

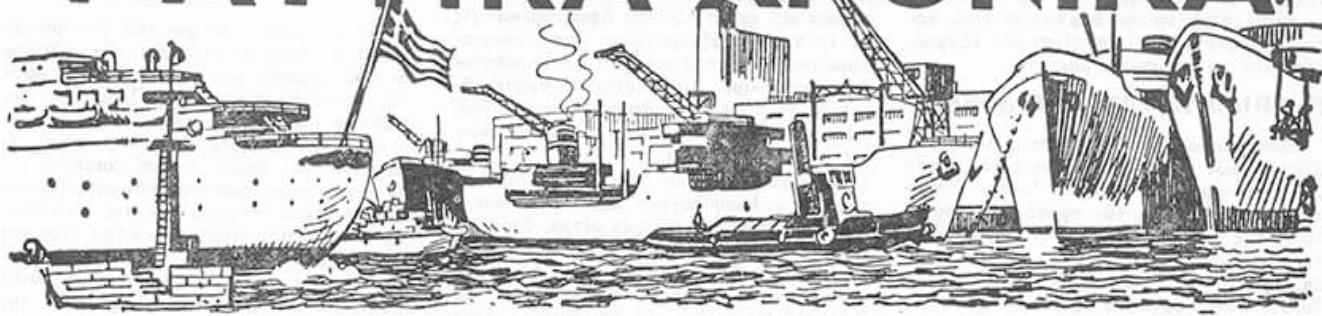
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1966

Αρ. Φύλλου 739/498

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΑΤ' (Περιοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 739(498)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1966

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΞΗΓΕΙΤΑΙ Η ΦΥΓΗ

Τόθεμα τού έπαινοπατρισμού άπασχολεῖ τελευταίως και τούς μετασχόντας ή στηρίζοντας τό κομματικόν δργιού τών ήμερών τού κ. Μπίρη και τών συντρόφων του. Ούδε ο γνωστός μας «προγραμματιστής» δέν διεξέφερε περιπάτου. Έπι της προϋποθέσεως τού έπαινοπατρισμού ήθελησε νά στηρίξῃ εἰς τό «σχέδιον» τό όραμα τής ναυτιλιακής ανασυγκρότησεως.

Πρέπει νά είναι τούλαχιστον ἀφελεῖς, ἀν μή και κακόπιστοι, διά νά θέλουν αὐτοί οι τού κύκλου τού κ. Μπίρη νά άγνοούν γεγονότα πασίγνωστα τής τελευταίας διετίας. Κατ' αύτήν, πράγματι, ή προσπάθεια τού έπαινοπατρισμού ἀνεντράπη και ἐστημειώθη η φυγή και πάλι ἀπό τό έλληνικον νηολόγιον. Κατά δεκάδες τάς μικράς ήλικιας και νεοτεκτικάς τάνερκες και φορτηγάς ήκολούθησαν τήν πρός τό νηολόγιον τής Μονροβίας ἄγουσαν. Τό διατί, δέν παρέλειψαν αι στήλαι αὐτοί τότε νά τό έπιστημάνουν. Έτρομοκρατήθη τό έφοπλιστικού κεφάλου, ἀνησύχησαν οι δανεισταί τού έλληνικού πλοίου ἀπό τήν οίκτραν ἀπίδιωξιν τής παρεμβάσεως τού υπουργού τής «άλλαγής» εἰς τά ναυτικά συνδικάτα, ἀπό τάς συνεργασίας του με τόν συν. Αμπατείλον και τής Ο.Ε.Ν.Ο. τούς πιστούς εἰς τήν έρυθρήν ίδεολογίαν, ἀπό τά ξέπολυθεντά κηρύγματα περὶ «φοδιάς» κλπ. Είδον τήν πειθαρχίαν ἐπί τών πλοίων κλωνιζομένην και διείδον τά έπερχόμενα χειρότερα. Έγκατέλειψαν τήν σημαίαν τής Γενετείρας διά νά προφύλαχθον ἀπό τάς ἔδω καταστάσεις ἐν τής κεντροαριστερώς ἐπικρατήσεως, διά νά κατασφάλισουν τήν διαλήγη τών πλοίων των κίνησιν και τών υποχρεώσεων των τήν πιστήν έκπληρωσιν. Ο φόδος τούς συνέχη.

Δέν έφθασαν, εύτυχώς, τά πράγματα εἰς τό άπροχώριτον. Ή σώτειρα διντίδρασις ἐφερε τόν κ. Μπίρην και τούς ἀνθρώπους του μακράν τού υπουργείου. Και παρ' δλον διτί συνεχίζουν διά τών ὁργάνων των τήν ἀνοίκειον περιβάσασιν τών εἰς τά τής ἡγεσίας τών ναυτικών σωματείων, βραχυκούλούνται διημέραι αι καθερῶς κομματικά τών έπιδιωξεις.

Τώρα, οι μή τολμήσαντες νά διαπιστώσουν κάν τήν μείωσιν τής υπό τήν Κυανόλευκον χωρητικότητος κατά τήν οίκτραν περιόδον τού φίλου των υπουργού, ἐμφανίζονται ἀνησυχούντες, διότι ή έλληνική πλοιοκτησία ἐστράφη πρός τάς σημαίας εύκολιας.

Ώ τής κακοπιστίας! Τό περαδόν τό ἀπότερον και τό πρόσφατον δέν τούς ἐφρονμάτισε. Δέν κατεΐδον τήν θέσιν τού δλον προβόλματος τού έπαινοπατρισμού. Και διότι ἀπό διά παντός πρέπει οι κλαυσαχεισμοί ἀπό τούς ὀλειπιπωτιστάς τού ναυτιλιακού περιβόλου νά σταματήσουν, ἐπαναλαμβάνονται.

μεν περιοκήπην ἐκ τῶν ὄσων πρό τίνος —εἰς τήν πρωτοχρονιάτικην ἔκδοσιν μας— ἐγράψαμεν, ἀσχολούμενοι μὲ τό θέμα τού έπαναπτρισμού:

«Κάποτε οιστορικός θά σταθῇ και θά ἀνερευνήσῃ τάς δραματικάς ἔκεινας ήμέρας (Σημ. «N. X.»: Τών στάσεων και τῆς δράσεως τής Ο.Ε.Ν.Ο.). Θά καταλογίσῃ τάς δαρυτάτας ευθύνας. Και θά συναγάγῃ ἔνα σφέξι, ἀναμφισβήτην συμπέρασμα, ἐν ταύτῳ δέ και δίδαγμα διά τούς ἐπιγενομένους, καθιερώθεν πλέον ἀπό τά πράγματα, ὡς δόγμα τῆς πολιτικῆς μας ἔναντι τού πλοίου. Ή 'Ελληνική Ναυτιλία, ἀνύκουσα εἰς κράτος μικρόν καὶ πτωχόν, μηδὲν ἀντλούσας ἀπό αὐτό, διά νά ζήσῃ, προσδέση και ἐπιτύχη νά εισφέρῃ τά πολλά εἰς τόν τόπον μας, χρειάζεται τήν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν δράσεως, τήν ἀνεμπόδιστον διασχείρισιν τῶν κατ' αύτήν, τήν ἀποχήν πάσης εἰς τά πράγματα αὐτῆς ὀναμίζεων τού κρατικοῦ παράγοντος, τήν συμπαράστασιν τού μόνον, σταύν και ὀπότεν αύτή τή ζητήσῃ.

»Και ἐφ' ὅσον αι δασικαὶ αὐταὶ προϋποθέσεις δέν συναντήσουν ἔδω τήν πλήρη κατανόησιν, ή ναυτιλιακή δραστηριότητος τού 'Ελληνος —ή τόσον πολύτιμος— θά ἀνάγητο τό ἀ φαλέστερον καταφύγιον εἰς τήν ζένην. Δέν θά παύη νά είναι έλληνική ή ὑπό οἰσανδρήποτε σένην σημαίαν Ναυτιλία τών 'Ελλήνων. Ωδε είναι, ομως, ἐξ ὁριστού τού Κατενόησαν οι κακή τή μοίρα ἀναλαδόντες τήν διασχείρισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, τήν θέσιν τής 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας; Καθ' ήμας, οχι. 'Εξ ού και ή φυγή.

### ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΣΤΑΜΠΟΛΗΝ

»Ισως νά μη ἔχῃ ἀνάγκην συστάσεων δέν νέος Ναυάρχος - Γενικός Διευθυντής. Καθηκον, πάντως, ἐπιτελούμενης ἐπισημαίνοντες τά κάτωθι, πρός υποδομήσιν τῶν πρώτων προσπαθειῶν του:

Πρόεχει η ἀποκατάστασις τής πειθαρχίας και τάξεως εἰς τό Λιμενικὸν Σώμα. Θά χρεισθεῖ η ληφις ριζικῶν μέτρων διά τήν εύρυθμον λειτουργίαν τῶν υπερειών, τῶν τεταγμένων διά τήν ἐξυπηρέτησιν τής Ναυτιλίας μας.

»Απαραίτητος ή φυσική ἐνότης τῶν στελεχών τού Σώματος. 'Υπέστη αύτη πραγματικήν καθίζησιν ὑπό τό καθεστώς τής κομματικῆς κρατικάς τών ήμερών τού κ. Μπίρη. Και ἐπεσημάνθησαν τελευταίως ἐνέργειαι ἀξιωματούχων τίνων, τυφλωθέντων ἀπό

κενοδόξους φιλοδοξίας. 'Έλησμόνησαν ούτοι ὅτι τό ἀξιώματο τού Ναυάρχου Γενικοῦ Διευθυντού - Αρχηγοῦ δέν ἔχει θεσπισθή διά τήν ικανοποίησιν προσωπικῶν ἐπιδιώξεων και πρός κοσμικήν προβολήν, ὀλλά διά τήν ἐνηπηρήσιν και μόνον τής Ναυτιλίας και τής διοικήσεως τῶν λιμένων.

»Αναδιάρθρωσις θά ἀπαιτηθῇ ἐπίσης τῶν ύπηρεσιών και νέος όργανισμός τού 'Υπουργείου νά ἐκπονηθῇ — ἀπαράδεκτος ο χαλκεύδεις ἀπό τους «έγκεφάλους» — ἀφού προηγουμένως ἀκουσθούν και αι γνώμαι τῶν ἀρμοδίων παραγόντων τής Ναυτιλίας, ητοι τών ἐφοπλ.στῶν και ναυτεργατικῶν δργανώσεων.

»Πέραν τής ἀναμορφώσεως τού φορέως τής Διοικήσεως, ή προσοχή τού κ. Σταμπολή δέν νά στραφῇ εύθυνς ἀμέσως εἰς τήν ἀντιμετώπισιν τού ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Πολὺ όρθιως είς τάς ἀρμοδιότητας τού Γενικοῦ Διευθυντού περιελθόμενας αι τρείς Διευθύνσεις τού Υ.Ε.Ν. (Έργασια - Πρόνοια - 'Εκπαίδευσις), ἀμεσον σχέσιν ἔχουσαι μὲ τό πρόβλημα τούτο. 'Άλλαι Διευθύνσεις περιήλθον εἰς τήν ἀρμοδιότητα τού 'Αναπληρωτού - Γενικοῦ Διευθυντού.

»Διά τήν ἀντιμετώπισιν τού ναυτεργατικοῦ προβλήματος και τήν ἐξεύρεσιν λύσεων, ἀμέσων και ἀπότερων, θά χρειασθούν συνδιασμέναι ἐνέργειαι ὅλων τῶν παραγόντων τής Ναυτιλίας, εἰς τάς ὀποίας ἐνέργειας δέ νέος Γενικοῦ Διητής καλείται νά διαδραματίσῃ τόν κυριώτερον ρόλον.

»Θέματα συνδικαλιστικά, ἀντιμετωπίσεως τού ἐρυθρού κινδύνου, ἐπαρκείας προσωπικοῦ διά τήν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, ποιοτικῆς βελτιώσεως αὐτοῦ, θέματα προνοίας κ.λ.π. πρέπει νότι ὀποτέλεσουν ἀντικείμενα τής ἀμέσου ἐπιμελείας τής νέας ήγειαίς τού Υ.Ε.Ν. Και πρόεχει η ἀνάγκη ληφως ἀμέσων μέτρων ἀποκαταστάσεως τής τάξεως εἰς τά πλοία μας και ἀποκλεισμοῦ οίουδηποτε ἐνδεχομένου ἀναπταροχῆς.

»Η θλιβερὸς παρένθετος πρέπει νά κλείσῃ και είμεδου δέναιοι, διτί ο ναύαρχος Σταμπολῆς, βοηθόμενος ἀπό ὅλους τούς παράγοντας τής Ναυτιλίας μας, τούς έθνικῶς σκεπτομένους, θά τήν κλείσῃ ὄριστικῶς. Εύτυχημα μέγα ὅτι προϊσταται τού 'Υπουργείου ὁ κ. Μαυριδόγλου.

»Έχομεν ἀπότολον ἀνάγκην ἀποκαταστάσεως κλίματος ἐμπιστοσύνης και πτίστεως πρός τήν σημαίαν μας και ο μόνος τρόπος πρός τόπον είναι η ὑπαρξίας γαλήνης και ἡρεμίας, η χρονή διοίκησις και η ἔξασφαλισίας τής ἀκαλύπτου κινήσεως τῶν πλοίων μας. Τά ἀναρχικά στοιχεῖα νά παταχθούν ἀμειλίκτως και οι νομοταγείς ναυτικοί μας νά προσταθεύσουν εἰς τά λογικά, νόμιμα και δίκαια αιτήματά των, συνεχίζοντες ἀπερισπαστο τήν συνεργασίαν των μετά τῶν ἐφοπλιστῶν.

»Δέν ἀμεβάλλομεν ποσῶς, διτί ο ναύαρχος Σταμπολῆς, ἔχων μακράν πείστην προσώπων και πραγμάτων και πλήρη κατανό-

σιν τῶν ὡς ἄνω ὑποδείξεων, θὰ πράξῃ τὸ καθῆκον του εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ θὰ ἐπιτύχῃ.

Σπανίως εἰς τὸ παρελθόν ἔξελέγη ὁ Ναυάρχος - Γενικός Διευθυντής τοῦ Υ.Ε.Ν. μὲ τοιαύτην πανηγυρικήν συμπαράστασιν, τόσον ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, ὃσον καὶ τῶν ναυτικῶν μας.

## Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ

Είναι καιρὸς αἱ τοποθετήσεις Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς καιρίας θέσεις νὰ τεθοῦν ὑπὸ ἀντικειμενικὸν ἔλεγχον. Τοῦτον ἔγγυαται ἡ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προσόντων, τοῦ ἡθοῦς, τῆς εἰδικεύσεως καὶ τῆς ἐργαστικότητος ἐπιλογὴ τοῦ καταλλήλου. Τὴν καλὴν δὲ ἐπιλογὴν μόνον ἡ Διοίκησις τοῦ Σώματος δύναται καὶ πρέπει νὰ ἔχῃ, διότι είναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ καλῶς καὶ τὰ πρόσωπα καὶ τὰ καθήκοντα ποὺ θετοῦνται. 'Ἐκτὸς δὲ τούτου πρέπει νὰ ὑπάρχῃ κάποιος ὑπεύθυνος διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποτυχίας καὶ ἀρκεῖ τὸ αἰσθημα τούτου τῆς θεύηνς διὰ νὰ γίνεται κάθε τοποθετησις βάσει οὐσιαστικῶν καὶ οὐχὶ μόνον τυπικῶν προσόντων.

Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ τὸ Λιμ. Σώμα δὲν ὑπάρχουν ὡς αὐτοτελεῖς σκοποί, ἀλλὰ ὡς μὲ σα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς χώρας συμπαράστασιν. 'Η φύσις δὲ τῆς Ναυτιλίας, ή ιδιότυπος καὶ ιδιόρυθμος, δὲν ἀφίνει περιθώρια πειραματισμῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον κομματικῶν ὑπολογισμῶν, ἀλλ' ἐπιβάλλει εἰς τὸ κρατικὸν παράγοντα νὰ ἐπιμελεῖται τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου, νὰ θερπεῖ τὰ αἰτημάτα τοῦ κατὰ τὸ πρέποντος καὶ δυνατόν. Καὶ ἵνα ἐπιτυχῆς είναι ὁ χειρισμὸς τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων πρέπει οἱ διαχειρίζομενοι ὡστὰ νὰ τὰ γινοῦνται καὶ ζητοῦνται.

Συνεπές, οὔτε ἡ ἀρχαιότης, οὔτε τὰ κομματικά μέσα, πολὺ δὲ περισσότερον αἱ κοινωνικαὶ σχέσεις ἔχουν τὴν θέσιν τῶν, ἐκεῖ ὅπου διακυβεύονται ιδιωτικὰ καὶ μάλιστα μεγάλα συμφέροντα.

'Ἐπὶ τῶν ἡμέρων τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς «Ἀλλαγῆς», ὑπὸ μόνον τὸ κομματικὸν πρίσμα προσεδέπετο ἡ δῆλη ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας. 'Η συνέχισις τῆς ίδιας καταστάσεως δὲν νομίζομεν ὅτι εὐρίσκει σύμφωνον καὶ τὸν νέον 'Αρχηγὸν τοῦ Λ.Σ., ἐκ τῶν διλίγων

πληρέστατας κατατοπισμένων καὶ ἐπὶ προσώπων καὶ ἐπὶ πραγμάτων καὶ στέλεχος ἐκ τῶν διαπρεπεστέρων. Γνωρίζει ὅτι βαθεῖα εἶναι ἡ ἀπογούτευσις τῶν καλῶν κατηρτισμένων καὶ ἐργατικῶν καὶ ἀφωτισμένων εἰς τὸ ἔργον τῶν ἀξιωματικῶν, ὅταν ἐπιβραβεύωνται οἱ προστατευόμενοι τοῦ οἰουδήποτε παρασκηνίου. Διότι, ὅταν οἱ πρῶτοι ἀναλίσκωνται εἰς τὰ καθήκοντά των, οἱ δεύτεροι κερδίζουν τὸν χρόνον τῶν καλλιεργούντες σχέσεις καὶ μέσα.

'Υπάρχει λύσις καὶ αὐτὴν ἂς μελετήση τόσον ὡς κ. Μαυριδόγλου, ἀπὸ τὸν δόποιον Ναυτιλίας προσδοκά γόνιμα μέτρα, ὃσον καὶ ὁ νέος Ναυάρχος. Καὶ ἡ λύσις αὐτὴ εἶναι ἡ σύστασις Σ. μ. Βουλίου Τοποθετήσεως, τὸ δόποιον ὑπάρχει εἰς ὅλα τὰ Σώματα. Μόνον διὰ τῆς ὑπεύθυνου γνώμης τῶν ἡγετικῶν στελεχῶν τοῦ Λ.Σ. πρέπει νὰ ἐπιλέγωνται οἱ κατάλληλοι ἀξιωματικοὶ διὰ τὴν κατάλληλοι ζητημάτων τοῦ θέσιν. 'Εφ' ὅσον ἡ κατάστασις πραμένει ὡς ἔχει σήμερον, θὰ ἐπιβραβεύωνται οἱ ισχυροὶ τῶν παρασκηνίων, γεγονός διόπειτε παραβλάπτει τὰ συμφέροντα καὶ τοῦ Λ.Σ. καὶ τῆς Ναυτιλίας. Καὶ δὲν ὑπάρχουν περιθώρια διὰ νὰ ἀδιαφορήσῃ τις οὔτε διὰ τὸν διοικητικὸν φορέα τῆς κρατικῆς πολιτικῆς οὔτε καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τὴν πρό παντός.

## ΑΜΕΣΩΤΕΡΑ Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

'Ἐπανολαμβάνομεν: Ταχυτέρα δέον νὰ είναι ἡ διενέργεια τῶν ἀνακρίσεων καὶ τῆς ἐκδικάσεως τῶν παραδόσεων τοῦ Πειθαρχικού καὶ Ποινικού Κώδικος. 'Αμεσος δέ, εἰ δυνατόν, τον σοδαρωτέρων στασιαστικῶν κρουσμάτων.

Μέχρι τοῦδε ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία, ητοι εἴτε τῶν ἡμερῶν τοῦ ἀλησμονήτου κ. Μπιρή, ἐφρόντιζε καὶ νὰ ἀποκρύπτῃ τὰς ἀνωμαλίας, ἡκολούθησε τὸν αὐτὸν ρυθμόν, ὃν μὴ τῆς ἀνοχῆς, ἀλλὰ τῆς καθυστερημένης τοῦ νόμου παρεμβάσεως. 'Αδικιαλόγητοι οἱ μετά μίαν δόλην διετίσαις ἀποφάσεις τῶν ἀνακριτικῶν συμβουλίων.

Τώρα, πιστεύομεν, αἱ περὶ ἀποκαπαστάσεως κατηγορηματικαὶ διαδεδομένεις τοῦ κ. Μαυριδόγλου καὶ τοῦ νέου γεν. διευθυντοῦ

ἔχουν εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὴν θέσιν των. 'Ιδωμεν.

## ΤΟ "ΚΛΕΙΣΤΟΝ ΦΡΟΥΡΙΟΝ..

Λίαν ἐπιτυχὲς τὸ μέτρον τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ὅπως αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ δέχωνται καθ' ἐκάστην καὶ εἰς οἰανδήποτε ὥραν τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς Προέδρους τῶν κλαδικῶν ναυτικῶν ὄργανωνταν.

'Απέδειξεν ἡ σημερινὴ διοίκησις τοῦ 'Υπουργείου τὴν σημασίαν ποὺ ἀποδίδει εἰς τὴν συνεχή συμπαράστασιν καὶ συνεργασίαν τῶν δύο ἑτέρων παραγόντων, τοῦ τριπτύχου τῆς συνεργασίας Κράτους - Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας.

'Αλλὰ καὶ ἀσχέτως τῆς γενικῆς αὐτῆς ἀρχῆς, ἡτο ἀπαράδεκτος ἡ συνέχισις τῆς καταστασίας τοῦ 'κλειστοῦ φρουρίου', τῶν διαρκῶν ἐπειδόμενών εἰς τὴν θύραν τοῦ 'Υπουργείου, τῶν ἐπιφυλάξεων ἐάνθα δὲ ἐπρεπε νὰ εἰσέρχωνται η δχι οἱ ἐφοπλισταί, τοῦ ἐξωτερικού πολλάκις, οἱ ὅποιοι περαστικοὶ εἰς Ἀθηνῶν είχον ἀνάγκην νὰ συνεννοθοῦν με τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας διὰ διάφορα θέματα τῆς Ναυτιλίας. 'Ητο καιρὸς νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν δχι ἐποικοδομητικὴν τοῦ κλιμάτος τῆς ἐμπιστοσύνης κατάστασιν.

## ΟΡΘΗ Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

'Ἐπικροτοῦμεν τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν πρὸς τὸ Β. Βιετνάμ τοιχίδων τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν. Προσποίζεται, πράγματι, ὅπως πρὸ καιροῦ ὑπεδείξαμεν, η ζωὴ τῶν πληρωμάτων μας, ὑποκειμένων εἰς τὸν κίνδυνον τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιθέσεων, ἀν τὰ ἐλληνικά πλοία ταξιδεύουν εἰς τὰς ἔγγυς ἔστα τοῦ Β. Βιετνάμ θαλάσσας. 'Ἐξυπηρετοῦνται δημάρτινοι ἐν κατακλεῖδι καὶ αὐτὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας. Παραβλάπτονται μόνον ἐλάχιστα υποπτα τοιαύτα, μὴ ὑπολογιζόμενα καν ἔναντι τοῦ δγκου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς δι' αὐτῆς διενεργούμενης τεραστίας μεταφορικῆς κινήσεως.

'Ἄς ἀφήσωμεν τοὺς νεοφωτίστους παρεστάκτους τοῦ πειθόδου μας, τοὺς κομματικοὺς τὰ πάντα ἐκμεταλλευομένους, ὅπως καὶ τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν τελευταίων, νὰ θορυβῶν περὶ τὴν θεσπισθείσαν ἀπαγόρευσιν. Αὐτοὶ είναι ξένοι πρὸς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ ούσιαστικά τῆς συμφέροντα.

'Τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἔχει τοῦ διότι προτείχειν ὁ 'Ελεύθερος Κόσμος, η ἐλεύθερα οἰκονομία, αἱ μὴ διευθυνόμεναι συναλλαγαί. Καὶ θὰ ζησῃ ὑπὸ μόνας τὰς προϋποθέσεις αὐτάς. Θὰ ζησῃ διότι προσφέρεται ἀκωλύτων νὰ ἔχει τηρητήσῃ τὰ ὑπερτρικά-σια ἑκατομ. τὸν. ἐτησίως τοῦ ἀμερικανικοῦ ἔχωτερικοῦ ἐμπόρου, τὰ ὑπερεκάτω τῶν ιαπωνικοῦ καὶ τὰ πολλαπλάσια τῶν χωρῶν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου.

'Καὶ ἀφοῦ, τέλος, η μὴ παραβλάπτουσα τὰ συμφέροντα μας — τὰ ἔχει τηρητεῖ κατὰ δάσον — ὑπόδειξις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὰ ταξίδια τοῦ Β. Βιετνάμ, Ικανοποίει καὶ τὴν εὐρυτέραν κοινὴν γνώμην τῆς μεγάλης ὑπερταλαντικῆς συμμάχου μας, δὲν δλέπομεν, διατί δὲν θὰ ἐπρεπε πρὸ πολλοῦ Κυβερνήσεως νὰ στέρηε εἰς τὴν ηδη ληφθεῖσαν ἀπόφασιν τῆς ἀπαγορεύσεως.

'Η μόνη δικαιολογημένη ἀντίρρησης είναι διὰ τὰ προψήσταμενα ναυλοσύμφωνα μὲ τοὺς Κινέζους. Παρέχεται, πράγματι, εἰς ὡρισμένα «τάιμ ου τσάρτερς» η πρόδειφις τῆς πολ. wide — ἔσαιρεσει τῆς Κούβας — κινήσεως τοῦ χρονοναυλωμένου πλοίου. Εἰς ἀνύποπτον, δηλαδή, χρόνον, διετή δέν είχεν ἐνταθῆι τὸ πόλεμος τοῦ Β. Βιετνάμ, παρείχετο η ἐλεύθερία εἰς τὸ Πεκίνον νὰ διατάξῃ τὴν μεταφοράν φορτίων ἀπὸ καὶ διὰ τὸ Β. Βιετνάμ.

'Άλλ' ἀνέξαρτήτως τοῦ γεγονότος διὰ αἱ ἀνειλημμέναι ὑποχρεώσεις ἀναγνωρίζονται, αὐτὴν τὴν εύχερειαν τῶν ναυλωτῶν — διὰ τῶν νέων ναυλοσύμφωνων δὲν παρέχεται — ὠρισμένοι ἐφοπλισταί μας, πλοία τῶν δοπίων διετάχθησαν νὰ πλεύσουν πρὸ τὸν λιμένα τοῦ Χαϊφόγκ, ἐπέτυχον νὰ καταστήσουν

## KONTUAR MARITIM GEORGE BESI VAPUR ACENTELİĞİ LIMITED ŞİRKETİ

ISTANBUL - IZMIR  
Agents at all other Turkish Ports

General Agents for:

Achille Lauro, Napoli

Atlas Levante-Linie, Bremen  
Deutsche Levante-Linie, Hamburg  
Czechoslovak Ocean Shipping, Praha  
Fresco-Line, Stockholm/New York  
Rederi A/B SVEA, Stockholm  
Rederi A/B Fredrika, Stockholm  
Hamburg-Amerika Linie, Hamburg  
Norddeutscher Lloyd, Bremen  
Hamburg - Südamerika Linie, Hamburg  
Greek Line, Piraeus / London  
The Hellenic Mediterranean Lines, Piraeus  
Joint Italy - Greece Ferry Service  
Typaldos Lines, Piraeus  
Frachten - Trauhand, Hamburg  
Schutzverein Deutscher Rheder  
Chr. M. Sarlis & Co. Piraeus  
(Black Sea-Aegean Adriatic Line)

CHARTERING DEPARTMENT

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,  
Karaköy, Hovagimyan Han  
P. O. B. 545

Telegrams: RAMMOC  
Telephone: 49 01 10

IZMIR,  
Atatürk Caddesi 176

P. O. B. 226

Telegrams: RAMMOC  
Telephones: 3 6 4 5 5 3 5 7 3 4



περατλαντικήν γραμμήν θά ένισχύσῃ σημαντικώς και άποδοτικώς τὴν θέσιν τῆς ἐλληνικής ὑπερατλαντικής γραμμῆς.

## ΘΕΜΑ ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΟΝ

'Ανεκοινώθη ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου Περαιῶς, ὅτι ἐντὸς τοῦ Μαρτίου ἀναμένεται νὰ ἔχῃ περατωθῆ ἡ παρ' αὐτοῦ καταρτιζόμενη εἰδικὴ ἔκθεσις, διὰ τῆς ὁποίας θὰ τεκμηριωθῶ, ὅτι τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἶναι λιγότερον, ἢν τούτης τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

Σχολιάζουν τὸ θέμα ὁ Πρόεδρος τοῦ Ε.Β. Ε.Π. κ. Ν. Σβορώνος ἀνέφερον ὅτι τὸ μεταφορικὸν κόστος δὲν εἶναι πάντοτε ἀνάλογον πρὸς τὴν ἀπόστασιν, ἢτοι ἀλλοία εἶναι ἡ γεωγραφικὴ καὶ ἀλλοία ἡ οἰκονομικὴ ἀπόστασις. 'Η πρώτη εἶναι σταθερὰ καὶ μετράται εἰς χιλίομετρα καὶ ναυτικὰ μίλια, ἐνῷ ἡ δευτέρα μετράται εἰς νομισματικὰς μονάδας καὶ εἶναι μεταβλητή, ἔξαρτωμένη ἀπὸ διαφόρους παράγοντας.

Οἱ λιμένες τῆς 'Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης εὐρίσκονται πλησιέστερον οἰκονομικῶς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἀπὸ τοῦ Πειραιῶς. 'Ἐπίσης ἡ οἰκονομικὴ ἀπόστασις μεταξὺ Ρόδου καὶ Πειραιῶς εἶναι ἡ ίδια μὲ τὴν τοιαύτην Ρόδου - Λιμένων Βορείου Θαλάσσης.

Περαιτέρω ὁ κ. Σβορώνος, διὰ νὰ θεμελιώσῃ τὸ ἐπιχειρήματά του, ἀνέφερε τὰ ἔχης παραδείγματα:

α) 'Αεροπορικαὶ συγκοινωνίαι (εἰσιτήριον ἐπιβάτου τουριστικῆς θέσεως):

Ρώμη - Ἀθῆναι χλμ. 657 δολ. 86,80  
Ρώμη - Παρίσιοι » 688 » 64.—  
Ρώμη - Μαδρίτη » 836 » 65,80

β) Θαλάσσιαι μεταφοραὶ γενικοῦ φορτίου διὰ τὴν αὐτὴν γεωγραφικὴν ἀπόστασιν:

δολ. ὀνάτ τὸν.  
'Αμβούργον - Πειραιὲν 11  
Πειραιὲν - 'Αμβούργον 14,32

"Ἡτοὶ τὸ φορτωνόμενον ἀπὸ 'Αμβούργον διὰ Περαιᾶ ἐμπόρευμα θὰ καταδάλη ναυλῶν χαμηλότερον κατὰ 30% ἀπὸ τὸν ναυλὸν τοῦ ιδίου ἐμπορεύματος, τὸ ὅποιον φορτώνεται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ διὰ τὸ 'Αμβούργον.

γ) Θαλάσσιαι μεταφοραὶ γενικοῦ φορτίου πρὸς διαφόρους γεωγραφικὰς ἀπόστασεis: 'Η οἰκονομικὴ ἀπόστασις μεταξὺ λιμένων 'Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης τοῦ Πειραιῶν καὶ Πειραιῶς, εἶναι μεγαλύτερα ἀπὸ τὴν τοιαύτην λιμένων Βορείου Θαλάσσης ἡ 'Άδριατικῆς καὶ λιμένων 'Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἡ Περσικοῦ Κόλπου. 'Ἐπι παραδείγματι:

δολ. ὀνάτ τὸν.  
Πειραιὲν - Μπάσρα 29,40  
Τεργέστη - Μπάσρα 13,97

Συνάγεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων, ὅτι ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς 'Ελλάδος δὲν εὐνοεῖ πάντοτε τὰς ἔξαγωγάς τῶν Ἑλληνικῶν προϊόντων καὶ ιδίως ἐκείνων, ποὺ δὲν συμπληρώνουν πλήρεις φορτίον ἡ ἡ ἀξία των εἶναι χαμηλή, ἔχουσα σημαντικὴν ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τῆς ἀξίας τούτων.

Οὕτω τὸ κόστος μεταφορᾶς πρὸς τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. εἶναι κατὰ 30% μεγαλύτερον, παρὰ πρὸς τὴν ἀντίθετον κατεύθυνσιν. 'Ἄλλα καὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς ἀπὸ Πειραιῶς πρὸς Περσικὸν Κόλπον, 'Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ Ἀφρικήν εἶναι ἐπίσης δυσμενές.

\* \* \*

Θὰ περιμένωμεν, δεδομένης, τὴν μελέτην τοῦ 'Ἐπιμελητηρίου καὶ τὰ συμπεράσματα αὐτῆς. 'Ἐνδιαφέροντα, πιστεύουμεν, νὰ εἶναι. 'Οφείλομεν, πάντως, νὰ σημειώσωμεν, ὅτι ἀνελγόθη προσπάθεια ἔξεργησης θέματος ἔξοχως δυσχερούς, πολυπλεύρου, προϋποθέτοντος γνῶσιν βαθείαν τῶν συνηθικῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας διενεργούνται αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ καὶ τοῦ κόστους κινήσεως τῶν διενεργούντων αὐτὰς πλοίων. 'Η σύγκρισις λ.χ. τοῦ ἐντεύθεν ναυλοῦ καὶ τοῦ κρατοῦντος εἰς ἄλλον τίνα δόμον ἔστω λιμένα διὰ τὸ αὐτὸν εἰδούς φορτίου δὲν εἶναι δυνατή, ἐφόσον δὲν θὰ ἐλαμβάνοντο ὑπὸ τοῦ ποσότητος τοῦ ἐκάστοτε παραλαμβανομένου φορτίου καὶ τὸ ποιόν — ὅγκος, ταχύτης, μέσα φορτεκφορτώσεως — τοῦ ἀναλογούντος τῆς μεταφορῶν σκάφους.

Τὰ ὅσα, ὡς ἀνωτέρω, ἀνεκοίνωσε τὸ 'Ἐπιμελητηρίον δὲν ἐπιτέρεουν οἰονδήποτε συμπέρασμα. Εἶναι στοιχειωδῶς ἀτέλη. Τὸ θέμα, πάντως, εἶναι ἀξιοπρόσεκτον, ἀμερωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν, τὴν καθ' ὅλου Οἰκονομίαν μας.

## Ο ΑΓΩΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Εἰς τὴν γνωστὴν μακρὸν ἀντιδικίαν μεταξύ τῆς 'Μαριτάιμ Κομμίστον' καὶ τῶν ἑνῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου 'Ἀμερικῆς, ἀποφασιστικὸν θὰ ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπον ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ακυρωτικοῦ τῆς Οὐασιγκτῶν τῆς 28ης Φεβρουαρίου.

Τὸ 'Ανωτάτον Δικαστήριον ἀπέφανθη, ὅτι οἱ φορτωταὶ δικαιούνται ἀποζημιώσεως εἰς τὸ τριπλοῦν ἀπὸ τὰς «Κόνφερανς», αἱ ὀποίαι ὑψώσαν τοὺς ναυλούς, χωρὶς τὴν ἔγκρισιν τῆς 'Μαριτάιμ Κομμίστον».

Ἡ ἀπόφασις ἀνέτρεψε τοιάυτην κατωτέρου δικαστηρίου, διὰ προβληθεῖσαν ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως δύο ἑκατομτόν. δολ. ἀπὸ φορτωτὴν κατὰ τὰν δύο «Κόνφερανς» Εἰρηνικοῦ καὶ 'Απων 'Ανατολῆς. 'Η ἀγωγὴ δύναται νὰ ἐπαναφερθῇ πρὸς ἔξετασιν ἀπὸ τὰ ἄρμοδια δικαστηρία. Καὶ ἔαν εἶναι ἐνύοική ἡ ἀπόφασις, αἱ 23 ἑταρίαι — ἔξαιρε καὶ ἀμερικανικοί — αἱ μετέχουσαι τῶν ἀνωτέρω δύο «Κόνφερανς» θὰ ὑπόκεινται εἰς διαρτάτας ἀποζημιώσεως.

"Ἔχει ὅμως γενικωτέρων σημασίαν ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ακυρωτικοῦ. 'Ἐπιβεβαιούνται ἡ ισχύς τοῦ ἀριθμοῦ 15 τοῦ Νόμου τοῦ 1916, κατὰ τὸ ὅποιον ὑπόχρεούνται αἱ ναυτικαὶ ἐταιρίαι νὰ θέτουν ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς 'Μαριτάιμ Κομμίστον' τὰ ναυλολόγια τῶν. Καὶ ποράλεψις παρέχει τὸ δικαίωμα τριπλῆς ἀποζημιώσεως τῶν φορτωτῶν, βάσει τῶν περὶ τράστ νόμων.

Αἱ «Κόνφερανς» ὑπεστήριξαν ὅτι ἀκριβῶς ὁ Νόμος τοῦ 1916 τὰς ἀπολάσσει σιαστήσητος εὐθύνης ἔναντι τῆς περὶ τράστ νομοθεσίας. 'Η ἀγωγὴ, συνεπώς, θὰ ἐπρεπεῖ

νὰ στραφῇ κατὰ τῆς «Μαριτάιμ Κομμίστον». 'Η δόμφωνος ὅμως ἀπόφασις τοῦ 'Ακυρωτικοῦ καθοδίζει, ὅτι μόνον τὸ Κογκρέσον δύναται νὰ παράσχῃ τὴν τοιάυτην ἀπαλλαγήν.

Ἀκαθόριστοι εἶναι εἰσέτι αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως. 'Αν τὸ Κογκρέσον — πράγματα ἀπίθανον — δὲν τροποποιήσῃ τὴν κειμένη νομοθεσίαν καὶ ἀπολάσῃ τὰς Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν τῶν κυρώσεων τοῦ περὶ μονοπωλίων νόμου, σι εἴταιρισι, αἱ μετέχουσαι εἰς σύνταξην, ἀν μή τι ἀλλο, θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ γνωρίσουν εἰς τὴν «Μαριτάιμ Κομμίστον» τὰ ναυλολόγια τῶν καὶ νὰ ζητουν ἔκστοτε τὴν ἔγκρισιν τῆς διὰ κάθε μεταβολῆς.

'Η ἀντιδικία, δηλαδή, κλίνει νὰ ἀποδῇ ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ἀπόφεων.

## ΠΕΡΙ ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Δωδεκαμελῆς ἀποστολὴ ἐκπροσώπων μεγάλων ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ γνωστῶν μεστικῶν γραφείων θαλασσοστασφαλείων ἐπεσκέφθη πρὸ εἰκοσαπέμερου τὴν Μέκκαν τῆς διεθνούς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, τὸ Λονδίνον. 'Εντόνως διεμπατυρήθη διὰ τὰ ἐπιβληθέντα (ἀπὸ ίης Μαρτίου) ἐπασφαλιστρα ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων διὰ σκαφῶν ὑπερεικοστεούς ἥλικίας καὶ ἔζητησεν ἀπὸ τοὺς 'Αγγλους ἀσφαλιστὰς τὴν ἄρσην τοῦ ἐπασφαλιστρου διὰ τὰ ἀμερικανικοὶ σκάφη. Τῆς ἀποστολῆς δέν μετέσχειν 'Αμερικανοὶ «ἀντεράπτεροι».

Πρὸς τοὺς 'Αγγλους ἀσφαλιστὰς, κατὰ τὰς σχετικὰς συζητήσεις, ἐπεδείχθησαν τὰ «φρεκόπτερα» τῶν καλῶν ἀσποτελεσμάτων ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστρα τῶν θαλασσοστάτων τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, τῶν ἄριστα, σημειωτέον, συντηρημένων, παρὰ τὸ γεγονός τῆς μεγάλης ἥλικίας διὰ πολλὰ ἔξι σύνταν.

Ἐδήλωθε διὰ τὰς ἀπασφαλιστρα τὰ ἀποκαλέσουν ζημίας τη σημαντικά εἰς τὴν ἀμερικανικήν ναυτιλίαν. Θὰ χάσῃ πολλὰ φορτία, λόγῳ τῶν ἐπιδαρύνσεων. Θὰ προτιμηθοῦν τὰ ξένα νεώτερα. 'Ιδιαιτέρως διὰ τὰ λάινερς δέν δικαιολογεῖται καὶ ἡ ἐλαχίστη ἐπιβάρυνσης. Εἶναι ἀρίστης κατασκευῆς, ἄν καὶ παρηλίκα. 'Επὶ 350 ἀμερικανικῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τὰ 70% περιέρχονται ἐντὸς δόλιγου εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὑπερεικοστούς ἥλικίας, ἐφ' ὃσον εἶναι κατασκευῆς πολεμικῆς ἡ ἀμέσου μεταπολεμικῆς. 'Οπωσδήποτε, διὰ τὰς ἀπασφαλιστρα διὰ τὰς ἀμερικανικοὶ πλοιαὶ ἐφαρμοσθοῦν, πλήττεται τὸ τρίτον τῶν ἐνεσκοσίων ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν ὑπὸ τὴν 'Αστερόδεσσαν — 350 φορτηγὰ λάινερς καὶ 400 τράμπς καὶ τάνκερς — καὶ κατὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν καθίσταται δύσκολος ἡ ἐκμετάλλευσίς των.

«Ἐπρόκειτο — ἐδήλωσαν πόσις τὴν ἀποστολὴν οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου — περὶ παρεξηγήσεως. 'Ἐπασφαλιστρα δέν ἐπιβάλλονται εἰς τὰ φορτηγὰ γραμμῆς. 'Ἐφαρμόζονται εἰς μόνα τὰ τύπου Λίμπερτς, Βίκτορυς, Φόρτς, Πάρκς σκάφη, ἔτινα κατὰ μάζας ἐναυπηγήθησαν κατὰ τὸν πόλεμον. Μόλις, συνεπῶς, 35 ἀμερικανικὰ σκάφη τῶν ἀνωτέρω πτύπων, ἀπασχολούμενα εἰς γραμμῆς θὰ ἐπιβαρυθοῦν μὲ ἐπασφαλιστρα. 'Αλλά, παρὰ τὰς παρασχεθεῖσας ἔξηγήσεις, οἱ 'Αμερικανοὶ ἐπιμένουν. Θέλουν νὰ ἐξαιρεθοῦν καὶ τὰ Βίκτορυς, τὰ θεωρούμενα ὄντωτέρας κλάσεως σκάφη.

Οἱ ἀσφαλισταὶ ἔξι ἄλλου τῆς Ν. 'Υόρκης διὰ ἀνακοίνωσεως τῶν ἀνεφερθησαν εἰς τὰ συχνὰ ἀτυχήματα τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν καὶ ιδιαιτέρως τῶν ἀπασχολούμενων εἰς τράμπ μεταφορᾶς. Δέν πρέκειται ὅμως τὰς ἀπασφαλιστρα νὰ ἐπιβάλλονται εἰς ὅλα τὰ σκάφη, ἔστω καὶ παρηλίκα. 'Εκάστη περίπτωσις θὰ κρίνεται χωριστά, ἀναλόγως τῆς καλής τοῦ πλοίου καταστάσεως καὶ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ παρελθόντος τοῦ διασχειριζομένου αὐτοῦ.

Δέν μετεβλήθη, συνεπῶς, ἡ θέσις τοῦ δόλου ζητήματος τῶν ἐπασφαλιστρων διὰ τῆς παρεμβάσεως τῶν 'Αμερικανῶν. Τὸ μόνον κέρδος εἶναι ἡ διατυπωθεῖσα παρὰ τῶν ἀσφαλιστρων τῆς Ν. 'Υόρκης ἀποφίησι, ὅτι ἐ-

## 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 BISHOPS GATE E.C. 2.

κάστη περίπτωσις έπιβολης του έπασφαλίστρου θὰ κρίνεται, άναλογως του ύφισταμένου διὰ κάθε πλοίου record.

\* \* \*

'Άλλα καὶ αὐτοὶ οἱ "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ δριμύτατα ἐπεκρίνουν τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων φορτίων εἰς τὰ ἄνω τῶν εἰκοσιαπούς ήλικίας πλοίων.

Εἰς πρόσφατον ὅμιλίστην του, κατὰ τὸ ἑταῖρον δεῖπνον τῆς Ἐνώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Μάντζεστερ, ὁ πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Μπόλτον ἔτοντε, μετοξὺ ὅλων, καὶ τὰ ἔξης:

"Ἀναγνωρίζομεν, φυσικά, τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς ἀσφαλίστας νὰ ἐπιχειροῦν λογικά ἔσθια. Πιστεύομεν δικαὶος ἀκριβάντως, ὅτι ἡ προσπάθειά των νὰ ἐπιτύχουν πρόσθετα τοιάυτα, κατὰ τρόπον διαταράττοντα τὸ ύφισταμένον καθεστώς σχέσεων καλῆς συνεργασίας μεταξὺ ιδιοκτητῶν τῶν φορτίων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, χωρὶς νὰ συμβουλευθούν τινας η νὰ παρουσιάσουν στατιστικά στοιχεῖα δικαιολογούντα τὴν ἐνέργειάν των, δὲν ὀποτελεῖ τὸν καλύτερον τρόπον πραγματοποιήσεως τῶν τοιούτων ἑσδόνων.

"Εἶναι ἄκρως παράλογον —συνέχισεν ὁ "Αγγλος ἐφοπλιστής— νὰ προσπαθοῦν οἱ ἀσφαλίστας νὰ ἀποστάσουν περισσότερα ἀσφαλίστρα ἀπὸ τὰ λεγόμενα ὑπερήλικα πλοῖα, ἀδιαφορίας τοῦ τρόπου, καθ' ὃν ἀκείται η διαχείρισις καὶ η συντηρησίας ἐκάστου πλοίου, ἐπιβαρύνοντες τοὺς ἔχοντας τὸ φορτίον δι' ὑψηλότερων ἀσφαλίστρων, οἱ διόποι πρακτικῶν θὰ εἰναι δύσκολον —αν μὴ ἀδύνατον— νὰ ἐπιτρίψουν τὰ ὑψηλότερα αὐτὰ ἀσφαλίστρα εἰς τοὺς εὐθυμούντος διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, πλοιοκτήτας.

"Σήμερον, ἐν τοῖτοις, σημειούνται εἰς κάθε ζωτικὸν ζῆτημα τῆς Ναυτιλίας, η συνεργασία καὶ ίδια μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ φορτωτῶν, ἐπλίζομεν δὲ ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ στενωτάρα τοιούτη καὶ μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ἀσφαλίστρων, πρὸς τὸ συμφέρον ἀμφοτέρων καὶ τοῦ συνόλου τοῦ παγκοσμίου ἐμπρούσου.

"Ο κ. Μπόλτον εἶπεν, ὅτι «έπει τοῦ ζῆτηματος τῶν ἐπασφαλίστρων, Βρετανοὶ καὶ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εύρισκονται ἐπὶ κοινῷ πεδίῳ». "Οπως η Ναυτιλία, οὕτω καὶ ἡ Ἀσφάλεια, εἴναι παγκοσμίου ἀκτινοβολίας ἔργασια καὶ δολοὶ ἀτενίζουν πρὸς τὸ Λονδίνον ὡς πρὸς τὴν προέχουσαν ἄγοράν. Ἡ ἀπήχησις τῶν πράξεων τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου, δυνατὸν νὰ ἐπηρεάσῃ παγκοσμίων τὴν θαλασσοστασφάλειαν.

»Εύτυχος —κατέληξεν ὁ ὁμιλητής— ὅτι οἱ ἀσφαλίστας, ἐπανεξτάζοντες τὸ ζῆτημα, μετεκίνησαν δλίγον τὴν βάσιν του. Παρέμειναν, όμως, η αἵτια τῆς πραγματικῆς ἀνησυχίας τῶν πλοιοκτητῶν.

#### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ

Ἐσημειώθησαν εὐτυχῶς ἱκανοποιητικά ἔξειδίσεις εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἐπασφαλίστρων διὰ τὰ Ἑλληνικής ιδιοκτησίας ὑπερικοστασίους ἡλικίας τράμπτες.

Ἐνέργειαι σύντονοι κατεβάθμησαν ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου (Greek Shipping Cooperation Committee) διὰ τὸ δλον ζῆτημα. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐπλήσθητο ιδιαιτέρως.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐνέργειῶν συνοψίζεται εἰς τὰ κάτωτα:

Ἐκπρόσωποι τοῦ «Κομμίττη» ἔσχον μακράς συζητήσεις μὲ τοὺς μεσίτας τῶν "Αγγλων ἀσφαλίστρων, τοὺς συνήθως διαχειρίζομένους τοὺς ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων κινδύνους. Τὴν ἔξειδεσσον λογικής καὶ δικαίας δάσσεως ἀνέζητησαν, δεδομένων τῶν προσαλλομένων ἀπὸ τοὺς ἀσφαλίστρας ζημιῶν. Ἐτονίσθη κατὰ τὰς συζητήσεις ὅτι ἐφ' ὅσον, πράγματι, οἱ ἀσφαλίστας είχον ζημίας, θὰ ἥδυναντο νὰ προσέλθουν εἰς τὴν ἐπιβολὴν μιᾶς γενικῆς ἀλλὰ λογικῆς αὐξήσεως τοῦ διατοκοῦ ἀσφαλίστρου ἐπὶ τῶν φορτίων, ητίς θὰ ἥτο δλιγάτερον αἰσθητὴ εἰς τοὺς φορτωτάς, χωρὶς νὰ ἐδημιουργεῖ πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν διὰ τὸ πλοίον.

Οι μεσίται ἀνέλαβον νὰ μεταφέρουν τὰς

ἀπόψεις τοῦ «Κομμίττη» εἰς τοὺς κύλους τῶν ἀσφαλίστων καὶ τελικῶς ἐπετεύχθη ἡ ἔκδοσις νέας ἀποφάσεως τοῦ Institute Classification, διὰ τῆς ὧδης τὰ ἐπασφαλίστρα, ἀντὶ νὰ ἐπεκρίνεται ἀδιακρίτως ἐπὶ ὅλων τῶν παραγγελίων πλοίων, θὰ ἀποτελοῦν ἀπὸ τῆς Ιησοῦ Μαρτίου ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν μεσίτων καὶ τῶν ἀσφαλίστων τῶν φορτίων, κατὰ τὰς ὧδης θὰ λαμβάνεται ὑπὲρ ὅσφιν τὸ record ἐκάστου σκάφους.

Ο, τι, δηλαδὴ, ἐπέτυχον οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ, τὸ αὐτὸ διὰ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως καθωρίσθη καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν περίπτωσιν. Τὰ ἐπασφαλίστρα, πάντως, παραμενούν. "Υφίσταται, όμως, η δυνατότης εύνοικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων μὲ καλά records.

Τὸ «Κομμίττη» δὲν ἔσταμάτησε τὰς ἐνεργείας του. "Υποεπιτροπὴ ἐπὶ τοῦ ζῆτηματος κατηρτίσθη, ητίς καὶ θὰ συνεχίσῃ τὰς ἐπαφὰς μὲ τοὺς μεσίτας καὶ τοὺς ἀσφαλίστρας.

Χάρις ὅμως εἰς τὰς θετικὰς ἐνεργείας τοῦ «Κομμίττη», ἀπεφύγθη καὶ εἰς ἄλλος κίνδυνος διὰ τὰ παρήλια πλοῖα μας. Τὰ Clubs τοῦ Λονδίνου ἐπεζήτησαν νὰ αὐξήσουν σημαντικῶς καὶ τὴν ἀπλλαγὴν (franchise) ἐφ' ἐκάστου καλυπτούμενου ἀπὸ τὰ ἀλληλασφαλεῖς πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίουν. Εύκαιρια: "Η ἐπιβολὴ τῶν ἐπασφαλίστρων. Δικαιολογία: Αἱ ὑπεροδοικαὶ, ὡς ισχυρίζονται τὰ Clubs, ἀπατήσεις ἐξ ζημιῶν φορτίων καὶ λόγω ηγεμονίης συμμετοχῆς των εἰς γενικὰς ἀδσίας κατὰ τὰ τελευταῖς ἐπὶ φορτίων μεταφερούμενων διὰ λίμπερτυς κυρίως.

Διὰ τῶν παρὰ τοῖς Clubs ἀντιπροσώπων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐγένονται αἱ κατάλληλοι προσαστάσεις καὶ τεκίων ἀπεφασίσην ἀπὸ τὰς ἀλληλασφαλεῖς ὅπως: α)

α) Μὴ ἐπιβληθοῦν αἱ αὐξήσεις ἐκτὸς μόνον εἰς ἐλαχίστας περιπτώσεις πλοίων, ἀπειναὶ ἐμφανίζονται ἀσφαλίστρικας ἀπότελεσματα μη ἀκινητοπικά. β) Κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς εἰσφορᾶς λαμβάνηται ὑπὲρ ὅσφιν τὸ record ἐκάστου πλοίου ἐν συνδυασμῷ μὲ ἄλλα πλοῖα τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ γ) "Ασκήται τοὺς λοιποὺς αὐτοῦ πλοίους τὸν ἀσφαλίστρων ἀπότελεσμάτων ἐλεγχος τῶν ἀσφαλίστρικων ἀπότελεσμάτων ἐκάστου πλοίου καὶ πλοιοκτητού, προκειμένου περὶ εἰσδοχῆς παρηλίκων πλοίων εἰς τὰ Clubs.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Προσπάθειαι καταβάλλονται ἐπίμονοι νὰ περισωθῇ η ἀσφαλίστρική θέσις τοῦ πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφους. "Οφείλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι

χρόνος κινεῖται κατ' αὐτῶν. Καταφανῆς πλέον — ἐπιβεβαιούμενοι ἀπὸ τὰ συχνὰ ἀτυχήματα — ἡ κόπωσις τῶν ἐν λόγω πλοίων. "Η ἀντικατάστασίς των κατέστη πλέον, διπλανής ἐτονίσαμεν, πρόβλημα ὀμέσου ἀντιμετωπίσεως.

#### Η ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ "ΣΕΞ ΛΑ·Ι·Ν.,

Μέν ἐνδιαφέρον ἐλάδομεν γνῶσιν τῶν κυκλοφορησάντων δῶν ύψος οὓς δέχεται διὰ Ε.Ο.Τ. προσφορὰς διὰ τὰ τρία ὄχηματαγάρ. "Ἐνταῦθα είναι ἀναγκαῖα μία διευκρίνησις: "Ο Ε.Ο.Τ. δὲν πωλεῖ τὰ πλοῖα του. "Απλῶς ζητεῖ προσφορὰς διὰ νὰ κρίνῃ εἰς ποίαν τιμὴν θὰ τὰ πωλήσῃ. Πρόκειται περὶ «προδημοπρασίας», ἡς ἐμπνευσίς φαίνεται ὅτι ἀνάγεται εἰς τὴν διασπολίαν τῆς ἀπροσφόρου ἀποπείρας τοῦ ποινικοῦ δικαίου, μὲ τὴν ὧδην ἔχοικειωθῆ ὁ ποινικόλογος Πρόδρομος τοῦ Ε.Ο.Τ.

Προσκαλοῦνται λοιπὸν οἱ υποφήφιοι ἀγορασταὶ, βάσει ἐνὸς ἐντύπου ἀνευ σφραγίδος τίνος, ἡμερομίνιας ἡ ἀριθμοῦ πρωτοκόλλου, οὐχὶ ν' ἀγρούσσουν, ἀλλὰ νὰ πληροφορήσουν τὸν Ε.Ο.Τ. εἰς ποίαν τιμὴν πρέπει νὰ πωλήσῃ τὰ πλοῖα του. Δέσμευσιν οἰανδήποτε ἐκ τῶν προσφορῶν ἀποκρούει διὰ Ε.Ο.Τ. Μόνον οἱ πληροφοριακῶν πλειοδοτούντες — ἵσως — δεσμεύονται.

Δέν στειρεύουν δῶμας ἔδω αἱ φαιδρότητες. "Ο Ε.Ο.Τ. ζητεῖ τὰς ἀκολούθους μετριοπαθείες ἀξισφαλίσεις:

α) Ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν Τραπέζης διὰ τὴν ἔγκαιρον πληρωμὴν τῆς πρώτης ἐκ τῶν 25 δόσεων τοῦ τιμήματος. "Η ἔγγυητικὴ ἐπιστολὴ αὐτὴ θὰ ἀνανεύται αὐτομάτως η ἀλλαγα, ἀμφά, ἀμφά, ἀμφά της ἔξοφλησης τῆς πρώτης δόσεως καὶ οὕτω μέχρις ὅταν δευτέραν δόσιν καὶ καθεξῆς οὕτω μέχρις ὅλοσχεροῦς ἔσφολησεως.

β) Προτιμωμένην ὑποθήκην ἐπὶ τῶν πλοίων.

γ) "Αλλην παράπλευρον (διότι ἔμαθαμεν η ἔγνωσις ταῦτα collateral) ἐμπράγματον η μὴ ἀσφάλειαν.

"Άλλο τίποτε δὲν ζητεῖ, διότι πιστεύει ὅτι ἀφεδεῖς νὰ τὸν διευκολύνουν θὰ ὑπάρχουν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Καλοῦνται συνεπῶς οἱ ἐνδιαφερούμενοι εἰς καταποτικήν προδημοπρασίαν, ἀφοῦ δὲ μάθη ποσ' αὐτῶν διὰ Ε.Ο.Τ. πόσον πρέπει νὰ πωλήσῃ τὰ πλοῖα του... τότε βλέπομεν!

"Ἔχουμεν δῶμας καὶ τὴν προσφορὰν τοῦ κ. Κιοσσέογλου. Είναι, μήπως, τὸ καταφύγιον;

#### ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΝΕΟΝ ΝΟΜΟΝ

Εἰς τὸ προσεχές μας τεῦχος θὰ ἐπιχειρήσωμεν ἐμπεριστατηκήν προδημοπρασίαν ἀντικείμενην ἀνάλυσιν τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων διατάξεων τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου. Σκοπός μας η πλήρης ἐννημέωσις ὅλων τῶν ἀνδιαφερούμενων — τῶν ναυτικῶν ιδιαιτέρων — ἐπὶ τοῦ τίθεσται εἰς τὰ τῆς διαχείρισεως τοῦ "Ιδιομάτου τῆς ἀσφαλίστρων των καὶ ποιοί, πράγματι, οἱ ωφελούμενοι. "Υφίστανται, δεδοίας, οἱ πολλὰ ἀποκομίζοντες, οἱ τὰ δλιγάτερα ωφελούμενοι, ἀκόμη καὶ οἱ τὰ δλάχιστα.

"Ολαὶ αἱ περιπτώσεις μας.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπισημαίνομεν ὠρισμένας διατάξεις τοῦ Νόμου, αἵτινες ἀτυχῶς δὲν ἔτυχον τῆς δεουσής προσοχῆς οὔτε ἀπὸ τὰ μέλη τῆς ἐπεξεργασθείσης τὸ νομοσχέδιον Κοινού διευθυντικής Ἐπιτροπῆς. Καθιερώνουν καθεστώς ἀποράδεκτον.

Οὕτω, εἰς τὸ ἄρθρον 38 ἀναγινώσκομεν, οὗτοι τὸ προνύμιον τὸ καθιερούμενον ὑπὲρ τοῦ ἄρθρου 205 § 6' τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. περιλαμβάνει κατὰ τὴν ἀληθήν αὐτοῦ ἐννοιαν καὶ τὰ ὑπὸ τῆς § 5 τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ ν. 3170/1955 συνεισπραττόμενα ὑπὲρ τῶν Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. δικαιιώματα.

"Η διαπύτωσις δῶμας τοῦ ἄρθρου 205 § 6' τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. είναι σαφής. Κατὰ τὸ ἄρθρον τούτο, είναι προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου κατὰ τὴν κατωτέρω τάξιν μόνον αἱ ἀκόλουθοι ἀπαιτήσεις: α) Τὰ

#### SHIPAGENTS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO.

For 100 Years

POB: 658 TLG.: VANTE TLX: 0545

LISBON

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S. Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

έξοδα έκτελέσεως κ.λ.π. 6) Αι έκ της συμβάσεως έργασίας πηγάζουσαι άπαιτήσεις τού πλοιάρχου και τού πληρώματος ώς και τὰ έκ της ναυτολογήσεως αύτῶν δικαιώματα τού Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Υπάρχει έδω εἰς τὴν διάταξιν αὐτῆν καμμία άσφεια, ἐπιδεής νομοθετικής ἀποσαφνίσεως δι» «έρμηνευτικής» διατάξεως; Παγίως ἐνομολογήθη παρ' ἡμῖν, ὅτι διατάξεις νόμων αὐτοσποκαλούμεναι «έρμηνευτικαὶ» καὶ ἐρμηνεύουσαι σαφεῖς καὶ ἀνεπιδέκτους ἀμφιβολιῶν διατάξεις, εἶναι ἐν τῇ πραγματική την νέοι κανόνες δικαιού, μη ἔχοντες ἀναδρομικὴν ισχύν. «Εστα τούτῳ πρὸς γνῶσιν, οὐα διαλυθῶσιν αἱ περὶ ἀναδρομικότητος τῆς διατάξεως προσδοκίαι.

Συνεχίζει οὖμας τὸ αὐτὸν ἄρθρον 38 τοῦ Νόμου:

«Τὸ προνόμιον τῆς παραγράφου ταύτης κατισχύει παντὸς δι» ἄλλης γενικῆς ἢ ειδικῆς διατάξεως τεθεσπισμένου τοιούτου ἢ καὶ δικαιώματος πρωτοπραξίας καὶ τῶν προνομίων τοῦ Δημοσίου, ἀπερ διατηροῦνται ὡς ἔχουσιν».

Εἰς τὸν δυνάμενον ν' ἀνακαλύψῃ τὴν ἔννοιαν τῆς διατάξεως, πρέπει νὰ δοθῇ γενναίᾳ ἀμοιβῇ. Ἐδὲ η σιβυλλικὴ ἔκφρασις «τὸ προνόμιον τῆς παραγράφου ταύτης παραγράφου 5 τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ 3170/1955, τότε ἡ διάταξις σημαίνει ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις ἐκ δικαιωμάτων ὑπέρ τῶν Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. προηγούνται τῶν ἀπαιτήσεων ἐκ δικαιωμάτων τοῦ Ν.Α.Τ. Προηγούνται οὖμας καὶ τῶν προνομίων τῆς παραγράφου α' τοῦ ἄρθρου 205. Μεταξὺ αὐτῶν εἶναι καὶ αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Δημοσίου ἐφόρων συναφῶν πρὸς τὴν ναυσιπλοῖσαν, διότι εἶναι καὶ αὐτῶν τὸ προνόμιον τεθεσπισμένον δι» ειδικῆς διατάξεως, τῆς τοῦ ἄρθρου 205 § α'». Άλλ' εὐθὺς ἐν συνεχείᾳ προσθέπεται, ὅτι τὰ προνόμια τοῦ Δημοσίου διατηροῦνται ὡς ἔχουσιν. Πῶς θὰ ἐμμηνεύθῃ ὁ νομοθετικὸς αὐτὸς γρίφος;

Πέραν οὖμας ὅλων αὐτῶν τῶν γριφῶν ἐμπλοκῶν, ἃς θὰ κληθοῦν νὰ ἔξιμαλύνουν τὰ Δικαιοστήρια, προσιωνιζόμενων ἐντεῦθεν ἀτερμόνων δικῶν, ἐρωτῶμεν ποιοῖς ἀνέλασθε τὴν εὐδύνην νὰ σύξησῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν προνομίων, καθ' ἡν στιγμὴν εἶναι γνωστόν, ὅτι η Ἑλλὰς δὲν ἔκυρως τὴν περὶ ναυτικῶν προνομίων Διεθνῆ Σύμβασιν τῶν Βρυξελῶν, διότι αὐτὴ προσδέπει περισσότερα προνόμια τῶν ὄσων ἀνεγγνώριζεν ἀλλοτε ὁ ΓΨΙΖ νόμος καὶ νῦν ὁ Κωνδυλός Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου; Αγνοεῖ τάχας ὁ νομοθέτης τοῦ τροποποιητικοῦ τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. νό-

μον, ὅτι ἡ τάσις περιορισμοῦ τῶν ναυτικῶν προνομίων εἶναι ἡ διεθνῶς ἐπικρατοῦσα, διότι τὰ προνόμια ἀντιστρατεύονται καὶ δυσχεραίνουν τὴν ναυτικὴν πίστιν;

Ἄλλα δὲν περιορίζεται ἔδω ἡ δολὴ κατὰ τῆς Ναυτιλίας. «Ἄλλη διάταξις τοῦ νομοσχεδίου, ἡ τοῦ ἄρθρου 8 ΣΤ ὅριζει, ὅτι ἀπαγορεύεται ἡ «καταχωρίσις» (νόει προφανῶς: «μεταξὺ ταχαρῶν») τῆς ἐκποιητικῆς συμβάσεως πλοίου εἰς τὸ νηολόγιον ἐὰν αὐτὴ (ποία, ἡ καταχωρίσις ἢ ἡ σύμβασις;) δὲν συνοδεύεται μὲ τὸ οἰκεῖον πιστοποιητικὸν ἔξοφλησεως τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ λοιπὸ Ταμείον ὄφειλον τοῦ πλοίου μέχρι τῆς συμβαστικῆς ἐκποιήσεως αὐτοῦ.

Ἐδῶ ὁ συντάκτης τῆς διατάξεως προδιδεται ἀγνοῶν τὸν νόμον 3170/1955, ὃν ἐκλήθη ὑπὲρ συμπληρώσης. Εἶναι γνωστόν, ὅτι τὸ νηολόγιον ἔχοφλεῖται μεταξὺ τὴν συμπλήρωσιν ἔξαμηνον χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ. Ἐν ἐκποιήσει τοῦ πλοίου πρὸς τῆς ἐκπνοής τοῦ ἔξαμηνου, διατί πρέπει νὰ ἔξοφληθούν αἱ μη εἰσέτι ἀπαιτηταὶ εἰσφοραὶ ἐκ τοῦ νηολόγιον;

Διερωτάται τις ὁμών αὐτοῦ, διὰ ποιῶν λόγουν παρεμβάλλεται ἐν ἀκόμη ἐπιτόδιον εἰς τὴν μεταδίβασιν τῶν πλοίων, ἀφοῦ ὁ νόμος 3170/1955 ἐν ἄρθρῳ 19 § 5 αὐτοῦ, κρύσσει ἀλληλεγγύας ὑπευθύνους διὰ τας εἰσφορᾶς τοῦ Ν.Α.Τ. τὸν τα παλαιὸν καὶ τὸν νέον κύριον τοῦ πλοίου;

Πρέπει ἀκόμη νὰ εἴπωμεν ἔδω, ὅτι ἐπειδὴ πᾶν ἄλλο ἢ εὐχερῆς εἶναι ὡς ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἀκριβῆς ὑπολογισμοῦ τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὄφειλομένων, ποικιλίων, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως, θά γίνη προσφυγὴ εἰς τὰς ἄλλως τῆς ὑπερεσφίας τοῦ Ν.Α.Τ. λίσταν προσφιλεῖς «έγγυητικάς» ἐπιστολάς, ποσοῦ κατὰ προσέγγισιν καὶ ἀραι αὐθαιρέτως, ὑπολογιζόμενου. Ποιον τὸ σφέλος ἀπὸ δῆλην αὐτὴν τὴν εἶς δάρδος τῶν συναλλασσομένων ἐμπλοκῶν;

Ο κατάλογος οὖμας δὲν ἔχαντείται. «Ἀλλη διάταξις τοῦ νομοσχεδίου, ἡ τοῦ ἄρθρου 8 Ζ, δίζει ἀφάνταστα πράγματα. Λέγει: «Ἐπὶ μεταδίβασιν πλοίων, γενο μένων μεχρι τὴν ισχύ τοῦ παρόντος δι» ἄς δὲν ἡσκήθη ἀγωγὴ πρὸς ἀναγνώρισιν τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 205 Κ.Ι.Ν.Δ. προνομίου ἐντὸς τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 207 Κ.Ι.Ν.Δ. τριμήνου προθεσμίας, διὰ τὰ ὑπέρ τοῦ ἐκ τοῦ νηολόγιον δικαιώματα τοῦ Ν.Α.Τ. εὐθύνονται ἀλληλεγγύας, μὴ χωρούστης τῆς ἐνστάσεως διήσησεως καὶ οἱ νέοι πλοιοκτῆται διὰ τὸ ποσὸν τῆς κυρίας ὄφειλης».

Η διάταξις ἀναδίδει διαρεῖν διορθώσεως διὰ τῆς νομοθετικῆς δόδον, δυσμενούς

τίνος διὰ τὸ Ν.Α.Τ. δικαιοτικῆς ἀποφάσεως, «Ἐντεῦθεν καθίσταται κατ' ἀρχὴν ὑπόπτος. Πέραν οὖμας τούτου, διερωτώμεθα τί προσθέτει ἡ διάταξις, πλὴν τοῦ ίκανῶς ἐκπληκτικοῦ τοῦ νέου ἐπιδιώκεται ἡ ἀναγνώρισις τοῦ ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. προνομίου ἐπὶ συμβατικοῦ τοῦ ίκανοποίησιν τῶν διατάξεων τοῦ πλοίου. Μέχρι τῆς στιγμῆς ἐγνωρίζομεν, ὅτι τὰ προνόμια τοῦ νηολόγιον —καὶ εἰ τίνος ἄλλου— δικαίου, ἀνακύπτουν διάσκις πρόκειται νὰ χρησιμεύσουν κατὰ τὴν ἔκ πλειστηριάσματος ίκανοποίησιν τῶν διατάξεων τοῦ πλοίου. Ήδη μετ' ἐκπλήξεως βλέπομεν, ὅτι ὁ συντάκτης τῆς διατάξεως, εἰλέν υπ' ὄψιν του περιπτώσιν διαγνωρίστες τοῦ προνομίου ἐν συμβαστική ἐκποιήσει πλοίου, ὡς πρέπει νὰ δεχθῶμεν, ἀφοῦ ἡ διάταξις ἀρχίζει μὲ τὴν ἔκφρασιν «Ἐπὶ μεταδίβασιν τοῦ πλοίου ὡν καταχωρίσιν».

Ἐδῶ οὖμας πλανώμεθα καὶ πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ὀληθοῦς συμβαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, τότε εἰναι φανερόν, ὅτι ἡ διάταξις εἶναι κενὴ περιεχομένου, διότι ἀντιστρατεύεται πρὸς τὸ δόλον σύστημα τῶν προνομίων, διτίνα ἀνακύπτουν μόνον ἡ ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, τὸ Ν.Α.Τ. προστατεύεται διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 19 § 5 τοῦ νόμου 3170/1955, ητις κρύσσει ἀλληλεγγύας ὑπευθύνους τότε παλαιὸν καὶ τὸν νέον κύριον τοῦ πλοίου πρὸς ἔξοφλησιν τῶν ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν. Τὸ γενικὸν συμπέρασμα εἰς διατάξεως τοῦ πλοίου προστατεύεται εἰναι, ὅτι δικαιούμενεν ποιεῖται εἰς τὸ πλοίον προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς ἀναγκάρισιν τοῦ προνομίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν της ἐνέ ταύτης διατάξεως, ἔγκειται εἰς τὸ διῆτη, ἐνῷ γερεθίστης τῆς ἀγωγῆς πρὸς διατάξεως τοῦ πλοίου —εἰς διῆτη περιπτώσεις προθεσμίας πρὸς τὸ πλοίον προστατεύεται τοῦτο ἐν τῷ νόμῳ —καὶ διαγνωρίσθεντος δικαιοτικῶν τοῦ προνομίου θὰ χωρήσῃ προνομιακὴ ίκανοποίησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, μὲ τὴν νέαν διάταξιν, δικαιούμενος διατάξεως τοῦ πλοίου προθεσμίας πρὸς τὴν διατάξεως αὐτῆς αἱ χωρίς νὰ παρέχουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οὐσιοτικήν τινα δώφειεν, θὰ ἀποτελέσουν νέα ἐμπόδια διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ητις προφοράδη τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον. Τὸ ὀπρόσδοκόν τη

τρόπος υπόλογισμού τῶν προσθέτων τελών. Διὰ νὰ μὴ προκαλέσῃ δὲ ἡ ἐγκύλιος αὔτη ζητήματα καὶ διὰ νὰ μὴ ὀρχίσῃ ἡ ἔκδοσις τροποποιητικῶν ἐγκυλίων, αἱ ὀποῖαι κατ' ἀνάγκην δημιουργοῦν καὶ γραφειοκρατίαν καὶ σύγχυσιν, συνιστῶμεν, ὅπως τὸ προσχέδιον τῆς ἐγκυλίου τεθῇ ὑπὸ ὅψιν τῶν ἐφοπλιστικῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ νὰ ἐπιφέρουν τάς τυχόν παρατηρήσεις τῶν. Μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν, θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐπί τῶν προτέρων πᾶσα μελοντικὴ ἀμφισθήτησις.

Ίδιατέρα προσοχὴ χρειάζεται εἰς τάς περιπτώσεις ναυτολογίων, τὰ ὄποια κατέστησαν ληξιπρόθεσμα πρὸ τῆς ισχύος τοῦ νέου νόμου καὶ δὲν ἔωφληθησαν παρὰ μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τούτου.

## ΣΗΜΕΙΟΥΜΕΝΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΝ

Εἰς τὸ συνονθύλευμα τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων διατάξεων τοῦ νέου «περὶ Ν.Α.Τ.» νόμου, εἰς τὸν ὄποιον αἱ πλέον ἀπίθανοι, ἀνομοιογενεῖς καὶ χαριστικαὶ διατάξεις παρεισέργουσαν — ἡ ἐφαρμογὴ τῶν δημιουργεὶ κινδύνους διὰ τὸ «Ιδρυμα εἰς τὸ μέλλον — παρελειφθῇ ἡ ρύθμισις ἐνὸς θέματος, ὅπερ ὅποιο μακροῦ ἀπασχολεῖ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ἔπρεπε νὰ εἰχεν ἐπιλυθῇ.

Προκειται περὶ τῆς ἔξαγορᾶς τῶν μικρῶν πειθαρχικῶν ποιῶν, τῆς μέχρις ἔξ (6) μηνῶν στερήσεως τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Ἐπανειλημμένως αἱ στήλαι αὐταὶ εἶχον ὑποδείξει τὴν ἀνάγκην λήψεως τοῦ μέτρου τούτου, διὰ τοῦ ὄποιού ἀσχέτως τῆς ἀποφυγῆς γραφειοκρατικῶν ἀπασχολήσεων τῆς Διοικήσεως, θὰ ἐξησφαλίζετο ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ μὴ διακοπὴ τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τοῦ πλοίου, ἀφ' ἔτερου δὲ ἡ μὴ ἐπιβάρυνσης τοῦ πλοίου δι' ἔξόδων πρὸς ἀναπλήρωσιν τῶν εἰς ἐκτέλεσιν τῶν ἀποφάσεων τῶν Πειθαρχικῶν Συμβούλων ἀπολυμένων προσκαίρων ναυτικῶν.

Τέλος δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ παροραθῇ καὶ ἡ δημιουργία ἐνὸς σοθαροῦ ἐπησίου ἐσόδου ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ.

Καὶ διερωτώμεθα, οἱ σοφοὶ ἔγκεφαλοι, ποὺ δὲν παρελειφθαν καμμίαν τῶν ἀνεδαφικῶν, χαριστικῶν καὶ πρωτωπικῶν διατάξεων, διὰ ποιὸν λόγον δὲν εὑρεστήθησαν νὰ περιλάβουν μέτρων, καθ' ὅλα ὅρθων καὶ σκόπιμων, ὑποδειχθὲν καὶ παρὰ τῶν ἀρμόδιων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων;

«Ἄς ἐπιληφθῇ ὁ κ. Μαυριδόγλου τῆς παραλειφεως.

## Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

Δείγματα νέα τῶν ἀνατρεπτικῶν ἀνέμων, ποὺ πνέουν εἰς τὸν ναυτικὸν συνδικαλισμόν, μᾶς παρέχουνται ἀπὸ τὴν Γεν. Συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν, τῆς Τρίτης Ιης Μαρτίου. Θέμα: Πρότασις τῶν ἀντιπολιτευομένων τὸν κ. Γκιόκαν, διὰ τὴν διεσχαθῇ ἀμεσος ἐπαναληπτικὴ ἐκλογὴ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ Γραμματέως Β' καὶ τοῦ Ταμίου κ.κ. Ἀγαλοπόδου καὶ Κουρετζῆ, Συμβούλων τῆς Ἐνώσεως, οἵτινες εἶχον ἀναλάβει τὰ ἀνωτέρω ἀξιώματα, κατόπιν ἀπο-

φάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς.

Πρότασις τοῦ κ. Γκιόκα ἀπέβλεψεν εἰς τὸν συγκεφασμὸν τῶν ἀπόφεων του μὲ τὰς κρατούσας εἰς τὴν ἀντιθέτως κινουμένην παράταξιν, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ λίαν δαπανηρά, ἀλλὰ καὶ ἀδικαιολογήτως βαρεῖα ὀπασχόλησις τῆς Διοικήσεως, μὲ συνέπειαν τὴν ἐγκατάλειψιν ἡ τὴν ἀδράνειαν τῶν ἐκκρεμῶν ἐπαγγελματικῶν θεμάτων, ἐπισπευσθοῦν δὲ καὶ αἱ διὰ τὸ 1967 γενικαὶ ἀρχαιρεσίαι τῆς Ἐνώσεως διὰ τὸ προσεχὲς φιλονότωρον. Οὕτω, καὶ τὰ ἐπίμαχα θέματα θὰ ἔμιστον τὴν φυσιολογικὴν τῶν λύσιν. Τούτο δῆμος δὲν ἔγενετο ἀποδεκτόν. Ἐκ τῶν 92 Μηχανικῶν, τῶν ἔχοντων τὸ δικαίωμα φήμου κατὰ τὴν ἀναφερομένην Γεν. Συνέλευσιν, οἱ 36 μόνον ὑπεστήριξαν τὸν κ. Γκιόκαν. Οἱ ἄλλοι 56 ἐξήτησαν ἀμέσους ἐκλογάς. Προφανῶς, ἐπιδιώκεται διὰ τὸ ταχύτερον καταληφθοῦν αἱ νευραλγικαὶ θέσεις τῆς Ἐνώσεως τῶν Μηχανικῶν, πρὸς περιτέρω δρᾶσιν.

Καὶ ίδοι τὸ ἐρώτημα: Εἴναι παραδεκτὸν ὅπως οἱ 92 Μηχανικοὶ σήμερον, ἡ οἱ 96 Πλοίαρχοι προχέδει, ἡ ἔστω οἱ τετρακόσιοι ναῦται πρὸ ἔτους, κρινουν καὶ ρυθμίζουν τὴν πορείαν τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ τῶν 100 χιλιάδων ναυτικῶν;

Ἀνάγκη διὰ τὸ ἐπί τῶν ναυτικῶν σωματείων κρατικὸς ἔλεγχος θέση τροχοπέδην εἰς τὸ ἀπαράδεκτον τούτῳ σύστημα καὶ ἐμποδισθοῦν τὰ ἀναπόφευκτα δλισθήματα. Οἱ θαλασσοπλούντες ἀγνοὶ ναυτικοὶ δικαιοῦνται προστασίας. Τὰ δὲ Καταστατικὰ τῶν Ὀργανώσεων τῶν πρέπει νὰ παράσχουν εἰς αὐτοὺς εὐρύτερον δικαίωμα παρακολουθήσεως, μὲ ἀποτροπὴν τῶν ἐρήμην ἐνεργειῶν καὶ ἀποφάσεων. Οἱ «δημοκρατικοί» τῆς ἐποχῆς, μὲ τὴν γνωστὴν καλήν τῶν ὄργανωσιν, εὐκολώτα δύνανται γὰρ στρατολογοῦν εἰς τὰς ἐκάστοτε εύκαιριοις τοὺς 56 καὶ τοὺς 156 πιστούς, μεταξὺ τῶν ἐπτὰ καὶ πλέον χιλιάδων Μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἐκ τοῦ παραλήπου, τοῖς προσφέρεται καὶ ἡ γνωστὴ, ἡ γνωστότατη μακαρίτης τῶν ἄλλων, τῶν καλῶν καὶ νοικουκραίων ἐπαγγελματιῶν Μηχανικῶν, οἵτινες καὶ ἐν Πειραιῷ ἀκόμη εὐρισκόμενοι, εἴτε ἀποφέυγουν τὰς Συνελεύσεις καὶ κάθε εἰδους συγκεντρώσεις, εἴτε, μετέχοντες εἰς αὐτάς, μεταφέρουν ἔκει τὴν ἀδιαφορίαν των, ἂν μὴ καὶ τὴν ἡττοπάθειάν των. Οὕτω, ἀντιστάσεως μὴ οὕσης, ἐτέθημεν ἡδη εἰς τὴν πρὸς Ανατολάδας πορείαν.

Ἄλλα, ἐπαναλαμβάνομεν, πολὺ διαφέρει ὁ Ναυτικὸς Συνδικαλισμὸς ἀπὸ ἔκεινον τῶν ἄλλων ἐργαστικῶν τάξεων. Αἱ ὄγδοηκοντα καὶ πλέον χιλιάδες τῶν ναυτικῶν ἀποσυνάζουν καὶ πλέον τὰντο τὰς ἀπουσιάζουν μὲ τὰ πλοῖα. Ἐκ τῶν ὑπολίπων ἀνέργων ἡ ἀναπομένων ἐν τῇ ἡμεδαπῇ, μέγας ποσοστὸν εὐρίσκεται εἰς τὰ ἄλλα, ἐκτὸς τοῦ Πειραιῶς, ναυτικὰ κέντρα. Μικρὸν τέλος ποσοστὸν διαμένει εἰς τὸν Πειραιᾶ, ὅπως σαφῶς ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς φήμους τῶν Γεν. Συνελεύσεων. «Ωστε, εὐρισκόμεθα πρὸ πλήρους νοθείας τοῦ νομάτου τοῦ Συνδικαλισμοῦ καὶ τὴν ὄποιαν οἱ ποικιλοπότως ἐνδισφέρομενοι ἐκμεταλλεύονται, ἐπιτυχῶς μεταφυτεύοντες ἄλλα συμφέροντα. Εἴναι καιρὸς τοῦτο νὰ κινήσῃ τὴν προσοχὴν ὅχι μόνον τῶν ὑγιῶν σκεπτομένων μελῶν τῶν ὄρ-

γανώσεων, ἀλλὰ καὶ τῆς Πολιτείας.

## ΑΝΕΥΡΕΣΙΣ "ΘΕΟΥ..

Μετὰ τὸν Θεόν τῆς Δημοκρατίας, ίδου διὰ ἀπεκτήσαμεν καὶ τὸν «Θεόν» τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτικῶν. Τούλαχιστον ἔστι τὸν ἀποκαλεῖ καὶ ἔστι τὸν θέλει τὸν πρών υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κ. Σταύρον Μπίρην ὁ ἐκτελεστικὸς τῆς Π.Ν.Ο. καὶ Πρόεδρος τῶν δομῶν τροφοδοτῶν (Δεσποντζερέων) κ. Δημ. Βελισσαράτος. Καὶ ὁ μὲν θαυμαστῆς τοῦ ἀπελθόντος υπουργοῦ, ἔξαγγέλω τὸ διτί «Εὐρέθη Θεὸς καὶ διὰ τοὺς ναυτικοὺς» ἐπειñηγει τὰ κατορθώματα τοῦ ίνδαλματος του πρὸς διαφώτισμα τῶν ἐπιμόνως ἐθελούσθιντων. «Ἄλλα εἶναι πλέον καυρὸς ὅλοι μας ἀνασήπτωτες νὰ πεισθῶμεν, ὅτι διὰ τὸ «ξεθέωμα» τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὸ «ξεθέωμα» τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου καὶ τὴν Παραδείσιον κατάστασιν εἰς τὰ πλοῖα μας, ἔπειτα, ἐπὶ τέλους, νὰ εὑρεθῇ κάποιος Θεός. Τὸν ἀνευρίσκει, λοιπόν, ὁ Πρόεδρος τοῦ ζωτικωτέρου κλάδου τῶν ναυτικῶν μας, δ. κ. Βελισσαράτος. «Ἄξιζει, μὰ τὴν ὀλῆθειαν, θερμῶν συγχαρητηρίων διὰ τὸ εύρημά του. Τοῦ τὰ προσφέρομεν, χαρίζοντες εἰς αὐτὸν καὶ αὐτούσιον τὸ εύρημά του.

## ΠΡΟΣ ΝΕΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ

Αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς Ἐταιρίας «Ελλάδος - Νοτίου Αμερικῆς, μὲ τὴν διαδοχὴν ὑπὸ τὸν κ. Νικ. Βερνίκον - Εὐγενίδην, ἀνοίγουν τὸν δρόμον των πρὸς νέους ὄριζοντας δραστηριότητος τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ἔνα μετὰ τὸ ἄλλο, νέα σκάφη προστίθενται εἰς τὸν στόλον τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἀγνωστοὶ μέχρι τινὸς περιοχῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλωτῶν μεταφορικῶν μέσων δέχονται τόρος τὸν «Ελληνικόν» προστιθάσιν. «Ἐπὶ οἰνοις καὶ πλέον, τὸ ναυτικόν μας διαμόνιον δὲν μᾶς ἔδιδε πρέργυας προσπελάσσεως εἰς τοὺς διεθνεῖς ὄριζοντας, πλὴν μόνον διὰ τὴν ἀνάληψην μεταφορῶν γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων καὶ δημητριακῶν. Μὲ τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ», τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ἐμυηθμημεν εἰς τὰς τοκτικὰς γραμμάτους. Μεταπολεμικός, ἐπιτυχῶς ἀνελάθωμεν τὴν πρωτοπορείαν διὰ τῶν δεσμανοπλοίων, τῶν τουριστικῶν πλοίων καὶ τῶν υπερωκεανῶν ἐπιβατηγῶν. Οἱ διάδοχος καὶ μεγάλου Εὐγενίου Εὐγενίδου, παρείσασιν ἡδη, λίγιαν ἐπιτυχῶς, τὰ ἄδυτα τῶν μεταφορῶν εύπαθῶν προϊόντων μὲ ἀπολύτως συγχρονισμένων πλοίαι - ψυγεῖαι. Δύο νέα σκάφη προστίθενται ἡδη εἰς τὸν σεβαστὸν εἰς δύο στόλου τῆς καλῆς Ἐταιρίας, δῶς λεπτομερῶς ἀναφέρεται εἰς ἔτερον στήλην μας. Τὰ «ΚΩΣ» καὶ «ΚΕΑ» πρόην δελγικά «ΤΖΟΥΛΙΑ» καὶ «ΜΑΡΙΑ», ύψωνουν τὴν Κυανούλευκον τὸν προσεγή μῆνα υπὸ τάς εὐχάς τῆς ναυτιλλομένης Ελλάδος καὶ ίδιατέρως τῶν σιλικρινῶν φίλων τοῦ πρωτοπορειακῶν χωρούντος κ. Ν. Βερνίκου - Εὐγενίδη.

## ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Καὶ ἀπεκάσισε, πιεζόμενος ἀπὸ τὰ πράγματα, δ. Ο.Λ.Π.: Νὰ παραγγείλῃ ἐπειγόντως δύο ρυμουλκά, μίαν υδροφόρον καὶ εἴκοσι τέσσαρας φορτηγίδαις, νὰ ἐπιζητήσῃ δὲ τὴν ἀμεσον προμήθειαν μέσων τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ (κλάρκς, γερανῶν, αὐτοκινήτων κ.λ.π.).

Ἐπιπροσθέτως ἥρχισεν, ὡς ἀνεκοινώθη, ἡ διοίκησις τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀποφασιστικῶν τῶν χερσαίων περὶ τὸν λιμένα χώρων (Βασ. Πειραιών, Λεμενίδικα, «Ορμος Ηραλέους, Πέραμα») καὶ τῆς μιλέτης τῶν πρώτων ἔργων διὰ τὸν «μείζονα λιμένα» (κυματοθραύστης Ψυτταλείας κ.λ.π.).

Ἀπὸ μακρού ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ἡμῶν, ὅπως καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ, ὑπέδειχαν τὰ ἀνωτέρω. Ριζικώτερα ἐπίσης μέτρα, πρὸς τὰ ὄποια ἀναποτέπωτα δύο στραφῆ ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., πρέπει νὰ μελετηθοῦν, ὃν, πράγματι, θέλωμεν νὰ ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα τῆς ἐπαρκείας, τῆς σημερινῆς, ἀλλὰ κυρίως τῆς αύριανῆς τοῦ λιμένος.

# CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

## AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

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

Telephones :  
Office hours : 2927  
After : 1268 & 3076

Έπαναλαμβάνομεν: Χρειάζονται χώροι άποθηκευτικοί. Χρειάζονται χώροι ψυκτικοί. Προϋποτίθεται πλήρης άνεσις προσπελάσεως πρός την λιμενική περιοχήν και τελικώς αύξησης της παραγωγικότητος — της χαμηλής τώρα — του λιμένος.

Τό έργατικόν, πάντως, είναι τὸ βασικὸν ζῆτημα. Ιδεώδης λύσις ή συνεργατική, ή άπολλαγή του Ο.Α.Π. από την έπιζημιον ἐργολαβίαν. Δὲν πρόκειται όμως νὰ γίνη. Πρόκειται περὶ μέτρου ἀποφασιστικοῦ. Αἱ κρατοῦσαι καταστάσεις δὲν είναι πρόσφοροι. "Ας ἔκκαθασισθοῦν, τούλαχιστον, ὅτα τὰ λιμενεργατικὰ αἰτήματα καὶ παγία, κατὰ τὸ δυνατόν, κατάστασις πραγμάτων, ἄς ἐπιδιωχθῇ εἰς τὸ ἔργατικόν, διὰ νὰ λείψουν αἱ τόσους ζημιούσαι τὸν λιμένα ἀπεργιακαὶ ἀναταραχαῖ.

Εἶπομεν: Διεπράχθησαν πολλὰ εἰς τὸ παρελθόν σφάλματα. "Ας μὴ συνεχισθοῦν. 'Αλλὰ καὶ ἄς μὴ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐμβολωματικὴ τῶν δυσκόλων περιστάσεων ἔξοικονόμησις, διὰ νὰ ἐπανέλθων εἰς τὴν προτέραν μακαριότητα. "Εῶς πότε ἐπιμεθεῖ;

\*\*\*

"Η μελέτη του κ. Πίππα διὰ τὴν δημιουργίαν του μείζονος λιμένος Πειραιῶς ἔξητάσθη κατὰ συνεδρίασιν του Δ.Σ. του Ο.Α.Π. ὑπὸ τὴν προεδρίαν του ὑπουργοῦ Δημοσίων "Ἐργων κ. Γκλαβάνη.

"Ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὰς ὑπηρεσίας του Ο.Α.Π., δῶς ἐπεξεργασθοῦν τὴν οἰκονομοτεχνικὴν μελέτην του κ. Πίππα, ὥστε τὸ δόλον θέμα νὰ ἔξετασθῇ λεπτομερέστερον τὴν προσεχῆ ἔδομαδά.

"Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἀπόφεις τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν του Ο.Α.Π. συνοψίζονται:

α) Εἰς τὴν ἑπέκτασιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς πρὸς δυσμάς πέραν τῶν δύο μώλων Θεμιστοκλέους.

β) Εἰς τὴν κατασκευὴν προστηνέμου μώλου.

γ) Εἰς τὴν κατασκευὴν προβλήτος ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς Πέραμα.

"Η δαπάνη διὰ τὰ ἀνωτέρω ἔργα ἔχει προϋπολογισθῇ εἰς τὰ 600 ἑκατομμύρια.

Αἱ ἀπόφεις τῆς ὑπηρεσίας ἔκμεταλλεύσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ, δὲν συμπίπτουν μὲ τὴν ὁδὸν λασίν. "Ισως νὰ χρειασθῇ πρὸ τῆς λιμένως ὀριστικῆς ἀποφάσεως νὰ ζητηθῇ ἡ γύνη καὶ ἔσιον λιμενολόγου. Κατὰ τίνας κύκλους, γνωρίζοντας καλά τὰ πράγματα, ἡ μετάκλησις αὐτῆς θεωρεῖται ὡς ἐπιτακτική.

## ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

'Ορθοπάτη ἡ κρατήσασα ἀποφις παρὰ τῇ Διοικήσει του Ο.Α.Π. τῆς ἀπόκλασῆς τοῦ λιμένος ἀπὸ τὰ μικρᾶς ἴπτοδινάμεως ρυμουλκά. "Οχι μόνον δὲν προσφέρουν ἔργον πι χρήσιμον, ἀλλ' εἶναι καὶ ἐπικίνδυνα. Συχνότετα ρυμουλκούνται, ὀντὶ νὰ ρυμουλκοῦν.

Τὴν ἀνωτέρω ἀποφίν αἱ ἀπό τὸν ὑποστηριζομένον. Χαίρομεν διότι ἐπικροτεῖ. Δὲν ἀντιθέμεθα εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ τιμολογίου τῶν ρυμουλκῶν — ὅχι νεδοσίως μέχρι τοῦ κρατοῦντος εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας — ἀλλὰ καὶ δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀνεχθῶμεν τὸ σημερινὸν καθεστώς.

Καὶ ὃν ἤθελε συνεχισθῇ ὁ παρὰ τῶν ἀπαιριῶν παροπλισμὸς τῶν περιστοτέρων ρυμουλκῶν, διατί νὰ μὴ ἐπιζητηθῇ ἡ προσωρινὴ ἐπίταξις μερικῶν ἐκ τῶν παροπλισθέντων, ἵνα ἔξυπηρετηθοῦν αἱ ἀνάγκαι τοῦ λιμένος;

## ΥΠΕΡ ΠΑΝ ΆΛΛΟ. ΤΟ ΚΟΜΜΑ

Γνωστὴ ἡ ἀγωνιώδης συχνὰ προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἔξεύρεσιν δεξαμενῆς. Τὸ κόμμα καὶ οἱ ἀπαράγοντέους τοῦ ἐπωφελοῦνται διὰ νὰ προσφέρουν τὰς ὑπόπτους ὑπηρεσίας τῶν. Σκανδαλωδῶς παρεμβαίνουν ὑπὲρ τῶν ιδικῶν τῶν εὐνοούμενων. Πιέζουν τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ἐπιτυγχάνουν νὰ παραμερισθῶν οἱ κατὰ σειρὰν δικαιούμενοι νὰ δεξαμενίσουν τὰ πλοῖα τῶν ἐφοπλιστῶν.

Συχνόταται αἱ περιπτώσεις. Σειρὰ πρεταιριότητος, λόγω ἔγκαιρου ὑποβολῆς τῆς αίτησεως δὲν τηρεῖται. 'Ο κ. 'Υπουργὸς τῶν

Δημοσίων "Ἐργων ἐμφανίζεται ἔχων τὴν τελευταῖαν λέξιν.

Ἐπρόκειτο πρὸ 15θημέρου νὰ δεξαμενισθῇ ἐπιβατηγὸν τῆς τακτικῆς γραμμῆς Δωδεκανήσου, μετὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἐπιστολῆς ἐπιβεωρήσεώς του. "Αν ἔγκαιρως δὲν ἔξεχεμενίζετο, τὸ δρομολόγιον του δέν θὰ ἔξετελειτο. 'Απὸ μηνὸς καὶ πλέον ἡ σχετικὴ αἴτησις εἰχει ὑποβληθῆ ἀπὸ τὴν πλοιοκτητριαν ἐταιρίαν καὶ τὰ δικαιώματα τῆς δεξαμενῆς είχον προκαταβληθῆ.

Παρεμβαίνει ὅμως ὁ κομματικὸς παράγων καὶ ἡ Γκλαβάνης διατάσσει, παρὰ τὸν κανονισμόν, νὰ δεξαμενισθῇ πλοίοις ἄλλου ἐφοπλιστοῦ, προστατευόμενον τῆς Κυθερνίσεως. Μετ' αὐτὸ παρεσχέθη ἡ ὑπόσχεσις ἀπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ο.Α.Π. τῆς τηρήσεως τῆς κανονικῆς σειρᾶς.

Αἱ ἀπαιτήσεις ὅμως τοῦ κόμματος δὲν σταματοῦν. "Άλλος εἰσχωρός κυθερνίτης παράγων ἡσίωσε νὰ προηγηθῇ τοῦ πλοίου τῆς γραμμῆς δὲ δεξαμενισμὸς δύο τουριστικῶν. 'Υπεδείχθη εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Δημοσίων "Ἐργων νὰ ἔξυπηρετηθῇ ὁ φίλα προσκείμενος καὶ ὁ κ. Γκλαβάνης 'ἔδωσε τὸν λόγον του'. Αὐτὴ ὑπῆρξε καὶ ἡ ἀπάντησις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ εἰς τὸν διαμαρτυρηθέντας ἐφοπλιστὴν. 'Ανεγνώστε μὲν τὸ δίκαιον του, πλὴν ἔξεμενο. 'Ο κανονισμὸς τῶν δεξαμενῶν, τὸ δικαίωμα προτεραιότητος τοῦ πλοίου γραμμῆς, αὐτὴ ἡ συνέπεια πρὸς στοιχειώδεις ὑποχρεώσεις χρηστῆς διοικήσεως, τοῦ αὐτοσεβασμοῦ, τὰ πάντα ἡγονήθησαν.

Καὶ τελικῶς τὸ πλοίον τῆς γραμμῆς δὲν ἔξετέλεσε τὸ δρομολόγιον του. Κέρδος ὅμως: "Ἐξυπηρετήθησαν οἱ εὐνοούμενοι...

Συχαμερὴ κομματικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν στοιχειωδεστέρων λειτουργιῶν τῆς κρατικῆς μηχανῆς!

## ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ

"Ἐκ τῶν βασικῶν παραγόντων τῆς ἔργασίας ἐν τῷ λιμένι, είναι οἱ ναυτικοὶ πράκτορες. 'Εκπροσωποῦν τὸ πλοίον καὶ μέχρι τῆς ἐκφράτωσεως τοῦ ἐμπόρευμα. 'Αμεροτάτα, συνεπῶς, ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ὁμαλὴν διενέργειαν τῶν φορτεκφράτωσεων, διὰ τὸ κόστος αὐτῶν.

Καὶ ὅμως εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ 'Ογγυνισμοῦ Λιμένος ἡ Διεθνῆς Ναυτικῆς "Ἐνωσίς δὲν μετέχει.

Κατὰ τὸν ἰδρυτικὸν νόμον τοῦ Ο.Α.Π. οἱ ναυτικοὶ πράκτορες ἔξεπροσωποῦντο. Περιέργως κατηργήθη τελευταῖας ἡ σχετικὴ διάτοξις.

Δὲν βλέπομεν ποιοὶ είναι εἰς θέσιν νὰ ὑπεκταστήσουν τὴν ἐκπροσώπησιν τάξεως, ἡ οποίας ζῆται ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα.

Αἱ γνώσεις καὶ ἡ πεῖρα τῶν μελῶν τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ἐνωσεως, τιθέμεναι εἰς τὴν διάστησιν τῶν ὑπευθύνων τοῦ Ο.Α.Π., θὰ συνέβαλον κατὰ πολὺ εἰς τὴν ἐπίλυσιν πολυπλέκων προβλημάτων τοῦ λιμένος. Τούτο ἀλλως τε ἀπέδειξεν ἡ τελευταῖα περιπέτεια τοῦ ἐπιναύλου.

Τὸ διαπραχθὲν σφάλμα ἄς ἐπανορθωθῇ τὸ ταχύτερον, δριζομένου καὶ ἐνὸς ἔκπροσώπου

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τῆς 'Ἐνωσεως εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ.

## Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

"Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ ὑπογραφοῦν τὰ ὄριστικά συμβόλαια μεταξὺ τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τῶν σιδηροδιομηχάνων Πειραιῶν, οἱ ὅποιοι θὰ ἔγκαττασταθοῦν τελικῶς εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν δάσιν τοῦ Περάματος, ὅπτε καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκεῖνοι ὑπόγεροις 11 συνολικῶν συγκροτημάτων ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., ὅσοι ἀκριδώς είναι καὶ οἱ ἔγκαττασταθοῦμενοι σιδηροδιομηχάνοι, ητοι τὰ ἔργοστάσια ΝΑΥΣΙ, Μαλτάκη, Καρρά, Λιάτου, 14 σιδηροδιοτέχναι οἱ ὅποιοι συνέπτειαν συνεταιρισμὸν καὶ τὸ ἔργοστάσιον Σταυροπούλου τῶν 'Αθηνῶν.

"Ἐπῆλθε τελικῶς ποιά τις βελτίωσις εἰς τοὺς προταθέντας ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. σρόυς δημοπρασίας διὰ τὴν ἐκμίσθωσιν τῶν χώρων, κατόπιν σχετικῶν διαβητάτων τῶν ἐνδιαφερομένων, οὐχὶ ὅμως εἰς οἷον σημεῖον οὐτοὶ θὰ ἐπεθύμουν.

"Οὕτω, ἐντὸς διετίας θὰ λειτουργήσῃ πλήρες τὸ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα τοῦ Περάματος, ὅπτε ποτὲ θὰ εῖναι ἔτοιμαι καὶ αἱ δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ. 'Ηδη εἰς τὸ Πέραμα ἐκτούνται σχεδὸν δλαι αἱ ἐπισκευαὶ αἱ ὅποιαι εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς περιωρίσθωσαν κατὰ ποσοστὸν 95%. Πρόχειροι μόνον ἐπισκευαὶ γίνονται εἰς πλοῖα παφαμένοντα εἰς τὸν λιμένα οὐχὶ πέραν τῶν τριῶν ἡμερῶν.

## ΑΝΩΤΕΡΑΝ ΜΟΡΦΩΣΙΝ

"Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὴν τελευταῖαν αὐτοῦ συνεδρίασιν, ἀπεφάσισεν ὅπως θεσπισθῇ ὡς προσόν τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὰς Σχολὰς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δι' ὅλους τοὺς κλάδους τῶν 'Αξιωματικῶν — Ναυτίλων - Μηχανικῶν - 'Ασυρματιστῶν — τὸ ἀπολυτήριον τοῦ ἔχαστοξίου Γυμνασίου. Τὸ μέτρον ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἔξυψωσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ὡς τοιούτον δέον νὰ χαιρετισθῇ.

"Αἱ διαταρεδεῖσαι κατὰ τὸ παρελθόν ἐπιφυλάξεις εἰς τὴν λήψιν τοῦ μέτρου τούτου, λόγῳ τοῦ ἐπισειμένου κινδύνου περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποφηφίων, ἀπεδείχθησαν ἀδικαιολόγητοι.

"Τούντον — διαποτοῦται ἀπὸ τὴν περιφράσιν τῶν πραγμάτων — διὰ τοῦ καθοδησμοῦ ὡς ἐλαχίστου προσόντος εἰσαγωγῆς εἰς τὰς Σχολὰς τοῦ ἀπολυτήριου Γυμνασίου, πολλοὶ νεοὶ οἱ ὅποιοι μέχρι τοῦδε ἔδισταζαν νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ 'Αξιωματικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, λόγω ἀκριδῶς τῆς ὑπάρχεως γραμματικῶν μειωμένων προσόντων, προθύμως θὰ στραφοῦν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπερ ἔτι ἔξυψωμενον δὲν θὰ ὑστερῇ οὐδὲν λόγως κάθε ἀλλης ἐπαγγελματικῆς σταδιοδομίας, πολλῷ δὲ μᾶλλον, διότι οὐ εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς φοίτησις θὰ ἀντιστοιχῇ πλέον πρὸς ἀνωτέραν μόρφωσιν. Καὶ ἀκριδῶς αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος προϋποθέτουν τὸ ἀνωτέρον μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν 'Αξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.

## SOTIRIOS GEORGANTIS

Representative of

HANSEATIC — SHIPCHANDLERS

HAMBURG

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8

Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96

Cable: Shipchandlers, HAMBURG

## ΝΑ ΓΙΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑ

'Αντιμετωπίζεις, καθ' ἄναγράφει τοπική εφημερίς, διακοπήν τῆς λειτουργίας της ἡ νυκτερινὴ σχολὴ μηχανικῶν Σύρου.

Προεβλέψαμεν τὴν δύσκολον αὐτὴν ἔξελιξιν. Μὲ δόλην τὴν στοργήν, ποὺ τρέφουμεν διὰ τὴν Σύρον, ἐπιμόνως ὑπεδίξαμεν τὴν μετατροπήν τῆς σχολῆς εἰς δημοσίαν, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἔξευρέσεως καταλλήλου στέγης δι' αὐτὴν, ἐφόσον δὲν θὰ ἔδεχοντο οἱ Συριανοὶ νὰ παραχωρήσουν τὸ κτίριον, ὅπου ἦη στεγάζεται. Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτίλιας θὰ ἀνέλαμβανε τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας της.

Οἱ διοικοῦντες τὴν Σχολὴν (κ.κ. Νομάρχης, Δήμαρχος κ.λ.π.) δὲν ἀπέδεχθησαν τὴν ἀνωτέρω προϋπόθεσιν. Καὶ ἡ σχολὴ παρέμεινε νυκτερινὴ διὰ νὰ παύσῃ ἴσως καὶ λειτουργούσα, ἐφόσον τὸ 'Υπουργεῖον Παιδείας δὲν θὰ ἔστερε γὰρ πληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς (300.000 δρ.). Πόρον ἄλλον συντηρήσεως δὲν ἔχει.

Συνιστώμεν εἰς τοὺς διοικοῦντας τὴν σχολὴν ἀποφασιστικώτερον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ζῆτημα. Εἶναι ζωτικὸν διὰ τὴν Σύρον. "Έχουν πρὸ αὐτῶν τὸ παράδειγμα τῆς Σχολῆς τῶν Ναυτίλων.

## Η ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΟΥ "AMVER,"

'Εντυπωσιακὸς εἶναι ὁ ἀπολογισμὸς τοῦ κατὰ τὸ 1965 ἔργου τοῦ συστήματος αὐτομάτου ὑποτυπώσεως τῶν κινήσεων ἐμπορικῶν πλοίων (AMVER) καὶ τοῦ ἐ συναρτήσει πρὸς τοῦτο λειτουργούντος κέντρου ἀναζητήσεως καὶ διασώσεως κινδυνεύοντος (S. A.R.) τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς. Ως εἶναι γνωστόν, τὸ ἀνωτέρω σύστημα λειτουργεῖ χάρις εἰς τὴν ἀμοιβαίναν συνεργασίαν του μετὰ τῶν πάσης ἔθνικότητος πλοίων καὶ παρέχει ἀξιόλογον ὑπηρεσίαν πρὸς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, διὰ τῆς ἀναπτύξεως καὶ τοῦ συντονισμοῦ τῶν μέσων συνδρομῆς πρὸς κινδυνεύοντα πλοία καὶ ἀνθρώπους εἰς τὰς περιοχὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, τῆς Καραϊβικῆς, τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ Όκεανοῦ.

Τὰ ταξιδεύοντα εἰς τὰς ἀνωτέρω περιοχὰς πλοίοις ἀναφέρουν ἀπὸ καιρού εἰς καιρόν, διὰ σημάτων ἀτελῶν διαδιβαζομένων εἰς τὸ κέντρον AMVER, τὸ στίγμα καὶ τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοῦ των, διὰ τῶν ὀπίων τροφοδοτεῖται ὁ μέγας ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστής τῆς Ἀκτοφυλακῆς. Ο ὑπολογιστής αὐτὸς προσδίνει εἰς ὑποτύπωσιν τοῦ πλοῦ ὄλων τῶν συνεργαζομένων πλοίων καὶ τηρεῖ τὸ ἔξι ἀναμετρήσεως στίγμα αὐτῶν συνεχῶς, δύο μετὰ τῶν τυχόν εἰδικῶν διὰ τὸ ἔργον διασώσεως δυνατοτήτων των. Εἰς περίπτωσιν λήψεως σήματος κινδύνου, ὁ ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστής ἐπιλέγει αὐτομάτως τρία ἔως τέσσαρα ἐπί τῶν πλησιέστερον πρὸς τὸν κινδυνεύοντα εὐρισκομένων, ἀλλὰ καὶ καταλήγων ἀποτελεσματικὴν νὰ παράσχουν βοήθειαν πλοίων, αὐτομάτως δὲ εἰδοποιεῖ καὶ κατευθύνει αὐτὰ πρὸς τὸν κινδυνεύοντα. Κερδίζεται οὕτω χρόνος, παρέχεται ἀποτελεσματικὴ καὶ ἔγκαιρος βοήθεια, συντονίζεται τὸ ἔργον αὐτῆς καὶ ἀποφεύγεται καθυστέρησις δι' ἄλλα πλοία, τὰ ὀποῖα θὰ ἔσπειδον καὶ αὐτά, ἀν δὲν ὑπῆρχε τὸ σύστημα AMVER διὰ νὰ φθάσουν ὅταν πλέον τὸ ἔργον τῆς διασώσεως θὰ είχε περατωθῆ.

Διαρκοῦντος τοῦ 1965, τὸ κέντρον AMVER, διὰ νὰ φθάσουν ὅταν πλέον τὸ ἔργον διαφόρων σκαφῶν καὶ ἔλαβε 1.440 φωτογραφίας ἀπὸ μεγάλου ὑψοῦς τῶν σημείων ἔκεινα τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, τὰ ὀποῖα παρουσιάζονται ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον. Μόνον διαρκοῦντος τοῦ Δεκεμβρίου 1965, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων που κατεγράφησαν ἀνήλθεν εἰς 8.352 καὶ ἐλήφθησαν 323 φωτογραφίαι. Παρεσχέθη δοήσεις εἰς 323 σκάφη, εἰς 7 δὲ περιπτώσεις ἔχρειάσθη ρυμούλκησις, εἰς 6 περιπτώσεις ἐπρόκειτο περὶ ἀνευρέσεως ἀνθρώπων, ποὺ ἔπεσαν εἰς τὴν θάλασσαν, εἰς 41 περιπτώσεις παρεσχέθη ἰατρικὴ περιθωλψίς καὶ εἰς 269 περιπτώ-

σεις ἐπρόκειτο περὶ συνδρομῆς εἰς συνήθη σήματα ἀνάγκης.

## ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Κάτι, πράγματι, τὸ σαθρὸν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὴν δόλην λειτουργίαν τῆς δρεπανικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας. Πῶς νὰ ἔηγγοη τις ὅχι πλέον τὸ ὑψηλότερον κόστος, ἀλλὰ τὰς καθυστέρησεις εἰς τὴν παράδοσιν τῶν πλοίων; Είναι η ἀπόδοσις τοῦ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ καθυστέρημένη καὶ η ὅλη ὑργάνωσις τῶν ναυπηγείων; 'Υστερεῖ μήπως ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμός των;

"Ἐντονοὶ, πάντως, ἀκούνται αἱ σχετικαὶ διαμαρτυρίαι τῶν ἐφοπλιστῶν, 'Αγγλῶν καὶ ἔνων. Αἱ ζημίαι τὰς ὀπίας ὑφίστανται ἐκ τῶν καθυστέρησεων εἰναι σοβαραί. 'Η ἐμπιστοσύνη τῶν πρὸς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία κλονίζεται.

Δύο χαρακτηριστικὰ πρόσφατα γεγονότα θὰ ἀναφέρωμεν: 'Ο Διευθυντής τοῦ νεοσυστάτου 'Ομίλου P & O καὶ Νέας κ. Γκούτινθ, ὄμιλον κατά τὴν καθέλκυσιν τοῦ μπάλκ κάρριερ Cotswoold, τῶν 43.000 τόν., ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Φέρνες, εἰς δριμυτάτας πρόεδρη ἐπικρίσεις διὰ τὴν μὴ τρήσην τῶν προθεσμῶν παραδόσεως τοῦ σκάφους. 'Απὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1963 ὁ ἀνωτέρω ὄμιλος παρήγειλε τέσσαρα μπώλ-

κερς. 'Εκ τούτων τὸ ἔν ἐναυπηγήθη εἰς τὴν 'Ισπανίαν καὶ ἐγκαίρως παρεδόθη. Τὸ «Cotswoold», τούναντιον, παρεδόθη μὲ καθυστέρησιν 20 ἑβδομάδων, τὸ τρίτον, παραγγελθέν εἰς τὰ ναυπηγεία Φαίρφλδ, τελεῖ ἐπίσης ἐν καθυστέρησει. Τέλος, οὔτε διὰ τὸ τέταρτον, κατασκευασθὲν καὶ αὐτὸς ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Φέρνες, ἐτηρήθησαν αἱ συμβατικαὶ προθεσμίαι παραδόσεως. 'Απὸ ἔτους ὁ ἐνδιαφερόμενος ἐφοπλιστικὸς ὄμιλος ἐπεσήμανε τὴν καθυστέρησιν καὶ ἔσπευσε νὰ παραγγείλῃ εἰς τὴν 'Ισπανίαν ἄλλο μεγαλύτερον σκάφος τοῦ αὐτοῦ τύπου.

Καὶ ἐτόνισεν ὁ ἐκπρόσωπος τῶν "Αγγλῶν ἐφοπλιστῶν: «Θὰ σκεφθῶμεν πολὺ πρὶν παραγγείλωμεν ἄλλα πλοῖα εἰς τὰ δρεπανικὰ ναυπηγεία, κατόπιν τῶν σημειουμένων καθυστέρησεων. Ζητήματα κόστους καὶ παραδόσεως ἐγείρονται πρὸ ἡμῶν».

"Ἄς σημειειθῇ ὅτι ὁ 'Ομίλος P & O καὶ Νές εἰχε προναυλώσει τὰ παραγγελθέντα σκάφη καὶ διότι δὲν ἦτο εἰς θέσιν νὰ ἐκτελέσῃ τὰς συμβατικάς του ὑποχρεώσεις, ἡ ναυγάκασθη νὰ ναυλώσῃ μὲ ὑψηλοτέρους ναύλους ἄλλα μπάλκ κάρριερ εἰς τὴν ἐλευθέρην ναυλαγοράν. Εύνοητοι αἱ ζημίαι.

\*\*\*

"Αλλὰ ἡ περιπέτεια περὶ τὴν παράδοσιν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Τζάν Μπράουν τοῦ Κλάσι

"Ενα ξακουστὸ ποτὸ  
Τρεῖς διαλεχτοὶ μεζέδες

ΠΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΕΑΣΙΔΙΝΟΠΩΔΕΙΑ  
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ  
ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Θ. ΚΑΡΕΛΑΣ ΤΗΛ. 484.111

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ: ΠΕΙΡΑΙΕΣ: ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ 5 - ΤΗΛ. 475.407  
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 60 - ΤΗΛ. 23.006

ΑΤΕΛΩΣ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ) ΔΙΑ: ΠΛΟΙΑ - ΑΕΡΟ-  
ΠΛΑΝΑ - ΠΡΕΧΒΕΙΑΣ - ΣΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ

- 2172 -

τού συνηθικού υπερωκεανίου «Kingsholm», προσάλεσε τὰς δυσμενεστέρας τῶν ἐντυπώσεων. Πολλὰ θὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ναυτηγικὴν διομήχανιαν.

Ἄπο μηνὸς εἰς μῆνα καὶ ἑδρομάδος εἰς ἑδρομάδα ἀναβάλλεται η παράδοσις. Αἱ ζωηραὶ διωμαρτυρίαι τῶν πλοιοκτητῶν εἶχον εύρυτεράν ἀπόχησιν εἰς τὴν συνηθικὴν κοινῆν γνώμην. Οἱ ήμερησίοις Τύπος τῶν Σκανδινανίκων χωρῶν ἡ σχολήθη. Χαρακτηριστικαὶ εἰναι αἱ κάτωθι δηλώσεις τοῦ διευθυντοῦ τῆς ὑπερατλαντικῆς σουηδικῆς γραμμῆς:

«Τὰ ναυτηγεῖα δὲν μᾶς ὡρισαν τελικῶς τὴν ἡμερομίαν παραδόσεως τοῦ σκάφους. Συγκεχυμέναι εἰναι αἱ μέχρι τοῦδε δοθέσαι εἰς ήμᾶς πληροφορίαι. Υπερχρώθημεν νὰ μὴ δρίσωμεν ἡμέραν ἑνάρξεως τῶν δρομολογίων τοῦ νέου ὑπερωκεανίου μας. Δὲν ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἀναλάβωμεν ὑποχρεώσεις τὰς ὅποιας δὲν θὰ δυνηθῶμεν νὰ ἔκπληρωσωμεν. «Ολοι κατανοοῦν τὸ δύσκολον τῆς θέσεώς μας».

Καὶ εἶχον ὑποσχεθῆ τὰ ναυτηγεῖα τὴν παράδοσιν τοῦ ὑπερωκεανίου τὴν 28η Φεβρουαρίου. Μετετόπισαν ἐν συνεχείᾳ τὴν ἡμερομίαν εἰς τὴν 12ην Μαρτίου, διὰ νὰ δηλώσουν τελικῶς, ὅτι δὲν θὰ εἰναι εἰς θέσιν οὐδὲ τὴν τελευταίαν αὐτὴν προθεσμίαν νὰ τηρήσουν.

«Τὰ ναυτηγεῖα Τζῶν Μπράουν — ἐδήλωσεν ἐν συνεχείᾳ ὁ ἐκπρόσωπος τῆς σουηδικῆς ὑπερωκεανίου ἑταίριας — θὰ χάσουν τὴν παραγγελίαν τοῦ δευτέρου μας σκάφους, τὴν ὅποιαν ὑπεσχέθημεν εἰς αὐτά. Καὶ θὰ χάσουν ἀκόμη ὅλα τὰ βρετανικὰ ναυτηγεῖα τὴν ἐμπιστούην τῶν Σκανδινανίων ἐφοπλιστῶν. Κάθε παραγγελία εἰς τὸ μέλλον θὰ προβλέπῃ κυρώσεις διατάξεων μὴ ἐπιθυμούμενον ἔκτελειν της».

Καὶ τὸ ἀκρότατον ὄριον τῆς περιπτείας: «Ἀντεμποτίζετο η μεταφορά του «Kingsholm» εἰς τὴν Σουηδίαν πρὸς ἀποπεράτωσιν. Ο «Ομίλος Μπρόστρομ, εἰς τὸν δόπον ἀνήκει καὶ η «Σέδενσκα Αμερικα Λάιν», εἶναι ο κύριος μέτοχος καὶ τῶν ναυτηγείων «Ερικσμπεργκ, συμμετέχει δὲ καὶ εἰς τὰ ναυτηγεῖα Ούντεβάλλα καὶ Κόκκουμ. Δὲν

εἶναι, συνεπῶς, δύσκολον τὸ ἔγχειρημα τῆς ἀποπεράτωσεως τοῦ σκάφους εἰς τὴν Σουηδίαν.

Καταθλιπτικὸς θὰ εἰναι ὁ ἀντίκτυπος διὰ τὴν ἀγγλικὴν ναυπηγικὴν διομήχανιαν. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κλαύδιμπανκ εἰναι τὰ μεγαλύτερα τῆς Ἀγγλίας.

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι οἱ ἐργοδοτικοὶ παράγοντες ἀποδίδουν τὰς καθυστερήσεις εἰς τοὺς ἐργάτας καὶ τοὺς ἐπιθλεύντας περιορισμούς ἀπὸ τὰ συνδικάτα. Παρέχουν τὴν κατηγορηματικὴν διασεδαίωσιν, ὅτι δεκάδες ἐκαποτυμώριαν λιρῶν ἔδαπανήθησαν διὰ τὸν πλήρη ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων.

### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

«Υπεστηρίζαμεν εἰς τὸ πεῦχος μας τῆς 15ης Φεβρουαρίου τὴν ὄρθην θέσιν, καθ' ἣν, λογικοῦν μὲν εἴναι, ὅπως ληφθῇ πάσα μέριμνα διὰ τὴν ἀπὸ τῆς πυρκαϊδὸς προστασίαν τῶν ἐπιβατηγάν πλοίων, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἐπιζητήσῃ, ὅπως εἰ διστάξεις τῆς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς τὸν θαλάσσην τοῦ 1960 ἐφαρμοσθῶν καὶ ἐπὶ τῶν παλαιοτέρων. Διυχερεστάπη καὶ πολυδέπταιος θὰ ἥτο πάσα κατασκευαστικὴ δι' αὐτὰ μεταβολῆς. Διετπόσαμεν ἀκόμη τὴν γνώμην, διὰ δὲν θὰ ἥτο παραδεκτὴ οἰσθῆπο τὸ προσπάθεια, ὅπως ἔξουσιοδοσθῶν οἱ ξένοι νηογύμονες νὰ ἐκδίδουν, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Επιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων, τὰ πιστοποιητικά τῶν μέσων ἀσφαλείας τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Συγκεκριμένων, ἀνεφέρθη εἰς τὸ σχόλιόν μας ὁ «Ἀγγλικὸς Νηογύμων, διαστιθέντες εἰς πληροφορίαν σοδάρῳ ἐφοπλιστικοῦ παραγοντος. «Ηδη μᾶς παρέχεται η διευκρίνησις, ὅτι οὐδέποτε ἔξεδηλώθη παρομοία πρόθεσις τοῦ ἀνωτέρω νηογύμονος. Παρημηνεύθη ἡ ἐκ μέρους τοῦ Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ προσφορὰ πρὸς τὰς Ἑλληνικὰς Ἀρχάς, διὰ τὴν πληρεστέρων κατάρτισιν ἀξιωματικῶν τῆς «Επιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων εἰς τὰ μέσα προλήψεως καὶ κατασκευαστικῶν πυρκαϊδῶν.

ιᾶς ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἐύπροσδεκτος η τοιαύτη προσφορά, λαμβανομένης μάλιστα ὑπ' ὅψιν τῆς μεγάλης πείρας τῆν ὅποιαν διαθέτει ὁ πρώτος ἐν τῷ κόσμῳ νηογύμων καὶ λίαν εὐχάριστος ἡ διαπιστώσις, ὅτι οὔτε διετυπώθη ἀλλ' οὔτε ητο καὶ δυνατὸν νὰ διατυπωθῇ παρ' ὅργανισμοῦ τοῦ κύρους τοῦ Λόϋδ'ς Ρέτζιστερ, ἐμέσως ἡ ἀμέσως, πρόθεσις παρεμβάσεως εἰς τὸ ἔργον Δημοσίας «Υπηρεσίας».

### ΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Ματαία ίσως ἡ περαιτέρω προσπάθεια. Πῶς νὰ μεταπεισωμεν τοὺς δίλιγους «μεγάλους» τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὅτι ὑποχρέωσιν ἔχουν καὶ καθήκον νὰ ἐμπιστεύωνται τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων των εἰς τοὺς ξένους λιμένας εἰς τὰς ἐλληνικὰς πρακτορειακὰς ὄργανωσίες, τὰς παγκοίνου ἐκτιμήσεως καὶ διεθνούς προβολῆς;

Πότε ὁ ξένος, ὁ Σκανδινανίους, ὁ «Ιταλός» ἢ ὁ Γερμανός, θὰ «πονέσῃ» τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, ὅσους ὁ «Ἐλλην πράκτωρ; Ποτὲ δὲν θὰ τὸ περιβάλλῃ μὲ τὴν σύτην στοργὴν καὶ ἀφοσίωσιν. Εἰς θυσίας ὑποβάλλονται καὶ μοχθῶν ὑπέρτερον οἱ ναυτικοί μας πράκτορες, διὰ νὰ διατηρήσουν πλήρη, ὅμεμπτον, ἀποδοτικὴν τὴν ὄργανωσίν των. Είναι οἱ ὑπέρτεροι τοῦ πλοίου. Διακαπέσσομεν ἀκόμη τὴν γνώμην, διὰ δὲν θὰ ἥτο παραδεκτὴ οἰσθῆπο τὸ προσπάθεια, ὅπως ἔξουσιοδοσθῶν οἱ ξένοι νηογύμονες νὰ ἐκδίδουν, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Επιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων, τὰ πιστοποιητικά τῶν μέσων ἀσφαλείας τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

«Εἰκόλησιν ποιούμεθα καὶ πάλιν νὰ προτιμῶνται, ὅπου λειτουργοῦν τὸ ἐλληνικὰ ναυτικὰ πρακτορεῖα. Εἰς τὴν πλήρη τῆς Ναυτιλίας μας συγκρότησιν εἰσφέρουν καὶ αὐτὰ πολλά. Κάθε συμφέρον ἔχομεν νὰ τὰ διατηρήσωμεν. Μᾶς χρειάζονται. Είναι οἱ διὰ λογαριασμὸν μας παραπτηρήται εἰς τὴν ξένην. Μᾶς ἔξιπτηρετούν. Πρέπει οὖτος νὰ τὸ καταλάβουν.



## FIRST NATIONAL CITY BANK NEW YORK

### ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΤΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΜΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΔΙΑΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΠΙΤΟΚΙΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΕΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ, ΛΙΡΑΣ ΣΤΕΡΛΙΝΑΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΑ.

ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΠΡΟΘΥΜΩΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ  
155 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΕΙΣ 61 ΧΩΡΑΣ

### ΛΟΝΔΙΝΟΝ

117, OLD BROAD STREET  
LONDON E.C.2  
TEL. LONDONWALL 1221  
TELEX 28868  
262825

### ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΟΘΩΝΟΣ 8  
ΑΘΗΝΑΙ 118  
ΤΗΛ. 222.163 - 67  
TELEX 5590

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Η ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ

Κύριε Διευθυντά,

'Εκείνος, ποὺ πίστευε στὸ ναυτικὸ μεγαλεῖο τῆς Ἑλλάδος, βαθύτατα λυπεῖται μὲ τὴν δημιουργηθέσαν ἀφόροτον κατάστασιν τῶν πάλαι ποτὲ περιφύμων ἐλληνικῶν πληρωμάτων. Καὶ εἶναι ἀκόλη λυπήτερον τὸ γεγονός, διτὶ ἀξιωματικοὶ ἥγονται τῆς κινήσεως. Τὰ συνθήματα: «Μακρὺ ἀπὸ τὰ ἐλληνικά κάτεργα». «Ο! Ἐλληνες ἐφοπλιστές σᾶς πίνουν τὸ αἷμα».

'Η συλλογικὴ σύμβασις θωρεῖται θέμα ἀνευ συζητήσεως. «Ἄντὸ τὸ πράγμα, καπετάνιε, ἔχει πεθάνει στὴν ἐποχή μας».

Θυμάματι παλαιά, διτὶ ἔθεωρούμεθα εὐτυχεῖς, δτῶν ἐπληρωνώμεθα μὲ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν. Τώρα προσευχόμεθα νὰ ζητήσῃ τὸ πλήρωμα ἔνα λογικὸν ποσὸν ὑπὲρ τὴν σύμβασιν.

Διερωτῶμαι: Φθάνουν ποτὲ μέχρι τῶν ἀρμοδίων οἱ διαμαρτυρίες μας διὰ τὴν ἐπαναφορὰν εἰς τὴν διαδότητα ἡ μῆτρας πρέπει νὰ φροντίσωμεν διὰ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἐπαγγέλματος προτοῦ μᾶς κλείσουν σὲ νευρολογικὴ κλινική;

Μεθ' ὑπολήψεως  
ΜΑΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ  
Πλοίαρχος

Κόμπη, 3 Μαρτίου 1966

Σ ἡ μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Αἱ ἐπίδεις ὅλων ἐναποτίθενται εἰς τοὺς κ.κ. Μουριδόγλου καὶ Σταμπολῆν. 'Αλλοίμονον δὲν καὶ αὐτοὶ ἀποτύχουν.

## ΟΙ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Ἐπὶ τῆς δημοσιευθείσης εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ν. Χρονικῶν» τῆς 15ης 'Ιανουαρίου 1966 ἐπιστολῆς τοῦ πολιάρχου τοῦ ι/ν 'Καλής», εἰς τὴν ὅποιαν διερωτᾶτο οὗτος τὸ «Ποὺ πάμε», θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε νὰ ἀπάντησω, διτὶ πάμε, ἀπλούστατα, πρὸς τὴν καθιέρωσιν τῶν ἐπιτροπῶν τῆς πλώρης τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, μὲ συνθήματα τὴν φοράν αὐτὴν «Ἡ Δημοκρατία θὰ νικήσῃ» καὶ «Θὰ συνεχίσωμεν τὸν 'Ανένδοτον». 'Αλλ' αὐτὴν τὴν φοράν δχι πλέον στὶς πλώρες, ἀλλὰ εἰς τὰ πολυτελῆ καπνιστήρια καὶ τραπεζαρίες τῶν νεοτεύκτων πλοίων μας.

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετὰ τιμῆς  
Α. Π.  
Υποπλοίαρχος

Σ ἡ μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὴν ἀνώνυμίαν θέλει νὰ τηρήσῃ ὁ ἐπιστολογράφος μας. Εὐνόητοι οἱ λόγοι. Δημοσιεύομεν, πάντας, τὴν ἐπιστολήν του. 'Η κεκτημένη ταχύτητα τοῦ πνεύματος τῆς 'ἀλλαγῆς» καὶ τοῦ «ἀνενδότου» τὸν παρασύρει. 'Αλλοίμονον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὃν τὸ πνεύμα αὐτὸν ἀπεκράτει. Πιστεύομεν δχι.

## ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ σᾶς είμαι τὰ μέγιστα εὐγνώμων, ἔναν καταχωρίστε τὰς κατωτέρω δχι αἰσιοδέξους προβλέψεις μου — ἀπευχόμενος νὰ ἐπαληθεύσουν — σχετικῶς μὲ τὸν ψηφισθέντα νέον περὶ N.A.T. νόμον, καίτοι εἶναι ἀργά, διότι ἡ δυναμīτις ἔτεινη ἡδη εἰς τὰ θεμέλια αὐτοῦ. 'Ορθότατα ἀνέφερεν εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ τὸ Γεν. Λογιστήριον, διτὶ γίνεται ἐπιδάρυνσις τούτου, μὲ ποσὸν 150 ἑκατομμυρίων τὸ ἔτος, δὲ ἀξιότιμος κ. Βογιατῆς, βουλευτής Εύδοιας, ἀνέφερεν διτὶ γίνεται ἐπιδάρυνσις τούτου, διτὶ ποσὸν 1½ δισεκατομμύριον, ποὺ κατὰ τὴν γνώμην μου δὲν εἶναι τὸ σύνολον τῆς περιουσίας του, προδιλέπων φαίνεται, διτὶ θὰ ἔσαιεμισθῇ ἔξι διλοκλήρου.

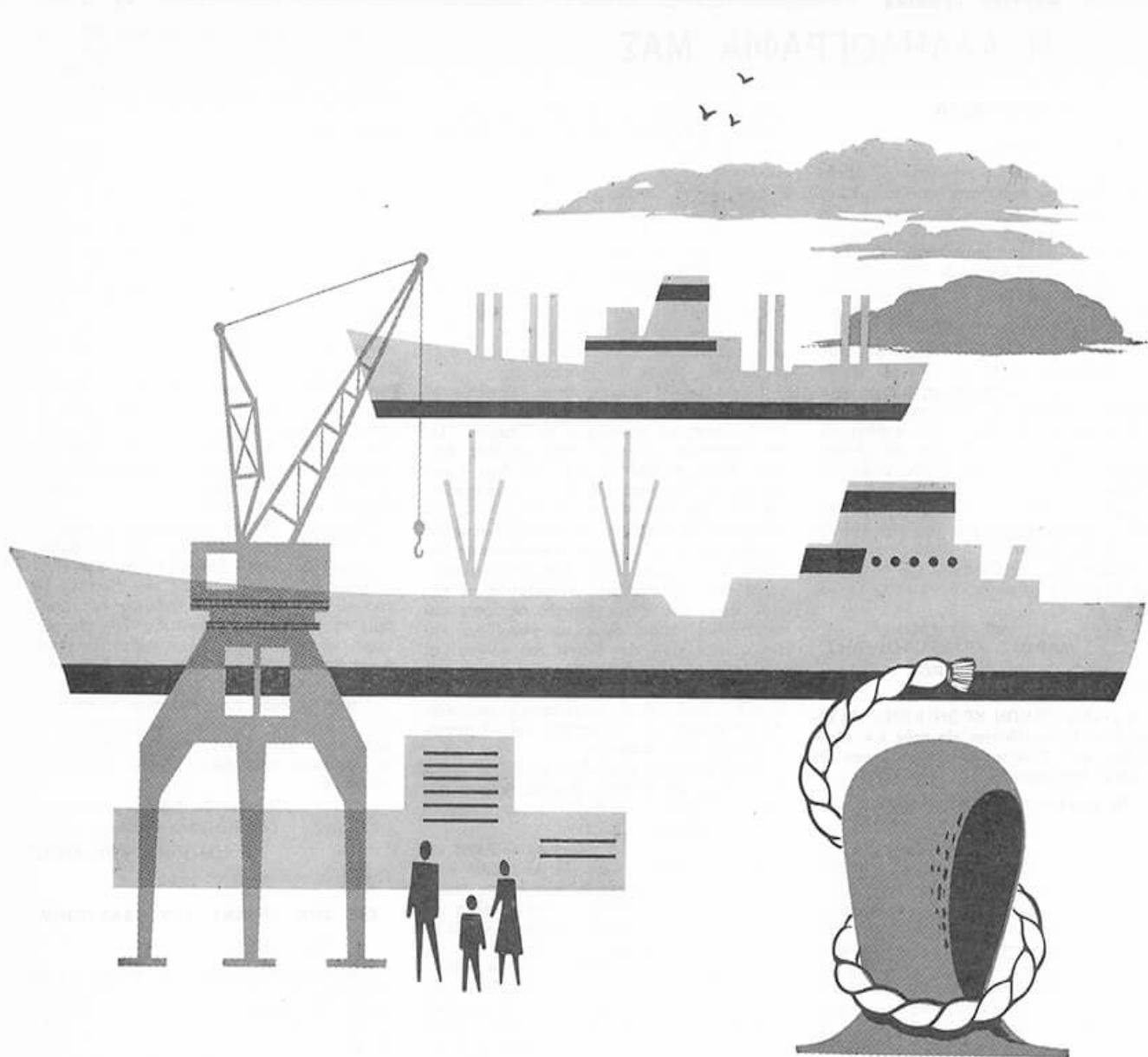
Καὶ ἔρωτὰ κακοὶς πῶς εἶναι δυνατόν, δὲ τὸν ρίζοσπαστοκῆς αὐτὸς νόμος, κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ τέως 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ δίδει, παρέχει, εὐεργετεῖ καὶ ἔξυπηρετεῖ μόνον, δὲν προβλέπει καὶ δ-

ναλόγους πόρους, διὰ τὴν τόσον μεγάλην ἐπιβάρυσιν. Πῶς εἶναι δυνατόν νὰ σταθῇ στὰ πόδια του καὶ ἐπὶ πόσον, ἀφοῦ θὰ κατατρώγῃ τὰς ίδιας αὐτοῦ σάρκας; 'Επὶ πόσον θ' ἀνέχειν τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου;

Καὶ ἀφοῦ παρέχει εἰς πάντας, διατί δὲν περιείχει καὶ ἡ δικαία παρακλήσης τῶν συνταξιούχων τοῦ 150θμού περιόδου προβλέπεται τοὺς δημοσίους καὶ ίδιωτικοὺς 'Οργανισμούς, ἐργάτας καὶ ὑπαλλήλους; Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν καὶ μόνον ἐλλήφθη ὑπὸ δύνην ἡ δυναμικότης τοῦ Ταμείου. Διατί δὲν ἐπεκράτησεν ἡ αὐτὴ σκέψης διὰ τὰς τόσας παροχάς;

Τὶ θὰ συμβῇ αὔριον, δταν αὐξηθοῦν οἱ συνταξιούχοι; Σήμερον, μὲ 18.900 συνταξιοδοτουμένους, τὰ καταφέρει τὸ Ταμείον. 'Οταν προστεθῇ μοιραῖς ἔντας μεγάλος ἀριθμός, ὅπως προβλέπω, ποιάς εἰναι διτὶ οἱ κατάστασις; 'Ας σημειωθῇ διτὶ οἱ συμπληρούντες τὸν νέον συντελεστὴν 75 ἡλικίας καὶ ὑπηρεσίας, θὰ σπεύσουν νὰ συνταξιοδοτηθοῦν, λαμβανομένου ὑπὸ δύνην διτὶ ή κατατάστασις στήμερον εἰς τὰ καράβια δὲν εἶναι δύνας παλαιότερον, διότι τὰ σημειωνά πληρώματα μὲ τὰς νέας ίδεας ποὺ ἔχουν, δηλαδὴ ἀξιώσεις καὶ ἀπαίτησεις, χωρὶς δύμας νὰ γινωρίζουν καὶ τὰς ὑποχρεώσεις των ἔνσαι τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιχειρήσεως, ἔχουν δημιουργήσει κατάστασις δχι εὐχάριστον, καὶ κατὰ συνέπειαν διάκρισης, διατάξεων καὶ κατάστασης διατάξεων.

Καὶ ἐπακολούθη διτὶ πλέον ἐπικίνδυνος καὶ σοβαρὰ πρόβλεψις μου: Τί θὰ συμβῇ δταν (δι τὸ γένοιο) ἐκπάστηση μίας κρίσις ναυτιλιακῆς, διτὶ δὲν ἀποκλείεται, δταν ἐπέλθῃ μία υφεσίς αὔριον καὶ παύση δι τὸ πλέον τοῦ Βιετνάμ καὶ αἱ μεταφοραὶ τῆς 'Ινδίας κ.λ.π. καὶ πολλὰ σκάφη κατ' ἀνάγκην παροπλισθοῦν; Θὰ παραμείνουν ἐν κινήσει μόνον τὰ σύγχρονα, δι τὸ οἰκονομικώτερο. Καὶ θὰ εὑδεύθυνον χιλιάδες ναυτεργατῶν δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος ή σκέψις μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τούλαχιστον δυνεργοί. Εἶναι δραγες παραλόγος μου, διτὶ ἀκετοὶ ἔξι αὐτῶν, οἵτινες συγκεντρώνουν τὰ προσόντα τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ βλέποντες διτὶ εἶναι σχεντικοὶ δχρόνοι λίξης τῆς κρίσεως. Θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ καταφύγουν εἰς τὴν σύνταξιν, διτὶ νὰ ἔσαιαν διτὶ τού



***total insurance service to the  
marine industry for more  
than one hundred years***



**FRANK B. HALL & CO., INC.**

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33  
22 21 21  
62 915

## ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΦΟΡΤΩΤΑΣ

## Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, ΚΑΙ ΤΟ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΡΓΟΝ

## ΚΑΘΗΚΟΝ ΜΑΣ Η ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΙΣ ΤΗΣ

Διευρύνεται ή διεθνής προβολή της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ». Ο στόλος της αύξανε, τὰ δρομολόγια της πυκνότερα όλονεν ἐκτελούνται καὶ τὸ καρποφόρον ἔργον της ἀπόφερει πῦητον τὸ συνάδλαγμα εἰς τὸν Τόπον μας.

Πέντε πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν «Ελληνικήν» τελευταίως. Τέσσαρες τὸν 10.000 τόνων ἔκαστον καὶ ἐν τὸν 5.300 τόνων, ταχύτητος 16 μιλίων, διαθέτοντα καὶ φυσικούς χώρους, δεξιαινέας δι' ὑγρὰ φορτία, τέλεια μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ πολλῆ διαμερίσματα διὰ τὴν μεταφορὰν δόδεκα, κατὰ σκάφος, ἐπιβατών.

Τριάκοντα ἔξ ἀκριβῶς ἡτοῦ παρῆλθον ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ». Τριάκοντα ἔξ ἐτῶν πολύμονοι προσπάθειαι τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου. «Ἐκ τῶν πραγμάτων ἔδικται θησαυρός. Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ἐπεδήθη. Η συναγωνιστική αὐτῆς εἶναι πλέον ἡ ἰκανοποιητική. Καὶ μόνον οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλιστοὶ ἐπιμόνιοι ἀρνοῦνται τὴν εἰσδοχὴν τῆς εἰς τὰς ἄγγλικὰς «Κόνφερενς» — μετέχει ἡ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ὅλων τῶν ἄλλων — μὲ τὸ πρόσχημα, ὅτι «έχουν ἀρκετὸν στόλον καὶ δὲν χρειάζεται νὰ προσθεθοῦν καὶ ἄλλα πλοῖα. Προτιμοῦν ἀντὶ τῆς συνεργασίας τὸν ἀνταγωνισμόν. Δὲν διευκρινίζουν, δῆμος, οἱ Βρετανοί, ἔαν εἶναι συμφέρων νὰ εὔρισκαν μία γραμμὴ ὑψηλοῦ ἐπιβέδου, ἀνεγνωρισμένης ἐκτιμήσεως ἑκτὸς τῶν «Κόνφερενς» ἢ νὰ μετέχῃ αὐτῶν, ἀφοῦ ὁ πωσδήποτε εἰς τὸν αὐτὸν τομέα τὰ πλοῖα της ἐργάζονται. Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» δῆμος ἐπιμένει καὶ θὰ κρατήσῃ τὰς γραμμὰς της. Δὲν ἔκαμφθη εἰς ἄλλας δυσχερεστέρας ἐποχάς. Γνωστή ἐπάντας, εἶναι ἡ ἴστορία τῆς.

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ

Μὲ 34 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 261.300 τόνων, ἀπαντά ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, μὲ πλούσιον δὲ ναυτιγικὸν πρόγραμμα, προβλέποντα περιτέρα αὐξῆσην τὸν στόλον της, ἀπασχολούσαν 1.350 ναυτεργάτας καὶ 200 ἀπομας ὡς διοικητικὸν προσωπικὸν εἰς τὰ ἴδια αὐτῆς ἢ ἀδελφὰ γραφεῖα, ἡ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» ιδιαιτέρως ἔχυτητερεστέρας σήμερον ὅτι εύθειάς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς «Ελλάδος» εἰς τὰ κάτωθι γραμμάς:

Πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τὸ Λονδίνον, μὲ πέντε ἀναχωρήσεις κατὰ μῆνα. Πρὸς καὶ ἀπὸ τὸ Πασιστάν, τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Κεϋλάνην, μὲ δύο ἀναχωρήσεις μηνιαίων. Πρὸς καὶ ἀπὸ τὸν λιμένα τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, μὲ δύο κατὰ μῆνα ἀναχωρήσεις.

Ἴδου καὶ ἡ ἀνοδικὴ πορεία τῆς ἀταρίας ἀπὸ τὸ 1935 ἔως σήμερον, ἀπὸ πλευρᾶς ἀποκτήσεως νέων σκαφῶν:

ΕΤΗ	Πλοῖα	Χωρητικ. d.w.
1935	4	16.661
1936	6	23.258
1937	7	28.454
1938)40	8	33.064
1941)44	7 πλοῖα	ἔδυθισθεν κατόπιν ἔχθρικῶν ἐνεργειῶν
1945)46	1	4.005
1947	6	56.225
1948)52	8	62.855
1953	9	68.215
1954	12	84.435
1955	11	80.430
1956	17	118.390
1957	20	142.570
1958	22	148.950
1959	23	159.524
1960	24	170.115
1961	27	192.711

1962	28	205.344
1963	29	216.085
1964	29	216.085
1965	29	216.085
1966	34	261.300

## ΤΟ ΕΙΣΚΟΜΙΖΟΜΕΝΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ίδου καὶ τὸ εἰσρεῦσαν εἰς δολλάρια ξένον συνάλλαγμα ἀπὸ τὸν 1962 μέχρι καὶ τὸν 1965:

Κατὰ τὸ 1962	\$ 2.833.579,26
» 1963	\$ 2.781.920,91
» 1964	\$ 3.453.288,80
» 1965	\$ 3.769.354,32
Σύνολον	\$ 12.778.143,29

Ἐκτὸς τῶν ἀνώτερων ποσῶν ὑπολογίζεται, ὅτι περίπου δολάρια 1.950.000 εἰσήχθησαν εἰς τὴν χώραν μας κατὰ τὴν ἀνώτερα περίοδον εἰς ξένον συνάλλαγμα, λόγω ἐμβασμάτων τῶν πληρωμάτων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» πρὸς τὰς οἰκογενείας των.

## ΕΚΚΛΗΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΤΩΤΑΣ

Ἄθλον πραγματικὸν ἀποτελεῖ ἡ διατήρησις τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», ἔαν ληφθοῦν ὑπὸ δύψιν αἱ παρούσαι διεθνεῖς συνθήκεις καὶ ὡς ἀνηλέης συναγωνισμός, τὸν ὅποιον ὑφίσταται ἡ ἀταρία ὑπὸ ξένων κολοσσῶν, δοψιλῶς ἐπιχορηγουμένων ὑπὸ τῶν ισχυρῶν κρατῶν των πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἔθνης των σημαίας καὶ τὸ περιωρισμένον τέλος τῶν ἐλληνικῶν μεταφορῶν. Χάρις, δῆμος, εἰς τὴν ἀρτίσιαν ὄργανωσιν, τὴν αὐστηράν ἐπιλογὴν τῶν πληρωμάτων, τὴν ἀφογὸν συντήρησιν τῶν σκαφῶν καί, πρὸ παντός, τὴν ἀναθέων συναίσθησιν τῆς εὐθύνης ἔναντι τῶν πελατῶν της, ἡ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» κατορθώνει καὶ ἀντεπεξέρχεται εἰς τὰς πολλαπλὰς ἀνασχετικὰς τοῦ ἔργου της ἀντιξότητας. Δίκαιον, συνεπώς, τὸ αἴτημά της νὰ τύχῃ τῆς συμπαραστάσεως τῶν «Ελλήνων εἰσαγωγέων καὶ φορτωτῶν. Εἶναι προφανές,

ὅτι ὑποστηρίζοντες οὗτοι τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ», πρόσπιτον ἔργον ἔθνικόν. Διεθνῶς προβάλλεται ἡ Ἑλλὰς ἀπανταχοῦ τῆς 'Υφηλίου, ἐνῷ καὶ ὄφελος προκύπτει διὰ τὴν ἔθνηκαν οἰκονομίαν. Ἡ διατήρησις τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» ἔξασθολίζει μόνιμον ἔργασίαν εἰς 1.350 «Ελληνας ναυτικούς — ποτὲ δὲν ἐσημειώθη παροπλισμὸς πλοίου της — καὶ ἐκτελεῖται τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρίας εἰς τὴν ἔδον σιδηροδρομοχανίαν. Εἰναι γνωστὸν καὶ ὄρθοπτον τὸ δόγμα τοῦ ίδρυτοῦ τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» κ. Π. Καλλιμανοπούλου: «Οταν πληρώνεται ἡ οἰνδήποτε ποσὸν ναύλου εἰς ξένον πλοίον, διάλκηρον τὸ ποσὸν τούτο χάνεται διὰ τὴν Ἐλλάδα, ἐνῷ τὸ αὐτὸ ποσὸν ναύλου καταβαλλόμενον εἰς ἔλληνικὸν πλοίον, σχεδὸν διάλκηρον παραμένει ἡ ἐπιστρέφει εἰς τὴν Ἐλλάδα».

Ἡ «Ελληνική» δὲν ἐπιζητεῖ τὸ μονοπόλιον, ποτὲ δὲ περισσότερον τὴν διάκρισιν. Τὴν κατὰ ποσού συμμετοχὴν καὶ τὸν πλοίων της, ὅπως παντοῦ συμβαίνει, εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων ὑποδεικνύει ὡς συμφέρουσα εἰς αὐτὴν τὴν Οἰκονομίαν μας.

Λαμβανομένην ὑπὸ δύψιν τὴν σημαίαν πολέμου τοῦ εργασίας της συμβαίνει τὸ πηγαδίστησης συναρμότερον κλίμακας ἀπασχόλησης διὰ τὰς μεταφορὰς μας τῶν φορτηγῶν πλοίων τῶν ἔθνηκων τακτικῶν γραμμῶν. «Υπεραφθούσων τὰ παραδείγματα εἰκόνα τοῦ πλοίου τοῦ «Ship American» καὶ ἀκόμη τοῦ «Ship British» εἰναι κοινὰ πλέον συνθήματα.

Ἀπευθυνομένη πρὸς τοὺς τοὺς «Ελληνας φορτωτάς καὶ εἰσαγωγεῖς ἡ «Ελληνική» ζητεῖ τὴν συμπαράστασίν των καὶ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τονίζει ὅτι ἐπιβάλλεται ὅπως, οἱ μὲν «Ελληνες ἔχαγωγεις παλοῦν τὰ προϊόντα τῶν στοφί, οἱ δὲ εἰσαγωγεῖς ἀγοράζουν φόρη. Θὰ ἐλέγουν οὐτῶν τὴν μεταφοράν καὶ ἐπὶ ισοις ὅροις δὰ δύνανται νὰ παρέχουν τὴν προτίμησίν των εἰς τὸ ἔλληνικὸν πλοίον γραμμῆς.

Καὶ ἀναφέρεται εἰς σχετικὸν ὑπόμνημα τῆς «Ελληνικῆς»:

«Τούτο πράττουν οἱ εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεις διῶλον τῶν ξένων ναυτικῶν χωρῶν, πρὸ υποστήριξιν τῆς ἔθνης των σημαίας. Εἶναι πλέον καιρός καὶ ἡμεῖς οἱ «Ελληνες νὰ παύσωμεν ἀδισφοροῦντες διὰ τὰς ἔθνηκας τακτικὰς γραμμάς, τὴν σύγχρονον ὄργανωσιν τῆς ναυτιλιακῆς συγκροτήσεως μιᾶς χώρας καὶ νὰ πράξωμεν πᾶν ὅτι ἔχαρταται ἀπὸ ημᾶς ἵνα τὴν ἐνισχύσωμεν εἰς τὸν τραχύν της ἀγώνων. Επικαλούμεθα δύθεν καὶ πάλιν τὴν υποστήριξιν σας τόσον διὰ τὰς ἔχαγωγάς, δύσον καὶ τὰς εἰσαγωγάς σας. Εμπιστεύθητε μας τὰς μεταφοράς σας. Φορτώνυτε διὰ τῶν πλοίων μας, θὰ καταβάλετε τοὺς αὐτούς ναύλους, ποὺ εἰσπράττονται καὶ ἀπὸ τὰς ξένας ἀταρίας. Θὰ ξέπεται τὰς ἀρίστην καὶ ταχείαν ἐξυπηρέτησιν, ἐκτὸς δὲ τούτων, θέλετε ἐμμέσως ἐξυπηρέτησει τὰ συμφέροντά σας ὡς ἔλληνη ἐπιχείρησις, διὰ τῆς συμβολῆς σας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνης μας ἐν γένει Οἰκονομίας».

## ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Τὸ «Ship American» εἶναι τὸ σύνθημα, ὅπερ τώρα μεταδίδεται καὶ εἰς τοὺς ἔκτος τῶν ἔθνηκων Πολιτειῶν ἐπιτήμους καὶ μὴ ἐκπροσώπους τῶν ἀμερικανικῶν συμφερόντων (έμπορικοὺς ἀκολούθους, διαχειριστὰς ὄργανωσεων, Τραπέζες καὶ ἀκόμη δανειοδοτουμένους ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν χρηματογράφων διοικήσεων καὶ ἐμπόρους).

Πρὸς δόλους αὐτούς ἐπιμόνως συνιστάται ἡ φόρτωσις με τὰ ἀμερικανικὰ πλοία (εἰσαγωγαὶ - ἔχαγωγαὶ) καὶ ὑποδεικνύονται τὰ μέσα τῆς ἐπιτυχίας τῆς προσπαθείας. Εἰδ. καὶ ἔντυπα κυκλοφοροῦν, καθοδηγούντα τὰς εἰς τὴν ξένην ἀμερικανικὰ ὄργανωσεις καὶ ἐπιχειρήσεις.

**Al 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: 67.5.41 (4 lines)  
Telex: 27.046 (MEDOV)      62.2.17 (3 lines)

**Branches and Agents  
at all Italian ports**

Member of the Baltic  
and International Maritime Conference

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

# ΠΡΟΣ ΕΞΗΓΗΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΕΞΗΓΗΤΩΝ

'Υπάρχουν μερικά θέματα στήν τάξη τῶν ναυτικῶν τού τόπου μας, στὰ όποια πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ δοθῇ ἡ ἔξηγησις απὸ κάποιον ἀρμόδιο. Εἶναι θέματα παλαιά καὶ ἀποτελματωμένα. Περιβάλλονται δῶμας μὲ τόσο καὶ τέτοιο μυστήριο, ἀλλὰ καὶ περικλείουν τόση ἔξτιπτωτὴ ἀδικία, ποὺ εἶναι ἀδύνατον νὰ περάσουν στὰ ἄρεια τῶν ἀζητήτων καὶ στὴ λησμονίᾳ. 'Η προδοΐη τους εἶναι πάντα ἐπιτακτικὴ καὶ πάντα ἐπίκαιρη.

"Ἐνα ἀπὸ τὰ θέματα αὐτά, εἶναι ἡ ἀπίστευτη ἀδικία ποὺ ἔγινε ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἴδιο τὸ Κράτος μας στὰ πληρώματα τριῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν «ΚΟΡΙΝΘΙΑ», «ΙΩΝΙΑ» καὶ «ΚΟΡΥΤΣΑ», ὅταν, στὸν τελευταῖο πόλεμο, δρέθηκαν ἐπίτακτα στὴ Μέση Ἀνατολή. Τότε, σύμφωνα μὲ τὴ συλλογικὴ σύμβαση τῶν μισθολογίων, τὸ ἔνα τρίτο, ἀπὸ τοὺς μισθοῦς τῶν πληρωμάτων ἐπέρπετ νὰ κατατίθεται σὲ 'Ἄγγειλική Τράπεζα ὑποχρεωτικά, γιὰ νὰ τὰ εὔρουν οἱ ναυτικοὶ ἢ οἱ οἰκογένειές τους, μετὸ τὸ τέλος τοῦ πολέμου. Πραγματικά, αὐτὸ τὸ καλὸ μέτρο μὲ τὴν ἀναγκαστικὴ ἀποταμίευση, εἶχε πολλὴ ἐπιτυχία καὶ αὐτὰ τὰ χρήματα ἥσαν τὰ μόνα, σχεδόν, ποὺ δρῆκαν οἱ ναυτικοί, γυρνώντας στὶς οἰκογένειές τους.

'Ἄλλαξ μὲ τὰ πληρώματα τῶν ἀναφερομένων τριῶν ἐπιτάκτων πλοίων, ἡ ιστορία πῆρε ἔνα ἄλλον πολὺ περιέργο δρόμο. 'Εκρατήθη πράγματι ἀπὸ τοὺς διαχειριζομένους τὰ πλοῖα τὸ ἀνάλογο ποσοστὸ τῶν μισθῶν γιὰ τὴν ἀναγκαστικὴ ἀποταμίευση, χωρὶς δῶμας νά γίνουν οἱ ἀνάλογες καταθέσεις στὴν Τράπεζα. Θεωρήθηκε ἀπλούστερο νὰ κατακρατηθοῦν τὰ χρήματα, μὲ τὴν ἐπιφύλαξη νὰ πληρωθοῦν, καὶ εὐθείαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι δικαιοῦχοι, σὰν γυρίσουν στὴν ἐλεύθερωμένην 'Ελλάδα.

Καὶ ἀπὸ τὸν τερματισμὸ τοῦ πολέμου ἀρχίζει ἡ ἀποκαρδιωτικὴ ιστορία. Τὰ πολυπονεμένα καὶ μᾶλλον αἰματωμένα αὐτὰ χρήματα δὲν ἀποδίδονται στοὺς δικαιούχους ναυτικοὺς τῶν τριῶν αὐτῶν πλοίων. Διάφορες δικαιολογίες προσδιδούνται γιὰ τὴν καθυστέρηση τους. Πώς τάχα, σὰν δὲν ἔγινε ἡ κατάθεση στὴν 'Ἄγγειλική Τράπεζα, εἶναι ἀνάγκη νὰ γραφῇ εἰδικὴ πιστωσὶς στὸ ἀρμόδιο, γιὰ τὶς ἐπιτάξεις, 'Υπουργεῖο. Καὶ περιούν οἱ μῆνες, σχηματίζονται χρόνια. Πέφτουν κυβερνήσεις, ἐναλλάσσονται ὑπουργοὶ Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν. Τὰ θύματα ἀνεβοκατεβαίνουν σκαλιά 'Υπουργείων καὶ τὰ ναυτικά ἔντυπα φιλοξενοῦνται κατὰ κόρον τὰ παράπονα. 'Εγγίζονται δριὰ παραγγεφῶν καὶ ἀνακόπτονται μὲ ἔιδικα μέσα. Σκληρὸς ἀγώνας

δικαστικός. Τὸ 'Ελληνικὸ Κράτος στρεφοδικεῖ κατὰ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν τοῦ πολέμου. Τοὺς ἀφένται τὴν πληρωμὴ τῶν μισθῶν τους γιὰ περιόδο, ὅπου, χωρὶς καμμιὰ στρατολογικὴ ὑποχρέωση, προσέφεραν τὴ ζωὴ τους σ' ἔνα πρωτάκουστο ὀλοκληρωμένο. Χωρὶς καμμιὰ ντροπή, οἱ ἀρμόδιοι ἀντιδικούν. Πιστεύουν στὸ οὐσιαστικὸ δίκηο τῶν θυμάτων, ἀλλὰ ἀναζητοῦν κάποιο τυπικὸ σκαλοπάτι γιὰ νὰ στηριχθῇ ἡ ἀρνησις.

'Άρειος Πάγος, Συμβούλιο, Ἐπικρατείας, ἐξ 'Υπουργῶν Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς. Παντοῦ καὶ πάντοτε ἡ δικαιοσύνη τοὺς συντρέχει. Μᾶλλον γλυστρά. Χιλιάδες οἱ Πιλάστοι, ποὺ «νίπτουν τὰ χείρας» δάμασα στὰ εἰκοσιδύο χρόνια τῆς θλιβερῆς αὐτῆς ιστορίας. Συνταξιούχοι μὲ τὰ κέρματα τῆς πείνας τῶρα οἱ πλείστοι δικαιούχοι, ἐνῷ χῆρες ἄλλων ἀναλαμβάνουν τὴ σκυτάλη τῶν ἀγώνων. 'Η δρωμέρη ὑπόθεσις δὲν θέλει νὰ ἔχαφαν οἱ Λέτες καὶ περιμένει τὸν 'Ηρακλῆ, γιὰ τὸν ἐπόμενο δάθῳ του.

'Η παρουσίαση τῆς κουστωδίας τῶν ἀδικουμένων στὸν ταριχὸν Πρωθυπουργό, δημιουργεῖ, ὡς πωδόηποτε, κάποια ἐπικαιρότητα στὴν παλὴ ἀστὴ τὴν ιστορία. Μὲ σεμνό καὶ λακωνικὸ ὑπόμνημα ζητοῦν τὴν ἐπέμβασι του. Καὶ ίδου τί λέγουν:

Κύριε Πρόεδρε,

Εἰς τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν ἀνισμένει τὴν προσποργαφή τοῦ κ. 'Υπουργοῦ, τὸ ἀπὸ τὸν 1962 ἐπεξεργασθὲν ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας Νομοθετήματων, Νομοθετήματα.

Τούτο ἀφορᾶ τὴν παρακράτησην μέρους τῶν μισθῶν, ὑπὸ τούτων ἀναγκαστικῆς ἀποταμίευσεως, τῶν πληρωμάτων τῶν κατὰ τὸν 'Β' παγκόσμιον πόλεμον καὶ ἐν τῇ Μέσῃ 'Ανατολῆ ἐντοπισμένων ὑπὸ τὴν διαχείρισην τοῦ Κράτους τριῶν πλοίων, «ΚΟΡΙΝΘΙΑ», «ΙΩΝΙΑ», «ΚΟΡΥΤΣΑ». Τὸ Νομοσχέδιον τούτο, προταθὲν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, βάσει τελεσιδίκων ἀποφάσεων τοῦ 'Αρείου Πάγου, τὴ ἔγκριση τῆς ἐξ 'Υπουργῶν Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς, δυστυχῶς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ διάστησῃ εἰς τὴν Βουλήν πρὸς ψήφισην, ἐξ αἰτίας τῆς καθυστερουμένης ἔκάστοτε ἀνανεώσεως τῶν ὑπογραφῶν.

'Ἐπικαλούμεθα θερμῶς τὴν παρέμβασιν σας, διότι δι' ἀγνώστους εἰς ἡμᾶς λόγους, καθυστερεῖ καὶ πάλιν. Βέβαιοι δύντες διτὶ τὸ δικαιον αἴτημά μας θέλει λάθη τὴν δριστικὴν λύσιν, εὐχαριστοῦμεν.

'Η ἐπιτροπὴ δικαιούχων πληρωμάτων 'Αγνοεῖ τὸ θέμα δ. κ. Στεφανόπουλος. Δὲν μπορεῖ δῶμα νὰ μὴ συμμερισθῇ τὸ αἰσθηματικὸ ἀπίστευτης ἀδικίας πρὸς ἀνθρώπους,

τοὺς διποίους λίγους μῆνες πρὶν, προκάτοχος τοῦ Πρωθυπουργὸς ὀνόμασε 'Δόξαν τῆς 'Ελλάδος!... Καὶ ἀναζητεῖ ἐπεξηγήσεις ὑπευθύνων καὶ ἀρμοδίων.

Πράγματι, μὲ τὶς ἐπεξηγήσεις αὐτές, ὁ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ὑπογράφει τὸ Νομοθετήματα. Τὸ ἀναμένουν ὅμως πολλὲς καὶ δύστροπες πόρτες καὶ ἀτραποὶ ὡς τὸ τέρμα του. Οἱ μακάριες 'Ελληνικὲς Καλένδες παραμονεύουν μὲ ὄρθρωντες τὶς μασέλες τους. Καὶ ίδου τὸ ἔρωτα: Θά προσπεράσῃ τὶς τροχοπέδες τὸ ἀχαρακτήριστο αὐτὸ θέμα; Θά ἀναλάδουν καμμιὰ φορὰ τοὺς κατακρατουμένους μισθούς τους οἱ ναυτικοὶ τοῦ πολέμου, ή ἡ μοῖρα τοὺς ἐπιφυλάσσει πολλὲς ἀσκόμια πεζοπορείες ὡς τὰ διάφορα 'Υπουργεῖα, ἀμέτρητα ἀσκόμια ἀνεβοκατεβασμάτα σκαλιών καὶ χιλιάδες ἀσκόμη παρουσιάσεις σὲ 'Υπουργούς καὶ Πρωθυπουργούς;

Σὲ σᾶς ἀπευθυνόμεθα. Κε Πρόεδρε τῆς Κυβερνήσεως, μαζὶ μὲ τὰ θύματα τῶν τριῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ μαζὶ μ' δλους τοὺς ναυτικοὺς ἐνεργείας καὶ ἀπομάχους.

'Αναλογιζόμεθα σὰν τί θά συνέδαινε ἀν σὲ οιαδήποτε ἄλλη τάξη ἐργαζομένων γινάτων τέτοιο ἀνοσιούργημα!... Λέμε καὶ κάτι ἄλλο: 'Αν κάποιος ἀπὸ ἐμάς χρωστούσε στὸ Κράτος, σχὶς ποσὸν ἵσο μὲ τοὺς ἀναζητουμένους μισθούς, ἀλλὰ ἐνα ἀπλὸ ἐκαπούσαρδαχο, ὡς Τσιμίας τοῦ Κράτους δὲν θὰ ἔδισταζε νὰ προβῇ σὲ κατάσχεση ὑπαρχόντων, ἀλλὰ καὶ σὲ φυλάκιση τοῦ ὄφειλέτη. Τώρα δῆμος ποὺ τὸ ἴδιο τὸ Κράτος εἶναι δὲν ὄφειλέτης ποὺ δυστροπεῖ, ποιὸς θὰ τοῦ ἐπιδύῃ τὶς ὑποχρεώσεις του;

Ξέρουμε, Κε Πρόεδρε, διτὶ ἔμεις οἱ ναυτικοὶ πολὺ χαλαίνουμε ἀπὸ συνδικαλισμὸ καὶ ἀδυνατούμενοι ν' ἀναζητήσουμε δυναμικὰ τὰ δικαιώματα μας, ὅπως πολὺ συντηρίζεται στὴν ἐποχῇ μας καὶ στὸν τόπο μας. Τοῦτο δῆμος δὲν νομίζουμε διτὶ εἶναι τὸ ἐνθαρρυντικὸ στοιχεῖο γιὰ νὰ τροφοδοτῇ τὴν μακαριότητα τῶν ἀρμοδίων μας.

Προπογάνδην γιὰ νέους ναυτικοὺς κάνουμε τώρα, Κε Πρόεδρε. 'Εκκλήσεις ἀνὰ τὸ Πανελλήνιο κάνουμε καὶ ἔξορκισμὸν πρὸς τὸν νέους ἀνεμίζουμε, παρακινώντας τους νὰ προσέλθουν στὴ θάλασσα, στὴ ζωτικότητα αὐτὴ ἔξδρομηση γιὰ τὴ φτωχὴ μας Πατρίδα. Δὲν νομίζετε, δῆμος, Κε Πρόεδρε, διτὶ αὐτὰ τὰ ἀκατανόητα καὶ ἀξιολύπητα περιστατικά, σὰν τὸ καταγγελλόμενο, πολὺ νερώνουν αὐτὴ τὴν προπαγάνδα καὶ πολὺ σαμποτάρουν τὴν πρὸς τὴν θάλασσα πορεία τῶν νέων; Ποιάτις κατηγορηματικῶς διάψευση τῶν ἐκκλήσεων μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ ἀπὸ αὐτὴ τὴν ἀντιδίκια τοῦ Κράτους στὴν ιερότερη ἀπαίτηση τῶν ναυτικῶν του;

Μάταιοι οἱ ἔπαινοι καὶ ἀχρηστεῖς οἱ ἔξαρσεις Κε Πρόεδρε, διτὶ τὰ ἔργα γρονθοκοπούνται μὲ τὰ λόγια. 'Ο κόσμος σήμερα δὲν ἀρέσκεται σὲ γρίφους καὶ μὲ δίψα ἀναζητεῖ εἰλικρίνεια καὶ δικαιοσύνη. "Εχετε καμμιάν αντιρρηση; Κε Πρόεδρε;

ΘΑΛΑΣΣΗ Ζ.

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΗΓΗ ΠΛΟΥΤΟΥ

## ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ, ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ, ΤΡΟΦΙΜΑ, ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΡΟ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΟΜΙΛΙΑ ΑΓΓΛΟΥ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΟΣ

Μέ θέμα «'Οκεανογραφία και Διαζήπησης πετρελαίου εις τὴν Βόρειον Θάλασσαν», ώμιλησε τὴν 22αν Φεδουσιάριον εις τὴν ἐΑθήναν· Βρετανικὴν Προεδρίαν διὸ τ. Φ. Γκάσκελ, ἐπιστημονικὸς σύμβουλος τῆς «Μιτρίτις Πετρόλεουμ». Ἐκ τῆς ἐμπειριστατωμένης μετὰ φωτειών προβολῶν διαλέξεως συνήχθη, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἑταῖρια πετρελαιοειδῶν διπάτην τεράστιο ποσὸν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν πετρελαίου ἡ φυσικοῦ ἀερίου ἐκ τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης. Πρὸς τούτο εἰδίκοι μελετοῦν και κατασκευάζουν συγχρόνους πλωτάς ἔξερδας, αἱ ὄποιαι, ρυμουλκούμεναι εἰς στομεῖα τῶν θαλασσῶν, διόπι προηγουμένως ἔξηρβινθωσαν διὰ πλοίους ἔφασισμένου μὲ κατάλληλα δργανα, πιθανὰ κοιτάσματα πετρελαίου, ἀγκυροβολοῦν ἔκει και ἀρχίζουν τὰς γεωτρήσεις τοῦ βυθοῦ. «Ἐπεδίχθησαν πολλοὶ τούτοιοι οὐπούτων πλωτῶν ἔξερδων, αἱ ὄποιαι, ἐφ' ὅσον τοποθετοῦν εἰς θαλάσσας, τὸ βάθος τῶν ὄποιών δὲν ὑπερβαίνει τὰ 100 μέτρα, *ἐποτούν* εἰς τὸν βυθὸν διὰ προβαλλομένων ποδῶν κάτων εἰστῶν, τριῶν, τεσσάρων ἡ πέντε τὸν ἀριθμόν. Πολλάκις δῶμας κοιτάσματα πετρελαίου ἐπισημαίνονται εἰς τοὺς ὥκεανούς, ὅποτε αἱ ἔξερδαι κυριολεκτικῶς ἐπιπλέουν ἡγκυροβολημέναι. Αἱ ἐργασίαι ἀντλήσεως τοῦ πετρελαίου εἰναι τότε δυσχερέσταται. «Ελικόπτερα ἐπικοινωνῶν μὲ τὴν πλωτήν ἔξερδαν και ἔφασιάζουν τὸ προσωπικὸν μὲ τὰ ἀπαιτούμενα μέσα και ὑλικά πού θὰ χρειασθῶν πέραν τῶν προβλεπουμένων.

## ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΩΔΩΝ

Μια άξιοθαύμαστος έργασία έξετελέσθη πρό τινος εις τὸν Περισκὸν Κόλπον, εἰς σημεῖον ἀπέκτων περὶ τὸ μῆλον ἀπὸ τὴν ξηράν, διόπου ἐπεισήμανθή πετρέλαιον εἰς τὸν θυδὸν τῆς θαλάσσης.

Ρυμουλκός ἔσυρον μέχρι τοῦ σημείου ἐκείνου τὴν πλωτὴν ἔξεδραν, τὸ προσωπικὸν τῆς ὀποίας ἥρχισε τάς γεωτρήσεις τοῦ βυθοῦ. Μετ' ὅλιγον ἀνεκαύψθι τὸ πετρέλαιον, τὸ ὅποιον ἦτο ὑπεράφθονον. Διὰ καταλήκτων ἐργασιῶν ἐτοποθετήθη εἰς τὸ ὑπὸ τὴν θάλασσαν φρέαρ κεντρικὸς ἀγωγός, δίκτυον τοῦ ὅποιον ἀπέλληγεν εἰς πλωτοὺς σταθμούς. Οὕτω τὰ δεξαμενόπλοια παραβάλλοντα παρελάμβανον τὸ φωστίον των.

Αργότερον διά συντονίσμένης έργασίας έπειτεύχθη ή έξαγωγή του πετρελαίου έκ της θαλάσσης από ευθείας εις τὴν Ειρών. Εἰς τὴν παραλίαν ἐδημιουργήθη ἔργοστάσιον κατασκευῆς μεταλλικῶν ἀγωγῶν, οἱ ὅποιοι περιεκλείοντο εἰς συμπαγές διμοιζόμενοφν στοῶ-

μα ἐκ μπετὸν ἀρμέ. Ἐλαφράνετο πρόνοια  
ώστε τὰ ἄκρα τῶν μεταλλίκων ἀγγωγῶν, ἔ-  
καστος τῶν ὅποιων ἡτο μῆκους 10 μ. περί-  
που, νά παραμένουν ἀκάλυπτα διὰ νά διευκο-  
λύνεται η σύνδεσης μεταξύ των. Ἀκολούθως  
πρήσειν η σύνδεσης. Τὸ πρώτον τμῆμα τοῦ ἀ-  
γγωγοῦ συνθένειν παρελθήθη ὑπὸ ρυμουλκοῦ  
καὶ δραδέων ἐσύρετο πρὸς τὸ στόμιον τοῦ  
ὑπὸ την θάλασσαν φρέατος. Ἡ ἐργασία συν-  
δέσεως τοῦ προκατασκευασμένου ὑλικοῦ ἐγέ-  
νετο συστηματικῶς καὶ ταχύτατα. Βατρα-  
χάνθρωποι διεπίστωναν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν  
στερεότητα τῶν συνδέσεων, ἐνῷ ὁ αὐξανόμε-  
νος εἰς μῆκος ἀγγώδης ἐλάβιμος τὴν ἀγού-  
σαν πρὸς τὸ φρέαρ. Ἡ δὴ ἐργασία ἐστέ-  
θη ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας.

## Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑΣ

Ο διαπρεπής ομιλητής έξηρε την υφίστην σημασίαν τής ωκεανογραφίας, ή όποια, όχι μόνον έπιδιώκει τήν άποκαλύψιν των μυστικών της θαλάσσης, τά όποια φυλάσσει ζηλοτύπως, αλλά και προσπαθεῖ νά ξένιοποιήσῃ τών όρυκτών πλούτων τών θαλασσών, ό όποιος άποκτη οίκονομική ξέισια διὰ τών ἀνθρωπον.

Η θάλασσα καλύπτει τὰ 2/3 τῆς γῆς καὶ οἱ ὥκεανοι, κατὰ τὸ μέγιστον μέρος των, ἔχουν βάθος 5 χιλιομέτρων. Τὸ πρῶτον ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέρον τοῦ ἀνθρώπου διὰ τὸ βάθος τῆς θαλάσσης προέκυψεν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς τοποθετήσεως τηλεγραφικῶν καλωδίων πρὸς σύνδεσιν τῶν ἡπείρων. Σήμερον ὁ ἀνθρωπός ἔχει κατέλθει εἰς βάθος μεγαλύτερον τῶν 10 χιλιομέτρων, δι' ειδικῶν βυθοσκαφῶν. Παρὰ ταῦτα, πολλά μυστικά παραμένουν ἀκόμη πρὸς ἀποκάλυψιν τῆς ἀληθεύς ιστορίας τοῦ πλανήτου μας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἀνθρωπός συντόμως θὰ γνωρίζῃ τὴν Σελήνην.

Αι συνθήκαι ἔργασίας εἰς τὴν θάλασσαν παρουσιάζουν πολλὰς δυσχερείας διὰ τὸν ἀνθρώπον, λόγω τῆς συνεχῶς ταρασσομένης ἐπιφανείας της. Τὸ εἶδος τῶν θαλασσίων κυμάτων, ἐπτρέπεται σημαντικά τὰ σχέδια κατασκευής των πλοίων καὶ τῶν παραπτίων Ἐργανών. Δῆποτε τὰ ἀγκυροβόλια καὶ οἱ λιμένες.

Τά θαλάσσια σημεία, δύπως τὸ *Ρεῦμα τοῦ Κόλπου* (*Gulf Stream*) —τὸ δόποιον κινεῖται ἀενάως ὡς γιγάντιος ποταμός— διαδραματίζουν σημαντικά ρόλον εἰς τὴν ζωὴν τοῦ αὐθέντου. *Ἡ Θάλασσα* διὰ τὸν ὑπῆρχεν ἐκ παραδόσεως τόπος ταπεινῶν ἀχρήστων, αὐτή δὲ ἡ ίδιότης τῆς καθίσταται σπουδαιοτέρα σὺν τῷ χρόνῳ, καθ' ὅ-

σον οι σταθμοί πυρηνικής ένεργειας παράγουν ραδιενέργεια κατάλοιπα, άπό τα δύοτα πρέπει να απολλάσσονται κατά τρόπον είσφαλη. Ή κινησις της θαλάσσης έπιειδρη είτας καιρικάς συνθήκας, διότι η θάλασσας ένεργει ώς ένας καλός αναδευομένος απορροφητήρας της θερμότητος της προερχομένης έκ των ήλιασκων άκτινων. Αλλ' η θάλασσας έπιστης είναι στεκιώκας ή μεγαλυτέρα πηγή έξυρέσεως τροφής διά τό γραδιανώς αναπτυσσόμενων άνθρωπινων γένος. Είναι πλέον καιρός ότι άνθρωπος νά στραφή πρός την θάλασσαν με τό ίδιον πνεύμα έρευνης και την ίδιαν την ιστορία, την οποίαν έπειδειξε καλιεργών την γηνή άπό αιώνων.

## ΤΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ο δύκος τῆς θαλάσσης είναι τεράστιος και περιέχει σχεδόν όλα τα στοιχεῖα, τὰ δόποια ἀπαντώνται εἰς τὴν ἔσηραν. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἐν τούτῳ, ὑπάρχουν εἰς πολὺ μικρὰς ποσοστίας ἀναλογίας εἰς τὴν θάλασσαν καὶ είναι οἰκονομικόν, ἐπὶ τοῦ παρόντος, νά περάγωμεν ωρισμένας μόνον ὅλας ἀπὸ αὐτῆν. Τὸ ἄλας συλλέγεται ἀπὸ τὴν θάλασσαν πρὸ ἀμύημονεύτων ἔτῶν. Τὸ πόδιον ὕδωρ είναι ἐν ἀπὸ τὰ χρηστότερα προϊόντα ποὺ λαμβάνομεν στήμερον ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Τὸ μαγνήσιον ἔξαγεται ἀπὸ τὸ θαλάσσιον ὕδωρ, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ βρώμιον, τὸ ὅποιον χρησιμεύει πολὺ εἰς τὴν φωτογραφικὴν τέχνην καὶ τὴν διοικησίαν πετρέλαιου. Οταν αἱ πλούσιαι πηγαὶ ὄρυκτῶν τοῦ ἐδάφους ἔχουν τηλθεῦν, ἡ θάλασσα θά αποτελέσῃ τὸ φυσικὸν ἀπόθεμα ὅλων ἑκείνων τῶν προϊόντων ποὺ ὁ ἄνθρωπος χρειάζεται καὶ μὲ τὴν δοθεῖσαν μεγάλων ποσοτήτων πυρηνικῆς ἐνεργείας ἡ ἔξαγωγὴ τῷ καταστήσει ἐφικτή. Αὐτὸς οὗτος ὁ πυθμὴν τῆς θαλάσσης είναι σπουδαίας σημασίας διὰ τὴν ὄρθην κατανόστι τῆς γεωλογικῆς ἴστορίας τοῦ πλανήτου μας, δεδομένου διτὶ συνιστᾶ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἐπιφανείας της. Ἡ γεωλογία τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσης ήτο γνωστὴ κατὰ τὸ παρελθόν μόνον ἐξ ἀντανακλάσεως, δεδομένου διτὶ οὕτως διὸ ἦτο δραστός. Ἡδη δύμως διατίθενται τὰ κατάλληλα δργανα διὰ τὴν ἔξερευνήσιν τῶν βυθῶν καὶ ὡς ἔκ τούτου αἱ γνώσεις μας διὰ τὴν γῆν αὐξάνονται ταχέως. Ἰδιαιτέρως ἔρευνόνται τὰ στρώματα τοῦ φυλοιοῦ τῆς γῆς. Ἐν ἑκ τῶν πρώτων ὄρυκτων, τὸ ὅποιον λαμβάνεται ἀπὸ τὰς ἀδαμεῖς θαλάσσας, αἱ δόποιαι συνδέουν τὰς ἡπείρους, είναι τὸ πετρέλαιον. Ἡδη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἀνεκαλύφθη φυσικὸν ἀέριον μὲ τὴν δοθεῖσαν γεωφυσικῶν μηχανήματα, τὰ ὅποια ἐτελειοποιήθησαν κατὰ τὴν πρόσδον τῆς μελέτης τῶν ὥκεανων. Ὑπολογίζεται διτὶ τὸ ἐν τέταρτον τῶν δίλικῶν ἀπόθεμάτων τῆς γῆς εἰς πετρέλαιον θά εύρεθῇ μίαν ἡμέραν ὑπὸ τὰς ἀδαμεῖς θαλάσσας καὶ αἱ ἔταιριαι πετρέλαιοι ἀσχολοῦνται ἀδκως διὰ νά καταστοῦν πρωτοπόροι ποὺ εἰς τὴν σύγχρονον αὐτὴν ἐπιστήμην τῆς τεχνικῆς ἔξερευνήσεως τῶν θαλασσῶν.

## "SINGAPORE,"

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΔΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΙΩΝΩΝ

DAWOOD & CO. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

## SHIPCHANDLERS

57, RAFFLES QUAY, SINGAPORE-1

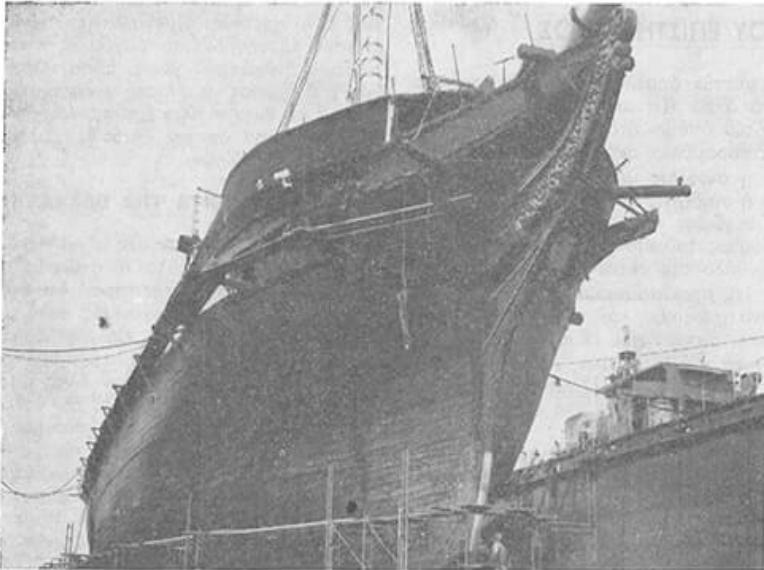
24 HRS SERVICE

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

PHONES: 95631, 95632  
NIGHT: 72277

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"  
SINGAPORE

# Skills that span centuries



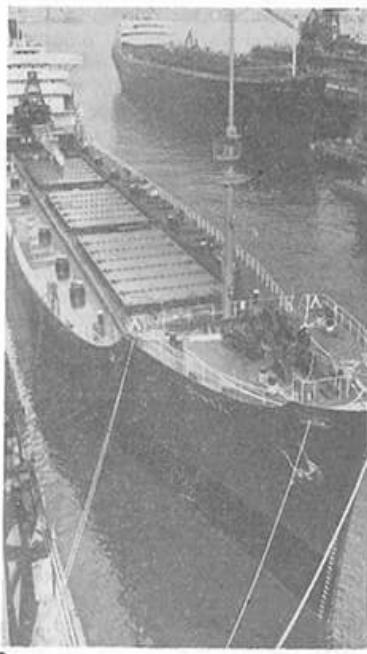
1



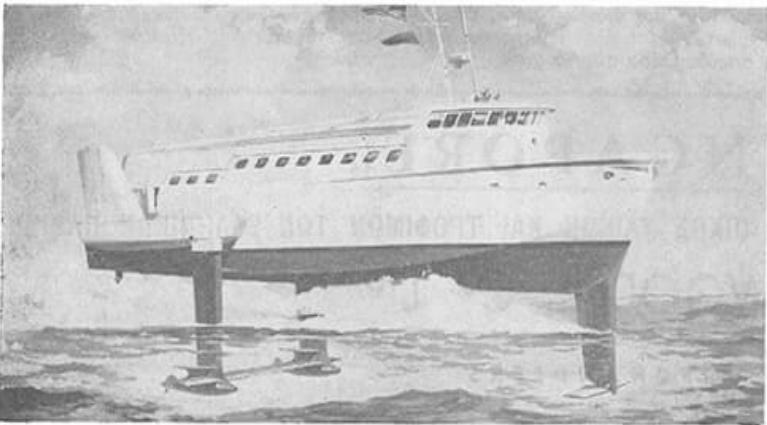
2



**E. D. HONDROULIS**  
SALES MANAGER  
Baltimore



3



4

## Repairs

1 U.S.S. CONSTELLATION, launched in Baltimore in 1797, and commissioned first ship of the line. Back home for restoration and major repair in 1964.

2 Norwegian tanker in drydock for collision damage repair. Completely repaired and ready for cargo in 32 working days.

## Conversion

3 Conversion of a T-2 tanker to steel products carrier. Check Maryland's extensive conversion design portfolio for your special needs.

## Construction

4 2,000 hp submerged foil craft under construction for Northwest Hydrofoil Lines, Inc. Will soon carry 75 passengers in open water service between Seattle and Victoria.



**MARYLAND  
SHIPBUILDING  
& DRYDOCK CO.**

Baltimore, Maryland 21203

Telephone: Area Code 301-355-0500

Cable Address—Mardockco/Telex No. 087-808

New York, New York 10004

Telephone: Area Code 212-344-0934

## ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΧΑΡΕΣ ΤΗΣ

## ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

## ΑΠΟ ΤΟΝ "ΠΑΤΕΡΑ,, ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

'Από τὸ ἄφθονο ναυτικό ὑλικό, ποὺ είναι κατασταρμένο στὶς ἔννεα «Μούσες» (βιδλία) τῆς ιστορίας τοῦ Ἡρόδοτου, θὰ μπορούσε κάλλιστα νὰ ἀποτελεσθεῖ ἔνας αὐτοτελής τόμος. Γιατὶ ὁ «πατέρας τῆς ιστορίας» μὲ έπιμέλεια μελίσσας κατώρθωσε νὰ περισυλλέξῃ, δχι μονάχα τὰ ναυτικά γεγονότα τῆς ἐποχῆς του, ἀλλὰ καὶ πλήθος παλαιοτέρων ναυτικῶν παραδόσεων, ὅλων τῶν λαῶν τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Πόντου. Σχετικά μᾶλλον σὲ τὴν ναυτική παράδοση θὰ μπορούσε νὰ λεχθεῖ, δτὶς οἱ πληροφορίες τοῦ Ἡρόδοτου, ὅσο κι' ἄν περιβάλλονται ἀπὸ τὸ πέπλο τοῦ μύθου, δὲν πάουν νὰ ἔχουν πολύτιμη ἀξία, γιατὶ εἰσχωρούν σὲ ἀπώτερες ἐποχές, ποὺ δὲν ἔχουν ἀκόμη φωτισθεῖ μὲ τὶς ἀποδείξεις γραπτῶν μηνύματος.

Τὸ ὑλικὸ τοῦ Ἡρόδοτου δὲν είναι μόνον ἄφθονο, ἀλλὰ είναι καὶ πολυποίκιλο. Γιατὶ ὁ μεγάλος ιστορικὸς περιηγήθησε ὅλο τὸν γνωστὸ κόσμο τῆς ἐποχῆς του καὶ ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ιστορικό, περισυλλέξει λαογραφικὸ καὶ γεωγραφικὸ ὑλικό. Θεωρεῖται δὲ ὁ Ἡρόδοτος δεινός γεωγράφος. Δὲν θὰ ἀναφερθούμε στὶς παρίγνωστες ναυτικές συγκρούσεις· Ἐλλήνων καὶ Περσῶν, αὐτές λίγο—πολὺ εἶναι κτῆμα ὅλων μας. Θ' ἀρκεσθούμε σὲ μιὰ δειγματοληψία ἀπὸ τὰ κείμενα τῶν «Μουσῶν» γιὰ νὰ δώσουμε μιὰ εικόνα τῆς ποικιλίας τοῦ ναυτικοῦ τῶν περιεχομένων. (Οἱ μεταφράσεις ποὺ ἀκολουθούν είναι τοῦ Ε. Πανέτου—Ἐκδόσεις Ζαχαροπούλου).

Ἡ ἑπόμενη περικοπὴ (II/44) εἶναι ἀπὸ τὶς πολλές, ποὺ ἀναφέρονται στὴν περίοδο τῆς ναυτικῆς κυριαρχίας στὸ Αἴγαος τῶν Φοινίκων. Ἐδῶ γίνεται λόγος γιὰ τὸν ἀποικισμὸ τῆς Θάσου ἀπὸ τοὺς Φοινίκες, γιατὶ στὸ νησὶ αὐτὸ εἶχαν ἀνακαλύψει πλούσια μεταλλεία:

«Ἀπικόμην δὲ καὶ ἐς Θάσον, ἐν τῇ εὔροιν ἵρον Ἡρακλέος ὑπὸ Φοινίκων ἰδρυμένον, οἱ καὶ Ἐδρώπης ἡγεμονίαν ἀπέκλιντες Θάσον ἔκτισαν. Καὶ τάχα καὶ πέντε γενεῖς ἀνδρῶν πρότερα δέπται ἡ τὸν Ἀμφιτρύωνος Ἡρακλέαν ἐν τῷ Ἐλλάδι γεννέθαι».

(Ἐπῆγης ἐπίσης καὶ εἰς τὴν Θάσον ὅπου εὑρῆκαν ἔνα ἱερὸν τοῦ Ἡρακλῆ, ἰδρυθὲν ἀπὸ τοὺς Φοινίκες, ποὺ ἐπλευσαν εἰς ἀναζήτησιν τῆς Εὐρώπης καὶ ἔκτισαν ἀποικίαν εἰς τὴν Θάσον. Τὰ γεγονότα ἀλλὰ εἶναι προγενέστερα νὰ εἰπῆς καὶ πέντε γενεᾶς ἀνθρώπων ἀπὸ τὴν γέννησι τοῦ Ἡρακλῆ, τοῦ οἰστοῦ τοῦ Ἀμφιτρύωνος εἰς τὴν Ἐλλάδα).

Ἄλλοδι γίνεται λόγος διὰ τὴν γεφύρωση τοῦ Ιστρου (Δούναβη) καὶ γιὰ τὴν ζεύξη

τοῦ Βοσπόρου. Καὶ τὰ δύο ἔργα ἔγιναν γιὰ νὰ περάσει διὰ στρατὸς τοῦ Δαρείου, ποὺ ἔξεστρατεύεται τὸ 512 π.Χ. κατὰ τῶν Σκυθῶν. «Ἡ ζεύξης τοῦ Βοσπόρου (IV/87 καὶ ἐπομ.) ἔγινε μεταξὺ τοῦ Βυζαντίου καὶ τῆς ἀπέναντι ἀστικῆς ἀκτῆς, ὅπου ὑπῆρχε ναός τοῦ «Δίος Οὐρίου». Ἀρχιτέκτων τοῦ ὁ Μανδροκλῆς ἀπὸ τὴν Σάμο καὶ φαίνεται πώς τὸ ἔργο ἦταν τόσο ἀρτιό, ποὺ ὁ Δαρεῖος τοῦ ἔχαρισε πολλὰ χρήματα. 'Ο Μανδροκλῆς ἀπὸ τὰ λεπτὰ αὐτὰ ἔξωθεν γιὰ νὰ ζωγραφισθεῖ ἡ ζεύξης τοῦ Βοσπόρου στὸ ναό τῆς Ἡρας στὴν Σάμο, μὲ τὸν Δαρεῖο ἐπάνω σὲ θρόνο καὶ τὸ στρατὸ νὰ διέρχεται τὴν γέφυρα. Καὶ ἡ ζωγραφιὰ εἶχε τὴν ἐπιγραφή:

«Βόσπορον ἰχθύσεντα γεφυρώσας ἀνέθηκε Μανδροκλέης Ἡρη μηνηδίουν σε εδινέ. Λιτό μὲν στέφανον περιθείς, Σαμίοις δὲ κύδος, Δαρείον δικιάλεσας κατὰ νοῦν».

(Ἐπειδὴ τὸ ιχθύσεντα τὸν ξερόν τοῦ Πόντου καὶ τὴν ἀφίερωσην κατέκαν ἐδῶ (τὴν εἰκόνα) ὁ Μανδροκλῆς στὴν Ἡρα, ὡς ἐνθύμιον τῆς γεφύρωσης («σεβδήης»), τὴν ἔκτισην δὲ τῆς τὴν Ηθελές δικιάλεσης Δαρείος καὶ ἐκέρδισε στέφανον γιὰ τὸν ἔκτιστο του καὶ δέξα γιὰ τὴν Σάμο).

«Ἄγιόλογο δεῖγμα τῶν ὑδρογραφικῶν γνώσεων τοῦ Ἡρόδοτου εἶναι ἡ περιγραφὴ τοῦ Πόντου, τοῦ Βοσπόρου, τῆς Προποντίδος καὶ τοῦ Ἐλλησπόντου (IV/85-86), τῶν διαστάσεων ποὺ ἔχουν οἱ χῶροι αὐτοῖς καὶ ἡ μεθόδος τῆς μετρήσεως των. Λέγει π.χ. γιὰ τὴν Προποντίδα:

«Ἡ δὲ Προποντίς, ἐσδος εὗρος μὲν σταδίου παντακοσίουν, μῆκος δὲ τετρακοσίουν καὶ γιλίουν, καταδίσιοι (θρύλεις) ἐς τὸν Ἐλλησπόντον, ἔντα στενότητα μὲν ἐπτά σταδίους, μῆκος δὲ τετρακοσίους».

Καὶ τὸ σπουδαίοτερο εἶναι, δτὶς τὶς διαστάσεις—ἀποστάσεις αὐτές, τὶς ἐπαλήθευσε ὁ ίδιος ὁ Ἡρόδοτος.

«Ἀπὸ τὴν ἀφθονίαν τῶν ναυτικῶν μνειῶν τοῦ Ἀλικαρνασσέως, ιδιάστερη σημασία ἔχουν δοσες ἀναφέρονται σὲ μακρυνούς πλόδες. Ἀπὸ τοὺς Ἐλληνες, οἱ πρώτοι ποὺ ταξίδιευσαν μακριὰ εἶναι κατὰ τὸν Ἡρόδοτο οἱ Φωκαῖς (I/163):

«Οἱ δὲ Φωκαῖς εἰδοῖς ναυτιλίης μακριῆς πρῶτοι: Ἐλλήνων ἀγρήσαντο, καὶ τὸν Ἀθρίγην καὶ τὴν Τυρηνίην καὶ τὴν Ἰόνην καὶ τὴν Ταρτησόν οὐδοὶ εἰσὶ οἱ καταδέξαντες. Ἐναυτίλλον δὲ οὐ στρογγύλης νησοῦ ἀλλὰ παντηκοντέροις».

(Οἱ δὲ Φωκαῖς καὶ οὐδοὶ πρῶτοι ἀπὸ τοὺς Ἐλλήνων ἀπεγέργασαν μακρινὰ θαλάσσαις ταξίδια καὶ κατέστησαν, ποὺ ἀνοιξαν δρόμο πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν, τὴν Τυρηνίαν, τὴν Ἰόνην (Ισπανίαν) καὶ τὴν

Ταρτησόν. Καὶ ἐπειδὴς τὸν δχι μὲ στρογγυλά (φορτηγά) πλοιά, ἀλλὰ μὲ παντηκοντάρους;

Μνημονεύει ἐπίσης τὸν θαλασσοπόρο Κωλαῖο τὸν Σάμιο ποὺ (περὶ τὸ 620 π.Χ.) ἔφθασε στὴν Ταρτησόν, ἔξω ἀπὸ τὸ Γιβραλτάρ, ἀπὸ στρατεύεται μὲ φορτίο χαλκοῦ, ποὺ τοῦ ἀφῆσε κέρδος 60 τάλαντα. 'Ο Ἡρόδοτος (IV/152) ἀποδίδει τὴν ἐπιτυχία τοῦ ταξιδίου σ' εὐλογία θεοῦ καὶ στοὺς ἀντολικούς ἀνέμους, ποὺ παρασύρουν τὸν Κωλαῖο πρὸς τὰ δυτικά τῆς Μεσογείου:

«Ἄλλοι δὲ ἀναγκάζονται ἐκ τῆς νήσου καὶ γλιχόμενοι: Αἰγύπτου ἐπλεον, ἀποφερόμενοι ἀπηλιώτη ἀνέμῳ. Καὶ οὐ γάρ ἀνίει τὸ πνεῦμα, Ἡρακλέας στήλαις διεπερηρίσαντες ἀπήκοντο εἰς Ταρτησόν, θείη ποιητῇ χρεωμένοι».

(Ἄλλοι δὲ (οἱ Κωλαῖοι μὲ τοὺς Σαμίους) ἔζαυρον πανιά καὶ ηθελαν νὰ φύσσουν στὴν Αἴγυπτο, ἐνδιαμοσιούς ἀνατολικὸς τοὺς ἔφερε μακρυά. Ἐπειδὴ, θμως, ὁ ἀνεμος δὲν ἐκπατᾷ, ἐπέρασαν ἀνάμεσα εἰς τὰς Ἡρακλείους στήλαις καὶ ἐψήσαν εἰς τὴν Ταρτησόν, οπου οὐποια θεία δύναμις τοὺς ἀνέγγισε).

Περίφημες, θμως, είναι οἱ περιγραφὲς τριῶν μεγάλων ἔξερευνητικῶν ἀποστολῶν πού, χάρις στὸν Ἡρόδοτο, ἀπαθανατίσθηκαν. Τὴν πρώτη (IV/42), ποὺ είναι ὁ γνωστὸς ἀδλος τοῦ περίπλου τῆς Ἀφρικῆς, τὴν ἔφεραν σε πέρας οἱ Φοίνικες. Τὴν ιδέα τοῦ περίπλου ἐκείνου είχε ὁ φαράω τῆς Αἰγύπτου Νεκάω ἢ Νεκώ καὶ τὸν ἀποφάσισε ὅταν ἀπότομη νὰ διανοίσει τὸν διώρυγα, ποὺ θὰ ἔνωντε τὴν Μεσόγειο μέσω του Νείλου μὲ τὴν Ἐρυθρά.

«Ἡ ἀποστολὴ ἀνατέθηκε σὲ Φοίνικες ναυτικούς τὸ 603 π.Χ., ποὺ μὲ τὰ σκάφη των ἀπόπλευσαν ἀπὸ τὸ σημερινὸ Σουέζ, 'Η σχετικὴ περιγραφὴ ἔχει ὡς ἔξης:

«Οἱ ἐπειτα τὴν διώρυγα ἐπαύσατο δρόσων τὴν ἐκ τοῦ Νείλου διέλουσαν ἐξ τὸν Ἀράδιον κόλπον, ἀπέπεμψε Φοίνικας ἄνδρας πλοιούς, ἐπειδήλμανος ἐς τὸ δημιουρὸν τῆς Ἡρακλέων στήλων διεπελάσιες ἔως τὴν θορηγίην θάλασσαν καὶ οὕτω ἐς Αἴγυπτον ἀπικνέσθαι. 'Ορμηθέντες ὥν οἱ Φοίνικες ἐκ τῆς Ἐρυθρῆς θαλάσσης ἐπλεον τὴν νοτίην θάλασσαν δὲ γίνοιτο φθινόπωρον, προσίσχοντες ἐν σπειράσκων τὴν γῆν, ἵνα ἔκαστα τῆς τε Αἰθρίης πλέοντες γινοίστο, καὶ μένεσκον τὸν Ἀμυντὸν θερίσαντες δ' ἀν τὸν αἰλούν, δύτε δέ τοις ἔπειτα κάμψαντες Ἡρακλέας στήλαις ἀπίκοντο ἐς Αἴγυπτον. Καὶ ἔλεγον ἐμοὶ μὲν οὐ πιστά, ἔλλω δὲ (δι) τεφ, ὡς περιπλέουσας τὴν Αἰθρίην τὸν ἥπιον ἔσχον ἐς τὰ δεξιά.

# G. T. R. CAMPBELL (INTERNATIONAL) LTD.

NAVAL ARCHITECTS, MARINE SURVEYORS AND CONSULTANTS

SURVEYORS TO CLASSIFICATION SOCIETIES, OWNERS ETC.

HEAD OFFICE: 455 CRAIG STREET WEST, MONTREAL, CANADA

TELEX : 01 - 20376

CABLES : "SURVEYORS"

TELEPHONE : 866-5451

BRANCHES : LONDON, NEW YORK, KOBE, HALIFAX N. S., VANCOUVER B. C.

(Αὐτὸς (δὲ Νεψαώ) στιν ἐστιμάτησε τὸ ἄνοιγμα τῆς διωρύγος ποὺ ἀρχίζει ἀπὸ τῶν Νεῖλον διὰ νὰ καταλήγῃ εἰς τὸν Ἀράδιον Κόλπον, ἐστιτελεί Φοίνικας μὲ πλοῖα μὲ ἐντολὴν κατὰ τὴν ἐπὶ τοφῷ ἡνὶ τῶν νὰ περάσουν ἀπὸ τὰς Ἡρακλείους στήλας εἰς τὴν βορείαν Θάλασσαν (τὴν Μεσόγειον) καὶ ἔτοι νὰ φέρουν εἰς τὴν Αἴγυπτον. Ἐξει-  
νῆσκον οἱ Φοίνικες ἀπὸ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ ἐπλοῦν εἰς τὴν νότιαν Θάλασσαν. Οὐάκις ἤρχετο τὸ φινίδιον, προσαρμο-  
ζοντο εἰς τὸ μέρος τῆς Λιβύης (Ἄφρικής), ὅπου γέθελον εὑρεθῆ καὶ ἐσπερναν τὴν γῆν καὶ ἐπειρίσταν τὸν Θερμαϊόν. Ἔπειτα θέ-  
ρικῶν τὸ αιτάρι καὶ ξεκινοῦσκαν. Ετοι πέ-  
ρασκον δύο χρόνια καὶ τὸν τρίτον χρόνον ἔ-  
κκαψιψκαν τὰς Ἡρακλείους στήλας καὶ ἐφθα-  
σαν εἰς τὴν Αἴγυπτον. Καὶ διηγοῦντο αὐ-  
τοῖς, ἐγὼ (δὲ Ἡρόδοτος) δὲν τὰ πιστεύω, λ-  
επον κακῶνς ἀλλος νὰ τὰ πιστεύῃ, διτι κα-  
θώς περιέλευν τὴν Λιβύην εἰλαν τὸν ὥλιον  
δεξιά των).

Ο 'Ηρόδοτος, πού κατά τά άλλα δὲν ήταν ἀπ' αὐτούς πού δυστιστοῦσαν, αὐτή τη φορά δὲν μπόρεσε νὰ παραδεχθεὶ τὴν τελευταία μαρτυρία. 'Αλλὰ τὸ γεγονός ὅτι εἶχαν τὸν ἥλιο δεξιά των οἱ Φοίνικες ἀποδεικνύει ὅτι ὁ περίπλους τῆς 'Αφρικῆς ἐπραγματοποιήθηκε.

Ἄκολουθεῖ (IV/43) ἡ ἀπόπειρα ἐνὸς δευτέρου περίπλου τῆς Ἀφρικῆς. Αὐτὴν θὰ ἐπιχειρηθεῖ μὲν ἀντιθετή πλεύση, δηλαδὴ διὰ τοῦ Γιβραλτάρ μὲ τέρμα της Ἐρυθρᾶ θάλασσας. Θά πρέπει δὲ νὰ ὑποθέσουμε, ὅτι εἶχε γίνει εὑρύτερα γνωστὸς ὁ περίπλους ποὺ ὥργανωσε μὲ ἐπιτυχία ὁ φορας Νεχάω, γιατὶ ὁ ἥρωας τοῦ δευτέρου ἔγχειριματος, μὲ τὴν προσδοκία τῆς ἐπιτυχίας, ἀνέλαβε τὴν ἐκτέλεσθη τοῦ γιὰ νὰ γλυτώσει τὴν ζωὴ του ἀπό τὸν Ξέρχη. Πρόκειται γιὰ τὸν Σατάσπη, ποὺ πρόσθατε τὴν κόρη ἄλλου Πέρσου εὑπατρίδη καὶ καταδικάσθηκε σὲ θάνατο ἀπὸ τὸν «μεγάλῳ βασιλέᾳ». Ἡ μητέρα τοῦ Σατάσπη, ποὺ ἦταν ἀδελφὴ τοῦ Δαρείου καὶ θεία τοῦ Ξέρχη, ζήτησε ἀπὸ τὸν ἀνεψιό της νὰ χαρίσει τὴν ζωὴ τοῦ πατιδιοῦ της καὶ αὐτὴ θὰ τὸ τιμωροῦμέντος γειοῦθεν.

τοις χειρότερα:

Διέδηκε γάρ οι ἀνάγκην ἔσεσθαι περιπλέ-  
σιν, ἐς δὲ ἣν ἀπίκηται περιπλέων ἀδήν ἐς  
τὸν Ἀράδιον κόλπον. Συγχωρήσαντος δὲ  
Σέρβουν ἐπὶ τούτοις δὲ Λατάκης ἀπικομένος  
ἐς Αίγυπτον καὶ λαζδὸν νέα τοις καὶ νεώτεροι  
περιπλέων ἔδει.

διειπλώσας δὲ καὶ κάμψας τὸ ἀκρωτήριον  
τῆς Λιβύης τῷ οὐνομάσι Σολέσιος ἐστί, ἔπλεε  
πρὸς μεσαρθρίνα, περήνας δὲ θάλασσαν  
πολλάκις ἐν πολλοῖς: μηρός, ἐπειτα τῷ πλεθ-  
νοὶ αἰεὶ ἔπειτα, ἀποτερέψας ὅπιστα  
ἔστι Λήγυπτον. Ἐκ δὲ ταῦτης ἀπικόμενος πα-  
ρὰ δασιλέα Σέρρην διέλεγε φάρος τὰ προσωτά-  
των ἄνθρωπους ομικροὺς πυραπλέους ἐθήκε:  
φαινοντινὴ διαχρωματίνη, οἱ δύον σφεις  
καταγόστα τῇ νηὶ φαύγεσσον πρὸς τὰ ὄρεα  
κατακλείσοντες τὰς πόλεις ωὗτοι δὲ ἀδικέεσσιν  
οὐδὲν ἔχοντες, πρόσθιτα δὲ μονάς ἔη κατῶν  
λαζήνετον. Τοῦ δὲ μηνὸς περιπλόκῳ Λιβύην  
πανταλός αἴτιον τόδε διέλεγε, τὸ πλοῖον τὸ  
πρόσω οὐ δικαζόντων ἔτι εἰναὶ προσβαίνειν ἀλλ᾽  
ἐνίσχεσθαι.

(Θά τὸν ἀναγκάσῃ δηλαδὴ νὰ πειπλεύσῃ τὴν Αἰθήνην, ὡς ποὺ κάνοντας τὸν γύρο τῆς νὰ φύγῃ εἰς τὸν Ἀράδιον κόλπον. 'Εμεινε σύμφωνος μὲ κύτοὺς τούς δέρους δὲ Ζέρηνος καὶ δὲ Σατάσπειος φύλας εἰς τὴν Αἴγυπτον, ἐπίρρε απὸ ἑκεὶ ἔνα πλοῖον καὶ νάυτας καὶ ἔπλεσ πρὸς τὰ Ἰηρακλείους στήλας. 'Επέρασε ἔπειτα τὸ στενόν (τοῦ Γιβραλτάρ) ἔκκυψε τὸ δικρωτήριον τῆς Αἰθήνης ποὺ ὀνομάζεται Σολόδεις (τὸ σημερινὸν Σπάρτελ) καὶ ἐπρωθύωρε πρὸς νότον. 'Επέρασε πολλὰν θάλασσαν καὶ ἔκκυψε πολλούς μῆνας, ἄλλακ ἔπειδη δὲ καὶ τοῦ ἔμενε τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ ταξιδιοῦ, ἔστρεψε πίσω καὶ ἤγρισε στὴν Αἴγυπτον. 'Απὸ ἑστὶ γῆθεν εἰς τὸν δικρωτήν Ζέρηνον καὶ περιγράψαν τὰ ποὺ μακρύνα μέρη διγγείτο διτὶ ἔπλεσε εἰς τὰ παράλια νάνων, ποὺ δέρφουν κόκκινα φορέματα, οἱ δόποιοι μόλις κύτοι ἔκκαναν νὰ χρᾶσσον εἰς τὴν παραλίαν, ξηρίναν τὰ σπίτια τῶν καὶ ἐπακριναν τὰ δουνάδα... Ηροσένεας δέ (ὁ Σατάσπης) διτὶ κίτικ νὰ μήν κάνῃ διλόκητο τὸν περίπολο τῆς Αἰθήνης διτὶ διτὶ τὸ πλοῖον τοῦ ἔστρεψιτος καὶ διτὶ κόδινατον νὰ προχωρήσῃ ἐμπρόσθ.

Ο Ξέρης δὲν ἐπίστεψε τὸν Σατάσπη καὶ αὐτὸς τελικὰ δὲν ἐγλύτωσε τὴν ζῶι του. 'Αλλά οὐ 'Ηρδότος ἐδῶ δὲν ἔκφράζει καμμιὰ δυσπιστία. Παραδέχεται καὶ τὴν ὑπαρξὴ τῶν νάνων καὶ τὴν αἰτιολογία ποὺ ματίωσε τὴν συνέχιση τοῦ πλούτου τοῦ Σατάσπη, δηλαδὴ τοὺς ἀντίθετους ἀνέμους, ποὺ συνάντησε μετά τὴν χώρα τῶν νάνων. 'Η χώρα δὲ αὐτὴ πρέπει νὰ βρίσκεται γύρω ἀπό τὸν 'Ισημερινό, γιατὶ ἔκει ἔξερευνητές τῶν νεωτέρων χρόνων διαπίστωσαν τὴν ὑπαρξη πυγμαίων, τοὺς 'Ηρδότους τῆν πλατεᾶν τοῦ Καρπενησοῦ.

άπό τὴν ἀφήγηση τοῦ πλοῦ τοῦ Σατάσπη,  
ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἄλλη πηγή, ὡρισμένους Κυρηναίους (11/32).

Τρίτη ἔξερευνητική ἀποστολή είναι αυτή, που ἀπότελείστε οἱ Σύκας ὁ Καρυανδεύς. Χρονολογικά προηγεῖται οἱ Σύκάς τοῦ τάσποι, γιατὶ ὁ δεύτερος ἐταξίδευε ἐπὶ τῆς Βασιλείας τοῦ Ξέρκη, ἐνῷ ὁ πρώτος ἐταξίδευε γύρω στὸ 509 π.Χ. Ἡ τρίτη — στήσειρά τῆς ὀφηγήσεως — ἀποστολὴ ὄργανωθηκε ἀπό τὸν Δαρείο, ποὺ ήθελε νὰ μάθει ποὺ χύνεται στὴν θάλασσα σ' Ἰνδὸς ποταμὸς, ποὺ ήταν ὁ δεύτερος — μετά τὸν Νεῖλο — ποταμός, ποὺ εἶχε κροκοδειλούς. Καὶ συνέχιζε (IV/44) ὁ Ἡρόδοτος:

«Πέμπει πλοίοις τα άλλους τα τοίσι επίστευσιν  
την άλγηθείην έρεσιν και δή και Συνάκτη  
χνδρα Καρυκυνδέα. Οι δὲ ορμηθέντες εἰς Κα-  
σπικύρου τα πόλιος και τῆς Πακτυνῆς γῆν  
έπλεον κατὰ ποταμοῖς πρὸς ἥν τε καὶ ἡδεῖον  
ἀνατολᾶς ἐς Θάλασσαν, διὰ οὐλάσσουν δέ  
πρὸς ἑσπέρην πλέοντες τριηκοστὴ μηρὶ ἀ-  
πικέντωνται ἔς τοιστον τὸν χώρων θεον τὸν Αι-  
γανπτίων διατίλενδυ τοὺς Φοίνικας τοὺς πρό-  
τερον εἶπα ἀπέστειλε περιπλέσιν Λιβύην.  
Μετὰ δὲ τούτους περιπλόσαντας Ἰνδούς τα  
κατεπελέφθοτο Δαρεῖος και τῇ οὐλάσσῃ ταῦ-  
τη ἐνέστη».

(Ἔστειλα μὲ πλοῖον καὶ ἄλλους ἀνθρώπους,  
ποὺ εἴχε τὸν παπούθησιν, διὰ Θὰ τοῦ εἰποῦν  
τὴν ἀλήγουσαν καὶ μεταξὸν αὐτῶν καὶ ἔνα  
Καρυκιδέα, τὸν Σκόλλακα. Ἐξεκίνησαν αὐ-  
τοὶ ἀπὸ τῆς πόλεων Κασσάπατορον (Ἄχμαρινή  
Καρπούλη) καὶ ἀπὸ τὴν Πακτούδην καὶ  
πλεύσαν μὲ τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ πρὸς τὴν  
Θάλασσαν μὲ διεύθυνσιν πρὸς τὴν αὐγὴν καὶ  
τὴν ἀνατολὴν τοῦ ἥλιου. Φθάσαντες δὲ εἰς  
τὴν Θάλασσαν ἀποτράχησαν πρὸς τὰ δυτικὰ  
καὶ μετὰ εἴκοσι ἐννέα μῆνας ἐφθασσον εἰς  
ἐκεῖνον τὸν τόπον (Σηλαδή ή Σουηή) ἀπὸ  
ὅπου ὁ Βασιλεὺς τῶν Αιγαίων εἶχε στέ-  
λει τοὺς Φοίνικας διὰ νὰ κάμουν τὸν περι-  
πλουν τῆς Λιβύου, διποὺ εἶπα πάρα πάνω.  
Μετὰ τὸν περιπλουν αὐτῶν τῆς ἀποστολῆς  
ὁ Δικρίος ὑπεδούλωσε τοὺς Ἰνδοὺς καὶ ἐ-  
γραψαν μητρούς αὐτῶν τὴν Θάλασσαν).

Βλέπουμε ἐδῶ πώς ὁ ἔξερευνητικός πλοῦς,  
ποὺ διωργάνωσε ὁ Δαρεῖος διακόσια περίπου  
χρόνια πρὶν ὁ Μέγας Ἀλέξανδρος ἀποστέ-  
λει τὸν Νέαρχο, δὲν ἦταν εὐκαταφρόνητος.  
"Ἄν και δὲν προσδιορίζεται ἀκριβέστερα ἀπό  
τὸν Ἡρόδοτο, ὁ Σκύλαξ ἔξερευνησε μέρος  
τῆς Ήδων· ωὐτὴ τὸν ἄλλον τοῦτον τὸν οὐτισμόν.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

## ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

**\*Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραπ 12 μασημέρ. Έκ Πειραιώς θιάσια:  
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΩΝΗΣΙΟΝ**

## ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, - "ΚΑΝΑΡΗΣ,,  
"ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,  
'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

\*Εκάστην ΚΥΡΙΑΚΗΝ  
ώρα 12 μεσημ. διά ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -  
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ - ΚΑΡΔΑΒΑΣΙ ΣΑΝΟΝ

**ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ**

Ὥραν 12: διὰ ΚΑΛΥΜΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟΔΟΝ  
 > 17: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ  
 > 13: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΙΩΝ -  
 ΟΙΑΝ - ΘΗΡΑΝ

**Έκστην ΠΕΜΠΤΗΝ**  
Φύση 13: διά ΠΑΤΗΝΩΝ — ΑΕΡΩΝ — ΚΛΑΥΜΗΝΩΝ

18: διά ΠΑΤΜΟΝ - ΛΕΡΟΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ -  
ΚΩ - ΡΟΔΟΝ  
» 18: διά ΘΗΡΑΝ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ  
Ωραν 14: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΩΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -

> 18: διὰ ΧΙΩΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΔΗΜΝΩΝ

— 10 —

Νέαρχος είχε νά την προτελέσει τραχύτερο έργο, γιατί έκτός από τον Ίνδο, πού τόν διέπλευσε όλοκληρο, έκαμε μιά λεπτομερεστάτη και έπιστημονική άναγνώριση των έπιπλων του. Καθώς οι πόλεις ήσαν κτισμένες κατά μήκος των όχθων του, ο Νείλος προσφερόταν στα μοναδική, άλλα και άναγκαστική, υδάτινη λεωφόρος για την σύνδεση και την έπικοινωνία των αιγυπτιακών πόλεων. "Ετσι οι Αιγύπτιοι κατέφευγαν στα πλωτά φορεία, πού κατά την περίοδο των πλημμυρών του ποταμού ήσαν περισσότερο άναγκας, γιατί οι πόλεις μετατρέπονταν σε νησίδες.

Πρίν τελειώσουμε με τούς μακρυνούς πλόδους θα πρέπει νά άναφερουμε και την σύντομη μνεία που κάνει ο 'Ηρόδοτος για τόν περιπλου της Αφρικής από Καρχηδονίους (IV/43):

"Ούτω μὲν αὕτη ἔγνωσθε τὸ πρῶτον, μετὰ δὲ Καρχηδόνιοι εἰσὶ οἱ λέγοντες, ἐπει Σατάσπης γε ὁ Τεάσπιος ἀνὴρ Ἀχαιμενίδης οὐ περιέπλευσε Λιβύην.

("Ετοι — ἀπό τοὺς ἀπεσταλμένους τοῦ Νεγκροῦ — ἔγινε γνωστὴ αὕτη ἡ ἡπειρος διὰ πρώτην φοράν, μετὰ ταῦτα οἱ Καρχηδόνιοι εἰναὶ ποὺ δεδιώκουν διεῖ εἰναὶ περίρρυτος, διότι ὁ Ἀχαιμενίδης Σατάσπης, υἱὸς τοῦ Τεάσπιος δὲν κατέθρωσε νά περιπλεύσῃ τὴν Αἴγυπτην).

'Απ' οσα μᾶς είναι γνωστά, ή μοναδική περίπτωσις Καρχηδονίων που έπειχείρησαν νά περιπλεύσουν την Αφρική, ήταν μὲν ἐπί κεφαλῆς τὸν "Αννωνα. 'Αλλ' ή ἀπόποτολή αὐτῆς δὲν άλοκλήρωσε τὸν γύρο τῆς ήπειρου καὶ τὸ πολὺ νά έφθασε μέχρι τὴν σημερινή Σιέρα Λεόνε. "Ετοι δὲν ἀπόδειξες διεῖ ἡ Αφρική περιβάλλεται από παντού ἀπό θάλασσα. "Αν, πάλιν, δεχθούμε διεῖ τὸν Ήρόδοτος ἰνωεῖ τὸν περίπλου τοῦ "Αννωνος, θὰ πρέπει χρονολογικά αὐτὸς νά είναι νεώτερος ἀπό τὴν ἀπόπειρα τοῦ Σατάσπη, γιατί, ἀν ὁ Πέρσης ἐπετύχανε, αὐτὸς θὰ ήταν ὁ δεύτερος ποὺ θὰ ἀπόδεικνει τὴν Αφρική περίρρυτον. Καὶ ἐπειδή ἡ Σέργης ἀνέβηκε στὸν βρόνο τῆς Περσίας τὸ 486 π.Χ., ὁ πλοῦς τοῦ Σατάσπη είναι μεταγενέστερος ἀπό τὸ ἔτος αὐτὸς καὶ, συνεπώς, καὶ ὁ περίπλους τοῦ "Αννωνος — ἀν αὐτὸν ἀφορᾷ ή μνεία τοῦ Ήροδότου — έγινε σὲ ἐποχὴ νεώτερη τοῦ 486 π.Χ.

\*\*\*

'Η Αιγύπτιος κατέχει τὰ πρεσβεῖα στὴν

ιεραρχία τῶν ναυτικῶν λαῶν, διο κι' ἀν δὸς ποὺ ἀνάπτυξε τὴν ἐπίδοσή της ήσαν τὰ νερά τοῦ Νείλου. Καθώς οι πόλεις ήσαν κτισμένες κατά μήκος τῶν όχθων του, ο Νείλος προσφερόταν στα μοναδική, άλλα και άναγκαστική, υδάτινη λεωφόρος για τὴν σύνδεση και τὴν έπικοινωνία τῶν αιγυπτιακῶν πόλεων. "Ετσι οι Αιγύπτιοι κατέφευγαν στα πλωτά φορεία, πού κατά τὴν περίοδο τῶν πλημμυρών τοῦ ποταμού ήσαν περισσότερο άναγκας, γιατί οι πόλεις μετατρέπονταν σε νησίδες.

Τὰ πλωτὰ μέσα ἐπέρεπε νά έξιπρητήσουν διεῖς τίς μεταφορικές ἀνάγκες τῶν Αιγυπτίων. Γι' αὐτὸς και διαμορφώθηκαν πολλοί τύποι πλοίων και πλωτῶν φορείων, ἀκόμη δὲ και πλοίων ἀναψυχῆς και ίδωτικῶν σκαφῶν. "Πηράνηαν ἀκόμη και πλοια - κέντρα διασκεδάσεως, πλωτά ἐμπορικά μαγαζιά, καί, πρὸ πάντων, πλοία για μεταφορά ἐπιβατῶν. Γιά νά πάρουμε μιὰ ίδεα τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως θὰ πρέπει νά σημειώσουμε διεῖ οι Αιγύπτιοι ήσαν λαός βαθύτατα θρησκευτικός και διεῖ (6) φορές τὸν χρόνο οι Αιγύπτιοι ἐπισιρνάν μέρος σὲ πολυπληθῆ ιστάριμα πανηγύρια. "Η Ήρόδοτος ὑπολογίζει δισους ταξιδεύουν για τὶς ἔορτες αὐτές σὲ πολλές μυριάδες, αριθμός ὑπερβολικός, πού, πάντως, φανέρωνται πυκνή κίνηση ἐπιβατῶν.

"Από τοὺς τύπους τῶν πλωτῶν μέσων τοῦ Νείλου ὁ Ήρόδοτος περιγράφει (11/96) τὸ πλοίο διαρροής, σκάφος φορτηγό, πολὺ ξέδαθο και ἀρκετά πλατύ:

"Τὰ δὲ δὴ πλοῖα σχετοῦνται φορτηγέουσι ἐστὶ ἔκ της ἀκακίης ποιεύμενα, τῆς ή μορφῆς μὲν ἔστι διατοπάται τῷ Κυρηναϊκῷ λωτῷ, τὸ δὲ δάκρυον κάλμιον ἔστι τὸ ταῦτης δια τῆς ἀκακίης κοφάμενοι ξύλινοι δεσμοί τε διπήγεις πλινθήδην συντιθῆσι, νωπυγχέμενοι τρόπον τοιούδες περὶ γόμφους πυκνούς και μακρούς περιείρουσι τὰ διπήγεια ξύλα ἐπεάν δὲ τῷ τρόπῳ τούτῳ νωπυγχέμενοι, ξυγά ἐπιπολῆς τείνουσι κατένων. Νομεῖσθαι δὲ οὐδὲν χρέωνται τοιούθεν δὲ τὰς ἀρμονίας ἐν ὅντες ποιεῦνται τῇ θύμη.

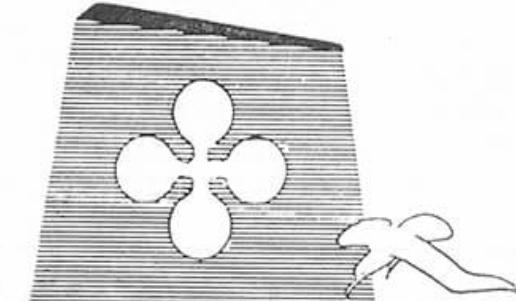
ται, και τοῦτο διά τῆς τρόπιος διαδυνέεται. "Ιστοι δὲ ἀκανθίνῳ χρέωνται, ιστοίοις δὲ θυμητοίσι.

(Τὰ πλοιά τώρα ποὺ ἔχουν διά τὴν μεταφοράν ἐμπορευμάτων, τὰ κατασκευάζουν ἀπό ξύλο ἀκακίας. Τὸ δένδρον αὐτὸς ἔξιτερικῶς διαμορφώθηκε πάρα πολὺ μὲ τὸν λωτὸν τῶν Κυρηναίων και τὸ δάκρυο ποὺ τρέχει ἀπ' αὐτὸν είναι κάλμιον. "Απ' αὐτὴν τὴν ἀκακίαν κόδουν ἔντα ιστια μὲ δύο πήχεων μήκους και τὰ συνκριδόμενα σὰν πλίθες και κατασκευάζουν τὸ σκάφος τοῦ πλοίου μὲ τὸν ξύλον τρόπον: Αὐτὰ τὰ ξύλα τὸν δύο πήχεων τὰ καρφώνουν γύρω ἀπό γόμφους μακρούς και πυκνούς και διὰ κατασκευάζουν μὲ αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ σκάφος, ἐπειτα ἀπό πάνω περνοῦν ξύλα. Στραβόδεινα δὲν μεταχειρίζονται: καθόλου και τοὺς ξύλους ἀπό μέσα τούς καλαρρατίζουν μὲ πάπυρον. "Εν πηδαίσιν κατασκευάζουν και αὐτὸς περνάει ἀπό μέσα ἀπό τὴν τρόπιδα. Τὸ κατάρτι τὸ κάνουν ἀπό ἀκακία, τὰ ιστια ἀπό πάπυρον).

"Από τὴν ἔως ἄδων περιγραφὴ διγαίνει, διεῖ οι Αιγύπτιοι ἀπό ἔλλειψη δάλου εἰδίους ξυλείας ἔχρησιμοποιούσαν τὴν ἀκακίαν («δόμιοτάτην Κυρηναϊκῷ λωτῷ») και μάλιστα σὲ κοντόζυλα τῶν δύο πήχεων, δηλαδή περὶ τοὺς ἐνενήντα πόντους. Και ἡ τρόπις θὰ πρέπει νὰ ήταν ἀπό τὸ ίδιο ξύλο, γιατί ὁ Ήρόδοτος δὲν κάνει διάκριση. "Η ναυπήγησις τοῦ σκάφους ἐγίνεται πτλινθήδην, δηπος δηλαδή ποποθετούνται οι πλίθες, τὸ ἔντα κομμάτι ἀκακίας ἐπάνω στὸ δάλλο, ἐνώ ἡ κάτω - κάτω σειρά τῶν «διπήγων ξύλων» ἐστοπρίζονται στὴν καρένα. Γιὰ τὴν σύνδεση τῶν ξύλων αὐτῶν μεταξύ τῶν ἔχρησιμοποιούσαν οι Αιγύπτιοι «γόμφους πυκνούς και μακρούς», δηλαδή μὲ ζύλιους πασσάλους, ποὺ διαπερνούνταν τὰ ξύλα της ἀκακίας κατά πυκνά διαστήματα και ποὺ είχαν ἀρκετὸ μάκρος. "Ἐπειδή δὲ στὶς δάρεις οι Αιγύπτιοι δὲν χρησιμοποιούσαν νομεῖς (στραβόδειλα), οι γόμφοι ἐπαιρναν θέση τῶν νομέων.

"Αφού ἐτελείωνε τὸ κουφάρι ἔνωνται τὶς ἀπάνω σειρές τοῦ περιβλήματος μὲ ζυγά, "Ἐπειτα ἐρχόταν τὸ καλαφάτισμα. Αὐτὸς ἐγινό-

**mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ  
sts ΕΡΜΗΣ  
tss ΠΗΓΑΣΟΣ  
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ  
ss ΑΤΡΕΥΣ**



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

**ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ταν μὲ πάπυρο καὶ οἱ καραβομαραγκοὶ τὴν διάταξη τὴν ἔκαναν ἀπὸ τὴν ἑσωτερικὴν ἐπιφάνεια. Δὲν ἀποκλείεται στὴν στεγανότητα τοῦ σκάφους νὰ συντελοῦσε καὶ τὸ κόμμι, ποὺ εἶχαν τὰ κομμάτια τῆς ἀκακίας.

Ἡ βάρια εἶχε λιτὴ ἀρματωσιά. Οἱ μοναδικὸι ιστοί τῆς ἡταν καὶ αὐτὸς ἀπὸ ξύλο ἀκακίας. Γιὰ τὴν κατασκευὴ τῶν ιστίων ἔχρησιμοι οὖσαν φύλλα ἀπὸ πάπυρο (βύδλινα πανιά). Ἐδὼ δὲ Ἡρόδοτος γράφει: «ἰστῷ δὲ ἀκακίνῳ χρέωνται, ιστίοις δὲ δύδλισι». Ἐπειδὴ γιὰ τὰ πανιά μεταχειρίζονται πληθυντικό, θὰ μποροῦσε νὰ ὑποτεθῇ πώλες ἡ βάρια δὲν εἶχε ἔνα, ἀλλὰ περισσότερα ιστία. Ἀπὸ ἄλλες πηγές θγαίνει διτὶ ἐπρόκειτο γιὰ ἔνα τετράγυρο, κρεμαστὸ ἐπάνω σὲ κεραία, πανι.

Εἰδικὰ γιὰ τὸ τιμόνι δὲ Ἡρόδοτος δὲν ἀφίνει ἀμφιβολία διτὶ αὐτὸς ἡταν ἔνα καὶ μοναδικὸ καὶ μάλιστα λέγει καθηρά διτὶ: «τοῦτο διὰ τῆς τρόπιδος διαδυνέται» (περνάει μέσα ἀπὸ τὴν τρόπιδο). Σημειώνουμε τὴν ἴδιομορφία αὐτή, γιατὶ ἀλλὰ πλοῖοι τοῦ Νείλου εἶχαν ἀπὸ ἔνα μέχρι τρία ζει σε ρι πι α π λευτικά πηγαίνεις).

Καὶ ἐνῷ αὐτὴ ἡταν ἡ βάρια, ἀς ἔλθουμε νὰ δοῦμε τὸν ἐπινοητικὸ τρόπο, μὲ τὸν διποτὸ εταξίδευσε στὸν Νείλο:

«Ταῦτα τὰ πλοῖα ἀνά μὲν τὸν ποταμὸν οὐ δύναται πλέστι, ἵνα μὴ λαμπρὸς ἀνεμοὶ ἐπέγῃ, ἐκ γῆς δὲ παρέλκεται, κατὰ ρόον δὲ κομίζεται ὥστε ἐπικέκενται σε πεποιημένη θύρῃ, κατεργαζέμενη ριπὶ καλλάμιον, καὶ λίθος τετρηγμένος διτάλαντος μάλιστα κῃ σταθμόν. Τούτων τὸν μὲν θύρην δεδεμένην κάλλιη ἔμπροσθε τοῦ πλοίου ἀποὶ ἐπιφέρεσθαι, τὸν δὲ λίθον ἀλλιψ κάλλιψ ὅπισθε. Ἡ μὲν δὴ θύρη τοῦ ρόον ἐμπίποτον τοξῷρέας ταχέως καὶ ἔλκει τὴν δύρην (τοῦτο γὰρ δὴ σύνομα ἔστι τοῖς πλοίοις τούτοις), ὃ δὲ λίθος ὅπισθε ἐπελκόμενος καὶ ἔλον ἐν δυσσοφ κατιθύνει τὸν πλόσον. Εστὶ δὲ σφὶ τὰ πλοῖα ταῦτα πλήθει πολλὰ καὶ ἄγει ἔνια πολλὰς γιλιάδας ταλάντων.

(Ἀντὶ τὰ πλοῖα (οἱ δάρεις) δὲν ἦμποροῦν νὰ πλέουν κατὰ ἄντιθετον διεύθυνσιν πρὸς τὸν ποταμόν, ἐκτὸς ἀν ἐπικρατῇ σφροδὸς ἄνεμος, παρὰ τὰ σύρουν πλαγιῶν ἀπὸ τὴν ἔηράν. Κατὰ τὴν κατάθεσιν φέρονται ἀπὸ τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ ὡς ἔξητος: Ὅπαρχει μια θύρα καριμομένη ἀπὸ δρυμούριον, ραμμένη μὲ πλέγμα ἀπὸ καλάμια καὶ ἔνα τρύπιο λίθορι, δάρους δύο περίπου ταλάντων. Ἀπὸ αὐτὰ τὰ δύο, τὴν μὲν θύραν τὴν δένει ὁ ναύτης μὲ ἔνα σχοινὶ καὶ τὴν πετστὴ ἔμπροδες ἀπὸ τὸ πλοῖο νὰ φέρεται ἐπάνω στὸ γερό, τὸν δὲ λίθον τὸν πετστὸ ἀπὸ πίσω (ἀπὸ τὸ πλοῖον) δεμένον μὲ ἄλλο σχοινὶ. Ἡ βάρια, φυσικά, καθιὼν πέφτει ἐπάνω της τὸ ρεῦμα

τοῦ ποταμοῦ προχωρεῖ ταχέως καὶ σύρει τὴν δέρην καὶ ὁ λίθος καθιὼν τὸν σέρνει ἀπὸ πίσω μέσω εἰς τὸν πυθμένα διατηρεῖ εὐθύγραμμον τὸν πλόσον. Λότοι τοῦ εἰδους τὰ πλοῖα εἶναι πολλὰ εἰς τὴν Αἴγυπτον καὶ μερικά φέρουν δάρος πολλῶν χιλιάδων ταλάντων).

Ἡ βάρια δὲν εἶναι παρὰ ἐπίπεδο πλέγμα, σὰν θυρόφυλλο, καὶ, φυσικά, λόγω τοῦ ἔλαφροῦ δάρους της ἀκολουθεῖ τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ρεύματος καὶ παρασύρει — δοχὶ ρυμουλκεῖ — τὴν πλώρη τοῦ σκάφους πρὸς τὴν ίδια διεύθυνσην. Ὁ τρύπιος λίθος κρατεῖ «κόυτρα», ἐπιθραδύνει τὴν πλεύση καὶ εκατιθύνει τὸν πλόσον.

«Ἄλλὰ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ θεωρηθεῖ καὶ πολὺ ὑπερβολικὸ τὸ μέγεθος ποὺ ἀποδίδει δὲ Ἡρόδοτος ἔστω καὶ σε «εῖναι» τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Λέγει δὲτοι μερικὲς δάριδες μποροῦν νὰ πάρουν φορτία πολλῶν χιλιάδων ταλάντων. Τὸ τάλαντον ἡταν καὶ νόμισμα καὶ μονάς δάρους. «Ἐξύγιε δὲ κατ' ἄλλους 26,2 χιλιόγραμμα καὶ κατ' ἄλλους 33 καὶ πλέον ὀκάδες. Ἀν δεχθούμε τὸ πρώτο δάρος, τὰ 1.000 τάλαντα μᾶς κάνουν 26 τόνους καὶ ἀν «εἰς πολλαῖς» χιλιάδες ταλάντων ἡσαν τούλαχιστον τρεῖς χιλιάδες, τότε ὑπῆρχαν δάριδες ποὺ μποροῦσαν νὰ μεταφέρουν περὶ τοὺς 80 τόνους φορτίο.

\* \* \*

«Ἄσ έλθουμε τώρα στὴν Μεσσοποταμία, στὴν περιοχὴ ποὺ κατοικήθηκε μετὰ τοὺς Σουμερίους ἀπὸ σημιτικοὺς λαοὺς καὶ ποὺ ἀναπτύχθηκε πρωιμότερα ἀπὸ κάθε ἀλλή γνωνία τῆς γῆς ἔνα ἐντὸν ἀτομικὸ - ιδιωτικὸ ἐμπόριο. Τὸ ἐμπόριο αὐτὸν ἐμπεινόταν στὴν Ἑγύρα, στοὺς ποταμοὺς καὶ στὸν Περσικὸ κόλπο καὶ φαίνεται διτὶ εἶχε πάρει τέτοια ἔκταση, ὡστε στὸν κάθικα τοῦ διαστίλεα Χαμουραμπί (1955 - 1913 π.Χ.) νὰ περιληφθοῦν διατάξεις ἐμπορικοῦ δικαίου.

Παρ' δῆλη τὴν πρωιμότητα αὐτὴ ἡ ναυτικὴ ζωὴ στοὺς ποταμοὺς Τίγρη καὶ Εὑφράτη δὲν παρουσιάστε οὔτε τὸ μέγεθος, οὔτε τὴν ποικιλία τῶν πλωτῶν μέσων τοῦ Νείλου. Στὴν Μεσσοποταμία ἐκυριαρχοῦσε τὸ λιτώτερο πλωτὸ κατασκευάσμα, τὸ «κελέκα» ἢ «κελάτη» ποὺ ἐπέξει ἀκόμη. Δὲν εἶναι παρὰ ἡνα πλωτὸ ξύλινο δάπεδο ποὺ ὑποδοστάτεται ἀπὸ πολλοὺς ἀσκούς, γιὰ νὰ ἔχει πλευστότητα. Τέτοια μάλιστα ἡταν καὶ ἡ «κιβωτός», ποὺ κατὰ τὴν ἀσυριακὴ παράδοση ἔσωσε τοὺς ἐκλεκτοὺς τὸν θεῶν ἀπὸ τὸν κατακλυσμό.

Δεύτερος τύπος πλωτοῦ μέσου, ποὺ ἐνδοκίμησε στοὺς διδύμους ποταμοὺς εἶναι τὰ κυκλοτερή σκάφη, ποὺ καὶ σήμερα συναντάνται ἐκεῖ καὶ ὀνομάζονται «κούνοφες». Τὰ «πλοῖα» αὐτὰ τὰ χαρακτηρίζει δὲ Ἡρόδοτος

«θῶμα μέγιστον», τὸ πιὸ ἀξιοθάμαστο πράγμα, ποὺ εἶδε στὴν Βασιλῶνα. Καὶ συνεχίζει (1/194):

(Τὰ πλοῖα τῶν ιθαγενῶν, ποὺ κατεβαίνουν πορευόμενα ἐπὶ τὴν Βασιλῶνα ἔντα κυκλοτερή πάντα σκάφινα ἐπειδὴ γάν ἐν τοῖς: Ἀρμενίοις τοῖς: κατύπερθε Λασσορίων οικημένοις νομές ἰτάς ταμιόμενοι ποιῆσανται, περιτείνουσι τούτοις: διφθέρας στεγαστρίδας ἔξιθεν ἐδάφεος τρόπον, οὗτος πρύμνης ἀποκρινόντας οὗτος πρώτην συνάγοντες, ἂλλ' ἀσπίδας τρόπον κυκλοτερέα ποιήσανται καὶ καλάμης πλήσκοντες πάντα πολλοῖς, οὗτος ἀπειδεῖται κατὰ τὸν ποταμὸν φέρεσθαι, φορτίων πλήσκοντες· μάλιστα δὲ δίκους φοινικίους κατάγουσι οἶνον πλέονες).

(Τὰ πλοῖα τῶν ιθαγενῶν, ποὺ κατεβαίνουν τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ διὰ νὰ ὑπάγουν εἰς τὴν Βασιλῶνα, εἶναι δύλια στρογγυλὰ καὶ δερμάτινα. Τὰ κατασκευάζουν δηλαδὴ εἰς τὴν Ἀρμενίων, ποὺ εἶναι εἰς τὴν ἄνω Λασσορίων. Κόδους καλάθους ἀπὸ ιτιά καὶ κάνουν τὰς πλευρὰς καὶ ἔπειτα γύρω ἀπ' αὐτὰς τεντόντων ἀπ' ἔξι τομαρίους ὡς καλλιμικά, ὡς εἶδος πατώματος. Οὗτος τὸ πλαταίνουν ὡςτε νὰ ζεχωρίζει: πρύμνη, οὗτος τὸ στενεύουν, ὡςτε νὰ σχηματισθῇ πλήρης πλάτη, παρὰ τὸ κάνουν στρογγυλὸ δύπος γίνεται: μὲ τὴν ἀπότικη. Τὸ γερμένου μὲ καλάμης διλό τὸ πλοῖον, τὸ φορτώνουν μὲ ἐμπορεύματα καὶ τὸ ἀπολούν νὰ τὸ φέρῃ τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ. Τὸ κυριώτερον ἐμπόρευμα, ποὺ μεταφέρουν πρός τὰ κάτω, εἶναι πιθάρια μὲ κρασὶ τὴν Φαινίκης).

«Ἀπὸ τὴν ἔως ἔδω περιγραφὴ βλέπουμε διτὶ ἡ «κούφα» εἶναι ιδιόμορφο πλωτὸ μέσο. Δὲν ἔχει τὸ σχῆμα συνηθισμένου πλοίου γιατὶ δὲν καταλήγει οὔτε σὲ πλώρη οὔτε σὲ πρύμνη. Δὲν κατασκευάζεται ἀπὸ τεμάχια ξυλίσια οὔτε σε πανίδες, ἀλλὰ ἀπὸ κλάδους ιτιάς, ποὺ καθώς εἶναι λεπτές καὶ μακριές δέργες, θὰ πρέπει νὰ δεχθούμε πώς τὸ δύλο κέλυφος ἡταν πλεκτὸ καὶ κυκλοτερές, δύπος τὰ καλάθια. Φαίνεται δὲ πώς δὲ τρόπος κατασκευῆς τῆς «κούφας» ἡταν πανάρχαιος, γιατὶ κατὰ τὴν δασιλωνικὴν παράδοση, ὅταν ἐγενήθηκε δὲ Σαργάν, ποὺ ἀργότερα ἔγινε πανισχυρὸς ἡγεμόνας τῆς Βασιλωνίας (περὶ τὸ 3800 π.Χ.) ἐπειδὴ ἡταν νόθος, ἡ μητέρα του «έθηκεν ἐκαλάφω πλεκτῷ ἀπὸ καλάμων καὶ πισσώσασα τὸν κάλαθον ἐρριψεν εἰς τὸν ποταμόν». Επισημαίνουμε ἀκόμη μία πληροφορία τοῦ Ἡρόδοτου. Γράφει:

«Οὗτος πρύμνη ἀποκρινόντες, οὗτος πρώτην συνάγοντες.

(Οὗτος τὸ πλαταίνουν τὸ σκάφος ὡςτε νὰ ζεχωρίζει: πρύμνη, οὗτος τὸ στενεύουν ὡςτε νὰ σχηματισθῇ πλήρης).

# 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

Boston Lock Port Block Co. Inc.

"NEST" SAN PEDRO

BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO • CALIF

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

Μὲ αὐτὸ μᾶς πληροφορεῖ ὁ Ἡρόδοτος ὅτι στὰ πλοῖα τῆς ἐποχῆς του ἡ πρύμνη ἦταν πλατύτερη ἀπὸ τὸ ὑπόλοιπο σκάφος καὶ ἡ πλώρη τὸ στενότερο. Γενικὰ μία κατόφις τῆς «κούφας» ἔδινε τὴν ἐντύπωση τοῦ σχήματος τῆς ἀστίδας. Κατὰ τὴν συνέχεια τῆς περιγραφῆς, τὸ σκάφος:

«Ιθύνεται: οὐδὲ ὅπο τις δύο πλήκτρων καὶ δύο ἀνθρῶν ὀρθῶν ἔστειώτων, καὶ ὁ μὲν ἕστι ἔλικε τὸ πλήκτρον, ὁ δὲ ἔξιο ὀλίσθεις» ποιεῖται: οὐδὲ καὶ κάρπα μεγάλα ταῦτα τὰ πλοῖα καὶ ἔλαστα: τὰ δὲ μέγιστα κάθῶν καὶ πεντακισχιλίων ταλάντων γύριον ἔχει. «Ἐν ἔκάστῳ δὲ πλοΐῃ δύος λιούς ἔνεστι, ἐν δὲ τοῖσι μέσοις: πλεῦνες. Ἐπειδὲ δύο ἀπίκινωται πλέονται ἐξ τὴν Βαθύλιναν καὶ διεβένουνται τὸν ψόρτον, νομέας μὲν τοῦ πλοίου καὶ τὴν καλλάμην πλεῖστον ἀπὸ τῶν ἐπήρυξαν, τὰς δὲ διφέρεις ἀποδέκνεταις ἐπὶ τοὺς δύοντας ἀπελκόντους: ἐξ τοὺς Ἀρμενίους. Ἀλλὰ τὸν ποταμὸν γάρ δὴ οὐκ οἰά τε ἔσται: πλέοντας οὐδὲν τρόπῳ ὑπὸ τάχεος τοῦ ποταμοῦ· διὰ γάρ ταῦτα καὶ οὐκ ἔνι τὸν ἔλον ποιεῦνται τὰ πλοῖα ἀλλ' ἐκ διεφερέντων. Ἐπειδὲ τοὺς δύοντας ἀλεκτονίας ἀπίκινωται ἀπίστῳ ἐξ τοὺς Ἀρμενίους, ἀλλὰ τρόπῳ τῷ κατῷ ποιεῦνται πλοῖα».

(Τὸ διευθύνον δύο ἀνθρες, ποὺ στέκονται: ὅρθοι, μὲν δύο κουπιά καὶ ἔταν ὁ ἔνας σέρνην πρὸς τὰ μέσα τὸ κουπί, ὁ δὲλλος τὸ σπρώχυγες πρὸς τὰ ἔξω. Τὰ πλοῖα καὶ ἄλλοτε τὰ κατακυνάζουν πολὺ μεγάλα καὶ ἄλλοτε μικρότερα. Τὰ μεγαλύτερα ἡμίπορον νὰ μετακρέψουν καὶ πέντε κλιμάδας τάλλοντα φορτίον. Μέσα εἰς τὸ κάθο πλοίον ὑπάρχει ἔνας δύος λιοντανός, εἰς δὲ τὰ μεγαλύτερα καὶ περισσότεροι. «Οταν λοιπὸν πλέοντες φύδονται εἰς τὴν Βαθύλιναν καὶ διεθέουν τὸ φορτίον, τὸν σκελετὸν τοῦ πλοίου καὶ τὴν καλλιμά τὰ πωλοῦν διὰ δημιοπραξίας καὶ τὰ τομάρια τὰ φορτώνουν

ἔπανω εἰς τοὺς δύοντας καὶ φεύγουν πίσω διὰ τὴν Ἀρμενίαν. Διότι, φυσικά, δὲν εἶναι: δυνατὸν μὲν κανένα τρόπον νὰ ἀναπλεύσουν τὸν ποταμὸν ἔναντι τῆς δριμυτιδύτης τοῦ φορτίου. Καὶ ἀκριδῶν δὲ τὸν λόγον δὲν κατακυνάζουν τὰ πλοῖα ἀπὸ ἔντονος πηκτίας τομάρια. Καὶ διτοὺς δῆμηγοντες τοὺς δύοντας φύδονται πίσω στὴν Ἀρμενίαν, κατακυνάζουν μὲν τὸν τρόπο τομάρια.

Πολὺ διενισθέροντα ὄσα μᾶς περιγράφει ὁ μεγάλος ιστορικός για τὴν διακυβέρνηση, τὸ μέγεθος καὶ τὴν ἐφορεύτητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν. «Ηταν ἀπαραίτητοι δύο, τούλαχιστον, ἀνδρες για νὰ διευθύνουν τὴν πορεία παρὰ γιὰ τὸν πρωσθόν τὴν «κούφα», ποὺ ἡ κίνησίς της ἔξασφαίζεται ἀπὸ τὸ ρεύμα τοῦ ποταμοῦ. Οἱ δύο ἄνδρες παράμεναν δροῦιοι καὶ δὲν ἐκωπλητασμάν συγχρόνως, ἀλλὰ διαδοχικά ὅ ἔνας μετὰ τὸν ἄλλον:

«Ιθύνεται: δὲ (τὸ πλοίον) ὑπὸ δύο πλ. ἡ-κτέρων (κυνουρίων) καὶ δύο ἀνθρῶν ὀρθῶν ἐπειδὴν ἔστειών, καὶ ὁ μὲν ἔπειτα ἔλικε τὸ πλήκτρον, ὁ δὲ ἔξιο ὀλίσθεις».

«Οσο γιὰ τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν μᾶς προκαλεῖ κατάπληξη ἡ Ικανότης ἔστω καὶ μερικῶν ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα νὰ μεταφέρουν φορτία δάροις 5.000 τολάντων, δηλαδὴ 130 τόνων. Ἡ δῆλη κατακυνή τῶν κυκλοτερῶν πλοίων δὲν μᾶς πειθεῖ γιὰ τὴν ἀντοχὴ των καὶ δέν είναι εύκολο νὰ ἔχηγήσουμε τὸν τρόπο τῆς στοιδασίας τῶν πιθαρίων μὲν κρασί. Βέβαιος οἱ ἐσωτερικές στρώσεις μὲν καλάμια ἐμήδενται τοὺς κραδασμούς, ποὺ δὲν θὰ ἔσται πολὺ ισχυροί, ἀφοῦ τὰ νερά τοῦ ποταμοῦ μὲν πάσαν κατὰ τὸ πλεύστον ἥμερα. Νά ύποθέσουμε δὲτι πάνω ἀπὸ τὴν πρώτη (τὴν κάτωκάτω) «ντάνα» πιθαρίων ἀπλωνόταν δεύτερη παχειά στρώσις καλαμιών καὶ πάνω σ' αὐτὴ ἐστοιδασίτων ἡ ἐπόμενη «ντάνα» φορτίου; «Αν αὐτὸ ἐπαναλαμβανόταν γιὰ πέντε - ἔξη

σειρές, θὰ ἄντεχαν οἱ τελευταῖς;

Οἱ «κούφες» ἡσάν πλοῖα πρόσχειρα, ποὺ τὸ καθένα τους ἔχουσε δόσο ἡ διαδρομὴ ἀπὸ τὴν Ἀρμενία στὴν πόλη τῆς Βαθυλώνας. «Ο Ἡρόδοτος ἔχηγώντας γιατὶ τὰ σκάφη είναι δερμάτινα κι' σχι δύλινα λέγει πῶς ἦταν ἀδύνατο πλοῖα νὰ ἀναπλεύσουν τὸν ποταμὸ λόγω τοῦ δρμητικωτάτου ρεύματός του. «Η δικαιολογία δέβαισα είναι δρθή, ἀλλὰ ὑπῆρχε κι' ἄλλος λόγος. Είναι δεδιασμένο πῶς κάθε λαός, ποὺ ἔκινθε νὰ ἐπωφεληθεῖ ἀπὸ τὸ ὑγρὸ στοιχεῖο, ἔχρησιμοποίησε γιὰ τὴν κατασκευὴ τῶν πλωτῶν του μέων τὴν ὑλὴ ποὺ πρόσφερε τὸ φυσικό του περιβάλλον. Στὴν Αἴγυπτο ἡ ἀκακία καὶ ὁ πάπυρος. Στοὺς Ἐσκιμώους τὰ δέρματα ἀπὸ τάραντους. Στὴν Πολυηνήσια κορμοὶ δένδρων. Στὴν Μεσοποταμία ἡ ἴτιά, τὰ καλάμια καὶ τὰ τομάρια ζῶντα, ποὺ ἀφθονούσαν στὴν περιοχὴ ἔκεινη τῆς Ἀσίας. «Η προτίμηση δὲ αὐτή στὴν ναυπηγικὴ ὑλὴ τῆς πατρίδας των παραμένει ἡ ιδιαὶ εἶται αἰώνες.

«Οταν τὸ 1898 ὁ ἀρχαιολόγος Κολντεβάϊ ἀρχιος τις ἀνασκαφές του στὴν Βαθυλώνα, ἐστρατολόγησε ἐργάτες καὶ ἀπὸ τις δύο διχθεῖς τοῦ Τίγρη. «Οταν διευθετήθηκε μιὰ διαφορά ποὺ είχε μὲν τοὺς ἐργάτες αὐτοὺς γράφει:

«Ἔτοι τοις ἔκαναν τοις σύμμεροι, ἀφοῦ δὲ καθένας τοὺς πέρκας τὸν Τίγρη μὲν τὸ φουσκωμένο προσ οδ κα το τό μερό του... Φωτίεται: δὲν νὰ ἔχουν τὸ ἄσπι τοὺς κάτω διπλὸ τὴν μικράλη τοὺς... Ἁποις οἱ κάτωκοι: τοῦ Ἀγιούργου ἔχουν μίαν διηδέλλα». Ἀλλὰ μήπως στὰ τελευταῖς χρόνια Κινέζοι πειρατές δὲν περνοῦσαν τὰ ποτάμια ἀγκαλιάζοντας μία δεσμίδα δέργες ξερές; Πόσων, ἀραγε αἰώνων νὰ είναι ἡ ἡλικία τῶν πρωτογόνων, τῶν λιτῶν ἀτομικῶν πλωτῶν αὐτῶν μέσων;

(Συνεχίζεται)

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - 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,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΑ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΓΙΑΝ

## ΤΟ "ΘΑΥΜΑ,, ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΝΟΡΘΩΣΕΩΣ

## ΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΞΕΝΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ

"Ο Αγγλος λιμενολόγος συνταγματάρχης κ. R. B. Oram έπεισε καθηγητή τελευταίων, κατόπιν προσκλήσεως της Κυβερνήσεως του Βελιγραδίου, τούς γιουγκοσλαβούς λιμένας και διειστώς τὴν χρατούσσαν εἰς αὐτούς κατέστασιν.

Είς τεράνιαν θρόμων του συνοπτικῶν ἀναλογίας τὰς ἐντυπώσεις του, "Εδημιος: ειδικής εἰς τὴν Ἐφημερίδαν Ἐμπορίου τοῦ Λιβερτηρίου, ὅπου καὶ τὰ παραλιμένιαν. Οὐμεῖτε δὲ "Αγγλος εἰδικός, ἔξιερν τὴν προσπάθειαν τῶν Γιουγκοσλαβῶν, περὶ ἐπιτελεσθέντος θεού μαρτυρίας. Κατέρριψαν ἐντὸς διλίγων ἐπιτηδείων νὰ κατατίσσουν ἔνα πλήρες δίκτυον λιμένων κατὰ μῆκος τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀδριατικῆς, διευκολυνθεύοντος οὕτω τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς ἐν πλήρει ἀναπτύξει ταλούσης γείτονος γύρως.

Σύνορα προσβάσεως πρὸς τὴν θάλασσαν, ἔχει μόνον πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν ή Γιουγκοσλαβίαν. Εξαιρέσει τῆς βορείου χερσονήσου τῆς Ἰστρίας, αἱ ἀκταὶ τῆς ἐκτίνονται κατ' εὐθεῖαν εἰς μῆκος 500 περίπου μιλίων, ἀπὸ Β.Δ. πρὸς Ν.Α., καταλαμβάνονται ὀλόκληρον τὸ μῆκος τῆς Ἀδριατικῆς καὶ περατούμεναι εἰς τὰ δυονά σύνορα τῆς Ἀλβανίας.

Πρόκειται περὶ διακοπομένης γραμμῆς. Ἐκαποντάδες νῆσων, ἐκ τῶν ὅποιων διλίγαι μόνον εἰναι ἀρκούντως μεγάλαι, διὰ νὰ ἔχουν ίδιον δικτυον καὶ διομηχαίνων, ἐκτείνονται παραπλήρως πρὸς τὴν ἀκτὴν. Ἐκτὸς τοῦ τμήματος τῆς Ἰστρίας, ἡ ἐνδοχώρα εἶναι κατὰ τὸ πλείστον δρεινή. Δὲν ὑπάρχουν πλευτοὶ ποταμοί, οἱ ὅποιοι θὰ διηκολύνων τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν ἐνδοχώραν. Λιμένες δύνεν κατασκευάσθησαν διὰ τὴν διέξοδον πρὸς τὰ ὄυδατα τῆς Ἀδριατικῆς. Εἰς δρισμένας περιπτώσεις ἐδημιουργήθησαν εἰς σημεῖα, δύστε νὰ προστατεύωνται φυσικῶς ἀπὸ τὰς μακρὰς τῆς παραλίας νήσους. "Άλλοι λιμένες κείνται εἰς τὸ σκορον δρυμών, οἱ ὅποιοι προσομοιάζουν μὲ φίρδος.

Τὰ περιβάλλοντα δρυ, τὰ ὅποια προστατεύουν τὰ πλοῖα ἐκ τῶν πνεύντων ἐκεῖ σφοδρῶν φύλμων, ἀποτελοῦν σοδαρὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς λιμένας, ἀπὸ τοὺς ὅποιους τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονται στιρροδρομικῶς.

Τόσον τὸ δικτὺον ὅσον καὶ τὸ σιδηροδρομικὸν δικτυον εἰς Γιουγκοσλαβίαν παραμένει εἰσέτι ἀσύμπληρωτον. Πολλὰ ἐγένοντο καὶ ἀκόμη γίνονται, διὰ νὰ συνδεθοῦν αἱ παραγωγαὶ καὶ περιοχαὶ μὲ τοὺς ραγδαίως διαπτυσσούμενους λιμένας, ἀλλ' αἱ φυσικαὶ δυσκολίαι, εἴναι πελώριαι καὶ δυσχεραίνουν τὴν χώραν, ἡ ὅποια πόρρω ὀπέχει τοῦ νὰ είναι πλουσία.

Μετὰ τὸν τελευταίον πόλεμον ἡ Γιουγκοσλαβία κατέστη ἔρημος περιοχή. Ὁ πλήθυσμὸς κυριολεκτικῶς ἀπεδεκάσθη, αἱ δὲ διοικηταὶ, ὑποστάσαι ζημίας ἀπὸ τὸν ἄγριον ἔνον πόλεμον, ἤγωνισθησαν διὰ νὰ ἀποφύγουν τὰς καταστροφὰς ἐκ τοῦ ἐμφυλίου πολέμου.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΘΑΥΜΑ

Ο σημερινὸς ἐπισκέπτης μένει ἔκπληκτος πρὸ τῆς ἀκάπτησθος ἐνεργητικότηος καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ θαύματος, τὸ ὅποιον ἐπιτελεῖται σήμερον εἰς τὴν χώραν αὐτῆν, καὶ τὸ ὅποιον δύγηει εἰς περατιέρω ἐπιτεύγματα, ιδιαιτέρως εἰς τοὺς λιμένας.

Βαθεῖα ἐντύπωσις προκαλεῖται εἰς τὸν ἐπισκέπτην διὰ τοὺς κατασκευαζομένους νέους λιμένας καὶ τὰς γενομένας διευρύσεις.

Η ταχεῖα κατασκευὴ νέων κρηπιδωμάτων, ιδιαιτέρως διὰ τὰ δύκωδη ἐμπορεύματα, εἶναι σήμερον ἡ ἀνεγνωρισμένη πολιτικὴ εἰς Ρόπτερταν καὶ Ἀμβέρσαν.

Μετὰ τὰς δυσχερίεις, αἱ ὅποιαι δάνεικαν ἐκ τῆς ἐξαπλώσεως εἰς τὸν Λίβερπουλ καὶ Λονδίνον, διου ἐπὶ 100 ἑπτακαὶ λιμενικαὶ ζῶνται, εἶναι δυσκόλως πιστευτὸν νὰ διλέπῃ τὶς λιμένας νὰ κατασκευάζονται, δοχὶ μόνον εἰς ἀπεριορίστους ἐκτάσεις, ἀλλὰ καὶ μὲ ὀλικὰ κατασκευῆς λαμβανόμενα εἰς ἀπεριορίστους ποστήτας ἐκ τῶν παρακειμένων δρέων.

Η πολιτικὴ τῆς γιουγκοσλαβικῆς κυβερνήσεως ἐξακολούθει νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν διεύρυνσιν τῶν λιμένων τῆς. "Ἐὰν η πίστις, κατὰ τὴν βιδικὴν δοσιοστίαν, δύνεται καὶ δρη νὰ μετακινήσῃ, τοῦτο πραγματοποιούν οἱ Γιουγκοσλαβοί μηχανικοί.

Ἐντὸς τῶν τελευταίων διλίγων μηνῶν ἀπεπερτώθη μία σύγχρονος παραδιακὴ ἀρτηρία ἀπὸ τὴν Ριγιέκαν εἰς τὸν Βορρᾶν καὶ πρὸς τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀλβανίας πρὸς Νότον, ἐκ τοῦ σημείου δὲ αὐτοῦ, ἡ δόδις στρέφει πρὸς Ἀνατολὰς πρὸς τὸν μακεδονικὸν χῶρον.

Τὸ ἥηρ ύψιστάμενον σύντημα τῆς Ἀκτοπλοΐας θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν περιτέρω ἐκμετάλλευσιν διομηχανῶν τικῶν, αἱ περιστότεραι τῶν δοπιῶν ἐξάγουν δωδεκάποδα, μετάλλευμα καὶ χυλείαν. "Ἐξ ὅλου, ὀχηματαγωγά ἐξ Ἰταλίας μεταφέρουν ἐμπορεύματα πρὸς τοὺς λιμένας.

Κατωτέρω δίδεται μία σύντομος περιγραφὴ τῶν λιμένων τῆς Γιουγκοσλαβίας, μὲ τὰ ἐκτελόμενα η σχεδιαζόμενα ἐκεῖ λιμενικά ἔργα, ὡς καὶ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς ἐμπορευματικῆς καὶ διοικητικῆς, ἐν γένει, κινήσεως τῆς γείτονος χώρας:

## Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΜΠΩΡ

Ο λιμήν Μπώρ εἶναι δι νεώτερος τῆς Γιουγκοσλαβίας. Ἐκτὸς τοῦ λιμενίσκου Ολλστινγκ, τὸ Μπώρ πρόκειται νὰ καταστῇ τὸ κύριον ἔξαγωγικὸν κέντρον μεταλλεύματος δωδεκάποδου, ὡς καὶ τὸ κέντρον διακινήσεως γενικοῦ φοτιού. "Ἐχει βαθέα υδατα —ώς δὲλλως τε δλοὶ οἱ γιουγκοσλαβοί λιμένες— προστατεύεται δὲ διὰ νεοκατασκευασθέντος κυματοθραύστου. "Υπάρχουν ἐπίσης ἐπαρκὴ ἀγκυροδόλια καὶ κτίρια διὰ διοικητικὰ γραφεῖα. Αἱ μηχανικαὶ φορτοεκφράσεις φορτίου εἰς σάκκους ἐστημένων πρόδοσιν. "Ως πρὸς τὰς ἀποθήκευσις, ὑπάρχουν ὑπόστεγα, κατάληπτα δὲ επιπλήρωματα πάσης φύσεως (ζαχάρεως, καφέ κλπ.). Αἱ φορτοεκφρατικαὶ ἔργασίαι εξυπηρετούνται ὑπὸ ἐπαρκούς ἀριθμοῦ γερανῶν, θεού εφοδιασθή δὲ μελλοντικῶς δι λιμήν καὶ δὲλλους, ἔταν χρειασθή.

Ο πυθμὴν τοῦ λιμένος εἶναι δραχόνης. Τὸ γεγονός δέ, διὰ δὲλλος εκβάλλουν ἐκεῖ ποταμοὶ διὰ νὰ ἐπισωρέυσουν λιύν, ἡ ἐκβάθυνσις ἀποτελεῖ ἔργασιαν ἀπαξιδέντης ἐποτελουμένην, διπὼς εἰς δλοὺς τοὺς μεσογειακοὺς λιμένας.

Τὸ Μπώρ, δὲν ἐπιβαρύνεται μὲ τὰς τεραστίας δαπάνας διατηρήσεως μονίμου ὑφους υδατος ἐντὸς κλειστῶν λεκανῶν, οὔτε ἐμποδίζεται ἡ κίνησις τῶν πλοίων ἐκ καθυστερήσεων λόγῳ παλιρροιῶν. Τὸ μέλλον, δημως, τῶν ἔργασιών τοῦ λιμένος, ἀποδέπτεται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ δωδεκάποδου χώμα. Κέντρον ἔργασιών δωδεκάποδου καὶ δυλείας εἶναι τὸ Νικότε, 50 μιλία Β.Α. τοῦ λιμένος. Τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον, ἐξ ὅλου, ἀπὸ Μπώρ μέχρι τοῦ Τίτογκραδ πρόκειται νὰ ἀποπερατωθῇ, ὑπάρχουν δὲ σχέδια ἐπεκτάσεων τούτου μέχρι λαβούρων δρέων, δόποτε καὶ δρηστήρης η συγκοινωνία μετα τῆς Βουλγαρίας, Μακεδονίας καὶ Νοτίου Ρωσίας. Λέγεται μάλιστα, διὰ τη Σοβιετική "Ενωτική παρακολούθει μὲ δκρον ἐνδιοργάνων τὴν διατάξην τοῦ δωδεκάποδου καθδλον τὸ ἔτος, πρὸς λιμένας θερμῶν υδάτων. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ την διαδικασίαν διὰ μέσου δρεινής διαδάσεως, συνδέει τὸν λιμένα μὲ τὸ Τίτογκραδ, δόποιον κατέστη διατηρητικόν κέντρον.

Τὸ νότιον τμῆμα τοῦ λιμένον προφυλάττουν υψηλοὶ λόφοι, ἐκ τῆς προσάνθεως τῶν δοπιῶν ἀπεκδήπτη σημαντικὸν τμῆμα καὶ ἔσχηματισθή ἐπίπεδος ἐπιφάνεια διὰ κατασκευὴν νέων κρηπιδωμάτων πρὸς φόρτωσιν μεταλλεύματος χώμα. "Ἐπωφελός θὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ οἱ δημιουργήθεντες κρημνοὶ διὰ τὴν ταχείαν φόρτωσιν μεταλλεύματος. Κατὰ μῆκος καὶ εἰς τὸ μέσον τῆς προσόφεως τῶν κρημνῶν θὰ κατασκευασθῇ δόδος. Κάτωθεν αὐτῆς

**CULLEN STEVEDORING COMPANY LTD.**

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE**

**GREAT LAKES - ST. LAWRENCE - MARITIMES**

**GRAIN LOADING A SPECIALITY**

**GEN. AGENTS : SIMPSON, SPENCE & YOUNG  
BALTIC EXCHANGE CHAMBERS  
28, ST. MARY AXE  
LONDON, E.C.3.**

θά εύρισκεται ήγκυροβολημένον τὸ πλοῖον, τὸ δποίον εύχερῶς θὰ φορτώνεται διὰ μικρῶν βαγανίων. Μὲ σχεδιαζόμενον βάθος 15 μέτρων, εἰς χώρον διὰ τρία πλοῖα τῶν 50.000 τόνων δ.ν., θὰ είναι δυνατὸν εἰς τὸ μέλλον νὰ ἔξυπηρετηθοῦν αἱ ἔξαγωγαὶ μεταλλεύματος.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΡΟΒΝΙΚ

Ο λιμὴν τοῦ Ντουμπρόβνικ εἶναι ὁ γνωστότερος τῆς Γιουγκοσλαβίας, λόγῳ καὶ τῆς τουριστικῆς του κινήσεως. Τὸ μέγα πρόδηλημα ποὺ διντιμετωπίζει ὁ ἀνωτέρω λιμὴν, εἶναι νὰ παράσχῃ νέα μέσα διὰ τὴν ἐπιβατικήν κινήσην καὶ νὰ δελτίσῃ τὰ ηδη̄ ὑπάρχοντα. Ο λιμὴν εἶναι κάλιστα προφυλαγμένος, ἀλλ' ἡ ἀνάπτυξής του ἐμποδίζεται υπὸ τῆς γύρω δρεινῆς χώρας.

Ὑπάρχει σχέδιον πρὸς διεύρυνσην τῆς προκυμίας, κατὰ 690 μ., παραλλήλων πρὸς τὴν γενομένην ἐπέκτασιν τῆς υφισταμένης κυρίας λιμενικῆς περιοχῆς. Τὸ πρῶτον τμῆμα τῆς ἀναπτύξεως τοῦ χώρου δι' ἐπιβάτας περιορίζεται εἰς 120 μ., ἐνῷ νέοι θαυμάσιοι δρόμοι συνέδεσσαν τὴν ἔνδοχοράν μετὰ τῶν νέων ἀγκυροβολίων. Ἀναμφίβολως, τὸ μέλλον τοῦ λιμένος θὰ ἔχαρτη ἐπὶ τῶν μέτρων, τὰ δποία θὰ ληφθοῦν διὰ τὴν καλυτέραν ἔξυπηρέτησιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως ἀπὸ θαλάσσης. Κατ' ἔτος, δῶν τῶν 500.000 ἀτόμων ἐπισκέπτονται τὸ Ντουμπρόβνικ. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν συμπεριλαμβάνονται καὶ οἱ ἐπιβάται, οἱ δποίοι μεταφέρονται διὰ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Ἐπιπροσθέτως, ὑπάρχουν καλαὶ προσοπτικαὶ δι' ἔξαγωγην δαλματικῆς ἥμειας, σκληρᾶς καὶ μαλακῆς.

#### ΤΟ ΠΛΟΤΣΕ

Ο λιμὴν τοῦ Πλότσε κεῖται εἰς ἀπόστασιν 40 μιλίων ἐκ τοῦ Ντουμπρόβνικ κατὰ μῆκος τῆς ώραίας παραλιακῆς δόδοι. Μοναδικὸς μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς χώρας, κατεσκευάσθη τὸ 1942 ὑπὸ τῶν Ιταλικῶν στρατευμάτων κατοχῆς, εὑρίσκεται δὲ κατὰ μῆκος τοῦ ποταμοῦ Νερέτβα, πλάτων ἀπὸ σκάρη τῶν 1.500 τόνων δ.ν. μέχρι τοῦ Μέκοβιτ, κειμένου εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων ἀπὸ τῶν ἔκδολῶν τοῦ ποταμοῦ. Αἱ προσχώσεις τοῦ Νερέτβα ἔδημιούργησαν τέλμα, χρειάζεται δὲ μεγάλη ἔκδάμνουσις πρὸ τῆς κατασκευῆς ἀγκυροβολίου διὰ τὸν ἔκφρωτων πετρελαιοειδῶν. Εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ θραξέδος στομίου τοῦ λιμένος, τὸ υφιστάμενον βάθος τῶν 5 μ., πρέπει νὰ ἀρχηγῇ εἰς 12 μ. διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ προσέγιοτις πλοίων τῶν 50.000 τόνων δ.ν. εἰς τὴν ἀποβάθραν πρὸς ἔκφρωτων πετρελαίου. Τὸ κομιζόμενον πετρέλαιον θὰ μεταφέρεται δι' ἔξαγωγῶν εἰς Μποσάνοκι Μπρόντ, ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Σέδα, κυρίου παραποτάμου τοῦ Δουνάβεως.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ 1966 θὰ ἀποπερατωθῇ τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον, τὸ δποίον θὰ συνδέῃ τὸ Πλότσε μετὰ τοῦ Σεράγιεβο καὶ τῆς Ζένιτσα, ὅποτε τὸ Πλότσε θὰ καταστῆ ἀξιόλογος διὰ θαλάσσης διέξοδος τῆς βιομηχανικῆς ἔνδοχοράς.

Τὸ σχέδιον ἀναπτύξεως θὰ δασίζεται ἐπὶ τῆς κατασκευασθείσης ἐν καιρῷ πολέμου ἀ-

ποδάθρας. "Ηδη ἔχει ἀποπερατωθῆ ἔνας προβλήτης δι' ἐπιβάτας, ἔτερος δὲ χρησιμοποιεῖται ηδη διὰ τὸ μετάλλευμα. Ἐπίσης σχεδιάζεται ἡ κατασκευὴ δύο ἀγκυροβολίων διὰ μεγάλας πορθμέων. Θά παραλαμβάνουν φορτηγά ἀυτοκίνητα μὲ γεωργικά προϊόντα καὶ ζώα. Η ὑπάρχουσα ἀποδάθρα θὰ διευρυθῇ εἰς 250 μ., θὰ κατασκευασθοῦν δὲ δύο παράληποι κυματοθραύσται, καθὼς καὶ σιλόδια σιτηρά καὶ μία γενική ἀποθήκη. Παραλλήλων η σήμερον στενή σιδηροδρομική γραμμὴ θὰ διντιμετωπίσῃ διὰ κανονικῆς πλατείας.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΣΠΑΛΑΤΟΥ

Ο λιμὴν τοῦ Σπλάτη, ἀρχικῶς ὄνομαζόμενος Σπαλάτο, διὸ ἀρχαῖα πόλις καὶ λιμήν, ὃπου ὁ αὐτοκράτωρ Διοκλητιανὸς ἀνήγειρε τὸ 305 π.Χ. μεγαλοπρεπή ἀνάκτορα, τὰ ἔρειπτα τῶν ὁποίων δεσπόζουν ἀκόμη τῆς νέας πόλεως.

Τὸ Σπλίτ εὑρίσκεται ἐπὶ προεκτάσεως πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἔχει δύο πλευράς, μίαν πρὸς Ἀνατολάς καὶ μίαν πρὸς Δυσμάς. Τὴν Ἀδριατικήν ἀντικρύζει ὁ παλαιός λιμὴν καὶ ἡ ἀφετηρία τοῦ σιδηροδρόμου, ὁ δποίος ἔξυπηρητεῖ τοὺς ἀφικούμενους ἀπὸ θαλάσσης ἢ τῆς ξηρᾶς ἐπιβάτας. Ο νέος λιμὴν, μὲ ἐκτεταμένην υδατίνην ἐπιφάνειαν, εὑρίσκεται εἰς στάδιον μεγάλης ἀναπτύξεως. Καὶ ἀπὸ τῶν τριῶν πλευρῶν προφυλάσσεται. Τολμηρὸν σχέδιον νέων κατασκευῶν εὑρίσκεται ηδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν. Κατεσκευάσθησαν κρηπτιδώματα βαθεῖν ύδάτων διὰ τὰ εἰσαγόμενα φωσφορικά λιπάσματα, μεταλλεύματα καὶ γενικὸν φορτίον. Υπάρχει ἐπάρκεις χώρων πρὸς διαμετακόμιστον φορτίον καὶ διὰ τὰς διοικητικὰς ὑπηρεσίας. Αἱ ἐπεκτάσεις ἐσχεδιάσθησαν ἀπέναντι, εἰς τὴν Β.Α. πλευράν τοῦ δρομοῦ, πληγίον τῶν ἐρεπίων τῆς ἀρχαίας πόλεως Σόλιν. Ο νέος λιμὴν θὰ περιλαμβάνῃ 9. ἀγκυροβόλια διὰ φορτία εἰς χύμα καὶ γενικὸν φορτίον, καθὼς καὶ χώρων δι' ἔκφρωτων πετρελαίου καὶ περιοχῆς δι' ἀποθήκευσιν. Πρὸς ἀντιμετωπίσιν τῆς ἀναμενούμενης πήξημένης κινήσεως, θὰ δελτιωθῇ τὰ μεγίστα τὸ ὑπάρχον σιδηροδρομικὸν δίκτυον. Διπλῆ γραμμὴ θὰ συνδέσῃ τὴν νέαν λιμενικὴν περιοχὴν. Σημειώτεον, διὰ ηδη γίνη μία καὶ μόνον ἐργασία ἐκβαθύνσεως, δεδομένου, διὰ ηδη διαδίκτυον σιδηροδρόμου σύνδεσης μετὰ τοῦ Κνίν, ώστε τὸ Ζαντάρ νὰ συνδεθῇ μὲ τὸ ζεύνικὸν σιδηροδρομικὸν δίκτυον.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΣΙΜΠΕΝΙΚ

Εἶναι ὁ ἐπόμενος ἐπὶ τῶν γιουγκοσλαβικῶν ἀκτῶν. Δὲν εἶναι μεγάλος λιμὴν καὶ δὲν ὑπάρχουν δι' αὐτὸν σχέδια μείζονος ἀναπτύξεως. Τὰ 90% τοῦ διαμετακομιζομένου φορτίου εἶναι χύμα: Γαιάνθρακες, σιδηρομετάλλευμα καὶ φωσφῆτα εἰσάγονται καὶ ἔξαγονται μεταλλεύματα μαγνητίου καὶ θωξίτου, ὡς καὶ φενδύργυρος. Η ἔξαγωγή χύμειας εἶναι ἀλλαγῆστη. Εἴκετης μικρᾶς ποσότητος γενικοῦ φορτίου, ἡ δποία διαμετακομίζεται ἐκ τοῦ λιμένος τούτου, τὰ 80% εἶναι προϊόντα ἀργιλίου — ὑπάρχει πλησίον μέγιστης ἐργοστάσιον — καὶ μηχαναῖ. Χώρων ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος ὑπάρχει, ἀλλ' εἰς προσπάθειαν κυρίως στρέψεται πρόσθιας καὶ μέσων καὶ μεθόδων φορτοεκφόρτωσεως. Η ταχυτέρα ἐκφόρτωσης τοῦ πλοίου ἀπασχολεῖ περισσότερον τοὺς ἀρμοδιούς, παρὰ ἡ ἐπέκτασης τοῦ λιμενικού χώρου. Πρὸς τούτο κατασκευάζονται νέαι ἀποθήκαι εἰδίκαιοι διὰ τὰ φωσφῆτα ἀπὸ τὴν Ἀκάμπα. "Εκαστον τμῆμα τῶν ἀποθηκών, θὰ δύναται νὰ περιλάβῃ 5.000 τόνους. 'Εφ' δον δὲν θὰ ὑπάρχῃ σιδηρόδρομος, τὸ φορτίον θὰ ἐφορτώνεται δι' ἀρπάγης. "Οταν ἡ ἐμπορευματική κίνησις φθάσῃ τοὺς 100.000 τόνους ἐπησίως, θὰ κατασκευασθοῦν σιλός.

"Οπως εἰς ὅλους σχεδόν τοὺς γιουγκοσλαβικούς λιμένας, ὁ σιδηρόδρομος παίζει καὶ ἔδω μεγάλων πρόλογων. Τὸ πρόδηλημα ἔγκαταστάσεως σιδηροδρόμου εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν, κατέστη δυσκολώτερον, ἐξ αἰτίας τῶν λόφων, οἱ δποίοι ἐν μέρει κατέρχονται ἀπότομως πρὸς τὴν θάλασσαν. Εξ ἄλλου, διὸ λιμὴν εἶναι φυσικῶς προφυλαγμένος, ἐνῷ τὸ δάσος τῶν υδάτων εἶναι ἐπαρκές διὰ τὴν ἀγκυροβολίων μεγάλων σκαφῶν. Δέον νὰ σημειωθῇ, τέλος, διὰ ζωρὰς εἶναι ἡ ἐπιβατική κίνησις ἐπὶ τὸν ἀκτῶν τῆς πόλεως.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΖΑΝΤΑΡ

Οι Γιουγκοσλαβοί σχεδιάζουν τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου λιμένος τοῦ Ζαντάρ, εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς η δύο μιλίων τῆς δύμων πολέων πόλεων Ζάρας, ἡ δποία ὑπέστη πολλὰ δεινά ἀπὸ ἐναερίους ἐπιδρομάς κατὰ τὸν πόλεμον. Η ἐπίλεγείσα θέσις τοῦ νέου λιμένος εἶναι ἔξαρτης, τὸ δὲ σχεδιαζόμενον ἔγχειρημα ἀναμένεται, διὰ ηδη κατασταγή κατὰ τὴν προσεχῆ 10ετίαν, μεταξὺ τῶν λιμενικῶν ἐπιτευγμάτων.

Κατὰ τὸ πρώτον στάδιον θὰ κατασκευασθοῦν τρεῖς προβλήτες γενικοῦ φορτίου καὶ εἰς διὰ τὰ εἰσαγόμενα φωσφῆτα. Σημειώτεον, διὰ ηδη ἐνδοχόρα τοῦ Ζαντάρ εἶναι ἀσυνήθιμος ἐπίπεδος, διευκολύνουσα οὕτω τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως. Τὸ πρώτον, δύμας, δῆμας εἶναι διὰ σιδηροδρόμου σύνδεσης μετὰ τοῦ Κνίν, ώστε τὸ Ζαντάρ νὰ συνδεθῇ μὲ τὸ ζεύνικὸν σιδηροδρομικὸν δίκτυον.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΡΙΓΙΕΚΑΣ

Ο λιμὴν τῆς Ριγίεκας, ὁ μεγαλύτερος τῆς Γιουγκοσλαβίας (φέρων παλαιότερον τὸ δυναμα Φιούμε), κείται ἐπὶ δύμου σχηματιζομένου ὑπὸ τῆς Ιστρίας, χερσονήσου εἰς τὸν μιχόν τῆς Ἀδριατικῆς, καὶ τῆς μεγάλης δυνατωτῆς ἀκτῆς τῆς Β. Νοτιοσλαβίας (Σλοβενίας). Πρόκειται περὶ λιμένος συμμορφουμένου περισσότερον πρὸς τὰς ίθεας τῆς Δύσεως, αἱ δποίαις ὑπαγορεύονται περισσότερον ἀπὸ τὸ πλοίον γενικοῦ φορτίου. Εύρισκομενος δὲ λιμὴν οὗτος εἰς ἄμεσον συναγωνισμὸν πρὸς τὴν Τεργέστην, τὴν Βενετίαν καὶ τὴν Γένοβαν, ἀκολουθεῖ μεθόδους φορτοεκφόρτωσεως συγχρόνους. Η συνολική κίνησις τοῦ λιμένος ἀνέρχεται εἰς δέκατομ. τόνων ἐπησίως. Τὰ 90% τούτων ἀντιπροσωπεύουν γενικὸν φορτίον. Μικρὰ εἶναι ἡ κίνησις πετρελαίου καὶ ὄλων υγρῶν χύμα. Τὸ σιδηρομετάλλευμα, τὰ φωσφῆτα καὶ τὰ σιτηρά εἰσάγονται ἐπίσης χύμα.

Ο λιμὴν υπὸ τὴν ἀρχικήν του «εδίδυμον»

## BUREAU VERITAS NAYTIKON TMHMA

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 424.330 — 473.270

ΤΕЛЕΞ ΠΑΡΙΣΙΩΝ: 29 226

όνυμασίσιν «Σουσάκ και Φιούμε» έπι 100 και πλέον έτη υπήρχεν δικαίωμας στην θάλασσα της Αδριατικής ήδη από την ίδια περίοδο.

Η έπιτυχανομένη ταχύτης είναι πράγματι έκπληκτη στη μέρος είναι Ριγιέκαν, χάρις είς τὸν ἄρτιον μηχανικὸν έξοπλισμὸν τοῦ λιμένος.

Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, ἀποτελούσαν ἄλλοτε τὸν χωριστὸν λιμένα Σουσάκ, γίνεται ἡ φόρτωσις σκληρᾶς και μαλακῆς ξυλείας. Τὰ φορτία φθίνουν ἐξ Αύστριας, Οὐγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας και τῆς γιουγκοσλαβικῆς ἐνδοχώρας. Επιτυχεῖς προσπάθειαι καταβάλλονται, ὅπως πεισθούν οἱ φορτωταὶ και οἱ οἰκοὶ μεταφορῶν νὰ παραδίδουν τὰ φορτία, βάσει τῶν νεωτέρων μεθόδων, ώστε νὰ καθίσταται εύχερεστέρα ἡ παραλαβὴ τῶν.

Αἱ λιμενικαὶ ἄρχαι εἰναι πλήρως ἐνήμεροι τῶν πλεονεκτημάτων πακεταρισμένης ξυλείας και παρακολουθοῦν τὰς ἔρευνας τῆς δρεπανικῆς ἑταίριας Ἐρευνῶν και Ἀναπτύξεως, μὲ μεγάλον ἐνδιαφέρον.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΜΠΑΚΑΡ

Ο λιμὴν οὗτος θὰ συμπληρώσῃ τὴν δράσιν τοῦ μεγαλύτερου λιμένος τῆς Ριγιέκας. Αἱ ἔργασίαι ἔχουν ἥδη προχωρήσει εἰς τὴν κεφαλὴν ἐνὸς φύρδου, γνωστοῦ ὡς δρμοῦ Μπακάρ. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους θὰ ἐνεργούνται ἵκει φορτοεκφορτώσεις. Η ἐπιλεγεῖσα θέσης εἶναι ἔξαρτος. Ψυλοὶ λόφοι, οἱ δόποιοι περιβάλλουν τὸ φύρδο, μὲ τὰ διαθέσια ὅδατα, θὰ προστατεύουν πλοῖα και ἔγκαταστάσεις, ἐκ τῶν πνεόντων σφοδρῶν ἀνέμων εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν.

Τὸ μόνον μειονέκτημα εἶναι, διτὶ ὀδόκληρος η μεταφορικὴ κίνησις ἀπὸ τοῦ λιμένος, θὰ γίνεται διὰ σιδηροδρόμου (μονῆς γραμμῆς πλήρους στροφῶν), ὃ ὅποιος προβάλλει εἰς ὄψις 750 μ. ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Ήδη λειτουργεῖ ἀπόδρομος πετρελαιού. Ἐπὶ τῆς νοτίας πλευρᾶς τοῦ δρμοῦ κατεσκευάσθη τὸ κύριον ἀγκυροδόλιον διὰ μετάλλευμα, μήκους 240 μ. και δάθους ὅδατος 15 μ. Κατὰ τὸ ἄμεσον μέλλον ἐν μόνον πλοῖον θὰ δύναται νὰ ἐκφορτώνῃ ἑκατόντα εἴκοσι.

Δύο πόργοι ἀρταγάνων τῶν 16 τόνων, θὰ λειτουργοῦν και θὰ παραδίδουν τὸ μετάλλευμα κατ' εὐθεῖαν εἰς τὸ βαγόνιον. Διὰ νὰ τηρήται δὲ ἡ ἐκφόρτωσις εἰς τὸν ρυθμὸν τῶν

10.000 τόν. ημεροήσιων, θὰ ὑπάρχῃ κάτω τῆς στάθμης τῆς ἀρταγῆς περιοχῆς ἀπόθηκευσεως 200.000 τόνων φορτίου. Ο χρόνος τῶν 5 ημερῶν θὰ τηρήται μεταξὺ τῆς παραβολῆς τοῦ ἐνός πλοίου ἀπὸ τοῦ ἄλλου, οὕτως ὥστε νὰ περατωταὶ ἡ φόρτωσις.

Ἐνῷ θὰ αὐξάνῃ ἡ κίνησις και τὰ μέσα ἀγκυροδόλιας θὰ ἐπεκτείνωνται, τὸ πρόδρομο παραδόσεως θὰ καταστῇ διζύτερον και δὲν ἀποκλείεται ἡ χρησιμοποίησις μικρῶν φορτηγῶν, πρὸς ἀνακούφισιν τῆς συμφορήσεως τῆς κινήσεως εἰς τὸν παραλία.

Τὰ σχέδια ἀπόδειπτου εἰς κίνησιν 2 ἑκατ. τόνων ἔτησίως. Τοῦτο ἀποτελεῖ παράδειγμα τῆς ιδιοφυΐας τῶν Γιουγκοσλαβῶν διὰ τὴν ἔξουστερωσιν τῶν μεγίστων φυσικῶν ἐμποδίων, τὰ ὄποια δεσπόζουν τῆς πρὸς λιμενοποίησιν περιοχῆς.

#### Ο ΛΙΜΗΝ ΚΟΠΕΡ

Ο τελευταῖος και λίαν ἐνδιαφέρων λιμὴν τῆς Γιουγκοσλαβίας εἶναι ὁ λιμὴν Κόπερ, παρὰ τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Ἰστρίας. Εἶναι νέος λιμὴν κατασκευασμένος ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ἀρχῆς περιωρισμένου δίου. Χώρος, πάντως, ὑπάρχει δι' ἐνδεχομένην ἐπέκτασιν.

Διὰ μηχανικῶν μέσων και ἀπόδειπνονται αἱ φορτοεκφορτώσεις. Η μεταφορικὴ κίνησις ἀπότελεται ἐξ δλοκάληρου ἐκ γενικοῦ φορτίου και περιλαμβάνει ζαχάρεις Κούβας, λιπάσματα και καφὲ (κατεργασμένον εἰς τὰς ἀπόθηκας τοῦ λιμένος). Εἰς τὰς ἀποθήρας δημοσίας, ἔλλειπον γερανοί, φαινόμενον παρατηρούμενον εἰς πολλοὺς εὐρωπαϊκοὺς λιμένας. Αἱ λιμενικαὶ ἄρχαι ἀδιαφοροῦν διὰ τὴν προμήθειάν των. Πάσα ἔργασία διεξάγεται διὰ τῶν μηχανημάτων τοῦ πλοίου.

#### ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ἐκ τῆς συντόμου ἀνασκοπήσεως τῶν σημεριῶν συνθηκῶν ἔργασίας και τῶν ὑφισταμένων σχεδίων ἐπεκτάσεως τῶν κυριωτέρων γιουγκοσλαβικῶν λιμένων, προκύπτει, διτὶ ἐπὶ τινα ἡ προπηγήται ἡ κατασκευὴ ἀγκυροδόλων πρὸς ἔξυπηρέτερων τῶν προσεγγιζόντων εἰς τοὺς λιμένας τούτους πλοίων, πρὸς ἔκφορτωσιν εἰδῶν εἰσαγομένων και πρὸς φόρτωσιν εἰδῶν ἔξαγομένων. Τὰ ὄλικα και μέσα κατασκευῆς ἡ γείτων χώρα προμηθεύεται εὐθηνότερον παρ' ὅσον οἰσδήποτε ἄλλος λιμὴν τῆς Δ. Εύρωπης. Τοῦτο εἶναι εύνόητον, δεδο-

μένου ὅτι:

1) Αἱ θάλασσαί της δὲν ἔχουν παλιρροίας, ἐνῷ τὰ δρη, σχεδόν παντοῦ ἐπὶ τῆς παραλίας, κατερχόμενα τρόπον τιὰ καθέτως, δημιουργούν δασέα υδατα. Οι πιθμένες ἐκ παραλίου εἶναι δραχάδεις, οὕτω δει ἐκβαθύνσεις δὲν καθίστανται ἀναγκαῖαι. Επιπρόσθετως δὲν ὑπάρχουν ποταμοί, ἔκτος εἰς Πλότσε, μεταφέροντες ἵλιν πρὸς τὰς ἑκατόλιτρας.

2) Οσάκις δρος ἡ μέρος αὐτοῦ εὐρίσκεται εἰς τὴν ὁδὸν ἐκμεταλλεύσεως, τὸ ὑλικὸν τῶν λατομείων του χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν στερεῶν ἀποθαρρῶν, ἐκτεινομένων ὑπὸ τὴν σκιὰν τοῦ δρους, ἐκ τοῦ ὅποιου ἔλιθοφθη τὸ ὑλικόν.

3) Μέ συστάδας νήσων ἔγγυς τῶν λιμένων ἐπροίκισεν ἡ φύσις τὰς ἀκτάς. Οὕτω, σπανίως εἶναι ἀναγκαῖα ἡ κατασκευὴ και ἡ διεύρυνσις δαπανηρῶν κυματοθραυστῶν.

#### ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τὸ γενικὸν φορτίον ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον συντελεστὴν τῆς φορτοεκφορτωτικῆς κινήσεως. Απλῆ εἶναι ἡ σύνθεσις τῶν φορτίων (ἔκτος τῶν διακινουμένων διὸ τῶν λιμένων τῆς Ριγιέκας και τοῦ Κόπερ), καθ' ὅσον τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον εἰς Γιουγκοσλαβίαν δὲν ἀνήλθε τόσον, διτε νὰ ἀπαιτοῦνται πολυτελεῖταις μεταφοραὶ μὲ τὰς ἐντεῦθεν περιπλοκάς. Αἱ εἰσαγωγαὶ εἶναι φωσφατούχα λιπάσματα, διὸ τὴν γεωργίαν και αἱ ἔξαγωγαὶ μεταλλεύματα. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις αἱ μεταφοραὶ εἶναι χῦμα.

Ορισμένοι λιμένες, ιδίᾳ τῆς Ριγιέκας, θὰ ὀφελοῦντο ἐδὲν αἱ λιμενικαὶ ἄρχαι ἀνελάμβανον τὰς ἔργασίας τῆς μεταφορᾶς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ διὸ σιδηροδρόμων. Αἱ διδικαὶ μεταφοραὶ, ἔκτος τῆς Ριγιέκας, εἶναι λίαν μικραί, διτε νὰ μὴ παρουσιάζουν πρόβλημα. Επιτακτική, δημοσία, εἶναι ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τοῦ ὑφισταμένου ἀνεπαρκούς σιδηροδρομικοῦ συστήματος, ἐδὲν πρόκειται νὰ αὐξηθῇ ἡ μεταφορικὴ κινητική, παραλλήλως πρὸς τὴν πρόβλεψιν ἐφοδιασμοῦ διὸ μηχανικῶν μέσων και περαιτέρω λιμενικῶν ἔργων.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Ριγιέκας μελετάται σήμερον σύστημα ἐσωτερικῆς ἐκφορτώσεως διὸ φορτηγίδων μὲ κατάστρωμα, αἱ διποιαὶ εἶναι ἐν χρήσει ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τῆς Ν. Υόρκης.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE  
LONDON WALL  
LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE  
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET  
PIRAEUS

TEL. 421.011  
421.012  
421.013

CABLE ADDRESS:  
ADRIAD - PIRAEUS

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## ΣΚΕΨΕΙΣ ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΕΞΟΡΜΗΣΕΩΣ

**ΟΥΤΕ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΑ ΥΠΕΡΒΑΛΛΩΜΕΝ !  
ΟΥΤΕ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΑ ΑΠΟΚΡΥΠΤΩΜΕΝ !**

Τό μεγάλο φαράδικο - έργοστάσιο «ΘΕΤΙΣ», προσφάτως ρωσικής κατασκευής από τά άγορασθέντα υπό τον κ. Φραγκίστα, έπιστρέψει περί τά τέλη Μαρτίου από την πρός τόν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν ἀλιευτικὴν ἔξορμησίν του. Είναι ή πρώτη ἀπό άλληνης πλευρᾶς πρός τά ἀλίπεδα τού ωκεανού τούτου δοκιμαστική ἔκστρατεία καὶ είναι εὐνόητον πόσον ή ἔκβασις τῆς προσπαθείας συγκινεῖ τὸν παρ' ήμιν ἀλιευτικὸν κόσμον, ίδια τοὺς κύκλους τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας, οἱ ὄποιοι θέλουν νὰ καταποιησοῦν ἐπακριβῶς καὶ νὰ συγκρίνουν ποὺ είναι προτιμότερον νὰ φαρεύουν, εἰς τὰ ἀλίπεδα τῆς Μαυριτανίας πρός τόν 'Ατλαντικὸν ἢ νὰ στραφούν πρός τὰ νέα ἀλίπεδα τού 'Ινδικοῦ. Μολονότι ούδεμις μέχρι τῆς στιγμῆς ἀνακοινώσις ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἔξορμησίας ταύτης ἔγένετο ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐν τούτοις ἐκυκλοφόρησαν αἱ πλέον παράδοξοι καὶ ἀντικρουόμεναι φῆμαι, αἱ μὲν διτοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν είναι εὐχαριστημένοι ἀπὸ τὸ ταξίδι αὐτῷ καὶ διτοὶ δὲν θὰ ξαναστήσουν τὸ φαράδικο στήπην ίδια περιοχή, αἱ δὲ διτοὶ ή ἔξορμησίς ἐπέτυχε πλήρως καὶ διτοὶ τὸ πλοίον ἐπιστρέψει κατάφορτον ἀπὸ ἐκλεκτὰ φάρια.

'Ἐπειδὴ ησχολήθημεν μὲ τάς πρός τόν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν ἔξορμησίες, ἔγραψαμεν ἐπανειλημένως ἐπ' αὐτῶν εἰς προηγούμενο σημεώματα μας καὶ ἐδώσαμεν ὥρισμένας πληροφορίας, δάσει τῶν ἐρευνητικῶν ταξιδίων τού «Discovery», τῶν ἐπανειλημένων ἐπιτυχῶν ἔξορμησεων τῶν ρωσικῶν φαράδικων - ἔργοστασίων, τῶν ἐκκινούντων πρός τά περιοχὰς ταύτας ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, ἔθεωρήσαμεν σκόπτιμον νότο ἔχωμεν σαφεῖς ἐπὶ τῆς ἔξορμησεως τού «ΘΕΤΙΣ» πληροφορίας. 'Ἐπεκοινώνησαμεν λοιπὸν μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, οἱ ὄποιοι εὐχαριστῶσαν καὶ διὰ πρώτην φορᾶν δὸν ἀφορᾶ τὸ σκάφος τούτο, μᾶς ἐδώσαν τάς ἔξης λεπτομερεῖς πληροφορίας: 1) 'Η δοκιμαστικὴ ἔξορμησίς τού «ΘΕΤΙΣ» ἐπέτυχε πλήρως, διτοὶ ἐπραγματοποιήθη, δάσει προμετεπημένου σχεδίου δράσεως, ἐκ μέρους τῶν Ρώσων τεχνικῶν ἐπὶ τῆς ἀλιείας. 2) 'Η ἀνά 24ωρων ἀλιευθεῖσα ποσότητη ἐκμασίνετο μεταξὺ 12 - 15 - 18 τόνων ίχθύων. 3) 'Η ἐπιχείρησις ἔκρινε σκόπιμον νότο κρατήσῃ μόνον τοὺς 10 τόνους κατά μέσον δρόνον ἀπὸ ἐκλεκτὰ φάρια καὶ τὰ ὑπόλοιπα νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὸ ίχθυαλευρον. 4) 'Η μεγαλύτερα ποσότητα ἐκ τοῦ ἀλιευμάτος ἀποτελεῖται ἀπὸ συνασρίδες κοκ-

κινωπές τῶν 3-5 κιλῶν, ἀπὸ σφυρίδες, μπαρμπούνια, γαλέους, λιθρίνια, φαγκριὰ κ.τ.λ. 'Η διά κάθε ειδος χωριστά ποσότητα θὰ ἀναγγελθῇ μόλις τὸ σκάφος καταπλεύσῃ εἰς τὸν Πειραιά.

Αὕτη είναι ή πραγματικότης καὶ δὲν πρέπει νὰ δίδεται σημασία εἰς τὰς φήμας τῶν τριδών, αἱ ὄποιαι ἵσως νὰ προέρχωνται καὶ ἀπὸ ἐπαγγελματικὰς ἀντιζηλίας. Είναι εὐνόητον διτοὶ εἰς μίαν ἔξορμησίν, ποὺ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς πραγματοποιεῖται διὰ πρώτην φορᾶν, δύνατὸν είναι νὰ προκύψουν μύριαι ὄσαι δυσχερεῖσαι καὶ ἀνώμαλοισι, αὐτὸ διμος δὲν σημαίνει διτοὶ αὐτοὶ δὲν δύνανται νὰ ὑπερπηδηθοῦν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἔξομας λυθῶν. Τὸ δέδαιον καὶ σπουδαιὸν συνάμα γεγονός, τὸ ὄποιον πρέπει νὰ ἔχει τὸν φόρον, δύνατὸν είναι νὰ εξαρθῇ, είναι διτοὶ ἀνοιξε δρόμος πρός τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν διὰ τὰ ἐλληνικὰ φαράδικα, ποὺ ἀγεληδόν συνεσωρεύοντο εἰς τοὺς μπάγκους τῆς Μαυριτανίας. Τώρα ὑπάρχει διέξοδος πρός νέας κατευθύνσεις καὶ συντόμως θὰ διευρυνθῇ δρόμος πρός τὸν Περσικὸν κόλπον, δύνατο πολλὰ δυνάτων νὰ ἐπιτύχῃ ἡ ἀλιευτικὴ μας δραστηριότης. 'Εκείνο ποὺ προέχει σήμερον είναι νὰ ἀξιοποιηθῇ τὸ λαμπρὸ παραδείγμα τού «ΘΕΤΙΣ» καὶ νὰ φύγῃ τὸ ταχύτερον καὶ δεύτερο ἐλληνικὸ φαράδικο διὰ τὸν 'Ινδικό, νὰ τὸ ἀκολουθήσῃ καὶ τρίτο, τετάρτο, δέκατο καὶ δισμήδον νὰ κατακτήσῃ, νὰ γεμίσῃ ὡς ἀπέραντος αὐτὸς ὡκεανός ἀπὸ Ἑλληνικὰ φαράδικα.

Νὰ ἔχουμε τὸν νῦν μας διότι τὰ πράγματα δὲν είναι καὶ τόσον εύκολα. Τὸ ἐπίτευγμα τού «ΘΕΤΙΣ» δὲν φρείλεται εἰς Ἑλληνικὰ πλευρώματα, ἀλλὰ εἰς τοὺς λίαν ικανούς Ρώσους τεχνικούς, οἱ ὄποιοι δὲν καταπιάνονται μὲ δουλείες τῆς κουτουράδας, ἀλλὰ μελετούν ἐπὶ τῶν προτέρων κάθε των ἔγχειρημάτων, οὕτως ὥστε ἡ ἐπιτυχία των νὰ είναι ἔξησφαλισμένη. Αὐτὸ δόμας δὲν σημαίνει διτοὶ πρέπει νὰ σταυρώσουμε τὰ χέρια καὶ νὰ περιμένουμε πότε τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα θὰ καταρτισθοῦν τεχνικῶς διὰ νὰ ξεμιτίσουμε πρός τὸν 'Ινδικόν. 'Οχι δέδαια! 'Ημποροῦμε δόμας κάλιστας, νὰ ζητήσουμε τὴν τεχνικὴν συνδρομὴν τῶν Ρώσων δι' ἕνα ἔξαμνον, ὡς εἰδικῶν διδασκαλῶν, ἔως διτοὶ ἔξασκηθοῦν τὰ πληρώματά μας, δῆπος τούτο συνέδη μὲ τούτο τὸν περιορικόν κέρδος. 'Ησαν κρατικά, 'Ακαδημαϊκῶν δέ, ὡς γνωστόν, η τεχνικώτερα μέθοδος, δὲν είναι πάντοτε καὶ η πλέον οἰκονομική. Τὰ πλοῖα αὐτά, σύμφωνα μὲ τὰς ναυπηγικὰς τῶν γραμμάς, τὰ χαρακτηριστικά

άνω σκοπόν. Σημειωτέον διτοὶ αἱ πρός τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν ἔξορμησίες παρουσιάζουν πολλὰ πλεονεκτήματα, ἐκ τῶν διποίων τὰ κυριώτερα είναι διτοὶ συντομεύεται η ἀλιευτικὴ ἐκστρατεία εἰς 60 ημέρας καὶ διτοὶ ὑπάρχει μεγάλη ποικιλία ἐκλεκτῶν ίχθύων.

Κάμετε ἵνα πρόχειρο λογαριασμὸ διὰ νὰ πεισθῆτε διτοὶ, η πρός τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἀλιεία είναι κατὰ πολὺ συμφερωτέρα, διότι διὰ τὴν ίδιαν ποσότητα ἀλιεύματος τὸ κόστος παραγωγῆς είναι κατὰ 30 ἢ 35% μικρότερον τού 'Ατλαντικοῦ. Παράδειγμα: "Ἐνα ποντοπόρον ἀλιευτικὸν ψυγεῖον, ικανότητος ἑναποθηκεύσεως 500 τόνων κατεψυγμένων ίχθύων, ἔδην εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν πρέπει νὰ παραμείνῃ τρεῖς τούλαχιστον μήνας διὰ νὰ γεμίσῃ τὰ ἀμπάρια του, εἰς τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν τὴν ίδια δουλειὰ θὰ περατώσῃ ἑντὸς 60 ημερῶν. Διαφορὰ τεραστίας εἰς τὸ κόστος παραγωγῆς διὰ κάθε ἔξορμησίν. "Οταν σὺν τῷ χρόνῳ πυκνωθοῦν τὰ πρός τὸν τομέα τούτον ταξίδια καὶ πρωθηθοῦν πρός τὸν Περσικὸν κόλπον, δύνατο πολλὰ δυνάτων νὰ ἐπιτύχῃ ἡ ἀλιευτικὴ μας δραστηριότης. 'Έκείνο ποὺ προέχει σήμερον είναι νὰ ἀξιοποιηθῇ τὸ λαμπρὸ παραδείγμα τού «ΘΕΤΙΣ» καὶ νὰ φύγῃ τὸ ταχύτερον καὶ δεύτερο ἐλληνικὸ φαράδικο διὰ τὸν 'Ινδικό, καὶ τρίτο, δέκατο καὶ δισμήδον νὰ κατακτήσῃ, νὰ γεμίσῃ ὡς ἀπέραντος αὐτὸς ὡκεανός ἀπὸ Ἑλληνικά φαράδικα.

\* \* \*

"Ετονίσαμεν δεόντως τὴν πρός τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν ἔξορμησίαν τού «ΘΕΤΙΣ» καὶ προσδώκαμεν εἰς τὸ λαμπρὸν ἐπίτευγμά του τὴν ἀνάλογον ἀξίαν. Μία τοιαύτη προσπάθεια δημιουργεῖ προοπτικήν καὶ διὰ τὴν καθ' δόλου ἀλιευτικὴ μας δραστηριότητα εἰς τὸ μέλλον. "Ἄσ μας ἐπιτραπῇ τώρα νὰ πειραθώμεν μίαν σύντομον οἰκονομικοτεχνικὴν ἀνασκόπησιν ὡς πρός τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σκάφους ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, μὲ κίνητρον μόνον καὶ μόνον τὸ κέρδος. Τὰ φαράδικα τῆς σειρᾶς τού τύπου «ΘΕΤΙΣ», «ΡΕΑ» καὶ πολλῶν ὄλων, ἐναυπηγήθησαν δάσει ρωσικῶν σχεδίων — ἀρίστων καθ' δόλα — πλήν μὲ γνώμων, τὰ τεχνικὰ ἐπιτεύγματα εἰς τὴν ἀλιεύσιν μόνον καὶ διχά τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων δι' ἐμπορικὸν κέρδος. "Ησαν κρατικά, 'Ακαδημαϊκῶν δέ, ὡς γνωστόν, η τεχνικώτερα μέθοδος, δὲν είναι πάντοτε καὶ η πλέον οἰκονομική. Τὰ πλοῖα αὐτά, σύμφωνα μὲ τὰς ναυπηγικὰς τῶν γραμμάς, τὰ χαρακτηριστικά

## BUREAU VERITAS

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕΝ ΣΗΜΕΙΩΣΑΤΕ ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΜΑΣ

ΤΗΛ. KENTRON : 424.330

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : 473.270

των και τὸν δύκον των, δὲν ἔχουν ἀρκετὴν Ικανότητα ἐναποθηκέυσεως ἀλιευμάτων, τοῦθ' ὅπερ τὰ καθιστά καὶ ἀντιοκονομικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν. Δύνανται νὰ ἐναποθηκέυσουν 600 τόν. κατεψυγμένους ίχθυν καὶ 140 τόν. ίχθυαλεύρου, ἐνῷ τὰ νῦν ναυπηγούμενα φαράδικα εἰς Εὐρώπην καὶ Ἰαπωνίαν, μὲ τὰ ἴδια ἀκριβῶς χαρακτηριστικά, ἔχουν χῶρον ἐναποθηκέυσεως τριπλάσιον περίπου, διὰ νὰ δύνανται νὰ ἀποδώσων.

'Επίσης ὁ δύκος τοῦ σκάφους καὶ αἱ ἐπ' αὐτῷ πολλαπλαῖς ἔγκαταστάσεις, ἀπαιτοῦν ἀνάλογον πολυάριθμον πλήρωμα, τὸ διόποιον δὲν ἔχει εὐλογον ἀπασχόλησιν. 'Ο λογαριασμὸς εἰς τὸ τέλος τοῦ χρόνου, θὰ ἐμφανίζῃ περιωρισμένα ἔσοδα, λόγω ἀνεπαρκούντων ἐναποθηκέυσεως ἀλιευμάτων καὶ δυστανάλγως μεγάλα κονδύλια διὰ τὰς δαπάνας κινήσεως τοῦ σκάφους. Πόθεν λοιποῦ θὰ προκύψῃ ἵνα ἐμπορικὸν κέρδος, ποὺ θὰ καλύψῃ τὰς τυχόν ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου καὶ θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τοῦ κεφαλαίου; Γράφοντες τὰς συντόμους τάυτας παρατηρήσεις δὲν ἔχουμεν κατὰ νοῦν τὴν ἀσκησιν κριτικῆς, ἀπλῶς ἐπισημαίνομεν ὥρισμένα μειονεκτήματα, τὰ ὅποια φρονούμενοι διὰ δύνανται νὰ θεραπευθοῦν καὶ νὰ συμπληρωθοῦν. Οἰκοθεν νοεῖται διὰ δὲν ἄρκει ἡ τεχνικὴ ἀπόδοσις τοῦ φαραδίκου νὰ είναι σπουδαία, ἀλλὰ πρέπει καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις νὰ είναι ἀνάλογως ἀπόδοτική, διὰ νὰ στηριχθῇ ἡ ἐπιχειρησις. 'Ἐδαν δὲν συμῇ τοιούτον τι, ποὺ ἐπιβάλλει καὶ ἡ πλέον στοιχειώδης ἐπὶ οἰσασθήσεις διομηχανίας λογική, τότε δῆλη ἡ ὑπόθεσις καταντᾶ μία ἀφροτρέμη ἔνοια. 'Η θεωρία διὰ τὸ φαραδίκον αὐτά θὰ κομίζουν πάντοτε ἐκλεκτὸν ἀλίευμα, ποὺ θὰ ὑπερκαλύπτῃ τὰ ἔξοδά των, δὲν εὔσταθει, διότι εἰς τὴν θάλασσα καὶ διὰ τὰ ἔργα τῆς παρόμοιοι ὑπολογισμοὶ δὲν ἔχουν θέσιν.

'Εκείνο ποὺ προέχει σήμερον, εἶναι νὰ μελετηθῇ μὲ προσοχὴν ἡ δυνατότης ἐπαυξήσεως τοῦ χώρου ἐναποθηκέυσεως ἀλιευμάτων, μὲ κάθε θυσίαν, ἐν ἀνάγκῃ καὶ μὲ τὴν ἀχρήστευσιν τῶν ἔγκαταστάσεων ίχθυαλεύρου (ἀς

μὴ φανῇ τοῦτο παράδοξον), διότι ὁ χῶρος ποὺ θὰ ἀπελευθερωθῇ θὰ μετατροπῆ εἰς ψυκτικὸν θάλασμον διὰ 250 τόν. ίχθυών, ποὺ θὰ ἀποδίδουν ἄνω τῶν 30.000 λιρῶν, ἐνῷ τὰ ίχθυαλεύρα δὲν ἀποδίδουν παρά 150 τόν. X 45 λίρες = 6.750 λίρες μόνον. Οὕτω, ἡ διαρρύθμισις τοῦ χώρου ἐναποθηκέυσεως, κατόπιν προσεκτικῆς μελέτης δύναται νὰ ἐπαυξηθῇ εἰς 900 ἢ καὶ 1.000 τόνους ἀλιευμάτων, ὅποτε τὰ φαραδίκα αὐτὰ θὰ είναι ἀποδοτικά. 'Η μεταστήθη δύναται καλλιστα νὰ γίνῃ εἰς τὸν Πειραιά καὶ νὰ στοιχίσῃ πιὸ φθινὴν ἀπό ὅπουδή ποτε ἀλλοῦ. 'Η μόνη ἀντίρρησις θὰ είναι ἡ ἀπώλεια χρόνου, τούλαχιστον τριῶν μηνῶν, διὰ νὰ γίνῃ καλὴ ἐργασία. 'Ἐντὸς τῶν προσεχών ἡμερῶν τὸ «ΘΕΤΙΣ» θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα κατάφορτον ἀπὸ ἐκλεκτὸν ἀλίευμα, θὰ γίνῃ ἡ ἐκτίμησης τοῦ φορτίου, ὁ λογαριασμὸς τῶν ἔχεινει τοῦ σκάφους δαπανῶν καὶ ἡ ἐπιχειρησις θὰ ὑπολογίσῃ, ἐάν συντρέχῃ λόγος νὰ

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

γίνουν οι διὰ τὴν ἐπαύξησιν τοῦ χώρου ἐναποθηκέυσεως μετατροπαί.

Γνωρίζουμεν τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων τούτων καὶ τί δύνανται νὰ ἀποδῶσουν μὲ τὴν πλέον χρηστὴν διαχείρισιν. Γνωρίζουμεν ὡσαὖτας τὴν ἀξίαν ὠρισμένων ἐλληνικῶν ποντοτόρων φαραδίκων - ψυγείων τῆς ιδίας ικανότητος ἐναποθηκέυσεως ἀλιευμάτων. 'Εάν ἐπρόκειτο νὰ ἐκλέξωμεν, ἡ προτίμησίς μας θὰ ἐστρέφετο πρὸς τὰ ἐλληνικά, διότι μὲ ἐλάχιστα κεφάλαια ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πρώτα, ἡ ἐκμετάλλευσίς των είναι λίαν ἀποδοτική. Δὲν ἀναφέρομεν ὄντως μάτα, διὰ νὰ μὴ νομισθῇ διὰ προβαίνομεν εἰς διαφήμισιν. 'Ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἔκτειντον συνάγεται τὸ συμπέρασμα, διότι προκύπτει ἡ ἀνάγκη τῆς μετατροπῆς τῶν νέων τούτων σκαφῶν, διὰ τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ χώρου ἐναποθηκέυσεως ἀλιευμάτων. Τούτο, δεδομένης, ἐναπόκειται εἰς τὴν ἐλευθέραν κρίσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

## ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΖΟΜΕΝΑ ΦΑΡΑΔΙΚΑ - ΨΥΓΕΙΑ

'Εγράψαμεν ἐπανειλημμένως εἰς προηγούμενα σημειώματά μας, διότι ὁ ἀλιευτικός μας στόλος, ἀποτελούμενος κατά μέγα μέρος ἀπὸ παρήλιο σκάφη, μετασκευασθέντα καὶ ἐκσυγχρονισθέντα κατά τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, θὰ ἀνανεωθῇ σὺν τῷ χρόνῳ μόλις ἀποκτήσωμεν καλύτερα πλοῖα καὶ οὕτω τὰ παλαιά θὰ ἀπουρθοῦν. 'Η ἀρχή, ὡς γνωστόν, ἔγινε μὲ τὸ «ΕΥΡΥΔΙΚΗ I», κατασκευής τοῦ 1912, τὸ ὅποιον ἀφού πέρασε ἀπὸ δῆλο τὰ στάδια τῶν ἐμβαλωματικῶν λύσεων καὶ ἐστοίχισε περισσότερα ἀπὸ ὅσα εἴναι καινούργιο συγχρονισμένο φαραδίκο - ψυγείο, κατεσχέθη ὑπὸ τῆς Τραπέζης καὶ εὑρίσκεται παρωπλισμένον κάπου εἰς τὸ Πέραμα. 'Ἐγένετο ἐπανειλημμένη πλειστηριασμός διὰ τὴν ἐκποίησην του, πλὴν οὐδέτερης ἐνδιαφέρομενος μνηστήρης ἐνεφανίσθη καὶ τὸ σκάφος, μὲ τὰ 54 χρονάκια στὴν ράχη του, φθείρεται καὶ σπίπεται διὰ νὰ καταντήσῃ στὰ παλαιοσίδερα.

'Ἐν τούτοις, ἐγένοντο προτάσεις ἀγορᾶς τοῦ πλοίου ὡς δυοθητικοῦ (εἰς λογικὴν τιμὴν τῆς πιάτσας), ὡς καὶ δι' ἐκμίσθωσιν ἐπὶ ἔξαμην, κατηματικῶς, πλὴν ἡ Τραπέζη, ἐμμένουσα εἰς μίαν ἔξω τῆς πραγματικότητος τιμήν, ἀπέρριψε τὰς προτάσεις. Κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡ Τραπέζη ἐπέρπετε νὰ συζητήσῃ καὶ νὰ ἀποδεχθῇ τὰς προτάσεις, διότι ἄλλη λύσις καταυτέρα δέν ὑπάρχει διὰ τὸ φαραδίκο αὐτὸν.

Τώρα ἡλθεν ἡ σειρά τοῦ «ΑΣΤΑΚΟΣ» κατασκευῆς τοῦ 1931/32, μηχανή 34ετοῦς ἡλικίας, ταχύτης 7 μίλια περίπου. 'Εγένοντο προτάσεις εἰς τὴν Τραπέζαν δι' ἀγορᾶν τοῦ πλοίου ὡς δυοθητικοῦ εἰς λογικὴν τιμὴν τῶν περιστάσεων, ὡς ἐπίσης καὶ δι' ἐκμίσθωσιν ἐπὶ τινας μήνας, πλὴν ἡ πρότασης ἀπερρίφθη.

Τὴν τύχην τῶν ὡς ἄνω δύο φαραδίκων θὰ ἔχουν συντόμως καὶ ἄλλα παλαιά ἀλιευτικά πλοῖα, μικρὰ καὶ μεγάλα.

## ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΜΕΓΑΛΟΙ ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΟΙ

'Η ἀμιλλα μεταξὺ τῶν τριῶν μεγαλύτερων ιχθυοπαραγωγῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, Ἰαπωνίας, Κίνας καὶ Ρωσίας, συνεχίζεται ὀλονέν ἐντακτικά, διὰ τὴν ἀνάδειξην δχι μόνον ἐκείνης που θὰ ἐπερπάσῃ τὰς ἀλλας ἀπὸ ἀπόψεως ἐπισημαντικής παραγωγῆς, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων που θὰ συμβάλλουν λυστελέστερον εἰς

τὴν κατάκτησιν τοῦ ἐναλίου πλούτου διὰ τῆς ἀποκαλύψεως καὶ ἐπισημάνσεως νέων ἀνά τούς ὠκεανούς ἀλιπέδων δράσεως, ηθὰ σημειώσουν ἀνωτέρας τεχνικάς ἀπόδοσης διὰ τῆς ἐφαρμογῆς νέων ἀποτελεσματικῶν μεθόδων ἀλιείας εἰς βαθέα ὑδατα, ηθὰ βελτιώσουν οὐσιώδως τὴν περιποίησιν καὶ κονσερ-

## C E U T A

'Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς Οίκος ύλικων & τροφίμων τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων

### ATLANTIC Supply Ltd.

12 ALFAU Street, CEUTA. 24 Hrs Service. PHONES : 19-15 OFFICE  
NIGHT : 42-12 & 45-89

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπίθλεψιν τοῦ ὁμογενοῦς Καρπαθίου

### ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΜΗΝΑ ΔΙΑΚΟΜΑΝΩΝ

MAIL ADDRESS  
GEORGE PAPAMINA  
P.O.BOX 241  
C E U T A - Spain

TIMAI LOGIKAI  
Cables : PAPAMINAS - ATLANTIC  
C E U T A

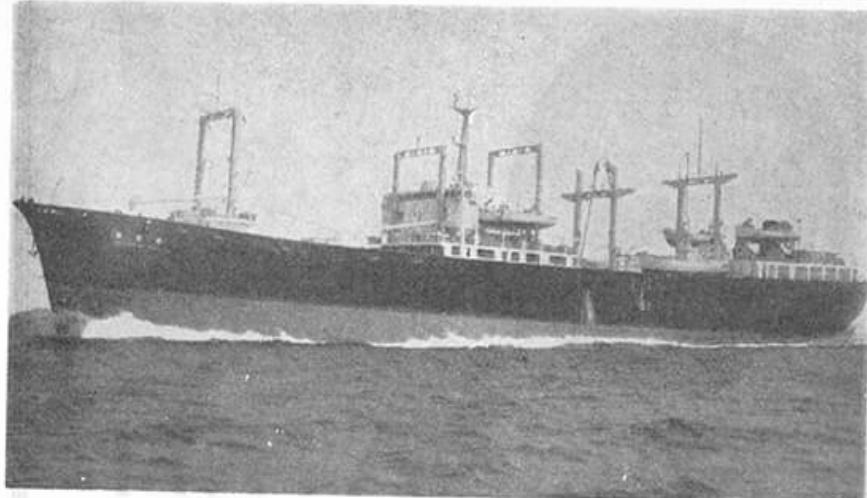
"Ελληνες 'Εφοπλισται καὶ Πλοίαρχοι,

Προτιμάτε καὶ ὑποστηρίζετε τὸν μόνον καὶ γνήσιον ὁμογενή σας εἰς Θέουταν, δεδαιότατοι ὄντες, διὰ σᾶς ἐξυπηρετητῇ δεόντως. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ



Κόψτε καὶ στείλτε μας τὸ παρόν γιὰ νὰ λάβετε ΔΩΡΕΑΝ, καὶ χωρὶς καμιάν ύποχρέωσί σας, αὐτὸ τὸ νέο 26σέλιδο εικονογραφημένο ἀναλυτικό τεῦχος τοῦ LINGUAPHONE, μὲ κάθε πληροφορία γιὰ τὸ Σύστημα ποὺ σᾶς μαθαίνει τὶς ξένες γλώσσες γρήγορα, εύκολα, τέλεια φέρνοντας στὸ οπίτι σας τοὺς διασημότερους καθηγητάς τοῦ Κόσμου.

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ LINGUAPHONE  
Πανεπιστημίου 10·'Αθῆναι·Τηλ. 623.880  
Θεσ/νίκη: Τοιμιακή 68 · Τηλ. 32370



'Ιαπωνικό φοράδικο - έργοστάσιο 9.000

βοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων.

'Η Ιαπωνία κατέχει μέχρι σήμερον τὴν πρώτην θέσιν μὲν σταθεράν παραγωγὴν κυμαινομένην γύρω στοὺς 6.500.000 τόνους. 'Η παραγωγὴ τοῦ 1964 ἔφθασε τοὺς 6.335.000 τόν., ύπελειφθῇ δῆμως τῆς τοῦ 1963 ητὶς ἐσημείωσε ρεκόρ μὲν 6.695.000 τόν. χωρὶς νὰ ύπαρχουν ἐνδείξεις ὅτι κατὰ τὸ 1965 θὰ υπάρξῃ δελτίωσις. 'Η Ιαπωνία, ὡς φαίνεται, ἐπέτυχε τὸ μείζον τῆς ἀπόδοσεώς τῆς μὲν τὰ ἐν γένει φοράδικα καὶ λοιπὰ ἀλιευτικὰ συνεργεία ποὺ διαθέτει σήμερον, διὰ τοῦτο καὶ ἡ ἐπιδεικνυμένη σπουδὴ ναυπηγήσεως μεγάλων ἀλιευτικῶν πλοίων - ἔργοστάσιων τύπου «ΣΙΚΙΣΙΜΑ ΜΑΡΟΥ» τῶν 9.000 tjh. (βλέπε σχέδιον). Οἱ Ιάπωνες ἐπιστήμονες ίχθυολόγοι καὶ οἱ ναυπηγοὶ εἰναι δέδαιοι ὅτι τὰ μεγάλα αὐτὰ πλωτὰ ἔργοστάσια διὰ σημεώσουν ἔξαιρετικάς ἐπιτυχίας, χρησιμοποιούμενα εἰς τὰ νέα ἀλίπεδα ποὺ ἐπεσημάνθησαν εἰς τὸν ἄχανή Εἰρηνικὸν 'Ωκεανόν.

'Η Κίνα ἀμφισθῆτε τὸ ὑπὸ τῆς F.A.O. δοθὲν ὡς ἀνώτατον ὅριον τῆς ίχθυοπαραγωγῆς τῆς 5.700.000 τόνων καὶ διαμαρτύρεται, ισχυριζομένη ὅτι ξεπέρασε κατὰ πολὺ τὴν ἀπόδοσιν τῆς Ιαπωνίας καὶ ὅτι αὐτὴ κατέχει σήμερον τὰ πρωτεῖα. Οὐδὲν εἰναι ἐπισήμως γνωστὸν ἀπὸ τὴν δύναμιν καὶ τὴν σύνθετον τοῦ κινεζικοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου. Τὸ μόνον ποὺ γνωρίζομεν ἀπὸ πληροφορίας προερχομένας ἀπὸ τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ τὴν Σαγκάην εἰναι ὅτι οἱ Κινέζοι, πιεζόμενοι ἀ-

τ., ἢπο τὰ ναυπηγούμενα εἰς σειράν

πὸ τὰς ἐπιστιτικάς τῶν ἀνάγκας, ἔπεσαν μὲν τὰ μοῦτρα στὴν ἀλιεία. "Ολοὶ οἱ Κινέζοι — ως λέγουν — χρησιμοποιοῦντες πάστης φύτεως πλεούμενο... φαρεύοντι! 'Εκείνο ποὺ πρέπει ιδιαιτέρων νὰ ἔξαρθῃ εἶναι ὅτι ἡ ἀσωτερικὴ ἀλιεία εἰς τὴν Κίνα, λιμνῶν, ποταμῶν, λιμνοθαλασσῶν, τεναγῶν, κλειστῶν ὑδάτων, ίχθυοτροφείων, θυμείων καὶ ἐν γένει ἡ οικόστοις ίχθυοκομία, εἶναι ἡ σπουδαιοτέρα εἰς τὸν κόσμον καὶ προσθέτει λίαν σημαντικὴν ποσότητα ἀλιευμάτων εἰς τὴν καθ' ὅλου ίχθυοπαραγωγὴν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπὸ ρωσικῆς πλευρᾶς καταδαλομένην διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας προσπάθειαν, αὕτη εἶναι ἀπὸ πάστης ἀπόφεως καταπληκτική. 'Η ίχθυοπαραγωγὴ κατὰ τὸ 1964 ἔφθασε τοὺς 4.500.000 τόνους καὶ ύπολογίζεται δάσει τῶν συγκεντρωθέντων στοιχείων ὅτι θὰ ὑπερβῇ τοὺς 5.000.000 τόν. διὰ τὸ 1965. 'Εκείνο ποὺ παρατηρεῖται στήμερον εἰς τὴν Ρωσίαν, εἶναι ἡ σπουδὴ διὰ τὴν ἀθρόαν ναυπηγήσιν πάστης φύτεως ἀλιευτικῶν πλοίων μικρῶν καὶ μεγάλων. 'Υπάρχουν ρωσικαὶ παραγγελίαι εἰς ὅλα τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου καὶ σύμφωνα μὲ τὸ πενταετές πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῆς ἀλιείας εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν, ἡ Ρωσία πρέπει νὰ παρατάσῃ προσεχῶς τὸν πλέον συγχρονισμένον καὶ τὸν πλέον ισχυρὸν ἀλιευτικὸν στόλον τοῦ κόσμου. 'Υπολογίζεται ὅτι χάρις εἰς τὰ μεγάλα πλωτὰ ἔργοστάσια ποὺ κατὰ δεκάδας θὰ διαθέτῃ ἡ Ρωσία καὶ τὰ ὅποια θὰ χρησιμοποιθοῦν

εἰς τὰ ἀνὰ τὰς διαφόρους περιοχὰς ἐπιστημανθέντα νέα ἀλίπεδα δράσεως, ἡ ίχθυοπαραγωγὴ θὰ διπλασιασθῇ, τῆς Ρωσίας ἀναδεικνυμένης ὡς τῆς πρώτης παραγωγοῦ χώρας ἀνὰ τὸν κόσμον. 'Έκ παραλλήλου μὲ τὰς ναυπηγήσεις, ἡ Ρωσία ἐκγυμνάζει πληρώματα, στελέχη, ἀριστους τεχνικούς ἐπὶ τῆς ἀλιείας. Γέμισαν σχολεῖα ἀλιείας ὅλοι οἱ μεγάλοι ίχθυολιμένες, ἀπὸ πλοΐα ἐρευνῶν, πλοία ἔσαστήσεως τῶν μαθητευομένων. Δηλαδὴ πρόβλημα πληρωμάτων διὰ τὰ φαράδια δὲν θὰ ὑπάρξῃ ποτὲ εἰς τὴν Ρωσίαν, διότι τεχνικοὶ καλῶς κατηρτισμένοι δι' ὅλους τοὺς κλάδους, μηχανικοὶ, ἡλεκτρολόγοι, ψυκτικοὶ, ἀξιωματικοὶ γεφύρας, καπετάνιοι φαράδες, ναύται καὶ ἀλιευράται διγαλμένοι ἀπὸ τὰ σχολεῖα, θὰ ὑπάρχουν πάντοτε ἔτοιμοι διὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὰ διάφορα φαράδια.

Διὰ τὸ Περού, ποὺ κατέχει τὴν πρώτην θέσιν (τύποις) ὡς ίχθυοπαραγωγοῦ χώρας, μὲν 9.000.000 τόνους διὰ τὸ 1964, πρέπει νὰ ἐπαναλάβωμεν τὰς ἀπόφεις τῶν ἄλλων διεθνῶν ἀλιευτικῶν κύκλων, διὰ τὸν πρόκειται περὶ ἀλιείας, οὔτε περὶ βρωσίμων ίχθυῶν, ἀλλὰ περὶ τοῦ φιλοῦ ἐκείνου φαριοῦ, «άντσοβέτας», ποὺ τὸ ρεῦμα «Humboldt» προωθεῖ πρὸς τὰς ἀκτὰς τοῦ Περού εἰς ἀπιστεύτως μεγάλους ποσότητας. 'Εκεὶ τὰ φαράδια αὐτὰ διομηχανοποιοῦνται καὶ ἀποδίδουν ίχθυολευρού, ίχθυέλαιον καὶ λιπάσματα διὰ τὴν γεωργίαν. 'Ως γνωστόν, τὸ Περού εἶναι ἡ πρώτη παραγωγὴ ίχθυολευρού χώρα εἰς τὸν κόσμον, διὰ τούτο δὲν τὴν περιλαμβάνουν μεταξὺ τῶν παραγωγῶν βρωσίμων ίχθυῶν, τῶν ὅποιων ἡ ἀλιεία ἀπαιτεῖ πολλὰ πλοῖα συγχρονισμένα καὶ πληρώματα εἰδικῶν ἔξηστημένα. Τὸ παράδειγμα τοῦ Περού ἀκολουθεῖ ἐσχάτως καὶ ἡ Χιλή, διομηχανοποιοῦσα τὸ πλεόνασμα τῶν λεπτεπιλέπτων ίχθυῶν ποὺ προσθένται πρὸς τὰ παράλια της. 'Ως δὲ ἀπεδείχθη, δογκοὶ τῶν κοταδιῶν εἶναι τοιούτος, ώστε νὰ δικαιολογήται ἡ Ίδρυσις πολλῶν διομηχανῶν ἐπεξεργασίας καὶ παρασκευῆς ίχθυολευρού, ίχθυολασίου κ.τ.λ.

### ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα, μέχρι τῆς 10ης τρέχ., κατέπλευσαν εἰς Πειραιά μὲ πλήρεις φορτίον τὰ κάτωθι ἀλιευτικά - ψυγεῖα:

15.2.66	«Σούντεστο»	110 τόν.
17.2.66	«Ζέφυρος II»	366 »
17.2.66	«Κέμφασαν»	236 »
4.3.66	«Αριών»	218 »
7.3.66	«Εύαγγελίστρια V»	350 »
8.3.66	«Δελφίνι II»	560 »
9.3.66	«Χαρασμή I»	280 »

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ**  
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟ  
ΜΟΝΑΔΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

**GREEK SHIPPING COMPANY G. M.B.H.**

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

Telex "SIPCO" No 02 13445

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ

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

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

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Teleg. Address: Kyklades c/o Sartori, Telex 02 92832



# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

•  
**ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ**  
**ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΦΙΛΩΝΟΣ 45 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 411-142, 474 239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ-ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

•  
Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων  
Έμβασματα  
Πᾶσα ἄλλη έξυπηρέτησις

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, καταστήματα εἰς  
δῆλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος καὶ εἰς δῆλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς:

ΑΙΓΑΙΝΑ, ΑΝΔΡΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ,  
ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

•  
**ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:**

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΑ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,,

"Εχομεν ὑπ' ὅψιν μας προδιαγραφάς ιαπωνικού ναυπηγείου —δῆτι ἐκ τῶν πρώτης σειρᾶς— διά τὸ νέον ἀλίμπερτο. Τὰ σχετικὰ στοιχεῖα ἀναγράφομεν κατωτέρω. Πρόκειται περὶ συνήθους τύπου μικροῦ μπάλκ κάρριερ, μὲ ἐν κατάστρωμα, πρόστεγον καὶ ἐπίστρεγον καὶ πλευρικάς δεξαμενάς ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, μὲ τάς γωνιστάς ἐπικλινεῖς πρὸς τὸ στόμιον τοῦ κύτους πλευράς.

Διαστάσεις: Μέγιστον μήκος 141,73 μ. ή 465 ποδῶν, καθαρὸν μῆκος 132 μέτρων, πλάτος 21,40, βάθος 12,40 και δύσθιστα θέρους 8,80 μέτρων ή 28'10''.5. Περὶ τὸ κέντρον τοῦ πλοίου καὶ εἰς μῆκος ἵσον πρὸς τὰ ἔξ δεκατα τοῦ μῆκους, οὐδὲμις σιμότης καταστρώματος υφίσταται, σιμότης δὲ ὑπάρχει μόνον εἰς τὰ καταστρώματα πρώρας καὶ πρύμνης, ἵση πρὸς 0,90 μ. Κατὰ τὴν ἔννοιαν ἐπίστηστον πλάτους, τὸ πλόιον εἶναι τοῦ τύπου τοῦ ἐπιπέδου καταστρώματος. 'Ολικὴ χωρητικότης 9.800 κόροι, χωρητικότης 15.000 τόνων δ.ω., χωρητικότης κυτῶν διὰ στιγμῆς 19.500 κυβικά μέτρα ή 688.670 κυβικοί πόδες, χωρητικότης δέσμανεων καυσίμων 1.210 κυβικά μέτρα, ποσίμου υδάτος 60 μ3, τροφοδοτικού υδάτος 250 μ3 και ἔρματος 4.200 κυβικά μέτρα.

Τὰ πλοιά κινούνται μὲν μίαν δηζελομηχανήν Ισπωνικής κατασκευής τύπου Σουλτέρ RD68, έξακινθινόν, δίχρονον, μὲν υπερφόρτισμ, μεγίστης ισχύος 1.700 πόπων εἰς τὰς 135 στροφές καὶ υπερεσιακής τοιωτής 6.480 εἰς τὰς 130 στροφές. Καταναλίσκει ἡ μηχανὴ αὐτὴ ἐν πλῷ μαζούτ, κατὰ τοὺς ἐν δρμῷ δώμας χειρισμούς καταναλίσκει πετρέλαιον ντηζέλ. Μεγίστη ταχύτης 15,8 μίλια, υπερεσιακή ταχύτης 14,2 μίλια μὲν ἀκτίνα ἐνέργειας 14.500 μίλια. Ἡ χοάνη τῆς Ελικος είναι ἑπτενδεμένη διὰ λευκοῦ μετάλλου καὶ λιπαίνεται.

Τα διορθωτικά μηχανήματα είναι άτμοκίνητα, έχει δέ τὸ πλοῖον ἔνα διορθωτικὸν άτμολέδητο τεχνητὸν ἐλύκυσμον, πιέσεως 10 χιλιογράμμων, ὡς καὶ λέβητα καυστηρίων πιέσεων 7 χιλιογράμμων. Πλὴν τῶν ἔξαρτημάτων ἔκ της πρωστηρίου μηχανῆς διορθωτικῶν μηχανημάτων, διαθέτει μίαν ἀντίλιπαν ἔρματος καὶ μίαν ἀντίλιπαν πυρκαϊάς, ἐκάστη μὲ δώρισιν ἀπόδοσιν 250 κυβικῶν μέτρων, ἔνα διαχωριστήρα ἀλαίου - ὄντας 10 κυβ. μέτρων καὶ 3 καθαριστήρας τετὲ Λαβάδη διὰ καύσιμον καὶ λιπαντικό, δύο άτμοκίνητα.

Διασθέτει 4 στόμια κυτῶν μὲ ἐν ζεύγος φορτωτήρων καὶ δύο ἀτμοκίνητα βαρούλικα τῶν 5 τόνων κατά κύτος, ὑπάρχουν ἀκόμη βαρούλικα πρύμνης καὶ ἀγύκυρων, ἐπίστις ἀτμοκίνητα, τὸ δὲ μηχανῆμα πηδαλίου εἰναι ἡλεκτρούδραυλικόν. Διὰ τὰ ψυγεῖα τροφίμων, ὑπάρχουν δύο ψυκτικαὶ μονάδες φρέον 12 τῶν 5,5 κιλοβάτ., προβλέπονται δὲ διαμερίσματα δι' 11 ἀξιωματικοὺς καὶ 31 ἄνθρας πληρώματος. Γέφυρα καὶ μηχαναὶ εἰς τὴν πρύμνην.

‘Ο ἀερισμὸς τῶν κυτῶν εἶναι φυσικός, τῶν δὲν διαμερισμάτων καὶ τῆς μηχανῆς μηχανικός, διατίθεται δὲ μόνον θέρμανσις.

Η τιμή του πλοίου αύτού άνέρχεται εις 2.520.000 δολλάρια, με παράδοσιν περί τό 1969, δοθέντος ότι πάντα τα ναυπηγεία είναι ηδη πλήρη παραγγελιών.

Όμοιοι πέριπου κατά τὸ σκάφος, ἀλλὰ  
βελτιωμένον πως, εἶναι τὸ ἀντίστοιχον φορτη-  
γὸν γραμμῆς μὲ προστατευτικὸν κατάστρω-  
μα, χωρικότητος 12.000 τόνων ὡς ἀνοι-  
κτον καὶ 15.000 τόνων ὡς κλειστὸν σύλτερ  
ντέκ. Καὶ αὐτοῦ ἡ γέφυρα καὶ ἡ μηχανὴ εύ-  
ρισκονται εἰς τὴν πρύμνην, ἔχει δὲ μέγιστον  
μῆκος 157 μέτρων ἢ 515 ποδῶν, καθερόν μῆ-  
κος 147 μέτρων, πλάτος 20,80, βάθος ἀπὸ  
τοῦ κυρίου καταστρόματος 9 καὶ ἀπὸ τοῦ  
προστατευτικοῦ 12 μέτρων, βύθισμα 29'6 1/4'  
ὡς κλειστὸν καὶ 257' ὡς φύκιτζον σύλτε-

ώς κλειόν τα 25,7 ως ανοικτὸν σελήνη τεκνίτη και σύμπτητα ἐπὶ τὸν ὄντα καταστρώματος, παρὰ τὴν πρῶραν μὲν 2,60 μέτρα, παρὰ τὴν πρύμνην δὲ 1,20 μ. Κυρτότης εἰς μὲν τὸ κύριον κατάστρωμα 0,08 μ., εἰς δὲ τὸ βοηθητικὸν 0,39 μ.

Ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου εἶναι 10.450 κόροι ὡς κλειστὸν καὶ 8.050 ὡς ἀνοικτὸν σελήνη ντέκ, μὲν ντέντ γονεῖτ 15.240 καὶ 12.190 τόνους, ἀντιστοίχως. Χωρητικότης κυριῶν διὰ σιτηρά 780.000 κυβ. πόδες καὶ διὰ δέματα 740.000 κ.π. Διαθέτει τὸ πλοίον δεξιαμενὴν κύτους χωρητικότητος 40.000 κυβ. ποδῶν ἢ 1.130 κυβ. μέτρων, δεξιαμενὰς καυτίμων 1.750 κυβ. μέτρων, ποσίμου ὅδατος 560 καὶ γλυκεὺς ὅδατος 260 κυβ. μέτρων, αἱ δεξιαμεναὶ δὲ θαλασσέραματος ἔχουν χωρητικότητα 3.700 κ. μέτρων.

Κινεῖται τούτο σκάφος αύτό μὲ έπιτακτικούνδρον μηχανήν Σουλτέρ RD68 λεπτωνίκης κατασκευής, μεγίστης ισχύος 8.000 ίππων και υπηρεσιακής 7.200 εις τὰς 130 στροφάς. Καταναλίσκει μαζύτ, κατά τοὺς ἐν δρυμῷ μώμως, χειρισμούς, πετρέλαιον τηγάνελ. Μεγίστη ταχύτης 17,7 μίλια και υπηρεσιακή τοιμάτη 15,2, μὲ κατανάλωσιν 29,5 τόνων ή

μερησίως και άκτινα ένεργειας 19.900 περίπου μιλίων.<sup>7</sup> Ή χοάνη τής Ελικος έχει έπενδυσην έχει λευκού μετάλλου και λιπανέταν. Διατίθεται πετρελαιολέδης τεχνητού έλκυσμού, ώστε και λέβης καυσαερίων, με πίστην άμφοτεροι 7 χιλιογράμμων.

Πλήν των έξι προτυμένων έκ της κυρίας μηχανής βοηθητικών, υπάρχουν τρεις δηλεγουνήτριαι Ντισύχατσον 300 κιλοβάτ έκαστη, άνω μία διάτλια έμπορος και πυρκαϊάς ωριαίας άποδόσεως 150 κυβ. μέτρων, εις διαχωριστήρη έλαιου - υδατος 10 κυβ. μέτρων και τρεις διαχωριστήρες Ντέ Λαβδά, άνα εις διάμαζούν, υπηξέλ και λιπαντικὸν έλαιον, πάντα ήλεκτρικήντα. 'Υπάρχουν 5 κύτη και 5 στόμια κυτών, έκ των όποιων τὰ τοῦ ἀνώ καταστρώματος έχουν ὀπλαὶ χαλούδινα καλύμματα, τὰ δὲ τοῦ ὑποφράγματος ζύλινα καλύμματα. 'Υπάρχουν 14 συνολικῶν φορτωτήρες 5, 10 και 30 τόνων, ὡς και 12 βαρούλκα, 3, 5, και 7,5 τόνων. Τὰ βαρούλκα και ὡς ἡργάτης ἄγκυρας είναι ήλεκτρικά, τὸ μηχάνημα πηδωλίου ήλεκτρούδραυλικόν, διατίθεται δὲ μονάς ψύξεως 30 κιλοβάτ, ὡς και δύο μονάδες φέρον 12 τάν 5,5 κιλοβάτ η διάτητη διάτητο τρόφιμα τοῦ πλαίσιον. Πλήρωμα 42 ἀνδρῶν. 'Υπάρχει κλιματισμὸς εις τὰ διαμερίσματα, μηχανικὸς ἀφειστός εις τὸ μηχανοστάσιον και φυσικὸς ἀφειστός εις τὰ κύτη.

Τιμή 3.060.000 δολλάρια και παράδοσις  
έντὸς τοῦ 1969.

TO "TOKIO MAPOY,"

Συνεπληρώθη με ίκανο ποιητικά απότελέσματα και τό τρίτον ταξιδίων του «Τόκιο Μαρού», τού μεγαλυτέρου διά την σήμερην πόλιον και μεγαλύτερου δεξαμενοπόλιον του οίσμου, ή επί τριμηνών δὲ σχεδὸν ἑκατετελευτείς του, ἔδικαίσσων δῆλας τὰς προσδοκίας ὡν κατασκευαστῶν του, ἀπό ἀπόφεως ὁμαλῆς λειτουργίας καὶ ἀποδόσεως τόσον τῆς απαιτηγικῆς, δύον καὶ τῆς μηχανικῆς κατασκευῆς. Τὸν Ἰουνίον τοῦ παρελθόντος ἔτους, π' εὐκαιρίᾳ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπινος του κατά Μάϊον τοῦ 1965, εἴχομεν προ-  
εῖη εἰς λεπτομερή περιγραφὴν τῶν κυριωτέρων ου χαρακτηριστικῶν, εἰς τὸ προηγούμενον ἐ τεῦχος μας, ἔδησις εισάμεν καὶ τὴν φωνογραφίαν του.

Έπιτηκτος μένει κανείς, ένθυμούμενος δι-, πρό δέκα περίπου έτών, δταν έκ τών ναυ- πηγίων τής Βίκερς είς Μιτάρρους τῆς "Αγ- λίας" καθειλκύτω τὸ δεξαιμενόπλοιον ("Σπυ- ρος Νιάρχος"), δ κόσμος διερωτάτο δν εἰναι υμφέρουσα ή ἐκμετάλλευσις τῶν εγιγαντι- ίων" αύτῶν πλοίων. Σήμερον, τὸ πλοίον αύ- δ τῶν 47.750 τόννων δ.ω., θεωρεῖται ήδη ικρδὸς δις δεξαιμενόπλοιον, ἐνώ δταν ἔτετορον δεκατσίος ἐν ὑπηρεσίᾳ ήδη ἐπὶ τι διά- τημα τὸ μεγαλύτερον δεξαιμενόπλοιον τοῦ δόσμου. Ή ναυπήγησίς του διήκρεσεν ἐπὶ ἐν ερίπου ἔτος καὶ θέωραρθή τούτο ἐπίτευγμα δια ναυπηγείς Βίκερς - "Αρματρογκ, ἐνώ τὸ Τόκιο Μαρσύα" οικειλκύτω τὴν 27ην Σε- τεμβρίου 1965, μιάλις 144 ημέρας ἀπὸ τῆς οποθετήσεως τῆς τρόπιδός του καὶ ήρχιστε διός πλόνας του περὶ τὸ μέσον Δεκεμβρίου. Ἐνώ δὲ ναυπηγούμενται σκάφη 205.000 τόνων συζητούνται ήδη τὰ σχέδια καὶ σκάφους 50.000 τόνων.

Καταπληκτική, άπίστευτος, πρόγυμπατι, ή  
χέλιξ τῶν τελευταίων αὐτῶν 15 ἑτῶν. 'Ε-  
αναλαμβάνουμεν τὰς διαστάσεις του: 'Ολι-  
ν μῆκος 306,5 μέτρων ή 1.005 ποδῶν, κα-  
ρόν μῆκος 290 μέτρων ή 951' 5 $\frac{1}{4}$ ', πλά-  
τηρα 47,50 μέτρων ή 155' 10 $\frac{1}{4}$ ', βάθος 24  
μέτρων ή 78' 9'', βούθισμα 16 μέτρων ή 52'  
''. 'Ολική χωρητικότης 95.000 κόροι, ντέντ  
εύειται 150.000 τόνων.

κειται τό πλοιον αυτό με δάπτωστροβίους, μεγίστης Ισχύος 30.000 ίππων εις τάς 7 στροφάς και 28.000 ίππων εις τάς 95 στροφάς, εις τάς διποίας και διπλωτούχει ή πτηρευσιακή του ταχύτης τών 16 μιλίων. Μεταπτηση ταχύτης 17 μιλία. Ή έξι του ειναι εντάπτερος, με διάμετρον 7,80 μέτρων ή 8' 7'' και βάρος 37,5 τόνων, ή δε δολειδίδης πρώδα του μειώνει την διπλωτασιανώντας πλάισιον εις τη διπλωτασιανώντας

ΕΙΣ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ



Φορτηγά παρά τὴν προβλήτικ ἐπίσκεψιάζονται. Ήση δέλιγον νῦν μετατρέπεται ἢ πρὸ τοῦ Νεωρίου προσβλήτικά γίνεται εἰς σταθμὸν πετούσιαν.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΡΙΘΜ. 6179/1965

Κίμ. 'Αναστασόπουλος, Πρόεδρος. Κωνστ. Ποταμιάνος, Εισηγητής Γ. Τρικάς, Δικηγόροι οι κ.κ. Ν. Μαλαβάκης, Γ. Ζαγοράς

• **Παράπτωμα ναυτικού.** — Αίρει δικαιώματα ἀποζημιώσεως αὐτοῦ ἐν καταγγελίᾳ τῆς συμβάσεως. — 'Αναγραφή παραπτώματος ἐν ήμερολογίῳ μηχανῆς μόνον, δὲν ἀρκεῖ εἰς ἀπόδειξιν. — 'Ανάγκη ὅπως ἀναγράφεται ἐν τῷ ήμερολογίῳ γεφύρας. — Καταγγελία δέοντα νὰ ἐπακολουθήσῃ ἐντὸς εὐλόγου χρόνου ἀπὸ τοῦ παραπτώματος, ἀλλως ἀποδυναμούται τὸ πρὸς καταγγελίαν δικαιώματα τοῦ πλοιάρχου. — Συμφωνίας ἀνταποτίσεως πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημιώσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως, ἐπιτρέπεται.

«Ἐπειδὴ, δὲ νόμος (ἄρθρ. 72 Κ.Ι.Ν.Δ.) χορηγεῖ εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νὰ προδιάνη κατὰ πάντα χρόνον εἰς τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω τῆς εὐθύνης του πρὸς ἔχασφάλισιν τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας ἐν τῷ πλοίῳ καὶ κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀσφαλίεις καὶ κανονικῆς ἐκμεταλλεύσεως τούτου, χωρὶς νὰ ἔξετάζεται ἀν ψάρχη πταῖσμα τοῦ ναυτικοῦ δικαιολογούν τὴν τοιαύτην καταγγελίαν. Τοιούτου παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ ὑπάρχοντος, τότε ἔαν ἔνεκα τούτου δικαιολογεῖται ἡ καταγγελία ὃ ναυτικὸς δὲν δικαιολογεῖται ἀποζημιώσεως κατ' ἄρθρον 75 § 2 Κ.Ι.Ν.Δ., διότι δὲ η ἔνοια τῆς διατάξεως εἶναι νὰ ψάρχῃ σοδαρὸς καὶ ἀποχρῶν λόγος εἰς τὸν πλοίαρχον ἵνα ἀπολύτη τὸν ναυτικὸν ἀνευ ἀποζημιώσεως, παρέπεται διό τὸ τοιούτο νοεῖται πάσα σεβαρὰ παράνοσις τοῦ καθήκοντος ἢ τῆς πειθαρχίας ἢ τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. καὶ νὰ διαπιστοῦται δι' ἀναγραφῆς εἰς τὸ ήμερολόγιον τὸ παρὰ τὸν πλοιάρχου τηρούμενον κατ' ἄρθρ. 41 Κ.Ι.Ν.Δ., χωρὶς ἡ τοιαύτη ἔγγραφη νὰ ἀποτελῇ καὶ πλήρη ἀπόδειξιν οὐχὶ δὲ τῆς μηχανῆς εἰς δὲν ἀλλα ἔγγραφαι γίνονται σχέτινοι ἔχουσαι μὲ τὸ μηχανοποιόν. Τοῦτο δὲ διότι ὁ πλοιάρχος ἔχει τὴν γενικὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου ὡς κυβερνήτης καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἔγγραφὴ τοῦ παραπτώματος εἰς τὸ ήμερολόγιον μηχανῆς, δύναται μὲν νὰ ἀποτελῇ στοχείον καὶ δεσμώτων, πάντως δέοντα νὰ μεταφέρεται εἰς τὸ ήμερολόγιον γεφύρας, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἡ λόγω παραπτώματος καταγγελία ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Τέλος, ἡ ἔνεκα τούτου καταγγελία ἵνα θεωρήται ὡς ἀπότοκος τοῦ παραπτώματος δέοντα νὰ γίνεται ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, ἐν διότι καὶ τὸν ειδικὸν συνθηκῶν τοῦ πλοίου ἔχειται μὲ τὸν πλούν καὶ τὴν δυνατότητα σχέσεις μὲ τὸν πλούν καὶ τὴν δυνατότητα σχέσεις τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἐπαρκῆ

ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου, διότι ἀλλως ἀποδυναμούμενον τοῦ ἐντεῦθεν δικαιώματος τοῦ πλοιάρχου, ἐλλείπει ἡ προϋπόθεσις ωφὲς ἡν παρέχεται αὐτῷ τὸ δικαίωμα τῆς λόγω παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. 'Εν προκειμένῳ ἐκ τῶν προσαχθεισῶν δεσμώτων, δητοι τῶν καταθέσεων τῶν μαρτύρων, τῶν διαλαμβανομένων ἐν ταῖς ὑπὲρ 12532/60, 219/64 πράξεις τῶν συμβολαιογράφων Πειραιώς Θ. Σ. καὶ Κ.Σ., τῶν προσαγομένων ἀντιγράφου ἡμερολογίου μηχανῆς καὶ πάντων τῶν λοιπῶν ἐπικαλουμένων καὶ προσαγομένων ἐγγράφων καὶ ἐπιστολῶν καὶ τηλεγραφήματων, τούτων συνεκτιμώμενων, ἐν συσχέτισι πρὸς τοὺς ισχυρισμοὺς τῶν διαδίκων τῆς παρούσης καὶ ἐκκλήσου δικῆς, ἔδειξαί της ὡς δρᾶτη ἡ κατὰ πρώτον διαμόδιο δικάσαντος Πρωτοδίκου ἔξενεχθείσα κρίσις ἐπὶ τοῦ οὐσιαστικοῦ μέρους τῆς ἐπιδίκου διαφορᾶς, καθητῆς στρέφεται ἡ ἐκκαλούστα διὰ τοῦ πρώτου λόγου ἐφεσίωσης τῆς, διὰ τοὺς ἐν τῇ προσβαλλομένῃ ἀποφάσει ἐκτιθεμένους λόγους καὶ διὰ τοὺς ἔχεις. 'Ενῳδός ὁ ἐφεσίθητος προσελήφθη καὶ ὑπηρέτησεν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ σημαίαν τῆς Λιβερίας ἀπομολίοι πλοιοκτήσιας τῆς ἐκκαλούστης, ἀπὸ 10.1.1963 μέχρι 23 Μαΐου 1964 ὡς Γ' μηχανικός καὶ οὐδέντες κατ' αὐτοῦ παράπονον διετυπώθη, τοῦ κατηγγελθῆται η σύμβασις ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν ἄνω χρόνον, χορηγηθείσης αὐτῷ ἐπιστολῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διπλασίας πλοηρωθῆται τὴν ήμερολογίαν τοῦ εἰς Πειραιά, συμφώνων μὲ τὴν 'Ελληνικὴν Σύμβασιν ('Ελληνικὸν νόμον), ἐν τούτοις ἡ ἐκκαλούστα ἐπικαλουμένη δεδικαιολογημένην ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως παραπονεῖται κατὰ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως διτὶ πλημμελῶς ἔξετίμησε τὰς προσαχθεισὰς ἀποδείξεις. 'Εξ αὐτῶν προκύπτει διτὶ εἰς τὸ ήμερολόγιον τῆς μηχανῆς, δὲ Α' μηχανικός ἀνέγραψε παραπτώματα τοῦ ἐφεσίθητον διευθύνει μὲ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ καὶ τὴν συμπειροφόραν τοῦ ἔναντι τῶν λοιπῶν συναδέλφων του, λαβόντας χώραν ἀπὸ Φ)ρίου μέχρι Μαΐου 1964, πλήν δημαρχίας ταῦτα οὐ μόνον δὲν φέρονται ὡς ἀναγραφόμενα εἰς τὸ ήμερολόγιον γεφύρας εἰς δὲν ἔδει νὰ ἀναγράφωνται, ἀλλὰ καὶ περαιτέρω ἀν συνεπείᾳ τούτων ἐδίκαιολογεῖται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐφεσίθητον, θὰ ἔδει διπλασίας διτὶ τούτων της κρίσις τῆς συμβάσεως, διότι τούτων ἡ ὑπάρχης απαιτεῖται διπλασίας δημιουργήσης παρὰ τῷ πλοιάρχῳ καὶ οὐχὶ εἰς ἄλλον τίνα τὸ δεδικαιολογημένον τῆς καταγγελίας, γεγονός διπερ δὲν συνέδηται προκειμένῳ ἐν διότι τῆς παρὰ τοῦ πλοιάρχου χορηγηθεῖσης τῷ ἐφεσίθητον ἀποτολή, εἰς δὲν γίνεται μενεία τῆς καταγγελίας ὡς ἔτοι τὸν παραπτώματος ἄλλ' ἀντιθέτως περὶ χορηγήσεως ἀποζημιώσεως ἔναντιας τῆς παρὰ τῆς ἐκκαλούστης ὑποστηριζομένης ἀπόφεως. Καὶ εἰναι μὲν ἀλλήλες διτὶ οἱ νόμοι ἡ κανονισμοὶ τοῦ τόπου προσεγγίσεως τοῦ πλοίου ἐπέβαλον τὴν χορήγησιν τοιούτου σημειώματος ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεως, μὲν ἀναγνωρίζομένων ὡς ἀνωτέρω ὑπὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐν ὑπάρχει παραπτώματος, πλήν δημαρχίας ἐκ παραπτώμενον τηλεγραφήματος ἀναφέροντος τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως τοῦ ἐφεσίθητον προκύπτει διτὶ ἐπειδιάσθη ἔτερος Γ' μηχανικός προσληφθεῖς εἰς ἀντικατάστασιν, τῆς τυχὸν ὑπάρχεισας παραπτώματος δυναμένης νὰ ἔγγραφη οὐ μόνον εἰς τὸ ἐν λόγῳ τηλεγραφήματα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ήμερολόγιον γεφύρας, ὥστε τὸ ἐπικαλούμενον παραπτώματα διαπιστωθὲν ὑπὸ τοῦ Α' μηχανικοῦ, νὰ φέρεται ὡς ὄντως ὑπαρκτὸν καὶ δικαιολογοῦν τὴν ἀποφάσιν τοῦ πλοιάρχου διπλασίας καταγγεί-

## ΤΟ "ΕΓΚΗΑΝ ΣΚΑ·Υ.."

Καθειλικόθι προσφάτως ἐν τῶν εἰς Γιοκοχάμα ναυπηγείων τῆς Μιτσούμπιστι τὸ μπάλκ κάρριερ «Έγκηαν Σκάύ» τοῦ κ. Κουλούθρου, χωρητικότητος 39.880 τόνων d.w. «Έχει μήκος 183.06 μέτρων, πλάτος 28 μέτρων, πλευρικὸν ύψος 11 μ. καὶ βάθους 11.80 μ., ήτοι ἀνώτερον τοῦ κανονικοῦ βαθύσιματος πλοίου τοῦ ίδιου μεγέθους, διφεύλεται δὲ τοῦτο εἰς τὴν ἐν προκειμένων ἐφαρμογήν τοῦ ήμερου έχασμανοπλοίου τῶν ιδίων διαστάσεων τὸ πλοίον δίδεται εἰς ἔφαρμογήν τῶν νέων ἀντιληφεων περὶ στεγανού κλεισίματος στομίων κ.λ.π.

Ἡ εἰδικὴ ισχύρα του κατασκευή, ἐπιτρέπει τὴν μεταφοράν καὶ τὸν βαρύτερων φορτίων, διὰ τὸ ὅποια χρησιμοποιούνται τέσσαρα μόνον κύτη, ἐνώ διὰ τὰ ἀλαφρὰ φορτία, ως σιτηρά κ.λ.π., χρησιμοποιούνται καὶ αἱ ὑπὸ τὸ καταστρωματα πλευρικοὶ μεταφοράι διεξαμενεῖσι. Χρησιμοποιούνται φυσικά αἱ δεξαμενεῖσι καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν θαλασσέρματος, κατὰ τοὺς ὑπὸ ἔρμα τλόδας.

Θὰ κινήται τὸ πλοίον αὐτὸν μὲ δηζελομηχανή τύπου Σούλτζερ, κατασκευῆς Μιτσούμπιστι, Ισχύος 13.800 ίππων, θὰ ἔχῃ δὲ μεγίστην ταχύτητα 17.6 μιλίων.

'Ο Ιατρὸς κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΩΤΙΟΥ, συνεργασθεῖς καὶ ἔχυπηρετήσας ὑπὸ τὴν ιδιότητά του, ἐπὶ δεκαπενταετίαν τὰ πληρώματα 'Ελληνικῶν καὶ ξένων Ναυτιλιακῶν Έταιρειῶν, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐγκατεστάθη εἰς ΠΕΙΡΑΙΑ, 'Οδὸς Κουντουριώτου 119 καὶ δέχεται 10 π.μ. — 1 μ.μ. καὶ 5 — 8 μ.μ.

λη τὴν σύμβασιν τοῦ ἐφεσιθλήτου. Ὁρθῶς δέννεν μετὰ ταῦτα ὁ κατὰ πρώτον βαθμὸν δικάστας ἀπέρριψε τὴν ἔκ τοῦ λόγου τούτου ἔνστασιν κατὰ τῆς αἰτούμενής αὐτοῖς κινισθέως λόγω καταγγείλας τῆς συμβάσεως ναυτολογίσθεως τοῦ ἐφεσιθλήτου καὶ δέον ὅπως ἀπορριφθῇ ὁ πρώτος λόγος ἐφέσεως.

'Επειδή κατ' ἄρθρον 441 Α.Κ. δ συμψηφισμός χωρεῖ έάν ο ἐπικαλεσθείς αὐτὸν δηλώσει τούτῳ εἰς τὸν ἔτερον, μεθ' οι ἀμοιβαῖαι ἀπαιτήσεις ἀποσέβουνται, δὲν χωρεῖ δὲ κατ' ἄρθρ. 664 Α.Κ. τοιούτος πρὸς ὀφειλόμενον μισθὸν ἐπομένων η διάταξις τοῦ ἄρθρου 664 Α.Κ. δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ πάσης ἀλλης παροχῆς έτη τῆς συμβάσεως ἐργασίας πηγαζούντος ήτοι εἰπὲ ὀφειλομένης ἀποδημίασεως διὰ καταγγελίαν τῆς συμβάσεως (Α.Π. 396/51 EEN 10. 14). Καθ' & προκύπτει ἐκ τῶν προτάσεων τῆς ἐκκαλούσης, αὐτὴ ἐπικοινωκίας προέβαλεν ἔντασις μερικούς συμψηφισμού τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ἐνάγοντος πρὸς ἀξίσιων ήν αὐτὴ εἰχε, ταύτην δὲ σιγῇ ἀντιπαρήθεν ή ἐκκαλούμενη. Προκύπτοντος δὲ ἐκ τῆς προσαγομένης ἀποδείξεως, φερούσης τὴν ὑπογραφήν του ἐνάγοντος οὗτος δοφείλει εἰς τὴν ἐκκαλούσαν 76 δολάριοι αἰτιαὶ αὐτὴ τεκνέαλος κατοίκοι μη ὑπόχρεως, μὲ τὴν δῆλωσιν αὐτοῦ δπως συμψηφισθούν εἰς τὴν τυχὸν ἐπιδικασθησομένην ἀποδημίωσιν, δέον δπως δεκτῆς καθισταμένης τῆς ἐνστάσεως ταύτης καὶ τού θεμελιόντος αὐτὴν δευτέρου λόγου ἐφέσεως, μεταρρυθμισθῇ ή ἐκκαλούμενην ἐν μέρει.

**ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

APIB. 372/1966

Πρόεδρος: 'Ο κ. Ε. Διαλυνάς. Εισηγητής: 'Ο Πρωτοδίκης κ. Π. Κωνσταντινόπουλος. Δικηγόρος: 'Ο κ. Φ. Παπαχαϊκάς.

- Ναύλωσις. — «Υπαναχώρησις ναυλωτοῦ κατά τὸν ὑπὸ ἔρμα πλουτὸν πρόδοτὸν λιμένα φορτώσεως. — «Υποχρέωσις καταβολῆς τοῦ ἡμίσεος τοῦ ναύλου.

Ἐπειδὴν ἐν τῇ ἐνδίκῳ ἀγωγῇ ἐκτίθεται, διὰ τὴν 12.5.64 συνήρθη ἐνταῦθα ἔγγραφως μεταξὺ τῆς ἐναγούσης, ἐνεργούσης διὰ τοῦ ἀμέσου ἀντιπροσώπου καὶ πράκτορός της Ι.Σ., καὶ τῆς ἐναγομένης, σύμβασις ναυλώσεως, δι᾽ ἓνταῦθα ἐναγούσα εξεναύλωσε δικῶς τὸ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν φορητόν διπλῆς «Ε.Ν. Γ.», διαθέσασα εἰς τὴν ἐναγομένην ἀπαντας τοὺς ψυκτικοὺς χώρους του πρὸς μεταφορὰν 1.000 ἥως 1.100 μετρ. τὸν. κατεψυγμένου βοείου καὶ προβέοιο κρέατος ἐκ δύο λιμένων τῆς πολιτείας Κουΐσλάντ τῆς Αὐστραλίας ἢ ἔνος λιμένος τῆς ἄνω πολιτείας καὶ ἐκ Μελβούρνης Αὐστραλίας εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἀντί ναύλου Λ.Α. 29.845.



ΑΝΟΛΙΑ ΨΕΥΤΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

• ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΛΙΑΒΡΟΣΕΦΩΣ

### **Παρακαταθήκη και τεχνικαί πληροφορίαι :**

Γκόστα "Ευπόπ

Ακτή Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς  
Τηλ. 410.573, 471.889

16.08, καταβλητέου, κατά τὴν σύμβασιν, ἐνταῦθα. "Οτι δὲ ἔνταγμένη τὴν 2.6.64, καθ' ἣν τὸ ὅντα πλοῖον, διατέρεξαν τὴν ἀπόποτασιν ἡγεμονίας, ὅποθεν ἐξεκίνησε, εὐρίσκετο ἔξωθι τοῦ λιμένος Μπριτσμέπην τῆς ὅντα πολιτείας Κουντζλάντ, εἰς δὲ κατημένοντο πρὸς φόρτωσιν, διὰ τηλεγραφήματός της πρὸς τὸν ἐν Σιδηνῷ Αὐτορυπαλίας πράκτορα τῆς ἔνταγμού της ἀρχιλόχων, διτὶ ὑπαναχωρεῖ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, Διώκεται δι' αὐτῆς κατὰ τὴν κυρίαν δάσιν της, ὅπως ὑποχρεωθῇ ἡ ἔνταγμένη καὶ καταβλητὴ τῇ ἔνταγμού της κατὰ τὴν πληρωμὴν Ισάξιον εἰς δραχμάς τοῦ ἐκ Λ.Α. 14.922.18.04 ήμίσεος τοῦ, ὃς ἄνω, ναύλου, μετὰ τῶν νομίμων τούκων του ἀπὸ τὴν ἐπιδόσεως τῆς ἔνδικου ἀγωγῆς ἔνως ἔξοδιλίσεως. Νόμῳ δάσιμοις, κατὰ τὰ δρόμα 107, 155 § 1 ΚΙΝΔ, 291, 292 § 1 καὶ 346 Α.Κ. καὶ 6 § 1 καὶ 11 Ν. 5422(1932) εἶναι ἡ ἀγωγὴ αὐτῆ. Ἡ ἀληθῆς ἔννοια τῆς διατάξεως τῆς § 1 δρόμου 155 ΚΙΝΔ εἶναι, διτὶ τοῦ ὑποχρεούτοντο ναύλου δικαιοῦμται δικαιωλατής, ὁν ὑπαναχωρήσει τοῦ ναυλωτοῦ ἐκ τῆς συναφθείσης ναυλώσεως καὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, ἢτοι κατὰ τὸν ὑπὸ ἔρμα πλοῦτον τού πλοίου πρὸς φόρτωσιν (Π. Πειρ. 1053/1961 ΕΕμΔ. τομ. 12 σελ. 212, Α. Ἀρδανίτην, ΕΕμΔ. τομ. 13 σελ. 385).

ροῦνται μέν, ἀλλὰ μὲν ἐλαφροτέρας ποινάς. Ή νομολογία ἔκρινε, ὅτι παρατεινομένη ἀπουσία λόγω σκληράς συμπειφορᾶς τοῦ πλοιάρχου ή τῆς ἀπελλώνος ἐκ μέρους αὐτοῦ, συνιστᾷ ἀπουσίαν ἐξ ἀποχρώντος λόγου καὶ δὲν ἀποτελεῖ δραπατέουσιν τοῦ ναυτικοῦ. 'Αντιθέτως, ἐλαφρά πειθαρχική ποινὴ ἐπιβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δι' ἀνυπακοήν, δὲν δικαιολογεῖ ἐγκαταλειψίν τῆς θέσεώς του, ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ ἄλλα φρόνητον ἡ μη τῆς ἐπιβλούσης ποινῆς, ὑπόκειται εἰς δικαστικὸν ἔλεγχον. 'Επίστησις, ἡ ἀσθένεια τοῦ ναυτικοῦ, ἀποκλείει τὴν δραπετεύσιν, ἐὰν ἐξ ἀντικειμένου βεβαιούται.

Εις τὴν περίπτωσιν, ἥτις προσφάτως ἀπη-  
σχόλησε τὸ περιφερειακὸν δικαστήριον τῆς  
'Ορεγκον, ὁ ναυτικὸς ναυτολογούμενος κατ' Ια-  
νουάριον 1964, ἔδραπτέεσσον εἰς τὸν σκάφους  
εἰς Σιγκαπούρην, τὸν 'Απρίλιον τοῦ αὐτοῦ  
ἔτους. 'Ο πλοίοιαρχος ἔκαμε τὴν σχετικὴν ἐγ-  
γραφήν εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ  
κα-  
θεσθεν εἰς τὴν γραμματείαν τοῦ δικαστηρίου  
τῆς 'Ορεγκον τὴν ὄφειλομένην εἰς τὸν δρα-  
πέτην μισθοδοσίαν, ἵνα ἐνέργηθῇ ἡ διαδικα-  
σία τῆς δημεύσεως.

Ο ναυτικός είστηγαγεν αἴτησιν ένωπιον τοῦ αὐτοῦ δικαστηρίου και Ἰσχυριζόμενος διτι κακῶδις ἀδημεύθη ή μισθοδοσία του, ἔζητησε νά τῷ ἀποδοθῇ αὐτῇ. Ἐπικουρικώς, Ἰσχυρίσθη, διτι ή ἐν Σιγκαπούρῃ ἀπουσία του οι τοῦ πλοίου, δὲν συνίστα δραπέτευσιν, ὅλλα ἀδικαιολόγητον ἄφησιν νά ἐπιβῆ τοῦ πλοίου, ητις κατὰ νόμον τιμωρεῖται μὲν χρηματικήν ποιηήν, ίσην την πρὸς τὸν μισθὸν δύο ήμερῶν. Η χρηματικὴ αὐτῆ την ποιηή, κατὰ τὸν νόμον, ἐπιτέλλεται θάσική ή ἀπουσία τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀποτελεῖ δραπέτευσιν.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ναυτικὸς δραπέτης.— Προϋπόθεσις ἀπαρτίζουσκι ἔννοιαν δραπετεύσεως.— Συνέπειαι.— Δήμευσις ὄφειλομένης τῷ δραπέτῃ μισθοδοσίας.

Διατάξεις περὶ δραπετῶν ναυτικῶν περιέχουν τὰ δίκαια ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Τὸ αὐτὸν ἰσχύει καὶ διὰ τὴν Ἡμεράν Πολιτείας, οὐθὲν ἡ σχετική νομοθεσία ἀνέγεται εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς Ιστοφόρου Ναυτιλίας. Ἐνδιαφέρει διάταξις τοῦ νόμου, ἢτις δρίζει, διτὶ ἐπὶ λιποταξίας, ὁ δραπέτης ναυτικὸς ἐφ' ὅσον συνέδεται διὰ νομίμου συμβάσεων ναυτικῆς ἔργασίας, τιμωρεῖται ἔαν δραπετεύῃ, μὲν δῆμευσιν τῶν ἐπὶ τῷ πλαίσio εὐρισκομένων πρωτηπολικῶν αὐτοῦ ἀντικειμένων καὶ τῆς τυχὸν φθειρομένης αὐτῷ μισθοδοσίας ἢ ἄλλων ἀνταλγαγμάτων. Πληροφοριακῶν σημειώσιται ἐνταῦθα, διτὶ ἡ αὐτὴ διάταξις προβλέπει τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπειθείας ἐν πλῷ ἢ τιμωρεῖ μὲν δεσμά (μέχρις οὐδὲ δράστης συνεισθῇ) ἢ μὲν δεσμά καὶ ἔχροφαις (ἄρτος καὶ ὕδωρ) πλήρες δὲ σιτηρέσιον ἀνά ἑάστατην πέμπτην ημέραν, ἐπειρπάσται δὲ ἔχακολοθήσιν ἀπειθείας ἐν πλῷ. Ἔωσεῖται, διτὶ αἱ περὶ σωματικῶν ποιῶν διατάξεις ἡ τόνησαν, παραμένει, δωμάς, ἐν ἰσχύι ἡ περὶ λιποταξίας διάταξις, ὥστε τὸ ποιόν τοῦτο διατηρεῖται.

εἰς με τας συνεπισιας της οημευσεως.  
"Η νομολογία, κατά το πλείστους ἀναγομένη εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς Ἰστιφόρου Ναυτιλίας ἔκρινεν, διτὶ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἀκτέλεσιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου καθηκόντων του, ἀρχεται ἀπὸ τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ὑπογράφει τὸ ναυτολόγιον. Ὡς δραπέτευσις νοεῖται η συνεχής ἐπρόθεσμη ἀπουσία ἐκ τοῦ πλοίου, συνιστώσα ἐγκαταλειψιν τῆς ἐπί αὐτοῦ προσεργίας. "Ησσονες ἀπούσοι εἰς τοῦ πλοίου ἀρέσιας ἢ δικει ἀπονομήτος λόγου, τινα-

ροῦνται μέν, ἀλλὰ μὲν ἐλαφροτέρας ποινάς. Η νομολογία ἔκρινεν, ὅτι παρατεινομένη ἀπουσία λόγω σκιληρᾶς συμπειφορᾶς τοῦ πλοιάρχου ήταν ἀποχωρῶντος λόγου καὶ δὲν ἀποτελεῖ δραπέτευσιν τοῦ ναυτικοῦ. 'Αντιθέτως, ἐλαφρὸς πειθαρχικὴ ποινὴ ἐπιβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δι' ἀνυπακοήν, δὲν δικαιολογεῖ ἐγκαταλειψιν τῆς θέσεώς του, ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ ἄλλα φρόνιμον μη τῆς ἐπιβληθεῖσας ποινῆς, ὑπόκειται εἰς δικαστικὸν ἔλεγχον. 'Επιστής, ή ἀσθένεια τοῦ ναυτικοῦ, ἀποκλείει τὴν δραπέτευσιν, ἐὰν ἔξι ἀντικειμένους βεδαιούσται.

Εἰς τὴν περίπτωσιν, ητίς προσφάτως ἀπησχόλησε τὸ περιφερειακὸν δικαστήριον τῆς Ὀρεγκού, ὁ ναυτικὸς ναυτολογηθεὶς κατ' Ιανουάριον 1964, ἀδραπέτευσεν ἐπειδὸν τοῦ σκάφους εἰς Σιγκαπούρην, τὸν Ἀπρίλιον τοῦ αὐτοῦ ἔτους. 'Ο πλοιάρχος ἔκαμε τὴν σχετικὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ κατέθεσεν εἰς τὴν χρηματαίσιν τοῦ δικαστηρίου τῆς Ὀρεγκού τὴν ὄφειλομένην εἰς τὸν δραπέτην μισθοδοσίαν, ἵνα ἐνεργηθῇ ἡ διαδικασία τῆς δημεύσεως.

Ο ναυτικὸς εἰσήγαγεν αἵτινας ἐνώπιον τοῦ αὐτοῦ δικαστηρίου καὶ ισχυρίζομενος ὅτι κακῶν ἐδημεύθη ἡ μισθοδοσία του, ἔγινησε νὰ τῷ ἀποδοθῇ αὐτῆ. 'Επικουρικῶς, ισχυρίσθη, ὅτι ἡ ἐν Σιγκαπούρῃ ἀπουσία του ἐκ τοῦ πλοίου, δὲν συνίστα δραπέτευσιν, ἀλλὰ ἀδικαιολόγητον ἄρνησιν νὰ ἐπιβῇ τοῦ πλοίου, ητίς, κατὰ νόμον τιμωρεῖται μὲν χρηματικὴν ποινήν, τὴν πρὸς τὸν μισθὸν δύο ἡμερῶν. 'Η χρηματικὴ αὐτῆ ποινή, κατὰ τὸν νόμον, ἐπιβάλλεται ὅσακίς ἡ ἀπουσία του ναυτικοῦ δὲν ἀποτελεῖ δραπέτευσιν.

Τὸ δικαστήριον τὴν ἔνωιαν τῆς δραπέτευσεως, εἶναι ἡ ἐγκατάλειψις τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας διὰ τῆς ἀποχωρήσεως ἔξι αὐτοῦ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ χρονού διαφρείας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀνευ ἀποχωρῶντος λόγους καὶ μὲ τὴν πρόθεσιν τῆς μη ἐπανόδου ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Εκ τῆς διαδικασίας ἀπεδειχθή, ὅτι ὁ αἰτῶν ναυτικός, ἔγινησε νὰ ἔξοφληθῇ εἰς Σιγκαπούρην, δόηγμαθεὶς δὲ ἐνώπιον τοῦ 'Αμερικανοῦ Προξενεῖου ἐδῆλωσεν, διτὶ δὲν θέλει νὰ ἔξοφληθῇ, ἀλλὰ ἐπέμενεν ὅτι εἶναι ἀσθενής, ἀνίκανος πρὸς ἔργασίαν καὶ ὅτι ἔδει νὰ εἰσαχθῇ εἰς νοσοκομείον. 'Εξητάσθη τότε ὑπὸ δύο ἱατρῶν, οἵτινες ἀμφότεροι ἔκριναν, ὅτι εἶναι ὑγιής καὶ ικανός πρὸς ἔργασίαν. 'Ωδηγήη τὸ δι' ἀκάπτον εἰς τὸ πλοίον ἀλλογίων πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως. 'Ἐν τούτοις, ἔξηκολούθησεν ἀρνούμενος νὰ ἐπιβῇ τοῦ πλοίου, μολονότι τοῦ ἐγνωστοποιήθη, ὅτι θὰ ἐνεγράφεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ὡς δραπέτης.

Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Ὀρεγκού ἔκρινεν, ὅτι ὁ αἰτῶν διετέλει ἐν καταστάσει μεθῆς, ὅπαν συνέδησαν τὰ προκύψαντα κατὰ τὴν διαδικασίαν. 'Ἐν τούτοις, καίτοι μεδύνων τότε, ὡς καὶ κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου ἐμφάνισήν του, δὲν εἶχε στερηθῆ τοιν διανοητικῶν αὐτοῦ ικανοτήτων, ἐν γνώσει δὲ καὶ ἐκ προθέσεως, ἡρήθη νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ πλοίον.

'Εκρινεν δέθεν τὸ δικαστήριον, ὅτι ὥρθως ὁ ἐν λόγῳ ναυτικὸς ἐκπρύχθη δραπέτης, προέδη δῆμευσιν τῆς ὄφειλομένης αὐτῷ μισθοδοσίας καὶ διέταξε νὰ εἰσαχθῇ τὸ ποσὸν αὐτῆς εἰς τὸ δημόσιον ταμείον.

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

1. Α' Ατομική δωμάτια, μετά λουτρού, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
  2. Στοργική περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.
  3. Ιατρική περίθαλψις, ἃν ζητηθῇ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
  4. Παροχὴ ὑπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
  5. Ομιλεῖται ἡ Ἐλληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ ὅλον τὸ προσωπικόν.

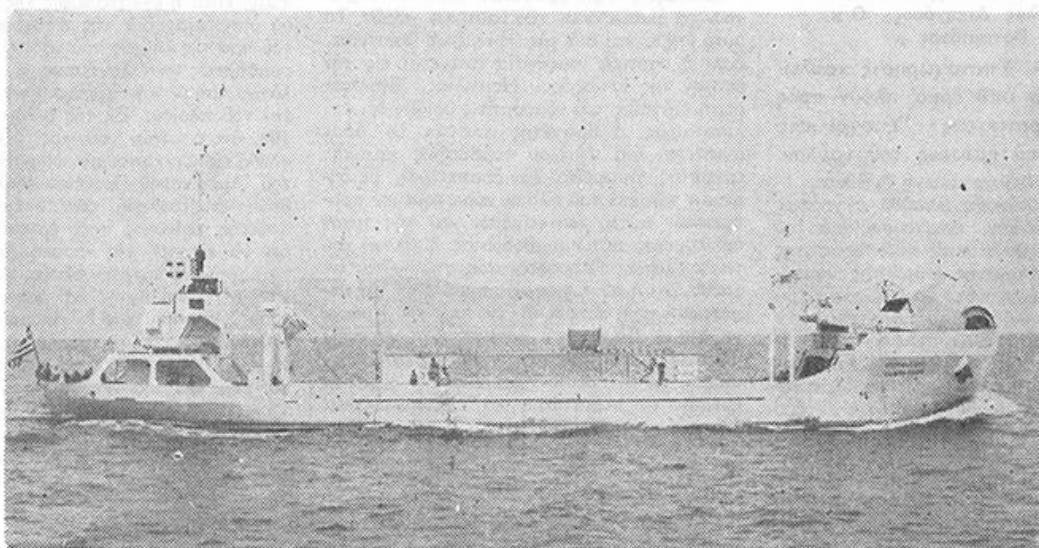
ΛΙΜΝΗ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA  
ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052  
Εγγύησης Διευθύνυτής Ιαπωνίας Ν. OGAWA

# 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 Matohi 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.



πτικῶν ἑταῖρων τοῦ 1929 καὶ 1942. Δὲν ἀποτελεῖ Ι-κανοποιητικὴν ἔξηγησιν, τὸ δῆμον τῆς Ἀπόλεσματος, διότι τὸ ποσοστόν τῆς ἀπόλεσθείσης χωρητικότητος, σὺν σχέσει πρὸς τὴν τελούστων ἐν ὑπήρξει, στηπειέναι σταθεράν τοῦ 1960. Ἐπειδὴ τὸ παρελθόν ἔτος τῆς ἡγένηται κατὰ 33%. Ἔν τούτοις, αἱ λόγιαι ἀπάνωεις ἀποτελοῦνται μίαν δψιν μόνον τοῦ προβλήματος. Δεδομένου διτάς ἀσφάλιστρα ἀσφαλίσεως σώματος τοῦ σκάφους ἔξαρτῶνται κατὰ μεγάλο μέτρον ἐκ τῶν ζημιῶν τῶν προηγουμένων ἑταῖρων, πᾶσα ἀνανεωσις μὲν τάς τιμὰς τοῦ προηγουμένου συμβολαίσιον ἀποτελεῖ παραχώρησιν εἰς τοὺς ἔφοπτοις στάτους, ἐν τῷ μέτρῳ καθ' ὃ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν τῆς ἡγένησε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συμβολαίσιου.

Εύτυχώς, συνέχισεν ό κ. Κάσιγκς, κατανοείται δόλον και περισσότερον, ότι η μόνη αποτελεσματική μέθοδος έγκειται είς το νάμη συνάπτωνται σαφαλιστήρια συμβόλαια με πρέμια κατώτερα έκεινών, άτινα είναι έπαρκη πρός κάλψιν τῶν κινδύνων τοῦ δρου «έλευθερον μερικής άνθρωπίας» και πρός τὸν σκοπό δύος καταστῆ δυνατή ή δημιουργία αποτελεσματικών πρὸς κάλψιν τῶν ἔξδόνων, ἀλλὰ και μὲν παρεῖν περιθώριον τίνος κερδῶν. 'Η πρόβλεψις τῆς «εκλασσιφικέσσων πρωρύζετο διὰ τὴν εἰσπραξιν συμπληρωματικοῦ ἀσφαλιστρου, διὰ φορτία προσαληφθερούντων κιανοποιητικά ἀπό πλοία παρουσιάζοντα δλιγάρτερον κιανοποιητικά ἀποτελέσματα. Κατὰ τὰ τελευταῖα δύμας ἔτη, τὰ συμπληρωματικά αὐτὰ ἀσφαλιστρα ἀπέβησαν εὔκολος λεία τοῦ συναγωνισμοῦ. 'Η πείρα ἀπέδειξεν, ότι μέγος ήτο ὁ κίνδυνος διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς εἰς τὴν περίπτωσιν χρησιμοποίησεως πολὺ παλαιῶν πλοίων.

"Η ανάλογία τών σκαφών ποδεμικής ναυπηγήσεως είς τάς ολικάς άπωλειάς υπερεδιπλασιάσθη κατά τά τελευταῖα ἔτη, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀρχομένην ἀπὸ τοῦ 1958 τετραετίαν. Τὸ 1965, ἐφθασαν εἰς 27.400 τ. γυρδός. Δύναται τις νὰ ἀντιληφθῇ, διτὶ ἐπὶ ἦδη οἱ κίνδυνοι οὗτοι ὑπετιμῶντο, δισον ἀφορῷ κυρίως τὰ εἰς χῦμα φορτία μὲ τράμπτης μεταφερόμενα, ήτοι μεταλλεύματα, ζαχάρεις, παλαιοίσιδρα κ.λ.π. Τὰ ὀπιτελέοματα τοῦ 1964 καὶ 1965 ἀφένουν νὰ διαβαίνεται προσδευτική χειρόφερευσις τῶν ἀστυχημάτων, τῆς ὄποιας ἡ σοδαρότης πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ.

ΑΝΑΣΚΟΠΕΙΤΑΙ Η ΔΡΑΣΙΣ

‘Η αύτοκριτική, την όποιαν άσκει άπό δύο ή τριών έτών ή βρετανική ναυτιλιακή έπιχειρίσις, έξεδηλώθη καὶ κατά τὴν συγκροτηθέσιν πρὸ ἡμερῶν ἔτιστον συνέλευσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου. Τὰ σχετικὰ θέματα ἀνέπτυξαν δὲ νέος πρόεδρος τοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Τζίμ Μπόλτον, καθὼς καὶ δὲ νέος ἀντιπρόεδρος κ. Κέϋζερ. ‘Ο κ. Μπόλτον ἔθεσεν ἐνώπιον τῶν πλοιοκτητῶν πολλὰ ἔρωτήματα, ὅπια εἶχον ὑποβληθῆ ἀπό τίνος χρόνου ὑπὸ νέων ἔφοπτοιστῶν καὶ πατραπετρῶν: Εἶναι ἵκανοι οἱ διαχειρισταῖ, ὡς θὰ ἔπρεπε νὰ εἰναι; Παραγγέλλονται τά κατάλληλα πλοῖα εἰς τὸν κατάλληλον χρόνον; Εἶναι ὑγίης η προστήλωσις εἰς πρότυπα μεταφορῶν καὶ διαχειρίσεων τοῦ παρελθόντος; Κατέβαλεν, ἀφρά γε, ἡ ναυτιλιακὴ έπιχειρίσις ἐπαρκῆ προσπάθειαν ἐρεύνων; Καὶ ἦτο πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτης ἀρκετά ὑψηλῆς ὀλκῆς τὸ ἐπιτελεῖον τῶν διαχειριστῶν; Διεπύωσεν ἐπίσης τὸ ἔρωτημα, ὃν ὑπῆρχον πάρα πολλὰ μικρά ἔταιρια σάνκουσαι εἰς οἰκογενείας. Εἰς τὸ τελευταῖον ἔρωτημα — εἴτε — μια ἀναψυχόδιλος θάτη η ἀπάντησις: «Οτι ὑπάρχει μεταξὺ αὐτῶν καὶ η ίδική μου ἔταιρία».

“Η άναστκόπησις τού κ. Μπόλτον δὲν υπήρξε μονόπλευρος. Πρὸς ύπεράσπισιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἔτοντεν ὁ δημιληπτὸς στὶ ή βρετανικῆς συμμετοχῆ εἰς τὰς παγκοσμίους, διὰ θαλασσῆς μεταφορᾶς ὅν καὶ κατήλθεν εἰς τὸ 177 κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι 50% πρὸ 55 ἑτάν, ἐν τούτοις τὸ σύνολον τῶν τμάτων μεταφέρεντων δι’ ἄγγελικον σκαφῶν φορτίων ἥτο διπλάσιον τῶν μεταφέρεντων πρὸ 55 ἑτάν. Ἀξίως ἐπίστησης ἔχει τὸ γεγονός, διτὶ καίτοι ἀριθμός τις ἔτακτοιών ἀπεγχώρησε

τῶν ἔργασιών, ή εἰς τὸ τετραπλάσιον αὔξησις τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος δὲν ήτο ἀσυνήθης μετά τὸν πόλεμον μεταξύ μικροτέρων ἐφοπλιστικῶν Οἴκων καὶ διάφορα ἐπιτεύγματα ἐπραγματοποίηθσαν παρὰ τῶν Βρετανῶν πλοιοκτητῶν κατά τὰ παρελθόντα είκοσιν ἔτη.

Υπέμνησεν ἀκόμη, ὅτι ἥρχισεν ἐπίκρατοῦσα εἰς τὰς μεταφορικάς ἔργασίας ἡ ἀποφίς, ὅτι αὐταὶ πρέπει νῦν παρέχωνται κάτω τοῦ κόστους. Ἡ ίδεα αὐτή εἶναι γενικῶς, σχεδόν, παραδεδεγμένη εἰς τὸ Μεγάλην Βρετανίαν, διὰ τε τὰς ἐσωτερικὰς καὶ τὰς ἔξωτερικὰς μεταφορὰς καὶ ἀποτελεῖ βασικὸν θέμα εἰς τὰς περισσοτέρας διασκέψεις τῆς Ἐπιτροπῆς ἙΜπορίου καὶ Ναυτιλίας τῶν Ἕνων.

Ό κ. Μπόλτον υπεστήριξεν, ότι όφειλει τὸ κράτος νὰ παραδεχθῇ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ὡς ἀποτελουσαν ιδίουτον ὑπόθεσιν. «Μολούντο γένος ἡ ἐπιχείρησις αὐτῆς μὲ τὰς Ισχυρὰς δυνάμεις που διαθέτει εἰς τὰ παρασκήνια τοῦ κοινοβουλίου, κατώρθωσεν ἐν μέρει νὰ ἐπιτύχῃ ἀπαλλαγάς τινας φορολογικάς, ἐν τούτοις — συνέχισεν ὁ ὄμιλητης — διεργοτάται τις, ἂν ἡ ἐπιτυχία αὕτη όφειλεται εἰς τὴν ἀσκηθεῖσαν φορτικότητα μᾶλλον, παρότι εἰς τὴν διαπίστωσαν τῆς ἀληθίνου σοφιστότητος τοῦ Θέματος. Σημειούται — εἶπεν — αὐξῆσις τῆς κινήσεως πρὸς συνεργασίαν τῶν ἔφοπτοικων ἐπιχειρήσεων. Είτε ὅτι θελούμεν, εἴτε δέν τὸ θέλομεν, εἴτε δυνηθώμεν νὰ ίδωμεν τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας, εἴτε ἃν φερώμεθα ἀδυσωπήτως πρὸς σύμπτωσιν ίδεών, παρ' ὅσον ἔχομεν σῆμερον, ή ἀνάγκη τῆς συνεργασίας προβάλλει. «Αν θελήσωμεν νὰ ίδωμεν τὴν ἐπέστιαν ἔκθεσιν τοῦ 1964, θὰ σηκωθούν, ἵσως, τὰ μαλλιά τῆς κεφαλῆς μας».

Προβλέπει ό κ. Μπόλτον κίνησιν πρός μεγαλύτερα συνεργασίαν μεταξύ των δρεπανικών ναυτικών έταιριών, ύπο τὸ σύνθημα: «Οι Βρετανοί ἔναντιον παντού ἀλλού». Έκ τῆς συνελεύσεως ἀπεκομιόθη ἡ ἐντυπωσίη, ὅτι κατά τὴν ἐφετείνη θητείαν του, ὡς πρόεδρου, ὁ κ. Μπόλτον θά ἐπιδείξῃ μείζονα δρᾶσιν, ἀπό τὴν τοῦ ἀπλού ὄγράνου τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἰδεῶν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ του 'Ο-μίλου. Καταλήγων ὁ κ. Μπόλτον διηρωτήθη: Πρέπει τὸ Ἐπιμελήτηριον νὰ πράττῃ διτζητούν τὰ μέλη του ὡς ὄφειλεν νὰ ἐπιδείξῃ εὐσυνείδητον προσπάθειαν:

**ΟΧΙ ΠΛΕΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ**

Ανεκοίνωσαν ότι Πρόεδρος του γινώστου έναν Μπέλφαστ ναυπηγείου «Χάρλαντ άντ Γουλφ». Ντένις Ρέμπεκ: Το ναυπηγείον αύτό, έκ του όποιου καθειλκύσθησαν το «Τιτανικός» και το «Καρμέρρας», πρόκειται να διασκόψη την ναυπήγησην υπερωκανίων. Το μέλλον των πλωτών αυτών είναι λίαν άδειον. Ναυπηγήσεις τοιούτων σκαφών δεν προβλέπονται.

Τότε παραπέδειον θά συγκεντρώση τὴν προσοχήν του εἰς τὴν κατασκευὴν μπάλκ κάρπαιερς, δεξαμενοπλίων, πολεμικῶν σκαφῶν, μικρών ἐπιβατηγών καὶ πορθμείων ὡς καὶ σκαφῶν μεταφορᾶς ὑγραερίων καὶ θά προδῆσις ἀνάλογον ἀναδιοργάνωσιν τοῦ ἀκολουθουμένου συστήματος ἔργασίας, κατὰ τρόπον που θὰ αὐξήσῃ «ἐκπληκτικῶς» την ἀπόδοσιν.

"Αν καὶ ὁ διμιλητής δὲν ἀνεκοίνωσε τὴν μορφήν του νέου αὐτοῦ συστήματος, δημοσιογραφικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι θ' ἀκολουθήσῃ τούτῳ τάξις ἰσπωνικάς μεθόδους. Ως εἶναι πράγματι γνωστόν, ἡ κατὰ τὴν τελευταῖς δεκαπεντετίαν τεραστίᾳ ἀνάπτυξις τῆς ἰσπωνικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, φεύγεται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μεθόδων εὖεσσιάς παραγωγῆς, εἰς τὴν ἑκτεταμένην τυποποίησιν τῆς δῆλης κατασκευῆς, κυρίως ὅμως τῆς τὴν εὑρεῖσαν χρησιμοποίησιν τεχνικῶν πανεπιστηματικᾶς μηχανώσεως, οὐχὶ ὅπλως εἰς τὰ τρήματα σχεδιάσεως καὶ μελετῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλα τὰ στάδια τῆς ναυπηγήσεως. Κάθε ὅμας ἔργασίας, πλὴν τῶν ἐπὶ μέρους ἐργοδηγῶν, διευθύνεται ὅποι ἐπιστήμονα-μηχανικὸν ἡ ναυπηγόν, φαίνεται δὲ ὅτι τὸ σύστημα αὐτὸν θὰ ἐφαρμόσῃ καὶ τὸ ἀντέρεων αυτηγείον.

НОРВЕГІА

## ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Κατά της φορολογικής έπιχορηγήσεως, της θεσπισθείσης πρό τινος διά την Αγγλικήν Ναυτιλίαν —ή σχοληθμένην ἐπ' αὐτής εἰς τὸ προγόνωμενο τεύχος μας— ήρχισαν ἐκδηλούμεναι αἱ πρώται ἀντιδράσεις.

Ούτω, πρόσφατος άνακοινωσις τού νορβηγικού Προπλοιστικού οίκου «Σίγκεδαλ Μιτέργκεσεν» άναφέρει, ότι η ήκμώσας τήν παραγγελίαν δι' ἓν δεξαιμενόπλοιον τῶν 170.000 τόνων d.w., τήν δοθείσαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Γούλφ», διότι ἡ βρετανική κυβέρνησις πρήχισε χορηγούσα εἰς τοὺς Βρετανιούς πλοιοκτήτας κρατικήν, οὐσιαστικός ἐπιχορήγησιν 20% εἰς μετρητά ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν κατασκευαζομένων πλοίων. Ἡ παραγγελία, ἐν συνεχείᾳ, ἀνελήφθη ὑπὸ τῆς «Σὲλλ Ἰντερνάσιοναλ Μαρίν», ηττις καὶ θὰ τόχη τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν 20% τοῦ κόστους τοῦ πλοίου. Οἱ Νορβηγοὶ ὑποστηρίζουν διτὶ, ἡ εἰς μετρητὰ ἀπόσβεσις ἐπὶ τῆς ἀξίας ἑκάστου νεοτεύκτου στάκαφους, περιληφθείσα εἰς Λευκὸν Χάρτην κυκλοφορήσαντα τὸν Ἰανουάριον, ἀποτελεῖ κρατικήν ἐπιχορήγησιν καὶ εἶναι, κατ' ἀκολουθίαν, ἔνωντίον τοῦ πνεύματος τῶν Γενικῶν Συμφωνιῶν ἐπὶ τοῦ Δασμολογίου καὶ Ἐμπορίου καὶ τοῦ Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Ἐλευθέρου Ἐμπορίου (Ε.Ε.Τ.Α.).

Είχεν ανάκοινωθη πρότερον, ότι ή ακύρωσης της παραγγελίας ώφειλετο εἰς μίαν ἐπανεκτήμιαν των υποχρεώσεων του δημίου «Σύγκρατο Μπέργκεσεν», κατόπιν τού θανάτου του κυριωτέρου μετόχου. «Υπεστρίζετο, ότι διό όπιζων μέτοχος ἀπεφάσισεν ὅπως, ἐφ' ὅστοι το πλοΐον δέν ήταν προναυλωμένον —τὸ μεγαλύτερον παραγγελθὲν ποτὲ εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεία — δέν θά ήτο συμφέρουσα ἡ ναυπήγησίς του.

Εἰς τὴν μεταγενεστέραν ἀνακοίνωσιν τοῦ Οὐμίλου προστίθεται, διτὶ ἡ πρόθεσις τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως περὶ ἐπιχορηγήσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐγένετο γνωστή, μετά τὴν παραγγελίαν.

«Ως είναι καλώς γνωστόν, προστίθεται, ή  
έν λόγῳ πρόθεσι, ἐφ' δον τελικῶς γίνη δε-  
κτή, συνεπάγεται ἀμέσους καὶ σημαντικάς  
κοστικὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

«Βρετανώς πλαισιοτήτης θα δύναται από τού τρέχοντος έτους να υπολογίζει είς κρατικήν έπιχορήγησιν, συμπτοσουμένην εἰς 20% τοις μετρητού του κόστους κατασκευής, άσχετων τού έξαν πλιόνια ήθελε ναυπηγηθῆ εἰς έξιν ή βρετανικών ναυπηγείων.

»Ο δύμιος «Σύγκριτο Μπέργκεσεν», όπως διλοί οι Νορβηγοί έφοπλισταί, θέλουν νά τονίσουν τάς σοδαράς συνεπειάς εις τάς όποιας δύο δόδηγηση η νέας και μή άναμενομένη δρεπανική πρωτοδουλία. Έξ αιτίας αυτής η έπαιρια Μπέργκεσεν άπεφάσισεν, όπος μεταβιβάση τά δικαιώματα τής κατασκευής, έν πλήρη συμφωνία μέ τά ναυπηγεία «Χάρδοντ και Γούλφ» και άνευ οιασδήποτε δαπάνης άπο μέρους τών πλοιοκτήῶν».

Η άνακοινωσίς ύπογυράφεται ύπό τοῦ κ.  
Καρόλου Ρ. Μπέργκεσεν.

Ἐξ ἄλλου, ὁ Νορθρήγος ὑπουργός 'Εμπορίου και Ναυτιλίας κ. Καΐσρ Γουΐλλοκ, ὅστις ἐπεσκέψθη τὸν παρελθόντα μῆνα τὸ Λουδίνον, συνεζήτησε μετά Βρετανῶν ὑπουργῶν τὴν ἀπόφασιν τῆς κυβερνήσεως, νὰ ἐπιχορηγήσῃ τοὺς Βρετανῶν πλαισιοκτήτας μὲ 20% ἐπὶ τοῦ ἀρχόντος τῶν μέσων εἰσόδου.

Ο 'Κ. Γουλέλλοκ υπέδειξεν, ότι αι ουτώ θε-  
σπιζόμεναι έκτακτοι ἀποσέδεσις, ἀποτελοῦ-  
κατ' ούσιαν κρατικήν ἐπιχορήγησιν, διπερ ἀν-  
τιθίβεται εἰς τὸ πνεύμα τῶν Γενικῶν Συμφω-  
ντῶν - Α. Ε. Ρ. Τ. Α.

Ως της Ε.Π.Τ.Α.  
‘Ος Έλλησεων, τὸ σύστημα θὰ ἔχῃ σοδα-  
φάς συνεπείας διά τὴν Νορβηγίαν καὶ ἄλλα  
καυτικά κράτη, τὰ δόπια πιστεύουν εἰς τὸν  
ελεύθερον συναγωνισμόν. Θὰ ὑπάρξουν Ισχυ-  
ροί πιέζεις καὶ εἰς ἄλλας χώρας διά τὰς ἐπι-  
κορηγήσεις καὶ θὰ δηγυγήσουν εἰς μίαν δυ-  
νατεστάτην ἔξτριεν τῶν ἐπιχορηγήσων πρὸς  
τὸν Ναυπίλιον καὶ διακοπέσσων σπουδαῖς.

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

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

\* Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

## ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

"Υπάρχουν πληροφορίες, ότι άθροισι απευθύνονται σι προτάσεις εις τὰ ιστιωνικά ναυπηγεῖα παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν νέου τύπου φορτηγῶν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτρυς.

Αἱ ζητούμεναι ἀπὸ τοὺς Ἰάπωνας τιμαῖς, ἄλλα καὶ αἱ προδιαγραφαὶ δὲν φαίνεται νὰ ἴστωνται τοὺς ἐφοπλιστὰς μας. Χαμπλότερον κόστος ζητοῦν — περὶ τὰ δύο ἔκτομούρια δολλάρια — καὶ δελτιωμένην «σπεσιφικέσιουν».

Τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι, Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, Νίππον Κόκκων καὶ Ούράγκκα μελετοῦν εἰσέτι τὰς προτάσεις, δάσει τῶν καταρτισθέντων παρ' αὐτῶν σχεδίων. Ὁπωσδήποτε, δῆμος, αἱ παραδόσεις προβλέπονται διὰ τὸ 1969 καὶ πέραν.

Κατὰ πληροφορίας ἀνεξαριθμώτους εἰσέτι, "Ἐλλήν ἐφοπλιστής, γνωστὸς καὶ ἐκ τοῦ παρελθόντος διὰ τὴν κατὰ δωδεκάδας παραγγελίαν φορτηγῶν σκαφῶν, προέβη ηδη εἰς τὴν σύναψιν συμβολασίων μὲ ιστιωνικά ναυπηγεῖα, διὰ τὴν κατασκευὴν εἰκοσι τῶν 15.000 τόνων φορτηγῶν, ὅπτο τὰ θεωρούμενα δὲς ὑποκατάστατα τῶν λίμπερτρυς.

— Ἐγγνώσθη ἐπίσης, διὰ οἱ κ.κ. Εὐθύμιον καὶ Ἀγγελικούστης, παρήγγειλαν ἔνο σκάφος τῶν 15.000 τόνων εἰς τὴν Ἰστανίναν.

— Τρία τῶν 55.000 τόν. μπάλκα κάρριερ παρεγγέλθησαν διὰ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κόκκων διὰ λογαριασμὸν τριάνταν ἑταῖρων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν «Apollo Shipping Cy.», «Aleyonia Shipping Cy.» καὶ «Pacific Navigation Cy.».

Λεπτομέρειαι ἀλλοι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τέλος, ἡ «Ὀράῖον» ἔζητησε τιμᾶς καὶ χρόνου παραδόσεως ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα καὶ Μιτσουμπίσι, δι' ἓν τάνκερ τῶν 160.000 τόνων, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον τοῦ 1968.

## ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 5ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ Τόκιο καθειλκύσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Θύελλα», 61.200 τόν. Μηχανὴ δῆλελ Σούλτζερ 17.600 ἵππων δικακύλινδρος. Ταχύτης 16 μῆλα. Παράδοσις Ἀπριλίου. (Οτκος Υἱών Π. Γουλανδρῆ).

— Τὴν 12ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα τῆς Γιοκοχάμας καθειλκύσθη τὸ διζελοκίνητον τάνκερ «Ἐριέττα Λάτση», τῶν 74.100 τόν. Μηχαναὶ Σούλτζερ δεκακύλινδροι, 23.000 ἵππων. Ταχύτης 15.7 μιλ. Παράδοσις τέλος Ἀπριλίου.

## ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Τὴν 7ην καὶ 12ην προσεχῶν Ἀπριλίου, παραλαμβάνονται ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας γραμμῶν Ἐλλάδος - Νοτίου Ἀμερικῆς (Διάδοχοι Εὔγενίδη) δύο νέα πλοῖα μεταφορᾶς φρούτων. Εἶναι τὰ τέως δελγικά «Τζούλιος» καὶ «Μαρία», χωρητικότητος τὸ πράτον 3.281 τόνων γκρός καὶ τὸ δεύτερον 3.500 τ. d.w. Ἐχουν ταχύτητα μεταξὺ 17½ καὶ 18½ μιλίων καὶ εἶναι ναυπηγήσεως τοῦ 1956. Αμφότερα εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ εύρεις ψυκτικούς θαλάμους, διὰ τὴν μεταφορᾶν φρούτων,

κυρίως μπανανῶν. Η καταβληθεῖσα τιμὴ τῶν δὲν ἔγνωσθη. Παραλαμβανόμενα θὰ μετονομασθοῦν εἰς «Κέα» καὶ «Κώας».

## ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ

Πέντε ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια τῆς «I.O.F.» τῶν 25.000 τόν. d.w. θὰ μετατραποῦν, χωρὶς νὰ ἐπιμηκυνθοῦν, εἰς μπάλκα κάρριερ ἀπὸ τὰ ιταλικά ναυπηγεῖα τῆς Σπέτζας. Τὸ πρώτον, τὸ «Λόντον Ρεζολούσιον», μετατρέπεται ηδη. Ἐντὸς 15 μηνῶν θὰ ἔχουν περατωθῆαι αἱ ἐργασίαι καὶ διὰ τὰ πέντε.

## ΝΕΟΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Νέον ὀχηματαγωγὸν - ἐπιβατηγὸν σκάφος ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Γ. Φραγκούδακη εἰς τὰ ἐν Περάματι ναυπηγεῖα τῶν κ.κ. Καμίτση - Γαλάτη. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ μῆκος 80 μ., πλάτος 11,5 μ. καὶ θὰ εντοῖ διλίκης χωρητικότητος ἄνω τῶν 2.000 τόνων. Τὸ σκάφος θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 1.000 ἐπιβάτας, 20 φορτηγὰ αὐτοκίνητα καὶ 45 ἐπιβατηγά. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο πρωστηρίους μηχανᾶς «Εντόυτς» τῶν 2.000 ἵππων ἑκάστη καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 20 μιλίων.

«Η καθέλκυσις θὰ γίνη δράχας Ἀπριλίου, ὑπολογίζεται δέ, διὰ τὸ σκάφος, τὸ δόπον θὰ δύναμασθῇ »Ἐλλην», θὰ δράχισθη τὰς ἡμερήσιας δρομολογία του τὸν προσεχῆ Ιούνιον εἰς τὰς Κυκλαδας, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Ραφήναν, ἐάν αἱ λιμενικαὶ ἔγκαταστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, ἀλλως τὸν Πειραιά.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ ὑπὸ κατασκευὴν ὀχηματαγωγὸν θὰ διαδέπτη πολυτελὴ σαλόνια, μπάλκα καὶ κοινοχρήστους ἐν γένει χώρους,



**PETROCON CHEMICAL CORP.**  
80, BROAD STREET, NEW YORK, N.Y.  
TEL. HANOVER 2-6991

Θὰ ἔχῃ δὲ πρώτην καὶ τουριστικὴν θέσιν.

## Η ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ

“Οχι ὅλιγα τὰ σημειωθέντα κατὰ τὸ πρῶτον διμήνιον τοῦ 1966 κρούσματα ἀπειθαρχίας ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἢ Ἑλληνικῶν συμφερόντων σκαφῶν. Τὰ ἀναφέρομεν κατωτέρῳ:

1) Ἀντιπειθαρχικαὶ ἐκδηλώσεις πέντε μελῶν τοῦ πληρώματος ἐστημένθησαν ἐπὶ τὸν ὑπὸ λιθεριστὴν σημαίαν φορτηγοῦ «Κίμων», ἀντιπροσωπευομένου ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τοῦ κ. Παπαπατέρα. Τὸ περιστατικὸν ἔλαβε χώραν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σατῆγκου. Οι πέντε στασιάσαντες ναυτικοὶ ἀπειθάρχησαν καὶ παλινοστήθησαν ἀεροπορικῶς. Η δῆλη ὑπόθεσις διεθιδάσθη εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Y.E.N.

2) Ἐπὶ τοῦ ὑπὸ λιθεριστὴν σημαίαν ἀπότιπωματος «Δόκτωρ Ἀντόνης» (ἀντιπρόσωποι ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα «Μανλεμόδης») εἰς τὸν λιμένα Μιγιάκο τῆς Ιαπωνίας ἐστημέωθη στάσις. Τὸ πλήρωμα ἡρήθη τὴν ἐκφότωσιν τοῦ σκαφοῦ καὶ τὴν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου. Τελικά τὸ πλοίον ἀπέπλευσε τὴν ἐπεμβάσει τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Κόμπη, χωρὶς δῆμος νὰ ἐπιβιβασθοῦν οἱ πρωταίτιοι τῆς στάσεως. Η ὑπόθεσις διεθιδάσθη εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Υπουργείου.

3) Τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπὸ λιθανικὴν σημαίαν ἀπότιπωμα φορτηγοῦ «Ἀρμονία» (ἀντιπρόσωποι Εύθυμιαδῆς καὶ Σία), εὐρισκομένου εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνστάντζας (Ρουμανία), ἡρήθη τὴν φόρτωσιν τοῦ σκαφοῦ καὶ τὴν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου. Τὸ Y.E.N. ἀπέστειλε τηλεγράφηματα πρὸς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν «Ἐλληνα πρεσβευτὴν εἰς τὸν Βουκουρέστιον. Τὸ πλήρωμα ἔμμενε εἰς τὴν δρυνσίν του. Η δῆλη ὑπόθεσις τελεῖ ἐν ἀναμονῇ ἔξειδίεων.

4) Τὸ πλήρωμα τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ναυτίλος» (ἀντιπρόσωποι Γραφεῖα «Μανλεμόδης») παρὰ τὸν λιμένα Τζέντας τῆς Ἀραδίας διεμαρτυρήθη δι' Ἐλλειψιν χρημάτων, τροφοδοσίας καὶ ὅδατος. Τὸ Y.E.N. προέβη εἰς σύστασιν πρὸς τὸν πλοιοκτήτην διὰ τὴν ἀποστολὴν χρημάτων. Η δῆλη ὀνωματία δὲν διηθετήθη εἰσέτι. Ο πλοιοκτήτης παρὰ τὰς ὀχλήσεις δὲν ἀπέστειλε χρήματα, ἐν ἀναμονῇ διευθετήσεως τῶν διαφορῶν μὲ τοὺς φορτωτάς.

5) Ο πλοιαρχὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Μελέτιος» (πλοιοκτησίας Πέππα) προέβη εἰς ἀπόλυτον τοῦ πληρώματος. Ανέκυψε θέμα μὲ καταβολῆς ἀποδημίσεως. Τὸ Y.E.N. ἀπέστειλε τηλεγράφημα εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην «Ἀμδούργου» ὅπως ἐπιληφθῇ τῆς

## ΧΗΜΙΚΑ :

Διὰ τὴν συντήρησιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαϊσιον τῶν πλοίων σας.  
Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δι' ἐπιθεώρησην ή ἐπισκευήν.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐν πλῷ με τὸ πλήρωμα σας διὰ τὴν ἀλλαγὴν φορτίου ἀπὸ BLACKOIL εἰς φορτία λιπαντικῶν ἐλαίων ή σιτηρῶν.

Διὰ τυχὸν ἀτυχήματα κατὰ τὴν ἐκφότωσιν ή φόρτωσιν πετρελαϊσιον καὶ ἀποφυγὴν ἔξόδων διὰ καθαρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ λιμενικῶν προστίμων

Δὲν ἔχετε παρὰ νὰ μεταχειρίζεσθε χημικὰ προϊόντα τῆς



2. Έκ τού λόγου τούτου δὲν καθίσταται δυνατή ή άπαντησις διότι τὸ Δημόσιον ἐπιδιωρύνεται διά σημαντικών διπλωμάτων ἀπόστολης ἀπαντητικῶν τηλεγραφημάτων ἐνίοτε μακροσκελῶν καὶ μᾶλιστα εἰς λίαν ἀπομεμάκρουσμένας περιοχάς, εἰς δὲς ἔρισκονται τὰ πλοῖα.

3. Παρακαλοῦνται δὲν οἱ κ.κ. Πλοιάρχοι ὅπως, ὁσάκις ἀπευθύνουν τοιαῦτα τηλεγραφήματα πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, νά συναποστέλλουν καὶ τὸ ἀναλογούν BON τῆς πληρωμῆς ἀπαντήσεως ἡ νά ἀναφέρουν τὴν ἐπωνυμίαν τοῦ ἐν Πειραιὲ Γραφείου τοῦ πλοίου, πράγμα δῆπερ εἶναι προτιμότερον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν.

#### ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ

Τὸ κάτωθι ἔγγραφον διαμαρτυρίας ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. κ. Δ. Μελέτη πρὸς τὸν κ. Μαυριδόγλου:

'Η Διοίκησις τῆς Ἐνώσεως μας, ἔχουσα ὑπ' δψιν τῆς τὴν γιωστὴν εἰς ὀδόληρον τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν στοργὴν καὶ τὴν ἀγάπην τὰς διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας, λαμβάνει τὸ θάρρος ν' ἀπευθυνθῇ εἰς ὑμᾶς καὶ νά ἐπικαλεσθῇ τὴν ὑμετέραν παρέμβασιν δι' ὥρισμένα παράπτατα, ἐπολλοῖς παράνομα, ἄτινα διατρέπονται τοὺς τελευταίους ίδια μήνας παρ' ἔνιων ἐφοπλιστῶν, πρακτόρων καὶ γενικῶς ἀντιπροσώπων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων- ἀφορῶντα τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ναυτολόγησιν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος γενικῶς. Συγκεκριμένα, Κε 'Υπουργέ,

Πολλά ἐφοπλιστικά γραφεῖα καὶ πρακτορεῖα, ὑπὸ τὸ ἔωλον ἐπιχείρημα, δὲν προσφέρονται πλοιάρχοι καὶ ἀξιωματικοὶ διπλωματικοὶ πρὸς ἀπένδρωσιν τῶν πλοίων, καὶ δὲν προσφέρονται ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν συμβατικῶν μισθῶν κ.λ.π., ἀξιούν καὶ ἐπολλοῖς ἐπιτυχάνουν τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ φορτηγῶν, ίδια, πλοίων πλοιάρχων μὲ διπλώματα Β' τάξεως, ὑποπλοιάρχων μὲ διπλώματα Γ' τάξεως καὶ ἀνθυποπλοιάρχων μὲ δοκίμους ἡ κυβερνήτας στερεούμενους τῶν νομίμων διπλωμάτων.

'Η κατάστασις αὕτη, κ. 'Υπουργέ, ίδια εἰς τὸ θέμα τῶν Πλοιάρχων Α' κατέστη ἀφόρητος καὶ παράδεκτος πλέον, δεδομένου δτι ἐνῷ ἐκαποντάδες Α' πλοιάρχων, μὲ ἀνάλογα διπλώματα ὡς καὶ ἀξιωματικοὶ παραμένουν ἀνεργοί, ὥρισμένοι πλοιοκτήται μὲ τοιαῦτα σαθρὰ ἐπιχειρήματα καλύπτουν θέσεις μὲ ἀνθρώπους στερουμένους τῶν ἀναλόγων διπλωμάτων καὶ καταπατοῦν τὴν ιεραρχίαν, πλήσσουν τὰ δικαιώματα τῶν ἔχοντων τὰ ἀντίστοιχα διπλώματα καὶ, πλὴν τῶν ἄλλων, γίνονται ὑπάτιοι πλείστων θαλασσίων δυστυχημάτων μὲ διεθνῆ πλέον τὸν ἀντίκτυπον. Εἴναι τοῖς πάσι γιωστοῖς, δὲ ἐκείνους τοὺς ὅποιους προτιμοῦντοί τοῖς χορηγοῖς ποὺ μεγαλύτερας ἀποδοχάς, δχι μόνον τῶν συμβατικῶν, ἀλλὰ καὶ ἔκεινων ποὺ θὰ ἔχοργουν ἔαν προσελύμενον τοὺς διπλωματούχους.

Οὐτος ἔχοντας τῶν πραγμάτων, κ. 'Υπουργέ, καὶ ἐπειδὴ παρὰ τὰς μέρχι τοῦδε συστάσεις καὶ διαμαρτυρίας μας, οὐδὲν ἐπετύχομεν, ἀπευθύνομεν ἐκκληστὸν πρὸς ὑμᾶς, δπόδιον, ἵνα ἐπὶ τέλους σταματήσῃ τὸ κακὸν αὐτό, δῆπερ ἐν τελικῇ ἀναλύσει γίνεται εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς δάρος τῶν Πλοιάρχων καὶ τῶν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν καὶ συγχρόνως δυσφημεῖ καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ ὑψ' ὑμᾶς 'Υπουργείον.

Εὔπειθέστατος  
'Ο Πρόεδρος  
ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ

Πειραιεύς, 25 Φεβρουαρίου 1966

#### ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπεδήμθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ δάσσει τοῦ ἀρμόνου 13, τοῦ Ν.Δ. 'περὶ προσελύσεως ἔνιων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἀποστόλης» φορτηγὸν (πρώην φινλανδικὸν «Contella», νεοαγορασθέν), 1.

695 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1934, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αουρόρα» (διαχειρίστης κ. Γ. Σπ. Λογοθέτη).

2. «Γαλαξίας» φορτηγὸν (πρώην ινδικὸν «Aps Anilai», νεοαγορασθέν), 5.449 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γεράνεια» (διαχειρίστης κ. 'Ιω. Γαλάκη).

3. «Γεωργίας» φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Montbeliard», νεοαγορασθέν), 7.250 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Miremar» (διαχειρίστης κ. 'Αντ. Γ. Βορδώνη).

4. «Μαρία Λαζαρίδη» φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Marienopus», 11.022 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βάρινη» (διαχειρίστης κ. N. I. Βαρδινογιάννη).

5. «Νίκος Β.» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Bjortangen», νεοαγορασθέν), 15.901 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βαρινύπρος» (διαχειρίστης κ. Βαρδινογιάννη).

6. «Νίκης Ζ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Saint Martin», ὑπὸ σημαίαν Μονακό, νεοαγορασθέν), 14.672 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βαρινύπρος» (διαχειρίστης κ. Βαρδινογιάννη).

7. «Κατερίνης Δ. Γερόντας» δεξαμ. (πρώην νορβηγικὸν «Stavik», νεοαγορασθέν) 8.842 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γεροντίνη» (διαχειρίστης Μεσογειακοὶ Ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις E. P. E.).

8. «Ειρήνη» φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Aigina») 7.267 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαράντος» (διαχειρίστης Βαλκανική καὶ τῆς Ανατολής E. P. E.).

9. «Μαρία» φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Póros») 7.257 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρεστέλλα» (διαχειρίστης Φράνκο E. P. E.).

10. «Γεώργιος Ντάνες» φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Edith Christensen») 4.654 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ντανίνα» (διαχειρίστης Μιχ. Α. Καραγεώργης).

#### ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Τὸν παρελθόντα μῆνα Φεβρουάριον ἐνηλογήθησαν εἰς τὸ προξενικὸν λιμεναρχεῖον τοῦ Λονδίνου τὰ κάτωτα νεοαγορασθέντα σκάφη:

1. «Λάσσης ΙΙΙ» φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Renes») 1.083 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως 1.000 ἵππων, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Οθωνος Μεταξᾶ, Π. Γιασεμῆ καὶ τάκτης 95.000 λιρῶν.

2. «Αλεξάνδρα» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Grecian») 4.297 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς δυνάμεως 3.150 ἵππων, ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Αστροπρόπτοιο» (Οίκος Νικολάου Λτδ), ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν.

3. «Νικόλης Ζ.» φορτηγὸν (πρώην Μαρία Dolores) 7.178 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 2.500 ἵππων, ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Μιλιτάρδης» (τῶν κ.κ. Μαυριδόγλου καὶ Χανδρῆ).

4. «Μαριάννη» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Greenfinch») 1.219 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς δυνάμεως 1.600 ἵππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Μπουσέ καὶ Σία καὶ ἀγορασθὲν ἀπὸ τιμῆς 18.500 λιρῶν.

5. «Νίκος Λ. Η. Ζ.» φορτηγὸν (πρώην Μαρία Dolores) 7.178 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 2.500 ἵππων, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Μαυριδόγλου καὶ Χανδρῆ ἀντὶ τιμῆς 83.000 λιρῶν.

6. «Μαριάννη» φορτηγὸν (πρώην άγγλικὸν «Seamew») 312 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως 360 ἵππων, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. N. Μουνδρέα ἀπὸ τιμῆς 9.500 λιρῶν.

7. «Γιάννης Ρ. Ζ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «The Marquise») 323 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως 250 ἵππων, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Γιγιλίνη καὶ Καλκασίνα ἀπὸ τιμῆς 7.500 λιρῶν.

8. «Άγγελος Ζ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Activity») 443 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως 300 ἵππων, ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Γιγιλίνη καὶ Καλκασίνα ἀπὸ τιμῆς 6.500 λιρῶν.

### ΑΓΟΡΑΠΛΑΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τό νορβηγικόν δηλεοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Siganka» 25.350 τόν. d.w., τοῦ 1961, τού όποιου ἀνεγράφαμεν τὴν ἀγοράν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἡγοράσθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Μιχ. Λαζαρίδην, Θανόπουλον & Σίαν ἀντὶ λιρῶν 1.030.000.

—Ἐπίσης τὸ ἔτερον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Sighaug», 25.000 τόν. d.w. τοῦ 1962, τὴν ἀγοράν τοῦ όποιου ἐπίσης ἀνεγράφαμεν, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Δημ. Γ. Πατέραν ἀντὶ λιρῶν 1.050.000.

—Τὸ ἀτμοκίνητον γαλλικόν φορτηγὸν «Boulogne» 7.303 τ. γκρός, 10.777 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲν λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν του, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 68.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραστηθῆν εἰς γαλλικὸν λιμένα. Εἶχεν ἀγορασθῆ ἀπὸ τοὺς πωλητὰς τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀντὶ 52.500 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγὸν «Sigur Producer», 5.088 τ. γκρός, 6.600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲν λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν του, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τῶν παραδόσιον 'Απρίλιον - Μάιον εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

—Τὸ ἀτμοκίνητον φινλανδικόν φορτηγὸν «Ramsidal I» 2.755 τ. γκρός, 4.625 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τῶν αἱρεσιν ἐπιθεώρησέων ἦν δεξαμενή.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Αἴγινα» 7.257 τ. γκρός, 10.881 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἔτερην Ἑλληνικὰ συμφέροντα. Λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

—Τὸ σουηδικόν μότορσιτ «Albert Thore» 4.880 τ. γκρός, 9.225 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρῶν (περιλαμβανομένης καὶ διετοῦ χρονοναυλῶσεως), παραληφθὲν δὲ εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα καὶ τεθὲν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν μετωνυμάσθη «Ταξιάρχης».

—Τὸ τύπου Πάρκ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Τρέιντερ» 7.091 τ. γκρός, 10.780 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τοῦ Ταΐθαν ἀντὶ τιμῆς 310 χιλιάδων δολαρίων.

—Ἐπίσης τὸ λιθανικὸν λίμπερτο «Ζέφυρος», 7.273 τ. γκρός, 10.427 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1963, μὲν σερβεύ ληγον τὸν προσεχῆ Αὔγουστον, ἐπωλήθη εἰς ἔταιραν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 82.500 λιρῶν.

—Τὸ νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Sighaug» 16.563 τ. γκρός, 25.350 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 1.000.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν Μάρτιον - 'Απρίλιον.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν στροβιλολεκτρικόν μπάλκ κάρριερ «Γουόρλεν Σιφτάιν» 12.793 τ. γκρός, 21.907 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὥπερ μετετράπη τὸ 1959 ἀπὸ δεξαμενόπλοιον καὶ ἐπεμκύνθη, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν Οἰκον Νιάρχου εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Λιθερίας ἀντὶ τιμῆς 645.000 λιρῶν.

—Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Πόρος» 7.257 τ. γκρός, 10.642 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἔταιραν Ἑλληνικῶν συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Σεβίλιαν» 7.202 τ. γκρός, 10.814 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944 μὲν τὴν ἐπιθεώρησίν του ἀνανεωμένη, ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 105.000 λιρῶν, μὲ παραδόσιον Γενοβαν Μάρτιον.

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγὸν «Κόροραντ» 7.247 τ. γκρός, 10.878 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τοῦ Ταΐθαν ἀντὶ τιμῆς 310.000 δολαρίων.

### ΕΒΡΑΙΟΙ ΚΑΙ ΟΧΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Δὲν ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ ὑπερήλικον ἀμερικανικόν φορτηγὸν «Nolverine» (τοῦ

1896). Οἱ γνωστοί μας Ἐβραῖοι ἐφοπλισταὶ τῆς N. Υόρκης Πάκ καὶ Κάν τὸ ἡγόρασαν. Καὶ λέγουν: Εἶναι εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 185.000 λιρῶν νορβηγικὸν μότορσιτ «Edith Christiansen», 3.565 τ. γκρός, 6.650 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα μετωνυμάσθη «Γεώργιος Ντάνες

—Τὸ μικρὸν ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Seapine» 1.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, παραληφθὲν εἰς Μπρίστολ Τσάννελ ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του, ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Μαριάνα».

—Τὸ ὅλανδρικὸν μότορσιτ «Castor» 1.830 τ. γκρός, 2.969 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, παραληφθὲν ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Απόλων».

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγὸν «Greenvich» 392 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν εἰς Λονδίνον ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του, ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Μαριάνα».

—Εἰς Κόντινεντ παρελθόθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Μ. Νομικού ἀτμοκίνητον γερμανικόν φορτηγὸν «Wilhelm Schulte» 2.071 τ. γκρός, 3.600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1951, μετωνυμάσθη «Γιώργιος».

—Παρελθήθη ἐπίστης εἰς ἔνονταν λιμένα ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ τὸ χιλιαύνον φορτηγὸν «Naiguilang» 4.710 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, τεθὲν δὲ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, μετωνυμάσθη «Μαριάνα».

—Εἰς Νέαν Όρεάνην παρελθήθη ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Box Hill» 3.346 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ὑψωσαν δὲ τὴν σημαίαν τῆς Ονδούρας μετωνυμάσθη «Λέων».

—Τὸ πωλήθεν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Σπαρτος» 7.310 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, διετήρησε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Αναστάσιος».

—Εἰς Ειρήνην παρελθήθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ὄλλανδρικὸν φορτηγὸν - ψυγεῖον «Mariakerk» 7.638 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τεθὲν δὲ ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν μετωνυμάσθη «Κάρολος Γιγού».

—Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Florence B.» 1.871 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, παραληφθὲν εἰς Γκάλδεστων ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν του, διετήρησε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Καπτανός Λόγιος».

—Εἰς τὸν τριμηνίουν κατάλογον τῶν «Λόδιδ'» Ρέτζιστερ διὰ τὰς ἐκ θαλασσῶν ἀποχημάτων ἀπωλεῖας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, πεοιλαμβάνονται καὶ τὰ κάτωθι Ἑλληνικὰ ἢ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη:

1. «Λέωφις» (Ἑλληνικόν) 7.229 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πρωτεύει», κατὰ τὸ ταξίδιόν του ἀπὸ Καζαμπλάνκας εἰς Φιλαδέλφειαν μὲ φορτίον μεταλλεύματος, ἐδυθίσθη ἐκ τρικυμίας εἰς θέσιν πλάτους 34 - 18 Β. καὶ μῆκους 51 - 22 Δ.

2. «Μαριάνα» (Ἑλληνικόν) 762 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ματθ. Ρήγαν, κενόν, ἐδυθίσθη Β.Δ. τῆς νησίδος Πολύκανδρος.

3. «Αμαραντία» (παναμαϊκόν) 7.201 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, κενόν ἀπὸ Μάντζεστερ διὰ Μπατόν Ρούζ, ἐξώκειλεν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Φλωρίδος καταστὸν «παράγωγος δλικὴ ἀπωλεῖα». Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ἀνήκεν εἰς τὴν ἔταιριαν «Αμαραντία».

4. «Ειρήνη Στεφάνου» (λιθεριανόν) 7.261 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Στέφει» καὶ κατευθυνόμενον ἐπὶ Βικούνθερ εἰς Λονδίνον μὲ φορτίον ξυλείας, ἐξώκειλεν εἰς Μπενίτο «Αίλαντ καὶ ἀπέβη «παράγωγος δλικὴ ἀπωλεῖα».

5. «Μαριάνα μικρή» (παναμαϊκόν) 695 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947,

ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μπαρμπαμιχάλη» καὶ κατευθυνόμενον ἀπὸ Κάλιξ εἰς Ακάμπταν μὲ φορτίον ξυλείας, ἐξώκειλεν ἐπὶ δράχων εἰς Μαρλέγκο «Αίλαντ, καταστὸν «παράγωγος δλικὴ ἀπωλεῖα».

6. «Αρεμών» (Ἑλληνικόν) 7.266 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάντα Μαρίνα» καὶ κατευθυνόμενον ἀπὸ Σεμπτού εἰς Ρόττερνταμ μὲ φορτίον κόπτρα, ἀπετεφρώθη εἰς τὸ «Αιμπέλακι».

### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ τύπου Πάρκ φορτηγὸν «Μπεντίτα» 7.190 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας πρὸς διάλυσιν. Τιμὴ καὶ χρόνος παραδόσιες δὲν ἀνεκοινώθησαν.

### ΤΑ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ ΚΟΣ τῆς 11ης Μαρτίου συνεζητήθη τὸ θέμα τῶν ἐπὶ τανάλοσι άεροπορικῶν πτήσεων καὶ ἀπεφασίσθη ἡ τροποποίησις παλαιοτέρας ἀποφάσεως. Οὕτω ἐπετράπη ἡ πραγματοποίησις τοιούτων πτήσεων εἰς ἀεροσκάφη ἀνήκοντα εἰς ἔθνικὰς ἔταιριας τῆς Αμερικῆς, ἔστω καὶ ἐδὲ εἰναι μέλη τῆς IATA. Ή ἀμερικανικὴ κυβέρνησις θὰ παρέχῃ τὴν ἐγγύησιν της, ὅτι πρόκειται περὶ δερποτορικῶν ἔταιρων, τὴν ἀφάλειαν τῶν πτήσεων τῶν ὅποιων ἔγγυωνται αἱρέσθαι αἱρέσθαι ἀρμόδιαι ἀμερικανικαὶ ὑπηρεσίαι.

Μετά τὴν προσφορὰν τῶν Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανῶν γραμμάδων νὰ μεταφέρουν ἀμερικανικοὶ παιδιάς εἰς τὴν Ἑλλάδα μὲ μειωμένον ταύλον, διθέτει εἰς αὐτοὺς ή εύκαιριον νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ Ἑλληνικὰ ὑπερωκεανῶν. Παρὰ ταῦτα, τὸ ΚΟΣ κατ' ἔξαρσειν ἐνέκρινε πτήσεις διὰ τὴν μεταφορὰν τέκνων Ἑλλήνων μεταναστῶν, τὰ ὅποια στέλλονται ἀπὸ Ἑλληνο-αμερικανικὰς ὁργανώσεις διὰ νὰ γνωρίσουν τὴν Ἑλλάδα.

Ο ὑπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Κ. Μητσοτάκης ἐδίλλωσεν, δῆτα αἱωνέρων ἀποφάσεις εἰναι διοιστικαὶ, οὐδεμίας δὲ πρόκειται νὰ γίνη ἀπόλολισις ἀπὸ αὐτάς, δεδομένου δῆτα ύφισταται πρόδηλημα, δόσον καὶ διὰ τὴν ὑπερωκεανὸν γραμμήν τῆς «Ολυμπιακῆς», τῆς ὅποιας αἱ πτήσεις ἀρχίζουν, ως γνωστόν, μεταξὺ Ελλάδος - Αμερικῆς, ἀπὸ Ιητς προσεχούς Ιουνίου.

### Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΡΟΔΕΣΙΑΣ

«Ἀπηγορεύθη καὶ ἡ μεταφορὰ ύγρων φορτίων δι」 Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ἀφρικανικοὺς λιμένας διὰ λ.) σμὸν τῆς Ροδεσίας. Τὸ σχετικόν Β. Διάταγμα ὑπεγράφη καὶ ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν.



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ  
ΤΑ  
HEMPELS**

## METONOMASIAI

Τὸ φορτηγὸν «Φ λ ὁρ α Α.» 1.368 τόνων γκρός, τοῦ κ. Π. Ι. Φραγκούλη, μετωνομάσθη «Γιαννάκης Φ.».

## ANAKRIBEIAI

'Ανεκοινώθη ἐκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅτι αἱ πληροφορίαι περὶ ἐπικειμένου μεταφορᾶς φορτίου πετρελαίου ὑπὸ πλοίου ἔλεγχομένου ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Θεοδωρακοπούλου εἰς Νότ. Ροδεσίαν, εἰναι ἀσύντατοι καὶ τελείως ἀνακριθεῖται.

## TO "ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ,"

'Ἐπ' εὐκαριόφι τοῦ πρώτου ταξιδίου τοῦ πορθμείου «Απολλωνία», τῆς ἑταίριας «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμματίων», εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος - Ἰταλίας - Γαλλίας - Ἰσραήλ, τὴν παρελθούσαν ἔδημοντας ἐδόθη ἐπὶ τοῦ σκάφους δεξιώσις εἰς τὸν λιμένα Μασσαλίας, εἰς τὴν ὧδον παρέστησαν αἱ ἀρμόδιαι τοπικαὶ ἄρχαι καὶ ἄλλοι ἐπίσημοι.

Τὸ πορθμεῖον «Απολλωνία» ἐδρομολογήθη εἰς τὴν ἀνωτέρω γραμμὴν καὶ θά ἀκτελῆ τὸ δρομολόγιον ἀνὰ 150ήμερον, συμβάλλον σύντονα σημαντικῶς εἰς τὴν διεύθετισιν καὶ πρώθησιν τῆς ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίας, μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἐλλάδος καὶ εἰς τὴν αὔξησιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως.

## ΕΙΣ ΤΟΝ "ΜΑΥΡΟΝ ΠΙΝΑΚΑ,"

'Ανεκοινώθησαν ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου τὰ ὄντα τῶν ἐπισκεφθέντων ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιανουαρίου 1964 τοὺς λιμένας τοῦ Βεροίου Βιετνάμ πλοίοιν. Μεταξὺ αὐτῶν ἔν φέρει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὸ «Ἀγήνωρ» καὶ ἔν ἄλλο τὴν κυπριακὴν, τὸ «Ἀμώμων, ἀνήκουν ὅμως εἰς τὸ σύντομον ἐλληνικὸν ἔφοροιστικὸν συγκρότημα.

Τὰ ἀνωτέρω δύο περιελήφθησαν εἰς τὸν «Μαύρον Πίνακα». Οἱ Ἀμερικανοὶ λιμενεργάται κατέχουν καὶ τὰ ὄντα τῶν ἀλλων πλοίοιν διαχειρίσεως τοῦ αὐτοῦ 'Ομίλου.

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ

'Η Κοινοβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐψήφισε τὴν 8ην Μαρτίου τὸ νομοσχέδιον «περὶ ἀναπροσαρμογῆς καὶ κωδικοποίησεως τῶν περὶ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος κειμένων διατάξεων».

'Η Ἐπιτροπὴ, συνεδριάσασα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀντιπροέδρου αὐτῆς δουλευετοῦ Πειραιῶς κ. 'Εμμ. Σκορδίλη, ἀπεδέχθη τροπολογίας, εἰς τὰς ὧδον περιελήφθη καὶ ἄρθρον, ὅπερ προβλέπει τὴν δημιουργίαν καὶ δευτέραν θέσεων ὑποναυάρχου Λ.Σ., ὡς ὑπαρχηγοῦ τοῦ Σώματος καὶ γενικοῦ διευθυντοῦ.

Δι' ἑταίρων ἄρθρου προβλέπεται ἡ αὔξησις τῶν ἀριθμοῦ τῶν ὑπερτεύντων ὁξωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν Λ.Σ. διὰ τῆς συντημήσεως τῶν προσόντων.

Διὰ τὴν τελικὴν ἔγκρισιν καὶ τῶν δύο ὡς ἀνω ἄρθρων θὰ προηγήθῃ πολύπλοκος διαδικασία.

## ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

'Ο ἀντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Γ. 'Αγαλόπουλος ἐπιτοποιεῖται προξενικὸς λιμενάρχης 'Αμβούργου, εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀντιπλοίαρχου κ.

Ε. Φραγκίσκου, ὁ ὄποιος τοποθετεῖται εἰς Υ.Ε.Ν.

Διευθυντής Προνοίας ἐποποιεῖται ὁ πλοιοἀρχος κ. Σ. Μουντρίχας.

## ΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Κ. ΤΣΙΚΡΙΚΗ

Εἰς τὸν ἀναπτηρωτὴν - Γεν. Διευθυντὴν τοῦ Υ.Ε.Ν. πλοιοἀρχοντοῦ Λιμεν. κ. Π. Τσικρίκην, ἀνειρέθησαν διὰ νεωτέρας διαταγῆς τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Μαυριδόγλου αἱ ἀρμοδιότητες τῶν Διευθύνσεων Οἰκονομικῶν 'Υπηρεσιῶν, 'Ελέγχου Ναυτιλούτας, Ναυτιλίας, 'Οργανώσεως Λιμένων καὶ Προγραμματισμοῦ.

## Η ΑΠΡΟΘΥΜΙΑ

Λόγῳ τῆς παρατηρουμένης ἐλλείψεως δυτῶν πρὸς ἐπάνθρωπον τῶν σπογγοαιευτικῶν καὶ τῆς ἀπροθυμίας προσελύσεως ὑποψηφίων εἰς τὰς Σχολαῖς Δυτῶν, οἱ ὄποιαι δὲν θὰ λειτουργήσουν ἐφέτος, ὁ ὑπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ισ. Μαυριδόγλου ἀπεφάσισεν, ὅπως μειωθῇ ἡ σύνθεσις τῶν σπογγοαιευτικῶν κατὰ ἓντα πλοῖα καὶ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ μαθητευομένου.

## ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΩΝ "ΚΟΣΤΕΡΣ.."

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ισ. Μαυριδόγλου, ἡ ισχύουσα σύμβασις διὰ τὰ χωρητικότητος 800 - 2.500 κόρων μότορπτος, θὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰ μότορπτος κάτω τῶν 500 κόρων, τὰ ὧδον ἐκτελοῦν πλόας εἰς Μεσόγειον καὶ, ἔνιοτε, εἰς Κόντινεντ, λόγῳ τοῦ δτι δὲν προβλέπεται μισθολόγιον ὑπὸ τῆς συμβάσεως τοῦ Ν.Α.Τ.

Διὰ τὸν ίδιον λόγον τὸ μισθολόγιον τῶν φορητῶν καὶ πετρελαιοκινήτων θὰ ισχύσῃ διὰ τὰ ἐπιταγήρα πετρελαιοκίνητα, τὰ ἐκτελοῦντα τοπικά συγκοινωνίας.

## ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀπομονωτικοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

Ἀντωνιάδης Νικ., 'Αλιφραγκῆς Κων., 'Αρματᾶς Εὐάγγ., 'Αποστολίδης Μικές, 'Αθηρέλης Σάββας, 'Αναστασίου Βασ., 'Αλιφραγκῆς 'Αντ., Βασιλέας 'Ιω., Βελής 'Αριστ., 'Βουγιουκλάκης Παν., Βαλσάμης Κων., Βερδῆς 'Ιπποκρ., Βλαχάκης Θεόδ., Βλυσίδης Κων., Βουρδόπουλος Σπυρ., Βάθης 'Ιω., Βαρδούζος Θεόδ., Βατίστας Δημ., Βαλέρης Χρ., Βλαχογένης Στέφ., Γιανιτζύγλου Στ., Γαρδιάνος Κων., Γκάγκας Παν., Γρηγορόπουλος Μιχ., Γκούβερης Δημ., Δούκας Χαρ., Δράκος Νικ., Δαφνῆς Σπυρ., Δελαγραμάτικας 'Ιω., Δικαιάκος Νικ., Δαμήγος Πέτρος, Διακούμης 'Ιω., Θεολόγου Κων., 'Ιγγλέζης 'Εμμ., Κωνσταντούρακης Παν., Κεκάος Νικ., Κουτρύλης 'Ηλ., Κοντολέων Βασ., Κουλουράκης Μαρίνος, Καπάντας 'Αναστ., Καπετανόπουλος Κων., Κλαψίνος Εὐάγγ., Κονταράτος Μάρκος, Κουγιάδης Γεώργ., Καραμεσίνης Σταύρος, Κούσιος Γεώργ., Κανταράκης Σπυρ. ἢ Σταύρος, Καλλέζης Φώτιος, Κίκυρας Φώτιος, Κουρέζης 'Ιω., Κυζηράκος Βασ., Λεοντάκης 'Ιω., Λιγδόπουλος 'Αναστ., Μητσόπουλος 'Απόστ., Μαστρολέων Κων., Μίχας Κωνστ., Μαυρομάτης Διον., Μπόλας Στέφ., Ντάσιος Χαρ., Νικολακάκης Κων., Νομίκος Κων., Νικητόπουλος Πετρολίας, Ξεδύος Δημ., Πετρομιανάκης Σπυρ., Παπακωνσταντίνος Παναγ., Παπούτσης Παν., Πειρουνάκης Παύλος, Παπακήρυκος Σταμ., Παππάς Δημ., Παγώνης 'Εμ., Παπασάββας 'Ανδρ., Ρήγας Παν., Ρεντούμης Δημ., Ρούσσας Ζωνές, Σπυρόπουλος

'Αντ., Συνάδης Νικ., Στυλιανός 'Επ., Σουμπάσης Φώτ., Σαλιχός Πέτ., Τσαγκράκος Γ., Τράκας 'Ιω., Τράγαρης 'Ιω., Χατζηαγγελάκης Ευστρ., Χαραμής 'Ανδρ., Χατζηποτραπῆς 'Ιω., Ψαράκος Νικ. καὶ Ψαθᾶς Σπυρ.

## ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜENA

Κατὰ τὸ πρῶτον 150ήμερον τοῦ Μαρτίου ὑπεράρθησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ δένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

Χρυσή Π. Γουλανδρῆς, λιβεριανόν, τόνων γκρός 41.066 ἀπὸ 28.1.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαγγελοπούλου, «Δασάνη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.705 ἀπὸ 22.10.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Μουσούρη, «Δέσποινα Κ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 17.057 ἀπὸ 1.3.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μάρκου Π. Ξύλα, «Χριστίνα ΙΙΙ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 19.418 ἀπὸ 7.2.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Α.Ν.Ε. ΚΑΡΡΑΣ ΕΛΛΑΣ, «Μπάμπερο», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.929 ἀπὸ 18.2.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Στραβελάκη, «Κυρήναια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 6.992 ἀπὸ 5.10.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Χαλκιά, «Κοσμοπόλιταν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 14.891 ἀπὸ 22.1.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Εύσταθίου, «Παρασκευή», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 3.827 ἀπὸ 1.3.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Στυλ. Μάτσα, «Σέρε Φρέντερικ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 19.418 ἀπὸ 13.11.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνη, «Τρίανα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 5.199 ἀπὸ 21.1.1966 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Καμπάνη, «Αποστολάκης Τ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.599 ἀπὸ 6.12.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαπατέρα, «Βικτώρια Τ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.737 ἀπὸ 23.12.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαπατέρα, «Κάπται Λεωνίδας», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 5.137 ἀπὸ 22.12.1965 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Ν. Κορδάνη - Ε. Καρατζᾶ.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Γουαΐτ Μάσουταιν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.228 (έδυσθη τὸν 16.2.66), «Βέργκα Στάρ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 8.205 (προστάξει τὸν 20.10.1965), «Θάρρος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.845 (προστάξει τὸν 15.1.1966).

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὧδον τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 918 τ. γκρός 10.423.585.

## ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

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

Εἰς πλοιούς: Πέτρον Στ. Παπαδόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 16 ἡμέρων δρχ. 5.820, 'Αθανάσιον Γεωρ. Βελλιώτην, μὲν ὑπηρεσίαν 36 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 27 ἡμέρων δρχ. 3.669, Γεώργιον Παν. Προκόπην, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρων δρχ. 5.392.

Εἰς μηχανικούς: Θεμιστοκλῆν Λ. Πιάγκον, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 7 ἡμέρων δρχ. 2.475, Καλλιόπην χήραν 'Ιω. Π. Ποντικού, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 21 ἡμέρων δρχ. 2.725, Πέτρον Θεοδ.

Tel. Address : 78939, 82340

"CLEONEGRIS"

Tel. Nos :

C. NEGRIS

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER

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

COLOMBO I CEYLON

GEORGE L. LOLOUDIS B. SC.

MARINE CONSULTING ENGINEER & SHIP SURVEYOR

TELEPHONES  
OFFICE: 472.605  
HOME: 719.072

TELEGRAMS  
GEOLOUDIS, PIRAEUS

35 - 39 AKTI MIAOULI  
LEMONS MARITIME BUILDING  
PIRAEUS

Βασιλειάδην, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 8 μηνών καὶ 27 ήμερών δρχ. 2.137, Δημήτριον 'Εμ. Κουκάκην, μὲ ύπηρεσίαν 31 έτῶν, 3 μηνών καὶ 17 ήμερών δρχ. 4.502, Μαρίτσαν χήραν Θεοδ. Γ. Καλλιγέρη, μὲ ύπηρεσίαν 11 έτῶν, 8 μηνών καὶ 10 ήμερών δρχ. 1.000.

Εἰς ἀ συρματιστάς : Εύαγγελον Βασ. Διατζήκην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 8 μηνών καὶ 6 ήμερών δρχ. 3.109, Στέλλαν χήραν Αναστ. Στ. Βανδώρου, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 11 μηνών καὶ 14 ήμερών δρχ. 1.016, "Αγγελον Κων. Νόστην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 1 μηνός καὶ 24 ήμερών δρχ. 1.993.

Εἰς κατώτερο πληρωματιστάς : Μιχαήλ 'Αντ. Φραντζέτην, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 12 έτῶν, 3 μηνών καὶ 28 ήμερών δρχ. 30.960 (έφ' απαξίστημασις), Σπυρίδωνα Βασ. Κατσαρόν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 2 μηνών καὶ 28 ήμερών δρχ. 1.000, Αικατερίνη χήραν Κηρύκου Ν. Παπατηρύκου, θερμαστού, μὲ ύπηρεσίαν 4 έτῶν, 7 μηνών καὶ 15 ήμερών δρχ. 1.000, 'Απόστολον 'Αποστ. Χρηστίδην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν καὶ 11 μηνός δρχ. 1.000, Νικόλαον Κων. Καρράν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 1 μηνός καὶ 17 ήμερών δρχ. 1.000, Γεώργιον 'Ανδρ. Μαθητόν, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 4 μηνών καὶ 23 ήμερών δρχ. 1.809, Ζαννετή Γ. Πιτσιάλην, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν, 5 μηνών καὶ 5 ήμερών δρχ. 11.444, 'Ιωάννην Κυρ. Δίπλαρον, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 9 μηνών καὶ 2 ήμερών δρχ. 1.000, 'Εμμανουήλ Δημ. Διακάκην, μηχανουργόν, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 9 μηνών καὶ 13 ήμερών δρχ. 1.821, Ζωήν χήραν Μιχ. Γιαννίση ή Γαλανού, θερμαστού, μὲ ύπηρεσίαν 10 έτῶν, 7 μηνών καὶ 17 ήμερών δρχ. 10.197 (έφ' απαξίστημασις), Δημήτριον Στ. Γιαννακάκην, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν, 7 μηνών καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.557, Χρήστον 'Αλεξ. Κοντογιώργην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν καὶ 10 μηνών δρχ. 1.000, 'Αθανάσιον Κων. Μπανάκαν, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν, 6 μηνών καὶ 5 ήμερών δρχ. 1.365, Παναγιώτην Παύλου Κατσικάδην, θερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 25 έτῶν, δρχ. 2.154, Κων.ν Δ. Πιτέρην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 1 μηνός καὶ 18 ήμερών δρχ. 1.000, 'Αντώνιον Μιχ. Μπουζακάκον, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 22 έτῶν δρχ. 1.525, 'Ιωάννην Σταμ. Βογιατζήν, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 18 έτῶν, 9 μηνών καὶ 9 ήμερών δρχ. 1.000, 'Εμμανουήλ Γ. Καπετανάκην, μηχανουργόν, μὲ ύπηρεσίαν 16 έτῶν, 3 μηνών καὶ 26 ήμερών δρχ. 1.000, Γεράσιμον Γ. Μεναγιάν, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 8 μηνών καὶ 25 ήμερών δρχ. 1.000, Μιχαήλ Κων. 'Αλευράν, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 5 μηνών καὶ 15 ήμερών δρχ. 1.473, Περεσόφην χήραν Γ. Κ. Τρικάρι, θαλαμητόλον, μὲ ύπηρεσίαν 6 έτῶν, 5 μηνών καὶ 11 ήμερών δρχ. 1.000, 'Ιωάννην Γ. Μουκάζην, ναύτην, μὲ ύπηρεσίαν 3 έτῶν, 3 μηνών καὶ 4 ήμερών δρχ. 1.000, 'Ανδρέαν Παντ. Μπαλάσην, ναυ-

τεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 5 μηνών καὶ 15 ήμερών δρχ. 1.809, 'Αντώνιον Βασ. Λεονταράν, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 23 έτῶν, 3 μηνών καὶ 16 ήμερών δρχ. 1.070, Παναγιώτην Δημ. 'Αλιφέρην, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 20 έτῶν, 8 μηνών καὶ 18 ήμερών δρχ. 1.000, 'Εμμανουήλ Γ. Χρυσοφόν, άρχιθερμαστήν, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 3 μηνών καὶ 19 ήμερών δρχ. 1.000, Φιλήμονα Δημ. Σισκόπουλον, ναυτεργάτην, μὲ ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 11 μηνών καὶ 1 ήμερας δρχ. 1.000, 'Αντώνιον Μιχ. Σταματόπουλον, ναύληρον, μὲ ύπηρεσίαν 2 έτῶν, 9 μηνών καὶ 27 ήμερών δρχ. 1.000, Κυριάκον 'Ιω. Δημόπουλον, λιπαντήν, μὲ ύπηρεσίαν 21 έτῶν, 3 μηνών καὶ 21 ήμερών δρχ. 1.287, Στυλιανόν 'Απ. Πενταφίκην, κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 29 έτῶν, 4 μηνών καὶ 6 ήμερών δρχ. 1.839, Μαρίαν χήραν Περικλέους Φ. Καλέστην, θερμαστού, μὲ ύπηρεσίαν 17 έτῶν, 7 μηνών καὶ 26 ήμερών δρχ. 1.000, 'Ιωάννην Μιχ. Βερδενιώτην, θαλαμητόλον, μὲ ύπηρεσίαν 24 έτῶν, 9 μηνών καὶ 3 ήμερών δρχ. 1.533, Εύανθην χήραν Ιωάννου Ν. Ποντικού, θερμαστού, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 2 μηνών καὶ 5 ήμερών δρχ. 1.000.

άνεσιν τῆς πλουσίας ἐμπειρίας του, θίγει όλες τὰ ζητήματα τῆς ιδιωτικῆς ἀσφαλίσεως χωρίς νὰ παραδείπη τὰς ιστορικὰς ἀναδρυμάς, ὅπου είναι ἀναγκαῖα πρὸς πληρεστέραν ἐποπτείαν. Καὶ ἡτο λίστα ἐπίκαιαρον, ἀναγκαῖον, ἡμιπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, τὸ δοκίμιον τοῦ κ. Βελιμέζη. Συζητεῖται τώρα τελευταίως τὸ τόσον τὸ θαλασσοασφαλιστικόν μας πρόβλημα.

Θά συγχαρώμεν τὸν φίλον συγγραφέα διὰ τὴν νέαν αὐτήν μελέτην του, ἀλλὰ καὶ θὰ διατυπώσωμεν τὴν ἀπόριαν εἰς τί, ἀφά γε, χρησιμένει τὸ χρησιμοποιηθὲν μικτόν γλωσσικὸν ιδίωμα καὶ κατά τί προάγει τὴν κατατόπισιν τοῦ ἀγενύτου νομικῶν ἔννοιων, ἡ διαίσια σύζευξη τύπων τῆς καθαρευούσας μὲ τὴν ἐκπλήσσουσαν κάπως σύντμησην τῆς γενικῆς τῶν τριτοκλίτων; Ζημιώνει τὴν ἀξίαν τῆς μελέτης τὸ χρησιμοποιηθὲν ιδίωμα, διότι εἴτε τὸ θέλομεν εἴτε μη, ἡ λεγομένη «δημοτική» μόνον ἀποτέλεσμα ἔχει νὰ ἐκπλήσσῃ τὸν ἀναγνώστην, ἀναγκαζόμενον, οὐχὶ σπανίως, νὰ μεταφράζῃ εἰς τὴν καθαρεύουσαν διά νὰ ἀντιληφθῇ τὸ νόημα.

## Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ

ΑΠΟ ΑΠΟΦΕΩΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ

ΤΟΥ Κ. ΜΕΝΕΛΑΟΥ ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΥ

## ΕΙΣ ΤΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

### ΥΠΟΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ο. Κ. Δ. ΜΟΝΟΓΥΙΟΣ

'Εξαιρετική τιμὴ εἰς τὸν ἀκταιδευτικὸν μᾶς κλάδον. Πρότοις (principals) ύποδιευθύντης τοῦ Κολλεγίου 'Αθηνῶν διωρίσθη ὁ καθηγητής κ. Δ. Μονογυίος. 'Αναφέρομεν ιδιαιτέρως τὸ γεγονός, διότι ὁ κ. Μονογυίος εἶναι ὁ μέγας φίλος τῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὰ Καρδάμαλα ἐγεννήθη καὶ δὲν ἔπαισε νὰ ζῆ τὴν ύπόθεσιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Θέμα τῶν ιδιαιτέρων ἀπασχολήσεων τοῦ διακεριμένου ἀκταιδευτικοῦ εἶναι καὶ ἡ μελέτη τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων. Εἰς τὴν παρ' αὐτού διευθυνμένην τοπικήν έφημερίδα «Καρδάμαλα» τακτικῶν δημοσιεύονται ιστορικαὶ μελέται, ἀφράτα καὶ σχόλια τοῦ κ. Μονογυίου σχετικά μὲ τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν.

'Ο κ. Μονογυίος ἀπὸ τοῦ 1948 προσφέρει τὰς ύπηρεσίας του εἰς τὸ Κολλέγιον, ἀφοῦ προηγουμένως ἐτί διετίαν ἐφοίτησεν εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Κολούμπια καὶ ἔλαβε τὸ δίπλωμα τοῦ Μάστερ εἰς τὴν Παιδαγωγικὴν Ψυχολογίαν.

Συγχαίρουν καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὸν φίλον ἀκταιδευτικὸν καὶ εὔχονται εἰς αὐτὸν τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν ὑπὸ τὰς νέας διαρυτάτως, πράγματι, ευθύνας ποὺ ἀναδέχεται πρὸς τὸ καλόν τῶν 'Ελληνοπατίδων καὶ τῆς γενικῆς ἀκταιδευτικῆς προσπαθείας.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

### Ο. ΒΕΛΙΜΕΖΗ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ, ΔΟΚΙΜΙΟ 1965, ΣΕΛ. 113

Γραφεῖσσα εἰς «δημοτικήν» ἐκυκλοφόρησεν ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον εύσυνειδήτος μελέτη τοῦ ἀσφαλιστοῦ κ. Θ. Βελιμέζη. 'Ο συγγραφέας, γνωστὸς ἀπὸ προηγουμένας του μελέτας ἐπὶ ἀσφαλιστικῶν θεμάτων καὶ κάτοχος, δόσον ἐλάχιστοι οἱ Ἐλλάδοι, τοῦ θέματος ἀπόθεματος, πράγματι, ευθύνας ποὺ ἀναδέχεται πρὸς τὸ καλόν τῶν 'Ελληνοπατίδων καὶ τῆς γενικῆς ἀκταιδευτικῆς προσπαθείας.

'Η μακρά πείρα τοῦ κ. Παγουλάτου, ὡς ναυλομεσίτου καὶ πράκτορος καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ του κατάρτισης, κατέστησεν δυνατήν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δυσκόλου αὐτοῦ θέματος μὲ ὀλοκληρωμένον, ἀλλὰ συγχρόνως ἀπλούν καὶ σφή τρόπον, ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας καὶ πραγματικότητος, ἀλλὰ καὶ ἐν ἀναφορᾷ καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τῶν εύθυνων καὶ τὰ ἄνωφέρομενα εἰς τοὺς λιμεναὶ φορτωτικῶν κανόνας, ὡς καὶ τὰ θέματα τῶν φορτωτικῶν, συνεχίζει δὲ ἀναλύων τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸν χρόνον ισχύος τῆς συμβάσεως θέματα, τὰ τοῦ ἀξιοπλόου τοῦ πλοίου, τὰ τοῦ ναυλοῦ, τοῦ φορτίου καὶ τῆς στοιβασίας, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τοὺς λιμεναὶ φορτωτικῶν καὶ ἐκφορτωτικῶν, τὰ τοῦ δικαιώματος παρεκκλίσεως τοῦ πλοίου, τοὺς εἰς τρίτους ἀφορῶντας ὅρους τῆς συμβάσεως, τοὺς γενικοὺς ὅρους αὐτῆς καὶ τὰ τῶν εύθυνων καὶ τὰ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως προκυπτουσῶν διαφορῶν.

'Η μακρά πείρα τοῦ κ. Παγουλάτου, ὡς ναυλομεσίτου καὶ πράκτορος καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ του κατάρτισης, κατέστησεν δυνατήν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δυσκόλου αὐτοῦ θέματος μὲ ὀλοκληρωμένον, ἀλλὰ συγχρόνως ἀπλούν καὶ σφή τρόπον, ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας καὶ πραγματικότητος, ἀλλὰ καὶ ἐν ἀναφορᾷ καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τῶν εύθυνων καὶ τὰ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως.

Αἱ διαφοραὶ τὰς δοποίας ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία καὶ ἡ ἐνταῦθα πρακτικὴ παρουσιάζουν ἔναντι ἔλευσιν τὰ ὅποια κρατοῦν εἰς τὴν ἔνην, καθιστῶν τὰς ἀναγκαῖαν τὴν ὑπὸ τὸ ἀνωτέρω πνεύμα μάνατσιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως δὲ αὐτῆς ἡ προσφορὰ τοῦ κ. Παγουλάτου εἶναι διμολογούμενως πολύτιμος.

**ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**  
ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
**ΤΛΑΣ Α.Ε.**

Στήν ύπηρεσία τού πλοίου ξτού πλοιοκτήτου.  
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40 ΤΗΛ. 410-435-410-628 • TELEX 465 • ΠΕΙΡΑΙΕΣ

PHONES : 41.0238, 41.0239  
Tel. addr. HERMES - CAPE TOWN  
**CAPE TOWN**  
HERMES SUPPLIERS  
(PTY) Limited  
GENERAL SHIP CHANDLERS

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ : ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ**

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής,  
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»  
Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ  
2. Selkirk Street — CAPE TOWN

# ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΦΡΩΣΙΝ ΤΟΥ "ΓΙΑΡΜΟΥΘ ΚΑΣΛ,,

## ΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Εις τὸν "Ελληνα πλοίαρχον κ. Βύρ. Βουτσινῶν τοῦ ἀπότεφρωθέντος «Γάρμουθ Κάσλ» — 90 νεκροὶ — καταλογίζει ἡ Ἀμερικανικὴ ἀκτοφυλακὴ μετὰ τὴν σχετικὴν ἀνάκρισιν βαρεῖαν εὐθύνην. Δὲν προήλθεν οὗτος — λέγει τὸ πρότισμα — εἰς θετικὰ καὶ ἀποφασιστικὰ μέτρα διὰ νὰ ὄργανωσῃ τὸ πλήρωμα, νὰ ἐντοπίσῃ καὶ καταπολεμήσῃ τὸ πῦρ, νὰ ἔσυπνήσῃ τοὺς ἐπιβάτας καὶ νὰ τοὺς διευκολύνῃ εἰς τὴν ἔγκαταλεψίν τοῦ πλοίου.

Καταλογίζεται εἰς τὸν πλοίαρχον: «Ἀμελεια, ἔγκαταλεψίς τῆς ὑπευθύνου θέσεώς του καὶ πλήρης ἀποτυχία περὶ τὴν ἔκτελεσιν τοῦ

καθήκοντός του».

Ἡ ὑπεράσπισις ἀπέκρουσε τὸ ἀνωτέρῳ πόρισμα, ὡς μὴ ἀποδίδον τὰ πραγματικὰ περιστατικά. Ὁ πλοίαρχος Βουτσινᾶς, κατὰ τὸν συνήγορον του, ἔξετέλεσε τὸ καθῆκον του ὑπὸ χαώδεις συνθήκας, αἱ ὅποιαι θα ἡδύναντο νὸ προκαλέσουν τὴν σύγχυσιν εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὰς ἐνεργείας τοῦ οἰουσήποτε. Παρὰ ταῦτα ὥ. κ. Βουτσινᾶς ἔτεδειξε γενναιότητα καὶ αὐτοστίσιαν, διασώσας πλείστους δύος τῶν ἐπιβατῶν.

Δὲν προεδρέπετο ἀπὸ τὴν ὑπεράσπισιν ἡ προσφυγή, βάσει τοῦ πορίσματος, εἰς τὴν Ποινικὴν Δικαιοσύνην.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ»:** Κενὸν πρὸς Περισκόν Κόλπον, συνεκρούσθη τὴν νύκτα τῆς 12ῆς Μαρτίου εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν μὲ τὸ νορδηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Μόσλου», τὸ ὅποιον τοῦ ηνίοις μέγα ρήγμα εἰς τὴν πλευράν, παρὰ τὸ μηχανοστάσιον. Ἐστιμιώθη ἐπὶ τοῦ «Γουόρλαντ Λιμπερτού» Ἑκρήσις καὶ πυρκαϊά, κατασβεσθεῖσα ἀργότερον, ὑπέστη δὲ τοῦτο σημαντικὰς ζημίας. Κατεκλύσθη ὑδάτων τὸ μηχανοστάσιον, ἀνάμενεται τοῦ ἡ ἀφίξις ἔτερου πλοίου τῶν ιδίων πλοιοκτητῶν, τὸ ὅποιον θὰ προσπαθήσῃ νὰ ρυμουλκήσῃ τὸ ἡμιθυισμένον πρὸς τὸ παρὸν σκάφος. Τὰ προσδραμόντα εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος πλοία παρέλασον 35 ἄνδρας τοῦ πληρώματος, ἀπωλέσθησαν δὲ ἄλλοι 5, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ὁ πρῶτος μηχανικὸς Γεώργιος Βασιλᾶς. Τὸ «Μόσλου», μὲ σοδαράς ζημίας εἰς τὴν πρώραν του, συνέχισε τὸν πλοϊον του πρὸς Σουέζ.

**«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙ ΙΝΗ»:** Εἴρα πάραν Μοντεβίδεο, ἔσυρε συνεπείᾳ θύελλης τὴν 24ην Φεβρουαρίου τὰς ἀγκύρας του καὶ παρεσύρθη μέχρις ἐπικινδύνου σημείου, ἀπωλέσαν τελικῶς ἀμφοτέρας. Τῇ δονθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν κατώρθωσε νὰ ἀποφύγῃ τὴν προσάραξιν καὶ παρέβαλεν ἐντὸς τοῦ λιμένος Μοντεβίδεο τὴν 25ην Φεβρουαρίου.

**«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»:** Ιδε «Μαίρυσπιλ».

**«ΑΓΚΥΡΑ»:** Απὸ Πειραιᾶ δι' Ἀμερέσταν, ἀπώλεσε τὴν δεξιάν του ἀγκύραν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Σέλντε την 3ην Μαρτίου, ὀλίγον πρὸ τῆς εἰσόδου του εἰς λιμένα Ἀμερέστον.

**«ΑΚΟΥΑΤΙΚΟ»:** Απὸ Φρέντρικσταν διὰ Μομπίλη, ὃπου κατέπλευσε τὴν 3ην Μαρτίου, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαρίας, μεταξὺ 8ης καὶ 19ης Φεβρουαρίου.

**«ΑΛΚΥΩΝ ΜΠΙΡΖ»:** Απὸ Χόρ Αλ Αμάργια ἔφθασεν εἰς Χάρδην, ἔδειμενίσθη δὲ τὴν 26ην Φεβρουαρίου πρὸς διαπίστωσιν ζημιῶν ποὺ ὑπέστη ἐκ κακοκαρίας τὴν 13ην καὶ 22αν Φεβρουαρίου.

**«ΑΛΜΑΒΙΤΑ»:** Απώλεσεν εἰς Μπουένος Αὔρες τὴν 3ην Μαρτίου τὴν ἀγκυράν του μεθ' ὀλοῦ τοῦ ἐκτάμματος τῆς ἀλύσου, καθίσταται δὲ ἀδύνατος ἡ ἀνέυρεσις καὶ ἀνέλκυσις αὐτῆς.

**«ΑΛΤΑ·Ι·Ρ»:** Απὸ Οδησσοῦ διὰ Μάλμο, μὲ φορτίον πετρελαῖου, προσέκρουσεν, ἐπὶ πασσαλοδέστρας τῆς διώρυγος Κιέλου τὴν 27ην Φεβρουαρίου, εἰς τὴν ὅποιαν καὶ ἐπροξένησε ζημίας, συνέχισε δὲ τὸν πλοϊον του πρὸς πρωισμόν του.

**«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ»:** Κατευθυνόμειον ἀπὸ Πόρτ Σουδάν πρὸς Τζένταν, προσήραξε τὴν 5ην Μαρτίου εἰς πλάτος 210 15' Β. καὶ μῆκος 370 12' Α., πλησίον τῆς Τζέντας.

**«ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΣ»:** Αφίχθη εἰς Κόμπε, ἀνεκοίνως δὲ τὴν 28ην Φεβρουαρίου διὰ ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον δηξελομηχανήν του καὶ δῆ εἰς τὸν ὑπὸ ἀριθμὸν 1 κύλινδρον, τὸ χιτώνιον καὶ τὸ πῶμα τοῦ ὅποιου διερράγησαν.

**«ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ»:** Εφθασεν ἐκ Ντέρμπταν εἰς Γένοβα τὴν 1ην Μαρτίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν καὶ τὸν στροφαλ-

ού «Ρόδι Γ. Λάκκες».

**«ΙΘΑΚΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ»:** Απὸ Καλαί διὰ Κάντιξ μὲ φορτίον ἰχθυαλέύρου, ὑπέστη τὴν 28ην Φεβρουαρίου πυρκαϊᾶν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 5 κύτος του, κατασβεσθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Εφθασε κανονικῶς εἰς Κάντιξ, ἀνεχώρησε δὲ ἐκεῖθεν τὴν 6ην Μαρτίου διὰ Βαλέντσια.

**«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ»:** Απὸ Τσάλνα καὶ Καλκούτταν διὰ Γδύνια, συνεκρούσθη τὴν 16ην Φεβρουαρίου εἰς Καλκούτταν μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Τζάγκ Ντούτε», ἀμφότερα δὲ ὑπέστησαν ζημίας.

**«ΚΑΛΛΙΘΕΑ»:** Υπὸ φορτωσιν εἰς Κούβαν καὶ ἐνῷ εἶχεν ὥδη παραλάβει 80.000 σάκκους ζαχάρως, ὑπέστη τὴν 1ην Μαρτίου διαφροήν εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 4 καὶ 5 κύτη του.

**«ΕΚΟΙΜΗΣΙΣ»:** Απὸ Ροστόκ διὰ Ρόττερνταμ κενύν, προσέκρουσε τὴν 1ην Μαρτίου ἐπὶ πασσαλοδέστρας εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου, εἰς ὥδη ἐπροξένησε ζημίας. Συνέχισε τὸ πλοῦν του.

**«ΕΚΟΦΙΝΤΕΝΣ»:** Απὸ Καλκούτταν διὰ Μουρόπαν, προσήραξε τὴν νύκτα τῆς 1ης Μαρτίου εἰς πλάτος 10 11' Β. καὶ μῆκος 1030 54' Α., πλησίον τοῦ φάρου Βερχάντι τῆς Ἰνδονησίας. Τὰς ὑπὸ ἀριθμὸν 2 καὶ 3 ντῆτη τάνκς διέρρεον ἐπικινδύνως, ἀνειλκύσθη δύμας δι' ιδίων του μέσων τὴν 3ην Μαρτίου καὶ οἰσθήθη εἰς Σιγκαπούρην. Μετὰ τὴν ἔκτελεσιν ἐπισκεύων, ἀνεχώρησε τὴν 8ην Μαρτίου διὰ προορισμόν του.

**«ΚΟΡΩΝΙΣ»:** Καθ' ὅν χρόνον προσωριμίζετο εἰς Όκλαντ τὴν 8ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ αὐτοῦ τὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἐπροξένησε ζημίας εἰς ἐλάσματα τῆς πρώρας του.

**«ΚΥΚΛΑΔΕΣ»:** Κατὰ τὸν πρὸς Καζαμπλάνκαν πλοιὸν του, συνήντησε πάγους μεταξὺ Γκόρδεμπουργκ καὶ οἰσθήθη εἰς Όσλο, ὑπέστη τὴν 15ην Φεβρουαρίου σοδαράς ζημίας εἰς ἀμφότερας τὰς θλικάς του. Επιθεώρηση διὰ δύτου εἰς Καζαμπλάνκαν τὴν 4ην Μαρτίου διεπίστωσεν διὰ δλαίσματα τῆς πλευρᾶς του.

**«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ»:** Κατὰ τὴν εἰς Σιγκαπούρην ἔφιξιν του τὴν 27ην Φεβρουαρίου, προσέκρουσεν ἐπὶ αὐτοῦ τὸ ρυμουλκὸν τοῦ ἐδοντίσθη εἰς τὸ προσδρυμόν του καὶ τοῦ ἐπροξένησε ζημίας εἰς ἐλάσματα τῆς πρώμης.

**«ΛΑΚΟΝΙΚ»:** Αφίχθην εἰς Κόμπε, ἀνεκοίνωσε τὴν 28ην Φεβρουαρίου διὰ ὑπέστη ζημίας ἐκ προσαράξεως.

**«ΛΕΑΝΔΡΟΣ»:** Απὸ Πόρτλαντ "Ορεγκον διὰ Βομβάδην, ὑπέστη θλάβην τῆς μηχανῆς του καὶ θλικάσθη νὰ καταφύγῃ εἰς Νάχα τῆς Οκινάβας, διου ἔφθασε τὸ ἀπόγευμα τῆς 5ης Μαρτίου. Μετὰ προχείρους ἐπισκεύας, ἀνεχώρησε τὴν 7ην Μαρτίου διὰ προορισμὸν του.

**«ΛΕΟΝΤΙΟΣ»:** Επισκευαζόμενον εἰς δεξαμενήν εἰς Καζαμπλάνκαν, ὑπέστη τὴν 2ην Μαρτίου ζημίας συνεπείᾳ υποχωρήσεως μερικῶν υποστηριγμάτων τῆς δεξαμενῆς. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐπισκευῶν του, ἀνεχώρησε τὴν 6ην Μαρτίου διὰ Κόλπου Μεξικοῦ.

**«ΛΙΜΠΥ»:** Κενὸν ἀπὸ Αμεριγον δι' Ἀμερέσταν, ὑπέστη πυρκαϊᾶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον του τὴν 27ην Φεβρουαρίου, κατεσβεσθεῖσαν δύμας ἀριθμὸν 6 τὸ πλότον τοῦ πληρώματος. Τὸ πλοῖον εἴθασεν εἰς Ἀμερέστον.

**«ΜΑΙΡΥΣΠΙΛ»:** Συνεκρούσθη τὴν 26ην Φεβρουαρίου μὲ τὸ ἡγυροδιολημένον εἰς Κυνόσουραν δεξαμενόπλοιον «Άγιος Γεώργιος Β», εἰς τὸ ὅποιον καὶ ἐπροξένησε ζημίας.

**«ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ»:** Απὸ Νεκοτσέα διὰ Περού μὲ φορτίον σιτηρῶν, προσήραξε τὴν 5ην Μαρτίου εἰς τὸν δίσιαλον τοῦ Μοντεβίδεο, ἀνειλκύσθη δύμας ἀργότερον δι' ιδίων του μέσων καὶ συνέχισε τὸ πλοῦν του.

**«ΜΑΓΑΡΙΤΑ»:** Απὸ Μασσαλίαν μὲ φορτίον ἀλέρων εἰς σάκκους διὰ Χοντείντα, ὑπέστη διαφροὴν εἰς τὸ πρωστήριον κύτος του, συνεπείᾳ τῆς ὅποιας κατέψυγε τὴν 3ην Μαρτίου εἰς Γένοβαν, διου ἐδεξαμενήσθη, διαπιστωθέντος διὰ εἰχε δύο ὄπας εἰς τὸν πυθμένα. Εξεφορτώθη διὰ φορτίον τοῦ πρωστήριον κύτος του καὶ ἐπανεφορτώθη τοῦτο.

«ΜΑΡΙΑ Μ.», περὶ τῆς βλάβης τοῦ πηδαλίου τοῦ ὅποιού ἀνεγράφουμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀδήλωσε κατὰ τὴν εἰς Πειραιά ἀφίξιν του τὴν 26ην Φεβρουαρίου, δῖτη τὴν 23ην εἶχε προσαράξει εἰς Δαρδανέλλια, συνεπεία βλάβης πάλιν τοῦ πηδαλίου, ἀνειλκύσθη δῆμας δι' ιδίων του μέσων καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

«ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ»: 'Απὸ Σάνα Λορέντζο διὰ Κίναν, παρεσύρθη συνεπεία θυέλλης εἰς Μπουένος "Αὔρες τὴν 24ην Φεβρουαρίου καὶ ἐπέτεσσεν ἐπὶ τοῦ δεξιεμπόλιον «Πέτροσούντ», ἀμφοτέρων ὑποστάντων ζημιάς.

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ»: 'Απὸ Μπατόν Ρούζ διὰ Γιοκοχάμαν, ὑπέστη ἀρκετάς ζημιάς ἐκ κακοκαρίας.

«ΝΕΔΗ», περὶ τῆς ζημιάς τοῦ ὅποιού ἀνεγράφουμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀνηγγέλθη δῖτη τὴν 26ην Φεβρουαρίου τὸ προσέδεσε τὸ δλλανικὸν ρυμουλκόν «Γκέλντερλαντ» καὶ τὸ ἔρρυμούλκησεν εἰς Πόντα Ντελγκάδα τῶν Ἀζορῶν, δῆμος ἔφασαν τὴν 1ην Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: 'Απὸ Τύνιδα, καθ' ὅν χρόνον προσωριμίζετο εἰς Γένοβαν τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἀπώλεσε τὴν ἀριστεράν του ἀκυρων, χωρὶς νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνεύρεσίς της.

«ΝΙΟΒΗ»: 'Ίδε «Σάντραϊς».

«ΝΟΡΘΕΡΝ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ»: 'Απὸ "Αἴνσδαρτεν διὰ Περσικὸν Κόλπον, ἡναγκάσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 9ης Μαρτίου νὰ προσεγγίσῃ εἰς Σπίτχεντ λόγῳ ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν του.

«ΝΥΜΦΑΙΑ»: Μὲ φορτίον γιανθράκων, ὑπέστη ἔναρξην πυρκαϊᾶς εἰς λιμένα Τσιταγκόγκ τὴν 1ην Μαρτίου, ἐκ τῆς ὅποιας ὑπέστη σοδαράς ζημιάς. 'Η πυρκαϊά κατεσθεθῆ τῇ βοηθείᾳ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας τὸ ἐσπέρας τῆς ἐπομένης.

«ΟΡΦΕΥΣ»: 'Απὸ Γκουαγιακούλι διὰ N. Όρλεάνην, προσήγγισε τὴν 27ην Φεβρουαρίου εἰς Σάνα Πέδρο Σούλα λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του. Μετὰ προχείρους ἐπισκεύας, ἀνεχώρησε τὴν 2αν Μαρτίου διὰ προορισμὸν του, ὅπου καὶ θὰ ἐπισκευασθῇ, ἔφασε δὲ τὴν 6ην.

«ΠΑΝΑΓΙΑ»: 'Απὸ Ἀργεντινήν διὰ Νοβορωσίσκην μὲ φορτίον σίτου, προσήραξε τὴν νύκτα τῆς 3ης Ζητού ΝΑ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς "Ελλής". Εκφορτώνεται μέρος τοῦ ἔξ 23.000 τόνων φορτίου σίτου, ώστε νὰ δυνηθῇ τὸ ρυμουλκόν "Ιμροῦ" νά τὸ ἀνέλκυσῃ.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ»: 'Ηγκυροβολημένον εἰς λιμένα Σάντος, παρεσύρθη τὴν 1ην Φεβρουαρίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ δηζελόπλοιον «Κάμπο τετέ Σάο Ρόκουε», ἀμφοτέρων ὑποστάντων ζημιάς.

«ΠΑΝΑΧΑΙΚΟΝ»: 'Απὸ Βιλελμσχαφεν διὰ Περσικὸν Κόλπον, συνεκρούσθη τὴν νύκτα τῆς 7ης Μαρτίου μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Χουγκού "Ολντεντοφροφ" εἰς πλάτος 50° 10' Β καὶ μῆκος 1° 10' Δ. 'Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν σοδαράς ζημιάς, συνέχισαν δῆμας τὸν πλοῦν των πρὸς Ρόττερνταμ, δῆμος καὶ ἀφίχθησαν τὴν 9ην Μαρτίου.

«ΠΛΑΤΩΝ»: Κενὸν ἀπὸ Στετίν δι 'Αργεντινήν, προσέκρουσε τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἐπὶ πασταλοδέστρας εἰς διώρυγα Κιέλου, εἰς ἥν ἐπροξένησε ζημιάς, συνέχισαν τὸν πλοῦν του.

«ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ»: 'Απὸ Σάντα Φέ διὰ Μπουένος "Αὔρες, πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἑκατὸν φορτίου του, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος κατὰ τὴν ἑκεὶ παραβολῆν του τὴν 4ην Μαρτίου καὶ ὑπέστη ζημιάς.

«ΠΛΕΙΑΣ»: 'Αφιχθέν εἰς Κόμπε, ἀδήλωσε τὴν 28ην Φεβρουαρίου δῖτη ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας.

«ΠΟΡΤΟΛΟ ΙΙ»: 'Ίδε «Ἐλλάκις».

«ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ»: Καθ' ὅν χρόνον εὐρίσκετο ὑπὸ ἐπισκεψήν εἰς Πρόδιντες τῆς Ἀμερικῆς, ὑπέστη τὴν 25ην Φεβρουαρίου πυρκαϊὰν εἰς τὸν ἀριστερὸν λέθητα, συνεπεία τῆς ὅποιας οὕτου ὑπέστη λίαν ἐκτεταμένας ζημιάς. Τὸ πλοῖον ἐπλευσε μὲ ἔνα λέθητα εἰς Σαβάννα, δῆμος ἀφίχθη τὴν 8ην Μαρτίου, πρὸς ἐπισκεψήν.

«ΠΑΝΤΝΟΡ»: 'Απὸ Χάλνα δι 'Ισπανίαν, ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας, κατεστράφη δὲ καὶ ὁ κεντρικός του λέθητος. Δύο λέμβοι του

ἀπώλεσθησαν. "Εφθασεν εἰς Γιοκοχάμα τὴν 10ην Μαρτίου, ὅπου καὶ ἐπισκευάζεται.

«ΡΙΤΣΑΡΝΤ ΛΑ·Ι·ΟΝΣ»: 'Απὸ Μπρέμεν διὰ Χάμπτον Ρόουντς, ὑπέστη σοδαράς ἐκ κακοκαρίας ζημιάς, ἀπώλεσε δύο σωσισμοὺς λέμβους καὶ ἡναγκάσθη τὴν 23ην Φεβρουαρίου νὰ προσεγγίσῃ εἰς Σαίν Μάϊκελ'ς τῶν Ἀζορῶν. Μετὰ προχείρους ἐπισκευάς, ἀνεχώρησε διὰ προορισμὸν του.

«ΡΙΟ ΜΑΡ»: 'Αφίχθη εἰς Κόμπε τὴν 12ην Μαρτίου, ἀνεκοίνωσε δὲ δῖτη ἔχει ζημιάς εἰς τὴν πλευράν του λόγῳ προσκρούσεως καὶ προστρίβη ἐπὶ προβλήτος.

«ΣΑΝΠΑΡΑΖ»: 'Απὸ Ντάντσικ διὰ Τενερίφη μὲ φορτίον τιμημένων, συνεκρούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος Χόλτενσου τὴν 1ην Μαρτίου μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Νιόδη», ἀμφοτέρων ὑποστάντων ζημιάς. Συνέχισαν καὶ τὰ δύο τὸν πλοῦν των.

«ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ»: περὶ τῆς προσαράξεως τοῦ ὅποιού πλησίον τοῦ "Ιμούιντεν τὴν 24ην Νοεμβρίου ἀνεγράφουμεν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἀνειλκύσθη τὸ ἀπόγευμα τῆς 8ης Μαρτίου μετὰ πολύμηνον προσπάθειαν ναυαγοσωστικῶν καὶ ἔρρυμουλκήθη εἰς "Αμστερνταμ πρὸς ἐπιθεώρησιν.

«ΣΙΜΟΣ»: 'Απὸ Ρέντι διὰ Γιουγκοσλαβίαν ἡναγκάσθη τὴν 7ην Μαρτίου νὰ καταφύγη εἰς Τζιμπούτι, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὰ ἔδρανα τῆς πρωστηρίου μηχανῆς του.

«ΤΑΝΑΓΡΑ»: Κατά τὴν ἐκ Νεαπόλεως ἀ-

ναχώρησιν του τὴν 28ην Φεβρουαρίου διὰ Σιδώνα, κατέστρεψε τὰ δίκτυα ἀλιευτικοῦ, μῆκος 200 μέτρων, δὲν ὑπέστη δῆμας ζημιάς.

«ΤΑΡΣΕΥΣ»: 'Απώλεσε τὴν 14ην Φεβρουαρίου εἰς Ροζάριο τὴν δεξιάν του ἄγκυραν μὲ ὀδόληπον τὸ ἔκταμμα τῆς ἀλύσου, ἀνευρέθη δῆμας αὐτῇ ἀργότερον καὶ παρελήφθη ὑπὸ τοῦ πλοίου.

«ΤΑΣΙΑ»: Κατευθυνόμενον εἰς δεξιανήν έν Λοιδίνῳ πρὸς ἐπισκευήν, προσέκρουσε τὴν 16ην Φεβρουαρίου ἐπὶ προβλήτος καὶ ὑπέστη σοδαράς ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον, τὴν ἔλικα καὶ τὸ ἐλικόστημα. 'Εδεξιανήσθη τὴν 28ην Φεβρουαρίου καὶ ἐπισκευάζεται.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ»: 'Απὸ Βαλτιμόρην διὰ Βομβάην, ὑπέστη τὴν 7ην Μαρτίου διαρροὴν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτος του, εἰς πλάτος 36°42' Β καὶ μῆκος 63°26' Δ, ἡναγκάσθη δὲ νὰ προσεγγίσῃ εἰς Νέαν Υόρκην, δῆμο οφθασε τὴν 10ην Μαρτίου.

«ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ.»: 'Απὸ Κόμπη διὰ Μπίρκενχεντ, ἀνεκοίνωσε τὴν μεσημβρίαν τῆς 24ης Φεβρουαρίου, δῖτη παρέμεινεν ἀκύρωρην συνεπείᾳ διάλογος τῶν λεδήτων του. Προσέδθη τὴν πρωῖν τῆς ἐπομένης ὑπὸ τὸν ρυμουλκόν «Χάζελγκαρθ» καὶ ἔρρυμουλκήθη εἰς Μπίρκενχεντ τὴν 26ην. Τὴν 5ην Μαρτίου ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ φορτίον του, κατεσθέσθη δῆμας αὐτῇ μετ' ὀλίγας ὥρας ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Η προκληθεῖσα ἐκ τῶν πολλῶν δι: "Ινδίαν νυκλώσων ἔτικταις φορτηγῷν σκαφῶν ἐπίεισε καὶ κατὰ τὸ ἀπελθόν δεκαπενθήμερον τὴν ἀγοράν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παρατηρηθῇ πραγματικὴ ἀπάντης πλοίων διὰ τοὺς προσεχεῖς τοῦλαχτίστον δύο μῆνας. Φυσικὸν ἦτο ἐπομένων νὰ παρατηρηθῇ μία περιπέτερη δεκάτην εἰς τῶν ναύλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Βορείου "Ατλαντικοῦ διὰ τὰ φορτηγά πλοίων, ἂν καὶ διαρκοῦντος τοῦ πρώτου δεκαπενθήμερου πλοίου τοῦ μηρυγός ἐσημειώθησαν ἀρκετοὶ διακυμάνσεις, ὀφειλόμεναι εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ναυλωτῶν νὰ κρατήσουν τὰς τιμάς. Καὶ πολλάκις τὸ ἀπετύχησαν. "Η κατὰ τομεῖς εἰσὶν τῆς ἀγορᾶς εἰχεν ὡς ἀκολούθως:

Σ : τη̄ τη̄ δ : "Η ἡνάγκη τῆς μεταφορᾶς μεγάλων ποσοτήτων σιτηρῶν κυρίων πρὸς "Ινδίαν, ὑπῆρξεν ὁ κύριος παράγων τῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέαν αὐτῶν, ὁ δὲ ναύλος τῶν 107/6 ποὺ ἐπληρώθη ἐκ λιμένων τοῦ Κόλπου δι: "Ινδίαν ἦτο 17 διάληπτα δεκάληπτα σελλίναι μεγαλύτεροι εἰσὶν ποὺ κατετάξαντο πρὸς τὸν Φεβρουαρίου καὶ μᾶλις 2/6 μικρότεροι τῆς ἀνωτάτης τιμῆς ποὺ ἐσημειώθη καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τοῦ 1965. Κανονικῶς, δεσμίως, οἱ ναύλοι θὰ ἐπρεπε νὰ είναι: μεγαλύτεροι, ἐφ' δοσοῖς καὶ διὰ ἔναν μόνον πλοίου πιεταρφοράς τιμῶν πρὸς "Ινδίαν 2/6 μὲ ἀλευθέρων ἐκφράτων, διὰ δεσμηνοπλοίου. "Άλλος δεσμηνοπλοίος: Λίλος 22.000 τόνων διὰ Μαρζάκ: ἔλλας 70/- ἀλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον. Δι: "Ιταλίαν ἐπληρωθέσαν 92/6 ἀλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον καὶ διὰ Βορδέζην 100/- γκρός τέρμης Μάρτιον. Δι: "Αγγλίαν 100/- γκρός τέρμης Μάρτιον - Απρίλιον. Δι: "Ιαπωνίαν ἐπληρωθέσαν 135/- Μάρτιον μὲ ἀλευθέρων ἐκφράτων, οπιγρά πάντοτε.

Κ δ λ π ο ε σ Μ ε : ι κ ο δ : Σημειωτικὴ ἡ ἐκ τῆς περιοχῆς κατήσκεψις εἰχεν ὡς κατώθι: Ν δ : ι ο : 'Α με : ι κ : η : Χαρακτηριστικὴ ἐσημειώθη δεκάτων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ποταμοῦ Λά Πλάτα, ἀπὸ διποὺ πλοία 10 - 12 κιλάδων τῶν τόνων ἔλλαδον 100/- διὰ Εξεινον μὲ γκρός τέρμης Μάρτιον. Δι: "Ιταλίαν ἐπληρωθέσαν 92/6 δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον καὶ διὰ Βορδέζην 100/- γκρός τέρμης Απρίλιον. Δι: "Ιαπωνίαν ἐπληρωθέσαν 135/- δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον. Δι: "Απρίλιον 22.000 τόνων ἔλλαδες 8.50 Μάρτιον - Απρίλιον, 22.000 τόνων δέλευθέρων ἐκφράτων. Διά διατικήν ἀπτήν 11.000 τόνων: 107/6 δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον. Διά Βορδέζην 18.500 τόνων 70/- γκρός τέρμης Απρίλιον. Διά Κάνταλα 18.500 τόνων 70/- γκρός τέρμης Απρίλιον. Διά Βορδέζην 11.000 τόνων: 107/6 μὲ ἀλευθέρων ἐκφράτων, διὰ δεσμηνοπλοίου. "Άλλος δεσμηνοπλοίος: Λίλος 23.000 τόνων διὰ Μαρζάκ: δέλλας 70/- δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον. Δι: "Ιαπωνίαν 13.500 τόνων δέλλας 8.50 Μάρτιον - Απρίλιον, διὰ Καρπέλο 8.000 τόνων δέλλας 8.45 δέλευθέρων ἐκφράτων Απρίλιον, μὲ ἀσφάλιστρα φορτίου εἰς δέρος πλοίου. Λιπάσματα διὰ Ρίο νιά Τζανέριο 8.25 δ.ι.ο. Μάρτιον.

Α ν τ ḥ : 'Α τ λ α ν τ : ι κ ο δ : "Απὸ Χάμπτον Ρόουντς δι: "Ιαπωνίαν γιανάθρων 15.000 τόνων δέλλας 8.75 Απρίλιον. Απὸ Σαίν Αθρενς δι: "Αγγλίαν συνεχὴ ταξίδια 11.000 τόνων 67/6 Μάρτιον καὶ διὰ πολέμων Ρέντιαν διὰ Λονδίνον 16/- δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον.

Α μ ε : ι κ ο δ : "Απὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ Τόκιο - Χακάτα 14.000 τόνων οιτηρά δ: 8.75 διὰ τὸ πρότιμον καὶ 8.80 διὰ τὸ ἐπόμενον δύο συνεχῆ ταξίδια μὲ ἔναρξην Μάρτιον. Πλοίον 13.500 τόνων διὰ Τόκιο - Χακάτα 8.75 Μάρτιον, δέλευθέρων ἐκφράτων Απρίλιον. Απὸ Κολομβίαν Ρίθερ 9/ Πλέρταν: διὰ Τόκιο - Χακάτα 13.500 τόνων: 8.90 δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον - Απρίλιον. "Απὸ ιαπεικανικὸν λιμένα διὰ Χοντάγκουαν 7. Σεμπό μὲ δεσμηνοπλοίον 21.000 τόνων οιτηρά δ: 8.95 δέλευθέρων ἐκφράτων Μάρτιον - Απρίλιον. Δι: "χανταλικήν ἀπτήν 14.500 τόνων: ἐπληρώθησαν 96/- δέλευθέρων ἐκφράτων Απρίλιον. Δι: "Κόντινεντ οιτηρά δέληρων οιτηρά





# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)		έτ. «Χάρι» .....	56	12230	άνεκ. Καλλάρ 24 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.		έτ. «Εύρωτας» .....	48	3596	έφθ. Χόγκ Κόργκ 8 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		έτ. «Σ. Ελλεί» .....	48	8482	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		έτ. «Σηγουαΐνης» .....	29	1943	διπλής Κινύ) λιν 3 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΑΙΕΙΚΗ Δ.		έτ. «Εθέρμιαν» .....	58	8952	άνεκ. Τζιμπούτι από 24 Ιαν. διά Βαμπόα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)		έτ. «Αγγελική» .....	47	9849	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 19 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΖΥΛΑΣ		έτ. «Σάλιζ» .....	40	2912	έφθ. Ντακάρ 3 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		έτ. «Κάργκα Όσεανίκα» .....	57	11630	άνεκ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. διά Πασκαγκούλα
ΑΓΓΓΑΙΑ		έτ. «Πιούνιβέρσαλ» .....	44	1920	άνεκ. Πειραιᾶ 7 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΑΓΓΗΝΩΡ		έτ. «Μαροπίμα» .....	43	7139	έφθ. Νιγκάτα 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	39	1000	άνεκ. Πολέμιο 5 Μαρτ. δι' 'Οδούον
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		αδ. Σάρδην .....	43	1764	έφθ. Σουέζ 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Τζωρτζής & Συκιάς .....	45	974	διπλής Κινύ) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	άνεκ. Τσάρλεστων 6 Μαρτ. διά Σκωτίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Μαριτάιμ» .....	55	8450	άνεκ. Κούρη 6 Μαρτ. διά Μεζικόν
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ		έτ. «Μαρφουέντος» .....	43	7298	άνεκ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Άντρεβρζιν» .....	51	7066	εις Πύλον από 9 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		Ι. Κατοπίπο .....	37	1272	έφθ. Ν. Όρλεάνην 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)		έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	διπλής Κινύ) πολιν 3 Μαρτ. διά Συρακούσα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		Ραφ. Μελεχρονίδς & Υιοί .....	35	1217	εις Πειραιᾶ από 26 Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		Ρουσός - Μπαλόπποτς .....	29	2569	άνεκ. Χόγκ Κόργκ 3 Μαρτ. διά Πασούνο
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΩΡΑΠΩΝ		Γ. Αποστολόπουλος .....	17	1860	άνεκ. Ελλήνων 6 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Σάνη Θεράπων .....	46	5617	έφθ. Μπάτρα Σαπούρ 25 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Παρούσσος .....	19	2286	άνεκ. Κάρδιφ 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	έφθ. Κολόμπο 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV		έτ. «Κυκλαδικήν» .....	29	3963	έφθ. Μη. Αὔρες 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντελαγκράτοια» .....	53	11558	διπλής Κινύ) πολιν 3 Μαρτ. διά Συρακούσα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μικάνται» .....	44	7150	εις Πύλον από 9 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μοριάντε» .....	55	8254	έφθ. Ν. Όρλεάνην 4 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ. διά Λιβερπουλ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Γ. Θουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	διπλής Κινύ) πολιν 14 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. «Πιούνιβέρσαλ» .....	46	1892	έφθ. 'Αιμέρεσαν 3 Μαρτ.
ΑΓΓΛΑΤΑ		έτ. «Φράνκο» .....	38	1333	
ΑΓΓΟΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Άργω - Έλλας» .....	46	5383	
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		έτ. «Αύλις» .....	35	3724	
ΑΙΗΤΖΑΣ		έτ. «Μπελβιέντο» .....	43	7259	
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεανίκα» .....	42	7255	
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλάς .....	44	1545	
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		Σιγάλας - Πλατής .....	31	2992	
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.		έτ. «Μαρμίρα» .....	43	7216	
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλωμαρ» .....	59	8132	
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Τρανοπασίφικ» .....	56	2863	
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. Ελλ. Γραμμή Ν. Αιεο.	53	3575	
ΑΘΗΝΗΣ		έτ. «Αθλήτης» .....	45	7664	
ΑΘΩΝ		έτ. «Αθλος» .....	45	13570	
ΑΘΩΣ		έτ. «Λαιμπόριον» .....	44	7271	
ΑΙΓΑΙΟΝ		έτ. «Αθώς» .....	45	2933	
ΑΙΓΑΙΟΝ		έτ. «Σαφόρι» .....	44	7239	
ΑΙΓΑΙΟΝ		έτ. «Αίτζιαν» .....	44	8481	
ΑΙΓΑΙΟΝ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	
ΑΙΓΑΙΟΝ		έτ. «Μαργουκούραντια» .....	52	11292	
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Πόρτο Νάσιονα» .....	62	11063	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Φρέιντερς Τρανον.» .....	56	9090	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ		έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	
ΑΙΤΟΛΙΑ		έτ. «Απολλό» .....	46	7331	
ΑΚΑΣΤΟΣ		έτ. «Μαραμύδην» .....	49	11105	
ΑΚΜΑΙΟΝ		έτ. Βερνίκος - Εύγενιδης	52	1534	
ΑΚΡΩΤΗΡΙ		έτ. «Αστροροποίησια» .....	49	3347	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Αλεμάτη» .....	59	9735	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. Στρατής «Ανδρεδόπ.	44	7207	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Δ. Σανδόπουλος κλπ. .....	46	2103	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.		Τσουρινάκη .....	39	3375	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II		έλληνικά συμφέροντα	47	1724	
ΑΛΕΞΙΑ II		έτ. «Στάμλε» .....	44	7189	
ΑΛΙΣ		έτ. «Ραιμπόδου» .....	60	9959	
ΑΛΚΑΜΑΝ		έτ. «Σπηγουαΐνης» .....	53	1886	
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Αλκυόνη» .....	53	9149	
ΑΛΚΥΩΝΗ		έτ. «Χερκολιάνα» .....	44	7365	
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Μαρβαλιέντο» .....	43	7150	
ΑΛΚΩΝ		έτ. «Αλμαδίτα» .....	42	7272	
ΑΛΜΑΒΙΤΑ		έτ. «Μαργέρεας» .....	47	5441	
ΑΛΜΑΡ		έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις» .....	53	12897	
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)		έτ. «Κάνονους» .....	50	10426	
ΑΛΤΑΙΡ' (δ.)		έτ. «Βέττωρ» .....	42	7286	
ΑΛΦΑ		έτ. «Ακαρνασία» .....	48	5021	
ΑΜΑΖΟΝ		έτ. «Μαρφοντέρα» .....	43	7215	
ΑΜΕΝΤΕΟ		έτ. «Άλτος» .....	44	7104	
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Σπηγουαΐνης» .....	47	1514	
ΑΜΟΡΓΟΣ		Κ. Σ. Παταμίδηνος .....	46	2814	
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Κόσμουρ» .....	44	7359	
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. «Νανζ» .....	55	8519	
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Ρεζουρέκον» .....	42	7177	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Δ. (δ.)		έτ. «Αντοτόλινη» .....	52	12525	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ		έτ. «Σπαλματόρι» .....	44	7310	
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Πανορίστο» .....	37	5683	
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ		έτ. «Νιόλιστο» .....	45	6712	
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)		έτ. «Κάνονους» .....	57	11978	
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)		έτ. «Μαρουντίλη» .....	53	10431	
ΑΝΕΣΙΣ		έτ. «Ριάκιον» .....	36	2128	
ΑΝΤΑ		άδ. Καλοφότη .....	35	1865	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. Αννυ Μακεύρη .....	38	1532	
ΑΝΝΑ Π. Κ.		έτ. Μαράστρο .....	47	7981	
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149	
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)		έτ. «Μαρκορίεντε» .....	53	11342	
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.		έτ. «Σάν ν Ικόλαος» .....	36	5016	
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους» .....	57	12113	
ΑΝΤΣΕΛ		Α. Νοικήδη .....	52	1384	
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Κοριάννα» .....	57	12558	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Μαροελόζο» .....	59	24716	
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Βιαμάρη» .....	36	2175	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ		έτ. «Βαλενσιόνα» .....	61	10952	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μιχαλινόδης» .....	43	2937	
ΑΝΥΤΟΣ (δ.)		έτ. «Μασκούάντια» .....	55	11148	
ΑΞΙΟΣ		Α. Δημάδη - Δ. Γκιουλή .....	43	7253	
ΑΟΥΡΩΡΑ		έτ. «Ηννκλ» .....	44.	7195	
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Μίντεπολ» .....	39	1830	
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Αθηνιανή» .....	57	9744	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Σηγουαΐνης» .....	49	1502	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Μασνούναντε» .....	61	11129	
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ		έτ. «Αουρόβρα» .....	34	1695	
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ		Ίω. Λάτας .....	23	3682	
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Οσεανόφαργκη» .....	61	13553	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Ευπόδης» .....	46	5382	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Ετέλικα» .....	56	8823	

ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	έφθ. Καλκούτταν 8 Μαρτ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	άνεχ. Τέζας 6 Μαρτ. διά Πόρτ 'Εσκουίθελ
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	άνεχ. - Αντεν 19 Φεβρ. διά Ναθλάχι
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αροης»	47	5059	έφθ. Γκουαγιακίλλ 9 Μαρτ. (διά Πούντα 'Αρένας)
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονουζ»	57	11897	έφθ. Αϊλ οφ Γκραΐν 11 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	58	12230	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	διπλήθε Παναμᾶ 5 Μαρτ. διά Κουνιρό
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μηνάζ»	45	8422	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	άνεχ. Φρίπορτ (Μπάχ.) 14 Φεβρ. διά Βομβάνων
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Νεκοτούσα
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργω»	39	5196	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Σάντος 23 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρβουέλο»	37	6704	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Φεβρ. διά Ντουμάρι
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει. Σύρουν άπο 24 Μαρτ. 1964 (ἀποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	38	3570	έφθ. Μπιλμπόν 4 Μαρτ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Άρκαδια»	31	20648	άνεχ. Λάδ. Πάλμας 9 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Ιτέαν 4 Μαρτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρος»	43	2905	άνεχ. Φρημάντλ 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	έφθ. Μπριούπαιν 9 Μαρτ. (διά Κόμπε)
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	είς Φλωρίνης 9 Μαρτ. (διά 'Αμδέροαν)
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	έφθ. Γιοκοχάμα 25 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	ύπο παραλαβήν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σπυγαρίδης»	49	1502	είς θεσιν 52.10. N. - 68 Δ. Φεβρ. 22 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασωματοίν»	60	10142	άνεχ. N. Υόρκην 8 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΙΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμη»	51	15846	έφθ. Χάροπην 6 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Σύνθισα»	45	7260	άνεχ. Βαρέννα 3 Μαρτ. διά Μπρούτζες
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νοικίας	11	1458	έφθ. Λοριέντ 4 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άντζεμικαπλ»	51	7294	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 4 Μαρτ. διά Κέπι Τάουν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίπο»	50	5324	διπλήθε Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άνναλίζα»	48	1955	έφθ. Σαντ Μικέλ' 22 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα»	43	7129	έφθ. Ραβέννα 25 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	έφθ. 'Αλ' δρειαν 6 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	3151	άνεχ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Επηγουαίης»	51	1851	είς Πέραμα άπο 21 Φεβρ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άργκοδ»	43	7120	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΑΙΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Επηγουαίης»	48	1501	είς Ρόττερνταμ άπο 12 Φεβρ.
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τανκερές»	57	25156	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 19 Φεβρ. διά 'Ινδιαν
ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ ΥΔΑΡ	έτ. «Ατάλαντικ Φράτερες	45	7281	έφθ. Χινάκαρ 23 Φεβρ.
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Κων) πολιν 2 Μαρτ. διά Βεστάνην
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άλδις»	44	7190	άνεχ. Βοστάνην 14 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άνεχ. Μπριούπαιν 9 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Δάιμπ Τρανσατλ.»	60	2974	άνεχ. Μάλια Μπλάγκα 2 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΥΔΙΑ	έτ. «Μαρουτίλη»	53	12301	διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Επηγουαίης»	48	1501	άνεχ. Σαουθάμπτον 10 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	έτ. «Ωκεανία»	40	26314	έφθ. Κων) πολιν 5 Μαρτ. (διά Μπουργκάς)
ΑΥΡΑ	έτ. «Επηγουαίης»	54	1747	άνεχ. Κατάνην 26 Φεβρ. διά 'Οδοπόδην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Ζαχάρης - Βασιληπάς	43	988	έφθ. Βαλτιμόρων 7 Μαρτ.
	έτ. «Πιλένεζ»	65	21505	
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Πιλένεζ»	41	5295	έφθ. Ντάριεν 20 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκολφο 'Αζουρ»	62	10741	άνεχ. Ειδόνμασιού 9 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγιανα»	47	5340	άνεχ. Λάγκος 4 Μαρτ. διά Λουάντα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέρα Βιότα»	55	10507	διπλήθε Σουεζ 27 Φεβρ. διά Καράτοι
ΒΑΣΙΛΑ. ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρίνη Λάιν»	56	25516	έφθ. Βαρκελώνην 9 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	Χόμη Λάινς	27	21329	άνεχ. Πειραιά 9 Μαρτ. διά Μεσοίνην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Γουόρλντ Μπρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Ριό 'Ιανείρα 19 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	20958	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρηρ 27 Φεβρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Βρέμην 8 Μαρτ.
ΒΕΔΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	διπλήθε Κων) πολιν 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένεους»	53	12897	άνεχ. N. Υόρκην 1 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ	οδ. Βεντούρην και Ζαχορίου	43	2972	άνεχ. Μπριούπαιν 9 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΒΕΡΟΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	άνεχ. Χόρενς 3 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	έφθ. Μπομπίλ 8 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΛΑΝΑ	Μουνδρέας	38	2563	άνεχ. Χόρενς 3 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	διπλήθε Κων) πολιν 11 Δεκ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργινία»	57	11623	έφθ. Λαττάκια 3 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Μομπίλ 8 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΒΟΡΗ	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	42	7080	άνεχ. Χόρενς 3 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Βερνίκος»	29	1022	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΓΑΛΑΞΙΑΣ	έτ. «Γεράνεια»	50	5449	έφθ. Μπ. 'Αύρες 7 Μαρτ.
ΙΑΛΗΝΗ	έτ. «Απασιοί»	44	7266	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά 'Αλ) δρειαν
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Γαρδένια»	37	5613	άνεχ. Τζιμπούτη 14 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομέλο»	50	1478	όργει Πειραιά άπο 31 Ιουλ. 1961
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. & Γερ. Λάπης	46	2016	έφθ. Καλκούτταν 19 Φεβρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	46	2920	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 Φεβρ. διά Συντ. άκτην ΗΠΑ
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7250	διπλήθε Θεσιές άπο 9 Φεβρ. διά Νταμάρι
ΓΕΩΒΙΔΑΚΑ	έτ. «Μίρεμπαρ»	20	1112	άνεχ. Σαίν Τάχων 1 Μαρτ. διά 'Ιπογονίτες
ΓΕΩΡΓΙΑ	Μαρκουσόπης - Γιαννιώτης	51	7564	έφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανός	48	1529	άνεχ. Κορραμάχηρ 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	Χρ. Σαρλής	44	7176	άνεχ. Πειραιά 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	οδ. Γράτοσου	46	943	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 6 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	οδ. Κοντού	48	10928	είς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Μίνως»	56	8818	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Βόλον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ενεσενάντα»	43	4654	άνεχ. Βριττόντων 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ντάνινα»	43	7176	άνεχ. Ντανάρηρ 5 Μαρτ. διά Σουεζ
ΓΙΑΡΚΟΣ	Στρ. Ανδρέαδης	42	7142	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Βρέμην
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πταί Πατούκιο»	52	10081	έφθ. Νέαν Καρδάλην 28 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μάγνειρ»	63	11194	διπλήθε Θεσσαλία 9 Μαρτ. διά Τουτικόριν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Χουμανίτας»	43	7190	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	52	8129	άνεχ. Ντακάρ 6 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΙΩΤΑ	έτ. «Αστούριαση	51	2071	άνεχ. Αμέρειραν 9 Μαρτ. διά Καρθαγένην
ΓΚΑΝΝΕΤ	Νομικούς - Αλεξατός	42	7297	άνεχ. Μάλια Μπλάγκα 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	48	2358	έφθ. Νεάπολιν 8 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πίνδος»	43	7229	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 8 Μαρτ. διά Κόμπε
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	56	20668	έφθ. Αμέρειαν 6 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΛΣ	οδ. Γουλανδρήρ	57	9173	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 6 Μαρτ.

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

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Μητάκια Μηλάγκα 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττλ Μπιτάρ»	63	15389	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μεντ»	45	3826	άνεχ. Πρίνις Ρούπερτ 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	άνεχ. Αύγουστον 8 Μαρτ. διά Σουέζ
ΓΚΡΕΙΚΟΥ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	11580	έφθ. Μπιλμπάο 3 Μαρτ.
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	εις Πειραιά ἀπό 20 Σεπτ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (επιθ.)	Ίω. Λάτος	44	9892	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεστερν Τράνσορπτ»	59	9268	έφθ. Τάλτα 7 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ	Άγγελάκης κ.λ.π.	51	5170	άνεχ. Μινιάκια Μηλάγκα 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΓΝΤ	έτ. «Γ., Γκλείντ»	52	15675	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Τουρδάντ Έντερπραζ»	53	21064	άνεχ. Μινιάκια Μηλάγκα 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΖ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΖ (δ.)	έτ. «Μπραντόν»	58	24895	διπλήθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	Στ. Νιάρχου	49	18226	διπλήθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ	έτ. «Γουορλάντ Ντείλ»	52	15729	έφθ. Σπαλάτον 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	έτ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	άνεχ. Βεοτίων 8 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχιλλεας»	43	12846	έφθ. Αμβούργον 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάλιορ»	43	12846	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 5 Μαρτ. διά Μαλάγα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	οιπλή Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Έλληνική Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Κορραμάσχρ 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	άνεχ. Αμδούργον 8 Μαρτ. διά Βρέμπν
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μακάρντια»	55	12146	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Θράπορτ (Μπαχ.) 2 Μαρτ. διά Φάλμουθ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλιος»	59	9312	άνεχ. Μόλις 25 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεχ. Αλγέριον 3 Μαρτ. διά Όράν
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Αλγέριον 8 Μαρτ. διά Σουέζ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπεμντ»	63	16417	άνεχ. Φάδουλη 9 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σινιπάν Ντεβελόπεμντ»	64	16417	άνεχ. Λισσαδώνα 24 Φεβρ. δι' Αραβίμπαν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σινιπάν Ντεβελόπεμντ»	61	16417	άνεχ. Χιούστον 3 Μαρτ. διά Βομβάν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Αλκης»	53	7829	έφθ. Τοιμπά 4 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιολος»	61	9326	άνεχ. Πούλο Μπούκον 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Μεντνίνεμα»	29	2947	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φλργούνες»	55	3534	άνεχ. Χόκης 8 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Οριεντάλ»	49	3668	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	Δημ. Κυριακού	37	2996	διπλήθε Θέσσαλη 8 Μαρτ. διά Τάραντα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Μη. Αύρες 5 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημος»	44	7266	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτήν»	44	7236	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΟΝ	I. & B. Πονταλέων	43	7260	διπλήθε Άγ. Βικέντιον ρόδης 5 Φεβρ. δι' Ιμπίτουμπα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	άνεχ. Πούλο Μπούκον 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερος»	58	9087	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν ρόδης 1 Φεβρ. διά Βόρ. Κορέαν
ΔΙΑΝΑ	Μακρής	45	1082	έφθ. Βενετίαν 5 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκον»	22	1754	έφθ. Αύγουσταν 5 Μαρτ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	Σπ. & Βρ. Λάλης	50	1485	άνεχ. Ρόττερντα 2 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνουονς»	60	13335	άνεχ. Ράβεννα 4 Μαρτ. διά Χούλλ
ΔΙΡΟΥΣ	Άδελφοι Λύρα	43	7280	έφθ. Ραγκούν 5 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παριντά»	57	9722	έφθ. Οζακον 9 Μαρτ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	12130	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' Οδούδην
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Καμαρί 3 Μαρτ.
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Μαραθών»	43	8588	έφθ. Ντώρμπαν 7 Μαρτ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Μαρτ. διά Ρόττερντα
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρίνκιπο»	49	11771	έφθ. Βαγκούθερ 24 Φεβρ.
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Όυευν»	25	3297	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 Μαρτ. διά Τζακάρταν
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χέργκε»	42	7388	έφθ. Μπρεμερόχαφον 4 Μαρτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλάντουάιντ»	43	7131	έφθ. Κουεύτε 19 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντο»	43	7267	εις Σύρου ρόδης 22 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ	Άν. Τούντας & Σία	32	1502	άνεχ. Ράβεννα 4 Μαρτ. διά Κατάκωλον
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταΐφας κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Μάρρα Όσειφ 4 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ελτρανοπόρτ»	56	10530	άνεχ. Αστόρια 21 Φεβρ. διά Πουσάν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνες	48	2105	έφθ. Μπεντί 2 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Χόκης 9 Μαρτ. διά Χοινκάν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέον»	63	14164	άνεχ. Ντάριες 28 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Μαρτ. διά Τσιμπά
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολιστήμ»	43	7128	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελβα»	43	8371	άνεχ. Φράπορτ (Μπαχ.) 24 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΕΛΕΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	39	1742	άνεχ. Αντεν 28 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ανδριά»	48	8430	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Καράτοι
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	εις θέσιν 46.58 B. - 11.12 Δ. Μαρτ. 9 διά Ρόττερντα
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Λόδι Αντζελές 4 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έλλ. Κυριακού	39	3023	άνεχ. Τοιβιταβέκια 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΕΛΕΝΗ Σ.	π. «Μίνως»	49	10908	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	άνεχ. Σαιν Τζών 7 Μαρτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΕΛΕΥΣΙΣ	ήλ. Τομπούλης	29	2851	διπλήθε Κωνιών πολιν 21 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΕΛΛΑΣ	Πριντες	21	1549	έφθ. Λιδόρον 5 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	Τρανοπασίφικ	55	2863	έφθ. Ταιβάντα 19 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΆΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουν-δέρραλ»	43	7989	άνεχ. Υόρκην 4 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΤΕΡ	έτ. «Δενδρά»	62	6666	άνεχ. Χίουστον 8 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεχ. Φλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΙΩΝ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	διπλήθε Σουέζ 28 Φεβρ. διά Κόρραμσαχρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ ΙΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Νταμάρια 5 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Τσάρλεστον 8 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΗ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. Σούες 8 Μαρτ. διαταγάς
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	7068	έφθ. Τζένταν 4 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Δ.Α.	44	7229	άνεχ. Τουικόριν 1 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανοπασίφικ	56	7510	άνεχ. Καράτοι 7 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Βούδαν 20 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	43	7208	άνεχ. Κοσιν 4 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεχ. Σαΐντ Μικέλ' 23 Φεβρ. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Βεζανκαπανά 8 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Λούζη»	43	7208	άνεχ. Τέγκαλ 28 Φεβρ. διά Αντεν
ΕΛΛΗΝΗΣ	Μαρφουέρτζα	43	7302	έφθ. Μελδούρην 10 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	έτ. «Καζοτάμιλ»	32	18564	έφθ. Λισσαδώνα 5 Μαρτ.
ΕΠΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	



## 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 № 610

Telegram CONFONA

B E I R A

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

ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	έφθ. Καζαμπλάγκαν 8 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Κόλφο 'Αζουλ»	42	7058	διπλήθε Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Αύγουσταν 8 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	άνεχ. Άλγεριον 6 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	εις Πειραιά από 26 'Ιαν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σηφαρερζ»	44	7261	άνεχ. Βαυπόα 5 Μαρτ. διά Σιμονοζέκι
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μάγενιρ»	52	10081	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Βρέμπν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	άνεχ. Χάιφαν 28 Φεβρ. διά Μεροίνα
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτονς	37	23732	διπλήθε Σουέζ, 8 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	άνεχ. Γιοκοχάμα 6 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΕΡΜΗΣ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	έφθ. Μπάραν 6 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9584	έφθ. Γιοκκαϊσι 9 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	εις Πόρτ Σουδάν από 8 Νοεμ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργκολια»	58	12168	διπλήθε Νίτον 9 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	αδ. Γ. Δαμεστίνην	34	1716	άνεχ. Ραβέννα 6 Μαρτ. διά Βρυττόν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Θεσσαλονίκην 1 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Εναρξιμ»	50	2454	έφθ. 'Αλλ) δρειαν 7 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Θρήπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οικος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Μορμουγκάλ 1 Μαρτ.
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα»	48	2358	άνεχ. Σουάνη από 3 Φεβρ. διά Ντιγκμπ
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντη»	44	7292	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 8 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αφθονία»	43	7176	εις θέσιν 33.55 Β. - 31 Δ. Φεβρ. 28
ΕΥΡΥΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεχ. Λίθερπουλ 8 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Γιοκοσούκα 4 Μαρτ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	διπλήθε Παναμᾶ 16 Φεβρ. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	έφθ. Χιούστον 7 Μαρτ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Ν. Υόρκην 8 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μουράρα 25 Φεβρ. διά Χιούστον
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Χιούστον 8 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. 'Αλλ) δρειαν 8 Μαρτ.
ΕΥΡΩΠΗ	έτ. «Μαριάνα»	49	1987	διπλήθε Παναμᾶ 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Χάιφαν 3 Μαρτ.
ΕΦΟΗ	Α. Μ. Νομίκος	35	1512	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ν. Π. Κολαΐτης	38	1595	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Υάκλαντη»	61	10965	έφθ. Τζένταν 20 Φεβρ.
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Ντακάρ 6 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	εις Σαιγκόν από 8 Φεβρ.
ΗΑΙΑΣ ΝΤΑΙΓ' ΦΑΣ II	Νταϊφάς	44	7233	έφθ. Χογκ Κούγκ 23 Φεβρ.
ΗΑΙΑΣ ΣΥΑΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	άνεχ. Βάλλατζ Μπαιν 7 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφος.	44	1815	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΗΩΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	65	21400	άνεχ. Βαγκούθερ 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Βρέμπν 8 Μαρτ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	άνεχ. Τζιμπούτη 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	διπλήθε Σουέζ από 3 Ιαν. διά Περσ. Κόλπον
ΘΕΜΙΤΙΚΗΝ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	άνεχ. Ντρόμπαν 1 Μαρτ. διά Κίναν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μαριθίδη»	43	7236	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	I. Ν. Νόριγκ	24	1324	άνεχ. Θρεντερίταιο 27 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895	άνεχ. Πάλεμπακ 16 Φεβρ. διά Σαντάντερ
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Κρήνη Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Βρέμπν 8 Μαρτ.
ΘΗΜΠΙΑΝ	«Αγγελάκης	38	3581	άνεχ. Τζιμπούτη 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ρομπέρτα»	43	7259	διπλήθε Σουέζ από 27 'Ιαν. διά Περσ. Κόλπον
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΙΔΑΣ (δ.)	T. Μουστογιάννης	43	1760	διπλήθε Μίνικον 'Αιλαντ 2 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Γκραϊτσιού»	64	40043	άνεχ. Κότρεμπουργκ 26 Φεβρ. διά Βρέμπν
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Πρέσπην 17 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Τζέμινη»	43	7176	άνεχ. Λόδης Αντζελες 1 Μαρτ. διά Πουσάν
ΙΟΥΔΙΑ	έτ. «Βιαγκράντες»	49	1991	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσποιο»	29	1808	εις Βρέσπην 17 Φεβρ.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7232	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	43	7275	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλη 'Εκμετ) οεις»	26	2873	έφθ. Φλώινγκ 4 Μαρτ. (διά Ρόττερνταμ)
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Αγγελάκης κ.λ.π.	45	9918	διπλήθε Κων) πολιν 7 Μαρτ. δι' 'Οδοπόδην
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Γλαύκην»	38	4740	άνεχ. Χιούστον 8 Μαρτ. διά Τακοράντη
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	48	1845	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	δδ. Γρυλανδρή	44	7248	άνεχ. Μπωμόντ 28 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κ.λ.π.	44	7277	διπλήθε Μίνικον 'Αιλαντ 2 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο»	52	10160	άνεχ. Κοατζακόλακος 6 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάστο Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Κολόμπο 2 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Εθερολέϊ»	55	11991	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Λαιμόδιος 'Αδελφοί»	38	2368	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	άνεχ. Εθ. Φραγκαριάν 10 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΚΑΛΙΜΑΝ	έτ. «Εθελμαρφ»	43	7091	άνεχ. Φλώινγκ 28 Φεβρ. διά Τακοράντη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	διπλήθε Κων) πολιν 18 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αιλά Γκράντες»	65	15932	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Χρήπατ»	37	2348	εις Βαγκούθερ από 27 'Ιαν.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. Ζεδέ	51	7154	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	Α. Μ. Νομίκος	50	1517	άνεχ. Μασσαλίαν 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΑΠΑ	έτ. «Κανάρος»	44	7240	άνεχ. Χάιφαν 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΓ' ΝΤΕΡ	Ίω. Καπράλος	44	2074	άνεχ. Χόγκ Κούγκ από 6 Φεβρ. διά Πασσού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη»	55	8902	έφθ. Βάλλατζ Μπαιν 6 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Τρόμην Ισάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Κόμπε 28 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. Α.Ε. «Πλάμα»	40	5032	διπλήθε Παναμᾶ 22 Φεβρ. διά Νικάμα
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ελπίς»	44	8453	έφθ. Σπαλάτον 7 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ντελμάρ»	55	12534	άνεχ. Πόλον 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
	έτ. «Ιρίς»	46	4576	έφθ. Βίλλα Κονστιτούον 19 Φεβρ.
	έτ. «Νικηφόρος»	43	7176	έφθ. Μοντέρα 25 Φεβρ.
				έφθ. Μπάραν 20 Φεβρ.

H MONΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

THE ONLY GREEK SHIPS' AGENCY IN SOUTH AFRICA

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY.) LTD.

SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane - P.O. Box 475

DURBAN

Telephones: 62944, 28690

Cable Address: "POSEIDON"

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ . . . . .		60	8717	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 25 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. . . . .		43	7275	άνεχ. Κουδείτι 3 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.) . . . . .		51	8842	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .		43	7176	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ . . . . .		44	7123	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .		43	7227	άνεχ. Άμερισον 4 Μαρτ. διά Γκάρστων
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.) . . . . .		53	11101	διπλήθε "Άγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.) . . . . .		47	9956	έφθ. Λός "Αντζελες 8 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ. . . . .		61	13408	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΠΙΛΟΥΟΥΕΡ (δ.) . . . . .		51	11102	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ . . . . .		43	7163	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Μαρτ. διά Μπελαδάν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ . . . . .		44	1920	έφθ. Αμδούργον 28 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ . . . . .		39	5215	διπλήθε Κωνιών 6 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΣΟΣ . . . . .		22	1584	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ . . . . .		43	7312	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .		51	9956	άνεχ. Βίλλελμονταν 25 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΚΑΣΤΟΡ . . . . .		44	7148	άνεχ. Γιοκοχάμα 7 Μαρτ. διά Σπάττα
ΚΑΣΤΟΡ . . . . .		60	10494	άνεχ. Χιροχάτα 1 Μαρτ. διά Πόρτ Μουντύ
ΚΑΤΕ Α. . . . .		51	2373	έφθ. Αστοντ 9 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Α. . . . .		50	5627	έφθ. Γκουαγιακίλ 7 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .		65	21500	άνεχ. Μορμούγκαο 8 Μαρτ. διά Γιαθάτα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .		44	7155	έφθ. Σάν Πέντρο ("Αργ.") 21 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .		36	1413	άνεχ. Θλωσιγκ 24 Φεβρ. δι' 'Αλι) δρειαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. . . . .		47	3578	εις Πειραιᾶ από 10 Ιαν.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.) . . . . .		55	11100	έφθ. Νεάπολιν 28 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η. . . . .		43	7234	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. δι' 'Αλι) δρειαν
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.) . . . . .		58	12193	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 3 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ . . . . .		42	7265	εις Μασσαλίαν από 12 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ . . . . .		44	7244	έφθ. Κουεύτι 18 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ . . . . .		50	12240	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 10 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .		62	10494	άνεχ. Μόζι 3 Μαρτ. διά Σπάττα
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ . . . . .		44	5069	άνεχ. Σιγκαπούρην 3 Μαρτ. διά Σογκεΐ Πεγιάγκ
ΚΕΡΚΥΡΑ . . . . .		48	4030	άνεχ. Μπ. "Αύρες 7 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΚΕΡΤΗΣ . . . . .		43	7159	άνεχ. Κολόμπο 24 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .		44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ . . . . .		56	8429	έφθ. Μπανδάναρκαρ 27 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ . . . . .		57	9153	έφθ. Μελβούρνην 24 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .		63	15740	έφθ. Μηάκια Μπλάγκα 22 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ . . . . .		58	11156	έφθ. Καλκούτταν 4 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ . . . . .		63	15378	άνεχ. Λονδίνον 25 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΙΜΩΛΟΣ . . . . .		39	4716	άνεχ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΙΡΙΝ . . . . .		56	9403	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 4 Μαρτ.
ΚΙΤΣΑ . . . . .		44	7279	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΑΣΣΙΚ . . . . .		47	935	έφθ. Γιοκοχάμα 3 Μαρτ.
ΚΛΕΙΟΣ . . . . .		49	2146	άνεχ. "Αντεν 9 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΝΩΣΟΣΟΣ . . . . .		50	9959	έφθ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ.
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.) . . . . .		59	10914	άνεχ. Βενετίαν 5 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΚΟΡΙΝΟΙΚ . . . . .		46	2361	άνεχ. Ντουνεντίν 4 Μαρτ. διά Βαλλαρου
ΚΟΡΩΝΙΣ . . . . .		50	10315	έφθ. "Ωκλαντ 8 Μαρτ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.) . . . . .		44	7207	άνεχ. Βομβάν 9 Μαρτ. διά Κοοίν
ΚΡΗΤΗ . . . . .		43	3605	άνεχ. Μηάκια Μπλάγκα 6 Μαρτ. διά Μπάρι
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ . . . . .		51	2372	έφθ. Γκόττεμπουργκ 3 Μαρτ.
ΚΡΟΝΙΟΣ . . . . .		59	9360	άνεχ. Αμύραν 8 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .		52	5156	άνεχ. Ντάρ έσ Σαλάμ από 7 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΚΥΘΗΡΑ . . . . .		46	3648	άνεχ. Μασσαλίαν 25 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΘΟΝΟΣ . . . . .		39	3287	έφθ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΚΥΚΛΑΔΕΣ . . . . .		54	10860	έφθ. Λά Κουελέτ 8 Μαρτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . . . . .		38	2838	έφθ. Θεοσαλονίκην 28 Φεβρ.
ΚΥΜΑ . . . . .		45	3794	άνεχ. Μηάκια 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΠΡΟΣ . . . . .		49	2032	άνεχ. Λιμπανόν 8 Μαρτ. διά Σπάττα
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ . . . . .		56	9086	άνεχ. Τζιμπούτη 8 Μαρτ. διά Σουέζ
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .		43	7291	έφθ. Αμδούργον 25 Φεβρ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ . . . . .		43	6888	άνεχ. Πόρτ Σουητεγχαμ 9 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΕΙΑ . . . . .		45	3312	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ . . . . .		38	4840	άνεχ. Πρόδινεντς 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ . . . . .		43	7201	έφθ. Λιμπούν 23 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .		45	7157	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ . . . . .		57	10044	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ. . . . .		45	899	διπλήθε Σουέζ 3 Μαρτ. δι' "Αντεν
ΚΩΣΤΑΣ . . . . .		30	1988	έφθ. Μίδδελσοντρο 9 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .		54	8063	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .		44	7263	πλησιόν Σιμίζου 14 Φεβρ. (διά Γιοκοχάμα)
ΚΩΣΤΗΣ . . . . .		56	8474	διπλήθε Ήσουάτ 25 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ . . . . .		44	7297	έφθ. Μορμούγκαο 15 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΗΣ . . . . .		65	14088	έφθ. Κολόμπο 2 Μαρτ.
ΛΑΙΑΝΗ ΚΛΕΙΟ . . . . .		51	2340	άνεχ. Μηάκια 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.) . . . . .		60	14431	άνεχ. Τζιμπούτη 8 Μαρτ. διά Σουέζ
ΛΑΜΥΡΕΥΣ . . . . .		44	7252	έφθ. Αμδούργον 25 Φεβρ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙ . . . . .		46	1053	άνεχ. Πόρτ Σουητεγχαμ 9 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ . . . . .		48	1053	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
ΛΕΑΝΑΡΟΣ . . . . .		62	10515	άνεχ. Πρόδινεντς 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΛΕΑΣΤΑ (δ.) . . . . .		39	10060	έφθ. Λιμπούν 15 Φεβρ.
ΛΕΑΝΑΡΔΟΣ . . . . .		46	3495	έφθ. Αλγερίον 9 Μαρτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .		43	7196	άνεχ. Μαδέρα 8 Μαρτ. διά Μπωμόντ
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ . . . . .		36	4997	έφθ. Γιοκοσούκα από 12 Φεβρ.
ΛΕΩΝ . . . . .		35	1631	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝΗΣ . . . . .		50	8408	άνεχ. Πούλο Μπούκον 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ . . . . .		65	16000	διπλήθε Παναμά 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .		43	7256	έφθ. Φλώσιγκ από 11 Φεβρ.
ΛΙΒΥΗ . . . . .		41	890	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .		43	7291	έφθ. Μπελαδάν 23 Φεβρ.
ΛΙΝΤΑ . . . . .		62	10882	έφθ. Ταιμπά 7 Μαρτ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ . . . . .		60	14302	άνεχ. Ντώρπιταν 28 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΟΝΤΟΝ . . . . .		50	2696	διπλήθε Φινιτσέρον 7 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΛΟΥΚΑΣ Ν. . . . .		38	2588	άνεχ. Αμπιτζάν 25 Φεβρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΛΟΥΚΙΑ Ν. . . . .		64	9615	άνεχ. Μόζι 7 Μαρτ. διά Βαγκούζερ
ΛΟΥΚΙΑ Ν. . . . .		46	4249	έφθ. Γιοκοχάμα 7 Μαρτ.

CABLES: "HERMES"

**DURBAN**

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT Rd.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΔΡΑ ΚΑΤΑΣΤΡΥΜΑΤΟΣ &amp; ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

AMEROID PRODUCTS

BOX 475

PHONES 65.181

23.002

A/H 88.8465

ΛΟΥΣΣΕΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	άνεκ. Κόπερβικ 28 Φεβρ. διά Μό (Νορβηγίας)
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατροῦ»	48	1600	άνεκ. Χάϊφαν 8 Μαρτ. διά Κοπέρ
ΜΑΙΡΗ - NIK	έτ. «Μαιρνίκι»	44	1876	έφθ. Ναγκόγια 3 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	έτ. «Μάρσενθουζ»	62	1703	έφθ. Ρουέν 7 Μαρτ.
ΜΑΝΑ	έτ. «Περικλῆς»	58	6629	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Σαντος 3 Μαρτ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολύμπειον»	53	11276	διπλήθε «Αντεν 7 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορόνδες»	55	8526	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδας 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρχαντυνόκης	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Πτορικάτη»	37	1344	έφθ. Βενετίαν 7 Μαρτ.
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βέρνιρε»	52	11022	υπο παραλαβήν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκρέκο»	45	3766	έφθ. Σουρματίγα 26 Φεβρ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μόντωνα»	30	1041	διπλήθε Κωνίας πολιν 9 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (έπιθ.)	έτ. «Αγαίον»	36	10172	εις Πειραιά από 30 Οκτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτη»	44	2902	άνεκ. Μπάσαρων 5 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιούροπα»	43	15030	άνεκ. Πρώτη Ελίζαμπεθ 18 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	Ίω. Λάτοπς	45	9900	άνεκ. Πούλο Μπούκουρων 8 Μαρτ. διά Μανιλάν
ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Πιλαγόρα»	51	16440	εις μεταφοράς Σουέζ - Βαντι Θεύραν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	ΣΠ. «Ελευθερίας»	66	2200	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	49	10123	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκα 4 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μπέκος»	44	4958	διπλήθε Λίαρον 7 Μαρτ. διά Ν. Ύρκην
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιον»	50	1647	έφθ. Καλκούτταν 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	Μπιρόπουλος & Σιά	62	9455	άνεκ. Ντακάρ από 15 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	32	1597	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	Γ. Γεραρδής	39	1506	έφθ. Πέραμα 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Ιαθμένια»	16	1808	άργει Πειραιά από 12 Αύγ. 1965
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμορ»	56	12230	έφθ. Χιούστον 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	56	8799	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Ξάμοσκο»	52	10607	διπλήθε Θεσσαλονίκαν 10 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	56	6156	διπλήθε Θεσσαλονίκαν 10 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «Λακωνία»	57	10311	έφθ. Γιανθάτα 10 Μαρτ. διά Χιλήν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	38	4238	έφθ. Μπάραν 26 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μινιάρης κλπ.	44	7133	έφθ. Χάμπτον ρόδας 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Π. Μπούρμπουλης	48	2661	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μικαήλη»	40	886	εις Πέραμα από 17 Ιουλ. 1965
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατασίνι»	43	7219	διπλήθε Κυνή πολιν 6 Μαρτ. διά Βάρναν
ΜΑΡΙΑ ΕΥΛΑ	έτ. «Πλαρπάντα»	41	5294	άνεκ. Πούλο Μπούκουρων 20 Φεβρ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μικαήλη»	44	7176	έφθ. Σάν Νικολας (Άργ.) 18 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	43	7217	έφθ. Αμδύρων 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαριάννα»	57	10314	άνεκ. Πρίνος Ρούπερτ από 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτοπς	39	4998	εις Μπέργκεν από 22 Ιαν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	έτ. «Μικαήλη»	50	16394	έφθ. Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. (διά Σουέζ)
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεδάδα»	35	23580	άνεκ. Μοντεβίδεο 27 Φεβρ. διά Ίράν
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	42	7147	άνεκ. Βαλπαραίδα από 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. Αστήρ	55	4710	έφθ. Μένο Άχμαντι 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Λάσ. Πέρλας»	54	11577	άνεκ. Μπανιόλι 24 Φεβρ. διά Ν. Ύρκην
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	43	7185	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριέλενα»	53	15789	έφθ. Μομπάρα 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΡΙΤΑ	έτ. «Τζενεράρ Κάρριερζ»	62	8111	έφθ. Καλκούτταν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Πόλ. Στάρ»	53	11310	άνεκ. Αμπαντάν 25 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΣΙΑ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	έφθ. Ταγγύρην 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	έφθ. Ν. Ύρκην 7 Μαρτ.
ΜΑΡΚΟΣ	Α. Ν. Νομικός	50	.2828	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΛΙ	έτ. «Μάρθα»	59	20827	άνεκ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Κασσιούγκ
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	διπλήθε Σουέζ 8 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλάιτ Σίππιγκ»	49	5038	άνεκ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διά Μέρκα
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	άνεκ. Τζιμπούτι από 28 Ιαν. διά Κίναν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Φεβρ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	11197	εις Πέραμα από 13 Δεκ.
ΜΑΣΟΥΝΑ Β.	τ. «Ραχκαοί»	51	2067	άνεκ. Τζιμπούτι από 29 Ιαν. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτορές»	59	9168	έφθ. Λιδερόπουλ 6 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνθισ»	57	8906	εις Μελδούρην από 5 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλόγκα»	55	7471	άνεκ. Κόμη 1 Μαρτ. διά Μανιλάν
ΜΑΤΖΕΩΛΙΔΑ (δ.)	έτ. «Φοπάνη»	27	6397	προπραγμένον εις Πειραιά από 12 Φεβρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	Νικολέσοντς - Παπόδογλου	57	9168	άνεκ. Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έλλην. Βαλάσσαια Μεταφ.	16	2081	άνεκ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διά Μέρκα
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Ακρεας»	65	14264	έφθ. Τάγκαρον 7 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Μονθίσ»	46	6907	άνεκ. Αμέρειον 15 Φεβρ. διά Θιλαδέλφειαν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μορακούσερο»	44	7277	έφθ. Σύρουν 5 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	άνεκ. Ραγκούν 7 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Πιονιθρέσσαλ Τράμπη	42	7762	άνεκ. Αμέρειον 17 Φεβρ. διά Θιλαδέλφειαν
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστάλλα»	43	7257	έφθ. Σύρουν 5 Μαρτ.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μασαράρειο»	46	3949	έφθ. Αμέρειον 3 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Αιτζιάν Φράιτ»	60	14431	διπλήθε Παναμά 5 Μαρτ. δι' Αμαγκασάκι
ΜΕΤΑΜΑΡΟΣΙΣ	έτ. «Ραβόσα»	44	2782	άνεκ. Σαΐν Μικέλ's 23 Φεβρ. διά Μεξικόν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	8930	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα από 13 Φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστοντε Μόρφιλ»	63	10514	άνεκ. Λισσαβόνα 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ασμαντάσσα»	43	7180	άνεκ. Μπ. Αύρες 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορούνδες»	57	9200	άνεκ. Αλμπανού (Δ.Α.) από 10 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιούθαγόρας»	59	9855	άνεκ. Γιοκοχάμε 6 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΙΣΡ ΤΡΕΤΙΚΕΡ	Ίω. Λάτοπς	39	1552	έφθ. Αλ' Αλδριέαν 5 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαολής και Σίσι	33	1503	εις μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πιούντα Αρένας»	56	8873	άνεκ. Σαΐν Μικέλ's 2 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλασέρα»	56	8046	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 18 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑΣ	έτ. «Ιντενγκρίτα»	44	7375	άνεκ. Γιοκοχάμε από 8 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Συγκούνιστοντα»	55	10013	έφθ. Βαγκούθερ 16 Φεβρ.
ΜΙΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμουλη»	43	7084	διπλήθε Μπρόνομποττελ από 12 Φεβρ. διά Κούδαν
ΜΙΠΕΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Μετεκαρούζ»	44	7289	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΜΙΠΕΙΟ Φ.	έτ. «Φράνκακιλλ»	52	8111	άνεκ. Τζιμπούτι από 5 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΜΙΠΑΙ	έτ. «Πλαν. - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Τερέστον 24 Φεβρ.
ΜΙΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστοντούνιντ»	56	10191	άνεκ. Ν. Ύρκην 5 Μαρτ. διά Λάγκος
ΜΠΡΟΓΟΥΙΝΤ	Σινάλος - Α' φοι Πλατή	35	2642	έφθ. Ρότερνταν 9 Μαρτ.
ΜΠΡΟΥΚΙΔΑΝΤ	έτ. «Γιούνιν Εντεποράιζ»	39	2829	έφθ. Πειραιά από 12 Φεβρ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δεξιούενθπλοισ	51	2173	εις Πειραιά από 5 Ιουλ. 1964
ΜΥΚΗΝΑΙ	«Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Μη. Αύρες 6 Μαρτ.
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοάσος	45	3889	άνεκ. Ν. Ύρκην 9 Μαρτ. διά Βοστώνην

## AGENCE MARITIME & RAVITAILLEMENT

FOURNITURES AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX

IMPORT - EXPORT

Le Dodécanèse

MAISON FONDÉE EN 1945

CALCONEX S.A.R.L.

### CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS

TENERIFE

TANGER

CEUTA

OFICINA :  
EXPLANADA  
TOMAS QUEVEDO  
301 - 309

DOMICILIO :  
LA NAVAL  
251-7.<sup>o</sup> Derecha  
TELEFONO 231483

CALLE  
J. MURPHY 1-4.<sup>o</sup>  
TELEPHONE: 5103

BOITE POSTALE 363  
Bouqou : B.N.C.I.  
Rep. Commerce 2249  
TELEPHONE: 10-87

IMPRENTA  
OLIMPIA  
TELEFONO 3810

ADR. TÉLÉGR. CALCONEX

ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Μπάχια Μηλάγκα άπό 7 Φεβρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Λάς Ηλάμας
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	«Σαλαμίνιο»	57	9345	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Φεβρ. διά Σαγκάνη
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	«Λιμπρά»	58	13152	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Σαΐν Κίττ'
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	«Ιντερόπι»	34	1469	άνεχ. Βρέστον 4 Μαρτ. διά Μολάγαν
ΝΑΥΣΙΚΑ	Ν. Βλαχακός	42	708	διπλής Κων) πολιν 7 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχακός & Σιά	44	1287	έφθ. Λιδερπούλ 4 Μαρτ.
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	Μιλ. Γουλανδρός	21	2492	εις Τζένταν άπό 14 Δεκ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	«Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Κάλικουτ 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΝΕΦΟΣ	«Πιολίκη»	56	5860	άνεχ. Νιού Ούεστμπούτερ 1 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΝΗΡΕΥΣ	«Αθηναϊκή-Ναυτιλιακή»	47	2686	άνεχ. Ν. Ύόρκην 8 Μαρτ. διά Μηλία Βέρτε
ΝΗΣΙ	«Νίτελ Μέρ»	44	7158	άνεχ. Καράκας Μητρ 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Γεωργούπουλος	38	1770	διπλής Κων) πολιν 6 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Φ. Γεωργούπουλος	46	748	άνεχ. Σιγκαπούρην ποδός 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Άλαναναϊδης-Γεωργούπουλος	48	2000	διπλής Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Γεωργούπουλος	35	946	άνεχ. Σιγκαπούρην ποδός 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	«Μορέας»	49	1953	διπλής Κων) πολιν 28 Φεβρ. διά Νοδορωσίκην
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	Α. Ανανασαϊδης	49	1851	άνεχ. Ραγκούν άπό 5 Φεβρ. διά Βαμπόδα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργούπουλος	47	1953	έφθ. Χάιφαν 9 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	«Βεσμούθ»	47	1700	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Σαντάντερ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	«Μαρι. Κερρίερ»	60	14204	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	«Μορασιεντά»	53	1503	έφθ. Χάιφαν 18 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΤ. Νταϊλας κ.λ.π.	44	3911	διπλής Σουέζ 28 Φεβρ. διά Χοδείδα
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	διπλής Σουέζ 4 Μαρτ. διά Κοσσείρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	«Σαν Βικτώρες»	55	7216	έφθ. Σαγκάνη 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	«Εψιλόν»	58	8460	έφθ. Χαγκούβερ 28 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΑΝΗ	Άροι Σάρδην κλπ.	44	2321	έφθ. Λονδίνον άπό 6 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	«Φράκον»	44	7199	άνεχ. Άλλα δρειαν 24 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΗ Μ.	«Μιλαϊάδης»	44	7176	άνεχ. Νεάπολιν 25 Φεβρ. διά Κούδαν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	Μαρην & Γεωργ. Αντωνατος	20	1283	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - Αδριατικῆς
NINA Γ.	«Βέρνιμπρος»	49	15901	ύπο παραλαβήν
NINH	«Αυτορουσείη»	49	5684	άνεχ. Πόρτα Σουέζ 7 Μαρτ. διά Τζιμπούτη
ΝΙΟΒΗ	«Οας Σιππιγκή»	62	28651	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ.
ΝΙΟΒΗ	«Νιόδη»	46	2010	άνεχ. Καέν 7 Μαρτ. διά Δάντοικ
ΝΟΡΑ	«Οσεανικά»	42	7248	έφθ. Χιούστον 8 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	«Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεχ. Καμαριδι 24 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	«Πλαγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Μη. "Άυρες 26 Φεβρ. διά Ραβέναν
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	«Πλαρμάντες»	57	10904	διπλής Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Γκαλβεστών
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	«Πλανκούσιοτα»	58	10662	άνεχ. Γιοκοχάμα 1 Μαρτ. διά Κούς Μητρ
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	«Πλασιφικ Κάρριερ»	66	24500	ύπο ναυπήγησην
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	Παν. Ατλαντικά	60	9341	άνεχ. Μη. "Άυρες 4 Μαρτ. διά Ραβέναν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	«Πρίμα»	59	12390	έφθ. Σουάντον 8 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	«Πίουνερτο Ρήλα»	59	8646	έφθ. Κορούνα 6 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΑ	«Πλαντο»	58	8639	διπλής Παναμά άπό 4 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΕΣ	«Ρεφριτζπρέιτορ»	63	6434	έφθ. 'Αμβέροαν 10 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΧΑΤΖΕΣ	«Πριντοπέ»	61	15092	έφθ. Μποπίλ 1 Μαρτ.
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	«Πριντοπέ»	62	15110	άνεχ. Μη. "Άυρες 25 Φεβρ. διά Ραβέναν
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	«Σιλετ»	42	7251	άνεχ. Καλκούτταν 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΟΥΟΡΑΡ	Γ. Κανάκης	43	1790	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Σφάξ
ΝΙΕΣΤΡΕΧΑΝ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	άνεχ. Ανάκερα 17 Φεβρ. διά Λάγκος
ΝΤΙΑΖΙΣΕΝΣ (δ.)	«Πράστο»	63	15297	άνεχ. 'Αμβέροαν 5 Μαρτ. διά Χιούστον
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	«Βίγκνα»	49	14672	ύπο παραλαβήν
ΝΤΙΝΟΣ	«Άρχοντονιούσα»	62	14150	άνεχ. Μπάχια Μηλάγκα 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	«Γλυφάδα»	36	1988	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	«Τζενεράλ Ναβιγκ.»	59	9030	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Καράτοι
ΝΥΜΦΑΙΑ	«Πλαναρ. - Ευρωπαία»	57	9953	άνεχ. Βίλελμουτσαντ 4 Μαρτ. διά Παραμαρίμπο
ΝΥΜΦΗ	«Γιούν. Σ.Π. Τρανσόπορτ»	43	7276	έφθ. Τοιτταγκόν 2 Μαρτ.
	«Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Χάλιφας 3 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νόρδερν Μαριν»	43	7303	έφθ. Καλκούτταν 26 Φεβρ.
ΟΦΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	άνεχ. Ραβέναν 3 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΟΛΙΑ	Έμπορ. - Εφοριατική	44	7284	άνεχ. Αδίλεας 16 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΟΛΓΑ	«Σπουγουπι»	49	4663	άνεχ. Αύγουστον 28 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	«Ολγα»	48	2372	έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	«Ελλην.κπ»	56	2863	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΟΜΟΝΟΙΑ ΙΙ	«Ροντα»	43	8593	άνεχ. Φρόντορ (Μπαχ.) 15 Φεβρ. διά Καράτοι
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	«Κονκρότιο»	42	7132	έφθ. Αλγέριον άπό 11 Φεβρ.
ΟΝΤΙΝ	«Σαλαμία»	39	5235	διπλής Νίτον 9 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΟΝΤΗΡΗ	«Καριππον Ατλαντική»	60	5960	έφθ. Ν. Υόρκην 10 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΙΠΟΤΕΡ	Κ. Γραισός	45	7258	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΝΕΡ	«Ορίεντ Μηντ Ήστ»	57	9367	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΟΡΙΕΝΤ ΔΕ ΙΚΣ	«Ορίεντ Μηντ»	45	7787	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Κοομος»	43	7211	έφθ. Βομβάν 8 Μαρτ.
ΟΡΜΟΣ	«Μπελάντη»	64	9483	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 Φεβρ. διά Πάλεμπαγκ
ΟΡΦΕΥΣ	«Ορφευς»	56	9942	άνεχ. Τρινιτάντ 1 Μαρτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΟΡΦΕΥΣ	«Σαντα Ρόζα»	61	5972	έφθ. Τέγκα 4 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	«Άρμαντόρα»	61	16622	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διά Μη. "Άυρες
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	«Φουρτουνία»	56	9250	διπλής Πόρτα Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	«Ούλατρας»	56	10120	έφθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	«Οσεανίκη»	61	10996	άνεχ. Χιούστα 25 Φεβρ. διά Βαγκούβερ
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ	«Γιουν. Ουάιτ Σιπ.»	42	7269	διπλής Σουέζ 4 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	«Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Μπάχια Μηλάγκα 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έλληνικο συμφερόντα	49	1233	έφθ. Χάιφαν 4 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ούρανος»	42	7150	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. διά Βομβάν
Π. ΣΥΛΛΑΣ	«Ριμνες»	47	2740	έφθ. Μπάραν 6 Μαρτ.
ΠΑΙΑΝ	«Ρεγιεσ»	60	9317	έφθ. Παλεμπόρο 4 Μαρτ.
ΠΑΙΤ'ΚΟΝ (δ.)	«Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Μαρτ. διά Μπαντόρ Μασσάρ
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	«Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	εις θέσιν 40.2 B. - 25.11 A. Μαρτ. 3 διά Νοδορωσίκην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	«Μασπλάσα»	36	1553	έφθ. 'ΑΛΛα δρειαν 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	διπλής Κων) πολιν 21 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΝΑ	Κ. Γ. Καραβίας	43	7176	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	«Γοιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	«Άκμε»	57	10720	άνεχ. Ήποχα 5 Μαρτ. διά Μερσίνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	«Τζενεράλ Μαρ. Εντερπρ.	47	2576	διπλής Κων) πολιν άπό 10 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	Τουρινάκης	39	2456	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 6 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	«Βαλλιεντες»	55	10135	άνεχ. Ναγκόγια 3 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
	Π. Κουλουρης	47	1346	ύπο παραλαβήν
	έτ. «Ελισζαν»	57	10747	άνεχ. Ναγκόγια 3 Μαρτ. διά Λός Αντζελες

## Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. → 46015

Stockists of all Greek Provisions

SINGAPORE

CABLE: "HELLENICO"

U. K. Representative :

Z. C. HOURMOUZIOS

LONDON E.C.3

II, GORING STREET

SHIP-CHANDLERS

FRESH &amp; DRY STORES, BONDED STORES,

DECK &amp; ENGINE STORES

DAY and NIGHT SERVICE

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	I. Π. Κατσουλάκος	39	3562	άνεχ. Ν. Ύρκην 28 Φεβρ. διά Κρίστομπαλ εἰς Πειραιά ἀπό 5 Φεβρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αρίρρο»	47	2811	διπλήθε Σουέζ ἀπό 11 Φεβρ. διά Νταμπάδη
ΠΑΝΟΣ	γτ. Ντά Κόστα	45	4229	έφθ. Ροζάριο 1 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρπρούκρεσο»	55	11430	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 2 Μαρτ. διά Γιε..., ελαυσίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ωρανκού»	43	7149	έφθ. Χούκ Κόγκ 8 Μαρτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Άστροπρόσπερο»	48	5146	έφθ. Βενετίαν 3 Μαρτ.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά "Ιμμιγκαμ"
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	έφθ. 'Αλλ' άρειαν 22 Φεβρ.
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	'Ιω. Παρασκος	41	2029	άνεχ. Σεμαινόντας 25 Φεβρ. διά Ρίθερ Μέρσεϋ
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Μόζι 28 Φεβρ. διά Βαγκούδηρ
ΠΑΣΙΟΝΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)	έτ. «Στενάκις»	57	12775	άνεχ. Κωνώπιαν πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΤΡΑΙ	"Ελληνική" Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κολόμπο 10 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (Αδίνερ)	όδ. Χανδρόπ.	50	16259	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 26 Φεβρ. διά Αύγούστουν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	"ΕΛΛ. Όσεαν Κέρριερς	56	9972	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά "Ιαπωνίαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	"Οθερων Θράυτερ"	61	11767	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΟΨ	Χρ. Σαρδίκης	39	863	άνεχ. Βαρδίκ 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	διπλήθε Σουέζ 28 Φεβρ. διά Χάργκ "Αίλαντ"
ΠΕΝΤΕΛΗΣ (δ.)	έτ. «Πλανκόπιο»	59	23601	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 Φεβρ. διά Σουάνον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7240	άνεχ. Ρέξ Λανούφ 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περιεκλῆψη	56	20778	άνεχ. Ντώρμπαν 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Πολιζάνα»	44	7050	άνεχ. Λονδίνον 26 Φεβρ. διά N. Όρλεάνην
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	εύμη Σαιδ 2 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Λούμπεκ 6 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικο»	48	2086	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 26 Φεβρ. διά Αργεντινήν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	εἰς Πέραμα ἀπό 20 Ιουν. 1965
ΠΕΤΡΟΜΠΡΑ	Γ. Πετρόπουλος	44	3199	έφθ. Φρημαντλ 6 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Μαρτ. διά Ναδάκηι
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	έφθ. Σάντος 5 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	όδ. «Σπηνουάινς»	41	3307	άνεχ. Άντζελες 3 Μαρτ. διά Κοκουίμπο
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Ελεοφάρερς»	61	13379	άνεχ. Φριπορτ (Μπαχ.) 7 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιοιλ» κ.λ.π.	56	6154	εἰς διώρυγα Κιέλου 25 Φεβρ. (διά Ρίθερ Πλεΐτ)
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαϊνέρερ»	50	10776	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. διά Τοιθαγκτάρ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Μαρλίνη	58	9603	άνεχ. Πύλον 22 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Γιούνιον Μαριτάιμ»	43	1815	έφθ. Μασσαλίαν 6 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7186	έφθ. Άγρες 4 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μαρλίντο»	54	8155	έφθ. Μπρεμερχάρφεν 23 Φεβρ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Πιναμάρας»	58	9603	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις ἀπό 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΠΟΛΙ	έτ. «Κάνονπους»	54	8825	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Μαρκίμα»	61	9956	έφθ. Σαν Τζών 1 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Στροοβίλιο»	49	2755	έφθ. Χάγκναν 1 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Ατλάντα»	62	11500	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	Στρ. Ανδρεάδης	57	9797	άνεχ. Αιμοτερντάρ 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Πλειάδα»	43	14425	άνεχ. Χαμπον πόδις 1 Μαρτ. διά Ιοπνίαν
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πλειάδα»	37	4840	εἰς Μπάκιανα πόδις 24 Ιαν.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαρινπάλη	65	20893	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νούέβα Σεβίλλα»	64	40098	άνεχ. Αιμοτερντάρ 24 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ανώνυμουσα»	64	37987	άνεχ. Χαμπον πόδις 1 Μαρτ. διά Ιοπνίαν
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)	έτ. «Πρόδρεντς»	48	11173	εἰς Μπάκιανα πόδις 21 Φεβρ. διά Ντουμπάι
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διπλήθε Σάντος Μικέλ' 4 Μαρτ. διά Χιούστον
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσόσεανικά»	58	10996	άνεχ. Ρούπερτ 23 Φεβρ. διά Τοινάμπο
ΠΡΟΔΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίου»	51	2063	διπλήθε θέσιαν 6 Μαρτ. διά Αθίλες
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	έφθ. Άλλ' άρειαν 21 Φεβρ.
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μασετέρνο»	55	16718	εἰς Πάγκαλαν Σουάνον ἀπό 4 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Βαμπόδα
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρω»	60	18889	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	21	1515	έφθ. Αλλ' άρειαν 27 Φεβρ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύεις»	44	7252	έφθ. Τάμπην 7 Μαρτ.
ΠΥΡΑ (δ.)	'Ιω. Λάτοντας	52	10224	έφθ. Βαντί Φεύρδην 7 Μαρτ.
ΠΑΖΑΝΙ	έτ. «Ανγκάλι»	49	1773	εἰς Πειραιά ἀπό 29 Δεκ. (έπισκευα)
ΠΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Ιλαμία»	37	5910	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
PANTINOR	έτ. «Τζεράρλοντο»	43	7133	έφθ. Καμαίοι 5 Μαρτ.
ΜΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροοβίλιο»	43	7138	άνεχ. Κατάνην 27 Φεβρ.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Κρούϊγκς	39	10603	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ ἀργεὶς Αιμπελάκι ἀπό 10 Ιαν. 1965
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά 'Αλλ' άρειαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕΣ	έτ. «Μανλέμερος»	45	4716	άνεχ. Σαίντ Μικέλ' 4 Μαρτ. διά Χάμπον πόδις 24 Ιαν.
ΡΟΓΟ	έτ. «Γρέματο»	44	7239	άνεχ. Ντακάρη 1 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κωνία πολιν 5 Μαρτ.
ΡΟΥΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	E. Κυνοτοντάκης κ.λ.π.	50	10608	έφθ. Ειδογυάνος 5 Μαρτ.
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Λάς Πάλμας 7 Μαρτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	άνεχ. Γιοκοχάμα 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	όδ. 'Αγγελάκη & Σιά	47	1575	έφθ. Κατάνην 27 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαγενίρ»	52	10176	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φριντονί»	43	7268	εἰς Σουρμπάγια ἀπό 13 Ιαν.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαρισλάζα»	37	2409	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Νορρέσουντπου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σδν Παντελεήμων»	44	7282	άνεχ. Ριγκέαν 6 Φεβρ. (διαταγάς)
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πλόκουμαρη»	38	1848	άνεχ. Μπάραραν 9 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	άνεχ. Μουάσα 8 Μαρτ. διά Μπέρια
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	έφθ. Αμέρεσαν 6 Μαρτ.
ΣΑΙΟΥΘΟΥΟΥΑ	έτ. «Ρήφερ»	63	6421	έφθ. Ν. Ορλεάνην 4 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μεράνια»	45	7293	εἰς Ροζάριο ἀπό 7 Φεβρ. (διά Ρωσίαν)
ΣΑΣ	Α' φοι Σιγάλα	40	5360	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Νταμπάδη
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Πιούν. Μαριτ. Έντερπράτζ»	46	3921	άνεχ. Ρόττερνταρ 10 Μαρτ. διά 'Αμβερεσαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κόνονπους»	55	16241	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	διπλήθε Λάδσεντ 7 Μαρτ. διά Τρινινταντ
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Σμύρνην
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Μαρίνιν»	52	11705	έφθ. Ρουέν 20 Φεβρ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αιμάντας»	43	7275	έφθ. Τζιμπούτι 7 Φεβρ.
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	διπλήθε Ρότσιρι 26 Φεβρ. διά Σάντος
ΣΙΣΙΟΥΛΑ	όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	διπλήθε Αγ. Μαρίουργον 27 Φεβρ. διά Χάλιφαξ
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ»	62	3097	έφθ. Γκάλιερς 3 Μαρτ.
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μοριάνα»	53	2340	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Μοντεθίδεο
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόφρεσλη»	48	3745	διπλήθε θέσιαν 3 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΜΑΡΑΓΔΙ	έτ. «Σανκολί»	53	3311	διπλήθε Λίαρσον 8 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΣΟΜΙΑ	έτ. «Σάμωια»	53	805	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Σάνγκερ»	62	28390	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΣΟΥΚΙ	έλληνικά συμφέροντα	28	1660	άνεχ. Σεμαίνοντας 26 Δεκ. διά Βαμπόδα
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρδίκης & Σιά	45	1598	άνεχ. Φριπορτ (Μπαχ.) ἀπό 6 Φεβρ. διά Τεργέσαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Ολίσιτημ»	29	7030	άνεχ. Σιούστον 19 Φεβρ. διά Λάγκος
ΣΟΦΙΑ Τ.	έτ. «Φόντελίτασ»	44	7150	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά Οκλαντ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έλληνικά συμφέροντα	25	996	εἰς Αμερικής πολιν 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Κοπτική 'Ακτοπλοΐα»	36	10739	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά Γαλάτοι
ΣΠΕΤΣΑΣ	έτ. «Σπαλμάτορι»	44	4091	έφθ. Σουέζ 28 Φεβρ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Σπέρτρο»	57	9460	άνεχ. Σύρος 3 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά 'Οκλαντ
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Ζάψου»	43	3327	εἰς Αμερικής πολιν 7 Μαρτ. διά Καναδάς
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρσέφαμα»	54	12721	έφθ. Λάνκος 5 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ Α.	A. Νομικός	50	2516	διπλήθε Κωνώπια πολιν 7 Μαρτ. διά Γαλάτοι
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	'Ιω. Λάτοντας	26	5648	έφθ. Σουέζ 28 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	Έπιπος Λάλης	40	2209	άνεχ. Σύρος 3 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. διά 'Οκλαντ
ΣΤΑΜΑΤ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	εἰς Αμερικής πολιν 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΤΑΡΑ ΟΦ ΑΘΕΝΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλήθε θέσιατα 2 Μαρτ. διά 'Ινσιαν
ΣΤΑΡΛΑΙΤ ΙΙ	A. & Π. Κολλίτος	44	1723	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 Μαρτ. (διά Κίναν)
	έτ. «Κοντίνενταλ	44	2341	εἰς Σιγκαπούρην ρόδις 1 Μαρτ.

ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Πτά Κόστα» .....	30	4184	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάδος» .....	44	7223	έφθ. Πειραιᾶ 7 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.) .....	έτ. «Ελευθερίαδης	49	8630	διπλής Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. .....	έτ. Μάτσας .....	45	4014	έφθ. Ριγιέκαν 24 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ. .....	έτ. Μπαζέδανης .....	47	1998	έφθ. Τοιταγκόκυ 4 Μαρτ.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ .....	έτ. «Στοοβίλι» .....	43	7187	έφθ. Μπουσάρι 10 Μαρτ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ .....	έτ. «Γενική» Α.Ε. .....	39	7401	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαρτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ MENT .....	έτ. «Γιουν. Μαρ. Έντερπράτζ» .....	52	2073	έφθ. Τοιμπότε 23 Φεβρ.
ΣΥΡΑ .....	έτ. «Σύρα» .....	43	8394	έφθ. Μαυρικίου 8 Μαρτ.
ΣΥΡΟΣ .....	έτ. «Σύραμαρ» .....	42	7146	εις θρημάτλ άπό 11 Δεκ.
ΤΑΝΑΓΙΣ .....	έτ. «Τριτώνια» .....	59	2847	εις Πειραιᾶ 31 Δεκ.
ΤΑΞΙΔΙΧΗΣ .....	έτ. «Σιγάλας - Πλατπάς» .....	31	3991	έφθ. Σαιν Τζών 8 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ .....	έτ. «Τόρπον» .....	53	7564	άνεχ. Ρόττερνταρ 24 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Τρανκοντίνενταλ» .....	56	20332	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΥΡΟΣ .....	Π. Βράγκος .....	39	1502	έφθ. Αμβούργον 8 Μαρτ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ .....	έτ. «Σύνεσις» .....	61	9536	εις Ν. Ύρκην 9 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ .....	έτ. «Τσάτια» .....	44	7184	άνεχ. Γιοκοκάμα 9 Μαρτ. διά Μαλάϊα
ΤΕΛΑΜΩΝ .....	έτ. «Ιοντοπόρος» .....	56	7213	έφθ. Βίλλα Κονοτίουσον 26 Φεβρ.
ΤΖΟΥ .....	έτ. «Σουλαγκ» .....	37	5556	διπλής Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ. διά Σάρροτς
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.) .....	έτ. «Θεσ» νικην» .....	65	38100	έφθ. Μπλεκέρι 25 Φεβρ.
TINA .....	έτ. «Ολιοτιμ» .....	42	7362	άνεχ. Γιαδάτα 19 Φεβρ. διά Χαινκάγκ
ΤΟΥΛΑ Ν. .....	έτ. «Σινουσιφτ» .....	53	3411	έφθ. Ν. Ύρκην 7 Μαρτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	56	2863	έφθ. Βαγκούθερ 6 Μαρτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΙΑ .....	έτ. «Άιλα Γκράντε» .....	65	15900	διπλής Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΤΡΙΤΟΝ .....	δδ. Γράτσοι .....	44	7207	έφθ. Χάιφαν 9 Μαρτ.
ΤΥΦΩΝ .....	έτ. «Ιεοπαρμ» .....	34	2353	εις Νεκοτσέα άπό 2 Φεβρ.
ΥΒΩΝΗ (δεξ.) .....	έτ. «Εδερος» .....	51	8997	έφθ. Χάιφαν 7 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III .....	Γραφαλλ. Μελαχρινός & Υιοι	38	5239	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 9 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Εικική Τρειντερ» .....	59	23678	έφθ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ.
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ .....	έτ. «Ιλ. - Μέντικο» .....	37	4298	άνεχ. Οζάκαν 9 Μαρτ. διά Θρημάτλ
ΦΑΙΔΡΑ .....	έτ. «Μαροδοίο» .....	65	15597	έφθ. Χάιφαν 1 Μαρτ.
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ .....	γζωρτζίς & Συκίας .....	22	3117	διπλής Κώνων) πολιν 28 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΑΝΗ .....	Μουνδρέας .....	38	2564	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Φεβρ. διά Κουβέτη
ΦΙΛΙΑ .....	έτ. «Πρόγκρες» .....	44	7244	διπλής Κώνων) πολιν 6 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΙΛΙΑ .....	έτ. «Επτανησιακή» .....	44	1596	άνεχ. Θαμαγκούσταν 1 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΦΙΝΑΝΣΙΑ .....	έτ. «Α') φοι Άλεξιάδη & Σια	47	2607	άνεχ. Φαδεύε 28 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΦΙΩΡΑ Ν. .....	έτ. «Διαπόροι» .....	54	3534	άνεχ. Φόρπορτ (Μπαχ.) 22 Φεβρ. δι' Άνκόνα
ΦΙΩΒΟΣ .....	έτ. «Αμφιών» .....	57	9950	άνεχ. Γκότεμπερυρκ 1 Μαρτ. διά Γκλόμφιορδ
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ .....	Θ. Ευσταθίου κ.λ.π. .....	52	2039	έφθ. Ριγιέκαν 7 Μαρτ.
ΦΡΥΔΙΟΤΗΣ .....	Ζαχάρης - Βασιληάς .....	47	1106	άνεχ. Μασούν Μογκανούι 9 Μαρτ. διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΦΩΣ .....	έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	43	7152	διπλής Κώνων) πολιν 25 Φεβρ. δι' Όσποδν
ΦΩΤΗΣ .....	έτ. «Ελληνοκυπριακή» .....	35	1253	άνεχ. Καλκούτταν 3 Μαρτ. διά Μπάρορν
ΦΩΤΗΣ Π. .....	φ. Πετροπούλακος .....	26	1958	έφθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ.
ΦΩΦΩ .....	έτ. «Κοντοτέλλεσιον» .....	54	1961	έφθ. Σουέζ 4 Μαρτ.
ΧΑΔΙΕΣ .....	Μ. Καπότας κ.λ.π. .....	27	2448	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II .....	Μαρκαντωνάκης .....	47	1209	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Ακμε» .....	60	9319	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Μαρτ.
ΧΑΡΙΕΤ .....	έτ. «Χάριετ» .....	46	6939	διπλής Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΧΑΡΙΛΑΟΣ .....	Παπαδημητρίου .....	50	9787	διπλής Θέουσταν 8 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΧΕΡΜΑΝΟΣ .....	έτ. «Άλτερ» .....	44	2675	άνεχ. Λαττάκια 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΙΟΣ .....	ά) φοι Κοντού .....	44	1752	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Φεβρ. δι' Απω Ανατολήν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Ντεβελόμηντ» .....	53	8458	εις Μπάχια Μπλάχια άπό 8 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.) .....	έτ. «Μαριφάντη» .....	53	11310	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 7 Μαρτ.
ΧΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μήγας» .....	54	16193	άνεχ. Χουέλθαν 3 Μαρτ. διά Γάνδην
ΧΡΗΓΚΑΛ .....	έτ. «Χρήγκαλ» .....	45	2886	εις Άμπελάκι άπό 14 Δεκ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ .....	έτ. «Νίκος Ερμανός» .....	42	2865	έφθ. Μπιζέρταν 5 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	όδ. Αννελόπουλοι .....	44	7193	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Μαρεσπόδιμα» .....	43	2074	έφθ. Σιγκαπούρην 7 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ .....	έτ. «Μπλος Σή» .....	45	4746	άνεχ. Γιοκοκάμα άπό 9 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Οσεανικό» .....	49	7526	διπλής Κώνων) πολιν 2 Μαρτ. δι' Όδοσδν
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Πόθε» .....	25	958	διπλής Κώνων) πολιν 28 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Ψαρρά» .....	40	4959	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τόχη» .....	45	7247	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Κατάνων
ΟΚΕΑΝΙΣ .....	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7175	

## ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ .....	(N.A.T.) έτ. «Ματσεντόνιαν» .....	44	7212	άνεχ. Πασάγιες 3 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΓΑΠΗ (δ.) .....	έτ. «Βάγκουαρντ» .....	53	11417	έφθ. Κίγκοναρ 9 Μαρτ.
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.) έτ. «Ακτίς» .....	42	7259	έφθ. Κάλικοτ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΛΑ .....	(H.A.T.) έτ. «Αγγέλλα» .....	52	3694	άνεχ. Κίγκοτων 7 Μαρτ. διά Μπέλιζε
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Αθηνίαν» .....	53	11365	έφθ. Νέαπολιν 1 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ .....	έτ. «Τρανδέσεαν» .....	43	7229	διπλής Παναμά 4 Μαρτ. διά Τοάρλεστων
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Σιούν» .....	51	16355	άνεχ. Αμδούργον 4 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΑΓΙΑ ΕΠΙΛΗΣ .....	(N.A.T.) έτ. «Μαρθάλια» .....	45	5377	έφθ. Μάρ ντέλ Πλάτα 25 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Αρμαντόρες» .....	56	20153	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 6 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ .....	(N.A.T.) έτ. «Αβίλοι» .....	43	7238	εις Μοντεβίδεο άπό 20 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Ακρωτήρι» .....	43	7157	εις Νεκοτέα άπό 26 Ιαν. (διά Περού)
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.) έτ. «Ελπίσαγα» .....	43	3106	άνεχ. Αγύούσταν 7 Μαρτ. διά Ριζέ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Τρίνιτι» .....	53	11010	έφθ. Καράκας Μπαίν 8 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.) έτ. «Μαρούλο» .....	24	1988	διπλής Σουέζ 26 Φεβρ. δι' Ακάμπα
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ .....	(N.A.T.) έτ. «Αγιογαλάθσαινα» .....	43	7165	εις Νεκοτέα άπό 6 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Αριστοτέλης» .....	56	20140	άνεχ. Γένοβαν 3 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) .....	έτ. «Αιας» .....	53	12402	έπλετο Βιλλέλμασταν 6 Μαρτ. διά Ν. Ύρκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	έτ. «Νικόλας» .....	53	11024	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 5 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ .....	έτ. «Γιουνάιτεντ» .....	43	8434	άνεχ. Ελγούσιν 24 Φεβρ. διά Κοολ
ΑΔΑΜΑΣ (π.) .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	εις Θεσίν 5.21 N. - 32.35 Δ. Μαρτ. 6 διά Μπ. Αύρες
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.) .....	έτ. «Φοιτερόνιτο Μαριτάιμ» .....	44	7134	άνεχ. Τζιμπούτι Μασσάρ 4 Μαρτ. διά Κουνιάνα
ΑΙΘΩΝ (Κυπρ.) .....	έτ. «Ακτώρ» .....	43	7133	έφθ. Σανδάνα 1 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΑΙΔΕΛ (δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	διπλής Αγ. Βικέντιον 9 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΖΑΝΤΕΧ .....	έτ. «Μαρακόρντε» .....	47	2992	έφθ. Φερδάλ 3 Μαρτ.
ΑΖΑΡ .....	έτ. «Πάσομ» .....	44	2855	έφθ. Αλ' ορειαν 27 Φεβρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.) .....	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 25 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.) έτ. «Μεντ. Σπηνούαίν» .....	49	3484	άνεχ. Βίλλελμασταν 8 Μαρτ. διά Ν. Ύρκην
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.) .....	Τρανσανιρίνα «Αρμαντόρες	42	6997	διπλής Σουέζ 2 Μαρτ. διά Κουθέτιν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.) .....	έτ. «Αυφιτρίπο» .....	30	4125	
ΑΓΑΜΑΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αθάμαις» .....	41	4729	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 25 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) έτ. «Ατάντικ» .....	54	18784	άνεχ. Βίλλελμασταν 8 Μαρτ. διά Ν. Ύρκην
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.) .....	έτ. «Σόντα Βιρινίνο» .....	43	7290	διπλής Σουέζ 2 Μαρτ. διά Κουθέτιν

**DODWELL & COMPANY LIMITED**

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER  
STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE : 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

TELEX : LONDON 25-451 21-813

ΑΙΓΑΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγυούστα» .....	43	7267	"ΙΔΕ: «ΕΙΡΗΝΗ», ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ διπλός Παναμά 22 Φεβρ. διά Μάντζεστερ έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ. ανεχ. Κολόμπο 4 Μαρτ. διά Καναδᾶν διπλός Παναμά 3 Μαρτ. διά 'Ιταλίαν έφθ. Βορμάν 1 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αθλοία» .....	43	7248	ανεχ. Χιούστον 24 Φεβρ. διά Μπάνανγκαρ ανεχ. Γιοκοχάμαν άπο 12 Φεβρ. διά Χιροσίμα έφθ. Ν. 'Ορλέανην 4 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν» .....	58	10018	ανεχ. Θλωσίγι 6 Μαρτ. διά Κούβαν είς Σιγκαπούρην ρόδς άπο 15 Δεκ.
ΑΙΓΑΙΝΑΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν» .....	58	10020	ανεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες ανεχ. Τζίμουποτι άπο 28 'Ιαν. διά Χαϊδόγκ
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσείδην» .....	43	7256	ανεχ. Μομπίλ 8 Μαρτ. διά Ζαράκα έφθ. Λιοσάδινα 9 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα» .....	57	8184	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Ντουμάι άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς άπο 2 Φεβρ. διά Βόρ. Κορέαν διπλός Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ διπλός Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Μαρτ. διά Κούβαν αργει Βαλτιμόρην άπο 18 'Οκτ. 1963 έφθ. Βακαμάτσο 5 Μαρτ.
ΑΙΚΗΝ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακην» .....	44	7159	ανεχ. Ναγκόδια 9 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες διπλός Σουέζ 7 Μαρτ. διά 'Ερυθράν διπλός Θεόυτα 4 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα ανεχ. Τζίμουποτι 1 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΑΙΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακην» .....	47	7173	ανεχ. Μομπίλ 8 Μαρτ. διά Ζαράκα έφθ. Λιοσάδινα 9 Μαρτ.
ΑΙΚΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύνυμπρουκ» .....	43	7224	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Ντουμάι άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς άπο 2 Φεβρ. διά Βόρ. Κορέαν διπλός Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ διπλός Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Μαρτ. διά Κούβαν αργει Βαλτιμόρην άπο 18 'Οκτ. 1963 έφθ. Βακαμάτσο 5 Μαρτ.
ΑΙΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτεμ» .....	43	10544	ανεχ. Ναγκόδια 9 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες διπλός Σουέζ 7 Μαρτ. διά 'Ερυθράν διπλός Θεόυτα 4 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα ανεχ. Τζίμουποτι 1 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΑΙΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ» .....	44	7254	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ ανεχ. Φλωσίγι 6 Μαρτ. διά Κούβαν είς Σιγκαπούρην ρόδς άπο 15 Δεκ.
ΑΙΚΤΩΡ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα» .....	43	6943	ανεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες ανεχ. Τζίμουποτι άπο 28 'Ιαν. διά Χαϊδόγκ
ΑΙΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούαιπ» .....	54	29440	ανεχ. Μομπίλ 8 Μαρτ. διά Ζαράκα έφθ. Λιοσάδινα 9 Μαρτ.
ΑΙΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα» .....	43	6989	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Ντουμάι άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς άπο 2 Φεβρ. διά Βόρ. Κορέαν διπλός Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ διπλός Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Μαρτ. διά Κούβαν αργει Βαλτιμόρην άπο 18 'Οκτ. 1963 έφθ. Βακαμάτσο 5 Μαρτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδσα» .....	44	1413	ανεχ. Ναγκόδια 9 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες διπλός Σουέζ 7 Μαρτ. διά 'Ερυθράν διπλός Θεόυτα 4 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα ανεχ. Τζίμουποτι 1 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέξ» .....	56	10480	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ ανεχ. Φλωσίγι 6 Μαρτ. διά Κούβαν είς Σιγκαπούρην ρόδς άπο 15 Δεκ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν» .....	58	10499	ανεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες ανεχ. Τζίμουποτι άπο 28 'Ιαν. διά Χαϊδόγκ
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Νικόλα» .....	56	2926	ανεχ. Χονολουλού 1 Μαρτ. διά Ντα Νάγκ έφθ. Ντακάρ 23 Φεβρ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περιόριτο» .....	42	7241	έφθ. Πόρτ Πάμι Μπητς 2 Μαρτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόποι» .....	44	7215	ανεχ. Τρίνινταν άπο 7 Φεβρ. διά Σάν Νικόλας ('Αργ.) ανεχ. Φλωσίγι 6 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	65	10865	ανεχ. Χούλλα 23 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλέανην ανεχ. Κούλλα 23 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΙΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελ» .....	43	7070	ανεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΙΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνη» .....	55	12334	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ ανεχ. Χονολουλού 1 Μαρτ. διά Ντα Νάγκ έφθ. Ντακάρ 23 Φεβρ.
ΑΙΛΚΥΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Ρίτα» .....	44	7063	έφθ. Πόρτ Πάμι Μπητς 2 Μαρτ.
ΑΙΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καμπος» .....	41	7401	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Χάμπον ρόδς 9 Μαρτ. διά Βενετίαν διπλός Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Κίναν έφθ. Βοστώνην 18 Φεβρ.
ΑΙΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουφρόντη» .....	44	11460	έφθ. Πόρτ Πάμι Μπητς 2 Μαρτ.
ΑΙΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο» .....	44	7276	ανεχ. Τρίνινταν άπο 7 Φεβρ. διά Σάν Νικόλας ('Αργ.) ανεχ. Φλωσίγι 6 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΙΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ» .....	44	7280	ανεχ. Χούλλα 23 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΙΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο» .....	43	7204	ανεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΙΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσιαρ» .....	43	7260	ανεχ. Χονολουλού 1 Μαρτ. διά Ντα Νάγκ έφθ. Ντακάρ 23 Φεβρ.
ΑΙΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	Σ. Ζερόδος .....	44	7270	έφθ. Σπλατόν 1 Μαρτ.
ΑΙΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς» .....	17	965	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Βενετίαν διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Σουέζ 22 Φεβρ.
ΑΙΤΙΟΣ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνι» .....	41	7169	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Βενετίαν διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Ρουέν 28 Φεβρ.
ΑΙΤΙΟΥ ΑΙΤΙΟΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνι» .....	43	7171	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Ρουέν 28 Φεβρ.
ΑΙΤΙΟΥ ΗΙΤΙΟΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνι» .....	44	7183	ανεχ. Κολόμπαν 6 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΤΙΟΥΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνι» .....	46	2062	ανεχ. Κολόμπαν 6 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΤΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάνι» .....	38	1885	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά Κίναν έφθ. Σαδάννα 4 Μαρτ.
ΑΙΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χιονότρο» .....	52	4894	διπλός Κωνίου πολιν 4 Μαρτ. διά Κωνσταντζάν ανεχ. Λονδίνον 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Χάμπον ρόδς 9 Μαρτ. διά Βενετίαν διπλός Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Βενετίαν διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Ρούσιον 1 Μαρτ.
ΑΙΜΟΙΔΗΝ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ» .....	41	13716	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Βενετίαν διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Ρούσιον 1 Μαρτ.
ΑΙΜΟΙΘΕΑ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα» .....	44	10535	ανεχ. Κολόμπο 9 Μαρτ. διά Μορμουγκάο ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Φεβρ. διά Βενετίαν διπλός Χαμπόν ρόδς 9 Μαρτ. διά Ιονιανίαν έφθ. Ρούσιον 28 Φεβρ.
ΑΙΜΟΙΩΝ (Αιτής δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Θρέύτιγκ» .....	43	7036	ανεχ. Κολόμπαν 6 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΜΟΝ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	όδ. Λύρα .....	58	12772	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ» .....	44	7229	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο» .....	44	7242	ανεχ. Σκαραμαγκάν 12 Μαρτ.
ΑΙΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλε Χερμόζα» .....	66	23571	ανεχ. Αγ. Θραγκίον 7 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	ανεχ. Πολύνιον 1 Μαρτ. διά 'Αμβούργον
ΑΙΑΝΑΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοδόσεαν» .....	55	21075	ανεχ. Καζαμπλάνκαν 6 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίμονι» .....	40	3182	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά 'Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα» .....	65	15597	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά 'Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΟΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	63	34114	ανεχ. Χάμπον ρόδς 7 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΙΑΝΟΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνις» .....	42	7044	ανεχ. Σκαραμαγκάν 1 Μαρτ. διά Αμμουδίν Μηνίν
ΑΙΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδυρ» .....	43	10582	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελέντοράτο» .....	57	25441	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .....	65	19758	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΕΛΙΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονον» .....	44	10599	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βισιντόρο» .....	63	14048	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΡΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .....	57	22130	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΗΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» .....	48	6259	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΑΡΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» .....	43	7303	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΟΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ» .....	43	7244	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΟΣ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νταϊφά» .....	44	1598	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΟΣ ΔΗΜΗΑΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σέριοθ Ήστ' Αιταλάντικ» .....	63	15985	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΙΟΥ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο» .....	57	11041	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΝΤΖΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	44	7154	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΙΑΖΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» .....	42	6706	ανεχ. Βικτωρίαν 28 Φεβρ. διά Μπιλμπάν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τζιοβάνι» .....	44	7284	ανεχ. Ρότερνταμ 27 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Τούταμ» .....	45	3599	ανεχ. Κοατζακάλκος 6 Μαρτ. διά Γκάλθεστον
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα» .....	37	5405	ανεχ. Ρότερνταμ άπο 9 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Κατογεώργη .....	40	1280	ανεχ. Σούετα 8 Μαρτ. διά Μαντράς
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κατσογκόδια» .....	56	10180	ανεχ. Γκάλθεστον 3 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τράνσοπτο» .....	43	8479	ανεχ. Χάμπον ρόδς 4 Μαρτ. διά Αρούμπαν διπλός Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας» .....	35	4965	ανεχ. Ν. Υόρκην 10 Μαρτ. διά Παναρά
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλζ» .....	64	28313	ανεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 5 Μαρτ. διά Παναρά
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύφρακινα» .....	45	3861	ανεχ. Ρειό 6 Μαρτ. διά Πόρτο 'Αλεύκρες
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα» .....	42	7176	ανεχ. Χάμπον ρόδς 28 Φεβρ. διά 'Ινδιαν
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικ» .....	45	4578	ανεχ. Περιαρά 10 Μαρτ. διά Κάρπατοι
ΑΡΗΦΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάς» .....	44	7179	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αριετός» .....	45	4842	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΕΤΤΑΣ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριετός» .....	37	4635	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΕΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριετός» .....	43	7247	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε» .....	35	992	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι» .....	44	7589	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα» .....	40	7433	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Ρ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουπρος» .....	56	10093	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο» .....	43	7254	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» .....	44	7216	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών» .....	28	1707	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι» .....	44	10511	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα» .....	43	8527	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ» .....	43	7303	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ» .....	44	10496	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο» .....	48	11379	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντε» .....	47	3002	ανεχ. Ελέγκρια .....
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κ					

ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» . . . . .	44	7176	σημείωθε "Αγ. Βικέντιον 21 Φεβρ. διά Ριθερ Πλέιτ
ΑΣΗΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ασημι» . . . . .	40	2667	έφθ. Σουέζ 5 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» . . . . .	53	13415	άνεχ. Γκριλόδηκ 24 Φεβρ. διά Πούλο Σαμπού
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ» . . . . .	44	14243	άνεχ. Μορμουγκάδ 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφαρίν» . . . . .	45	14132	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Ν. Όρεάνην
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ» . . . . .	50	5324	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	58	12624	έφθ. Βομβάν 4 Μαρτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» . . . . .	60	20444	διηλώθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	49	17094	άνεχ. Λορ. Μαρκές 5 Μαρτ. διά Χόρ όλ. Αμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ» . . . . .	64	31716	άνεχ. Αυγούστον 8 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσον Ατλάντικ» . . . . .	63	15977	έφθ. Αμέρερσαν 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» . . . . .	57	24831	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	55	12985	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	53	11322	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διά Χε ζάμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	53	12696	άνεχ. Σπέτζια 8 Μαρτ. διά Ράς ές Σιντέρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	53	12712	άνεχ. Μπούκοπορτ 1 Μαρτ. διά Σάν Λαρέντζο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	51	11524	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ Ατλαντικ» . . . . .	62	15921	άνεχ. Αμέρεργον 23 Φεβρ. δι' Η.Π.Α.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ» . . . . .	56	14839	άνεχ. Ν. Ύρκην 8 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	52	10930	άνεχ. Χέρμπον 26 Φεβρ. διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ» . . . . .	64	38672	άνεχ. Φίναρτ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	57	10189	άνεχ. Βακαρατούς 9 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΗΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	58	10139	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 7 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΓΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε» . . . . .	58	10139	έφθ. Αμέρεργον 23 Φεβρ. δι' Η.Π.Α.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ουσέον Ατλαντικ» . . . . .	63	15985	άνεχ. Οζάναν ρόδη 6 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ» . . . . .	56	10087	έφθ. Βανκούμπερ 25 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ούσεαν Κάργκο» . . . . .	64	15977	διηλώθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Σαν Καλκούτταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο» . . . . .	59	10505	έφθ. Ν. Ύρκην 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο» . . . . .	60	10789	άνεχ. Γένεβαν 25 Φεβρ. (έπισκευα)
ΑΤΡΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαράλιμα» . . . . .	51	8867	άνεχ. Πάναμα 3 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού θεντρί» . . . . .	43	7257	έφθ. Τζένταν 8 Μαρτ.
ΑΥΓΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» . . . . .	56	10312	άνεχ. Πάιντ Νουάρ 1 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΑΥΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέτ» . . . . .	41	5281	άνεχ. Μπέργκον 19 Φεβρ. διά Χιούστον
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τράιουμφ» . . . . .	43	8540	έφθ. Κολόμπο 14 Φεβρ.
ΒΑΝΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αστορφίλ» . . . . .	48	2164	άνεχ. Μαρόβρασ 6 Μαρτ. διά Αύρες
ΒΑΡΝΤΑ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» . . . . .	44	7192	άνεχ. Αντιόχεια 23 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλισα» . . . . .	42	6453	εις Πέραμα ρόδη 2 'Οκτ.
ΒΑΣΤΕΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιον» . . . . .	44	7134	έφθ. Σάν Νικολας ('Αργ) 19 Φεβρ.
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες» . . . . .	40	8205	άνεχ. Βαραγιάνης πολιν 7 Μαρτ. διά Χιούστον
ΒΕΝΟΥΣ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λευκωσία» . . . . .	34	2917	έφθ. Βαλέριος πολιν 7 Μαρτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι» . . . . .	41	6339	έφθ. Βαλέριος πολιν 7 Μαρτ.
ΒΕΡΝΙΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καραγιώρης	45	4880	άνεχ. Βαλέριος πολιν 7 Μαρτ. διά Αλιδρειαν
ΙΩΑΝΝΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέπαντ Σιππιγκ» . . . . .	53	2089	άνεχ. Κωνσταντίνης πολιν 7 Μαρτ. διά Αλιδρειαν
ΒΙΚΙΓΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ» . . . . .	44	7266	έφθ. Ορλέανην ρόδη 1 Φεβρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια κάρριερ» . . . . .	42	6749	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδη 3 Μαρτ. διά Κιναν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο» . . . . .	45	3736	άνεχ. Ν. Ορλέανην 4 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερία Τρανάνδο» . . .	58	26566	άνεχ. Μπαρχέν 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΟΥΚΕΑΔΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σέλιντραλ» . . . . .	45	7604	εις Βιλλελμούταν ρόδη 11 Νοεμ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» . . . . .	56	8615	άνεχ. Ν. Ορλέανην 7 Μαρτ. διά Χιούστον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΤΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα» . . . . .	44	7243	άνεχ. Αμέρερσαν 17 Φεβρ. διά Τοιμπότε
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιο» . . . . .	64	34114	άνεχ. Βαλπαρασο 15 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Επος» . . . . .	43	7276	έφθ. Ρεντί 23 Φεβρ.
ΒΥΖΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε» . . . . .	43	7248	έφθ. Λάγκος 2 Μαρτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ουσεαν Τάνκερ» . . . . .	58	23626	άνεχ. Αγούστον 4 Μαρτ. διά Μάρσα έλ. Μπρέγκα
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφολντ» . . . . .	42	7286	έφθ. Χόγκ Κόγκ ρόδη 12 Φεβρ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άντες» . . . . .	56	9462	έφθ. Λονδίνον 2 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» . . . . .	55	9462	διηλώθε Παναμά 18 Φεβρ. διά Μόζι
ΓΑΛΙΚΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» . . . . .	44	7113	έφθ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ.
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	64	36281	άνεχ. Λός Αντέλεες ρόδη 30 Ιον. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» . . . . .	63	34517	άνεχ. Αμδύρεργον 9 Μαρτ. διά Κιουρασόδ
ΓΕΩΡΓΕΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» . . . . .	45	7253	διηλώθε Παναμά 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπούς» . . . . .	45	7255	άνεχ. Πειραιάδ 25 Φεβρ. διά Θλωσιγκ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαραντικτα» . . . . .	45	7256	έφθ. Μπάραρον 5 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» . . . . .	66	30000	άνεχ. Λίνεβον 3 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ» . . . . .	54	18790	άνεχ. Λάς Πάλμας ρόδη 2 Φεβρ. διά Κούδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ» . . . . .	35	5028	άνεχ. Ραβέννα 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ. Π. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αουρορά» . . . . .	43	8531	άνεχ. Πειραιά 6 Φεβρ. διά Ριζέ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντίνουντ» . . . . .	22	1731	άνεχ. Μαγκαλόρε 2 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» . . . . .	31	2841	διηλώθε Βιρραλάτρ 13 Φεβρ. διά Λίθερπουλ
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιάν» . . . . .	43	7166	έφθ. Λιθόρο 5 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππικ & Ιντάρτορ» . . .	41	8520	άνεχ. Πειραιά 18 Φεβρ. διά Κπέμε
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» . . . . .	39	30051	άνεχ. Αμπαντάν 16 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια» . . . . .	40	5550	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. διά Βαλπαραίσο
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7145	διηλώθε Βιρραλάτρ 23 Φεβρ. δι' Αλβανίαν
ΓΕΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» . . . . .	45	7240	άνεχ. Σάουεζ 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΙΟΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορδίον» . . . . .	63	34517	άνεχ. Μπιουάντ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΕΜ (δεξ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούριο» . . . . .	52	10593	διηλώθε Βιρραλάτρ 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστάδια» . . . . .	52	702	έφθ. Σαβένα 8 Μαρτ.
ΓΚΛΟΑΝΤ ΣΤΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ουσεαν Τάνκερ» . . . . .	41	11873	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 3 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» . . . . .	34	1803	άνεχ. Ιμπιγκαχάρ 9 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΓΚΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκριάτια» . . . . .	39	1626	εις Μπαραρούκαλλα ρόδη 9 Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ» . . . . .	64	15282	άνεχ. Χάμπτον 2 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» . . . . .	44	7244	διηλώθε Σάρροτς 5 Μαρτ. διά Λανούφ
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζουνό» . . . . .	55	27278	άνεχ. Σάρροτς 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλερτ Γκρατίτοιντ» . . .	54	13256	διηλώθε Σάουεζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ' ΙΣ' (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλερτ Γκλέν» . . . . .	53	13256	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλερντ Γκλέν» . . . . .	54	28232	άνεχ. Ν. Ορλέανην 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΣΠΑΡΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαζόύλη» . . . . .	57	13750	άνεχ. Κριοτομάλ 20 Φεβρ. δι' Αμμουσαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουίκας» . . . . .	55	27278	άνεχ. Ν. Ύρκην 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινφου» . . . . .	57	25490	διηλώθε Βιρραλάτρ 2 Μαρτ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασισινάκι» . . . . .	57	26031	άνεχ. Μπέλαρστ 27 Φεβρ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΝΣ (δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστος» . . . . .	57	26031	άνεχ. Μπέλαρστ 27 Φεβρ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπολκάρι» . . . . .	43	12805	διηλώθε Φινιοτέρο 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπιτούνιν» . . . . .	43	14309	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.) . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οικος Νάρχου» . . . . .	50	17588	εις Ρεζάριο ρόδη 26 Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λινόσανδρος» . . . . .	49	17598	άνεχ. Περο. Κόλπον

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόντ .....	57	20533	άνεκ. Κικούμα 23 Φεβρ. (διαταγάς) διπλήθε λάδεστον 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Φουόρλντ Πίτσι» .....	49	13956	άνεκ. Σάν Λορέντζο (Βεν.) 2 Μαρτ. διά Μπούκεπορτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	ετ. «Η'στον» .....	53	12843	άνεκ. 'Άμβούργον 25 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ .....	(N.A.T.)	Γουόρλντ Σιεφτάιν .....	58	11201	άνεκ. Ντώρμπαν 8 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μερκιουρί Τάνκερς» .....	43	12793	διπλήθε Σουεζ, 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ .....	(N.A.T.)	ετ. «Καροξ» .....	44	12805	έφθ. Βαρκελώνην 9 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Νιουφεινη» .....	58	11200	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	διπλήθε Παναμά 28 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ .....	(N.A.T.)	ετ. «Φρεδρόπιτο» .....	43	12846	έφθ. Ράς άλα Καφζ 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΙΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Περσεφόνη» .....	64	47344	άνεκ. Κοκούρα 2 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μπορος» .....	59	9171	έφθ. Λιθερπούλ 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙΤΝΤΣΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Αντιγόνη» .....	65	47344	έφθ. Μένα 'Αχαϊάτη 8 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Οριεντάλ» .....	52	12705	άνεκ. Ντέρπερταν 10 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΓΡΑΝΑΔΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Σεγκοβία» .....	58	10180	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκα 24 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Γρανίκος» .....	44	7282	έφθ. Τεργέστον 6 Μαρτ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Αστρομεντώρι» .....	18	1545	άνεκ. Μασσαλίαν 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΑΝΑΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	Κοντινεντάλ & Μεντίτερ. .....	53	12705	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 9 Μαρτ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μηριότολ» .....	44	7235	έφθ. Λιθερπούλ 8 Μαρτ.
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Σάμαρος» .....	66	17057	άνεκ. Ανάκυρα 2 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ν. (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ιωάννης» .....	44	7255	έφθ. Λίθερπούλ 8 Μαρτ.
ΔΕΣΣΠΟΥ (π.) .....	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα .....	53	5579	άνεκ. Λός 'Αντζελες 27 Φεβρ. διά 'Ακαπούλου
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Εσπεραντζά» .....	44	7207	άνεκ. Μόζι 1 Μαρτ. διά ΗΠΑ
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ .....	(N.A.T.)	'Α'φοι Σιγάλα .....	29	2935	διπλήθε Ουζάν 8 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΔΗΜΗΤΡΑ .....	(N.A.T.)	ει. «Αθλος» .....	43	8602	άνεκ. Αύγυστον 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	ετ. Αιτζιαν .....	44.	7258	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διά 'Ινδιαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ουσανίκα» .....	65	28000	διπλήθε Μπρόναμποτελ 3 Μαρτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Οινουσσα» .....	37	1917	διπλήθε θέσουτον 5 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΟΣΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μινερβά» .....	44	13488	άνεκ. Λός 'Αντζελες 27 Φεβρ. διά 'Ακαπούλου
ΔΙΑΝΑ .....	(N.A.T.)	Κυπριανού .....	43	7187	άνεκ. Λονδίνον 21 Φεβρ. διά Βαγκούμπερ
ΔΙΑΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Καριμπιαν» .....	44	7257	άνεκ. Βαλένθια 5 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Διάνα» .....	52	3695	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 3 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Πλασιότο» .....	40	2819	εις Μπίτια Χέντ 8 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΔΑΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	έφθ. Χόρ άλα Αμάγια 9 Μαρτ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΔΑΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Τισενεν» .....	52	12523	έφθ. Σπάττα 4 Μαρτ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Γκολφόφι» .....	44	7264	έφθ. Κόμπι 24 Φεβρ.
ΔΡΟΜΩΝ .....	(N.A.T.)	ετ. «Άλτα» .....	45	12813	έφθ. Σάντος 26 Φεβρ.
ΔΡΙΡΙΕΥΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Κυκνος» .....	64	17487	άνεκ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) από 27 Ιαν. διά 'Ιαπωνιαν
ΔΡΩΣΙΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Διαρριευς» .....	58	6331	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Διωρίς» .....	54	6042	διπλήθε Παναμά 25 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΕΒΜΑΡ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μονρόδια» .....	57	13711	άνεκ. Λειψές 1 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	«Γαυντέσιον 'Αρμαντόρες» .....	43	8184	έφθ. Νεκοτέσα 2 Μαρτ.
ΕΖΕ .....	(N.A.T.)	Νόρο 'Ατλαντικ .....	63	15983	άνεκ. Αμέρερον 10 Μαρτ. διά Κή Γουέστ
ΕΖΝΑΡ ΘΩΡΣΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ελεσονότη» .....	39	6697	ίδε: «ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II», ώς μετωνυμόσθιν
ΕΘΝΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Γουεστγουώντερς» .....	65	38529	διπλήθε Σουεζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Δράκες» .....	56	10329	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 Φεβρ.
ΕΛΑΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Διμπανέζ» .....	53	1280	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 Μαρτ.
ΕΛΑΝΤ .....	(N.A.T.)	ετ. «Γκλόμπιαν Τάνκερς» .....	43	17297	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΕΛΕΑΝΟΡ .....	(N.A.T.)	ετ. «Τένεσα» .....	43	7263	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά 'Αμέρερον
ΕΛΕΑΝ Κ. (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ελανσάνδρα» .....	43	7244	άνεκ. Χονολούλου 21 Φεβρ. διά Κεελόγκ
ΕΛΕΝΗ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Αλμπατροσ» .....	45	7160	έφθ. Νεκοτέσα 20 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Σέισικ» .....	34	4163	άνεκ. 'Αλ' δρειαν 6 Μαρτ. διά Λίμνην
ΕΛΕΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Αράγκουα» .....	38	5500	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Βιότια Ρίος» .....	52	12228	άνεκ. Αμέρερον 4 Μαρτ. διά ΗΠΑ
ΕΛΙΖΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ελευθέρερουπολίς» .....	44	13066	άνεκ. Ν. Υόρκην 10 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΕΛΙΚΟΣ (σημ. Γιβρ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ντόρινι» .....	44	7151	άνεκ. Αμέρερον 10 Μαρτ. διά Καμαΐσι
ΕΛΛΑΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ανιτα» .....	33	5432	εις Νοβορωσίσκην από 6 Φεβρ.
ΕΛΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Εδραλλον» .....	52	11466	διπλήθε Γιρβαλτόρ 10 Μαρτ. διά Λάγκος
ΕΛΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	ετ. «Σάγκα» .....	56	10312	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Μαρτ. διά Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΡΕ (π.) .....	(N.A.T.)	Μ. Καραγεώργης .....	44	7555	διπλήθε Παναμά 16 Φεβρ. διά Ντά Νάγκ
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Παλλαρά» .....	35	4963	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΠΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Βαγκουαρντή» .....	55	12134	άνεκ. Αρούμπαν 5 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΝΟΣΙΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ελπίης» .....	42	7106	άνεκ. Αμέρούργον 28 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΠΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ερκουλές» .....	43	7162	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 22 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ναδιέρα Φινανς» .....	58	17749	διπλήθε Παναμά 7 Μαρτ. διά Γκουαγιακάν
ΕΡΟΤ'Κ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ροκέτη» .....	43	7242	διπλήθε Κων (πολ') 5 Μαρτ. διά Μεσογείου
ΕΣΣΕΡΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ατλαντίς» .....	57	10689	έφθ. Γιανδάτα 10 Μαρτ. διά Καμαΐσι
ΕΥΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μοντελίντο» .....	57	6046	άνεκ. Βιλέλιαντον 2 Μαρτ. διά Κέππη Τάουν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Παναγία» .....	42	2720	άνεκ. Μπάρερον 10 Μαρτ. διά Κόρραμασχρ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ιντηπεντένες» .....	43	7231	εις Σιντόνια (Επικευαί)
ΕΥΑΓΓΕΛΕΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Λεανδρός» .....	19	3858	έφθ. Αλ' δρειαν 7 Μαρτ. διά Ρένι
ΕΥΑΝΑΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μαρφουεντέ» .....	29	4248	διπλήθε Φόρελαντ 9 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Πασιοφίκ Όιλι» .....	66	39494	εις Γιοκοχάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΕΥΒΟΙΑ .....	(N.A.T.)	Ελλενικά Σπητηγ. & Ιντάστρ.	43	8482	άνεκ. Βιλαγκάτων (Ν.Κ.) 21 Φεβρ. διά Σουεζίαν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μάγκνα» .....	64	35520	άνεκ. Αντέν 7 Μαρτ. διά Ζαμπάλ Νταννά
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Οσεαν» .....	42	6975	έφθ. Λαττάκια 24 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Προμπθεύς» .....	54	11208	άνεκ. Κοκούρα 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. .....	(N.A.T.)	ετ. «Ορφέυς» .....	64	34593	διπλήθε Σουεζ 5 Μαρτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Καλδζαν» .....	55	10053	έφθ. Ναγκόνια 15 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Πλανοσέανικ» .....	54	18730	άνεκ. Περο. Κόλπον από 6 Φεβρ. διά Καοσιούγκ
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Ποσειδών» .....	56	30150	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Εύκρισια» .....	59	9003	έφθ. Μαντράς 8 Μαρτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μαρνεπούνο» .....	54	20896	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκου 9 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	ελλ. ουμφέροντα .....	43	2896	διπλήθε Κων(πολ') 9 Μαρτ. διά Μεσογείου
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ρεύμαρ» .....	49	17613	διπλήθε Σουεζ 5 Μαρτ. διά 'Ερυθρόν
ΖΑΜΠΕΖΙ .....	(N.A.T.)	ετ. «Βεκτάρω» .....	65	35527	άνεκ. Χάργκ 'Αιλαντ 9 Μαρτ. διά Μιλάζο
ΖΑΝΙΤΤΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Δαμπραντόρ» .....	44	9894	διπλήθε θέσουτον 26 Φεβρ. διά Γκάλεστων
ΖΑΝΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Αντιριαν» .....	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 25 Φεβρ. διά 'Ιταλιαν
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ετ. «Χέμλοκ» .....	44	10393	άνεκ. Πόρταλαν (Με) 27 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΖΕΦΟΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	άνεκ. Τρινκομαλί 13 Φεβρ. διά Μορμούγκαδό
ΖΕΦΟΜΑΝΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Βόταν» .....	43	7273	άνεκ. Μελίλα 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΖΕΘΟΝΥΜΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Φιαντόρα» .....	55	20449	άνεκ. Αμμουσιάν πιάνη 27 Φεβρ. διά Μιλφόρντ Χάφεν
ΖΕΘΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Τρανσατλάντικα» .....	45	14418	έφθ. Γιοκοχάμα 6 Μαρτ.
ΖΕΘΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	ετ. «Πρέβεδαν» .....	48	4574	άνεκ. Χάλιφαζ 27 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΖΗΡΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο» .....	43	7180	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 Φεβρ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΖΗΡΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Βιαντόρο» .....	65	23535	άνεκ. Πόρτ Ελλάπεθ 3 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΖΗΡΑΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ζάντε» .....	46	7369	έφθ. Σαίν Λου (Ροδανού) 6 Μαρτ.
ΖΗΥΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	ετ. «Ζενεναΐρις» .....	43	7183	έφθ. Ρεντί 26 Φεβρ.
ΖΗΥΡΑ .....	(N.A.T.)	ετ. «Θέρροις» .....	49	5685	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ.
ΖΗΥΡΑΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Θέρροις» .....	50	1845	εις Παλέρμου από 29 Δεκ.
ΖΗΥΡΑΣ .....	(N.A.T.)	ελλ. ουμφέροντα .....	57	10316	άνεκ. Καλκούταν 7 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΖΗΥΡΑΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Σινηπορτ» .....	44	2705	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 3 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΖΗΥΡΑΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Νεπτούνια» .....	63	15982	άνεκ. Μουρόρα 21 Φεβρ. διά Περού
ΖΗΥΡΑΣ .....	(N.A.T.)	ετ. «Μαρλάπα» .....	44	7194	έφθ. Κορκο

ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσούναον»	20	2253	άνεχ. Πύλον 4 Μαρτ. δι' Ισπανίαν εἰς Πέραμα ἀπό 4 Φεβρ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	ἔφθ. Ν. Υόρκην 28 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούσκιο»	44	12646	διπλής Παναμά 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραφόλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Μένα Άχμαντι 3 Μαρτ. διά Ούλσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδημικ»	65	30515	ἔφθ. Ρεντί 5 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 2 Μαρτ. διά Παναμά
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευ»	63	13516	διπλής Γιόραλτάρ 28 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσούμ»	53	13555	ἔφθ. Κολούμπια ρίβερ 7 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαιρ»	56	10422	ἔφθ. Γιοκοχάμα 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντφορντ»	63	13517	ἔφθ. Τζάκονθιλλ 7 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	άνεχ. Μελδούρνην 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπαλ»	53	22531	διπλής Λίζαρτ 10 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Άυτραλίς»	47	5188	άνεχ. Τόκιο 25 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σούσεζ»	48	5144	άνεχ. Αμέρεροαν 2 Μαρτ. διά Χιούστον
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμόλευ»	53	7602	άνεχ. Βρέμπν 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	53	7021	άνεχ. Βρέμπν ἀπό 3 Φεβρ. (διαταγάς)
ΙΡΙΣ II (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	άνεχ. Καζαμπλάκαν 2 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	ἔφθ. Μη. Αύρες 2 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούνέδα»	17	1295	άργει Άμπελάκι ἀπό 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	άνεχ. Μαλάγα 3 Μαρτ. διά Ταρραγκόνα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εορρώ»	58	10077	ἔφθ. Σπάτλ 9 Μαρτ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμδάσα»	43	7297	διπλής Αγ. Βικέντιον 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκιοθάνη»	42	7020	διπλής Σουέζ 1 Μαρτ. διά Τζένταν
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπη»	44	2850	άργει Τάιν ἀπό 6 Ιαν.
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδη»	57	12618	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλεινικ Σιπ. Ιντάστριτς	43	8529	ἔφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	ἔφθ. Τζάκονθιλλ 9 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Αμοτερνταμ ἀπό 29 Ιαν. διά Μη. "Αύρες
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα»	46	3749	άνεχ. Βιζαγκαπανάμ 8 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ (ΕΠΩΛ.)
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	57	10122	ἔφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΚΑΤΙΠΡΙΤΖ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	30	2377	διπλής Κωνιών) πολιν 27 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουέστ Γουώπτερη	56	12788	άνεχ. Βαγκούθερ 4 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικιμαρ»	46	1921	ἔφθ. ΕΠ. δρειαν 6 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρέγκαλ»	65	23524	διπλής Λάδεστιν 15 Φεβρ. διά Χίλιν
ΚΑΛΙΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεχ. Γιαβάτα 20 Φεβρ. διά Ματαντί
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπης»	43	8687	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. δι' ΑΙΔΙ δρειαν
ΚΑΛΛΗ ΕΛΠΙΣ (οπιμ. Γιθρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλλιθεα»	39	4664	έφθ. Λός Αντζελες ἀπό 11 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικίνεν»	29	2666	έφθ. Καιμπάριεν 2 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκον»	63	17057	εἰς Μη. "Αύρες ἀπό 1 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλαντζα»	56	10015	άνεχ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαντήπη»	43	2874	άνεχ. Τόκιο 7 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	32	1551	ἔφθ. ΑΙΔΙ δρειαν 28 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητροφόντσης»	24	2060	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	20899	έφθ. Πόρτ Σουέζ 11 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΩΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιδός»	64	18995	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 9 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατρουνούέδο»	37	5137	έφθ. Αμέρεροαν 5 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Ωκλαντ 23 Φεβρ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνεταλ»	44	4296	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάλι»	58	14606	έφθ. Βαμδάνη 6 Μαρτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Σάντος 7 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Γκληδύκ 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	έφθ. Βενετίαν 1 Μαρτ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλίο»	56	16226	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΕΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Βαγκούθερ 26 Φεβρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλγκετ»	41	6799	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούστριαλ δρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Γιοκοχάμα 2 Μαρτ. διά ΑΙΔΙ
ΚΙΓΚ ΧΩΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρο»	59	24333	άνεχ. Βαγκαρέ 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανο»	56	21131	έφθ. ΑΙΔΙ 22 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	έφθ. Γένοβαν 8 Μαρτ.
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνα»	58	20487	άνεχ. Χόρ αλ' Αμαγία 2 Μαρτ. διά Τεργεότην
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	άνεχ. Σεμπούτο 10 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλέμοπαλ»	52	11157	έφθ. Επισκευαία (έπισκευα)
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεύλνα»	56	23232	άνεχ. Ράς ές Σιέρ 8 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΛΕΑΝΟΗΣ	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασθίρης	27	5411	διπλής Μπρόνομποτελ 25 Φεβρ. διά Κούβαν
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουντ Σουίντη»	59	10400	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ.
ΚΛΥΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλευτόλας»	42	7176	έφθ. Βίλλα Κοντοτίούσον 21 Φεβρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανικ Πετρόλ»	58	22129	διπλής Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	έφθ. Χιούστον 9 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρχα»	43	7260	άνεχ. Κολόμπο 8 Μαρτ. διά Ρεντί
ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάτον»	53	12107	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 7 Μαρτ.
ΚΟΡΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρρου»	53	10875	άνεχ. Σιράνιαν ρόδις 19 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΚΟΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουΐλλα»	19	2949	άνεχ. Αύγουάστον 4 Μαρτ. διά Καζαμπλάκαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοσόνεντς»	53	12062	άνεχ. Βενετίαν 5 Μαρτ. διά Λίθανον
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Βάρδος»	56	12843	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελλέσιον»	52	12132	έφθ. Γκόττεμπουρκ 7 Μαρτ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράθεν»	44	7261	έφθ. Χόγκ Κόγκ 20 Φεβρ.
ΚΟΣΜΙΚ (υικτάνη)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστρούντερ»	55	12500	άνεχ. Χόρ αλ' Αμαγία 2 Μαρτ. διά Τεργεότην
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτα Μόνφαντλαντ»	45	8492	έφθ. Μορμούγκαδο 15 Φεβρ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΞιλιαρι»	41	5173	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέδα»	63	30705	έφθ. Νιού Χάφεν 8 Μαρτ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ (Με) 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιλκουέρεας»	56	10567	διπλής Ντόβερ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ηατέρερ ΣΠ. Τράνσονπορτ»	62	14963	έφθ. Τοιμόπολη 28 Φεβρ.
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδουμος»	49	7478	έφθ. Λόρεάνη 4 Μαρτ.
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελλα»	57	17897	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διά Μη. "Αύρες
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόδυ»	44	14878	άνεχ. Αίδι 7 Φεβρ. διά Λόμανταν
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιεν»	44	1401	έφθ. Πορτ Σουέζ 4 Μαρτ.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαδιόζα»	44	7135	έφθ. Μπαντάντσαρ 19 Φεβρ.
ΚΥΡΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Ντιπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσις»	38	6032	έφθ. Ντακάρ 27 Φεβρ. διά Σασσαντρα
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	56	4031	έφθ. Ν. Όρλεάνη 4 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καραδένα»	43	7132	διπλής Ηβραϊτάρ 4 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13755	έφθ. Χάμπον ρόδις 7 Μαρτ. διά Κέππ Τάουν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουατόριαλ»	48	1534	έφθ. Μασσάσια 18 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Μαρτ. δι' Αύγουάστον
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορούκο»	43	7239	διπλής Παναμά 27 Φεβρ. διά Βερακρούζ
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	53	34594	έφθ. Εποντάρη 22 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΛΑΙΔΗΑΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	45	6172	άνεχ. Καμπάνα 7 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπο»	44	7274	διπλής Σάντα Κλαρά 27 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	55	27462	έφθ. Καλάρι 27 Φεβρ. διά Βερακρούζ
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκωμ»	65	34185	έφθ. Αίδι 1 Μαρτ.
ΛΑΜΠΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οιδεο»	44	8299	διπλής Παναμά 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	έφθ. Μη. "Αύρες 7 Μαρτ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόλεα»	48	9511	διπλής Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	26	

ΛΕΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα» .....	56	10048	έφθ. Ν. Όρλεάνην 28 Φεβρ.
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικ» .....	43	7176	άνεχ. Μαυρίκιον 26 Φεβρ. διά Βόρ. Κίναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	άνεχ. Βιλλελμοσαντ 3 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σίται» .....	57	10499	έφθ. Χάλιφας 6 Μαρτ.
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας» .....	40	5172	διπλής Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΛΗΤΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	53	12577	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βομβάν
ΛΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξανδρα» .....	42	7252	έφθ. Καζαμπλάνκαν 22 Φεβρ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιττλ Τζων» .....	54	1604	έφθ. Αντεν 5 Μαρτ.
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιο Άζουλι» .....	57	21123	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.ρ.) 3 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΛΟΥΔΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τραοπ.» .....	43	8463	διπλής Παναμά 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΟΥΤΖΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πασιφίκα» .....	54	11827	άνεχ. Παρεγκάνη 23 Φεβρ. διά Βαγκούμπερ
ΛΟΥΣΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	7584	άνεχ. Όζακαν 18 Φεβρ. διά Βαγκούμπερ
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας» .....	43	7228	άνεχ. Σεμπού 10 Μαρτ. διά Τζένταν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	58	27526	άνεχ. Αμέρεραν 7 Μαρτ. διά Πόρτ Σαϊδ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο» .....	59	27466	άνεχ. Ν. Ύρκην 22 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεοτίνο» .....	29	6638	διπλής Παναμά πάντο 10 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΛΥΡΙΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέιον» .....	64	29396	άνεχ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΩΖΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιωζάν» .....	52	2980	άνεχ. Αρκάπα από 3 Φεβρ. διά Κοσσείρ
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιώρης» .....	43	2847	διπλής Κων
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιέβαντ Σιππιγκι» .....	47	2306	έφθ. Βίλλα Κονοτιτίουσον 27 Φεβρ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπράονι» .....	44	7060	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ» .....	63	15983	άνεχ. Πούντα Καρτόν 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	13592	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαρτ. διά Σιράτσα
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	διπλής Παναμά πάντο 10 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ φ. (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	44	7128	άνεχ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Κυπριανού .....	43	7145	άνεχ. Αρκάπα από 3 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα» .....	43	7255	έφθ. Σάντερφιορδ 4 Μαρτ.
ΜΑΝΩΛΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης» .....	42	7260	άνεχ. Μητσία Μηλάγκο 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Άθως» .....	44	7155	άνεχ. Ριο Ιανέριο 7 Μαρτ. διά Σαλαδόρ
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. διά Αγ. Βικέντιον
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτόπτο» .....	44	7190	διπλής Αγ. Βικέντιον 2 Μαρτ. διά Οδοσόν
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΑΛΑΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	Ούσιτιλφ .....	50	9847	έφθ. Σάντερφιορδ 4 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκοι» .....	57	20564	άνεχ. Μητσία Μηλάγκο 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσού» .....	27	1554	άνεχ. Μουρόφαν από 10 Ιαν. διά Αργεντινήν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατής .....	30	4620	άνεχ. Ριο Ιανέριο 7 Μαρτ. διά Σαλαδόρ
ΜΑΡΓΚΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναθιέρο» .....	62	8951	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. διά Αγ. Βικέντιον
ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναγιά» .....	43	2743	διπλής Αγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. διά Μπάραν
ΜΑΡΗΛΙΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίται» .....	48	1911	έφθ. Σάντερφιορδ 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	43	8426	άνεχ. Μητσία Μηλάγκο 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αννιτσα» .....	43	7273	άνεχ. Μουρόφαν από 10 Ιαν. διά Αργεντινήν
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μισιάπα» .....	44	7254	άνεχ. Ριο Ιανέριο 7 Μαρτ. διά Σαλαδόρ
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ .....	(N.A.T.)	M. & Σ. Σπηληγ .....	44	7252	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Μαρτ. διά Αγ. Βικέντιον
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίτερ» .....	64	34594	διπλής Αγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. διά Μπάραν
ΜΑΡΙΑ Τ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεόβαντ Μαρίτ.» .....	42	7203	έφθ. Μη. Αύρες 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνι» .....	43	8518	εις θεον 49.21 Β. - 3.35 Δ. Μαρτ. 9 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	Βίντι Φράύτερ .....	43	6962	άνεχ. Γενόβαν 8 Μαρτ. διά Χοδεΐδα
ΜΑΡΙΑΖΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άργυρου» .....	38	5543	άνεχ. Αρκάπα 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	43	7202	άργει Ρόττερνταμ από 5 Ιαν.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	11022	άνεχ. Χούλι 8 Μαρτ. διά Νέμιουρς
ΜΑΡΙΕΙΔΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονύα» .....	52	10892	διπλής Παναμά 21 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλο Νόρτε» .....	44	7212	άνεχ. Ταλκαχούνα 8 Μαρτ. διά Καλλάο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανούτρα» .....	56	20207	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 21 Φεβρ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακίραμάρ» .....	61	8951	έφθ. Αγ. Βικέντιον 28 Φεβρ. διά Κολόπο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ» .....	43	7253	άνεχ. Τεργέστην 8 Μαρτ. διά Λίθανον
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	44	7279	άνεχ. Χιούντον 9 Μαρτ. διά Βεραβάλ
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπούνο» .....	51	10451	άνεχ. Πειραιά 7 Μαρτ. διά Κοσιν
ΜΑΡΙΝΑ Λ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα» .....	63	15364	εις θεον 48.16 Β. - 10.23 Δ. Μαρτ. 6 διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστέλλα» .....	65	19758	έφθ. Χάρρων 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίνετς» .....	44	7150	άνεχ. Καλλάοι από 9 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΜΑΡΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ» .....	45	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΙΑΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντιμαρκ» .....	48	2739	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	58	4576	άνεχ. Σάντος 7 Μαρτ. διά Φροτάσουν
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	άδ. οφαλιού .....	50	16027	έφθ. Ροζάριο 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	11901	άνεχ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	10467	έφθ. Βιλλελμοσαντ 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	43	7234	άνεχ. Πειραιά 8 Μαρτ. διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα» .....	43	7232	άνεχ. Λορ. Μαρκές 28 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτονύα» .....	43	7124	διπλής Βαρκελώνη 1 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΜΑΡΙΧΡΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ» .....	40	5147	εις Πέραμα πάντο 15 Οκτ.
ΜΑΡΚΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ» .....	42	7244	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΜΑΡΛΙΝΤΟ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεδίτοιο» .....	46	2270	έφθ. Μουρόφαν 7 Μαρτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία» .....	44	7250	διπλής Ούζαν 9 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος» .....	54	16023	διπλής Σουέζ 9 Μαρτ. διά Ινδίαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ» .....	43	7263	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλι» .....	44	7251	άνεχ. Αύγούστον 7 Μαρτ. διά Χάρρων
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόδωμικ» .....	64	9390	άνεχ. Βαρκελώνη 1 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	Οίκος Ευσταθίου .....	48	2346	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σιππιγκι» .....	20	1512	έφθ. Αλλαρέιαν 4 Μαρτ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ .....	(N.A.T.)	Τράνσπορτ Ναθιγκ. .....	40	7121	άνεχ. Χάρμπον 3 Μαρτ. διά Ινδίαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα» .....	29	4537	διπλής Σουέζ 4 Μαρτ. διά Ερυθρών
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας» .....	65	34185	άνεχ. Αίλ όρος Γκραίν 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΙ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εουρόπεαν» .....	40	1953	έφθ. Μπιλράπο 25 Φεβρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριβέλλα Μότοροι» .....	57	8855	έφθ. Μαντράς 8 Μαρτ.
ΜΕΓΙΣΤΗΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή» .....	28	2288	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. διά Μόκα
ΜΕΛΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο» .....	45	7264	έφθ. Αλλαρέιαν 19 Φεβρ.
ΜΕΛΙΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας» .....	57	11691	διπλής Πόρτ Σαϊδ 7 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΕΛΙΤΗΣ .....	(N.A.T.)	I. Νάκας .....	27	2766	έφθ. Τροπολίν (Λιθύνης) 19 Φεβρ.
ΜΕΛΙΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράλλα» .....	54	12308	έφθ. Ήοτκαρ 9 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) .....	έπ. A.N.T.	έτ. «Αστούριας» .....	58	20894	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Ατλαντικόν
ΜΕΡΛΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρού» .....	45	7190	διπλής Μπρόνομποτελ 13 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑI (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γουόρπου» .....	41	6782	έφθ. Κάδικ 25 Φεβρ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8537	διπλής Υάλδεοντ 9 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΜΗΤΕΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ, Μ.Σ.» .....	43	7263	άνεχ. Πόρτερνταμ 9 Φεβρ. διά Λάδεοντ
ΜΗΛΗΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» .....	49	17905	άνεχ. Ντάκαρ 1 Μαρτ. διά Πύλον
ΜΙΜΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεθέ» .....	36	1965	άνεχ. Μποκρέιν 7 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοστέλλα» .....	41	9260	εις Π. Αύρες από 26 Ιαν.
ΜΙΝΟΤΑΥΓΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο» .....	65	28313	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Φεβρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνιν Πετρόλεουμ» .....	58	22129	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ ΛΑΒΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οθεάνικ» .....	56	8390	άνεχ. Ικούκουε 2 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. Ζ. (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερι» .....	53	11289	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοιση» .....	44	7543	έφθ. Χούκ Κογκ 17 Φεβρ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΜΜΑΖΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσέ» .....	29	9307	διπλής Βαρκελώνη 13 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΜΜΑΖΙΑ III .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκο» .....	65	18400	άνεχ. Γενόβαν 23 Φεβρ. διά Τομπάτα
ΜΠΑΛΛΜΟΡΑΔ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	2066	έφθ. Κορούννα

ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «"Ανεμοί» . . . . .	45	3486	άνεχ. Λισσαβώνα 7 Μαρτ. διά Κπέμες
ΝΑΓΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νανός» . . . . .	37	7699	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΝΑΓΟΣ (Λιβάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής» . . . . .	43	7092	άνεχ. Ντακάρ 8 Μαρτ. διά Τακοράντι
ΝΑΠΙΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» . . . . .	57	23690	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΑΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» . . . . .	43	7228	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγκού» . . . . .	57	9990	άνεχ. Ήπιχαρ 24 Φεβρ. διά Χιούστον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς» . . . . .	58	12624	άνεχ. Σαδάννα 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ» . . . . .	58	24068	άνεχ. Λός Αντζελες 27 Φεβρ. διά Ντουμπάι
ΝΕΔΙ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς» . . . . .	42	7227	διπλής Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΝΕΙΛΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ναοίεντο» . . . . .	56	10693	διπλής Παναμά 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΛΛΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα» . . . . .	38	4996	έφθ. Λισσαβώνα 8 Μαρτ.
ΝΕΜΕΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη» . . . . .	42	9730	διπλής Παναμά 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΡΒΙΩΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα» . . . . .	44	8536	έφθ. Βερακρούζ 19 Φεβρ.
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» . . . . .	64	16073	άνεχ. Ν. Όρλεανην 28 Φεβρ. δι' Αμμουάιν Μπαιν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» . . . . .	58	24256	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΗΗΕΡΤΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» . . . . .	52	11267	άνεχ. Λοντόντερος 8 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΝΙΚΟΗΜΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	45	3739	έφθ. Τρίνινταν 8 Μαρτ.
Ν. Α. ΜΑΕΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μαρίνα» . . . . .	18	2447	έφθ. Κορραμάχη 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάρδια» . . . . .	43	7121	έφθ. Μπακία Μπλάγκα 28 Φεβρ.
ΝΙΚ. Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . . .	64	34938	διπλής Σουέζ 1 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη» . . . . .	53	12396	έφθ. Σαιν Τζών 21 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μασχερένταια» . . . . .	43	7228	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	Oίκος Μαρί . . . . .	58	8028	έφθ. Χάλιφα 6 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας» . . . . .	43	7294	διπλής Αγ. Βικέντιον 2 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΝΙΚΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιτάλεξ» . . . . .	46	2927	έφθ. Σέταν 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άζορες» . . . . .	45	7003	άνεχ. Ντάρ ές Σαλδή 28 Φεβρ. διά Δυτ. Αυστραλίαν
ΝΙΚΟΣ Β. (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μητροφάνης» . . . . .	42	2873	έφθ. Ιμιγκάχ 8 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ Σ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» . . . . .	44	2757	διπλής Πόρτορ 5 Μαρτ. διά Σεμπένικο
ΝΙΤΡΙΚ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλα Μπλάγκα» . . . . .	44	7180	άνεχ. Αλ' δρειαν 5 Μαρτ. διά Θέουταν
ΝΙΟΒΙΔΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπτερ» . . . . .	44	7063	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 27 Φεβρ.
ΝΙΟΥΓΚΡΟΒ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	Α'. Τασθλίρης . . . . .	42	7172	έφθ. Κάρδαρ 24 Φεβρ.
ΝΙΟΥΜΙΝΤΟΟΥ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	Α'. Τσαθλίρης . . . . .	35	5654	άνεχ. Αντεν 5 Μαρτ. δι' Ειδονυμάσιθ
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Αϊτής) . . . . .	(N.A.T.)	Α'. Τσαθλίρης . . . . .	44	7145	διπλής Μπρόνιμποττελ 19 Φεβρ. διά Κούδαν
ΝΟΕΛ ΛΙΒΑΝΟΥ) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος» . . . . .	41	7251	έφθ. Χαβάνδα 19 Φεβρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουλούσ» . . . . .	58	20451	έφθ. Στεττίν 21 Φεβρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεαν Φράύτερ» . . . . .	44	14800	έφθ. Νορθθίλλ 5 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μίντγουαίπ» . . . . .	58	18184	διπλής Παναμάς από 9 Φεβρ. διά Κόμπε
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟ-Υ' (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρίομ» . . . . .	64	38649	διπλής Πόρτο Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Παλύρωα» . . . . .	56	12402	άνεχ. Εινούσσαρνεν 8 Μαρτ. διά Λιβύνα
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρολέρα» . . . . .	56	18210	έφθ. Αϊλ ές Γκραν 8 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ.» . . . . .	52	12029	διπλής Πότο Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Λιθερπούλ
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	52	12557	άνεχ. Πούντα Καρντόν 24 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΤΑΝΥ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κωνστάντην» . . . . .	25	1473	εις Νεάπολιν από 13 'Ιαν.
ΝΤΑΝΥ ΝΑΜΙΚΙ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουντινγκούροπ» . . . . .	58	17743	διπλής Πότρο Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΑΩΙΚ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Εντερπράζ» . . . . .	58	13545	έφθ. Χένοβαν 22 Φεβρ.
ΝΤΕΑΩΙΚ ΜΙΡΑΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Εντερπράζ» . . . . .	61	13198	άνεχ. Μελβούρνην 7 Μαρτ. διά Φρημάντλ
ΝΤΕΑΩΙΚ ΣΚΑ'Υ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Εντερπράζ» . . . . .	63	13751	έφθ. Σάντο 1 Μαρτ.
ΝΤΕΑΩΙΚ ΟΡΑΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Εντερπράζ» . . . . .	59	13545	έφθ. Ταλκούσανό 5 Μαρτ.
ΝΤΕΡΜΠΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδεον Σηνουαίπ» . . . . .	58	10396	διπλής Παναμά 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα» . . . . .	57	22226	έφθ. Χόμπτον ρόδς 20 Φεβρ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντίζερτ» . . . . .	56	20848	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτίκη» . . . . .	52	20657	εις Τουπλά από 11 Φεβρ.
ΝΤΗΩΙΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊνκέιτορς» . . . . .	60	13847	διπλής Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΤΗΩΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέντερς» . . . . .	44	18671	άνεχ. Λά Γουλέτ 3 Μαρτ. διά Κροτόνε
ΝΤΙΝΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμαρ» . . . . .	13	1216	έφθ. Μπασσαλία 8 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιναμεν-'Εουρόπο» . . . . .	53	12463	διπλής Παναμάς από 11 Φεβρ. διά Μιτζουσίμα
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσιεύνης» . . . . .	50	9956	διπλής Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οίκος Χανδρή» . . . . .	43	11040	άνεχ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διά Μεσσίγειον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζενέραλ Κάρροιρες» . . . . .	58	10483	διπλής Ωλάνιας από 8 Φεβρ. διά Κούδαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες» . . . . .	55	11209	άνεχ. Βοστώνην 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιναμεν-'Εουρόπο» . . . . .	56	8716	άνεχ. Βομβάνην 8 Μαρτ. διά Ούμη Σαΐδ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης» . . . . .	46	10014	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Πάλμας
ΝΤΟΡΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρέζουλοντ» . . . . .	56	10486	διπλής Σουέζ 6 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΤΟΡΕΣΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» . . . . .	58	10396	άνεχ. Κούν Μπαιν 7 Μαρτ. διά Βαγκαρέ
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγίενη» . . . . .	33	6923	διπλής Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΙΓΑ (Λιβάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμουαν» . . . . .	43	7195	άνεχ. Νεάπολιεν 8 Μαρτ. διά Μπάκια Μπλάγκαν
ΟΙΛΙΒΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολιβοσι» . . . . .	48	9821	άνεχ. Βοστώνην 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τοανσατλάντικα» . . . . .	53	17362	άνεχ. Νεάπολιν 28 Φεβρ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΙ'Σ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εξίπτερ Μαριτάιμ» . . . . .	54	17999	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρονέκαν Σίππιγκ» . . . . .	54	13652	άνεχ. Νεάπολιν 24 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμόρδουζ» . . . . .	54	20453	διπλής Σουέζ 13 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Όνάσης» . . . . .	65	38600	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΕ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ» . . . . .	64	32380	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαρτ. διά Τενερίφε
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δεξ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ Μαριτάιμ» . . . . .	65	32400	άνεχ. Φορταλέζαιαν 8 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ» . . . . .	64	38598	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρότιμαρ» . . . . .	65	38608	εις Χάμπτον 28 Φεβρ. διά Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρούδου Σίππιγκ» . . . . .	54	14047	διπλής Σουέζ 27 Φεβρ. δι' Ατλαντικόν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Όνάσης» . . . . .	65	32407	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Βαγκαρέ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινούτις» . . . . .	58	27602	άνεχ. Κάραπον 9 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντάνη» . . . . .	54	14221	άνεχ. Λά Πλάτα 25 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπάριμποντος» . . . . .	53	14009	έφθ. Πάλατα 26 Φεβρ. διά Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ωλύμπικ Όιλ» . . . . .	49	24689	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονούδον Ταύνοπορτ» . . . . .	59	37958	διπλής Σουέζ 28 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ» . . . . .	60	37744	διπλής Σουέζ 5 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίπερτορ Ταύνοπορτ» . . . . .	55	13934	άνεχ. Παρίσιον 2 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερόντο» . . . . .	54	20595	άνεχ. Πούντα Καρντόν 7 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα» . . . . .	54	13665	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οδρέλαντ» . . . . .	49	17792	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ. διά Μερούνα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμπόντες» . . . . .	54	14047	άνεχ. Βικτωρίαν 21 Φεβρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ» . . . . .	49	24689	διπλής Σουέζ 28 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σημύρουκ» . . . . .	54	17999	διπλής Σουέζ 3 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΙ'Μ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάουσ Ατλάντικ» . . . . .	55	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΡΗΝΤΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίπερτορ Ταύνοπορτ» . . . . .	55	13934	άνεχ. Φλώιριδαν 3 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)					

ΟΠΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Λά Έμπρεσσα» ..	56	21090	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πλάναμαρ» ..	34	8378	έφθ. Ρίο Ιανέριο 21 Φεβρ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ορίαρια» ..	44	7165	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 9 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Προσπέρινταντ» ..	54	12449	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαρτ. διά Μελβούρνην
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οριεντ» ..	56	20921	άνεχ. Ακαγιούτλα 7 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΡΙΚΟ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οριζόλι» ..	58	12667	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΟΡΟΣΟΛ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ορο» ..	53	10109	άνεχ. Βιλλελματαντ 4 Μαρτ. διά Μαρακαΐμπο
ΟΣΕΑΝ ΗΙ ΚΛ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Τρανσόδεαν Τανκερδ» ..	53	12065	άνεχ. Βούδανη 28 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Χάννοβερ» ..	49	15773	άνεχ. Λόδς Αντζελες από 2 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.) ..	έτ. «Χάννοβερ» ..	43	8615	έφθ. Λιοσάνθων 5 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.) ..	έτ. «Γκούλοφ Φράύτερ» ..	44	8253	διπλήθε Κωνικού πολιν 8 Μαρτ. διά Πότι
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.) ..	έτ. «Στρίγκυκβιλλ» ..	43	7210	διπλήθε Βιλανίδη 18 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	(N.A.T.) ..	έτ. «Μπλουμπάιν» ..	43	7189	άνεχ. Βίλλελματαντ 4 Μαρτ. διά Μαρακαΐμπο
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Χάννοβερ» ..	57	15724	άνεχ. Ιόλιο 27 Φεβρ. διά Μένα Άμπτουλλα
ΟΣΣΑ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαροσεάνο» ..	56	23234	άνεχ. Γιοκοχάμα 19 Φεβρ. διά Καράτοι
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΣ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πιουν. Ούάιτ» ..	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμα 5 Μαρτ. διά Βούδανη
ΟΥΑΙΤ ΣΗ	(N.A.T.) ..	έτ. «Πιουν. Ούάιτ» ..	43	7125	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 4 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(N.A.T.) ..	έτ. «Σεπτάιντ» ..	43	7261	έφθ. Δάντον 8 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαρίνι» ..	29	2692	έφθ. Καλκούτταν 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κασάγια» ..	58	10659	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 6 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πριο Πάρτο» ..	43	2742	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πασιφίκα Φινανσιέρα» ..	44	7208	έφθ. Ραγκούν 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.) ..	έτ. «Πάτλεμη» ..	45	7133	εἰς Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. (διά Περο. Κόλπον)
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οράιον» ..	54	34426	άνεχ. Σάρροτ 8 Μαρτ. διά Σιδόνα
ΠΑΝΟΗΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πλέμαρτη» ..	54	15481	έφθ. Τάιν 8 Μαρτ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πάναις» ..	43	2867	άνεχ. Αλμπορκ 8 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΠΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαριν Κ.» ..	58	12700	διπλήθε Βορονταίν - Αίλαντ 3 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ. ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ελανδιγκέιτορς» ..	44	7254	άνεχ. Πολώνιο 2 Μαρτ. διά Σικελίαν
ΠΑΝΤΑΡΑΙΔΗ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πραμάτη» ..	37	1575	διπλήθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Νταμάμπι
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Προσπορτιανή» ..	27	2457	άνεχ. Σφαδ 28 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (Π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Στάιλμα» ..	44	3807	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΡΑΜΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.) ..	έτ. «Οσεανικα» ..	43	6721	έφθ. Δάντον 8 Μαρτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πανκόρμπο» ..	59	23607	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 6 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.) ..	έτ. «Άλδρα» ..	61	13903	έφθ. Ν. Ορλέανην 7 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.) ..	έτ. «Ελεάστιολ» ..	65	43600	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.) ..	έτ. «Προσιφικ Γιούνιον» ..	44	14238	έφθ. Ν. Ορλέανην 22 Φεβρ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Λέτεσνα» ..	38	2275	άνεχ. Σουραμπάγια 14 Φεβρ. διά Τέγκαλ
ΠΑΤΜΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Βιασεντούρα» ..	57	10048	έφθ. Τομπά 2 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΪΥ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πλάτριαρχη» ..	43	7172	άνεχ. Χιούστον 22 Φεβρ. διά Σάντος
ΠΑΤΡΙΤΕΙΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πλάτριτσια» ..	43	5122	έφθ. Ριγιέκαν 1 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σαππριορ» ..	44	10448	άνεχ. Ραβένα 4 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.) ..	έτ. «Χάλκοφιλη» ..	43	2881	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 18 Φεβρ. διά Τζορτζτάουν
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Φόρος» ..	30	2861	εἰς Φορταλέσα από 1 Φεβρ.
ΠΕΛΛΗΝΙΩΝ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαροσεάνα» ..	56	24520	διπλήθε Ούζαν 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κορνελλα» ..	54	19190	έφθ. Λόδς Αντζελες 8 Μαρτ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαροσεάνο» ..	56	24502	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (παν.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Τρέιν & Τράνσοπτ» ..	43	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΤ	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	64	10865	έφθ. Ν. Ορλέανην 2 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	58	8692	έφθ. Κόπτη 24 Φεβρ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΞΑΝΤ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	58	10867	άνεχ. Αστόρια 14 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	58	13581	διπλήθε Κιρβαλτάρ 7 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	57	8119	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	56	8001	άνεχ. Στάλνος 20 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	62	10122	διπλήθε Παναμά 3 Μαρτ. δι' Ειδονυμάουθ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	60	8693	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 18 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μονρόδια» ..	44	10172	έφθ. Βαλιμόρην 8 Μαρτ. διά Πασκαγκούλα
ΠΕΣΚΑΡΑ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Λουκάς» ..	65	39494	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πλασιφικ Όιλι» ..	50	2028	άνεχ. Καροσιούγκ από 28 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΠΗΓΑΣΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κάνουπους» ..	53	11886	άνεχ. Καλλάρ 24 Φεβρ.
ΠΙΣΤΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Βάγκουαρητη» ..	43	7204	άνεχ. Γκρέις Χάρπουν από 3 Φεβρ. διά Πουσάν
ΠΙΛΑΝΕΤ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ορένς» ..	56	10992	άνεχ. Κιμπού 3 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΠΛΕΙΑΝ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	58	8414	άνεχ. Κόμπο 9 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.) ..	έτ. «Αλια» ..	53	12513	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 2 Μαρτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαρίθακα» ..	43	7258	άνεχ. Καροσιούγκ από 28 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Βόλη ντι Κομπάρε» ..	57	8549	άνεχ. Γκρέις Χάρπουν από 3 Φεβρ. διά Πουσάν
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Αστρογκράντε» ..	43	7245	άνεχ. Γκρέις Χάρπουν από 3 Φεβρ. διά Πουσάν
ΠΟΠΗ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οσεαν Γουαίπη» ..	38	2561	άνεχ. Αλλάρειαν 3 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΟΡΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ζανόλουκ» ..	42	2808	άνεχ. Χουέλθαν 4 Μαρτ. διά Γάνδον
ΠΟΥΚΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κάζα Μπλάνκα» ..	43	7257	Ίδε: «ΜΕΡΥ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σάσου Ατλάντικ» ..	43	7231	άνεχ. Βενετίαν 24 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σάμποα» ..	48	7404	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαρενκάντο» ..	59	13116	άνεχ. Χάρπουν ρόδις 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΦΕΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Γουέστ Αφρικα» ..	58	8414	άνεχ. Γκλόρικ 3 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μόλοκ» ..	59	12168	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σάνη Πέντρο» ..	44	7192	άνεχ. Χανούλοντα 23 Φεβρ. δι' Ινδίαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Λίγκουερικάνα» ..	57	23693	άνεχ. Πέτριζα 9 Μαρτ. διά Πορτίτοι
ΡΕΝΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κάρντιναλ» ..	43	7265	έφθ. Ντρόμπαν 8 Μαρτ.
ΡΙΒΙΕΡΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ρίο Βαλιόζο» ..	44	7260	άνεχ. Γιαδάτα 8 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.) ..	έτ. «Άθεδούλη» ..	63	12273	άνεχ. Κόμπο 9 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΡΙΟ ΜΑΡ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαραλάτα» ..	43	2760	έφθ. Κόμπε 1 Μαρτ. (δικιαζαί)
ΡΙΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.) ..	έτ. «Ορίεντ» ..	43	2765	άνεχ. Καροσιούγκ από 28 Ιαν. διά Τζακάρταν
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαράρτε» ..	43	6917	άνεχ. Σιδένευ 10 Μαρτ. διά Τάμπον
ΡΟΚΟΒ Β. (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Γουέστερν Σή» ..	58	21028	διπλήθε Παναμά 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΜΕΟ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κομέσιο Ναϊνγκ» ..	56	5288	έφθ. Βαλίδης Μπαι 5 Μαρτ.
ΡΟΥΑΔΑ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαρουσάντρο» ..	33	6850	άνεχ. Χούλλα 4 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Κλάσικ» ..	44	7176	άνεχ. Χονούλου 23 Φεβρ. διά Μπαντά Σαπούρη
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μαρκάδος» ..	43	5340	έφθ. Βαλέντια 20 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οκτωβρίου» ..	50	17902	άνεχ. Τενερίφε 19 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιθ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ολλαζά» ..	50	2736	διπλήθε Ούζαν 8 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΙΜΣ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Στάδσα» ..	43	7239	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Βαπτιστής» ..	42	2727	εἰς Τάρραγκόνα από 7 Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ Π. ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Πόδδορμος» ..	43	7267	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΟΥΚΟ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σηνγουαΐνς» ..	40	5134	άνεχ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤΑΡΙΖ (Κυπ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Νίκη» ..	55	11922	διπλήθε Θοροντάιν - Αίλαντ 5 Μαρτ. διά Μη. Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Αγία Βαρβάρα» ..	43	7206	έφθ. Χιούστον 8 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Σάντα Μαρία» ..	43	7260	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Ντουέρο» ..	42	2727	άργει Τάιν από 12 Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΑΠΟΡΕΡ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οθεροτής Μίννεραλς» ..	43	7267	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΙΩΝΗΡ (π.) ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Οθεροτής Μίννεραλς» ..	44	30886	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΣΑΝΟΥΘ ΑΜΕΡΙΚΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Εμπάρ» ..	47	5361	έφθ. Βούδανη 28 Φεβρ.
ΣΑΠΦΟ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Τέρμαρ» ..	44	7200	άνεχ. Ηλίολη 2 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΣΕΒΙΛΛΙΑΝΑ ..	(N.A.T.) ..	έτ. «Μπερίμπου» ..	44	7207	προσήσας εἰς Μάσολακτε 13 Φεβρ.
	</				

ΣΕ'ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	43	7266	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 Μαρτ.
ΣΕΡΦΩΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλαι»	54	19418	διπλήσε Σουέζ 2 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	58	13944	διπλήσε Παναμά 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΔΑΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινί»	43	7275	διπλήσε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά N. 'Υόρκην
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	διπλήσε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΣΙΦΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	άνεχ. 'Ιλσίλιο από 21 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμιούον»	44	7252	άνεχ. Μπράκε από 11 Φεβρ. διά Σαβάνα
ΣΙΚΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	διπλήσε Παναμά 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΚΟΡΙ		έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Πενσακόλα 9 Μαρτ.
ΣΟΜΕΡΕΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	53	12681	διπλήσε Ούζαν 4 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Ντώρμπαν 2 Μαρτ.
ΣΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παργανόδος»	45	12723	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην Μαρτ. διά Γκάλβεστον
ΣΟΥΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλήσε Παναμά 22 Φεβρ. διά Μόζι
ΣΟΥΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΣΠΑΡΤΑΝ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	41	3496	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΣΠΗΝΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	διπλήσε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Μοκαμέντες
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσες»	64	34593	άνεχ. Χάρκοις 'Αίλαντ 4 Μαρτ. δι' 'Αμμέροαν
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεχ. 'Ηοτζαμ 7 Μαρτ. διά Ντογκές
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Τάνκερς»	56	30150	διπλήσε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΛΑΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτιξ»	43	7230	εις Ροζάριο από 5 Φεβρ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνος»	43	7290	διπλήσε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΤΑΡΑΛΑΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	έφθ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ.
ΣΤΑΣΣΑ (π.)		όδ. Κολλάκη	51	1685	άνεχ. Λισσαβώνα 7 Μαρτ. διά Καζαπλάνκαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)		έτ. «Αντραι»	44	7066	εις Ροζάριο από 8 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	43	2836	εις Κολόμπια από 16 'Ιαν.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφόλντη»	56	16081	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 Φεβρ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαύρο»	56	10360	έφθ. Βαλτιμόρων 27 Φεβρ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος 'Ιγγλεσόν	56	10096	έφθ. Λά Γκουλέτ 4 Μαρτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόννα»	52	12064	άνεχ. Νεάπολιν 28 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Π.)		έλληνικο συμφέροντα	45	4880	έφθ. Σαδόνα 4 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	εις Α' ΛΔ) δρειαν από 3 Φεβρ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδωνι	47	5605	άνεχ. Μη. 'Άρες 8 Μαρτ. δι' 'Αμμούργον
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Τασίοι»	43	8578	έφθ. Γδύνιαν 1 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Μάρ 2 Μαρτ.
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιόπη»	43	7314	άνεχ. Κέππα Τάουν 26 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Άλεξανδρεια»	58	10499	έφθ. Τόκιο 6 Μαρτ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκοι»	44	7045	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Άρμενι»	49	2420	εις Γιουγκοσλαβίαν 25 Φεβρ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθιγκ.»	38	1465	άνεχ. Ριο Γκράντε 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεχ. Ντακάρ 27 Φεβρ. διά Χούλλ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	διπλήσε Παναμά 25 Φεβρ. διά Κόμπε
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	65	19421	έφθ. Άλμπαν (Ν.Υ.) 9 Μαρτ.
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίνορ»	53	12521	άνεχ. 'Αρούμπαν 2 Μαρτ. διά Νιού Μπέντφορδ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	έφθ. Α' ΛΔ) δρειαν από 27 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. Ι. Σαρίδην	22	2201	εις Μασσαλίαν από 6 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II		έλληνικά συμφέροντα	39	6697	έφθ. Γένοβον 7 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τιγκιγκι»	42	7268	άνεχ. Μπόννι 28 Φεβρ. διά Σαδάννα
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντονη»	53	5479	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεχ. Βακαριάμα 8 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. Σπίνα	39	5333	έφθ. Τομπότε 24 Φεβρ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Αλκιάν 5 Μαρτ.
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμην»	49	6922	άνεχ. Βακαριάμα 8 Μαρτ. διά Βομπάν
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ελληνικό Καραπιπέρη	43	7176	έφθ. Τζιμπούτη από 6 Φεβρ. (διά Βόρ. Κορέαν)
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4561	έφθ. Γένοβον 10 Μαρτ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μπάρμπαρα»	43	2858	άνεχ. Καράκας Μπάιν 2 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Μελβούρνη 9 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	44	8636	άνεχ. Μουρόραν 10 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεχ. Φιλαδέλφειον 7 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	εις Κολόνπιο από 7 Φεβρ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουύερτε»	43	5199	άνεχ. Σάρροτα 1 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	5579	έφθ. Τζιμπούτη από 6 Φεβρ. (διά Βόρ. Κορέαν)
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 8 Μαρτ. δι' 'Ιαραήλ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρου»	64	28311	άνεχ. Μελβούρνη 9 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Μουρόραν 10 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Μούνπασα 1 Μαρτ. διά Τάγκα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγών	42	7243	άνεχ. Κολάριο 1 Μαρτ. διά Τοιμόποτε
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Λιβερπούλ 4 Μαρτ. διά Μπ. 'Αύρες
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντούραντο»	57	13082	έφθ. Τοιμόποτε 27 Φεβρ.
ΤΥΧΗ (οπι. 'Αϊτης)	(N.A.T.)	έτ. «Πλισίας»	43	6993	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 8 Μαρτ. δι' 'Ιαραήλ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Μελβούρνη 9 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		έτ. «Στάνταρ»	42	2831	άνεχ. Φούποπον (Μπαχ.) 16 Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Φούποπον (Μπαχ.) 19 Φεβρ. διά Καλκούττων
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοσερ»	45	15574	άνεχ. Μούνπασα 1 Μαρτ. διά Τάγκα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενκούνιν»	47	15543	άνεχ. Κολάριο 1 Μαρτ. διά Τοιμόποτε
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθθουντι»	45	7696	άνεχ. Σάρροτα 1 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	15005	έφθ. Φιλαδέλφειον 7 Μαρτ.
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Άλδρα»	60	13998	εις Τζιμπούτη από 6 Φεβρ. (διά Βόρ. Κορέαν)
ΦΑΝΑΛΙΑ		έτ. «Λίλι»	42	7259	έφθ. Φίνινταρ 10 Μαρτ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντη»	57	21910	έφθ. Λισσαβώνα 3 Μαρτ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εινάκια»	45	7181	άνεχ. Καράκας Μπάιν 2 Μαρτ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέιξις»	44	15579	άνεχ. Μουρόραν 10 Μαρτ. διά Κόμπε
ΦΑΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΦΑΙΤΡΙΚ (Χαϊτής)		έτ. «Μωρίν»	56	5471	άνεχ. Τοιμόποτα 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΙΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Πουσάν 19 Φεβρ.
ΦΑΙΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρσινια»	51	8085	άνεχ. Τουρκίαν 28 Φεβρ. διά Ζόμπος
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάοντουρ»	54	11693	άνεχ. Νεάπολιν 26 Φεβρ. διά Λιβύν
ΦΟΙΝΙΣ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθίδιντο»	41	7244	έφθ. Δάντοικον 9 Μαρτ.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	15157	άνεχ. Τρίνινταντ 4 Μαρτ. διά Λορ. Μαρκές
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ (Χαϊτής)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνάκιον»	43	5327	έφθ. Βασιάνον 2 Μαρτ.
ΦΟΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάνα»	48	3668	έφθ. Κούνιαν 16 Φεβρ.
ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτι»	63	10382	εις Κούνιαν 6 Μαρτ.
ΦΩΝΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Αϊτης)		έτ. 'Αλ. Τσαθλίρης	40	5237	εις Κούνιαν 28 Φεβρ.
ΦΩΝΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τσαθλίρης	42	7181	διπλήσε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΦΩΝΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡΝΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένιν»	44	7132	άνεχ. Λορεντζό Μαρκές 6 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέντριν»	44	15.020	διπλήσε 'Αγ. Βικέντιου 26 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσαθλίρης	44	7067	έφθ. Κακινάτα 10 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	διπλήσε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ριο Γκράντε
ΧΑΔΙΑ (Λιθάν.)		έτ. «Σατήρας»	45	7224	άνεχ. Κορούννα 7 Μαρτ.
ΧΑΡΠΙΝΚΤΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	1952	άνεχ. Πενάγη 28 Φεβρ. δι' 'Αμπαντάν
ΧΑΡΝΤΕΝΠΛΕΡΓΚ		έτ. «Γουεστγουώντερς»	59	13094	άνεχ. Μπράκε ποταμού 8 Μαρτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	48	1231	έφθ. Μπράκε ποταμού 8 Μαρτ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Οζάκαν 9 Μαρτ.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Χελιόδος»	41	5236	έφθ. Σοιουέζ 7 Μαρτ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	έφθ. Καζαμπλάνκαν 8 Μαρτ.
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)		έτ. «Χόλυ Κρός»	55	13646	άνεχ. Κιστούπαλ 27 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	65	19400	άνεχ. Ιλούλο 25 Φεβρ. δι' Η.Π.Α.
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολιμάρε			

(Συνέχεια έκ της σελ. 44)  
 «MAPINA» (νεοαυτήγονο) Λόγκ Μπήτης 33.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίου δολ. 7.50 φίο, έννες ήμέρας φορτ., 1.000 τ. έφοδοι, Μαΐου 25 - Ιουν. 18. «ΜΕΛΙΔΑ» (παν.) Κοσσέρι 1.000 τ. φωσφάτων δυτικήν άπτην Ινδίας 52/-, όψιμον άνατολικήν 54/φίο, 1.000 τ. φορτ., 650 τ. έφοδοι, Μαΐου, 19 - 30.

### Αι χρονοναυλώσεις

«ΠΑΤΜΟΣ» 15.309 τόνων Δ.ω. (715.000 κ.π., 15½ μιλ., 45 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ ταξίδιον «Απάντολης - Ηνωμ. Πολιτείων δολ. 3.95, έποιμος παράδοσης εἰς Ιαπωνικόν λιμένα, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένα Κόλπου.

«ΦΛΩΡΑΝΝΑ» (εχ. «Ελγεια») 4.295 τόνων Δ.ω. (192. 421 κ.π., 14 μιλ., 14 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ 8 έως 12 μηνάς (ταξίδιο Μόνιρεαλ - Γκάλδεστον - Δυτικής Ινδίας) δολ. 1.000 ήμερσιών, έναρξης 14 - 17 Μαρτίου.

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» 14.500 τόνων Δ.ω. (671.000 τ.κ.π., 15 - 15½ μιλ., 25 - 26 τ. φιούδε και 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ 4% έως 8 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.10, παράδοσης Ιαπωνίαν αρχάς Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέινις, οφίον Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον η «Απάντολην δολ. 4.10.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ» (λιβ.) 12.650 τόν. Δ.ω. (559.000 κ.π., 13½ - 14 μιλ., 18 - 19 τ. φιούδε και 1 έως 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Βαλτικής, μέσω Βορ. Κοράς και Κίνας 32/6, παράδοσης άμα ἀπότολως εἰς Ιαπωνίας δι' Ειρηνικόν.

«ΠΛΕΙΑΣ» 14.822 τόνων Δ.ω. (715.000 κ.π., 14½ μιλ., 43 τ. φιούδε και 1½ έως 3 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ 4 έως 6 έως 10 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.10, παράδοσης Ιαπωνίαν αρχάς Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέινις, οφίον Αγγλίαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον η «Απάντολην δολ. 4.10.

«ΑΡΤΟΝΑΥΤΗΣ» 21.000 τόνων Δ.ω. (990.000 κ.π., 15 - 15½ μιλ., 25 - 30 τ. φιούδε και 2 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ 6 έως 8 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4, παράδοσης Ιαπωνίαν λιμένα Κόλπου 12 - 25 Μαρτ., έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένα Κόλπου η Ιαπωνίας Βορ. Χάττερες.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΕΥΣ» 12.250 τόνων Δ.ω. (566.150 κ.π., 13½ μιλ., 16 τ. φιούδε και 1 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Ιαπωνίας - Αύστραλιας, μέσω Βερίσιου Ειρηνικού δολ. 4, παράδοσης Μόσι - Μουρουραν ρέινις 5 - 20 'Απρ., έπαναπαράδοσης Αύστραλιαν.

«ΑΛΚΜΑΝ» 13.460 τόνων Δ.ω. (665.000 κ.π., 15 μιλ., 24 τ. φιούδε και 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Ιαπωνίας 22/9, παράδοσης Μουρουνγκάο 1 - 30 'Απρ., έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιβ.) 14.412 τόνων Δ.ω. (768.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 42 έως 44 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ 3½ έως 5 μηνάς δολ. 3.95, έποιμος παράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσης Κόλπου, οφίον δι' Επαναπαράδοσης εἰς Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 4.30.

«ΕΥΔΑΙΜΩΝ» 10.850 τόνων Δ.ω. (475.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ ταξίδιον πρός Ιαπωνίαν 22/9, παράδοσης Μουρουνγκάο 1 - 30 'Απρ., έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΕΥΔΑΙΜΩΝ» (λιβ.) 14.412 τόνων Δ.ω. (768.000 κ.π., 14 - 14½ μιλ., 42 έως 44 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ 3½ έως 5 μηνάς δολ. 3.95, έποιμος παράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου, έπαναπαράδοσης Κόλπου, οφίον δι' Επαναπαράδοσης εἰς Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 4.30.

«ΕΥΔΑΙΜΩΝ» 10.850 τόνων Δ.ω. (475.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Τσιταγκόγκο Μάρτ., - 'Απρ.

«ΦΑΡΟΣ» (λιβ.) 14.300 τόνων Δ.ω. (624.200 κ.π., 14 μιλ., 20 τ. φιούδε και 1 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ διά δώδεκα μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.10, παράδοσης Φιλαδελφειαν 20 Μαρτίου - 5 'Απριλίου.

«ΑΡΙΑΝΑ» 8.700 τόνων Δ.ω. (493.000 κ.π., 11 μιλ., 20 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ λίρας 44210 ήμερσιών, παράδοσης άμα κατάτλω εἰς πλοηγικόν σταθμού «Οσλο 1 - 16 'Απρ., έπαναπαράδοσης Ντόρ έξ Σολύρ - Μπέρια ρέινις 2.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ» 15.183 τόνων Δ.ω. (718.000 κ.π., 15 μιλ., 48 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ 4 έως 6 μηνάς θύμιον 6 έως 9 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί), παράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 10 - 19 Μαρτ., δολ. 3.90, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένα Ατλαντικού η Κόλπου, οφίοι δι' Επαναπαράδοσης Ανατ. Κανονδά δολ. 4.05, έως Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 4.20.

«ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) 10.800 τόνων Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ ταξίδιον πρός Απάντολην 22/6, παράδοσης Καλκούτας 14 'Απρ. - 10 Μαΐου, έπαναπαράδοσης εἰς Ιαπωνίαν.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» 11.120 τόνων Δ.ω. (13 - 13½ μιλ., 15 τ. φιούδε και 1 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ 10 - 12 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.35, παράδοσης Κόντινεντ, Μάρτιον - 'Απρίλιον.

«ΔΙΚΟΡΩΝΙΑ» (λιβ.) 10.985 τόνων Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ ταξίδιον πρός Ιαπωνίαν, μέσω Ινδίας,

22/6, παράδοσης Καλκούτας 15 'Απρ. - 20 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΜΑΡΤΓΚΩ» (λιβ.) 13.030 τόνων Δ.ω. (610.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τ. φιούδε και 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Καλκούτας - ανατολ., έκτις Κανούδα, μέσω Ινδίας, Πακιστάν και Κεϋλάνης 30/-, παράδοσης Καλκούτας 18 - 31 Μαρτ.

«ΣΥΠΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» 15.245 τόνων Δ.ω. (740.000 κ.π., 14½ - 15 μιλ., 44 τ. φιούδε διλ.) τάιμ τούρτερ ταξίδιον έπιστροφής εἰς Ιαπωνίας εἰς Εύρωπην δελ. 3.85, παράδοσης Ιαπωνίαν 15 - 25 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΕΥΧΑΡΙΣ» 10.657 τόνων Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 μιλ., 25 - 27 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Απάντολην 22/ - (βάρον 400 λίρας), παράδοσης Τσιταγκόγκο 5 Μαΐου - 5 Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Τσιταγκόγκο η Τσαλάν.

«ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ» 10.864 τόνων Δ.ω. (475.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 24 - 26 τ. φιούδε διλ.) τάιμ τούρτερ ταξίδιον μεταν. λιμένων Απάντολης 22/ - (βάρον 400 λίρας), παράδοσης Τσιταγκόγκο 5 Μαΐου - 31 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Τσιταγκόγκο η Τσαλάν.

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ» 12.442 τόνων Δ.ω. (499.500 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον μεταν. λιμένων Απάντολης 22/ - (βάρον 400 λίρας), παράδοσης Τσιταγκόγκο η Τσαλάν.

«ΝΕΣΣΟΣ ΟΓΓΙ» 12.442 τόνων Δ.ω. (580.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε), τάιμ τούρτερ 6 - 9 μηνάς (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 1.175 ήμερσιών, παράδοσης άμα ἀπότολως εἰς Μάντζεστερ 28 Μαρτ., έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΗΛΙΑΣ ΕΥΛΑΣ» 12.830 τόνων Δ.ω. (597.430 κ.π., 14 μιλ., 18 τ. φιούδε και 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Χόγκ Κόγκ - Ινδίας, μέσω Βορ. Ειρηνικού δολ. 4.45 ή μέσω Μπαγκού δολ. 4.70, παράδοσης εἰς Χόγκ Κόγκ 10 - 19 Μαρτ.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» (δεξ.) 14.000 τόνων Δ.ω. (13 μιλ., 16 τ. φιούδε και 1½ τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ τούρτερ ταξίδιον Αγίου Λαυρεντίου και ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίζερ Πλέιτ δολ. 2.25, παράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ τέλη Μαρτ. - ώρχις 'Απρ.

«ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ» (λιβ.) 10.754 τόν. Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ δολ. 2.90 παράδοσης Ιαπωνίαν 12 - 25 Μαρτίου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ μέσω Ειρηνικού.

«ΕΙΝΑ Γ.» 9.232 τόν. Δ.ω. (515.000 κ.π., 13 μιλ., 26 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ 2.400 δολλάρια ήμερσιών, παράδοσης Σάντης Χριστού 20 - 25 Μαρτ., έπαναπαράδοσης λιμένων Βορ. Ατλαντικού.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΡΕΣΤ» (παν.) 10.500 τόν. Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ δολ. 1.335 ήμερσιών, παράδοσης Ευρώπης 25 'Απρ. - 25 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν - Κόντινεντ τέλη Μαρτ. - ώρχις 'Απρ.

«ΦΙΛΙΑ Α» 10.862 τόν. Δ.ω. (499.000 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 26 - 27 τ. φιούδε διλ.), τάιμ τούρτερ 22/9 παράδοσης Ρεντί 1 - 20 'Απρ., έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 10% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 2.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.500 τ. άμερικ. λιμένων Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 21% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 2.

«ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» Λόδης Αντζελές 18.000 τ. Βανγκούδη (δύο συνεχή ταξίδια) 15% πλέον Ιντασκέιλ, Εποχής 7 Μαρτίου.

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 32.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 50% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 14.

«ΑΤΡΩΤΟΣ» Καραϊβικήν 19.500 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ 17½ ή λιμένας Μεσόγειον, 22½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 3.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 55.000 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ 50% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 12.

«ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) Καραϊβικήν 35.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 27½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 21.

«ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) Καραϊβικήν 35.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 40% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 28.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 38.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 35% έποτισμα.

«ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ» Περσικόν Κόλπον 23.000 τ. Λάρας 60% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 5.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 36½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 10.

«ΕΛΑΙΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 25.500 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 15% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 10.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιβ.) Σκιρρά 27.000 τ. Καζαρπλάκων 30% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 25 - 27.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 37½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 21.

«ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) Καραϊβικήν 35.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 40% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 24.

«ΜΠΟΥΝΑ ΒΕΡΤΟΥΡΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. (καθαρού πετρέλαιου) άμερικ. λιμένας Ατλαντικού δυτ. άκτην Κεντρικής Αμερικής 10% πλέον Ιντασκέιλ, Μαΐου 18.

«ΣΗΜΗΠΕΡΝΤ» Βόρειον Αφρικήν 17.500 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ 27½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 19.

«ΛΟΝΤΟΝ ΚΟΜΠΙΝΤΕΝΣ» (λιβ.) Περσικόν 30.000 τ. Αγγλίαν - Κόντινεντ 50% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 24.

«ΖΑΝΙΑΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 17½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 24.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 34.000 τ. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορ. Χάττερας) 32½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τ. Βραζιλίαν 31½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 12.

«ΠΑΝΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. (καθαρού πετρέλαιου) Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδινανίουν 15% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 23 - 31.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» Ταρπικό 15.500 τ. Φλωρίδα 17½% έλαττον Ιντασκέιλ, Μαΐου 16.

## 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

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 131

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1966

### The right decision

The Greek Government took the right decision in banning Greek ships from North Vietnamese ports. As we observed in past issues, this measure will protect the lives of Greek seamen from air attack which is very possible for any ship to be subjected to in the sea around North Vietnam. At the same time, the more general interests of Greek shipping are being served.

The only ones to complain have been certain Johnny-come-lately shipowners, intent on turning a fast buck and completely oblivious to the prestige and traditions of Greek shipping.

Greek ships have been able to operate and survive only because they do so within the framework of a free world and a free economy. They can only continue to operate and survive in such conditions.

Greek shipping also depends on more than 300,000,000 tons of cargo from and to American ports, more than 100,000,000 from and to Japanese ports and much more from the ports of the Western World.

In view of the above and in view also of the request made by the U.S. Government in this respect, we cannot understand why the Greek Government took so long to ban these voyages.

The only objection could come from those who have already time-chartered ships to the Chinese which have world-wide provisions with the exception of Cuba. These charters were contracted before the war in Vietnam was escalated and the Chinese charterers could well order the ships to North Vietnamese ports with Chinese or other cargoes. In spite of the fact that such ships are absolved from the ban, however, their owners have proclaimed their inability to abide with the terms of the charterparty owing to the refusal of the ships' crews to sail to Haiphong in spite of substantial bonuses offered by the Chinese.

### The Greek side

There have been satisfactory developments in the matter of additional premiums on Greek-owned tramp ships more than twenty years old.

Action has been taken by the Greek Shipping Cooperation Committee in London. Committee representatives held lengthy discussions with London brokers who customarily handle Greek risks. During these discussions, the Committee representatives argued that if the underwriters were really concerned about the losses they claimed they were sustaining, it would be better for them to impose a general and smaller increase on basic cargo insurance—which would not be felt by shippers—rather than discriminate against the above-mentioned tramps.

The brokers undertook to convey these views to the underwriters and, finally, a decision was taken by the Classification Institute by which additional premiums, instead of being imposed indiscriminately on ships more than twenty years old, would be negotiated by the brokers with the cargo underwriters on the basis of the record of the ship concerned. This method would be applied as from March 1.

In other words, the same provisions for

American shipowners would apply to Greek shipowners as well.

The London Committee is pursuing its efforts in this direction, however, by appointing a sub-committee which will continue discussions with the brokers and underwriters.

It should be noted here that through its action, the London Committee has averted another danger to our over-age ships. The London Clubs had sought to increase substantially the franchise of warbuilt ships covered by the Clubs. The occasion for this was the additional premiums that were being imposed. The reasons they put forward were the excessive claims for cargo damage and their increased participation in general average in recent years as far as cargoes carried mainly by Liberty ships were concerned.

Greek representatives in the P & I Associations were finally able to prevail on the Clubs a) not to bring about these increases with the exception of certain cases where the ships concerned did not have a satisfactory record, b) to have them take into account the record of each ship as well as the record of other ships under the same ownership and c) to keep a strict check on the record of each ship and owner seeking P & I coverage for over-age ships.

The conclusions to be drawn are that although a serious effort is being made to relieve warbuilt ships of excessive insurance burdens, there is little doubt that they cannot survive for much longer. Their replacement, as we have stressed time and again, cannot be put off indefinitely.

### The Conference battle

The U.S. Supreme Court's decision, handed down on February 28, on the long-standing controversy between the U.S. Maritime Commission and the Conference lines from North American ports is bound to have repercussions.

The Supreme Court ruled that shippers are entitled to threefold compensation from the Conferences that imposed increased freight rates without the approval of the Maritime Commission.

The decision reversed the ruling of a lower court on the suit brought by shippers against the Pacific Conference and the Far East Con-

ference for a claim amounting to two million dollars. This suit will come up again before the appropriate court and if it is lost by the Conferences, the 23 member-companies, both American and foreign, will have to pay heavy compensation.

The Supreme Court's decision, however, has a more general significance. It confirms the validity of Article 15 of a 1916 law by which shipping companies have to submit their freight rates for approval by the Maritime Commission. Failure to do obtain such approval gives the right to shippers to claim triple indemnity on the strength of U.S. anti-trust laws.

The Conferences, on the other hand, claimed that this 1916 law precisely absolves them from any liability with respect to these anti-trust laws. The suit, therefore, they say, should be brought against the Maritime Commission. The unanimous decision of the Supreme Court, however, rules that only Congress can accord this privilege.

The repercussions following the Supreme Court's decision are still unclear. If Congress does not modify the existing legislation—and it does not seem likely that it will—the Conferences will be obliged to submit their freight rates and any subsequent changes to the Maritime Commission for approval.

In other words, the litigation appears to have favoured the American viewpoint.

### The port of Piraeus

The Piraeus Port Authority, under pressure of circumstances, has finally decided to order two tugboats, one water barge and twenty-four lighters and seek the immediate delivery of auxiliary equipment such as fork-lift trucks, cranes, trucks, etc.

In addition, OLP administrators are tackling the urgent problem of shore space around the harbour.

They are also studying the plans for a greater harbour.

This is only a beginning. OLP must also solve many more problems before the port of Piraeus can cope with present traffic and the normal yearly increase in the movement of goods.

Warehouses and refrigerated store-rooms are badly needed. Easy access to the port

## THE SOMALILAND SHIPPING COMPANY

HEAD OFFICE PO. BOX No. 102 BERBERA

TELEGR. "IMAN" TEL. 36-44-48.  
82-147

BRANCHES : PO. BOX No. 63 HARGEISA

» "IMAN" » 104

PO. BOX No. 867 MOGADISCIO

» "IMAN" » 3590

### SHIPPING AGENTS AND CHARTERS

### FORWARDING AGENTS

(ANY SHIOPWNERS INTERESTED CARGO LIVESTOCK, DECK OR LUMPSUM HAVE  
TO CONTACT THE ABOVE COMPANY)

area is also required and the rate of loading and unloading must be increased. The labour problem is acute. The ideal solution would be for OLP to hand over its stevedoring monopoly to private contractors. This, however, is not likely to happen. The only alternative is for OLP to solve its labour problems once and for all and allow the business of the port to be conducted without wildcat strikes and other such impediments. As we have said before, many mistakes have been made in the past and they should not be perpetuated. At the same time, however, temporary measures are not sufficient. A new and radical approach should be made without delay.

### The transatlantic line

Greek Line stands to reap benefits from the troubles that seem to be plaguing Zim Lines. The latter's "Shalom" will only perform four voyages on the U.S.-Israel run this year and will be used on cruises the rest of the time.

This means that Greek Line will be the only other company to serve Israel from the United States with the liners "Queen Anna Maria" and "Olympia" which are scheduled to carry out 16 round voyages this year: once a fortnight during the holiday season and once a month during the rest of the year. Kosher food will also be available on the Greek Line ships.

Greek Line expects to fill both ships to capacity with the significant movement of passengers between Israel and the U.S. Increased emigrant traffic from Greece and Italy following the amended Immigration Law will also stand the company in good stead.

### Ship American

The "Ship American" campaign is being intensified by means of recommendations to American officials and businessmen abroad and even to foreign businessmen and industrialists who are beneficiaries of American loans.

The recommendations are made by means of letters and pamphlets which indicate the best ways by which exports and imports can be handled by American ships.

### Distress calls

The automatic tracking of merchant ships by the U.S. Coastguard in 1965 has produced impressive results. The tracking is done by what is known as the AMVER system which works in conjunction with a centre from which distress calls are immediately answered.

The system is based on mutual cooperation between ships of all flags to provide immediate assistance to ships in distress in the Atlantic, the Caribbean, the Gulf of Mexico

and the Pacific. Ships sailing in these regions give their position and course at set times to AMVER by means of non-chargeable radiograms. The information is fed into a giant Coastguard computer which keeps continual track of their movement. When a distress call is received, the computer instantly indicates the three or four ships nearest to the scene of the accident and at the same time those that are the most suitable for providing assistance and automatically directs them to the scene. Thus, valuable time is saved and delays are avoided for other ships that might otherwise have answered the call.

During 1965, AMVER tracked 80,250 ships and took 1,440 aerial views from great heights of stretches of ocean of particular interest to the tracking station. In December alone, 8,352 ships were tracked and 323 photographs were taken. Assistance was rendered in 323 instances of which 7 required towing and 6 concerned people who had been lost overboard. Medical assistance was rendered in 41 cases and 269 were normal distress calls.

### Transport costs

The Piraeus Chamber of Commerce and Industry has just completed a report on transport costs from the port of Piraeus which provides evidence that these costs are higher than those prevailing in EEC countries.

Commenting on the subject, the Chairman of the Chamber, Mr. N. Svoronos, pointed out that transport costs are not always proportional to the distance covered but are dependent on other factors as well.

Red Sea ports are economically nearer North Sea ports than Piraeus and the economic distance between Piraeus and Rhodes is equal to the distance between Rhodes and the North Sea.

Mr. Svoronos gave the following specific examples:

a) Air transport (economy class tickets):

Rome - Athens . . . . .	Km. 657	\$ 86.80
Rome - Paris . . . . .	Km. 688	\$ 64
Rome - Madrid . . . . .	Km. 836	\$ 65.80

b) Sea transport (general cargo over the same distance):

Hamburg - Piraeus . . . . .	\$ 11	per ton
Piraeus - Hamburg . . . . .	\$ 14.32	per ton

Thus cargo loaded at Hamburg for Piraeus is charged 30% less than the same cargo loaded at Piraeus for Hamburg.

c) Sea transport (general cargo over different geographical distances):

Piraeus - Basra . . . . .	\$ 29.40	per ton
Trieste - Basra . . . . .	\$ 13.97	per ton

It is to be concluded from the above that Greece's geographical position does not favour Greek exports, particularly where a full cargo is not involved or where the goods concerned are of low value.

The Chamber's report will no doubt make interesting reading when it comes to us.

We must note, however, that the Chamber has embarked on a very difficult task involving a many-sided subject.

There is no conclusion to be drawn from Mr. Svoronos' remarks but nevertheless, the subject is one of vital importance to our export drive and to the country's economic future.

### New horizons

Mr. Nicos Vernicos-Eugenides' -Greece-South America Company has opened new horizons for Greek shipping. For more than a century, Greek shipping has occupied itself on an international scale with nothing more thrilling than the transport of coal, iron ore and grain cargoes. Greek ships first entered the regular cargo liner trade with Mr. Callimanopoulos' Hellenic Lines. During the post-war period, also, the Greeks turned to the tanker, the ocean liner and the cruise ship trade. The successor of the late Eugene Eugenides ventured further by acquiring reefer ships and has just added two more to his fleet, the "Kos" and the "Kea", which used to be the former Belgian ships "Julio" and "Maria". Both ships will fly the Greek flag.

### Higher education

The Board of Governors of the Public Merchant Navy Training Schools has decided that possession of a six-grade Gymnasium certificate will be mandatory for candidates to the schools for deck officers, engineers and radio officers. The object of this ruling is to raise the educational standard of future merchant navy officers.

The delay in introducing this measure was caused by the fear that higher educational standards would reduce the number of candidates applying for entry to the schools. The reverse has proved true. A higher educational qualification has attracted more youngsters who have so far been hesitant in entering a profession that required lower standards.

### A clarification

In our issue of February 15 we maintained that it was reasonable to take every precaution to protect passenger ships from the danger of fire but without the demand that the 1960 Safety Rules be applied to older ships. The conversions needed would be too costly. We also maintained it would be wrong for the Inspectorate of Merchant Ships to allow itself to be replaced by foreign registers in issuing safety certificates.

Lloyd's Register has now explained that this was never its intention. It appears the Register merely asked that Inspectorate officials be more fully briefed on the safety precautions and firefighting requirements for ships.

We are glad to hear that Lloyd's Register had no intention of infringing on the duties of the Greek authorities and we are sure the Register's vast experience will assist the Inspectorate in its task.

### An omission

In spite of the fact that shipping agents are immediately concerned with matters concerning a vessel's operations in port, they do not occupy any position on the governing board of the Piraeus Port Authority (OLP). OLP's charter specifically provides for their inclusion on the board but for some peculiar reason, this provision has been ignored.

The knowledge and experience of shipping agents, placed at the disposal of OLP would contribute greatly to the solution of many problems. This has been proved by the recent affair of extra freight for cargoes to Piraeus.

This omission should be remedied without delay and a representative of the shipping agents should be appointed to the Board of the Piraeus Port Authority.

**ΜΑΛΤΑ**  
ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ  
ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ  
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ  
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΟΥΣ

**S. MIFSUD & SONS Ltd.**  
**ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

7 East Street, Valletta - MALTA  
Tel. SILNAVE Phone: 24199  
25349  
30921

TELEX No MALTA 233

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

EN MALTA

Ναυτικοί έπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,

ἀπὸ Πρίντεψ κάθε Κυριακή στις 2 μ.μ.  
κατ' εύθειαν διὰ Πειραιᾶ. 'Ορχήστρα, Πισίνα, Μπάρο.

# ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΣΟΔΟΓΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1905.—ΕΤΟΣ 1906.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ «ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ»

ΧΡΕΩΣΙΣ	ΗΜΙΑΝΤΑΚΗ ΚΟΥΝΤΗΡΗΜΟΥ «ΑΝΩΓΕΑΛΜΑΤΑ ΑΡΗΣΕΣ»			ΡΗΤΟΣΙΣ
	1965	1964	1965	
Αποδοτικές Εργασίες .....	174.231.107,-	143.588.901,80		
Επόμενη έτη Αρχαιολογικής Έρευνας .....				
Πρωτοβάθμιες .....	38.504.166,99	32.491.342,48		
Επόμενη έτη απόδοση τρίτης .....	65.670.347,79	39.968.808,27		
Φόρος .....	(*) 4.150.391,60	(*) 28.980.354,33		
Πρώτη ή διεύρυνση παρατηρητικών τελετών εργασίας (Δ.Δ. 10.1.1959 δι- άρια 12) .....	25.500.000,-	30.000.000,-		
Αναπληρωτικές έργα εργασιών .....	7.300.000,-	7.000.000,-		
Αναπληρωτικές έργα τρίτης .....	8.200.000,-	41.000.000,-	45.000.000,-	
Κύριες εργασίες .....	81.230.541,28	81.545.609,87		
	372.786.555,89	341.573.016,69		
	—	—		
			372.786.555,89	341.573.016,69

[5] Ειδ. τις Δρ. 22.103.334.35 σύνθετης της γραμμής 1954 μέλιτος από την περιοχή της Αργ. 22.724.318.23 οποίου περιγράφεται ότι από την έρευνα με την διαδικασία της Δρ. 22.103.334.35 αποτελείται από την ίδια ποσητικά και ποιοτικά με την περιοχή της Δρ. 22.724.318.23 η οποία περιγράφεται ότι από την έρευνα με την διαδικασία της Δρ. 22.103.334.35 αποτελείται από την ίδια ποσητικά και ποιοτικά με την περιοχή της Δρ. 22.724.318.23.

ALADETTIR VERAOON

	1943	1944
Ευρωπαϊκή οίκη πρόστιμος .....	48.230.541,20	51.543.609,87
Πλέον οίκη πρόστιμο πάντων .....	809.849,78	414.230,91
	<hr/>	<hr/>
	49.040.381,98	51.957.840,78
Κράτος 5% δι "Ανεξιαγόνη Τράπεζα" (ετ. Δρ.) 48.230.541,20 .....	48.230.541,20	48.230.541,20
Τοπική (ετ. Δρ.) Ανεξιαγόνης ετ. Δρ.) 28.718.000,-- .....	2.411.550,—	1.527.500,—
"Ανεξιαγόνη" Επιχείρηση .....	1.713.470,—	1.334.550,—
Πρόστιμο πάρτη (8%) (ετ. 618.750 περισσός πάρτη Δρ.) 9,72 .....	20.465.000,—	8.886.000,—
Πρόστιμο πάρτη (ετ. 618.750 περισσός πάρτη Δρ.) 18,18 .....	18.181,98	18.181,98
	<hr/>	<hr/>
Συνολικά πάρτη πάρτη πάρτη .....	17.321.000,—	17.321.000,—
"Αρχή για την Ανεξιαγόνη Τράπεζα", ελαχίστη πατά παραμονής της πάρτη πάρτη πάρτη .....	215.000,—	325.000,—
Παραδόθηκε πάρτη .....	8.000.000,—	3.500.000,—
Τελευταία πρόστιμο δις Έλληνες .....	199.181,98	492.849,78
	<hr/>	<hr/>
	49.040.381,98	51.957.840,78
	<hr/>	<hr/>

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

**ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ.κ. ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ Α.Ε. "ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΩΣ".**

Հայոց 1953 առ և առելույթ և ու կայսր առ և քաջար առ և Անդր 1953 Խաչը պատճենագիրը:

Επομένως δια τη Η.Δ. 4377/120 ναι από τη δημόσια σφραγίδα περιβάλλονται οι επικίνδυνες δραστηριότητες και τα έργα που προσδιορίζονται στην παραπάνω διάταξη.

Δε αυτός προσβαλλει την αύλα τουρκού, οπότε την προσβαλλει πάντα. Ο Αχμέτ, διαδηλώνει και λαμπρά την αντίθετη θέση, προσβαλλει την αύλα του, οπότε διατηρείται η αύλη του πρωταρχού λαμπρά προσβαλλει την προσβαστική γενετική, η σημαντικότερη της σειράς Ταύρων δε

*'Er' Almanac of the Marquess of Lansdowne*

KOH ST. TSIATSAKI DAS. ZOKOAKI

18-118 - 188-28 - 188

#### The Abusing of the Oligopoly

Ἐπί Αἴθιος τῇ 27η Φεβρουαρίῳ 1968  
διά την Γενική Διηθύνση  
Π. Α. ΖΑΒΑΤΖΑΚΗΣ, Διεύθυντος Επίκουρος

*'O Ανθρώπος της Αρχαιότητος*

