙΣ ΤΑ "ΠΟΣΤΑ.."

Προελήφθησαν εύτυχῶς αἱ ἀσχημίαι περὶ τοὺς διορισμοὺς τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν τάξεων εἰς τὰς 'Ἐπιτροπὰς καὶ τὰ Συμβούλια τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Ο κ. Μπίρης κατελήφθη ἀνέτοιμος. Δὲν ἐπρόφθασε νὰ δημοσιεύσῃ εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» καὶ τὰς ἀποφάσεις τῶν διορισμῶν, τὰς διακρινομένας διὰ τὰ ἀπρεπῶς προσωπικὸν ἐλατήρια καὶ τὸν χαμαλὸν κομματικὸν ὑπόλογοισμόν. Οἱ διορισμοὶ εἶναι ἄκυροι.

Παρέχεται, συνεπῶς, τὸ δικαίωμα εἰς τὸν νέον 'Υπουργὸν νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν τάξιν καὶ τὴν εὐπρέπειαν εἰς τὰς διοικήσεις τῶν ἐπὸν Τοῦ 'Υπουργείου ἐξηρτημένων ὄργανων κοινωνικῆς προνοίας, τῶν γνωμοδοτικῶν Συμβούλιων καὶ 'Ἐπιτροπῶν.

Θὰ ἀντικατασταθοῦν εἰς τὰ «πόστα» οἱ ἀνθρώποι τοῦ κ. Μπίρη καὶ τοῦ οἰκτροῦ του περιβάλλοντος, με πρόσωπα κοινῆς ἐμπιστοσύνης, ίκανά, λόγω κύρους καὶ γνώσεων, νὰ ἐξυπηρετήσουν μόνον τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἐργαζομένους εἰς αὐτήν.

ΟΙ ΑΝΑΜΟΡΦΩΤΑΙ

'Αντάμα οἱ κ.κ. Μπίρης καὶ 'Αμπατιέλος. «Ομοίος στὸν ὅμιο! Δρῶντες καὶ οἱ δύο περιφανεῖς δημοκράται εἰς τὸ κοινὸν μέτωπον «ὑπὲρ τῶν ἐλευθεριῶν τοῦ λαοῦ, κατὰ τῆς σκευωρίας τῆς δεξιᾶς». Κατεχειροκροτήθη ἡ παρουσία των εἰς τὴν πρὸ ἡμερῶν πολιτικὴν συγκέντρωσιν τοῦ Πειραιῶν. Καὶ ὁ μὲν σύντροφος 'Αμπατιέλος.

Ἐντάσσεται, τὸν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας. «Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Ελληνικῆς Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, διότι τοιαύτην ἀνελάβουν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ πληροφοριοδότου μας.

«Ηδη, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπίρη, ἐλύθησεν τῆς ὑποχρέωσεως. Τὴν δημοσιεύσην μετατέθησεν τὸν Λόγιον της Επιχειρήσεως, ἀπὸ μηνῶν εύρισκετο εἰς χείρας μας. Γνώσιν τοῦ περιεχομένου της έλαβε καὶ ὁ κ. Μπίρης, ὁ παρὰ ταῦτα ἀμφισβητῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν τοῦ κ. 'Αμπατιέλου.

Δὲν προέδημεν εἰς

παραπάνω τίτλο οι άντιδράσεις τών διαφόρων παραγόντων ήταν διάφορες αναλόγως της τοποθεσίας τους. Π.χ. τα «Ναυτικά Χρονικά», σχρίσαν μιά έκστρατεία έκφοδισμού, περὶ δῆθεν κινδύνων ποὺ έπισωρεύονται πάνω στὸ «Ελληνικό Θαύμα», δηλ. τὴν Ναυτιλία κ.λ.π.

Οι Μανιαδάκηδες στὴν Βουλή κατέθεσαν ἐπερώτησην μὲ τὸ ίδιο νόμα. «Η' προδοτική ἡγετική ὁμάδα τῆς Π.Ν.Ο. ἔριξε τὸ σύνθημα τῆς κεντροδεξιᾶς ἐνότητας, ἐνάντια στὴν ἀριστερά. 'Ο Βαρανάκης (Πρόεδρος τῆς Π.Ν.Α.) χόλιασε γιατὶ προτρέπουμε τοὺς ναυτεργάτες νὰ μποῦν στὰ σωματεῖα τῆς Π.Ν.Ο. καὶ φοβάται μὴ κάστη τὰ προνόμια τῆς «καρέκλας». Μόνο τὸ 'Υπουργεῖο δὲν ἀντέδρασε ἀνοιχτὰ ἀκόμη. 'Ομως, μὲ τὶς συνομιλίες Μπίρη - Ἐφοπλιστῶν στὸ Λονδίνον καὶ ἀπ' ὅτι γράφτηκε ὡς τώρα γι' αὐτὴ τὴν συνάντηση, φίνεται πὼς δὲν προοινίζεται τίποι τὸ καλὸν γιὰ τὸν ναυτεργάτης. Αὐτὰ εἰναι τὰ δικά μας ἐδῶ. Φυσικά θὰ συνεχίσωμε τὴν πάλη γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς γραμμῆς μας, ποὺ εἶναι γραμμὴ ἐνότητας τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, συσπείρωσης στὰ σωματεῖα του καὶ Ἑκατόρισμά του καὶ πάλη γιὰ τὴν διεκδίκηση τῶν αἰτημάτων του.

«Οσο γιὰ τὴν δουλειά σου ἔκει. Κατ' ἀρχὴν πρέπει νὰ προσέχῃς τὸ ἔνα σκέλος τῆς, δηλαδὴ τὸ πολιτικό. Μέ τὴν εὐκαιρία δῶσε ἰδιαιτέρως χαιρετισμούς στὸν φίλο Φελέκη. Στὸν τομέα τὸν Συνδικαλιστικὸν νὰ προχωρῇς πιὸ ἀνοιχτά, ἀλλὰ μὲ σύνεση. Καὶ ἐπειδὴ ρωτᾶς τί νὰ κάνης σὲ περίπτωσι ποὺ δὲ Καπετάνιος δὲν ικανοποιήσῃ τὰ αἰτήματά σας, ἀπαντάμε ἀνεπιψύλακτα. Νὰ παλαιώψωμε ἐπίμονα γιὰ τὴν ἀποδοχὴ τους. Τὸ εὔκολωτέρο πρᾶγμα εἶναι νὰ σκεφθῆτε νὰ φύγετε καὶ νὰ πιάσετε ἄλλο καράδι. Αὐτὴ δομῶς ἡ λύσις δὲν εἶναι ἡ ἐνδειγμένη. Θὰ πάτε σ' ἄλλο καράδι καὶ θὰ δρῆτε ἀυτὰ τὰ ἴδια ἡ παραπλήσια προβλήματα, ὥποτε πάλι θὰ χρειαστῆ νὰ παλαιώψῃς γιὰ τὴ λύσι τους. Συνεπῶς νὰ μείνης καὶ νὰ δργανώσῃς τὸ πλήρωμα στὴν δάση τῆς μαζικῆς διεκδίκησης τῶν ζητημάτων μας. 'Υπογραμμίζω τὸ μαζική γιατὶ πολλές φορές μᾶς συνεπάρνει δὲ ἐνθουσιασμός καὶ Ἑκόδουμε ἀπὸ τοὺς ὑπολοίπους μὲ συνέπεια ν' ἀπομονώμαστε καὶ νὰ δινούμε εύκολο στόχο στὸν ἀντίπαλο.

Στὸ ἔξωτερικὸν νὰ προσθήτης μὲ ἔρχεσαι σ' ἐπαφὴ μὲ τοὺς ἀντιπροσώπους ἀνταποκριτές τῆς «Ναυτεργατικῆς Ενωσης». 'Ακόμη φυσικά δὲν ἔχει δργανωθῆ τέτοιο δίχτυ

γιατὶ καταλαβαίνεις αὐτὰ τὰ πράγματα δὲν γίνονται ἀπὸ τὴν μιὰ μέρα στὴν ἄλλη. Πάντως δημοσίευση τέτοιος καὶ σὺ μπορεῖς νὰ πέσης ἐπάνω του ἢ καὶ αὐτὸς σὲ σένα.

Γιὰ τὴν 'Αμβέρσα δὲν ἔχουμε ἀκόμη κανένα. Φρόντισέ το καὶ σύ. Δηλ. νὰ δρεθῇ κανένα καλὸ παιδὶ ποὺ νὰ μένη ἔξω καὶ νὰ μᾶς κάνῃ αὐτὴ τὴ δουλειά.

Αὐτὰ πρὸς τὸ παρόν. 'Εχεις χαιρετισμοὺς ἰδιαιτέρως ἀπὸ τὸν Μήτσο. 'Ο καινούργιος χρόνος ἥρωϊκός καὶ εύτυχισμένος.

Μὲ συναδελφικοὺς χαιρετισμοὺς

A. ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ
Γραμματέας

ΤΟ ΚΑΤΑΝΘΗΜΑ

Πρέπει νὰ πιστεύουν οἱ ὄρδιναντζες τοῦ Κ. Μπίρη, ὅτι ἀπευθύνονται πρὸς ἀφελεῖς διὰ νὰ κοινοποιοῦν, μετὰ πολύμηνον κυοφορίαν, ἔνα πολυσελίδον ὄνομαστικὸν κατάλογον 361 ναυτικῶν τιμωρηθέντων πειθαρχικῶν, εἰς τὸν ὃποιον μόλις 20 ἀποφάσεις τοῦ ἀρμαδίου Συμβουλίου ἀναφέρονται εἰς παραπτώματα — ἔξυδρισεις, ἀρνήσεις ὑπηρεσίας, διαπληκτισμούς — κατωτέρων πληρωμάτων καὶ 26 εἰς καταδίκας Πλοιάρχων, Α' Μηχανικῶν καὶ Κυβερνητῶν. 'Αντιπλοιαρχικὸν γάρ τὸ πνεύμα. "Ολοὶ οἱ λοιποὶ ἀπειρώθησαν ἐπὶ λιποταξία.

Θὰ πιστευθῇ ἀπὸ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων διαδραματιζόμενα, ὅτι εἰδυλλιακή, πράγματι, κατάστασις κρατεῖ ἐπ' αὐτῶν. 'Ελάχισται — εἰς τὰ δάκτυλα τῆς μιᾶς χειρὸς ἀριθμοῦνται — αἱ ἀρνήσεις ὑπηρεσίας, αἱ πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐγκαταλείψεις τῶν πλοίων, αἱ ὑπὲρ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν ἀπάτησεις καὶ τὰ πειθαρχικά, ἐν γένει, κρούσματα! Τὸ μόνον κακὸν ἡ λιποταξία. Τὴν ἐπίμονον ἀπόκρυψιν γεγονότων, γνωστῶν εἰς δόλους μας, συνέστησεν ὁ παραπτώθεις 'Υπουργὸς εἰς τοὺς ὑπέρτεας τοῦ οἰκτροῦ περιβάλλοντός του καὶ αὐτοί, παραβαίνοντες τὸ καθῆκον τῶν, συνεμφορφώθησαν. 'Εμφανίζονται ἀγνοοῦντες τὴν σαφῶς ἀντιναυτιλακήν κεντροστατερῶν πολιτικὴν τοῦ κ. Μπίρη, ὅστις ἔξαπέλυσε διὰ τῶν δηλώσεων καὶ τῆς ἀσυδοσίας τὴν ἀναταραχὴν ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων.

Πρέπει δῆμας νὰ εἶναι δέσμοις οἱ τοῦ 'Υπουργείου ἀρμάδιοι ὅτι κάποτε, ὅχι πολὺ ἀργά, ἔρευνα εἰδικὴ θὰ διενεργηθῇ εἰς τοὺς

φακέλλους τοῦ 'Υπουργείου καὶ διὰ τὰ ἀποκρύβεντα ἀντιπειθαρχικὰ κρούσματα καὶ τὴν καθυστερήμενην ἥ καὶ ἀνύπαρκτον ἐφαρμόγην τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος. Θά ἀποκαλύψουν τότε τὰ γεγονότα καὶ θα καταλογισθοῦν αἱ εὑθύναι.

Τὴν φοράν αὐτὴν ἡ ἀπλῆ ἀπομάκρυνσις τῶν ὑπευθύνων ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας, τῶν διποίων προστατεύεται, δὲν θὰ εἶναι ἀρκετή. Αἱ κυρώσεις θὰ εἶναι παραδειγματικαί. Ποτὲ δὲν πειριθήσεται τὸ 'Υπουργεῖον μας εἰς τοιούτον κατατηματα.

ΟΙ "ΑΝΘΡΩΠΟΙ.. ΤΟΥ

'Επρόκειτο τὸ Γενικὸν Συμβούλιον τῆς Π.Ν.Ο., ἐκτάκτως πρὸ δεκαπενθυμέρου συγκρήθεν, νὰ ἀποφασίσῃ τελικῶς διὰ τὴν κρυψινήν ἥ μη τῆς ἀπεργίας εἰς τὰ τουριστικὰ καὶ τὰ ἐπιβατηγὰ μεσογειακὰ σκάφη.

Δυσεξήγητος διὰ τοὺς πολλούς, εὐέξηγητος διὰ τοὺς ἐγγύτερον παρακολουθούντας τὰ πράγματα, ἡ ἀδιάλλακτος στάσις τῶν κ.κ. Βελισσαράτου τῶν βοηθῶν τραφοδοτῶν καὶ Τουμαζάτου τῶν ναυτῶν. 'Ολίγας μόλις ἡμέρας πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως τοῦ κ. Μπίρη ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον, ὑπεστήριξαν εἰς τὴν 'Εκτελεστική τῆς Π.Ν.Ο. τὴν ἀναβολὴν τῆς ἀπεργίας. Οἱ «ἄνθρωποι» τοῦ τέως 'Υπουργοῦ ηθέλησαν νὰ τὸν διευκολύνουν, ἵνα ἐπιτευχθῇ συμβιβαστική τις λύσις. 'Ομως, εύθυνος μετά τὴν παραίτησιν τοῦ κ. Μπίρη, ἐπιμόνως ὑπεστήριξαν τὴν ἀμεσον της ἀπεργίας!

Προφανῆς ὁ σκοπός των. Περιέκλειε μανούβραν πολιτικήν. 'Επειδιόκετο ἡ δημιουργία πραγμάτων εἰς τὴν νέαν Κυβερνησιν πρὶν ἡ αὐτὴ διολκηρώσῃ τὴν κατάρτισί της. 'Ο πάτρων τῶν δύο αὐτῶν Προέδρων θὰ ἡτοί ικανοποιημένος, ὃν ἡ ἀπεργία ἐκηρύξτεται τὴν μεθεπομένην τῆς ἀποχωρήσεως του ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον. 'Η σκευωρία κατέτη ἀντιληπτή καὶ ως ἡτοί ἐπόμενον ἀπέτυχε.

Μὲ τὴν σύγκλησιν δημοσίευσεν τὸ Γενικοῦ Συμβούλιον ἀπεκαλύψθη καὶ μία ἄλλη ὅγνωστος πτυχὴ τοῦ μηχανισμοῦ Μπίρη: 'Αστυνομικός, ἔξαδελφος τοῦ κ. 'Υπουργοῦ, τῇ ὑποδείξει τοῦ δεσμίων, εἶχε τοποθετηθῆ, ἀφότου ὁ κ. Μπίρης ἔγινεν 'Υπουργός, ὃς παραπτηρής κατά τὰς συνελεύσεις τοῦ Γενικοῦ Συμβούλιον καὶ τὰ Συνέδρια τῆς Π.Ν.Ο. 'Ησκει καὶ τὰ καθῆκοντα τοῦ πληροφοριοδότου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Μπίρη. 'Η δρᾶστις του δῆμας ἔξετείνετο πολὺ πέραν τῶν ὑπηρεσιακῶν τοῦ καθηκόντων. Εἶχε καὶ γνώμην ἐπὶ τῶν συζητουμένων θεμάτων. Οἱ δεσμοί του μὲ τὸν κ. 'Υπουργὸν προσέδιδον κύρος εἰς τὰς ἀπόψεις του.

Τὸ γεγονός ἀκριβῶς τῆς παρασκηνιακῆς δράσεως τοῦ ὄργανου τῆς τάξεως ἡνάγκασε τὸν Πρόεδρον τοῦ Γενικοῦ Συμβούλιον νὰ ζητήσῃ τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ ἔξαδέλφου τοῦ κ. Μπίρη αὐτὸς τὴν πρὸ ημερῶν συνεδρίσιν. 'Η ἐντολὴ τῆς ἀπομάκρυνσεως ἐπανελήφθη ἐντονωτέρα, δύοντας ἀπροθυμίαν πρὸς συμμόρφωσιν ἐπέδειξεν ὁ παραπτηρής της ἀστυνομικός.

Θὰ χρειασθῇ, πράγματι, χρόνος διὰ νὰ ἔσαλειφθῇ ἀπὸ τὴν ζωὴν τῆς Ναυτιλίας τὸ καθεστῶς Μπίρη. Βαθεία ητο ἡ διάβρωσις.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗΝ

Καθ' ἡ μᾶς πληροφοροῦν ἀπὸ τὴν Νέαν 'Ορκην, ὁ Πρόεδρος Τζόνσον ἐπιδιώκει τὴν κύρωσιν ἀπὸ τὸ Κογκρέστον ἐντὸς τῆς παρούσης συνόδου τοῦ νέου νόμου περὶ μεταναστεύσεως. 'Ηδη ἡ Βουλὴ τῶν 'Αντιπροσώπων ἐπεξεργάζεται τὸ νομοσχέδιον. 'Αν μέχρι τοῦ Νοεμβρίου, ὅποτε λήγει ἡ σύνοδος τοῦ Κογκρέσου, δὲν ηθελε φηφισθῆ, προβλέπεται ὅτι ἐκ τῶν πρώτων νομοσχέδιων, ποὺ θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὸ Κογκρέσον κατὰ τὴν προσεχῆ — ἀρχῆς τοῦ 1966 — σύνοδον, θὰ εἶναι τὸ περὶ μεταναστεύσεως.

Σχετικά τινες λεπτομέρειαι ἐπιτρέπουν τὴν ἐκτίμησιν τοῦ μέτρου: α) Καταργεῖται ἡ ἀρχὴ τοῦ ἀπὸ τεσσαρακονταετίας ισχύοντος νόμου περὶ «εθνικής προελεύσεως» (national origins) καὶ ὁ βάσει αὐτῆς — ἐν

THE WEST OF ENGLAND

STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone: ROYal 8961

Telex: WESTENG LONDON 262130

Cables: WESTENG

συνδυασμῷ πρὸς τὸν πληθυσμὸν τῆς Ἀμερικῆς κατὰ τὸ 1920 — ὑπολογισμὸς τῶν ποσοστῶν (quotas) εἰσόδου τῶν μεταναστῶν ἐξ ἑκάστης χώρας. β) 'Εκατὸν πεντήκοντα ὄκτω χιλιάδες δύνανται κατ' ἔτος νὰ λάβουν τὴν θεώρησιν μετανάστου πρὸς ἐγκατάστασιν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολίτειας.' Ομως, λόγω τοῦ κρατούντος συστήματος τῶν κατὰ χώρας ποσοστώσεων, μόλις ἑκατὸν χιλιάδες μεταναστεύουν καὶ τοῦτο διότι ἐξ ὅλων μὲν χωρῶν ἡ ἀναλογία δὲν ἔστηται — ἀπὸ τὴν Βόρ. Εὐρώπη — ἐξ ὅλων δὲ πολλαὶ χιλιάδες δὲν λαμβάνουν τὴν «βίζαν» των, διότι εἶναι λίγα περιωρισμέναι αἱ Νόμωις ἀναλογίαι. 'Αναφέρεται ἡ περίπτωσις τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας. Εἰς 105 χιλιάδας ἀνέρχονται αἱ ἐξ Ἐλλάδος αἰτήσεις μὲν ἐτησίαν ἀναλογίαν 308 καὶ εἰς 263 χιλιάδας ἐξ Ἰταλίας, μὲν ἀναλογίαν 5.600 ἀτόμων. Διὰ τὰς χώρας τοῦ τριγώνου Ἀσία - Ειρηνικός, ἡ ἀναλογία εἶναι μόλις 2.000, τῆς Ἰνδίας 100 μὲν αἰτήσεις 15 χιλιάδας. γ) 'Εκριθή τὸ σύστημα αὐτὸν ἀναχρονιστικὸν καὶ ἀδικον ἀπὸ τὴν Κυδέρηνησιν Κένεντυ. 'Η ἀνάγκη τῆς τροποποίησεως τοῦ ἀνεγνωρίσθη καὶ ἀπὸ τὸν Πρόεδρον Τζόνσον. δ) 'Ἀλλὰ καὶ ὅταν τὸ νομοσχέδιον κυρωθῇ, θὰ χρειασθῇ χρόνος πολὺς, ἵνα ἀποδῷ τὸ καθιερωμένον νέον σύστημα. Δὲν πρόκειται ἀπὸ τοῦ πρώτου ἔτους νὰ σύγχημῃ τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα, οὔτε καὶ ἀπότομως νὰ μεταβληθοῦν αἱ κατὰ χώρας ποσοστίαις αἱ ἀναλογίαι μέχρι τοῦ προβλεπομένου ἀνωτάτου συνολικοῦ ὄριου τῶν 300 χιλιάδων ἀτόμων ἐτησίων.'

Βαθμίασία θὰ εἶναι ἡ ἀπὸ χώρας εἰς χώραν μεταβολὴ τῶν quotas. Μίας πενταετίας θὰ χρειασθῇ ἵνα περιορισθῇ ἡ ἀναλογία ωρισμένων χωρῶν καὶ νὰ αὐξηθῇ ὅλλων, τῆς Ἐλλάδος λ.χ. καὶ τῆς Ἰταλίας. Εἰς δάρος τῶν ποσοστῶν τῶν χωρῶν τῆς Βορ. Εὐρώπης θὰ ἐνισχυθοῦν αἱ ἀναλογίαι τῶν μεσογειακῶν χωρῶν. Διὰ τὴν Ἐλλάδα μέτριοι ὑπολογισμοὶ ἀναφέρουν τὸν ἀριθμὸν τῶν δώδεκας καὶ πλέον χιλιάδων.

Μᾶς ἐνδιαφέρει καὶ ἀπὸ ἀπόφεως Ναυτιλίας τὸ ἀνωτέρω νομοσχέδιον. Αὐτὴ ἡ ὑπαρξία τῆς ἐλληνικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς, ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν του ἐν πολλοῖς ἐξαρτᾶται.

META THN KOYBAN. TO BIETNAM

'Αποκλείεται καὶ τὸ Βόρειον Βιετνάμ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν συμμαχικῶν χωρῶν. Τὸ Στέπτη Νηπάρτμεντ προέβη ἥδη εἰς σχετικὰ διαθήματα παρὰ τοῖς Συμμάχοις. Καὶ φαίνεται ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν αἴτημα συνήτησε τὴν κατανόησιν. Τὰ ισπωνικὰ πλοῖα ἐπαυσαν νὰ προσεγγίζουν.

Τὸ Β. Βιετνάμ εἰσάγει κυρίως ἀπὸ χώρας μὴ κομμουνιστικὰς ώρισμένας πρώτας ὥλας, ἵνας ὑφαντουργίας, χημικὰ προϊόντα, μηχανήματα, λιπάσματα καὶ διάφορα προϊόντα τῆς ἐλαφρᾶς διομήχανίας. 'Εξάγει μεταλλεύματα καὶ γαϊανθράκας.

Φαίνεται ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Βιετνάμ δὲν θὰ λείψουν τὰ ἀντίποινα κατὰ τῶν πλοίων, που θὰ ἔξηκολούσθουν τὰς πρὸς τὰ ἔκει μεταφοράς. Θὰ ἀποκλεισθούν ἀπό

τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

'Αγγλικά, ισπωνικὰ καὶ γαλλικὰ πλοῖα γραμμῆς διατηροῦν γραμμὰς πρὸς τὸ Χαϊφόγκ. Αὐτῶν τῶν γραμμῶν ζητεῖται ἡ διακοπή. Φορτηγὸς τράμπης, ἐξ ἄλλου, Ἑλληνικά, λιβεριανά καὶ ἀγγλικά μεταφέρουν τὰ μεταλλεύματα. 'Υπὸ τὰς κρατούντας συνθῆκας εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀμελητέαν ἀποτελοῦν ἔργασιαν αἱ ἐποιόντες τοῦ Χαϊφόγκ φορτώσεις. Δὲν πρόκειται, συνεπῶς, τὰ τράμπης ζημίαν ἀξιόλογον νὰ ἔχουν ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν τῶν μεταφορῶν τοῦ Β. Βιετνάμ. Αὐτὴ ὅμως ἡ καθιερωθεῖσα πλέον τακτικὴ τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν ταξιδίων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πότε ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ Παραπετάσματος, πότε ἀπὸ τὴν Κούναβα καὶ τώρα ἀπὸ τὸ Βιετνάμ, ἐμπόδια παρεμβάλλει εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν καὶ δῆ διὰ τὰ πλοῖα ἔκειναν τῶν χωρῶν, ὥπως ἡ Ἐλλάς, μὲ μεγάλην ναυτιλίαν καὶ λίγαν περιωρισμένας εἰς τὸν λιμένας.

* * *

'Εωράτερον πάσης ὅλης χώρας ἡ Λιβερία, ὑπεικουσσαὶ εἰς τὰ ἐξ Οὐασιγκτώνος κελεύσματα, ἔστερες νὰ ἀπαγορεύσῃ τὰ πρὸς τὸ Βόρειον Βιετνάμ ταξιδία τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοίων.

'Ωρισμένα σκάφη ἡγήνοσαν τὴν ἀπαγόρευσιν. Εύκαιρια πολὺ τὸν εἶναι Νέαν Υόρκην κομιστάριον τῆς Λιβερίας, τὸν γνωστόν μας κ. Ρούντικ, νὰ ἐπιβάλῃ... πρόστιμα. Δέκα χιλιάδες δολ. διὰ κάθε ταξιδίου τῶν σύντονων πλοίων ἔπλευσαν εἰς τὸν λιμένας τοῦ Βιετνάμ.

Εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου τὰ ἀλληλικά ναυτικὰ γραφεῖα, κατέφθασε πρὸ τίνος συνοδευόμενος καὶ ἀπὸ δύο δικηγόρους ὁ κ. Ρούντικ. Συμβιβαστικῶς ἔδεχτο καὶ τὸ ημισυ τοῦ προστίμου, ἀπειλῶν ὅλως τὴν διαγράφην τῶν ὑπὸ πρόστιμον σκαφῶν ἀπὸ τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόδης. 'Εξ ὅσων γνωρίζομεν, τὰ πρόστιμα δὲν κατεβλήθησαν εἰσέτι.

Κράτος, δηλαδή, μὲ ἀξιώσεις καὶ ἡ Λιβερία. 'Ο παράδεισος τῆς ἀνωδοσίας. 'Ἄξιζει πολλά. Οἱ ζένοι ἐφοπλισταί, οἱ ἀπολαμβάνοντες τῶν ἀγαθῶν τῆς λιβεριανῆς σημαίας — ὥπως ἐτόνισεν ὁ κ. Ρούντικ — ὀφείλουν νὰ σέδωνται τοὺς νόμους καὶ τοὺς κανονισμούς τῆς Μονρόδης. Εἰς μεγάλην ναυτιλιακὴν δύναμιν ἔξειδίχθη, ὅλλως τε, ἡ Λιβερία. 'Ανάγκην πελατῶν δὲν ἔχει. 'Αθρόα τὰ σκάφη ἐγγύραφονται εἰς τὸ νηολόγιον τῆς. Καὶ ἐπιτρέπεται πλέον εἰς τὸν κ. Ρούντικ νὰ ἐπιβάλῃ τέλη, εἰσφοράς καὶ πρόστιμα, ἐπωφελούμενος τῶν σύντονων προνομίων παρέχει ἡ Μονρόδη εἰς τὸν λιμένας πλοιοκτήτας. Κερδοφόρος, πράγματι, ὑπόθεσις...

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ BIETNAM

'Εξέρχεται τῶν ἀγκυροβολίων τῆς ἀργίας — διὰ πέμπτην ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου φοράν — ὁ ἐφεδρικὸς στόλος τῶν ἀμερικανικῶν λίμπερτς. Τὰ πρώτα εἰκοσιπέντε παραδίονταις ἥδη εἰς ιδιώτας Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, διὰ νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς πρὸς τὸ Βιετνάμ στρατιωτικὰς μεταφοράς.

Φαίνεται ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Βιετνάμ δὲν θὰ λείψουν τὰ ἀντίποινα κατὰ τῶν πλοίων, που θὰ ἔξηκολούσθουν τὰς πρὸς τὰ ἔκει μεταφοράς. Θὰ ἀποκλεισθούν ἀπό

Τὸ Πολεμικὸν ἐπίσης Ναυτικὸν ἐπανεξοπλίζει τὰ μεταγωγικὰ του καὶ δύο ἀεροπλανοφόρα διὰ νὰ μεταφέρουν ἀεροπλάνα καὶ ἐλικόπτερα.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ζῆτησις ξένων φορτηγῶν διὰ χρονοναύλωσιν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας διευρύνεται. 'Η ἀπεργία τῶν ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν κατέστησεν ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην. Τὸ μεταποτοποιηθέντος Νοτιοανατολικῆς Ἀσίας πρόβλεπται νὰ ἔχῃ τεραστίστας μεταφοράς. Τὰ ἀμερικανικὰ καὶ μετά τὴν λῆξην τῆς ἀπεργίας δὲν θὰ ἐπαρκέσουν. Παρεσχέθη ἡ ἀδεια τῆς ἀπεριορίστου ναυλώσεως ξένων.

'Ανακύπτουν οἵμως καὶ νέα προβλήματα μὲ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἔνέργειαν τῶν ἀργούντων. Λείπουν οἱ ἀξιωματικοί τοῦ Ε.Ν., οἱ μηχανικοί κυρίως. Τὰ ναυπηγεῖσα δὲν διαθέτουν ἐπαρκὲς εἰδικευμένων προσωπικὸν διὰ τὴν ταχείαν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν. 'Ολα τὰ ἀποσυρόμενα τῆς ἀργίας σκάφη χρήζουν ἐπιδιορθώσεων.

'Καὶ εἶναι τόσον ἐπείγουσαι αἱ στρατιωτικὰς μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, ὡστε τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἀνέλαβε τὴν ἐπάνδρωσιν 28 ἐκ τῶν λόγω τῆς ἀργίας ἀπρακτούντων ἐμπορικῶν σκαφῶν νὰ τὰ ἐπανδρώσῃ ἐντὸς τοῦ Ιουλίου καὶ Αύγουστου μὲ πληρώματα τοῦ Στόλου. Θα πρόκειται περὶ τῶν προσφάτου ναυπηγήσεως ὑποδειγματικῶν λάσινερ. Μόνον αὐτὰ διαθέτουν τὰ κατάλληλα μέσα φορτοεκφράσεως καὶ μεγάλην ταχύτητα.

'Καὶ, ως φαίνεται, ὁ πόλεμος τοῦ Βιετνάμ — περὶ πολέμου πλέον τακτικοῦ πρόκειται — θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ μακρὸν καὶ θὰ δημιουργήσῃ ἔντασιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, μὲ ἀντίκτυπον γενικώτερον εἰς τὴν ναυλαγοράν.

'Ανέκαθεν προεκάλεσαν αἱ πολεμικαὶ περιπτεῖαι — ἔστω καὶ τοπικαὶ — τὴν ἐκτακτὸν ζῆτησιν χωρητικότητος. Τὴν φορὰν αὐτῆς ἡ περιπέτεια τοῦ Βιετνάμ εύρισκει τὴν ναυλαγοράν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἀνιστράτην, λόγω τῶν μεγάλων φορτώσεων σιτηρῶν καὶ τῆς εύρισκει τὸν λιμένα τοῦ Βιετνάμ την πρόστιμα δὲν κατεβλήθησαν εἰσέτι.

H A Y T A S F A L I S I S

. Δύο ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ναυτιλιακάς μας ἐπιχειρήσεις — αἱ μεγαλύτεραι Ἰσωας— Ηρκίσιαν ἀπὸ τίνος — ἀπὸ τριετίας ἡ μία — ἐφαρμόζουσαι τὴν αὐτὰ σφάλητην διατήσην τῶν συμφερόντων τῶν δημιουργημένων περὶ τὴν ἀσθενείαν τῶν πληρωμάτων. 'Ο πέρατος της τοιστής διασκειρίσεως ἀπεδείχθη, παρὰ τὰς κρατούσας περιστάσεις, ἐπωφελέστερος τῆς άσφαλίσεως εἰς τὰ Club τοῦ Λονδίνου.

Δὲν ἀπλλάγησαν μόνον αἱ δύο αὐταὶ ἐπιχειρήσεις τῶν δημιουργῶν ύπηρεσιῶν τῶν Club, ἀλλὰ κυρίως τοῦ φαιώλου κύκλου τῶν ὑπότιτων συμφερόντων τῶν δημιουργημένων περὶ τὴν ἀσθενείαν τῶν πληρωμάτων.

"Ολαὶ αἱ ὑπόθεσεις ἐκκαθαρίζονται ταχύτερον καὶ ὑπὸ ὄρους πλέον συμφέροντας ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς τεταγμένους ὑπαλλήλους. 'Ο ἔλεγχος τῶν δημιουργῶν εἰς τὰς περιπτώσεις ἀσθενείας — κλινικῶν, φαρμάκων, ἀναλύσεων κ.λ.π. κ.λ.π. — πληρέστερος διενεργεῖται ἀπὸ τὸν ἐμμίσθους ἐπίσης ιατρούς της ἑταίρισης. Διελύθη τέλος καὶ εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ὑπαλλήλους τῶν ἐπιχειρήσεων ἡ σφαλερά ἀντίληψις: «'Η ἀσφάλεια πληρωνεῖ». Μὲ τὴν ἀντίληψην αὐτὴν καὶ αἱ παρεκβάσεις δικαιολογοῦνται. 'Η ἐπιχειρήσις, δεσμώτις, πληρώνει εἰς κάθε περιπτώσιν εἵτε «ἄλλος πληρώνει». Αμεσωτέραν ἔχουν συναίσθησιν οἱ διαχειρίζομενοι τὴν ὑπερθέσειν τῶν ἀσθενειῶν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἔναντι τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς ὅς διὰ περιπτώσεων.

Tέλος: Μετὰ τὴν αύτασφάλισιν τῶν κινδύνων ἀσθενείας ὡργανώθη πληρέστερον καὶ

CISAM S.A.

PLAZA DUGUE DE MEDINACELI 5, 5o
PASEO DE COLON

Ship Brokers And Protecting Agents For Greek Owners (At Your Service)
Shipchandlers Barcelona And Palma de Mallorca
Contract Suppliers U.S. Navy. And Most Greek Companies.
Bonded Stores Importers & Exporters
Fresh Provisions Deck And Engine Stores.....

Telephones
Office 2228868
After Hours 2178859
P.O.Box 853 - BARCELONA

MANAGING DIRECTOR STAVROS TSICHLAS
Night telephone 2263712
Cable Address SHIPCHANDLER - BARCELONA

ή προεξέτασίς τῶν προσλαμβανομένων ναυτικῶν. Εἰς ἐνδελεχῆ ὑπόκεινται ἔξετασιν ἀπό τοὺς ὑπεύθυνους ἱατρούς. Δὲν ναυτολογεῖται ἡ ὑποπτος ἀσθενείας. Προσλαμβάνεται ἡ ἀπό πάστης πλευρᾶς ἐπικήμια διὰ τὸ πλοίον ἀσθενεία ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Τὸ σύστημα αὐτὸ τῆς ἐπιμόνου — οὐχὶ ἐπιπολαίας — προεξετάσεως ἔπειτε καὶ διά τοὺς ἡσφαλισμένους εἰς τὰ Clubs πλοιοκτήτας νὰ είχεν ιδιαιτέρως μελετηθῆ καὶ ἐφαρμοσθῆ. Πολλά διαπάνω θά πρεπελμένοντο καὶ αἱ συχναὶ γνωσταὶ ἀντιδικίαι θά περιώριζοντο.

Δὲν ἡμπορεῖ, βεβαίως, νὰ καλυφθοῦν διά τῆς αύτουσφαλίσεως οι κίνδυνοι ὅσθενείσας καὶ ἀποζημιώσεως διά τὰς μικρᾶς ἢ καὶ μετρίας ἐπιφανείας ἐπικήρησεις. Ἐκείνο, ὅμως, ποὺ θὰ ἔπρεπε νὰ μελετηθῇ, είναι τὸ πῶς τὰ υποπτά περὶ τὰς ἀσφαλίσεις εἰς τὰ Clubs συμφέροντα θὰ περιορισθοῦν, ἢν σχι νὰ ἐκλείψουν. Καθ' ἡμάς, τὸ τελευταίον αὐτὸ είναι ἀδύνατον.

Ὑποστηρίζομεν τοῦτο ἐν γνώσει προσώπων καὶ πραγμάτων.

Τὰ ἵκανοποιητικὰ πάντως ἀποτελέσματα τῆς αύτασφαλείας δικαιολογούν πλήρως τὰς περὶ φαύλου κύκλου παραπήρσεις μας. Ὡς χολδήθημεν ἐπὶ τοῦ σκανδάλου αὐτοῦ καὶ εἰς τὸ παρελθόν. Βελτίωσιν τῆς καταστάσεως δὲν ἔχομεν διαπιστώσει.

ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Δὲν γνωρίζουμεν ἀκόμη τὸ πρόγραμμα τῶν ἐκπαιδευτικῶν ταξιδίων τοῦ, θαυμαστού πράγματος, σκάφους τῶν Σχολῶν μας «Εὐγένιος Εὐγενίδης». Οἱ κατάπλους οὓς ὅμως καθιστᾶ ἐπίκαιαρον τὴν περιγραφὴν τοῦ ὑπὸ τῶν Δανῶν ἀκόλουθουμένου, ἐπὶ τοῦ κρατικοῦ ἐπίσης ἐκπαιδευτικοῦ τῶν «Ντάναμπρκ», προγράμματος. Μακρὰ εἶναι ἡ ἐν προκειμένῳ παραδόσις τοῦ φίλου ζήνους. Τὸ 1600 ἔθετον ἥδη οὕτω ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. «Ἐξακολουθοῦν νά πιστεύουν, ὅτι τὸ ίστιοφόρον ἀποτελεῖ τὸ καλύτερον μέσον καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν. Ἀμεσώτερον ἔρχονται οἱ μαθηταὶ εἰς ἐπαγγέλματα μὲ τὴν θάλασσαν, ἐναργέστερον ἀντιλαμβάνονται τοὺς κινδύνους τῆς καὶ τὸν τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῶν ὡς καὶ προφυλάξεως ἀπὸ αὐτούς, σκληραγγώνται καὶ διαπιστώνουν ὅτι δύνανται ν' ἀντιπλασίουν μὲ τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἐργαζόμενοι ἐνίστε εἰς ὑψος 30 μέτρων ἀπὸ τοῦ καταστρώματος πρὸς εὐθέτησιν τῶν ίστιών ὑπὸ ισχυρὸν ἄνεμον καὶ κλυδωνισμὸν καὶ ἀποκτούν οὕτω τὴν ἔκτην ἐκείνην αἰσθησιν, τὴν ναυτοσύνην, διὰ τῆς ὁποίας, ἐνστικτωδῶς πλέον, ἀντιδροῦν εἰς πᾶν ἀπρόσποτον καὶ ἀντιμετωπίζουν αὐτὸν κατὰ τὸ καλύτερον, διὰ τὸν ἑαυτόν των καὶ διὰ τὸ πλοῖον των, τρόπον.

“Η ἐπὶ τοῦ Νίταμαρκοῦ ζωὴ τῶν μαθητῶν διέπεται ἀπὸ τὴν ἀπαραίτητον λιτότητα καὶ πειθαρχίαν, ἀμφότερος δὲ ταῦτα θεωροῦνται ὡς ἀνάγκη. Κατὰ τὸ ἔξαμηνον ποὺ διερκεῖ ὁ ἐκπαιδευτικὸς πλοῦς, ὃ μέλλων ἀξιωματικός ἀφομοιώνει πλήρως τὰς θεωρητικάς του γνώσεις διὰ τῆς ἀμέσου παραπτήσεως καὶ τῆς ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογῆς. Συφρυνεῖται ὁ χαρακτῆρας καὶ τὸ ἥθος του. ‘Αποκτᾶ συνέδησιν τῶν εὐθυνῶν του, ὀντιλαμβάνεται τὰς δυνατότητάς του καὶ τοὺς ἐπ’ αὐτῶν φυσικούς περιορισμούς, καὶ ἀντιπτύσσει τὸ μὲν τοὺς συμμαθήτας του πνεῦμα συναδελφώσεως, κατανοῶν ἐν ταυτῷ τὴν σημασίαν τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ὁμαδικῆς προσπαθείας. Συνθίζει ἀκόμη εἰς τὴν τάξιν καὶ τὴν ἀκρίβειαν, χάρις εἰς τὰς ὅποιας καὶ μόνον ἔξασφολί-
ζεται ἡ κανονική διεξαγωγὴ τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ἐπονταίσις καὶ ἡ ἀσφάλεια αὐτῶν τῶν ιδίων.

Διαρκούντος τοῦ ἐπιταιευτικοῦ πλοῦ, οἱ μαθηταὶ διδάσκονται κατὰ τὸ ἔξαμηνον ἐπὶ 22 ὥρας χειρισμούς, 22 ὥρας ναυσιπλοίαν, 22 ὥρας κανονισμὸν πρὸς ἀποφυγὴν συκρούσεων, 22 ὥρας δανικά, 22 ὥρας μαθηματικά, 10 ὥρας ἔκθεσιν καὶ ἡμερολόγιον, 10 ὥρας φυσικήν, 6 ὥρας ὑγειεινήν, 6 ὥρας μηχανικήν (διὰ τοὺς πλοιάρχους) καὶ 35 ὥρας σήματα καὶ ἀσύρματον. Ἀκολουθεῖ

πρακτική ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἄσκησις, πρακτικὴ ἄσκησις εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν ιστίων, ὡς καὶ θεωρητικὰ μαθήματα καὶ πρακτικὴ ἄσκησις εἰς τὴν παπηγέν, τὴν μετεωρολογίαν καὶ τὸ ναυτικὸν ἔμποριον. Ἡ πρακτικὴ ἄσκησις συμπληροῦται διὰ τῆς ἀποσπάσεως τῶν μαθητῶν, ἐκ περιτροπῆς, ὡς ονομάθων τοῦ ἔνδυσρυγον, τοῦ τλεγραφοτού, τοῦ ἐπίσκευαστού ιστίων, τοῦ ιατρού, τοῦ θαλαμπτόλου, τοῦ μαγείρου καὶ τοῦ μηχανικού φυλακῆς.

Γνωρίζουν ούτω οι μαθηταί κάθε τομέας τής έργασίας και της ζωής τού πλοίου. Άναλογον είναι και το διά τους μηχανικούς και τους άσυρματιστάς έφαρμοζόμενον πρόγραμμα. Κυρία επιδιώξεις, όπως πάντες είδικεύωνται μὲν καλῶς εἰς τὸν ἴδιον ἔκαστος τομέας του, ἀποκτοῦν ὅμως και σαφῆ ἀντὶληψιν τῆς ἐπὶ τού πλοίου καθόδου ἔργασίας. Δύνανται κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν νὰ ὑπηρετήσουν, εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης, εἰς οιδήποτε τομέα του πλοίου, ἀντικαθιστῶντες ἔνα ἐλλείπον μέλος του πληρώματος.

Δεν είναι όμως μόνον ή ἀρτία ἐκπαίδευσις, τὴν ὅποιαν παρέχει τὸ ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. Ἡ ὑπερῆφανος παρουσία τού εἰσιν τοὺς ξένους λιμεναῖς, ὥχ μόνον ἔνισχει τὸ κύρος τοῦ ἔθνους τοῦ ὅποιού φέρει τὴν σημαίαν, ἀλλὰ καὶ προσδίδει εἰς τοὺς μαθητὰς τὴν ἱκανοποίησιν ποὺ αἰσθάνεται πάξ ὥ ἀποτελῶν τὸ πλήρωμα ἐνὸς ὥραιαν καὶ ὑπερόφανον σκάφους.

Μέ το «Εύγενιος Εύγενιδης» ἀποκτᾷ καὶ ή ναυτικὴ Ἑλλάς τὸ ἄξιον τῆς παραδόσεως καὶ τῆς μεγάλης Ναυτιλίας της ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. Ἡ πείρα εἰς παρομοίων σκαφῶν ἄλλων ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ὡς ἐν προκειμένῳ τοῦ «Ντάνγμαρκ», πρέπει νὸς ἀποτελέσῃ τὸν γνώμονα διὰ τὸν τρόπον, καθ' ὃ θα χρησιμοποιηθῇ τὸ ίδικόν μας πλοῖον, ὡς καὶ διὰ τὸ σύστημα τῆς ἐπί αὐτοῦ ἐκπαιδεύσεως καὶ ἀσκήσεως τῶν μαθητῶν τῶν σχολῶν μας.

ΤΟ ΚΥΡΩΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

"Αναγνώστης τῶν στηλῶν αὐτῶν — προφανῶς Λιμενικὸς ἀξιωματικός — σχολιάζων σημείωμά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὰς δοτάνας τῶν ἀποστελλομένων λιμενικῶν πρὸς διενέργειαν ἀνακρίσεων ἡ ἐπιθεωρήσεων ἐπὶ πλοίων εἰς τὸ ἑξατερικόν, μᾶς ὑπενθυμίζει τὴν ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ κ. Σπανίδη σχετικὴν ἔγκυλον διαταγήν. Εἶναι λίαν ἐπίκαιρος. Εἰς τὴν παράγραφον 4 τῆς ἐν ἔγκυλον ἀναφέρεται:

·ΟΙ Προξενικοί Αγιανάρχαι, ὃν ἡ περιο-

EIT THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex	BRAKE	Tel.	510	Telex
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007	Norderdeich 4-5	Priv.	510 via	4151
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex	NORDENHAM	Tel.	2651	Telex
Schlachte 15/18	Priv. 446176	0244151	P.O.B. 98	Priv.	2651 via	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex	EMDEN	Tel.	2391	Telex
Kaisershafen	Priv. 45841	023876	Nesserlandstr. 1	Priv.	2392	027827
	WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex			
	Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5			

TELEGRAMS : "ERMIS"

Represented also at: LUBECK KIEL

δευτικόν πλοιόν. Τρίμηνος προβλέπεται, περίπου, ή διαδρομή, της οποίας ούδεις άμφισσητεί την σκοπιμότητα. Οι ούτω περιοδεύοντες ηδη, διά φορτηγού πλοίου, Δόκιμοι Λιμενικοί Αξιωματικοί, καθώς και θσοί άλλοι καθ' έκαστον έτος έτιχειριν παρομοίους έκπαιδευτικούς πλόσιας, λαμβάνουν όπωσδήποτε μίαν ίδεαν — έστω και άμυδραν — της έπι τών πλοίων ζωής. Ξενοδοχειακός είναι ωράριος πλόσιας τάξης περιπτώσεις αύτάς. Οι Δόκιμοι Λιμενικοί, ταξιδεύοντες ώς τουρίσται, θά τύχουν περιποίησεων, άλλα και ιδιαιτέρας έκ μέρους όλου του πληρωματος συμπεριφράς. Υπό τάξης συνθήκας αύτάς, δεν νομίζουμεν θτοί οι μελλοντικοί Λιμενικοί Αξιωματικοί θά τύχουν πλήρους ένημερώσεως διά τής ζωής τών ναυτικών, άλλα και διά τό έν γένει καθεστώς έπι τών πλοίων. Μία εύρυτερα είσοδος των είς την άτμοδσφαιραν τού ναυτικού λειτουργήματος είναι έπι-βεδλημένη, έφ' θσον άκαθετος ή 'Ελληνική Ναυτιλία προχωρεῖ πρός τήν δευτέραν ναυτικήν παγκόσμιον θέσιν και οι σημερινοί δόκιμοι θά διαχειρίζωνται τά διοικητικά της ζητήματα.

"Όστε, άντι της όμαδικης αύτής «κρουαζίέρας», νομίζουμεν ώς έπωφελέστερον άν είς έκαστος τών δοκίμων λιμενικών έναυτολογείτο ώς δόκιμος πλοιάρχος μέ δλας τάξης συνεπαγμένας υποχρέωσεις, άλλα και τάξης άπολανάς έπι φορτηγών. Θά τοις έδιδετο ούτω ή εύκαιρια νά συμβιώσουν μετά τών ναυτικών της ποντοπόρου ναυτιλίας και νά υπεισέλθουν είς δλας τάξης πτυχάς της έργασίας των. Θά μετείχον είς τήν ένδιατησιν, την τροφήν και τήν ψυχαγωγίαν των. Θά παρηκολούθουν τήν χαράν και τάξης άπογοητεύσεις των, τάξης μεμψιμορίας και τά παράπονά των. Θά εύρισκοντο πληρούν των και είς αύτά τά άντιτεθαρχικά τών όλισθηματα. Θά έσπουδαζον τήν ναυτικήν ζωήν είς δλας της άνεξαιρέτως τάξης έδηλωσεις, ώστε θεμελιώμενας πλέον νά έχουν άφετηριας διά τάξης μελλοντικάς των σκέψεις και πράξεις.

Τό έτησιον αύτό της έκπαιδευσεως τών Λιμενικών Δοκίμων 'Αξιωματικών, θά είναι τό θετικώτερον. 'Επακόλουθον: 'Ο πλουτισμός τών γνώσεων των μέ στοιχεία, τά όποια άπο ούδεμίαν άλλην έκπαιδευτικήν προσπάθειαν είναι δυνατόν νά άποκομίσουν. Και άξιζει ο περιορισμός τού κύκλου άλλων τιων μαθημάτων, τά όποια είναι δυνατόν νά τά διακούσουν συμπληρωματικών και μεταγενεστέρων.

ΑΥΤΟΚΑΤΑΣΤΡΕΦΟΜΕΘΑ

Πέρυσι τό Κυπριακόν. 'Εφέτος ή πολιτική κρίσις και τά έπακόλουθα τού πεζοδρομίου. 'Αποτέλεσμα: Συστολή και τής έφετεινής τουριστικής κινήσεως.

Πολλαὶ αἱ άκυρώσεις εἰς τά τουριστικά μας σκάφη. 'Ολαι αἱ θέσεις των διά τήν Αύγουστον και Σεπτέμβριον είχον κλεισθή. Κατά 20 - 30% ύπολογίζονται τά κενά μετά τάς άκυρώσεις.

'Εκατομμύρια πολλὰ δολαρίων διετέθησαν και έφετος διά τήν μετασκευήν τουριστικών σκαφών. Δικαιολογημένη ή έπενδυσις έκ τών καλῶν προβλέψεων διά τήν έφετεινήν κίνησιν. Και αἱ προβλέψεις άπειδείχθησαν όρθαί. Πλήν αύτοκαταστρεφόμεθα. Αἱ πορείαι, αἱ δόμομαχίαι και αἱ άπεργίαι τρέπουν είς φυγήν τούς ξένους. 'Ολαι οι άλλοι, οι γείτονές μας, τούς καλωσορίζουν...

ΔΙΑ ΤΑΣ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕΙΣ

'Η Αύστραλιανή Κυβέρνησης λαμβάνει μέτρα άποφασιστικώτερα διά τάξης δραπετεύσεις. 'Ισως αύτά νά έχουν άναστατωτικήν έπι-δρασιν και έπι τών άθροών άπο τά ίδικά μας πλοία λιποταξιδιών.

'Άπο τής Ιης Σεπτεμβρίου καθιερώνται ένιαίσιος τύπος «δελτίου ταυτότητος» δι' δλους τούς έπιβαντοντας ένδος πλοίου, καταπλέοντας είς λιμένα τής Αύστραλιας, ξένους ναυτικούς, πλήν τού Πλοιάρχου.

Μὲ τά δελτία τής ταυτότητος θά έφοδιάζεται δλους πληρώματα πρό τού κατάπλου

τού σκάφους. 'Ο Πλοιάρχος ύπευθύνως θά τά συμπληρώνη μέ κάθε σχετικήν λεπτομέρειαν, χρήσιμον πρός διακρίσιν τής ταυτότητος τού κάθε ναυτικού, και μέ τήν φωτογραφίαν του. Αἱ ταυτότητες θά έλεγχωνται άπο τήν ύπηρεσιαν μεταναστεύσεως.

"Αν ναυτικός τις δραπετεύσῃ, τό δελτίον ταυτότητος θά παραδίδεται είς τάξης μεταναστευτικάς άρχας τού λιμένος, αϊτίνες και άμεσως θά έπιλαμβάνωνται τής διώξεως τού δραπετέου, δλασίσεις πλήρως ήλεγχων στοιχείων τής ταυτότητός του. 'Η διαφυγή τού θά είναι δύσκολος, αν μή άδύνατος. Θά συλληφθῇ άσφαλώς ώς παρανόμως εισελθών είς τό έδαφος τής Αυστραλίας και θά έπαναπατρισθεί.

Μέρχι τούδε τά στοιχεία ταυτότητος, τά παρεχόμενα διά κάθε δραπετήν άπο τόν Πλοιάρχον, δλασίσεις πλήρως ήλεγχη.

Τό ναυτικόν του φυλάδιον δεν παραδίδεται είς τάξης μεταναστευτικάς άρχας, διότι ο Πλοιάρχος είναι ύποχρεωμένος νά τό παραδώσῃ είς τόν 'Ελληνην Πρόξενον. Φωτογραφία, πρόσφατος κυρίως, δεν θά συναντήσεις τό πλοία τού είς τό N.A.T. — σσα δέν θά σηματίσεις. Τούναντίον καρποφορούν, έστω και καθιυστερημένων.

Και άφ' ήσι στιγμής οι προτιθέμενοι νά δραπετεύσουν θά διπιστώσουν, διότι η σύλληψή των άσφαλής διαγράφεται, θά είναι και έπιφυλακτικώτεροι είς τήν έγκαταλείψιν τού πλοίου, έφ' θσον δεδιάσιως και έντευθύνη ληφθούν τά αύτηρότερα μέτρα διά τούς δραπετεύσοντας. ('Απαγόρευσις άμετάκλητος τής άσκησεως τού ναυτικού έπαγγέλματος).

ΔΙΑ ΤΗΝ Δ.Ο.Μ.

Είς τάξης διατυπωθείσας άπο τού κ. Ούάιτ τής Δ.Ο.Μ. έπικρίσεις διά τήν μή σύλληψή των άσφαλής διαγράφεται, θά είναι και έπιφυλακτικώτεροι είς τήν έγκαταλείψιν τού πλοίου, έφ' θσον δεδιάσιως και έντευθύνη ληφθούν τά αύτηρότερα μέτρα διά τούς δραπετεύσοντας. Πράγματι, τά συμφωνηθέντα μέ τον κ. Ούάιτ περί τετρακόσιον πλοίων έπηρηθσαν. Αδικεί τήν μημήν του ο 'Αγγλος συνδικαλιστής Ισχυριζόμενος τά άντιθετα.

Πιθανόν δεκάδες τινες πλοίων νά προστεθούν είς τά συμβεβλημένα, πολὺ όμως άμφιβαλλομεν διά τήν πλήρη έπιτυχιάν τών νέων διαβεβάσων τού κ. Ανδρεάδη. Μάσταιαι ίπηρξαν αι μέχρι τούδε συστάσεις και τών στηλών αύτών. Διά λόγους άκατανοήτους, είς ημᾶς τούλαχιστον, ή άπροθυμία μεριών διφορτιστών συνεχίζεται.

Πρόσκειται νά ναυπηγηθούν: τρία μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα (ογε-οι) τών 83.500 τόνων έκαστον, ίκτω δεξαμενόπλοια τών 80.000 τόνων έκαστον και τρία μπάλκαρριερς τών 62.000 τόνων έκαστον. Πλήν δύο ή τρίων, όλα τά σκάφη θά είναι δηγλοκίνητα. 'Η άπασχόλησίς των είναι άπο τούδε έξισφαλισμένη διά τής άναληψεως συμβολαίων μεταφοράς και διά χρονοναλώσεων.

Και τό μέγα πρόβλημα: Πού τά κατάλληλα πληρώματα νά έπανδρωσουν τά σκάφη αύτά; Πού ή μετεκπαίδευσις;

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

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

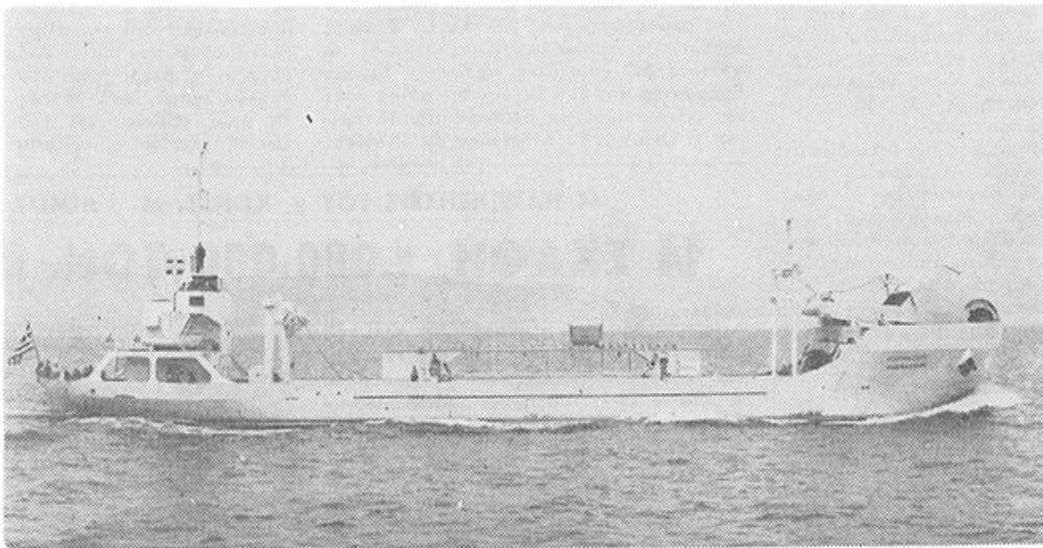
HELLENIC SHIPYARDS

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 827 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 30,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 70,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 37,000 D.W.T.
- No. 3 LENGTH 720 FT. BREADTH INSIDE WALLS 111 FT.
LIFTING CAPACITY 24,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 46,000 D.W.T.

* INDUSTRIAL WORKS



Hellenic Shipyards Co. specialise in jumboisings, T-type conversions, bulbous bows and special constructions like the "PARNASSOS", pictured above, a vessel specially designed and built at Skaramanga Yard for "Aluminium de Grèce" S.A.

The ship will operate between Itea and Metohi as a bauxite carrier for the Aluminium plant. Loading and unloading is continuous and automatic while all the ship's gear and machinery is remote controlled.

Registered Office :

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

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141, 2, 3
Yard: Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.
Telex: ATHENS 293 & 396 Telephones: 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 1022, N.Y.
Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: Murray Hill 8-7070.

ΠΕΡΙ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Όλιγον καθυστερημένην — τὴν εἰχομεν πρανηγγείλει — δημιουργούμεν τὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Δ. Κοπανίτος εἰς τὰς διατυπωθεῖσας ἐπιφύλαξεις ἀπὸ μέρους "Ἐλλήνων καὶ ἔνων εἰδικῶν περὶ τὰ ασφαλιστικὰ διὰ τὸ σχέδιον τῆς ουστάσεως ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς Θαλασσοασφαλείας (Club) πρός καλύψιν πασσοστού τινος τῶν κινδύνων ἐπὶ οκτώμην ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Οἱ ἀναγνωσται τὸν στηλῶν ἀντῶν, δοσο παρηκολούθησαν τὰς σχετικὰς συζητήσεις, θὰ εἴρουν εἰς τὴν κατωτέρων ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κοπανίτος τὰς ἀναγνωστὰς ἐπὶ τοῦ σχέδιου διευκρινήσεις.

Δὲν πρόκειται, δεδούλως, νὰ σταματήσῃ ἡ συζήτησις, οὗτε καὶ πρέπει. Ήξενυχιστικὴ δλῶν τὸν ἀπόδειν πιστεύομεν διὰ τὸ πρέπει νὰ εἰναι. Κτήματα τῶν ἐνδιαφερείμενων ἐφοπλίστων — κοινὴ συγειδήσεις — θὰ κατατῆσθαι ἡδεῖ τῆς συστάσεως τῆς Θαλασσοασφαλείας, ἀδιαφόρως τῆς προσφοράτερας μιρρῆς ποδ τελικῶν θὰ προσελάμβανεν.

Ἡ συζήτησις, ἀκριβῶς, πρόσαγε: ἔναν καιρὸν διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας πρόδηλημα.

Τὰ ἄρθρα, τὰ ὅποια κατὰ καιροὺς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐδημοσίευσαν ἐπὶ τοῦ σχεδίου συνεργασίας "Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν πλοίων των, καὶ τὰ συνδεύοντα αὐτὰ σχόλια, συνέτειναν πολὺ εἰς τὸ νὰ ὑποκινήσουν καὶ προβάλουν εύρυτερον τὸ διὰ τὸ θέμα τοῦτο ἐνδιαφέρον.

Πρέπει δεδούλως νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι τόσον ἡ δημοσία συζήτησις, σοσὶ καὶ ἡ κριτικὴ τοῦ σχεδίου, πάσχονταν, καὶ ἀνάγκην, ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι τὸ σχέδιον εἶναι ἀκόμη ὑπὸ μελέτην καὶ ὅτι εἶναι φύσεως κατ' ἔξοχην πρακτικής, μάλιστα δὲ κατὰ μέγα μέρος ἐμπορικῆς. Παρ' ὅλας τὰς τεχνικὰς καὶ θεωρητικὰς ἀπόφεις, ποὺ τὰ τεθέντα ἐρωτήματα δυνατῶν νὰ παρουσιάζουν, μερικὰ ἔξι αὐτῶν ἀνήκουν εἰς τὸ πεδίον τῆς ἐφαρμογῆς μᾶλλον καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν προσφέρονται οὐδὲ ἔξιπτητερούνται ἕσως ἀπὸ δημοσίαν καὶ ἐκ τῶν προτέρων ἀνάλυσιν.

'Αφ' ἔτερου εὐκαιρίας δοθείσης εἶναι, νομίζω, χρήσιμον νὰ τονισθῇ καὶ πάλιν ἡ κεντρικὴ ἰδέα τοῦ σχεδίου καὶ ἡ βασικὴ ἀνάγκη, τὴν ὅποιαν καλεῖται τοῦτο νὰ ἀποδέιπνη. Αἱ ἐκτιθέμεναι ἔδω ἀπόφεις δὲν εἶναι πρωτότυποι, ἀλλ' ἡ εὐθύνη διὰ τὴν διατύπωσιν των εἶναι προσωπικὴ τοῦ γράφοντος. ('Αριθμοὶ καὶ στατιστικὰ στοιχεῖα περιέχονται εἰς τὴν ἀρχικὴν εἰσήγησιν μου, τοῦ ὅποιας τὸ πλήρες κείμενον, παρὰ τὰς ἀτελείας του, ἐλπίζω κάποτε νὰ δημοσιεύσω).

1. "Ἐναντι τῶν ὠργανωμένων συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν, οἱ ἐφοπλισταὶ — καὶ ιδίως οἱ μέσοι καὶ μικρότεροι "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ — ἔχουν παραμείνει ἀνοργάνωτοι. 'Υπάρχει, συνεπώς, ἀνάγκη νὰ συνενοηθούν μεταξύ των καὶ ὁργανωθούν, ὥστε

νὰ δυνηθοῦν νὰ προστατεύσουν τὰ συμφέροντά των καλύτερον.

Πρὸς τούτοις, ἡ 'Ἐλλάς εἶναι ἕσως ἡ μόνη μεγάλη ναυτικὴ χώρα χωρὶς ἀνάλογον ἀσφαλιστικὴν ὄγοράν.

2. Τὸ σχέδιον ἐπιδιώκει:

(α) Νὰ συντονίσῃ καὶ πρωθήσῃ τὰ συμφέροντα τῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων. 'Ελπίζεται ὅτι σύν τῷ χρόνῳ καὶ διὰ τοῦ συνδυασμοῦ ἀλληλασφαλίσεως καὶ ἀντασφαλίσεως θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ μείωσιν τοῦ καθαροῦ ἀσφαλιστικοῦ κόστους.

(β) Μὲ τὸ κύρος, τὸ ὄποιον θὰ ἀντλῇ ἀπὸ τὴν συνεργασίαν τῶν μελών, νὰ ἔξερενησῃ καὶ χρησιμοποιήσῃ κατὰ τὸν ἐπωφελέστερον τρόπον τὰς δυνατότητας τῆς διεθνοῦς ἀσφαλιστικῆς ὄγοράς.

(γ) 'Εντὸς τοῦ πλαίσιου καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, νὰ εύοήσῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς καὶ νὰ συντελέσῃ ὡστε αὕτη νὰ καταλάβῃ ὄργανικὴν ἐντὸς τῆς διεθνοῦς θέσιν.

Εἰδικώτερον, ὃ διὰ τοῦ σχέδιον προβλεπόμενος ὄργανισμός θὰ δυνηθῇ νὰ χρησιμοποιήσῃ πληρέστερον τὰς ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας αἱ 'Ελληνικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖροι εἶναι εἰς τὴν θέσιν νὰ προσφέρουν, καὶ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς κεντρικὸς ἀγωγὸς διὰ τὴν διοχετεύοντας εἰς αὐτὰς μεγαλύτερους καὶ σύν τη προσδόω τῆς 'Ελληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς αὐξανομένου ὄγκου ἐργασίας.

Ἡ ἐπιδίωξις τῶν προτομημάτων σκοπῶν θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ εὐνοϊκὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ὅλης χρηματικῆς οἰκονομίας τῆς 'Ελλάδος καὶ ἐλπίζεται ὅτι θὰ προσδώσῃ ζωὴν, κίνησιν καὶ περιεχόμενον εἰς τὴν ἐν 'Ελλάδι ἀγορᾷ χρημάτος καὶ κεφαλαίου. 'Εμμένως θὰ ἐνισχυθῇ ἐπίσης ἡ ἀνάπτυξις πλείστων ὅσων θυμητικῶν ὑπηρεσιῶν, συναφῶν πρὸς τὴν ἀσφαλιστικὴν, τὴν χρηματαγορᾶν καὶ τὴν Ναυτιλίαν, ὑπηρεσιῶν αἱ ὅποιαι τόσον συντελούν εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς μεγάλου ἐμπορικοῦ κέντρου.

Τὸ θέμα πάντας ἀπασχολήσει τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀπὸ καίρου ἡδη, παρ' ὅλην τὴν δυσπιστίαν, ἀλλὰ καὶ ἔμμεσον κυρίως ἀντίδρασιν, τὴν ὅποιαν, φυσικῷ τῷ λόγῳ, ἔχει συναντήσει.

3. 'Ο ὑπὸ μελέτην ὄργανισμός δὲν εἶναι οὔτε πρέπει νὰ εἶναι ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρα. Αὐτὸς ἀκριβῶς ποὺ θέλομεν ν' ἀποφύγωμεν εἶναι ὃ δυσμός καὶ ἡ ἀντίθεσις τῶν συμφερόντων μεταξύ ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου, ἡ ὅποια εἶναι ἀναπόφευκτος εἰς μίαν ἀσφαλιστικὴν ἑταῖρην, καὶ ὅταν ἀκόμη μέρος τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς ἀνήκει εἰς ἐφοπλιστάς. 'Οπως καὶ νὰ ἐμφανισθῇ τὸ πρᾶγμα, συμφέρον τοῦ ἀσφαλιστοῦ εἶναι τὰ ἀσφαλιστρά νὰ εἶναι υψηλά καὶ συμφέρον τοῦ ἀσφαλιζομένου νὰ εἶναι χαμηλά. 'Αντιτέθως, διὰ τοῦ ὑπὸ μελέτην ὄργανισμοῦ ἐπιδιώκεται καὶ ἐπιτυγχάνεται

ἀπόλυτος σχεδὸν ταυτότης τῶν συμφερόντων τῶν μελών του ὡς ἀσφαλιστῶν καὶ ἀσφαλιζομένων. Πρόκειται περὶ συνεταιρισμοῦ, εἰς τὸ περίσσευμα καὶ τὰ κέρδη τοῦ ὄποιον ἔκαστον μέλος θὰ συμμετέχῃ βάσει τῶν εἰσφορῶν του (ἀφοῦ ἕσως ληφθῇ προηγουμένως ὑπ') ὥσπιν τί ἔχει ἡδη σίστράξει τὸ μέλος ὑπὸ τύπον ἀσφαλιστικῶν ἀποζημίωσεων).

Ο ἀλληλασφαλιστικὸς συνεταιρισμὸς διαφέρει ἐπίσης κατὰ πολὺ ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἑταῖρίαν εἰς τὸ ὅτι δὲν χρειάζεται κεφαλαία. (Τυχὸν προκαταβολαὶ ἡ δάνεια τοῦ τύπου του ἀναφερομένη εἰς τὸ προσχέδιον, τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὰ «Ν. Χ.» τῆς Ιησοῦ Μαΐου 1965, τρεχούσας καὶ ταμειακάς μόνον ἀνάγκας τοῦ συνεταιρισμοῦ καλούνται νὰ καλύψουν καὶ δὴ κατὰ τὴν πρώτην, τὴν μεταβατικήν, φάσιν τῆς λειτουργίας του).

4. Τὸ προτεινόμενον σύστημα συνδεύσιμης ἀλληλασφαλίσεως καὶ ἀντασφαλίσεως εἶναι ἀπλούν. "Ἔχει δοκιμασθῆ ἐπιτυχῶς καὶ ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν Σκανδινανίαν καὶ ἀλλαχοῦ.

Ἡ οἰκονομικὴ ὠφέλεια, τὴν ὄποιαν προσδοκᾶ ὁ συνεταιρισμὸς καὶ μέσω αὐτοῦ τὰ μέλη του, προέρχεται ἀπὸ τὴν διαφοράν μεταξὺ τῶν εἰσπραττομένων εἰσφορῶν (ἀσφαλιστρῶν) καὶ τῶν καταβαλλομένων ἀντασφαλιστρῶν καὶ ἀποζημίωσεων, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν ἔχοικονόμησιν ἔξιδων καὶ προμηθειῶν.

Κατὰ κακῶν ὑπολογισμῶν καὶ ζημιῶν ὁ συνεταιρισμὸς θὰ πρέπει νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ προστατεύῃ διὰ καταλλήλου καὶ συνετοῦ συνδυασμοῦ τοῦ ποσοῦ ἡ ποσοστοῦ, τὸ ὄποιον ὁ συνεταιρισμὸς ἀποφασίζει νὰ κρατήσῃ ιδιώ αὐτοῦ κινδύνῳ, μετ' ἀντασφαλίσεως τοῦ ὑπολοίπου μέρους τῆς ἀξίας, τὴν ὄποιαν ἔχει καλύψει.

Τὸ ζήτημα εἶναι κατὰ πολὺ πρακτικὸν καὶ χειρισμόν.

Ἡ ἀντασφαλίσις εἶναι δέδοιται πρωτίστης διὰ τὸ συνεταιρισμὸν σημασίας. Δὲν ὑπάρχει ἐπίσης ἀμφιβολία, ὅτι δημοσία καὶ ἔκ τῶν προτέρων συζητήσις μεθόδων καὶ συστημάτων εἶναι πολὺ ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐπὸλλος δημιουργική, ἀλλὰ πέραν ὁρισμένου σημείου πάνει νὰ εἶναι καρποφόρος καὶ σκόπιμος. Πρόκειται περὶ θεμάτων, ἀναγομένων εἰς τὸν τομέα τῆς πρακτικῆς κυρίως ἐφαρμογῆς, ὃ δὲ συνεταιρισμὸς καὶ τὰ μέλη του, πρὶν ἡ ἀποφασίσουν περὶ αὐτῶν, θὰ ἔχουν πλήρη εὐχέρειαν νὰ κάμουν χρήσιν τῶν ὑπηρεσιῶν, πείρας καὶ γνώσεων εἰδικῶν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν πρώπων, ὅπως ἔχει ἡδη γίνει καὶ κατὰ τὸ στάδιον τῆς προπορασκευῆς καὶ προμελέτης. Οὐδὲν μέλος πρόκειται νὰ ἔκτεθῃ ἡ δεσμευθῆ, προτοῦ λάθη σαφῆ ἀντίληψιν καὶ γνώσεων συγκεκριμένων σκέψεων καὶ προτάσεων, καὶ προτοῦ ἀποφασίσῃ τὸ ίδιον ἐπ' αὐτῶν. Μολονότι κινεῖται εἰς πλέον περιωρισμένων καὶ ἀπλούν τομέα, ὁ 'Ελληνικὸς Ἀλληλασφαλιστικὸς Συνεταιρισμὸς Κινδύνων Πολέμου παρέχει ἐν τούτοις κάποιαν

"SINGAPORE,,

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

DAWOOD & CO. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

SHIPCHANDLERS

57, RAFFLES QUAY, SINGAPORE-1

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

PHONES: 95631, 95632
NIGHT: 72277

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

έγγυησιν, ότι οι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ δύνανται, ἃν θέλουν, νὰ συνεργασθοῦν ἀθορύ-
βως καὶ ἐπιτυχῶς καὶ εἰς τὸν ἀσφαλιστι-
κὸν τομέα.

5. Τὸ προτεινόμενον σχέδιον είναι πολὺ ελαστικόν. "Η κεντρική ίδεα καὶ οἱ βασικοὶ κανόνες του δύνανται καταλλήλως προσαρμοζόμενοι νὰ τύχουν ἐφαρμογῆς ἐπὶ μεγάλης ποικιλίας περιπτώσεων.

Δύναται να περιλάβη δόλοκληρον σειράν διαθαμίσεων ἀπό τὴν ἀρκετά συντηρητικήν περίπτωσιν, τὴν ὅποιαν ἀνέφερον ὡς παράδειγμα εἰς τὴν ἀρχικὴν εἰσήγησίν μου (κατὰ τὴν ὅποιαν δ συνεταιρισμὸς ἀντασφαλίζει δόλοκληρον σχεδὸν τὸ ὑπὲρ αὐτοῦ καλυπτόμενον ποσόν, ὡφίνει εἰς τὴν ἀγράνην καθορισμὸν τοῦ ἐπιπέδου τῶν ἀσφαλίστρων, περιορίζει τὴν δραστηριότητά του εἰς τὴν διαπραγμάτευσιν τῶν ἀντασφαλίστρων καὶ τὴν ἔξοικονόμησιν ἔδοναν καὶ προμηθεῖσαν καὶ ἀρκεῖται εἰς σχετικῶς στοιχειώδη ἐσωτερικὴν ὄργάνωσιν), μέχρι τῆς πλέον τολμηρᾶς, ἀλλὰ καὶ πλέον ἐνδιαφερούντης ἴσως, περιπτώσεως, ὅπου ὁ ἀλληλασφαλιστικὸς συνεταιρισμὸς ἀναλαμβάνει δι' ἕδιον λογαριασμὸν μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἀσφαλιζόμενου ποσοῦ, ἀσκεῖ πρωτοβουλίαν καὶ εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ἀσφαλίστρων καὶ μεταβάλλεται εἰς leader. Είναι ζήτημα πρακτικῆς κρίσεως καὶ ἀπόφασεως, πόσην πρωτοβουλίαν θὰ ἐπιδιώξῃ ν' ἀσκήσῃ, πόσην εὐθύνην ν' ἀναλάβῃ καὶ τί εἶδους ὄργάνωσιν νὰ ἔχῃ ὁ συνεταιρισμὸς εἰς τὰ πρώτα του στάδια.

Τό προσχέδιον, τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὰ «N. X.» τῆς Ιησοῦ, ὡς βάσιν καλύψεως προέτεινε τὰ 50% τῆς ἀξίας, ἐπηρεασθὲν ἐν προκειμένῳ καὶ ὑπὸ τοῦ Gothenburg Club. Ἐννοεῖται δὴ ὃ κανὸν ὑπόκειται εἰς ἔξαρσεσις καὶ ὅτι εἰς περιπτώσεις πλοίων διαιτήρως μεγάλης ἀξίας τὸ ὑπὸ τοῦ συνεταιρισμοῦ καλυπτόμενον ποσὸν δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ ἐν ἀνώτατον ὅριον (ceiling). Ἐθεωρήθη δὲ ποσοστὸν καλύψεως 50% κοτά μέσον ὅρουν καὶ ή δι' αὐτοῦ ἐκφραζομένη μεγαλύτερα ὑποστήριξις τῶν μελών πρὸς τὸν συνεταιρισμόν, παρέχοντας εἰς τούτον τὸν ὑδημένον κύρος καὶ δύναμιν διαπραγματεύσεως μετὰ τὰς ἔξωτερικς ἀγορᾶς.

Θά ἔπειτε νὰ σημειωθῇ, δτι ή ἐκ μέρους τοῦ συνεταιρισμοῦ (ώς πρωτασφαλιστοῦ) καλύψεις μικροτέρου ή μεγαλύτερου ποσοστού δὲν συνεπάγεται κατ' ἀνάγκην μεταδόληγά ἀνίστοιχον τοῦ ποσοστοῦ ἡ ποσοῦ, ὅποιον ὁ συνεταιρισμός κρατεῖ (retains) δι'. Ἰδιον αὐτοῦ λογαριασμὸν καὶ κίνδυνον. Τὸ ποσὸν ἡ ποσοστὸν αὐτὸν (1% ή 2,5% ή τιδήποτε ὄλλο ἀπόφασισθῇ) δύναται νὰ παραμείνῃ τὸ ἵδιον, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἂν συνεταιρισμὸς καλύπτη τῆς πρωτασφαλιστής τὰ 20% ή τὰ 50% τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀξίας τοῦ στόλου τῶν μελῶν του.

6. Τέλος, ὅπως ὅλοι, ὅσοι συμμετέσχονται ταῖς σχετικάς συζητήσεις καὶ προεργασίαιν γνωρίζουν, τὸ σχέδιον οὐτε ἐπιπρεάσθη ὑπὸ μεσιτῶν ἀσφαλείων, οὐτε στρέφεται αὐτῶν. Εἰναι σχέδιον ἀπό τὴν ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Δ. Η. ΚΟΠΑΝΙΤΣΑΣ

Ο ΑΠΡΟΣΚΛΗΤΟΣ “ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΗΣ”

ΑΝΕΥΘΥΝΟΙ ΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ

Εἰς τὸν τόπον μας, ἡ λατρεία τῆς ἀναρμοδιότητος ἀπέκτησε τοὺς περισσοτέρους πιστούς. Θέματα δυσχερή, πολύπλοκα, πολύμορφα, ἀπαιτούντα πολλάς γνώσεις καὶ μακροχρόνιον πέτρων ἔγκαταλείποντα εἰς χεῖρας τῶν πλέον ἀναρμοδίων προσώπων, τὰ δὲ ἀποτελέσματα τούτου, ὡς εὐνόητον, είναι ἀδόκιμα καὶ ἀπαράδεκτα.

Τὰ ἀνώτερα ἀνεποληθσαμεν ἀκουσίως μὲ τὴν Εἰσήγησιν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν προτάσεων μέτρων πολιτικῆς πρὸς κατεύθυνσιν τῆς μελλοντικῆς της ἔξελίξεως, ἡ ὅποια ὑπεβλήθη εἰς τὸ Κέντρον Προγραμματισμοῦ καὶ Οικονομικῆς Ἐρεύνης.

I. Ἡ Εἰσήγησις, ἄγνωστον διὰ ποίου λόγου γραφεῖσα εἰς τὴν Ἀγγλικήν, ἀσχολεῖται κατ' ἄρχας μὲ τὴν παροχὴν στατιστικῶν στοιχείων. Κατὰ τὸν Βύρωνα, οὐδὲν πάλεον ἀπατηλὸν τῶν γυναικῶν καὶ τῶν ὄνειρον. Ἡμεῖς δὲ προσεθέταμεν: καὶ τῶν ἀριθμῶν, ίδιως ὅταν ἐπιχειρήται βάσει αὐτῶν ἡ ἔγνησις φαινομένων.

‘Η Εισήγησις, εύρεθείσα πρὸ τοῦ φαινομένου ὅτι κάποτε — μετέπειτα 1961 — ὡς ἡδη φυσικὸν ἀνεσχέθη ἡ αὐξῆσις τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαῖαν νηολόγησεων, ἡ πρότερον ακατὰ τὰ ἔτη 1959 - 1961 ραγδαῖως ἐξελιστομένη καὶ θελουσανά παράσχη ἐγήγεναιν ὅσον τῆς ἀθρόας νηολογησμάς ὅσον καὶ ἡδη ὑστέρας ἀνασχέσεων της, θεωρεῖ τὴν πρώτην ὄφειλομένην ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν κυβερνητικὴν πολιτικὴν, ἡτις ἐνεθάρρυνε τὴν πότε τὴν πάτριον σημαῖαν νηολόγησιν, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν κάμψιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἡτις ἀπέδαινε δυσμενής διὰ τὰ ὑπὸ σημαῖας εύκολιας πλοῖα.

Καὶ σον μὲν ἀφορά τὴν κάπως ἀστικῶν ἐπίκλησιν τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς, οὐδὲν ἔχομεν να παρατηρήσωμεν. "Οτι μάθας ἐν καιρῷ κάμψεως τῶν ναύλων, ἡ ἐλληνικὴ σημαῖα ἡτο πλέον συμφέρουσα τῆς σημαίας εὐκολίας, τούτῳ μᾶς καταπλήσσει. Γάιτα, χωρὶς νὰ δυναμέθα νὰ παρσιωπήσουμεν ὅτι οὐδὲν δικαίωμα εἶχεν ὁ ἀξιότιμος κ. Εἰσηγητός νὰ ἐγκόλπια εἰς τὸν επινοικὸν ἐφοτλισμὸν τὴν βαρείαν ὅσσον καὶ ενακριβὴ μομφὴν, ὅτι ἐτεξῆτησε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, μόνον ὅταν αἱ σημαῖαι εὐολίας εἶχον καταστῆ ὥστιον οικονομικῶς ἐπιζητοῦσι. Η μομφὴ αὕτη εἶναι ἀδικος καὶ ἀνατριβῆς. 'Ο κ. Εἰσηγητής θὰ ὕψειλε νὰ εἴχει λανθανόμενη τὰ ἀλληῇ αἵτια τῆς διατηρήσεως τῶν ξένων σημαιῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν μαροχόρων προσπάθειαν ἡτις ἀπητήθη Ἱν' προποσαθῆ, ἀπὸ περιπτώσεων εἰς περίπτωσιν, ἡ συγκατάθεσις τῶν ξένων πιστωτῶν τρόπου ἔγγραφὴν τῶν πλοίων εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηπολόγιον.

Π. Δέν είναι εύτυχέστεραι αι κρίσεις της σίσηγησεως ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ θέματος. Αυτής, ἀλλὰ καὶ προσφερομένη εἰς διαλόγος, ἡ συγκίνησις τοῦ ημέτερου φορολογικοῦ καθεστώτος πρὸς τὸ... λιβεριανόν! Ο κ. Εἰσηγητής, προδήλως δὲν ἔμεριμνης ἢ πληροφορηθῆ διὰ ποίων συνεχῶν προσ-αθειών τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλι-τῶν ἐπετεύχθη ἡ τροποποίησις τοῦ νόμου 1980/1951 διὰ τοῦ Ν.Δ. 4419/1964. 'Ο- εἰλεται αὕτη ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς τοῦ κ.κ. Μητσοτάκην καὶ Μπίρην, περι- αμβάνομεν δὲ καὶ τὸν κ. Μπίρην — ἔστω ἢ δινετερύνοντας δράσαντα — μαλονότι ὃν ἐπολεμήσαμεν δσάκις ἐνομίσαμεν δτι πολε-

Τό νέον αὐτὸ καὶ ἀδοκίμαστον ἀκόμη φολογικὸν καθεστώς, τὸ μετὰ μακροχρονίους ροσπαθείας ἐπιτευχθέν, προτείνει ὁ κ. Ειηγητῆς νὰ ἀλλάξωμεν ἀκολουθοῦντες τὸ... δεριανὸν, ίδοι δὲ πῶς:

δολλαρίου κατά τόννον d.w.

β) Νά πληρώνεται προοδευτικός φόρος, αύξανων συμφώνως πρός τὴν αὐξήσιν τοῦ ναυλαρίθμου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐ-πιμελητηρίου.

Ἐννοεῖται, ὅτι τὸ σύστημα τούτῳ διαφέρει τοῦ λιβεριανοῦ διότι ἔκει — κατὰ τὴν αὐτὴν Εἰσήγησιν — ὁ φόρος εἶναι 0,1 τοῦ δολαρίου κατὰ τὸνόν πεντέ έτησίσ. καὶ πλέον οὐ, σύνδεσιν δὲ μὲν βρετανικὸν ναυλοτιμάριθμον, δὲν ἔχει ἢ μὴ ναυτικὴ Λιβερία.

Ἐκεῖ ὅμως ὅπου τὸ πρᾶγμα περιπλέκεται εἶναι εἰς τὸ παράδειγμα ὅπερ παραθέτει ἡ Εἰσήγησις. Λέγει:

“Ἐν πλοίον 24.950 τόννων d.w. θὰ πληρώνῃ ἐπησίως minimum δολαρία 3.490, ἀντὶ δολαρίων 30.065 ἄτινα θὰ πληρώνῃ μὲ τὸ ἐν ισχύι σύστημα καὶ δολαρίων 1.000, ἄτινα πληρώνει εἰς τὴν Λιβερίαν».

Άλλα, άφού θὰ πληρώνη 1 δολάριον κατά τόννον d.w., πώς με 24.950 τόνους d.w. θὰ πληρώνη 3.490 δολάρια;

Σημειούμεν ὅτι περαιτέρω ύποστηρίζων
ό. κ. Εισηγητής τὸ φορολογικὸν του «σύ-
στημα», προβλέπει ὅτι δέον νὰ μὴ ἀναμέ-
νεται αὐξησις τῶν ἐκ τῆς ἐν Ισχύ φορολο-
γίας πλοίων δημοσίων ἑσδόνων, διότι μόλις
λήξῃ ἡ περίοδος τοῦ ἀφορολογήτου, «πολ-
λὰ πλοῖα οἱ θάλασσαι ταχεῖς ιψουν
τὴν ἐλλάηνην σημαῖαν».

III. Τὸν κ. Εἰσηγητὴν, οὐ ἐξ καθεύδειν τὸ τοῦ κ. Νιάρχου τρόπαιον. Ἐννοοῦμεν πλήρως τὴν θέσιν του καὶ μᾶς γίνεται συμπαθῆς ὅταν συμβούλευῃ ἀναθεώρησιν τοῦ

προνομίου τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», μὲν ἀποφίν καταργήσεως αὐτῶν. Προ δομοίοιο μάχεται. Δὲν ἀντέχομεν ὅμως εἰς τὸ πειρασμὸν πᾶν μὴ προστηρήσωμεν, διτὶ ὅταν πρὸ ἔτον ἀπεφάσιζεν ὁ κ. Νιάρχος νὰ ἀφιερώσῃ δεκάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὸ ἔργον τοῦ Σκαραμαγκά, ἐθεωρήσω τότε ὅ παρακλήτος. «Οταν τὸ ἔργον ιδρύθη, δημιουργήθη καὶ ἐπέτυχε, τότε ὁ κ. Νιάρχος, ζητήσας νὰ προστατεύηται τὰ κεφαλαῖα του, κατέστη ὁ ἀπόδηλος καὶ τὴν σημαίαν τῆς κατ' αὐτοῦ κατακραυγῆς ὑψώσαν οἱ ἐργάται τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ καὶ τινες ὄλλοι, δύπιμας κοπτόμενοι ὑπὲρ τὴν ἐπισκευαστικὸν κέντρων, ἀτίνα ἦσαν — ἔλεγον — πρόθυμοι νὰ ιδρύσουν, ὅλλα ἡμποδίζοντο ἀπὸ τὰ «προνόμια» τοῦ κ. Νιάρχου. Δικαιουταὶ βεβαίως καὶ Κ. Εἰσηγητῆς νὰ ἔχῃ οἵσαν γνώμην θέλει ἐπὶ τοῦ θέματος. Δικαιουμέθα ὅμως καὶ ἡμεῖς νὰ ἐκφράσωμεν τὸ δόλιγνότερον τὴν ἀπορίαν μας, ἀναγινώσκοντες προτάσεις αὐτοτιτλοφρουσμένας νὰ προτάσεις πρὸς κατεύθυνσιν τῆς μελλοντικῆς ἀνάπτυξεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀτίνες περιλαμβάνουν τὴν ἀπροσδόκητον θέσιν διτὶ πρέπει, διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, νὰ ἔργονται ἡ μόνη ἐν Ελλάδι ὁσία λόγου ἐπισκευαστικὴ καὶ ναυπηγικοὶ μοναρχοὶ.

ΙV. Μάς συγκινεί ἡ ἔκκλησις τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ πρός τὴν Κυβέρνησιν, ὅπως συντρέψῃ τὴν ὑπὸ δύο Τραπεζῶν ἀναλογθεῖσαν προσπάθειαν πρὸς Ἰδρυσιν Διάλογοσαφαλιστικῶν ἔταιρῶν, ἵνα ἡ ἔκκλησις ὅπως ἡ Κυβέρνησις μετεποπή τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων πολέμου. Πέραν ὅμως τῆς ἔκκλησεως, πρότασίν τινα συγκεκριμένην δὲν συνητήσαμεν. 'Ο κ. Εἰσηγητής ἴσως λέγοντος τὴν ἔκτασιν τοῦ θέματος. 'Η θαλασσικὴ ἀσφαλίσις εἶναι καθαρῶς ιδιωτικὴ ὑπόθεσις, ἀπαιτούσα κολοσσιαῖς κεφάλαις. 'Η Κυβέρνησις ἀνάμιξιν δὲν ἥμπορει νὰ ἔχῃ τις ἐπιχειρήσεις κερδοσκοπικάς. Νομικάς διευκολύνσεις δύναται ἀσφαλώς νὰ παράγονται ἔκαναι δῆμος Κύπρου μόνον ἀλλὰ καὶ με νο-

νον ἵνα λεχθῇ, ἀπαιτοῦνται συγκεκριμέναι προτάσεις καὶ λύσεις τῶν δημιουργουμένων περιπλόκων νομικῶν καὶ διοικητικῶν προβλημάτων.

VI. Τερπναί είναι αἱ προβλέψεις τῆς Εἰσηγήσεως περὶ τῆς ἑλληνικῆς (ὑπὸ ἑλληνικῆν καὶ ξένην σημαίαν) χωρητικότητος ἐν εἴτε 1970. Θὰ ἀνέρχεται αὐτῇ εἰς 28.870.000 τόνους γκρός καὶ θ' ἀπασχολή 76.560 ναυτικούς. Οἱ ἀριθμοὶ μὲ τὰ δεδομένα τοῦ 1964 είναι 16.513.000 τόνοι καὶ 50.000 ναυτικοί. Ἡ συνταγὴ τῆς τοιαύτης αὐξήσεως είναι, κατά τὴν Εἰσηγήσιν, ἡ ἀκόλουθος: Λάβετε τοὺς ἀριθμοὺς τῶν παραδόθεντων καὶ μελλόντων νὰ παραδοθοῦν κατά τὸ τρέχον ἔτος πλοίων, τὴν μέσην αὐξῆσιν εἰς πλοΐα παλαιᾶς ναυπηγήσεως καὶ τέλος ἀφαιρέσατε 10% ἐτήσιως ἐκ τῶν πλοίων τῶν ναυπηγθέντων ἀπό τοῦ 1900!!! μέχρι τοῦ 1944. Προκύπτει οὕτω μεόντι ἐτησίᾳ αὐξῆσις τῆς χωρητικότητος ἔξι 9.75%, ηῆτις μέχρι τοῦ 1970 μᾶς φέρει εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν 28.870.000 τόνων γκρός!!

προστάτη του Σεπτέμβρη του 1940, γράψαντας:

«Αγνοούμεν πώς ἐλήφθησαν ὑπὸ όψιν ἐν εἰδικῇ μονιμότητι οἱ ἀριθμοὶ τῶν παραδοθέντων κατά τὸ τρέχον ἔτος καὶ τῶν μελλόντων νὰ παραδοθῶσιν πλοίων. Πώς ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς θὰ ἐπαναλαμβάνεται σταθερώς ἐπί μίαν πενταετίαν; Αἱ ἔνδειξεις είναι ὅτι οἱ «Ελλήνες ἐφοπλισταὶ ἐπιδεικνύουσιν ἡδη διστακτικότητα πρὸς νέας παραγγελίας. «Οσον ἀφορᾷ τὴν παλαιὰν χωρητικότητα, αὕτη ἀποτελεῖ πρόβλημα ιδιαίτερον. Πάντως, πλοῖα ναυπηγήσεως τοῦ 1900 δὲν γνωρίζουμεν νὰ ὑπάρχουν ἐλειτουργίᾳ. Τὸ λίμεντον, μετά τίνας προσκαίρους ἀναλαμπάς, περιῆλθεν ὄριστικῶς ἐν σκιᾷ, ιδίᾳ ἀπὸ ἀπόφεως χωρητικότητος. Πῶς καὶ πότε θ' ἀπέργησαν τῶν παλαιῶν πλοίων ἡ «Ελληνικὴ Ναυτιλία, εἴναι σήμερον ἀγνωστον, ὃ δὲ καθορισμὸς ποσοστοιαίσας ἀναλογίας ἐτησίαις ἀποχωρήσεως, αὐθαίρετος, ἐφ' ὅσου μικρᾶς διαφρείσας ἀναζωπύρωσις τῆς ναυλαγορᾶς, συντελεῖ εἰς τὴν ἀναδολὴν λήφεως ἀποφάσεως πρὸς ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῶν παλαιῶν πλοίων.

Άλλα καὶ τοὺς ἐπὶ πλέον ἀπαιτηθόσ-
μενους 25.000 ναυτικούς ποῦ θὰ τοὺς εὕρῃ
ἡ Εἰσήγησις; Τελεῖ ἐν γνώσει τῆς δυναμι-
κότητος τῶν Σχολῶν; Μήπως θὰ ναυτολο-
γήσῃ ἀνάστους ἐπὶ τῶν δοτημέρᾳ δυσκολω-
τέρων εἰς χειρὶςδὲ καθισταμένων πλοίων;
"Ελασσεν ὑπὸ" ὅφιν τὸ μόνιμον πλέον φαινό-
μενον τῆς μεταναστεύσεως τοῦ ἔργατικοῦ
δυναμικοῦ, εἴτε εἰς πλοία ξένων συμφερόν-
των, εἴτε εἰς χώρας ὅπου ἡ χερσαία ἔργα-
σία ἀμείβεται καλύτερον, πριν ἡ καταλήξῃ
εἰς τὸν ἄπιθανον ἀριθμὸν τῶν 25.000 νέων
ἔργατῶν θαλάσσης;

Δέν ἀγόμεθο ὑπὸ πνεύματος ἐπικρίσεως,
ἀποστέργομεν δῆμας τοὺς ὅπτασιασμούς, Ι-
δίᾳ ὅταν εὑρέθη τρόπος νὰ παρεισαχθοῦν
εἰς σχέδιον τροπογραμματισμῷ μακράς πνοῆς.

ΔΕΥ ΕΧΩΜΕΝ ΤΙΤΛΟΥΣ ΣΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΥΙΚΩΝ

σπουδῶν. Παρακολουθούμεντες δόμως ἐπὶ δεκάδας ἑτῶν τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα καὶ μελετῶντες τοῦτο οὐχὶ *in vitro*, ἀλλὰ *in vivo*, πιστεύομεν ἀμέτακτήτως, ὅτι ὁ μόνος προγραμματισμός οὐτίνος ἔχει ἀνάγκην ἡ Ναυτιλία είναι ἐκεῖνος δότις θὰ δημιουργήσῃ κλῖμα ἐμπισθῆ ὅτι τὰ πειράματα τύπου τοῦ ἀλλησμονήτου κ. Μπρίχ ἀποκλείονται, ὅτι αἱ Ἑγκριτικαὶ Πράξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 μένουν ἀπαραστάλευτοι, ὡς εἰδος Καταστατικοῦ Χάρτου τῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἡ πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων δὲν δισταύλευται χάρις εἰς τὸν παράγοντα ἄνθρωπον, ἐφευρεθέντας ὑπὸ τοῦ κ. Μπρίχ πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνατρεπτικῆς διεισδύσεως εἰς τὰ πλοῖα, ὅτι ἡ ἔκουσιά τοῦ πλοιάρχου εἰς δόλοκληρον τὸν κόσμον συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σιδηροῦ Παραπτεσμάτος, ἀναγνοριζόμενη, δὲν θὰ διατάρσεσται, ἐνισχυμένων τῶν ἀνατρεπτικῶν στοιχείων εἰς βάρος τοῦ πλοιάρχου, ὅτι αἱ Ναυτεργατικαὶ Ὀργανώσεις δὲν θὰ ἐκπορθοῦνται ἡ μία μετὰ τὴν ἄλλην, ὑπουργικῇ ἐπινεύσει, ὑπὸ τῶν ἀριστερῶν «δημοκρατῶν» της Κόκκινης Πατρίδας, τότε ἡ κίνησις πρὸς ἐπάνοδον εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον θὰ τονωθῇ, ἡ ἐγκατάστασις τῶν γραφείων εἰς «Ελλάδα, ύψῳ» ἢ μορφὴν είναι ἐφικτή, θὰ συνεχισθῇ, ἡ ἴδρυσις «Ἐλληνικῆς Θαλασσοσφαλιστικῆς ἀγορᾶς» θὰ ὑποδοθῇ-θῇ καὶ αἱ Σχολαὶ ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως θ' ἀπόδωσουν ἐνισχυόμεναι ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Δὲν παραγωρίζομεν τὸν ρόλον τοῦ Κράτους. Δύναται καὶ ὅφειλε νὰ συντρέξῃ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ κλίματος τῆς ἐμπιστούσης. Τοῦτο δῆμος δὲν χρειάζεται προγραμματισμόν. Ποιά μέτρα πρέπει νὰ ληφθοῦν, γνωρίζουν οἱ ἑφοτλισταί. Αὐτοὶ πρέπει νὰ ἔρωτιθοῦν καὶ δχι οἱ διεισδύσαντες διὰ τῆς ὅπισθιας θύρας εἰς τὸν ναυτιλιακὸν περίβολον «οἰκονομολόγοι». Διαθέτουν ἀρτίαν ἐπαγγελματικήν ἐκπροσώπησιν. Εχουν μελετηθῆ ἑκεῖ τὰ πράγματα ἐν πάσῃ ἐκτάσει, αἱ δὲ μελέται, διατυπωθεῖσαι εἰς ἔγγραφο πρὸς τὸ Y.E.N., περιέχουν τὸ σύνολον τῶν αἰτημάτων τοῦ ἑφοτλισμοῦ. Βεβαίως ὁ κ. Μπίρης, διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους, ἡγνόησε πάντα ταῦτα, ὅταν ἐγενήθη ζῆτημα συμμετοχῆς τοῦ ἑφοτλισμοῦ εἰς τὸ Κέντρον Προγραμματισμοῦ. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν οἷον ἀνωτέρω ἔξετέθη. Τὰ ἀμφισθητοῦμεν τὴν ἀγαθὴν προαἱρέσιν τοῦ Εἰσηγητοῦ, ἀλλ' οὔτε ἡ ἀναρμοδιότης τοῦ δύναται ν' ἀμφισθητῇ. Τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας δὲν εἶναι ὄσφαλης ιδιοκτησίας του. Ὁρθὸν καὶ ἐπιβαλλόμενον είναι νὰ ζητηθῇ ἡ γνώμη ἑκείνων οἵτινες, δημιουργόσαντες ἐτοῦ μηδενὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ διατηρήσαντες καὶ γιγαντώσαντες ταύτην τακτόν πάλης συνεχεῶν πρὸς ἀδυσωπήτους ἀντίπαλους, δύνανται νὰ ἔχουν γνώμων.

Telograms : NIKAS

Telephones : Offices | 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS.

C. R. KNIGHT & Co.
101 Leadenhall St.
LONDON E.C.3.

N. Kassimatis, Lda

**SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS**

Bankers :

THE STANDARD
BANK OF S.A. Ltd.
BARCLAYS BANK

BARCLAYS BANK D.C.O. LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rua da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

19 Rue de l'Électricité — 82 AV. ALVARES CABRAL



even then...

"paints to be ordered from Pieter Schoen"

As far back as two centuries ago, shipowners at home and abroad kept their vessels ship-shape with paints made by Pieter Schoen. Even in those days the name of Pieter Schoen was famous!

Pieter Schoen - originally established in Holland - today has grown into a worldwide organisation. All the experience handed down from generation to generation plus all progress resulting from modern research in 1965 give Pieter Schoen marine paints the maximum quality and longest life.
Let your ships fare well by them!

Pieter Schoen & Zoon Ltd.



SINCE 1722

Marine Paints

Stocks and associates all over the world

BvH 5515

AGENT: THE PIRAEUS SUPPLY CO., 14a G. Skouze Street, Piraeus

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΚΟΜΜΑΤΙΚΗ ΔΕΞΙΟΤΕΧΝΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Δέν άνεκάλυψε μόνον την πρώτος την 'Ελληνική Ναυτιλία - ώς ισχυρίζεται - δικαίωμα της 1964-65 'Υπουργός της, 'Αριστος δεξιοτέχνης της κομματικής πολιτικής εισέδυσεν εἰς διάστημα τάξις λεπτομερείας του κυβερνητικού τομέως, τόν όποιον έκληθη νά διευθύνη. 'Η φυσιοθρία, ή άδυναμία του. Νεοφύτιστος γάρ Πειραιώτης. Οι ναυτικοί συνηθέστατα δέν φηφίζουν. 'Υπόρχων δώμας καὶ οι συνταξιούχοι ναυτικοί καὶ αἱ γυναικεῖς τῶν ναυτικῶν. 'Υπόθεσις σοδαρά διὰ τὸν ἐκ Κρήτης Πειραιώτην.

Ανελθήσαν άμεσως οι πίνακες τῶν συνταξιούχων. "Άλλη μεγάλη άνακάλυψις: Μέσω διάστημας δέκα έξι χιλιάδων συνταξιούχων, οι δέκα χιλιάδες καὶ πλέον ἀπολαμβάνουν συντάξεις κατωτάτου δρίου. Μόλις 750 δραχμαίς μηνιαίων. Δέν είχε σημασίαν πώς καὶ διατί υπέρχει αὐτή η φορέδα δυσαναλογία συνταξιούχων κατωτάτου δρίου μὲ τὴν διάστημα τῶν προστατευομένων ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον. Δέν είχε ἀκόμη σημασίαν ἄν η μᾶζα αὐτή, μὲ τὸν υπόλογοισμὸν τῶν συντάξεων θά ἐδικαίουτο μόλις τριακοσίων ή τετρακοσίων δραχμῶν μηνιαίων καὶ διὰ μὲ ἀναλόγους χαριστικὰς διατάξεις ή στάθμη τῶν ἀποδοχῶν τῶν εἶχεν ήδη υπερδιπλασισθῆ.

Θαυμασία εύκαιρια διὰ τὸν κ. Σταύρον Μπίρην νά δράσῃ ἐπιτυχῶς καὶ νά ἀποκομίσῃ κομματικὰ κέρδη, ἀσχέτως ἄν κατὰ τὸ λεγόμενον «έκανε συχώριο μὲ τὰ ξένα κόλλυσα». Μὲ ἔλαφροτάτην τὴν συειδησίην, ἐπέβαλε μίαν νέαν ἀφάιμαξιν εἰς τὸ ἀλύτρωτον Ν.Α.Τ., τοῦ ψυχούς τῶν τριάκοντα πέντε ἐκατομμυρίων δραχμῶν ἑτησίων, διὰ νά ίκανοποιηθῇ καὶ πάλιν τὸ τμῆμα τῶν συνταξιούχων τῆς κατωτάτης διαμίδος, εἰς δρός τῶν πραγματικῶν συνταξιούχων ναυτικῶν μὲ τὰ είκοσι, τριάκοντα, τριάκοντα πέντε καὶ πλέον ἑτη ναυτολογήσεων, μὲ τὰς σχετικάς των ἀφθόνους καταβολάς καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν εἰσφοράς ἐργοδοτῶν. 'Ἐπλήρωναν οι ναυτικοί μας βαρύτατον τὸ ἀσφαλιστικὸν τῶν μερισμάτων, διὰ νά εὔρῃ ὁ ἔξαλος ύπουργός ἀποθέματα διὰ τὴν κομματικήν του ἐκστρατείαν.

— Δέν είσθε ίκανοποιημένοι; 'Ηρώησεν διὰ τὸν κ. Μπίρης ἐκπροσώπους τίνας τῶν συνταξιούχων πολυτελεῖς, διὰ τὸν ἀνεκίνωσε τὴν κοινωνικήν τοῦ αὐτῆν χειρονομίαν. Δέν είσθε ίκανοποιημένοι, ἐπανέλαβε τῷρα, διὰ τὸ κατωτάτον δρίον συντάξεων τὸ ηδησα κατὰ 25%;

— Βεδαίως καὶ εἴμεθα ίκανοποιημένοι, τοῦ ἀπήντησαν. 'Η ἀνησυχία μας μόνον ἀφορᾷ εἰς τὴν πηγὴν αὐτοῦ τοῦ δώρου. Προβλέπεται καρμία κοινωνικὴ συμμετοχῆ εἰς τοὺς πόρους τοῦ 'Απομαχικὸν Ταμείον, ὕστε νά ισοφαρισθῇ κάπως τὸ δάρος τῆς χαριστικῆς αὐτῆς διατάξεως, ή οι πραγματικοί ναυτικοί συνταξιούχοι θά κληθούν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νά χρηματοδοτήσουν τὰς ἀγαθοεργίας τοῦ 'Υπουργείου;

«Πιστεύομεν, κ. 'Υπουργέ, τοῦ εἶπον, διὰ τὸν ἀτυχοῦντας ναυτικούς ἔχει καὶ μέρος εὐδόνης τὸ κοινωνικὸν σύνολον. Πολλαὶ ἀλλὰ καὶ πολύτιμοι: αἱ πρὸς τὸ σύνολον εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν μας. Δέν εὐρίσκομεν, συνεπῶς λογικὸν νά φορτώνεται τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον δόλοκληρωτικὰ τὴν ἄκαριον συνταξιοδότησην ναυτικῶν, ἐπειδὴ ἡ τύχησαν ἡ ἄλλως δέν κατώρθωσαν νά ἀποκομίσουν ναυτολόγια δικαιολογούντα ἐπαρκεῖς συντάξεις. Τὸ χρήματα τοῦ Ν.Α.Τ. ἀποτελοῦν ἀποταμεύσεις, ποὺ ἀποσκοποῦν τὴν δικαίαν ἀπονομὴν συντάξεων γηρατείων ἀναλόγους μὲ τὰς καταθέσεις ἑκάστου ναυτικοῦ. Χαριστικαὶ διατάξεις ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. σημαίνουν καταπατάλησιν δικαιωμάτων τῶν καταθέτων του».

— Καὶ περὶ τούτου, δυστυχῶς, ἐπρόκειτο. 'Επὶ τοιούτου πνεύματος, κομματικῶν καὶ

μόνον ἐπιδιώξεων, κατηγύμνε τὴν πολιτικὴν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ὁ ἀπελθὼν προστάτης τοῦ «παράγοντος ἀνθρώπου τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Δικαιολογημένων δὲ πρέπει νὰ τοῦ ἀναγνωρισθῇ, διὰ εἰναι ὁ μόνος ἐκ τῶν 'Υπουργῶν τῆς Ναυτιλίας, διὰ της εἰς τὸν συντομώτερον χρόνον ἐπραγματοποίησε τὰ περιστότερα διὰ τοὺς ναυτικούς. Τώρα, ἀν αὐτὰ τὰ ἐπιτεύγματα ὑπῆρχαν ἀφελίμαται ἡ ἐπιβλασθή, εἰναι ἀλλο ζήτημα. 'Αφ τὸ κρίνουν οἱ ίδιοι, οι πραγματικαὶ ναυτικοί.

Αὐτά, βεδαίως, διὰ τὴν ιστορίαν. Κάποτε θά καταλογισθοῦν καὶ αἱ εὐθύναι.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ

Πειραιεύς, 'Ιούλιος 1965

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΗ

Κύριε Διευθυντά,

Παρὰ τὰς προσπαθείας ποὺ καταβάλλετε διὰ τοῦ Τύπου καὶ τὰς ἐνεργείας τοῦ ἡμετέρου Συλλόγου, ἔξακολουθοῦν δυστυχῶν ὑφιστάμεναι αἱ ἀφαντάστου ταλαιπωρίας διατυπώσεις τῶν Τελωνείων διὰ τὴν παράδοσιν ἐφοδίων καὶ τροφίμων πρὸς πλοῖα καταπλέοντα ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς ἄλλους Ἑλληνικούς λιμένας.

Υπάρχουν διάφοροι διαταγαὶ ἀλληλοσυγκρουόμεναι καὶ οὐδεὶς ἔχει ἀντιληφθῆ τὸ δόμελος ποὺ προσπορίζεται ή 'Εθνικὴ Οἰκονομία ἀπὸ τὴν ἑδῶ ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων. Δέν σας ἀναφέρω ἐνταῦθη τὰς προσφάτους δυοκολιάς ποὺ ἐπιβάλλουν τὰ Τελωνεῖα εἰς τοὺς ἔφοδιασμοὺς τῶν θαλαμηγῶν. Εἰναι τόσαι αἱ δυσχέρειαι, ὕστε καθίσταται πρακτικῶς ἀδύνατος ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν θαλαμηγῶν, χάρις εἰς τὰς ποτίσιας εἰσέρει ἀφθονον συνάλλαγμα εἰς τὸν τόπον.

Η ἐπέμβασις τῶν τελωνειακῶν 'Αρχῶν εἰς τὴν 'Ελευθέραν Ζώνην ἔχει καταργήσει οὐδιστικῶς καὶ ἀπὸ μακροῦ χρόνου τὴν ὑπαρξίην τοῦ θεσμοῦ τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης. 'Ενω διὰ μίαν παράδοσιν εἰς πλοῖον, μέσω τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης ὡς θεσμοῦ, δέν θὰ ἔχειάζετο περιστότερον τῆς μιᾶς ὥρας, ή ἐπέμβασις τῶν τελωνειακῶν 'Αρχῶν δραδύεται τὴν παράδοσιν εἰς ἔξι τούλαχιστον ὥρας, μὲ δῆλα τὰ ἐπακόλουθα τῶν σχετικῶν διαπανῶν. 'Αντιλαμβάνεσθε διὰ δέν είναι δυνατὸν ὑπό τὰς συνθήκας αὐτὰς νά εξυπηρέτησι τὰς παραδόσεις πρὸς πλοῖα.

Ἐπειδὴ γνωρίζω τοὺς μακροὺς ἀγῶνας σας εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, σας παρακαλῶ νά συνηγορήστε διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὅπως ἀρθροῦν ἐπὶ τέλους αἱ δυοκολίαι ίνα μὴ παρεμποδίζεται ή ἐξυπηρέτησις τῶν πλοίων καὶ δημιουργήται διὰ τῶν προηγουμένου ἀγανάκτησης ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν. 'Επλίζω νά ἀκούσωθῇ η φωνή σας διὰ τὰ συγκινητῶν αἱ δρμοδοῖοι καὶ νά θέσουν τὸ ζῆτημα ἐπὶ τάπτηος, διότι ἔθοδασμεν εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Αἱ καθημεριναὶ εἰνεργείαι μας προσωπικοῦ προσωπικοῦ καὶ θὰ ἀκινητοποίηση τεράστια κεφάλαια. Καὶ τότε μόνον τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας δικαιούται νά παράσχῃ τὴν ἀδειαν λειτουργίας ἐνὸς διοικητικοῦ συγκροτήματος, ἀξίου τοῦ δύναμτος του.

Αὐτὸ τὸ καλὸν δυνατα τῆς Σύρου ως δάσος ἐπισκευῶν διακινεύεται ἀπὸ τὴν ἐμφάνισιν προκειμένων ἔργοιαν ἀποτελεσματικῶς τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων. Θὰ ἀναλάβῃ τότε ἡ ἐπιχειρηματίας αὐτὸς τὰς ὑποχρεώσεις μονί μονού περισσοτέρων ἔργων — δέν έχειται τὸν Σύρον, Ἐπιτρέψατε μου νὰ προσθέσω τὰς ἀπόψεις μου.

Μονοπώλιον κανεῖς — πολὺ δὲ περισσότερον ἔγω — δέν έχειται. 'Ἄς ἐγκατασταθῇ ὁ οἰσοδήποτε εἰς τὴν Σύρον, δποιος ὅμως θὰ ἔλθῃ, ὀφείλει νὰ φέρῃ τὰ κατάλληλα μηχανατικα, νὰ ὁργανώῃ πραγματικῶν ἐργοτάσσιον καὶ μηχανουργείον ίκανον νὰ ἔξυπηρτηστησ ἀποτελεσματικῶς τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων. Θὰ ἀναλάβῃ τότε ἡ ἐπιχειρηματίας αὐτὸς τὰς ὑποχρεώσεις μονί μονού περισσοτέρων παπαλληλικοῦ προσωπικοῦ καὶ θὰ ἀκινητοποίηση τεράστια κεφάλαια. Καὶ τότε μόνον τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας δικαιούται νὰ παράσχῃ τὴν ἀδειαν λειτουργίας ἐνὸς διοικητικοῦ συγκροτήματος, ἀξίου τοῦ δύναμτος του.

Γνωρίζω τὰ αἰσθήματα σας διὰ τὴν Σύρον. Θέλω νά σας ἐπιστήσω τὴν προσοχήν ἐπὶ τῶν κινδύνων, ποὺ τὴν ἐπαπειλῶν ἀπὸ τὸν ὀλέθριον χειρισμὸν τὸν ζῆτηματος τῶν ἐπισκευῶν. 'Ανεύθυνα, ἀτυχῶς, πρόσωπα, στενῶς κομματικῶς ἔχοντα τὰ κίνητρα, ἀναμιγνύονται.

τρόφιμά των ἀπὸ Ἑλληνικούς λιμένας,
Σάς εύχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν σας.

Διατελώ φιλικώτατα
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς 14 'Ιουλίου 1965

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πα-

ρωδία, βεδαίως, τοῦ θεσμοῦ τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης είναι ως οὗτος ἐφαρμόζεται εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα. 'Ανεξαρτήτως ὁμως τούτου αἱ ἀξιούμεναι ἀπὸ τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις καὶ ὁ σάκούμενος ἀνώφελής συχνότατα ἐλέγχος, ἀλλούς ἔχουν σκοπούς, γνωστούς εἰς τὸν παροικούντας τὴν 'Ιερουσαλήμ. Πρέπει — ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων — ὃ ισχύων ἀναχρονιστικὸς τελωνειακὸς Κώδικις νὰ τροποποιηθῇ. Εἰς τὰς διατάξεις αὐτού ὁχυροῦνται οἱ δαλαΐδαμα τῶν Τελωνείων καὶ τὰ κατώτερα ὄργανά των διατυπώσεις τῶν πραγμάτων την προσθέτησιν τῶν πλοίων παραγωγικῶν τῶν ὅποιων ζόντων διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας.

Πρὸς τί ὁμως αἱ ἀπιστολαὶ καὶ αἱ ἐν την στενῷ κύκλῳ συζητήσεις ἐπὶ θέματος, ὅπερ θὰ ἐπρεπε νὰ ἐνδιαφέρῃ ὅχι μόνον τοὺς ἐμπόρους ναυτιλιακῶν εἰδῶν, ἀλλὰ γενικώτερον τὸν ἐμπορικὸν καὶ ναυτικὸν κόσμον. 'Εκεῖδεν δέον νὰ προέλθῃ ἡ πρωτοβουλία τοῦ οἰτήματος τῆς τροποποιήσεως τῶν σχετικῶν μὲ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων διατάξεων, βάσει τῶν κρατούντων εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας.

Αἱ ΕΠΙΣΚΕΥΕΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Ανέγνωσα τὸ σχόλιον τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ἐπισκευὰς εἰς τὴν Σύρον. 'Ἐπιτρέψατε μου νὰ προσθέσω τὰς ἀπόψεις μου.

Μονοπώλιον κανεῖς — πολὺ δὲ περισσότερον ἔγω — δέν έχειται. 'Ἄς ἐγκατασταθῇ ὁ οἰσοδήποτε εἰς τὴν Σύρον, δποιος ὅμως θὰ ἔλθῃ, ὀφείλει νὰ φέρῃ τὰ κατάλληλα μηχανατικα, νὰ ὁργανώῃ πραγματικῶν ἐργοτάσσιον καὶ μηχανουργείον ίκανον νὰ ἔξυπηρτηστησ ἀποτελεσματικῶς τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων. Θὰ ἀναλάβῃ τότε ἡ ἐπιχειρηματίας αὐτὸς τὰς ὑποχρεώσεις μονί μονού περισσοτέρων παπαλληλικοῦ προσωπικοῦ καὶ θὰ ἀκινητοποίηση τεράστια κεφάλαια. Καὶ τότε μόνον τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας δικαιούται νὰ παράσχῃ τὴν ἀδειαν λειτουργίας ἐνὸς διοικητικοῦ συγκροτήματος, ἀξίου τοῦ δύναμτος του.

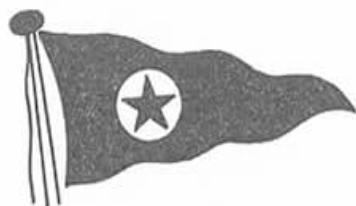
Γνωρίζω τὰ αἰσθήματα σας διὰ τὴν Σύρον. Θέλω νά σας ἐπιστήσω τὴν προσοχήν ἐπὶ τῶν κινδύνων, ποὺ τὴν ἐπαπειλῶν ἀπὸ τὸν ὀλέθριον χειρισμὸν τὸν ζῆτηματος τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν Σύρον. Χρήζει, τῷ ὄντι, σοφαρωτέρας μελέτης. 'Ο έκ Νάξου κ. Μπαρότσης δέν ἡμπορεῖ καὶ δέν πρέπει νὰ ἔχῃ γνώμην. Μέτρον τῆς κρίσεώς του είναι μόνον τὸ κόμμα.

Φίλικώτατα
Ν. Β. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Νέα 'Υόρκη, 'Ιούλιος

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θὰ καταπαύσῃ, ἐλπίζομεν, δσονούτω ὁ σάλος περὶ τὸ κυβερνητικὸν ζῆτημα. Κάποιος δρθοφρονῶν 'Υπουργός τῆς Βιομηχανίας θὰ ἐπανειστάσῃ καὶ τὸ ζῆτημα τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Χρήζει, τῷ ὄντι, σοφαρωτέρας μελέτης. 'Ο έκ Νάξου κ. Μπαρότσης δέν ημπορεῖ καὶ δέν πρέπει νὰ ἔχῃ γνώμην. Μέτρον τῆς κρίσεώς του είναι μόνον τὸ κόμμα.

**Ναυτικοὶ ἐπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,
ἀπὸ Πρίντεζη κάθε Κυριακὴ στὶς 2 μ.μ.
κατ' εὐθεῖαν διὰ Πειραιᾶ. 'Ορχήστρα, Πισίνα, Μπάρ.**



P. D. MARCHESSINI & CO. (FAR EAST) LTD.

SHIP AGENTS. SALE, PURCHASE,
& CHARTERING BROKERS

•

TO ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

TO ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

•

HONG KONG

1101)2 GRAND BUILDING,
15)17 CONNAUGHT ROAD, CENTRAL.
TELEGRAMS : MARCLINES (AGENCY)
MARCHESINI (SALE/PURCHASE).
TELEX: HKG - 256
TELEPHONES: 232007-9.

TOKYO

IDA BUILDING,
1 YAESU 2 - CHOME,
CHUO - KU.
TELEGRAMS : MARCHESINI.
AND AT ALL MAJOR JAPANESE PORTS.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΑΣ

ΤΑ ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

'Από τὸ Δελτίον τῆς 'Εθνικῆς Στατιστικῆς Υπηρεσίας, τὸ ἀναφέρομενον εἰδικώτερον εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, παραλαμβάνομενον συνοπτικούς τινας ἀριθμούς, ἀπεικονίζοντας τὴν εἰς φορτία — εἰσαγωγής, ἔξαγωγῆς — κίνησιν τῶν ἐλληνικῶν λιμένων κατὰ τὸ 1964.

Ἀνὴρθεν ἐν συνόλῳ ἡ ηὔξενη αὐτὴ κίνησις εἰς 18.262.253 τόν. (ἔξωτερικοῦ καὶ ἀκτοπλοίας), ἔναντι 16.567.904 τόν. τοῦ 1963. Τὰ ἐκφορτωθέντα ἐμπορεύματα ἔξωτερικοῦ ἔφθασαν τὰ 8.433.241 τόν. καὶ τὰ ἐντεῦθεν φορτωθέντα εἰς 2.315.862 τόν. Διὰ τὸ 1963 εἶχομεν 7.476.145 τόν. εἰσαγωγῆς καὶ 2.277.437 τόν. εἰς ἔξαγωγάς.

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἑθνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἑθνικὰς ταύτας μεταφορὰς εἰναι: 4.906.473 τόν. διὰ τὰς εἰσαγωγᾶς — 58% — (λόγω τῶν πετρελαιοφορτίων μεταφερομένων δι' ἐλληνικῶν τάνκερς) καὶ 579.102 τόν. διὰ τὰς ἔξαγωγᾶς (25%).

Οἱ κυριώτεροι λιμένες, διὰ τῶν ὅποιων ἡ ἀνωτέρω κίνησις διωχτεύθη, ἥσαν διὰ μὲν τὰς εἰσαγωγᾶς δὲ τοῦ Πειραιῶς μὲν 3.108, 421 τόν. (2.589.166 τὸ 1963), τῶν Μεγάρων (διυλιστήριον) μὲν 1.824.675 τόν. (1.793.833 τὸ 1963) καὶ τῆς Ἐλευσίνος μὲν 1.372.279 τόν. (1.069.982 τὸ 1963).

ΤΑ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ

Τὰ ἔξαχθέντα φορτία ἀνὴρθεν εἰς 2.315.862 τόν. Διὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων μετεφέρθησαν 579.102 τόν. Οἱ λιμένες Ἀντικύρων (338.213 τόν.), Ἐλευσίνος (297.495 τόν.) καὶ Ἰτέας (438.347 τόν.) ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἔξηχθησαν τὰ μεταδεύματα, διὰ ξένων, σημειωτέον, κατὰ τὸ μέγιστον ποσοστὸν πλοίων. (Δι' ἐλληνικῶν ἐκ τῶν ἀνωτέρω λιμένων μετεφέρθησαν 143.000 τόν., ἔναντι συνόλου κινήσεως τῶν λιμένων τούτων 1.047.055 τόν.).

ΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ, ἐξ ἄλλου, μεταφοραὶ ἀ-

νὴρθεν τὸ 1964 εἰς 7.513.150 τόν. (6.814.322 τόν. τὸ 1963).

Ἡ κάμψις τῶν διὰ πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων μεταφορῶν εἶναι χαρακτηριστική. Ἐκτοπίζεται, σὺν τῷ χρόνῳ, τὸ ιστιοφόρον, τὸ διὰ δοηθητικῆς μηχανῆς πρωθυμένον. Κατὰ τὸ 1963 μετέσχον τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν κίνησιν μὲ ποσοστὸν 29% περίποτον (τόν. 1.986.862). Κατὰ τὸ 1964 τὸ ποσοστὸν αὐτὸν κατῆλθεν εἰς τὰ 21% (τόν. 1.589.403).

Οἱ κυριώτεροι λιμένες, οἱ ἔξυπηρετήσαντες τὴν ἀκτοπλοϊκὴν κίνησιν, ἥσαν οἱ τῆς Ἐλευσίνος μὲ 1.290.185 τόν., τῆς Θεσσαλονίκης μὲ 1.123.789 τόν., τοῦ Πειραιῶς μὲ 1.048.318 τόν., τοῦ Βόλου μὲ 669.977 τόν., τοῦ Ἡρακλείου μὲ 255.620 τόν. καὶ τῆς Θήρας μὲ 388.432 τόν.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἔρχεται πρῶτος εἰς τὴν καθόλου ἐμπορικὴν κίνησιν μὲ 4.309.494 τόν., ἔξαιρουμένων τῶν πετρελαιοφορτίων (ἀργοῦ πετρελαίου) τοῦ Διϋλιστηρίου. Μετ' αὐτὸν ὁ λιμὴν τῆς Ἐλευσίνος μὲ συνολικὴν κίνησιν 2.959.959 τόν. καὶ τρίτος ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης μὲ 2.050.229 τόν.

Καταφαίνεται ἐπίσης, ὅτι τὰ 50% τῆς δι' ὅλων τῶν λιμένων διακινήσεως τῶν φορτίων (ἔξωτερικοῦ καὶ ἀκτοπλοίας) διενεργούνται διὰ τῶν λιμένων Πειραιῶς, Ἐλευσίνος καὶ Μεγάρων (Διυλιστήριον), μὲ σύνολον τόνων 9.106.863. Ἀπεικονίζεται οὖν τὸ γύρω τῆς Πρωτεύουσης ἀναπτυσσόμενή ἔντονος οἰκονομική δραστηριότης, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν λοιπὴν Ἐλλάδα.

Δέν εἴμεδα εἰς θεσιν νά γνωρίζωμεν — σχετικοὶ ἀριθμοὶ δὲν ἔχουν ἵσως συγκεντρωθῆ — τὴν εἰς ἀριθμούς κίνησιν τῶν χερσαίων, καθ' ὅλην τὴν χώραν διενεργουμένων, μεταφορῶν (σιδηρόδρομος, αὐτοκίνητον), εἰναι ὅμως ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὰ τρία τέταρτα τῆς καθόλου μεταφορικῆς κινήσεως διενεργούνται ἀπὸ θαλάσσης.

ΥΠΕΡΧΙΛΙΑ ΤΑ ΑΓΧΙΠΛΟΟΥΝΤΑ

"Ἄς μη παρίδωμεν ὅμως τὸ γεγονός, ὅτι φορτία 7.5 ἔκατον. τόνων διεκινήθησαν διὰ τῶν ἀγχιπλοούντων σκαφῶν (ἀκτοπλοία) μὲ τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα, τοὺς ὄρμους καὶ τὰ ἀλίμενα μέρη, τῆς βαθυκόλπου καὶ νησοβρίθους Ἐλλάδος.

Αὐτὸ τὸ ταπεινὸν πετρελαιοκίνητον, τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν (κόστερ) ἔξυπηρετεί ἀνάγκας ἐπιτακτικὰς τοῦ τόπου μας. Θά ἀγνοοῦν, δεδαίως, οἱ πολλοί, ὅτι περὶ τὰ χίλια τριακόσια μικρὸν πλοῖα πάσης κατηγορίας καὶ ὑπερείκοσι χιλιάδες ναυτικῶν ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ἑσωτερικάς μεταφορὰς —ἐπιβατῶν καὶ φορτίων— καὶ αὐτὰ κυρίως τὰ σκάφη παρέχουν ζωηρὰν τὴν κίνησιν εἰς τὰ ναυτικά μας κέντρα. Πολύτιμα ὄργανα προαγωγῆς τῆς Οἰκονομίας.

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Καὶ μία ἀκόμη παρατήρησις: Μικρὸν — ἐλάχιστον ἡμιπορὲ τις νὰ εἴπῃ διὰ χώραν μὲ τόπον μεγάλην Ναυτιλίαν — τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ ἑθνικοῦ ποντοπόρου πλοίου εἰς τὰ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ εἰσαγόμενα καὶ τὰ ἔξαγόμενα φορτία. Οὐδὲ τὸ καθιερωμένον πλέον δι' ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας ἡμισυ τῆς εἰς φορτία ἑξωτερικοῦ κινήσεως, δὲν διαπιστοῦται ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Υπηρεσίας διὰ τὴν ίδικν μας περίπτωσιν. Εις τὰ 8.4 ἀκατομύρια τόνων εἰσαγωγῶν διατηρούμενην, δεδαίως, τὸ ποσοστὸν τῶν 58%, ἀλλὰ τούτο χάρις εἰς τὰς δι' ἐλληνικῶν δεξαμενοπλοίων διενεργουμένας μέχρι τούδε — ἀγνωστον δὲν καὶ αὔριον μετὰ τὴν ληξιν τῆς συμβάσεως Νιάρχου — μεταφορὰς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὸ Διϋλιστήριον (τόν. 1.824.675). Ἀφαιρουμένων τῶν πετρελαιοφορτίων αὐτῶν, τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ εἰσαγόμενα φορτία περιορίζεται εἰς 45% καὶ εἰς τὰ ἔξαγόμενα 25%.

Πολλοὶ εἰναι οἱ λόγοι οἱ ἐπιβάλλοντες τὴν αὐξησιν τῶν ποσοστῶν αὐτῶν. Τοὺς ἀνεπτύξαμεν ἐπανειλημμένως. Πρόδημα καὶ αὐτὸ σοβαρόν. Ή ἐπίλυσίς του θέλει ἐνισχύση τὴν οἰκονομικήν μας ἀνάπτυξιν.

SOL

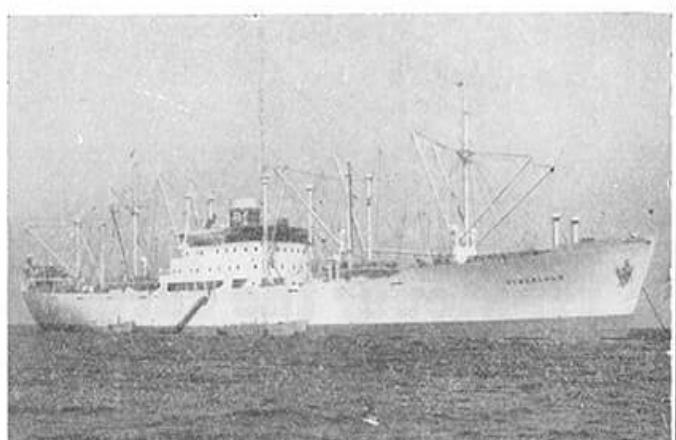
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

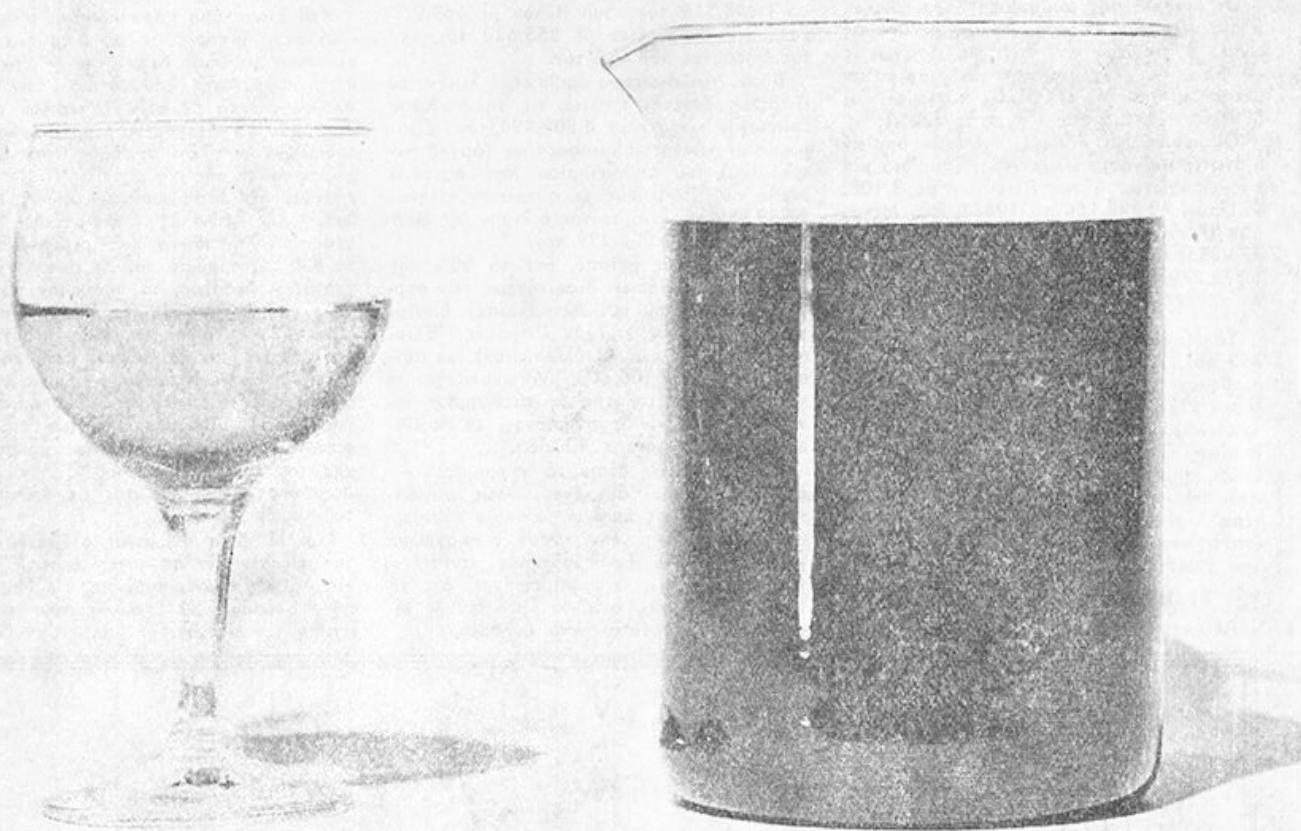
TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Wine or crude oil?



**Whatever the cargo, 'Linalux' Hi-Build gives
'full-measure' protection to holds and tanks**

Whether the cargo's Petroleum, Molasses, crude oil or fine wine, 'Linalux' Hi-Build is the complete protection. Economically applied by modern air-less spray, normal 'four-coat' thickness is obtained in two coats.

LINALUX HI-BUILD TANK COATING

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED • PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS

Agents and stockholders: The Star Commercial-Maritime & Provisions Co. Ltd. Yannoulato Building, Piraeus



Ο. Κ. ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΔΙΑΤΑΣΣΕΙ...

ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ

ΕΝΤΟΝΟΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Τὸ κατωτέρῳ ὑπόμνημα τῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς — τὸ δημοσιεύουμεν ὀδόκληρον λόγω τῆς σοβαρόττου — ἀναφέρεται εἰς ζήτημα, ὅπερ καὶ ἀλλοτε εἰς ἄλλην ἔταιριαν ἤγερθη. Πρόκειται περὶ τῆς κατακρατήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών πλοίου ποντοπόρου ἀπὸ τὸν “Ελληνικά πρόξενον τοῦ Σάντος, διότι ὁ πλοιάρχος αὐτού ήρνήθη τὴν παραλαβὴν παραφρονούσος ἐπιβάτου, ἵνα τὸν μεταφέρῃ εἰς Ελλάδα.

Εἰς τὸ ὑπόνομημα προβάλλονται ἀκατα-
μάχητο ἐπιχειρήματα, διὰ τῶν ὅποιών ἀπο-
δεικνύεται, θάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας,
τὸ πάρανομον τῆς τοιώτης τετραγμέουν κα-
τακρατήσεως, τῆς σύμβασείσας τὴν ὅποιαν
ἥσκησεν ὁ Ἐλλην πρόξενος τοῦ Σάντος
κατὰ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, πλήρους
φορτίου καὶ τινῶν ἔξων ἐπιβατῶν, προ-
σκεκλημένων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνησίας.

Τὸ ὑπόμνημα ἀπευθύνεται πρὸς τὰ ἄρμόδια Ὑπουργεῖα, ἵνα διενεργηθοῦν διοικητικαὶ ἀνακρίσεις καὶ οἱ δέουσαι κυρώσεις κατὰ τοὺς παραομήσαντος προξένους ἐπιβαλλοῦνται καὶ ἵνα τοῦ λιποῦν σαφεῖς ὅδηγίαι δοθοῦν εἰς τοὺς προξένους καὶ μὴ ἐπαναληφθοῦν τὰ ἔκτροπα, τὰ εἰς βάρος τοῦ λαϊνερ «Ἀθηναῖ» σημειωθέντα.

Ο κ. πρόξενος του Σάντος ύπέπεσεν,
πράγματι, εις βαρύ παράπτωμα. Έτι βα-
ρύτερα είναι αι ουδέναι και του "Ελληνος
πρεσβευτού, ήν αυτός έδωσε τάς οδηγίας
τής κατακρατήσεως του πλοίου.

Κανέν, ὅποιούτως κανέν, δικαιώματα είχον οι χρυσοποίκιλτοι Μετερνίχοι τοῦ Ρίου και τοῦ Σάντος νὰ διαστραγήσουν κατά της ζένης ιδιοκτησίας, παρανόμως, αὐθιβρέτως, ένεργουντες παρά τάς διαταγάς τῶν προσταμένων των.

Τὸ ζῆτημα δὲν πρέπει καὶ δὲν θὰ τὸ
ἀφήσωμεν γάλ ταφῆ. Εἶναι ζῆτημα ἀρχῆς.
Ἡ "Ενωσίς πῶν" Ἐφοπλιστῶν ὄφείλει να
τὸ κινήσῃ.

Ἴδοὺ καὶ τὸ ὑπόμνημα:

Συνεπείᾳ σχετικών, πρός αύτήν ένεργειών των όρμοδιών, ή ἐν Πειραιεῖ ἔδρευσαν Ἀνώνυμος Ἐταιρία υπὸ τὴν Ἑπωνυμίαν «Ἐλληνικὴ Γραμμή Νοτίου Ἀμερικῆς Α.Ε.», πλοϊκήτηρια τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημάνων φορτηγῶν δηζελοπλοίων της Ἀθήναι καὶ Μυκῆναι, ἐκτελούντων τακτικήν φορτηγὸν γραμμὴν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ τῶν λιμένων τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ δὴ τῶν τοιούτων τοῦ Μπούνεος Ἀὔρες, τοῦ Río τε Τζανέιρο καὶ τοῦ Σάντος, διαρκείες ἑκάστου ταξιδίου 55 ἡμέρων περίπου, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ της ὥπας βοηθήσῃ κατὰ τὸ δυνατότατὴν ἀνάλογον ἀντιστομένην προσπάθειαν τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους, διὰ τῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ καὶ δὴ τῶν ἐν Βραζιλίᾳ καὶ Ἀργεντινῇ Πρεσβειῶν, εἶχε προθυμοποιηθῆ δόπως διὰ τῶν φορτηγῶν δηζελοπλοίων της Ἀθήναι καὶ Μυκῆναι, τῶν ἐκτελούντων τακτικήν φορτηγὸν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς - Ἑλλάδος, παραλαμβάνῃ δωρεάν καθ' ἕκαστον ταξιδίου ἀνά ἔναν ἄπορον ἀτυχήσαντα δόμογενη μετανάστην, πρός ἐπανοπατρισμόν, πέραν τῶν περιπτώσεων δωρεάν ὑποχρεωτικῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 4952) 1931 προσβλεπομένων, καθ' ὑπόδειξιν τῶν ἐλληνικῶν προξενικῶν ἀρχῶν Ἀργεντινῆς καὶ Βραζιλίας η τῶν Ὑπουργίων Ἐξωτερικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἢ ἀπ' εὐθείας παρακλήσεως αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων.

“Η έκουσιά ταύτη προσφορά τῆς ἐτα-
φίας, ἔτυχε τῆς ὁμοβύμου ἐπικροτήσεως, τῶν
ἔκειται παροικῶν, αἵτινες διὰ πολλῶν ἑθου-
σιωδῶν γραμμάτων πόρος αὐτῆν τῷ οὐχαρίστη-
σθαι ταύτην διὰ τὴν εὐγενῆ χειρομοίριαν της,

τὴν ὑπαγορευθέσισαν ἀπλῶς καὶ μόνον ἐξ ἐλατηρίων συμβολῆς εἰς μίαν ἀνάγκην τῶν ἐλληνικῶν παροικιῶν τοῦ ἔξωτερικού, μὴ δυνα-
μένην νάνηπητεθῆ μόνον διὰ τῶν κρατι-
κῶν ὑπηρεσιῶν.

Δέοντας πρὸς τούτοις νὰ σημειωθῇ, διτὶ τῇ παρακλήσῃ τῶν ἐν Νοτίῳ Ἀμερικῇ Ἐλληνικῶν Πρεσβειῶν ἡ ἑταῖρια, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν προδόλην τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄνυμάτος εἰς τὸ ἔξωτερικόν, χορηγεῖ ἐπησίως τούλαχιστον τέσσαρα δωρεὰν εἰσιτήρια μετ' ἐπιστροφῆς εἰς διακεριμένους διανοούμενους λογοτεχνάς, συγγραφεῖς καὶ δημοσιογράφους, σύντιτες ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ προγράμματος ἀνταλλαγῆς καὶ ἀναπτύξεως μορφωτικῶν σχέσεων μεταξὺ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν κρατῶν αὐτῶν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, φιλοξενοῦνται κατὰ τὴν ἐνταῦθα παραμονὴν τῶν παρὰ τοῦ Ὑπουργείου τῶν ἔξωτερικῶν.

Δοθέντος, οώμας, ότι πολλάκις συνέπεσε νά υποβληθωσι πρός την έταιριαν ταυτοχρήσιας αιτήσεις υπό πλειόνων προξειδών άρχων της Notiōn Ἀμερικής και ἐδημουργήθησαν ἐντύπων παράπονα διότι, ὡς είκος, αἱ αἰτήσεις μάλιστα ἐδιοιδόρουν ταυτοχρόνως πρό-

αιτήσεις αυτάς ει καί διαφορών ταυτοχρωμάς πηγών δέν ήτο τό εφίκτον νά ίκανοποιήθων πάσαι, λόγω ἀνεταρκείας χώρου εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα, ἄτινα τυγχάνουν φορτηγά καὶ ἐκτελούν μακρᾶς διαφορείας ταξίδιον, παρεκλήθησαν αἱ προξενικαὶ ἀρχαὶ Νοτίου Ἀμερικῆς ὅπας προηγουμένων συνεννοῦνται μεταξύ τῶν διά τὸν καθορισμὸν τῆς προτεραιότητος τῶν ἐπαναπατριζομένων καὶ πληροφορούν περὶ ταύτης ἐγκαίριας τὸ έν Μπούνενός Ἀὔρειος κεντρικὸν πρακτορεῖον τῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν περαιτέρω ὁμαλήν διακίνησιν τῶν ὑποψήφιών πρὸς ἐπαναπατρισμὸν ἀπόρων ἀτυχησάντων μεταναστών, κατὰ τὴν ὑπὲρ αὐτού, κατόπιν συνεννοήσεως τῶν προξενικῶν ἀρχῶν, προσδιοριζομένην σειράν προτεραιότητος αὐτῶν.

Οὕτω, ἐνώ κατ’ αὐτὸν τὸν τρόπον ἦτο

συνει, ένωρ και αυτοί τοι πάλια, τακτοποιημένη ή σειρά, προτεραιότητος επιβίβασεως ἐπὶ τῶν θυντέρων φορτηγών πλοιών και ή διακίνησις τῶν ἐπαναπτυριζόμενών μεταναστών, πλὴν μιάς προσφάτους ἔξαιρέσεως, ἔδαινεν θμαλώς και ἀπροσκόπτως, δῶλας αἰφνιδίων και παραδόξως, παρὰ τὰ συμπεφωνήμενά και συνεπείρι μιᾶς ἀνέδαφηκής και ἀπάραδέκτου ἀξιώσεως τῶν προβενικῶν ἀρχῶν τοῦ Σάντος τῆς Βραζιλίας, ἐνεργούντων, κατά δηλωσιν των, τῇ ἐντολῇ τοῦ ἐν Ρίο 'Ιανείρω "Ελλήνος Πρεσβευτού, Ἐλαθε χώρων ή ἐν ἐπικεφαλίδι παράνομος κατακράτησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ Δρ) πο 'Αθηνᾶς" ἐν Σάντος ἐπὶ τετραπλήσιον μὲ τὰς ἐντεύθεν συνέπειας, περὶ ὃν κατωτέων, ἔκουσα οὕτω:

КАТАКРАТЕИАЛ ΤΟ ΠΑΡΙΟΝ

Τήν 31ην Μαΐου 1965 τὸ φορτηγὸν «Αθηνᾶ», ἐκτελοῦν τὴν τακτικὴν γραμμὴν Μιτουένος «Αὔρες - Πειραιῶς, διαφρεσίας 55 περίπου ημερῶν, μὲ δώδεκα προσεγγίσεις εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας, ἔχον ηδὶ παραλάβει ἐκ

Μπουένος "Άύρες τὸν ἔχοντα σειράν προτεραιότητος παλινωστήσεως ἀπόρον μετανάστην, κατὰς τὰ συμπεφωνήματα, ἀλλὰ πλέον αὐτοῦ καὶ τέσσαρας διακεκριμένους δημοσιογράφους καὶ συγγραφεῖς ἐξ 'Αργεντινῆς, τὴν παρακλήσει τῆς Ελληνικῆς Πρεσβείας τοῦ Μπουένος "Άύρες, φιλοξενουμένους τοῦ 'Υπουργείου τῶν Ἑξωτερικῶν, καθὼς καὶ δύο προσκεκλημένους της ἡγεμονικῆς παροικού τοῦ Μοντεβίδεο, ἀπάντων δωρεάν, κατέλευτην εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντος Βραζίλιας, ἔνθα ἐπεράτωσε τὴν φόρτωσιν του τὴν 15.30' ὥραν τῆς Ιησούς Ιουνίου 1965.

Τότε ὁ πλοιάρχος του κατά τὴν αἰτηθεῖ-
σαν παρ' αὐτοῦ κατά νόμον θεώρησαν
ναυτικαὶ πάνων ἔγγραφων τοῦ πλοίου, εὑρέθη
πρὸς ἀξιώσεως τοῦ ἐκεί "Ἐλλήνος προξένου,
ἐνέργοντος κατ' ἐντολὴν τοῦ ἐν Ρίῳ "Ἐλλη-
νος πρεσβευτοῦ, ὅπως παραλάβῃ πρὸς με-
ταφορὰν εἰς Ἐλλάδα παράφρονα μετὰ τοῦ
συνοδοῦ τοῦ πρὸς ἐπανατάσιμον. "Υπό^τ
τοῦ πλοιάρχου ἀμέσως ἀνέφερθη εἰς τὸν κ.
προξένον, ὅτι τοῦτο ἦτο ἀντικειμενικῶς παν-
τελῶς ἀδύνατον διὰ τοὺς ἔξις λόγους:

α) Διότι ἄπασαι αἱ θέσεις τοῦ πλοίου
ησάν ἥδη κατειλήμμεναι.

β) Διότι, τὸ σπουδαιότερον, τὸ πλοίον ἐστερείτο εἰδικού θαλάμου διὰ τὴν μεταφοράν παράφρογος καὶ δέν ὅτι δυνατόν κατά τὸ 50θμερον ταξιδίον τοῦ πλοίου, ούτος ιτά παραμένει ἐλευθέρος, συγχρωτιζόμενος μὲ τοὺς διακεκριμένους Ἀρχεγίνους ἐπιβάτας τοὺς προσκεκλημένους τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, οὐ μὴν ἀλλὰ καὶ μετά τῶν ἀλλῶν κανονικῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῖς πληρώμαστος, λόγῳ τῶν ἐνοχλήσεων ἃς θά ύψισταν παρά τοῦ ἐν λόγῳ ἐλευθέρου, ἀνευ ἐγκείσεως του εἰς εἰδικὸν θάλαμον, παράφροις, δοθέντος ὅτι πρόκειται περὶ πλοίου φορτηγοῦ, διαδέσθοντος λιαν περιώρισμένον χώρον ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, καὶ

γ) Διότι το πλαίσιον στερέωμενον ήσταριν, ώς έκ της προβλεπομένης κανονικής συνθέσεως του πληρώματός του, πάν αλλο ή προσεδέρετο διά την μεταφοράν φρενοθλαβύδης επί δύο διλοκλήρους μήμας, καθ' οὓς είναι κακεδαιον, διτή ή κάταστάσις τοῦ ψυχοπαθούς, έαν ούτος ἀπέμονωντο, οὐ μόνον θά ἐπεδεινούστο, αλλὰ καθίστα προβληματικήν τὴν ἐνταῦθα ἀφίξιν του ἐν ζωῇ. Ἐάν δὲ οὔτης ἀφίετο νά κακοφορῆ ἐλεύθερος θά ἔξειθετο εἰς κίνδυνον, οὐ μόνον ἡ ἀσφάλεια τῶν λοιπῶν συνεπιβαίνοντων, ἀλλὰ καὶ αὐτή ἡ ἀσφάλεια τοῦ προίου. Ἔτι περαιτέρω, ούδεμιστ διαθεσίων παρεχείθη, διτή δ προσφερόμενος συνωδός είλη προσθέτησι ειδίκου νοσοκόμου ψυχιατρικού ἀσύλου (διτε καὶ μόνον θά προσέφερεν ἔργον χρήσιμον, ἀντί ἀπλοῦ ἐπιβάτου ἀνευ καταβολῆς εἰσιτηρίου), διστε ἀνά πτάσαν στιγμήν να ἐλέγχῃ τὸ ἐν ἀπομονώσει ψυχοπαθῆ, διά νά ἀποτραπά πάσα ενδεχόμενη τούτου ἐνέργεια δυναμενή νά ἔχη ώς ἀποτέλεσμα είτε κινδύνους εις τὸ ἄπομον τοῦ ψυχοπαθούς (ἡλεκτροπληξία δι' ἐπεμβά-

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD

Also at ALGIERS - Oran & Dakar.
Telegrams: **ALGATLANT** - Cables: **ALGATLANT**

Telephones :
Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

σεως εις ήλεκτρικήν έγκατάστασιν, ρίψις εις τὴν θάλασσαν, ἀπαγχούσιμός κλπ.), εἴτε εις τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους (π.χ. ἐμπρησμός δι' ἀποκρυβέντων πυρείων, διὰ προξενῆσεως ἡλεκτρικού δρασικυλώματος κλπ.), δι' ἀς ἀπάσας πράξεις θά δινέζητούντο εύθυναι παρά τῶν ἀξιωματικῶν καὶ λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ποινικαὶ καὶ ὅλαις, εὐθύναι ἀς οὐδεμία λογική ἐπιβάλλει ὥστε προωμισθῶσιν οὗτοι διὰ τῆς αὐθαιρέτου προξενικῆς ἐπιταγῆς, παρορῶσης τελείων τὰς εἰς τὸ πλοῖον ἐπικρατούσας ειδικάς συνθήκας.

Παρὰ ταῦτα, ἐπιτακτικῶς, ὃ ἐν Ρίῳ πρεσβευτής, εἰς δὲ ἀνέφερθεσαν δι' ἀντιπροσώπου τοῦ πλοίου οἱ λόγοι παντελοῦς ἀδυναμίας παραλαβῆς τοῦ ἐν λόγῳ παράφρονος, ἡσιωσεν ἔκ νέου τὴν παραλαβὴν τοῦ, ὑποδειγμάς τὴν ἀποδίβασιν εἰς Σάντος, ἐκδίωξιν ἐν τῷ πραγματικότητι, διὸ ἐκ τῶν μεταφερομένων προσκεκλημένων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως Ἀργεντινῶν ἐπιστατῶν. Καὶ τοῦτο ὅμως ἀπεδείχθη, ὅτι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδυνατῶν νὰ γίνῃ ἀξημίας διὰ τὴν καλὴν φήμην τῆς Ἐλλάδος, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη θεόδημιουργεῖτο τὸ δυσεπίλυτον πρόβλημα συνταξιδεύσεως εἰς τὰ ἴδια διαμερίσματα τοῦ παράφρονος καὶ τῶν ἐπιστήμων προσκεκλημένων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους καὶ τῶν ἄλλων ἐπιβατῶν μὲ τὰ ἐντεύθεν ἀναποτρέπτως δημιουργηθησόμενα προβλήματα.

Ο ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΕΠΙΜΕΝΕΙ

Πρὸ τῆς τοιαύτης λογικωτάτης καὶ εἰς τὰ πραγματικὰ δεδομένα ἐπιστηρίζομένης ἀντιρρήσεως τοῦ πλοιάρχου, ὥστε παραλάβη τὸν ἐν λόγῳ παράφρονα, ὃ πρόξενος τοῦ Σάντος, πάντοτε ἐνεργῶν κατ' ἐντολὴν τοῦ ἐν Ρίῳ πρεσβευτοῦ, διῶς παρανόμως, προφασιζόμενος ἀνυπάρκτους νομικάς κυρώσεις τοῦ ἄρθρου 69, παρ. 3 τοῦ N. 4952)31, ὅστις προβλέπει ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ἐπιβολὴν μόνον χρῆματικῆς ποινῆς καὶ οὐδέποτε κατακρατήσιν πλοίου δι' ἀρνήσεως θεωρήσεως ἔγγραφων αὐτοῦ, ἡρήθη νὰ θεωρήσῃ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου, καλύνων παρανόμως τὸν ἀπόπλουν αὐτοῦ. Μετά ταῦτα, καίτοι τῇ ἐνεργείᾳ τῆς ἐταρίας εἰς τὸν ἐν λόγῳ πρόξενον ὑπεδείχθη τὸ παρόντον τῆς ἐνεργείας του παρὰ τῷ Ὅπουργείου Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ δι' εἰδικοῦ σήματος πρὸς αὐτὸν τοῦ ἀρμόδιου Ὅπουργείου Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὑπεδείχθη τὸ παράνομον τῆς ἐνεργείας του καὶ ἡ ἀμεσος χορήγησης τῶν παρανόμων κατακρατουμένων ἔγγραφων τοῦ πλοίου, οὗτος ἐπὶ διαφόροις προφάσεσιν, ἥρ-

νῆθη καὶ πάλιν νὰ χορηγήσῃ τὰ κατακρατούμενα παρ' αὐτοῦ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου, ὅπερ ἔξηκολούθησε νὰ παραμένῃ ἐν Σάντος μὲ τὰς ἐντεύθεν ἐπιζημίους συνεπειας ἐκ τῆς καθυστερήσεως ἔναντι φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν, ἀπώλειαν φορτίων, μὴ ἔγκαιρον ἀφίξην κατὰ τὰς προγραμματισμένους ἡμερομηνίας εἰς τους λιμένας προορισμού του, ἀπειλάς ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν κλπ.

Πρὸ τῆς καταστάσεως ταύτης καὶ κατόπιν νέων ἐντόνων διαβητάτων τῆς ἐταιρίας πρὸς τὰ ἀρμόδια Ὅπουργείας Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἑξωτερικῶν, μὲ παραλλήλον ἐνημέρωσιν αὐτοῦ τούτου τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, καὶ νέας ἐντολάς τούτων πρὸς τὸν ἐν λόγῳ παρανομούντα πρόξενον, ἐδέσθησεν οὗτος νὰ χορηγήσῃ τὰ κατακρατούμενα ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου τὴν 14.30' ὥραν τῆς 5ης Ιουνίου 1965 καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ ρηθέντος λιμένος τοῦ Σάντους μόλις τὴν 17ην ὥραν τῆς αὐτῆς 5ης Ιουνίου 1965, ἦτοι μὲ καθυστερήσιν τεσσάρων διοκλήρων ἡμερών. "Ο πρόξενος ἐνεργών τὴν κατακράτησην τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών τοῦ πλοίου καὶ κωλύων συνεπείᾳ ταύτης τὸν ἀπόπλουν αὐτοῦ, κατόπιν τῆς δεδικαιολογημένης ἀρνήσεως τοῦ πλοιάρχου πρὸς παραλαβὴν τοῦ παράφρονος τοῖς ἀνωρθείσοις λόγοις, ισχυρισθῇ ὅτι πράττει τοῦτο εἰς ἐκτέλεσιν προβλεπομένης κυρώσεως ὑπὸ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 69 τοῦ κωδικοποιημένου νόμου 4952)31 «περὶ Ὀργανισμοῦ, παρατιθεμένη αὐτολεξεί, ἔχει οὕτω:

«Οσάκις δὲν ὑπάρχουσι πλοῖα ἐλληνικὰ ὡν οἱ κυβερνήται ἢ πλοιάρχοι ὑποχρεοῦνται ἐπὶ χρηματικῆς ποινῆς δραχμῶν 200 μεταλλικῶν ἐπιβισταλούμενη παρὰ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς νὰ παραλαμβάνωσι καὶ ἀποδιάζωσι δωρεάν εἰς Ἐλλάδα τὰ ἀνωτέρω πρόσωπα (ἐγκαταλειμένους ναύτας, ναυαγούς καὶ φρενοπαθετίς), ἐπιβιβάζονται ταῦτα ἐπὶ πλοίων φίλων δυνάμεων συμφωνουμένου τοῦ γαύλου κλπ.»

Συνεπῶς καὶ σταν ἀκόμη ἡ ἀρνησις τοῦ πλοιάρχου πρὸς παραλαβὴν τῶν ἐν λόγῳ προστῶν εἶναι ἀδικαιολόγητος καὶ οὐχὶ πλήρως δεδικαιολογημένη ὡς ἐν προκειμένῳ, μόνον δικαίωμα τῆς προξενικῆς ἀρχῆς εἶναι ἡ ἐπιβολὴ εἰς τὸν ἀρνούμενον πλοιάρχον χρῆματικῆς ποινῆς. "Αρνησις θεωρήσεως ὅμως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών τοῦ πλοίου καὶ κατακράτησης τούτου ἀδικαιολο-

γήτως μὲ τὰς ἐντεύθεν ἐπιζημίους διὰ τὴν πλοιοκτήτριαν αὐτοῦ συνεπείᾳ ἐκ τῆς καθυστερήσεως τοῦ πλοίου της, ὡς ποιήη διὰ τὴν δικαιολογημένην ἢ μὴ ἀρνησιν τοῦ πλοιάρχου, οὐδόλως προβλέπεται ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως καὶ τυγχάνει ἐντελῶς παράνομος, οὐδὲν ἀπολύτως νομικὸν οὐ μην ἀλλὰ καὶ θητικὸν ἔρεισμα ἔχουσα, δημιουργούσα εὐθέως εύθυνην ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, κατὰ τὰ κατωτέρω, ἔναντι παντὸς ζημιώντος ἐκ τῆς ἐνεργείας ταύτης τῆς προξενικῆς ἀρχῆς.

Εἶναι δὲ καὶ ἀνεπίτρεπτος, διότι οὕτω ἐμμέσως μετατίθεται ἡ εὐθύνη τοῦ τυχόν ἀδικαιολογήτως ἀρνουμένου πλοιάρχου εἰς τοὺς δώμους τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου του ἐταιρίας, ἐκτιθεμένης ἐκ ταύτης οὐ μόνον εἰς ἀποζημιώσεις καὶ ἀπώλειαν δικαιωμάτων ἐκ ναύλων ἀπολεθέντων ἐκ τῆς ἀνευ πατιτότητος ταύτης ἐπιβραδύνσεως τοῦ πλούτου τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ εἰς μείωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ κύρους της καὶ τῆς καλῆς της φήμης πρὸς τοὺς μετ' αὐτῆς συναλλασσομένους.

Η ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Πλέον δὲ τούτου, πλήγη τῆς παραβάσεως τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ ισχύοντος Συντάγματος τεθειμένης ἀρχῆς, οὐδεμία ποιήη ἐπιβάλλεται ἀνευ νόμου προβλέποντος ταύτην καὶ προϋπάρχοντος τῆς τελέσεως τῆς πράξεως, διὰ τῆς αὐτολῆς εἰς τὸ πλοίον τῆς κατακρατησεως τῶν ναυτιλιακῶν αὐτοῦ ἔγγραφων ὡς ποινῆς διὰ τὴν λόγω ἀρνησιν τοῦ πλοιάρχου, δημιουργεῖται ἐμμέσως ποικιλή εὐθύνη νομικοῦ προσώπου, ητοις οὐδιμόνιον ἐν τῇ κειμένη μας νομοθεσίᾳ στοιχειοθετεῖται, ἐφ' δοσον παγίως καὶ διμοφώνως ἔν τε τῇ θεωρίᾳ καὶ τῇ Νομολογίᾳ γίνεται δεκτή ἡ ὄρθη ἐπιστημονικῶς ἀρχῆς τῆς ἐλλειψεως ἀδικοπρακτικῆς ικανότητος παρὰ τῷ Νομικῷ Προσώπῳ, διότε μόνον ἀποτελεσμάτων ἀποζημιώσεως δύναται νὰ ἔχῃ διὰ τὰς ἀδικους πράξεις τῶν ἐπιτροπών τοῦ προστημένων προσώπων, μὴ νοουμένης ικανότητος πρὸς ἀδικοπραξίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ νομικοῦ προσώπου κατὰ τὸ ισχύον παρ'

Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 105 τοῦ Εἰσαγ. Νόμου τοῦ Α.Κ. «ἔνεκα παρανόμων πράξεων ἢ παραλειψεων τῶν ὄργανων τοῦ δημοσίου κατὰ τὴν ἐνάσκησιν τῆς ἀνατεθεῖται, ἐφ' δοσον παγίως καὶ τῷ Νομολογίᾳ γίνεται δεκτή ἡ ὄρθη ἐπιστημονικῶς ἀρχῆς τῆς ἐλλειψεως ἀδικοπρακτικῆς ικανότητος παρὰ τῷ Νομικῷ Προσώπῳ, διότε μόνον ἀποτελεσμάτων ἀποζημιώσεως δύναται νὰ ἔχῃ διὰ τὰς ἀδικους πράξεις τῶν ἐπιτροπών τοῦ προστημένων προσώπων, μὴ νοουμένης ικανότητος πρὸς ἀδικοπραξίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ νομικοῦ προσώπου κατὰ τὸ ισχύον παρ'

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

συμφέροντος. Μετά τού δημοσίου ένέχεται εἰς δλόκληρον και τὸ ύπαρτιον πρόσωπον, ἐπιφυλασσομένων τῶν, περὶ εὐθύνης Ὑπουργῶν διατάξεων.

Ἡ νομοθετικῶς κατοχυρωθεῖσα αὕτη ἀρχὴ τῆς εὐθύνης τοῦ κυριάρχου Κράτους συμπίπτει μὲ τὴν πραγμάτων τῆς ίδεας τοῦ Κράτους δικαίου, σκοπὸς τοῦ ὅποιος κατέστη ἡ προστασία τῆς ἐλευθερίας καὶ τῆς περιουσίας τῶν ιδιωτῶν ἐπί τῶν παρασόμων ἐνεργειῶν τῶν ὄργανων ἐπί τῶν πολιτείας. Ἐντεῦθεν ἀπέρρευσεν ἡ ἀρχὴ τῆς νομίμου διοικήσεως, ἥτις ὀρθούται ἔναντι τῆς παντοδυναμίας τῆς ἐκτελεστικῆς ἑξουσίας καὶ ζητεῖ νὰ δεσμεύσῃ τὰ ὄργανα αὐτῆς διὰ τὸν νόμον.

Μετὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 57 παρ. 1 ἔδ. 1 τοῦ N. 1811)51 «περὶ Κώδικος Δημοσίων Ὑπαλλήλων», ὁ ζημιώθεις δὲν δύναται πλέον νὰ στραφῇ, δάσει τῆς ἀνω διατάξεως τοῦ ἄρθρου 105 τοῦ Εἰσ. N. τοῦ A.K. κατὰ τοῦ ὄργανου, ἀλλὰ κατὰ τοῦ Κράτους, τοῦ ὑπαλλήλου - ὄργανον εὐθυνομένου πλέον μόνον ἔναντι τοῦ Κράτους, καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς προσγειομένης εἰς αὐτὸν ζημιᾶς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῶν ὄρων τοῦ ἄρθρου τούτου, ἥτοι α) τὴν ὑπαρξίαν ὄργανου, β) πράξεως παρανόμου, γ) λαβυρίσης χώρων κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀνατεθειμένης αὐτῷ ὑπηρεσίας, ἥτις νὰ συνιστᾷ, δ) ἀσκησην δημοσίας ἑξουσίας. Ἐν προκειμένῳ, συντέρχουσι πάντες οἱ δροὶ τοῦ ρηθέντος ἄρθρου διὰ τὴν θεμελίωσιν εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ Δημοσίου ἔναντι τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου ἐταιρίας διὰ τὴν ζημιάν, ἣν αὐτὴ ὑπέστη ἐκ τῆς τοιαύτης πράξεως, διότι ὁ πρόξενος ἀναμφισητήτως τυγχάνει ὄργανον τοῦ Κράτους, ἥ πράξις του τῆς κατακρατήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἐντεῦθεν παρακώλυσις τοῦ ἀπόπλου αὐτοῦ ὡς ποινὴ διὰ τὴν ἄρνησιν τοῦ πλοιαρχοῦ πρὸς παραλαβὴν τοῦ παράφρονος τυγχάνει παράνομος, μὴ προβλεπομένη ὡς

κύρωσις τῆς ἀρνήσεως κατὰ τὴν ρηθεῖσαν διάταξιν τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 69 τοῦ N. 4952)1931, συνιστώσα παράθασιν τοῦ νόμου ἐπιβαλλομένου αὐτῷ ὑπηρεσιακοῦ καθηκοντος ἔναντι τῶν τρίτων, προσβάλλουσα τὰ ἔνωμα συμφέροντα καὶ δικαιώματα τούτου (τοῦ ιδιώτου), ἥτοι τὸ δικαίωμα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἄνω πλοίου ἐκ μέρους τῆς πλοιοκτητρίας του ἐταιρίας, συνιστᾶ αὕτη ἀναμφιδόλως ἀσκησην δημοσίας ἑξουσίας, λαβούσης χώρων ἐν τῇ ἐκτέλεσι τῆς ἀνατεθειμένης εἰς αὐτὸν ὑπηρεσίας, ἥφετος ἡ πράξις αὕτη εὐθέως συνιστᾶ ἐκδήλωσιν τῆς δημοσίας διοική-

σης. Οὐδόλως δὲ ἐν προκειμένῳ ύψισταται περίπτωσις ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐν λόγῳ ὄργανου ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ πράξις αὕτη ἐγένετο κατὰ παράθασιν διατάξεως κειμένης χώριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος διότι, κατ' ὅρθιν ἐρμηνείαν τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως (Βεγγερός «Ο Δικαστικός Έλεγχος τῆς διοικήσεως» 1946 σελ. 232 ἐπ.) ἡ διάταξις δὲν ἀφορᾷ εἰς εἰδικήν προστατευτικὴν διάταξιν ὑπὲρ τοῦ ιδιώτου, ἀλλὰ ἀπλῶς προσδιορίζεται δι' αὐτῆς, ὅτι δὲν πρέπει ἡ παραδισθεῖσα διάταξις νὰ ἀφορᾷ μόνον εἰς τὸ δημόσιον συμφέροντον, ὅποτε καὶ μόνον θεδαίως, δὲν γεννᾶται εὐθύνη τοῦ Κράτους, διότι ύψισταται διατάξεις, ὡς ἡ ποινικῶν καὶ διοικητικῶν νόμων, ὡς ἡ ἀνωτέρω ρηθεῖσα, αἵτινες δὲν καὶ ἐτέθησαν χώριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος σκοπούσι παραλλήλως καὶ τὴν προστασίαν τοῦ ιδιώτου. Ἡ παράθασις δὲ τῶν διατάξεων αὐτῶν γεννᾷ δικαιώματα ἀποζημίωσεως ὑπὲρ τοῦ ιδιώτου. Ἡ διάταξις δὲ αὐτὴ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 69 τοῦ νόμου (4952)31, ἡ καθορίζουσα τὴν ἐπιβολὴν χρηματικῆς ποινῆς εἰς δάρος τοῦ πλοιαρχοῦ παρὰ τῆς προδευτικῆς ἀρχῆς ἐν ἀρνήσει παραλαβῆς παρ' αὐτοῦ τῶν ἐν αὐτῇ προσώπων, ἐτέθη οὐ μόνον χώριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος, ἀλλὰ κυρίως καὶ προ-

έχοντως ὑπὲρ τοῦ ιδιωτικοῦ συμφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων, κατοχυροῦσα τούτους ἀπὸ ἐνδεχομένας ζημιάς των ἐν παραδάσει ταύτης ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἀσκούντων δημοσίας ἑξουσίαν ὄργανων, ἀποτελούσα καθοριστικὸν ἀπώτατον δριον τῶν ἐν προκειμένω δικαιωμάτων τῶν ὄργανων τοῦ Κράτους ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς εἰς αὐτὰ ἀνατεθειμένης δημοσίας λειτουργίας.

Τούτων οὐτών ἔχοντων, εὐθὺν καὶ ἀμεσον δικαίωμα ἀποζημίωσεως εἰς δάρος τοῦ Δημοσίου ἐγεννήθη ἐκ τῆς παραδάσεως τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως παρὰ τῆς προδευτικῆς ἀρχῆς τοῦ Σάντος ἐκ διαρείσας αὐτῆς ἀμελείας, κατὰ τὰ ἀνωτέρω λεπτομερῶς ἐκτεθέντα, ὑπὲρ τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ παρανόμου κατακρατηθέντος ἄνω φορτηγού δ)π «Ἀθηναί», διὰ πάσαν ζημιάν θετικήν καὶ ἀποθετικήν, ἥν αὕτη ὑπέστη συνεπείᾳ ταύτης, ὡς ἀπώλεια ναύλων καὶ φορτίων λόγῳ τῆς καθυστερήσεως, ἀποζημιώσεις παραληπτῶν καὶ φορτωτῶν λόγῳ καθυστερήσεως ἀφίξεως τῶν μεταφερομένων διὰ τοῦ πλοίου φορτίων, ματαιώσις φορτώσεων, δραδείσας ἀφίξις εἰς ἐνδιαμέσους λιμένας, δυσφήμησις τῆς ἐταιρίας ἐκ τῆς χρονικῆς ἀνωμαλίας τῆς ἐκτελέσεως τοῦ δρομολογού τῆς τακτικῆς ταύτης γραμμῆς καὶ γενικῶς διὰ πάσαν ζημιάν ἀπορρέουσαν ἀμέσως ἡ ἐμμέσως ἐκ τῆς παρανόμου ταύτης πράξεως τοῦ ἐν Σάντος τῆς Βραζιλίας «Ἐλληνος προξένου, κατὰ τὴν ρηθεῖσαν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 105 τοῦ Εἰσ. Νόμου τοῦ A.K. ὡς πληρούμενών ἐν προκειμένῳ ἀπώλειαν τῶν ἐν αὐτῷ τασσομένων προϋποθέσεων ἐφαρμογῆς του, κατὰ τὰ ἀμέσως ἀνωτέρω ἐν ἐκτάσει ἐκτιθέμενα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ
NAYTIAKΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

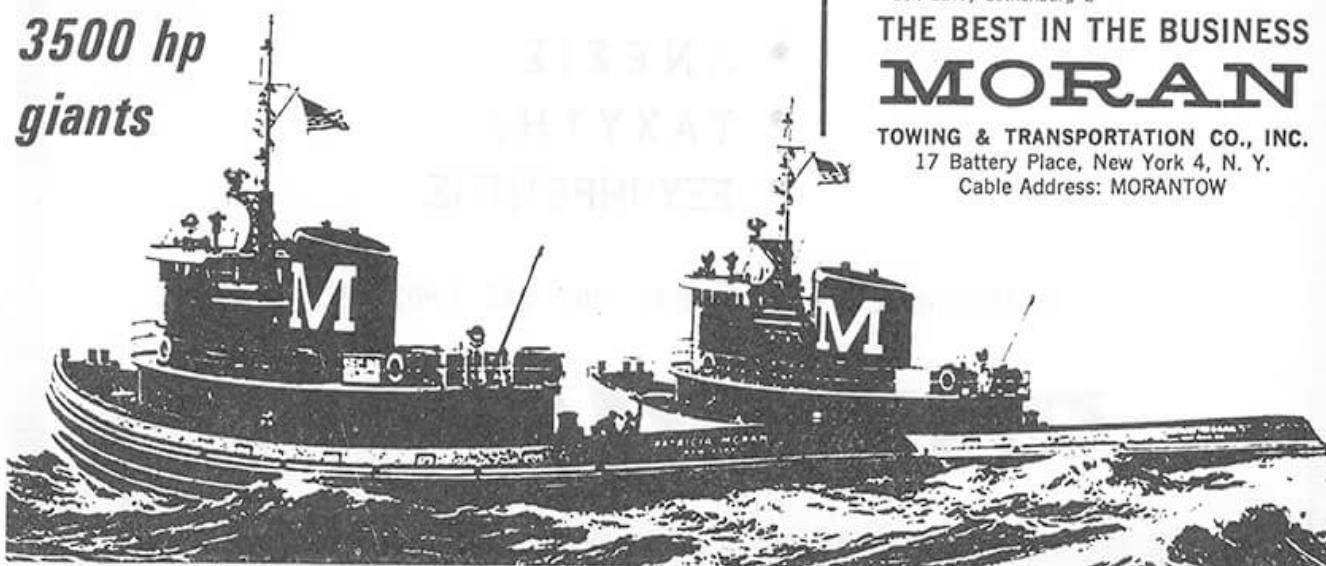
ΒΑΣ. Θ. ΜΑΓΚΑΝΑΡΗΣ

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 22^α Ιουλίου 1965

*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: Jorgen A. Rasmussen, 33 Amaliegade, Copenhagen K.

ENGLAND: James A. McLaren & Co. (London) Ltd., 87, Bishopsgate, London, E.C.2.

FINLAND: O. Y. Lars Krogius A.B., Box 18, Helsinki

GERMANY: Ernst Glässer, Altenwall 21, Bremen

ITALY: Paolo Scorni, Piazza Portello 10, Genoa

NORWAY: Henning Astrup A/S, Fridtjof Nansens-plass 4, Oslo. Birger Gjestland 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., Postbox 2219, Gothenburg 2

THE BEST IN THE BUSINESS

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.

17 Battery Place, New York 4, N. Y.

Cable Address: MORANTOW

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



ΕΙΔΙΚΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ Ε Κ Π Τ Ω Σ Ι Σ

25 %

ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ~~ΑΘΗΝΩΝ - ΚΑΪΡΟΥ~~
~~ΚΑΪΡΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ~~

ήτοι Δρχ. **1.685** αντί ~~2.247~~

Η ίδια εκπτώσις ισχύει και διά τας
μετακινήσεις ναυτικών προς και από

ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ
ΒΡΕΜΗ
ΓΛΑΣΚΩΒΗ
ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ

ΑΜΒΕΡΣΑ
ΓΕΝΟΒΑ
ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ
ΝΕΑΠΟΛΙΣ

BENETIA
ΒΡΥΞΕΛΛΑΙ
ΛΟΝΔΙΝΟΝ
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

- ΑΝΕΣΙΣ
- ΤΑΧΥΤΗΣ
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΕΠΩΦΕΛΗΘΕΤΕ ΤΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΠΟΥ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ Η

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Η ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ

ΟΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ PANTAP

ΥΠΟΠΛ. Λ.Σ. ΡΑΝΗ Σ.Π.

ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΣΧΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

Αι πλήρεις φροντίδων στιγμαὶ αφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα, ἡ νέας ἀναχωρήσεως, γίνονται κάποτε ἐξ αἰτίας τῆς δύμηλης, αὐτόχρονα ἐφιαλτικαῖ.

Τὸ κλείσιμο τοῦ λιμένος ὑπὸ κακὴν ὄρατότητα, συνεπάγεται σοδαφᾶς καθυστερήσεις ὥρῶν ἡ καὶ ἡμερών, τὰς δόποιας ὡς ἐπακολουθήσει ἀναστάτωσις τοῦ ρυθμοῦ λειτουργίας του. Τολμηρὸς ἡ συνέχισις τῆς διακινήσεως τῶν πλοίων, λιαν ἐπικίνδυνος. Καὶ μεθερμηνεύονται τὰ ἀνωτέρω εἰς λιαν σημαντικάς ἀπωλείας χρόνους καὶ χρήματος. Στατιστικὴ μελέτη τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν τοῦ Ἀμβούργου (1946 - 1956) ἀπέδειξεν, ὅτι οἱ ὀφειλόμεναι εἰς τὴν δύμηλην ζημιὰν ἀνήρχοντο εἰς 800.000 δολλάρια κατ' ἔτος.

Πολλοὶ παράγοντες, ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, ρυθμίζουν τὸ ὑψός τῶν τοιούτων ζημιῶν, τὸ ὄποιον πάντως είναι ὑψηλὸν δι' ὅσους λιμένας ἡ δύμηλη δὲν είναι τὸ σπάνιον καὶ ταχέως παρερχόμενον. Τὸ ραντάρ τοῦ πλοίου καὶ τὰ ἄλλα ραδιοαυτιλιακά δοηθῆματα δύνανται νὰ μᾶς φέρουν ἀσφαλῶς μέχρι τοῦ λιμένος. Οἱ μεγαλύτεροι δύμως λιμένες εὐρίσκονται ἐντὸς ποταμῶν καὶ κατὰ κανόνα θὰ εἰσέλθωμεν εἰς τὸν λιμένα, ἀφοῦ διαπλεύσαμεν κάποιον διάυλον μικρού πλάτους, μεγάλου μῆκους, μὲ ρεύματα ἀδύθη, στροφάς καὶ σημαντικὴν κίνησιν πλοίων.

Οἱ πλοΐες ἐντὸς τοῦ διαύλου δέονται νὰ είναι μεγίστης ἀκριβείας καὶ ἡ σαφήνεια τῆς εἰκόνος, ἡ μᾶς δίδει τὸ ραντάρ τοῦ πλοίου, δὲν δύναται νὰ ἔξασφαλίσῃ τοιαύτην ἀκρίβειαν.

Ύφίστανται, ὡς γνωστόν, παράγοντες τινὲς περιορίζοντες τὴν ἀκριβείαν μεθ' ἡς ἐμφανίζεται εἰς τὴν δύμηλην τοῦ ραντάρ ἡ εἰκὼν τοῦ περιβάλλοντος, είναι δὲ κυρίος οὗτοι οἱ ἔξι, ηποι; α) Τὸ ὄριζόντιον εύρος τῆς ἀκτινοβολούμενῆς δέσμης, β) τὸ δάσος τοῦ παλμοῦ ἐκπομπῆς καὶ γ) τὸ μέγεθος τῆς φωτεινῆς κηλίδος, ἡτις ἐπὶ τὴν δύμηλην περιγράφει τὸν στόχον.

Ἐν διόγοις, πολλαὶ λεπτομέρειαι ποὺ διαύλου, δὲν διαπλέομεν, πιθανὸν νὰ μὴ ἐμφανίσθων εἰς τὴν δύμηλην μας, ἡ ἄλλαι συμφρόμεναι μὲ τὰς συμπαγεῖς ήχοντος τῶν ἀκτῶν νὰ μὴ ἀναγνωρίζωνται.

Ἐὰν δύμας εἰς τὸ πλέον κατάλληλον σημεῖον τῆς περιοχῆς ὑφίσταται παρακτία ἐγκατάστασις σταθμοῦ ραντάρ, ἵκανή, λόγω τῆς εἰδικῆς κατασκευῆς της, νὰ δίδῃ δῆλας τὰς ἀπαιτουμένας πληροφορίας, δύναται αὐτῇ νὰ προσφέρῃ ἀνεκτίμητον υπηρεσίαν εἰς τὴν ἐλεύθεραν καὶ ἀσφαλῆ πλοϊκήν στοὺς πλοίους, ἐντὸς τῶν διαύλων καὶ τῶν περιορισμένων ἐν γένει ὑδάτων, ὑπὸ συνθήκας κακῆς ὀρατότητος. Καὶ ἐὰν ἡ ἄγουστα πρὸς τὸν λιμένα ὄδος καὶ ἐπὶ τούτου πρὸς τὸ πέλαγος, καταλλήλως σημανθῇ δι' ἀνακλαστήρων, ὃ χειριστής τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ θὰ ἔχῃ πρὸ διθαλμῶν μίσον ἀκριβῆ εἰκόνα τῆς κρισίμου περιοχῆς καὶ θὰ δύναται νὰ μεταδώσῃ πολυτίμους πληροφορίας πρὸς τὰ σκάφη, ποὺ τὴν διαπλέουν.

Τὸ ἐὰν ἔνας λιμὴν θὰ ἐγκαταστήσῃ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ, ἡ δίκτυον τοιούτων σταθμῶν, ἡ ἐνδεχομένως οὐδόλως θὰ ἐγκαταστήσῃ ραντάρ, ἀποτελεῖ ἀντικείμενον εἰδικῆς μελέτης. Βραδύτερον ἔνας κινητὸς σταθμὸς ραντάρ θὰ ἐκλέξῃ τὰ καταλληλότερα σημεῖα διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν κεραιῶν καὶ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐλέγχου.

"Οταν τέλος ἐγκατασταθῇ ὁ παρακτίος σταθμὸς ραντάρ, ὁ ρόλος ὃν θὰ διαδραματίσῃ ἀναλύεται ὡς ἔξης:

α) Ἐπιδίβασις τοῦ πλοηγοῦ. Εἰς τινας λιμένας (ΒΑ ἀκταὶ Ἀγγλίας) αἱ περισσέραι καθυστερήσεις ἐπισυμβαίνουν εἰς αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ στάδιον. 'Εὰν κυρίως τὸ ἀφικνούμενον σκάφος στερήται ραντάρ, είναι λιαν πιθανόν, ὅτι δὲν θὰ ἀποτολμᾷ προσέγγισιν ἀρκετήν, ὥστε νὰ δύναται νὰ τὸ ἀνεύρη καὶ καταφάσῃ ἡ πλοηγία.

Ο παρακτίος σταθμὸς ραντάρ θὰ εἰδοποιήσῃ τοὺς πλοηγοὺς περὶ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου καὶ ἀκολουθῶς, μεταδίδων ραδιοτηφωνικῶς ὀδηγίας πρὸς τὴν πλοηγία, θὰ τὴν δόηγήσῃ μέχρι τοῦ καταπλέοντος σκάφους.

β) Πλοηγήσις τοῦ σκάφους μέχρι τῆς εἰσόδου τοῦ διάυλου ἡ λιμένος.

Η τοιαύτη δεδιάσιας εἰσόδος, δὲν ἀποτελεῖται ἀπαραίτητης ἀπὸ ἔχειούσας καὶ σαφῶς ἐμφανίζομένας εἰς τὴν δύμηλην τοῦ ραντάρ σάκρας.

Ἀνεξαρτήτως τῆς σημαντικῆς ὀπωσδῆποτε δοηθείας, τὴν δόπιαν θὰ ἔχωμεν ἀπὸ τὸ ραντάρ τοῦ πλοίου, αἱ πληροφορίαι ἔκ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ θὰ είναι καὶ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν πολύτιμοι. Μὲ τὴν συνδρομὴν τοῦ παρακτίου σταθμοῦ, ἡ προσέγγισις τοῦ πλοίου καὶ ἡ εἰσόδος τούτου εἰς τὸν λιμένα η διάυλος θὰ γίνη μὲ μεγαλύτεραν ἀναμφιδόλως ἀσφαλέιαν. 'Η κίνησις πλοίων εἰς τὴν περιοχήν τῆς εἰσόδου, είναι κατὰ κανόνα μεγάλη, ἐὰν δὲ ὑπάρχουν νησίδες, στροφαὶ ἡ προεξοχαὶ Ἑράς, διάφορα τημάτα τῆς περί τοῦ πλοίου θαλασσιστικῆς περιοχῆς, θὰ ἀποκρύπτωνται, μὴ ἐμφανίζομένα εἰς τὴν δύμηλην ραντάρ τοῦ πλοίου. Ο παρακτίος δύμως σταθμὸς ραντάρ, δοτὶς θὰ είναι ἀπαραίτητως ἐγκατεστημένος εἰς θέσην ἔξασφαλίζουσαν πλήρη ἐλέγχου τῆς θαλασσιστικῆς περιοχῆς, θὰ τηρῇ τὸ πλοίον μας ἐννήμερον τῆς τοιαύτης κινήσεως, δίδων ὀδηγίας σχετικῶς.

γ) Διάπλους διαύλου.

Ἐνταῦθα αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ δύνανται καὶ ἐν καλῇ δρατότητι νὰ εἰναι οὐσιαστικαῖ, εἰς τὰ σημεῖα στροφῶν αἴφνης, ὅποτε πρὸ δημῶν ἔχουμεν μικρὸν πεδίον ὀρατότητος. Τοσούτον μάλλον πολύτιμος θὰ είναι ἡ δοηθεία τοῦ παρακτίου πούτου σταθμοῦ ἐν περιωρισμένῃ δρατότητι.

Ἐὰν πάλιν, λόγω τῆς πυκνούτητος τῆς δύμηλης, ὑποχρεωθῶμεν εἰς ἀναζήτησιν ἀγκυροθολίου, ὃ παρακτίος σταθμὸς θὰ μᾶς ὀδηγήσῃ μέχρι τούτου.

δ) Διάφοροι ὑπηρεσίαι.

Πλήγη τῆς δασικῆς του ἀποστολῆς, νὰ παρέχῃ δηλαδή πληροφορίας εἰς τὰ ταξιδεύοντα πλοῖα, ὃ παράκτιος σταθμὸς ραντάρ δύναται ἐπίσης:

1) Νὰ παρέχῃ εἰς τὰς Ἀρχὰς τοῦ λιμένος, μίαν λίαν χρήσιμον εἰκόνα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως ἐν τῇ περιοχῇ ἀνὰ πάσαν στιγμήν, ἦτοι πλοῖα ἀναχωροῦντα, καταφθάνοντα, ἡγκυροθολίηναν κ.λ.π.

2) Νὰ διευκολύνῃ τὸν ἐλέγχον τῆς θέσεως τῶν ποντισμένων σημαντήρων, φαροπλοίων κ.λ.π.

3) Ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος νὰ διευκολύνῃ ἐπίσης τὸ ἔργον τῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ τῶν σωστίδων λέμβων.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν ρόλον τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ εἰς τὸν πλούν τοῦ σκάφους, δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται διτὶ οὕτως εἰναι καθαρῶς ὑποθηρητικός καὶ συμβούλευτικός. 'Ο πλοίαρχος, σταθμίζων τὰς πληροφορίας καὶ ἐνδειξεῖς πάς ὅποιας ἔχει ἔλλον τῶν εἰς τὴν διάθεσίν του ναυτιλιακῶν δοηθημάτων, ὑπὸ ίδικήν του ἀποκλειστικὴν εὐθύνην θὰ ἀποφασίσῃ ἐὰν θὰ συνεχίσῃ τὸν πλούν καὶ θὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα η ἀντιθήτως θὰ ἀναζητήσῃ ἀγκυροθολίον.

Αἱ χρησιμοποιούμεναι ὑπὸ τῶν παρακτίων σταθμῶν ραντάρ συσκευαὶ, πρὸς ἔξασφάλισιν ἀρίστης εἰκόνως, ἔχουν ὄριζόντιον εύρος δέσμης κάτω τῆς ημισείας μοιραῖς καὶ διάκειμεν παλμοῦ ἐκπομπῆς μικροτέραν τοῦ 0,05 τοῦ μικροδευτερόλεπτου. 'Η κατασκευὴ ἐπίσης τῆς κεραίας περιορίζει εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς πλευρικούς λοιδούς. Διὰ νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ μικροῦ ὄριζοντιού δέσμης καὶ τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀξιοποίησεως τῆς ἀκτινοβολουμένης ἐνέργειας, η κεραία είναι μεγάλου μεγέθους, διαφέρει δὲ αἰσθητῶς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἐμφανίσεως ἀπὸ τὴν κεραίαν τοῦ ναυτιλιακοῦ ραντάρ.

Αἱ χρησιμοποιούμεναι ὑδόναι εἶναι διαμέτρου 15 ἵντσῶν καὶ ὅλω.

Πρὸς ἀποφυγὴν παρεμβολῶν, ἔκ τοῦ συσκευῶν ραντάρ αἵτινες λειτουργοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων, οἱ παρακτίοι σταθμοὶ ραντάρ χρησιμοποιοῦν συχνότητα περὶ τοὺς 9490 μεγακύκλους.

Κρίσιμον θέμα είναι ἡ ἐκλογὴ τοῦ σημείου ἐγκαταστάσεως τῆς κεραίας, πρέπει δὲ τοῦτο νὰ ἔξασφαλίζῃ εἰς τὸ παρακτίον ραντάρ θέαν πρὸς ὅλας τὰς κρισίμους κατεύθυνσεις καὶ θαλασσιστικὰς περιοχάς. Είναι ἀκολουθῶς πιθανὸν τὸ καταλληλότερον σημεῖον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς κεραίας νὰ μὴ προσφέρεται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ἐδεικτῶν. 'Ενδέχεται; δηλαδή, μία δραχῶντος διόχη δυσχέρως προστῆν, νὰ προσφέρεται πρὸς ἐγκατάστασιν τῆς κεραίας, ἐνῷ ὡς καταλληλότερα θέσις διὰ τοὺς ἐνδεικτὰς προκρίνεται ὁ πλοηγικός σταθμός. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, κεραία καὶ ἐνδεικταὶ θὰ ἔχουνται ἀκολούθως προστῆνεις περὶ τὴν καταλληλοτέραν θέσιν καὶ διὰ τοὺς ἐνδεικτὰς προκρίνεται πρὸς ἐγκατάστασιν τῆς κεραίας.

Λίαν οὐσιαστικὸν είναι ἀκολούθως τὸ θέμα τῆς ἀπικοινωνίας μεταξὺ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ καὶ τῶν ἐνδιαφερούμενων πλοίων.

Η ἰδεώδης πιθανῶς λύσις εἶναι ἡ τηλεοπτικὴ μετάδοσης τῆς εἰκόνος τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ραντάρ εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα,

Δι' ὅτιδηποτε εἶναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

τοιαύτη δῆμως ἔξελιξις, προϋποθέτουσα ἐγκαταστάσεις τηλεοράσεων, δὲν ἔχει εἰσέτι ὑπερβή τὸ στάδιον τοῦ ὄντερου. Πάντας καὶ μέθοδος αὐτῆ δὲν στρέπεται μειονεκτημάτων, δεδομένου ὅτι ἡ ὁρθή καὶ ταχεία ἐμρητνεία τῆς εἰκόνος ραντάρ μιᾶς δεδομένης περιοχῆς, πιθανὸν νὰ ἀπαιτῇ γνῶσιν τῶν φυσικῶν χαρακτηριστικῶν ταύτης, γνῶσιν ἢ ἀσφαλῶς θά ἔχουν οἱ πλοιογοι τῆς περιοχῆς, οὐχὶ δῆμως ἀπαραίτης καὶ οἱ πλοίαρχοι τῶν ἀφικνούμενών σκαφῶν.

Τό γε νῦν ἔχον, ἡ καλυτέρα ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος τῆς ἐπικοινωνίας παρακτίου-πλοίων είναι τὸ ραδιοτηλέφωνον VHF.

Ἡ καταλληλοτέρα θέσις διὰ τοὺς ἐνδείκτας εἶναι ὁ πλοηγικὸς σταμός, οἱ δὲ πληγοὶ τὰ καταλλήλοτέρα πρόσωπα διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν καὶ τὴν μετάδοσιν εἰς τὰ πλοῖα τῶν πελευτιών πληροφοριῶν ἐν σχέσει μὲ τῇ κίνησιν εἰς τὸν λιμένα, διαλούσις κ.λ.π.

‘Η ἀκρόασις ἀκολούθως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνδέκυνται νὰ γίνεται διὰ μεγάφωνου ἔγκα-
τηστήμένου εἰς τὴν γεφύραν, ὡστε πάντες
ἐπὶ τῆς γεφύρας νὰ ἀκρούνται τάς μεταδι-
δομένας πληροφορίας, χωρὶς εἰδικῶς νὰ πε-
ρισπῶνται πρὸς τούτο. Αἱ ἀνταποκρίσεις
παρακτίου - πλοίων μαγνητοφωνῶνται, τοῦ-
το δὲ διευκολύνει τὸν τῶν ὑστέρων ἐλεγ-
χὸν οἰσουμῆποτε συμβάντος, διὰ τὸν αὐτὸν
δὲ λόγον εἰς τινας παρακτίους σταθμοὺς
ραντάρ ταυτοχρόνως μὲ τὴν μαγνητοφωνῆ-
σιν τῶν μηνυμάτων γίνεται καὶ ἡ κινητο-
γράφησις τῆς εἰκόνος, διὰ τὴν χρονικὴν δὲ
συσχέτισιν τῶν διαφόρων περιστατικῶν καὶ
φάσεων τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως, μαγνητο-
φωνεῖται καὶ ἡ ὥρα κατὰ διαλέμματα.
‘Ενα πολύτιμα τὰ μηνύματα διατητούνται

Ἐνα πρόδηλα, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει χειριστῆς τοῦ παρακτίου σταθμού, εἶναι τὸν ἀναγνώριστις τῶν διαφόρων πλοίων μετά τὴν ὁποίων ἔχει ἐπικοινωνίαν, ἐπὶ τῶν ήχῶν, δι' ὧν ταῦτα ἐμφανίζονται ἐπὶ τῆς θέρης του. Τὸ πρόδηλα τούτῳ ἀντιμετωπίζεται ἐπὶ τοῦ παρόντος διὰ μεθόδων προσωπικῆς ἐμπνευστικῆς τῶν χειριστῶν, λόγω ὅμως τῆς συνεχούς ἀναπτύξεως τῶν δικτύων παρακτίων ραντάρ, ὑφίσταται ἀνάγκη καθιερώσεως διεθνῶς, ἐνὸς συστήματος ἀναγνώρισεως τῆς ταυτότητος ἐνός πλοίου, ἐκ τῆς ήχους τούτου ἐπὶ τῆς θέρης τοῦ ραντάρ. Τὸ συστήμα τούτῳ θὰ συνίσταται ἐξ εἰδικού πομπού ἐν τῷ πλοιώ, δστις θὰ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ κατὰ παραγγελίαν τοῦ παρακτίου σταθμού. Ὁ σταθμὸς οὗτος ἀκολούθως, ἐπὶ τῆς θέρης του, πλησίον τῆς ήχους τοῦ ἐκπέμποντος πλοίου, θὰ βλέπῃ ἐν χαρακτηριστικὸν σημεῖον, ὅπως τὰ σημεῖα τοῦ Racon αἴφνης.

Ανεφέρθη ηδη, ότι ή πλέον πρακτική μέθοδος μεταδόσεως πάρα τού παρακτίου είς τὰ πλοῖα τῶν ἀναγκαίων πληροφοριῶν καὶ μημυμάτων είναι στήμερον τὸ ραδιοτηλέφωνον λίαν υψηλῆς συχνότητος (VHF), ἐπειδὴ

δὲ τὸ μέσον τοῦτο ἐπικοινωνίας προορίζεται νὰ παίξῃ σοδαρὸν ρόλον εἰς τὰς γεφύρας τῶν πλοίων, δὲν θὰ ήτο περιττὸν νὰ τὸ προσέξωμεν ειδικῶς.

Λίαν ύψηλή συχνότης (VHF) χαρακτηρίζεται η περιοχή συχνοτήτων από 30 έως 300 μεγακύκλους, ητοι μήκη κύματος από 10 έως 1 μέτρον.

Οι Αμερικανοί άπό πολλού ήδη χρόνου χρησιμοποιούν τών συχνότητα ταύτη διά την έξυπηρέτησην τών ναυτιλιακών έπικοινωνιών, μεταξύ πλοίων δηλαδή, η μεταξύ πλοίων και παρακτίων σταθμών. Οι Εύρωπασίοι κατηγορίασαν μερικά έτη εις συζητήσεις, καθ' όσον άφορε είς τον τόπον τής διαμορφώσας και το ακριβές ένυρο συχνότητων, τὸ ὅποιον θὰ παρεχωρείτο εἰς τὸ πραδιοτέλεφωνο τούτο. Τέλος τὸ 1957 είς τὴν Χαγηνή ὑπεγράφῃ ἡ Διεθνῆς Σύμβασις ναυτιλιακών έπικοινωνιών λιαν ὑψηλῆς συχνότητος.

Προεκρίθη ή μέθοδος διαμορφώσεως κατά συχνότητα (Frequency Modulation) και πατρική ρήμη ή περιοχή συχνοτήτων από 156 έως 162 μεγακύκλους διά τὰς ἐν λόγῳ ἐπικοινωνίας, ώς συχνότης δὲ κλήσεως καὶ μεταδόσεως τοῦ σήματος κινδύνου προσδιωρίσθη ἡ συχνότης τῶν 156, 75 μεγακύκλων (Channel 16). Ἡ ἐμβέλεια τῶν ραδιοτηλεφωνών VHF, λόγῳ τῆς εύθυγράμμου διαδόσεως τῶν ἡλεκτρομαγνητικῶν κυμάτων εἰς τὴν συχνότητα ταύτην καὶ μὴ ἀνακλάσεως τούτων ἐπὶ τῶν Ιονοσφαιρικῶν στρωμάτων, δὲν ὑπερβαίνει τὰ 20 - 30 μίλια. Τούτο σημαίνει, διτὶ ἡ ἐπικοινωνία μεταξὺ πλοίων, ἡ πλοίου καὶ παρακτίου, περιοριζομένη εἰς μικρά ἔκτασης περί τῶν συνδιδαγμομενών, δὲν δημιουργεῖ εὔσεις περιστροφῆς.

τά πλοια δύνανται νὰ ἐπικοινωνοῦν ἐκ τῆς γεφύρας, δι' ἄπ' εὐθείας κλήσεως τοῦ ἔτερου σταθμοῦ, ἔστω καὶ ἂν εὑρίσκωνται εἰς διαύλους ἢ ἐσωτερικάς θαλασσίας περιοχάς, χωρὶς τουτὸν νὰ ἐνοχλῇ τὰς ἐπικοινωνίας τῆς ἀγορευόντων ταῦτα χώρας.

Οὔτε, καθ', ὅσον ἀφοδιά εἰς τὸν παρά-

ΣΩΤΕ, καὶ ούσον αφορδεῖ τὸν παρακτιόν σταθμὸν ρατάρ, οὗτος θὰ κληθῇ ἀπό τὸν πλοιάρχον καὶ θὰ μεταδώσῃ πάσαν ἀναγκαίαν πληροφορίαν καὶ δύνηαν, διατηρουμένης τὴν ἑπακήδη δόσον τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον. Ἐάν δὲ γνωσθῶμεν τὴν συχνότητα κλήσεως τοῦ συγκεκριμένου σταθμοῦ, οὗτος θὰ κληθῇ εἰς τὴν συχνότητα τῶν 156,8 Μκ., τὴν διεθνῆ δηλαδή συχνότητα κλήσεως.

Δέν θα παρέλθη τοπούς χρόνος μέχρι της
καθ' ή το ραδιοτηλέφωνον VHF θα
άποτελή ἀπαραίτουν ἐφόδιον τῆς γεφύρας,
ὅπως και τὸ τηλέφωνον τοῦ γραφείου μας.
"Ας ἐλπίσωμεν, δλιγάντερον ἐνοχλητικόν.
Καθ' ὅσους ἀφορᾶ εἰς τὰ παρ' ἡμῖν, τὸ
θέμα εἶναι ἔπικαιρον, αὐτὸν δὲ πλοηγικὸς στα-
θμὸς Πειραιῶς ἐφοδιάζεται διὰ ραδιοτηλε-
φώνων VHF, πρόκειται δὲ νὰ συγκροτήσῃ
δίκτυον παρασκήνων σταθμῶν.

Τό πρώτων είς τὸν κόσμον σύστημα παρακτίου ραντρή ἔγκατεστάθη εἰς Λίβερπουλ τὸν Ἰούνιον τοῦ 1948. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1959, ἡ ἀρχικὴ ἔγκατάστασις ἀντικατεστάθη διὰ νεωτέρας πλέον ἐξειλιγμένης.

Πρὸ τοῦ λιμένος, ὅστις εύρισκεται ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μέρσευ καὶ εἰς ἀπόστασιν 13 μιλίων ἐκ τῶν Ἐκβολῶν, εἶναι ἡγκυροβολη- μένον τὸ φαρόπολον BAR. Ἀπὸ τὸ ἐν λόγῳ φαρόπολον, ἀρχίζει δισαύλος (*Crosby channel*), ὅστις φέρει μέχρι τοῦ στομίου τοῦ ποταμοῦ, ὅπου εύρισκεται ὁ λιμὴν. Ὁ ἀνωτέ- ρω δίσαυλος ἔχει μερικάς στροφαῖς, εἰς ἐν δὲ στεμεῖον τὸ πλάτος του εἶναι μόνον 950 πό- δες. Πρέπει συνεπώς τὸ παράκτιον ραντάρ, νῦν ἔξασφαλίζῃ εἰκόνα παρέχουσαν λεπτομε- ρείας. Πρὸς τοῦτο χρησιμοποιεῖται ὀρίζον- τιον εύρος δέσμης 0,3 τῆς μοίρας καὶ διάρ- κεια παλιμοῦ 0,05 μδ. Ὁ σταθμὸς ραντάρ καὶ ὁ ψυσος 25 μέτρων πύργος, ὃπου εἶναι ἔγκατεστημένη ἡ κεραία, εύρισκονται εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ ποταμοῦ, ὅπου ἀρχίζει ὁ λιμήν, εἰς τὸ ἀριστερὸν τοῦ εἰσερχομένου. Ἐντὸς εἰδικῆς αἰθούσας εἶναι ἔγκατεστημένη μία μεγάλη κονσόλα μὲν ἑπτὰ ὅδνας διαμέτρου ἐκάστη 15 ἵντσῶν. Μία ὅδην ἐμφανίζει ὁ- λόκληρον τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος μέχρις ἀποστάσεως 20 μιλίων.

Αἱ λοιπαὶ ἔξ, ἐμφανίζουν τμῆματα τοῦ δι-
ώλου καὶ τῶν προσβάσεων τοῦ λιμένος. Ἡ
ἐμφάνισται δὲ λόγω τῶν εἰκόνων εἶναι ἔκκεντρος.
Ἡ ἐπικοινωνία πλοίου - σταθμοῦ δύναται
νὰ γίνη διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἢ τοῦ διαστι-
λεφώνου. Ὁ πλοηγὸς ἐπιδιβάζομενος εἶναι
ἐφωδιασμένος διὰ φορητῆς συσκευῆς ραδιο-
τηλεφώνου VHF.

Παρομοιού δικτυών εγκατεσταθή και ελειτούργησε τόν Νοέμβριον του 1956 εις Ρότερνταμ. Τούτο άποτελείται από έπτα σταθμούς, οι οποίες καλύπτουν διάλοκληρον την περιοχήν από της Βορείου Θαλάσσης μέχρι των προβλήτων του λιμένος. "Οταν ή όρατότης είναι κάτω των 2,5 μιλίων, οι πλοηγοί φέρουν μεθ' έαυτων φορητά ραδιοτηλέφωνα πρός έπικοινωνίαν μὲ τοὺς σταθμούς ραντάρ.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω, πλεῖστοι παράκτιοι σταθμοὶ ράπται ἐγκατεστήσαν ηδη εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον. Προτού παρέλθῃ πλούς χρόνος, οἱ σταθμοὶ οὗτοι θὰ ἔξελθουν ἐκ τῶν λιμένων καὶ διαύλων διὰ νῦν ἐγκατασταθούν εἰς οἰσονδηπότε σημείον ἔνθα η κακή δρατότης δημιουργεῖ κινδύνους διὰ πὴν ναυ-σπιλούσαν.

Οι σταθμοί ούτοι θά πληροφορούν ἀπ' εύθειας τὸν πλοίαρχον, ποία ἀκριβῶς είναι ἡ θέσις του, πόσα πλοῖα εὑρίσκονται πλησίον του και πάν χρήσιμου στοιχείου σχετικῶς μὲ αὐτόν, τέλος δὲ θὰ διδουν πᾶσαν ἀναγκαίαν δύνηγιαν και συμβουλὴν δι' ἀπλού... πλεισθνήματος.

ΣΠΥΡΟΣ ΡΑΝΗΣ

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

CABLE ADDRESS :
LANFALL - LONDON

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS :
OKEANIS - NEW YORK

**ANDRIAKI
SHIPPING COMPANY**

2. II MERARCHIAS STREET

TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

ΤΟ ΜΑΖΟΥΤ: ΚΑΥΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Τό λεγόμενον διαρύπαντον πετρέλαιον, bunker C ή «μαζούτ», ως τό λέγομεν ήμεις συνήθως, δεν απησχολεί μέχρι πρό τινων έτών και πολὺ τόν έφοπλιστήν, παρά μόνον από της άποψεως της τιμής του. Ή ποιότης θέωρετο, κατά κανόνα, ή αυτή είς δόλων τόν κόστους και οι έπι τού πλοίουν προκύντο είς τό νέα λέγομενον ἄν τό παραλαμβανόμενον καυσίμον δὲν περιέχῃ υδρο. Ή έντος τών κλιβάνων τού λέβητος καυσίμον που δὲν παρουσίαζεν έμφανη, δι' αυτούς τούλαχιστον, προβλήματα και οιαδήποτε έπιδραστις της ποιότητος τού καυσίμου ένεφανίζετο συνήθως ως περιοριζόμενη είς την περιοχήν τών κλιβάνων και είς τούς καυστήρας και έπομένως αι τυχόν ζημιάι έφανόντο έκδηλουμεναι είς περιοχήν μικρᾶς έκτασεως, εύκολως έπισκευαστίμον. Αφ' ίσου δημοσίου πό καυσίμον αύτό ρχοις σύντακαναλίσκεται ύπτο λεβήτων ύψηλης θερμοκρασίας και, κυρίως, ύπτο τών δηξελομηχανών, ή ποιότης τού εύπολειματικού καυσίμου» (residual fuel), ως είναι έπιστημονικώς γνωστόν το μαζούτ, άρχιζει νά ξηρ σοθαράν σημασίαν διά τόν έφοπλιστήν.

Διά τόν λόγον αύτόν και κρίνεται έπικαιρος ή έξετασις τών θεμάτων που σχετίζονται μέ την ποιότητα τού καυσίμου αύτού, τόν τρόπον καύσεως του, τά προβλήματα που ή καυσίμοι δημιουργεῖ διά τούς λέβητας και τάς δηξελομηχανάς και τάς οίκονομικά διά τήν έκμετάλευσιν τού πλοίου αποτελέσματα.

Ως υποδηλοί και ή όνομασία του ώς «έπολειματικόν», τό καύσιμον τούτο αποτελείται έκ τού υλικού που απομένει κατά τήν διύλισιν, μετά τήν έξαγωγήν δλων τών έλαφρών προϊόντων, τά δόποια δύνανται νά ληφθούν έκ τής είς τό διύλιστήριον έπεξεργασίας τού λεγόμενον «άργον πετρέλαιον (crude oil)». Και η τοιαύτη έπεξεργασία είς τάς συγχρόνους έγκαταστάσεις είναι τόσον τελεία, διστά μόλις ν' απομένει έξ αυτής ποσοστό 5%. Τό «έπολειματικόν» έπομένως πετρέλαιον, ή μαζούτ ώς θά τά παρακαλούμεν έν συνεχείς διά λόγους συντομίας, δέν είναι παρά τά απορρίμματα τής διύλισεως.

Αναλόγως τής περιοχής τήν δόποιαν έξυπηρετεί έν διύλιστήριον και τών έμπορικών αύτής άναγκών, τό μαζούτ δύναται νά είναι λεπτόν ή παχύρευστον, διαρύπαντον ή έλαφρόν. Παρά δέ τήν προσπάθειαν τού διύλιστηρίου, δημοσίως τό πόλειματικόν αύτό προϊόν είναι δσον τό δυνατόν καθαρόν, γνωστά είναι τά κυκλοφορούντα περι αύτού άνεκδοτα, καθ' & είναι δυνατόν νά ευρη τις έντος τού μαζούτ διάτηπτε, από σκουριασμένων καρφιών μέχρι... κλάδων δένδρων.

Μόλις πρό τινων δεκάδων έτών, τό μαζούτ θέωρετο άπορριμμα και έκαιτο ή άπερρίπτετο καθ' οινόηπτο τρόπον, έπειδη δημως σύν τώ χρόνω αι πρός άπορριπτα ποσότητες καθίσταντο τοιαύτη, δώστε ν' άποτελέσων σοθαρόν οίκονομικόν πρόδηλην, άνεκτηήθη τρόπος τις έκμεταλλεύσεως και ούτω ήρχισεν ή χρησιμοποίησις τού ώς καυσίμου διά τούς λέβητας τών πλοίων. Και τά παράριμμα αύτό κατέστη σημερόν τό κυριώτερον διά τά πλοία καυσίμον, μετεβλήθη δημως σημαντικώς. Κατέστη πλέον παχύρευστον, μελανώτερον, πλέον ρυπαντικόν και μέ μεγαλυτέρων περιεκτικότητας βλαβερών στοιχείων, ώς είναι τό θείον, τό δανάδιον και τό νάτριον, ή έπι τά χειρώ δη τοιαύτη μεταβολή θά συνεχίζεται, έφ' δσον θά τελειοποιούνται αι μέθοδοι τών διύλιστηρίων.

Άναλογος, δεδαίως, μετεβολή παρατηρεῖται και είς τάς έγκαταστάσεις που καταναλίσκουν τό καυσίμον αύτό. Αι θερμοκρασίαι τών λεβήτων αύξανουν συνεχώς, προκαλούνται τήν σύντηξην τών διάλτων τού δανάδιον και τού νατρίου έντος τών αύλων τών υπερθερμαντήρων, μέ τά συμπαρομαρτούντα προβλήματα καθαρισμού αύτών. Τά μεταλλικά αύτά

άλατα προκαλούν έπίσης προβλήματα και διά τάς διαρύπαντος δηξελομηχανάς, πού καταναλίσκουν τό αύτό καυσίμον, απαιτούντα ήπως οι μηχανικοί παρακαλούμενοι άγρυπνων τάς θερμοκρασίας καυσαερίων. Αν αύται είναι υπέρβολη, ή σύντηξης λαμβάνει χώραν είς τάς κορυφών τών έμβολων και είς τάς θυρίδας έχαγωγής.

Παρό τάυτα, τό μαζούτ θά χρησιμοποιήται από τά πλοία έπι μακρόν ακόμη διάστημα. Άναλογως τού δύκου του έχει περισσότερας θερμιδίας από τό άργον πετρέλαιον, 4 δε βαρέλια (634 χιλιόγραμμα) αύτού περιέχουν τήν αύτην περίπου ένεργειαν μέ ένα άγγιλον τόν τόνων γαιάνθρακος.

ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

Η ποιότης και ή τιμή τού μαζούτ διαφέρουν από τόπον είς τόπον, δέν έχαρτωνται δέ μόνον έκ τής άποστάσεως έκ τών τόπων παραγωγής, άλλα και έκ τής συνθέσεως τής οίκονομιας τής χώρας διύλισεως, ώς και έκ τής ποιότητος τού διύλισμένου άργον πετρέλαιον. Η είς θλαβεράς ούσιας περιεκτικότης αύτού, έχει ως αποτέλεσμα έτι μεγαλύτερων περιεκτικότητας αύτών είς τό παραγόμενον μαζούτ. Μία έπίσης χώρα είς τήν όποιαν κυκλοφορούν πολλά αύτοκίνητα, παράγει είς τά διύλιστηριά τήν συνήθως χειροτέραν ποιότητα μαζούτ, έφ' δσον χρησιμοποιούνται ή καταυτική διάσπασις ή άλλαι μέθοδοι, προκειμένου νά έχασθη έκ τού ύπτο διύλισιν άργον πετρελαίου ή μεγίστη δυνατή ποσότης δενίνης. Παρά δέ τό διτι ή άπτο τής χώρας παραγωγής άπόστασις τού διύλιστηρίου έπρεάζει τήν τηρή τών προϊόντων αύτού, ή έπηρεια αύτη δέν είναι τόσον μεγάλη δσον έκ πρώτης διφεως θά ένδιμοζέ τις. Είναι τόσον χαμηλοί οι ναυλοί τών πετρελαιοφόρων...

Αι διαφοραι ποιότητος ούτω, καθίστανται σημαντικά. Είς τάς άνατολικάς άκτας τών Ήνωμένων Πολιτειών, έπι παραδείγματι, τό μαζούτ, ύπτο τήν συνήθως θερμοκρασίαν τών 20° C περίπου, θμοίαζε πρός κεδρίαν (κατάρμα). Δέν είναι δυνατόν νά άντληθη άνευ προθερμάνσεως τού, τό δέ ίχωδες τού φθάνει τούς 3.500 δαθμών Ρέντγουντ 1, ήτοι είς θερμοκρασίαν 100° F. Λόγω άκριδως τής κακής αύτής ποιότητος, τά διύλιστηριος τής άνατολικής άκτης τής Αμερικής μελετούν τήν διακοπή τής παραγωγής μαζούτ, ώς πλέον κερδοφόρον, δοθέντος διτι οι άλλαι συγχρόνων πλήρως δυνατήν τήν άποφυγήν ύπολειμμάτων έκ τής έπεξεργασίας τού άργον πετρελαίου.

Τό άντιθετον άκριδως συμβαίνει είς τήν άνατολικής άκτης τής Ασίας. Αι είς δενζίνην άναγκαι τών χώρων αύτών είναι τόσον μικρά, ώστε μερικά διύλιστηριά τής περιοχής αύτής άναμιγνύουν τήν διδιάθετον δενζίνην μέ τό μαζούτ και ούτω τό καυσίμον αύτό έχει τόσον μενούν 600 δαθμών Ρέντγουντ, ένω πλεόνται είς τή διάσια τήν μηχανήν, ή τούλαχιστον, μέ έλαχίστην δι' αύτη έπιδρασιν. Δέν ιομίζομεν, δημως, διτι ή πίστις αύτη δικαιολογείται. «Εν άκαθαρτον καυσίμον δύναται νά προκαλέση σοθαράς φθοράς.

Προφανές έκ τών άνωτέρω καθίσταται, διτι

ή είς τό ίχωδες μεγάλη διαφορά που παρατηρείται από λιμένοι είς λιμένα άποτελει σοθαρών διά τούς μηχανικούς τών πλοίων πρόβλημα. Άναγκαζονται ούτοι νά ρυθμίζουν συνεχώς τήν θερμοκρασίαν τού καυσίμου, ώστε νά φθάνη τούτο είς τούς καυστήρας τών λεβήτων ή τά προφύσισα τών δηξελομηχανών μέ τό κατάλληλον ίχωδες, ητοι πέριξ τών 27 σεντιστόκ. Δέν είναι σπάνιαι αι περιπτώσεις μιάς ποιότητος μαζούτ νά χρειάζεται προθέρμανσιν μέχρι 250° F, ένω ή ποιότης που παρελήφθη από έπομενον λιμένα νά μή χρειάζεται περισσότερον τών 135° F. Τόσον διά τούς λέβητας, δσον και διά τάς δηξελομηχανών, ύψηλον ίχωδες προκαλεί άνεπαρκή καύσιν, έπι δέ τών αύλων τών λεβήτων ή τών τοιχωμάτων τών κυλίνδρων ζημίας έκ τής αύταναφέντως τών ύπολειμμάτων τού καυσίμου. Πολύ χαμηλόν ίχωδες πάλιν, προκαλεί τήν ροήν τού θερμού καυσίμου ώς δέν τούτο ήτο θρωμά και δύναται νά προκαλέση δικόμη και τήν δημιουργίαν θυλάκων άναφροφήσεις τών άντλιων.

Διά τόν λόγον άκριδως αύτόν, χρησιμοποιούνται έσχατως έπι τών πλοίων ειδικαί συσκευαί, αποκαλούμεναι viscosatots (μετρηταί ίχωδους), αι δποίαι ρυθμίζουν αύτομάτως τήν κυκλοφορίαν τού καυσίμου, δστε νά διατηρήται τό ίχωδες αύτού είς τήν θρήνη θερμοκρασίαν φεκσαμού.

ΤΟ ΚΑΥΣΙΜΟΝ ΤΩΝ ΔΗΞΕΛΟΠΛΟΙΩΝ

«Αν και συχνά λέγεται, διτι αι σύγχρονοι διαρύπανται δηξελομηχαναί δύναται δυναται τών καταναλώσουν μαζούτ ίχωδους 6.000 δαθμών Ρέντγουντ, διτι οποίον άπατει έξαιρετικώς ύψηλήν θερμοκρασίαν ψεκασμού, αι δποίαι ρυθμίζουν αύτομάτως τήν κυκλοφορίαν τού καυσίμου, δστε νά διατηρήται τό ίχωδες αύτού είς τήν θρήνη θερμοκρασίαν φεκσαμού...»

Αι διαφοραι ποιότητος ούτω, καθίστανται σημαντικά. Είς τάς άνατολικάς άκτας τών Ήνωμένων Πολιτειών, έπι παραδείγματι, τό μαζούτ, ύπτο τήν συνήθως θερμοκρασίαν τών 20° C περίπου, θμοίαζε πρός κεδρίαν (κατάρμα). Δέν είναι δυνατόν νά άντληθη άνευ προθερμάνσεως τού καυσίμου τούς 1.500 δαθμών. Ούτω, τά δηξελόπλοια δεν καταναλίσκουν καθ' έστι μαζούτ, άλλ' ένα μήγμα αύτού μέ πετρέλαιον υπηξελ, τό άποιον έχει κατά τινα τρόπον πετοποιηθή πλέον. Ο λόγος διά τόν δποίον περιορίζεται τό ίχωδες τού καυσίμου τών δηξελομηχανών είς τήν 1.500 δαθμών, ούτω, τά δηξελόπλοια δεν καταναλίσκουν καθ' έστι μαζούτ, έπι οι συγχρόνων πλοίων δυνατήν τήν συνηθήσεως την θερμοκρασίαν τού καυσίμου τούς 1.500 δαθμών, είναι διτι ή σηντλησι και διτι ή χρησιμοποιητης γενικώς αύτού είναι εύκολωτέρα και διτι δύναται τόπον νά χρησιμοποιηθή και είς τά μετρίου άριθμού στροφών διηθητικά, άποφευγόμενον ούτω τής άναγκης μεταφοράς δύο διαφόρων ποιοτήτων καυσίμου.

Υπάρχει ή γνώμη, διτι δέν ωφίσταται σχέσης μεταξύ φθοράς χιτωνίων, έξόδων γενικώς συντηρήσεως και ίχωδους τού καυσίμου. Οι διοικήσανται κατασκευής λεβήτων και μηχανών πιστεύουν διτι ή διτι έποντεις και διτι ή χρησιμοποιητης γενικώς αύτού είναι εύκολωτέρα και διτι δύναται τόπον νά χρησιμοποιηθή και είς τά μετρίου άριθμού στροφών διηθητικά, άποφευγόμενον ούτω τής άναγκης μεταφοράς δύο διαφόρων ποιοτήτων καυσίμου.

Διά τόν λόγον αύτόν, άλλωστε, είναι τόσον περιαρισμένη ή καύσις μαζούτ ίχωδους 1.

DJAKARTA, INDONESIA SUISINDO SHIPPING & TRADING Co.

Owners Representatives-Marine Consultants
Marine Surveyors - Brokers

P.O.Box: 2297

CABLES: SUISINDO - DJAKARTA

CAPT. KURT FURRER

A. PETROPOULOS

500^ο εις τὰ βοηθητικά μηχανήματα. Οι κατασκευασταί αὐτῶν προδιάνουν ἡδη εἰς ώριμένας τραποποίησεις, ὅπεις νὰ δύνανται νὰ καταναλίσκουν καὶ αὐτά τὴν ποιότητα αὐτῆς τοῦ καυσίμου. Πρός τοῦτο, αἱ μηχαναὶ ρυθμίζονται μὲ προπορείαν, διαρρυθμίζεται δὲ ἀναλόγως καὶ τὸ σχῆμα τοῦ θαλάμου καύσεως. Ἐπιδιώκεται γενικῶς ἡ μείωσις τῆς θερμοκρασίας καυσαερίων, ὅπεις νὰ προστατεύθων αἱ βαλβίδες ἔξαγωγῆς ή νὰ παρεμποδισθῇ ἡ ἀπόφραξις τῶν θυρίδων μὲ ὑπολείμματα γαιανθρακος καὶ τέφρας.

Τὸ ἐνδιάμεσον δῆμος αὐτὸς καύσιμον χρησιμοποιεῖται εἰς τὰς δηλεομηχανᾶς καὶ δι' ἓνα ἀλλον λόγον: δὲν χρειάζεται θαμῷς προθεμάνων, πρὸ τῆς καυσέως αὐτοῦ, τοιούτος ὥστε ν' ἀπαιτήται σοδαρά τις κατανάλωσις ἀτμοῦ. Διότι, ναὶ μὲν εἰς τὸ ἐν πλῷ εύρισκόμενον δηλεόληδοιν παράγεται ἀδαπάνων ἀτμός εἰς τὸν λέβητα καυσαρίων, ἀλλ' ἐν ψυχῇ ωρῷ ὁ ἀτμὸς παράγεται εἰς λέβητα καταναλίσκοντα πετρέλαιον καὶ φυσικὸν εἶναι νά λαμβάνεται ὑπὸ δψιν ἡ κατανάλωσις αὐτοῦ. Δὲν εἶναι δῆμος ὀλίγα καὶ τὰ πλοῖα ποὺ προτιμοῦν νά καταναλίσκουν σύνθετης πετρέλαιον ντῆξελ Νο 2. Ἡ οἰκονομία, πάντως, μετεξῆ τῆς τιμῆς καυσίμου 4.000 καὶ 1.500 θαμῷν εἶναι ἔλαχιστη, δοθεντος διτε εἰς ὀλίγους λιμένας ἡ διαφορά τιμῆς ὑπερβαίνει τὰ 0.80 τοῦ δολλαρίου κατά τόννον. "Ἄν δε ληφθῇ ὑπὸ δψιν δῆτι, διὰ καύσιμον ὑψηλοῦ ἰεώδους, χρειάζεται συνεχῆς λειτουργία τῶν διαχωριστήρων διὰ τὸν καθαρισμὸν αὐτοῦ καὶ δῆτι, διὰ τὰς βαρέας καύσιμας, ἀπαιτούνται ψηλαὶ θερμοκρασίαι πρὸς μείωσιν τοῦ ἰεώδους αὐτῶν εἰς τὸ σημείον ποὺ ἐνδείκνυνται διὰ τὴν καλὴν καύσιμην καὶ τὴν μείωσιν τῆς φθόρας εἰς τὰ χιτώνια, προφανή εἶναι τὰ μειονεκτήματα ἐκ τῆς χρήσεως τοιούτων καυσίμων.

Δοθείσης τῆς ἀνωτέρω μικρᾶς διαφορᾶς τιμῆς, πρόδηλος καθίσταται ή διαφορὰ ποιότητος ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν στοιχείων τῶν δύο καυσίμων που ἀκολουθεῖ:

Οιλ ντῆζελ Νο 4 Μαζούτ

Σημείων ἀναφορέως εἰς βαθμούς Φάρεναῖτ ...	130°	150°
Σημείων ροῆς εἰς βα- θμούς Φάρεναῖτ	20	35
Ἴζωδες εἰς βαθμούς Ρέντγουοντ 1	110	2000
Ἴζωδες εἰς σεντιστόκς	41.1	—
Περιεκτικότης εἰς υδωρ και ἴζημα κατ' ὅγκο %	0.5	2.0
Περιεκτικότης εἰς στά- κην κατά δάρος % ...	0.1	0.1
Περιεκτικότης εἰς θείον κατά δάρος %	2.0	3.0

Έκ της χρήσεως καυσίμου 1.500 βαθμών είς κινητήριον δηξελομηχανήν, παρεπετρήθη μετά χιλίας ὡρας φθορά χιτωνών μεταξύ 4 και 7 χιλιοστών της ίντσας κατά μέσον δύρου. Έκ της χρησιμοποιήσεως καυσίμου 3.000 βαθμών, ή φθορά αύτη άνηλθεν εἰς τὸ διπλάσιον περίπου.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Βεβαίωνουν οι κατασκευαστάι, διτί αι βαρείαι σύγχρονοι δηζελομηχαναί ἐλαχίστην πρόσθετον συντήρησιν χρειάζονται συνεπέις τῆς καυσών μαζούντ, διότι κατασκευάζονται αυταὶ εἰδικῶν, διὰ τὴν καυσίν αὐτοῦ τὸν καυσίμου, τὰ δὲ νέα ἀλκαλικά κυλινδρέσια εἶναι ἐκπληκτικῶς ἀποτελεσματικά εἰς τὴν ἔξουσιετέρων τῶν ὁξέων, ποὺ παρφράγνατον ἔκ τῆς καυσών πετρελαιοειδῶν μὲν ὑψηλὸν εἰς θεῖον περιεχομένων. Παρουσιάζεται, βεβαίως, ἐν πρόβλημα ἐκ τῆς διαφορᾶς εἰδικοῦ βάρους τοῦ καυστήμου ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, διότι καθίσταται ἔνιστε δύσκολος καὶ ἡ φυγοκέντρησις αὐτῶν, δταὶ δημος ὑπάρχῃ τοιούτον ὑψηλὸν εἰδικοῦ βάρος εἰναὶ πάντοτε ἔφικτὸν τὸ μετὰ τὴν φυγοκέντρησιν φιλτράρισμα. "Ἀλλώς τε, αἱ θερμοκρασίαι καυστερίων τῶν συγχρόνων δηζελομηχανῶν, δταὶ αὐταὶ λειτουργοῦν καυνικῶς, δὲν ὑπερβαίνουν τοὺς 90°." Καὶ, ὡς εἶναι γνωστόν, αἱ συνθέσεις δαναδίου - νατρίου, αἱ ὀποῖαι τόσον ἐπτρέζουν τὴν λειτουργίαν τῶν εἰς ὑψηλὰς θερμο-

κρασίας λειτουργούντων λεβήτων, ἀρχίζουν νὰ σχηματίζουνται εἰς τὴν θερμοκρασίαν τῶν 1050°^F περίπου. Τὸ δὲ ποτοξείδιον τοῦ θερμανδίου, τὸ οποῖον σχηματίζει εἰς τοὺς αὐλούς τῶν υπέρθερμαντήρων ἐν στρώμα σκλητρών ὡς σιδηρος, ἀρχίζει νὰ σχηματίζεται εἰς τοὺς 1.275 βαθμούς Φάρεναϊτ.

Διά τὰ ἀτμόπλοια, φυσικά, ὅπου διατίθενται μεγάλαι ποσότητες ἀτμού διά τὴν θέρμανσιν Διάφορων θοηθητικῶν συστημάτων, οὐδὲν πρόβλημα δημιουργεῖται ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως καυσίμου μὲ ίξωδες 3.000-3.500 βαθμῶν Ρέντγουεντ 1, διά τὴν ἀντλησιν αὐτοῦ. Δημιουργεῖται δώμας διά τὴν καύσιν του. Ως καὶ εἰς τὰ δηζελότλοισα, τὸ καυσίμον πρέπει νὰ φθάνῃ εἰς τὸ προφύσιον τοῦ καυστήρος μὲ τὴν κανονικὴν θερμοκρατίαν, ἄλλως ή ζημία εἰς τὸν λέθητα είναι σχεδόνια βεβαία. Συχνότατα παρατηρεῖται διτὶ τὸ καυσίμον δὲν προθεμαίνεται ἐπαρκῶς, δὲν φεκάζεται ἐπομένως δεόντως διά νὰ κατελείψεις πρὶν ἡ φθάσσει καὶ ἀναλασθεῖ ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ κλιδάνου. Διὰ καύσιμον ίξωδους 3.500 βαθμῶν, ἡ ἐνδικώνυμη θερμοκρασία προθεμάνσεως είναι 212° F.

Εἰς τὰ πλείστα τῶν συγχρόνων πλοίων, ή θερμοκρασία ὑπερθερμάνσεως εἶναι 800° F. περίποτο, ἀνεπαρκῆς δηλαδὴ διὰ νά τῇση τὰς μεταλλικὰς συνθέσεις ποὺ συναντῶνται εἰς τὰ ἀέρια τῆς καύσεως. 'Ο συχνὸς ἐκκατασμός, ἐπομένως, καθίσταται ἀπαραίτητος καὶ, φυσικά, ὁ τακτικός καὶ λεπτομερής κατ' ἔτος καθαρισμός. Δὲν σημαίνει δῆμως τοῦτο, ὅτι ἔξησφαλίσθη ἡ ζωὴ τοῦ λέβητος. Εἰς τάντα τὰ σημεῖα αὐτὸν ποὺ ἔρχονται εἰς ἑπάφην μὲν τὰ προϊόντα τῆς καύσεως, ὁ σχηματισμός ἐπικαθίσεων, αἱ όποιαι είναι δύσκολον νά καθαρισθούν, ἀποτελεῖ σφῆν ἔνδειξιν ἀνεπαρκοῦς καύσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, τὰ μὴ καέντα μόρια τοῦ καυσίου παρασύρονται ὑπὸ τῶν ἀέριών τῆς καύσεως καὶ ἐπικάθηται ἐπὶ τῶν αὐλάν, ὁδού μὲν τὴν παντελῶς ἄκαυστον τέφραν. Σχηματίζεται οὕτω βαθμιαίς μία συμπαγής κολλητική μάζα, ἡ ὅποια στερεοποιείται ἐπὶ τῶν αὐλάν καὶ προκαλεῖ μίαν ἐπικίνδυνον ἀνύψωσιν τῆς θερμοκρασίας τῆς ἐπιφανείας των. Οὐδὲν χημικὸν πρόσθετον δύναται ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς νά βοηθήσῃ.

Η ΚΑΥΣΙΣ

Καθίσταται συνεπώς ἀπαραίτητος ή ἔξα-
κριβώσις τού ὃν γίνεται καλή καύσις, τούτο
δέ δύναται νὰ διαπιστωθῇ μόνον διὰ τῆς τα-
κτικῆς μετρήσεως τῆς εἰς διοξείδιον του ἄν-
θρακος περιεκτικότητος τῶν ἑπτά τῆς καπνοδό-
χου ἔξερχομένων ἀερίων. Ικανοποιητική τιμὴ
πάντων είναι ή μεταξύ 12.5 και 14 τοῖς ἐ-
κατόν, ανεύ παρουσίας αἰσθητού καπνού. Ή
τελείωτης τῆς καύσεως ἐπιτυγχάνεται διὰ τοῦ

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

SCIRE REVISTA

CAPE TOWN

**HERMES SUPPLIERS
(PTY) Limited**

—
—
—

8 · А. ПРОТОУАНЕ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής,
καταστρώματος και «TPANZIT»

Γενικοί ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2. Selkirk Street — CAPE TOWN

σεως αύτοῦ, τοῦ μεγέθους τῆς ὅπῆς τοῦ προφυσίου καὶ τῆς καλῆς καταστάσεως τοῦ συστήματος ψεκασμοῦ.

Διά τούς συγχρόνους λέβητας, τούς λειτουργούντας ή υπό υψηλή πίεσην καὶ θερμοκρασίαν πέριξ τών 1.000° F., ἀδύκιμη καὶ υπό ιδιανικάς συνθήκας καύσεως, είναι ἀδύνατος ἡ ἀποφυγὴ τῶν ἐπικαθίσσεων βαναδίου-νατριούθειού, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ καύσιμον υποστήτη ἐπεξεργασίαν, εἴτε διὰ τῆς χρήσεως χημικῶν συγ-θέσεων, εἴτε διὰ πλύσεως δι᾽ ὑδατος.

Εἰς τὸ παρελθόν, ἐνώμιζετο ὅτι αἱ φθοραὶ τῶν ἀντιλιών, τῶν προφυσίων τῶν δηζελομητχανῶν ή τὰν προφυσίων τῶν καυστήρων, ὡφείλοντο εἰς τὸ ἱερόν, ἥτο δὲ ἡ γνώμη αὐτῆς ἐν μέρει δικαιολογημένη, ἐφ' ὅσσον ταῦτα καυστήρων δὲν προσθερμαίνετο εἰς τὴν κατάλληλον θερμοκρασίαν διὰ τὸν ἐπαρκῆ αὐτούς ψεκασμόν. Ἐδιδάχθησαν ὅμως ἐκ τῆς πείρας οἱ σημερινοὶ μηχανικοί, ὅτι τὸ ἱερός ἐνὸς καυστήρων, που παρέλθον εἰς τὸ πλοῖον τῶν, οὐδεμίαν ἔχει σχέσιν μὲν μηχανικάς φθοράς, αἱ ὄποιαι μᾶλλον προκαλοῦνται ἀπὸ τάξ ακαθαρσίας καὶ λοιπάς ἔνεας ὡλας που περιέχονται εἰς τὸ μαζούτ.

¹ Η φθορά τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων, που

άρχικώς παρετηρείτο εἰς μεγάλον δαθμόν, προεκαλεῖτο βασικώς ἀπό τὸ θεῖον, ποὺ περιείχετο εἰς τὸ καύσιμον, τὰ σημερινά δὲ βαρέα καύσιμα περιέχουν 2.5 μέχρι 5 τοῖς ἐκατὸν θεῖον. 'Υπὸ ταῖς συνθήκας τῆς καύσεως τὸ θεῖον δξειδοῦται, μέρος δὲ τούτου δύναται νά μεταβληθῇ εἰς θεῖον δόξην, ὑπὸ ὥρισμάν της συνθήκας υγρασίας, ἔξαφτωμένας ἀπὸ τὴν θερμοκρασίαν τῶν τοιχωμάτων τοῦ κυλινδροῦ. Κατ' ἀνάλογον τρόπον καὶ εἰς τοὺς λέβητας, δύναται νά σηματισθῇ θεῖον δόξην ἐπὶ τῶν μικράς θερμοκρασίας ἀνακλαστικῶν ἐπίφανειν καὶ ἐπὶ τῶν αὐλών τοῦ ἀεροφέρωμαντήρος, ἀν καὶ οἱ ψηλαῖ θερμοκρασίαι τῶν συγχρόνων λεβήτων ἔξεμηδένισαν τὸ πρόβλημα αὐτό. Εἰς τὰς δηξελομηχανάς, τὰ σύγχρονα ἔξουσιετερωτικά κυλινδρέλαια ἐπεβοήθησαν σηματικά τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς θειούχου διαβρώσεως καὶ τῆς φθορᾶς αὐτῶν, ἡ οποία ἐπίσης μειούται καὶ ἐκ τῆς χρήσεως χυτοσιδηρῶν ἐλαττηρίων σκληρυνομένων διά φλογός. Ή ύπὸ τοιούτας συνθήκας φθορά τῶν χιτωνίων λέγεται ὅτι ἀνέρχεται εἰς 0.2 τοῦ χιλιοστομέτρου ἀνά 1.000 δράς λειτουργίας καὶ οὕτω ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ἐλαττηρίων καὶ τῶν ἐμβόλων δύναται πλέον νὰ γίνεται ἀνά 6.000 δράς, ἐνῷ ἡ ἐπιθεώρησις τῶν προφούσιών συνιστάται ἀνά 3.000 δράς.

Ἐνῷ δώμας ἡ ἐπίδρασις τοῦ θείου φαίνεται σύντα κάπτων ἔξουδετερωμένη, ἡ ἀκαθόρσια καὶ τὸ θαλάσσιον ὅνδρον ἐπίδρούν κακῶν, τόσον εἰς τοὺς κυλίνδρους τῶν δηζελομηχανῶν, δόσον καὶ εἰς τοὺς κλιβάνους τῶν λεβήτων. Δὲν κατέστη, δυστυχώς, δυνατή ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ καυσίμου ἀπό τῶν καθαριστῶν καὶ τῆς παρουσίας θαλασσίου ὄντος. Διαρροαὶ τῶν δεξαμενῶν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις ἤρηται, διαφροσαὶ θερμαντικῶν σωμάτων κ.λ.π. ἀποτελοῦν τὰς αἰτίας της τοιαύτης εἰς ὅνδρω περιεκτικότητος, τὸ δὲ ὅνδρον καὶ ίδιος τὸ θαλάσσιον, περιένει ταῦτον.

Ο ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

'Επι τῶν πλοίων, θεοδαίως, αἱ ἀκάθαρσίαι καὶ τὸ ὄνδρο ἀποχωρίζονται τοῦ καυστήρου διὰ τῶν διαχωριστήρων φυγοκεντρήσεως, ἐκ τῶν ὅπωνα ὑπάρχουν δύο γενεῖοι τύποι — ὁ τοῦ δίσκου καὶ ὁ τῆς σταληνοειδούς λεκάνης. Κατά κανόνα, δώμας, δέν ὑπάρχουν ἢ δέν χρησιμοποιούνται διαχωριστήρες ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων, τὰ δόποια ἀρκοῦνται εἰς τὰς δεξαμενάς τῆς ἡμεροσίας κατακατάλοσεος, ἔνθα ὑποτίθεται αἱ εἰς τὸ καύστηρον ἀκάθαρσίαι καὶ τὸ ὄνδρο κατακαθίζουν, ἐξ οὐ καὶ ἡ ἀγγλικὴ δόνομασία τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν ὡς settling tanks. Οἱ τοιούτοις διὰ κατακαθίσεως ἀποχωρισμός, διευκολύνεται ἐνιότε καὶ ἐπιταχνύεται διὰ τῆς προσθήκης ειδικῶν χημικῶν παρασκευασμάτων.

Ο έκ τοῦ νατρίου, πάντως, κίνδυνος παραμένει, ώς δὲ μεγαλύτερος φορεὺς ζημιῶν, ἐκ τῶν πολλῶν ἄλλων πού ἀπειλοῦν λέβητας καὶ μηχανᾶς, λόγῳ τῶν εἰς τὸ καύσιμον περιε-

χομένων διαβερῶν οὐσιῶν. "Υπὸ τὴν μορφὴν χημικῶν ἀλάτων, δὲ κίνδυνος αὐτὸς δὲν εἶναι καὶ τόσον σοδαρὸς διὰ τάς θαρείας συγχρόνους δηζελουρίανες ἡ τούς μὲ μεταλλινὰ υπερέμαστον λέθητα, δύναται δῶμας νὰ προκαλέσῃ ἐπικαθήσεις εἰς τοὺς αὐλόὺς τῶν ὑψηλῆς θερμοκρασίας λεθῆτων, ἀπαιτούσας συχνούς αὐτών καθαρισμούς. Εἰς τάς μικροτέρας θερμοκρασίας, τὸ θειοῦχον νάτριον ἀναμιγνύεται μὲ συνθέσεις βαναδίου καὶ προκαλεῖ τὸ ἐπί τῶν αὐλών τῶν υπερέμαντηρων σχηματισμὸν σκληροῦ στρώματος, εἰς μικροτέρας θερμοκρασίας ἔκεινων ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὸν σχηματισμὸν τοῦ V_2O_5 .

Πρὸς ἔξουσιετέρωσιν τῶν μεταλλικῶν ἀλάτων ποὺ περιέχονται εἰς τὰ καυσίμα, ὑπάρχουν δύο γενικῶς μέθοδοι, ἡ τῆς χημικῆς ἐπεξεργασίας, ἡ ὅποια διαστῆ καὶ μεταβάλλει τὴν σύνθεσιν τῶν ἀλάτων αὐτῶν, ὥστε νὰ μη συντήκωνται εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας καὶ ἡ τῆς πλάσεως τοῦ καυσίμου μὲ γλυκὺν ὅδωρο, εἰς τὸ ὅποιον διαλύονται τὰ ἐν λόγῳ ἄλατα.

Η χημική έπειξεργασία συνίστατο πολαιότερον είς τὴν πρόσμιξιν δολομίτου, σήμερον δώμας χρησιμοποιούνται ένώσεις μαγνητίου, δολαρίδη... καθαρτικά. Πράγματι, τό μὲν υδροξείδιον τοῦ μαγνητίου είναι ή κοινή καθαρτική μαγνητίσια, ένωψὲ τὸ θειϊκὸν μαγνητίου δὲν είναι ὅλο παρὰ τὰ γνωστά καθαρτικά ἀλλατα 'Ἐπους'. Αμφότερα τὰ χημικά αὐτὰ παρασκευάσματα ἀποδίδουν ίκανοποιητικά ἀποτέλεσματα, μετατρέποντα τὸ στολρὸν στρῶμα ἀλάτων εἰς κόνιν, εύκόλως ἀπομακρυνομένην διὰ τοῦ ἔκκαπτνισμοῦ. Η ἀποτελεσματικότης, φυσικῶς, τὴν χημικῶν αὐτῶν προσθέτων ἔχειται ἐξ ἀριθμού τίνος παραγόντων, ὡς είναι ὁ τύπος τοῦ προσθέτου, ή ἀναλογία αὐτοῦ ἐν σχέσει μὲ τὸ καύσιμον καὶ η περιεκτικότης τοῦ καυσίμου εἰς δανάδιον καὶ τέφρα. Τοιαύτα πρόσθετα κατασκευάζουν πολλαὶ χημικαὶ ἀειρίαι καὶ τὰ κυκλοφοροῦν ὑπό διαφόρους ἐμπορικὰς δονμασίας.

"Η διά γλυκέος υδατος πλήνις τού καυσίμου λέγεται ότι είναι έπισης ἀποτελεσματική, ή πρώτη δὲ τοιώτη ἐγκαταστάσεις ἔγένετο ἐπὶ τού δεξαμενοπλοίου της 'Ατλαντικής' τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖρίας πετρελαϊκῶν 'Ατλαντικών. Πρόκειται περὶ ἐγκαταστάσεως κατασκευαζομένης κατά τὸ σύστημα Σάρπλς Γκραβίτολ καὶ ἀπομακρύνει τὸ νάρτιον ἀσφαλῶς, ὡς λέγεται. Καὶ κεντρόφυγες τού συστήματος αὐτοῦ λειτουργοῦν μὲν ρυθμὸν 24 φυγοκεντρήσεων κατά λεπτὸν· διά καύσιμα ειδικού δάρους μέχρι καὶ 0,99, τὸ δὲ ὑπὸ καθαρισμὸν καύσιμον θερμαίνεται εἰς θερμοκρασίαν 200° F., ἐνῷ συγχρόνως φεκάζεται ἐντὸς αὐτοῦ διαστικού χημικού παρασκευασμάτος την αναλογίαν 0,6 τού κυβικοῦ ἔκστοσομέτρου κατά γαλλόνιον. Τὸ γλυκὺ υδωρ θερμαίνεται εἰς τὴν αὐτὴν θερμοκρασίαν τῶν 200° F., καὶ φεκάζεται ἐντὸς τού καυσίμου ἐν αναλογίᾳ 1 πρὸς 20. 'Αφοῦ γίνῃ ἡ ὡς ἄνω ἀναμίξεις ἐντὸς τῆς ειδικῆς δεξαμενῆς ταχείας ἀναμίξεως, τῆς ἐγκαταστάσεως, τὸ μῆγμα καυσίμου - προσθέτου - διδηγεῖται ἐντὸς τοῦ φυγοκεντριστοῦ Σάρπλς DH2, ἐκ τού ὅποιού ἔκχενται τόσον τὰ διαλυτά εἰς τὸ υδωρ ἄλστα, δσσοι καὶ τὰ βαρύτερα μόρια λά-

σπης κ.λ.π. Τὸ σύστημα δύναται νὰ ἐργάσθῃ συνεχῶς ἐπὶ δίμηνον ἄνευ καθαρισμοῦ, μειώνει τὸ εἰς ἄλατα πειρεχόμενον τὸ καυστήριον ἀπὸ 67 μέρη εἰς τὸ ἑκατομμύριον εἰς 7 μόνον καὶ μειώνει ἐπίσης, ἐλαφρῶς μόνον, τὴν εἰς θανάτιον πειρεκτικότητα.

Ἡ διάδρωσις τῶν ὑποστηριγμάτων καὶ λοιπῶν περὶ τοὺς αὐλὸν τῶν ὑπερθερμαντίρων ἔξαρτημάτων, ἡ θεμοκρασία τῆς ἐπιφανείας τῶν ὅπιον εἰναι ἀνωτέρα τῆς τῶν αὐλῶν, ἀντιμετωπίζεται μόνον διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ειδικῶν κραμάτων μετάλλων, ὡς εἰναι τὸ κράμα χρωμάτου - νικελίου εἰς ἀναλογίαν 60/40.

Πλήν δώμας τῶν προβηλμάτων πού δημιουργούνται ἐκ τῆς καύσεως, ὑπάρχουν καὶ προβηλμάτα δημιουργούμενα πρὸ ὁ αὐτῆς, πηρεάζουν δὲ αὐτὰ τὸ δόλον σύστημα χειρισμοῦ καυσίμου τοῦ πλασίου. Τοῦ μαζεύοντες περίσσεις μετανέμονται προσδόκιμον ἔργον ἡ π

ριέχει καὶ μεγαλού μορίους οὐρανούς μη κεκορεσμένα συστατικά, τὰ γνωστά ἀσφαλτοτοίχους, ἡ δόποια, μὲ τὴν ἐπίτρεψιν τοῦ θύστος, τῆς θερμότητος καὶ τοῦ χρόνου, μεταβάλλονται δι' ὁξείδωσεως καὶ πολυμερισμού καὶ συνενοῦνται. Μετ' ὅλιγον τὰ συνενούμενα μόρια καθίστανται θαρέα, δὲν δύνανται πλέον νὰ παραμείνουν ἐν αἰώρησει ἔντος τοῦ καυσίμου καὶ κατακαθίζουν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ σηματίζεται εἰς τὸν πυθμένα τῶν δεξαμενῶν ἕνα λαππάδες στρώμα, τὸ δόποιον δὲν μινέωνται μόνον τὴν χωρτικότητα αύτῶν, ἀλλὰ καὶ ἀποφράσσει τὰ φίλτρα, τὰ σωληνώσεις ἢ τὰ προφύσια καὶ προκαλεῖ ἔξανθρακώσεις εἰς τοὺς θερμαντήρας τοῦ καυσίμου. 'Η ἔξ αυτοῦ ἐπάκαλούθος κατὰ καῦσις, ἐνισχύει τὰς ἐκ τῆς καύσεως συνεπείας τὰς δόποιας ἥδη ἐγένετασαν.

Πρός ἀντίμετώπισιν καὶ αὐτοῦ τοῦ προβλήματος, ὑπάρχουν τὰ χημικά πρόσθετα, τὰ διόποια ἀντιδροῦν χημικάς μὲν τὰ μόρια τοῦ ἐκκατακλίσιεως στρῶματος, τὰ διασπούν, μειώνουν τὸ μέγεθος αὐτῶν καὶ τὰ καθιστοῦν πάλιν αἰλούρηστα εἴντος τοῦ καυσίμου. Τὰ χημικά αὐτὰ πρόσθετα είναι συνήθως πολυμερικοί συνδυασμοί μερικών δργανώνικων συνθέσεων ἢ συνδυασμοί ύλων δράσεως ἐπιφανείας με συνθέσεις δργανώνικού ἀξώτου. Χρησιμοποιούνται συνήθως ἐν ἀναλογίᾳ 1 πρὸς 6.000.

Προκύπτει ἐν τῶν ἀνώτερω, διὶ ή καυσίς τοῦ μαζούτ, εἶτε ἔντος τοῦ λέδητος ἐνὸς ἀ-
τμοπλοίου, εἴτε εἰς μίαν δηζελομηχανήν, δὲν
ἀποτελεῖ τόσον πλήρην ύπθεσιν ὡς συνήθης
νομίζεται. Ἀπαιτεῖται προσοχή, διὰ νὰ μει-

Εύρωπαική όνομασία	'Αμερικανική όνομασία
'Ελαφρόν δηζέλ ή gas oil	'Ελαφρόν δηζέλ
Bunker diesel oil -heavy	Δηζέλ οιλ
Bunker fuel oil - light	Bunker A fuel
Bunker fuel oil - medium	Bunker B fuel
Bunker fuel oil - heavy	Bunker C fuel

Ούδεις έφοπλιστής πληρώνει, φυσικά, σήμερον τάς ἀνωτέρας τιμάς. Κρατοῦν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν χαμηλότεραι. Τὸ γεγονός πάντως αὐτὸ ἀποτελεῖ ἔνα ἀκόμη παράγοντα ποὺ προστίθεται εἰς ἕκεινους ποὺ πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὅδιν, προκειμένου νὰ καθορισθῇ ὁ τόπος τοῦ ἐκάστοτε εἰς καύσιμα ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ κάθε πλοίου. 'Ο παρεχό-

ωθούν δὲ οἱ προμηθέατες κίνδυνοι προτιμότερα εἶναι ἡ μετ' ἐπιμελεῖς ἀπίλογή τοῦ χρησιμοποιηθῆσαντο καυσίμου. Ἐάλλ' ἡ τοιαύτη ἀπίλογη ἀποτελεῖ κυρίως φροντίδα τοῦ πλοιοκτήτου, δὲν εἶναι δὲ πάντοτε εὐχερῆς ὁ ἐπιτυχέστερος συνδυασμός.

Η ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Τὴν προμήθειαν τοῦ καυσίμου ρυθμίζουν ἡ τιμὴ αὐτοῦ ἐν σχέσει μὲν τὸν ωὐλὸν ποὺ εἰσπράττει τὸ πλοίον δι' ὑποκεκριμένον ταξιδίον, τὸ μῆκος τοῦ ταξιδίου, ἡ ἀκτὶς ἐνεργείας τοῦ πλοίου, ἡ ὑπαρξὶς λιμένων παραλαβῆς καυσίμων, μηδ ἀπαιτούντων ἀπόκλισιν τοῦ οὐκαφόυς ἐκ τῆς πορείας του, τὸ καθ' ἥμέραν κόστος ἀκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ τέλος τὸ διύθισμα καὶ ἡ γραμμὴ φορτώσεως αὐτοῦ.

Τό κόστος τού καυσίμου διαφέρει από λιμένος εἰς λιμένα. "Αν χρησιμοποιούνται χημικά πρόσθετα ένδιαφέρει, φυσικά, και αύτών τὸ κόστος ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀπόπλωσην συντηρήσεως οικονομιῶν ποὺ ἔξασφαλίζουν διά τὸ πλοϊον. Ἔνιοτε δὲν συμφέρει, εἰς ὥρισμένας περιοχάς, ἡ χρῆσις τοιούτων προσθέτων, ἐφ' ὅσον ἡ ἐργασία συντηρήσεως, καθαρισμῶν κ.λ.π. ἐπιτυγχάνεται δι' εὐθυῆς ἐργασίας. "Άλλοτε πάλιν τὸ κόστος τῆς τοιαύτης συντηρήσεως ἐπιβάλλει τὴν χρησιμοποίησιν τῶν χημικῶν προσθέτων.

Αλλά, ως ήδη έλέχθη, και η ποιότης του καυσίμου διαφέρει, από λιμένας εἰς λιμένα, ένιστε δέ συμφέρει ή παραλαβή περισσοτέρου του ἀνάγκαιοντος καυσίμου, μὲν ἀνάλογον θυσίαν φορτίου, δύον ή διαφορά τιμῆς ἀπό τὸν ἐπόμενον λιμένα, προστιθεμένη εἰς τὰ ἔξοδα προσεγγίσεως, είναι μεγαλυτέρα τοῦ ναυλοῦ τοῦ ούτοῦ θυσιάζομένου φορτίου. Αἱ ποιότητες τοῦ καυσίμου, ποὺ δύνανται νὰ καταναλωθεῖν, ἀπό ἐν σύγχρονον δηξελόποιον ίδιᾳ, διαφέρουν πολὺ, τόσον ως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ καυσίμου, δύον καὶ ως πρὸς τὴν τιμὴν. Τὸ ποιό ποιότης συμφέρει περισσότερον νὰ χρησιμοποιῆται, ἀποτελεῖ πάλιν πρόβλημα, ἔξερτῶμεν οὐκ πολλῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι ἔχεταισθισσαν ήδη. 'Αναλόγως δὲ τῶν παραγόντων αὐτῶν, ἐκλέγεται ή κατὰ περίπτωσιν κατάλληλος ποιότης καυσίμου, οἱ ὅποια καὶ διακρίνεται μὲν ἐν τῶν κάτωθι δυνατῶν καὶ μὲν τὰ ἀντίστοιχα στοιχεῖα καὶ τιμᾶς — μὲν δάσιν τὰς τοιαύτας τῆς Φιλαδελφείας τῶν Η.Π.Α.:

κασία	Ποιότης κατά A.S.T.M.	'Ιξώδες κατά Ρέντγουντ άρ. 1	Τιμή eis \$
σίλ	2 D	36.6 max.	26.20
	4 D	44.7 max.	22.10
	No 5	200 - 800	16.40
	No 6	1000 - 2000	15.10
No 6 - heavy		2200 - 3500	14.15

μενος δύμως πίναξ κρίνεται λίαν χρήσιμος, δοθείσσις της κάποιας συγχύσεως που υφίσταται έκ των διαφόρων ποιοτήτων καυσίμου καὶ της ἀνάγκης δύπως, ανάλογως τοῦ τύπου τῆς μηχανῆς διπώς, χρησιμοποιήται τὸ καταλλήλοτερον δι' ἐκάστην συγκεκριμένη περιήττωσιν καύσιμον.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

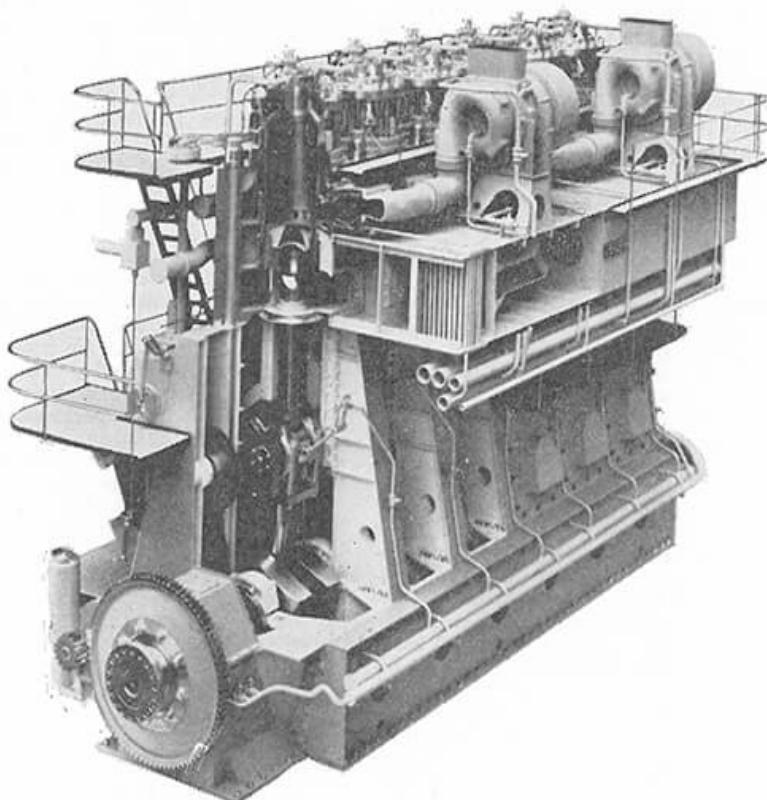
DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

12 Design Features of Sulzer RD Engines

-
- 1 Cross scavenging
- 2 Cylinder covers
- 3 Tie bolts
- 4 Jacketed nozzles
- 5 Rapid reversing
- 6 Piston-rod gland
- 7 Piston cooling
- 8 Cylinder liner
- 9 Fire ring
- 10 Crosshead bearing
- 11 Rotary exhaust valve
- 12 Turbocharger



At a time when other Diesel engine builders were still clinging to the four-stroke design, Sulzer Brothers took up their stand sixty years ago: Only the two-stroke engine could deliver the high outputs needed for marine propulsion!

In no other field of heavy engineering has experience proved to be so decisive as in the development of marine engines. Experience has paved the way for Rudolf Diesel's invention to its dominant position in world shipping. Experience—aided by intensive research, modern production facilities and highly skilled specialized labour—has enabled the main problems opposing the advance of the Diesel engine into the performance range hitherto reserved exclusively for the steam turbine to be overcome, i.e.:

Combustion of heavy fuels

Substantial weight reduction by welded

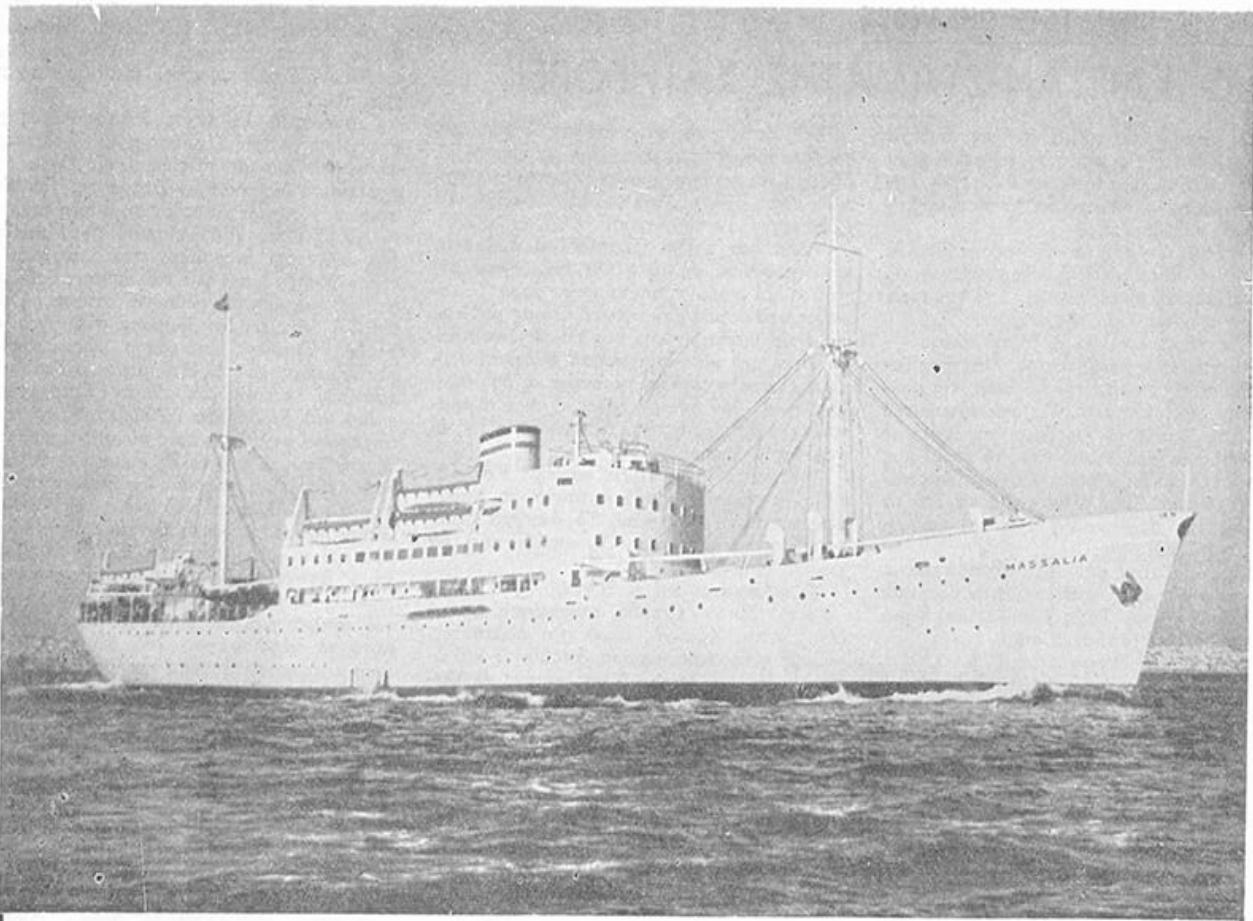
instead of cast-iron construction
Application of exhaust-gas turbocharging to the two-stroke cycle
Improved scavenging
Higher charging pressures
Increased cylinder bores

Of all marine Diesel engines of comparable performance class built in Europe, the large Sulzer engine is conspicuous with its uncomplicated design. High reliability, small space requirements and hence more cargo space, low weight and long service life—these are all characteristics of Sulzer RD engines which meet the demand for ever greater economy in marine transport in every respect. From the design aspect emphasis has been placed on the simplest possible manufacturing methods and easy access to all parts requiring inspection and maintenance. Manoeuvrability is outstanding: the engine of a 12,000 dwt freighter

can be reversed in only 6.5 seconds. Vessels propelled by large Sulzer engines are particularly economical despite the wide load range, thanks to their low consumption of Diesel and heavy fuel oil. Their extended navigating radius also gives them a large measure of independence from bunkering stations. Spare parts for engine components subject to wear are held in readiness at the ports of the various continents and by the numerous Sulzer licensees.

SULZER

Sulzer Bros /London/ Ltd
Bainbridge House Bainbridge Street
London WC1



Ταπιuaὶ Γραμmaὶ

ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ
ΙΤΑΛΙΑΝ
ΚΥΠΡΟΝ
ΑΙΓΑΙΟΝΤΟΝ
ΛΙΒΑΝΟΝ

Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ
Α/Π ΜΗΔΙΑ • ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΜΕΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ ΜΑΣ

58 ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ ΨΥΓΕΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 1965 ΑΝΑΓΚΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

"Οταν πρό τινων έτών και συγκεκριμένων την Ιην Νοεμβρίου του 1958 και ύπο τὸν τίτλον «ΤΑ ΕΚΑΤΟ ΨΑΡΑΔΙΚΑ», ύπεστηρίζαμεν ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων, διτι καλούμεθα νὰ ἀποκτήσωμεν ἵνα κραταίουν ἀλιευτικὸν στόλον, ἀριμούντα ὅνκα τῶν ἐκατὸν ποντοπόρων ψαράδικων ψυγείων, μὲ σύνιολον ἑτησίας ἰχθυοπαραγωγῆς 300.000 περίπου τόννων, οἱ περὶ τὴν ἀλιείαν κινούμενοι, μὲ εἰρωνείαν ἀπεδέχθησαν τὴν ὑπόδειξιν καὶ μὲ τὸ συνηθισμένον εἰς τοὺς ἀμάρτεις στερέοτυπο «δὲν γίνεται» ἀπεφάνθησαν ὅτι: Δὲν πρέπει νὰ προστεθοῦν ἄλλα σκάφη εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν μας, διότι δὲν εἰναι δυνατή ἡ ἀπορρόφησις μεγάλων ποσοτήτων ἰχθύων ἀπὸ τὴν ἀγοράν, διτι εἰναι δισκολὸς ὁ ἀνεφοδιασμὸς τῆς ἐνδιοχώρας μὲ κατεψυγμένα ψάρια, διτι ὁ κλάδος τῆς ὑπερποντικῆς ἀλιείας εἶναι κεκορεσμένος (sic) καὶ ἐν συνεχείᾳ διετύπωσαν πολλὰ ἄλλα ἔχω τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος ἐπίχειρηματα. Πόσον, δημως, ἡ πατήθησαν!"

Σήμερον, Ιην Αύγουστου 1965, παρὰ τὰς μηρίας ἀντίξοότητας, τὰς συνεχεῖς ἀντιδράσεις, διαθέτομεν 58 ποντοπόρα ψαράδικα-ψυγεία, μικρὰ καὶ μεγάλα, ἐκ τῶν ὅποιων 42 εύρισκονται ἐν Κίνησι, δικτὸν ὅτι ἀρχίσουν συντόμως τὰς ἀλιευτικὰς ἔξορμήστις τῶν καὶ δικτὸν ἄλλα, ἀγορασθέντα ἐσχάτως, θά μετασκευασθοῦν ἐν σπουδῇ εἰς τὸν Πειραιά ἡ ἀλλοῦ. "Υπολογίζεται διτι μέχρι τέλους τοῦ ἔτους ἡ ἀρχᾶς τοῦ προρεχούν, ἡ χώρα μας θὰ διαθέτῃ τὸν λίαν ἀξιόλογον τούτων ἀλιευτικῶν στόλον, τοῦ ὅποιου ἡ ἀπόδοσις εἰς κατεψυγμένα ἀλιεύματα, θὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς ἔξηντα χιλιάδας τόννους ἑτησίως. "Ο ὑπολογισμὸς αὐτὸς εἶναι ἐντελῶς κατὰ προσέγγισιν εἰς τὸ ἀλάχιστον, διότι εἰς τοὺς κάτωθι τίνακας προστέθησαν μεγάλα ψαράδικα, μὲ ἀπόδοσιν 2.500 ἐώς 4.000 τόννους ἑτησίως ἔκαστος, ὥστε ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ τῆς ὑπερποντικῆς ἀλιείας νὰ φέρει μεθαύριον τοὺς 70

ἔως 75 χιλιάδας τόννους. "Ιδού τώρα πῶς κατανέμονται τὰ ποντοπόρα ἀλιευτικά μας ψυγεία:

	Δυναμικότης
6 Εύαγγελίστρια	7.000
5 Ζέφυρος	4.000
4 Κ. Διαμαντῆς	8.600
4 Κουτουριάρης	4.500
4 Σείριος	5.600
3 Πολικός	4.100
2 Άννα Μαρία - Ρέα	4.750
2 Παπαχρήστιδης	2.100
2 Καρατζάς	2.100
1 Όδηγητρια	1.500
1 Όκεανις	1.500
1 Αστράκος	1.400
1 Αγία Φωτεινή	1.600
1 Ξηροδάκης	1.500
1 Ταξιάρχης	1.100
1 Έρμης Πρωτοπόρος	1.100
1 Λαγούπτης	1.100
1 Δημήτριος Κ.	1.500
1 Ροδινών	1.200
1 Σταθάκης Μανούσος	1.100
1 Αργοναύτης	1.100
1 Εύρυδικη I - A.T.E.	700
1 Αρίων	800
1 Αγγελος Κ.	350
3 Μεταφορικά ψυγεία	3.500
8 ὑπὸ μετασκευὴν νέα σκάφη	8.800
58 Σύνολον	72.600

Σημειώτεον, διτι οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἀποδόσεως εἶναι ὡς προείπομεν, κατὰ προσέγγισιν, σύμφωνα μὲ τὴν χωρητικότητα τῶν ψυκτικῶν θαλάσσων, δύνανται δημως νὰ αὐξομειωθοῦν ἀναλόγως τῶν ἐντὸς τοῦ ἔτους πραγματοποιηθέντων ταξιδίων καὶ τῆς ἀποδόσεως τούτων. Τὰ 58 αὐτὰ ψαράδικα, διστένουν ψυκτικούς χώρους ἐν συνύλῳ 1.650.000 κυβ. ποδῶν περίπου, δι' ἐναποθήκευτον 20.000 τόννων κατεψυγμένων ἰχθύων. Δεδομένου διτι ἔκαστον πλοίον δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ 3. ἔως 4 τοξιδία ἑτησίως — ἔκτος ἀπὸ τὰ πλωτά ἔργοστάσια — ἡ ποσότης τῶν 72.600 τόννων ἑτησίως εἶναι μέσα εἰς τὰ πλασία τῆς δυναμικότητός των. "Αλλωστε, ἡ σταθερῶς αὐξανομένη παραγωγὴ τῆς ὑπερποντικῆς ἀλιείας μας, ρυθμίζεται μὲ τὴν δυναμικότητα τῶν ἀθρώπων προστιθέμενων νέων ψαράδικων-ψυγείων, τῶν ὅποιων δὲ γενικὴ κατάστασις — ἡλικία τῆς σκάφης, μηχανὴ προσώσεως, ψυκτικοὶ ἐγκαταστάσεις καὶ ἀλιευτικὸς ἔξοπλισμὸς — εἶναι ἐντελῶς διάντερα ἀπὸ πρίν. Οὕτω, ὡς ἐπανείλημμένος ἐτούτοις, ἡ πραγωγὴ τῆς ὑπερποντικῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας, εἶναι ζητήμα πλοίων, δηλαδὴ συγχρονισμένων ψαράδικων. "Οσα περισσότερα μεγάλα ψαράδικα-ψυγεία ἀποκτήσωμεν, τόσον περισσότερα ψάρια θὰ ἀποσύρωμεν ἀπὸ τοὺς ὀκεανούς.

"Όλα αὐτὰ εἶναι καλὰ καὶ ἄγια, τὰ ἔγραψαμεν ἐπανείλημμένως καὶ κάθε φορὰ ποὺ ἔδοθη ἡ εύκαιρια, ἔξυμνησαμεν μὲ ἐνθουσιασμὸν τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον. "Η κατ' ἐπανάληψιν δημως ἀπορίθμησις τῶν πεπραγμένων καὶ τὸ συνέχεις ἐγκώμιον τῶν ἐπιτυχῶν μόνον,

χωρὶς νὰ ἀναφέρωνται ὠρισμένα μειονεκτήματα, ἀντὶ νὰ ὀφελήσουν εἰς κάτι καὶ νὰ ὀλοκληρώσουν τὴν καθ' ὅλου προσπάθειαν, τούναντιον, ἀνακόπτουν τὸν ρυθμὸν τῆς ἔξελίζεως της. Πρέπει, λοιπόν, ἀπαραιτήτως καὶ εἰς κάθη εύκαιριαν, νὰ ὑποδεικνύνωνται τὰ τρωτὰ σημεῖα, αἱ ἐλλείψεις καὶ τὰ μειονεκτήματα, διὰ νὰ γίνη συνειδῆσις, τί κατέχομεν ἀσφαλῶς, τί μᾶς λείπει καὶ τί δύναται νὰ ἀντικαταστοθῇ, διὰ νὰ ἐπέλθῃ κάποια ισορροπία εἰς τὴν κατάστασιν. "Οσοι παρακολουθῶνται τὴν ἔξελιξιν τῆς παρ' ἡμῖν ὑπερποντίου ἀλιείας, γνωρίζουν κάλλιστα διτι ὁ ἀλιευτικὸς στόλος ποὺ τὴν πλαισίων, ἀποτελεῖται καθ' ὀλοκληρίαν — ἔκτος ἐνὸς μόνων νεοτεύκτου — ἀπὸ παλαιά ἔνα ψαράδικα, μετασκευασθέντα καὶ ἐκσυγχρονισθέντα δισσὸν τοῦτο ἡτο δυνατόν. "Ἐπομένως, διτιδήποτε καὶ ἄν γραφῆ, δὲν θὰ ξεφύγουμε ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, σκληράν θσως, διτι τὰ ψαράδικά μας ΠΟΙΟΤΙΚΩΣ εύρισκονται εἰς μειονεκτικήν θέσιν ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων σκαφῶν τῶν ἀλλων χωρῶν.

Τὸ μειονέκτημα αὐτό, μέχρις ἐνὸς σημείου, δικαιολογεῖται πληρέστατα, διότι, διὰ νὰ συγκροτηθῇ σήμερον ἔνας ἀλιευτικὸς στόλος μὲ τόσα πλοῖα καὶ μὲ τοιαύτην ἀπόδοσιν, ἀπαιτούνται μεγάλα κεφάλαια — 35 ἔως 40 ἐκαπομύρια δολαρίων — καὶ διταν ἔκεινήσαιμε διὰ τὴν ὑπερποντικήν ἀλιείαν, πρὸ δεκαετίας, δὲν ὑπῆρχεν οὔτε κατὰ φαντασίαν τοιαύτη προοπτική. "Ο,πι ἔγινε μέχρι τῆς στιγμῆς, ὁφελεῖται εἰς τὴν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν, ἀποκειμετικῶς καὶ μόνον. Οι διάφοροι ἐπίχειρηματίαι, οἱ ἐνδεχομένως δυνάμεινοι νὰ ἐνδιαφερθῶν εἰς τὸν κλάδον τῆς ὑπερποντικῆς ἀλιείας, δὲν διέθετον τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια, ἀλλ' οὔτε καὶ ἡ Πολιτεία ἡτο εἰς θέσιν νὰ τοὺς ἐνισχύσῃ μὲ τόσον μεγάλα ποσά. "Ἐπερπε λοιπόν κατὰ ἔνα τρόπον, νὰ ἔξευρεθῇ μία συμβιδαστικὴ πατέλλον μία ἐμβαλωματικὴ λύσις. Τοῦ θέρηθη διέτερον. Τὰ ψαράδικά μας προέρχονται ἀπὸ παλαιά γαλλικά, γερμανικά, ισλανδικά, ἀγγλικά κ.α. ἀλιευτικὰ πλοῖα. Τὰ ἀγοράσαμε φθηνά, τὰ μπαλώσαμε, τὰ μακρύναμε, τὰ διορθώσαμε, τὰ συγχρονίσαμε δισσὸν τοῦτο ἡτο δυνατόν καὶ ριχθήκαμε στὴν περιπέτεια τῆς μεγάλης ἀλιείας. Τὸ ἐγκώμιον τῶν ἐπιτυχῶν μας διελαδήθη ἐπανειλημμένως. "Υπάρχει δημως καὶ συνέχεια, ἡτις δημιουργεῖ μίαν νέαν κατάστασιν πραγμάτων.

"Η ύπερποντικός λοιπόν ἀλιεία εἰς τὴν χώραν μας, ἡ δημιουργηθεῖσα, ὡς προείπομεν, κατόπιν μυρίων ἐμποδίων, δυσχερειῶν καὶ ἀντιξοότητων, ἐσημείωσε τόσον καταπληκτικὰς προόδους κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ὥστε νὰ θεωρήται ὑπὸ τῶν Οίκονομικῶν μας κύκλων ὡς ἡ διομήνησα ἡ ἀποδόσασα μεταπολεμικῶν τὰ θετικώτερα ἀποτελέσματα εἰς τὸν τομέα τῆς ἀνασυγκροτήσεως. "Ἀπεδείχθη διτι εἶναι τὸ καθ' ἔξοχὴν παραγωγὴν ἔργον διὰ τὴν παραγωγὴν ἀγαθῶν, ίδια δὲ τροφίμων καὶ ὡς τοιούτου δέον νὰ δργανωθῇ τελείωτερον, νὰ ἐνισχυθῇ οἰκονομικῶς καὶ νὰ διευρυθῇ εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν. "Απὸ τοῦδε λοιπὸν καὶ ἐφεξῆς, ἀρχίζει μία νέα περίοδος διὰ τὸν κλάδον τοῦτον, δισσὸν νὰ φέρει φαράδικα σκάφη δέν θετικήσαν. Σήμερον παρθηκαί σκάφη δέν θετι-

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

ΤΗΛΕΦ. 237.671/5

ΤΕΛΕΞ 136

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940

ΤΕΛΕΞ 5522

Έκδοσεις: 'Αεροπορικών, Σιδηροδρομικών καὶ 'Ακτοπλοϊκών

Εἰσιτηρίων

'Αποστολαὶ πληρωμάτων

Ναυτικαὶ 'Εργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :

"ΟΛΥΜΠΟΤΟΥΡΣ,,

πάρχουν καὶ διὰ νὸς ἀγοράσῃ κανεῖς ἔνα μεγάλο ἀλιευτικό, ὅπωσδήποτε νεωτέρας κατασκευής, πρέπει νὰ τὸ πληρώσῃ πολὺ ἀκριβά. Οὕτω, τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν, προστιθέμενών τῶν δαπανῶν διὰ τὴν μετασκευήν, τῶν δαπανῶν διὰ τὰς ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις, τῶν ἀλιευτικῶν ἔξοπλισμῶν καὶ ἄλλων γενικῶν ἔξοδών, εἰναὶ προτιμότερον νὰ ναυπηγήθουν νέα φαρδαίκια.

Εἰς αὐτὸν τὸ συμπέρασμα κατέληξαν ὅλοι, ὅσοι ὑπέστησαν τὴν ταλαιπωρίαν τῶν μετασκευῶν καὶ τῶν μαστορεύματά! Ἐλλά, ἀς μὴ παραπονούμεθα! Ἡ περίοδος, τῶν δοκιμῶν, τῶν πειραματισμῶν καὶ τῶν ἐμβολωματικῶν λύσεων, πέρασε! Τόσο τὸ καλύτερο, διότι ἔπειτε νὰ ξεφύγουμε ἐπὶ τέλους ἀπὸ τὰ παλαιτζίδικα, τὰς τελειοποίησεις τοῦ «καραγκιόζη» καὶ τὰς ἐπινοήσεις τῆς κακῆς ὕρας καὶ νὰ ἀπικτήσωμεν πλοῖα τῆς προκοπῆς! Ἡ καταστροφὴ ποὺ ὑπέστη πρό τινων μηνῶν ἔνας ἐπιχειρηματίας, θελήσας ἐπιμόνιως νὰ μετασκευάσῃ ἔνα παμπάλασιο σκάφος τριάντα τριῶν ἐτῶν εἰς υγρονόμισμόν φαράδικο... ἔγινεν οιαν καλούμαθημα — τὸ τελευταῖο ἵσως — διὰ τοὺς ἀμφιβάλλοντας καὶ τοὺς νεοφωτίστους. Ἡ μετασκευὴ ἐστοίχισε τόσα, σσα διὰ ἐστοίχιζε ἔνα καινούργιο πλοῖο, μὲ τὴν διαφορὰν διὸ ἐπιχειρηματίας ἔχει στὸ χέρια του πάντοτε ἔνα φαράδικο. 33 ἐτῶν, ἀνευ διεθνῶν ἀξίας.

Πρός ἀποφυγὴν παρεξηγήσεων διευκρινίζομεν
ὅτι, τὰ πρὸς μετασκεψὴν διάφορα ὅλα ψα-
ράδικα, εἰναι πολὺ νεωτέρας κατασκεψῆς, εὐ-
ρίσκονται ἐν ἀρίστῃ καταστάσει καὶ οἱ με-
ταρρυμάσιες πού θὰ γίνουν ἐπ' αὐτῶν εἰναι
καλῶς μελετημέναι.

Έφη^{ος} δόσον λοιπὸν ἀναπτοτρέπτως καλούμεθα νὰ ἀποκτήσωμεν πολλά καὶ καλά νέα πλοία, διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας μας, ή μόνη ὁδῷ λύσης είναι νὰ ἀκολουθήσωμεν τὸ παραδειγματικὸν τῶν ἄλλων χωρῶν: νὰ ναυπηγήσωμεν καὶ η μὲν συγχρονισμένα φωράδικα. "Ολα τὰ ἄλλα ἀποτελοῦν προσωρινάς μόνον λύσεις, διότι ὑστερα ἀπὸ λίγα χρόνια, τὰ ἧδη παλαιά φωράδικά μας θὰ είναι τελείως παρηλικά καὶ θὰ πρέπει νὰ τὰ ἀντικαταστήσωμεν. Ή περιπτώσις τῶν ναυπηγήσουν δὲν πρέπει νὰ μᾶς ξενίζῃ, οὔτε νὰ μᾶς τρομάζῃ· εύτυχῶς ἔχουμεν σήμερον εἰς τὴν χώραν μας τὰ κατάλληλα ναυπηγεία διὰ νὰ ἀναλάβουν τὴν κατασκευὴ σειράς διολοκήρου συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων. 'Ωσαύτως, ή ὑπερποντίου ἀλιεία εἰς τὴν χώραν μας είναι μία τεραστία δύναμις, μία μεγάλη παραγωγική βιομηχανία, τῆς ὅποιας αἱ δυνατότητες είναι ἀπεριόριστοι, τοῦθ' ὅπερ διευκολύνει τοὺς οἰκονομικοὺς χειρισμούς πρὸς ἔξευρεσιν τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων διὰ τὰς ναυπηγήσεις.

ΑΘΡΟΑΙ ΝΑ ΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

Πρό εἰκοσιετίς περίπου, άριστως μετά τὸν πόλεμον, ὥργανωθή ὑπὸ τῶν Ἕνομένων Ἐθῶν ἵ εἰς τρόφιμα ἀνεψιδιαυμέδ τῶν ὑποτεταζομένων λαῶν, ἐκ παραλλήλου δὲ πρῆξε καὶ ὁ ἄγων τῆς Διαφύτειών τῆς ἀνὰ τὸν κόσμον κοινῆς γνώμης, ὡς πρὸς τὸν ἐπερχόμενον ἐκ τοῦ ὑπερ-
πληθυσμοῦ τοῦ πλανήτου μιας κίνδυνον, μὲ τὴν ἔρμηνταις διτεῖς ὁ πληθυσμὸς αὐλένεις ἀλιμακτοδῆς, πλὴν ἡ παραγωγὴ ἀγαθῶν δὲν ἀκολουθεῖ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ἐπανεγένεσος τροφίμων. Ἐν συνεχείᾳ, ἵ δικαιοδοσία τῆς F.A.O. (Ὀργανώσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίκας τῶν Ἕνομένων Ἐθῶν), διευρύνθεισα καὶ εἰς τὸ τοιμένη τῆς παγκοσμίου ἑντατικῆς παραγωγῆς τροφίμων, διοικενθήποτε καὶ ἀν προσέρχωνται: ἐξηπλώθη κατὰ μέρος καὶ εἰς τὴν ἐχθνοπαραγωγὴν. Ἡ ἐπὶ τούτῳ σταχυοφορία προπαγανδήζει ἐπὶ σειρᾶς ἀπόν, διτεῖς ἡ θάλασσα, μὲ τὰ ἀφονατο φέρια ποὺ παράγει, θὰ συμπληρώσῃ τὰ τορύματα ποὺ

ή κουρασμένη γη δέν δύνεται: πλέον νά ἀπόδεσῃ. Ο χώρων τῆς Φ.Α.Ο. ἐπέτυχε πληρέστατη καὶ ἡ ἀνά τὸν κόσμον ἰχθυοπαραγωγὴ ἔπιπλασιάσθη περίπου ἀπὸ τὴν προπολεμικὴν τοιωτην καὶ ἔφθισε κατὰ τὸ παρελθόν τοῖς τοῦ 30.000.000 τόνουσι. Ήλάγη, οἱ ἐπὶ τῶν τροφίμων ἀριθμοὶ: κύκλοι τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν εἰναι: τῆς γνώμης, διτὶ ἡ ποστήσθ αὕτη δύνεται: κάλλιστα νά ὑπερδιπλασιασθῇ καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν καταβάλλουν κάθε δυνατήν προσπάθειαν. Μήδι ματιά εἰς τὰς στατιστικὰς ἰχθυοπαραγωγῆς τῶν διαφόρων χωρῶν πείθει, διτὶ ἡ ἀλιευτικὴ διοικηγχαίνια σήμερον ἀντιτίθεσσεται ἀλιμπτωδῆς, ἀκαλούθουσα νέας κατευθύνσεις.

Αἱ δὲ νέαι κατευθύνσεις σήμερον, είναι τὰ μεγάλα ἀλιευτικὰ πλοῖα καὶ τὰ μεμακρυσμένα πεδία δράσσεσσι. "Ολαὶ αἱ προγραμμέναι εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικηγχαίνιαν χρεῖα, ναυπηγοῦν πυρανθρώπις συγκροτούμενά μεριδῶν, μενάντων

μικρά, μὲ σκοπὸν νὰ ἐπανέχησουν τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν τῶν ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον. Ὡριζόμεναι: σὰς γχραῖ, ὅπως ή Γερμανία καὶ ἡ Γαλλία, ἀνανεώνουν συνεχῶς τὸν ἀλιευτικὸν των στόλων διὰ νέουν συγχρονισμένων μανδάνων, ἐκποιοῦσα: τὰ παρήλια συκῆνη, μολονότι τὰ φράδικα των μεταπολεμικῆς κατασκευῆς, δὲν δύνανται νὰ θεωρήθων ὡς παρήλια. Ἀλλα: πάλι: γχραῖ, αἱ δηοῖσαι δὲν είχον πρότερον ἀξιάν λόγου ἀλιεύειν, ὅπως τὸ Περσι, ή Νότιος Ἀφρική, ή Γκάνα, η Πακιστάν, ή Ἰνδία, η Πολωνία καὶ ἀλλα: δημόνοις ἀθημούργησαν ἀλιευτικὴν διοικητικὴν λίαν σημαντικὴν γχράς εἰς τὰ φράδικα ποὺ ἀπέκτησαν, ἀλλὰ καὶ ναυπηγοῦν μόνκι: των πυρετωδῶν πάσης κατηγορίας ἀλιευτικὰ πλοῖα, δικαι δὲ δὲν διαθέτουν καταλληλὰ ναυπηγεῖσα παραγγέλλουν τὰ πλοῖα των ἄλλοι. Σκοτεῖς, ή ἀδεησίς τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς μὲ πᾶσκα θυσίαν.

Εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν νωπυγχίσεων ἔργεται ἡ Ρωσία, ὅπου ἀπὸ ἀκρού τῶν παραλίων κατακευάζονται νυχθημέρδη φάραδικα ὅλων τῶν κατηγοριῶν. Καὶ εἶναι· τόσον ἀφάντωτος ὁ ὄργανος τῶν νωπυγχίσεων, ὃς τε, ἐπειδὴ τὰ ἑγχώρια συνεργεῖται ἐπειρκοῦν, κατακευάζονται ἀδύρωτα διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοβίέτ φαράδικα εἰς ὅλους τὸν κόσμον. Εἰς τὴν Ἰππωνίων, ρωσίουν νωπυγχίσεα ἀσχολοῦνται μὲν τὰς φωνικὰς μόνον παραγγελίας. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Ἐδρόπηγην, εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ μεγάλα νωπυγχίσεα, κατακευάζονται διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοβίέτ φαράδικα διαφόρων τύπων καὶ κατηγοριῶν. Σύμφωνα μὲν τὸ νέον πεντατέσσεραν, πρέπει να νωπυγχίσθων τὸ ταχύτερον 700 μεγάλη φαράδικα, ἐκ τῶν δύοις τοῖς 200 θα είναι πλωτὰ ἔργοστασία. Η Ρωσία κατέχει σήμερον τὸν σπουδαιότερον, μεγαλύτερον καὶ τὸν πλέον συγγρονισμένον ἀλευτικὸν στόλον τοῦ κόσμου. Οἱ σοβιετικοὶ ἐπιστάτημοις ἀποδίδουν μεγίστην σημασίαν εἰς τὴν δράσιν τῶν πλωτῶν ἔργοστασίων, διὰ τοῦτο καὶ ἡ προτίμησις εἰς τὴν ἀδύρωτην νωπυγχίσην τοιούτων σκαφῶν. Σημειώτεο διτεῖ εἰς τὰ νωπυγχίσεα τῆς Βελτικῆς ἀποπερατωθῆναι· τὰ δύο μεγαλύτερα τῶν 40.000 τόνων ἔκστον — τὰ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου — τῶν δύοις ἡ ἀπόδοσις, ὡς λέγεται, θα είναι υπερπλευτικὴ.

Ἐάν διὰ τὴν κατακαινὴν ἀλιευτικὸν πλοῖων τὴν πρώτην θέσιν κατέχουν οἱ Ρέσσοι, διὰ τὰς ἄλλας ἐν γένει ναυπηγήσας οἱ Ἰδωνες ἔχουν ὑποσχήψατο τὰ πρωτεῖα. Εἰτός ἀπὸ τὸν τεράστιον ἀλιευτικὸν τῶν στόλου, τὸν ὅπεραν συνεχῶς ἀνανεόντων, οἱ Ἰδωνες ναυπηγοῦν φαράγγια ταῖς σεισίσῃς διὰ τὰς ἄλλας γύρας, μεταποιοῦνται.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΦΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

KPOYAZIEPAL DES "DHADE..

ΕΛΛΑΣ. ΕΠΙΚΟΥΡΙΟΝ
Εξάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ.μ. διά:
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ, ΔΗΛΩΝ,
ΜΥΚΟΝΟΝ

**Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά :
ΔΗΛΩΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ,
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ**

ΑΡΟΜΑΤΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 12 μεσημέρ. ἐκ Πειραιῶς διά:
ΠΑΤΡΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ

T.S.S. "АНТЯ,"

ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ 9 π.μ.

THNON, MYKONON, THNON, ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΒΩΜΟΔΑΦΕΙΑ ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΛΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,,
"ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,

Εκ πειραιώς :

ωραν 11: σιδ ΚΥΘΩΝ - ΣΕΡΙΦΩΝ - ΣΙΦΝΩΝ - ΚΙΜΩΛΩΝ - ΜΗΛΩΝ.
*Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ

Ὥραν 12: ΣΙΔΗ ΚΩ - ΡΟΔΟΝ.
> 17: ΣΙΔΗ ΣΥΡΟΝ — ΞΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
Ἴστρον 12: ΣΥΡΟΝ ΡΑΡΟΝ ΝΑΞΟΝ ΙΩΝ.

ωραν 13: ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΕΩΝ — ΙΩΝ —
ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ.
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

Ὥραν 13: Σιάκ ΠΑΤΜΩΝ - ΛΕΡΩΝ - ΚΑΛΥΜΝΩΝ - ΚΩ -
ΡΟΔΩΝ.
→ 18: Σιάκ ΗΡΑΚΑΙΕΙΩΝ

Ἐπιτελοῦσαν τὸν ΣΑΒΒΑΤΟΝ
Ἄρην 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ.

» 18: ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΑΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ.
διὰ ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και είς ὅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

γάλας εδυολίας πληρωμής και ταχυτάτην παράδοσην. Τα ιαπωνικά φαράδικα εύρισκονται σήμερον εἰς δλας τὰς θαλάσσας, έκατη δους υπάρχει: Η θύμονος άλιεσμα. Ο άνταγωνισμός εἰς τὰς μεκρυνός περιοχές, περιώριση σήμερον μεταξύ Ρώμων και Ιαπωνίων, πλήρη είναι: ἄγνωστα τὰς άποτελέσματα, διότι και οι μὲν και οι δέ τυρούν άπολυτον σιωπήν δις πρὸς τὰς άλιεστικάς ἔξορμήσις των. Τρίτος παράγων διὰ τὴν άλιεστικήν διοικητικήν, τόσον διὰ τὰς νωπηγήσεις, δύον και διὰ τὴν ίχθυοπαραγωγήν είναι: ή Κίνα. Απὸ δύο μεταδίδονται ἀπὸ τὸ Χελώνη Κόργα, οἱ Κινέζοι πανηγυρίζουν διὰ κατέλαβον πέρυσι τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ίχθυοπαραγωγήν, ὑποσκελίσαντες τοὺς Ίαπωνας. Ἐπίσης, κατὰ τὰς τελευταῖς ἐκ Σαγκάης πληροφορίας, τὸ νέον παντελές σχέδιον ἀνασυγκροτήσεως, προβλέπει τὴν νωπηγήσην 1.500 φαράδικων μηρῶν και μεγάλων. Έκ τούτων τὰ μὲν θάξουν τὰ ἔξις χαρακτηριστικά: Μῆκος εἰς τὰς καθέτους 57 μέτρα, πλάτος 8.75 μ. και δύος 4.80 μ. Δημελομηρηγήν 1.000 ίππων. Τὰ ἄλλα δύο δύον: Μῆκος 68.40 μ., πλάτος 11.20 μ. και δύος 6.20 μ. Δημελομηρηγήν 1.500 ίππων.

Διὰ τὰ εὐρωπαϊκά νωπηγεῖα ή κατάστασις διαγράψεται εὐκρινέστερον. "Όλα σχέδιον κινοῦνται πυρετώδης και ἀπὸ δύο πληροφορούμενα ἀπὸ τὰ διάφορα δελτία νωπηγήσεων, παραγγελίας διὰ φαράδικα δέχονται μόνον μετὰ 18μηνον παράδοσην. Εἰς τὴν Γαλλίαν τὰ νωπηγεῖα δύον τὸν ἔργον, δύοτε οἱ Γάλλοι: νὰ παραγγέλουν τὰ φαράδικά των εἰς ἔναν ἔργοστασιν. Οἱ Γερμανοὶ ἔπισης δύον ωρτὸν παραγγελοῦν, πλήρη δύον τοιωτῶν δργάνων εἰς τὰ νωπηγεῖα των, δύοτε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ κατασκευάσουν φαράδικα διὰ τοὺς δύον και διὰ τὰς ἀνάγκας των. Τὰ ίδια αυμδάνουν και

εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Φαράδικα κατασκευάζονται εἰς δύο συζεύγους τὰ νωπηγεῖα, διὰ τὴν ἀνανεώσιν τοῦ ἀλιευτικοῦ τῆς χώρας στόλου, πλὴρη γνωστούς δεντούνται και παραγγελίαι διὰ τὸ ἔργον μεταξύ τῶν μεταρρύθμισμάν παράδοσην. Ήρθε τὸν ἔργον μεταξύ τῶν φαράδικων εἰς τὰ νωπηγεῖα Brooke. Πρέπει νὰ τονίσουμε, διὰ τὰ ἔσχατας νωπηγήσηντα ἀγγλικά Stern trawlers, τόπου «Victory» και «Northella», ἐσχηματικά ἔξιρετεικάς ἐπιτυχίας.

Ιδιαιτέρα κίνησις ἐσχηματική εἰς τὰ ιαπωνικά νωπηγεῖα διὰ τὰν κατασκευὴν ἑνὸς τόπου Stern trawler, σχεδιασθέντος ὑπὸ Ισπανῶν νωπηγεῖαν. Κατόπιν τὸν ἔπιτυχον ἔξορμήσαν τῶν Ισπανῶν φαράδικων εἰς τὸν Νότιον Ατλαντικὸν εἰς τὴν περιοχὴν «Mar del Plata», Νοτιοαμερικανικαὶ ἀλιευτικαὶ ἔταιροι παραγγειλαν διάφορα φαράδικα τοῦ νέου τόπου εἰς τὰ ιαπωνικὰ νωπηγεῖα. Είναι, δημος, τόσον ἐκτενής ἢ κατάλογος τῶν νωπηγεῖων ἀλιευτικῶν πλοίων εἰς δύον τὸν κόσμον, δύοτε εἰναι: δύοκολον νὰ περιληφθοῦν τὰ διάφορα πλοία εἰς τὸ σύντομον αὐτὸν σημείωμα. Θά δητο, ἐποδήποτε, παραλείψει, δύον δὲν ἔγινετο μνεία τῆς πολωνικῆς νωπηγικῆς δραστηριότητος, ιδίᾳ διὰ τὴν κατασκευὴν συγχρονισμένων φαράδικων. Τὰ νωπηγεῖα τοῦ «Ντάτστιγκ» ἐδημιουργήσαν δύνα διδούτερον τόπου Stern trawler, ὡς ἔπισης και δύνα νέον τόπου πλωτοῦ ἔργοστασίου ἀπὸ δύον 10.000 τόνους. Κατὰ τὰς πληροφορίας ποὺ δίδουν τὰ δελτία τῶν νωπηγεῖων, οἱ Ιαπωνοὶ κατέλαβον σήμερον τὴν δευτέραν θέσιν διὰ τὴν κατασκευὴν φαράδικων πάλιος κατηγορίας. Εγένοντο ηδη προτάσεις ἐκ μέρους τῆς «CENTROMOR» διὰ τὴν νωπηγήσην ἀλιευτικῶν πλοίων διὰ τὴν Ἐλλάδα.

ΣΧΟΛΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ

Αέροισιν, σχολαῖαι ἀλιεῖαι, εἰς τὸν πληθυντικὸν, διότι: εἰς δλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου — ἑκτὸς ἀπὸ τὴν Εὐλλάδα — ιδρυθησαν εἰδικοὶ διὰ τὴν ἀλιείαν σχολαῖαι, διαθέτουσιν διὸ τὸ πλεῖστον και ἀλιευτικὸν σκάφος, διὰ τὴν ἀγγύμνασιν τῶν μαθητευομένων δεκτίμων, ἀποφοίτων ἐκ νωπηγεῖων σχολῶν. Δὲν ὑπάρχει χώρα εἰς τὴν Εὐρώπην, ἔστοι και μὲν μικράν ἀλιευτικήν διοικητικήν (θέλεται και Ισραήλ), δπο νὰ μη λειτουργῇ Σχολὴ ἀλιείας διὰ τὴν ἔξασκησιν δεκτίμων και τεχνικὴν κατάρτισιν τούτων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν νέων και συγχρονισμένων φαράδικων. Πλέον φορές ἀπὸ τὸν στηλῶν τούτων ἀνεφέρθησεν εἰς τὸ τρομερὸν ἀπὸ μετονόματα μηδὲν διαθέτωμεν σήμερον οὐδεμίων σχολῆς ἀλιείας, ἀλλ᾽ οὐτε και ταῦτα τοῦλαχιστον ἀλιευτικὸν ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. Συζητοῦμεν ἐπὶ μηχαναὶ τώρα, ἀκαθηματικῶς μόνον και

ἄνου θατικοῦ ἀποτελέσματος, διὰ ὀπανογραφικῆς ἐρεύνης, θροδοιολογικῶν ινστιτούτων πολυτελείσαις, καλλιέργειαις μαργαριτοφύρων ὀστράκων και. δι. και ἡγνοήσαις τελείων τὸ σπουδαΐτερον πάντων, τὴν σχολὴν ἥ μικλον τὰς σχολὰς ἀλιείας, τῷ διοίσιν ἔχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην. Ή γάρκια μηδὲν ἀπέκτησε λίαν σημαντικὸν ὑπερπόντιον ἀλιευτικὸν στόλον, διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ δημοίου χρειάζονται εἰδικά πληνούματα, τοῦλαχιστον 400 ἀνδρῶν, ἐκ τῶν δημοίων 250 ἔν κινήσεις και 150 ἔν ἐφεδρείᾳ — χωρὶς νὰ ἀποκτήσῃ ΣΧΟΛΗ ΑΛΙΕΙΑΣ — τί κρίμα!

Ἐπειδὴ καθημερινῶς ή ἔλλειψις πληρωμάτων καταλλήλων διὰ τὰ φαράδικα μηδὲν γίνεται: πλέον αἰδούμενοι, συντόμως θὰ παραστήσουν ἀνάγκη νὰ ζητήσωμεν τὴν δούλησιν τῶν φαράδων. Αλλὰ και ἀπὸ κάποιος ποὺ ἐργάζονται εἰς τὰ ποντοπόρα φαράδικα, πολὺ διλγοι: είναι οι τε-

χνικῶς κατηγοριαῖνοι. Οι περισσότεροι προέρχονται ἀπὸ πληρωμάτων τῆς ναυτιλίας και δητὸν φαράδικα. Επιτακτικὴ δύεν τανατίσταιται ἡ ἀνάγκη τῆς λειτουργίας σχολῆς ἀλιείας, διὰ τὴν ἐκπαιδεύσιν, ἐκγίνεταις και προστομοσταν στελεχῶν διὰ τὰ ποντοπόρα φαράδικα. Οι φαράδες μηδὲν είναι κατοί θαλάσσαις, σκληρωγγημένοι και ἀργατικοί, πλὴρη δέσμων διὰ τὰ σύγχρονα ἀλιευτικά ἔργαλεια. Τὸ τριδέμηνα τὰ τραπές και τὰ ἐμβάλωμα τῶν δικτύων δὲν ἀρκοῦν, γρειάζεται καλυτέρα τεχνικὴ κατάρτισις, διλγή θεωρία, γεωγραφία και ἐγκινολοποιίειν. Λοτό ποὺ γίνεται εἰς δλα τὴν ἀλιείαν, πρέπει νὰ γίνει και δέσμον, μὲν μεγαλυτέρων μάλιστα ἀπικέλεσαιν, διότι διὰ ἀλιευτικός μηδὲν στόλος θὰ αἰδηθῇ θάνατον περιορίσμαν και ἔλλον δὲν ληφθοῦν ἐγκαρπία τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν προστομοσταν στελεχῶν, τὰ φαράδικα μηδὲν κινηθοῦν μὲν ξένα, φεύ, πληρωμάτα.

ΑΙ ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ διατυπωθέντα κατὰ τῆς Τραπέζης Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως παράπονα, ως πρὸς τὸν χειρισμὸν τῶν εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τούτον διατεθέντων ἐκ μέρους τῶν ξένων Τραπέζων κεφαλαίων, διά την δανειοδότησιν τῶν διαφόρων διοικηνῶν, ἔρχονται νὰ προστεθοῦν αἱ διαμαρτυρίαι, αἱ καταγγελίαι τοῦ ἀλιευτικοῦ μηδὲν κόσμου. Και συγκεκριμένως: Καταγγέλλεται ἡ προνομιακὴ μεταχείρισις ως πρὸς τὴν δανειοδότησιν, διότι τὴν μετασκευὴν παρθηλίκου σκάφους 33 ἑτάν, κατασκευῆς τοῦ 1931 - 32, τούθι διπεράσειται ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ τῶν δρῶν χορηγήσεων δανείων. Ή μετασκευὴ και τὰ μαστορεύματα ἔστοιχισαν περισσότερα ἀπὸ δύο θάστοιχιζεν ή νωπηγήσης ἑνὸς νέου φαράδικου τελείως συγχρονισμένου. Εν ἀντιθέσει, ή Ε.Τ.Β.Α. ἡγνόησε και παρεμέρισε τὰς αἰτήσεις δανείων διὰ πλοΐα νεωτάτης κατασκευῆς, εν ἀριστὶ καταστάσει εὐρισκόμενα, μετασκευασθέντα ἐν Πειραιεῖ.

Ἐρωτάται λοιπὸν και πάλιν: "Ἐχορηγήθη σημαντικὸν δάνειον διὰ τὴν μετασκευὴν παρθηλίκου σκάφους 33 ἑτάν; Βάσει ποίων τεκμηρίων ἔχορηγήθη τούτο εἰς πλοῖον παρθηλίκον, ή μήπως τούτο ἔβαπτισθη ἐκ τῶν ύστερων ως νεώτερον; Ποια είναι ή ὑπηρεσία εκείνη, ή δοποία ἔγνωματευσε διὰ τὴν χορηγήσην τοῦ δανείου;

Οι ἐφοπλισταὶ ἀλιεῖαι είναις ηγακάσθησαν νὰ ἀπερεύματαν πρός ξένους χρηματοδότησαν. Ήδη ή Ε.Τ.Β.Α. δὲν θέλη νὰ δύσῃ συγκεκριμένην ἀπάντησιν εἰς τὰς ἀνωτάτης κατασκευῆς, εν ἀριστὶ καταστάσει εὐρισκόμενα, μετασκευασθέντα ἐν Πειραιεῖ.

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS MARINE SPECIALTIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS
NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.
BONDED STORES

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

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS
SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαὶ)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ

Ἡ οἰκονομία εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων εἶναι, ὡς γνωστόν, δέ κύριος λόγος τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους των, ίδια τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν μπάλκριερ. Ὁ αὐτὸς ἐπίστας κυρίως λόγος δύνηται εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς αὐτοματοποίησεως, ἡ ὁποία ἐφαρμόζεται τόσον εἰς τὸ μηχανολειθητοστάσιον ὅσον καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὴν γέφυραν καί, κατ' ἄρχην, ἀποδίδει ἐξ ἴσου καλώς ἐπὶ παντὸς σκάφους, μεγάλου ἢ μικροῦ, ταχέος ἢ βραδυκινητοῦ.

Διατιπούνται ὅμως καὶ οἱ ἐπιφυλάξεις. Εἰδικὸς ἐμπειρογνώμων τὰς ἀναπτύσσει εἰς ὄλλαυδικὸν ναυτικὸν περιοδικόν. Διερωτάται δὲ θὰ ἐπρεπεν τὸν κύριον στόχον τῶν ἐφοπλιστῶν, παραγωριζομένων ἄλλων ἑξ ἵσου σο-
βαρῶν παραγόντων, δοθέντος ὅτι πιθανὸν εί-
ναι, ή προσπάθεια νὰ ἔξουδετερωθῇ καὶ νὰ
δηγήσῃ εἰς ἀντίτια τῶν ἐπιδιωκομένων ἀ-
ποτελέσματα. Πιθανὸν ἡ αὐτοματοποίησίς νὰ
ἐπιδράσῃ δυσμενῶς ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς
ναυπτίλοις, παρά τὰ πρός ἀποφυγὴν ἐνός
τοιούτου ἔνδεχομένου λαμβανόμενα μέτρα.
Εὔκολον είναι εἰς τοὺς ἐπιστήμονας τεχνι-
κούς, καθημένους εἰς τὸ γραφεῖον των, ν' ἀ-
ναλύσουν τὸν τρόπον κατανομῆς τῆς ἐργα-
σίας ἐπὶ τίνος πλοίου, κατὰ τὴν ἀφίξιν ἢ
ἀναχώρησίν του ἕκ τινος λιμένος, κατὰ τὸν
πλούν αὐτοῦ ἐν ὅψει ἀκτῶν ἢ εἰς τὸν ἀνοι-
κτὸν ὥκεανόν. Δὲν είναι ὅμως ἑξ ἵσου δι' αὐ-
τοὺς εὔκολον ν' ἀντιληφθοῦν τὰς δυσκολίας
ποὺ δύναται ν' ἀντιμετωπίσῃ ὁ κυβερνής ἐν
μέγᾳ, θαρῷ καὶ μεγάλῳ βυθίσματος πλοίον
εἰς περιωρισμένα καὶ πολυσύχναστα ὄυτα
καὶ δὴ ύπό δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας.

Ο Όλλανδός έμπειρογνώμων ἀναφέρει ἔνα παράδειγμα τῆς λογικῆς, που διέπει τοὺς ἐπιστημονικούς προγραμματίζοντας τὴν ἐπί αὐτόματοποιημένων πλοίων ἐργασίαν. Παρα-
λίτουν νὰ προβλέψουν τὴν ἀνάγκην τοῦ ναύ-
του - ὅπτηρος κατά τὸν καταρτισμὸν τοῦ προ-
γράμματος φυλακῶν τοῦ πληρώματος. Προ-
βλέπεται οὕτω νὴ κατὰ περιοδικά χρονικά
διαστήματα ἐπιθέωρησις παντὸς ἐργαζομέ-
νου μηχανισμοῦ, εἰς τὴν μηχανήν καὶ εἰς τὰ
καταστρώματα, οὐδὲν ὅμως προβλέπεται διὰ
τὸν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικόν, ἐπὶ τῶν ὄ-
μων τοῦ ὅποιού οὕτω ρίπτεται ὀλόκληρος ἢ
εὐθύνη διὰ τὸν ἀσφαλῆ πλούν. Καὶ ναὶ μέν, ἡ
θαυμασία ἔξαλεψις τῆς διαχωριστικῆς γραμ-
μῆς μεταξὺ ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ
μηχανῆς, πιθανὸν εἶναι νὰ μὴ ἐπιβαρύνῃ
ὑπερμέτρως τὸ πλήρωμα καταστρώματος ἐνὸς
πλοίου ἐπὶ τοῦ ὅποιού ἔχουν ἑφαρμοσθῇ εἰ-
δικαὶ μέθοδοι, μετριάζουσαι τὴν ἐργασίαν
των, εἰς ἄλλα δύμας πλοίων εἶναι πιθανὸν νὰ
χρειάζεται νὴ εἰδικὴ ὑψηλοτέρα κατάρτισις
τοῦ πληρώματος διὰ ν' ἀνταπεξέλθῃ τοῦτο
εἰς τὰ ἀπαιτήσεις τῆς ἐργασίας του.

"Η περίπτωσις τών κολοσσιαίων δεξαμενοπλοίων, που τίθενται ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἐνισχύει τοὺς ἀντέρω φόδους. Πολλά καὶ τῶν πλοίων αὐτῶν θα χρειασθῇ νὰ ταξιδεύσουν εἰς δύσκολα καὶ πολυύγνακτα μῆστα, ὡς εἶναι τὸ στενὸν τοῦ Ντόβερ καὶ ἡ Βόρειος Θάλασσα, ηδη δὲ οἱ πλοιοκτήται τῶν σκαφῶν αὐτῶν προετοιμάζονται μετὰ μεγάλης περισκέψεως πρὸς ἀντιμετώπιση τοιούτου ἐνδεχομένου, διθέντους δὲ ή ἐπιδιωξίς ἀκριδῶν τῆς οἰκουμενικής ἐπιβάλλει τὴν ἔξαστην

πλήρους ἀσφαλείας εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν των. Αἱ προφυλάξεις, ποὺ λαμβάνονται διὰ τὴν ἀσφαλῆ διέλευσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν 132.000 τόνων «Νίσσο Μαρών» διὰ τῶν στενῶν τῆς Σιγκαπούρους καὶ τῆς Μαλάκκα καὶ αἱ ἔρευναι ποὺ διεξάγει ἡ ἑταῖρια Σὲλլ εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τῶν ὑπὸ ναυρήγησι μεγάλων πλοίων της, ἀπότελούν ἐναργῆ ἀπόδειξιν τῶν ἐν προκειμένῳ ἀντιμετωπίζομένων προβλημάτων.

Τὰ ἀνάτερά δύο παραδείγματα ἀποδεικνύουν, ὅτι καὶ τὰ προβλήματα αὐτὰ διαφέρουν σημαντικῶς, ἀναλόγως ἐκάστη συγκεκριμένης περιπτώσεως. Διότι, ἐνῷ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις πρόκειται περὶ πλοίοιν τοῦ αὐτοῦ περίπου μεγάλου μεγέθους, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ *Νίσσο Μαρού*¹ αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ποὺ αὐτὸ συναντᾶνται καὶ ίδια ἡ δρατότης εἰναι γενικῶς καλαῖ, ἐνῷ αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν *Βόρειον Θάλασσαν* καὶ διὰ τὰ μεγαθήρια τῶν 160 χιλιάδων τόνων τῆς Σέλλη, εἰναι γενικῶς ἀπείρως δυσμενέστεραι.

Δέν είναι δύμας μόνον αἱ καιρικαὶ συνθῆ-
και καὶ ἡ ὀρατότης ποὺ πρέπει νά λαμβά-
νωνται ὑπ' ὄψιν. «Ἀλλαὶ διστομοὶ προστί-
θενται, ὡς τὰ Ισχυρὰ παλιρροιακά ρεύματα,
που συναντάνται κυρίως εἰς τὴν Μάγχην, αἱ
συνεχῶς μεταβάλλουσαι μορφήν καὶ θέσιν
ἀμμούφαλοι κ.λ.π. κ.λ.π. Καὶ, τὸ χειρότε-
ρον ὅλων, ἡ καὶ ἡδη μεγάλη κίνησις πλοίων
τῆς Μάγχης καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης, συ-
νεχώς θετικούνται, λόγῳ τοῦ συνεχῶς αὐ-
ξανομένου ρεύματος τῶν ταξιδεύοντων μετα-
ξὺ τῶν χωρῶν ποὺ περιβάλλουν τὰς ἀνωτέ-
ρω στενάς θαλάσσας. Πλοία ταῦτα τύπου
ἔξυπτρετον τὸ ταξιδεύον αὔτη πλήθος, συνε-
χῶς αὐξανόμενα εἰς ἀριθμὸν καὶ μὲ διολύνε-
ψηψητέρας ταχύτητας. Καὶ δικύνθυνος διά-
τὰ σκάφη καὶ τοὺς ἐπιβαίνοντας καθίσταται
σοδαρός, ἐπιβάλλων τὸν καθορισμὸν ζωῶν
«μονίτης κατευθύνσεως» καὶ τὴν ἐφαρμογὴν συ-
στήματός τινος ἔξασφαλίζοντος τὴν διά τῶν
«διαμεταυμώσεων» διέλευσιν.

Προστίθεται έπιστος εἰς τὴν ἀνωτέρα, ἥδη τόσον περιπτελεγμένην, εἰκόνα ἡ παρουσία πηγῶν πετρελαίου καὶ φυσικοῦ ἀέριού εἰς τὸν πυθμένον τῆς Βορείου Θαλάσσης. "Αν αἱ ἔδη διεξαγόμεναι ἔρευναι ἀπόληξον εἰς θετικά, ὡς ἀναμένεται, ἀποτελέσματα, θά ύπάρχονταν εἰς τὸ ἐγγύς μέλλον ἀνὰ τὴν θάλασσαν αὐτὴν μόνιμοι καὶ πλωταὶ ἔγκαταστάσεις ἀντλήσεως, δυσχεράνουσαι τὴν ναυπιλοΐαν πολὺ περισσότερον ἀπό τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη, ποὺ ἀποτελούν τὸν ἐφιάλτην τῶν διερχομένων διά τῶν στενῶν τῆς Μαλάκκα αὐτοματοποιημένων πλοίων.

Ἐν συνῷ, ἡ μηδιουργούμενή εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν κατάστασις δύναται νὰ περιγραφῇ ώς συνδιάζουσα τὰς συνήκας ποὺ ὑφίστανται τόσον εἰς τὰ στενά τῆς Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρου, δύον καὶ εἰς τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ καὶ τὴν λίμνην Μαρακαΐμπο. "Αν δὲ καὶ ἐπίκειται ἡ καθιέρωσις ειδικῶν, ἀπλῆς κατεύθυνσης, ζωῶν ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, προφανές εἶναι διὰ τοῦτο δι' αὐτῆς διέλευσις αὐτοματοποιημένων καὶ ἀνεταρκώς ἐπιγνωριμένων σκοφῶν δὲν θ' ἀποτελή ἀπλούν ἔγχειρημα δι' αὐτὰ καὶ αἱ δυσκολίαι των θα αξιένουν ἀπὸ τὰς δυσμενεῖς καιρικάς συνήκας. Καὶ τότε δὲν θὰ ἐπαρκῇ πλέον ἡ ἐγκατάστασις ἐνὸς τελείου συστήματος αὐτοματοποιήσεως διὰ νόο ἐπιτευχθῇ ἀντίστοιχος οἰκονομία εἰς τὴν ἐκμε-

τάλλευσιν. Ὡς ἀνέφερεν εἰς πρόσφατον ὁμίλιαν του πεπειραμένος πλοιάρχος «Φαίνεται διτὶ, τόσον ὁ νόμος δύσον καὶ ἡ λογική, θάτι ὑποχρέωσον εἰς τοῦ, δυνάμενον τούλαχιστον νῦ προβλέφθη, μέλλον τοὺς ἐφοτιλατάς νά διατηροῦν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἔνα ἄξιωματικόν, ποὺ θ' ἀσχολήται ἀποκλειστικώς μὲ τὰ ἀπρόσπτα, ποὺ δύνανται νά συμβούν».

Καί, θεωρητικώς μέν, θά είναι πάντοτε δυνατή ή άνευ πληρώματος κίνησις των αύτοματοποιημένων πλοίων ή, ως έντι τη πράξει συμβαίνει, ή δραστική μειώσις αυτού, ή μειώσις δύμας αυτή ούδολως θά άφορά εἰς τοὺς ἀξιωματικούς γεφύρας. Αύτὴ ή οίκονομία, τὴν ὅποιαν ἐπιδιώκουμεν, θά ἐπιβάλῃ τὴν παρὰ τὸν ἀξιωματικὸν παραμονὴν καὶ ἐνὸς ἀνδρὸς φυλακῆς, ἄλλως ή ἐκ τῆς μειωμένης ἀσφαλείας τοῦ πλούτου ἐπίπτωσις ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ οίκουμοιας θά είναι ἀντιοκουμοκή.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΙΔΩΝ

Τὸ πρωτόδουλον ἑλληνικὸν ἔτιχειρηματικὸν πνεῦμα κατέστη πρὸ δὲ διάγων ἡμερῶν τὸ ἀντικείμενον συζήτησες τοῦ Ἑμερικανικοῦ Τύπου, ὅπου τὴν 1δην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη ὡς ἡ οἰκογένεια Σκούρα, ἡ ὥποια δὲν ἤγειται μόνον τῆς γνωστῆς μεγάλης κινηματογραφικῆς ἐταιρίας «Τουέντιθ Σέντσουρ», ἀλλὰ καὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς «Προυντένσιαλ Λάινς», ἐξήτησεν ἀπὸ τὴν Ἑμερικανικὴν Διοίκησην Nautiklás τὴν ἔκρισιν ἐπιχορηγήσεως ἑς 125 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ναυπήγησιν 16 πλοίων διπλασίας τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἀξίας.

Τὸ σχέδιον αὐτὸν τῶν κ.κ. Σκούρα πατρός καὶ νιοῦ, είναι τὸ δεύτερον ποὺ ἀφορᾶ εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίων μεταφορᾶς ἐμφόρων φορτηγίδων, μετὰ τὸ σχέδιον τῆς ἑταῖρίας Λαϊκῆς Μπρόδερς, περὶ τοῦ ὅποιου ἀνεφέρομεν εἰς προηγουμένον τεύχος μας. Τὸ σχέδιον ὅμως αὐτὸν ἀφέωρα εἰς σκάφη δυνάμενα νὰ βιθισθούν, ὥστε νὰ θάλασσαν νὰ φάσσονται εἰς ἐπαρκῆ ἐντὸς ἔκαστου καταστρώματος - κύτους στάθμην, ἐπιτρέπουσα τὸν εἰσπλουντῶν ἐμφόρων φορτηγίδων δι' ειδικοῦ ἀνοίγματος τῆς πρύμνης. Μετὰ τὴν ἐνδικευνομένην ἔξαστησίαν τῶν φορτηγίδων εἰς τὴν θέσιν αὐτῶν, τὸ θῦρον ἔξαντλεῖται ὥστε τὸ πλοίον ν' ἀνέλθῃ καὶ τὸ «φορτίον» νὰ παραμείνῃ ἐντὸς τοῦ ἄνευ πλέον ὑδάτος κύτους ὑπὸ μορφὴν «κουτένηρες», τῶν φορτηγίδων χρησιμοποιουμένων σύτω ἀντὶ τῶν γνωστῶν τυποποιημένων δοχείων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων.

Τὰ πλοῖα, ἀφ' ἑτέρου, τῶν ὅποιών τὴν ναυπηγήσιν προτείνει ἡ Προυστένσιαλ, δὲν θὰ χρησιμοποιούν τὴν μέθοδον αὐτῆν, ἀλλὰ θὰ φέρουν ἐναὶ ισχύρον, ἐπὶ σιδηροτροχίων κινούμενον κατά μήκος τοῦ πλοίου γερανόν, διὰ τοῦ ὅποιού θὰ φορτεκφορτώνωνται αἱ φορτηγίδες. Εἰς ἀμφοτέρας, πάντως, τὰς περιπτώσεις καθίσταται προφανές, ὅτι μειούμενοι εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ ἐν λιμένι παραμονή τῶν πλοίων. Μὲ τὴν ἄφιξιν αὐτῶν εἰς τινὰ λιμένα, θὰ ἐκφορτώνεται ἡ δι' αὐτὸν προοριζομένη φορτηγίς, θὰ φορτώνεται ἡ ἔκει ἀνεμούσα τυχὸν τοιαύτη, μὲ φορτίον προοριζόμενον διὰ τινὰ ὄλλον λιμένα καὶ τὸ σκάφος θὰ ἀποπλέῃ μετὰ δλιγύωρων παραμονὴν διὰ τὸν προορισμὸν του, χωρὶς νὰ καθυστερῇ ἐν ἀναμονῇ σειρᾶς πλευρίσεως καὶ χωρὶς νὰ ἐπτεράξεται ἀπὸ τὰ βάθη τῶν λιμένων, τὰς καθυστερήσεις ἐκ διαφόρων αἰτίων, ὡς ἀπεργίας κ.λ.π.

Η πρότασις Σκούρα προεκάλεσε τοιαύτην έντυπωσιν, ώστε διευθυντής της Ναυ-

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,
SHIP-CHANDLERS
FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,
DECK & ENGINE STORES
DAY and NIGHT SERVICE
2-A. ROBINSON ROAD. P.O.Box 1580 SINGAPORE

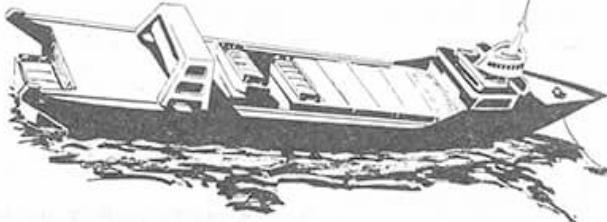
CABLE: "HELLENICO"
SINGAPORE
U. K. Representative:
C. HOURMOUIOS
LONDON E.C.3
II, GORING STREET

τηλικής Διοικήσεως τών Η.Π.Α. κ. Νίκολας Τζόνσον παρουσίασε τήν συνέντευξιν του, καθ' ήν δ. κ. Σ. Σκούρας έπέδωσε τήν αίτησίν του, άπό τον δικτύου τηλεράφασης. Παρά δε τήν δήλωσίν του διτί «θά μελετηθούν δλαι αι πλευραὶ τῆς ἐν λόγῳ προτάσεως» πρὶν ἡ ληφθῇ ἡ σχετικὴ ἐπ' αὐτῆς ἀπόφασις, φανερὸς ἡτο ὁ ἔνθυσιασμός του διὰ τὴν Ιδεῖσαν καὶ δὲν ἀπέκρυψεν ἄπο τοὺς δημοσιογράφους τὰς «μεγάλας ἐπιδίδας του», διτί ἡ

μένουν ἀκόμη καὶ ἐπ' ἀγάκυρα ἑκτὸς λιμένων μὲν μικρὸς δάθη, αἱ δὲ φορτηγίδες τῶν θά δύνανται νὰ ρυμουλκηθοῦν ἥ καὶ αὐτοδύναμος νὰ πλέουσαν πρὸς οἰνοδήποτε σημεῖον ἔχον δάθος 7 ποδῶν.

3. Τῆς δυνατότητος χρησιμοποιήσεως ἐν καιρῷ πολέμου τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς ἐπιχειρήσεις ἀποβάσεων κ.λ.π.

Τὰ σκάφη ἐσχεδίασεν δὲ ἐν Νέᾳ Ὀρλεάνη τεχνικός οἰκος Φρίντε καὶ Γκόλντμαν, θά-



πρότασις θὰ γίνη δεκτή, διότι πρόκειται περὶ σκαφῶν εγχέμενής ἀποδόσεως». Διὰ τὴν Ἀμερικήν ίδιαιτέρως, ὅπου αἱ κατ' ἔτος ζημιαὶ ἔξ ἀπεργιῶν τῶν λιμενεργατῶν εἶναι σημαντικαί, τὰ πλοῖα αὐτὰ θεωροῦνται ως ἐπαναστατικῶν μετασάλοντα τάς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἐν τῶν υψηλοτέρων κονδυλίων δαπανῶν τῆς ὄποιας ἀποτελεῖται ἄπο τὰ ἔξοδα εἰς τοὺς λιμένας, τὰς φορτεκφορτώσεις κλπ.

Τὸ σχέδιον Σκούρα αφορᾶ εἰς τὴν κατασκευὴν 16 πλοίων χωρητικότητος 22.100 τόν. ἔκαστον, ταχινότητος 25 μιλῶν καὶ δυναμένων νὰ μεταφέρουν 50 φορτηγίδας, μεταφορικῆς ίκανότητος 250 τόνων ἑκάστη. Ἡ διαδικασία φορτώσεως ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ κύτου αὐτοῦ θέσιν ἑκάστης τῶν 50 φορτηγίδων ἥ τῆς ἀκφορτώσεως αὐτῶν διὰ τοῦ ισχυροῦ γερανοῦ τοῦ σκάφους, δὲν θὰ διαρκῇ περισσότερον τῶν 15 λεπτῶν τῆς ὥρας. Ἡ δυνατότης οὕτω φορτοεκφορτώσεως θὰ ἀνέρχεται εἰς 1.000 τόνους φορτίου ἀνὰ ὥραν, ἀντὶ τοῦ σημερινοῦ μέσου ὅρου τῶν χιλιών τόνων ἀνά 24ωρον. Καὶ τὰ σκάφη Iashl, ὡς ἀπεκλήθησαν ἐκ τῶν ἀρχικῶν τῶν λέξεων «Lighter aboard ship», θὰ παραλαμβάνουν ἥ θὰ ἀφήνουν τὰς φορτηγίδας τῶν εἰς ἑκαστὸν λιμένα, ὡς ἀκριβῶς πράττουν σήμερον μὲν τὰ βαγόνια τῶν οἱ σιδηροδρομικοὶ συρροί.

Ἀνεκοινώθη ὅτι, διά τῆς ναυπηγήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον πιθανὸν ν' ἀποφύγῃ τὴν καταβολὴν ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ ἔξ 125 ἐκατομμυρίων ἐπιχορήγησις ναυπηγήσεως, εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν ὠφελεῖ τὸν ἐφοπλιστήν, δοθέντος ὅτι καλύπτει τὴν διαφοράν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Εὐρώπης. Ἡ ἀποφυγὴ δὲ τῆς ἐπιχορηγήσεως ἐκμεταλλεύσεως, βασίζεται εἰς τὴν ἐπίδα τῆς μεγαλυτέρας ἀποδόσεως τῶν πλοίων, ἥ δοποια ἀναμένεται ὅτι θὰ προέλθῃ ἐκ τῶν κάτωθι πλεονεκτημάτων:

1. Τῆς κατὰ 70% περίπου μειώσεως τοῦ χρόνου τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς.

2. Τῆς δυνατότητος ἔξυπηρετήσεως ἐν τῇ πράξει λιμένων μὲν δάθος μόλις ἐπαρκοῦν διὰ τὸ δύθισμα τῶν φορτηγίδων, ἥτοι παντὸς λιμένος τοῦ κόσμου. Οὕτω, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῆς Λάϊκς Λάϊνς χρειάζονται λιμένας μεγάλου δάθους, λόγω τῆς ἀνάγκης δυθίσεως αὐτῶν πρὸς «καθέλκυσιν» τῶν φορτηγίδων τῶν καὶ εἰδικᾶς προβλῆτας μὲν κατακορύφους πλευράς, τὰ IASHL θὰ δύνανται νὰ παρα-

μερον ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίοι τοῦ κόσμου, τοῦ «Νίσσο Μαρού», ιαπωνικῆς έταιριας πετρελαίων «Ιντερμίτου Κοσάν Καϊσά, ἀπέφασισεν ὅπως, ἀντὶ τοῦ δευτέρου δόμοιου σκάφους ποὺ είχον παραγγείλει εἰς τὴν «Ιστικαδζίμα» τὸ «Νίσσο Μαρού» ἐναυπηγήθη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν Σασέμπτο), κατασκευασθῆ ἐν δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 191.000 τόνων δ.ω.

Κατὰ ἀνάκοινωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἡ παραγγελία τοῦ σκάφους αὐτοῦ δὲν ὑπερέθη ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν νὰ είναι οἱ κάτοχοι τοῦ ἑκάστοτε μεγαλυτέρου πλοίου τοῦ κόσμου, ἀλλ' ἐκ τῆς ἀκριβοῦς ἐκτιμήσεως τῶν συγχρόνων τάσεων καὶ ἐκ τῆς πειρας τῆς μέχρι τοῦδε ἐκμεταλλεύσεως τοῦ «Νίσσο Μαρού». Λόγοι οίκονομοι, λοιπόν, λόγοι ἀσφαλείας καὶ αἱ ἀνάγκαι, αἱ κρατοῦσαι εἰς τὰ τῆς πειροχῆς ἐκ τῆς δόπιας μεταφέρεται τὸ ἀργὸν πετρέλαιον τῶν διϋλιστηρίων τῶν πλοιοκτητῶν ἐπέδαλον τὴν ναυπήγησην τοῦ σκάφους αὐτοῦ.

Τὸ νέον πλοίον θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ δεκατέσσερα ἐκατομμύρια δολλάρια, διὰ λόγους δὲ ἀσφαλείας τῆς ναυπηγίας ή γέφυρά του θὰ εὑρίσκεται εἰς τὸ μέσον. Θὰ χρησιμοποιήθη εἰδίκης συνθέσεως χάλυβας καὶ βελτιωμέναι μέθοδοι ἡλεκτροσυγκολλήσεως, καθισταμένης οὕτα δυνατῆς τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενῶν φορτίου ἀπὸ 40 τοῦ «Νίσσο Μαρού» εἰς 16, μειουμένου ἀντιστοίχως καὶ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

Ο γίγας αὐτὸς θὰ ἔχῃ πλήρωμα 35 μόνον ἀνδρῶν, ἔναντι 47 τοῦ «Νίσσο Μαρού», ἀπὸ τὸ δόπιον θὰ είναι καὶ κατὰ 2 μίλια ταχύτερος, πλήρως δὲ ἡμιαυτοματοποιημένος.

TANKER 191.000 TONNΩΝ!

ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΥ ΣΤΗ-



ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.

40 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Tel. Address : Tel. Nos :
"CLEONEGRIS" 78939, 82340

C. NEGRIS
(ESTABLISHED 1902)
SHIP CHANDLER AND IMPORTER
NEGRIS BUILDING,
YORK STREET, FORT.
P.O.Box 936
COLOMBO I CEYLON

Εἴμεθα ἡ μεγαλυτέρα ἐπιχείρησις Ἐφοδίων καὶ Τροφοδοσιῶν
Πλοίων ἐν Ελλάδι.
Ἐξυπηρετοῦμεν τὰς μεγαλυτέρας ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις.

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ • ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
Στὴν ὑπηρεσία τοῦ πλοίου στοῦ Πλοιοκτήτου.
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40 ΤΗΛ. 410-435-410-628 • TELEX 465-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Απώλεια πλοίου και φορτίου.— Περιορισμός εύθυνης του πλοιοκτήτου.— Ασυμβίβαστος δύσκις συντρέχει πταισμα αύτου.— Πρωτόδικος όποφασις προβάσας εἰς αντιφατικάς κρίσεις.— Εξαφάνισις αύτής και αναπομπή της υποθέσεως εἰς τὸ αὐτὸ δικαστήριον πρὸς νέαν κρίσιν τῆς οὐσίας.

Πολλάκις, χαριτολογούμεντες, διηρωτήθησαν οι 'Αμερικανοί νομικοί, ποία θὰ ήτο η τύχη τῆς όποφάσεως του βασιλέως Σολομώντος, διατάξαντος νά διχοτομῇ τὸ υπὸ τῶν δύο γυναικῶν ἀμφισθητούμενον ὥπιον (Βασιλέων Α', 3; 16-28), ἐάνη ἔξεκαλείτο ἐνώπιον 'Αμερικανικοῦ 'Εφετείου. 'Η ὁρθοτέρα ἀπάντησις εἶναι δι ή ἔφεσις θὰ ἔγινετο δεκτή, ή Ἑκκαλούμενή όποφάσις θὰ ἔξηφανίζετο καὶ ή ὑπόθεσις θ' ἀνεπέμπτε εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον πρὸς πληρεστέραν ἔρευναν τοῦ πραγματικοῦ μέρους.'

Παρομοία υπῆρξε προσφάτως ή τύχη πρωτοδικειακῆς όποφάσεως, ἀχείσης ἐνώπιον τοῦ 'Εφετείου τῆς Νέας 'Υόρκης. 'Η πρωτόδικος όποφασις, μιμούμενη τῆς όποφασιν τοῦ βασιλέως Σολομώντος, κατώρθωσε νὰ 1-κανονιοίσῃ ἐν μέρει καὶ τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον. 'Ἐν τούτοις, ἀντιθέως πρὸς τὰς ἐν τῇ Παλαιᾷ Διαθήκῃ διαδίκους γυναικάς, οἱ διάδικοι δὲν ἐνέβωσαν καὶ ἀμφότεροι ἡσκησαν ἔφεσιν κατὰ τῆς όποφάσεως τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου.

'Η δίκη προεκλήθη ἀπὸ τὴν ἀπώλειαν τοῦ δεξαμενοπλοίου «ΠΕΡΑΜΑ», κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ ἀπὸ τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ πρὸς Ιταλίαν. Οἱ κύριοι τοῦ φορτίου ισχυρίσθησαν. δι ή αιφνίδια εἰσροή ύδατων διὰ τῶν ἔλα-

σμάτων τῆς γάστρας καὶ ή ἐπακολούθησασα καταδύθησις τοῦ πλοίου μετὰ 15 ὥρας, ἐν πλήρει γαλήνη, αἵτινα είχον τὴν ἀναξιοπλοΐαν τοῦ πλοίου. 'Ηξιώσαν δύνει παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἀποζημίωσιν ἐκ δολαρίων πέντε ἑκατομμυρίων.

Οι πλοιοκτήται, ἀποκρύουντες τὴν ἀπαίτησην ταύτην, ισχυρίσθησαν δι οι κατέβαλον τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν νὰ καταστήσουν τὸ πλοίον ἀξιόπλουν. 'Ἐπίσης, δι οι κατὰ νόμον ἐπὶ πυρκαϊάς, οι πλοιοκτήτης δύνειται διὰ τὰς ἐκ πυρκαϊάς ζημιάς η ἀπώλειας τοῦ φορτίου, ἔκτὸς ἐὰν η πυρκαϊά προεκλήθη ἐκ δόλου ή ἀμελείας τοῦ πλοιοκτήτου. Οι πλοιοκτήται ἐπίσης ἔξήτησαν τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης τῶν μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου τοῦ μη κατασβλητού ναύλου.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου, τὰ προσκομισθέντα ἐν σχέσει πρὸς τὸ θέμα τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου στοιχεῖα, ἐστρέφοντο κυρίως εἰς ἀπόδειξιν τοῦ δι η πυρκαϊά δὲν φύλετο εἰς δόλον ή ἀμελείαν αὐτοῦ. 'Εμμέσως μόνον ἔθιγε τὸ θέμα τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ πλοίου. 'Η έκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου προσφορὰ πρὸς ἀπόδειξιν τῆς κατασβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἀπερρίφθη ἀπὸ τὸ Πρωτοδικεῖον, διπερ ἔκρινεν ὑπέύθυνον τὸν πλοιοκτήτην διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, ἐπέτρεψεν δύμας εἰς αὐτὸν νὰ περιορίσῃ τὴν εύθυνην τοῦ μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ μη εἰσπραχθέντος ναύλου. 'Ο δικαστής Dawson τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου, εἰς τὸ τμῆμα τῆς όποφάσεως τοῦ, τὸ σχετικὸν μὲ τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης, ἔκρινεν δι η ἀπώλεια τοῦ φορτίου δὲν φάνεται νὰ προεκλήθη ὑπὸ πταίσματος τοῦ πλοιοκτήτου».

Ἐνύότον, δι οι κατὰ τῆς όποφάσεως ταύτης, ἀμφότεροι οι διάδικοι ησκησαν ἔφεσιν. Τὸ 'Εφετείον τῆς Νέας 'Υόρκης συνήντησε μεγίστην δυσχέρειαν, κληθὲν νὰ συμβιδάσῃ τὴν ἀποφασίαν περιορισμὸν τῆς εύθυνης πρὸς τὴν ἀποφασίαν περιορισμὸν τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου διὰ

τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου πιθανόν ἔκριθη δι οι πρωτόδιμοι δικαστής υιοθέτησε — φαίνεται — τὴν σφαλερά ἀποφασίαν δι οι πλοιοκτήτης θεωρεῖται ἀσφαλιστής τοῦ ίδιου αὐτοῦ πλοίου καὶ ἐν τῇ ίδιότητι ταύτη, δὲν ἀκούεται ισχυρισμόνεος δι οι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν ίνα καταστῆση τὸ πλοίον ἀξιόπλουν.

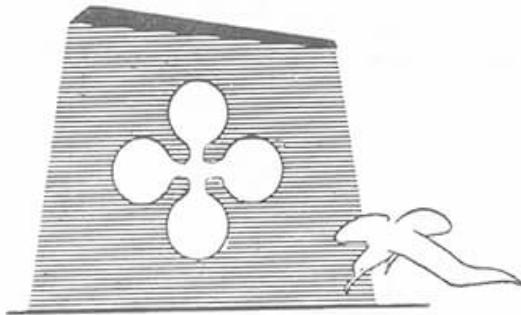
Τὸ 'Εφετείον ἔδεχθη, δι οι εἶναι δυνατὸν εἰ αποδείξεις αἴτινες ἔκριθησαν ἐπαρκεῖς ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ περιορισμοῦ τῆς εύθυνης, νὰ στηρίξουν κρίσιν δι η ἀπώλεια τοῦ φορτίου δὲν φύλεται εἰς πταίσμα τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἔξ ἄλλου, νὰ θεωρηθοῦν ἀνεπαρκεῖς ἵνα στηρίξουν τὴν αὐτὴν κρίσιν, κρινομένου τοῦ θέματος τῆς εύθυνης τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου χωρὶς νὰ ἐρευνᾶται αἴτημα περιορισμοῦ τῆς εύθυνης.

Τοιούτου δημος εἶδους περίπλοκοι κρίσεις τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἔδει νὰ ἐκτεθοῦν στοφῶν καὶ ωρισμένων καὶ νὰ συνοδεύωνται ἀπὸ πλήρεις αἴτιολογίας. Ταῦτα πάντα δὲν ἔξετέθησαν ἐν τῇ πρωτοδίκῳ ἀποφάσει καὶ δεν δύνανται νῦν ν' ἀναπληρωθοῦν κατὰ δεύτερον δασμόν.

Εἶναι σαφές, ἔκρινε τὸ 'Εφετείον, δι οι δικαστής Dawson, ἀπασχοληθεῖς μὲ τὸ θέμα τῆς εύθυνης διὰ τὴν πυρκαϊά, παρέβλεψε τὸ γεγονός δι η ἀπόδειξις κατασβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἀπερρίφθη ἀπὸ τὸ Πρωτοδικεῖον, διπερ ἔκρινεν ὑπέύθυνον τὸν πλοιοκτήτην τοῦ σκάφους. Οὕτω — συνεχίζει η 'Εφετειακή ἀποφάσις — ἐσφαλεν δικαστής Dawson κρίνας δι οι πλοιοκτήτης ηγύηντο διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου καὶ συγχρόνως δι η δικαιούντο εἰς περιορισμὸν τῆς εύθυνης τοῦ διότι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμελείαν. 'Αλλά, ἐὰν κατέβαλλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν, τότε ἀσφαλῶς θὰ ἔργαντο ν' ἀποκρύουση ἐπιτυχῶς τὴν ἀξιούμενην εύθυνην τοῦ.

Ἐπειδή τὸ 'Εφετείον δὲν ηδυνήθη νὰ ἔξευρη τρόπον διορθώσεως τῶν σφαλμάτων τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, ἐξηφάνισε ταῦτην καὶ ἀνέπεμψε τὴν υπόθεσιν πρὸς νέαν συζήτησιν κατὰ πρώτον δασμόν.

mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
sts ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ
 ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΑΓΟΡΑΖΕΙ ΠΑΟΙΑ

Οι κρατικοί ναυτιλιακοί Όργανοι της Βουλγαρίας εύρισκονται και πάλι είς την άγοράν των μεταχειρισμένων πλοίων διά την πρόσκτησιν καταπλήλων φορτηγών γραμμής. Μετά την γνωστήν άγοράν του νορβηγικού μότορσπιτ «Bredte», 4.825 τ. γκρός, 9.300 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1939, όπερ τελεί ηδη ύπό παραλαβή είς λιμένα του Κόντινεντ, έγνωσθη ηδη ή άγορά και του άγγλικου «Κάρρυκο - Λάινερ» «La Pradera», 6.980 τ. γκρός, 11.366 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1956. Τό ένα λόγω σκάφος ήγοράσθη άντι τημής 450.000 λιρών, με δρους πιστώσεως και θά παραληφθή είς Αγγλίαν περί τα τέλη Αύγουστου ή τάς αρχάς Σεπτεμβρίου. Πρό καιρού είχον άγορασθη ύπό των Βουλγάρων άντι τημής 525.000 λιρών έκαστον και τάς άδελφα του «La Pradera» σκάφη, «La Estancia» και «La Sierra».

ΓΑΛΛΙΑ

ΤΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΝΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Είς την δορείαν είσοδον του λιμένος της Μασσαλίας, ηρχίσε πρό ήμερων ή λειτουργία του πρώτου σταθμού απορρίμματων των υπολειμμάτων των πετρελαίων και του καθαρισμού των δεξαμενών των τάκερς. Διεύλιζονται έκει τά υπολειμματα και αποδίδονται ποσότητες μαζούτ ή άργον πετρελαίου πρός καύσιν.

Σκάφος 100 χιλ. τόνων θά δύναται νά πλευρίσῃ. «Εσωτερικὸν οδικὸν δίκτυον και σιδηροδρομικὴ γραμμὴ θά ένώσῃ τὸν σταθμὸν μὲ τὴν ἐνδοχώρων. Ο σταθμὸς θὰ ἀποδίδῃ χρήσιμα καυστήρα 8 χιλ. τόν. Σκάφος 60 χιλ. τόν. θὰ καθαρίζεται ἐντὸς 34 ὥρων. Δευτέρα προβλής θὰ κατασκευασθῇ, ίνα διπλασιάσθῃ ή ικανότης τοῦ σταθμοῦ, δστις, κείμενος παρὰ τὸ κέντρον πετρελαίων τῆς Λαδέρα, θὰ δύναται νά ξεπηρετῇ τριακόσια σκάφη ἐπησίως.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΤΟΥ "ΧΑΝΣΕΑΤΙΚΟΥ"

Κεφάλαια ανάζητούνται ἀπό την «Αμβούργο - Ατλαντικό Λάιν» διά την ναυπηγήσιν υπερωκεανίου, προοριζόμενου νά αντικαταστήσῃ ἐν καιρῷ — περὶ τὸ 1970 — τὸ «Χανσεάτικο» (30.000 τόν. γκρός).

Οι διευθυνόντες τὴν πλοιοκτήτριαν ἔταιρον από την θέσην εἰς τὰς πόλεις τοῦ «Αμβούργου και τῆς Βρέμης, πλὴν δὲν συνήντησαν πρόθυμον τὴν διάθεσιν. Ή πόλις τοῦ

Άμβούργου, ήτις ἄλλως τε παρέσχε τὴν ἔγγυησιν τοῦ δάνειου διά τὴν πρόσκτησιν καὶ μετασκευὴν τοῦ «Χανσεάτικο», συνέστησε τὴν ἀπό κοινοῦ ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ καὶ τοῦ νεοτεύκτου, ίνα αἱ ἐπιφυλάξεις τῆς Γερουσίας τῆς πόλεως ἀρθοῦν διά τὸν μεταξὺ τῶν δύο πλοίων πιθανὸν συναγωγισμόν.

Πρώτοτυπον δύως τρόπον χρηματοδοτήσεως τῆς νέας ναυπηγήσεως ἐφήρμοσεν ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρια. Ἀπηγμούθη πρὸς τὸν Γερμανὸς ἐπίβατα τοῦ «Χανσεάτικο» καὶ ἔζησε νά ἔγγραφον δι' ὅ, τιδήποτε ποσὸν — τὸ ἐλάχιστον 100 χιλ. μάρκα — εἰς τὸ κεφαλαῖον — τὸ ἡμισυ ὡς δάνειον. «Ἐνεργάφησαν ηδη διά ποσὸν δέκα ἑκατομμύριών.

Τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τοῦ υπερωκεανοῦ ὑπολογίζεται εἰς 85 ἑκατ. μάρκα. Πρώτη ὑποθήκη υπὲρ τῶν πλοίων «Άμβούργου καὶ Βρέμης θά ἔγγραφῇ δι' εἰκοσι» ἐν ἑκατομμύριοι. Δευτέρα υποθήκη υπὲρ τῶν ναυπηγῶν διά δέκα ἑκατομμύρια καὶ ζητεῖται πιστωσὶς ἀπὸ τὴν Ομοσπονδιακὴν Κυβέρνησιν δι' εἰκοσι τέσσαρα ἑκατομμύρια μάρκα. Τὰ λοιπὰ τριάκοντα ἑκατομμύρια προβλέπεται νά πρεπέλουν ἀπὸ ιδιωτικὰς εἰσφοράς.

Τὰ κέρδη τοῦ νέου υπερωκεανοῦ κατὰ τὴν εἰκοσεπτὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑπολογίζονται εἰς 65 ἑκατομ. μάρκα. «Ἐπὶ 102 ήμέρας κατ' ἔτος θὰ ἐκτελῇ τὸ σκάφος τὴν γραμμὴν Βορ. Αμερικῆς. Ἐπὶ 127 ήμέρας θὰ ἀπασχολήσῃ εἰς κρουαζίέρας καὶ ἐπὶ 90 ήμέρας εἰς ταξίδιον τοῦ γύρου τοῦ κόσμου. Δέκα ὁκτὼ ήμέραι προβλέπονται διὰ τὰς ἐργασίας συντηρήσεως καὶ τὰς ἐπισκευάς.

Τρία γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἀσχολοῦνται ηδη διά τὴν κατάρτησιν τῶν σχεδίων καὶ υποβολῆς τῶν προσφορῶν. Τὸ πάν, δύως, ἔξαρταται ἀπὸ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κεφαλαίων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΚΡΙΒΩΤΕΡΑΙ ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Αὔξενει τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ ήμεροισθια καὶ τὰ ὑλικά ἀντιτίμησθαν, τὰ δικαιώματα τῶν δεξαμενῶν ἐπίσης. «Ἀπὸ τῆς Ιης Ιουλίου ηὔχθησαν κατὰ 70% οἱ δεξαμενισμοί.

Τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα διά τῶν αὐξήσεων αὐτῶν θέλουν νά ἀντικρύσουν τὰς υπερτέρας δαπάνας, εἰς ἃς ὑπεδλήθησαν διά τὴν κατασκευὴν μεγαλύτερων δεξαμενῶν καὶ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ ἐξοπλισμοῦ των, ίνα ἐπαρκέσουν εἰς τὴν ξεπηρετήσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων — μασμούθ, τὰ ὅποια ηδη ναυπηγούνται.

ΟΧΙ ΠΛΕΟΝ "ΜΑΡΟΥ,"

Μία μακρὰ ιαπωνικὴ παράδοσις, τῆς προσθήκης τῆς λέξεως «μαρού» εἰς τὰ ὄντα τῶν ιαπωνικῶν πλοίων, διακόπτεται διά πρώτην φορὰν ύπὸ τῆς γνωστῆς «Τζαπάν Λάιν». Εἰς τὸ μέλλον τὰ σκάφη τῆς ἐν λόγῳ

έταιρίας θὰ δύνομάζωνται μὲ τὴν λέξιν «Τζαπάν», ἀκολουθούμενη ἀπὸ ἐν ἄνθος προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων καὶ ἀπὸ ἐν δένδρον προκειμένου περὶ φορτηγῶν ξηρού φορτίου.

Οὕτω, εἰς τὰ μὲν δύο υπὸ ναυπηγησιν δεξαμενοπλοίων τῶν πλοιοκτητῶν αὐτῶν θὰ δοθοῦν τὰ ὄντα τῆς «Τζαπάν Λίλιου» καὶ «Τζαπάν Ρόουζ», εἰς δὲ τὰ δύο ναυπηγούμενα φορτηγά της τὰ ὄντα τῆς «Τζαπάν Πάιν» καὶ «Τζαπάν Ελμ».

Ἡ λέξις «μαρού» ἔχει πολλὰς ἐννοίας, σημαίνοντα μεταξὺ ἄλλων «κύκλων», τὸ «τέλειον», «πύργον» η καὶ τὴν στοργὴν τοῦ κατόχου πρὸς τὸ κατεχόμενον, ὅχι πάντως πλοίον.

ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ 300.000 ΤΟΝΝΩΝ

Ἄντιμετωπίζεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι ή ἔγκατάστασις ἑσχάρας διά τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων τῆς χωρητικότητος τῶν 300.000 τόννων d.w. Τὴν κατάλληλον περιοχὴν ἔξισταίσειν ηδη ή ἐνδιαφερούμενη ἔταιρία εἰς τὴν νῆσον Σικοκού. Προεβλέπετο ἀρχικῶς η κατασκευὴ ἑσχάρας μῆκους 330 μέτρων καὶ πλάτους 56 μέτρων, διὰ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων τῆς τάξεως τῶν 150.000 τόννων d.w., αἱ νεώτεραι δύως ἔξειλεις κατέστησαν ἀναγκαῖαν τὴν μετατροπὴν τῶν σχεδίων καὶ τὴν διαπλάσυσιν τῆς ἑσχάρας εἰς τὰ 62 μέτρα. Θὰ είναι αὐτὴ ἡ έστιμη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1967, μὲ προβλεπόμενη δαπάνην 12 δισεκατομμυρίων γιένες.

ΠΡΟΣ ΕΠΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

Εἰς γενομένην πρὸ ήμερῶν ἀνακοίνωσιν τοῦ Ιαπωνικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν ἐτονίζετο ὅτι καὶ παρὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν 10.000.000 τόννων γκρός, ἔξακολουθεῖ νά εἶναι παθητικὸν τὸ ισοζύγιον εἰσπράξεων καὶ πληρωμῶν διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Τούτο ἀποδίδεται εἰς τὴν ἔλλειψιν πλοίων. Εἰς σχετικὴν Λευκὴν Βίδλον ἀνέφερετο, ὅτι κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1964 τὸ ἔλλειμμα ἀνήλθεν εἰς 314.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων, διὰ δὲ τὴν κάλυψιν τοῦ ή κυβέρνησης ἔχει προγραμματίσει τὴν ναυπηγήσιν πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 7.430.000 τόννων. Κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1964 ἐναυπηγήθησαν σκάφη 1.200.000 τόννων καὶ κατὰ τὸ 1965 προβλέπεται ή ναυπηγήσις 2.400.000 τόννων. Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἔ.ξ. ή δύναμις τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 10.3 ἑκατομμύρια τόνων καὶ ήτο η γένημένη, ἔναντι τοῦ Μαρτίου 1964, κατὰ 1.180.000 τόννων. Η συμμετοχὴ ἀφ' ἔτερου τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου εἰς τὰς έθνικὰς ἔξαγωγὰς ἀνήλθε τὸ 1964 εἰς 50.8% (ἔναντι 49.6% τοῦ 1963) καὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς εἰς 44.5% (ἔναντι 46% τοῦ προηγουμένου ἔτους).

Σημειούνται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αἱ εἰσαγωγαὶ πρῶτων ύλῶν — κυρίως μεταλλεύμάτων καὶ γαιανθράκων — διείσδυον αὐξανόμεναι. Οὕτω, τὸ 1966 ή Ιαπωνία θὰ εἰσαγάγῃ 3.330.000 τ. μεταλλεύμάτων ἐξ Αὐστραλίας, τὸ ἐπόμενον ἔτος 6. 160.000 τ. καὶ τὸ 1968 θὰ εἰσαγάγῃ 8. 320.000 τ. Τὰ περισσότερα μεταλλοφόρα ἀποτελοῦν δύθεν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην. Αἱ εἰσαγωγαὶ αὐστραλιανῶν γαιανθράκων ἀπὸ 6.9 ἑκατ. τόνων, τοῦ 1965, προβλέπεται νά φθάσουν τὸ 1968 εἰς 10.4 ἑκατομμύρια τόνων. Αἱ ναυπηγήσεις μεταλλοφόρων ἀνα-

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telegrams: Bilbrough, London E. C. 3

Telephone: Royal 4971
TELEX 262670

διάδονται διά το 1965 εις 644.000 τ., διά το 1966 εις 480.000 τ. και διά το 1967 εις 180.000 τ. Τών γαιανθρακοφόρων άφ' έτέρου αἱ ναυπηγήσεις άναδιδάζονται διά το 1965 εις 197.000 τ., διά το 1966 εις 85.000 τ. και διά το 1967 εις 80.000 τόννων.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Η ισχὺς τοῦ ἀπὸ 31ης Μαρτίου 1961 νόμου διὰ τοῦ ὅποιον παρετείνοντο αἱ ὑπὲρ τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων διατάξεις τοῦ νόμου 522, τῆς 17ης Ιουλίου 1954, ἐλήσε τὴν 30ην Ιουνίου 1964. Ο νόμος οὗτος ἐπέφερε σημαντικάς καινοτομίας εἰς τὸν νόμον τοῦ 1954 πρὸς τὸν σκοπὸν παρακινήσεως τῶν ναυπηγείων, ὅπως υἱοθετήσουν μέτρα μειώσεως τοῦ ναυπηγικού κόστους καὶ προσαρμογῆς τῆς παραγωγῆς τῶν ίκανόττης πρὸς τὰς πραγματικάς δυνατότητας τῆς ἀγορᾶς εἰς ἀπορρόφησιν τῆς παραγωγῆς. Η ἐπιτυχία τοῦ σκοποῦ τούτου θὰ ἐπέτρεψεν εἰς τὰ ναυπηγεία νὰ μὴ ἔχουν πλέον ἀνάγκην τῆς κρατικῆς δονθείας. Αἱ παρουσιασθεῖσαι δυνατέρειαι εἰς τὴν ἔφαρμογὴν τοῦ ἐν λόγῳ προγράμματος ὑπῆρχαν σημαντικά, ἀπὸ πλευρᾶς ίδια κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἔργατικῶν συνδικάτων. Η αὐξήσις τοῦ κόστους τῆς χειρωναστικῆς ἔργασίας δὲν ἐπέτρεψε νὰ σημειωθοῦν συδαρεῖα πρόσδοι εἰς τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' ὅσον αἱ διεθνεῖς τιμαὶ, αἵτινες διετηροῦντο εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, ὑπέτησαν ἐν τῷ μεταξὺ καὶ νέας μισιώσεις, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν προσφορῶν ἐκ μέρους ξένων ναυπηγείων.

'Υπὸ τὴν κατάστασιν ταύτην, ἡ παύσις τῆς κρατικῆς ἐπεμβάσεως θὰ ἐδημιουργεῖ κατά τὴν παρούσαν στιγμὴν κίνδυνον ἔξαφανίσεως τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγοράν, κατόπιν μάλιστα τῆς καταβληθείσης προσπαθείας βελτιώσεως τῆς προσαρμογῆς τῶν εἰς τὸν συναγωνισμόν. Τὸ νέον νομοσχέδιον, διπερ ὑπεβλήθη — συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 93, τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης — εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ὄργανοισκὸν πραγματικῆς κρατικῆς ἐπεμβάσεως εἰς τὰ τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Κατά τὸ νομοσχέδιον, τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα θὰ ἔχουν πλήρη ἐλεύθερίαν ἐπίλογῆς τῆς ἀγορᾶς, προκειμένου περὶ τῆς προμηθείας τῶν ναυπηγικῶν ὑλικῶν. "Ἐνα ἄρθρον τοῦ νομοσχέδιου προβλέπει μείωσιν τῆς δονθείας εἰς περίπτωσιν χρηστημοποίησεως ξένων κατεργασμένων διομηχανικῶν προϊόντων, εἰσαχθέντων ἀτέλων, οὐδέμιαν δῶμας μειώσιν δονθείας συνεπάγεται νὴ εἰσαγωγὴ τοιούτων ὑλικῶν, ἀν κατεδήθη εἰσαγωγικὸς δασμός.

Τὸ δικάιωμα παροχῆς δονθείας δὲν εἶναι ἀπόλυτον. Τὸ σχετικὸν ἄρθρον τοῦ νομοσχέδιου προβλέπει, ὅτι δύναται νὰ δοθῇ καὶ ἐπιχρήγησις. Μεταξὺ ἀλλων ἡ καινοτομία αὕτη ἐπιτρέπει νὰ δρίζεται ἐκ τῶν προτέρων τὸ οἰ-

κονομικὸν βάρος τῆς κρατικῆς ἐπεμβάσεως, ἐν τῷ πλαισίῳ παραγωγῆς ἀνταποκρινομένης εἰς τὰς ἀντικειμενικὰς ἀνάγκας, αἱ ὅποιαι ἀντιπροσωπεύουν ἐπέσιως νέαν χωρητικότητα 400.000 τόνων d.w. Οὔτω, ἡ κρατικὴ ἐπιβάρυνσις δὲν θὰ εἴναι δυνατὸν νὰ ὑπερβῇ τὸ ἔνα δισεκατομμύριον λιρεττῶν, ποσὸν δηλαδὴ ἀνταποκρινόμενον εἰς μίαν, κατὰ μέσον δροῦ, προστασίαν τῶν 15% τῆς παραγωγῆς, ἐκτιμώμενης, κατὰ τὰς τελευταῖς στατιστικάς, εἰς 130 δισεκατομμύρια λιρεττῶν ἐπησίως.

Αἱ ἐπιχρηγήσεις θὰ δίδωνται κατὰ προτίμησιν εἰς ναυπηγείαν προσθέροντα μείωσιν τινὰ τιμῶν — τούλαχιστον 5% — πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρετήσεως τοῦ συναγωνισμοῦ. Τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἔχει δικαίωμα ἐλέγχου τινος ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τῶν ναυπηγείων. "Υποχρεούνται τὰ ναυπηγεῖα νὰ παρέχουν ὀλας τὰς πληροφορίας πρὸς ἀσκησιν τοῦ ἐλέγχου.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν προηγουμένην νομοθεσίαν, ἐνθαρρύνεται ἡ μετατροπὴ τῶν ὀλιγώτερον συναγωνιστικῶν ναυπηγείων. Πᾶσα αἵτησις περὶ παροχῆς κρατικῆς δονθείας θὰ ἔξετάζεται παρ' ἐπιτροπῆς, ητος θὰ κανονίζῃ τὴν προτεραιότητα. Πάντως, ἡ προκοχὴ τῆς ἐπιχρηγήσεως ὑπόκειται — ἐπὶ ποινὴ ἀκυρώσεως — εἰς τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τῶν δρων τῶν ἀφοράντων εἰς τὴν ἔναρξιν καὶ συμπλήρωσιν τῆς ἔργασίας, ἐκτὸς ἀν προκριθεῖσαν λόγοι αὐξεστήτοι ἀπὸ τὸν προσπάθειαν τοῦ ναυπηγείου. Δύναται ἡ "Ἐπιτροπὴ νὰ προτείη ἐκτάκτον ἐπιχρηγήσιν πρωαισμένην εἰς τὴν μεταβολὴν τῶν ναυπηγήσεων διὰ παραγωγὴν περιστότερον ἀπόδοτικην. Αἱ ἐπιδοτήσεις αὐτὰ δὲν παρέχονται εἰς ναυπηγεία, ἀτίνα μετετράπησαν δι' ἐπέρους προρισμούς καὶ είτη ἐπανήλθον εἰς ναυπηγικὰς ἔργασίας.

Αἱ ἐπιχρηγήσεις δύνανται νὰ καταβληθοῦν μόνον εἰς ναυπηγεία ἔργαζόμενα ἐπὶ 24 μῆνας πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἴσχυος τοῦ νόμου, τούτῳ δὲ ίνα μὴ ἐνθαρρυθῆ ἡ ἰδρυσις νέων ναυπηγείων καὶ ἀποφευχθῆ ἡ παράλογος αὐξήσις τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος. Τὰ κάτω τῶν 150 τόνων d.w. φορτηγά καὶ τὰ ἀλιευτικὰ ἀποκλείονται τοῦ δικαιώματος ἐπιχρηγήσεως. "Αποκλείονται ἐπίσης αἱ μονάδες, αἵτινες δὲν είναι πρωρισμέναι νὰ μετάσχουν τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν, ἐκτὸς ἀν αὐταὶ ἀναφέρονται εἰς ξένας παραγγελίας. Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει συνολικὴν δαπάνην 110 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν, ἥτοι ποσοῦ ἀντιστοιχούντος εἰς 20 δισεκατομμύρια λιρεττῶν ἐπησίως μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1965 καὶ 1969 καὶ 10 δισεκατομ. λιρεττῶν διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1964.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

"Ἀπροθυμία καὶ εἰς τὸ "Ισραὴλ διὰ τὴν κάθοδον τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν. Ζωηραὶ εἰναι αἱ ἀνησυχίαι τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. "Αναστέλλεται ἡ περιπτέρων ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας. "Υπολογίζεται δὲν ἡ δύναμις τῆς θὰ φθάσῃ τὸ 1.35 ἑκατομ. τόν. τὸ 1969, ἐναντὶ τῶν 932 χιλιάδων τοῦ τέλους 1964.

"Αναζητοῦνται τὰ μέσα τῆς αὐξήσεως καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. "Ηδη ἀπασχολοῦνται ἐπὶ τῶν ισραηλινῶν πλοίων 1.235 ἔξινοι ναυτικοὶ — πλεῖστοι δῆσοι οἱ "Ἐλληνες — ἐναντὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπηρετούντων ὑπολογίζομένων εἰς 4.525 μελή τῶν πληρωμάτων τῆς ἑδραῖτκης Ναυτιλίας.

"Ιδιαιτέρως σημειούνται δὲν πρόκειται κατὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν νὰ ναυπηγηθῇ καὶ δὲν ἀνεστάλησαν καὶ αἱ παραγγελίαι πάσης κατηγορίας πλοίων. Θὰ παραληφθοῦν μόνον τὰ ἡδη παραγγελθέντα.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

"Απαλλάσσεται ἡ Ζήμη τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς σκαφῶν. Τὰ μεταβιδάζει εἰς ὅλο ἑταῖρικὸν συγκρότημα, μὲ συμμετοχὴν τοῦ Κράτους καὶ μὲ ἀνεξάρτητον διαχείρισιν, ἐπιχρηγουμένην ζωσ.

Αἱ ζημιαὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἑκαλύ-

πτοντο μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὰ κέρδη τῶν ὄλλων πλοίων — φορτηγῶν γραμμῆς καὶ μπάλκαρριερες.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου ἐξ ἑταῖρου ὑπὸ ναυπηγῆσιν ἀνὰ τὸν Κόδον 1709 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 11.059.606 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 217 ήσαν δεξαμενόπλοια, 4.615.928 τόν. γκρός.

Εἰς τὴν "Αγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν ἐναυπηγούντο σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.640.359 τόν. γκρός, μὲ αὐξήσιν 123.148 τόν., ἐναντὶ τοῦ αἱ τριμήνου, εἰς τὰς λοιπὰς χώρας (ἔξαιρουμένων τῆς Ανατ. Γερμανίας, τῆς Κίνας καὶ τῆς Ρωσίας), ἐναυπηγούντο 1.526 σκάφη, 9.419.247 τόν. γκρός. Εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ πίνακος ἔρχεται ἡ "Ιαπωνία μὲ 3.429.170 τόν. γκρός καὶ αὐξήσιν 360.232 τόν., ἐναντὶ τοῦ αἱ τριμήνου καὶ 1.000.000 τόν. ἐναντὶ τῆς πρὸ δεξαμενόπλοιου ἐργασίας. Αἱ κυριώτεραι ἀπὸ τὰς ὅλας ναυπηγικὰς χώρας εἰναι αἱ κάτωθι:

	Διαφορὰ	ἐναντὶ
Δυτ. Γερμανία	Τ. γκρός	αἱ 3μῆν.
Σουηδία	851.149	— 66.489
Ιταλία	790.244	— 118.917
Νορδηγία	570.142	+ 27.010
Ισπανία	486.357	+ 47.707
Πολωνία	442.275	— 47.873
Όλλανδια	414.546	— 61.852
Ήν. Πολιτεῖαι	355.569	+ 13.103
Γιουγκοσλανία	340.061	+ 24.349
	322.746	+ 1.180

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΘΡΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Παραγγελίαν 32 σκαφῶν διαπραγματεύεται ἡ Σοβιετικὴ "Ενωσις μὲ τὰ γιουγκοσλαυκά ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, τῆς Πόλας καὶ τοῦ Σπαλάτου. Τὰ περισσότερα τῶν σκαφῶν ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια τῶν 19.000 τόνων.

Συμφωνία ἐπίσης συνήφθη μὲ τὰ φιλανδικά ναυπηγεῖα Βερτσίλε διὰ τὴν κατασκευὴν 5 φορτηγῶν, τῶν 12.200 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 17 μιλίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1966 καὶ ἐπέρων 8 τῶν 12.500 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 18 μιλίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1967 καὶ 1968.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Διὰ τοῦ πρώτου τουρκικοῦ πενταετοῦ προγράμματος οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως προβλέπεται ἡ ἀπαγόρευσις κάθε εἰσαγωγῆς πλοίου ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν. Τὰ ἔγχωρια ναυπηγεία θὰ ἔξοπλισθούν καὶ θὰ συγχρονισθούν, ίνα ἀναλάβουν τὴν κάλυψιν εἰς πλωτὰ γενικῶς μέσα ἀναγκῶν καὶ τῶν ἐπισκευῶν των.

Η δύναμις τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965 εἶχεν ὡς κάτωθι:

"Ἐπιβατηγά 23, τόν. γκρός 108.979, Ιδιοκτησίας 22, τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης. "Απασχολοῦνται εἰς τακτικάς γραμμάτων τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Τὸ πλαισιότερον εἰναι τὸ «Ταρί» τοῦ 1908 καὶ τὰ πλέον συγχρονισμένα εἰναι τὰ «Καραντενίζ» καὶ «Ακντενίζ» τῆς γραμμῆς Δυτ. Μεσογείου, τοῦ 1956.

Φορτηγὸν φορτίου: σκάφη 144, τόνων d.w. 557.863. "Εξ αὐτῶν 98 ἀνίκου εἰς ιδιώτας καὶ 46 εἰναι κρατικά. Τὸ πλαισιότερον εἰναι τὸ «Ντεμισχισάρ» (1873) καὶ τὸ νεότερον τὸ «Τεμέλη» (1964).

Δεξαμενόπλοια: σκάφη 32, τόν. d.w. 180.722. "Εκ τούτων 22 εἰναι ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας καὶ τὰ 10 κρατικῆς. Τὸ μεγαλύτερον εἰναι τὸ «Άτω», τόν. d.w. 50.026.

Πλοιοὶ τοπικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν: 68, τόν. γκρός 34.401.

Πλοιοὶ πορθμεῖα, ιδιοκτησίας τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης: σκάφη 15, τόν. γκρός 12.237.

Καὶ τέλος τὰ διάφορα (ἀλιευτικά, ψυγεία, ρυμουλκά κ.λ.π.) ἀνέρχονται εἰς 26. Τὰ πλεῖστα ἔξ αὐτῶν εἰναι κρατικῆς ιδιοκτησίας.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
HEMPELS

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρόσιον

*Ιδιόκτητοι τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις ἔγγραφῆς εἰς τὸ ἐλληνικὸν νησολόγιον, ἐπὶ τῇ δάσαι τοῦ ὄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκάφων:

1. «Ἄριττα Βενιζέλος» τάνκερ (πρώην λιθεριανὸν «Atlantic Rio», νεοαγορασθέν), 12.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Οσεαν Τράνσπορτ» (διαχείρισις Οίκου «Βενιζέλος» Α.Ε.).

2. «Ἄγγελα Βενιζέλος», τάνκερ (πρώην λιθεριανὸν «Atlantic Santos», νεοαγορασθέν), 12.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Χάρι» (διαχείρισις Οίκου «Βενιζέλος» Α.Ε.).

3. «Μαρία Βενιζέλος», τάνκερ (πρώην λιθεριανὸν «Atlantic Caracas», νεοαγορασθέν), 12.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ιστιμένια» (διαχείρισις Οίκου «Βενιζέλος» Α.Ε.).

4. «Πάνον ο», φορτηγὸν (πρώην «Αππα» παναμαϊκόν, νεοαγορασθέν), 4.229 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Πλακόστα» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Στ. Νταΐφ).

5. «Κίμωλος», φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκόν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δόνομα), 4.716 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ζαδὲ» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Μαυρικίου Ισαχάρῳ).

6. «Μασσούνα V.», φορτηγὸν (πρώην Ισραηλινὸν «Geffen», νεοαγορασθέν), 2.067 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Καχκασί» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Μαυρικίου Ισαχάρῳ).

7. «Στέλλα Μάρις II», ἐπιβατηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Bremerhaven», νεοαγορασθέν), 2.683 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σάνα» (διαχείρισις «Ἐλληνικαὶ Ναυτικαὶ Πρακτορεύσεις» κ. Κιοσέγλου).

8. «Δελφίνι II», ἀλιευτικὸν (πρώην γαλλικὸν «Louis Legasse», πρό τινος ἀγορασθέν), 1.493 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Σήγκουλλα» (διαχείρισις : «Σείριος καὶ Αύγερινός»).

9. «Ἄρχόντισσα», δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Haavtor», νεοαγορασθέν), 15.896 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ηντέλ Καρίμπα» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἑλλάδι ἀπό τὸ Γραφεῖον «Μανιλέμόρ»).

10. «Ἐλένη Μ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν «Άτλαντικ Πρίνσες») 10.908 τόν.

γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949) ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Μίνως» (Μαριδάκη).

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Διεγράφησαν ἐπὶ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὰ φορτηγά : «Πολικός», 7.245 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ὡς ὑψώσαν τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ «Εύτυχις», 7.223 τόν. γκρός, ὡς ὑψώσαν τὴν παναμαϊκήν.

— Ἐπίσης διεγράφη ἐπὶ τῶν αὐτῶν νηολογίων ἡ θαλασηγός «Ἐρως», τοῦ κ. Νιάρχου, ὡς πωληθεῖσα εἰς ξένην ἑταῖριν ἀντὶ 160 χιλ. δολ.

— Τέλος διεγράφη τὸ ὑπερωκεάνιον «Μαρίαννα», 14.216 τόν. γκρός. Τὴν πώλησίν του εἰς Κινέζους ἔν τι καιρῷ ἀνεγράφαμεν.

Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Ἡ εἰς ἐπέβατας μεταφορικὴ ικανότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, ὑπολογίζομένη (1 Μαΐου 1965) εἰς 300.592 ἀτόμα, κατανέμεται εἰς 67 σημαίας, μεταξὺ τῶν δποίων ἡ ἐλληνικὴ κατέχει τὴν περίπτωτη θέσιν. Εἰς τὸν κάτωθι πίνακα περιλαμβάνονται αἱ δεκατέσσερες πρώται κατὰ σειρὰν σημαίαι, αἵτινες καὶ συγκεντρώνουν τὸν κυριώτερον δύον τῆς μεταφορικῆς ικανότητος, ὡς ἔξης :

Σημαίαι	Πλοΐα	T. d.w.
M. Brest. - Κτήσεις	2.777	59.183
Ιταλική	967	42.466
Γαλλική	637	23.853
Ήν. Πολιτειών	2.459	19.852
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.049	19.291
Ολλανδική	1.370	14.760
Δανική	532	9.682
Πορτογαλική	129	9.238
Νορβηγική	1.640	9.094
Δυτ. Γερμανία	1.597	9.042
Ισπανική	586	7.310
Παναμαϊκή	659	6.391
Ιαπωνική	2.776	5.777
Ἀργεντινή	207	4.665

— Ἡ υψηλὴ θέσις τὴν δημιουργεῖ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀποκαλύπτει πόσον τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνεπτύχθη ἡ ἐπιβατηγός μας ναυτιλίᾳ.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

Πρώτη εἰς τὴν ἐπιβατηγὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία.

Κατὰ τὸ 1964 διεκινθησαν 203.223 ἐπιβάται (τὸ 1963 ἡ κίνησις ἀνήλθεν εἰς 198.285). Δι' Ιταλικῶν πλοίων μετεφέρθησαν 60.337, δι' ἐλληνικῶν 104.448, δι' αἰγαπτιακῶν 5.013, διὰ γιουσκολαυρίκων 26.456 καὶ διὰ τουρκικῶν 4.937. Ἀσήμαντοι οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἄλλων σημαίων.

Δέον δημοσίην νὰ τονισθῇ, ὅτι τὸ ποιὸν τῶν ἐπιβατῶν τῶν Ιταλικῶν πλοίων ἦτο κατὰ πολὺ

ἀνώτερον καὶ οἱ εἰσπραχθέντες ναύλοι ὑπερδιπλάσιοι εἰναι συγκρίσει πρὸς τοὺς ναύλους τῶν διαφόρων ἄλλων πλοίων.

Ἡ κίνησις ἀπὸ καὶ διὰ τὸ 'Ισραὴλ ὑπῆρξεν ἡ ζωηρότερα. Μὲ εὐθηγὸν ναύλον, ἐλάχιστα ἐπιτρέποντα περιθώρια κέρδους, κατὰ χιλιάδας μεταδιάσιν πρὸς ἐπίσκεψιν τοῦ 'Ισραὴλ οἱ νέοι 'Εβραῖοι τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Αμερικῆς.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐταιριῶν «Ἀλκμάν» καὶ «Ἄτλαντις» παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Νίππον Κοκάν» ἀνὰ ἐπιπλοιαρίερ τῶν 52.000 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ δύνησις 11.56 μέτρων. Διὰ τὴν πρώτων τῶν τὰ δύο σκάφη θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ μηχανᾶς ντηζελεύτη, διάμετρος 17.600 λίππων, μὲ ἀπόδοσιν ταχύτητος 16.5 μιλίων. Παράδοσις περὶ τὰ τέλη τοῦ 1967.

— Ἐπίσης, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου «Α. Λούζης», ἐπρόκειτο νὰ παραγγελθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς 'Οζάκας δύο μπάλκαριερ τῶν 36.000 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ παράδοσιν τὴν τέλη τοῦ 1967. Διὰ λογαριασμὸν τοῦ ίδιου Οἴκου ὑπάρχει ὄφιδον καὶ διὰ τρίτον ἀδελφὸν σκάφος.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Θ. Ζέρβας καὶ Υἱοί τοῦ Περάματος καθειλκύσθη τὴν παρελθόνταν Κυριακήν, 25ην Ιουλίου, τὸ νέον πορθμείον «Κεφαλληνία», τῶν κ.κ. 'Α)φών Στριτῆ.

Τὸ σκάφος, δύλικης χωρητικότητος 2.600 κόρων (καθαράς 1.380) καὶ ὑπερεστακής ταχύτητος 19,5 μιλίων, εἶναι δύλικο μῆκος 83 μ., πλάτους 11,50 μ. καὶ ὑψους 5 μ. καὶ ἔχει τρία καταστρώματα. Διαθέτει δύο μηχανᾶς Verkhsorop (έκαστης 2.000 λίππων), εἶναι μεταφορικῆς ικανότητος 16 μεγάλων αὐτοκινήτων, 56 μικρών καὶ 500 ἐπιβατῶν. 'Η ναυπηγήσις του ήρχισε πρὸ δύτημην, θὰ ἐκτελέσῃ δὲ τὸ πρῶτον δρομοδίον του τὸ προσεχῆ Σεπτεμβρίου. Τὸ «Κεφαλληνία» θὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν Πατρών - Κεφαλληνίας - 'Ιθάκης - Κερκύρας, μὲ αὐθηρόν επιστροφήν.

Σημειώθεν διὰ δύο τῆς ιδρύσεως ναυπηγικῶν δάσεων ἐν Ἑλλάδι, διὰ πρώτων φοράν καθελκύσθαι τοιούτου σκάφος, τοῦ δύτου ή συναλογικής ἀξίας ἀνήλθεν εἰς 32.000.000 δραχμῶν. Αἰσθητῶς ἀκριβωτέρα θὰ ἥτο ἡ κατασκευὴ του εἰς τὸ ἐξωτερικόν, κατὰ τὸν ναυπηγόν κ. Μεσσήνην. Καὶ διφέιλεται ἡ ἐπὶ ἐλαττωτού διαφορά κόστους ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὰ χαμηλὰ ἐργατικά ήμερομίσθια ἐν συγκρίσει μὲ ἐκεῖνα τῶν ξένων ἐργατῶν, ἀφ' ἐπέρου δὲ εἰς τὰ μικράς ἀποσθέσεις τῶν ἔδω ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων.

— Η καθέλκυσις τοῦ καθ' ὅλα θαυμασίου πορθμείου, ἀποτελεῖ ἐμπράκτον ἀπόδειξην τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων τῶν ἐπισκευαστικῶν δάσεων, παρὰ τὰ πενιχρά μέσα ποὺ διαθέτουν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ούδεις ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρέστη.

ΑΓΟΡΑΠΛΑΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Νεοναυπηγήτον μπάλκαριερ, καθελκύσθεν τὸν παρελθόντα μῆκα 'Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Νίππον Κοκκάν» ὑπὸ τὸ ονομα «World Centenary», 22.500 τ. γκρός ἡ 31.000 τόν. d.w., ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Αρόζα» (παραφυάδα τοῦ Οἴκου Λυκιαρδοπούλου) ἀντὶ τιμῆς 1.500.000 λιρῶν τοῖς μετρητοῖς εἰς δολλάρια καὶ θὰ παραληφθῇ γύρω τῆς 10ης Σεπτεμβρίου. Τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἐπτακυλίνδρους μηχανᾶς Σούλτζερ, μὲ προβλεπόμενην ταχύτητα 15,2 μιλίων.

— Τὸ δημοπλακίντον ἀγγελικὸν πλοίον-ψυγεῖον «Pavia», 3.411 τ. γκρός, 4.340 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 145.000 λιρῶν, μὲ ἀξεσοντα παραλαβὴν εἰς ἀγγελικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ ἐλληνικής σημαίαν λίμπερτο «Κ. Ο. Μ. α.», 7.248 τ. γκρός, 10.920 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδεύ τοῦ 1963, ἡγοράσθη παρ' ἔτερων 'Ελλήνων ἀντὶ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & Dunnage

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

τιμής 115.000 λιρών.

— Τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγὸν «Α τλάντικ Κάουντες», 9.833 τόνων γκρός, 14.305 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1954, ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστὰς τῆς Φορμόζης ἀντὶ τιμῆς 160.000 λιρών, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν τὸν προσεχῆ Ὀκτώβριον.

— Τὸ ἀμερικανικὸν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν μετὰ χώρου ψυχείου, τὴν πώλησιν τοῦ ὅπερού ἐν πλειστηριασμῷ ἀνεγράψαμεν, δὲν ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον Rethymni Steamship Agency Inc., ἀλλ ἀπὸ ἄλλους "Ελληνας ἑφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, τοὺς κ.κ. Ἀδελφούς Σιτίνα.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Πήπτα δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀντέντα», 9.667 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947, παραληφθὲν ἡδη εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, μετωνομάσθη «Α γελική Π.». Ἡ σημαία τῆς Λιθερίας διετηρήθη.

— Τὸ λιθεριανὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Μπρήζ», 5.134 τ. γκρός, 9.475 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως τοῦ Σάντερλαντ τὸ 1940, ἡγοράσθη παρ' ἑτέρων "Ελλήνων, ἀντὶ μῆ ἀνακοινωθέστη τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Ἀπωνίας Ἀνατολῆς.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν τάνκερ «Cred», 16.355 τ. γκρός, 25.150 τόνων d.w., ἀγγλικῆς ναυπηγῆσεως 1951, ἡγοράσθη παρ' "Ελλήνων τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ τιμῆς 325.000 λιρῶν.

— Παρ' Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Peregrine», 890 τ. γκρός, 1.051 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1941. Τιμῇ δὲν ἀνεκοινώθη. Θὰ παραληφθῇ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα εἰντὸς τοῦ Αύγουστου.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὸν σημαίαν λίμπερτον «Α μιλαφ» 7.184 τόν. γκρός, 10.874 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς ἑφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 110.000 λιρῶν, καταστάτεας εἰς δολλάρια.

— Ἐπίσης τὸ λίμπερτον «Α μιλαφ» 7.176 τόν. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1944, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Τρόπις» εἰς λιθεριανὴν ἑταῖρον ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἀνεκοινώθη, 165.000 δολαρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ὀλλαγδικὸν δεξαμενόπλοιον «Pendrecht» 13.150 τόν. γκρός, 19.995 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθεσαν.

— Τὸ τύπου λίμπερτον φορτηγόν «Πηνελόπη Λ.» 7.140 τόν. γκρός, 10.496 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1942, μὲ σερβεῦ τοῦ 1965, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγόν «San Patricio» 3.

161 τόν. γκρός, 4.600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1945, ἀντὶ τιμῆς 175.000 δολαρίων, παραληφθὲν δὲ εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα μετωνομάσθη «Μιχαήλ».

— Παρὰ τὸν κ.κ. Α. Καλλιμασιᾶ, N. Μονιοῦ καὶ Σιανήγορασθη τὸ νορθηγικὸν φορτηγόν «Petrell» 899 τόν. γκρός, 1.911 τόνων d.w. (τοῦ 1945) καὶ μετωνομάσθη «Κωστάκης Σ.». Σημαία Ἑλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ παρελήφθη ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Kate Grammerstorff», 2.581 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1929 καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον μετωνομάσθη «Ελευθέριος».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων μικρὸν φορτηγόν «Νήσος Σκόπελος», 703 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1937, παραληφθὲν εἰς Πειραιῶν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Αμύντας Λ.». Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἄλλοδαποὺς λιθεριανὸν φορτηγόν «Α τλάντικ Γκρέιτς», 10.087 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Αντιμίραλτος Κρέστα» καὶ «Αντιμίραλτος Φλόριουερ». Ἐπίσης τὸ πωληθὲν λιθεριανὸν φορτηγόν «Α τλάντικ Γκράντιαν», 10.091 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Εντεροστενός».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν σκάφος «St. Angus», 391 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1936, παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα ἔτειμον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Λέων».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων μικρὸν φορτηγόν «Γρηγορίου Ζασσα», 431 τόνων γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Στέλιος».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ ξένην ἑταῖρον καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα νορθηγικὸν φορτηγόν «Αλκυών», 2.089 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1953, μῆψε τὴν σημαίαν τοῦ Λιδίου καὶ μετωνομάσθη «Βίβιαν Κ.».

— Τὰ ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων διάτην γραμμὴν Πειραιῶν - Β. Αφρικῆς γαλλικά κάρρυκο - λάινερς «Amienois», 2.992 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947 καὶ «Αλτεσίεν», 3.000 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1947, παραληφθέντα εἰς Ρουέν, ἔτειμσαν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν «Σάχα Αμπάξ» τὸ πρώτον καὶ «Αβίσνα» τὸ δεύτερον.

— Τὸ ὑπὸ σημαίᾳν Ὀνδούρας φορτηγὸν «Ματθίος ζ», 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, διπερ ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστὰς τῆς Ἀπωνίας Ἀνατολῆς, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του μηφωσε τὴν κινεζικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Fosming».

— Ἐπίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ ἑταῖροιν Ἐλληνικῶν συμφέροντων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Χάρις», 7.255 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1945, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Γεωργία». Ἡ σημαία τῆς Λιθερίας διετηρήθη.

— Εἰς λίμενα τοῦ Κόντινεντ παρελήφθη ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Maritsa», 4.537 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1929 καὶ μετωνομάσθη «Μαστρού - Σταμάτης». Διετηρήθη ἡ παναμαϊκὴ σημαία.

— Τὰ ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Elizabeth Holt», καὶ «Florence Holt», 5.579 τόνων γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγῆσεως 1955, ἔτειμσαν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν «Αντιμίραλτος Κρέστα» καὶ «Αντιμίραλτος Φλόριουερ». Ἐμφότερον τὰ πληρώματα ἡσφαλίσθησαν εἰς τὸ N.A.T.

— Τὸ φιλανδικὸν φορτηγόν «Κωνσταντία» 3.097 τόν. γκρός (τοῦ 1923) παραληφθὲν ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του, μῆψε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα.

— Τὸ φορτηγόν «Φωτεινή» ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς σημαίας τῆς Λιθερίας.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγόν «Φλοιστός», 10.006 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Φορμόζης, ἀντὶ μῆ ἀνακοινωθείστης τιμῆς, μὲ παράδοσιν εἰς λιμένα τῆς Ἀπωνίας Ἀνατολῆς τὸν προσεχῆ Ὀκτώβριον.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Λύρικα», 10.521 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανούς διαλυτὰς ἀντὶ μῆ γνωσθείστης τιμῆς καὶ κατέπλευσε τὴν 12ην Ιουλίου εἰς Μιλατάρι πρὸς παράδοσιν.

Τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγόν «Πολυξένη», 7.143 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1945, διπερ ἐνέργειται παρωπλισμένον εἰς Ρίου, ἐπωλήθη εἰς Ἰσπανούς διαλυτὰς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ρίου.

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίᾳν Λιδίου φορτηγόν «Σασσάντρα Ρίβερ», 4.704 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς διαλυτὰς, μὲ παράδοσιν εἰς Σπέτζιαν, ὃπου ἐνέργειται παρωπλισμένον.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Ἐχορηγήθησαν προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὸ ὀλιευτικὸν «Θορυστάν». Ἡν-

ΤΑ ΝΕΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ



Τὸ ὀλιευτικόν τῆς Κρήτης «Ἡράκλειον», τῆς Ἐταιρίας Τυπάλδου, ταχύτητος 17 μιλίων, πλευρισμένον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ηρακλείου. Ἐξετέλει μέχρι πρό τινος τὴν γραμμὴν Λίθερτου - Ραγγούν τῆς ἀγγλικῆς «Μπίμπου Λάινες». Τὸ ἀδελφόν του «Χανιά» μετασκευάζεται. Μετὰ δίμηνον δρομολογείται καὶ αὐτὸ εἰς τὴν Κρήτην.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

γελσον» 681 τόν. γκρός, διπέρη ήγοράσθη άπό την έταιρον «Λασγούντες και Υίδες».

— 'Ενηλοράθη έξι άλλους είς Πειραιά τό μικρόν φορτηγόν «Β ό λ ο σ» 465 τόν. γκρός (τού 1935) άνήκον είς τούς κ.κ. Θ. Βιανέλην και "Αγγ. Δούκαν.

— 'Ο ένων Ρόττερνταμ "Ελλην πρόξενος έχοργησε προσωνιά ναυτιλιακά έγγραφα είς τό νεοαγορασθέν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Σ αν Μιχαέλ» (ex «Arden») τών κ.κ. 'Εμμ. Κουτσουφιού και Ευαγγ. Ποθητού.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό φορτηγόν «Μ αρία Μ πούρ μ πούλη», 886 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1940, μετωνομάσθη «Μαρία Μ».

— 'Επίσης τό έπιβατηγόν σκάφος «Πίνθος II» μετωνομάσθη «Αρης».

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

'Εκ τού άπουργείου Ναυτιλίας άνωνάθη, οτι είς έφαρμογή τής διεθνούς συμβάσεως «περί ταυτότητος τών ναυτικών», ύπεγράφη άπόφασις διά τής διοίκησης της Αμερικανικής Πρεσβείας κ. Σίνκλαιρ άπεστειλε θερμοτάπην εύχαριστηρίου έπιστολήν, διά τήν μακράν, καλήν συνεργασίαν του μέτρα τάξιδιμης Λιμενικάς άρχας Ρόδου.

ΕΙΣ ΤΗΝ Δ.Ο.Μ.

Προσανηγγέλθη άπό τήν Δ.Ο.Μ., οτι μετά τήν διάσκεψιν τού γενικού συμβουλίου αύτης, ητις έμελλε νά συνέληψη τήν 28ην 'Ιουλίου είς τήν Κοπεγχάγην, θά άποχωρήση ο Γενικός Γραμματεὺς αύτης, μετά πενταετή θητείαν, κ. Πέτρος ντε Βρής, άντικαθιστάμενος άπό τόν κ. "Ιμχοφ — σιδηροδρομικόν — μέτρη την συμπεράστασιν τού κ. Ούατ, βοηθού γενικού γραμματέως και τού κ. Σώσευ, τού τμήματος τών ναυτικών.

— 'Επι τή εύκαιριά έπανέρχεται είς τούς κόλπους τής Διεθνούς τών Μεταφορών και δ γνωστός μας κ. Paul Hall, τής άμερικανικής S.I.U.

ΤΟ Δ. Σ. ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Δι' άποφάσεως τού 'Υπουργού τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μητσοτάκη, συνεκροτήθη τό διοικητικόν συμβούλιον τών Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού ώς άκολουθως:

Τού γενικού διευθυντού τού 'Υπουργείου ώς πρόεδρου, τού διευθυντού τής Ναυτικής Έκπαιδεύσεως τού κ. Κων. Σκηνήτη έφοπλιστού ωκεανοπόρου ναυτιλίας, Δημ. Κωτάκη είδικον περί τά ναυτιλιακά, Β. Φραγκούλη είδικον περί τήν ναυτικήν έκπαιδευσιν.

Τού συμβουλίου θά μετέχουν οι κάτωθι έφοπλισται προσφέροντες σημαντικάς δωρεάς ύπερ τής ναυτικής έκπαιδεύσεως κ.κ. Στ. Νιάρχος, Κ. Μ. Λαιμός και Ιω. Καρράς, Δημ. Χανδρής, Γ. Γιαννουλάτος, Π. Κόκκινος. 'Επίσης τού συμβουλίου μετέχουν οι πρόεδροι τών 'Ενώσεων Πλοιάρχων, Μηχανικών και 'Ασυρματιστών 'Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ο Βασιλεὺς έπροκειτο νά άπονείμη, κατά τά καθιερωθέντα, τά διπλώματα και τά βραβεῖα είς τούς τελειοφοίτους μαθητάς τών Ναυτικών Σχολών.

— Η τελετή, παρουσία τών έπισήμων και τών προσκεκλημένων, δημοσίευση των μαθητῶν διλῶν τών Σχολών θά έλαμβανε χώραν τήν 31ην 'Ιουλίου είς τάς έγκαταστάσεις τών Σχολών 'Ασπροπύργου τήν 8.15 πρωινήν.

— Ο κ. 'Υπουργός τής Ναυτιλίας θά προσεφύνει τόν Βασιλέα.

Τά βραβεῖα — έξαντες, ωρολόγια, διό-

πτραι, βιβλία — έδωρηθησαν άπό τάς ναυτικάς έπαγγελματικάς όργανώσεις και τινάς ιδιώτας.

ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΡΟΔΟΥ

Πρός τόν Κεντρικόν Λιμενάρχην Ρόδου κ. Γ. Κυπριώτην άποχωρήσας πρό τινος Ναυτικούς 'Ακόλουθος τής Αμερικανικής Πρεσβείας κ. Σίνκλαιρ άπεστειλε θερμοτάπην εύχαριστηρίου έπιστολήν, διά τήν μακράν, καλήν συνεργασίαν του μέτρα τάξιδιμης Λιμενικάς άρχας Ρόδου.

Εις τήν έπιστολήν του ο κ. Σίνκλαιρ τονίζει, οτι χάρις είς τήν άπό μέρους τού κ. Κυπριώτη έπιδειχθείσαν φιλίαν και κατανόησιν, «διετηρήθη είς ύψηλόν θαθμόν ή άμοδαίας έκτιμησις και θαυμασμός μεταξύ τού Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού και τής Λιμενικής 'Αρχής Ρόδου».

Κατά τό δεύτερον δεκαπενθήμερον τού 'Ιουλίου ύπεγράφησαν συμβάσεις άσφαλτης είς τό Ν.Α.Τ. τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων ύπο ξένας σημαίας έλληνικών συμφερόντων:

«Κάπταιν Δημοσθένης», λιθεριανόν, τόνων γκρός 21.500, άπό 15ης 'Απριλίου 1965, έκπροσωπούμενον ύπο τού κ. Νίκ. Εύσταθίου, «Κωνσταντίας, παναμαϊκόν, τόνων γκρός 9.307, άπό 1ης 'Απριλίου 1965, έκπροσωπούμενον ύπο τού κ. Σάνδα Ζερδού, «Άμφιών», ύπο σημαίαν 'Αιτής, τόνων γκρός 12.771, άπό 1ης 'Ιανουαρίου 1965, έκπροσωπούμενον ύπο τού κ. Εύαγγ. Εύστρη, «Άμφιάλη», ύπο σημαίαν Κύπρου, τόνων γκρός 7.036, άπό 1ης 'Ιουλίου 1965, έκπροσωπούμενον ύπο τής Α.Ε. «Γενικαί Ναυ-

DECCA TRANSAR THE MOST RELIABLE SERIES OF MARINE RADARS IN THE WORLD



Decca TRANSAR is a series of transistorised marine radars which establishes a completely new standard of reliability for marine electronics. Rigorous reliability testing throughout development and production means that a Decca TRANSAR radar works month in and month out, whenever it's called on, for as long as it's called on — it's always ready. There are 17 models in the TRANSAR series, and each represents a careful integration of five basic elements : experience, design, manufacture, test and service. Decca possesses unparalleled strength in all of them and they are skilfully combined in the TRANSAR concept to bring shipowners the finest radar in the world.

There are five groups in the TRANSAR series corresponding to the main types of radar in service :

- Low Cost Radars
- 9-in Relative Motion Radars
- 12-in Relative Motion Radars
- High Definition Radars
- True Motion Radars

for an illustrated brochure describing the comprehensive TRANSAR range in full, please write

SPYRO JOHN BUHAYAR & SONS
10 Stadium Street, Athens
41 Akti Miaouli, Piraeus

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND
Decca Radar Inc · 386 Park Ave South · New York



τικαὶ Ἐπιχειρήσεις, «Ἀντιμιράπτο Φλάσιε», λιθεριανόν, τόνων γκρός 5.579, από 21ης Μαΐου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σταματίου Μπασχά, «Ἀντιμιράπτο Κρέστο», λιθεριανόν, τόνων γκρός 5.579, από 28ης Μαΐου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σταμ. Μπασχά, «Μάσωντ Ἀθωας», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.155, ἀπό 1ης Ἰουλίου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Nik. Σκαρβέλη, «Βύζας», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.268, από 2ας Ἰουνίου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γεωργ. Καλαφάτη, «Παλόδια» (Θαλαψηγός), λιθεριανόν, τόν. γκρός 646, ἀπό 3ης Ἰουλίου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαγγελόπουλου, «Φωτεινή», λιθεριανόν, τόνων γκρός 10.492, ἀπό 8ης Ἰουλίου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταῖρις Καρράς - Ελλάς, «Οριεντ Κάπται», λιθεριανόν, τόνων γκρός 12.449, ἀπό 28ης Μαΐου 1965, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΔΕΔΠΑ Ε.Π.Ε.

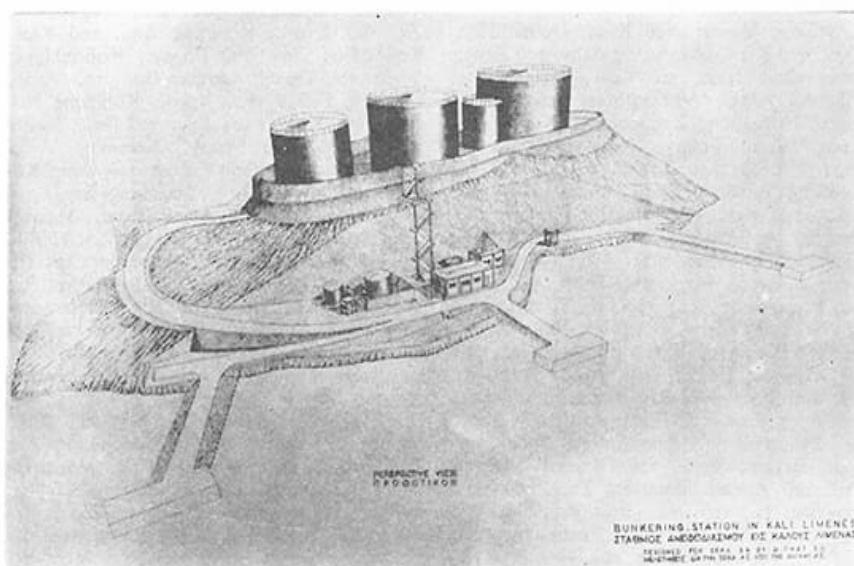
Κατά τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα;

«Γουόρλτ Λίμπερτος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 17.738, από 9ης Ιουνίου 1965, «Σάν-σετ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.238, από 11ης Ιουνίου 1965, «Έγκε», λιβεριανόν, τόν. γκρός 6.797, από 10ης Ιουνίου 1965.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ύπὸ ξένας σημαίας πλοιών Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ N.

ЕН ПАНРЕИ АНАПТУΞЕИ

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΚΑΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΕΚΑ Α.Ε. ΕΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΣ ΣΟΚΟΥΝΥ ΜΟΜΠΙΑ



Προοπτικὸν τῶν ἀνεγειρομένων εἰς Καλοὺς Λιμένας Νοτίου Κρήτης μεγάλων καὶ συγχρόνων ἐγκαταστάσεων ἀνεφοδιασμοῦ καυσίμων καὶ λοιπῶν ἐφοδίων διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα. Ἡ ἐπαναλειτουργία τοῦ νέου ἀνεφοδιαστικοῦ κέντρου τῶν Καλών Λιμένων, ή ὅποια προβλέπεται εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 1966, θὰ ἐπιφέρῃ ἀληθῶς μεγίστην ἔξυπηρτησιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν κοινῇ εἰδικότερον εἰς τὴν Ἑλληνικήν. Τὰ πλοῖα θὰ δύνανται νὰ ἀνεφοδιάζωνται ἄνευ ἀποκλίσεως τῆς πορείας των, τὴν ὅποιαν ἄλλως δὲν δύνανται τώρα νὰ ἀποφύγουν.

Κατασκευάζονται έκει: Δεξαμεναί πετρελαίου περίπου 32.000 τόννων και 1.000 τόννων υδατος. Μηχανήματα άναμιξέως πρὸς παρασκευὴν πετρελαίων ειδικῆς ρευστότητος και δεξαμεναί έναποθηκεύσεως τούτων.

Ἐπί πλέον κατασκευάζεται λιμενικὸν ἔργον, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπιτρέπῃ τὸν σύγχρονον ἀνεφοδιασμὸν τριῶν πλοίων χωρητικότητος ἄνω τῶν 50.000 τόννων, δύο ἐκ τῶν ὅποιών θὰ πλευρίζουν εἰς προβλήτας, ἀνεφοδιαζόμενα μὲν παροχὴν 450 τόννων καθ' ὥραν καὶ τὸ ἔτερον ἐπ' ἀγύκυρφ, ἀνεφοδιαζόμενον μὲν παροχὴν 600 τόννων καθ' ὥραν.

Συντελείται διοικόφωσις τοῦ ὅλου χώρου διὰ τῆς κατασκευῆς ἀποθηκῶν ὑλικοῦ, μικρού ξενοδοχείου ὡς καὶ ἐστιατορίου, ὥστε ἀνέτος νὰ είναι ἡ παραμονὴ τῶν διακινουμένων πληρωμάτων καὶ ἐπισκεπτῶν.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Την 5ην Ιουλίου υπέγραφή πρωτόκολλον ἔγκαταστάσεως τῶν ἐργολάθων ΞΕΚΤΕ Α.Ε., οἱ ὅποιοι ἀνέλαβον τὴν ἔξομάλυνσιν τοῦ ἑδφούς καὶ τὰς οἰκοδομικὰς ἔργασίας διὰ τὰς μονίμους ἔγκαταστάσεις τοῦ Σταθμοῦ Ἀνεφοδιασμοῦ διὰ καυσίμων τῆς Α.Ε. «Σ.Ε.Κ.Α.». Αἱ ἔργασίαι τοπογραφήσεως ἥρχισαν ἀμέσως, αἱ δὲ χωματουργικαὶ τοιαῦται ἀπὸ τῆς 12ης Ιουλίου.

Έντος όλιγου θά αρχίσῃ καὶ ή κατασκευή τοῦ λιμενικοῦ ἔργου τῶν ἐγκαταστάσεων, συνισταμένου εἰς δύο νησίδας πλευρίσεως πλοίων.

1. Fiscal stamps & entry visa formalities	L.E.	0.400
2. Letter of guarantee to authorities, portage, & petty expenses	L.E.	1.300
3. Hotel account	L.E.	2.230
4. Transport of agents clerk from Cairo to air port & back, trunk call to canal agents	L.E.	3.250
5. Transportation Cairo/Port Said or Suez	L.E.	2.000
6. Attendance fee (by night)	L.E.	2.250
	L.E.	11.430

ώρησιν είσοδου εις τὴν Αἴγυπτον κλπ. Ἀλλὰ διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν παλιωστουμένων (ἀπολυμένων) ἐν Αἰγύπτῳ, ἡ παρεμβολὴ τοῦ κρατικοῦ πρακτορείου εἰναὶ ὅλως περιττὴ δὲν λαμβάνει δὲ χώραν δοσάκις οἱ ναυτικοὶ ἐπαναπατρίζονται διαπάνω τῶν.

Πρὸς ἀπόφυγὴν περιττῶν ἐπιβαρύνσεων
τῶν πλοίων ὑπερεῖχη ἀρμοδίως,
ὅπως ἔκσασθαι τῶν ἐφοτιστῶν ἀπευθύνῃ
πρὸς τοὺς ἐν Πόρτα Σαΐδ καὶ Σουεζ ναυτι-
κούς του πράκτορας δῆγγίας ὅπως:

1. 'Επιδιώξουν τὴν μείωσιν τῶν δικαιωμάτων τὰ ὅποια εἰσπράττει τὸ «Cairo Slipping Agency» δι' ἔκσας ἀφικνεύμενης εἰς Αἴγυπτον πρός ναυτολόγησιν ναυτικόν. Τοιαῦτη μείωσις χωρεῖ δι' ὅλα σχέδιο τὰ κονδύλια τοῦ παρατεθέντος ἀνωτέρω λογαριασμοῦ, ιδίως δὲ τὰ ὑπ' ἀριθ. 2, 3, 4 καὶ 6, τὰ ὅποια ἐπιδέχονται σοβαράν περι-

στολήν.
2. Ἀρνηθοῦν καθ' ὅλοκληρίαν
πᾶσαν μεσολάθησιν τοῦ ἀνωτέρου κρατικοῦ
πρακτορείου εἰς πᾶσαν περίπτωσιν παλινο-
στουμένου δαπάναις τοῦ πλοίου ναυτικοῦ,
δεῖδεμένου δῆτι; α) Τούτο δὲν παρειμάλλε-

ταὶ εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν ναυτικῶν, οἱ όποιοι παλιννοστοῦν ιδίαις αὐτῶν δαπάναις καὶ β) Τὸ ναυτικὸν πρακτορεῖον τοῦ πλοίου εὔχερέστατα δύναται νὰ πρωθήσῃ πρὸς τὸ ἀεροδρόμιον Καΐρου τοὺς ἐπιστρέφοντας εἰς Ἑλλάδα ναυτικούς.

ΑΙ ΡΩΣΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Διευρύνονται αἱ ναυτιλιακαὶ συναλλαγαὶ Σοδ. Ἐνώσεως - Ἐλλάδος. Μεγάλην ἔξ-
πλωσιν ἐμφανίζουν εἰς τὴν ἀγρού τοῦ Πει-
ραιῶς αἱ γνωσταὶ μηχαναὶ ντῆζελ σοδιετικῆς
προδελέσσεως τύπου SUDOIMPORT.

Καθ' ἄ εδήλωσεν δὲ γεν. ἀντιπρόσωπος τῶν σοβιετικῶν μηχανῶν, ἔχει προκαλέσει ἐντύπωσιν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν, ή ὅποια διὰ πρώτην φοράν ἀμεσώτατα ἔξυπητετεῖ διὰ τῆς ἐδίνου πρακταταθήκης πελθόρας ἀνταλλακτικῶν καὶ λόγων καὶ καυτερών δοσῶν ἀνοικόδες τῶν σοβιετικῶν μηχανῶν.

Δεκάδες ήδη Ελληνικών πλοίων έχουν τοποθετήσει και χρησιμοποιήσει έπιτυχώς τάς μηχανές SUDOLIMPORT[®], τών οποίων ή προμήθεια έξυπηρετείται διά του κληρικού και έπιτυγχάνεται τη σύσσωση πληρωμών της Ελλάδος με την Σοβ. "Ενωσι".

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατά τάς προσγεωγικάς έξετάσεις του 'Ιουνίου διά τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου 6' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριτικήν σειράν, οἱ κατωτέρω:

'Αντύπας 'Αναστ., τοῦ Κων., 'Αντωνιάδης Γεώργ., τοῦ Κων., 'Ακαθάλος Λεων., τοῦ Κων., 'Αντόνιογλου 'Ιωάν., τοῦ Κων., 'Αργούδην Θεοδ., τοῦ 'Αλεξ., 'Αθανασιάδης Γερβίτη τοῦ Γεωργ., 'Ανανίδης Σταύρος τοῦ Κων., 'Αλτούδας Νικ., τοῦ Γεωργ., 'Ανάγλου Λεων., τοῦ Γεωργ., 'Αποστόλου Στυλ., τοῦ Γεωργ., 'Αλιτράνης 'Αντ., τοῦ Σταμ., 'Αμπελιώτης Γεώργιος τοῦ Κων., 'Αρτόπουλος 'Ελευθ., τοῦ 'Αποστ., 'Αρβανιτόπουλος Νικ., τοῦ 'Ηλία, 'Αθανασιάδης 'Αθαν., τοῦ 'Ανδρ., Βασίστας Παν., τοῦ Θεοδ., Βαρκάρης Σταμ., τοῦ Στέλιου, Βούλγαρης Κων., τοῦ Γεωργ., Βασταρδῆς Νικ., τοῦ Κων., 'Βενιζέλος 'Ιω., τοῦ Ν., Βαρδῆς Γεώργ., τοῦ 'Εμ., Βασάλος Φίλ., τοῦ Μιχ., Βαρινός Εύάγγ., τοῦ Βασ., Βενιάδης Δημ., τοῦ Χρ., Βορριάς Γεώργ., τοῦ Παντ., Βασιλάτος Κων., τοῦ Παν., Βασιλάκης Κων., τοῦ Σεβαστιανού, Βαρσαμίδης Μιχ., τοῦ 'Εμ., Βίγλας 'Αγγ., τοῦ Πέτρου, Βινιέρης 'Αλέξ., τοῦ 'Αποστ., Βλυσίδης Στυλ., τοῦ 'Ιω., Βελούδος 'Ιω., τοῦ 'Ηλ., Βινιάδης Νικ., τοῦ Μιχ., Γάιλας Μιχ., τοῦ Κων., Γρεβενίτης Μιχ., τοῦ 'Απ., Γερακάρης Νικ., τοῦ 'Ιω., Γεωργόπουλος Γεώργ., τοῦ Διον., Γαλιάτης Γεώργ., τοῦ 'Αντ., Γλύκας Στυλ., τοῦ Λεων., Γιαλιτάκης 'Ανάργ., τοῦ Γεωργ., Γκιώνης Σταμ., τοῦ Γεωργ., Γαλάτης Παν., τοῦ 'Ανδρ., Γεροντούλης Χριστόφ., τοῦ Λεων., Γιανουάλης Κων., τοῦ 'Ιω., Γούτης Παντ., τοῦ Γεωργ., Δεληγιανής 'Αναστ., τοῦ Μιλτ., Δακτυλίδης Κυριάκος τοῦ Φραγκ., Δαλασούς 'Αλέξ., τοῦ Γεωργ., Δημητρακόπουλος 'Ιω., τοῦ Λεων., Δελτούζος 'Αντ., τοῦ 'Αντ., Δαφνής Σταμέλος τοῦ Βασ., Δεσύπηρτος Πέτρ., τοῦ Ματθ., Διακογιάνης Χρ., τοῦ Γεωργ., Δημητριάδης Κυριάκος τοῦ Φραγκ., Δαλασούς 'Αλέξ., τοῦ Γεωργ., Δημητρακόπουλος 'Ιω., τοῦ Λεων., Δελτούζος 'Αντ., τοῦ 'Αντ., Δαφνής Σταμέλος τοῦ Βασ., Δεσύπηρτος Πέτρ., τοῦ Ματθ., Διακογιάνης Χρ., τοῦ Γεωργ., Δημητριάδης Κυριάκος τοῦ Φραγκ., Δαλασούς 'Αλέξ., τοῦ Γεωργ., Δημητρακόπουλος 'Αλέξ., τοῦ Πέτρου, 'Ελιστσαΐδης Παν., τοῦ 'Ελιστσαΐου, 'Ερμίδης Νικ., τοῦ Γεωργ., Εύριπιωτης Δημ., τοῦ Γερασ., Ζώης Σταύρος τοῦ 'Αθ., Θεμελής Χρ., τοῦ Θεοδ., Θεοχαρόπουλος Εύθ. τοῦ Δημ., Θαγκόπουλος Κων., τοῦ Χρ., 'Ιωαννίδης Μιχ., τοῦ 'Ιω., 'Ιωάννου Νικ., τοῦ Σοφ., Κλαδάκης Παν., τοῦ Νικ., Κατσόγιαννος Δημ., τοῦ Πέτρου, Κρήτης Στυλ., τοῦ 'Ιω., Κοτάνης 'Αθ., τοῦ 'Αγγ., 'Κουντουρίδης Κων., τοῦ Μάρκου, Κωστέλος Εύσταθ., τοῦ 'Αναστ., Καρλής Νικ., τοῦ Γεωργ., Κουτσουφλάκης Βασ., τοῦ 'Αρ., Κυριάκου Κων., τοῦ Παν., Καρασταμάτης 'Ιω., τοῦ Κων., Καμπουρίδης Γεώργ. τοῦ Παύλου, Κυριακόπουλος Δημ., τοῦ 'Αργ., Κυπριώτης Βαρθ. τοῦ Νικ., Κωνσταντινίδης Βασ., τοῦ Κων., Κεφαλᾶς Θεοδ., τοῦ 'Εμ., Κύκλης Διαμαντῆς τοῦ Δημ., Κουζάκος 'Ιω., τοῦ Παν., Κοσμάς Γεώργιος - Νικόλαος τοῦ Βασ., Καλόζηλος 'Ανδρ., τοῦ 'Ιω., Κολαΐτης Χρ., τοῦ Διον., Καραμούζης Σπυρ., τοῦ Πέτρου, Καραγιανόπουλος 'Ιω., τοῦ Βασ., Καλογρίδης Νικ., τοῦ Χρ., Κομνηνός Βασ., τοῦ Δημ., Κουτσούκος Χαρίλαος τοῦ Δημ., Κυπραίος Βασ. τοῦ Γεωργ.,

Καρυεμίδης Στέφ., τοῦ Κυρ., Καλλιμέρης 'Ιω., τοῦ Κων., Καλογεράτος Ζήσιμος τοῦ 'Ερωτόκριτου, Καραλής Κυρ., τοῦ Θύρου, Καλαθᾶς Φώτ., τοῦ Κων., Καλογεράς Νικ., τοῦ Μάρκου, Καραμούζης 'Εμμ., τοῦ Λάμπρου, Κώστας Αύγουστης τοῦ Νικ., Κορομβόκης Στ., τοῦ Σταμ., Κουμπής Δημ., τοῦ Κων., Καβδαδίας Παν., τοῦ Γεωργ., Καβαρλίγκος 'Ανδρ., τοῦ Τιμοθ., Κάτιας Βασ., τοῦ 'Ανδρ., Κασιμής Γεώργ., τοῦ Χρυσ., Κυρίστης Νικ., τοῦ 'Αντ., Καλλίνικος Δημ., τοῦ Παν., Καλογεράς Δημ., τοῦ Γεωργ., Καπάκης 'Ανδρ., τοῦ 'Αναστ., Καρέλας Γεώργ., τοῦ Δημ., Καλορίτης Νικ., τοῦ Παν., Λουκάκος Στυλ., τοῦ 'Ηλία, Λιγνός Γεώργ., τοῦ Κων., Λεφάκης Νικ., τοῦ 'Αντ., Λυκούργος Παν., τοῦ 'Απ., Λιβανός Κων., τοῦ Νικ., Λαμπρότοπολος Πέτρος τοῦ Σπίλιου, Μαρούλης 'Ηλίας τοῦ 'Αναστ., Μπέης 'Ιω., τοῦ Νικ., Μαστρόκαλος Στέφ. - 'Αριστ., τοῦ Νικ., Μπενετάπτος 'Εροικογεράσιμος τοῦ Νικ., Μανάρας 'Αντ., τοῦ Κων., Μαρτυρίδης Χαρ., τοῦ 'Ηρ., Μπουγιούκος 'Ιω., τοῦ Θεοδ., Μαστροκώτας Νικ., τοῦ Γεωργ., Μελαχρινούδης Δημ., τοῦ Διον., Μηλιαρέσης Δημ., τοῦ 'Ανδρ., Μοράρτης 'Αντ., τοῦ 'Εμ., Μαδιάς Νικ., τοῦ Κων., Μαρτάκης 'Αλέξ., τοῦ Γεωργ., Μαγκλάρας Παν., τοῦ 'Ιω., Μάθας 'Αντ., τοῦ Λουκά, Μούλας Εύστ., τοῦ Νικ., Ματζούκας 'Αθ., τοῦ Χρ., Μουμουλίδης 'Αναστ., τοῦ 'Ιω., Μαραγκάκης Μιχ., τοῦ Παύλου, Μαργέλης 'Αθ., τοῦ Σπ., Μονογυιός Κων., τοῦ Πέτρου, Μουστακάτος Κων., τοῦ Θεοφάνους, Μονύδρος Στέφ., τοῦ 'Ιω., Μοιρώτσας 'Ιω., τοῦ Βασ., Μιταρούνας Σωτ., τοῦ 'Αντ., Μόλτας Κων., τοῦ Βασ., Μαλλίρης Νικ., τοῦ Παν., Μπρούζης Γεώργ., τοῦ Μιχ., Μπεκύρης 'Ηλ., τοῦ 'Ιω., Νομικός Νικ., τοῦ Σωτ., Νάστος Χαρ., τοῦ Κων., Νικολάδης Εύάγγ., τοῦ Κων., Νίκου 'Αντ., τοῦ Νικ., Νικολάου 'Αντ., τοῦ Νικ., Νικολούτσος 'Ιω., τοῦ Νικ., Νεονάκης Θεοδ., τοῦ Μιχ., Οικονόμου Νικ., τοῦ Φραγκ., Περίθης 'Ηρ., τοῦ 'Αμβροσίου, Περιστέρης Βασ., τοῦ 'Ιω., Παπαναστασίου Γεώργ., τοῦ 'Ιω., Περιδικάκης Γεώργιος τοῦ 'Ιω., Πανταζάπτος Διον., τοῦ Σπ., Παπουτσάκης Γεώργ., τοῦ 'Ελευθ., Παπαγιαννικάνης Βασ., τοῦ Γεωργ., Πραγιάς Κων., τοῦ Βασιλ., Πατρίκιος Γεράσ., τοῦ Σταύρου, Παππάς Στυλ., τοῦ Κων., Παγουλάτος 'Ιω., τοῦ Νικ., Παλαιοκρασσάς 'Αλέξ., τοῦ Νικ., Πετραδάκης 'Εμμ., τοῦ Συμεών, Παπαδημητρίου Εύστ., τοῦ Δημ., Πέππας Νικ., τοῦ Παν., Παρασευόπουλος 'Ιω. - 'Ερρίκος τοῦ Γεωργ., Πιτακάλης 'Εμμ., τοῦ 'Αντ., Παπανικήτας Γεώργ., τοῦ 'Αναστ., Πουλάκης Νικ., τοῦ Δημ., Πατέρας Διαμ., τοῦ Παν., Παπαγιανόπουλος Γεώργ., τοῦ Χρ., Παναγιωτάτος Εύάγγ., τοῦ Γερασ., Πλιακόπανος Κων., τοῦ Δημ., Παπασωτηρίου Κ. τοῦ Εύστ., Παπαγεωργίου 'Ιω., τοῦ Σωκρ., Παπανδρέου 'Ανδρ., τοῦ Ζαχ., Πλατής Βασ., τοῦ Μάρκου, Πουτάλος Δημ., τοῦ 'Ιω., Πλανητέρος Κων., τοῦ 'Ιω., Ραφτάκης 'Ιω. - Κων., τοῦ Γεωργ., Ρούσσος Σταύρος τοῦ Χαρ., Ρούσσος Κων., τοῦ 'Ιω., Ρούσσος Γεώργ., τοῦ Ραφαήλ, Ρέτσης Σπυρ., τοῦ 'Αποστ., Στογιανίδης 'Αθ., τοῦ Χρ., Σπαλάρης Κων., τοῦ 'Ιω., Σαρδής Γεώργ., τοῦ Δημ., Σταθάτος Θεοδ., τοῦ Κων.,

Σαρελής 'Ιωακείμ τοῦ Γεωργ., Στεργιόπουλος Γεώργ., τοῦ Σωκρ., Συρράκος 'Αντ., τοῦ Σπυρ., Σταματόπουλος Διον., τοῦ Εύθ., Σαλάκιος Βασ., τοῦ Θεοδ., Σταθόπουλος 'Αθ., τοῦ Δημ., Στρογγύλης 'Αντ., τοῦ Βασ., Σπεθογιάνης Κων., τοῦ Λάμπρου, Στάτικος Θεοφ., τοῦ Γεωργ., Σαβδίδης Χαρ., τοῦ Σάβδα, Σφακιανάκης Γεώργ., τοῦ Δημ., Σιγάλας Κων., τοῦ Νικ., Σκιαδᾶς 'Ιω., τοῦ Κων., Συρρεγέλης Κων., τοῦ Στεφ., Σάμιος 'Εμμ., τοῦ Κοσμά, Σιώκος Κων., τοῦ Στ., Τσουκάτος 'Ιω., τοῦ Κων., Τσαουσάκης Γεώργ., τοῦ 'Ηλ., Τόζος Νικ., τοῦ Εύαγγ., Τσέτσερης Νικ., τοῦ Γεωργ., Τερέζης Βασ., τοῦ 'Ηλια, Τράκας Δημοσθ., τοῦ Γεωργ., Τζανέτης Δημ., τοῦ Νικ., Τσάκης Δημ., τοῦ Χρ., Τσότσορος Γεώργ., τοῦ Δημ., Τσοπένης Μιχ., τοῦ Σταμ., Τσίχλης Λουκάς τοῦ Γεωργ., Φουρναρης Κων., τοῦ Δημ., Φύτας Κοσμάς τοῦ Δημ., Φιλιππάκης Παύλος τοῦ Νικ., Φιλιππόπουλος Δημ., τοῦ Βασ., Φιαμπόλης Διον., τοῦ Γεωργ., Χουρδάκης Νικ., τοῦ 'Εμμ., Χατζόπουλος Μιχ., τοῦ Θεμιστ., Χριστοφοράτος Σπυρ., τοῦ Κυριάκου, Χάλαρης 'Αλέξ., τοῦ Μάρκου, Χούλης Στυλ., τοῦ Νικ., Χατζηλευθερίδης Γρ., τοῦ Βασ., Χατζηνικολέτος Νικ., τοῦ Παύλου, Ψαρρός Λάμπρος τοῦ Σταύρου.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ παρελθόν 15θήμερον ἔχορηγήθησαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. αἱ κάτωθι συντάξεις εἰς ναυτικοὺς ἀπόκωρωθήσαντας τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Ἐις πλοιάρχους: Πέτρον Βασ. Χέλμην, μὲ συνολικὴν ὑπηρεσίαν 23 ἑταῖν καὶ 8 μηνῶν δρχ. 3.590 μηνιαίων, Κωνσταντίνον Μιχ. Βαλσαμίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑταῖν καὶ 1 μηνὸς δρχ. 5.835, Παντελήν Κων. Σάβδα, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑταῖν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 2.101, Ἐλευθερίαν χήραν Μάρκου Λύρα, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑταῖν δρχ. 1.580, Εύάγγελον Γερασ. Χριστοφοράτον (ὑποπλοίαρχον), μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑταῖν, 11 μηνῶν καὶ 8 ἡμέρων δρχ. 1.863 καὶ Φραγκίσκον Νικ. Μαχαιριώτην, μὲ ὑπηρεσίαν 50 ἑταῖν, 4 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 4.808, Ιωάννην 'Αντ. Γασταλῶν, ἀνθρώκον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑταῖν, 2 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.151 μηνιαίων.

Ἐις μηχανικούς: Μαρίαν χήραν Μιχαήλ 'Ιω. Καστή, μὲ ὑπηρεσίαν 4 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν δρχ. 797 μηνιαίων, 'Ανδρέας Νικ. Κριτσιδήμαν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑταῖν, 5 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 4.659, Σπυριδώνα 'Ιω. Τζούτζαν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑταῖν, 3 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 1.712, 'Ιωάννην Δ. Κόσκολον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑταῖν, 9 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 2.593, Γεώργιον 'Αντ. Βαθοθολομαῖον, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑταῖν, 10 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 1.904 καὶ Εὐστράτιον Γεωργ. Μαρκούλην, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑταῖν, 1 μηνὸς καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 5.560 μηνιαίων.

Ἐις ἀσυρματιστάς: Λυκούργον Διον. Γεωργόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑταῖν, 2 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 3.313 μηνιαίων.

Ἐις φροντιστάς - λογιστάς:

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
	P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	57, AKTI MIAOULI TEL. 423380 TELEX 5840	P.O.B. 266
ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABABA
	P.O.B. 15 TEL. 464	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 52 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 848	ADEN (CAMP)
				P.O.B. 312 TEL. 12311	P.O.B. 33 TEL. 4344

UNDER THE STYLE:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

“ΠΑΛΟΜΑ,,: Η ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ
ΤΟΥ Κ. ΒΑΣ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Περὶ τὰ μέσα 'Ιουνίου ἀνέχωρε ἐκ τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα ἡ νεότευκτος θαλαμγὸς τοῦ κ. Βασιλείου Π. Γουλανδρῆ «Παλόμαρ», πλέουσα πρὸς τὴν 'Ελλάδα ὑπὸ τὸν ἀρχιπλοίαρχον τῆς ἑταῖρίας Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ κ. Δ. Κουμαριανόν. «Παλόμαρ» σημαίνει 'ἄγρια ταξιδιωτική πειρίστερά' καὶ διὰ τούτο, ίσως, τὴν ἀσπίδων λευκότητα τοῦ ώραίου σκάφους οὐδέμια σκιάδλον χρώματος δὲν διακόπτει, ἔξωτερικῶς.

Αἱ ίδεαι τοῦ ζεύγους Β. Γουλανδρῆ διεμφρώθησαν εἰς σχέδια, τὰ ὅποια κατήρτισαν ἄπο τοινού ὁ ναυτηγὸς τῆς ἑταῖρίας τῶν πλοιοκτητῶν κ. Π. Καραδόντης, οἱ τεχνικοὶ τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καὶ ὁ γερμανικὸς Οἶκος Πίνακου τοῦ 'Αμεριούργου. Τὴν ἔσωτερικήν ἀφ' ἔτερου διακόσμησαν ἀνέλαβεν ὁ ειδικὸς Οἶκος τῶν Παρισιών Ζανσένει καὶ 'Αλαβουάνη, ἀποτελεῖ δὲ αὐτῇ ἔνα ἀρμονικὸν συνυδασμὸν δυτικοῦ καὶ ἀνατολικοῦ ρυθμοῦ.

Οι πολυτελεῖς τάπτητες, τὰ ἔκ ξυλείας τῆς πατώματα, τὰ μωσαϊκά, αἱ μυθῶδους πολυτελείας ταπεσταρίαι τῶν τοίχων, τὰ ἀκριβᾶ ἐπιπλα καὶ οἱ ζωγραφικοὶ πίνακες ἀπόδει- κνουσν τὸ ἔξαρτον καὶ λεπτὸ γούστο τῶν πλοιοκτητῶν. Λείπει οἰδαπήποτε ἐντύπωσις ἐπιδείξεως. Τὸ εὐρύχωρον σαλόνι, μὲ ἀτμό- σφαιραν τῶν βρετανικῆς παραδόσεως θαλα- μηγῶν, είναι διακοσμημένον μὲ δύο ξυλογρα- φίας συγχρόνων 'Ισπάνων καλλιτεχνῶν, ἐνῷ τὸ παρ' αὐτῷ ἑστιατόριον παρουσιάζει μίαν ἐντελῶδη διάφορον εἰκόνα. 'Η ἔχουσα χρῆμα ἐλεφαντόδοντος ἐπίπλωσις τῆς αἰθουσῆς αὐ- τῆς, ἐνωμρονίζεται μὲ τὴν σινουαζέρι Λουδο- βίκου 16ου ταπεσταρίαι, περιλαμβάνουσαν καὶ συνδυασμὸν πολαιών μεταξωτῶν λωρί- δων μὲ ἄνθη παστέλαι καὶ σχέδια πιπηνῶν.

Τὸ διαμέρισμα τοῦ πλοιοκτήτου ἀποτελεῖται ἀπὸ ἑνὸς μεγάλου, μιθῶδους πολυτελείας κοιτάζοντος, μὲν λευκούναντος ταπεστσαρίαν σινουάζερι Λουδοβίκου 16ου ἐν συνδυασμῷ μὲν ἐπένδυσιν διά πολυχρώμου ξύλου. Δύο αἱ αἰθουσαὶ λοιποῦ διά τὸν πλοιοκτήτην. Τὰ πατώματά των εἶναι μαρμάρινα. Ἰδιαίτερον ὅφελός μετὰ κουζίνας διά τὸν πλοιοκτήτην. Ὁ «βιθική» αὐτῆς κουζίνα ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ἀστικευτικὴν κλίσιν τοῦ Καρυλανδῆ.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
ΠΔΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.**

**ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ
ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΓΕΝ. ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ
ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ**

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐταιρίας καὶ συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 27 καὶ 28 τοῦ Καταστατικοῦ, καλούνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας «Ασφαλίσεων Πλοίων καὶ Αεροσκαφῶν Α.Ε.» εἰς ἔκτακτον Γενικὴν Συνέλευσιν την 26ην Αύγουστου ἐξ 1965, ὥμεραν Πέμπτην καὶ ὡραν 12ην μεσημβρινή εἰς τὰ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Καραγεώργου Σερβίας 8 γραφεῖα αὐτῆς. Θέματα «Ημεροσίας Διατάξεως

1) 'Απόφασις περὶ αὐξήσεως τοῦ Μετοχικού Κεφαλαίου τῆς 'Εταιρίας δι' ἐκδόσεως νέων μετοχῶν, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον δούτου Καταστατικού τῆς 'Εταιρίας.

2) Τροποποίησις τῶν ἀρθρῶν 5, 8 καὶ 45 τοῦ Καταστατικοῦ.

Οι έπιθυμούντες νά παραστώσιν εις τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν Μέτοχοι, δόφείλουν νά καταθέσωσι τάς μετοχάς αὐτῶν εἰς μὲν τὴν Ἰαμβοπήν εἰς τὸ Ταμείον τῆς Ἐταιρίας ἢ παρὰ τὴν Ἐθνικὴν Τραπέζην τῆς Ἐλλάδος, ἢ παρὰ οἰαδήποτε ἀλλή ἀνεγνωρισμένη Τραπεζιτικῆς Ἐταιρίας, ἢ παρὰ τῷ Ταμείῳ Παρακαταθήκων καὶ Δανείων, εἰς δὲ τὴν ἀλλοδαπήν παράτινι τῶν ἀνεγνωρισμένων Τραπεζιτικῶν Ἐται-

Τὸ μάρα τῆς θαλαμηγού ἔχει τὸ δόνομα «σάκε ἱλίες» καὶ ἐσχεδίασθαι ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην. Οἱ τυχοῖ οἱ τοῦ εἶναι ἐπένδευμένοι μὲ βαθύχρωμον ἔνδυο, ἵνα δὲ ἔξ αὐτῶν καταλαμβάνει, καθ' ὅλην αὐτοῦ τὴν ἔκτασιν, εἰς τεράστιος πίνακας μὲ λευκάς καὶ πορφυράς ἱρίδας. Ἀντὶ καθισμάτων προσφέρονται βαρέλια τοῦ ἔθνους ἴσπωνικον ποτοῦ σάκε, ἔξ οὐ καὶ τὸ δόνομα τῆς αιθούσης ως «σάκε μπλούζ», τὰ ὅποια δίδουν ἐν χαρακτηριστικὸν χρώμα εἰς τὸ ὅλον θερμὸν καὶ ἄνετον περιβάλλον.

Εις τὸν κ. Β. Γουλανδρῆν ὁφείλεται ἐπίσης ἡ διακόσμησις τῶν ἔξι διαμερισμάτων διὰ τοὺς φιλοξενουμένους του, ἐκαστὸν τῶν ὅποιων διατίθεται Ἰδιαίτερον λουτρόν, εἰς τὰ ὅποια ἔδρυθσαν τὰ ὄντοματα τῶν πολυτίμων λίθων Μαργαρίτης, Ρουβίνη, Τυρκουάζ, Νεφρίτης, Σάπφειρος καὶ Σμάραγδος. Τὸ χρῶμα τῆς ταπετσαρίας ἐκάστου διαμερισμάτος ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ ἀντίστοιχον δινομα αὐτοῦ.

"Ἡ μέριμνα δημοσία τοῦ πλοιοκτήτου δὲν περιωρίσθη εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ἀνέσεων δι' ἐαυτὸν καὶ τοὺς φιλοδιενύμενούς του μόνον. Ἀναλόγων ἀνέσεων ἀπολαμβάνει καὶ τὸ ἐκ 16 ἀνδρῶν πλήρωμα τοῦ σκάφους, δοθέντος ὅτι ὑπάρχει γενικὴ ἔγκατάστασις κλιματισμοῦ καὶ ἀερισμοῦ, ἐλευθέρως ρυθμίζομένη.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς παραδόσεως τοῦ ὡραίου αὐτοῦ σκάφους εἰς τὸν πλιοκτήτην του, ὃ πρόδεστρος τῆς Ἰστικαθατζίμα - Χαρίμας ἀνεκοίνωσεν, διτὶ οἱ Υἱοὶ Πέτρου Χαλινόρηι κατέστησαν οἱ μεγαλύτεροι ἐκ τοῦ ἔξωτερού πελάται τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Ἀπό τοῦ 1955 μέχρι τοῦ 1968 θὰ ἔχουν ναυπηγησει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 50 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος ὑπερβαίνοντος τὰ 2.100.000 τόνους d.w.

Ἐπαινετικῶς διὰ τὴν ἱστορικὴν ναυπηγί-
κὴν διομήχανίαν ώμιλησε καὶ ὁ κ. Βασίλειος
Γουλανδρῆς, Ιδιοκτήτης τῆς νέας θαλαμη-
γοῦ, ἡ πούσια ἔχει μῆκος 197 ποδῶν, πλάτος
29, βάθος 15, χωρητικότητα 700 κόρων,
τέσσαρα καταστρώματα καὶ κινεῖται ἀπὸ
δύο μηχανάς ντηζέλ Τζένεφραλ Μότορς μὲ-
προεστακήν ταχύτητα 15 μιλίων.

ριών τοῦ τόπου τῆς κατοικίας ἡ διαμονῆς αὐτῶν καὶ νὰ παραδώσουν τάς σχετικάς ἀποδείξεις καταθέσεως καὶ τὰ τυχὸν ἔγγραφα ἀντίπτροστά εἰς τὴν Ἐπαρισσαν, πέντε τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς ὡς ἀνὰ διὰ τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν δρισθεῖσης.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 26ῃ Ιουλίου 1965

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Έξεδόθι παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ὁ ἑτήσιος κατάλογος πλοίων, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικήν, περιλαμβάνων ἄπαντα τὰ κατατεταγμένα παρ' αὐτῷ πλοῖα μετὰ τῶν στοιχείων αὐτῶν καὶ τῶν ὄνομάτων τῶν ἐφοπλιστῶν μετὰ τῶν διευθύνσεων τῶν γραφείων τῶν ὡς καὶ συμπληρωματικὸν πίνακα μὲν ἄπαντα τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σήμαντα μαίαν χαλύβδινα πλοῖα ἀπὸ 100-10.000 κόρων διλικῆς χωρητικότητος (GRT) ἀνεξαρτήτως Κλάσεως καὶ διατίθεται εἰς τὰ ἐν Ἀθήναις, ὁ δὸς Σταδίου 7, γραφεῖα αὐτοῦ.

οιδηρος διά Μπαντάρ Σαπούδη 77/6 φιο έντ στό-
ουεντ 750/750 τόν. (Αδγ.). Από τό Κόντινεντ
Λιπάζματα διά νέοντα Κήπων 83/6 φιο έντ στό-
ουεντ 18 ήμέραι (Αδγ.). Από Γέρμνια διά Κελ-
λάνητ ζέχαρης 78/- φιο, με 1.250/150 μετρ.
τόν. (Αδγ.). Λιπάζματα από Μπορδώ διά δυτ.
άκτην Ινδίας 7.500 τόν. εις σάκους 85/- φιο
1.000/650 τόν. (Αδγ.).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Καμπιάς θελτίσις είχε τόνον ναυλαγρόπων τῶν πετρελαιοφόρων κατά τὸ δὲ 150ήμερον τοῦ Ἰουλίου. Τὰ 80% κάτω τοῦ Ἰντακοεῖδέλληπτηρώθηκαν εἰς «σπέτ» πλοίον, διότι μερίδα φορτίου διέτην Ἱταλίαν, ὁ κατάτοπος καὶ πλέον ἐπιτήδιος ναῦλος τῆς ἀφετεινῆς θερινῆς περιόδου. Ἀναβύλωτα σκάφη ἔχουν συσταρευθῆναι εἰς τὰ κέντρα φορτώσεων. Τὰ 65-70% κάτω τοῦ Ἰντακοεῖδέλληπτηρώντος διά μέτρα σκάφη. Οι Ἱαπωνικοί ἐπιλήρωσαν 77-79% τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλούσαγχου.

Από την Καραϊβικήν τόσης άνεπτύχθη κίνησις, ώστε νά διπλασιοληφθή το διαθέσιμον τοννά. Διεύ την Αγγλίαν - Κόντινεντ 70% κάτω τοις Ιντακούλ διά μεγάλα πλούτοι και διαλόγους διά μικρά. Ολγάδερον τών 70% διά τάξη Ήνωμένης Πολιτείας και 55% μείον διά τά μετρίου μεγέθους.

Χρονοναυλώσεις τινας διά μεγάλα σκάφη έκλεισθησαν διά συνεχή ταξιδίων μὲ τὰς γνωστάς τημέρας, όπου 51% είρ. τούς 38 πόδας (συλλογής 69.000 τόν. επιβολούμενην) άπο τὸν Σεπτέμβριον 1965 μέχρι τοῦ "Οκτωβρίου 1966.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αμετάδηλος διετηρήθη ή νωνιαλγοφά κατά τό δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ Ἰουλίου. Αι- τιμαι! δὲν ἔνεφάνισαν ἀξιολόγους διακυμάνσεις καὶ η ὅλη κίνησις ἦτο μᾶλλον ἀτονος. Τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάς κατετέχον τὰ τομέατα καὶ ἐπληρώνοντα ἀπὸ Κονστάντζαν διὰ Περσικῶν Κόλπων 55/-, Αγ- γουστον καὶ διὰ Βηρυττόν (σκάφη γύρω τῶν 6.000 τ.) 26/- φίσι, Λύγ. 1-15 καὶ ἀπὸ Νοε- ρωιστικήν (φορτηγή μεγάθεος λίμπερτο) δε' Ι- σπανικήν Μεσόγειον δολ. 5.15, μὲν φόρτωσιν 1-15 Αδριατικόν. Απὸ Οδεσσόν ἐκλεισθεῖσαν φασος 2.800 τ. (εἰδηρον εἰς ράβδους) διὰ Μπιλ-

μπάσ εἰς τὰ δολ. 6.50 δι' ἔτοιμου φόρτωσιν καὶ ἀπὸ Ἀλεξανδρέατων καὶ Σμύρνης διὰ Δανίνων (ἐλαστικῶντας καὶ γενικά εἴδη) 50/- κατὰ τόνον (τῶν 67 κ. π.), Αἴγυπτον. Δι' Ἀλληληγορίας θυμήτας οὐ πολλοῖς διαταγμένης ἀπὸ Ἰταίων (επάρχη τῶν 10.000 τ.) διὰ Μεγάλας Λιμναῖς δολ. 9.25, Αἴγυπτον, μὲ 25 σάντες φόρτωσιν καὶ τρέχουσαν τιμὴν δι' ἐκφόρτωσιν καὶ διὰ Λουδίνων (επάρχη 4.000 ὡς 5.000 τ.) 36/-, διὰ σάντες 15-31 Αἴγυπτον.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ

Ο καταρτιζόμενος παρά του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου του Λονδίνου, ναυλάρθιμος τής φορτηγού Ναυτιλίας διά τάς εις λίρας 'Αγγλίας συναπομένας ναυλώσεις (μέ δάσιον 100, τού έτους 1960), άνηλθε διά τὸν μῆνα 'Ιουνίου ἔξ. εἰς 125,7%, μὲ μείωσιν 4,8 μονάδων, διά τὰ ἀπλᾶ ταξίδια καὶ εἰς 134,7% διά τὰ τάιμ τσάρτερς, μὲ αὔξησιν 5 μονάδων, ἔναντι τοῦ Μαΐου. 'Η πορεία τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τοὺς πρώτους ἔξ μῆνας τοῦ τρέχ. έτους ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους μῆνας τοῦ 1964, ἔχει ὡς ἔξης:

Μήνες	Απλά ταξιδ.	Τάιμ τσάφτ.	Απλά ταξιδ.	Τάιμ τσάρτ.
'Ιανουάριος	128,6	138,1	116,1	118,7
Φεβρουάριος	110,7	119,2	117,1	118,3
Μάρτιος	107,0	121,3	124,1	131,8
Απρίλιος	109,5	114,5	122,3	126,7
Μάιος	110,3	112,8	130,5	129,7
'Ιούνιος	107,4	109,0	125,7	134,7
Οι δείκταις, έξι άλλου, των φορτίων δείκνυνται άναλογικώτερον εις τὸν κάτωθι πίνακα διά τὸν μῆνα 'Ιούνιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς πέσσαρας προηγουμένους μῆνας:				
Εἴ δη Φεβρ. Μάρτ. Απριλ. Μάιος 'Ιούν.				
Γαιάν.	111,9	107,2	110,6	108,4
Έννημ.	122,6	131,4	127,1	132,1
Ζαχάρ.	113,8	—	132,1	134,9
Μεταλ.	101,5	106,2	114,2	131,5
Λιπάσ.	114,2	129,5	137,6	139,6
Ευλεία	128,8	132,2	102,6	129,6
Θείον	—	125,5	—	146,1
Σύνολ.	117,1	124,1	122,3	130,5
				125,7

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Ἐπειγόντως καὶ πρὸ τῆς εἰδικῆς της συγκομιδῆς ἡγύρασεν ἡ Ρωσία τριακοσίας χιλιάδας στόν από τὴν Γαλλίαν, τοῖς μετρητοῖς, μὲν φόρτωσιν Δεκεμβρίου. "Ἐνδεξίς ὅτι ἡ ρωσική ἑσδεία δὲν θὰ είναι, ὅπως καὶ πέρυσιν, πλήρως ικανοποιητική.

— Τριακοσίας χιλ. τόν. ήγόρασεν καὶ ἡ Πολωνία μὲ πίστωσιν.

● Ρώσοι, Κινέζοι και Ἰνδοί. Είναι οι καλοί πελάται τῆς ναυλαγορᾶς και φαίνεται νὰ εἶναι ἐπὶ μακρόν.

— Οι Ρώσοι είπανήθιν είς τὴν σιταγράν. Οι Κινέζοι ἀπὸ τοῦ 1961 δὲν ἔπαινον νὰ ἀγοράζουν πέντε ἑκατομμύρια τόν. σιτηρῶν διὸ νὰ διαθέρψουν στοιχειώδως τὸν λαὸν τῶν. Οι Ἰνδοὶ, παρὰ τὴν καλυτέραν ιδικήν των ἐσόδειαν, τὴν περισσὸν ηὔημενην κατὰ 10%, συνεχίζουν νὰ εἰσάγουν 600 χιλ. τόν. μηνιαίως ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν.

• "Ἐν ἑκατομμύριον τόννων σίτου ἀξίας
58 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀγοράζει ἡ Ἰν-
δία ἀπὸ τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας. Ὡς γνω-
στόν, εἰς πολλὰς περιοχάς τῆς Ἰνδίας ἔχει
ἐνστήψει λιμός.

• Πέραν τῶν σκαφῶν τῶν ἥδη ἔχυπηρετούντων τὰς πρὸς τὸ Βιετνάμ στρατιωτικὰς μεταφοράς, 54 ἄλλα, 550 χιλ. τόννων διατίθενται. Ἐπανέρχονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν 26 ἀργούντα Βίκτορες. "Ἐπειά 28 σκάφη

— 'Εν τῷ μεταξὺ ή ἀπέργια τῶν ἀξιωματικῶν (πλοιάρχων - μηχανικῶν), κρατεῖ ἐν ἀπρᾶξια 130 σκάφη ἀμερικανικά.

● 'Από τοῦ Αύγουστου 1963 μέχρι σήμερον ή Κίνα ἤγόρασεν 187 ἔκατον μπούσελς καναδικοῦ σίτου. Πρὸ ήμερῶν ἔκλεισε τὰ τελευταῖα 23.3 ἔκατομ. μπούσελς. 'Αντὶ τῶν τριῶν ἐτῶν τῆς συμφωνίας πρὸς παλαιᾶθν, πρόκειται αὐτῇ νῦν τερματισθῆ ἐντὸς διετίας. Τόσον ἐπείγουσαν διαγράφονται αἱ ἐπισιτιστικαὶ ἀνάγκαι τῆς Κίνας.

Η Νοτιοανατολική άκτη τοῦ
Ήνωμ. Βασιλείου προσφέρει
τὰς καλυτέρας δι'έπισκευάς
τιμάς. Τὸ ἐκεῖ ἐπισκευαστι-
κὸν κέντρον, εἶναι τῶν Κ.Κ.
SMITHS DOCK COMPANY LTD. μὲ
12 ἰδιοκτήτους μο-
νίμους δεξαμενὰς καὶ ύπερ
πᾶν ἄλλο μὲ καλὸν ὄνομα.



Smiths Dock Co. Ltd. G.P.O. Box No. 14. North Shields, England
Telephone NORTH SHIELDS 75511
Telex 53 217
Representative
London A. J. CALVEY, 371/2 Ibex House, Minories, E.C.3. ROYAL 0870

**Νέον μεσαίον τμῆμα σκάφους κατασκευασθὲν
καὶ τοποθετηθὲν ἀπὸ τὰ
ναυπηγεῖα Smiths Dock.**

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής καὶ Καναδᾶ

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.» άμερικ. λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων Τόκο - Χακάτα ρέιντς δολ. 13, όφιοιν Όταρού 13.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Σεπτεμβρίου 10 - 27.

«ΠΕΡΛΑ ΣΤΟΝ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.800 τ. γεννημάτων δυτικής ἀκτής Ίνδιας 104/-, όφιον δυνατολικής 107/-, δύο τῆς ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 1 - 10.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Βορμόνη ή Κάντλα 79/6, μὲ 1.500 τ. ἐκφίσιον «γυρός-τέρμης» ή 72/- μὲ 1.500 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 13 - 23.

«ΝΑΓΟΣ» (δεξ., Λιβάνου) «Άγιον Λαυρεντίου 12.000 τ. γεννημάτων Τεργάστην δολ. 12, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 10 - 25.

«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 - 12.500 τ. γεννημάτων Ισπανίας δολ. 13 έως ή 13.25 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Ιούλ. 20 - 31.

«ΦΟΙΝΙΞ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 19.500 τ. γεννημάτων Ρόττερνταμ ή Αμστερδαμ δολ. 4.50, τὸν Αμβέρσαν 4.60, όφιον Γερμανίας 4.75, φίο, Αύγ. 20 - Σεπτ. 4.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) άμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων Μόσι - Τόκιο ρέιντς δολ. 13, μὲ 25 σάντες ἔξτρα δι' ἔκστον πρόσθιον λιμένα μέχρι τριῶν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Οκτώβριον 20 - Νοεμβρίου 20.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δυτικής ἀκτής Ίνδιας 104/6, δυνατολικής 107/6, δύο τῆς ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 14 - 23.

«ΝΕΠΤΟΥΝ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 10.300 τ. γεννημάτων δυτικής ἀκτής Ίνδιας 104/6, δυνατολικής 107/-, δύο τῆς ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 7 - 17.

«ΑΙΟΛΙΑ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.800 τ. γεννημάτων δυτικής ἀκτής Ίνδιας 104/6, δυνατολικής 107/-, δύο τῆς ιδίας ἀκτής 2/6 ἔξτρα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Ιούλ. 31 - Αύγ. 9.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-1-Σ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ισπανίας δολ. 12.80, όφιον Όταρού 13.15, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Οκτ. 1 - 30.

«ΕΝΤΗΦΙΑΝ» (λιβ.) Χάρητον ρόδες 21.000 τ. γαιανθράκων Ισπανίας δολ. 8.50, ένα λιμένα δύοιν, ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Ιούλ. 20 - Αύγ. 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβανού) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 13, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Νοεμ. 1 - 20.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» (δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 29.000 τ. γεννημάτων Ισπανίας δολ. 10.10, δύοιν ένα λιμένα, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 10 - 30.

«ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (δυτικών Χάττερες) έξαιρουμένων Άλμπουν καὶ Ν. Υόρκης, 21.500 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σαιδ δολ. 8.25, όφιον οπό Κόλπου 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 13 - 28.

«ΝΑΠΠΕΡ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 36.000 τ. γεννημάτων Ρόττερνταμ ή Αμστερδαμ δολ. 3.75, φίο, Αύγ. 16 - 26.

«ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. ώλεύρων Ήνων. Αραβικήν Δημοκρατίαν δολ. 13.50, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Οκτώβριον.

«ΔΡΕΠΑΝΟΝ» (λιβ.) Χάρητον ρόδες 17.000 - 18.000 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζιλίας) δολ. 6.85, μὲ 1.000 τ. ἔκφ. κών 60 σάντες, Σεπτ. 10 - 20.

«ΟΥΟΡΑΛ ΣΙΕΦΤΑΙΝ» (λιβ.) Νέαν Όρεινην 20.000 τ. ώλεσσοίτου, ώλεύρων κ.λ.π. (945.000 κ. π.) Χουέλαν - Βαρκελώνην ρέιντς, κατ' ἄποκοπήν δολ. 150.000, δύοιν ένα λιμένα, φίο - στόσουεντ,

Αύγουστου 10 - 20.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείας ή Πόρτ Σαιδ δολ. 7.65 ἐλεύθ. ἔκφ. κών ή 8.65 ἐκφόρτωσιν εγκρός - τέρμης, 2.000 φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν. Αύγ. 2 - 11.

«ΜΙΝΑ» (λιβ. δεξ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τ. γεννημάτων Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ ή Αμστερδαμ δολ. 4.15 φίο, Αύγ. 12 - 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβανού) άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 12.50, μὲ 25 σάντες ἔξτρα δι' έκστον πρόσθιον λιμένα ἔκφ. σεως μέχρι τριῶν τοιούτων, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Σεπτ. 20 - Οκτ. 5.

«ΝΕΤΣΤΡΕΧΑΝ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Κόλπου 21.000 τ. γεννημάτων Ρόττερνταμ ή Αμστερδαμ δολ. 5.40, Αμβέρσαν 10 σάντες ἔξτρα, έναν Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντς 25 σάντες ἐπί πλέον, 3.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 1 - 18.

«ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ» Χάρητον ρόδες 10.000 τ. γαιανθράκων Αλβίζ δολ. 5.50, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. φόρτωτικών, Ιούλιον - Αύγουστον.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΝΤΩΝΥ II» (λιβ.) άμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.900 - 14.586 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8.75, ίση κρίθην δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 20 - Σεπτ. 10.

«ΝΕΜΕΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολορδίαν ή άμερικ. λιμένας Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. (δύο συνεχή ταξίδια) δολ. 8.75 ή 8.50 τὸ πρώτον καὶ 8.50 τὸ δεύτερον, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. φόρτωτικών, εναρξή 10 Αύγ. - 7 Σεπτ.

«ΕΝΟΤΗΣ» Βρετ. Κολορδίαν ή άμερικ. λιμένας Βρετ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) Βρετ. Κολορδίαν 22.500 τ. γεννημάτων Βρετ. Κίναν 48/- φίο, όφιον Αύστραλιαν 43/6, ἐλεύθ. ἔκφ. κών εἰς Κίναν, 1.500 τ. ἔκφ. φόρτωσιν εἰς Αύστραλιαν, φύσιν τῶν νουσωτῶν καὶ διὰ δύτερον τοξιδίου, Αύγουστον.

«ΗΡΑΚΛΗΣ» (λιβ.) «Άγιον Φραγκίσκον 10.000 τ. θειής δύμανίας εἰς σάκκους ἀνατολικήν ὅκτην Ίνδιας 95/- φίο, 1.500 τ. φόρτ., 650 τόν. ἔκφ. φόρτωσιν, Αύγουστον.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΑΡΙΣΤΟΝ» Πόρτο Αλέγκρε, συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε 9.500 τ. γεννημάτων Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντς δολ. 12.45 φίο, 750 τ. φόρτωσιν, 3.000 τ. ἔκφ. κών, Αύγ. 9 - 17.

«ΙΠΑΛΚΟΣ» (δεξ.) ένα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αΐρες ή Νεκοτόσεα, μὲ φύσιν ἀπό Μόρ ντελ Πλάσταν συμπλήρωσιν Μιτσάχιαν Μπάλκυαν 18.000 τ. γεννημάτων Νεάπολιν 82/6, μὲ 1.000 τ. ἔκφ. σεως «γυρός-τέρμης», Αύγ. 5 - 25.

«ΑΙΑΖ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων Ντάρεν - Σιγκαπούρη ρέιντς 122/6, μὲ 1.500 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 20 - Σεπτ. 10.

«ΜΑΝΔΡΑΚΙ» Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. γεννημάτων Βαλτικήν ή Μαύρην Θάλασσαν 93/6, μὲ 1.500 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Ιούλ. 25 - Αύγ. 15.

«ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ» Σάντος 10.600 τ. ἀράβοσίτου καὶ γενικών εἰδῶν (600.000 κ. π.) Ρόττερνταμ καὶ Βρεμπούν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 125.000 φίο, Ιούλ. 26 - Αύγουστου 16.

«ΑΘΑΛΟΣ» Ρίον Ιανέρων 10.200 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντίνας 88/- φίο, 2.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κών, Αύγ. 5 - 20.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ιταλίας 93/9, φύσιν Αδριατικήν 97/6, Αύγουστου 10 - 31.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ)

ΑΠΟ ΤΟΝ Κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

TEL. MAYTAIR 2646

«ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ» Βικτωρίαν (Βραζ.) 10.000 - 10.800 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντίνας 73/- φίο, 2.000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἐκφ. σιν, Αύγ. 2 - 20.

«ΚΑΣΟΣ» Σάντος 10.000 τ. ώρασούσιον Κιλλόγκ δολ. 17 φίο, 700 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφ. σιν, Αύγουστου 15 - 30.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» ένα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος Αΐρες 10.000 μετρ. τ. μεταλλευμάτων ισπανικού λιμένας Μεσογείου 80/-, όφιον ἀπό Σάντα Φ 1/3 έξτρα, 800 τ. ἐλεύθ. ἔκφ. κώφ. τικών, Αύγ. 2 - 20.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ» (λιβ.) Βικτωρίαν (Βραζ.) 29.000 τ. μεταλλευμάτων Όλλανδιαν 39/-, φύσιν Εμπειρίας 39/6, φίο, 6.000 τ. φόρτωσιν, 10.000 τ. ἐκφ. σιν, Σεπτ. 1 - 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Πόρτ Τάλμποτ 4.200 τ. παλαιοίσιν Γένοβαν ή Πιούτινο λίρας 8.900, Ιούλιον. «ΚΥΜΑ» (ex «Palermo») Χουλί καὶ Πάρτιγκατ 4.500 τ. κώκ. Γιουγκοσλαβίαν 72/-, Ιούλιον. «ΚΛΑΣΣΙΚ» Γλασκώδην 9.50 τ. χιτσούρηση Μπαντάρ Σαπούρη 77/6, φίο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτ., 750 τ. ἐκφ. σιν, Αύγουστου 15 - 31.

«ΑΛΑΣΚΑ» (λιβ.) Γεννιαν 10.000 τ. χαρόβρες εἰς σάκκους Κεύλανη 78/- φίο, 1.250 μετρ. τόν. φόρτ., 750 τ. μ. ἐκφ. σιν, Αύγ. 10 - 28.

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ» (λιβ.) Βαρδά - Μπασσένης 7.500 τ. πιραίας εἰς σάκκους, δύο ὅκτην Ίνδιας 85/-, δυνατολική 87/6, δύο τῆς ιδίας ὅκτης 2/6 έξτρα, φίο, 1.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἐκφ., Αύγ. 10 - 25.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικής

«ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ» Σφάδ 1.700 τ. φωσφάτων Θεσσαλονίκην 25/-, Ιούλιον.

«ΑΖΗΜΙΝΑ» (ex «Ophir») Κίμωλον 1.600 τ. θετονίτων Μασσαλίας 29/-, Ιούλιον.

«ΜΑΝΑΓΑΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ» Λαστάκιας 4.200 τ. κρήθης ισπανικού Μεσογείου 35/-, Ιούλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Σφάδ 3.000 τ. φωσφάτων Αλεξανδρείαν 23/6, Ιούλιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (λιβανού) Σφάδ 3.100 τ. φωσφάτων Θεσσαλίαν 23/-, Αύγουστον.

«ΤΕΥΚΡΟΣ» (λιβανού) Ριγιέκαν καὶ Δυρράχιον 3.400 κ. μ. ζυζίας Αλεξανδρείαν 40/- τό κ. μ., Ιούλιον.

«ΔΙΑΜΑΝΤΩ» Συρακούσας 2.800 τ. λιπασμάτων Αλεξανδρείαν 25/-, Ιούλιον.

ΔΓ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G. M.B.H. & CO. K.G.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

Telex No 02 12840

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ

2 Hamburg 11, Brandstwiete 7, Teleph. 33 72 58, Telex 02 02 12840

28 Bremen, Knochenhauerstr. 41/42, Teleph. 31 31 57, Telex 02 44614

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

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

«ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ» Σφάξ 2.800 τ. φωσφάτων Πειραιά 21/9, Αύγουστον.
 «ΜΑΡΟΥΛΙΩΝ Β.» Σαδόναν, όφιδον Κάλλιαρι 3.100 τ. όλευρων 'Αλεξανδρείαν 30/6, έτοιμος φόρτωσις.
 «ΕΠΟΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» (παν.) Λαστάκια ή 'Αλεξανδρείαν 3.200 τ. κριθῆς ισπανικὸν λιμένα Μεσογείου 36/-, 'Ιούλιον.
 «ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ» (εχ. «Πλάραλος») Θεσσαλονίκη 2.300 τ. τοιμέντων Μασσαλίαν 46/-, 'Ιούλ.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΥΡΑ» Νοεμβρίσικην 2.200 κ. μ. ξυλείας Νεάπολην 2.900 λιρέττας το κ. μ., άφ. «ΚΑΣΟΣ» Νοεμβρίσικην 3.600 κ. μ. ξυλείας Νεάπολην 2.800 λιρέττας το κ. μ., 'Ιούλιον.
 «ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ» Κωνσταντζαν 2.800 τ. τοιμέντων Ραδενναν 33/-, Αύγ.
 «ΖΑΚΥΝΘΟΣ» Κωνσταντζαν 2.500 τ. τοιμέντων Ραδενναν 33/-, Αύγ.

«ΑΡΧΩΝ» Αλεξανδρείας 2.100 τ. δρύζες 'Ακόμπην 70/-, «λάινερ-τέμρες», Αύγ.

«ΧΡΗΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ» Νοεμβρίσικην 2.600 τ. τοιμέντων Τρίπολην 36/- (δύο συνεκτή ταξίδια), 'Ιούλιον και Αύγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.» Μαύρην Θάλασσαν 10.800 τ. τοιμέντων Νταρμάρη - Κουδετήν 60/-, έτοιμος φόρτωσις.

«ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ» Μαύρην Θάλασσαν 10.500 τ. τοιμέντων Νταρμάρη - Κουδετήν 60/-, έτοιμος φόρτωσις.

«ΟΛΓΑ» (Λιβάνου) Νοεμβρίσικην 10.700 τ. μεταλλευμάτων Κόντινεντ 30/-, 'Ιούλ.

«ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.» Κωνσταντζαν 6.400 τ. τοιμέντων Βηρυττού 28/-, Αύγουστον.

«ΑΓΓΛΑ-ΙΑ» Νοεμβρίσικην 2.500 τ. τοιμέντων Τζέζεναν 55/-, 'Ιούλιον.

«ΟΛΓΑ» Γαλάτσιον 3.650 τ. ήλιοισπόρου και ξυλείας Χούλλ και Λονδίνον 95/-, Αύγ.

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Γαλάτσιον 5.300 κ. μ. ξυλείας 'Αλεξανδρείας 37/- το κ. μ., 'Ιούλ.

«ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβάνου) Σαμψώνιτα 3.200 τ. ζυχάρετας 'Ακράπαν 46/-, Αύγ. - Σεπτ.

'Εξ Αντρολίας, 'Ινδίας και 'Απω 'Ανατολής

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» Μπαγκόκ, Σαγκάνη ή Μπελαδάν 6.800 τ. γενικά είδη (500.000 κ. π.) Κωνσταντζαν κατ' άποκοπήν Ήλιας 42.500, Αύγ. 2-15.

«ΣΙΦΝΟΣ» Μανρόδια 21.000 τ. μεταλλευμάτων Όλλανδιαν 21/6 φίο, 36 ώρας φόρτωσιν, 10.000

τ. ίκερσιν, 'Ιουλ. 28 - Αύγ. 10.
 «ΦΩΡΑ Μ.» Βιζαγκαπατόνι 10.200 τ. μεταλλευμάτων Πολωνίαν 63/6 φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 2.000 τ. ίκερσιν, Αύγ. 5 - 20.

'Εκ παντοίων άλλων όγορων

«ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ» τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας 9.750 τόννων d.w. (487.000 κ. π.) φορτίον χαλυβδίνων ράβδων Μόντρεαλ, Τορόντο και Ντιτρόβιτ, κατ' άποκοπήν θολ. 10.000 πάντοτε, 1.000 τ. φόρτωσιν, 13.

«ΕΥΔΑΙΜΩΝ» Παραγάκουσα, Σάντος, 'Άγκρα ντός Ρέις 10.000 τ. άραβοσίτου Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 12. 500, φίοιν 1.000 πάντοτε, 1.000 τ. φόρτωσιν, 13.

«ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ» Κωνσταντζαν 2.800 τ. τοιμέντων Ραδενναν 33/-, Αύγ.

«ΖΑΚΥΝΘΟΣ» Κωνσταντζαν 2.500 τ. τοιμέντων Ραδενναν 33/-, Αύγ.

«ΑΡΧΩΝ» Αλεξανδρείας 2.100 τ. δρύζες 'Ακόμπην 70/-, «λάινερ-τέμρες», Αύγ.

«ΧΡΗΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ» Νοεμβρίσικην 2.600 τ. τοιμέντων Τρίπολην 36/- (δύο συνεκτή ταξίδια), 'Ιούλιον και Αύγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.» Μαύρην Θάλασσαν 10.800 τ. τοιμέντων Νταρμάρη - Κουδετήν 60/-, έτοιμος φόρτωσις.

«ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ» Μαύρην Θάλασσαν 10.500 τ. τοιμέντων Νταρμάρη - Κουδετήν 60/-, έτοιμος φόρτωσις.

«ΟΛΓΑ» (Λιβάνου) Νοεμβρίσικην 10.700 τ. μεταλλευμάτων Κόντινεντ 30/-, 'Ιούλ.

«ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.» Κωνσταντζαν 6.400 τ. τοιμέντων Βηρυττού 28/-, Αύγουστον.

«ΑΓΓΛΑ-ΙΑ» Νοεμβρίσικην 2.500 τ. τοιμέντων Τζέζεναν 55/-, 'Ιούλιον.

«ΟΛΓΑ» Γαλάτσιον 3.650 τ. ήλιοισπόρου και ξυλείας Χούλλ και Λονδίνον 95/-, Αύγ.

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Γαλάτσιον 5.300 κ. μ. ξυλείας 'Αλεξανδρείας 37/- το κ. μ., 'Ιούλ.

«ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβάνου) Σαμψώνιτα 3.200 τ. ζυχάρετας 'Ακράπαν 46/-, Αύγ. - Σεπτ.

τ. φόρτωσιν, 1.800 τ. ίκερσιν, Αύγ. 9 - 23.

«ΟΡΦΕΥΣ» Τάμπαν 13.000 τ. φωσφάτων Σαντάρτερ δολ. 5 φίο, 2.500 τ. φόρτωσιν, 2.000 τ. ίκερσιν, έτοιμος φόρτωσις.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ» Τάμπαν 10.000 τ. φωσφάτων Σάνταρτερ δολ. 8.75 φίο, Αύγ. 12 - 25.

«ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΖΑΝ» (λιβ.) Χόπγουντλ, συμπλήρωσιν Νόρφολκ 12.000 τ. θεικής άμμωνίας εις σακούκους δυτ. άκτην 'Ιταλίας δολ. 13.25, δύο της Ιδιαίς άκτης 25 σύντετη Εξτρά, φ.ο. 1.500 τ. φόρτ., 650 τ. ίκερ., Αύγ. 5 - 25.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» 14.820 τόννων d.w. (685.000 κ. π., 13 - 13½ μιλ., 20 - 21 τ. φιούελ και 1 τ. ντηζελ.), τάιμ - τούρτερ 3 έως 6 μήνας δολ. 3.90, με παράδοσιν Τοιμάτα - Γιαβατά ρείντες, έως παράδοσιν Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρείντες δολ. 3.95, Αγγλίαν - Κόντινεντ 4.05, έως Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρέδης 4.15, έναρξης 1 - 7 Αύγ.

«ΠΛΕΙΑΣ» 14.822 τόννων d.w. (715.000 κ. π., 14½ μιλ., 43 τ. φιούελ και 1½ τ. ντηζελ.), τάιμ - τούρτερ 2 δολ. 6.25 ήμερησίως, παράδοσιν Καλκούταν 16 - 20 'Ιουλ., έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Χάρην - 'Αμβούργον ρείντες,

«ΔΥΝΑΜΙΣ» 10.880 τόννων d.w. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούελ), τάιμ - τούρτερ 24/-, παράδοσις Μπαγκόκ 22 - 31 'Ιουλ., έπαναπαράδοσιν Μαδαγασκάρην.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» 14.810 τόννων d.w. (715.000 κ. π., 14 - 14½ μιλ., 41 - 42 τ. φιούελ), τάιμ - τούρτερ 2 έως 4 ή 3 έως 6 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 3.70, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 9 - 20 Αύγ. και έπαναπαράδοσιν Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρείντες, έως έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 3.85 ή 'Ιαπωνίαν δολ. 4.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» (δεξ.) 18.770 τόννων d.w. (886.490 κ. π., 13½ μιλ., 28 τ. φιούελ και 1½ έως 2 τ. ντηζελ.), τάιμ - τούρτερ κυκλικούν ταξίδιον Μεσογείου - Πλείτη, μέσω Κόλπου, δολάρια 2.35, παράδοσις Γένοβαν 23 - 31 'Ιουλ., έπαναπαράδοσις 'Ιταλίαν

«ΤΕΛΑΜΩΝ» (λιβ.) 13.500 τόννων d.w. (616.000 κ. π., 13½ - 14 μιλ., 19 - 20 τ. φιούελ και 1 τ. ντηζελ.), τάιμ - τούρτερ 2 έως 4 ή 3 έως 6 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 3.70, παράδοσις 'Ιαπωνίαν 9 - 20 Αύγ. και έπαναπαράδοσιν Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρείντες, έως έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 3.85 ή 'Ιαπωνίαν δολ. 4.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Τάμπαν 13.000 τ. φωσφάτων Τόκιο Μπαϊ - Νίγκατα ρείντες δολ. 10.85, με 25 σύντετης έξτρα δι' έσαστον πρόσθιτον λιμένα ίκερσιν μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φίο, 3.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. ίκερσιν, 'Ιουλ. 25 - Αύγ. 2.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» Πόρτα Αρθουρ 10.000 τ. κών πετρελαίου 'Αμπέρσαν - Ρότερνταμ ή 'Αμπερντούτον δολ. 7.25 φίο, 3.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ίκερσιν, Αύγουστον.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» Τάμπαν 13.000 τ. φωσφάτων Τόκιο Μπαϊ - Νίγκατα ρείντες δολ. 10.85, με 25 σύντετης έξτρα δι' έσαστον πρόσθιτον λιμένα ίκερσιν μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φίο, 3.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. ίκερσιν, 'Ιουλ. 25 - Αύγ. 2 - 20.

«ΚΑΛΗΝ» (λιβ.) άνοτολικήν άκτην Μεσογείου 12. 500 τ. άραβοσίτου Πολωνίαν δολ. 9.50 φίο, 1.200

MARINE DIESEL ENGINES

for all types, and sizes
of merchant ship.

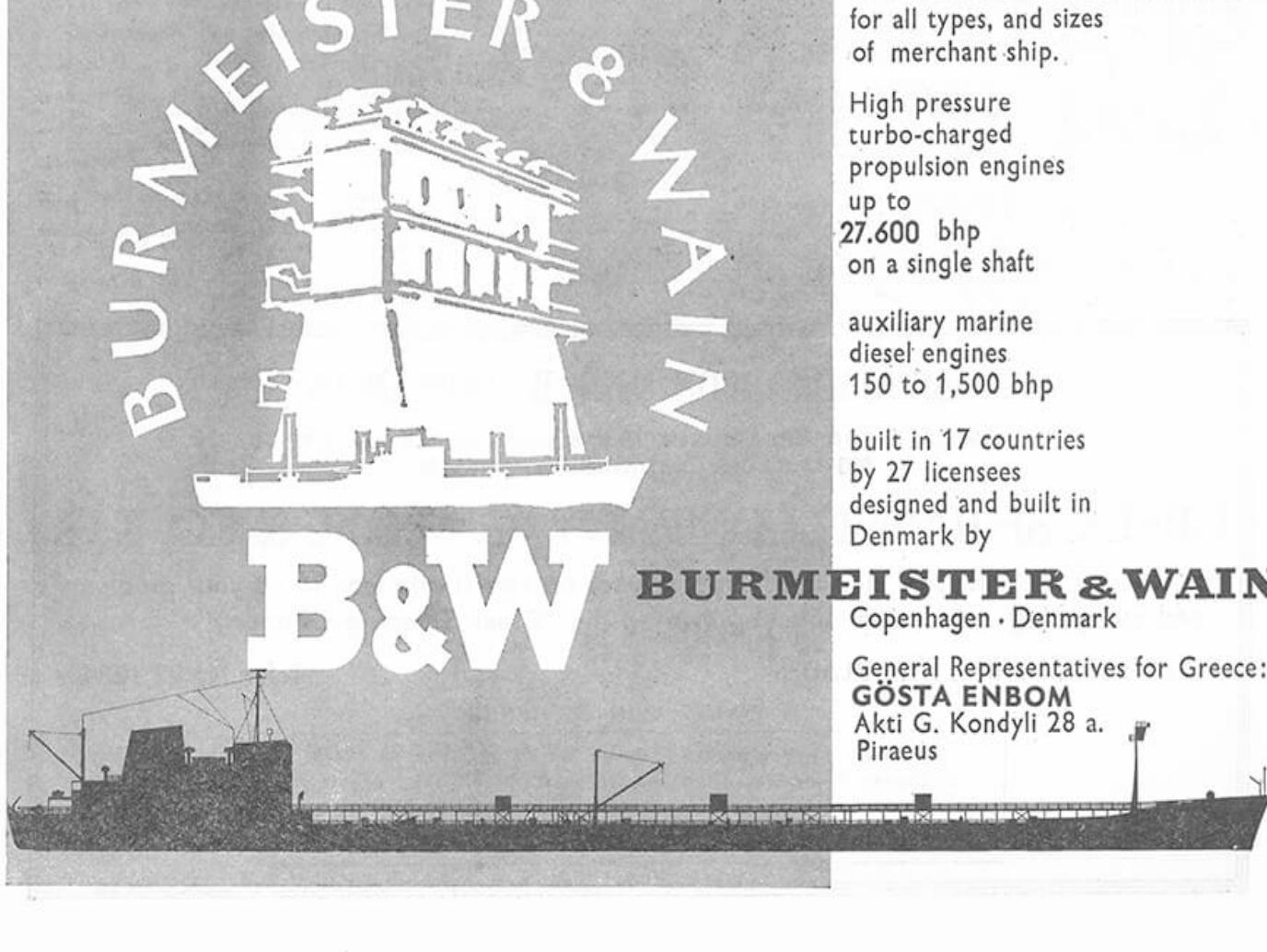
High pressure
turbo-charged
propulsion engines
up to
27.600 bhp
on a single shaft

auxiliary marine
diesel engines
150 to 1,500 bhp

built in 17 countries
by 27 licensees
designed and built in
Denmark by

BURMEISTER & WAIN Copenhagen · Denmark

General Representatives for Greece:
GÖSTA ENBOM
 Akti G. Kondyli 28 a.
 Piraeus



NAYTIKA XRONIKA

ρώπτης, μέσω Βρετ. Κολομβίας, 28/-, παράδοσις Ναυγόγια 26 'Ιουλ. - 5 Αύγ., έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΑΡΓΟΛΙΣ» 12.653 τόνων Δ.Λ. (613.000 κ. π., 13½ - 14 μιλ., 20 τ. φισέλ και 1 τ. ντηζέλ σίλ), τάιμ - τσάρτερ 33 ή ως 46 μηνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 3.36, παράδοσης Κόντινεντ 'Οκτ. - Νοέμβριον, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένα Κόλπου, δολ. 3.40.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» (λιθ.) 12.165 τόνων Δ.Λ. (588.000 κ. π., 13 μιλ., 33 τ. φισέλ), τάιμ - τσάρτερ ταξιδίου άπο Εύρωπην εἰς 'Απω' Ανατολήν, μέσω Νοτ. Αμερικής 27/6, παράδοσης 'Αγγλίαν ή 'Αμερικανών - Αμερικανών ριάντς 25 'Ιουλ. - 15 Αύγ., έπαναπαράδοσης Κίναν.

«ΕΙΡΗΝΗ» (σημ. άγγλ.) 11.111 τόνων Δ.Λ. (539.000 κ. π., 11½ - 12 μιλ., 10 τ. ντηζέλ σίλ και 40 γαλλόνια γκάζ - σίλ), τάιμ - τσάρτερ ταξιδίου Μεσογείου - 'Απω' Ανατολής μέσω Νοτ. Αμερικής, 'Αφρικής ή 'Ασιας 26/6, παράδοσης Αύγουστου 'Ιουλ. 26 - Αύγ. 14, έπαναπαράδοσης Κίναν.

«ΔΑΦΝΗ» 10.050 τόνων Δ.Λ. (519.000 κ. π., 12 μιλ., (24½ τ. φισέλ), τάιμ τσάρτερ ταξιδίου Εύρωπη - Κίνας, μέσω 'Αργεντινής, 26/9, παράδοσης άμερικ. άποτλων εκ Μιτρόκενχεντ 28 'Ιουλ. - 5 Αύγ., έπαναπαράδοσης Κίναν.

«ΣΤΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» 15.245 τόν. Δ.Λ. (740.000 κ. π., 15 μιλ., 44 τ. φισέλ), τάιμ τσάρτερ 2-4 μηνας δολ. 4, παράδοσης Σιγκαπούρην 8 - 18 Αύγ., έπαναπαράδοσης Μόντρεαλ - Γκάλβεστων ριάντς, ίων έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 4,10, έων Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην 4,20.

Tà δεξαμενόπλοια

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιθ.) Καραϊδικήν 39.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Αττλαντικού 70% έλαττον 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσης.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιθ.) Καραϊδικήν 17.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Αττλαντικού (βορειώς Χάττερας) 45% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουλ. 22.

«ΕΛΑΙΝ» (λιθ.) Καραϊδικήν 25.500 τ. Πουέρτο Ρίκο (δύο συνεχή ταξίδια) 60% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλίου 15.

«ΜΙΛΑΗΤΟΣ» (λιθ.) Καραϊδικήν 27.000 τ. Παγιάρντι 'Αιλαντ 65% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλ. 17.

«ΚΑΤΙΝΑ» Καραϊδικήν 23.500 τ. άμερικ. λιμένας 'Αττλαντικού (βορειώς Χάττερας) 60% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλ. 27.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (6' ναυλωσις) Καραϊδικήν 17.500 τ. άμερικ. λιμένας 'Αττλαντικού 45% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ. (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξης 5 Αύγ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ» (λιθ.) Καραϊδικήν 21.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Αττλαντικού 55% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλ. 21.

«ΕΠΙΡΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ» Περσικόν Κόλπου 44.000 τ. (τημέρα φορτίου) 'Ιταλίαν 80% έλαττον 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσης.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ» (λιθ.) 43.000 τόνων Δ.Λ. συνεχή ταξίδια (παγκόσμιοι μεταφοροί) 42½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, έναρξης Σεπτεμβρίου και λήξης Μάρτιου 1966.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιθ.) Περσικόν Κόλπου 28.000 τ. Άλα Πλάταν 61½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 3 - 15.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθ.) Περσικόν Κόλπου 28.000 τ. Άλα Πλάταν 61½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 3 - 15.

«ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιθ.) Καραϊδικήν 35.000 τ. Πουέρτο Ρίκο 63½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Ιουλ. 25. «ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ» (β' ναυλωσις) 56.000 τόνων Δ.Λ. συνεχή ταξίδια (παγκόσμιοι μεταφοροί) 65% έλαττον 'Ιντασκέιλ τό α' ταξίδιον, 42½% έλαττον ίως Μάρτιου και 50% έλαττον διά Μάρτιου και 'Απρίλιον, έναρξης Αύγουστου έξ. και λήξης 'Απρίλιον 1966.

At Your**Service in Italy**

**THE
MEDITERRANEAN
AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY**
**S. p. A.
'MEDOV'**

Enquiries to:

**HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,
GENOA**

Cables: Medov Telephone 67541 (5 lines)
Telex: 27.046 (MEDOV)

**Branches and Agents
at all Italian ports**

Member of the Baltic
and International Maritime Conference

FOR SHIP SUPPLY IN ITALY APPLY TO

LIGABUE BARBAGELATA

Provisions Deck, engine, cabin stores

THE TWO GREATEST COMPANIES JOIN THEIR ORGANIZATIONS,

FORMING A QUITE UNPRECEDENTED ASSOCIATION

WITH OVER 30 YEARS' EXPERIENCE

Head Office: VENICE

PIAZZALE ROMA, 499.

Tel.: 85.100 (5 lines)

Telegraphic Address: Ligabuefono

Telex 41068

Head Office: GENOA

PIAZZA CAOUR, 15.

Tel.: 204777 - 205439

Telegraphic Addr.: 'Barbaguan'

Telex 27087

OTHER OFFICES**GENOA VENICE**

Ponte Etiopia Sanpierdarena Via Rizzardi, 2 (Marghera)

Telegraphic Address: Ligabuefono Telegraphic Address: 'Barbaguan'

Telex 27094. Tel.: 454705 - 454645 Telephone: 53315 - 54951

NAPLES NAPLES

Pontile Vittorio Emanuele II Calata Villa del Popolo

Telegraphic Address: Ligabuefono Telegraphic Address: 'Barbaguan'

Telex 71094. Tel.: 225105 - 225040 Telephone: 53315 - 59092

TRIESTE TRIESTE

Punto Franco nuovo - Bag. 69 Molo Bersaglieri, 42

Telegraphic Address: Ligabuefono Telegraphic Address: 'Barbaguan'

Telex: 46068. Telephone: 29047 Telephone: 27965 - 28687

AUGUSTA AUGUSTA

Co-operating with: Messrs. SIFFA, Via Darsena, 13/14

Via Capitaneria, 22

Telegraphic Address: 'Siffa'

Telephone: 74713 Telephone: 74713

MOST MODERN INSTALLATIONS AND EQUIPMENT

Hundreds of means of Conveyance. Over 500 skilled persons.

Two Shipping yards

ALL AT SHIPPING TRADE'S SERVICE

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	εις Φιλαδέλφειαν, ύπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΙΚΑ .	έτ. «Εύρωτας»	48	3596	άνεκ. Κόμπε 14 'Ιουλ. διά Τοινκιάγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .	έτ. «Ελλε»	48	8482	έφθ. Νταβάο 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .	έτ. «Σηνουαΐς»	29	1943	διπλήθε Ούζαν 15 'Ιουλ. διά Θεού νίκην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ. .	έτ. «Εθέρμια»	58	8952	άνεκ. Νανάμποτ 21 'Ιουλ. διά Βασιλιμόρν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Αγγελική»	47	9667	άνεκ. Αυδούργον 12 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιζ»	40	2912	διπλήθε Γίβραλταρ 16 'Ιουλ. διά Γάνδον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	εις Μανίλαν ἀπό 20 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΑ .	έτ. «Πιονινέρσαλ»	44	1920	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΑΓΗΝΩΡ .	έτ. «Μαροφίμο»	43	7139	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδας 21 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .	δό. Σάρον	43	1764	άνεκ. Φραγκούσταν 19 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .	πανασική έταιρια	45	974	άνεκ. Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. διά Ντάρ εξ Σαλαμ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεκ. Μπ. Αύρες 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .	έτ. «Μαριτάιμ»	55	8450	άνεκ. Μίκε 20 'Ιουλ. διά Μεζικόν
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ .	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Σιδένε 13 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ .	έτ. «Μαριβίντοκ»	37	5513	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .	έτ. «Αντερβίρζιν»	51	7066	διπλήθε Πόρτα Σαδί 23 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .	I. Κατοίπης .	37	1272	άνεκ. Καζαμπλάκαν 15 'Ιουλ. διά Θλέαμπουργκ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου .	44	10448	εις Πύλον ἀπό 9 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .	έτ. «Καρένα» .	43	7062	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	Ραφ. Μελαχρινών & Υιοι .	35	1217	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Νοσθορωσικόν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .	Ρούσας . Μπαλόππος .	29	2569	έφθ. Ραβέννα 12 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΘΕΜΗΤΟΣ .	Γ. Άποστολόπουλος .	17	1860	άνεκ. Γκόττεμπουργκ 17 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ .	Σάν Θεράπων .	46	5517	άνεκ. Καζαμπλάκαν 15 'Ιουλ. διά Πόρτ Κάμφα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	Παρούσσος .	19	2286	έφθ. Σεβίλλην 18 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Μάλταν 23 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .	έτ. «Κυκλαδική» .	29	3963	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	έτ. «Μικάντα» .	44	7150	έφθ. Άλλ) δρειαν 15 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	έτ. «Μοριάντε» .	55	8254	άνεκ. Αγ. Φραγκικόν 24 'Ιουλ. (δισταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεκ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ .	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς .	21	2725	διπλήθε Κώνων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΚΥΡΑ .	έτ. «Γιουνινέρσαλ» .	46	1892	διπλήθε Κώνων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΓΛΑΙΑΤΑ .	έτ. «Φράνκο» .	38	1333	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ .	έτ. «Άρον - Έλλας» .	46	5383	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .	έτ. «Αύλις» .	35	3724	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΖΑΣ .	έτ. «Μπελβιέντο» .	43	7259	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 11 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΑΖΙΑΝ .	έτ. «Πανοδεανίκα» .	42	7255	άνεκ. Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Κωνοτάνταν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .	Ζαχάρης - Βασιλάνης .	44	1545	άνεκ. Μπιλαπά 23 'Ιουλ. διά Πασάγιες
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .	Σιγάλας - Πλατής .	41	2992	έφθ. Σαουδά 21 'Ιουλ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ. .	έτ. «Μαριάρη» .	43	7216	έφθ. Στεττίνον 9 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ .	έτ. «Σέλιομαρ» .	59	8132	άνεκ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Μεζικό
ΑΘΗΝΑΙ .	έτ. «Τρανοπασιφίκ» .	56	2863	άνεκ. Ν. Ύρκην 27 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΘΗΝΑΙ .	έτ. «Ελλάς» .	53	3575	διπλήθε Κώνων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Κωνοτάνταν
ΑΘΛΟΝ .	έτ. «Αθλος» .	45	13570	άνεκ. Αντεν 19 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΘΛΟΣ .	έτ. «Λαιμπριανή» .	44	7271	άνεκ. Βίλλελμαν 27 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΘΩΣ .	έτ. «Ελληνική έταιρια	45	2933	άνεκ. Ασπρα Σπίτια 23 'Ιουλ.
ΑΙΑΚΟΣ .	έτ. «Μαργκουάρτνια» .	46	7329	έφθ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουλ. (διά Βόρ. Κορέαν)
ΑΙΓΑΙΟΝ .	έτ. «Σαφήρη» .	44	7239	άνεκ. Τάιν 8 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΙΓΑΙΟΝ .	έτ. «Αιτζιάν» .	44	8481	διπλήθε Γίβραλτάρ 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ .	έτ. «Ελληνικής Α.Ε.» .	45	3805	άνεκ. Ντανδίνον 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΩΝ .	έτ. «Μαράλμα» .	43	7131	άνεκ. Ραγκούν 28 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .	έτ. «Ιμπόρτες» .	43	7197	έφθ. Ντάρμπαν 21 'Ιουλ.
ΑΙΣΩΡΟΣ (δ.) .	έτ. «Μαργκουάρτνια» .	52	11292	άνεκ. Βενείαν 3 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤ .	έτ. «Ακοίλα» .	57	8427	έφθ. Ρεσιφ 22 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» .	62	11063	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝΙΝ .	έτ. «Φρεύτερς Τρανόπ.» .	56	9090	άνεκ. Νταβάο 9 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΑΙΤΟΛΙΑ .	έτ. «Σάρονική» .	61	14431	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ.
ΑΚΑΣΤΟΣ .	έτ. «Απόλλων» .	46	7331	έφθ. Μπασσεν 17 'Ιουλ.
ΑΚΑΙΟΝ (δ.) .	έτ. «Μαραμάζονι» .	49	11105	είς Αμοτερντάμ, ύπό παραλαβήν
ΑΚΡΟΤΗΡΗ .	N. Βεσνίκος Εύγενιδης .	52	2745	διπλήθε Κώνων) πολιν 5 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΚΤΗ .	έτ. «Λισμόδα» .	46	1779	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .	έτ. «Αλεμάτη» .	59	9735	διπλήθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .	Στρατής Ανδρεάδης .	44	7207	έφθ. Παναμά Σιτι 26 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ .	Δ. Σανθόπουλος κλπ. .	46	2103	έφθ. Γκόττεμπουργκ 17 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ .	όδ. Τσουρινάκη .	39	3375	διπλήθε Κώνων) πολιν 5 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΑΛΙΣ .	έτ. «Στάμλε» .	44	7189	άνεκ. Οζάκαν 1 'Ιουλ. διά Κομπότζια
ΑΛΚΙΣ (δεξ.) .	έτ. «Ακτίς» .	55	12334	έφθ. Λορ. Μαρκές 27 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ .	έτ. «Ραιμόπου» .	60	9959	άνεκ. Τούψη 26 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΛΚΥΩΝΗ .	έτ. «Σηνουαΐς» .	53	1886	άνεκ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΑΛΚΥΩΝΙΣ .	έτ. «Αλκυόνη» .	53	9149	άνεκ. Καγκεδανουρά 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΩΝ .	έτ. «Χερκολιάνα» .	44	7365	άνεκ. Βούδην 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΑΒΙΤΑ .	έτ. «Μαρθαλιέντο» .	43	7150	άνεκ. Αμπανίαν 1 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΑΛΜΑΡ .	έτ. «Αλμαβίτα» .	42	7272	έφθ. Νεκοτάεσ 26 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) .	έτ. «Μαρέρβας» .	47	5441	άνεκ. Θέουταν 26 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΛΤΑΤΑΙΡ (δ.) .	έτ. «Τάνκερ φασιλίτις» .	53	12897	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΛΦΑ .	έτ. «Κάνοπον» .	50	10426	διπλήθε Κώνων) πολιν 8 'Ιουλ. διά Βατούμη
	έτ. «Βετέμπαρ» .	42	7286	άνεκ. Κολόμπο 13 'Ιουλ. διά Κάντλα
				άνεκ. N. Ορλεάνην 18 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΜΑΛΙΑ .				έφθ. Αύγουσταν 25 'Ιουλ.
ΑΜΕΝΤΕΟ .				έφθ. Καζαμπλάκαν 14 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .				άνεκ. Ρεσιφ 25 'Ιουλ. διά Τενερίφφε
ΑΜΟΡΓΟΣ .				διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΜΟΡΓΟΣ .				έφθ. Ήράκλειον 25 'Ιουλ.
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ .				άνεκ. Αντεν 21 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΝΑΚΡΕΩΝ .				άνεκ. Αμβούργον 19 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΝΑΣ .				έφθ. Νεκοτάεσ 26 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .				άνεκ. Θέουταν 26 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.) .				άνεκ. Πούλο Μπούκο μέσα 14 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .				διπλήθε Κώνων) πολιν 8 'Ιουλ. διά Βατούμη
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ .				έφθ. Νεκοτάεσ 18 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.) .				άνεκ. Ρέτζιο ἀπό 26 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΑΝΔΡΩΝ (δ.) .				άνεκ. Καλαφάτη 36 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΝΕΣΙΣ .				διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΑΝΙΤΑ .				έφθ. Καλούπταν 13 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ .				έφθ. Καλούπταν 10 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .				διπλήθε Γίβραλτάρ 24 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. .				έφθ. Κάλμαρ 20 'Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .				άνεκ. Βουλάνη 25 'Ιουλ. διά Κωνοτάνταν
ΑΝΤΖΕΑ .				έφθ. N. Ύρκην 27 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .				άνεκ. Κουινάνα 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .				άνεκ. Φλωσιγκ 22 'Ιουλ. δι' Άλλ) δρειαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .				
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ .				

Cable Address "GRECO - CEUTA" HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS Provisions, Deck and Engine Room Supplies.
Mail Postbox 87 - CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

T/Phones 3240, Night 3936 & 2887

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 18 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	43	2937	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημόδη - Δ. Γκιουλή	43	7195	άνεχ. Κολούμπια ριθέρ 24 'Ιουλ. διά Νότ. 'Αμερικήν
ΑΟΥΡΟΡΑ	έτ. «Ηνυγκλή»	44	7195	έφθ. Κασσιούγκ 5 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Άθηνιαν»	57	9744	έφθ. Μεγάντο 1 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαΐνς»	49	1502	διπλήθε Κων(πολίν) 11 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ	έτ. «Σάντα Κατερίνε»	37	5404	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	διπλήθε Λίζαρντ 24 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Επόλικα»	56	8823	άνεχ. Μόζι 19 'Ιουλ. διά 'Ιντσάν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπουμεντ»	58	10392	έφθ. Ν. 'Ορκρην 24 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	έφθ. Μόντρεαλ άπο 17 'Ιουν.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπουμεντ»	57	10376	έφθ. Μοριουγκάο 21 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπουμεντ»	58	10391	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 25 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Άρης»	47	5059	έφθ. Λα Γκουάιρα 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11897	έφθ. Λυττελτον 23 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	έφθ. Νάντην 10 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	56	12230	εις Φιλαδέλφειαν υπό παραλαβήν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	Κ. Χαλκίδη	45	3861	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 16 'Ιουλ. διά Μπαρραγκουίλλα
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	45	7540	έφθ. Θρη Ρίθερς 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Ντώρμπαν 16 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μήνως»	45	8422	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	άνεχ. Γκάροτων 20 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Μη. Αύρες 15 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργω»	39	5196	άνεχ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Ναγκασάκι 20 'Ιουλ. διά Χάγκναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	έφθ. Βανκούμπερ 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7227	διπλήθε Τρινιντάντ 15 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει Σύρον άπο 24 Μαρτ. 1964 (ἀποθήκην)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	άνεχ. Μπόγουντ 17 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΑΡΚΑΔΙΑ	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	έφθ. Αμβούργον 27 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμίδη»	44	7138	άνεχ. Ρότερνταμ 24 'Ιουλ. διά Μελίλλα
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Ρουέν 20 'Ιουλ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 7 'Ιουλ. διά Καλλάσ
ΑΡΤΕΜΟΝ	έτ. «Σηγουαΐνη»	49	1502	άνεχ. Γένοβαν 20 'Ιουλ. διά 'Οπρότο
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	άνεχ. Κολούμπια ριθέρ 23 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	εις Οαλο, υπό παραλαβήν
ΑΡΧΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	51	15846	έφθ. Αιδί 1 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	άνεχ. Αλεξανδρόπειαν 27 'Ιουλ. διά 'Ακάμπα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	Λ. Νομικός	11	1458	άνεχ. Τζιμπούτι άπο 11 'Ιουν. διά Βόρ. Κορέαν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντζεμικαήλη»	51	6171	άνεχ. Φούπορτ (Μπαχ.) 20 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πλανομίτης»	50	5324	άνεχ. Κόπερθικ 4 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	εις Σύρον άπο 13 Δεκ. 1964
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	Άσημη Γκούμα	39	1007	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Μίναι»	43	7129	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υλοι	47	2465	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Ρέα»	43	3151	έφθ. Νορρέσουντμπι 21 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαΐνη»	51	1851	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	25156	διπλήθε Σουέζ 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ ΥΔΟΡ	έτ. «Ατλαντικ Φράντερς»	45	7281	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 22 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναδη»	58	9924	διπλήθε Σε οικοδόμηση 17 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άνδης»	44	7190	άνεχ. Γδύνιαν 22 'Ιουλ. διά 'Ελλαδα
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	έφθ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιψη Τράνσατλ.»	60	29741	διπλήθε Σε οικοδόμηση 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)	έλληνικά συμφέροντα	30	1172	άργει Πειραιά άπο 28 Φεβρ. 1964
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Σηγουαΐνη»	48	1501	έφθ. Σαβίναν 25 'Ιουλ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Άσωματοι»	40	26314	εις Πέραμα άπο 16 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΑΥΡΑ	έτ. «Εκεανία»	54	1747	άνεχ. Χάλισταν 20 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	εις Σάν Κάρλος άπο 1 'Ιουν.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Ζαχάρης - Βασιλίδης	43	988	άνεχ. Δεριντζέ άπο 30 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιλέεύς»	65	22200	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Τιέρα ντέλ Φουέγκος»	45	7240	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά 'Αγ. Λαυρέντιον
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Βέρα Κρούζ 24 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κόλφο Άζούρ»	62	10741	έφθ. Αμβούργον 20 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάνια»	47	5340	έφθ. Λιβδόναν 15 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρα Βιστα»	55	10507	άνεχ. Ραβέναν 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρήκ Λάιν»	56	25516	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Ν. 'Ορκρην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	Χόμη Λάινς	27	21329	άνεχ. Ραζ Τανούρα 6 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	Σουόρλην Μπρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Κουίνανα 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Κάνοντους»	58	20958	διπλήθε Σε οικοδόμηση 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Σαβίναν 25 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	έφθ. Βαριτόν 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΒΕΝΤΚΙΜΟΛΔΟΣ	έτ. «Βένους»	53	12897	άργει Πειραιά άπο 28 Φεβρ. 1964
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	άδ. Βεντούρων και Ζαχαρίου	43	2792	έφθ. Σαβίναν 25 'Ιουλ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	εις Πέραμα άπο 16 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Βιρτούτων 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	Μουνδράς	38	2563	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 15 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ. διά Κέπη Τάουν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 19 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΒΟΡΙ	«Ελληνική Α.Ε.»	44	1923	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	άνεχ. Μιτζουσίμα 11 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Βερνίκος»	29	1022	άργει Πέραμα άπο 31 'Ιουλ. 1961
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Λά Παλλίς 25 'Ιουλ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Γαρδένια»	47	3607	έφθ. Αιδί 22 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2016	διπλήθε Κων(πολίν) 14 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Μαρκούσην - Γιαννιώτης	20	1112	διπλήθε Κων(πολίν) 13 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανός	51	7564	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλός	48	1529	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτος	44	7176	άνεχ. Ρεσιφ 6 'Ιουλ. διά Βαλπαραίσο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	άδ. Κοντού	46	943	άνεχ. Μεσοίνα 14 'Ιουλ. διά Σαΐντ Ραφαέλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνια»	48	10928	έφθ. Μέγαρα 23 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	διπλήθε Λάδεντ 22 'Ιουλ. διά Η.Π.Α.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρέαδης	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 9 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοσίφικο»	42	7142	άνεχ. Μάλταν 24 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μάνειον»	52	10081	έφθ. Νοβορωσίσκην 26 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΗ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Μόζι 1 'Ιουλ. διά Γκελόγκ
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Χουμανάντο»	43	7190	άνεχ. Χόνη Κόγκ 25 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Σάντος 17 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Μορμουγκάσ 23 'Ιουλ. διά Τσιμπά
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	έφθ. Ωιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάντικ»	43	7229	άνεχ. Τσιμπούρων ρόδες 13 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. Γουλανδρή	56	20668	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 19 'Ιουλ. διά Αλγερίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΕΣ	έτ. «Βίλα Νόθα»	57	9173	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Αλγερίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Τσιμπούρων ρόδες 13 'Ιουλ. διά 'Αλλα' δρειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττλ Μπήπαρ»	63	15389	άνεχ. Τσιμπαγκτάο 25 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Βιρυττών
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπιλο ντέλ Όρο»	62	15381	άνεχ. Ντάρεν 24 'Ιουλ. διά Γκελόγκ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπης	52	11580	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Μπιλμπάσ
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	άνεχ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ. διά Μπιλμπάσ
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (επιθ.)	Ίω. Λάτοπης	44	9892	έφθ. Καζαμπλάνκαν 21 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)

ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεστερν Τράνσορπτ»	59	9268	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ	· 'Αγγελάκης κ.λ.π.	51	5170	έφθ. Βρέμην 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15675	άνεχ. Δουνκέρκην 17 'Ιουλ. διά Μονρόδια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «Ουόρλαντ ΈντερπράΐΖ»	53	21064	άργει Σκαραμαγκάν από 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	Στ. Νιάρχου	49	18226	εις Σκαραμαγκάν από 17 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐΓΑ	έτ. «Γουόρλντ Ντεΐλ»	52	15729	έφθ. Σκαραμαγκάν 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	έτ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	εις Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικη	44	10172	άργει Κόλπον Μεγάρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλέας»	43	12846	άνεχ. Βικτωρίαν 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλορ»	43	12846	έφθ. Γλαδστων 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	έφθ. Περσ. Κόλπον 25 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	'Ελληνική Α.Ε.	44	7227	διπλήθε Σουεζ 27 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΔΑΦΩΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Λιθερπουλ 25 'Ιουλ.
ΔΕΞΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Βάλλαρου 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΕΞΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Πούλου Μπουκούρ 7 'Ιουλ. διά Γιαθάτα
ΔΕΞΣΠΟ	έτ. «Βέλκος»	37	2002	διπλήθε Σουεζ 22 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Βρέμην 15 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουμεντη»	63	16417	έφθ. Τοάλναν 26 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβελόπουμεντη»	64	16417	έφθ. Τοάλναν 12 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Κρίνα»	61	16417	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγιά 18 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Σανκάνη 17 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ'	Δημ. Κυριακού	37	3184	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' Ειδονυμάσιθ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	εις Πειραιά από 27 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημίσας»	44	7266	άνεχ. Αμβούργον 20 'Ιουλ. διά Σορέλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτή»	44	7236	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Ρεσιφ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκερό»	58	9087	έφθ. Λιθερπουλ 16 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302	έφθ. Σφάλ 26 'Ιουλ.
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. δι' Αλλ) δρειαν
ΔΙΡΦΟΥΣ	'Αδελφοί Λύρα	43	7280	άνεχ. Ράγκουν 6 'Ιουλ. διά Τσουρκού
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Ν. Ορέλεανην 19 'Ιουλ.
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	άνεχ. Τρικούπι 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΣΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΔΡΟΜΟΝ	έτ. «Μαραθών»	43	8588	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	έφθ. Πούλι Μπουκούρ 7 'Ιουλ. (διά Κίναν)
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρικίπος»	49	11771	άνεχ. Αγύοσταν 21 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Ουεν»	25	3297	άνεχ. Δάντοικ 19 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουόρλντουάιντ»	43	7131	έφθ. Τορόντο 22 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σια	32	1502	άνεχ. Νόρερούστημπον 7 'Ιουλ. διά Πετχάρα
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κ.λ.π.	21	2988	άνεχ. Ραβένναν 17 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτρανσόρπτη»	56	10530	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 20 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	2105	διπλήθε Κων) πολίν 20 'Ιουλ. διά Θεσ/νίκην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	άνεχ. Μόζι 16 'Ιουλ. διά Λόρδ Αντζελες
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργοκο»	44	7210	έφθ. Ριο Ιανέιρο 14 'Ιουλ.
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολιστίμη	43	7128	άνεχ. Σορέλ 7 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελάδα»	43	8371	διπλήθε Κων) πολίν 17 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Τακόραντι 21 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τσουμανία»	44	7213	άνεχ. Σαντάντερ 16 'Ιουλ. διά Γκιζόν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	Έλενον Κυριακού π. «Μίνως»	39	3023	άνεχ. Φλωρίηγκ 26 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελιζ»	49	10908	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΗΑ. Τομπούλης	29	3829	έφθ. Χαλιφάκ 11 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντεπς	21	2851	άνεχ. Αμβούργον 6 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	1549	διπλήθε Κων) πολίν 21 'Ιουλ. διά Νοθωρωισκον
ΕΛΛΑΣ	Τρανσόπασιφικ	55	2863	άργει Αμπελάκι από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	έφθ. Λιθόρνο 16 'Ιουλ. (διά Ν. Υόρκην)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσόπασιφικ	62	6666	έφθ. Χαϊφόκ 11 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΤΙΝΥ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιθ.	61	7293	άνεχ. Κοριν 14 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιθ.	60	7293	άνεχ. Βιζαγκαπάταμ 23 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	Γιουνιβέρσαρ Κάρυκο	62	6659	άνεχ. Καλκούτταν 25 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΕΛΛΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	έφθ. Καλκούτταν 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ ΗΡΩΣ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. Κοριν 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαρ Κάρυκο	57	7068	έφθ. Ν. Ορέλεανην 25 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Βομβάνην 13 'Ιουλ. διά Καράται
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Μορμούνγκα 12 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	διπλήθε Σουεζ 23 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Χάμπτον ρόδες 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	άνεχ. Βομβάνη 28 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Μπάραν 26 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Πούζη»	43	7302	έφθ. Παρανάκουν 25 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Ασίνερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμι»	44	8541	διπλήθε Εσκουνινς 19 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πριντεζη»	38	2265	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκρόφο Αζουλ»	42	7058	άνεχ. Μομπιλ 22 'Ιουλ. διά Κάντλα
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Μάρφιλντη»	44	14878	έφθ. Μονρόδια 2 'Ιουλ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Ναγκόνια 9 'Ιουλ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ. «ΕντερπραΐΖ»	45	8404	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγυσ»	41	7122	άνεχ. Μη. Αύρες 14 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σπαράρες»	44	7251	άνεχ. Τιέν Τοιν 25 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μάγνενιρ»	52	10081	διπλήθε Κων) πολίν 12 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	3200	άνεχ. Λαττάκια 14 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Σικάγο 24 'Ιουλ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτος	37	23732	έφθ. Πειραιά από 17 Μαΐου
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςκ»	58	9585	έφθ. Βανκούμερ 18 'Ιουλ.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of : Hellenic Register of Shipping
Surveyor: Eng. Pablo J. More

Director
Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 72905

ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεκ. Χούλι 8 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμος»	59	9584	άνεκ. Χούλι 25 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράκας - Κολύμβας	21	2369	έθ. Πόρτ Σουδάν 18 'Ιουλ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Σηφάρερς»	44	7276	άνεκ. Νιούπορτ 10 'Ιουλ. διά Σμύρνην (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 2 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		όδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεκ. Ραθέννα 17 'Ιουλ. δι' Ισκεντερούν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Άκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 12 'Ιουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		Παπᾶ - «Εκευθεριάδην	17	3976	όροι Κυνόσουραν ἀπό 7 θεύρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Εναρξίς»	50	2454	εἰς Σλόεχαφεν ἀπό 13 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Λος Σάντος»	57	9061	διπλής Παναμά 12 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ.
ΕΥΔΩΡΑ		έτ. «Εύδωρα»	48	2358	έφθ. Κεμπίταν 23 'Ιουλ.
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		έτ. «Αφθονία»	43	7176	άνεκ. Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεκ. Κούς Μπαίν 17 'Ιουλ. δι' Ισπωνίαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεκ. Ναγκόγια 5 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεκ. Κόπη 28 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεκ. Ρότερνταν 24 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεκ. Λαούτοκα 27 'Ιουλ. διά Παναμά
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Μανίλαν 22 'Ιουλ.
ΕΥΡΩΠΗ		έτ. «Μαριάνα»	49	1987	έφθ. Χόγκ Κόγκ 13 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνη	43	7223	διπλής Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεκ. Ριγιέκαν 22 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΕΦΟΗ		Α. Μ. Νομικός	35	1512	έφθ. 'Αλ. δρειαν 23 'Ιουλ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		Ν. Π. Κολαΐτης	38	1595	άνεκ. Μη. Αύρες 24 'Ιουλ. διά Καμάνου
ΖΑΦΕΙΡΗΣ		παναμαϊκή έταιρια	45	1675	άνεκ. Χονολουλού 24 'Ιουλ. δι' Αυστραλίαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Ρίο Γκράντε 17 'Ιουλ.
ΖΩΗ		έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	
ΗΛΙΑΣ Κ.					
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ					
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ					
ΗΛΙΑΣ Π.					
ΗΠΕΙΡΟΣ					
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ					
ΗΡΩΝ II					
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ					
ΘΑΛΕΙΑ					
ΘΑΡΡΟΣ					
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ					
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ					
ΘΕΟΔΩΡΑ					
ΘΕΟΜΗΤΩΡ					
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)					
ΘΕΟΡΙΣ					
ΘΗΜΠΙΑΝ					
ΘΗΡΑ					
ΘΗΣΕΥΣ					
ΘΡΥΛΟΣ					
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)					
ΙΖΩΜΙΕΛ					
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)					
ΙΚΑΡΟΣ					
ΙΡΕΝΑ					
ΙΣΤΡΟΣ II					
ΙΩΑΝΝΑ					
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)					
ΙΩΑΝΝΗΣ					
ΙΩΑΝΝΗΣ					
ΙΩ. ΙΤΤΛΕΣΗΣ					
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.					
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)					
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεκ. Χόγκεσουντ 17 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)		έτ. «Χάρο π Τάνκερς»	60	14076	εἰς 'Αιγαίντας 26 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ		έτ. «Λαιμὸς Ἀδελφοῖ»	38	2368	έφθ. Βιλμιγκτών (N.K.) 22 'Ιουλ.
ΚΑΛΙΜΑΝ		έτ. «Βέλσαρο»	43	7091	άνεκ. Γιοκοσούκα 17 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	άνεκ. Καζαμπλάκαν 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Ἄιλα Γκράντε»	65	15900	εἰς Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Χρήπατ»	37	2348	άνεκ. Αμέρειαν 25 'Ιουλ.
ΚΑΛΟΣ ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ		T. Μουστογιάννης	43	1760	άνεκ. Τακόμα 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΥΨΟ		A. M. Νομικός	50	1517	διπλής Πόρτ Σεϊδ 8 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κανάρος»	44	7240	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδε 10 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κάνοπος»	61	10494	έφθ. Καράται 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΑ		Ίω. Καπράλος	44	2074	διπλής Κυνή 16 'Ιουλ. διά Καράται
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	έφθ. Γενόβαν 25 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τραϊμην»	55	8902	άνεκ. Ταύρου από 27 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τρόδιον Τσάρτεριγκ»	54	8003	διπλής Ε'έκουμιν 18 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		Α.Ε. «Πόλαιμα»	40	5032	έφθ. Αιγαίντας 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I		έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεκ. Ναγκόγια 29 'Ιουλ. δι' H.P.A.
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ιρις»	44	4576	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Καλαί
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Τακαράντι 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ Γ.		έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Βαπτίδα 18 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεκ. Αμέρειαν 21 'Ιουλ. διά Ντηπρότ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Πιούροπα Κομέρο»	44	7123	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκα 13 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		Γκρήκ Σίν. Εντερεράϊς	43	7227	έφθ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Σάλις»	53	11101	άνεκ. Κιγκανόρθ 23 'Ιουλ. διά Θίλαδελφειαν
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Κόπη 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.		έτ. «Ελανάδαλ»	61	13408	άνεκ. Ρίο Ιανέτρο 19 'Ιουλ. διά Κάμπο Φρίο
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλη»	43	7163	άνεκ. Σεραμάρης από 11 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Γκλόμπους»	44	1920	άνεκ. Μάλταν 26 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΣΟΣ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ		άδ. Βασιλίδη	22	1584	έφθ. Χαινάκηγκ 24 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Παλιώρα»	43	7312	άνεκ. Γκιζόν 8 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	διπλής Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7148	έφθ. Μανίλαν 22 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Κάνοντος»	60	10494	διπλής Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΤΕ Α.		έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	άνεκ. Καίρος 27 'Ιουλ. διά Τάουνοντιλλ
ΚΑΤΕ Ν. Α.		έτ. «Αρόζαν	65	19000	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άνεκ. Πούλα Μπούκοι 16 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Αστροσουνέρον»	36	1413	έφθ. Κίγκωταν (Σαμ.) 24 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)		παναμαϊκή έταιρια	47	3578	άνεκ. Όραν 15 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		άδ. Κολαϊτσόταρον	55	11100	διπλής Ε'έκουμιν 19 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΕΑ		έτ. «Χρυσανθέμον»	43	7234	διπλής Κωνηπόλιν 8 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έφθ. Μανίλαν ἀπό 13 'Ιουν.
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Βαλιντέρα»	58	12193	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 8 'Ιουλ. (διά Κίναν)
ΚΕ'ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεκ. Χιούστον 23 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	έφθ. Τακοράντι 15 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Κάνοντος»	62	10494	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 20 'Ιουλ. διά Βόρ. Κορέαν
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Λουκέρνο»	44	5069	διπλής Πούλα Μπούκοι 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΚΕΧΡΕΑ		έτ. «Στροβίλη»	43	7159	διπλής Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Λοο. Μαρκές
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεκ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Βαμπίσα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ.		M. Νομικός	56	8429	άνεκ. Μουρόβαν 14 'Ιουλ. διά Βικωρίαν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Περσέν»	57	9153	διπλής Ντούτρα 17 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Σπάρτον»	63	15740	άνεκ. Γαλι 23 'Ιουλ. διά Προδιντένες
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Ελλην. Αστήρη»	58	11156	άνεκ. Καλκούτταν 26 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
		έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Νιούκαστλ (N.S.) 15 'Ιουλ.

ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεκ. Ρίο Γκρόντε 27 'Ιουλ. διά Πειραιάς
ΚΙΝΙ	έτ. «Κίνι»	43	8443	έφθ. Ντουλούδη 26 'Ιουλ.
ΚΙΡΙΝ	Έπιφανιάδης	56	9403	έφθ. Ρεσιφ 17 'Ιουλ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεκ. Μάντζεστερ 5 'Ιουλ. διά Κομώ Μπαιν
ΚΛΕΙΟ	Α. & Δ. Χανδρής	47	935	άργει Μπελάκι από 19 Μαρτ.
ΚΝΟΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιαδης	49	2146	έφθ. Μεσσίνα 22 'Ιουλ.
ΚΝΟΣΣΟΣ (δ.)	Έλληνική Δεξαμενοπλοΐα	53	2173	εἰς Πειραιάς από 5 'Ιουλ. 1964
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Σόλλα»	30	1988	άργει Αμπελάκι από 17 'Ιουλ. 1964
ΚΟΜΟΙΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κόνφιντανς»	50	9959	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ντπτρόϊτ
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεκ. Λώντοςεστον 20 'Ιουλ. διά Μπλάφ
ΚΟΡΟΝΙΣ	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	άνεκ. Μομπάδα 24 'Ιουλ. διά Τζιμπούντι
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεκ. Πειραιάς 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΡΗΤΗ	Έμπειρικος Σ. Γ.	44	7207	άνεκ. Μπ. Αύρες 21 'Ιουλ. διά Καναρίους
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεκ. Ν. Υόρκης 24 'Ιουλ. διά Γκόττεμπουργκ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρ»	59	9360	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13755	διπλής Παναμά 20 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΚΥΚΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεκ. Λάσ Πάλμας 22 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	άνεκ. Χέροναστ 24 'Ιουλ. διά Πειραιᾶς
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	54	10860	άνεκ. Νεάπολιν 17 'Ιουλ. διά Αργεντινής
ΚΥΜΑ	Ρούσσος και Σία	38	2838	άνεκ. Λονδίνου 25 'Ιουλ. διά Χουλά
ΚΥΜΟ	έτ. «Εσκρίαλ»	44	7292	άνεκ. Βαλεντία 20 'Ιουλ. διά Ταρραγκόνα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεκ. Πειραιάς 21 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	διπλής Ελασίνων 19 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	παναμαϊκή έταιρια	43	7291	διπλής Κων) πολιν 9 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΑ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	έφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΗ Ν.	έτ. «Αργώ»	61	9378	ύπο παραλαβήν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατσουλάκος	38	4840	άνεκ. Κονακρύ 24 'Ιουλ. διά Μπράκε
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7201	άνεκ. Αμβέρσαν 18 'Ιουλ. διά Βούδαν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραβένα»	44	7274	διπλής Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	Μπουσσές & Σία	41	998	διπλής Κων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άνεκ. Γιούσοχάμα από 22 'Ιουν. διά Ντουμάτη
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεκ. Εμδεν 25 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	54	8063	άνεκ. Χαλιφάς 19 'Ιουλ. διά Αγγλιαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωνστής»	44	7263	άνεκ. Μαντράς 26 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	όδ. Λώς	56	8474	έφθ. Μακάβ 22 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	έφθ. Χοινάκιαν 15 'Ιουλ.
ΛΑΓΟΝΗΣΙ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	άνεκ. Κόμης από 15 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΛΑΙΔΗ ΚΑΙΔΙΟ	Λ. Χατζηδασιλείου	58	5924	ύπο παραλαβήν
ΛΑΚΚΟΣ (δ.)	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	έφθ. Ν. Όρλεανην 21 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεκ. Αμβούργον 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Αττικα»	60	14431	διπλής Παναμά 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Λορέπα»	44	7252	έφθ. Λισαδέφειαν 24 'Ιουλ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεκ. Κόμης 27 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΛΕΛΕΤΑ (δ.)	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	άνεκ. Στεττίνον 22 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Ελληνική Σίππιγκ»	39	10060	έφθ. Πόνιν άπ. Πίτρ 10 'Ιουλ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7196	έφθ. Βιζαρπατόνην 23 'Ιουλ.
ΛΕΩΝ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άνεκ. Μάγιαν 27 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Π. Βράγκος	36	1631	διπλής Ούζαν 23 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7256	άνεκ. Σεμαίνουσ 15 'Ιουλ. δι' Αγγλιαν
ΛΙΜΝΗ (δεξ.)	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	εἰς Πειραιάς από 4 Αύγ.
ΛΙΝΔΟΣ	έλληνικο ουψέρεντα	44	1149	άνεκ. Λονδίνον 22 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκα 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	έφθ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 10 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Μαρλόνγκρο»	38	2588	άνεκ. Γλάδστον από 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Ιόνιας Νουβίγκ»	64	9615	άνεκ. Κόμης 23 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	έφθ. Πειραιάς 25 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	άνεκ. Γκούλφαχον 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλής Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	
ΜΑΙΡΗ-ΝΙΚ	έτ. «Ολμέντο»	44	1876	
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Μοτορνάθες»	53	11276	
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μαραντνάκης»	55	8526	
ΜΑΝΘΟΣ	έτ. «Κερήκ»	37	1322	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Μάντω»	45	3766	
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Αγίασιον»	36	1041	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (έπιβ.)	έτ. «Σαρίτα»	44	10172	
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Γιουρόπα»	44	2902	
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Μαρβίεντο»	43	15030	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιβ.)	Ίω. Λάτοπος	45	9900	
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	Σπ. «Ελευθεριάδης»	49	10123	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	
ΜΑΡΙΑ	Μπρόπουλος & Σία	32	1597	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	39	1506	
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	Γ. Γεραρδού	16	1808	
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Ιοθμένια»	56	12230	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	52	10607	
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6156	
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντανίαν»	57	10311	
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «Λακωνία»	38	4238	
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΟΥΛΗ	Π. Μπούρμουλης	40	886	
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7219	
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατσάνι»	41	5294	
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ	έτ. «Πάροπαντα»	44	7176	
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7245	
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαριάννα»	39	4998	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτοπος	50	16394	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	έτ. «Νεδόδαι»	35	23580	
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Ελλην. Πατέρ»	42	7147	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Νέστος»	54	11577	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7185	
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	6068	
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αροντένα»	46	9172	
ΜΑΡΙΠΙΤΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	56	8716	
ΜΑΡΙΤΑ ΘΩΡΝΤΕΝ	έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	
ΜΑΡΙΑΙ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Μάρλι»	59	20827	
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθερσαλ»	55	9125	
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	52	11197	
ΜΑΣΟΥΛΑ Γ.	έτ. «Ραχκάσι»	51	2067	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόντβια»	57	8906	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ούλισες Έντερπρ.»	43	7282	
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονόν»	57	9168	

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 22 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	παναμαϊκή έταιρια	65	14264	άνεκ. Μουρόραν 17 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΜΕΓΑΡΑ	«Άκρες»	46	6907	άνεκ. N. «Υόρκιν 23 'Ιουλ. διά Τσάρλεστον
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	«Μαρσακούέρο»	44	7277	άνεκ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΕΛΙΝΑ	«Μένταλφ»	38	5226	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΜΕΛΤΕΜΙ	«Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	7262	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουλ.
ΜΕΡΡΥ MENT	«Μαραρπέροιο»	46	3949	έφθ. Αμέρεραν 17 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	«Αίτζιαν Θράιτ»	60	14431	άνεκ. Ντώρμπαν 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΤΑΜΑΡΦΩΣΙΣ	«Ραούσα»	44	7282	έφθ. Παρανάγκουα 17 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	«Κόστα ντέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεκ. Τζιμπουτί 20 'Ιουλ. διά Κάντλα
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	«Άρμαντόρα»	43	7180	άνεκ. Μπ. «Άυρες 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΜΙΝΑ	«Μοτορνάρει»	57	9200	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	«Πιλθαγόρας»	59	9855	έφθ. Φουζικι 20 'Ιουλ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	「ιω. Λάτος	39	1552	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλης και Σιά	33	1503	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	«Πούντα Αρένας»	56	8873	διπλής Παναμά 10 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	«Ταλαβέρα»	56	8046	άνεκ. Βάλδις Μπαίν από 24 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΜΙΧΑΗΛΣ	«Ιντεγκρίτας»	44	7375	άνεκ. Λεγκάστ 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	«Μαραντίταντο»	41	7024	έφθ. Χόγκ Κόγκ από 24 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	«Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Νιούκαστλ Νιούς 27 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	«Στάμλε»	43	7084	άνεκ. Χαδάνα 14 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	«Βετακρούζ»	44	7289	άνεκ. Γιοκοχάμα 15 'Ιουλ. διά Κούν Μπαίν
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	«Φράνκιλλ»	52	6067	άνεκ. «Αντεν 14 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΠΙΛΙ	«Παν. - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Σουέζ 16 'Ιουλ.
ΜΠΟΣΤΟΝ Δ.	«Πισειδώνια»	34	4163	άνεκ. Τζιμπουτί 27 'Ιουλ. διά Κωνσταντζάν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	«Γουεστγουάιντ»	55	10191	έφθ. Φριτσάουν 17 'Ιουλ.
ΜΠΡΟΓΟΥΙΝΤ	Σιγάλας - 'Α φοι Πλατή	35	2642	άνεκ. Βρέστον από 13 'Ιουν. διά Καναδᾶ
ΜΠΡΟΝΕΜΠΟΤΕΛΑΚΟΥΓΚ	«Υδρα»	06	736	άνεκ. Ριγιέκαν 14 'Ιουλ. διά Ισπανίαν
ΜΠΡΟΥΚΟΙΑΝΤ	«Γιουνιόν Εντερπράϊζ»	39	2829	άνεκ. Τζιμπουτί 23 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενόπλοιος»	51	2173	εις Πειραιά από 5 'Ιουλ. 1964
ΜΥΚΗΝΑΙ	«Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Μη. «Άυρες 19 'Ιουλ.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοάτος	45	3889	έφθ. θέσιν 47.29 Β. - 7.26 Δ. 'Ιουλ. 20 διά Γουώρκιγκτων
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Μπάκια Μπλάγκα
ΜΥΡΣΗΝ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Μη. «Άυρες 24 'Ιουλ. διά Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	«Σαλαμίνια»	57	9345	διπλής Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεκ. Ντώρμπαν 15 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
NANTIN	έτ. «Τέρο»	44	2854	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΝΑΥΠΙΟΝ	έτ. «Ιντερροΐπι»	34	1469	άνεκ. Κορραμάσχρ 17 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΑΥΣΙΚΑ	N. Βλαχάκος	42	708	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Φλέσμπουργκ
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σιά	44	1287	έφθ. Γκρπτ Γιάρμουθ 22 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Σουέζ 22 'Ιουλ.
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΝΕΟΣ	έτ. «Πολικίριοι»	56	5860	άνεκ. Βιλέλμεταντ 14 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μόρ»	44	7158	άνεκ. Αντεν 24 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1770	έφθ. Νόρρικοπικ 23 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	46	748	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	2000	άνεκ. Βάλλατζ Μπαίν 24 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Γεωργόπουλος	45	946	έφθ. Ζντάνιφ 21 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	49	1953	άνεκ. Σόντερχαρα 24 'Ιουλ. διά Πάτρας
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	A. Αθανασίδης	49	1851	διπλής Μπρόναμποτελ 11 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	«Μαρτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Γένοβαν 21 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
ΝΙΚΟΔΟΡΟΜΟΣ	«Μαρασιέντα»	53	1503	άνεκ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 7 'Ιουλ. δι' Αδελαΐδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεκ. Βαγκούδερ 16 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεκ. Ροζάρι 21 'Ιουλ. διά Μπ. «Άυρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	«Σάντη Βίκτωρες»	55	7216	άνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά νησον 'Αγ. Μάρκου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	«Εφιλόνι»	58	8460	άνεκ. Πόλι Νούάρ 7 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	«Φράνκο»	44	7199	διπλής Κωνίων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γεωργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
NINA Γ.	έτ. «Αστροφελίζ»	49	5684	εις Άμδούργον από 2 Μαρτ.
NINH	έτ. «Οσ. Σπηλιγκ»	62	28651	άνεκ. Γιαδάτο 30 'Ιουν. διά Περού
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικο»	42	7248	άνεκ. Βικτωρία (Βρ. Κολ.) 7 'Ιουλ. διά Αδελαΐδα
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεκ. Βαγκούδερ 16 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΝΟΡΟ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλαγκαλάντες»	60	10236	άνεκ. Σόντερχαρ 19 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμάρτες»	57	10904	άνεκ. Ροζάρι 21 'Ιουλ. διά Πάτρας
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	άνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	Παν. Ατλαντικά	60	9341	άνεκ. Πάτρας 22 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμ»	59	12390	άνεκ. Κέντριον 14 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουερτο Ριάλ»	59	8646	άνεκ. Κέντριον 16 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάγυτο»	58	8639	άνεκ. Ν. Υόρκιν 21 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλλ
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΑ	έτ. «Φερφιτζέρειτορ»	63	6434	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 20 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 15 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΝΟΡΟ ΧΑΤΖΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετη»	42	7251	έφθ. Τορόντο 24 'Ιουλ.
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	Γ. Κανάκης	43	1790	άνεκ. Λάγκος 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΝΟΥΟΔΑΡΑ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	άνεκ. Πότερνταντ 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πόντον»	63	15297	άνεκ. Μόζι 16 'Ιουλ. διά Γκηλόγκ
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνιοση»	62	14150	έφθ. Τακοράντι 25 'Ιουλ.
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφαδά»	36	1988	άνεκ. Χιούστον 23 'Ιουλ. διά Πουσόν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Τζένεραλ Ναβιγκ.»	59	9030	έφθ. Αδελαΐδα 9 'Ιουλ. διά Τοιμπά
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Ευρόπολι»	57	9953	έφθ. Σαουθάμπτον 20 'Ιουλ.
ΝΥΜΟΔΙΑ	έτ. «Πιούντ»	43	7276	έφθ. Σορέλ 22 'Ιουλ.
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	έφθ. Σορέλ 22 'Ιουλ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιον»	57	9367	έφθ. Ναγκόγια 18 'Ιουλ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Οινούσιαν»	56	9217	άνεκ. Μόζι 15 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΟΛΓΑ	Ραφ. Μελαχρήνδης & Υιοι	25	996	άργει Περάμα από 29 'Ιουν.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7284	άνεκ. Φρπροπτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΟΛΓΑ	έτ. «Σπηνούσινι»	49	4663	έφθ. Ριο Ιανέριο 24 'Ιουλ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	έφθ. Ντάνιφ 19 'Ιουλ.
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	έτ. «Κονκρόντια»	42	7132	έφθ. Μορμουγκάο 17 'Ιουλ.
ΟΝΤΙΝ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	διπλής Κονκραγιακίλλ 23 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπούν Ατλαντική»	60	5960	άνεκ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Τοπολομάπμπο
ΟΡΙΕΝΤ ΑΔΙΝΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεκ. Αντεν 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΕ	έτ. «Μήντη Ήτο»	45	7787	έφθ. Καλκούταν 25 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κόμορος»	43	7211	άνεκ. Κενόδα 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(«Οριεντ Μήντη Ήτο»)	64	9483	εις Πόρτ Γουέλλερ από 12 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντη Ήτο»	44	9894	έφθ. Τορόντο 17 'Ιουλ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μηνέλαντη»	45	7681	έφθ. Βαλένθια 20 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Ν. Όρλεάνην 21 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεκ. Μόζι 16 'Ιουλ. διά Γλάδοτων
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεκ. Φρπράντη 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλιτρα»	56	10120	έφθ. Κίτιματ 15 'Ιουλ. (διά Πιοκοχάμα)
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικη»	61	10996	έφθ. Τακόμα 20 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ	έτ. «Γιουν. Ούσιτ Σίππ.»	42	7269	άνεκ. Αιμέρεραν 26 'Ιουλ. διά Νάρβικ
ΟΥΛΥΣΣΕΣ	έτ. «Ούλυνες»	42	8570	άνεκ. Μόζι 26 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλτοντάρο»	63	15370	άνεκ. Βαγκούθερ 24 'Ιουλ. διά Ηγγλίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός»	42	7150	διπλής Πύλον 6 'Ιουλ. διά Στοκχόλμην
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Σπετζά 30 'Ιουν.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	έφθ. Ντάιρεν 13 'Ιουλ.
ΠΑΙΚΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	58	23607	άνεκ. Κολόμπο 20 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΙΜΙΤ	έτ. «Αχ. Χολκούσης	45	3929	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 14 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 'Ιουλ. διά Χοινκάκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ	έτ. «Μασπλάσα»	36	1553	διπλής Πύλον 6 'Ιουλ. διά Στοκχόλμην

ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	ἀνεχ. Ἀλεξάνδρειαν 14 Ἰουλ. διὰ Λαττάκια
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Κ. Γ. Καραβίας	43	7176	διπλήσε Παναμά 24 Ἰουλ. διὰ Σικάμα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΕΡΑ	έτ. «Γούνιαντόρο»	44	7251	ἀνεχ. Ἀμοτερνταμ 11 Ἰουλ. διὰ Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ἀκμέ»	57	10720	ἀνεχ. Ὁταρού 13 Ἰουλ. διὰ Βαγκούμπερ
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Ἐντερπρ.	47	2576	ἀνεχ. Βιρυττών 23 Ἰουλ. διὰ Φαμαγκούσταν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τουρινάκης	39	2456	διπλήσε Κωνυπούλιαν 24 Ἰουλ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	διπλήσε Πανάμα 24 Ἰουλ. δι' Ἰταλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II	Π. Κουλούρης	47	1346	ὑπό παραλαβήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ἐλιάζαν»	57	10747	διπλήσε Παναμά 23 Ἰουλ. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	I. Π. Κατσουλάκος	39	3562	ἀνεχ. Σαιντ Μικαέλ' 2 Ἰουλ. διὰ Κορώ Μπαιν
ΠΑΝΑΩΡΑ	έτ. «Ἀρίρο»	47	2811	εἰς Πειραιά ἀπό 28 Ἰουν.
ΠΑΝΟΣ	έτ. Ντά Κόστα	45	4229	ἀνεχ. Γκάλθεστων 16 Ἰουλ. δι' Βιζαγκαπατνάμ
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρπογκρέσο»	55	11430	εἰς Πειραιάκας ἀπό 17 Ἰουν.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Ἐλλαδιγκέιτορρ»	44	7254	ἀνεχ. Ραγκούν 28 Ἰουλ. δι' Βιζαγκαπατνάμ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ὄράνκο»	43	7149	διπλήσε Εσκούμινς 17 Ἰουλ. (διαταγάς)
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Πιανωράια»	39	4550	εἰς Μπουργκάς ἀπό 17 Μαΐου
ΠΑΣΟΙ	έτ. «Μαρμπέρια»	43	7144	διπλήσε Πόρτ Σαιδ 17 Ἰουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	'Ιω. Παράσοκος	41	2029	ἀνεχ. Λουνέα 24 Ἰουλ. διὰ Μαριέμπεργκ
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκρόμπο»	59	23607	ἔφθ. Σουεζ 23 Ἰουλ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	ἔφθ. Ταϊτακόγια 19 Ἰουλ.
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Ἀλόρα»	61	13903	ἔφθ. Τόκιο 22 Ἰουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	ἔφθ. Τορόντο 18 Ἰουλ.
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ	έτ. «Παταγονία»	44	7128	ἔφθ. Αμύδοργον 22 Ἰουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	47	2754	ἀνεχ. Φρημάντη 26 Ἰουλ. διὰ Σιδνεϋ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	όδ. Χανδρόπ.	50	18400	ἔφθ. Ν. Ορλεάνην 21 Ἰουλ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	'Ελλ. «Οσεαν Κέρριερ	56	9972	διπλήσε Παναμά 16 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Οθερού Φράύτερ»	61	11767	εἰς μεσσεγιακά μεταφοράς
ΠΕΛΟΨ	Xρ. Σαρλίης	39	863	ἀνεχ. Χώρ ἀλ Αμάγια 23 Ἰουλ. δι' Αντεν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκρόμπο»	59	23601	ἀνεχ. Χονολουλού 19 Ἰουλ. διὰ Βακαματσού
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7240	ἔφθ. Σάντορ Σαιδ 2 Ἰουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλῆς»	56	20778	ἀνεχ. Μορμουγκάδο 20 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Παλιάζαν»	44	7050	ἀνεχ. Σάφι 25 Ἰουλ. διὰ Χάρηρν
ΠΕΡΛ ΚΑΠΤΙΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	κολούπιτα ρίθερ 1 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μαρνάτο»	62	10122	Ζαμπάλ Ντανά 19 Ἰουλ. διὰ Μελδούρην
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	63	33462	ἔφθ. Ιτέαν 22 Ἰουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	48	2086	ἀνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 14 Ἰουλ. διὰ Κίναν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ II	έτ. «Μαρχίερα»	55	15852	ἀνεχ. Λείδερς 25 Ἰουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΠΕΡΣΙΑΝ ΣΑΧ ΑΜΠΑΣ	έτ. «Μαρλουσίντα»	47	3000	εἰς Ρουέν υπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΑΜΠΡΑ	Γ. Πετρόπουλος	44	3199	ὑπό παραλαβήν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	ἀνεχ. Τοιθαγκτάρο 25 Ἰουλ. διὰ Μόζι
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	διπλήσε Τιραλάτάρο 19 Ἰουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουστα»	61	10072	ἔφθ. Λιβερπούλ 21 Ἰουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	όδ. «Σπηνουαΐνες»	41	3307	ἀνεχ. Σάντος 25 Ἰουλ. διὰ Μη. "Αὔρες
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Ελαιφάρερς»	61	13379	ἀνεχ. Καμαροί 13 Ἰουλ. διὰ Χίλιν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμεροίδα» κ.λ.π.	54	6154	ἔφθ. Σαντάρτερ 16 Ἰουλ.
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαιψφέρη»	50	10776	διπλήσε Αγ. Βικέντιον 19 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	ἔφθ. Γιοκοχάμα 21 Ἰουλ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Γιούνιον Μαριτάπη»	43	1815	ἀνεχ. Μπόστον (Λίνκ) 1 Ἰουλ. δι' Αρχάγγελον
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ	έτ. «Πλείτη»	44	7186	ἔφθ. Μίλφορντ Χάρεν 23 Ἰουλ.
ΠΛΕΙΤ ΚΑΠΤΙΠΕΡ	έτ. «Πλείτη»	54	8155	ἔφθ. Μη. Αὔρες 22 Ἰουλ.
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πλείτη»	43	7303	διπλήσε Αγ. Βικέντιον 11 Ἰουλ. διὰ Μη. "Αὔρες
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	ἀνεχ. Μόζι 21 Ἰουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΠΟΙΑΙ	έτ. «Ποναμάς»	54	8825	ἀνεχ. Πούλια Μπούκον 17 Ἰουλ. διὰ Βαμπόα
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρώνων»	43	7258	εἰς Πόρτλαντ ("Ορ.) ἀπό 4 Μαρτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	ἀνεχ. Πόρτλαντ 25 Ἰουλ.
ΠΟΛΥΑΔΡΩ	έτ. «Μαρκίμα»	49	2755	ἔφθ. Λιβερπούλ 25 Ἰουλ.
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ	έτ. «Στροβίλη»	62	11500	ἀνεχ. Μη. Αὔρες 14 Ἰουλ. διὰ Κίναν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο»	43	7122	ἔφθ. Νταβάς 8 Ἰουλ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλης»	45	7143	ἀνεχ. Ριό Ιανέριο 16 Ἰουλ. διὰ Βαλένθια (πρὸς ΔΙΑΛΥΣ.)
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	ἀνεχ. Μαυρικίον 20 Ἰουλ. διὰ Καναδᾶ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ανδρέαδός	43	14425	ἀνεχ. "Αμοτερνταμ 18 Ἰουλ. διὰ Κορώ Μπαιν
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πλείας»	37	4840	ἔφθ. Βρέμπον 8 Ἰουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νοεδά Σεβίλλα»	64	40098	ἀνεχ. Μπαχρέιν 17 Ἰουλ. δι' Αύστραλιαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Προδίντεντς»	48	11173	ἀνεχ. Χάρηρν 23 Ἰουλ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	ἀνεχ. Χάρηρν 23 Ἰουλ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΠΡΟΕΔΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Τρανοσεάνικα»	58	10996	ἀνεχ. Κορίντη ἀπό 18 Ἰουν. δι' Οζάκαν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	ἀνεχ. Κορίντη 17 Ἰουλ. διὰ Πρόδινταν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Γουέστ Αφρίκα»	58	8414	ἀνεχ. Κορίντη 20 Ἰουλ. διὰ Γένοβαν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μαρτέρνο»	55	16718	ἀνεχ. Χάρηρν 23 Ἰουλ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Αστήρη»	60	18889	ἀνεχ. Πάρια μέσα 28 Σεπτ. 1958
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7259	ἔφθ. Κωνοτάντζαν 9 Ἰουλ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	21	1515	ἀνεχ. Ντακάρ 9 Ἰουλ. διὰ Ντωρμπαν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	ἔφθ. Βίλλα Κοντιτούσον 25 Ἰουλ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	ἔφθ. Λονδίνον 17 Ἰουλ.
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτοπης	52	10224	ἔφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Ἰουλ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λιμία»	37	5910	ἀνεχ. Μουρόραν 12 Ἰουλ. διὰ Φιλιππίνας
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	ἔφθ. Βιρυττόν 23 Ἰουλ.
PANTOP	έτ. «Τζεράρλοντο»	43	7133	ἔφθ. Ρόττερνταμ 15 Ἰουλ.
PAKISTHÉ	έτ. «Στροβίλων	43	7138	ἀνεχ. Πούλια Μπούκον 7 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
PEGGINA	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Κρούνγκς	39	10603	άργεις Αμπελάκι ἀπό 10 Ιαν.
PHNOΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	ἔφθ. Αρχάγγελον 14 Ἰουλ.
PITA	Yioi Σιγάλα	25	1412	άργεις Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	έτ. «Μανλεμός»	45	7176	ἀνεχ. Κωνοτάντζαν 9 Ἰουλ.
ΡΟΓΩ	έτ. «Γκρόθαρη»	44	7239	ἀνεχ. Ντακάρ 9 Ἰουλ. διὰ Ντωρμπαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	ἔφθ. Πειραιά 26 Ἰουλ.
ΡΟΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 16 Ἰουλ. διὰ Πασάγιες
ΡΟΥΛΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	E. Κωνοταντάκης κ.λ.π.	50	10608	διπλήσε Κωνυπούλιαν 9 Ἰουλ. δι' Οδσόσον
ΡΥΓΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Ἰουλ.
S. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 24 Ἰουλ. διὰ Κόλπον Μεζικοῦ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	ἀνεχ. Χώρ ἀλ Αμάγια 18 Ἰουλ. δι' Αργεντινήν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	όδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	ἔφθ. Κείπ Τάουν 13 Ἰουλ.
ΣΑΛΑΜΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μαγενίρη»	52	10176	ἔφθ. Γένοβαν 16 Ἰουλ.
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	ἀνεχ. Τρίνινταν 17 Ἰουλ. διὰ Ματάνζας
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φόρντονη	43	7268	ἀνεχ. Πούλια Μπούκον 4 Ἰουλ. διὰ Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριαλίζα»	37	2409	ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Ἰουλ. διὰ Καναδᾶ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	διπλήσε Σουεζ 25 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πλοκουάρι»	38	1848	διπλήσε Σουεζ 14 Ἰουλ. διὰ Ντουμπαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	ἀνεχ. Βαλιτρών 13 Ἰουλ. διὰ Τρίνινταν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	ἀνεχ. Πόρτ Αθέουρ 22 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiōn Σιγάλα	43	7176	άργεις Κυνδούρων ἀπό 3 Μαρτ.
ΣΑΥΓΟΥΠΟΟΥΑ	έτ. «Ρηφέρη»	63	6421	ἀνεχ. N. Υόρκην 19 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Λιμόν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	ἀνεχ. Μπακάμας 25 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΣΑΣ	Γ. Θ. Σιγάλας	40	5360	ἔφθ. Τρογκίρ 8 Ἰουλ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	A. Πρίντεζης	28	1660	ἔφθ. Πειραιά 17 Ἰουλ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαριτ. Ἐντερπράτζ»	46	3921	ἀνεχ. Κυπρον 15 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16241	ἀνεχ. Νταίρεν 26 Ἰουλ. δι' Αργεντινήν
ΣΕΛΛΑΜ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	ἔφθ. Γκέφελ 20 Ἰουλ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13753	ἀνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 22 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρηφέρ & Τζένεραλ»	63	3098	ἔφθ. Λεμεσόν 24 Ἰουλ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	διπλήσε Πόρτ Σαιδ 10 Ἰουλ. δι' Ιταλίαν
ΣΙΣΟΥΛΑ	Φρ. Θεοδωρίσης	40	4499	ἀνεχ. Μπιλμπάτ 23 Ἰουλ. δι' Αμβέρσαν
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρηφέρ»	62	3097	ἀνεχ. Βιρυττόν 22 Ἰουλ. διὰ Κίελον
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	ἀνεχ. Γδούνια 21 Ἰουλ. διὰ Γκάλθεζ
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	ἀνεχ. Μπέλιζε 22 Ἰουλ. διὰ Κάλας Πάλμας
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	ἀνεχ. Πειραιά 28 Ἰουλ. διὰ Γκάλθεζ
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Σόμια»	53	805	ἔφθ. Τέμα 24 Ἰουλ.
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Σόμια»	53	805	ἔφθ. Τέμα 24 Ἰουλ.

ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άνεχ. Τοιμπά 7 'Ιουλ. διά Περού
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σία	45	1598	μεταφοράς 'Ελλάδος - Αδριατικής
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολίστιμ»	29	7030	εἰς Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. (διά Χαδόναν)
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	εἰς Κολόμπο από 18 'Ιουν. (διά Κίναν)
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Ελέλσιορ»	57	10739	έφθ. Μπούφαλο 25 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΣΟΦΙΑ Τ.	(Κροτική Ακτοπλοΐα)	36	4091	άνεχ. Ρόττερντα� 27 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΣΠΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Σαγκάπαν
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	διπλής Θεσυταν 27 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάνυρ»	43	3327	έφθ. Κύπρον 28 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Μπάρρο ρόδς 12 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΣΠΥΡΟΣ	Ίω. Λάτσης	26	5648	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	άνεχ. Τάιν 19 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρές»	59	10801	διπλής Παναμά από 25 'Ιουν. διά Θρημάντηλ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποαειδώνια»	56	8789	έφθ. Αιμέρσον 26 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	Α. & Π. Καλλίτσης	44	1723	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΤΑΡΑΙΑ ΙΤ ΙΙ	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 'Ιουν. (διαταγάς)
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	30	4184	έφθ. Μακάι 25 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 10 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθερίαδης	49	8630	διπλής Κυνή) πολιν 25 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	διπλής Πόρτ Σαίδη 26 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μαρεδάνης	47	1998	έφθ. Τριπολίν (Αιδουνγ') 17 'Ιουλ.
ΣΤΡΟΒΙΛΙ	έτ. «Στοοβίδη»	43	7187	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	(Γενική) Α.Ε.	39	7401	έφθ. Μακάι 25 'Ιουλ.
ΣΥΝΕΣΙΣ	έτ. «Συνεσίς»	61	7338	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 10 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΣΥΝΤΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	Π'Ιουν. Μαρ. 'Εντερπράτς	52	2073	διπλής Βιρτυτάρ 23 'Ιουλ.
ΣΥΡΑ	παναμαϊκή έταιρια	43	8394	διπλής Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεχ. Ραγκούν 24 'Ιουλ. διά Μπασσείν
ΤΑΝΑΤΙΣ	έτ. «Τριτώνια»	59	2847	άνεχ. Φρημάντη 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατής»	31	3991	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ΤΑΣΙΑ	Α. Κατσογιώργης κ.λ.π.	44	2321	έφθ. Χούλι 14 'Ιουλ.
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπονι	53	7564	άνεχ. Σπέτζια 10 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Πούντα Πάλμας 16 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	έφθ. Γιαδάτο 19 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	έφθ. Ντουκούν 10 'Ιουλ.
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σεύλαγκη»	37	5556	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διά Ιοπανιάν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεος» νικη	65	38100	διπλής Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ	Κ. Λυμπερόπουλος	29	4734	διπλής Κυνή) πολιν 30 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Βοστώνη 19 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεχ. Κολμπο 27 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστίμη	42	7362	διπλής Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Ντάιρεν
ΤΟΥΡΚΙΑ	(Ελληνική) Α.Ε.	56	2863	έφθ. Γιαδάτο 19 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωραΐτης	49	1366	άνεχ. Αύγουστο 19 'Ιουλ. διά Πόρτο Έμπεδόκλε
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Αίλα Γκράντες»	65	15900	άνεχ. Ροζάριο 23 'Ιουλ. διά Μη. 'Αύρες
ΤΡΙΤΟΝ	δδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Ρεοφι 15 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ιροπάριμ»	34	2353	έφθ. Βέζλε 21 'Ιουλ.
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	έτ. «Εβγερος»	51	8997	εἰς Ρόττερνταμ υπό παραλαβήν
ΥΔΑΡΙΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	38	5239	άνεχ. Λά Παλίς 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Ιλ - Μέντικο»	59	23678	έφθ. Γένοβαν 10 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Ιλ - Μέντικο»	37	4298	άνεχ. Κόρκ 10 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΦΑΕΩΝ	έτ. «Κόμετ»	45	15005	διπλής Παναμά 8 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεχ. Γιαδάτα 27 'Ιουλ. διά 'Αιδί
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	άνεχ. Λορ. Μαρκές 16 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Άλόρα»	60	13997	διπλής Παναμά 14 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζῆς & Συκιάς	22	3117	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΦΑΝΗ	Μουνδόβεας	38	2564	έφθ. Τζέδδαν 19 'Ιουλ.
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξ»	44	15579	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Πρόγκρες»	44	7244	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	έτ. «Πλάτωνι	24	1352	έφθ. Σπαλάτον 9 'Ιουλ.
ΦΟΙΟΣΒΟΣ	έτ. «Αστρογκουάρα»	43	10006	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Ραγκούν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΦΛΩΡΑ Μ.	Λ. & Χ. Μάτσας	41	7244	έφθ. Κολμπο 6 'Ιουλ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	διπλής Πούλο Μπούκομ 21 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλόρα»	60	13993	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουλ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Σπλέιν»	44	15020	εἰς Αίοι από 18 'Ιουν.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρος - Βασιληνᾶς	47	1106	άνεχ. Ρεοφι 15 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμόπηριαν»	43	7152	έφθ. Κένοβαν 14 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτιν»	57	10493	άνεχ. Μαντράς 26 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΦΩΤΗΣ	(Ελληνοκυπριακή)	35	1253	άνεχ. Βιρτυτόν 23 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπούλακος	26	1958	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΦΩΦΩ	έτ. «Κονοτελέσιον»	54	1961	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	διπλής Κωνή) πολιν 19 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Ποθιτός - Κουτσοφίδης & Σία	13	1282	εἰς Αύγουστον από 12 Μαΐου
ΧΑΝΙΑ ΙΙ	Μαρκοντώνακης	47	1209	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Πιομίνο
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Ντάιρεν 18 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Ρεοφι 24 'Ιουλ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ	Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτζέο»	44	2675	άνεχ. Βένετίαν 22 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	Κοντός & Ψαρέλλης	44	1752	άνεχ. Μόζι από 31 Μαΐου διά Σασέμπο
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ	έτ. «Ντεβελόπεμπντ»	53	8458	άνεχ. Ντώρμπαν 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρφαντή»	53	11310	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάνια»	54	16193	εἰς Πειραιά από 18 'Ιουν. (έπισκεψι)
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλη»	45	2886	έφθ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Μπιζέρτον 25 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΣΣΑ	δδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Καβάλλα 8 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρεσόπουμα»	43	2074	άνεχ. Βιρτυτόν 23 'Ιουλ. διά Ισκεντερούν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλού Σή»	45	4746	άνεχ. Τζιμπούτι από 22 Μαΐου διά Κίναν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	διπλής Κωνή) πολιν 20 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάβε»	25	958	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τόχη»	45	7247	άνεχ. Πιομίνο 13 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινόλη»	42	7175	διπλής Παναμά 13 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΛΛΟΥΜ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11600	άνεχ. Αιμέρσον 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Έθεργκλαντ
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.) έτ. «Ακτίς»	44	7212	άνεχ. Αιμέρσον 25 'Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.) έτ. «Αγγελά»	42	7259	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 17 'Ιουλ. διά Πούερτο Κορτέζ
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.) έτ. «Αθηνίαν»	52	3694	άνεχ. Ριο Τζάρντες 1 'Ιουλ. διά Χατσινός
ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Μαρθάλια»	45	6877	έφθ. Ρεοφι 26 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.) έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεχ. Βιλλεμοταντ 14 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.) έτ. «Αΐδια»	43	7238	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Ακρωτάρι»	43	7157	άνεχ. Λισσανίδα 8 'Ιουλ. διά Χάλιφας
ΑΓΙΑ ΓΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.) έτ. «Ελπίσαγο»	43	3106	διπλής Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Ράς Κάριμπ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.) έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	53	11010	έφθ. Σμύρνην 17 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.) έτ. «Μαρείλο»	24	1988	έφθ. Σουέζ 22 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.) έτ. «Σάν Τζεράνι»	22	1833	έφθ. Χάλιφας 2 'Ιουλ. διά Χάλιφας
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (π.)	άληνικά συμφέροντα	43	7165	έφθ. Βενετίαν 13 'Ιουλ. διά Χάλιφας
ΑΓΙΟΓΛΑΟΥΣΣΑΙΝΑ	(N.A.T.) έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Γενόβαν 19 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Νικολάς»	53	11024	διπλής Παναμά 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Πιουντίτεντ»	43	8434	
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.) έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	

ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρο)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτο Μαριτάιμ»	44	7134	άνεχ. Χαδάνα 16 'Ιουλ. διά Γιουκάρο
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεχ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπυγουάιν»	49	3484	εις θεσιν 49.55 Β. - 2.23 Δ. 'Ιουλ. 18 διά Λαττάκια
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανομαρίνος 'Αρμαντόρες	42	6997	έφθ. Γιουκάρο ἀπό 28 'Ιουν.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανιφέρτιππη»	30	4125	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουν.
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	έφθ. Ραγκούν 23 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	άνεχ. Χόρ άλ. Αμάγια 16 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές
ΑΘΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ευκάριερς»	45	9728	διπλής Παναμά 23 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνια»	43	7290	έφθ. Ειδονυμάθου 14 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωστα»	43	7267	έφθ. Λορ. Μαρκές 18 'Ιουλ.
ΑΙΟΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	58	10018	άνεχ. Τακόμα 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	58	10018	έφθ. Βανκούμερ 13 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	58	10020	έφθ. Κόμπε 7 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποειδώνη»	43	7256	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 9 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ταέρο Κουάκα»	65	18400	άνεχ. Βραζιλίαν 26 'Ιουλ. διά Εμπεν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ζοζέ»	45	7285	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	άνεχ. Χόγκ Κρι 9 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	έφθ. Ρίο Γκράντε 22 'Ιουλ.
ΑΚΜΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7159	έφθ. Όζκαν 17 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (ο. άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύμπρουκ»	47	7143	διπλής Παναμά 9 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιμ»	43	7224	έφθ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουλ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 2 'Ιουλ. διά Ντάμαρ "Αίλαντ"
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουλ. δι' Αιμπούργον
ΑΚΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαγκουάρντια»	43	6943	διπλής Λάδδεντα 17 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραγούαδιν»	54	29440	άνεχ. Ραβένα 14 'Ιουλ. διά Βάντο
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουλ.
ΑΛΕΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλεζ»	25	2323	άνεχ. Περού 25 'Ιουλ. διά Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10480	έφθ. Μπράντορπ 21 'Ιουλ. διά Βάντο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	άνεχ. Φράπορτ (Μπαχ.) 18 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	56	20926	άνεχ. Περού 25 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Νικόλα»	43	2908	έφθ. Μπάρρο 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φάίροπ»	44	7215	διπλής Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	11200	έφθ. Λιβερπούλ 26 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	διπλής Ούζάν 17 'Ιουλ. δι' Αλ) δρειαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	εἰς Σάντος ἀπό 24 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσφορντη»	44	11460	έφθ. Ταμπικο 22 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάιαρ»	44	7270	έφθ. Νεκτάσια 20 'Ιουλ.
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σ. Ζερδός	17	965	άνεχ. Σύρου 18 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Γκέλα 9 'Ιουλ.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Αντώνιο»	43	7171	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 16 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΛΧΕΤΙΓΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Αντώνιο»	44	7183	έφθ. Μπωμόντ 17 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	άνεχ. Βιρτούτον 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διπλής Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΑΜΕΝΑΤΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τόμας»	52	4894	άνεχ. Ντιπρότι 21 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΜΙΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Ρόγιο»	43	7252	άνεχ. Καράκας Μπαιν 20 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρη»	44	10535	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΑΛΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφίθεα»	43	7036	διπλής Αγ. Βικέντιον 19 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΑΜΦΙΩΝ (Άιτας δ.)	(N.P.T.)	έδ. Λύρα	58	12772	έφθ. Κολόμπο 7 'Ιουλ.
ΑΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροργούλλοι»	44	7229	εἰς Κόμπε ἀπό 9 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέντ Αφρικαν»	56	13262	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	διπλής Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανιμονί»	40	3182	έφθ. Θεος νίκιν 16 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	έφθ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλότα»	65	15597	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 15 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34114	άνεχ. Περού ἀπό 23 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΑΝΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρη»	43	10582	άνεχ. Αλγερίουν 22 'Ιουλ. διά Μπουζί
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντρόποντ»	57	25441	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφορδίτη»	45	4229	Ίδε: «ΠΙΑΝΟΣ», ομιλία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 19 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	64	18200	άνεχ. Καντένταρ 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον»	44	10599	άνεχ. Μπακρένιν 22 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΝΤΜΙΡΑΛΤΥ ΚΡΕΣΤ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	5579	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουλ. διά Κορραμόσαχρ
ΑΝΤΜΙΡΑΛΤ ΦΛΥΕΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	5579	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 21 'Ιουλ. διά Βορμάνην
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντας Πετρόλεοντη»	57	15845	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ.
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλορ»	48	3781	άνεχ. Μπασάλιαν 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Ραγκούν 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρινθίλλα»	43	7244	άργει Αμπελάκι ἀπό 18 'Ιουν. 1964
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταϊφ»	44	1598	άνεχ. Αλ) δρειαν 18 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ Ατλάντικ»	63	15985	άνεχ. Πιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτόρο»	57	11041	διπλής Παναμά 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Καρταγένα 24 'Ιουλ.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άπες»	42	6706	άνεχ. Σαντάντερ 20 'Ιουλ. διά Γκιζόν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Τζιοθάνη»	44	7284	άνεχ. Ρέτζιο ἀπό 5 'Ιουν. δι' Αλβανίαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Α. Κατούγεωρης	40	1280	άνεχ. Τάιν 23 'Ιουλ. διά Λενινγκράντ
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Πουέρτα Όρεντάζ 21 'Ιουλ. διά Λιθερπούλ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφικ Τράνσοπορτ»	43	8479	διπλής Παναμά ἀπό 26 'Ιουν. διά Φουζίκι
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιτας»	35	4965	έφθ. Ρόττερνταρ 27 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθελόζ»	64	28313	έφθ. Αμπρέον 22 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύφραφικαν»	46	1889	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 21 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	42	7176	έφθ. Ταιττίνον 22 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικ»	45	4578	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερ»	58	23626	άνεχ. Σάντος 15 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	40	5488	έφθ. Ταμπικο 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	40	7480	έφθ. Ιζεδόν 22 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Γένοβαν 23 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	28029	άνεχ. Μουρόπαρον 9 'Ιουλ. διά Χουάσκο	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	άνεχ. Ηστάκημ 16 'Ιουλ. διά Ρεσίφ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Άριστομενης»	43	7247	έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουλ.	
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργαμος»	43	6995	άνεχ. Μη. Αύρες 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	44	7589	άνεχ. Σάρ Σουδάν 24 'Ιουλ. διά Νταμάμ
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώργης	40	7433	άνεχ. Σάν Σουάν ντελ Σώρ 9 'Ιουλ. διά Πουέρτο Σομόζα
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άριστε»	44	56	έφθ. Μορμούνικο 18 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	44	7216	έφθ. Ραθενναν 22 'Ιουλ.
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροςγκτέλη»	28	1707	έφθ. Ροζάριο 24 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο»	43	8527	έφθ. Καλλάρ 20 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσι»	43	7303	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	44	10496	άνεχ. Σάντα Φε 15 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο»	48	11379	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά Κλάρκε Σίτυ
ΑΡΤΕΜΙΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊνδρος»	44	7179	έφθ. Βανκούμερ ἀπό 14 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Θερεσίνη Μπάλλε Κάρριερς	64	17976	διπλής Κωνιόπολιν 12 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγιας»	26	2903	άνεχ. Σάν Σουάν ντελ Σώρ 9 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΤΕΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανοτόνη»	44	10454	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κά			

ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	διπλός Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ωρίον»	63	34114	ανεχ. Γιαβάτα 24 'Ιουλ. δι' 'Αιόι
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	έφθ. Μη. Αύρες 19 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρε»	58	20608	έφθ. Παλέρω 9 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	ανεχ. N. Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	ανεχ. Λορ. Μαρκές 29 'Ιουν. διά Θάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31716	έφθ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15977	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Γόνυιαν 21 'Ιουλ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	ανεχ. Μηνάταρ Μασούρ 22 'Ιουλ. διά Χουάιτγκετ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	ανεχ. Δορ. Μαρκές 4 'Ιουλ. διά Κέππ Λοπέζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Αμέρεραν 19 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	ανεχ. Πουέρτο Μιράντα 18 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	ανεχ. Κιλλιγκχολ 13 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	11524	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ Ατλάντικ»	62	15921	ανεχ. Βανκούμερ 15 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	ανεχ. Τορόντο 21 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	ανεχ. Γιορκαϊδ 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	Ιδε: «ΕΛΕΝΗ Μ.», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	ανεχ. Χιούστον 20 'Ιουλ. διά Γλασκώνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	ανεχ. Γιοκαχάμον 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκιε»	58	10139	ανεχ. Βιζαγκαπατάμ 25 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15985	ανεχ. Βαγκούμερ 26 'Ιουλίου διά Φιλιππίνας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	έφθ. Μαρμούγκα 15 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ Ήοτ Ατλάντικ	64	15977	ανεχ. Κολούμπια ριζέρ 8 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Βιάλλα 2 'Ιουλ.
ΑΤΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	51	8867	ανεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουλ. διά Σιχανούκβιλλ
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλίδερο»	56	10312	έφθ. Κεελόγκ 29 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	1028	ανεχ. Κειραϊδ 22 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΑΦΡΟΣΙΑ	(N.A.T.)	παναμαϊκή εταιρία	56	7570	ανεχ. Χόγκ Κόγκ ἀπό 21 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλείτ»	41	5281	ανεχ. Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΒΑΡΝΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλη»	48	2164	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμόν»	44	7192	ανεχ. Χαβάνα 2 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλινιον»	42	6453	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΑΤΡΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	44	7134	εἰς Σπέτζιαν ἀπό 23 'Ιουν.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΑΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	53	2089	διπλόθε Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΖΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτωρία κάρριερα»	42	6749	διπλόθε Λονδίνον 23 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τρανσό»	58	26566	διπλόθε Σιγκαπούρην ρόδες 25 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	ανεχ. Περο. Κόλπον 24 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	ανεχ. Βαρκελόνην 21 'Ιουλ. διά Ταρραγκόνα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΐΤΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	64	34114	έφθ. Καλλάο 24 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εποξ»	43	7276	ανεχ. Κούρε 10 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7248	έφθ. Αγκάρ ντός Ρέις 20 'Ιουλ. διά Γιόρκην
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	ανεχ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφλοντ»	42	7286	έφθ. Κουάλα Ρόμπιν 23 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	ανεχ. Δουλβίνον 13 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΑΛΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	διπλόθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Σιαταγάς
ΓΑΛΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λατσούριας»	44	7113	ανεχ. Πιούριον 16 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	64	36281	ανεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλη»	63	34517	ανεχ. Μόζι 12 'Ιουλ. διά Μανίλαν
ΓΕΡΓΡΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	ανεχ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Τόκιο
Ε'ΩΡΓΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραντίκτα»	45	7256	ανεχ. Αμέρεραν 17 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΡΟΓΓΙΑ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Εδερεστι»	35	5028	εἰς Πειραιά ἀπό 17 'Ιουν. (επισκευα)
ΓΕΡΟΓΡΙΟΣ Λ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αυσορόραι»	43	8531	διπλόθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Κιναν
ΓΕΡΟΓΡΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπαρη»	22	1731	διπλόθε Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Κοοιν
ΓΕΡΟΓΡΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδορερο»	43	2841	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικό συμφέροντα	52	10393	έφθ. Μονφάλκον 20 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	ανεχ. Μη. Αύρες 9 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	5550	διπλόθε Πιούρλατρ 10 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίβερσαλ»	44	7145	εἰς Γιασαβάνη 17 'Ιουλ. διά Κρέμε
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γρού»	64	15282	ανεχ. Ρέτζιο ἀπό 27 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αρρ»	43	8562	ανεχ. Μανίλαν ἀπό 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	ανεχ. Ρέτζιο ἀπό 27 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34517	ανεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΕΜ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	52	10393	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	διπλόθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γρού»	39	1626	ανεχ. Λισσαβώνη 17 'Ιουλ. διά Κρέμε
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γλωφάδα»	44	7244	ανεχ. Τζιμπούτη 19 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	45	7648	ανεχ. Σαΐν Ζάν 12 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	43	14313	έφθ. Αυστερνταν 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	55	10961	έφθ. Καλκούτταν 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Τράνσορπτ»	57	26032	διπλόθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΐΝΤΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίτιντον»	52	20667	εἰς Πειραιά ἀπό 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο»	55	27278	ανεχ. Περο. Κόλπον 15 'Ιουλ. διά Γιοκκαΐοι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνόρλαντ Γκλέν»	53	13256	ανεχ. Ούλασσον 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνόρλαντ Τάνκερ»	54	28323	ανεχ. Νιού Χάφεν 21 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούνκες»	57	13750	ανεχ. Κόμπει 17 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνόρλαντ Γκλέν»	55	27278	έφθ. Φάσουλη 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΣ δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικ»	55	25317	ανεχ. Κόμπει 18 'Ιουλ. διά Ιράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουνόρλαντ Γκρατ.»	54	27278	εἰς Σκαραμαγκάν ἀπό 23 Απρ. (επισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάνδοναλ»	54	20431	ανεχ. Σαΐν Ζάν 12 'Ιουλ. διά Αμέρεραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζάλι»	57	13750	έφθ. Σαδάν 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομαίλη»	62	11971	ανεχ. Βικτωρίαν 23 'Ιουλ. δι' 'Αμέρεραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστος Μπαίν»	57	25489	ανεχ. Ράς Τανούρα 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινόφου»	57	25490	διπλόθε Πούτ Σαϊδ 22 'Ιουλ. διά Μίλφορτ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκι»	57	26031	διπλόθε Γιουνίτιντον 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης»	57	26031	διπλόθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλακρο»	43	12805	ανεχ. Ούλασσον 16 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΐΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	43	12949	ανεχ. Λονδίνον 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύων»	43	14309	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΠΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηρα»	52	20667	εἰς Πειραιά ἀπό 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλωνων»	43	14304	ανεχ. Κοκούμην 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηρα»	53	17588	έφθ. Κεμπει 19 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	17598	εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίκος Νιάρχου	50	17598	ανεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΐΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλινελόπτη»	49	17598	έφθ. Ν. Όρλεανην 18 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	53	13459	ανεχ. Μίρι 27 'Ιουλ. διά Ταθανκάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	ανεχ. Αματερνταν 23 'Ι

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόροετ»	58	10499	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέμφις»	43	14313	ιδε: «ΓΟΥΣΤΕΤΕΡΝ ΗΓΚΛΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Στείτελ»	44	13005	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	έφθ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΟ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίς»	43	14294	έφθ. Θλώσιγκ 19 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περεσφόνη»	64	47344	άνεχ. Σιγκαπούρου πόδις 21 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙ-ΙΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	65	51000	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Ράς ες Σιδέρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Χόρ ά Αμάγια 10 'Ιουλ. διά Ταβαγκάο
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Χάρτλεπουλ 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	άνεχ. Χόγκ Κόργκ 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρου
ΔΑΙΑΛΛΟΣ (παν.)		έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Ιωάννης»	44	7255	έφθ. Σάντος 14 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Επεράντζα»	44	7207	άνεχ. Χιούστον 27 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγάλας	29	2935	εις Πειραιά από 18 Μαρτ. (έπιοκεναι)
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	43	8602	άνεχ. Περα. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεχ. Μιτζουσίμα 22 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	άνεχ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ. διά Νερόπηγιαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ά. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Τοιτταγκόκ ρόδις 17 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	44	7257	έφθ. Ταμπίκο 22 'Ιουλ.
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	διπλήθε Θινιστέρο 12 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παλαμιότον»	40	2819	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 18 'Ιουλ. δι' Αμδέρσαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνα»	43	7260	διπλήθε Φράντορπ 12 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιάντεντ Κρος»	52	12523	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. διά Μ. Θλάσσασαν
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τούεννε»	43	7184	άνεχ. Φράντορπ (Μπαχ.) 12 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	έφθ. Ραγκούν 29 'Ιουν.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεχ. Νιούπορτ 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Βαγκούσερ 22 'Ιουλ.
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρυγορούσσα»	42	2757	εις Μπράκε από 29 'Απρ.
ΔΥΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6331	άνεχ. Τζάκονδιβιλ 17 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διπλήθε Εσκουμινς 13 'Ιουλ. (διαταγάς)
Ε. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (Λιβάνου)		έτ. «Βαλθιόζα»	35	5103	έφθ. Χάρτλεπουλ 4 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 18 'Ιουλ. διά Πουγιάκ
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	«Ταυσέντειον Αρμαντόρες»	43	8184	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ Ατλαντικ	63	15983	άνεχ. Φράντορπ (Μπαχ.) 15 'Ιουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΕΖΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσποντ»	39	6697	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 21 'Ιουλ.
ΕΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκες»	56	10329	άνεχ. Ιλδίο 8 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέντα Όσεάνικ»	56	9975	άνεχ. Λός Αντζελες από 28 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΕΛΑΙΝ (δ.)		έτ. «Γκλόμπαλ Τάνκερς»	54	17297	άνεχ. Ν. Υόρκην 11 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	διπλήθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΛΕΑΝΟΡ		έτ. «Αλεξανδρά»	43	7244	άνεχ. Πορτ Σαΐδ 23 'Ιουλ. διά Γκρούλφορτ
ΣΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατράς»	45	7160	άνεχ. Ειδομένουσ 22 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Τάιθρον
ΕΛΕΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ριօς»	52	12228	έφθ. Κούπη 28 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερουπολίς»	58	13066	άνεχ. Τζιμπούτι από 16 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΙΖΙΔΑ		έτ. «Ντόριν»	44	7151	έφθ. Αρούμπαν 14 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα»	33	5432	άνεχ. Βαλτημόρην 22 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	άνεχ. Λειζέρος 19 'Ιουλ. διά Χάθρον
ΕΛΛΗΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Αμδέρσαν 20 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΠΙΠΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Μ. Καραγεωργης	44	7555	άνεχ. Καράκας Μπαϊν 13 'Ιουλ. διά Σάντος
ΕΝΩΣΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρι»	35	4963	εις Πέραμα από 16 'Ιουν.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεχ. Ιμιγκαμ 23 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίέρα Φινανζ.»	43	7272	έφθ. Σικάγον 25 'Ιουλ.
ΕΡΟ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	έφθ. Ν. Ορέσαντην 22 'Ιουλ.
ΕΥΑ		έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Θιλαδέρειαν 20 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. Αμδέρσαν 20 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντεντς»	43	7231	άνεχ. Καράκας Μπαϊν 13 'Ιουλ. διά Σάντος
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέονδρος»	19	3858	εις Πέραμα από 16 'Ιουν.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούνετς»	29	4248	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενίν Σιπηνικ & Ιντάστο»	43	4842	έφθ. Σικάγον 25 'Ιουλ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Λειζέρος 19 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	διπλήθε Φλώσιγκ 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	άνεχ. Πέρα. Κόλπον 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδα»	56	10053	έφθ. Κούρπη 23 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικ»	54	18730	άνεχ. Πέρα. Κόλπον 26 'Ιουλ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	άνεχ. Γιαδάτα 18 'Ιουλ. διά Χονολούλου
ΕΥΠΑΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Ράς Τανόύρα 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπάρ»	49	17613	έφθ. Ζαμπάλλα Νταννά 23 'Ιουλ.
ΕΦΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Μορμουγκάο 10 'Ιουλ.
ΖΑΝΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάν»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Ιουλ. διά Τοιτταγκόκ
ΖΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλαρ»	44	10393	άνεχ. Στεττίνον 15 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΖΑΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Ιλόιδο 25 'Ιουλ.
ΖΕΥΣΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βέττα»	43	7273	εις Κεελόγκ από 24 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισθρός»	55	7696	διπλήθε Μπρόναμποττελ 18 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνονάια»	37	1917	έφθ. Βαγκούσερ 19 'Ιουλ.
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Παλμέα»	45	14418	εις Κεελόγκ από 25 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Δ.		παναμαική έταιρια	44	7259	άνεχ. Γδύνια 8 'Ιουλ. διά Βέντοπιλλς
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	έφθ. Κούρε 21 'Ιουλ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	άνεχ. Γιαδάτα 14 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΗΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλα Θραγκάντοια»	65	23535	άνεχ. Βενετίαν 14 'Ιουλ. διά Λείκ Ταόρλες
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	άνεχ. Μορμουγκάο 16 'Ιουλ. διά Μόζι
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	άνεχ. Πόλον 15 'Ιουλ. διά Βόλον
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θάρρος»	50	1845	άνεχ. Μουρόπαν από 23 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΘΕΝΚΙΣΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορόντ»	44	7260	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτονία»	65	27960	άνεχ. Θεσσαλονίκη 23 'Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΘΕΟΔΟΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλαρ»	44	7194	άνεχ. Φενεράντελα 21 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	38	7246	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ. διά Ρεοφί
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Γκρέντημπασθ 21 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαλάντικα»	43	7188	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΘΕΟΦΑΝΟ ΔΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέδεσα»	42	7205	έφθ. Βέρα Κρούζ 10 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΒΑΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	άνεχ. Ναγκόγια 24 'Ιουλ. διά Βαγκούσερ
ΘΗΡΑ (π.)		έτ. «Οίκος Βάτη»	58	15895	άνεχ. παραλόθην
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	55	2858	έφθ. Θιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρι»	43	201	

ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΓ' ΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλά»	44	7198	έφθ. Βιλμιγκτών (N.K.) 19 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικ»	53	22531	έφθ. Αμβούργον 19 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ.	(N.A.T.)	έτ. «Άυτρολίς»	47	5188	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΗ	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	43	7176	έφθ. Μουρόφαν 21 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιριομάρ»	33	3946	έφθ. Βενετίαν 17 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολίνας»	41	7289	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΙΣΜΗΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλίαντζα»	29	1126	έφθ. N. Όρλεάνην 27 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεδα»	17	1295	όργει 'Αμπελάκι από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΙΩΑΝΝΗΣ (N.A.T.)		έτ. «Ευρού»	58	10077	έφθ. Βρέστην 28 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμιδα»	43	7297	εις θέσιν 25.35 B. — 127.27 A. 'Ιουλ. 7 διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοβάνι»	42	7020	όνεχ. Σουεζ 15 'Ιουλ. δι' Ακάμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ. (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικη ουμφέροντα	44	2850	έφθ. Φλώρικ 21 'Ιουλ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνατεντ Κρόσι»	57	12618	όνεχ. Νεαπόλιν 16 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	"Ελλεινικ Σπ. 'Ιντάστριτς	43	8529	έφθ. Βρέμην 19 'Ιουλ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	όνεχ. Αμβούργον 30 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Ροζάριο 23 'Ιουλ. διά Βίλλα Κονοτίτιούσον
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφαι»	46	3749	έφθ. Κολόμπο 19 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Μόζι 15 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπις Τάνκοπι»	30	2377	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά 'Ιλιτσεβοκ
ΚΑΓΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονροβία»	64	10864	έφθ. Σιμιζου 23 'Ιουλ.
ΚΑΙΜΠΡΙΤΖ ΤΡΕΓ' ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεσόν Σουώρτερ»	56	12788	έφθ. Κομπε 23 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Ατλάντικιμαρ»	46	1921	διπλήθε Κων) πολιν 15 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΙΤΗ (λ.)		έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	24600	εις Κολόμπο από 1 'Ιουν.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	έφθ. Αμβούργον 27 'Ιουλ.
ΚΑΛΙΦΩΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τ'καμπς»	43	8687	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ. (από Μανιλαν)
ΚΑΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικών»	43	8540	έφθ. Κορρύνα 10 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποτέντε»	44	7240	εις Κολόμπο από 1 'Ιουν.
ΚΑΠΤΕΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικόνεν»	29	2666	διπλήθε Θέουταν 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	21	1498	ε.ο. Ρόττερνταμ από 26 'Οκτ. 1964
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργοκα»	63	17057	άνεχ. Κομπ Μαπιν 19 'Ιουλ. δι' Αματερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φίντζα»	56	10015	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά Λόδς "Αντζελές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Έμδεν 24 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)		έτ. «Υπανσόντη»	43	2874	διπλήθε Κων) πολιν 21 'Ιουλ. διά M. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	24	2060	άνεχ. Λιδύνην 22 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλίδο»	64	18995	άνεχ. Χιροκάτα 18 'Ιουλ. δι' Ανδραράιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολμέντε»	46	8147	άνεχ. Σιρ.απούρων ρόδας 20 'Ιουλ. δι' "Αντεν
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	44	4296	έφθ. Κοατζακαλόκος 22 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Καρλάλι»	58	14606	διπλήθε Σουεζ 16 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσα»	43	7033	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Rio Γκράντε
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Πόρτας Ελλαμπε 29 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	7144	έφθ. Σάουθεντ 26 'Ιουλ. (διά Λονδίνον)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)		έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	έφθ. Αλμπανu (N.Y.) 24 'Ιουλ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Μπάκα Μπλάγκα 15 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΚΕΓΓΙ ΤΡΕΓ' ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	6799	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 'Ιουλ. δι' Αματερνταμ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντονστριάτρια Φρέύτ.»	57	17180	έφθ. Λουπίτο 20 'Ιουλ.
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Κουσίν "Αιλαντ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	έφθ. Μποννύ 21 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 27 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	άνεχ. Τερέστων 22 'Ιουλ. διά Λίθανον
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	ιδε: «ΚΙΜΩΛΟΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρια»	44	7299	διπλήθε Θέουταν 14 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	52	11157	έφθ. Ριο Γκράντε 18 'Ιουλ.
ΚΙΣΕΜΕΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκελλαν»	45	7607	έφθ. Γενόβαν 14 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα»	56	23232	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 21 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΙΤΣΑ (παν.)		έλληνικη ουμφέροντα	44	7279	διπλήθε Σουεζ 23 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΙΛΑΙΡΗ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. Άλ. Τσαβλίρης	27	5411	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΟΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Ουελλιγκτών 27 'Ιουλ. διά Λύττελτον
ΚΛΕΙΩ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Ντάρμπαν 11 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλη»	58	22129	άνεχ. Γρίππορτ (Μπαχ.) 17 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	έφθ. Χακοδάπτην 8 'Ιουλ.
ΚΟΙΜΗΣΙΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	διπλήθε Γιρβαλτάρ 26 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Ντάνα»	53	12107	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)		έτ. «Μπάρρυ»	53	10875	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουλ. διά Μόζι
ΚΟΝΑΩΡ (π.)		έτ. «Αγκούιλα»	19	2949	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 19 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΚΟΝΣΟΝΕΙΤΙΝΣ (δ.)		έτ. «Κονσονείν»	53	12062	διπλήθε Πόρτ Στίδ 23 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 23 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κοντελλέσιον»	52	12132	άνεχ. Μπ. Αύρες 7 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΝ (π.)		έτ. «Πάτα Μάνφλαντ»	45	8492	άνεχ. Γιαβάτα 17 'Ιουλ. διά Θασσαλία
ΚΟΝΤΣΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράδενς»	44	7261	άνεχ. Κολόμπα 21 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΓ' ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογιουάντερς»	55	12500	άνεχ. Πάλμ Μπάτς 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΚΟΡΗ (π.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Γρίππορτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεδα»	63	30705	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Μορμούκαν 20 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φινικουέρας»	56	10567	άνεχ. Πόρτ Αλφρέντ 15 'Ιουλ. διά Τρινιτάντ
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Σπ. Τράνσοπορτ»	62	14963	άνεχ. Υμουίντεν 21 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμος»	49	7478	άνεχ. Σεμπού 13 'Ιουλ. διά Μενάντο
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	έφθ. Αιδίο 10 'Ιουλ.
ΚΡΕΣΤΑ		έτ. «Βιλλαθιδάζα»	44	7135	έφθ. Ναγκαπατίνιαν 7 'Ιουλ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΚΡΙΣ (Λιθ.)		έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 20 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	άνεχ. N. Όρλεάνην 22 'Ιουλ. διά Μπέλιζε
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	43	7132	έφθ. Μπουνενάδεντούρα 6 'Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουατάριαλ»	48	1534	άνεχ. Καλκούταν 21 'Ιουλ. διά Μπάραραν
ΚΥΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Νέπολιν 11 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουλ. δι' Είδονμάουθ
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΕΙ (Λιθανού)		έτ. «Ναΐας»	44	2896	άνεχ. Σεβίλλην 27 'Ιουλ. διά Χουελθαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)		έτ. «Γκρουάμενο»	36	3149	έφθ. Αλεξανδρείαν 26 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	έφθ. Σουέζ 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	23	3097	άνεχ. Σερβίλην 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτέψ»	64	34594	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 20 'Ιουλ. διά Μπαρέιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	53	11047	διπλήθε Μπρόνομποττελ 13 'Ιουλ. διά Κλαιπέντα
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	έφθ. Μοντεδίδεο 27 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΛΑΕΡΤΗΣ		έτ. «Στάλα»	50	8530	έφθ. Κοοίν 23 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΑΝ ΝΤΟΡΟΒΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διπλήθε Σουεζ 27 'Ιουλ. διά Πέρα. Κόλπον
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήνιον»	65	34185	έφθ. Νέπολιν 15 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριεν Μαρίν»	43	8533	άνεχ. Βιλλελμοσάρεν 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόλεα»	48	9511	έφθ. Σετούπαλ 18 'Ιουλ. διά Απωλοτήν
ΛΕΝΑ		έτ. «Λένα»	48	2694	άνεχ. Σιγκαπούρων 5 'Ιουλ. δι' Απωλοτήν
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαντούρα»	56	10048	άνεχ. Ζιράντα 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθανού)		έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	έφθ. Ζιράντα 17.17 - 9.32 Δ. από 18 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτσα»	57	10499	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 9 'Ιουλ. διά Μ

ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρης»	43	2847	έφθ. Γκάρστων 11 'Ιουλ.
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Λέδαντ Σίππιγκ»	47	2306	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7060	άνεχ. Μη. "Άυρες 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (π.)		έτ. «Καργκούένα»	39	2815	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διά Νέλσων
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρο Ατλάντικ»	63	15983	έφθ. Λορ. Μαρκές 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονράβια»	60	13592	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 15 'Ιουλ. διά Χάρηρν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Ιντ έλ Σαρζι 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανος	43	7145	άνεχ. Πούλο Μπουκούρ 4 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 20 'Ιουλ. διά Τσιμπᾶ
ΜΑΝΤΥ (π.)		έτ. «Άγ. Φανούριος»	30	1890	άνεχ. Χούλλα 17 'Ιουλ. διά Σέτουμπαλ
ΜΑΝΟΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανόλης»	42	7260	έφθ. Σάντος 16 'Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	43	7155	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. δι' Ατλαντικόν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 11 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτσέπτο»	44	7190	έφθ. Ντρόμπαν 1 'Ιουλ.
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.)		Ούδιτλιο	50	9847	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Μη. "Άυρες
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσούν»	27	1554	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Βρυξέλλων
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατάς	30	4620	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΡΤΚΩ		έτ. «Παναδιέρο»	62	8951	έφθ. Βρέμπην 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πιναγία»	43	2743	έφθ. Στεττίνον 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΗΑΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	1911	εις Πειραιά από 10 'Ιουλ. 1964
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	έφθ. Ζευμπρούγκε 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.		έτ. «Αννίτσα»	43	7273	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μισιόπα»	44	7254	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	44	7252	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 16 'Ιουλ. διά Τζάκασονθίλλ
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Λήντερ»	64	34594	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθάνου)		έτ. «Λέδαντ Μαρίτ.»	42	7203	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άνεχ. Μπαχάσας 25 'Ιουλ. διά Βρέστον
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φράύτερς	43	6962	άνεχ. Ντώρπωναν 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργκουλ»	38	5548	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικοπετάνος»	43	7202	άνεχ. Πούλο Μπουκούρ 7 'Ιουλ. διά Ταμπάκο
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11022	άνεχ. Μπελένη 13 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Πούλο Μπουκούρ 18 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΒΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	40	5110	εις θέσιν 15.11 - 73.55 Α. 'Ιουλ. 22 ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΘΗ
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	44	7212	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΛΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φέλιξ»	44	7206	άνεχ. Ειδονγάσουβ 23 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	εις λούμπεκ από 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ»	43	7253	άνεχ. Σορέλ 15 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΛΟΥ (π.)		έτ. «Ρίπερ»	43	7215	έφθ. Σαντάντερ 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	έφθ. Σεμαίνοντας 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	άνεχ. Μπάριμπαντος 18 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπουένο»	63	15364	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΜΑΡΙΝΑ Λ.		έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	44	7150	έφθ. Τακλούπαν 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 13 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΝΟΥΤΣΙ (π.)		έτ. «Ρίφερ»	43	7215	έφθ. Αμπιτζαν 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	έφθ. Βενετίαν 14 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	όδ. Φαραίοιου	58	12676	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. (άπο Γένοβαν)
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10467	άνεχ. Πούντα Καρτόν 19 'Ιουλ. διά Σάλευ
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	διπλήθε Πάρος 14 'Ιουλ. διά Λείκκεντ Χάρμπορ
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίτα»	29	4537	άνεχ. Μπ. "Άυρες 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	ίδε: «ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΑΜΑΤΗΣ», ώς μετωνομάσθη
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Νεάπολιν 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	40	5147	άνεχ. Μανίλαν 18 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	42	7244	έφθ. Νταβόν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΙΝΤΟ (π.)		έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	έφθ. Ναγκόνια 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσελίταιο»	46	2270	διπλήθε Πάρομαν 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Πούτσα 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΡΟΥΚΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	έφθ. Βομπάν 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΕΛ Μ. Χ.		έτ. «Αρκούλ»	43	7263	έφθ. Ν. Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλι»	44	7251	άνεχ. Βικτωρίαν 14 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδικη»	56	23871	έφθ. Ναυγκόνια 10 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Ευταθίου	64	9390	διπλήθε Μίλφορτ Χάφεν 26 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)		έτ. «Μπλιάπτο»	54	19190	άνεχ. Καλκούταν 17 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝ Κ. (Λιθ.)		έτ. «Λέδαντ Σίππιγκ»	48	2346	έφθ. Κωνστάντζαν 27 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορ Ναθηγ.»	40	7121	διπλήθε Κωνστάντζαν 27 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΣΤΡΟΥ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)		έλληνικα ουμφέροντα	29	4537	άνεχ. Βικτωρίαν 14 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαϊάς»	65	34185	διπλήθε Μπρόσμποττελ 13 'Ιουλ. διά Λενίνγκραντ
ΜΑΤΙ (π.)		έτ. «Εσουρόπεαν»	20	1953	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Μάρσα έκ Μπρέγκα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίρβιλλ Μότορσπ»	57	8855	άνεχ. Βαλένθια 22 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανοπιακή»	28	2288	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	άνεχ. Πορτ Σουδάν 25 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11691	άνεχ. Μπρέιρα 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθάν.)		I. Νάχας	27	2766	διπλήθε Μπρέιρα 23 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΜΕΡΑΚΟΛΟΥΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικάναι»	42	9894	εις Σιγκαπούρην ρόδη από 28 Μαΐου
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΑ ΠΑΤΙΟΝΙΡ (δ.)		έτ. «Φαιράλι»	54	12308	άνεχ. Κλίφερ 8 'Ιουλ. διά Παγιάρντι "Αίλαντ"
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	διπλήθε Σουέζ 21 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΜΕΡΓΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Λόδεσντ 19 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΜΕΡΞΙΝΙΔΙ' (Λιθ.)		έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6782	άνεχ. Αμβέρσαν από 21 'Ιουν. διά Χαθάναν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίππιγκ & Ιντάστρ.»	43	8537	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ. (άπο Τσιμπᾶ)
ΜΗΤΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ. Μ.Σ.»	43	7263	έφθ. Λονδίνον 21 'Ιουλ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 18 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έμμανθε»	36	1965	έφθ. Ντακάρ 21 'Ιουλ.
ΜΙΜΟΖΑ (Λιθάνου)		M. Αράκτινζε	43	7314	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ (δ.)		έτ. «Καστελά»	56	21090	έφθ. Αμπέρσαν 17 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ (Λ.)		έλληνικα ουμφέροντα	45	3161	άνεχ. Μπαντάθην 22 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριούμεντο»	65	31000	άνεχ. Βικτωρίαν 23 'Ιουλ. διά Πόρτο Βέσμε
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρε 23 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	56	8390	άνεχ. Τάμπα 21 'Ιουλ. διά Μη. "Άυρες
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Ρανκούν 25 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛΙΟΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐρη»	44	7543	έφθ. Α' Μαρτίου 17 'Ιουλ.
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μουσες»	29	6984	έφθ. Πλύμουθ 22 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σέν Μπαζιλίο»	48	3574	άνεχ. Σακάιντε 23 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΠΑΖΙΑ III		έτ. «Σέρρε - Γκουάκα»	65	18400	άνεχ. Σεπτέζια 23 'Ιουλ. διά Πόρτο Βέσμε
ΜΠΑΛΑΜΟΡΑ		έτ. «Μπλάδιμοραλ»	44	2066	άνεχ. Μόλταν 24 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσ»	43	7139	διπλήθε Μπρόνωνττελ 17 'Ιουλ. διά Όρεχόβεντ
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελκάριερς»	44	7190	έφθ. Ριό 'Ιανέιρο 21 'Ιουλ.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ση»	48	3351	άνεχ. Βούδαν 12 'Ιουλ.
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪΥ		έτ. «Σκάρι»	41	4189	έφθ. Καλκούτταν 24 'Ιουλ.
ΜΠΟΡΝΚΛΟΓΓΕΡ (π.)		έτ. «Εσσόρ»	40	5355	άνεχ. Σόλα 9627
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλα»	50	9627	άνεχ. Ριό 'Ιανέιρο 21 'Ιουλ.
ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φράύτερς»	40	5134	άνεχ. Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. «Παισιού Κόδοτ»	43	7233	έφθ. Αγ. Φραγκικούν 20 'Ιουλ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	έφθ. Χιούστον 25 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άργους»	43	8394	διπλήθε Θέσουταν 19 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ					

ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 'Ιουλ. διά Κάντλα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άκιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Σαιν Τζών 25 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάργραντ»	58	24068	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΕΙΛΟΣ		ελληνικά συμφέροντα	56	10693	άνεχ. Βανκούμερ 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Νόρντεγκαμ 21 'Ιουλ. διά Σταγανά
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	9730	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΝΕΡΒΙΩΝ		έτ. «Άστρα»	44	8536	έφθ. Ελλεσμερ Πότο 20 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρπαρις»	58	24256	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 15 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΗΗΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Ήτζκαμ 27 'Ιουλ.
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διπλής Σουέζ 28 'Ιουλ. διά 'Ερυθράν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιεβδία»	43	7121	άνεχ. Μαλάγα 20 'Ιουλ. διά Πόλμα (Μαγ.)
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	34938	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Αγγούσταν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	έφθ. Ροζάριο 19 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκερέντσια»	43	7228	άνεχ. Λορ. Μαρκές 11 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποκιόλας»	43	7294	άνεχ. Μπάρεραν 27 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίταλεξ»	46	2927	άνεχ. Σάντος 20 'Ιουλ. διά Γενοβάν
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άξερες»	45	7003	άνεχ. Σεμπένικο 16 'Ιουλ. διά Ζαντάρ
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 13 'Ιουλ.
ΝΙΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλαλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΟΥΓΚΡΟΒ ('Αιτής)		'Αλ. Τσαδίρης	42	7172	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ.
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ ('Αιτής)		'Αλ. Τσαδίρης	44	7145	διπλής Κων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Σαμοσούντα
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)		έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεχ. Χαδάνα 30 'Ιουν. διά Σαντιάγκο
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάδα»	42	7070	άνεχ. Κολόμπο 17 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλόο»	58	20451	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 20 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θράύτερ»	44	14800	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντρουαΐν»	58	18184	έφθ. Αμστερνταν 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποναίνη»	59	18180	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμη»	64	38649	διπλής Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	διπλής Ντόθερ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	56	18210	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά 'Αρμ.»	52	12029	άνεχ. Άλγεριον 27 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΝΟΡΦΙΛΑΝΤ		έτ. «Άλμπατρος»	52	3964	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Νέλσων
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Γενοβάν
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Κωνστάντις»	25	1473	έφθ. 'Αθέοιος 19 'Ιουλ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνιάντουορτ»	58	17743	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Μονρόδια
ΝΤΕΑΦΙΚΗ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ»	58	13545	άνεχ. Γενόβεν 25 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ»	61	13198	άνεχ. Ροζάριο 19 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Σρή 'Εντερπράϊζ»	63	13751	διπλής Θάλασσαν 22 'Ιουλ. διά Σιαταγάς
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σρή 'Εντερπράϊζ»	59	13545	έφθ. Ροζάριο 23 'Ιουλ.
ΝΤΕΡΠΙΤΥ		έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν»	58	10396	διπλής Παναμά 2 'Ιουλ. διά Μέζι
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορ»	60	13847	άνεχ. Λορ. Μαρκές 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Νόρτεμαρ»	13	1216	άνεχ. Βρέπτον 8 'Ιουλ. διά Νεόπολιν
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)		Οίκος Χανδρή	53	12463	έφθ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Ραβέννα 19 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	43	11040	έφθ. Πάλεμπαγκ 19 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ»	58	10483	άνεχ. Αδελαΐδα 24 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 12 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 11 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Παναμεν· Ευρόπα»	56	8716	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 19 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσουλουτ»	56	10486	άνεχ. Χιούστον 23 'Ιουλ. διά Λεϊκ Τσάρλες
ΝΤΟΡΙΞΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 16 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΟΛΓΑ (Λιθάν.)		έτ. «Ολισμάν»	43	7199	έφθ. Αλεξανδρέτταν 20 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανσασταντικα»	53	17362	έφθ. Βοστώνην 22 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΑ ΑΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένο Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Βιλλελουσταν 27 'Ιουλ. διά Μαρακαΐμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμρόουζ»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	'Αρ. «Ωνάσης	65	38600	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 24 'Ιουλ. διά Γιοκκαΐοι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργητικόν»	64	32380	διπλής Σουέζ 27 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ ΙΤ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Ιουλ. διά Αγγούσταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ' ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρός Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Αύγούσταν 24 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	'Αρ. «Ωνάσης	65	32407	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρονιούιτς»	58	27602	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ θΑΝΤερ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 23 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούτσερ»	53	14221	έφθ. Τρίνινταντ 23 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρωμπαντος»	53	14009	άνεχ. Γιοκόκαμα 3 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολούφιλντ»	49	24682	άνεχ. 'Αλ οφ Γκραϊν 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΤ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδαι»	54	17999	έφθ. Βομβάν 24 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18245	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 21 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΣ (δ.)		έτ. «Σουανόπα»	54	13934	διπλής Φλωσιγκ 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)		έτ. «Κορνίνθιλ»	55	13709	άνεχ. Μπόνιλα 25 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοσοκοντίνενταλ»	54	18011	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 12 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ		'Αρ. «Ωνάσης	65	14000	άνεχ. Μουσόρα 17 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ		έτ. «Ωνάσης	65	13900	έφθ. Σιωπίσαν 18 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μέσουλοντ»	65	17000	άνεχ. Βουμάνη 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	διπλής Σιδηράν 24 'Ιουλ. διά Πόρθ Σαιδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζον»	59	23280	άνεχ. Χρό άλ 'Αυάγια 22 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιμπούσκι	54	17999	διπλής Πανομάρ 20 'Ιουλ. διά Σιαταγάς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουσος 'Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Αντεν 26 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμεπορτ Τράνσοπτ»	55	13934	διπλής Βιθολτάρ 20 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεράντο»	54	20595	άνεχ. Σιδηράν 24 'Ιουλ. διά Πόρθ 'Αμπού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσόντα»	54	13665	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Κιουνασάδο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «δόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουλ. διά Τοινίνταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιασμόντε»	54	14047	άνεχ. Φοληρούτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλι»	49	24689	άνεχ. Αντεν 26 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονούσια Τράνσοπτ»	59	37958	άνεχ. Περο. Κόλπον 27 'Ιουλ. διά Σιαταγάς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόνεστ Σίππιγκ»	60	37744	διπλής Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρσαπίν»	63	30320	διπλής Σουέζ 21 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούκερον»	64	30320	άνεχ. Αντεν 26 'Ιουλ. διά Ρόττεοντου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιεντάνταλ»	58	27602	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 14 'Ιουλ. διά Λόδς 'Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «δάλκον»	65	47493	άνεχ. Χαθόν 20 'Ιουλ. διά Σαιν Ναζαίο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σφονόρντα»	50	17971	διπλής Πανομά 27 'Ιουλ. διά Λόδς Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπερέλραιπο»	64	47493	άνεχ. Μπάνιας 18 'Ιουλ. διά Ρόττεοντου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγ.»	54	13598	άνεχ. Κιουρασάο 21 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΜΝΙΟΥΝ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Φανάριθάσια»	54	20611	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Ιουλ. διά Κιουνασάδο
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ωμάνοντα»	43	8195	άνεχ. Ρενετίαν 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιμόρεσσα»	56	21090	άνεχ. Βελτιμόσην 17 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πόνεστ»	34	8378	άνεχ. Γ

ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	έφθ. Σκαραμαγκάν 24 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Τοιμπά
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάρο 2 'Ιουλ. διά Ιασάθαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σπητάντη»	43	7125	έφθ. Καλλάρο 23 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Άμβούργον 15 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάγκετ»	41	10080	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 18 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σιππίγκη»	43	8520	άνεχ. Σάφφη 22 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσσάγια»	58	10659	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκα Φινανσιέρα»	44	7208	εις Μορμυογάρο ἀπό 15 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πατλέμη»	45	7133	άνεχ. Τζιμπούτη 10 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΧΑΙΓΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34426	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	άνεχ. Τοιμπά 1 'Ιουλ. διά Λος "Αντζελες
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναῦς»	43	2867	έφθ. Σάντερλαντ 28 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	έφθ. Σαντριάν 19 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόσεαν»	53	3753	έργει N. 'Ορλεάνην ἀπό 23 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΡΑΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεχ. Ιμιμιχαρ 14 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστθιου»	44	14130	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 18 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	έφθ. Λισσαβώνα 21 'Ιουλ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	διπλήθες Παναμά 20 'Ιουλ. δι' Ειρωνικόν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΔΗΝΤΕΡ .....	.....	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	14238	άνεχ. Ιλσίο 29 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ .....	.....	έτ. «Λέπενενα»	38	2275	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 26 'Ιουλ. (διατογάς)
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαβεντούρα»	57	10048	άνεχ. Ποκοχάμα 20 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκικούν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122	έφθ. Μη. "Αύρες 20 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππίριο»	44	10448	διπλήθες Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεχ. Μαρακάμπο 15 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	άνεχ. Ρίο 'Ιανέιρο 14 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΠΕΛΛΗΝΗΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΠΕΝΤΕΙΑΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Μπιμόντ 23 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΠΕΡΔΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιερόπι»	44	7228	άνεχ. Χιούστον 21 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική συμφέροντα»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτη 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Χούλλ 9 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 15 'Ιουλ.
ΠΕΡΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Σύρον ἀπό 25 Μαΐου
ΠΕΡΛ ΜΗΝΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Λιβερπούρ 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Καλλάρο 12 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΠΕΡΛ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Σουάνη 17 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΕΡΛ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	έφθ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΠΕΣΚΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουκές»	44	10172	εις Γένοβαν ἀπό 19 'Ιουν.
ΠΕΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέτα»	43	7070	άνεχ. Τζιμπούτη 18 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλα»	65	43000	διπλήθες Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΠΗΓΑΣΟΣ .....	.....	έτ. «Κάνοπους»	50	2028	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	42	7140	άνεχ. Καλλάρο 12 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7204	έφθ. Κελλόγκ από 24 'Ιουν.
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Σάν Νικολάς 24 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Αμπερντίνη 22 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Γκότεμπουργκ 22 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	άνεχ. Βρέμην 22 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΠΟΠΗ Κ .....	.....	έτ. «Ζανλόνκ»	42	2808	διπλήθες Μπρόνομποττελ 10 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΠΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκο»	43	7257	διπλήθες Σουέζ 22 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτάντε»	52	11391	άνεχ. Βακαματούν 13 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	43	7231	εις Ταμίζ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΙΑΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριντάλη»	65	24000	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 13 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπαι»	48	7404	άνεχ. Περα. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. δι' Ιάβαν (μετων. «ΕΛΠΙΣ»)
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελεφ»	42	7106	έφθ. Μορμυογάρο ἀπό 25 'Ιουν.
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουλ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ .....	.....	έτ. «Κόρντναλ»	43	7265	διπλήθες Τούρκον 22 'Ιουλ. διά Πούερτο Καμπέλλο
ΡΕΝΑ .....	.....	έτ. «Αρρό»	44	7260	εις Γένοβαν ἀπό 11 'Ιουν.
ΡΕΝΕΚΑ (Λιβάν.) .....	.....	έτ. «Μεντιτερράνιαν»	43	7252	άνεχ. Βακαματούν 13 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 19 'Ιουλ.
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Ρινιέκαν 5 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριέντη»	43	7244	εις θέσιν 18.30 Β. – 109.27 Α. (Κίναν) 22 'Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρεν Σῆ»	56	21028	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ.
ΡΟΚΠΟΡΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτεμαι»	45	7247	διπλήθες Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Τοάρλεστων
ΡΟΜΕΟ .....	.....	Κομέριον Ναθιγκ.	56	5288	άνεχ. Μπιλμπάν 16 'Ιουλ. δι' Αθίλες
ΡΟΣΑΝΝΑ .....	.....	έτ. «Ώστιν»	44	7258	διπλήθες Παναμά 19 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφεια
ΡΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνουέστρο»	43	6850	διπλήθες Παναμά 29 'Ιουν. διά Μιναμάτα
ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	άνεχ. Αμπερντάμ 1 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσα»	40	5340	διπλήθες Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτώβριο»	45	7091	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Αύρες
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσα»	42	7165	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Κούβαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ (π.) .....	.....	έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	άνεχ. Μοντεβίδεος 21 'Ιουλ. διά Κάλιστρι
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Κάρριερς»	47	3504	άνεχ. Λά Γκουλέτ 10 'Ιουλ. διά Μπιζέρταν
ΣΑΛΑΜΑΤ .....	.....	Μάγκελαντ Στρέιτ	45	7656	διπλήθες Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΣΑΛΑΜΙΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάτιμ Τράνσορπτ»	51	8698	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 23 'Ιουλ.
ΣΑΜΠΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττη»	50	17902	άνεχ. Μπιμόντ 23 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνα»	43	7257	έφθ. Ναγκόγια 20 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνταυτο»	50	2736	έφθ. Σάν Νικολάς 25 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ, 28 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7224	έφθ. Βίλλα Κοντιτούσον 11 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεχ. Τακαμάτου 10 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ .....	.....	έτ. «Γουόρλαν Γουάντιντ»	45	3161	άνεχ. Τάπα 30 'Ιουν. διά Μακόρις
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7206	έφθ. Μίκη 22 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμη»	43	7260	άνεχ. Μαδέρα 4 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκάντιλε»	50	11317	άνεχ. Τερόντο 22 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΣΑΝΤΑ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδασ»	42	2727	έφθ. Αάρχους 23 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Μόζι 11 'Ιουλ. διά Χόγκναρ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	άνεχ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ. διά Τενερίφες
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουαΐτης»	55	11922	έφθ. Σουραμπάγια 17 'Ιουλ.
ΣΑΝΠΑΙΖ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	έφθ. Σουραμπάγια 10 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	.....	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Λειζέρος 22 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ .....	.....	έτ. «Νηράϊντ»	45	2802	άνεχ. Μανίλαν ἀπό 8 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Μανίλαν 20 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	διπλήθες Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μιννεραλς»	45	17563	έφθ. Σουραμπάγια 14 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤΩΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μιννεραλς»	63	30886	διπλήθες Παναμά 5 'Ιουλ. διά Κουντέρο
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	64	30682	εις Οζάκα Μπαϊν 5 'Ιουλ.
ΣΑΠΙΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 5 'Ιουλ.
ΣΕΒΙΛΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέμπιου»	44	7207	άνεχ. Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Σμύρνην
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Χάμπον ρόδα 14 'Ιουλ. διά

ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκόρι»	50	5304	διήλθε Παναμά 15 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	53	12681	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζαν»	57	10661	έφθ. Σιδνεύ 12 'Ιουλ.
ΣΟΥΠΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Κέιπ Τάουν 19 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διήλθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΠΑΡΤΑΝ (παν.)		έτ. «Σάντα Αννούλα»	41	3496	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΣΠΕΤΣΑΙ Α ΓΛΑΝΤ (κροτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	όργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλυσσες»	64	34593	άνεχ. Βοστώνην 20 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Θάσουλ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	έφθ. Σιδνεύ 27 'Ιουλ.
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)		έτ. «Μπούσ Στάρ»	64	38672	άνεχ. Βιλλέμσταντ 13 'Ιουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άνταμη»	44	7066	άνεχ. Κούρε 21 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΣΤΑΡΛΑΙΤ ..		έτ. «Άλμα»	43	2836	έφθ. Μαλταν 22 'Ιουλ.
ΣΤΑΣΑΣ (π.)		έτ. «Μαργκασόρο»	56	10360	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 26 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Ίγγλεσ	56	10956	έφθ. Πούλο Μπούκορ 24 'Ιουλ. (διά Κοκούρα)
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνου)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Σέμαραγκ από 2 'Απρ. διά Βηρυττόν
ΤΑΡΣΕΥΣ ..	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	47	6603	άνεχ. Μαντρας 22 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	άνεχ. Ρεοίφ 22 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλίπον»	43	7314	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Μπασείν 18 'Ιουλ.
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Αρμένι»	49	2420	εις θέσιν 6.25 Β. — 1.55 Δ. 'Ιουλ. 22 διά Κάρδιφφ
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Φοίνις Ναδιγκ.»	38	1465	όργει Πέραμα από 13 Νοεμ. 1964
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	έφθ. Σάντος 12 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ		έτ. «Πάνθεον»	43	7026	εις Σάντος από 27 'Ιουν.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)		έτ. «Αμούδη Ινκόρη	39	1742	έφθ. Μην. Άυρες 17 'Ιουλ.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Εύγ. Ι. Σαρδίπη	22	2201	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Αλλ' δρείαν 21 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπη»	53	5479	έφθ. Τακαράντι 18 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	έφθ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλινα»	39	5333	άνεχ. Λα Πλάτα 18 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σημ. Μάλτ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	έφθ. Μαδέρα 13 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)		έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Πιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	έφθ. Ντονγκούν 12 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ ..		έτ. «Ελλι: Καραπιπέρη	43	7176	έφθ. Σάν Αντώνιο 5 'Ιουλ.
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	4561	διήλθε Κωνιοπολίν 22 'Ιουλ. διά Πότι
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Μάρπιμπαρα»	43	2858	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Μάντζεστερ 26 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ..		έτ. «Τζάκανη»	44	8636	έφθ. Νεκοτέσια 12 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠ Ι (σ. Αϊτής)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναροδόπη»	39	6429	άνεχ. Ζυτάνωφ 22 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠ ΙΙ (σ. Αϊτής)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναροδόπη»	36	5795	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Βανκούμπερ 19 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	έφθ. Σικάγο 20 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Μόζι 20 'Ιουλ. διά Ιντσόν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Ρας Τανούρα 21 'Ιουλ. διά Καναδά
ΤΡΙΤΟΝΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	έφθ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγύ»	42	7243	εις Κολόμπο από 18 'Ιουν.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Ιουλ. δι' Αύγούστουν
ΤΥΧΗ (σημ. Αϊτής) ..	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	43	6993	έφθ. Χιροχάτα 20 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Μάλταν 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.) ..		έτ. «Σπήχορς»	42	2831	έφθ. Μονφαλκόνε 18 'Ιουλ.
ΦΑΒΟΡΙΤΑ ..		έτ. «Μάρβικ»	50	5180	όργει Αμπελάκι από 3 Σεπτ. 1964
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούιν»	47	15543	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΦΑΙΓΡΟΥ ΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθγουίντη»	45	7696	άνεχ. Φροτάουν 22 'Ιουλ. διά Ν. Όρεάνην
ΦΑΙΡΙΟΥ ΙΝΤΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλετο»	43	7176	έφθ. Λαρκές 4 'Ιουλ.
ΦΑΙΡΙΟΡΠΤ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φαιριρπτ»	35	1652	εις Ντόθερ από 24 Φεβρ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπλας»	42	7259	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. δι' Αύγούστουν
ΦΑΝΜΑΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη»	57	21910	άνεχ. Σαλαβάδορ 18 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΡΑΙΔΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	όργει Κυνόσουραν από 10 Δεκ. 1962
ΦΑΡΟ ..		έτ. «Παναμ. Μαριν 'Εντερπράζ»	42	7231	διήλθε Παναμά 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΦΙΑΤΡΙΚ (Χαϊτής) ..		έτ. «Μαρίνη»	56	5471	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 14 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΦΩΡΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	άνεχ. Αλλ' δρείαν 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΩΡΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	51	8085	άνεχ. Δουγκέρκην 16 'Ιουλ. διά Γκροτόν
ΦΩΙΝΙΣ (δ.) ..		έτ. «Μάσουνθιου»	54	11693	άνεχ. Ροζάριο 21 'Ιουλ. διά Μη. Αὔρες
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ (Χαϊτής) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνάκιον»	43	5327	άνεχ. Μπακάριεν 17 'Ιουλ. (διατανάς)
ΦΟΥΛΜΑΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	εις Μουκούτιμα 29 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαροάνα»	48	3668	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙ ..		έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 14 'Ιουλ. διά Βορμάν
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Αϊτ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αλλ. Τσαθλίρης	42	7181	έφθ. Ροςάριο 29 'Ιουν.
ΦΡΗ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (Λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάριο»	44	7132	εις Σάουθεντ 22 'Ιουλ. (διά Λονδίνον)
ΦΩΦΩ ΣΥΑΑ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αλλ. Τσαθλίρης	44	7067	έφθ. Σάντος 15 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π. ..		έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Νεκοτέσια 26 'Ιουλ.
ΧΑΡΙ ..		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	Ιδε: «ΓΕΩΡΓΙΑ», ως μετωνυμάσθιν
ΧΑΡΝΤΕΝΠΕΡΓΚ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βλάγκουαρντ»	48	1231	άνεχ. Τρίνινταντ 23 'Ιουλ. διά Μπάρμπαντος
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 17 'Ιουλ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	διήλθε Κωνιοπολίν 15 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΧΙΟΣ ..		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10597	άνεχ. Μανίλα 12 'Ιουλ. διά Τέσκαρταν
ΧΗΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σολμάρε»	42	2873	άνεχ. Φλωσίγκ από 5 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΧΡΥΣ ..		έτ. «Τράνε Γουόρλντη»	43	7258	εις Κεελδόγκ από 29 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου)		έτ. «Σέντρο»	43	7140	έφθ. Μορμούνικά 26 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τζέρτζι»	41	2934	διήλθε Εκούουμινς 18 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρουγιάλα»	55	22930	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Μπάγκαρ (Με)
ΧΡΥΣΗ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάτερ»	53	19183	εις Ν. Υόρκην από 24 Μαΐου
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. ..		έτ. «Σοταβέντο»	44	7256	



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.

THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING

NAVAL CONTRACTORS

TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1047

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

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONFORNA

BEIRA

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 116

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1965

The war in Vietnam

The State Department has appealed to all allied countries to prevent their ships from carrying cargoes to or from North Vietnam and it would seem that the American request will be favourably considered. The Japanese have already complied.

North Vietnam imports such things as various raw materials, yarns, chemical products, machinery, fertilisers and various commodities. It exports ores and coal.

As with Cuba, it is highly probable that ships trading with North Vietnam will be boycotted in U.S. ports.

British, French and Japanese cargo liners call at Haiphong and it is these vessels that will be primarily affected by the ban. Vietnamese ores and coal are carried by Greek, Liberian and British-flag tramp ships but only on a small scale. The ban is not likely to affect them overmuch.

This new tactic, however, of preventing merchant ships from trading with Iron Curtain countries, with Cuba and now with North Vietnam, has become a habit that is seriously interfering with the freedom of the seas and with the normal operations of the merchant fleets of countries like Greece which, having little home trade to keep them busy, depend on this foreign trade for their living.

Liberia gets tough

No sooner had the State Department expressed its wish to keep allied merchant ships away from North Vietnamese ports than Liberia imposed the ban on all ships registered in Monrovia.

Certain vessels ignored the ban whereupon Liberia's shipping commissioner in New York hastened to impose fines amounting to tens of thousands of dollars for each voyage.

The commissioner also took himself to London, where, flanked by two lawyers, he called upon London-based shipowners and bargained with them, accepting payment of as little as 50% of the original fine, threatening otherwise to strike the ships off the Liberian register. As far as we know, no fine has been collected to date.

Cargoes to North Vietnam

For the fifth time since the end of the war, the U.S. reserve merchant fleet is being recommissioned. The first twenty-five ships have already been turned over to American shipowners and will be used to transport military cargoes to South Vietnam.

The U.S. Navy, also, is commissioning fleet transports and two aircraft carriers to carry aircraft and helicopters to the war zone.

Meanwhile, the demand for foreign-flag shipping for timecharter hire by U.S. military services has been heightened by the strike of American crews. But even when the strike ends, U.S. shipping alone will be unable to cope with the tremendous demands of the South-East Asian theatre of operations. Permission has therefore been granted for the hire of as many foreign-flag ships as are needed.

At the same time, the recommissioning of the mothball fleet is not proving an easy proposition. There is a shortage of officers, engineers in particular, and the shipyards do not have sufficient personnel to make the vessels shipshape as many of them are in urgent need of repair.

To overcome this difficulty, the U.S. Navy has offered to man 28 of the ships rendered idle by the strike. These are the latest type of speedy cargo liner with up-to-date cargo handling gear for rapid turnarounds.

It looks as if the war in Vietnam will last for a long time and that the transport requirements for the area will grow. This will certainly affect world freight rates and, with the bulk of tramp shipping employed in the grain trade, there is every likelihood that the rates will go up.

Cancellations

Last year it was the Cyprus crisis. This year, a political crisis and riots, as a result of which cancellations have begun pouring in to the offices of cruise operators in Greece. Whereas our cruise ships had been fully booked in August and September, they are now twenty to thirty percent below capacity.

Our shipowners have invested millions of dollars to convert these ships in view of the good prospects of the current season. They did not reckon, however, on the political passions that lead to riots, street-fighting and strikes and which have put to flight all foreign visitors who are now being welcomed with open arms by all our neighbours.

The crew shortage

Although the number of seamen's books issued in 1963 amounted to 13,567, of these, 7,621 were provisional seamen's books and 5,932 were definitive books. In 1964, the total number was 16,816 but the number of definitive books issued was only 5,070. During the first five months of 1965, 7,306 books were issued of which only 2,023 were definitive.

This goes to prove that although a satisfactory number of youngsters are taking up sea careers, not enough of them stay on to qualify for the definitive seamen's books that confirm their adoption of a sea career.

Indeed, taking into account desertions in foreign ports, signing up on foreign-owned ships, sickness and death, we come to the conclusion that our total potential in officers and crews is dwindling at a time when we need more men than ever before.

The matter needs careful study and perhaps measures should be taken to make sure that applicants for a provisional seaman's book actually intend to follow a career at sea and are not seeking it as a stop-gap or as an easy means to work their way to a foreign land.

The Transatlantic Line

The future of our transatlantic liners depends on the Immigration Bill now before

Congress by which the quota of Greek immigrants to the U.S. will presumably be substantially increased.

According to the latest reports from New York, if the bill is not passed by the current session of Congress, which ends in November, it will be among the first to go through in 1966.

The bill calls for a complete revision of the quota system which was evolved in 1920 and which is now completely divorced from reality.

The quota for Greeks stands at 308 per year and there is a current backlog of 105,000 applications. The quota for Italians stands at 5,600 per year and the backlog is as high as 263,000.

In accordance with the old system, 158,000 immigrants per year were to be allowed in the U.S. but in actual fact, barely 100,000 were admitted for the simple reason that the relatively high quotas from more prosperous Northern European countries were never filled.

The new bill aims at a fairer distribution of the quotas but even so, the changes will be scaled over a period of five years and the new Greek quota is expected eventually to be as high as 12,000 per year.

Self-insurance for sickness

Two of the largest Greek shipping enterprises — perhaps the largest — have established a system of self-insurance for crew sickness and accidents. One of them has applied this system for the past five years and, to all intents and purposes, it has worked better than insurance with the London protection and indemnity associations.

These enterprises have not only rid themselves of the expensive services of the Clubs but also of the rackets that have evolved and thrive on crew sickness.

All cases are dealt with quickly and on far better terms by the firms' own lawyers and staff and medical expenses are carefully checked by the firms' doctors.

One of the advantages of this system of self-insurance is that it does away with the attitude one meets so often by which inordinate expenses are shrugged off with the easy phrase: "The Club will pay for it." Everyone concerned is aware of the fact that it is not the Club that is involved but the immediate interests of the firm that are at stake.

Finally, the medical examination of prospective crew members is far more careful and elaborate than that usually conducted by the Club doctor, as a result of which seamen prone to sickness are never signed on.

The self-insurance system cannot naturally be adopted by smaller shipping enterprises and all they can do to reduce expenses is to seek ways and means of abolishing the rackets that have grown around the Club. This, as far as we can see, is a practical impossibility and perhaps the most that could be done would be to restrict somehow the evil practices we have denounced so often on past occasions.

The promise was kept

In reply to Mr. Lawrence White's charges that the Greek owners of foreign-flag ships did not keep their promise to the International Transport Federation to sign contracts with P.N.O. and insure their crew with N.A.T., the Chairman of the Greek Shipowners' Association, Professor Stratis Andreadis, who was also chairman of the committee that conducted negotiations on the subject, has addressed a letter to the Secretary-General of P.N.O.

In this letter, Professor Andreadis reminds Mr. White and Mr. Hadjitheodorou that the original promise was for the signing up of 400 Greek-manned foreign flag vessels. This promise has been kept since, so far, some 480 vessels have signed collective agreements with P.N.O.

Furthermore, as promised, urgent recom-

mendations have been made and are still being made to those owners who have not complied, with some successful, even if belated, results.

Professor Andreadis goes on to point out that those who have not yet signed up have not done so through bad faith, since no extra financial burden is involved, but only through negligence. He concludes by assuring the union men that the Shipowners' Association will pursue its efforts in this direction with the hope that all the owners concerned will eventually comply.

Although we agree with Prof. Andreadis that the shipowners' promise was indeed kept with respect to the 400 figure, we doubt very much whether his efforts to persuade the others will bear fruit. For reasons we cannot understand, many owners persist and will continue to persist in their reluctance to sign collective agreements with P.N.O. and insure their crews with N.A.T.

and that it is not a sudden insubstantial bubble, should be evident from the disquiet that has been expressed for more than a decade by Greek Shipowners at having no associated marine insurance industry commensurate with the size of Greek Shipowning. Greek Shipowners are aware too of the valuable services rendered by the Norwegian marine insurance industry to their own Shipowners. This is both national and international. You will yourself know of the recent revision by the Norwegian Shipowners, Clubs and Underwriters of their National Insurance Plan. (The object of this plan is to ensure that no reasonably foreseeable gap exists between the sections of the industry and that their clients, the Shipowners, are not left uncovered). At every international conference such as the Comité Maritime Internationale and the Marine Underwriters conferences, the representative of the Norwegian Marine Underwriters will be present. Having been properly briefed on his client's requirements, he can be heard arguing the case for Norwegian Shipowners concisely, forcibly, sometimes stubbornly, but usually successfully. The other northern European Shipowning industries are equally effectively served in these matters, but Greek Shipowners naturally look to Norway for comparison as the size of the two countries' merchant navies are comparable and their problems similar.

Now normally an insurance company has Shareholders who, having backed the company with their money, expect a return of at least 7 to 8%. They do not have complete identity of interest with their clients, the assureds.

When, however, the "Shareholders" are restricted to a certain class and have complete identity of interest with the assureds, being themselves the clients, the organization becomes a Club. A Club has certain advantages. The most noteworthy in the present context are that the members are their own "sovereign" power; that there is no need for subscribed capital; and that there is no need to allow for profit to Shareholders. If you reflect a moment you will know that none of the London P. & I. Clubs has any subscribed capital, nor indeed have the Scandinavians. Yet the international banking concerns would never think of querying their financial position nor of according them anything but the highest security rating. The strength of their financial backing is in the size of their membership. At least one has an annual turnover of \$ 10,000,000. By company standards a marine fund of \$ 15,000,000 would normally be required to back that. The annual cost in the first place of obtaining and maintaining such a fund is about \$ 1,075,000. In a Club the Shipowners prefer not to leave this amount of money earning relatively little on deposit. They prefer to put it to better purpose themselves. Shipowners' money is required for shipowning.

By the same criterion Shipowners, within their own Clubs, prefer not to call up 100% of the premium in advance. Much of the premium will not be required for the purposes of claims settling for several years. Again Shipowners prefer to use that money themselves rather than leave it on deposit. The Club referred to in the previous paragraph leaves £ 6,000,000 in the hands of Shipowners for three years and some months. The gross value of this to shipowners as a whole is some £ 1,125,000, again yearly.

These are the reasons why shipowners, if they wish to participate in their own insurances, find the mutual association the logical form. It answers your correspondent's criticism that shipowners would be better advised to establish another limited liability company taking a small line as is customary.

A HELLENIC MARINE RISKS ASSOCIATION

The following article, by Mr. D. Copanitas, deals with the scheme for setting up a Greek protection and indemnity association to cover part of the P. & I. risks of Greek vessels. It is his answer to the reservations made by Greek and foreign experts on the subject.

Dear Sir,

You have been most kind in devoting considerable space to this subject in your recent editions. You have not yet received comments from the shipowning side and may I therefore ask of you the facilities of your columns to publish a reply to a few of the points already raised by your correspondents.

May I first of all point out that the report of the Steering Committee has not yet been submitted to the group of Shipowners who set up and briefed this Committee. That details of it should already have been published before this has happened was due to the unfortunate illness of the Committee's Chairman. The report will, of course, be amended when the comments of the instructing group are known. In the meantime this breach of formality would seem unlikely to have other consequence, and indeed our Committee is otherwise flattered by the extent of your interest in this project and the circulation which you have kindly given to their ideas. The Vice-Chairman of the Steering Committee has accordingly asked me to reply to the critics of the scheme. Your readers will understand from what has been said above that I cannot write other than in a personal capacity and that the report which forms the basis for the criticisms published may have been materially altered between the time of writing this letter and its publication.

Maitre James Paul Govare is, of course, well known to all Shipowners, for he has on many occasions and for many years represented the Owners' Clubs when they have required representation in Paris. What he has to say is simply and well written, and one can only commend your readers to give his article the consideration and respect that is due to the "doyen" of the Clubs' correspondents.

To begin with it must be understood that this is a report by Shipowners for Shipowners. It is not a technical exercise in erudite insurance. The increase in the extent of the Greek Shipowning interests is one of the most outstanding of post-war industrial feats not only in Greece but in the whole world.

The people who have achieved this feat are plainly not stupid nor naive nor inexperienced. Anybody who adopts the guise of technical expert and a patronising approach will quickly be put in his place. Insurance costs are a material item in a Shipowner's budget, and accordingly Shipowners have taken steps properly to inform themselves of all its aspects and ramifications. Evidence of this is apparent in the number of foreign trainees from shipping offices who are found in the offices of insurance concerns in London. Many of them are of course the Shipowners' sons themselves. There is no lack of experience and technical knowledge among our shipowners. Also they are not so stupid as not to avail themselves of the experience, knowledge, goodwill and economical administration of insurance that is abundantly available to them in every major insurance centre.

This traffic is two way. Those whose job it is to sell insurance and to negotiate contracts of insurance take trouble to inform themselves of their clients' needs. The originators of this project have sought neither publicity nor secrecy and naturally insurance men and Shipowners have discussed the matter and both sides received benefit from these discussions. The members of the Steering Committee have sought and been offered advice from their normal advisers, the brokers. Advice has been given by brokers, as always, freely and courteously. It must be understood that they are bound by their own professional code. They cannot advertise. Therefore, the names of these advisers cannot be published, although their help should certainly be acknowledged. They cannot canvass their competitors' clients, and so could not initiate a scheme of this sort, much as they would wish to do something so eminently helpful as this. They can only answer queries put to them.

To say that this is a broker-inspired scheme is wild shooting. Your correspondent, if he considers his allegations justifiable, could equally accuse such other diverse persons as the New York Bankers and Chairmen and Managers of Scandinavian Hull Clubs with whom the matter has also been discussed. I hesitate, therefore, to use your columns to deny this surprising allegation. Rather I feel it would be appropriate to thank all those who have so generously given time to discussions of this subject.

Nevertheless the denial is formally made. No broker has inspired this scheme. That,

This is faulty thinking. A shipowner will normally enter 100% of his ship in his own Club, but there may be other considerations, and I will deal with these later in this letter.

At this juncture it is more logical to mention that the "small line" limited company has never been economical from an administrative point of view, accounting as it does for items often at 1% at a time or perhaps 5% at a time. Nowadays with automatic accounting and computed statistics the bulk handling of specialised lines means even greater economy. An average insurance company will allow 30% of its turnover to cover administrative costs and profit. The administrative cost of the far more complicated P. & I. Clubs is 2½%. This is one reason why underwriters offer reduced rates on fleets. An Association is a means whereby smaller shipowners can avail themselves of this offer.

It is also relevant to consider the disadvantages of the Club system in its pure form. Basically a Club in its pure form is self insurance. P. & O. are the most well known of the companies who are self insured and they have about 300 ships. There are companies with less who are self insured, wholly or in part. However, this is an awkward system if the basic accounting period is a year, as it always is in commerce. Losses and liabilities arising out of accident cannot be liquidated for many years. The cost of accidents cannot readily be evenly divided over the years, unless the fleet is exceptionally large.

This last disadvantage can and is overcome by pooling either through a Club or an underwriting organisation. But the former difficulty of unliquidated liabilities can only be discounted by a profit making underwriter, for his consideration for so discounting that liability is his profit (A Club by its nature must eschew profit). It has been found in hull matters that the cost of this facility has been commensurate with the advantage obtained. But in P. & I. it has always been found to have been the converse.

Therefore current practice is:

1. For P. & I.: Self insurance and no profit to underwriters—but no facility to discount unliquidated liabilities for premium or, in Club language, calls.

2. For H. & M.: Allow profit to underwriters—but in return liabilities for premium are finalised during the shipowners' current financial year.

Of the shipowners who have been sounded on this point none have expressed the wish to adopt the call system to their hull insurances. Indeed of those who expressed a forcible opinion it was for retention of the ability to discount future liabilities—i.e. to continue to use the services of the profit making underwriters.

This is an important point and, therefore, the resulting organisation would be a hybrid and follow the Scandinavians who have successfully developed such hybrids for hull insurance. The result is that shipowners no longer come to the underwriters individually but as a group. Underwriters have already expressed their preference for the group approach and offer material inducements to owners who will group together.

Normally such groups will bring 100% of their ships. It would be abnormal to do otherwise. But there are markets of small capacity who will offer selected owners rates below that current in the larger international markets. A number of owners insure 25% to 50% of each of their ships in these smaller markets, and the balance elsewhere at a

higher rate. It would not be the hull Club's intention to deny these owners those facilities.

So the next point is what consideration will underwriters be able to give if only a percentage is offered to them? It is felt that if only 20% is offered on a separate contract they will only be able to offer the same rate as that at which the balance has been individually done, with perhaps a larger discount. However, if more than 50% is offered, it is felt they will be free to offer the group independent rates, without giving the rate on the balance an overriding consideration. Therefore, the Committee suggest the minimum permissible percentage should be 50%.

The practice of other Clubs was ascertained and the Committee find that this is also the minimum permitted entry in the Gothenburg Club, who are undoubtedly the leading hull Club today.

If a group of owners can place 100% of their ships in the market, it seems useless to argue, as your correspondent does, that 50% cannot be placed.

As roughly the same amount of insurance is to be placed, the same brokers will be used and the same amount of brokerage payable. This bulk buying of insurance will need bulk broking. The brokers have not been approached yet, for it would be inconsiderate and unrewarding to waste their time in hypothetical exercise, before it is even known whether shipowners feel it is desirable to establish such an organisation.

For the same reason I must decline your correspondent's invitation to discuss business tactics, even if that would be a prudent thing for a prudent commercial man to do in public. When the report touches on tactics it is merely to show that there is no reason why the anticipated obstacle should not be overcome. Any other object would be without point at this stage.

As indicated at the beginning of this letter Greek shipowners include those with an intimate knowledge of the management of shipowners Clubs and their particular problems, many of them being directors of the P. & I. & War Risk Clubs. They anticipate no difficulty in finding suitable men with the knowledge required to manage such a Club. They already have "a short list" in their minds, but have appointed no one yet.

The report suggests that prospective members should be prepared to accept an initial small contribution—say £300 a ship—to help finance the management in the initial stages. Whether this will be found necessary will depend on the managers appointed and the management arrangements. However, the warning is there—that some such initial contribution may be found to be a practical necessity.

This scheme, therefore, is a proposal in answer to the shipowners of this country who control more than 15,000,000 grt. of ocean going merchant tonnage, and who ask of themselves, how best they can assist in establishing an associated marine industry commensurate with the size of their own industry.

This is a practical scheme for it is practised elsewhere with success. I hope that the shipowners of this country will give the scheme the solid whole hearted support I think it deserves. They have already given practical support in meetings and many constructive discussions.

That is not to say that I think this scheme is exclusive of others. Indeed in my view there is the need and the opportunity for

others with initiative and other forms of insurance to contribute to the development of a compatible marine insurance industry here. Two companies have been particularly active in trying to achieve this end and their efforts are admirable. But, two companies do not make an insurance market. They may in future, as a recognition of their initiative, become leaders of our market. Clearly they too need support.

The shipowners also need men from the very top of the commercial world, who will devote their whole time to developing the insurance needs of our shipping industry, and in keeping the services required of insurance in step with developments of shipping in the future. Having defined these needs these men of the national insurance industry will present them as required and, nationally or internationally, in concise, and therefore effective form.

A Club with its own Committee of shipowners will always be able to make material and weighty contribution to these aims. The need now is quickly to develop the momentum required to put this scheme on its feet, and so, may I again thank you for the use of your columns.

D. COPANITSAS

Hellenic Ship and Aircraft Insurance Company, S.A.

NOTICE OF AN EXTRAORDINARY GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS

As per decision of the Company's Board of Directors, and in accordance with articles 27 and 28 of the Articles of Association, the Shareholders of the "Hellenic Ship and Aircraft Insurance Company, S.A." are called to attend an Extraordinary General Meeting to be held at 12 noon on Thursday the 26th August 1965 in its Offices at 8, Karageorgi Servias Street, Athens.

Items on the Agenda :

1) Decision about increasing the Company's Share Capital by issuing further Shares, in accordance with article 6 of the Company's Articles of Association.

2) Amendment of articles 5, 8 and 45 of the Articles of Association.

The Shareholders wishing to attend the General Meeting must deposit their shares if in Greece with the Company's Treasurer or with the National Bank of Greece or with any other recognised Banking Company or with the Deposits and Loans Fund, while abroad with any of the recognised Banking Companies of their place of domicile or residence and to deliver the relevant receipts and their proxy documents, if any, to the Company at least five full days prior to the date fixed above for holding the General Meeting.

Athens, 26th July, 1965

THE BOARD OF DIRECTORS