

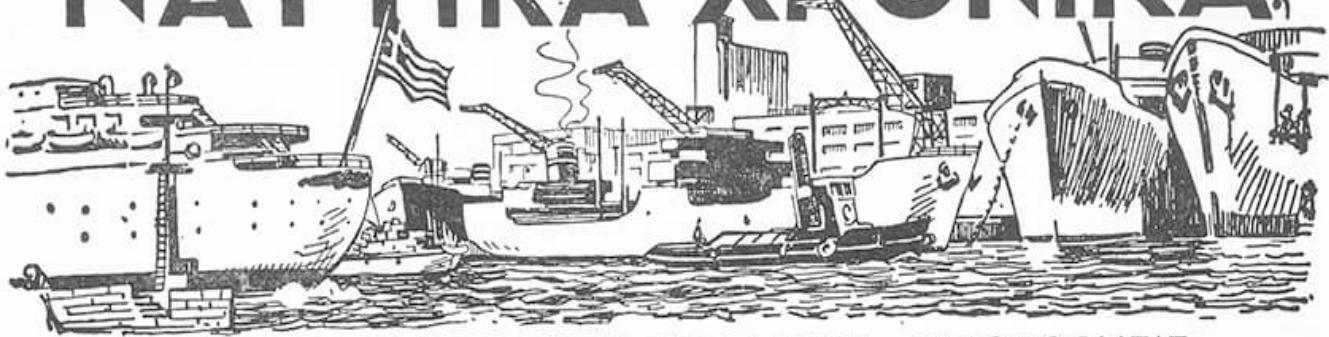
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1966

Αρ. Φύλλου 745/504

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 745/504

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
115 ΙΟΥΝΙΟΥ 1966

ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Καὶ τώρα ἐπί τὸ ἔργον. Τὰ θέματα τοῦ πλοίου κατά κόρον πλέον συνεζητήθησαν. Έδω καὶ εἰς τὸ Λογδίνον ἤκουσαν ὁ κ. Γύπουργός τὰς ἐπ' αὐτῶν ἀπόφεις τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων.

Κατεύδησαν, ἀσφαλῶς, ὁ κ. Μαυριδόγλου καὶ οἱ προϊστάμενοι τῶν υπηρεσιῶν τοῦ Γύπουργείου, τὴν ἀνάγκην ὃπως αἱ ὑποδείξεις τῶν ἀρμοδιωτῶν, μετουσιώθουν εἰς μέτρα θετικά, ἀμέσως ἐφαρμογῆς. Δι' ὃσα προϋποτίθεται ὁ Νόμος, ἐπιμονος ἀς καταδηλῷη ἡ φροντὶς διὰ τὴν ταχυτέραν ἐπιψήφισιν τῶν σχετικῶν Διαταγμάτων ἀπό τὴν Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδοτήσεως. Διὰ τὰ χρήζοντα τῆς διοικητικῆς μόνον μερίμνης θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διὰ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις θὰ ἀνακοινωθοῦν.

Ίδιαιτέρως, πάντως ὑπογραμμίζομεν τὸ γεγονός, διὰ ἐπὶ μίαν ὅλην τριετίαν ταλαιπωροῦνται θέματα ζωτικὰ τῆς Ναυτιλίας. Δέν καταλογίζομεν, δεσμῶται, εὐθύνην τινα διὰ τὴν ἐκκρεμότηταν αὐτῆς εἰς τὸν νῦν Γύπουργόν. Θὰ τὸν καταστήσωμεν δημόσιον τῆς περιπτέρων καθυστέρησεως, διότι αὐτὸς δὲν εἶναι ὁ ἀλεξιπτωτιστής εἰς τὸν περίβολον τῆς Ναυτιλίας, ὁ ἀγρούν τὰ θέματα, ὁ ἐστερημένος ναυτικῆς συνειδήσεως. Κατέχει τὴν υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας ὁ κ. Μαυριδόγλου, διεπίστωσε τὸ δύσκολον τῆς θέσεως της καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς θεσμοθετήσεως τῶν δυνών ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν μέτρων. Καὶ ἀν δὲν ἀπαλλαγῇ τὸ πλοίον τῶν ἐγενέθησεν ἀγωματιῶν, θὰ καθίστατο δυσχερέστερος ὁ ἀγών τῆς ἐπιδιώσεως, ποὺ τώρα τοῦτο διείχνει.

Δέν χρείαζεται οὕτη νὰ διαπριμήσωμεν τὰ θέματα, οὕτη καὶ νὰ ὑποδείξωμεν τὰς λύσεις. Γέριουν αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κάθε λεπτομερειακῆς ἀναλύσεως, τελευταίως δὲ εἰς τὸ Λογδίνον δὲν παρέλειψαν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι νὰ καταστήσουν τὸν κ. Γύπουργὸν κοινωνὸν τῶν ἀνησυχῶν των διὰ τὴν αὔριον.

Τὶ Ναυτιλία, πράγματι, ἡ Ἑλληνικὴ εἶναι ιδιότυπος. «Ἔχει πορὸ αὐτῆς — περισσότερον πάστης ἀλλῆς — διοικητικὰ κυρίως ζητήσια, τῶν ὅποιων ἡ ρύθμισις ἔγκειται εἰς τὴν ἐντεῦθεν φροντίδα. «Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔξωτερικὰ τοιαῦτα — τὰ προδῆματα τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τῆς ἐπιδιώσεως — ὁ Ἑλλην ἐφοπλιστής, ἔχων καὶ τὴν συμπαράστασιν τοῦ «Ἑλληνος ναυτικοῦ, μέλλει καὶ πάλιν μόνος νὰ τὰ ἀντιτεταρίσῃ. Ή διακρίνουσα τοὺς ναυτιλογιένους μας ἵκανοτέρης προσαρμογῆς, ἐλπίζομεν καὶ τὴν φοράν αὐτῆς νὰ ἀποδώσῃ.

«Ἄς ἀπαλλάξωμεν, τοῦλάχιστον, τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀγιθρῶπους του κάθε διοικητικῆς κακοδαιμονίας, κάθισε ἐντεῦθεν προδαλλορέουν ἐμποδίου, ἀς τοὺς διευκολύνωμεν εἰς τὴν τακτοποίησι τῶν δυνών ζητημάτων ἔξαρτωνται ἀπό τὴν καλὴν θέλησιν τοῦ φορέων τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Αὐτὴν τὴν προσπάθειαν ἔχουτομεθα νὰ ἀναλάβῃ ὁ κ. Μαυριδόγλου ἀποφασιστικῶς καὶ ταχέως. Καὶ διότι ἔγονος εἶναι ὁ παλιμὸς τῆς πρὸς τὸ πλοίον στοργῆς του κ. Γύπουργος, εἴμεθα πεπεισμένοι διὰ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἰδωμεν ἀγακοινουμένας τὰς πρώτας ἀποφάσεις, ἐν συνεχείᾳ τῶν συζητηθέντων. Επὶ τὸ ἔργον, λοιπόν.

κατέχει ηδη τὰ στοιχεῖα, ὑπεύθυνα, ἀπηκριῶμενα. Αὐτὰ ἐπιβεβαιώουν καὶ θεμελιώνουν τὰς τότε ἀνησυχίας μας; δικαιολογοῦν τὴν οἵσαν ἡσκήσαμεν πολιτικήν διαρείσας ἐπικρίσεως κατὰ τῶν ὑπόπτων ἐνεργειῶν τῶν συντρόφων τῆς ἀριστερᾶς καὶ τῶν ἔθελουτο φλούδων τῶν συνδομοπόρων των.

Ἀπεκρύπτετο ἐπιμελῶς ἡ διάβρωσις ἀπό τὸν τότε Γύπουργόν καὶ τοὺς συνεργάτας του. «Ολα ἡσαν ώραια καὶ καλά. Ειδιλλιακὴ κατ' αὐτοὺς ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων κατάστασις. Θὰ ἄλλους σώμας κάποτε εἰς τὴν δημοσιότητα — ἐν καιρῷ ὅταν τοῦτο θὰ ἐπιτρέπεται — τὰ διαδραματισθέντα εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας. Θὰ ἀποκαλυφθῇ ἡ ἐπιβούλη καὶ θὰ καταλογισθοῦν ἐνὸς ἐκάστου αἱ εὐθύναι. Προσλήφθοσαν, εύτυχας, τὰ χειρότερα. Εἰς ἄλλας χειρας περιῆλθεν ή διαχείριστις τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Αὐτὰ διὰ τὴν ιστορίαν καὶ τὴν θέσιν ἐνὸς ἐκάστου — δημοσίων λειτουργῶν καὶ τινῶν ἐφοπλιστῶν — ἔναντι τῆς ἐθνικῆς ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας.

ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Προγραμματίζουν: Σχολὴ Ναυτικῶν Μηχανικῶν εἰς τὰ Νέα Μουδανιά (έπιμονος ἐπιδίωξις τοῦ κ. Γύπουργού τῆς Γεωργίας διὰ τὴν ιδιοτέρων του ἐκλογικήν περιοχήν). Σχολὴ Ναυτικής εἰς τὴν Κεφαλληνίαν (ζωηρά ἡ ἐπιθυμία τοῦ κ. Δενδρίνου). Σχολὴ εἰς τὸν Βόλον (ό κ. Γκλαβάνης ὁ ἀξιῶν). Σχολὴ Μηχανικῶν εἰς τὸ Κόρθιον (κληροδότημα Μουστάκα). Τροποποίησιν τοῦ κτιρίου τῆς νεοσυστάτου σχολῆς Μηχανικῶν Χίου (διὰ τὴν στέγασιν ἐσωτερικῶν μαθητῶν). Σχολὰς τρεῖς προπαρασκευαστικάς ναυτοπαίδων καὶ τέλος ἐπανασυζητεῖται τὸ θέμα τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Σύρου.

Καὶ αὐτά, ἐνώ ἀρχίζουν τὰ ἔργα τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς Χανίων (κ. Μητσοτάκης), ἡ ἀνέγερσις τοῦ κτιρίου διὰ τὴν Σχολὴν Μετεκπαιδεύσεως, ἐπίκειται ἡ λειτουργία τῆς Σχολῆς Θαλαμηπόλεων, διενεργοῦνται αἱ ἐπισκευαὶ εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν «Εὐγένιος Εὐγενίδης» καὶ ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς ἐκδόσεως τῶν διδακτικῶν βιβλίων, ἡ τροποποίησις καὶ ὁ ἐκανυγχρονισμός τῆς διδακτικῆς εἰς τὰ σχολὰς ὅλης. «Οχι διλιγωτέρης ἡ ἀμεσος φροντὶς τῆς ἀπορροφήσεως τῶν σῶν μᾶς παρεσχέθησαν πιστώσων ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων.

Κανείς, δεσμῶται, πολὺ δὲ περισσότερον αἱ στήλαι αὐταὶ δέν θὰ ἀμφισθήτουν τὴν διοικητικήν τῆς ἐκπαιδευτικῆς προσπαθείας. Πολλὰ ἐκ τῶν προτεινομένων — ὅχι ὅλα — ἀποδοτικώτατα είναι. (Αἱ σχολαί, κυρίως, μηχανικῶν). Τείνει, ὅμως, νὰ προσλαβῇ ἐντὸς μικρού χρονικοῦ διαστήματος — μιᾶς διετίας — ἔκτασιν τοισάντην ἡ κατασπορὰ εἰς διαφόρους περιοχάς ναυτικῶν σχολῶν, ἡ ἔξυπηρτεσύνα τὰ κοιματικά συμφέροντα ὡρισμένων κυβερνητικῶν παραγόντων, ώστε νὰ ἐπιτάχειται ἡ ιδιαίτερα σύστασις εἰς τοὺς διαχειριζομένους τὰ τῆς ἐκπαιδεύσεως νὰ σταθοῦν κάπου, νὰ ἀναπνεύσουν, νὰ ὄργανώσουν πληρέστερον τὰ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΚΙΝΔΥΝΟΝ ΘΑΝΑΣΙΜΟΝ

Εἴπεν εἰς τὸ Λογδίνον ὁ κ. Σταμπολῆς, ἀπευθυνόμενος πρὸς τοὺς ἑκεῖ ναυτιλιακούς παράγοντας:

«Μπορῶ νὰ σᾶς ἀποκαλύψω, διὰ τὸ Ναυτιλία μας πέρασε κατὰ τὸ πρόσφατον πα-

ρελθόν ἀπὸ θανάσιμον κίνδυνον ἐκ μέρους τῶν ἀναρχικῶν στοιχείων. Οἱ κίνδυνοι ἔξακολουθοῦν νὰ ύφεστανται. Οἱ ἔχοροι τῆς Ναυτιλίας μας ἔλλογεσύνων.

Μήπως αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπραξαν ἄλλο τι ἐπὶ μίσον δῆλη διετίσιν παρὰ νὰ ἐπισημαίνουν τὸν «θανάσιμον» κίνδυνον; 'Ο κ. Σταμπολῆς,

μέχρι τουδε ἀξιεπαίνως ἐπιτελεσθέντα καὶ τὰ ἡδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργα, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ κλιμαικώσουν τὸν προγραμματισμὸν τῆς αὔριον μέχρι τοῦ δυνατοῦ γενέσθαι.

Ζητήματα πολλά, τινὰ καὶ δυστεπίλυτα, ἀνακύπτουν ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε γοργῆς εὐτυχῶς ἐκτέλεσεως τῶν ὕστων πρὸ τετραετίας ἵσως θὰ ἔθεωρούντο ὡς ὄραματισμοὶ εὐφαντάστατῶν τινῶν ἀποστόλων τῆς προσποθείας. "Ἄς καλύψωμεν τὰ ζητήματα αὐτὰ καὶ ἀς προχωρήσωμεν. Πρός τὸ παρόν λείπει τὸ κατάλληλον διδακτικὸν καὶ διοικητικὸν πρωταρικόν. Ή ἀνεπάρκεια στελεχῶν ἐπισημαίνεται εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἀρμοδίων διεύθυνσιν τοῦ Υ.Ε.Ν. Δὲν ἥρχισαν εἰσέτι ἐφαρμόζομεναι αἱ ἑκ τῶν περιστάσεων ἐπιβεβλημέναι ἀλλαγαὶ εἰς τὰ συστήματα τῆς καταρτίσεως τῶν στελεχῶν (τεχνολογικοὶ ἔξελίξεις, πληρεστέρα ἐγκύκλιος μόρφωσις κλπ.) καὶ δὲ ἔχει πλήρως ἀντιμετωπισθῇ, ὅχι μόνον ἡ ἀνέγερσις τῶν κτιρίων, ἀλλὰ καὶ αἱ διαπάναι λειτουργίας τῶν νέων σχολῶν, τινὲς τῶν ὅποιων συνιστάται νὰ ἴδρυθοῦν εἰς περιοχὰς πάνυ ἀκαταδήλους, ἔστω καὶ ἀν ἡ κομματικὴ σκοπιμότης κυβερνητικῶν τινῶν πτωραγόντων τὸ ἐπιβάλλει.

Κινδυνεύουμεν νὰ πάθωμεν πρόωρον ἀνάπτυξιν, ἐπικύρων διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ὄλου ἔργου τῆς ἐκπαιδεύσεως. Μᾶς λείπει ἀκόμη ἡ ὄρθολογικὴ ὄργανωσις καὶ ἡ εἰς δόθος ἐπανεξέτασις τοῦ ὄλου ἐκπαιδευτικοῦ προβλήματος, ἵνα ὁ περιπτέρω προγραμματισμὸς θεμελιωθῇ ἐπὶ θετικῶν δεδομένων, ἐν καιρῷ δὲ μὲ στερρὸν τὸ δῆμα χωρήσωμεν πρός τὴν ἐκτέλεσιν.

Πιστεύουμεν αἱ σκέψεις αὐταί, ἀπορρέουσαι ἀπὸ τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον μας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκτάσεων, νὰ τύχουν ἰδιαίτερας προσοχῆς ἀπὸ τοὺς διαχειριζομένους τὰ πράγματα αὐτῆς.

ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ Κ. ΠΑΠΠΑΔΑΚΗ

Συνεχήτηθε εἰς τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως ἡ προσφορὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀντ. Παππαδάκη, ὅπως διαπάναι του συστήματος τὴν ἰδιαιτέρων του πατρίδα, τὴν Κάστον, δημοσίᾳ ναυτικῆ σχολῆ. Τὸ Συμβούλιον ἀπέδεχθη, δεδιάσις, τὴν προσφορὰν καὶ θέλει διὰ τοῦ κ. "Υπουργοῦ νὰ ἀπευθύνῃ τὰς εὐχαριστίας του πρὸς τὸν κ. Παππαδάκην. Πλὴν θὰ παρακαλέῃ αὐτὸν, ὅπως τὴν σημαντικὴν τοῦ δωρεῶν θελήσῃ καὶ τὴν διαθέσῃ διὰ τὴν σύστασιν εἰς τὴν Κάστον τοῦ πρώτου κέντρου προπαρασκευῆς τῶν ναυτοπαίδων τῆς περιοχῆς Δωδεκανήσων.

Θὰ ἐνημερωθῇ ἐν καιρῷ ὁ κ. Παππαδάκης ἐπὶ τοῦ ἔργου τῆς ἐν λόγῳ σχολῆς — ὑπερ-

πεντακόσιοι προβλέπονται οἱ μαθηταί, μὲ ἔξαρτην φοίτησιν — καὶ ἐπὶ τῶν ἐκπονηθέντων ἡδη σχεδίων διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς.

Τὸ Συμβούλιον ἐλπίζει νὰ ἐπιτύχῃ τὴν συμπαράστασιν τοῦ κ. Παππαδάκη εἰς τὴν σύστασιν τοῦ πρώτου ἐκ τῶν προβλεπομένων τριῶν προπαρασκευαστικῶν κέντρων, τὰ ὅποια καὶ προώρισται νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόβλημα τῆς προσελκύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

ΤΟ "KAZO,, ΤΩΝ 2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ

Κανεὶς ἄλλος ἀπὸ αὐτὴν τὴν Κυβέρνησιν, τὴν σημερινήν, ἄλλα καὶ τὴν προκατόχον, δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν περιπέτειαν τῶν δύο τουριστικῶν, τοῦ «Ἀγαμέμονος» καὶ τοῦ «Ἀχιλλέως», εἰς περίοδον πλήρους τουριστικῆς ἀναπτύξεως. Ἡσαν στενοὶ οἱ δεσμοὶ τῶν ίθυνόντων τὴν πλοιοκτητρίαν ἐτοίμων μὲ τοὺς κραυτούντας, οἵτινες καὶ τοὺς διηκολούντας σκανδαλώδως εἰς τὴν μὴ καταβολὴν τῶν ληξιπρόθεμάτων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων. Τὸ «γεγεναιόδωρον» Δημόσιον, ἐνῷ δὲν ἔστερε νὰ εἰσπράξῃ τὸ λαβεῖν του — ὁ πτωχὸς ἐπαγγελματίας, δόφειλέτης μερικῶν ἐκπονηταράμων ἐκ φύσιών, θὰ εἰχεν ἡδη ἐγκλεισθῇ εἰς τὰς φυλακὰς — δὲν ἐφρόντιζε, τούλαχιστον, νὰ πληροφορήται ἐπὶ τῶν τεκταινούμενων εἰς τὰς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐνυποθήκων πλοίων, ἐπὶ τῶν προνομιούχων ὑποχρεώσεων, ποὺ ἐπεβάλλοντο ἐπ' αὐτῶν, λόγῳ καθυτερήσεως μισθῶν, εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T. καὶ τὸ O.L.P., λόγῳ προμηθειῶν, καυσίμων, πρακτορειακῶν κλπ.

Πρὸ τίνων ἡμέρων, ἐπιστέψεις τοῦ 'Οργανισμού Λιμένος, τὰ σκάφη ἐκπράτησαν. Ἡσαν πλήρη ξένων περιηγητῶν. Ο καλός χειρισμὸς τοῦ προκληθέντος ζητήματος ἀπὸ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἔσωσε τὸ καλὸν ονόμα τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ σκάφους. Καὶ τότε —δρυός πεσούσης— αἱ κατασχέσεις τῶν πολλῶν τρίτων ἐπηκοούθησαν. Συνεκινήθη καὶ τὸ Δημόσιον διὰ τὸ λαβεῖν του καὶ διέταξε, τώρα μετὰ τόσα ἔτη καθυτερήσεων, τὸν ἐλέγχον τῆς διαχειρίσεως τῆς ὀφειλέτιδος ἐταυρίας. Πρὸς ἀφελεῖς, πιστεύουσι, οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ὅτι ἀπευθύνονται;

Τὰ σκάφη, λοιπόν, ἀν δὲν ἔξευρεθοῦν νέας κεφάλαια καὶ δὲν ἐπέλθῃ ὁ συμβιδασμὸς μὲ τοὺς ὀφειλέτας θὰ παροποιηθοῦν ἐν μηνὶ Ιουνίῳ. Καὶ θὰ ἐκποιηθοῦν μετὰ χρόνου ἵσως ικανόν. "Εχουν πλέον τὰ χρονάκια των. Είναι ὑπερδεκετούς ήλικίας καὶ ιταλικής, σημειωτέον, κατασκευῆς. Διερωτώμεθα ἀν δὲν καλυφθοῦν ἀπὸ τὸ ἐκπλειστηρίασμα αἱ

πρὸς τρίτους ὀφειλαὶ καὶ τὸ δάνειον τοῦ Δημόσιου. Αὐτό, ίσως νὰ πληρώσῃ τὰ σπασμένα.

Καὶ ἐπ' εύκαιριάς: 'Υπῆρξε σφάλμα, εἰς τὸ ὄποιον ὁ τότε Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Παπαληγούρας παρέσυρε τὴν Κυβέρνησιν, διετάξας τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων ἀπὸ τὸν κ. Νομικόν. Καὶ ἐκεῖνος μὲν ἀπηλάγη μᾶς περιπετείας ἐπιχειρηματικῆς, ὅπως καὶ ὁ 'Ωνάστης ἐν συνεχείᾳ. Τὸ Δημόσιον διμώς κινδυνεύει τώρα νὰ χάσῃ μέρος, τούλαχιστον, τοῦ λαβεῖν του, ἐνῷ αἱ συγκοινωνίαι καὶ ὁ Τουρισμὸς στέρονται τῶν ὑπηρεσιῶν δύο καλῶν σκαφῶν.

'Άλλα πρὸς τὶς αἱ παρατηρήσεις αὐταὶ; Εἰς τὸν τόπον αὐτὸν κυρώσεις ἀπέκλισε διὰ τοὺς κακοὺς διοχειρίζομένους τὰ συμφέροντα τοῦ Δημόσιου πολιτικούς δὲν ἐπεδήλησαν ποτέ. Οἱ δῆθεν ὑπεύθυνοι, εἰναι παντελῶς ἀνεύθυνοι.

ΟΧΙ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΕΠΙΜΗΘΕΙΣ

'Η μέλλουσα νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς προσφάτου ἀποφάσεως τῆς ἀρμοδίας ὑπεριπτροπῆς τοῦ I.M.C.O νέα στατάσις πραγμάτων εἰς τὰ μεσά τῶν ἐπιστητῶν πλοίων κατέκινηση τῆς πυρκαϊάς πρέπει, πιστεύομεν, νὰ ἐφέκυση τὴν ἀμεσον προσοχὴν τοῦ 'Υπουργείου καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοτιστῶν.

Πολὺ φοδούμεθα, μήπως μὲ τὴν γνωστὴν μοιρολογικὴν διάθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τὴν μακαριότηταν τῶν ὑπηρεσιῶν, δινιμετωπίσωμεν; —Ἐπιμηθεῖς ὡς πάντοτε— τὴν καταστροφήν, ὅταν ἡ μὴ συμμόρφωσις πρὸς διεθνῶς ἐπιβεβλημένας ὑποχρεόσεις, θὰ εἴναι πλέον ἀδύνατος. Καὶ περὶ καταστροφῆς θὰ πρόκειται, ἀν αύριον τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας μας συναντήσῃ τὴν ἀπαγόρευσιν παραλαβῆς ἐπιβατῶν ἀπὸ δένους λιμένας, διότι τὰ σκάφη μας δὲν θὰ ἔχουν προσφοράθη εἰς τὸν σχετικούς περὶ προλήψεως τῆς πυρκαϊάς κανονισμούς τῆς νέας διεθνούς συμβάσεως, ήτις, μετὰ διετίαν, ἔστω, κατὰ μέγιστον ὄριον, θὰ ἀρχίσῃ ἐφαρμοζόμενη.

Πρέπει τὸ 'Υπουργείον νὰ ἐνημερώσῃ κατ' ἀρχὴν τὸν ἐφοπλιστάς ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων, ποὺ ἐλληνισταν, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ κατεφτίσῃ τεχνικὴν μελέτην λεπτομερῆ τῶν προτεινούμενων μέτρων, τῶν πιθανῶν μεταφροθήσεων εἰς τὰ σκάφη, τοῦ κόστους αὐτῶν καὶ τοῦ διανοτοῦ τῆς ἐφαρμογῆς των. Πρέπει, ἐν ἐνὶ λόγῳ, νὰ είμεθα προτομαιμένοι διὰ τὰ ἐνδεχόμενα. 'Η νέα διάσκεψις τοῦ I.M.C.O συνέρχεται τὸν Δεκέμβριον. Κατ' αὐτὴν θὰ συζητηθῇ καὶ θὰ ἐγκριθῇ ἡ σχετικὴ σύμβασις.

"Επονίσαμεν ἡδη, ὅτι ἀμεσος εἶναι ὁ κίνδυνος ὑποστάσεως διὰ τὸ ἐπιβατηγόν μας πλοίον. Οἱ ἀνταγωνισταί μας ἔχουν κάθε λόγον τὸ ταχύτερον νὰ κυρώσουν καὶ νὰ ἐφαρμόσουν τὴν σύμβασιν, ήτις θὰ ἐξετόπιζε τὴν τόσον τελευταίως ἀναπτυχθείσαν ἐπιβατηγού Ναυτιλίαν μας. "Ολοί, πλὴν ἡμῶν, ἔχουν κάθε συμφέρον νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν σύμβασιν. Θὰ μᾶς ὑποχρεώσουν νὰ τὴν γέρμησμεν. "Ἄς μη πάρωμεν ἀφήψητε τὴν ἀπειλήν.

ΠΡΟΣ ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΑΝ ΥΦΕΣΙΝ:

"Ἐγκυροι παρατηρηταὶ τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν ναυλαγορὰν διατυπώνουν τὰς ἀνησυχίας των διά την πτώσην τῶν ναύλων. Αδτοι οὖτοι οἱ πλοιοκτῆται — παρατηροῦν — ἐνέτειναν διὰ μίαν ἀλογήν φοράν τὴν ὄψεων, εἰτε ἐκ τῆς ἀλυναμίκες των νὰ διέχαθον διὰ τὰ πολλὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος, εἰτε ἐκ τῆς ἀνικανότητός των νὰ ἔρμηγενσουν τὰς ἀνάγκας τοῦ διεθνοῦς θαλάσσιου ἐμπορίου.

Οἰσδήποτε καὶ ἀν εἶναι: ἡ αἰτία, οἱ ναῦλοι: τῶν ἔηρων φορτίων ὑπεξώρησαν εἰς ἐπικινδύνους χρηματηλά δρια, ἐγγίζοντα τὸ κρισίμως χαμηλόν σημείον ποὺ προεκάλεσεν ἡ μετὰ τὸ Σουεζ κρίσις, ήτις καὶ ὑπεγράψαν δρκετά ἐκτομψύρια τῶνοι πλοίων εἰς παροπλισμόν. Κατὰ λίαν εἰρωνικῶν τρόπων, ἡ πρὸς τὰ κάτω τάσις, προκλήθεισαν ἐκ τῆς ἀλογίστου ναυπηγήσεως μπάλκι κάρριερς εἰς συνεχῆς αδειανόμενα μεγάθη, ἐπεταχόνθη ἔκ τινος παράγοντος, δι-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΟΡΙΕΝΤ ΦΡΑΧΤΚΟΝΤΟΡ ΜΟΣΝΥ & CO.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΖΥΛΑΣ - F. ΜΟΣΝΥ

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022(24)	Telex	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	353505	0211007	Norderdeich 4-5	Priv. 510	via 0244151
	367894	0215671			
BREMEN 1	Priv. 6052552		NORDENHAM	Tel. 811	Telex
Wegesende 3-4	Tel. 310424	Telex	P.O.Box 98	Priv. 811	via 0244151
BREMERHAVEN	Priv. 446176	0244151			
Kaiserhafen	Tel. 42597		EMDEN	Tel. 239193	Telex
	Priv. 45841	0238876	Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	via 027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 2623537	Telex			
Ebertstr. 124	Priv. 21365	0253375			

TELEGRAMS "ERMIS"
Represented also at LUBECK & KIEL

ποιος ἀρχικῶς ἐφανέτο ὅτι θὰ τὴν ἀνεγάλιτην — ἀπὸ τὴν ἀπεργίαν τῶν ναυτικῶν εἰς Ἀγγλίαν.

Αντιμετωπίζοντας πιθανήν έλλειψην τοννάς, καθώς έκαπονταδές δραστικικών πλοίων καθιστάντο ανένευρη ήτη της άπεργίας, οι γαύλωται περιόρισαν τάξηνάγκας των έντος των δρίων τά δηοῖς έπειταν η περιορισθείσας προσφορά πλοίων. Κατ' τό δυσοίωνον συμπέρασμα είναι καθαρόν: οι γαύλωται δὲν είναι πλέον δυνατόν νά έκφρασται καὶ νά πανικοθέλλωνται ἀπό έκπτωτα γεγονότα, ἀνέχετητων τοῦ ἀν αὐτά είναι τοπικά ἡ διεισθή, Ἀλλά ἔτι πλέον χαρακτηριστικόν είναι τό γεγονός, ὅτι οι γαύλωται, ὑπὸ λογικῆς βεβαίως προϊούσθεσις, φύλινονται: τόρα ξενοῖ νά προσκρύψουν τάξηνάγκας των κατά τὸν τρόπον που ὑπαγορεύει ἐκάστοτε τὸ προσφέρμαν τοννάς. Οφείλεται: δὲ τοῦτο εἰς τὴν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη τάσιν καλύψεως τοῦ μεγαλυτέρου μέρους τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν διὰ μικροχρονίουν προσωπάσσον. Πειριωρισμένης μέρους ἔκτασεως ἀνάγκαι ἀπομένουν νά καλυφθοῦν διὰ τὸν κατά τὰ τελεῖον γαύλωτον εἰς τὸν καθὶ δημόσιαν ἄγονόν.

Λαππομέριες ή τόνων μακροχρονίων αώτην νυκτικόσεων σπανιότερος ἀνακοινούνται, ἀποτελεῖ δημοτικὸς ὀνυχιφιβισθήτητον γεγονός ὅτι τοισθαντικά νυκτικά εἰλείσονται συνεχῆς. Καὶ ἡ ἐνημέρωσις ἔχειται. Αἱ πληροφορίαι ἔπει τῶν νυκτικών αώτην θὰ ριπελούνται καὶ καταπληκτικὴν πράγματι διεύρυνται τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἥτις σημειούνται εἰς τὸν καιρὸν μαζί.

"Η σαράρη, πάντοις, υφάσεις τῶν ἔργων ποὺ προήλθεν ἐκ τῆς ἀπεργίας τῶν "Ἄγγλων ναυτεργάτων, Ιδιαιτέρως ἐπηρέασε τὰς ἐκ τοῦ "Αἰγαίου ναυτικοῦ φροτόσιες αιτηρών, ἀνελθόσες μόλις εἰς ἑνὸν ἐπαπομψήριον τῶννον κατὰ τὸν πρελθόντα Μάιον, ἔναντι δύο ἀκριβῶς ἐκαπομψών τῶννον τοῦ Μαΐου τοῦ 1965. Τὰ δεξαιμενόπλοια ἐν προκειμένῳ ἀπετέλεσαν διμελητέαν μᾶλλον ποσότητα, ἀντιπροσωπεύοντας 265.000 τόννουν μᾶλις τοῦ συνόλου τοῦ μηχνή, ἔναντι ἐνὸς τῆς περίπου ἐκαπομψήριον τῶννων ποὺ είχον μεταφέρει τὸ ἀντίστοιχον περιουσίων μῆκαν. Παρότι οὗτο, δεξαιμενόπλοιοι ἐδέχθην ναύλον \$ 2.50 f.i.o. ἀπὸ Κόλπων δι' "Ολλανδίαν - Βέλγουν, διπλαὶς εἶναι ἵσσοι διὰ μικρότερος ναύλων ποὺ ἐπληρώθην ποτὲ διὰ μίαν τοιωτέρην μεταφοράν καὶ κατὰ δύο δολλάρια χαμηλότερος καὶ αὐτοῦ τοῦ πέμπτου δισεύ τοῦ Μαΐου 1965.

Εις τάς διερευνητικάς μεταφοράς ειπηρών, οι ναθλοί τῶν πλοίων ἔμεροι φορτίου διπερχόμενοι ἐπίσης και ἀναμένεται ἐπιτελεύταια σε πολλήρως. Μπαλάνι κάρριερ εδέχουνται να μαθητεύσουν Σ 3.50 ἀπό Κόλπον διὰ Κόντινετ, οὗτοι τῶν χαμηλότερον ποὺ ἐπληρώθη ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1962 καὶ κατά δύο ἐπίσης δολαρίων μηρύτερον τοῦ Ιούχουντος τῶν Μάρτιον τοῦ 1965. «Ολίγοτερα ἐν συνεγείρεις ἐπληρώθησαν. Επηρέασιν ἡ ποδιάς αὐτῆς ὅλα τὰ μεγάλη τῶν πλοίων, δηλαδὴ δόσον δύον ἐπλήγη κυρίως τὰ μεγαλύτερα σκάφη, τοῦτο δὲ ὅφειλεται εἰς τὴν δυνατότητα τῶν μικροτέρων πλοίων να κινηθοῦν καὶ εἰς τομεῖς δύον τὰ μπλάκια κάρριερ ἀδυνατοῦν να παραχωρήθουν. Αποδεικνύεται διατετράφω τοῦτο ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν φορτίων Ἑγγείας πρὸς τὴν Υιδίαν, πράξης ποὺ ἀναμφισθῆται ἐχάρισε μίαν νέαν παράτασιν ζωῆς εἰς τὰ λίμεντα. Συγγράμμα δύμως ἡ Διοικητικής τῆς διοίρυγος τοῦ Σκιν Αδρενίας ἀνεκοινώσαν δὲι παθών εἶναι: «Απαγορευθῆ ἡ κρήσις τῆς διώρυγος εἰς τὰ ἓν λόγῳ σκάφη, Ιούχουντος μένην δὲι «πλοιά τινα, ίδια τόπου λίμεντα, ἀποδεικθῆσαν ἀκατάλληλα νά διέλθουν τὴν διώρυγα... καὶ δὲι εἴναι ἐπαρκῆς ἀποτελέσμα να δικλεύσουν ἐντὸς διωρύγων καὶ διὰ γειτονιός εἰς περιοχούμενά καὶ πολιούχωνατα θέτα».

Βοηθητικάδεν τῆς ἄγραδος παράγοντα ἀπετέλεσαν καὶ νωκώθεσαν τῆς Ἰνδίαις Κυβερνήσεως, ἡ ὥσπεις ἐκεῖνες περισσότερα πλοῖα τόσον ἀπόλυτομένας τοῦ Κόλπου δύον καὶ ἀπὸ τῶν Εἰρηνικῶν, ἀναδιδάξουσαν εἰς τρία περίπου ἑκατομμύρια τόννους τὰ φορτία ποδὸς μεταφέρουσσαν διὰ μὴν ἀμερικανικού πλοίουν, ἵστοι περὶ τὰ δύο ἑκατομμύρια τόννους περισσότερον ἀπὸ τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ προηγουμένου ἔτους. Οἱ διὰ τῶν Ἰούνιον δύως ναῦλοι ἦσαν κατὰ 10 σελλίνια χαρημάτωρεις ἐκείνων ποδὸς ἐπληγωθόσαν τὸν Μάτιον. Καὶ παρὰ τὴν ἀπασχολησην ποδὸν ἡ Ἰνδίαιη αὕτη Σύγκαις παρακλήσι εἰς τὰς ἀνωτέρας

τέρω ἀγοράς, δημιουργεῖ μίαν σχέδιον καταστροφικήν πτώσιν τῶν ναυάλων εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἀνατολῆς. Τὰ περισσότερα μεγάλα πλοῖα ἐπιστρέψουν κενά.

Τό πλέον ἀπογοητευτικὸν διὰ τοῦς πλοιοκτῆτας φορτηγῶν τράμπται στοιχεῖον, εἶναι πιθανότερα ἡ συμπίσεις καὶ τὸν ἐργασιῶν χρονοναυλῶσσων. Οἱ ναῦλοι ἔπειπον σημαντικῶς. Ἐδρωπάκικα ἕταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν εἰχον νυκτῶς: κατὰ τοῦς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους 70 πλοια, ἔναντι τῶν 150 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ προηγουμένου ἔτους, ὃν δημοσίᾳ ἡ ἀγγλικὴ ἀπεργία συνεισθῇ διὰ δύο ἔτης τρεῖς ἀκόμη ἑδομάδας, ἀφαλός οἱ Βρετανοὶ θὰ καταρύγουν εἰς χρονοναυλῶσσις ἔξινον πλοιών, διὰ νὰ καλύψουν ζωτικὰς των ἀνάγκας εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

Εἶναι φυσικὰ λίγον πιθανὸν νὰ καθυστερήσουν οἱ Βρετανοὶ νυκταλητοὶ δύο εἶναι τοῦτο δυνατόν τὴν νυκτῶσιν ἔνων πλοιών, ὃν δῆθε: ἀπελευθερώσωσε τῶν 150 τῶν πλοιών των. Ἀνεξαρτήτως δημοσίᾳ τῆς ἀπεργίας καὶ τοῖς πιθανῶν συνεπειῶν τῆς, οἱ ἔπειπον φορτηγῶν τράμπται πρόκειται τῆς ἀντιμετωπίσουν σκληρῶν ἀγῶνα. Καταλήγουν αἱ παρατηρήσεις: «Εἶναι θεοῖς πολὺ ἐνωρεὶ ἀκόμη διὰ νὰ εἴπῃ τις ἡνὶ ἡ παροδία κατατάσσεις σημαίνει τὸ ἀνοίγειν τῆς αὐλάκων πρὸς μίαν ἀκόμη μακράν κρίσιν, φαίνεται ἐμοὶς ἡ τὰ φράτα της αἱ θεοῖς θησηὶς ἀλλαγὴν τούτους γὰρ οὐδένιον γένεται».

ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Τὴν Ἰδρυσιν τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου διὰ τοὺς "Ελληνας ναυτικούς εἶχε προτείνει εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. δι' ἐμπειριστωμένου ὑπομνήματος καὶ ἡ "Ενωσις Ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου 1965. Προσφέρετο δὲ ἡ "Ενωσις ίνα συνεργασθῇ μετὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. διά τὴν προεργασίαν τοῦ θέματος καὶ τὴν ἐν τὴν πρεξείδην τῆς Ἰδρύσεως τοῦ Νοσοκομείου.

Παρῆλθεν ἀπὸ τότε ἔνα καὶ ἡμισυ ἔτος καὶ ἡ προεργασία μόλις πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἤρχισε. Δὲν πρόκειται, δεβαίσα, περὶ θέματος, τὸ δόριον οὐτανή σημειώσα έντυπωσικῶν καὶ ταχείσαν πρόσδοσιν. Θέρειασθη νά ἐκτιμθούν πολλὰ στοιχεῖα διὰ νά καταδειχθῇ ἡ ἀναγκαῖότης ἐνὸς συγχρονισμένου νοσηλευτικοῦ ίδρυματος, δάνταξιον τῶν ναυτικῶν μας. Θά πρέπει νά μελετηθῇ τὸ κόστος τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων, τοῦ ἑξοπλισμοῦ καὶ τῆς λειτουργίας, ἡ ἐπιλογὴ τῆς θέσεως, τὸ μέγεθος —ἀφιθμός κλινῶν— ἡ ἔκτασις τῶν ἔξωθερικῶν ιστρείων κλπ.

Έκτος, όμως, τῶν ζητημάτων αὐτῶν θὰ πρέπει από τούδε να ἔξεται σθοῦν καὶ ὅλας θεμελιώδους σημασίας θέματα. Οὕτω ή νοστεία εἰς τὸ ίδρυθσθέντον Νοσοκομεῖον τῶν ἀπολυμένων ὡς ἀσθενῶν ναυτικῶν θὰ εἶναι ὑπὸ χρεώτική; Ή γνωμάτευσις περὶ τῆς νόσου καὶ τῆς ἀποθεραπείας ή μὴ τοῦ ναυτικοῦ, ή όποια θὰ ἐκδίδεται ἀπό τὴν ὑγειονομικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Νοσοκομείου, θὰ ἔχῃ τὴν ισχὺν δικαιοτικῆς πραγματογνωμοσύνης ή τὰ δικαιστήρια θὰ διέτασσον τὴν διενέργειαν νέας; Θὰ νοστηλεύωνται εἰς τὸ Νοσοκομεῖον τούτο μόνον οἱ ἔργαζόμενοι καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίας των ψύφιστάμενοι ἀτύχημα ή ἀσθενοῦντες ναυτικοὶ ή θὰ οὐτάγωνται εἰς αὐτὸν καὶ οἱ προστατεύομενοι (ἀνεργοὶ ναυτικοί, οἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν, οἱ συνταξιούχοι τοῦ N.A.T.) τοῦ Οἴκου Νάυτου; Εἰς τὴν πρώτην

περίπτωσιν, ὑπάρχουν τὸ «τετράμηνον» τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὰ Clubs. Εἰς τὴν δευτέραν θά ἀναμιχθῇ καὶ ὁ Οἶκος Ναού του καί, ἀναποτρέπτως, τὸ Κράτος.

Αγγελικός ασφαλιστικός παράγων, γνωρίζων κάλιστα όλας τάς πτυχαίς της νοσηλείας είς τήν Ἐλλάδα τῶν ναυτικών, ἀπόδιει ίδιαιτέρων σημασίαν εἰς τὴν ὁργάνωσιν, ίδιως, τῆς διοικήσεως τοῦ Ἰδρύματος. Τὸ σημεῖον τούτο κρίνεται ως ἔξχως σοβαρὸν καὶ πρέπει νὰ μελετηθῇ κατὰ τρόπον ὃ δποιος θέλει ἐπιτέρρητη καὶ ἡ δποστολὴ τοῦ Νοσοκομείου νὰ μὴ διασκευθῇ καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι — ἐφοπλισταὶ καὶ Clubs — νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ βεβαιώνωνται περὶ τῆς καλής λειτουργίας τοῦ Ἰδρύματος.

Αἱ δυσχέρειαι αὐτὰ δὲν είναι οὕτε ἀνυπέρβλητοι, οὕτε ίκαναν νὰ ματαιώσουν τὴν ίδεαν τοῦ Νοσοκομείου τῶν Ναυτικῶν. Τὸ νοσηλευτικά ίδρυματα τοῦ Στρατοῦ καὶ τοῦ B. Ναυτικοῦ, ἀπέδειξαν πόσον θαυμάσιο ἥμπορει νὰ ὅργανωθοῦν, νὰ ἐπανδρωθοῦν καὶ νὰ λειτουργήσουν καὶ ἄλλα. Διατί νὰ μὴ προσφερθοῦν καὶ εἰς τοὺς "Ἐλλήνας ναυτικοὺς δᾶλα τὰ μέσα τῆς προστασίας τῆς ύγειας των; "Ολοὶ ἔχουν νὰ κερδίσουν ἀπό τὴν Ἰδρυσιν ἐνὸς ἀξίου τῆς ἀποστολῆς του Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Οἱ ναυτικοὶ καὶ αἱ οἰκογένειαι των, οἱ πλοιοκτήται καὶ τὰ Clubs, τὸ Κράτος καὶ ἡ Οἰκονομία μας Ἀξίζει τὸν κόπον τὴν ὑπερπήδησις τοῦ κάθε ἐμποδίου.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΟ Σ.Ε.Ν.Α

Πρὸ δὲ λίγου χρόνου θύρωσες οὐχὶ ὁ τυχών
ἔδημοι οὐργήθη γύρω ἀπὸ τὸ ζῆτημα τοῦ διοι-
κητικοῦ ἐλέγχου τῶν νοοτικῶν ἀτιχημάτων.
Ἡ 'Ενωσις' Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν' ἀπέστει-
λε τὸν ἔνα τῶν ἀντιπροσώδων τοῦ Συμβουλίου
οὐ τῆς εἰς αὐτοφίαν περὶ τῶν συνθήκῶν ὑπό-
τάς ὅποιας διεξάγεται ὁ διοικητικὸς αὐτὸς Ἐλεγχος.
Οἰκτραὶ αἱ ὑπτυπώσεις τάς ὅποιας
ἐκεῖθεν ἀπεκόμισεν. Η 'Ἑκθεσίς' ποὺ τὸς
Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως ἀπέ-
τελε τὸν ζωροπάτην περιγραφὴν τῆς κρατού-
σης ἀθλίας καταστάσεως.

“Εκτοτεί τί ξύλινε; Ἡ ἀπόντησις εἶναι
«Ἄποδύτως τίποτε», πέραν τῆς εἰθισμένης
εἰς παρομοίας περιπτώσεις ἀποστολῆς έγ-
γράφων.

Καὶ δῆμος, ἔσαν πράγματοι ήθελομένοι διορθώσωμεν τὰς ὁργανωτικάς, τούλαχιστον ἀτελείας τοῦ θεσμοῦ τοῦ διοικητικοῦ Ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀποχήματος, εὔκολον θεότατον ἦτο τὸ ἐπιτύχωμεν ἐντὸς ὀλίγων ημερῶν. Τούτῳ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὴν σχετικὴν πρωτοβουλίαν θὰ ἀνελάμβανεν ἡ "Ἐνωσις Ἑλλήνων" Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Ναυτικό "Επιμελητήριον, ἀνεύ τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἀνασχετικοῦ δράντος κρατικοῦ παράγοντος.

ληλον οἰκήμα, νά όγορασθούν τὰ ἀπαραίτητα εἴπλα, τὰ βιβλία, τὰ λοιπά ἀπαραίτητα εἶδη (γραφομηχαναί, φωτοτυπικόν μηχανημές, χάρται κλπ.) καὶ ἡ πρόσληψη λαχίστου ἀριθμού κατωτέρου προσωπικού (μιᾶς ἢ δύο δεκτυλογράφων καὶ ἑνὸς κλητῆρος), είναι υπόθεσις όλιγων ἔβδομάδων. Ζήτημα, θεσαίως, χρημάτων γεννᾶται. 'Αλλά ποιών χρημάτων; 'Η τρίτη Ναυτιλία εις τὸ

κόσμον δὲν τα διαθέτει;

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL AND TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE.

30/33 MINORIES,

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

δργάνωσιν. Τό δέ πραξίμενον ἔν τινι μέτρῳ μὲ τὰ νηολόγια καὶ τὸ ναυτικὸν ὑποθηκολόγιον, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ, ὅτι ὅπου ὑπάρχει ἡ θέλησις, δὲν ἀπέχει ἡ πραγματοποίησις τοῦ σκοποῦ.

Ἡ σοδαρότης καὶ ἡ σημασία τοῦ θεσμοῦ τοῦ διοικητικοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων —ἐάντι ἔχῃ συνειδητοποιηθῆ— πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ τὸ κίνητρον τῆς ἐνεργείας τῶν δύο σπουδαιοτέρων ἐκπροσωπευτικῶν τῆς Ναυτιλίας ὥργανώσεων. Καὶ τοῦτο, ὅχι διότι ἐπίκειται ἡ ἐκδίκασις ἐνὸς ἢ δύο μεγάλων ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ προμηνύεται ἡ εἰς τὰς σχετικὰς δίκιας συμμετοχὴ ἔξιν. Εἴμεθα δένδιοι, ὅτι τότε μία κάποια αἰθουσαὶ δὲ ἔξευρεθῇ διὰ νὰ ἀποκυρθῇ ἡ ἀθλιότης τῆς δόδον Κριεζών. Δὲν μᾶς ἀποσχολοῦν λύσεις «προθήκης». Πιστεύουμεν, ὅτι δι' ἡμᾶς αὐτούς, εἰναι ἀνάγκη νὰ ἀπολλαγώμεν τῶν σημερινῶν οἰκτρῶν συνθηκῶν. Ὁ ἐλεγχός τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, δὲν προσλαμβάνει σπουδαῖοτην ἀναλόγως τῶν κόρων πολιού, ὅπερ ἐγένετο θύμα ἀτυχήματος. Εἶναι πάντοτε σπουδαῖος καὶ καλῶς διεξαγόμενος μὲ ἀποφάσεις ἐπιβαλλομένως ἐπὶ τοῦ περιεχομένου των, ἀποτελεῖ διεκτίμητον παράγοντα διὰ τὴν εὐδόσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὰς δισφόρους ἐπιπτώσεις τὰς δοπίας ἔχει ἐπὶ τῶν διαφόρων πλευρῶν αὐτῆς, τῆς ναυτικῆς πίστεως, τῆς ἀσφαλίσεως, τῆς ἐμπορικῆς καλῆς φήμης, τῆς ἐπικρατήσεως ἐν τῷ διεθνεῖ ἀνταγωνισμῷ κλπ.

Τελούμεν ἐν γάνωσι τοῦ ὅτι ἔκτὸς τῶν ὥργανωτικῶν ἀτελείων ὑπάρχουν δρόσοι ἐπιβλαβῆς καὶ ὥργανικαὶ ἀτελεῖσι. Πρὸς διόρθωσιν, δῆμος, τῶν τελευταίων τούτων, ἀπαιτεῖται νόμος. Ἐδῶ αἱ δυσχέρειαι εἰναι μεγάλαι. Πρῶτον, τὸν σχετικὸν νόμον πρέπει νὰ ἐπεξεργασθοῦν εἰδικοὶ ἐπιστήμονες. Δεύτερον, ἡ ὑπόθεσις ἐμπλέκεται μὲ τὸ Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅπερ περιέλαβε πλήρες σύστημα διατάξεων περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Δὲν ἐκρίθη ἀκόμη ἂν πρέπει νὰ φύσισωμεν, ἀλλοι, εἰδικῶν νόμον ἢ νὰ τροποποιήσωμεν τὸ Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Τρίτον, εἰς οἰανδήποτε λύσιν καὶ ἀνάχθωμεν, πρέπει νὰ γνωρίζωμεν, διὰ νόμοι μὴ περιέχοντας πολιτικῶν ἐκμετάλλευσίμους διοικήσεις, δὲν προκαλοῦν τὸ νομοπαρασκευαστικὸν ἐνδιαφέρον. Ὡς πρόχειρος ἀπόδειξις ἔστωσαν αἱ προσπάθειαι τοῦ προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, δοτις ἡγανίσθη ἐπὶ δύο καὶ πλέον ἔτη, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν φήμισιν νομοσχέδιον περὶ Ν.Ε.Α. ἀπολύτως ἀπαραίτητον καὶ ὁμοθύμως ἐπικροτούμενου ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων.

Πολλά, συνεπῶς, τὰ ἐμπόδια μέχρις οὐ φθάσαμεν εἰς τὸν νόμον, δοτις θὰ ἄρῃ τὰς ὥργανικὰς ἀτελεῖας τοῦ θεσμοῦ τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. καὶ ἔγνωστον πότε θὰ φάσωμεν. Δὲν πρέπει, ὅμως, νὰ ἄρωμεν τὰς ὥργανωτικὰς ἀτελεῖας, ἀφοῦ τοῦτο κεῖται ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων μας καὶ δὲν ἀπαιτεῖ τὴν κρατικὴν σύμπταξιν;

Ἄπο τὰς ἐκπροσωπευτικὰς ὥργανώσεις τῆς Ναυτιλίας ἀναμένουμεν τὴν σύντονον ἐκδήλωσιν πρωτοβουλίας. Θὰ παρακολουθήσωμεν τὸ ζήτημα.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐγκρίνεται ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. ὁ νέος κανονισμὸς ρυμουλκικῶν δικαιωμάτων διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἀναπροσαρμόζεται τὸ τιμολόγιον, κατὰ τρόπον ἰκανοποιῶντας τὰς προβληθεῖσας ἀξίωσεις ἀπὸ τὰς τρεῖς συνεργαζομένας ἀταιρίας. Τὸ ἐπιχείριμα, συνεπῶς, τοῦ χαμηλοῦ τιμολογίου, ὅπερ προεδάλλετο διὰ τὴν μὴ ἀπασχόλησιν εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ λιμένος ισχυροτέρων ρυμουλκῶν, δὲν ἔχει πλέον τὴν θέσιν του. Τὸ «πούλ» τῶν ρυμουλκῶν ὄφελοι νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν του τὴν ἀνωτέρω παρατήσιν.

Ὁ λιμὴν πρέπει νὰ ἔχειται ἀπὸ τὸ ρυμουλκό ἀνάλογα πρὸς τὸν ὅγκο τῶν σκαφῶν, ποὺ συχνάζουν εἰς αὐτόν, μὲ ρυμουλκὰ ἴκανα νὰ ἔχασφαλίσουν τὴν ρυμουλκήσιν ὑπὸ

οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν, ρυμουλκὰ ρυμουλκοῦνται καὶ οὐχὶ ρυμουλκούμενα, ὅπως συχνάζεται παρατηρεῖται εἰς τὸν λιμένα μας.

Καὶ ἡ παρουσία ισχυροτέρων ρυμουλκῶν, καλῶς ἔξωπλισμένων —ἡ ἐπιθεώρησίς των προϋποτίθεται— προλαμβάνει καὶ τὴν γνωστὴν μέχρι τοῦδε τακτικὴν τῶν πολλῶν μικρῶν ρυμουλκῶν διὰ μίαν ρυμουλκήσιν, τὴν δοπίσιν ἔνα καὶ μόνον μεγαλύτερον σκάφος θά, ἡδύνατο ἀνέτως νὰ ἐκτελέσῃ.

Ο κανονισμὸς προβλέπει, εύτυχῶς, τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ τιμολογίου, ἀναλόγως τῆς ἐλαχίστης ιπποδυνάμεως ἔκαστου ρυμουλκοῦ. Εἰς περίπτωσιν διαθέσεως ρυμουλκῶν μικροτέρας ιπποδυνάμεως, τὰ δικαιώματα ἀποκριτέρας καθορίζονται καὶ μακράς συζητήσεις κατέληξαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι μόνον ὑπὸ πλήρες ἐλεύθερον καθεστώς ἡ διεθνῆς Ναυτιλία δύναται νὰ ἐπιτηδηρώσῃ τὴν ἀποστολήν της, ποὺ δὲν είναι ὅλη, παρὰ ἡ ἔξυπηρέτησις τοῦ διεθνούς ἐμπορίου μὲ τοὺς κατωτέρους δυνατούς ναύλους. Μονομερής ἡ πολυμερής ἐλεγχός τῆς Ναυτιλίας θὰ κατέληγε, κατὰ τὴν γνώμην τῶν συνεργαζομένων κρατῶν, εἰς δάρος τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῶν διαφόρων χωρῶν.

Διότι, ὅμως, αἱ καταστρατηγήσεις δὲν ἀποκλείονται, ὅστον ἀφορεῖ τὴν ιπποδύναμιν τῶν ἔκαστοτε ἀπασχολούμενών ρυμουλκῶν, συνιστῶμεν, ὅπως εἰς μὲν τὰ πρός εἰσπράξιν προσκομίζομενα τιμολόγια ἀναφέρωνται οὐνομαστοὶ πάντας ρυμουλκά, εἰς δὲ τὰς πλευρὰς αὐτῶν ἀναγράφεται καὶ ἡ ιπποδύναμις ἐνὸς ἔκαστου, ὥστε νὰ μὴ χωροῦν αἱ παρεξηγήσεις.

Ο Ὁργανισμὸς Λιμένος ἀς φροντίσῃ διὰ τὴν πρόβλεψιν αὐτῆν. Κρίνεται ἀναγκαῖα.

ΕΙΣ ΤΟ ΟΣΛΟ

Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ιουνίου έ.ξ. συνήλθεν εἰς τὸ Όσλο διάσκεψις τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν Ναυτιλίαν Ύπουργῶν τῶν κρατῶν Βελγίου, Γαλλίας, Ιταλίας, Δανίας, Ολλανδίας, Δυτ. Γερμανίας, Σουηδίας, Νορβηγίας, Ην. Βασιλείου, Φινλανδίας, Ἐλλάδος καὶ Ιαπωνίας, ἀπίνα, ὡς γνωστόν, συνεργάζονται ἐπὶ γενικαίων θεμάτων Ναυτιλίας. Τὴν Ἐλλάδα ἐξηρπόσανταν ὁ κ. Μαυριδόγλου. Ἀπὸ μέρους τῶν ἐφόπλων στῶν μετέσχον τῆς Διασκέψεως οἱ κ.κ. Κ. Κολλιμανόπουλος καὶ Π. Μαρκεσίνης. Τῆς Διασκέψεως προήρμευσεν ὁ Νορβηγός ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ύπουργός.

Πρὸ τῆς ὑπουργικῆς διασκέψεως ἔλαβε χώρων σύσκεψις ἡ σχολήθη μὲ τὴν ὑπό της ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἐφορμοζόμενην πολιτικήν, ίδια ἐν σχέσει μὲ τὴν λειτουργίαν τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν, μὲ τὸ πότε τῆς Αμερικανικῆς Όμοσπονδιακῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς λαμβανόμενα μέτρα εἰς ἀκτέλεσιν τοῦ νόμου, τοῦ γνωστοῦ ως Bonner Law καὶ μὲ τὰς ἐκ τῶν μέτρων τούτων προκαλουμένας ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς

Η σύσκεψις ἡ σχολήθη μὲ τὴν ὑπό της ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἐφορμοζόμενην πολιτικήν, ίδια ἐν σχέσει μὲ τὴν λειτουργίαν τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν, μὲ τὸ πότε τῆς Αμερικανικῆς Όμοσπονδιακῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς λαμβανόμενα μέτρα εἰς ἀκτέλεσιν τοῦ νόμου, τοῦ γνωστοῦ ως Bonner Law καὶ μὲ τὰς ἐκ τῶν μέτρων τούτων προκαλουμένας ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς

Διά τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο τούτων ὥργανων οἱ Υπουργοί κατέληξαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅπως μὴ ἀποκλεισθῇ ἡ εἰς αὐτὸ συμμετοχή, πλὴν τῶν ἐκπροσώπων τῶν Διασκέψεων καὶ τῶν πορτωτῶν καὶ οὐδετέρου προέδρου, ὡς ἡ ἐλληνικὴ πρότασις.

Διά τὸ πρῶτον ὥματος ὑπὸ τῆς Ελλάδος δεύτερον ὥργανον πρὸς ρύθμισιν τῶν σχέσεων μεταξὺ Διασκέψεων καὶ ἀνέξαρτήτων γραμμῶν, οἱ Υπουργοί ἀνέθεσαν εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς μόνον ὥργανώσεις τὴν περαιτέρω μελέτην τοῦ θέματος, ὑπὸ τὴν ἐντατικὴν παρακολούθησιν τῶν κρατικῶν ἀντιπροσώπων τῶν συνεργαζομένων χωρῶν. Εἰδικότερα ἐντολὴ πρὸς τοὺς γραμματές τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν καὶ πορτωτῶν τὸν ισχύνων συστήματος τῆς ἀπαίτουμενης όμοφωνίας τῶν μελών τῆς Διασκέψεως διὰ τὴν εἰς αὐτὴν εἰσδοχὴν νέων μελών βάσει τῆς πλειοψηφίας τῶν συμμετεχόντων μελών.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ὅποιων ὑπῆρξε πρότασις πρὸς ρύθμισιν τῶν σχέσεων μεταξὺ Διασκέψεων καὶ ἀνέξαρτήτων γραμμῶν, οἱ Υπουργοί ἀνέθεσαν εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς μόνον ὥργανώσεις τὴν περαιτέρω μελέτην τοῦ θέματος, ὑπὸ τὴν ἐντατικὴν παρακολούθησιν τῶν κρατικῶν ἀντιπροσώπων τῶν συνεργαζομένων χωρῶν. Εἰδικότερα ἐντολὴ πρὸς τοὺς γραμματές τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν καὶ πορτωτῶν τὸν ισχύνων συστήματος τῆς ἀπαίτουμενης όμοφωνίας τῶν μελών τῆς Διασκέψεως διὰ τὴν εἰς αὐτὴν εἰσδοχὴν νέων μελών βάσει τῆς πλειοψηφίας τῶν συμμετεχόντων μελών.

Τὰ δύο θέματα, τὰ ὅποια ἀφοροῦν εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν Διασκέψεων καὶ ἀνδιαφέρουν ιδαιτέρως τὴν Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀπασχολούν δὲ ζωηρῶς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, πρόκειται νὰ συζητηθοῦν ἐκτενῶς εἰς τὴν Επιτροπὴν Ναυτιλίας τοῦ Διεθνούς Οργανισμού Έμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως, ὅπου καὶ ἀναμένεται νὰ ἔκδηλωσούν περαιτέρω ἐξελίξεις, παρὰ τὰς σκληρὰς καὶ ἐπιμόνους ἀντιδράσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐκπροσώπων, οἵτινες μετέχουν εἰς τὰς λειτουργούσας Εὐρωπαϊκά Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν.

At Your Service in Italy
THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY
S. p. A.
'MEDOV'
Enquiries to:
**HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,
 GENOA**
 Cables: Medov Telephones 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

Τὸ κύριον, δηλαδή, ζήτημα διὰ τὴν Ναυτίλιαν μας, τὸ τῆς εἰδούσῃς τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν γραμμῆς εἰς τὰς κατὰ γραμμᾶς Διασκέψεις, δὲν ἔτυχεν ἱκανοποιήσεως. 'Ο πωσδήποτε, ὅμως, συνεζητήθη. Δύσκολος ἡ προσπάθεια. Πλὴν θὰ ἐπιμεινωμεν καὶ τελικῶς ἐκόντες ἄκοντες οἱ έχοντες ἐφοπλισταί, οἱ 'Ἄγγλοι πρώτοι, θὰ προσέλθουν εἰς ἀποφάσεις ἔξυπηρητούσας τὸ δίκαιον καὶ τὴν λογικήν.

Κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς διασκέψεως εἰς "Οσ-λο, ὁ Νορβηγός 'Υπουργός Ναυτιλίας καὶ 'Εμπορίου κ. Οὐλλοχ, ἐκπρύχθη ὑπὲρ τῆς ίδεας, ὅπως υἱοθετηθῇ πρότυπον ὑγιούς οικονομικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν Ναυτίλιαν. 'Η πολιτικὴ διακρίσεως, εἶπεν, ὑπὸ τὴν παλαιὰν καὶ νέαν μορφὴν, τὴν ὄποιαν ἀσκοῦν σημερον 45 χώραι, ἔξασκολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ κύριον πρόβλημα. Πρέπει νὰ καταβληθῇ πᾶσα προσπάθεια, τείνουσα πρὸς τὴν καθιέρωσιν τῆς ἀρχῆς, κατὰ τὴν ὄποιαν ἡ διεθνῆς Ναυτίλια πρέπει νὰ στηρίζεται ἐπὶ ὑγιῶν καὶ μόνων οἰκονομικῶν κριτηρίων. 'Η ἀρχὴ αὕτη δὲν πρέπει κατ' οὐδένα τρόπον νὰ καταστρηγεῖται διὰ τεχνητῆς προστασίας τῶν ἔθνικῶν στόλων ὑπὸ τὴν μορφὴν ἐπιχορηγήσεων τῆς Ναυτίλιας ἡ διατάξεως προτιμῆσεως.

'Ο Νορβηγός 'Υπουργὸς ἔτοντες περαιτέρω, ὅτι ἀντιτίθεται εἰς τὰς ἐκ μέρους τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως παρεχομένας ἡδη οἰκονομικὰς «ἐνθαρρύνσεις» πρὸς τοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας, διὰ τῆς εἰς μετρητὰ ἐπιχορηγήσεως ὅλων τῶν παραγγελμένων σκαφῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ σκανδινανικοὶ χώραι εἰχον ζήτησει κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἀπὸ τὴν Μεγ. Βρετανίαν, ὅπως μελετηῇ ἐκ νέου τὸ σχέδιον τῶν τοιούτων χρηματικῶν παρορμήσεων. 'Η βρετανικὴ κυβέρνησις ἀπήντησεν, ὅτι αἱ πρὸς ἐπενδύσεις διευκολύνσεις ἀποτελοῦν δασκήν οἰκονομικὴν πολιτικήν.

Παρὰ τάῦτα, εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς 'Ενωσεως 'Ελευθέρου 'Εμπορίου (Ε.Ε.Τ.Α), λαδούσαν χώραν πρὸ τίνος εἰς Μπέργκεν, ἡ Βρετανία συνεφώνησεν ὅπως τὰ διὰ τὰς Ναυπηγήσεις κίνητρα δι' ἐπιχορηγήσεων ἐπανεξετασθούν ὑπὸ εἰδικῆς ἐπιτροπῆς τῆς ἐν λόγῳ 'Ενώσεως.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΛΕΝΔΑΣ

Φῆμαι ἐπιμόνως κινδυφοροῦσαι φέρουν τὴν παρούσαν διοικησιν τοῦ Ο.Α.Π. ὡς τελούσαν ὑπὸ ἀγ্তικατάστασιν. Τὰ κατάλληλα πρόσωπα ἀναζητοῦται. Οὐδὲν ἐπιστήμης ἀνακοινούσται. 'Εκ τῆς πορείας ὅμως τῶν διαφόρων ὑποθέσεων, ζωτικῶν διὰ τὸν λιμένα, αἱ ὄποιας παρασιένουν ἐκρεμεῖς, δικαιολογοῦνται τὰ μετ' ἐπιτάσεως διαδιδόμενα. Εἰς κριτίμους διὰ τὸν λιμένα περιστάσεις ὁ 'Οργανισμὸς στερείται διοικήσεως στιβάρων.

Ἐπὶ παραδίγματι, τὸ θέμα τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Περάματος, φαίνεται ὅτι ἐργίφθη εἰς τὰς καλένδας. Τὰ συμβόλαια εὐρίσκονται εἰς τὸν Ο.Α.Π., μετὰ μακροχρόνιον παρασιόν των εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Δημοσίων 'Εργων. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηροδιομήχανοι δὲν καλούνται νὰ τὰ ὑπογράψουν. Πλείσται ὅσαι δικαιολογίαι προβάλλονται. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Α.Π. εἰναι — λέγουν — ἀπησχολημέναι μὲ τὰς προσφάτους καὶ ἀλλεπαλλήλους πυρκαϊάς ἐπὶ πλοίοις.

Οὔτω, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ μίσθωσις τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Περάματος κατεκυρώθη εἰς τοὺς δέκα σιδηροδιομήχανους κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους καὶ παρὰ τὰς προβλεπομένας ἐκ τῆς συμβάσεως ρήτρας, ἡ κατασκευὴ τῶν ὑποστέγων δὲν ἥρχισεν ἀκόμη, οὔτε προβλέπεται ἡ ἔναρξις τῶν ἐργασιῶν εἰς τὸ ὅμεσως προσεχές μέλλον. 'Εκπρόσωπος τῶν σιρηδοβιομηχάνων ἔξεφρασε τὴν ἀπαισιόδοσην πρόβλεψιν, ὅτι ἡ βάσις τοῦ Περάματος δὲν πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ πρὸ τῆς παρελεύσεως τετραετίας, ἀντὶ τῆς προβλεφθείσης διετίας.

Ἐν τῷ μεταξύ δυσχεραίνονται τὰ μέγι-

στα αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων εἰς τὸ Πέραμα, λόγω ἐλλείφεως μηχανικῶν μέσων καὶ δὴ γερανῶν. 'Ο μόλις τελευταίως μεταφερθεῖς ἐκεὶ μικρὸς γερανὸς δὲν δύναται νὰ ἔξυπηρητῇ τὴν ὑφισταμένην ζήτησιν. "Ολαι, ὡς γνωστόν, αἱ ἐπισκευαὶ πλοίων διενεργοῦνται εἰς τὴν βάσιν τοῦ Περάματος, δεδομένου ὅτι οὐδεμία παραμονὴ πλοίου πρὸς ἐπισκευὴν ἔντος τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἐπιτρέπεται.

ΠΑΝΤΟΥ Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Δὲν ὑπάρχει πιτυχὴ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, κατὰ τὰ τελευταῖα ιδίᾳ ἔτη, ποὺ νὰ μὴ ἀποκαλύπτῃ τὴν ἀσκουμένην διὰ τὰ ἔθνικὰ πλοῖα ἐκάστης χώρας προστατευτικὴν πολιτικὴν. Σύνθετης πλέον τὸ φαινόμενον τῶν περιορισμῶν, τῶν διακρίσεων, τῶν ἐπιχορηγήσεων κλπ. κλπ.

Δὲν ἔκπλησθείσθω, συνεπῶς, καὶ διὰ τὰ ἔκστοτε λεμβανόμενα παρὰ τῆς 'Ισπανίας μέτρα, τὰ τείνοντα νὰ περιορίσουν τὴν συμμετοχὴν τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς μεγάλας μεταφορὰς τῆς τόσον ραγδώσιας ἀναπτυσσομένης βιομηχανικῆς αὐτῆς χώρας.

Ίδου τὰ τελευταῖα μέτρα: 'Η παρέχουσσα τὰ πρὸς ναυπηγήσιν ξένων πλοίων δάνεισα, εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα, κρατικὴ Τράπεζα Εἰσαγωγῆς - 'Εξαγωγῆς, δὲν θὰ πιστοδοτῇ λοιπού κατασκευάς ξένων σκαφῶν, προοριζομένων νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τοκτικὰς γραμμᾶς ἐκτὸς τῶν ὑφισταμένων 'Κόνφερανς' καὶ μπάλκ κάρριερ, χρονοναυλωμένων διὰ μακρὰ διαστήματα πρὸς μεταφοράν ισπανικῶν φορτίων.

Τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργεῖον ἀνεκοίνωσεν, ὅτι θὰ ἀσκῇ αὐτήριὸν ἐλεγχον ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων, ἵνα προστατευθοῦν τὰ ισπανικὰ ναυτιλιακά συμφέροντα. Νόμος σχετικὸς προκείται νὰ κυρωθῇ κατ' αὐτάς.

Καὶ αἱ ἔξαιρεσίες: 1. 'Εφ' σον εἰς τὸ ναυπηγόμενον σκάφος θὰ μετέχουν καὶ Ισπανικά συμφέροντα, ἐν συνεργασίᾳ μὲ ξένων τοιαύτων καὶ 2. 'Εφ' σον πρόκειται νὰ μεταφερῇ πορτία, διὰ τὰ ὄποια ισπανικά σκάφη δὲν προσφέρονται.

Κατὰ τῶν πλοίων, κυρίως, τοῦ Χόγκ Κόγκ στρέφεται τὸ ἀνωτέρω μέτρον. 'Η σταθερῶς διευρυνούμενη δραστηριότητος τῶν σκαφῶν αὐτῶν, μετὸ χαμηλοῦ κοστοῦ διασχερίσεων, ἀνησυχεῖ τοὺς 'Ιάπωνας ἐφοπλισταίς. 'Η Ναυτίλια, πράγματι, τοῦ Χόγκ Κόγκ κατέχει ἡδη πρόσωπους θέσιν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς 'Απω 'Αναστολῆς καὶ διαμφισθῆται, λόγω τῆς ὑποδοχῆς ναύλων χαμηλοτέρων, τὴν ἐργασίαν τῶν ισπανικῶν πλοίων εἰς αὐτάς τὰς ἔθνικάς των μεταφοράς.

Πλήσσεται, οὖμας, καὶ ἡ ἐλληνικὴ δραστηριότης, ὃν ληφθῇ ὑπὲρ ὄψιν, ὅτι μέχρι τοῦδε πλείστα σόσα σκάφη πρὶν ἡ παραγγελθοῦν ἀπὸ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς των, προενσυλώθησαν διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα, πρὸς μεταφοράν πρώτων ωλῶν εἰς τὴν 'Ισπανίαν (μεταλλευμάτων, γαστινθράκων καὶ πετρελαίων).

ΤΟ ΕΡΕΙΣΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜ. ΣΩΜΑΤΟΣ

Ἄποτελεῖ πολαῖον καὶ γενικὸν αἴτημα ἡ ιδρυσις Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Λιμενικῶν 'Αξιωματικῶν καὶ, ἔαν ὀληθεύῃ ἡ σχετικὴ πληροφορία, πρέπει νὰ μὴ διαφευσθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων. Διάφευσιν δὲ θὰ ἀπετέλουν ἔξισου η ματαίωσις τῆς ιδρύσεως ἡ καὶ ἡ πλημμελήση τῆς Σχολῆς. Καλλιτερον μάλιστα θὰ ήτο νὰ μὴ γίνη ποτὲ ἔναρξις μαθημάτων, ὃν πρόκειται καὶ ἡ ὄλη καὶ τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα καὶ ἡ ποιότης τῶν καθηγητῶν νὰ καταλήξουν εἰς τυπικά πασαλίματος. Θὰ ήτο δὲ ἐσχάτη πλάνη νὰ δοθῇ εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῆς Σχολῆς ἀξιωματικούς ἡ ἔντύπωσις ὅτι ἀπέκτησαν κατὰ τὴν φοίτησίν των τὴν ἐπιβελλημένην ἀνωτέρων μόρφωσιν.

Οἱ Λιμενικοὶ 'Αξιωματικοί, προερχόμενοι ἀπὸ διαφόρους 'Ανωτάτας Σχολάς καὶ ἀπὸ τὰς τάξεις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., εἰσέρχονται εἰς τὸ Σῶμα μὲ ἄνισον καὶ διαφοροποιημένον ἐπίπεδον μορφώσεως. Εἰς τὴν Σχολὴν Δοκίμων 'Αξιωματικῶν, λόγω τῆς σχετικῶν δρασείας ἐκπαιδεύσεως, ὑφίστανται βασικὴν ναυτικὴν, νομικὴν, τεχνικὴν καὶ ναυτιλιακὴν κατάρτισιν ἡ ὄποια, ἐνώ ἐπιτρέπει τὴν ἀφομοίωσιν τῶν ἐπαγγελματικῶν θεμάτων, δὲν ἔχορκει διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ διάστημα τῆς διαδικίας τοῦ λειτουργοῦντος νὰ συλλάβῃ καὶ νὰ ἀξιοποιήσῃ τὰ πολυτοκίλα δέματα τῆς παγκοσμίου καὶ, ιδιαιτέρως, τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτίλιας.

Ἄπο τῆς ἔξεδου ἐκ τῆς Σχολῆς Λιμενικῶν Δοκίμων, οἱ ἀξιωματικοὶ εἰς οὐδεμίον ὑπόκεινται ποιητικὴν δελτίωσιν, πλὴν ἐκείνης τὴν ὄποιαν ἀποκτοῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειρισμοῦ τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμόδιοτητός των. Πρόκειται, ὅμως, περὶ ἐμπειρικῆς καὶ μερικῆς κατακριτισεως. 'Υπηρξεν καὶ ὑπάρχουν ἀξιωματικοὶ τοῦ Λ.Σ., οἱ ὄποιοι διεκρίθησαν καὶ διακρίνονται διὰ τὴν ἀνωτέρων καὶ γενικοτέρων τῶν μόρφωσιν. 'Άλλ' αὐτοὶ εἴναι μειονότης καὶ, ἀν ἐπέτευχον νὰ διακριθοῦν, τοῦτο πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἀτομικήν των προσπάθειαν, εἰς τὰς κατ' ιδίαν μελέτας, εἰς τὴν ἄμιλλαν καὶ — διατί οἷ; — εἰς τὸν ηύημένον δαθμὸν τῆς

THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

General Manager: R. S. FORT

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

Telephone: ROYal 8961

Telex: WESTENG LONDON 262130

Cables: WESTENG

εύσυνειδήτου άφοσιώσεων των εἰς τὰς ἐπαγγελματικάς των ἀσχολίας.

'Ἄλλ' οὔτε τὰ συμφέροντα τοῦ τομέως τὸν ὅποιον διοικεῖ, οὔτε τὰ ἴδια αὐτοῦ συμφέροντα ἔξυπερετεῖ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, ὃν τὸ σύνολον τῶν ἀξιωματικῶν του δὲν ἀποκτήσῃ τὴν εἰδικήν ἐπιστημονικήν κατάρτισιν, τὴν ὅποιαν ἀξιόνει τὴν σύγχρονος Ναυτιλίας. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ δὲ ὁ ἐπιθυμητὸς αὐτὸς στόχος θὰ χρειασθῇ ἡ Σχολὴ Ἐπιμορφώσεως νὰ ξεκινήσῃ μὲ ἐκ τῶν προτέρων ἀρισταὶ μεθοδευμένην τὴν λειτουργίαν αὐτῆς.

Καὶ κατὰ πρῶτον οἱ ἀξιωματικοί, οἱ δοποίοι θὰ φοίτησουν εἰς αὐτήν, δὲν πρέπει μὲ οὐδεμίαν ὑπηρεσιακήν ἀπασχόλησιν νὰ ἐπιβαρυθοῦν. Θά είναι 100% μαθηταί. Είναι ἀσύγκριτως ὠφέλιμωτερον νὰ ἀποφοιτούν δολίγοι καὶ πλήρως ἀποκατευμένοι, παρὰ πολλοὶ καὶ ἐλλιπῶς κατηρτισμένοι. Ή φοίτησις δέοντας νὰ είναι αυστηρὰ καὶ ἀντικειμενική, ή δὲ ἐπιτυχής ἀποφοίτησις ἀπαραίτητον προσὸν προσαγωγῆς. Ή διάρκεια τῆς φοίτησεως δὲν θὰ είναι ἀποκήκη, ἀντὶ δὲν καλούπητη δύο ἀξέμηνα — η τούλαχιστον τετράμηνα.

Η διδακτέα ὥλη πρέπει νὰ ἐπιλεγή μετ' ἔξιετρητικήν προστοχῆς, ὡστε αὐτή νὰ μὴ προσαρμόζεται πρὸς τὰ κείμενα ὑπαρχόντων βιβλίων, ἀλλὰ καὶ συγγραφικοῖς ἐργασίαις νὰ προσαρμόζωνται πρὸς τὴν διδακτέαν ὥλην. Ο ἀποφοιτών ἐπιτυχῶς τῆς Σχολῆς πρέπει νὰ είναι κάτοχος τῆς ὄργανων διαρθρώσεως τῆς Ναυτιλίας, τῶν λειτουργιῶν αὐτῆς — ναυλώσεις, ἀσφαλίσεις κ.λ.π. — τοῦ διεθνούς καθεστώτος κανονισμῶν καὶ νομολογίας βασικῆς καὶ τῶν τάσεων τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς παλιτικῆς, πρὸ πάντων δὲ τῆς ἰδιομορφίας, τῶν ἀδυναμιῶν, τῶν κινδύνων τῆς Ἐλλήνης Καταστήσης.

Η ἐπιλογὴ τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ ἔταν δὲν θασισθῇ εἰς κριτήρια ποιότητος, θὰ προκαλέσῃ πλήρη κατάρρευσιν τῆς δόλης προσπαθείας. "Οχι μόνον χάριν τοῦ κύρους τῆς Σχολῆς, ἀλλά, κυρίως, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ὅσον τὸ δυνατὸν καλυτέας καὶ πληρεστέρας ἐπιμορφώσεως τῶν μαθητῶν, ὅσοι κληθούν νὰ διδέξουν πρέπει νὰ είναι πρόσωπα ἀνεγνωρισμένουν κύρους, εἰδήμονες καὶ κάτοχοι τοῦ θεμάτου των.

"Ἄς υπομησθῇ διὰ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα διῆλθεν ἀπὸ πολλὰς συμπληγάδας. "Αγ ἀπό τινων ἑτονῶν ἀπλάγη τῶν περιστασμῶν καὶ αἰσθάνεται ἀσφαλές, τοῦτο τὸ δόφείλει ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν διογκωσιν τῆς Ἑλληνικῆς — ἀλλὰ καὶ τῆς ἐλληνοκτίου — Ναυτιλίας. Τὸ ἔρεισμα τῶν ἐκατομμυρίων κόρων είναι ισχυρότατον. Εἰς τὴν προσαγωγὴν τῶν συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας αὐτῆς ὃς ἀφοσιώθη τὸ Λιμενικὸν Σῶμα διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ἀνάλογον προδοθῆ καὶ ἀπαραστάλευτα θεμέλια. "Η κατασπορὰ τῶν προσπαθείων του καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς θὰ ἀποθῇ, κατ' ἀνάγκην, εἰς δάρος τῶν κυρίων καθηκόντων του, τῶν ναυτιλιακῶν. Εἰς τοὺς τομεῖς αὐτούς δὲν δύναται νὰ στηριχθῇ τὸ Σῶμα, διότι δὲν ἀποτιοῦν τὴν μεγάλην, τὴν εὐρέαν ἔξειδίκευσιν, τὴν ὅποιαν προσφέρει η δισχείρισις τῶν πολυτελῶν καὶ ἰδιορύμων θεμάτων τῆς Ναυτιλίας. Θὰ πρέπει νὰ συνειδηποτείη, ὅτι κύριος χαρακτήρας τοῦ Σῶματος είναι ὁ Ν αυτιλίας καὶ διευτερεύοντας ὁ Λιμενικός.

ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΕΣΤΕΡΑΝ ΑΠΟΔΟΣΙΝ

Αἱ στήλαι αὐτοὶ ἀντετάχθησαν εἰς τὸ παρελθόν εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἔτέρας θέσεως γενικού ἀξιωματικοῦ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα. Ὡς πολυτέλειαν ἔχαρακτηρίσαμεν τὴν τοιαύτην θέσπισιν ἔτέρας γενικῆς θέσεως.

Σήμερον, οἱ συνθήκαι ἔχουν μεταβληθῆ. "Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων, ἔχει διογκωθῆ εἰς ἀριθμὸν καὶ χωρητικότητα, κατὰ δέκα φοράς, τούλαχιστον, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν προπολεμικὴν Ναυτιλίαν μας. "Ἀνάλογος αὐξησης ἔχει ἐπέλθει εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπασχολουμένων ναυτικῶν. "Η κίνησις, ἐπίσης, τῶν λιμένων εἰς ἀριθμὸν διακινούμενων διὰ θαλάσσης καὶ εἰς ἐμπορεύματα, ἔχει σημειώσει ἀλματώδη ἀνάπτυξιν.

"Ἄλλ' ἀσχέτως τῶν ἀνωτέρω, νέοι τομεῖς ὑπηρεσιακῆς ἀπασχολήσεως προσετέθησαν

κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅπως εἶναι ὁ ὀλοέν ἀναπτυσσόμενος θαλάσσιος τουρισμὸς καὶ ἡ Δημοσία Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις. Πάντα ταῦτα δημιουργοῦν νέας ὑποχρέωσεις ἐκτεταμένας τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας, ἐπιφορτισμένας μὲ τὰ ἀντικείμενα ἀφοδιότητος Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Δικαιολογεῖται, συνεπῶς, καὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἔνισχυσις τῶν τάξεων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Δὲν εἶναι μόνον ὁ ἀριθμὸς τῶν στελεχῶν, ὁ ὅποιος δέοντας νὰ αὐξηθῇ, ἵνα ὁ ὑπηρεσιακὸς παράγων ἐκπληρώσῃ τελικῶς τὴν ἀποστολήν του. Χρειάζεται καὶ ἡ ὄρθολογικὴ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Y.E.N. "Υπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτὴν ἔχεταστα ἐίναι καὶ ἡ δημιουργία καὶ ἔτέρας ἡ ἔτερων γενικῶν θέσεων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἵνα ὑπάρξῃ ἀνάλογος κατανομὴ τῆς ὑπηρεσιακῆς δραστηριότητος καὶ τῶν εὐθυνῶν.

"Ο τελευταῖος φυφισθεὶς νόμος περὶ B.N., διὰ τοῦ ὅποιον δημιουργοῦνται εἰς ὅλους τοὺς καλάδους αὐτοῦ θέσης ἀρχιπελαγίου (βαθμὸς ταξιδίου), διευκολύνει κατὰ πολὺ τὸν ἔμερον τοῦ Y.E.N. χειρισμὸν διὰ τὴν διαρθρωσιν τῆς ὑπηρεσιακῆς δραστηριότητος καὶ τῶν εὐθυνῶν.

"Επειδὴ διατίθεται τοῦ Y.E.N. διάστημα

— είναι τά περισσότερα θύματα — ποιαί σι κληροί συνέπεια όπό το κλειστόν νόσημα, τό πρός στιγμήν έμφανιζόμενον ώς θεραπευθέν, διότι τά κλινικά συμπτώματα έξιγανίσθησαν.

Τέταρτον: Διεπιστώθη στις πολλοί τών προσβληθέντων ναυτικών έθεωραν δυνατή την θεραπείαν δι' ένεσεων και τών σοδαρωτέρων περιπτώσεων άνευ ιατρού. Μόνοι των κατά τά ταξίδια έκτελον την «θεραπείαν». Εύνόθοι αι τραγικαί συνέπεια! «Επιστρέφουν συχνά εις τά ίδια θεωρούντες έσαυτούς θεραπευμένους. Μεταδίδουν τήν άσθνειαν εις τήν άνποτον σύζυγον.

Καὶ μετά τάς άνωτέρω διαπιστώσεις δ. κ. Βόζης, ὡς θεράπων ιατρὸς ἐκποντάδων πολλῶν Ἑλλήνων ναυτικών, ὑποδεικνύει ώς ἐπιτακτικήν τήν διαφώτισιν των ἐπί τῶν ἀφροδισίων νοσημάτων. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι τοῦ Ὕπουργείου 'Ὑγεινῆς, πρὸς οὓς ἀπηγθύνθη, τοῦ συνέστησαν τὴν ἔνημέρωσιν τῶν πληρωμάτων διὰ προδολῆς εἰδικῶν κινηματογραφικῶν ταινιῶν καὶ τήν διανομὴν ἐκλαίκευμένων φυλλαδίων μὲν ὅδηγίας κ.λ.π. Τοιάυτα φυλλάδια κυκλοφοροῦν εἰς τήν ἀγγλικήν, δ. κ. Βόζης συνιστά τήν μετάφρασίν των εἰς γλώσσαν ἐλλήποτον. Οἱ Ἀμερικανοὶ ὑπέδειξαν τάς κοταλήλους ταινίας, παρέσχον δὲ καὶ ἀντίτυπα πολλά τῶν συστάσεων πρὸς τὰ πληρώματα. Μικρά διαπάνη.

«Εσπεύσειν δ. κ. Βόζης νά γνωρίσῃ εἰς ώριμένα ἐλληνικά ναυτικά γραφεία τῆς N. 'Υόρκης, τά συμφέροντα τῶν ὁποίων εἰς τάς περιπτώσεις ἀσθνειών διαχειρίζεται, τάς ὑποδείξεις τῶν Ἀμερικανῶν. Αἱ ἐλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις «Σέρρες Σίππινγκ 'Ινκ» (κ. I. Λιβανός) καὶ «Σέντραλ 'Αμερικαν Αἰγαῖουν 'Ινκ» (κ. Ωνάστας) προφρόνως ἀπεδέχθησαν τὰ προτεινόμενα 'Ηγοράσθησαν αἱ κινηματογραφικαὶ συσκευαὶ καὶ αἱ ταινίαι. Εἰς δὲ τὰ πλοῖα τῶν ἀνωτέρω ἐπιχειρήσεων θά προσάλλωνται. Τά φυλλάδια πρὸς τὸ παρόν θά διανέμωνται εἰς τήν ἀγγλικήν.

Καὶ μᾶς γράφει σχετικῶς δ. κ. Βόζης:

«Τά ἐσωκλειστα ἀντίγραφα ἐπιστολῶν ἀνταλλαγεισῶν μεταξὺ ἡμοῦ καὶ τῶν 'Ὑγειονομικῶν 'Ἄρχων Νέας 'Τύρκης, πιστεύων νά σᾶς ἔνημερωσούντων ἐπαρκῶς διατί πρόσθην εἰς τό διειδήμα αὐτό. Εἰς τήν Διεύθυνσιν τοῦ Σέρρες Σίππινγκ Αἰγαῖουν 'Ινκ καὶ εἰς τά ἐν Νέᾳ 'Τύρκη Γραφεῖς τῆς Σέντραλ 'Αμερικαν ἀνεκοίνων τό περιεχόμενον.

Ἐπειδὴ νομίζω δι: τό θέμα τῶν ἀφροδισίων νοσημάτων ἐνδιαφέρει διόλην τῶν ναυτικῶν κόσμον, θά ἐπεθύμουν, εἰς δυνατόν, νά ἀποθυ-

γόμην εἰς δύος τούς ἐνδιαφρομένους, πράγμα διος τό διοίον θά μοι ὅτο δύσκολον. 'Άν καὶ γιωργίων τά πλειστά τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, δέν θά ἐπεθύμουν νά παραλείψω γραφεῖς έσχατος συσταθέντα καὶ τά δυοια ἀσφαλής θά ἐνδιαφέρωνται ἐπίσης διὰ τό σοδαρόν αὐτό κατ' ἐμὲ ζήτημα.

Νίκης: τῆς γνωμῆς, δι: ἐάν γενικευθῇ ἡ πρόσολη, ταΐμην διὰ μεταδοτικά καὶ ἀφροδισίαι νοητίκας ἐφ' δύον τῶν ποντοπόρων πλείων, τά διελγάθη θά είναι ἀνυπολόγιστα τόσον ἀπὸ ηγενῆς δυον καὶ ἀπὸ εἰκονομικῆς ἀπόβεως. Προστατεύεται ἡ ηγενής τῶν ναυτικῶν μας, διὰ τήν διοίον εἰμι: δέδοιος δι: ἐνδιαφέρονται διοιοι οἱ ἐφοπλισταί, καὶ ἐπιτυχανταί περικοπή ἐξέδονται ἀπὸ τούμηντων διὰ τήν θεραπείαν τῶν ἐπιτηδούμηντων προστατεύεται παραχώντων ναυτικῶν.

'Έν παταχαλεῖται ἐπιμυμόντων παραχώντων προστατεύεται παταχαλεῖται τήν διεύθυνσιν τοῦ θάνατον Νέᾳ 'Τύρκη Σέρρες Σίππινγκ 'Ινκ, εἰς διοίοις ἀπεκρήτων τῶν ὑπόδειξιν μου.

Τό ἐνδιαφέρον διὰ τήν προληπτικήν προστατεύεται παταχαλεῖται τήν διεύθυνσιν τῶν ναυτικῶν μας, θά ἔχῃ ἀσχαλῶς εύμενη ἀπίλγχαιν μπό μέρους διολον.

ZHTOYN OI PLOIARΧOI

"Εχει τά αιτήματα τής καὶ ἡ πλοιαρχική τάξις. Τά ὑποδάλλει δι: ὑπομνήματός της ἡ 'Ενωσις Πλοιάρχων πρὸς τὸν κ. 'Ὕπουργόν τῆς Ναυτιλίας. Συνοφίζονται εἰς τής έξης:

1) Τήν αὐτότραπάν τηρούνται τής συνθέσεως διὰ πλοιαρχών καὶ ἀξιωματικούς μὲ δάσιν τήν ναυτολόγησιν ἐνός ἐκάστου εἰς θέσιν, τήν διοίοιν διὰ νόμου καθορίζει τό οικείον διπλωματ. Ναυτολογούνται θῆδη, τή ἐπιμονή τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀξιωματικοί εἰς ἀνωτέρας τοῦ διπλώματός των θέσεις, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παραπήρηται πληθωρισμός καὶ ἀνεργία.

2) Τήν καταργηστιν τῶν προκτικῶν καὶ εὐρεγετικῶν διπλωμάτων, διότι οὕτω παρατηρεῖται τελείας ἔλλειψις θεωρητικῆς καὶ τεχνικῆς καταπρίσεως, ὁμοίως δὲ καὶ ἀνεργία εἰς τάς τάξεις τῶν ὀξιωματικῶν.

3) 'Εξετάσεις δι: εἰσαγωγικά διπλωμάτα γ' τάξεως νὰ διεισάγωνται ἀπαξ ή δις τὸ πολὺ κατ' έτος.

4) Τήν αὐτότραπάν ἐφαρμογήν τοῦ νόμου περὶ καθορισμοῦ τῶν κατ' έτος ἀπονεμητέων διπλωμάτων γ' τάξεως, ἀναλογίας τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας.

5) Τήν διορισμῶν ὑποχρεωτικῶν ἀντιπροσώπων τῶν πλοιάρχων εἰς ἀπαντά τά συμβούλια καὶ ἐπιπρόπτας τοῦ Y.E.N., ἐφ' δούν αἱ λαμβανόμεναι παρ' αὐτῶν ἀποφάσεις ἀντανακλούν εἰς τήν τάξιν ή συνεπάγονται εύ-

θύνας καὶ κυρώσεις διὰ τοὺς πλοιαρχους.

6) Τήν τροποποίησιν τοῦ τελευταίου νόμου περὶ N.A.T., τό διοίον ἀνάγκη πάσα νὰ καταστῇ ἐκ νέου 'Ασφαλιστικὸν "Ιδρυμα κοινωνικῆς ἀντιληφτεως. 'Εξεύρεσις νέων πόρων.

7) Τήν τήρησιν εἰς τό N.A.T. χωριστοῦ λογαριασμοῦ ἀξιωματικῶν, νὰ μὴ δίδωται δὲ συντάξεις ἐκ πόρων προσερχομένων κυρίων ἐξ ἀξιωματικῶν, εἰς ὅλους.

8) Τήν ἀπόλαγήν τοῦ πλοιάρχου ἐκ τῶν καθηκόντων τροφοδοσίας, δι: ἀναθέσεως αὐτῆς εἰς οἰονδήποτε ὄλλον, ἐκτός τοῦ πλοιαρχοῦ καὶ ἀξιωματικῶν γεφύρας.

9) Τάς αὐτότραπάς ἀνακρίσεις καὶ ταχεῖαν ἐπιτολήν κυρώσεων εἰς περιπτώσεις λιποταξίας, φυενδασθενείας, ἀπειθαρχίας, ἀνυπακοής εἰς ἀνωτέρους, εἰς νόμους καὶ συμβάσεις.

10) Τήν ταχεῖαν ἐκδοσιν κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας.

11) Τήν προώθησιν καὶ ἐπιψήφισιν τῶν νόμων E.E.P. - Πλοιαρχοῦ Σώματος.

12) Τήν τροποποίησιν τῆς ςλης ἐξετάσεων τῶν πλοιάρχων πάσης τάξεως, ἀνοδόγως πρὸς τὰς σημερινὰς ἐξελίξεις ἐν τῆ Ναυτιλίᾳ.

H ALL/ΦIA TΩN NAYTIKΩN

Γνωστὸν 'Εφοπλιστικὸν Γραφείον δίδει μίαν ἀξιοπρόσεκτον ἔξηγησιν τής καθυστερήσεως τής ἀλληλογραφίας, τής ἀποστελλομένης ἐξ 'Ελλάδος πρὸς τοὺς ταξιδεύοντας ναυτικούς. Τό ἐν λόγῳ Γραφείον ἐνώ καταβάλλει κάθε προσπάθειαν —καὶ τά ἔξοδα— νὰ διοχετεύῃ τήν ἀλληλογραφίαν πρὸς τοὺς διπλωμάτους λιμένας, ἀπὸ τοὺς διοίοις διέρχονται τά ὑπό τήν διαχείριστίν τοῦ πλοία, συμβαίνει ὁ φάκελλος νὰ μὴ προλάβῃ ἔνα πλοίον εἰς τὸν λιμένα ὅπου ἀπεστάλη, διότι τούτο ἀπέπλευσεν. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς ἡ ἀνεπιδότος ἀλληλογραφίας ἐπιστρέφεται εἰς Λονδίνον ἀπὸ τό τέλον Ταχυδρομείον με τά παρέλεινεν μηνά. Παρ' ὅλας δὲ τάς διαμαρτυρίας τοῦ Γραφείου 'έδεν παραπήρειται βελτίωσις τής καταστάσεως», ώστε νὰ ἔλθῃ ἐνωρίς ὁ φάκελλος εἰς Λονδίνον ἵνα πρωθητή πρὸς τὸν ἐπόμενον λιμένα, ἐκ τοῦ διοίου θά διήρχετο τό πλοίον. Καὶ ἐπειδὴ εἰς κάθε πλοίον ὑπηρετοῦν δεκάδες ναυτικῶν τῆς Ναυτιλίας. Αἱ περιδιήσεις εἰς τάς τάξεις τῶν ὀξιωματικῶν της Ναυτιλίας.

Παρά ταῦτα θά εῖχομεν καὶ πάλιν νὰ συστήσωμεν εἰς τά ἀφοπλιστικά γραφεία νὰ ἐπιμένουν εἰς τήν διοίον διπλωμάτων της Ναυτιλίας. Η παραπήρειται βελτίωσις τής καταστάσεως, ώστε νὰ συνηγορήσωμεν ὅπως ταῦτα τύχουν ἐπισταμένης προσοχῆς καὶ στοργικῆς κατανοήσεως ἀπὸ τό 'Ὕπουργόν'. Οσα, πράγματι, εύσταθον, πρέπει νὰ τύχουν ίκανοποιήσεως. Η μεταχειρίσιται τῶν ὑπομάχων μας είναι ἡ ἐμπράγματος προπογάνδα διὰ τήν ἀγάπην πρὸς τό ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τήν πρόσω πατέρων τόσον τό δυνατόν περισσότερων νέων τῆς 'Ελλάδος.

Η Ναυτιλία μας δὲν είναι πλέον ὑπόθεσις δύο - τριών ναυτικῶν νήσων. 'Απευθύνεται πρὸς τό Πανελλήνιον. Είναι ή υπ' ἀριθμόν ENA έθνική μας διοικησαία, ήτις πανθομολογουμένως μᾶς δίδει πολλά, χωρὶς νά μᾶς ζητᾶ ἀπολύτως τίποτε, πλέον τοῦ καλοῦ καὶ προσεκτικοῦ χειρισμοῦ τῶν ζητημάτων τῆς.

"Ακαρπός, οἶμως, ή προπογάνδα διὰ τήν κάθοδον τῶν νέων εἰς τήν θελασσαν, ὅταν ή προθήητη τῶν συνταξιούχων τῆς ἀντιτίθε-

XHMIKA:

Διὰ τήν συντήρησιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου τῶν πλοίων σας.
Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δι: ἐπιθεώρησιν ή ἐπισκευήν.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐν πλῷ μὲ τὸ πλήρωμά σας διὰ τήν ἀλλαγήν φορτίου ἀπὸ BLACKOIL εἰς φορτία λιπαντικῶν ἐλαίων ή σιτηρῶν.

Διὰ τυχὸν ἀτυχήματα κατὰ τήν ἐκφόρτωσιν ή φόρτωσιν πετρελαίου καὶ ἀποφυγὴν ἔξδων διὰ καθαρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ λιμενικῶν προστίμων

Δὲν ἔχετε παρὰ νὰ μεταχειρίζεσθε χημικὰ προϊόντα τῆς



PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
80, BROAD STREET, NEW YORK, N.Y. 10004
TEL. HANOVER 2-6998

ται πρὸς τὰ λεγόμενα. 'Η διάρκεια τῆς ζωῆς τῶν ἀπομάχων περιλαμβάνει τὸ τρίτον τοῦ ἀνθρώπινου βίου, κατὰ μέσον ὅρον. Δὲν εἶναι, συνεπώς, εὐπρόσδεκτον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅταν οἱ συντάξιούχοι του ἀπολαμβάνουν συντάξεων αἰσθητῶν κατωτέρων ἄλλων ἔργων τάξεων, ὅταν ἡ ιστροφερ-μακευτική των περίθαλψις ἔξαρτεται ἀπό τὴν κατὰ ἔξαμηνον ὑπουργικὴν ἀπόφασιν διὰ νὰ χορηγηθῇ ἐν συνεχείᾳ περιωρισμένη εἰς τὸ ὑποτυπάδες ἐλάχιστον ὅριον. Καὶ ἐφ' ὅσον μακρόπονα προγράμματα συντάσσονται καὶ ἔγκαινιάζονται διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὰ προγράμματα αὐτὰ δέοντας συμπειλάσουν καὶ τὰ ἔνδισφέροντα ὥχι μόνον τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ μελλόντων ναυτικῶν μας, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀπομάχων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ίδιαιτέρως.

Καὶ κατὰ ὅλο ὁκόμη: Νὰ μὴ περιορίζωμεν τὴν στοργὴν μας καὶ τὴν πρόνοιάν μας διὰ τοὺς ἐκ διαφόρων λόγων ἀτυχοῦντας ἡ ἄλλως ἀπαιρούμενος τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, τοὺς κατατασσομένους ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ ἐλάχιστα ὥρια τῶν συντάξεων. "Ἄξιοι στοργῆς, προσοχῆς καὶ περιστῆς ἐπιβρα-βεύεσσαν εἴναι ἑκεῖνοι, οἵτινες ἐκρότησαν τὴν σκυτάλην ἐπὶ εἰκοσιπέντε, τριάκοντα, τεσσαράκοντα καὶ πεντήκοντα ἑτη, δέοντας ὁ παραστημοφορηθεὶς πλοίαρχος Κέκος Μαχαιριώτης. Παραδόξως, μὲ τὴν κρατοῦσαν νοστροπίαν, αὐτοὶ λαμβάνουν θέσιν εἰς τὸ ἀριστέρὸν πάστος ἱκανοποίησεως ἐκ τῶν ἑκάστοτε λαμβανομένων μέτρων δελτιώσεως τῶν συντάξεων. Μόλις κατὰ 3% αὐξάνεται ἡ σύνταξις διὰ τοὺς ἔχοντας πλέον τῆς εἰκο-σι-πενταετοῦς ναυτικῆς ὑπηρεσίαν, βάσει τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου καὶ ἀπολύτως τίποτε δὲν προβλέπεται διὰ τοὺς ἔχοντας ναυ-τολογήσεις μεγαλύτερας τῆς τριακονταετί-ας, διότι αὐτοί, ὡς λέγεται, ἀπολαμβάνουν σύνταξιν ἵσην μὲ τὰ 80% τῆς βάσεως τοῦ μισθολογίου τῶν ἐν Ισχυὶ συλλογικῶν συμ-βάσεων, αἱ ὁποῖαι, ὅμως, συλλογικαὶ συμ-βάσεις, δέοντας νὰ προστεθῇ ὅτι ἀπὸ πολλοῦ ἔχουν περιέλθει εἰς ἄγνοιαν. 'Επὶ πλέον,

εἰς τὰς ἀποδοχὰς τῶν ναυτικῶν συμπερι-λαμβάνεται καὶ ἡ τροφὴ τῶν. "Ωστε ὅμιλούντες περὶ τοῦ γενικοῦ συνταξιοδοτικοῦ κανόνος τοῦ 80% ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου μισθοῦ ἔργαζομένου, θὰ πρέπει διὰ τοὺς ναυ-τικοὺς νὰ συνυπολογίζεται καὶ τὸ ἀντίτι-μον τῆς τροφῆς.

'Ο κ. Μαυριδόγλου, ὡς ὁ πρῶτος ναυτι-κὸς 'Υπουργὸς ναυτικοῦ 'Υπουργείου, δὲν ἔχει τὴν ἀνάγκην βαθυτοχάστων εἰσηγή-σεων, ὅπως θεμελίωση τὴν ἀποκατάστασην κάθε κακῶς κειμένου εἰς τὴν ναυτικὴν ἔργα-σίαν καὶ τὴν Ναυτιλίαν. Αἱ γραμμαὶ μας ἀπλῶς συνηγοροῦν πρὸς τοῦτο.

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΛΟΙ

Συνεζητήθη πρὸ τίνος (13 Μαΐου) εἰς τὸ Εύρωπαϊκὸν Κοινοβούλιον τοῦ Στρασβούργου θέμα ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρον τὴν ναυ-τιλομένην 'Ελλάδα. Προετάθη καὶ ἐγένετο ἀποδεκτὸν σχέδιον ἐνοποιήσεως τῶν παροχῶν κοινωνικῆς προνοίας διὰ τοὺς ναυτικούς ὅλων τῶν χωρῶν· μελῶν τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς. 'Επὶ τῶν συζητήσεων αὐτῶν οὐδὲν ἀνεκοι-νώθη ἀπὸ τοὺς παραστάντας κατὰ τὴν σύ-σκεψιν 'Ελλήνας λιβανέτας, οὔτε καὶ ἀνε-γράφη τι ἐξ ἀνακοινώσεως τοῦ ἀρμοδίου 'Υ-πουργείου. Διερωτώμεθα ὅτι τοῦτο ἐλαβε καν γνώσιν τῶν συζητήσεων.

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 13ης Μαΐου ἔχετάσθησε τοῦ 'Ιταλοῦ δουλευτοῦ κ. Μπερσάνι, εἰσηγητὸς ἐπὶ τοῦ σχεδίου τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος, δάσκαι τῶν ἑκάστο-τε παροχῶν πρὸς μεταναστεύοντας εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς ἐργάτας. Τοῦ Εύρωπαϊκοῦ Κοινοβούλιού ἔχετάσθη ἡ γνωμο-δότησις, ητίς καὶ παμφεφεὶ ὑπέρ τοῦ σχε-δίου παρεσχέθη. 'Η εἰσήγησης τοῦ κ. Μπερ-σάνι εὐνοϊκὴ ὑπῆρξε.

Προεβλήθησαν πάντως καὶ ἀντιρρήσεις τι-νές. 'Υπεστρήθη ὅτι τὸ γνωστὸν ἄρθρον 84 τῆς Συνθῆκης τῆς Ρώμης, ὅπερ καθορί-ζει τὴν ιδιότυπον θέσιν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς σχέσεις τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος δὲν

παρέχει τὴν εὐχέρειαν ἐνοποιήσεως τῶν κα-νόνων κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τοὺς ναυ-τικούς τῶν μετεχουσῶν χωρῶν.

Παρεκάφθησαν ὅμως αἱ ἀντιρρήσεις, το-νισθέντος ὅτι τὸ σχέδιον στηρίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 51 τῆς Συνθῆκης τῆς Ρώμης, ὅπερ ἀκριβῶς πραγματεύεται τὰ τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων. Παρετήρησε σχετικός ὅ εἰση-γητής, ὅτι θὰ ἐδημιουργείτο ἀλλως ὃ σδικός μεταχειρίσται τῶν ναυτικῶν, οἵτινες θὰ ἐτί-θεντο ἐκτὸς τῶν δύο παραχωρήσεων ἐθεσπί-σθησαν καὶ θὰ ἐθεσπίζοντο δι'. ἄλλας κατη-γορίας ἐργατῶν.

Τὸ ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἐνδιαφέρον τῆς ὑπόθεσεως ἀναφέρεται εἰς τὴν προκληθεῖσαν συζήτησην διὰ τὰ καθ' ἡμάς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κοινωνικὴν ἀσφαλίσιν τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀπασχόλησιν χιλιάδων ἐξ αὐτῶν εἰς πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας (Λιβερίας, Πα-ναγίας καὶ Λιβάνου). 'Υπεδείχθη ὅπως καὶ ἡ 'Ελλάς, μέλος καὶ αὐτὴ τῆς Κοινότητος, υιο-θετήσῃ τὰ ισχύοντα εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς διὰ τὰς κοινωνικάς ἀσφα-λίσεις. Διὰ τοὺς ἐπὶ ξένων πλοιῶν υπηρε-τούντας ὑπεδείχθη ἡ ὁσκησις πιέσεως πρὸς τὰς κυβερνήσεις τῶν χωρῶν, τὴν σημαίαν τῶν ὄποιων φέρουν τὰ πλοῖα μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα.

Κατὰ τὴν συζήτησιν, παρεμβαίνων ὁ κ. Λεόν - Σάντρη, ἀντιπρόσδερος τῆς 'Εκτελε-στικῆς 'Επιτροπῆς, παρέσχεν, ἐξ ὀνόματος τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, τὴν πληροφορίαν ὅτι ἡ πρὸς τὴν ἐνοποιήσιν προσπάθεια τοῦ ὄλου συστήματος τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων ἐ-βελτιώθη ἡδη λίσταν ικανοποιητικῶν καὶ εἰς τὴν 'Ελλάδα.

Ἀναφέρομεν τὰ ἀνωτέρω, διὰ νὰ διερω-τηθῶμεν ἐν συνεχείᾳ: 'Ἐρήμην καὶ πάλιν ἡμῶν συνεζητήσαν θέματα, ἀμέσως τὴν χώ-ραν μας ἐνδιαφέροντα; Δέν παρίσταντο 'Ελ-ληνες ἀντιπρόσωποι κατὰ τὰς συζητήσεις; Καὶ ἀν παρῆσαν, διατί δὲν ἔστερεβαν νὰ ἐνη-μερώσουν τὰ μέλη τοῦ Κοινοβούλιού ἐπὶ τοῦ ἔδω ὑφισταμένου καθεστώτος πλήρους κοι-νωνικῆς προνοίας διὰ τοὺς ναυτικούς μας,



FIRST NATIONAL CITY BANK NEW YORK

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΤΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΜΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΙ ΛΙΑΝ ΙΚΑΝΟ-
ΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΠΙΤΟΚΙΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΕΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ, ΛΙΡΑΣ
ΣΤΕΡΑΙΝΑΣ 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

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

ΑΘΗΝΑΙ

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

έπει της έντάσεως τών δι' αύτούς προστατευτικών προβλέψεων και της ιστορίας έπει τέλους τής άπο αἰώνος έδω ἀσκουμένης κοινωνικής ἀσφαλίσεως εἰς τὴν ναυτικήν ἔργασίαν;

Προβαδίζομεν εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα. Καὶ τὸ προβαδίσμα αὐτὸν πρέπει — συμφέρον μας εἶναι — νὰ τὸ γνωρίζουν καὶ οἱ ξένοι.

ΝΕΟΝ ΤΕΧΝΑΣΜΑ

Καταγγέλλουν ώρισμένοι πλοίαρχοι, ὅτι μερικοὶ ναυτικοὶ «χρησιμοποιοῦν μίαν ἀπλουστάτην μέθοδον ἐπαναπατρισμοῦ τῶν», διάκις θέλουν νὰ ἔγκαταλείψουν τὸ σκάφος καὶ δὲν δικαιούνται νὰ λύσουν τὴν σύμβασιν τῆς ναυτολογίσεως τῶν. Τὴν παραμονὴν τοῦ ἀπότολου ἀποφεύγουν νὰ ἐπιβοῦν τοῦ σκάφους καὶ ὀλίγον μετά τὴν ἀναχώρησίν του ἐμφανίζονται εἰς τὰς μεταναστευτικάς Ἀρχάς, δηλώνουν ἑκεῖ ὅτι ἔχουσαν τὸ πλοίον καὶ, αἱ ξέναι αὐτῷ ὑπηρεσίαι ἐπαναπατρίζουν τοὺς ναυτικοὺς εἰς δάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἀλλήδες ὅτι οἱ ναυτικοὶ αὐτοί, καὶ ἄντακόμη μηνυθοῦ — καὶ θὰ ἔχουν μηνυθῆ — ἐπὶ λιποταξίᾳ, εἶναι πολὺ εὔκολον νὰ ἀποδείξουν εἰς τὰ Πειθαρχικά Συμβούλια, ὅτι δὲν εἴχον πρόθεσιν νὰ δραπετεύσουν. Καὶ ἐπειδὴ προϋπόθεσις τῆς τιμωρίας ἐπὶ λιποταξίᾳ είναι ὁ δόλος, ἀσφαλῶς θὰ ἀποδλαγοῦν ἀπὸ τὴν κατηγορίαν αὐτῶν.

Εἶναι δῆμος τοῦτο ήθικὸν καὶ δίκαιον; Τὸ «Υπουργεῖον, ὅπερ ἔλασε γνώσιν σχετικῶν καταγγελιῶν, πρέπει νὰ εὕρῃ τρόπον νὰ ἀχρηστεύῃ τὸ τέχνασμα. Τώρα, εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐκδηλώσεως του.

ΠΡΟΕΧΕΙ Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΤΟΥ

«Ἡ Ἰδρυσίς τοῦ ιδιαιτέρου Ταμείου 'Ανεργίας φαίνεται νὰ ὡριμάῃ, παρ' ὅλον ὅτι ἐπρεπει νὰ μὴ είχε χρῆ ἡ εὐκαιρία κατὰ τὴν φήφισιν τοῦ νόμου περὶ Ν.Α.Τ. Εἶναι ἐπιτοκτική, δυσνήπτοτε καὶ ὅτι δὲν εἶναι ἀμεσος, ἡ ἀνάγκη, διπας ὁ κλάδος τῆς 'Ανεργίας ἀνεξάρτητο ποιοι η θη τελείως ἀπὸ τὴν 'Ασθένειαν.

«Οταν τὸ θέμα ἀνεκινήθη πρὸ καιροῦ, ἀντετάχθη ὅτι θὰ χρειασθούν ἑκατοντάδες ἑκατομμυρίων δι' ἀποθεματικὰ τοῦ Ταμείου, τὰ δόποια δὲν ὑπάρχουν, διότι ἐντὸς τοῦ 1966 τὸ ἀπομένον ἀποθεματικὸν τοῦ Κ.Α.Α.Ν. θὰ ἔξηντλειτο ἀπὸ τὰς συνεχῶς αύξανομένας δαπάνας τοῦ Οἰκου Ναύτου. Ἀπεδείχθη ὅμως ὅτι τὸ ἀποθεματικὸν ὅχι μόνον δὲν ἔξηντλήθη, ἀλλ' ἀναμένεται νὰ αὔξηθη καὶ πέραν τῶν 135.000.000 δραχμῶν.

Εἰδικὴ μελέτη, τὴν ὅποιαν κατόπιν δύο διαταγῶν τοῦ «Υπουργείου συνέταξε τὸ Ν.Α.Τ., οὐδόλως ἐμφανίζει τὴν κατάστασιν τόσον δυσχερῇ διά τὴν σύστασιν τοῦ Ταμείου, διότι τὴν παρίσταντον οἱ προχειρολογοῦντες. Ἀντιθέτως, μάλιστα, εἶναι ἀμφιβολὸν ὅτι θὰ χρειασθῇ ἡ προσφυγή εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτικούς διά τὴν ἔξασφαλισιν ἀπὸ τούδε ηὔγηντον πόρων.

Ἀλλ', ἡ μελέτη αὐτὴ πρέπει νὰ ἀναπροσαρμοσθῇ. Προβλέπει ἀναδρομικὴν αὔξησιν πόρων, ἡ ὅποια εἶναι ἀδύνατος. Λαμβάνει ὑπὸ σφιν τῆς ἔναρξιν καὶ διάφορειν ναυτιλιακῆς κρίσεως — ὅτε τὸ Ταμείον 'Ανεργίας θὰ δραστηριοποιηθῇ — εἰς ὅποιαὶ πρέπει νὰ προσδιορισθοῦν — μὲ πάσαν δυνατήν πιθανότητα — βάσει τῶν ύφισταμένων ναυτιλιακῶν καὶ σικονικῶν δεδομένων καὶ τῶν πιθανῶν ἔξελίζεων αὐτῶν.

Ἐξ ὅλου η μελέτη πρέπει νὰ προσδιορίσῃ ὅχι μόνον τὰ δεδομένα τῶν ἔσδων, ἀλλὰ καὶ σταθεράς — κατὰ τὸ δυνατόν — προβλέψεις διαπανόν. Τὸ ὑφος αὐτῶν δὲν πρέπει νὰ ἀφεθῇ εἰς τὴν ἐλευθέρων κρίσιν τῆς Διοικήσεως, σπῶς μέχρι σήμερον, ἀλλὰ ἀφοῦ καθορισθοῦν τὰ προσόντα ἐπιδοτήσεως, νὰ κλιμακωθοῦν τὰ κατώτατα καὶ τὰ ἀνώτατα ὅρια αὐτῆς, βάσει σταθερῶν συντελεστῶν (π.χ. ἐτί ποσοστοῦ τῶν μισθῶν ναυτικῶν τῆς ἀκτοπλοΐας). Τὸ Ταμείον πρέπει νὰ ἔχῃ λιτὴν ὄργανωσιν καὶ διοίκησιν. 'Ολιγομελέστατον Διοικητικὸν Συμβούλιον — χωρὶς ὑπαλληλικὴν ὄργανωσιν καὶ ἐπιτροπάς — ὑπεραρκεῖ.

Η διαχείρισις, ἡ λογιστικὴ καὶ ταμιακὴ ὑπηρεσία θὰ διενεργοῦνται ὡς μέχρι τούδε

ύπο τοῦ Ν.Α.Τ. 'Η ἐπιδότησις θὰ συνεχισθῇ ὅπως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν διὰ τῶν αὐτῶν δργανῶν (Ο.Ν. ἢ Γ.Ε.Ν.Ε., Λιμενικῶν 'Ἀρχῶν κ.λ.π.). 'Εὰν μελλοντικῶς ἀποδεχθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ ἀνάγκη ἀλλαγῶν καὶ αὐτοὶ ἔν ἀνέσει χρόνου δυνατόν νὰ γίνουν. 'Εκεῖνο, τὸ ὅποιον πρέχει εἶναι η τοχεία Ἰδρυσίσ τοῦ Ταμείου, διότι ἡ συσχέτισις τοῦ κλάδου 'Ανεργίας μετά τῆς 'Ασθένειας μορίων ὅδηγει εἰς τὴν μειώσιν τῶν προϋπόθεσεων τῆς ἀνεξαρτητοποίησεως τοῦ φορέως τῆς 'Ανεργίας. 'Οφέποτε δὲ ἐκδηλωθῇ ἀνεργιακὸν κύμα, οὐδεὶς θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ κοινωνικὸν πρόβλημα, ὅπερ θὰ ἔγερθη. Θὰ εἶναι πελώριον.

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΙΣ & ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

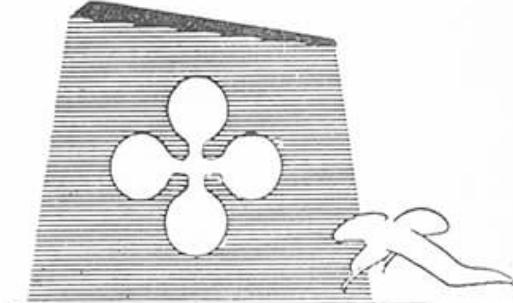
«Ἄν τελικῶς ληφθοῦν τὰ διοικητικὰ μέτρα πρὸς περιορισμὸν τῆς μεταναστεύσεως, πρέπει νὰ εἴμεθε προητοιμασμένοι νὰ ἴωμεν ὅμιδικὰς πλέον δραπετεύσεις ναυτιλλομένων, μὲ σκοπὸν τὴν ἀποφυγὴν τῶν ἐπιθληθέντων περιορισμῶν.

'Υπερπροσφορά θὰ παρουσιασθῇ διαβατηριούχων καὶ λευκοφύλλαδιτῶν. Εἰς πρώτην εύκαιριαν θὰ ἔγκαταλείψουν τὰ πλοῖα, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀνέλαδον δῆθεν ὑπρεστοῖν.

Τὸ ζήτημα χρήζει ἐπισταμένης μελέτης. 'Η μάστις τῆς λιποταξίας θὰ ἐνταθῇ, ἐφ' ὅσον δὲν προληφθοῦν αἱ ναυτολογήσεις ἀνειδίκευτων, μὴ προερχομένων ἀπὸ ναυτικάς, τούλαχιστον, περιοχάς καὶ δὲν παρέχωνται ἐγγυήσεις — θετικαὶ καὶ ὑπεύθυνοι — στὶς δραπετεύσης εἰς τὸν πρώτον λιμένα τῆς Αὐστραλίας η τῆς Βορ. 'Αμερικῆς.

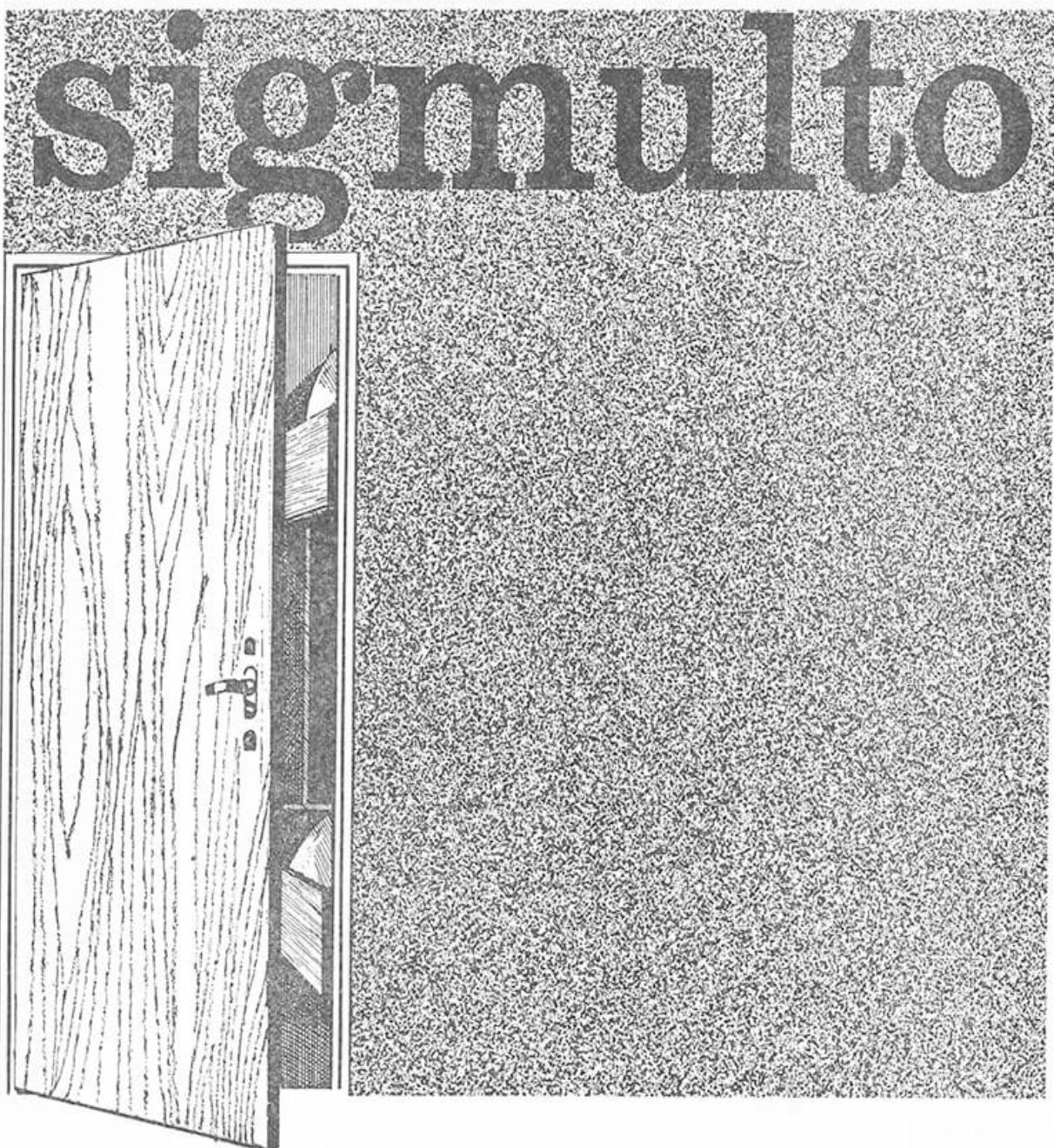
Τελούμεν, δεβαίως, ἐν γνώσει τῶν ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν εἰς κατόπιν πληρώματα, πρὸ τῶν ὅποιων οἱ ἐφοπλισταὶ δέχονται τὸν πρώτον προσφερόμενον νὰ συμπληρώσῃ τὰ κενά. "Ομως θὰ ἡτο ἀπείρως προτιμότερον, δὲν τεθοῦν εἰς ἐφαρμογὴν τὰ νέα περὶ μεταναστεύσεως μέτρα, νὰ ἀποκλειώνται οἱ διαβατηριούχοι κατὰ πρώτον λόγον, ἀπὸ τὰς ναυτολογήσεις, παρὰ νὰ φθάσωμεν νὰ ἴωμεν ἀκίνητοῦντα εἰς ξένους λιμένας τὰ πλοῖα μας, λόγω τῶν ἀθρώων δραπετεύσεων.

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



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



since 1722

Sigmulto sprayable wallcoating converts "ship space" into an interior.

Sigmulto has a fine, corned structure with quite an own decorative character and all practical properties required by the shipping industry.

- Impact-resistant ● seamless ● a-static (repels dirt and dust)
- easy to clean ● remarkable durability ● 52 standard colours.

Sigmulto sprayable wallcoating is a product of

Pieter Schoen Ltd.



Marine Paints

νάκτησε περισσότερο άπό όλες για την φανέρη κοροϊδία και μάζι είπε σε κάπως άποτομο τόνο: «Πάμε νά φύγουμε, δεν θέλουν νά μάς έξυπηρετήσουν». Ο κ. (Υπ') ρχης ύμως την φωνήν του για νά μάς φοβίστη. Έκείνη τή στιγμή ή δεσποινίς άνηγγειλε στόν κ. Παρδαλάκη, ότι ό κ. Λιμενάρχης ήρθε και μπορεί νά τών έπισκεψθη. Είπαμε: «Μάς συγχωρείτε, κ. (Υπ') ρχα, για την ένδηληση και εφύγαμε. Ταυτόχρονα έπιγιανε και δικ. Παρδαλάκης πρός τον κ. Λιμενάρχη, και ένω είμαστε έξω άπό το γραφείο του κ. (Υπ') ρχου έρωτησα τόν κ. Παρδαλάκη: «Άλεκό άπο πότε έγινε αύτός ο νόμος;» Και μάζι άπαντάστε: «εξεσκούσμαστε εντσι» και είσηλθε στο γραφείο του κ. Λιμενάρχου, ένω έμεις έξερχόμεθα τού Λιμεναρχείου.

Την 27.5.66 μάζι έρχεται έπιστολή άπό τον διευθυντή της έταιρίας και μάζι πληροφορεί, ότι δυνάμεις νά έξαγοράσωμε την υπηρεσίαν και νά δώσωμε έξετάσεις με την διαφορά, άπο 16% πού είναι τά άπομαχικά

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

«Η γιουμοριστική στήλη, τήν δημόσιαν και ιεράσων άπό τίνος της «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», έχει, ώς φαίνεται, τόν καλόν της άντικτυπον είς τόδος άνω τά πέρατα τής «Υδρογείου ναυτιλιαλμένους. Άλτα μάζις γράψεις διέμπενεστής το «χιούμορος τής πλώρης» ναυτικούς ΖΗΤΗΣ ΜΑΡΙΟΣ, δι άποτος και παραθέτεις κατωτέρων ωριμένας διά τήν στήλην του έντυπωσες συναδέλφων του, έπις» εύκαρπις δὲ τήν αντοδιογραφίαν του:

Κύριε Διευθυντά,

Σάς παραθέτω μερικές γνώμες και έντυπωσεις στεριωτών και ναυτικών, γύρω άπό τό «ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ»:

Λούκας, πρόδηνος της Ελλάδος είς τό Κολόμπο, Δεκέμβριος 1965:

«Οι διερχόμενοι άπό τό Φρονείον «Ελληνες ναυτικοί, σχολίασσον μέ λόγια συμπαθείας τήν γελοιογραφική στήλη τού Ν.Χ.».

Νέγρης, τέως πρόδηνος Ελλάδος είς τό Κολόμπο, Δεκέμβριος 1965:

«Περίσημη ή ίδια τής ναυτικής γελοιογραφίας».

Νικόλαος Ποντικός, πλοίαρχος S/S «Μαρία Χατζηπατέρα», Κίνα Απρίλιος 1966:

«Ακόμη γελάω μέ έκανον τό... μουστακολή τιμονέρη. Μπράδο! Χαριτωμένο άπο τό χιούμορ τής πλώρης».

Γεώργιος Νομικός, άσυρματιστής S/S «Μαρία Χατζηπατέρα», Κίνα Απρίλιος 1966:

«Θύρως έχει γίνει τό χιούμορ τής πλώρης, μέσα στό πλοιο μας. Σκίτασα έχουν... άναρτημή σε έπικιαρα σημεία».

Γεώργιος Γαστοράκης, πρώτος μηχανικός S/S «Σίμος», Κολόμπο Δεκέμβριος 1965:

«Είμαι ένθυστασμένος μέ τό χιούμορ τής πλώρης. Γνώμη μου: Νά κρατηθεί μέσα στά πλασία μας πραγματικής ναυτικής γελοιογραφίας».

Ιωάννης Τσαρουχάς, πλοίαρχος S/S «Παναγία», Κολόμπο Δεκέμβριος 1965:

«Τό χιούμορ τής πλώρης άποτελεί ένα κομμάτι χώρας γιά τους άνθρωπους τής θάλασσας».

Παναγιώτης Τουμπανιάρης, πρώτος μηχανικός S/S «Παύλος», Βενετία Μάρτιος 1965:

«Είναι ή άλλη πλευρά τής ναυτικής ζωής. Είναι ή πλευρά τής χαράς και του πλωτού χιούμορ που διαθέτουν οι άνθρωποι τής θάλασσας».

Δημήτριος Κουτσουφίδης, τρίτος μηχανικός Πειραιών, Ιούνιος 1965:

«Σέ φανταζόμουνα... στεριανό! Χαίρομαι διπλά μετανοίωντας διτί είσαι τού... συναφιού μας. Σέ συγχαίρω και άκου, μή ξεχνάς τούς... μηχανικούς!!!».

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ έν Σταμπούλ
'Ο έν ΣΤΑΜΠΟΥΛ άπο τό 1920 Ναυτικός Πράκτωρ

Κ. Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

μή άπελαθείς, και έξακολουθών παραμένων, τής φίρμας του μή κλεισθείσης, μόνος δέ ένσποτείνας έλληνικής ύποκρούτης Ναυτικούς Πράκτωρ, με ίθικόν ασπίλον, ΠΛΗΡΟΦΟΡΕΙ διτί έξακολουθεί νά είναι είς τήν διάθεσιν παντός έφοπλιστού δι' διτίδηποτε ένιαν δυνατόν νά φανή χρήσιμος, πρακτορεύσεις κλπ. Γνωστή άφωστωμένη έξυπηρέτησις, περία μακρά τού κλάδου, και μέ τούς οίκονομικώτερους δυνατούς δρους. Τηλεγράφητα: PULOS Istanbul. Επιστολαί: P.O.Box 79 Karaköy, Istanbul.

θά πληρώνωμε 20%. Τήν πληροφορίαν αύτήν τού άπεστειλε δέ έν 'Ελλάδι ναυτικός πράκτωρ του, ό διπλοίος πράκτωρ έλλαση τήν πληροφορίαν άπο τόν κ. Σταμπούλην.

«Όλα τά άνωτέρω σάς παρακαλώ νά τά φέρετε είς γνώσιν τού ναυτικού κοινού και διαθένας μέ τήν κρίσιν του άς έκτιμηση τί γίνεται γύρω από' αύτόν.

Καταλαβαίνων ότι κτυπώ γρόνθον σέ μαχαίρι, άλλα δέν πρόκειται νά συνεχίσω γιά πολύ τό ναυτικό έπαγγελμα και έτσι δέν μέ πειράζει γιά τά έπακλουθα τής παρούσης έπιστολής.

Σάς εύχαριστω γιά τήν φιλοξενία.

Μετά την

N. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Πλοίαρχος E.N.
S.S. EAGLE

'Εν πλῷ, 31 Μαΐου 1966

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Επιβεβλημένη ή έρευνα άπι τών καταγγελούμενων. Μετ' αύτήν θά έπανελθωμεν.

ικανότητα και διαγωγήν άριστην. Ήτο ή πρώτη τιμητική διάκρισης στά πρώτα βήματα τής καινούργιας ζωῆς. Από τότε έως σήμερα ταξιδεύουν και άγνωστεύουν τήν θάλασσα. Τήν ζώ μέ δηλη τήν δύναμι τών τριαντακτών μου χρόνων. Μακάρι νά τήν είχα γνωρίσει λίγα χρόνια πριν.

Οι φιλοδιδίες μου γιά τό «Χιούμορ τής πλώρης» έχουν έντα εύγενικό σκοπό: Λίγο γέλιο στους άνθρωπους τής θάλασσας και τίποτε άλλο.

Μεθ' υπόληψες
ΖΗΤΗΣ ΜΑΡΙΟΣ
Καμπότσι, 30 Μαΐου 1966



Έμμανουήλ Φρεγάδης, υποπλοίαρχος, Πειραιές, 'Ιούνιος 1965:

«Έχουμε τόν ναυτικό μας χρονογράφο (Θανάση Π.) και τόν ποιητή τής θάλασσας (Καβδίδα), άποκτησμένα τώρα και τόν... γελοιογράφο! Βρέ, θησαυρούς πολλά... κρύβει ή θάλασσα!».

Άκολουθούν γνώμες και έντυπωσεις άπο πολλούς άξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα τών πλοίων: «ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ», «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», «ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ», «ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ», «ΗΡΩΝ», πολύ μέ άγαπτη άγκαλιασσαν τό «Χιούμορ τής πλώρης».

Κύριε Διευθυντά,

Θεωρώ χρέος μου νά σάς γνωρίσω τά κάτια σχετικά με τό άταμον μου. Πρέπει νά είσθε έντυπερωμένος διά τούς συνεργάτας σας:

«Επί μίαν άκτασίαν ύπρεπτησα ώς μόνιμος ύπαξιωματικός — άσυρματιστής — εἰς τάς τάξεις τής πολεμικής άεροπορίας, άπο τό 1949 ώς το 1957. Παράλληλα με τήν ώς άνω θητείαν μου, μαθήτευσα κοντά στό ζωγράφο Θωμά Βασιλειάδη και ειδικεύθηκα στή διαφημιστική μακέττα. Άσχολήθηκα έραστεχνικώς με τήν γελοιογραφία στά έξης έντυπα:

α) «Σταυραπέτώ», έφημερης άεροπορικής βάσεως «Αράξου.

β) «Αρης», δεκαπενήμερον περιοδικόν, έκδοτης κ. Δενδρινός.

γ) «Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ», μηνιαίον περιοδικόν τού άγωναστού τής Ε.Ο.Κ.Α. δημοσιογράφου κ. Δαυίδ.

Τόν Νοέμβριον τού 1957, κατόπιν αιτήσεώς μου, άπολούμαι τόν τάξεων τής Ε.Β.Α. και ασχολούμαι με τήν ζωγραφική ώς τόν Απρίλιον τού 1960. Άπο άπροσείσα μου διμώς τραματούζομαι στό δεξιό χέρι περτοντας άπο ύψος τεσσάρων μέτρων. Άκολουθει τρίμηνος παραμονή μου στό νοσοκομείο τής Βούλας. Σώζουν οι γιατροί τό χέρι μου, άλλα παραμένει ένα τρέμουλο τών δακτύλων. Συμφορά και άπογοήτευσις! Τόν 'Ιούνιο τού 1961 με τήν δοθεία τού έφοπλιστού κ. Αλεξάνδρου Σιγάλα μπαρκάρω ώς άσυρματιστής στό πλοίο «Καπετέν Μανόλης». Στίς 17 Μαρτίου 1962 τό πλοίο μας ναυαγεί στή Μαύρη Θάλασσα. Ό πλοιαρχός τού πλοίου Ιωάννης Κυριακός, γράφει στό πιοτοποιητικόν ύπτηρεσίας μου «... κατά τό άνωτέρω χρονικόν διάστημα ασύρματιστης έπέδειξεν

Κροκιδάς: —Νέοι συνάδελφοι, έκ βάθους καρδιάς σάς εύχομαι καλή σταδιοδρομία. Κι' άν ποτε... άκουστε τόν ΣΥΑ μου τό... τηλεγραφήτε!! !



«Οταν ο νονός είναι έφοπλιστής:
—Αντε, Νικολός και... καλοτάξιδος!



—Νά, παλιόπαιδι, για νά μάς άπειλης,

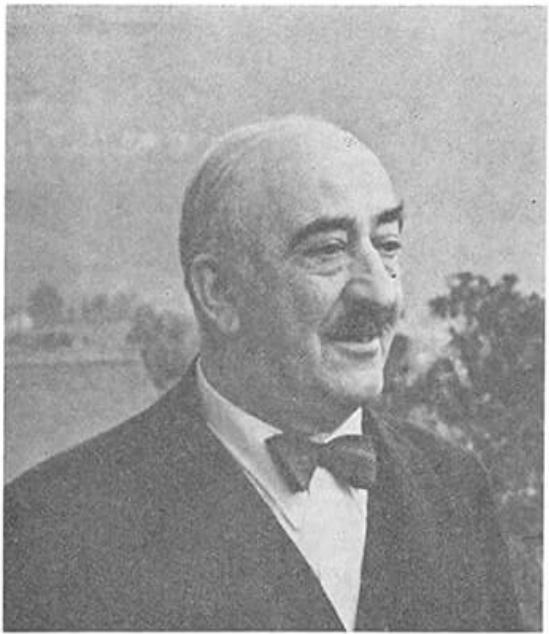
—Ωτε, οικονομικώτερους δρους!

ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΒΑΣΙΛΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΟΙ ΟΜΙΛΗΤΑΙ ΕΞΗΡΑΝ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗΝ ΔΩΡΕΑΝ ΤΟΥ ΛΕΙΜΝΗΣΤΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ ΚΑΙ ΤΑΣ ΛΟΚΝΟΥΣ 10ΕΤΕΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ ΤΗΣ κ. ΜΑΡΙΑΝΘΗΣ ΣΙΜΟΥ. — Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΜΟΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΙΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ Η ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΑΡΙΟΥ



‘Ο ἀξιμηστος εὐεργέτης Εύγενιος Εύγενίδης

κ. Μαριάνθης Σίμου, προώρισται νὰ διαδραματίσῃ τὸν σημαίνοντα πλέον ρόλον εἰς τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῆς Ἑλληνικῆς νεολαίας. Χάριτας ὄφειλομεν εἰς τὸν Εύγενιον Εύγενιδην, διότι, διὰ τῆς σπανίας εἰς τὴν κερδοσκοπικὴν ἐποχῆν μας χειρονομίας του, παρεσχέθη θετικὴ η προώρισης τῆς προς τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν νέων. Υπὸ πάντων ἀνεγνωρίσθη, δὅτι η δωρεὰ τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου ἀποτελεῖ τὸ ἀποκορύφωμα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας τῶν τελευταίων 10ετηρίδων. Ἐκατομμύρια ἔδαπταν θήσαν καὶ θά δαπανήθουν χάρις εἰς τὴν φιλογένειαν τοῦ Εὐγενίδου, ἐνώ πολύμοχθοι προσπάθειαι ἀθόρυβως κατεβλήθησαν ὑπὸ τῆς σεβαστῆς ἀδελφῆς του καὶ τοὺς ἐκλεκτοὺς συνεργάτας της, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ ἔργον εἰς αἵστιον πέρας, εἰς ἐκπλήρωσιν τῆς ἐπιθυμίας τοῦ μεγαλού εὑέργετου: «Συνιστά ἐν 'Αθήναις, κατὰ τοὺς ὄρισμοὺς τοῦ 'Ελληνικοῦ Δικαίου, 'Ιδρυμα ὑπὸ τὸ ὄνομα «ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ», τοῦ ὅποιού σκοπός είναι νὰ συμβάλλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἡλληνικῆς ιθαγενείας ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ

Παρουσία τών Βασιλέων, τῆς πριγκιπίσσης
στης Ειρήνης, τού Πρέδρου τῆς Κυβερνήσεως
κ. Στ. Στεφανοπούλου, τού' ἀντιπρόεδρου
κ. Ἀθανασιάδη - Νόδα καὶ μελιτῶν τῆς Κυ-
βερνήσεως, βουλευτῶν, ἐκπροσώπων τοῦ πνεύμα-
τικοῦ κόσμου τῆς χώρας καὶ ἄλλων ἐπιστη-
μών, ἐτέλεσθον τὴν 7ην τρέχοντος τὰ ἔ-
καίνια τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου τοῦ 'Ιδρυμά-
τος Εὐγενίου Εὐγενίδου εἰς πόλιτικό
μέγαρον τῆς λεωφόρου Συγγρού.

Μετά τὴν κοπῆν τῆς ταῖνίας τῶν ἔγκαιων
ων ὑπὸ τοῦ Βασιλέων, ἐπέλεσθη ἀγιασμός
χοροστατοῦντος τοῦ Ἀρχιεπισκόπου κ.κ. Χρυ-
σοσπότου, δὲ ποιος κατὰ τὸ πέρας αὐτῷ ἀγια-
σμοῦ, ἀνέπειψε συγκινητική δέσην ὑπὲρ τοῦ
ἀειμνήστου Δρῳτοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου, τῆς
σεβαστῆς ἀδελφῆς του κ. Μαριάμης Σίμου
καὶ ὑπὲρ εὐδόξεως τῶν σκοτῶν τοῦ Εὐγέ-
νιδείου Ἰδρύματος, ἐπ' ὧ φέρειται τῶν νέων
τῆς Ἑλλάδος.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΗΣ κ. Μ. ΣΙΜΟΥ

Μετὰ ταῦτα, πὸν λόγου ἐλαβεν ἡ ἀδελφὴ τοῦ μεγάλου εὐεργέτου κ. Μαριάνθη Σίμου, εἰπούσα τὰ ἔξῆς:

『May入はうた』

Τό "Ιερυμιά Εὐγενίδην, τὸ ὅποιον ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπῷ, ἐκφράζει πρὸς τὴν Ἡμετέραν Μεγαλειότητα τὴν διαθυτάτην εὐγνωμοσύνην του, διότι: γῆδικης νὰ παρατῇ εἰς τὴν

Τότε Ιεράρχια Εὐγενίδου, τό δύοιον ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπῶ, ἐκφράζει πρὸς τὴν Ὑμετέραν Μεγαλειότητα τὴν δυνατότηταν εὐγνωμοσύ-

εγκαίρως του, διέτα: γηραιόνες νά παραστήσεις την η δύοις δρήξεις πανωσεις μεταβολής εν "Ελλάδας: το "I-

δρυμικ Εύγενιδου, «τίνα συμβάλλη εἰς τὴν ἀκται-
δευσιν νέων Ἑλληνικῆς Ιθαγενείας ἐν τῷ ἐπι-
στηματικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

Εντός τῶν πλακιστῶν ἀδέν, τὸ "Ιδρυμα ἀνέλκει τὴν συγγραφὴν καὶ ἔκδοσιν τῶν σχολικῶν θείλων τὸν προσοἰζόμενον διὰ τοὺς μαθήτας τῶν Τεχνικῶν καὶ Ἐπαγγελματικῶν Σχολῶν.

Οἱ Πρόδρομοι τῆς Ἑπταπότης "Εκδόσεως Βιβλίων, καθηγητὴς τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσόβιου Πανεπιστημίου κ. Ἀλέξανδρος Παππᾶς, οὐ ἐκθίσας πρὸς Ἡμᾶς, Μεγάλιστάτος, τὸ ἐπίτελον εὐθύνης τῶν πάντων εἰς τὸν τοπικὸν πόλιν.

περὶ οὐρανοῦ ἔργον εἰς τὸν πόλιν τοῦτον.

Πηχαλλήσκος πρέπει τὸ συγγραφικὸν καὶ ἐιδοτικὸν ἔργον του, τὸ "Ιδρυματικὸν ἑπτογραμμάτισσα τὴν χορῆγην ὑποτροφίων, κατόπιν διαχωνισμοῖς, εἰς ἀριστεῖς μαθήτας τὸν Τεχνικὸν". Σχολῶν διὰ πρακτικῶν ματεπαλίδεσσιν εἰς ἔργοστάσις καὶ γνωνηγείᾳ τοῦ Εὔφορτοικοῦ.

Τὰ ἐπίτευχθέντα ἀποτελέσματα ὑπὸ τῶν ὑπερρόφων, τάσσον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μετεπικαθίσσεως των εἰς τὸ ἔπιτερον, δύον καὶ εἰς τὰς ἄργυρας των εἰς Ἑλλάδι, εἰναι: ἅρπαστα ἀπό πάνων ἀπόρθαστα.

Τέλος, τὸ Ιδρυμα, ἐκτὸς τῆς συνεχίσων τῆς δράσσων του εἰς τοὺς ἀνωτέρου τοιμέτη, διγένθενος περαιτέρου τὴν ἔκπτωσιν τοῦ ἔργου του διὰ τῆς ἀναγέρσεως τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου, τὸ ὅποιον ἐνακτινιάζειν σήμερον.

Σκοπός τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου είναι: νὰ προσφέρῃ εἰς μὲν τὴν σπουδαστικὴν νεολαίαν μιας τάχι μέσα σὺν δελτίῳώψῃ τὰς τεχνικὰς καὶ ἐπαγγελματικὰς γνώσεις της, εἰς δὲ τὸ εὐρύτερον κοινὸν ἐνημέρωσιν καὶ ἐνδιαφέρον πρός τὰς συγχρόνους τεχνικὰς ἀπελεγμέτες.

Το Αριστούχον και η Λευκάδα πλησίεσθν, ἐπωπλισμένα μὲ δῆλα τὰ σύγχρονα ἀποπτικά καὶ ἔγχρονουςτάκα μέσον, οὐ διατίθεντα διὰ ἀπιστημονικά συνέδρια, ἐκλαϊκευτικάς διαλέξεις καὶ δημιλίας, παθήματα καὶ σαμινάρια.

Η πλουσία Τεχνική Βιβλιοθήκη, με τημένα
έπιστηματικά και τεχνικά περιόδικα, τίθε-
ται είς τὴν διάθεσιν των έπιστηματικών και
πουσαδικών κόσμου, πρός ένημέρωσήν του ἐπί^τ
την τελευταίαν έπιστηματικήν ἐκδόσεων και
έπιστηματίστων.

Τὸ Τεχνικὸν Κέντρον περιλαμβάνει ἑπταὶς πλήρωμας ἐξουπλισμένας συλλογὰς Τεχνικῶν Ἐκθεμάτων, τὸν σκοπὸν τῶν ὅποιων θὰ ἐκθέσῃ πρὸς Ὑμᾶς. Μεγαλειότατα, δὲ τεχνικὸς σύμβουλος τοῦ Ἰδρύματος καὶ μελετητὴς τῶν διατάξεων τούτων κ. χρ. Καζεζίνης, διστάσθη ἐπιστήμονα προσπειθεῖν καὶ οὐπότινον διὰ νά παρουσιάζει ἐν διπλώματος σύνδεσμον ἀπὸ πάρκης ἀπόδειν.

ποτε όχι εν πρώτων συναντού και παλαιότεροι αποφέρονται.
Τότε «Ιδρυμα Εδυγάνεδου», κατέπιν τῶν προσφάτων ἐπιστημονικῶν και τεχνικῶν ἔξελίζεων εἰς τὴν ἔξαρθρηνήσιν τοῦ Δικτυόντος καὶ τοῦ δραματικού ἐντατικούμενον ἐνδικτυόφερόν τοῦ κοινοῦ εἶδε τὰ οὐράνια φωνικά μέντα. Ήτεται εἰς τὴν διαθέσην τῶν ζώων τῶν ἐνδικτυόφερούμενων. Πλανητάριον διάρεος τόπου. Τότε Πλανητάριον τοῦτο είναι διοικούμενος τῆς Αμερικής, ικτεσικευόμενος δὲ και ἐγκαταστατόμενος ὑπὸ τῶν ἐργοτακτικῶν Carl Zeiss τῆς Δυτικῆς Γερμανίας.

Τὴν μορφωτικὴν ἀπόστολὴν τοῦ Πλανηταρίου
ἔχειν ἀναπτύξει κατὰ τὴν προσδόλην, ὁ σύμβουλος;
οὐδὲν Ἰδρύματος, Ομότιμους Καθηγητῆς τῆς Ἀ-
στρονομίας τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν κ. Σταύ-
ρος Πλάκιθης.

Μεγαλειότες, άποψημν όντα σκηνάριο από το
πιστούμενο τούτου δήμαρτος τάξ Θερμάς εύχαρι-
τίκες μου πρός τη "Ποντιγέται Οίκουνικην,
Πατερίτες", "Εμπορικής Ναυτιλίας", "Εθνικής Α-
νώνης", το Γανικόν "Επιτελεστον Στρατού και τό



'Ο βασιλεύς καθ' ήν στιγμήν κόπτει τὴν ταινίαν τῶν ἐγκαινίων τοῦ Τεχνικοῦ Τμήματος τοῦ 'Ιδρυματος Εύγενίδου

Γενικὸν Επιτελείουν 'Αεροπορίας, διὰ τὴν πρός το 'Ιδρυμα θήματην των συμπαράστασιν. 'Εκφράζω τὴν εὐγνωμοσύνην μου καὶ πρός τὴν 'Ακαδημίαν 'Αθηνῶν, ἡ οποία διὰ τῆς ἀπονομῆς εἰς τὸ 'Ιδρυμα τοῦ Χρυσοῦ Μεταλλίου της, κατὰ τὸ παρελθόν ἔστι, μᾶς ἐνίσχυσεν θήματης εἰς τὴν συνέχισιν τοῦ διυκνόλου ἔργου μας.

Θεωρῶ ἐπίσης καθηκόν μου νὰ εδγαριστήσω τὸν Νόμικὸν Σύμβουλον τοῦ Εὐγενίδου καὶ ἑκτελεστὴν τῆς διαδήκης του κ. Νικόλαου Ταζεδάκην, διὰ τὴν ἀμέριστον δοκιμεῖσαν τὴν δοποίαν μοῦ παρέσχε κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ἐπιθυμιῶν τοῦ ἀδελφοῦ μου.

Εὐχαριστεῖσθαι νοσητῶν, τὸν Πρόεδρον καὶ τὰ Μέλη τῆς 'Επιτροπῆς Εκδόσεως Βιβλίων, καθηγητὴν κ. 'Αλεξανδρὸν Παππᾶν, κ. Χρυσὸν Καθουνίδην, καθηγητὴν κ. 'Αγγελον Καλογεράν, καθηγητὴν κ. Δημήτριον Νιάνιαν, τὸν Διευθυντὴν 'Ποιουργίου Παιδείας κ. Νικόλαον Βασιώτην, καθὼς καὶ τοὺς συγγραφεῖς τῶν διδότων, οἱ οποίοι μὲ ἀφάνιστον ἐνθουσιασμόν, ζήλον καὶ κόπους, κατόρθωσαν νὰ παρουσιάσουν διδακτικὰ διδύλια τεχνικοῦ περιεχομένου, ἐφάμιλλα ποιοτικῶν τῶν παρομοίων τῶν προηγμένων τεχνικῶν χωρῶν.

'Ορείτω προσέτι νὰ ἀποτίσω φόρον τιμῆς εἰς τὸν ἀείμνηστον ἀδελτῶν ὀρχιτέκτονον 'Ανδρέαν Κριεζῆν, διὰ τῆς ἀξεπόνητης τῆς σχέσιας τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου καὶ νὰ ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας μου εἰς τὸν Τεχνικὸν Σύμβουλον καθηγητὴν κ. 'Αγγελον Καλογεράν καὶ τοὺς μηχανικοὺς κ. κ. Χαρατζόπουλον, Ράμψον καὶ 'Αναμογιάννην, διὰ τοὺς λειτούργους στενοὺς συνεργάτας μου, οἱ οποίοι μὲ ἀδοήθησαν νὰ φέρω εἰς πέρας τὴν ἀνέγερσιν τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου.

Πρέπει νὰ ἔξαρθῃ ιδιαιτέρως ἡ συμβολὴ τοῦ Μονάχῳ Deutsches Museum, τὸ δόποιον ἐπέτρεψεν εἰς τὸ 'Ιδρυμα τὴν ἀντιγραφήν τῶν ἐκθεμάτων Φυσικῆς καὶ παρέσχε παντοιοτέρως τὴν δοκιμεῖσαν του εἰς τὴν ἀρτίαν προβολὴν των.

Εὐχαριστεῖσθαι ἐπίσης τοὺς Οίκους Siemens,

τὸ 'Ιδρυμα Εὐγενίδου, ἀλλὰ ἐνισχύει θήματης ἀπαντάς τοὺς συνεργάτας του, διὰ νὰ συνεχίσουν τὴν ἀναληφθείσαν δύσκολον προσπάθειαν μὲ ἀνταποκινήσαν δραστηριότητα διὰ τὸ καλὸν τῆς σπουδακόσης νεολαίας καὶ τῆς Πατρίδος μας.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

'Ακολούθως τὸν λόγον ἔλαβεν ὁ 'Υπουργὸς Παιδείας κ. Στ. Λαζαρίδης, εἰπὼν τὰ ἔξηδη:

«Μεγαλειότατε,

Θωρακεῖ εῖναι τῆς τόχης ὁ δημιούργος διατητής κατὰ μίκην ἀγαθὴν συγκυρίαν παρίσταται ὡς ἀριθμός 'Υπουργὸς τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰ τελόνια σύμμερον ἐγκαίνια τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου, τὰ δόποια λαμπρούς: ἡ παρουσία τῆς Βασιλικῆς Οίκου γενενέας.

Συμβάνει τὸ 'Υπουργείον 'Εθνικῆς Παιδείας νὰ ἀντιμετωπίζῃ ἀπὸ τινος χρόνου μίαν ὀλοκληρωμένην ρύθμισιν τοῦ προσδλήματος τῆς Τεχνικοῦς Εκπαίδευσεως εἰς τὴν χρόνων μαρτυρὸς τὸ φῶς τῶν δημητριουργουμένων νέων συνθηκῶν ἀναλίσσεις τῆς οἰκονομίας μας, τῆς αγυμνήσης ἐμπειρίας ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμοζομένης νομοθεσίας καὶ τῶν γενομένων εἰς τὸν τομέα τοῦτον μεταπολεμικῶς μεταρρυθμίσεων εἰς παγκόσμιον αλήμακα. Δὲν εἶναι μόνον αἱ ὀπανάπτυκτοι γόρδαι, ἀλλὰ καὶ κράτη μὲ προγράμματην οἰκονομίαν, ποὺ ἐδοκίμασαν τὴν ἀνάγκην νὰ ἀποθέσουν εἰς ἔρευναν καὶ συστηματικὴν μελέτην τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς κυπαριδεύσεως καὶ κατάρτισιν μακροχρονίων προγραμμάτων. Εἴτε διάλογος διεθνεῖς ὀργανισμοῖς μὲ πλούσιον ἐπιτελείον ἀπὸ ἐμπειρογνώμονας διεθνοῦς κύρους εἰργάσθησαν καὶ ἔργαζονται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῶν καὶ μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ ἀξιοποιήσουμεν συμπεράσματα μακρᾶς καὶ ἐπιστομονικῆς μας: καὶ ἔξογήν μελέτης τοῦ προδλήματος.

Τοῦ 'Ελλακός ἔπρεπε καὶ πράττει πᾶν τὸ δυνατόν διὰ νὰ ἀντιλήσῃ ἀπὸ δῆλας αὐτὰς τὰς πηγάδας πολύτιμα διογκήματα προκειμένου νὰ τάμῃ τὴν προσήκουσαν ὅδον καὶ νὰ δώσῃ διὰ τὴν νέαν γενεάν τοῦ 'Ελλήνων τὸν δρόμο προσανατολισμῶν εἰς τὴν τεχνικὴν ἀκπαίδευσιν καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν των ἀποκατάστασιν.

Τοῦ 'Ελλακός ἔπρεπε καὶ μεταπολεμικῶς προσπάθεια ἀκμογχανούσεως τῆς χώρας καὶ ἐκμηχανίσεως γενικήτερων τῆς οἰκονομίας τῆς ἀλλὰ καὶ ἡ ἀποδελημένη ἐκτίμηση τῆς συνθηκῶν ποὺ θὰ ἀπορρέουσιν διὰ τὴν 'Ελλάδα ἀπὸ τὴν δόλεὸν συντελονιμένην ἐνοποίησιν τῆς μὲ τὰ κράτη μέλη τῆς Ευρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος προσδίδουν καὶ ἐπαιρέσαντα μὲ σημαντικούν γχρακτήρας εἰς τὸ προδλήμα τῆς τεχνικῆς ἀκπαίδευσεως τοῦ πλήθυσμοῦ μας.

Εἰς τὸ πλαίσιον αὐτῶν τῶν σκέψεων καὶ διαπιστώσεων τοποθετούντες τὰ σημεινὰ ἐγκαίνια εἰναι: εῦκολον νὰ προσδιορίσουμεν πάσον πράγματα πολύτιμος θὰ εἶναι καὶ σημβολή τοῦ Τεχνικοῦ Κέντρου τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου καὶ ἀκόμη πάσον σωτηρίων ἐπίκαιοιν εἶναι τὸ δργον τὸ δόποιον καλεῖται νὰ ἐπιτελέσῃ.

Διότι: εἶναι φυσικὸν νὰ μήρη ἐξαρκοῦν οὕτως ἡ εὐτοκος νομοθετικὴ ρύθμισις τοῦ προδλήματος περὶ τοῦ δόποιον ωμίλησας, οὕτως καὶ νὰ ἐπικούλισις ἀξιολόγου δυναμικοῦ διδακτούντων καὶ διδακτούμενών.

Τοῦ 'Ελλακός ἔπρεπε καὶ δισανθέτως τὸν τόμον τῆς 'Ειδικοτήτης τῆς Βασιλείας καὶ τῆς Αὐτῆς Μεγαλειότητος τῆς Βασιλείους καὶ τῆς Αὐτῆς Βασιλικῆς 'Υφηλότητος Προγκύπειος Εἰρήνης κατὰ τὴν σημειωτικήν τελετήν, δὲν ἀποτελεῖ μόνον οὐφίστην τιμὴν διὰ

Μαθητηκαὶ καὶ διδασκαλοὶ εὐρίσκουν ἐπιτέλους

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ατομικὰ δωμάτια, μετὰ λουτροῦ, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργική περίθαλψις, πλήρως συγκεκριμένη.
3. Ιατρική περίθαλψις, διὰ ζητηθῆ, ἐπὶ τοῦ πλοίου.
4. Παροχὴ ὑπηρεσιῶν καθ' ὅλον τὸ 24ωρον, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.
5. 'Ομιλεῖται ἡ 'Ελληνικὴ ἀπὸ δύο νοσοκόμους καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀπὸ ὅλον τὸ προσωπικόν.

ΛΙΜΝΗ ΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA

ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντής Ιατρὸς N. OGAWA

ώντα τὰ πολύτιμα δυνηθήκατα χωρὶς τὰ ὅποια
ἐπί μετατρόπῳ θά κηρύσσουν τὰς δυνάμεις των.
Καὶ εἰναι πρὸς τηγάνην ὅλων διοι συνέδηλον εἰς
τὰς ἀκόδοσις αὐτάς, διτὶ ἐπέτυχον νά ἔξαρσφαλί-
σσον μίαν ἡγεμονίην σταύρου, ποτατέλεσμα ἑπο-
δειγματικής, ἐπιστημονικής καὶ συντονισμένης
ἔργοςας. Τὸν τομέα αὐτὸν τῆς δραστηριότη-
τος τοῦ Ἱδρύματος Εὐγενίδην συμπληρώνει ἡ
πράγματι: ἀξιόλογος ἐπιστημονική καὶ τεχνικὴ¹
θεοίσθικη, ἡ ὅποια ἐπίσης καλλιπάτη μίαν δι-
εικήν ἀνάγκην τῆς χώρας μας. Παρήγορον ἔξ-
αλλοι διατίστασσον ὅποτελεῖ ἡ προκύψασα ζητη-
αξιόλογος ἀκόδοσης τοῦ ἐγκινιαστήντος ὑπό²
τοῦ Ἱδρύματος Εὐγενίδην Θεομορφῶν τῶν ὑποτρ-
οφιῶν μαθήτων τῶν Τεγνικῶν Σχολῶν.

Πολλάς καὶ έκσημους ἐπίπεδας δικαιούμεθα τέλος νὰ στηρίξωμεν εἰς τὴν ἀξιούμενην — πρὸς πληρεστέραν οκτάρχων τῶν μαθήτῶν καὶ οπουδακτῶν — αὐτῆς τῆς μοναδικῆς εἰς τὴν χώραν μαζὶ ουλλογήδεις επιτελημένουν εἰς ὅργανικάς καὶ λειτουργικάς ἐνθητικές ἐποπτικῶν ὁργάνων, διὰ τῶν ὅποιων πράχεται: ἡ ἀπόδειξης καὶ ἐψευδογρή εἰς τὴν πρᾶξιν τῶν δικαιούμενον τῆς Φωτούκης καὶ Τεγκιακῆς.

Είναι εξολογον ἀκόμη νά ἔχετο τὴν δῆλην πληρότητα χώρων και ἐγκυταστάσεων συγκροτούμ-
των τῶν ἔνιαν πολιτισμένων και οὐγγρον
ονόνων δυνάμενον ἀνέτως νά φιλοξενήσῃ και
διελέξεις και συνέδεσι.

Καὶ εἰς δὲς καθά προστίθεται ὡς ἔνα πραγματικὸν ιδεῖμην τοῦ διὸς κτιριακοῦ συγκρότηματος τὸ Πλανητάριον, ἢ ἐγκατάστασις τοῦ ἑπτού καθ' ὃν ἐπιμελημένον καὶ ἐνταῦθε σύγχρονον τρόπον ἐγένετο, τοῦ ἐπιτρέπει ἀκινδύνων την σύγκρισιν μὲ τὰ Πλανητάρια τῶν εὐ-
ρωπαϊκῶν κρατῶν.

‘Η πρόσφατος ἀλιματώδης πρόδοσης εἰς τὴν ἐξερεύνησην τοῦ δικαιητικατοῦ ἀλλὰ καὶ τὸ εὐ-
λογον ἐνδιαφέρον τοῦ εὐρυτέρου κοινοῦ διὰ τὰ
ὑπόρινα φανερων προσδοκεῖται: τὰς ἀληθεῖται δια-
στάσεις τῆς ἐκτίκτωταικης ἀγηματίας ποι ἀποκτή-
νε γκατάστασις εἰς τὴν πρωτεύουσαν τῆς χώ-
ρας μας τοῦ Πλλανγταρίου αὐτοῦ.

Μηκρά, ἐπίπονος καὶ λαμπρὰ στάδιοδρομίας τοῦ αἰλιμνήστου διαθέτου — εἰς τὴν τελευταῖαν θέλησιν τοῦ ὅποιος φύσιται ἡ δημοσιότητα τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδην καὶ τὸ ἔγκαιναντζόμενον βήματον Τεχνών Κέντρου — εἴρε τὴν δικαιωτήν της, θά δελεγα τὴν διλοκλήρωσιν της, εἰς τὸ ἑργον αὐτό, ποὺ ἐνενενέθη ἐκεῖνος καὶ τὸ ὅποιον μὲ τοσήν ἀγάπην, μὲ τόσουν ἐπιμονήν καὶ πάιρίους φροντίδας ἔφερεν εἰς αἰτοῖν τὸ πέρας ἡ ἐνγενεστάτη ἀδελφὴ τοῦ διαθέτου. Κα Μαριάνθη Σίμου, ὑπὸ τὴν συνετήν διοικήσιν τῆς ὅποιας κακοὶ μὲ τὴν αυθορμήν τὴν ἐκελευτῶν συνεργασίῶν της προσδοκίμων θύλοι: οὗτοι θά φθονοι θά είναι: οἱ καρποὶ τῆς ἑργασίας ποὺ θά συντελεσθήσονται ἀπὸ τὴν πολιτισμένην ὥλην των στέγων.

"Αἴδιος είναι καὶ θὰ παραμείνη ἡ εὐγνωμονή τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ καὶ εἰδικότερον τῆς πεισολαίκης μας πρὸς τὸν Εὐγένιον Εὐγενίδην, τὸν επιζώντας αὐτὸν καὶ φωτιζέντον "Ἑλλῆνα μὲ τὴν ηγουμορρήτικὴν χειρονομίαν τοῦ δυοῖς ἀναζη" ἡ αἰμηρά παράδοσις τῶν εὐρεγετῶν τοῦ "Ἐθνους πατρὸς".

Πρὸς τὴν Καν Μαριάνθην Σίμου ἀπευθύνω ἐκ
λέρους τῆς Κυδερήσσεως ἔγκαρδια συγχαρητή-
σια καὶ ἀπειρους εὐχαριστίας διὰ τὸ συνταλε-
θὲν παρ' αὐτῆς Ἐθνωφελές "Εργον, τὸ διόποιον
εργαλεοθύμον εἰλικρίνεσις αἱ εὐχαὶ δόλων μαζ-
ικαὶ ἀποδώῃ τὰ βέλτιστα διὰ τὸν Ἐλληνικὸν
αὐτὸν".

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. κ. ΤΣΑΤΣΕΩΥ

Μετὰ τὸν Ὑπουργὸν Παιδείας, τὸν λόγον ἔ-
αθεν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν κ.
τ. Ταύτας εἰπὼν τὰ ἔπειτα:

«Διὰ να ἔξελθῃ μία χώρα ἀπὸ τὴν ὑπαντοῦσιν, ἐκτὸς τῶν εὐνοϊκῶν πολιτικῶν συνθη-
ῶν καὶ τῆς καλῶς λειτουργούσης κρατικῆς γενικότητος, κρεμάζονται ἐξ ίσου δύο ἀλλοι παρά-
νοιαις: οἱ οἰκονομικοὶ πόροι καὶ η τεχνικὴ ἐμ-
πειρία. Οἱ μηχανᾶν δὲ δοσθεόδυτα λέπιουν
οἱ ικανοὶ γειτοναῖ αὐτῶν. Δὲν γνωρίζω έναν ή
πλὴν αὐτής ἀλλοθίας ἁγγέλων παρ' ήμιν μετά
των πόλεμον ἀντιληφτῇ μὲτα τὴν διεξοιλμένην τα-
κτικήν καὶ εἰς ἄλλον οὐδὲποτε δύεισθαι.

Τὸ κράτος μόδις ἀπὸ ἐπταετίας ἐσημείωσε
ἢ πρῶτον ἀποφασιστικὸν θῆμα πρὸς τὴν τεχνή-
νην ἐκπαιδεύειν. Τότε, ἀφοῦ ἐνοποίησε καὶ ο-



Ο Πρωθυπουργός κ. Στέφ. Στεφανόπουλος συγχαιρεί θερμώς την αδελφήν του μεγάλου εύεργειτού κ. Μαριανήν Σίμου, κατά τα έγκαιοις του Τεχνικού Τμήματος του Ιδρύματος Εύγενιου Εύγενιδου

ήγαγεν εἰς τὸ Ἱπουργεῖον Παιδείας διδόκησον τὴν προγονιμένον διεπαρμένην τεχνικὴν εἰκαΐδευσιν, ἐνεκανίκας τὰς πρώτας δημοσίας τεχνικὰς σχολὰς καὶ ωργάνωσε τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν Δημοκρατήτων δι' αὐτᾶς στελεχών. Τῆς ομιλιαντικῆς δημοσίας αὐτῆς στρφῆς τοῦ Κράτους πρός τὴν τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν εἰχε φρογγυθῆ ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία, ἡ ὥσπις ἀλλοτε μὲν γνῦχει εἰς τὸ ἔργον της, ἄλλοτε δὲ χρι. Μετέχο τῶν εκδηλώσεων τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας, ἡ οπατούσα σημαντικωτέρα καὶ λήψις ἑπιτυχῆς ὑπῆρξεν ἡ προελθοῦσα ἀπὸ τὸ οὔγενειον Ἰερουσαλήμ.

Πηγήν αιτήσεως: τάς ἀκολούθους φράσεις ήσαν διατήκης τοῦ Εὐγένιου Εὐγενίδη: «Ἐγκατεῖσται ως μόνην μιλητονόμου μου, τὴν ἀδελφήν μου Μαριάνθην Γ. Σίμου. Συνιστώ εἰναι Ἀθηναῖς Ἰδρυμα ὃποιοῦ δοῦναν» [Ἴδρυμα Εὐγενίδη], οδηγούσι σκοπὸς εἶναι να συμβάλῃ εἰς τὴν ἐπικαίρειαν νέων Ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπινομικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ (μεταλλείᾳ, θρησκείαι, θυνάμεναι μηχανολογίᾳ, ἀγρονομίᾳ λπ.). Η διαχείρισης τοῦ Ἰδρύματος ἔχει διά της δικιοσύνης νὰ καθορίζῃ διά κανονισμοῦ ἢ τῆς λειτουργίας τοῦ Ἰδρύματος κ.λ.π. Οἶτον ως μόνην διαχειρίστριαν τοῦ Ἰδρύματος ἡ ἀδελφή μου Μαριάνθη Γ. Σίμου». Ἐκ τῶν γενικῶν κατῶν φράσεων ἀπέρρευσε τὸ ἔργον τῆς διοίκουσσας ἀναγνωρίζονταν

του, τὸν ἐπέβλθηντα κατά τὸ 1951, δὲν διηγούθη μόνον διὰ τῶν διατείθεντων χρημάτων. Διηγούθη διὰ τῆς πλήρους πνευματικής, γήινης καὶ οιλικῆς προσφορᾶς τῆς ἀδελφῆς τοῦ εὐεργέτου καὶ τῆς μέχρι πλήρους αὐτοπρονήσεως αφοιτώσεως κοτύης εἰς τὸ ξεργόν τοῦτο.

τούς πάντας της οργής μας και της φρεσκάδας των ανθρώπων μας που ανέκριψαν δημόσια έργα, δημόσια κτίσματα κι ψιλάντια ή φιλανθρωπικά ίδρυματα, δημιούρμενα εις θύμην μεγάλους θυμητούς μας εδεργέτας. Τό εννέας διωρικός τούτο είδος ανθρώπου που δυστυχώσαται τα τελευταία έτη ήρχεια να σπανιζεί. Αι ρωρει έγινοντο καθ' διλγότεραι καθ' μικρότεραι. Εις αυτούς τούς φύινοντας δείκνυται τόν θέματαν εδεργετῶν σημειωσται μία μεγάλη έξαρτης με τό δόνομα τούς Εδέγεντος Εδέγεντος.

‘Η Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν, ίδιαζόντως τιμίδα
γνωρισθεῖσαν, ἀπένειψε τὴν μεγίστην τῆς
ακαδημίας διάκρισιν, τὸ χρυσοῦν μετάλλιον,
εἰς τὸ παρά τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίου συστάθεν
δρυμα, μασθούσαν τὸν τόπον Ιδρυτήν προ-
ποτικῆν, έσσον καὶ εἰς τὸ ίππο τοῦ Ἰδρύματος
χρι τοῦδε συντελεσθὲν πολύπλευρον ἔργον.
Καίτοι ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι θέλουν ἐκθέσην τὸ

γον τούτο ἐνώπιον Ὑμῖν, δὲν δύναμαι νὰ μη
μειωσώ και ἔχω διτὶ ἐντὸς δέκα ἑτῶν τὸ Εὐ-
νίδειον "Ιδρυμα ἐξέδωκεν 22 διάτακτα δι-
πλά διὰ τὰς κατωτέρας τεχνικές σχολές και
διά τὰς μέσας σχολές. 600.000 ἀνίτιπα
τόν εἰσιλιών αὐτῶν ἐκκαλοφθέρησαν ἥδη εἰς τι-

ΠΡΑΤΟΒΟΥΔΙΑ ΤΟΥ Κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΟΡΘΟΔΟΞΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΝΕΥΗΝ

κου C. Zeiss, δαναλαδόν δλας τάς δοπάνας άγοράς, έγκαταστάσεως καὶ λειτουργίας του. Ακολούθως δὲ παρεκάλεσε τὸν Βασιλέα, δηπως κηρύξῃ πὴν ἔναρξιν τῆς πρώτης ἐπιστήμου προδολῆς.

Ως γνωστόν, ἐντὸς τοῦ Πλανηταρίου εἶναι ἔγκαταστάμενη ἡ πολύπλοκος συσκευὴ Επιστημονίος Προβολεύς, ἡ δόποις ἀναπαριστᾶται εἰς τὸν θόλον μέγαν ἀριθμὸν οὐρανίων φαινομένων, δηπως ἀκριβῶς ἔξειλιχθων ταῦτα εἰς τὸν ἔναρξτρον οὐρανόν. Κατὰ τὸν ἐποπτικὸν αὐτὸν τρόπον, δηποῖος συνιδεύεται καὶ ἀπὸ σύντομον διάλεξιν, ἐπιτυγχάνεται ἡ εὐχερής κατανόησις τῶν οὐρανίων γεγονότων ὑπὸ τῶν θεατῶν - ἀκροστον καὶ ἡ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς τὰ σύγχρονα θέματα τῆς ἐπιστήμης τοῦ οὐρανοῦ καὶ τοῦ διαστήματος.

Εἶναι δέδαιον, διτὶ εἰς τὸ μέλλον πᾶν διτὶ γίνεται εἰς τὴν γῆν, θά ἐπηρεάζεται καὶ ἀπὸ διτὶ ἐπιτυγχάνει ὁ ἄνθρωπος εἰς τὸν οὐρανόν. Γῆ καὶ Διάστημα λοιπὸν τώρας ἔχουν κοινὴν ιστορίαν.

Διὰ τοῦ Πλανηταρίου τὸ "Ιδρυμα Εὐγενίου Εὐγενίδου ἐπιθυμεῖ, ὡς ἔλεχθη, νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν μόρφωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ καὶ ιδιαιτέρως τῆς νεότητος, εἰς ἔνα τομέα γνώσεων, δηποῖος κατευθύνει πλέον, κατὰ μεγάλον βαθμόν, τὴν ιστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς προβολῆς τῶν διαφόρων οὐρανίων φαινομένων, προεδρήθη εἰς τὸν θόλον τοῦ πλανηταρίου ἡ μορφὴ τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου, ἡ ὑποθλητικὴ δὲ αὐτῆ παρουσίασις εἰς τὸ νοητὸν στερέωμα ποὺ ἀειμνήστου δωρητῷ προεκάλεσε μεγάλην συγκίνησιν εἰς τοὺς θεατές.

Ἐπήκολος θήσην ἐπίδειξις τῶν δυνατοτήτων τοῦ πλανηταρίου, τὸ ὅποιον θεωρεῖται ἔκ τῶν καλυτέρων τοῦ κόσμου. Πρόκειται περὶ μοναδικοῦ, πράγματι, θεάματος. Ο θόλος τοῦ πλανηταρίου μετεδλήθη εἰς ἔναρξτρον οὐρανόν. Ἐπειδείχθησαν ἀρχικῶς αἱ θέσεις τῶν πλανητῶν καὶ αἱ κινήσεις τῶν πέρι τοῦ ἡλίου. Ἐπίστης ἐπειδείχθησαν οἱ διάφοροι ἀστερισμοὶ τοῦ δορείου καὶ νοτίου ήμισφαιρίου τῆς οὐρανίου σφαίρας καὶ ἀνελιθησαν αἱ φαινομενικαὶ κινήσεις τῶν ἀστέρων, ἀπλανῶν καὶ πλανητῶν, εἰς τὸ στερέωμα, ἐπεξηγήθησαν δὲ διάφορα οὐράνια φαινόμενα. Ἐπίσης προεδρήθησαν τροχιαὶ κομητῶν καὶ δροχῇ διαποντῶν ἀστέρων.

Μετὰ ταῦτα οἱ Βασιλεῖς μετὰ τῆς πριγκιπίστης Εἰρήνης καὶ περὶ ὅρων 1.15 μ.μ. ἀπέχωρησαν τοῦ Εὐγενίδειου "Ιδρύματος, ἀφοῦ συνεχάρησαν θερμῶς τὴν κ. Μαριάνθην Σίμου.

"Ο κ. Γεώργιος Χρ. Λαϊμός — ποῖος ἄλλος; — μὲ τὴν διακρίνουσσαν αὐτὸν πνευματικὴν ἀνωτέροτάτην καὶ τὴν προσήλωσιν τοῦ εἰς τὰ χριστιανικὰ θεῖμα, συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν ἐλαχίστων πρωτεργατῶν τοῦ ἐν Γενεύῃ συσταθέντος Πνευματικοῦ Κέντρου τοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχείου ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ορθόδοξου» Ιδρυματοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχείου".

Διυγερεῖς ἡμέρας διέρχεται τὸ Πανορθόδοξον Κέντρον τοῦ Χριστιανισμοῦ. Βάλλεται εἰς τὴν κοίτην τοῦ ἀπὸ τοὺς ἔχθρους τοῦ Γένους. Καὶ εἰς τὰς δυσκόλους αὐτὰς στιγμάς, ἡ συμπαράστασις, ὥλική καὶ ἡμική, ὅλων τῶν χριστιανῶν εἰς τὸν ἄγνωτον τοῦ Πατριαρχείου, ἀποτελεῖ χρέος καὶ καθῆκον κάθε χριστιανοῦ, πρώτων τῶν εὐπορούντων.

Εἴθε τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Γεώργιος Λαϊμοῦ νὰ συναντήσῃ τὴν μίμησιν. Ο πλουτὸς καθίσταται χρήσιμος διὰ τὴν κοινωνίαν, ὅταν ἀκτινοθολῇ καὶ θερμαίνη.

Διότι ὅμως καθῆκον καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν είναι ἡ προβολή, τούλαχιστον, τῶν ἀγαθῶν ὑπὲρ τοῦ συνόλου πράξεων, ὅταν μάλιστα αὗται ἐπιτελοῦνται ἐφοπλιστικὴ πρωτοβουλία, δημοσιεύομενοι κατωτέρω ἐγκύλιον σχετικὴν μὲ τὸ συσταθέν εἰς τὴν Γενεύην Κέντρον τῆς "Ορθόδοξίας. (Πρόσδορος ὁ Καλαβρίας Αἰμιλιανός, Γεν. Γραμματεὺς ὁ κ. Γ. Χρ. Λαϊμός). Αἷς λάθον γνώσιν τοῦ περιεχομένου της οἱ δυνάμεινοι νὰ ἐνισχύσουν τὴν ιερὰν αὐτὴν προσπάθειαν:

Τὸ "Ιδρυμα συνεστήθη πρωτοβουλίᾳ Ἑλλήνων Ορθόδοξων διαμενόντων ἐν Ἐλβετίᾳ, μετὰ προηγουμένην συνενόδησιν, συνεργασίαιν καὶ ἔγκρισιν τῆς Α. Θ. Παναγιότος τοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχικοῦ Κέντρου. Σκοπὸς τοῦ "Ιδρύματος εἶναι:

1) Νὰ θέσῃ τὴν "Ορθόδοξην Θείαν Λατρείαν, Διδασκαλίαν καὶ Παράδοσιν εἰς τὴν ύπηρτον τοῦ καθ' ὅλου Χριστιανικοῦ Κόσμου.

2) Νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν μελέτην τῆς Θεολογίας καὶ τὴν γνωριμίαν τοῦ δίου τῶν ἄλλων χριστιανικῶν διολογιῶν.

3) Νὰ καλλιεργήσῃ τὸ οἰκουμενικὸν πνεῦμα.

4) Νὰ καταστῇ τόπος συναντήσεως τῶν ἐπὶ μέρους Ορθόδοξων Ἐκκλησιῶν, ὡς καὶ αὐτῶν μετὰ τῶν λοιπῶν Χριστιανικῶν Ἐκκλησιῶν καὶ Ομολογιῶν, πρὸς ἀνάπτυξιν τόσον τῆς ἐνδιόθροδου δόσης καὶ τῆς διαχριστιανικῆς ἐνότητος καὶ συμβολῆς σύτω εἰς παγίωσιν τῆς παγκοσμίου συνενοήσεως καὶ ειρήνης.

5) Νὰ στεγάσῃ τὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχείου παρὰ τῷ Παγκοσμίῳ οὐρανούλιῳ τῶν Ἐκκλησιῶν.

Διά δωρεᾶς τριῶν ἑκατὸν εἰκόνων ἐλλήνων ὄρθροδόξων, ἐπετεύχθη ἡ ἄγορά ἐπαύλεως μετὰ δοηθητικῆς οἰκίας καὶ γηπέδου ἑκατόσεως 11.000 τετρ. μέτρων, εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Γενεύης ἐδρεύοντων διεθνῶν ὄργανων. Ἐγένετο τοιουτοπρόπως ἡ ἀρχὴ καὶ ἐτέθη ἡ δάσις διὰ νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀνέγερσις τοῦ ὄρθροδόξου ναοῦ καὶ ἡ ὀλοκλήρωσις τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Κέντρου διὰ εἰσφορῶν καὶ δωρεῶν τῶν ἀπανταχοῦ τῆς γῆς Ἑλλήνων ὄρθροδόξων. Ο Οἰκουμενικός Πατριαρχής, εἰς τὸ μεγαλόποννον ἐπὶ τῆς "Αναστάσει μῆνυμα. Του ἔξηγειλεν, διτὶ «Πάντα κινοῦνται: πρὸς τὴν Παγχριστιανικήν Οἰκουμένην. Καὶ πάντες ἐπιστρατεύονται εἰσαύγειν ἐπὶ τούτῳ». Τῆς κινήσεως καὶ ἐπιστρατεύσεως ταύτης, θετικοὶ ἐκδήλωσται εἶναι τὸ νεοσύντατον "Ορθόδοξον τοῦ Οἰκουμενικοῦ Πατριαρχείου ἐν Γενεύῃ, τὸ ὅποιον ἀρχίζει ἐφορταστικῶς τὴν ψηλήν του ἀποστολήν τὴν Ζηνίου λέπτην ἡ θεία Λειτουργία τῆς Κυριακῆς θά τελεσθῇ εἰς τὸ γήπεδον τοῦ "Ιδρύματος συλλειτουργούντων δλῶν τῶν ἐν Εύρωπῃ Μητροπολιτῶν τοῦ Οἰκουμενικοῦ Θρόνου. Ταυτοχρόνως θὰ γίνῃ Καθαρίσασις τοῦ διαμορφωθέντος ἐντὸς τῆς ἐπαύλεως παρεκκλησίου ἐπ' οὐδέματι τοῦ Αποστόλου Παύλου. Καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ τελεσθῇ ἀγιασμός ἐπὶ τῇ συμβολικῇ κατασθέσει τοῦ θεμελίου λίθου, τοῦ μέλλοντος νὰ ἀνεγερθῇ ὄρθροδόξου ναοῦ ποὺ "Αποστόλου Παύλου.

Μετὰ τὴν ἐκκλησιαστικὴν τελετὴν, θὰ ἐπακολουθήσῃ δεξίωσις καὶ γεύμα εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Ιντερκοντινεντάλ» πρὸς τιμῆν τῶν ἀρχῶν καὶ τῶν λοιπῶν προσωπικοτήτων τάς οποίας τὸ "Ιδρυμα προσεκάλεσε.

SOL

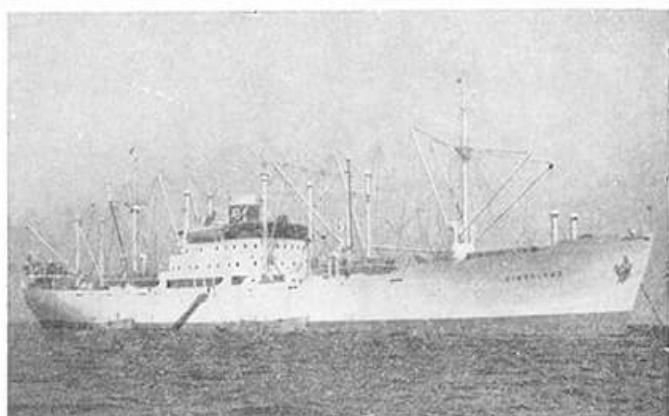
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ ΕΚΕΙΝΟ...

'Από δυὸς προελεύσεις έγινε ή ἀνακίνηση. Αναδομή στὴν ἀνεπιθύμητη καὶ καταράμενη ὀλόμαυρη ἐποχῆ, ποὺ εἶναι δέδαιο ὅτι κανεὶς δὲν θέλει νὰ θυμάται.

Γιὰ τὴν τετράχρονη κατοχικὴ περίοδο πρόκειται. Διάχρονη ἡ διάθεση τῆς λήθης μᾶς πλημμύρισε όλους μας, εὐθὺς σὰν ἡ τελευταῖα ναζιστικὴ μπότα ἔπειψε ν' ἀκούεται καὶ νὸς μολύνη τὸ Ἑλληνικὸ πεζοδρόμιο καὶ εὐθὺς σὰν ὁ τελευταῖος ἀδέσποτος καὶ πανάθλιος φασίσταις μᾶς ἀπόλλαξε ἀπὸ τὸ θέατρο τῆς ἀνεκδιγητῆς κατάντιας του.

'Αλλὰ λέγοντας λήθη δὲν ἔννοοῦμε τὸ συγχωροχάρτι. Τὴ λήθη ἀπὸ ἄηδια, ἀπὸ ἀγανάχηση, ἀπὸ φρίκη ἀπὸ τὰ τόσα καὶ τόσα συγκαρέα καὶ τραγικὰ συνυπαντήματα, ποὺ ἡ ἀναπόλησή τους φέρνει κακοκεφάλια καὶ ψυχικὴ ἄρρωστεια. Αὐτὴ τὴ λήθη, εἴτε θεληματικὰ εἴτε ἀπὸ φυσιολογικὴ ἀποστροφὴ θὰ τὴν τηρήσουμε, σσοὶ ζήσουμε μεταξὺ σαράντα καὶ σαραντάπεντε στὴν Ἐλλάδα, ὡς δουτὸς ἡ αὐλαία τοῦ θανάτου μᾶς παραμερίσῃ ἀπὸ τὴν ζωή. "Ἐτσι καὶ τὸ χρονικὸ κείνης τῆς ἐποχῆς θὰ παραμερίση στὰ παραλειπόμενα καὶ τὰ ἀζήτητα τῆς ιστορίας.

Καιμάτια σοθαρῇ λογοτεχνικὴ περιγραφὴ δὲν μπόρεσε νὰ γίνη δεκτὴ ὡς τώρα, ποὺ νὰ ἔχῃ περιεχόμενο ὄλικὸ ἀπὸ τὴν ἀποτυπωτικὴ κείνη ἀτμόσφαιρα καὶ κανένα σχετικὸ βιβλίο, μὲ ἀληθινὰ περιστατικὰ τῆς ἀποτρόπωσις τετραστίας, δὲν συνάντησε ἐμπορικὴ ἀνταπόκρισι καὶ ἐπιτυχία. Λέμε δὲ ἀληθινά, γιατὶ εἰδοῦν καὶ βλέπουν, πότε - πότε, τὴ δημοσιότητα περιγραφές ἡρωικές, ὀλτρουστικές, ρομαντικές καὶ γενικὰ ἐπικές, ποὺ πολὺ ἀμφιβάλλο ὃν ἔχουν μεγάλη σχέση καὶ καθαρότερη τὴ συγγένεια μὲ τὴν πραγματικότητα καὶ τὴν ἀλήθεια.

Κάνοντας τὸν πρόλογο αὐτὸν, δὲν σημαίνει ὅτι πήρα φόρα γιὰ νὰ ἔξιστορήσω ἔγὼ δὲν ἀποτάλμησαν ἄλλοι εἰδικότεροι καὶ σύγκριτα ἀνώτεροι στὴν τέχνη τοῦ λόγου καὶ τῆς πέννας.

Εἶπο ὅτι διπλῆ εἶναι ἡ παρακίνηση στὴν ἀνεπιθύμητη αὐτὴ ἀναδρομή. 'Η πρώτη ἔγινε στὸ Πανελλήνιο συνέδριο τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν στὸν Πειραικὸ Σύνδεσμο πρὸ δεκαμέρου. 'Εκεὶ ἀνάμεσα στοὺς πολλοὺς καὶ διαφόρους διαξιφισμούς, ἔνας ἀπὸ τοὺς συνέδρους ἐπροκάλεσε ἄλλον μὲ τὰ ἔξις:

— "Οταν ἔμεις συνεχίζαμε τὸν πόλεμο στοὺς Ὀκεανοὺς καὶ δεχόμαστε ἀπανωτὰ τορπίλλες ὑποθρυχίων καὶ δόμες ἀεροπλάνων, σεις ζόνσατε στοφαλισμένοι μὲ τὶς οικογένειές σας, περιμένοντας ἡμᾶς νὰ σᾶς ἐλευθερώσουμε! ...

Καὶ τότε ὁ ἄλλος πήρε φόρα:

— "Η κακόπιστος είσαι — τοῦ ἀπαντᾶ — ἡ ἀπληροφόρητος. Γιατὶ ὃν γνώριζες τὴν ἀλήθεια δὲν θὰ ξετομίζεις τὴν ὄδικη καὶ φο-

βερὴ αὐτὴ πρόκληση. Λοιπὸν ἀκουσε:

Κανεὶς δὲν θ' ἀρνηθῆ ὅτι ὅσοι ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς βρέθηκαν τότε ἔξω μὲ τὰ καράβια, ἔκαμαν τὸ καθῆκον τους πέρα ὡς πέρα. Τὰ θύματα ποὺ μετρήσαμε, τὰ καθέκεστα ποὺ παρακολούθησαμε, νύχτα - μέρα, στὰ ραδιόφωνα καὶ ὅσα ἀκούσαμε ἀπὸ τὸ ἴδιο τοὺς τὰ στόματα σὰν ξαναγύρισαν, σὲ κανένα δὲν ἀφίνουν ἀμφιβολία, ὅτι ἡσαν ἄξιοι θαυμασμοῦ καὶ ευγνωμοσύνης.

Δυόμισυ χιλιάδες ναυτικοὶ δὲν ξαναγύρισαν ἀπὸ τὸν ἄγιο ἀγῶνα τους στὸν ὥκεανούς, γιὰ τὴν ἐπιβίωσή μας. Δὲν ξαίρω ἀκόμα πόσοι ἄλλοι, πόσα παιδιά δικά μας, δὲν ξαναγύρισαν ἀπὸ τὰ πολεμικὰ μέτωπα τῆς ήρας, τῆς θάλασσας καὶ τοῦ ἄερα. Φαίνεται ὅμως πὼς δὲν σούς γεννήθηκε ἡ περιέργεια νὰ πληροφορηθῆ καὶ πόσοι ἀπὸ ἔμμας ἐδῶ, ὅπου καθὼς λέεις «ζούσαμε ἀσφαλισμένοι μὲ τὶς οικογένειές μας», πλήρωσαν μὲ τὸν ἴδιο αὐτὸν φόρο, τὸν σκληρὸ πόλεμο. "Αν σού πὼς ὅτι ξεπεράσαμε τὸ ἑκατομμύριο, ἵσως ἀποδειχθῶ πολὺ συντηρητικὸς στὸ νούμερο.

Σεις ἐπολεμούσατε τὸν ἔχθρο στῆθος μὲ στῆθος. Πέφτατε ἀπὸ τορπίλλες, ἀπὸ κανονιές, ἀπὸ πολυδιοίσμους μέσα στὶς βάρκες. 'Εδω ὅμως ὁ θάνατος διάλεξε λιγάντερο τιμητικὸ τρόπο καὶ καθόλου ἔνδιοχο δρόμο. Μᾶς ἐπεκέφην μὲ τὸ δρεπανί τῆς πείνας. Φοβερὸ νὰ βλέπης τὸ ὑποθρύχον τὸ ἀερόπλανον σαῦνα σὲ πούση τοῦ θάλασσης. Πόσο φοβερότερο ὅμως είναι νὰ σᾶν βλέπης τὸ παιδί σου, τὸ γέρο γονιό σου, τὸ φίλο σου, τὸ γείτονά σου νὰ οὐρλιάζουν διαλογόντας τὴν πείνα τους καὶ νὰ μην ἔχης κανένα τρόπο νὰ τοὺς προσφέρης βοήθεια! Νὰ ξέρχωνται στιγμές ποὺ είσαι ποδόμυρος νὰ τοὺς προσφέρεις γιὰ τροφή τις ἔδιες τὶς στεγνές σου στάρκες!... Νὰ ἐπιθυμήσῃς τὸ θάνατο γιὰ νὰ μὴ βλέπῃς!... Νὰ ζεπέφθης σὲ ἀνομολόγητους συμβιβασμούς, συναλλαγές καὶ ὑποχρήσεις, μόνο καὶ μόνο γιὰ νὰ μπορέσῃς νὰ κρατηθῆς στὴ ζωή. Νὰ ταπεινώνεσαι σὲ κάθη σου δῆμα, ἀπὸ ξένους ἔχθρους καὶ δικούς μας γλοιώδεις ἔξωμοτες... Σ' αὐτὴ τὴν κόλαση, ἐμεῖς οι ναυτικοὶ τῆς κατεχομένης πατρίδας μας, μιὰ ὑποχρέωσης μέγαλης: Νὰ κρατήσουμε στὴ ζωή, μαζὶ μὲ τὰ δικά μας τὰ παιδιά καὶ τὰ παιδιά τὰ δικά σας. Τὶ ξέναμε, πώς τὸ καταφέρουμε, ἔνας Θεός τὸ ξαίρει. Στὶς ἐπαρχίες, τούτῳ στάθηκε κάτιον, λέμε πώς καταφέρουμε νὰ τὸ ὑπερφαλαγγίσουμε. Τὰ ναυτικὰ συστήτια τῆς Κατοχῆς, ητον ἔνας παρμεγίστος ἀθλος, γιὰ τὸν ὄποιο ὄν καὶ κανεὶς σχόδων δὲν μίλησε, προσφέρουντας τὴν ὁμολογία κάποιας ευγνωμοσύνης, μίλησες ὡς τόσο ἡ πραγματικότητα. Μίλησαν τὰ θριαμβευτικὰ τους ἀποτέλεσματα. Δὲν ἀπέβλεψαν τὰ συστήτια

κείνα μόνο στὴ διαδίωση τῶν ναυτικῶν, ὅσο στὴ σωτηρία τῶν παιδιῶν τους. Πῶς τὸ πέτυχαν, μὲ τὶ μέσο τὸ κατάφεραν, δὲν είναι θέμα δικό μας. Έμεις διαλαλούμε τὸ ἀπότελεσμα. Τὴν ἐπιτυχίαν. Τὴ σωτηρία τῶν παιδιῶν, ὅλων. Αὐτὰ τὰ παιδιὰ είναι οι πολλοὶ σημερινοὶ μας ναυτικοί.

Αὐτὴ ἡταν ἡ πρώτη πρόκληση γιὰ τὴν ἀναδρομὴ στὴν ἀνεπιθύμητη — ὅπως εἴπαμε — ἀνάμνηση, τῆς κακῆς ἐποχῆς. 'Αλλὰ ὑπάρχει καὶ δεύτερη. Αὐτὴ προσφέρεται κάπως ἐπισημότερα καὶ μὲ γενικὰ ἔξαγγελτηρία. Δὲν πρόκειται περὶ ἀπλοῦ διαδόγου, ὅπως ὁ πορηγούμενος. Καὶ ίδου περὶ τίνος πρόκειται:

Τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, προκειμένου νὰ ἐφαρμόσῃ διάταξη τοῦ τελευταίου νόμου περὶ Ν.Α.Τ., σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία μπορεῖ νὰ γίνη συντάξιμη ἡ χρονικὴ περίοδος τῆς Κατοχῆς, μὲ ἀνάλογη ἔξαγορδα, μαζὶ μὲ διάφορα πιστοποιητικὰ ποὺ ἀξιώμενα, ποὺ ν' ἀναφέρεται περὶ τὸ ἐπάγγελμα μὲ τὸ ὄπιο ἀσχολήθηκαν τότε.

Καὶ ὡρὸ προβάλλει τώρα στὴ μηνή τὸ ἔρωτημα: 'Αλήθεια, τι ἐπάγγελμα ἀκολουθήσαμε τότε ἐμεῖς οἱ ἀμφίβολοι;

—Τί νὰ ἀπαντήσω σ' αὐτὸ τὸ ἔρωτημα; Μ' ἔρωτησε, εὐρισκόμενος σὲ ἀπόγονωση, ἔνας συνάδελφος συνταξιούχος.

—Γράψε — τοῦ κάνω — ὅτι κατεβάση τὸ μυαλό σου. Δὲν είναι ἀπαραίτητο νὰ πῆς ἀλήθεια. Γράψε π.χ. ὅτι ἀσχολήθηκες στὴν ἀλιεία, ὅτι ἔκανες ἐμπόριο τοῦ ποδαριοῦ, ὅτι ησους θυωδός σὲ χαρτοπαικτικὴ λέσχη, ὅτι ησους δονθός σὲ ὑπαίθριο ἀργυραμοιδείο. Δὲν ἀξίζει νὰ πούμε ἐδῶ ὅλητες. Γιατὶ οἱ ἀλιείες σημερα πολὺ θὰ μάζεψουν στὴν ἐκτίμηση γνωστῶν καὶ ἀγνώστων. Πολὺ τὰ ταπεινώτακά τὰ πραγματικὸ ἐπάγγελματα στὴν Κατοχὴ ὅχι μόνο τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ τῶν πάντων.

Παληστῆρες στὴν ἀρχή, μὲ πρῶτο ἐμπόριμα τὰ ἰδιαί τὰ ὑπάρχοντά μας. 'Υστερα σαλταδόροι, χαμάληδες, μεταφορεῖς μὲ καροτσάκια παντός εἰδους φορτίων, μαυραγοτίες οσσοι είχαν κότσια γιὰ ἀτελεύτητο ποδαρόδρομο, διαφρήτες καὶ κλέφτες σὲ ἔχθρικες ἀπόποτες. 'Απίθανες δουλειές τῆς κακῆς ζώρας, ἄλλες κάπως ἔντιμες καὶ οἱ περισσότερες μόλιον ἀνέντιμες, γιὰ τὶς δοποὶς ὁ τότε σκοπὸς ἔδινε κάποια δικαιολογίας καὶ κάποια ἀνοχή. 'Αλλὰ ἡ καθομολογία σημερα καὶ μάλιστα μὲ ἐντοπογράφηση δηλώση στὸ ἔρωτημα τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, ἵσως νὰ μὴν είναι πράξη καλακευτικὴ γιὰ τὴν ἀξιοπρέπεια μας.

—Γι — αὐτὸ — συνεπλήρωσα στὴν ἀπάντηση μου πρὸς τὸν συνάδελφο μου — μεταχειρίσου τὸ φέμα. Γράψε ὅτι, παίζοντας κάπως καλή κιθάρα, γύριζες καὶ τραγουδούσες σὲ ταρπέζια εύωχουμένων μαυρογοριτῶν, δρισκούστας ἐκεὶ κάποιον τρόπο νὰ κινήσῃς τὶς μασαέλες σου.

—Ανεπιθύμητες ἀναμνήσεις, ποὺ καλὸ εἶναι ν' ἀποφεύγωνται, δισδήποτε κι' ἀν χρειάζονται γι' ἄλλους σκοπούς οἱ καθομολογίες τους.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

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

NAVAL ARCHITECTS, MARINE SURVEYORS AND CONSULTANTS

SURVEYORS TO CLASSIFICATION SOCIETIES, OWNERS ETC.

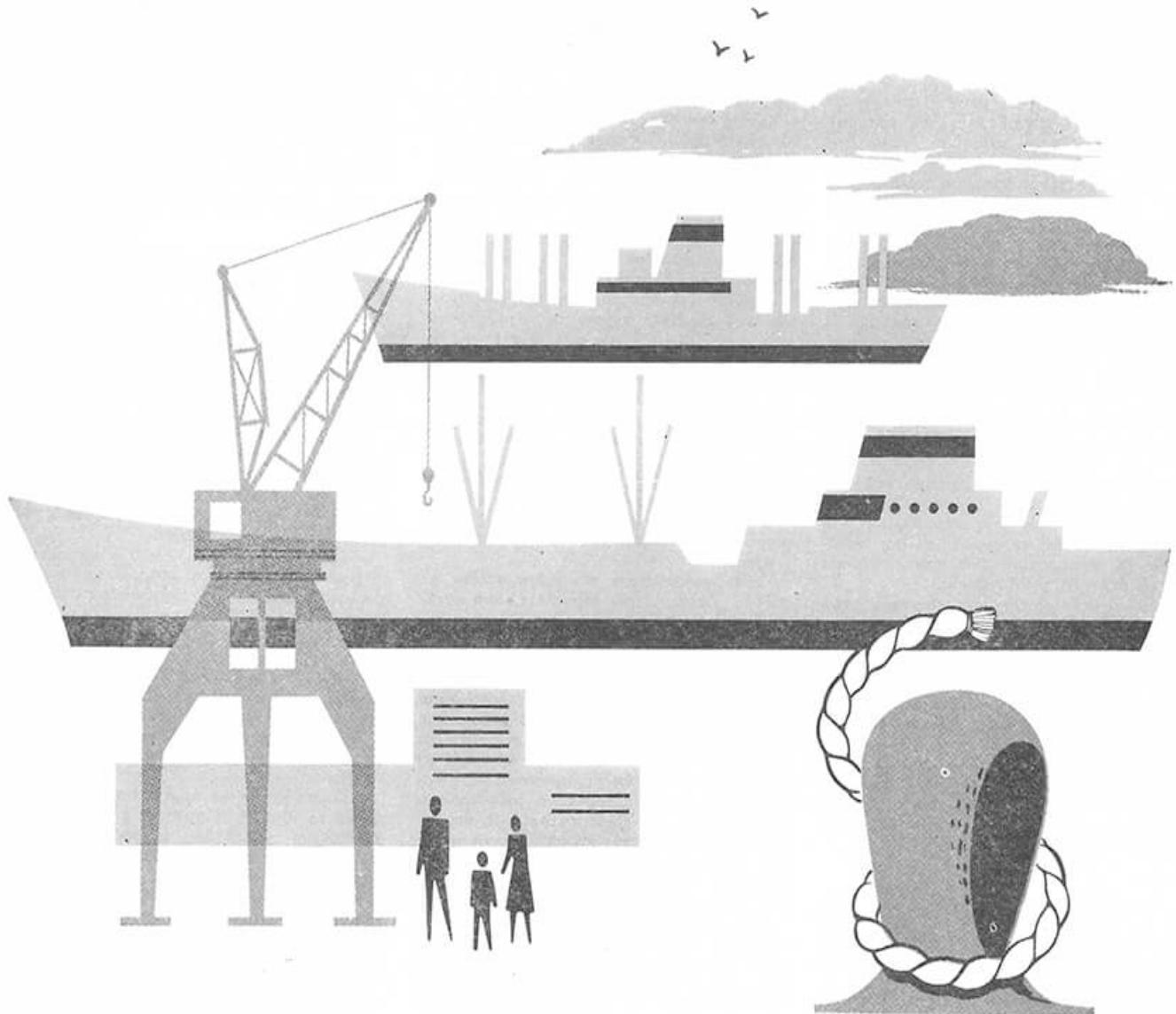
HEAD OFFICE: 455 CRAIG STREET WEST, MONTREAL, CANADA

TELEX: 01 - 20376

CABLES: "SURVEYORS"

TELEPHONE: 866-5451

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



*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

ΘΕΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ

ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

Η απεργία ή πλήττουσα τάς θαλασσίας μεταφοράς, συνεπάγεται πάντοτε δυσάρεστα έπακρούμαθα σύ μόνον ἐπὶ τῆς έθνικής οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον πλοιοκήτας καὶ ἐμπόρους. Εύρω τὸ πεδίον τῶν προβλημάτων, ἀτίνας ἀντιμετωπίζουν οἱ πλοιοκήται, κυρίως ἔχοντες νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν διατήρησιν τῶν εἰς φθορὰν ὑπόκειμένων η̄ ἡμιφθειρωμένων φορτίων.

Εἰς πολλάς περιπτώσεις, αἱ ζημίαι τῶν τοιούτων φορτίων εἰνοὶ ἀναπόφευκτοι. Η παρατινομένη ἀπεργία δὲν προξενεῖ μόνον ἀπωλείας καὶ ζημίας, ἀλλὰ καὶ τινα σύγχυσιν, δεδομένου ὅτι σπανίως οἱ ἡσφαλισμένοι εἰναι δέσμοι περὶ τῆς ἔναντι αὐτῶν εὐθύνης εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ ἡσφαλιστοῦ. Τὰ δημιουργούμενα προβλήματα ἀφοροῦν κυρίως, εἰς τὴν ἐνδρήνειν τῆς ἡσφαλιστρίου συμβάσεως τοῦ φορτίου, ἐπὶ παρεμπεσούσης ἀπεργίας. Πρέπει ὅπως νὰ μελετηθοῦν τὰ προβλήματα αὐτά, ἵνα δοθῶσιν αἱ ἐμπρέπουσαι κατευθύνσεις εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους.

Η μελέτη δένον νὰ στραφῇ πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς διατυπώσεως τῶν ρήτρων τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν "Αγγλων 'Ασφαλιστῶν, μολονότι ἡ διατύπωσις αὐτῶν δὲν εἴναι ὅμοιομορφος, ἀλλὰ ποικίλει ἀναλόγως τοῦ ὑπὸ μεταφορῶν φορτίου.

'Εὰν αἱ ρήτραι τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν "Αγγλων 'Ασφαλιστῶν ληφθοῦν διασικάδης ὑπὲρ, ὥψιν ὡς πρότυτοι, δένον νὰ γίνη δεκτόν, ὅτι ἡ ισχὺς τῆς ἡσφαλιστρίου συμβάσεως, ἄρχεται ἀφ' η̄ στιγμῆς τοῦ ἐμπόρευμα ἐγκαταλείπει τὴν ἀποθήκην, ἐν ὃ τόπῳ ἔχει κατονομασθή ἐν τῇ συμβάσει καὶ συνεχίζεται καθ' ὅλην τὴν συνήθη διαδρομῆς τῆς μεταφορᾶς, παύονται εἰπὲ τῇ ἀφίξει εἰς τὸν τόπον τῆς παραδόσεως.

Αἱ ρήτραι προβλέπουν, ὅτι ἡ ἡσφαλίσις τερματίζεται ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ ἐμπορεύματος (α) εἰς τὸν παραλήπτην η̄ εἰς ἀποθήκην ἐπὶ τῷ κατονομαζόμενῳ ἐν τῷ συμβάσει τόπῳ προορισμοῦ (β) εἰς οἰονδήποτε ἄλλον τόπον ἀποθήκευσεως ἐκτὸς τῆς συνήθους διαδρομῆς, ἐπιλεγέντα ὑπὸ τοῦ ἡσφαλισμένου πρὸς περαιτέρω κατανομὴν (γ) ἐπὶ τῇ παρόδῳ 60 ἡμέρων μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως ἐπὶ τοῦ κομίσαντος πλοίου εἰς τὸν τελικὸν λιμένα προορισμοῦ.

Πέρση τούτων, ἡ ἡσφαλίσις ἐπεκτείνεται ἵνα παράσχῃ κάλυψιν εἰδικῶς διὰ τινα γεγονότα η̄ καταστάσεις. Οὕτω, παραμένει ἡ ἡσφαλίσις ισχυρὰ 'κατὰ τὴν διάρκειαν κα-

θυστερήσεων ἀνυπαιτίων διὰ τὸν ἡσφαλισμένον, παρεκκλίσεων ἐκ τῆς πορείας, ἔξιναγκασμένων ἐκφορτώσεων, ἀναφορτώσεων, μεταφορτώσεων καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν πάσης τροποποίησεως τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς πηγαζόυσας ἐκ τῆς ὑπὸ τῶν πλοιοκήτων ἢ τῶν ναυλωτῶν ἀσκήσεως τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως δικαιωμάτων τῶν. Λέγεται ἐπίσης ἐν τῇ ρήτρᾳ ὅτι ἡ ἡσφαλίσις δὲν καλύπτει οὔτε θεωρεῖται ὅτι καλύπτει ἀπωλείας, ζημίας ἢ δισπάνας προξίμησης ἐπειδεὶς causa proxima τὴν ζημίαν, τὴν ὀπάλειον ἢ τὴ δισπάνην. Δυσχερής, θεοφίας, ἡ διάκρισις ἐκ τῶν προτέρων. 'Ἐν παραδείγματι, ἐάν διαφρούσης τῆς προξίμησης τὸ φορτίον ὁ ἡσφαλιστής εὐθύνεται. 'Ἐάν, ὅμως, τὸ ἐκ φρούτων π.χ. φορτίον ἀλλοιωθῇ, λόγω τῆς ἔξηναγκασμένης παρατάσεως τῆς ἐπιθετήσεως, ἔγκειμένου ἐλαττώματος ἢ τῆς φύσεως τοῦ ἡσφαλισμένου ἀντικείμενου.

Αὕτη εἰναι ἡ παράγραφος τῆς ρήτρας εἰς ἣν δένον νὰ ἀποδέψωμεν, ἀντιμετωπίζοντες τὰ δημιουργούμενα προβλήματα. Παραπρότερον, ὅτι ἡ ρήτρα περιλαμβάνει σχέδιον ἀπεριόριστον περίοδον καλύψεως ἐπειπτώσει καθυστερήσεως ἢ ἐκτροπῆς ἀπὸ τῆς πορείας, δι' ἣν δὲν ὑπέχει ὑπαιπότητα ὁ ἡσφαλισμένος καὶ συνεπώς, ὑπὸ συνήθεις συνθήκας δὲν γεννάει ζήτημα λήξεως τῆς ἡσφαλιστικῆς συμβάσεως ἐν ἣν ἐπειπτώσει, ἡ ἐκτελεσίς συμβάσεως τίνος ναυλώσεως ματαιούται ἐπειδεὶς μέρει ὑπὸ τῆς ἐκραγείσης ἀπεργίας καὶ ἐφ' ὅσον ἐκ τοῦ λόγου τούτου, τὸ φορτίον παραμένει ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὁ ἡσφαλιστής ἔξικολουθεὶς εὐθύνομενος ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.

'Εάν, ἐν τούτοις, ἡ ναυλωσις τερματίσθη ὑπὸ τοῦ πλοιοκήτου καθ' οἰονδήποτε τρόπον πρὸ τῆς παραδόσεως, ὁ ἡσφαλισμένος ὑποχρεούται νὰ εἰδοποιήσῃ παραχρῆμα τούς ἡσφαλιστάς, ὅτε δυνατὸν οὔτοις νὰ προβάλουν ἀξίωσιν προσθέτου ἡσφαλιστρού κατ' ἔφορογή τῆς περὶ διακοπῆς τῆς περιπτετείας ρήτρας. Αὕτη προβλέπει, ὅτι ἡ ἡσφαλίσις παραμένει ισχυρὰ μέχρις οὐ κατὰ περίπτωσι (α) πωλήθσαι καὶ παραδοθῶσι τὰ ἡσφαλισμένα πράγματα εἰς τὸν λιμένα οὐδότι διεκόπη ἡ θαλασσία περιπέτεια (ἄλλον ἢ τὸν τελικοῦ προορισμοῦ) ἢ ἄλλως ἐλλείψει εἰδικῆς ἀντιθέτου συμφωνίας, μετά πάροδον 60 ἡμέρων, ἀπὸ τοῦ τέρματος τῆς ἐκφορτώσεως εἰς τὸν ἄλλον τούτου τόπον τῆς διακοπῆς, (β) ἀποστέλλωνται τὰ ἡσφαλισμένα πράγματα ἐντὸς τῆς ρηθείσης περιόδου τῶν 60 ἡμέρων εἰς τὸν ἐπι τὸ ἡσφαλιστηρίω κατονομαζόμενον λιμένα προορισμοῦ. Ενθα τερματίζεται ἡ ἡσφαλιστική κάλυψις συμφωνίας πρὸς τὴν ρήτραν μεταφορᾶς (TRANSIT CLAUSE).

'Ἐκ τούτων προκύπτει, ὅτι οἱ ἡσφαλιστοὶ εὐθύνονται διὰ τοὺς ὑπὲρ αὐτῶν ἡσφαλισμένων κινδύνους, διαφρούσης τῆς ὀπεργίας, ἔξιναγκασμένων μόνον τῶν ζημιῶν, ἀπωλείων ἢ δισπάνων αἵτινες προεκλήθησαν ὑπὸ τῆς καθυστερήσεως, ἔγκειμένου ελαστόματος ἢ τῆς φύσεως τοῦ ἡσφαλισμένου πράγματος.

Εἰς τὰς τελευταίας, ὅμως, ταῦτας περιπτώσεις, ἡ καθυστερήσης, τὸ ἐγκείμενον ἐλάττωμα ἢ ἡ φύσις τοῦ ἡσφαλισμένου πράγματος, δέον νὰ ἐπήνεγκεν ὡς causa proxima τὴν ζημίαν, τὴν ὀπάλειον ἢ τὴ δισπάνην. Δυσχερής, θεοφίας, ἡ διάκρισις ἐκ τῶν προτέρων. 'Ἐν παραδείγματι, ἐάν διαφρούσης τῆς προξίμησης τὸ φορτίον ὁ ἡσφαλιστής εὐθύνεται. 'Ἐάν, ὅμως, τὸ ἐκ φρούτων π.χ. φορτίον ἀλλοιωθῇ, λόγω τῆς ἔξηναγκασμένης παρατάσεως τῆς ἐπιθετήσεως, ἔγκειμένου ἐλαττώματος ἢ τῆς φύσεως τοῦ ἡσφαλισμένου κρέατος.

Τὸ ζῆτημα πότε συντρέχει causa proxima εἰναι, ὡς εὐόντον, ἔξοχως δυσχερές. 'Η εἰδοπούση δισφορά εἶναι συγκεχυμένη, εἴνιοτε δὲ εἶναι λίαν δυσκολὸν νὰ κριθῇ ἡ ἀκριβῆς αἵτια τῆς ζημίας. Ιδίᾳ ἐν συνδρομῇ πλειόνων τῆς μιᾶς γενεσιούργων αἵτιαν.

"Ἐν ἑκάτω τῶν δημιουργούμενων λίαν δυσπιλώτων προβλημάτων, εἶναι τὸ ποιὸς φέρει: τὰ ἔξοδα τῆς περαιτέρω ἀποστολῆς τῶν ἡσφαλισμένων πραγμάτων, εἰς ἣν περίπτωσιν ηθελει λυθῆ ἡ σύμβασις ναυλώσεως λόγω τῆς ἀπεργίας, πρὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ. 'Υπεοτηρίχθη, ὅτι ἀφ' η̄ τὸ φορτίον ἔξειφρτώθη ἐν καλῇ καταστάσει καὶ ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κυρίου του, ἐπαύεται διατρέχον κίνδυνον. 'Ἐν ἀνυπαρξίᾳ κινδύνου, ὅμως, παύεται ἡ εὐθύνη τοῦ ἡσφαλιστοῦ, διότι τὰ ἔξοδα τῆς περαιτέρως τοῦ φορτίου δὲν βαρύνουν τὸν ἡσφαλιστήν.

"Ἐκτακτοὶ καὶ ἀσυνήθεις δισπάναι συνχέμεναι πρὸς τὴν περαιτέρω ἀσφαλῆ ἀποστολῆς τῶν ἡσφαλισμένων πραγμάτων, εἰς ἣν περίπτωσιν ηθελει λυθῆ ἡ σύμβασις ναυλώσεως λόγω τῆς ἀπεργίας, πρὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ. 'Υπεοτηρίχθη, ὅτι ἀφ' η̄ τὸ φορτίον ἔξειφρτώθη ἐν καλῇ καταστάσει καὶ ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κυρίου του, ἐπαύεται διατρέχον κίνδυνον. 'Ἐν ἀναζήτησι κινδύνου, ὅμως, παύεται ἡ εὐθύνη τοῦ ἡσφαλιστοῦ, διότι αἱ ἡσφαλισμένων πράγματα ἐντὸς τῆς ρηθείσης περιόδου τῶν 60 ἡμέρων εἰς τὸν ἐπι τὸ ἡσφαλιστηρίω κατονομαζόμενον λιμένα προορισμοῦ, ἔνθα τερματίζεται ἡ ἡσφαλιστική κάλυψις συμφωνίας πρὸς τὴν ρήτραν SUE AND LABOUR (ἀρθρ. 209 Ε.Ν.). Τὸ ἐριστὸν εἶναι ἐάν η δεδικισιούργημένη ἐγκατάλειψις τῆς μεταφορᾶς, αἵτιαν ἔχει ἡ ἡσφαλισμένων κινδύνους καὶ συνεπῶς ἀναγόμεθα εἰς τὸν ὄρους τῆς ἡσφαλίσεως, σῆτινες κατ' ἀρχὴν ἀποκλείουν τοὺς ἔξι ἀπεργιῶν

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.
ANDRIAKI
SHIPPING COMPANY

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS:
OKEANIS - NEW YORK
ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

ΕΠΙ ΤΗ ΒΑΣΕΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

ΗΥΕΗΘΗΣΑΝ ΟΙ ΑΠΟΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΟ 1965

ΑΝΗΑΘΟΝ ΕΙΣ 19.740 ΕΝΑΝΤΙ 16.814 ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ ΕΤΟΥΣ 1964, ΕΝΩ ΕΧΟΡΓΗΘΗΣΑΝ 3.924 ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ, ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΣ. — ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

κινδύνους. 'Υφισταται, δημος, δυνατότης είδικης ασφαλιστικής καλύψεως τών άπεργιών και έδω είναι σημαντικόν νότιο λεχθή, όπι και ή ασφαλιστική καλύψις αύτη δεν είναι άπεριότητος. 'Η κατά κινδύνων έξι άπεργιών ασφαλίστις, καλύπτει άπωλειας η ζημίας προξενθείσας υπό άπεργών, άνταπεργούντων η προσωπών λαμβανόντων μέρος είς διαταράξεις τής σχέσεως έργασίας. Καὶ έδω, δημος, έξαιρουνται αἱ ἐν ταῖς προξενθείσαι ζημίαις έκαθιστερήσεως η ἔγκειμένου ἀλαττώματος, ώς καὶ τῆς ὀδυναμίας πρὸς ἔξεύρεσιν ἐργαστικῶν χειρῶν, διαπάναι αἴτινες προκαλούνται ἐκ τῆς παρεκκλίσεως ἀπὸ τῆς πορείας η τῆς ἀνάγκης περιπέτερων ἀποστολῆς τοῦ φορτίου ώς ἐκ τῆς ἀδυναμίας τοῦ ἐκναυλωτοῦ τὸν ἐκτελέσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν σύμβασιν ναυλώσεως, δὲν ἐπιπίπτουν ἐπὶ τῶν ασφαλιστῶν.

Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, ὁ ἐκναυλωτής δύναται νὰ καλύψῃ ἀσφαλιστική, ἐὰν συνωμολογῇ ἡ Εἰδικὴ Ρήτρα 'Ασφαλίσεως Δασπανῶν 'Απεργίας. Δέον νὰ παρετηρήθῃ, όπι εἶναι μᾶλλον περιωρισμένη η ἀσφαλιστική ἀγορὰ διὰ τοιούτου εἴδους εἰδικάς καλύψεως, πάντως, δημος, η διατύπωσις τῆς ἐλόγου ἔχει ὡς ἔξις:

«Η ἀσφαλίσις ἀπόσκοπει εἰς τὴν καλύψιν προσθέτων μόνον δασπανῶν εἰς ὃς ὑπεβλήθη ὡς ἀσφαλισμένος λόγω τοῦ ὅτι ὁ ἐκναυλωτής η ὁ πλοιοκτήτης ἡσκησεν εὐχέρειαν παρεχομένη αὐτῷ υπὸ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, δύναμει τοῦ εἰπομένου εὐχερείας, συνεπείᾳ ἀπεργίων, στάσεων, ἐμφυλίων ἀναταραχῶν, ἀνταπεργιῶν η διαταραχῶν ἐν τῇ ἐργασίᾳ, τὰ ἐμπορεύματα μετερέθησαν πέροι τοῦ λιμένος προορισμοῦ η ἔξεφορτωθησαι κατὰ τρόπον διάφορον τοῦ ἐν τῇ συμβάσεως ναυλώσεως προβλεπομένου. 'Η καταβολὴ τῶν δασπανῶν τούτων χωρεῖ ὀνειρατήτως ἄλλης τινὸς ὀλικῆς η μερικῆς ἀπωλείας ἀποζημιώτερος δυνάμει ἄλλης ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, ἀφορώσης εἰς τὰ ἐμπορεύματα. Αἱ ἐλόγων δασπάναι δὲν ἀποζημιώνται πέραν τοῦ 20% τῆς ἀσφαλισμένης ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων».

Ἐὰν δὲν συνωμολογῇ ἡ εἰδικὴ αὐτῆς ἀσφαλιστική καλύψις, φανερὸν ὅτι ὁ ἀσφαλιστής ἐνέχεται μόνον διὰ τὰς ὑπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως καλυπτομένας ζημίας η ἀπωλείας.

'Ο ἀριθμὸς τῶν ἀπογραφέντων ναυτικῶν κατὰ τὸ 1965 ἦτο σημαντικῶς ηὔημένος ἔναντι τοῦ 1964. Αὔξησις κατὰ 2.926 ναυτικούς. Εἰδικότερον παρετηρήθη αὐξησης τῶν μαθητευομένων κατὰ 2.418, τῶν ἐπαγγελματιών ναυτικῶν κατὰ 499 καὶ τῶν μεμονώμένων ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ 7.

Οι ως μαθητευόμενοι ἀπογραφέντες κατὰ τὸ 1965 ἀνήλθον εἰς 14.142 ἔναντι 11.724, ώς ἐπαγγελματίσταις ναυτικοὶ εἰς 5.569 ἔναντι 5.070, ἐνῷ ἔχοργηθησαν μεμονώμένα φυλλάδια ἐργατῶν θαλάσσης εἰς 29 ἔναντι 22 τοῦ 1964. Συνολικῶς ἀπεγράφησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 19.740 ναυτικοί, ἔναντι 16.814 κατὰ τὸ 1964.

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1966 τὸ συνόλον τῶν ἀπογραφέντων ναυτικῶν ἐκυμάνθη εἰς τὰ αὐτὰ περίπου ἐπίπεδα, ἐν σχέσει μὲ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1965. 'Ανήλθον εἰς 5.852 ἀνδρας, ἔναντι 5.765, ητοι ἐστημένθη μικρά αὐξησις κατὰ 87 ναυτικούς. Εἰδικότερον παρετηρήθη αὐξησης τῶν μαθητευομένων ναυτικῶν κατὰ 165, μείωσις τῶν ἐπαγγελματῶν ναυτικῶν κατὰ 85 καὶ αὐξησης τῶν μεμονώμένων κατὰ 7.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ πρώτον 4μηνον τοῦ 1966 ἀπεγράφησαν ώς μαθητευόμενοι ναυτικοί 4.285 ἔναντι 4.120 τοῦ ἀντίστοιχου τετραμήνου τοῦ 1965, ώς ἐπαγγελματίσταις ναυτικοί 1.549 ἔναντι 1.634, ἐνῷ ἔχοργηθησαν μεμονώμένα φυλλάδια ἐργατῶν θαλάσσης 18 ἔναντι 11. Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι ἀπὸ 1.7.1947 μέχρι 31.5.1966 ἔχοργηθησαν εἰς μαθητευομένους ναυτικούς 116. 298 φυλλάδια, εἰς ἐπαγγελματίσας ναυτικούς 48.545 φυλλάδια καὶ εἰς μεμονώμένους ἐργατας 1.154.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1965 ἔχοργηθησαν συνολικῶς εἰς πλοιάρχους, μηχανικούς καὶ ἀσυρματιστάς 3.924 διπλώ-

ματα, κατὰ τὸ τρέχον δὲ ἔτος προβλέπεται νὰ χορηγηθοῦν συνολικῶς 4.600 διπλώματα. 'Αναλογικῶς κατὰ τὸ 1965 ἔχοργηθησαν 376 διπλώματα εἰς πλοιάρχους Α' τάξεως, 814 εἰς πλοιάρχους Β', 816 εἰς πλοιάρχους Γ', 335 εἰς μηχανικούς Α', 697 εἰς μηχανικούς Β', 663 εἰς μηχανικούς Γ', 20 εἰς ἀσυρματιστάς Α' καὶ 183 εἰς ἀσυρματιστάς Β'. 'Εξ ἄλλου, μέχρι τέλους 1966 προβλέπονται νὰ χορηγηθοῦν 2.500 διπλώματα εἰς πλοιάρχους διών τῶν κατηγοριῶν, 1.900 εἰς μηχανικούς καὶ 200 εἰς ἀσυρματιστάς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι σημερόν λειτουργούν οἱ κάτωθι Δημόσιαι Σχολαὶ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ: Πέντε Σχολαὶ ναυτικῶν ἀξιωματικῶν ἀποδίδουσαι ἔτησίως 200 - 300 μαθητάς. Τρεῖς Σχολαὶ μηχανικῶν, ἀποδίδουσαι ἔτησίως 120 - 160 μαθητάς. Μία Σχολὴ ἀσυρματιστῶν ἀποδίδουσαι ἔτησίως 40 μαθητάς.

Παρὰ ταῦτα, αἱ ἀνάγκαι — ποσοτικαὶ καὶ ποιοτικαὶ — τῆς Ναυτιλίας μας εἰς στελέχη — μηχανικούς κυρίως — δὲν καλύπτονται τοπλήρως. Εἰς τὴν ἀπόδοσιν στελέχων συμβάλλουν ἀποτελεσματικῶς οἱ ἐκ τῶν Γυμνασίων προερχόμενοι πλοιάρχοι καὶ οἱ ἐκ τῶν Ἰδιωτικῶν Σχολῶν μηχανικοί καὶ ἀσυρματιστάς.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: Αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως διὰ τὴν ἀρτίαν αὐτῆς ἀπόδοσιν, συνοψίζονται ως ἔξις:

1) 'Αναμόρφωσις τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ προγράμματος μὲ βάσιν τὸ ἀπολυτήριον τοῦ Λυκείου, τὸ ὅποιον καθειρώθη ώς προσὸν εἰσαγωγῆς ἀπὸ τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ ἔτους 1967 - 68.

2) 'Εκδοσις ὅλων τῶν ἐκπαίδευτικῶν κειμένων.

3) 'Επέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Σχολῆς 'Ασπροπούργου.

4) 'Συμπλήρωσις τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν νεοσυσταθεισῶν Σχολῶν Χίου καὶ Οίνουστρων.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ
ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΑΟΣ.."

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ.μ. διά:
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΔΗΛΑΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 μ.μ. διά:
ΔΗΛΑΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 ἐκ Πειραιῶν διά:
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ

T.SS. "ΑΓΤΩ,,

Καθημερινώς, 9 μ.μ. διά:
ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Δ/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ,,

Καθημερινώς, 9 μ.μ. διά:
ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΣΥΡΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, - "ΚΑΝΑΡΗΣ,,
"ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐκ Πειραιῶν :

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 11 διά ΚΥΘΩΝ - ΣΕΡΙΦΟΝ - ΣΙΦΝΟΝ -
ΚΙΜΩΛΟΝ - ΜΗΛΟΝ

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ

ώραν 13: διά ΜΥΚΟΝΟΝ - ΚΩ - ΡΟΔΟΝ
» 17: διά ΣΥΡΟΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΑΝΗΝ
» 13: διά ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΙΩΝ -
ΟΙΑΝ - ΘΗΡΑΝ

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ - ΛΕΡΟΝ - ΚΑΛΥΜΝΟΝ -
ΚΩ - ΡΟΔΟΝ
» 5.30 μ.μ. διά ΣΥΡΟΝ - ΨΑΡΡΑ - ΧΙΟΝ -
ΜΥΤΙΑΝΗΝ

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ -
ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ -
ΣΑΜΟΝ

» 18: διά ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΑΝΗΝ - ΛΗΜΝΟΝ

Πληροφορία: 'Ακτή Ποσειδώνος - Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς απαντα τὰ Γραφεῖα ταξιδίων.

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

(Συνέχεια τοῦ προηγουμένου)

ΑΠΟ ΤΟΝ "ΤΙΜΑΙΟΝ,, ΚΑΙ ΤΟΝ "ΚΡΙΤΙΑΝ,, ΤΟΥ ΠΛΑΤΩΝΑ

'Ο ΠΛΑΤΩΝ ήταν ἀπόγονος ἀπό τὸν πατέρα του ἄρχαιον δασκάλον των Ἀθηνῶν Κέδρου καὶ ἀπό τὴν μητέρα του τοῦ σφου Σδάλωνας. Ἐγενῆθκε (428 π.Χ.) καὶ ἀπέβαν (347 π.Χ.) στὴν Ἀθήνα. Τὸ ὄνομα του ήταν Ἀριστοκλῆς, ἐπωνυμόσης δὲ Πλάτων, διότι εἶχε πλατύ στήμα καὶ πλατύ μετώπον. 'Ο Πλάτων είναι ἔνας ἀπό τοὺς μεγίστους καὶ τοὺς γνωστότερους φιλόσοφους ὅλων τῶν Ἑποκῶν. Ήταν μαθητὴς τοῦ Σωκράτη καὶ διδάσκαλος τοῦ Ἀριστοτέλη. Τὸ 388 π.Χ. ἰδρυσε μὲν χρηματα τῶν φίλων του στὴν Ἀθήνα τὴν ιδικήν του σχολὴν, τὴν περίφημην Ἀκαδημίαν, ποὺ ἐλεύθερης ἦτε 917 χρόνια. Τὰ ἔργα τοῦ Πλάτωνος είναι πολυάριθμα καὶ περιφημοὶ οἱ φιλοσοφικοὶ τοῦ διάλογοι.

Τὰ κείμενα ποὺ θὰ ἀκολουθήσουν ἔχουν δέσμα καὶ ναυτικό περιεχόμενο, ἀλλὰ πρὶν ἀπ' δλα μιλοῦν γάτα τὴν θρησκίην Ἀτλαντίδα καὶ αὐτόν, νομίζων, τοὺς προσδίδει ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον. Τὴν ὑπόθεσην τοῦ μεγάλου καὶ παραδεισιακοῦ νησιοῦ ἔφερε γιὰ πρώτη φορὰ στὴν δημοσιότητα ὁ φιλόσοφος Πλάτωνας μὲ τοὺς δύο διαλόγους του, τὸν «Τίμαιον» καὶ τὸν «Κριτίαν». 'Οταν δὲ μεγάλος Ἐλληνας στοχαστής ἔκανε λόγο γιὰ τὴν ὑπαρξὴν τῆς Ἀτλαντίδας, δὲν ήταν δυνατό νὰ φαντασθεῖ, πῶς πρόσφερε στὶς ἐπόμενες γενεὲς ἔνα θέμα γιὰ νὰ γραφτοῦν μέχρι στήμερα πενήντα χιλιάδες συγγράμματα. Φυσικοί, γεωλόγοι, ἀρχαιολόγοι, ιστορικοί, φιλόλογοι καὶ ποιητὲς κατάγραφαν ἀπάνω σὲ ἑκατομμύρια σελίδες τὶς σκέψεις τους, τοὺς ὑπολογισμούς τους η τὶς ἐμπινέσεις τους, γύρω ἀπὸ τὴν «χαμένη» — τέταρτη γιὰ τὴν ἀρχαιότητα — ἥπερο.

"Αν καὶ ὁ σκοπὸς τῆς ἔργασίας μας εἶναι καὶ συγκεκριμένος καὶ περιωρισμένος δὲν εἶναι δυνατό, μιλῶντας γιὰ τὴν Ἀτλαντίδα νὰ μὲ σταθεῖ μπρός μας τὸ μεγάλο ἔρωτημα: ὑπῆρχε ποτὲ στὴν πραγματικότητα ἡ γῆ αὐτῆ τῆς ἐπαγγελίας; Πρὶν συνοψίσουμε τὶς ἀπαντήσεις, ποὺ δόθηκαν κατὰ καιρούς στὸ ἔρωτημα αὐτό, ἀς δοῦμε πρώτα τὰ σχετικὰ κείμενα ποὺ τὸ προκαλεσαν.

Λένε πῶς καὶ ἄλλοι ἀρχαῖοι συγγραφεῖς, ποὺ προηγήθηκαν ἀπὸ τὸν Πλάτωνα, κάνουν λόγο γιὰ τὴν Ἀτλαντίδα. Καὶ ἀναφέρουν τὸν Ὄμηρο, τὸν Ἡσίοδο, τὸν Ἡρόδοτο, τὸν Εὐριπίδην. 'Ο ἀνετανάλητος Ὅμηρος στοὺς στίχους 51 - 53 τοῦ Α' τῆς Ὀδύσσειας μιλάει γιὰ τὸν ἀποκλεισμὸν τοῦ Ὀδύσσεα στὸ νησὶ τῆς Καλυψώς καὶ λέγει:

«Ἄγιστι ἐν ἀμφιρύῃ, δοῦ τ' ὅμψαλός ἐστι θυλάσσης. Νῆσος δενδρήσσει, θεὰ δὲ ἐν δύμιστα ναίει, Ἀτλαντος θυγάτηρ διλόδρομος...».

(«εο») ἔνας νησί, ποὺ περιέρχεται ἀπὸ παντοῦ καὶ δρίσκεται ἐκεὶ ποὺ είναι ὁ ἀψαλός τῆς θύλασσας. Νησί γεμάτο δένδροι διου μήτε θεά, η θυγατέρα τοῦ τρομεροῦ Ἀτλαντοῦ, ἔχει τὴν κατοικία της).

Σ' ἄλλους στίχους («Ὀδύσ. Η'/245) πάλιν δὲ Ὅμηρος κάνει σύντομη μειδία γιὰ τὴν Καλυψώ γιὰ νὰ τὴν ἀποκαλέσει καὶ πάλι κόρη τοῦ Ἀτλαντα. Τὸ ἴδιο σύντομον εἶναι καὶ ἡ μειδία ποὺ κάνει διό σοφὸς Ἡσίοδος (Θεογ. 509), μὲ μόνη τὴν διαφορὰ πῶς ἔδω γίνεται λόγος γιὰ τὴν καταγωγὴ τοῦ πατέρα τῆς Καλυψώς, τοῦ Ἀτλαντα:

«Ἡ δὲ οἱ Ἀτλαντα κρατερόφυντα γενίνατο παιδία».

(«Ἄγιη δέ — η Κλυμένη — τὸν Ἀτλαντα τοῦ γένενθης — τοῦ Ἰαπετοῦ — τὸν γιὸν μὲ τὴν ἀπροήν ψυγή»).

Ἐρχόμαστε τώρα στὸν Ἡρόδοτο ποὺ σταν ἀναφέρεται στὶς θάλασσες, ποὺ ταξίδιευν οἱ «Ἐλληνες, λέει (1/202) πῶς δλες, Μεσόγειος, Εὔξεινος, Ἀδριατικὴ συγκοινωνούν μετα-

έν τους καὶ ἀποτελοῦν μία θάλασσα ὅπως ἡ Ἐρυθρὰ (δηλαδὴ ὁ Ἰνδικὸς Ὡκεανὸς) ἐνώνεται μὲ τὴν θάλασσα ποὺ ὄνομαζόταν Ἀτλαντίς:

Τὴν μὲν γάρ Ἐλληνες νοιτίλλονται πᾶσα καὶ ἡ ἔξω τῶν στηλῶν θάλασσα ἡ Ἀτλαντίς καλουμένη καὶ ἡ Ἐρυθρὴ μία ἐσύση τούγκανει.

Σὲ ἄλλο τοῦ βιβλίο ὁ Ἡρόδοτος περιγράφει τὴν Βόρειο Ἀφρικὴ καὶ προχωρώντας φάνει σ' ἔνα λόφο, ποὺ εἶναι ἀπό ἀλάτι καὶ νερό. Πιὸ πέρα καὶ συνέχεια μὲ τὸ λόφο («κολωνὸν») αὐτὸν εἶναι τὸ βουνὸ Ἀτλας (IV/184).

«Ἐργετε: δὲ τοῦ ἀλὸς τούτου ὅρος τῷ οὐνομάτῳ — ἐστι "Ἀτλας".

Καὶ πειραγέφει τὸν Ἀτλαντα σὰν ἔνα ὅρος στενὸν καὶ γύρω — γύρω κυκλικὸ καὶ τόσο πολὺ ψηλό, ποὺ εἶναι ἀδύνατο νὰ διακρίνεις τὶς κορυφές του, γιατὶ — σὰν τὸν Ὀλυμπο καὶ αὐτὸς — εἶναι σκεπασμένο συνεχῶς μὲ σύννεφα. Καὶ συνεχίζει τὸ κείμενο:

Τοῦτον κίνα τοῦ οὐρανοῦ λέγουνται οἱ ἐπιγύρωις εἰναι. Ἐπὶ τούτου τοῦ ὅρους οἱ ἀνθρώποι: οὗτοι εἰπονομοῦνται ἐγένοντος καλέσονται γάρ "Ατλαντας".

(Ἄντο τὸ ὅρος οἱ ντόπιοι: λένε πῶς είναι ἡ κολώνα τοῦ οὐρανοῦ. Ἀπὸ αὐτὸς τὸ ὅρος πέρα καὶ κατοικοῦσι οἱ ἀνθρώποι — οἱ ντόπιοι — τὴν ὄνομασίαν τους, γιατὶ τοὺς ἀποκαλοῦν "Ατλαντας").

Τέταρτος ἀρχαιότερος τοῦ Πλάτωνα συγγραφέας εἶναι ὁ Εὐριπίδης. Ή τραγῳδία του «Ἴππολύτος Στεφανηφόρος» ἀρχίζει μὲ τὴν θεά Ἀφροδίτη, ποὺ ὑπερηφανεύεται γιὰ τὸν σεβασμὸ ποὺ τὸν ἔχουν οἱ ἀνθρώποι, δοῖσοι κατοικοῦν κάτω ἀπὸ τὸν ἥριο καὶ

···: τε πόντου τερπίδων τὸν Ἀτλαντικὸν».

(···: κατοικοῦν — ἀνάμεσα στὸν Πόντο καὶ στὴ πέρατα ποὺ ἔχεις ἡ Ἀτλας). ···

Έδω δημοσίευε δὲν κάνει τίποτε ἄλλο παρὰ νὰ χρησιμοποιεῖ μία συνηθισμένη ἔκφραση γιὰ νὰ δείξει τὴν ἔκταση τῆς λατρείας τῆς θεᾶς. Τότε συνθίζανται νὰ λένε «ἀπὸ τὸν Εὔξεινο μέχρι τὸν Ἀτλαντικό», σήμερος σ' ἀντίστοιχη περίπτωση λέμε «σ' Ἀνατολὴ καὶ Δύση».

Ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς συγγραφεῖς ποὺ προηγήθηκαν ἀπὸ τὸν Πλάτωνα, ἀναφέρονται καὶ

μεταγενέστεροί του, ποὺ κι' αὐτοὶ μιλοῦν γιὰ τὸ ἴδιο θέμα. 'Εδώ πρέπει νὰ κάνουμε μία διαστολὴ. Οἱ μετὰ ἀπὸ τὸν Πλάτωνα ἔζεραν τὰ κείμενά του, ποὺ ἀναφέρονταν στὴν Ἀτλαντίδα καὶ ἀπ' ὅσα ἔχω ὑπ' ὄψι μου μόνον ἔνας, δὲ Κράντωρ, λέει — ἀν πιστεύουμε τὸν Πρόκλο — κάτι ποὺ ἐπιθεβαῖνει τὰ λεγόμενα τοῦ Πλάτωνα. Πρὶν πούμε γιὰ τὸν Κράντωρα θὰ παραθέσουμε τὸ χωρίον τοῦ Στράβωνα. 'Ο μεγάλος γεωγράφος συμφωνεῖ μὲ τὴν ἀποψη τοῦ Ποσειδώνιου, ποὺ ὑποστηρίζει ὅτι ἡ γῆ ὑπόκειται σὲ μεταβολές ἔξι αἰτίας τῶν σεισμῶν. Λέει, λοιπόν, δ. Στράβωνας (2, 3, 6. Μετάφραστις Π. Δ. Βαλάκη):

··· οἵτις δὲ τὸ τοῦ Πλάτωνος εἴδε παρατηθῆναι διὰ ἐνδεχόμενα καὶ μὴ πλάσμα είναι τὸ περὶ τῆς νῆσου τῆς Ἀτλαντίδος, περὶ δὲ ἐνείσιν ἱστορῆσαι: Σόλιονά φησι: πεποιημένον πάρα τοῦ Αιγαίου πίστειον, ὃς ὑπάρχουσα ποτὲ ἀγνοεῖσθαι, τὸ μέγεθος οὐκ ἔλλιπτον ἡπείρου. Καὶ τοῦτο οἰεται: δέλτιον είναι λέγειν η διότι δὲ πλάσμα κατήγειν τὴν Ἀγαθιδίου τείχος.

(··· οἵτις δὲ πόρος αὐτὸς παραβίτει — δ. Ποσειδώνιος — καταλλήλως καὶ τὴν γνώμην τοῦ Πλάτωνος, διὰ ἐνδεχόμενον γάτι είναι: ἐπινόμικη τῆς φραντασίας — τοῦ Πλάτωνα — τὸ λεγόμενα περὶ τῆς νῆσου Ἀτλαντίδος περὶ τῆς διόπτεις Πλάτων λέγει, διὰ δὲ Σόλιων τὸ ἐξέθηκε πληγοφορηθεῖ: ἀπὸ τοὺς Αιγαίου πίστειον, διὰ δηλαδὴ ἐνῷ κάποιος ὑπῆρχε — ἡ Ἀτλαντίς — ἐξεγνωμίθη, ἔχουσα μέγεθος διοκλήτου ἡπείρου. Καὶ τοῦτο νομίζει — δ. Ποσειδώνιος — διὰ είναι: απότερον δὲ λέγεται παρὰ διάτιον ἐκεῖνος ποὺ ἔπεινήσεις — δηλ. δ. Πλάτων — τὴν ἐξηφάνισα, δηλ. δ. Οἰηρος ἐξηφάνισε τὸ τείχος τῶν Ἀγαθιδίων).

··· Απὸ τὴν περικοπὴ τοῦ Στράβωνα δγαίνει νὰ πληροφορία, διὰ διατορικός καὶ φιλόσοφος Ποσειδώνιος (Α' π.Χ. αἰώνας) θεωρεῖ πιὸ πιστεύοντα τὴν γνώμη τοῦ Πλάτωνα γιὰ τὴν ὑπαρξη τῆς Ἀτλαντίδος, παρὰ τὴν ἀποψη τοῦ Ἀριστοτέλη, ποὺ ἔλεγε πῶς δὲ Πλάτων ποὺ ἐπινόησε τὴν ὑπαρξη τῆς ἡδονῆς τοῦ Πλάτωνος, διὰ δὲ τὸν Αιγαίου πίστειον, διὰ δηλαδὴ ἐνῷ κάποιος ὑπῆρχε — δηλ. δ. Πλάτων — τὴν ἐξηφάνισα, δηλ. δ. Οἰηρος ἐξηφάνισε τὸ τείχος τῶν Ἀγαθιδίων).

··· Πρὶν νὰ συνδιάσουμε τὶς ἔνας ἔδω μαρτυρίες διὰ πρέπει νὰ δοῦμε τὶς ἀφηγήθηκε διαθήσιδος θασικός φιλόσοφος γιὰ τὴν Ἀτλαντίδα στοὺς διαλόγους του. 'Επειτα μποροῦμε νὰ συνοψίσουμε τὶς πηγές καὶ νὰ διατυπώσουμε μερικά γενικά συμπεράσματα γιὰ τὸ πολύθρονο θέμα τῆς Ἀτλαντίδας.

··· Ο Πλάτωνας δὲν ήταν μόνον ἔνας ὄρθοδος μαθητὴς τοῦ Σωκράτη, ἀλλὰ καὶ δικτύωτερος συγγραφέας ποὺ ἀπαθανάτιστος μαζί μὲ τὴν δική του φιλοσοφία καὶ τὶς ίδεες τοῦ δασκάλου του. Συνέγραψε πολλὰ βιβλία δ. Πλάτωνας καὶ ἔδημοιούργησε τὸ εἶδος τῶν διαλόγων, διόπιν παρκτά, συνήθως, πρόσωπα συζητοῦντας καὶ ἀναπτύσσουν τὶς ίδεες τους καὶ τὶς γνώσεις τους. Κάθε διάλογος ἔχει καὶ ἔνα ἀντίκειμενο, ἔνα θέμα ποὺ ἔρευνεται καὶ ἀναλύεται. Μεταξὺ τῶν διαλόγων τοῦ Πλάτωνα είναι, δηλ. δ. Ανατολής ποσειδώνιος, δ. Τίμαιος (ή «Τίμαιος») καὶ δ. Κριτίας (ή «Ατλαντικός»). Χαρακτηριστικὰ τῶν δύο αὐτῶν διαλόγων είναι πρώτον διότι δένας (δ. «Κριτίας») είναι συνέχεια τοῦ ἀλλού καὶ δεύτερον διότι τὰ πρόσωπα καὶ τῶν δύο διαλόγων είναι κοινά. 'Ο Σωκράτης, δ. Τίμαιος, δ. Κριτίας καὶ δ. Ερμοκράτης.

··· Ο Τίμαιος ήταν ἀπὸ τοὺς Λοκροὺς τῆς Κάτω Ιταλίας, μαθηματικός, ἀστρονόμος καὶ ὀπαδὸς τῶν θεωριῶν τοῦ Πυθαγόρα. 'Ο Κριτίας είναι πρώτος ἔξαδελφος τοῦ Πλάτωνα καὶ ἔνας ἀπὸ τοὺς ἀρχηγούς τῶν «Τριάκοντα» τυράννων ποὺ διοίκησαν τὴν Ἀθή-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPLE'S

να, δταν νικήθηκε στὸν Πελοποννησιακὸ πόλεμο. Ὁ Ἐρμοκράτης εἶχε γεννηθῆ στὶς Συρακούσες καὶ ἦταν ἐπίφανὴς πολιτικὸς καὶ στρατηγὸς τῆς ἐποχῆς του. Καὶ οἱ τρεῖς ἔζησαν στὸ δεύτερο ἥμισυ τοῦ Ε' π.Χ. αἰώνα καὶ οἱ τρεῖς εἶναι ἐξαιρετικὰ μορφωμένοι καὶ προσωπικότεροι τοῦ καιροῦ των, ὡστε νὰ «εστέκωνται σὰν μαθήτες καὶ συνομιλητὲς τοῦ κολοσσιαίου Σωκράτη.

Αρχίζουμε από τὸν «Τίμαιο», διόπου ὁ Σωκράτης δίνει μία περιλήψη τῶν σῶν εἰχαν συγηθῆται στὴν «Πολιτεία» τοῦ Πλάτωνα καὶ εἶναι ἔτοιμος νὰ ἀκούσει τὶς γνώμες τῶν συνομιλητῶν του. Τότε ὁ Ἐμρακάτης παρακινεῖ τὸν Κριτία νὰ ἐπαναλάδει τὴν παλιὰ ἴστορια, ποὺ τοὺς εἶχε διηγηθῆ τὴν προηγουμένην ἡμέρα. «Ο Κριτίας ἀρχίζει τὴν ἀφήγησην τοῦ καὶ λέει πῶς τὴν ἴστορια ποὺ θὰ πει τὴν ἀκούσει διατί ήταν δέκα χρονῶν (δηλαδή τὸ 450 π.Χ.) ἀπό τὸν πατέρο του τὸν Κριτία, ποὺ ήταν γιός τοῦ Δρωπίδου. Αὐτὸς ὁ Δρωπίδης ήταν καὶ συγγενής καὶ φίλος τοῦ Σόλωνα, τοῦ γνωστοῦ νομοθετή καὶ ἐνὸς ἀπὸ τοὺς ἐπτά σφρούς τῆς ἀρχαίας Ἑλλάδας καὶ ἀπό τὸν Σόλωνα ἀκούσει τὴν ἴστορια τῆς Ἀτλαντίδος. Ο Σόλων, λοιπόν, τὴν ἀφήγησηθεκε στὸν Δρωπίδη, αὐτὸς στὸν Κριτία καὶ αὐτὸς στὸν ἔγγονό του τὸν Κριτία, ποὺ τώρα ἐπαναλαμβάνει στὸν Σωκράτη καὶ στοὺς ἄλλους συνομιλητές του.

“Οταν δὲ οἱ Σόλωνοι ἐπίσκεψθη τὴν Αἴγυπτο ἐπήγει καὶ στὴν πόλη Σαΐδα καὶ ἐγνωρίστηκε μὲ τὸν ιερεῖς τῆς θεᾶς Νηῆθ, ποὺ ἀντιστούσεις μὲ τὴν Ἀ'θηνῶν τῶν Ἐλλήνων. Μεταξὺ ὅλων συζητήσεων δὲ Σόλωνοι ἀναφέρθηκε στὴν ἀρχαιοτάτη ιστορία τῶν Ἀθηνῶν. Τότε δὲ γεροντότερος ἄπο τοὺς Αἰγυπτίους ιερεῖς τοῦ ἐπίτε (Τιμ. 111/22-B' Μεταφ. Θ. Βλοζιώτη) τὸ πασίγνωστο:

«Ο Σάλον Σάλων, "Ελλήνης δει παιδίδες
έστα, γέρων δε "Ελλήνη σύν έστιν».»
«Σάλον, Σάλων, σεις οι "Ελλήνης είσα-
στε πάντα παιδίδικ, ο "Ελληνης δέν είνα;
ποτέ γέρων».

Γιατί — συνεχίζει ο γέρο - ιερέας — δεν έχετε έσεις οι "Ελληνες καμμιά παλήγα γνώμη, καμμιά άρχαια παράδοση, κι' όσα ξέρετε είναι νέα πράγματα. Και αύτό συμβαίνει γιατί, έπειτα από κάθε καταστροφή που προκαλούσαν οι κατακλυσμοί, οι άνθρωποι τών πόλεων έχανονταν και έπιζουσαν οι κάτοικοι τών βουνών, που άγνοούσαν γράμματα και δεν μπορούσαν χωρίς γραπτά κείμενα να διατηρήσουν τις γνώσεις και τά γεγονότα, που προηγούνταν τών κατακλυσμάν. Γ' αύτό δεν ξέρετε ένα κατόρθωμα, που έκαναν οι πρόγονοι σας ούτε τους νόμους που κυβερνούσαν τά παλαιά χρόνια την πατρίδα σας. Και άρχιζοντας από τούς νόμους τών προκαταλυσμάτων Αθηνών ή Αιγύπτιος ιερέας προχωρεῖ και έχηγει (Τιμ. 111/24-Ε και έπομ.) τά δύσα γράφουν οι έπιγραφές της Σαΐδας σχετικά με τήν μεγάλη νίκη τών 'Αθηναίων.'

•Λέγει τά γαγραμίενα, δισηνή πόλις ουδινή
πάνωσέ ποτε δύναμιν θρεπει πορευομένην ἀκιν
ἐπὶ πάσχεν Εὐρώπην καὶ Ἀσίαν, ξένωθεν ὁρ
μηθεῖσαν ἐξ εορτῆς Ἀλεξανδρεῶν πελάγους.

πρέπειν εκ τοῦ Αλαντίνου πελάσαι.
Τότε γάρ πορεύομεν ἢν τὸ ἐκεὶ πέλαγος·
υῆσσον γάρ πρὸ τοῦ σιδύατος εἰχεν, δὲ κα-
λεῖται, ὃς φατε ὑμεῖς, Ἡρακλέους στήλα;
ἢ δὲ γῆς θυάτια Διόνυσος ἢ καὶ Ἀστερί-

C E U T A

Ο κυριώτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων και τροφίμων των Ελληνικών πλοίων
ATLANTIC Supply Ltd.
 12 ALFAU Street, CEUTA. 24 Hrs Service. PHONES: 19-15 OFFICE — NIGHT: 42-12 & 45-89
 Ήπο την προσωπικήν διεύθυνσιν και έπιδειξι του διογενούς Κορπαθίου
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΜΗΝΑ ΔΙΑΚΟΜΑΝΩΛΗ

MAIL ADDRESS : GEORGE PAPAMINA
 P.O.BOX 241 — CEUTA - Spain
 "Ελληνες Έφοπλισται και Πλοιαρχοι,
 Προτιμάται και υπόστριζεται τὸν μόνον και γνήσιον ὄμογενη σας εἰς Θέουταν,
 δεβαιότατοι ὄντες, ὅτι θὰ σᾶς ἔξυπηρτη δάντας. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ
 Cables: PAPAMINAS - ATLANTIC
 CEUTA

Ὥσον, ἐπὶ τῆς ἀποδικήν ἐπὶ τὰς ἀλλας νήσους τοῖς τότε ἁγίγνετο πορευομένοις, ἐπὶ δὲ τῶν νήσων ἐπὶ τὴν Κατανακεφάλην πᾶσαν ἥπατρον τὴν περὶ τὸν Ἀλγήθινὸν ἐκεῖνον πόντον.

(Τάχ γραπτή μᾶς διηγούνται πόλες ή πόλεις σας κατάστρεψε κάποτε μίκην δύναμιν, η δηποία μὲν Θράσσος ἐπορεύετο συγχρέωνας ἔναντι τούτου τοῦ Εὐρώπην· καὶ τὸν "Αἰσίας, δρματιθεῖς στὸ ἄπειρον", ἀπὸ τῶν "Ἀλκανταίων" ώκεανον. Δέδι: τότε τὸ ἑκατὸν πέλλαγος ήταν διαβατόν, πρὸ τοῦ στοργίου δέ, τὸ ὅποιον οὐσίη δυνομάζεται καθόδη λέτε, "Ιρρακλείσις στήλας, ὑπῆρχε νῆσος· ή νῆσος δὲ κάπιτον ήτο μεγαλύτερός ἦτορ τὸν Ἀφρικήν καὶ τὴν "Αἴσια μαζί", ἀπὸ κυττῶν δέ τὸ δυνατόν εἰς τὰς ἄλλας νῆσους καὶ ἀπὸ τὰς νῆσους (κυττάς) εἰς ἐλλήνην τὴν ἡπέαν καὶ τὴν τὴν γύρω εἰς τὴν θάλασσαν ἔκεινην· η δηποία τῆς τε πραγματικής τὸ δύναμος θάλασσας).

"Εως έδω τό κείμενο μάς προσδιορίζει τήν γεωγραφική θέση και τήν έκταση τής 'Ατλαντίδας. Τήν τοποθετεῖ άπέναντι στὸ στενὸ τοῦ Γιβραλτάρ καὶ ἀρκετά κοντά, ὥστε οἱ τότε ναυτικοὶ εὐκόλας νὰ καταπλέουν στὸ μεγάλο ἑκένυον νησὶ. Καὶ ἡταν πολὺ μεγάλο, ἀφοῦ ἡταν μεγαλύτερο ἀπὸ τὴν τότε γνωστὴν έκταση τῆς 'Ασιάς καὶ τῆς 'Αφρικῆς. 'Εκτὸς ἀπὸ τὴν 'Ατλαντίδα υπῆρχαν κι' ἄλλα πιὸ πιὸ ἐραπότερα αἴσια καὶ πέρα απὸ αὐτὰ ὑπῆρχε τὸ πειρος, ποὺ χωρίζονταν ἀπὸ τὰ νησιά καὶ τὴν 'Ατλαντίδα μὲ θάλασσα, ποὺ ἀξίζει νὰ τὴν λένε θάλασσα, γιατὶ τόση μεγαλη ἔκταση καταλάμβανε. Μὲ δικά μας λόγια —καὶ σύμφωνα μὲ σᾶς ἔχουν γραφτεῖ— ή θέση τῆς 'Ατλαντίδας πρέπει νὰ ἔκτεινόταν —ἄν δέβασι υπῆρξε— στὸ χώρῳ Γιβραλτάρ· —νησιά Καναρίων· —'Αζόρες. Μετά ἀπὸ τὴν 'Ατλαντίδα ἡταν ἡ ἀμερικανικὴ ἡπειρος καὶ ἀνάμεοσ τῶν νησιῶν, ποὺ χρησίμευαν γιὰ σκάλες στοὺς ναυτικοὺς ποὺ ἐπικοινωνοῦσαν μεταξὺ 'Ατλαντίδας καὶ 'Α-

μερικής.
Τό «έτοء» του άρχαιου κειμένου άναφέρεται σε μία έποχή, που είχε προηγηθή από τὸν Σόλωνα ἐννέα χιλιάδες χρόνια, δηλαδή γύρω στὸ 9.500 πρὸ Χριστοῦ. «Ἄς προχωρήσουμε στὴν ιστορία τῆς Ἀτλαντίδας:

“Ἐν δὲ τῇ Ἀττακτίδι: νῆσοι ταῦτη μεγάλη
συνέστη καὶ θεματικὴ δύναμις ἔστιλέων,
κρατοῦσα μὲν ἀπάσχεται τῆς νήσου, πολλάν
δὲ ἄλλους νήσους καὶ μερῶν τῆς ἡπείρου
πρός δὲ τούτοις ἔτι τοῦ εντὸς τῆς Αἰγαίου
μὲν ὕδρον μέχρι: πρός Αἴγυπτον, τῆς τε
Εὔφρατος μέγους Τροικίνας».

(Εἰς τὴν νῆσον λοιπὸν κάτην τὴν Ἀτταλεῖδα, οὐκιστὶ εἰχόν συγκριτίσαι μέγα καὶ θωματούντα Κρήτος, τὸ ὅποιον ἔζουσιά τε ὀλόκληρον τὴν νῆσον καὶ πολλὰς ἄλλας νῆσους καὶ μέρη τῆς γησίρου. Ἐπὶ πλάνον δὲ ἀπὸ τὰ ἔσθι μέρη, πρὸς τὰ μέσα του πορθμοῦ (τοὺς Γεράσιτας) ἔζουσιά τουν ἀπὸ τὴν Αἰδίνην μὲν μέχρι (κοντὰ) στὸν Αἴγυπτο, ἀπὸ τὴν Εὔρωπην δὲ μέχρι τῆς Τυρρηνίας*).

Η έξουσία τών δασιλέων της 'Ατλαντίδας ήταν έξαπλωμένη όχι μονάχο άπάνω σ' άλλο κληρο πο τηνσὶ αὐτό, ἀλλὰ καὶ σε πολλὰ άπό τα πιὸ πέρα νησιῶν καὶ σε τμῆμα της ἀμερικανικῆς ήπειρου. Αύτες έξως ἀπὸ τὸ Γιβραλτάριο 'Εδωθήσανται τοῦ στενοῦ οἱ 'Ατλαντες

έξουσίαζαν δῆλη τὴν Βόρειο Ἀφρική μέχρι τὴν Αἴγυπτο καὶ ἀπὸ τὴν Εὐρώπη δῆλο τὸ τμῆμα ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικὸ μέχρι τὴν Δυτικὴ Ἰταλία.

‘Η διηγήσις τού Κριτία συνεχίζεται (στὸ διάλογο ‘Τίμαιος) μὲ τὸν πόλεμο ποὺ ἔξαπλουσαν οἱ ‘Ατλαντες κατὰ τῆς Αιγύπτου καὶ τῶν ‘Αθηνῶν. Παρ’ ὥδη τὴν τεράστια δύναμη ποὺ διέθεταν οἱ ἀτλαντικοὶ στρατοὶ ἐνίκηθηκαν ἀπὸ τοὺς ‘Αθηναῖος, γιατὶ αὗτοὶ ὑπερτερούσαν σὲ εύψυχία καὶ σὲ ἡρωϊσμὸ καὶ στὴν τέχνη τοῦ πολέμου. ‘Αλλοτε μαζὶ μὲ τοὺς ἄλλους ‘Ελληνες, ἀλλοτε μόνοι των οἱ ‘Αθηναῖοι κατώρθωσαν νὰ ἐλευθερώσουν ἀπὸ τοὺς ‘Ατλαντες δῆλη περιοχὴ ποὺ αὐτοὶ έξουσιάζουν ἀπὸ τὸ Γίραβλατάρ καὶ ἔδιθε. Καὶ ὁ Αιγύπτιος ιερέας καταλήγει:

«Τοτέρι ή δέ χρόνι τεσιμών ἔκπισίων καὶ κυτταλυσμάν γενομένων, μιᾶς ἡμέρας καὶ νυκτὸς χαλεπής ἐπαύθουσας, τὸ το παρ' Οὐρῆι μάχουν πάν άθρούν ἔδυ κατὰ γῆς, ἥ τε Ἀτταντίς νῆσος ὑπάρχων κατὰ τὴν Ουλασ-
σηγος θάσος ἡγενίσθη· δέ» δὲ καὶ νῦν ἀπορού-
ντι λέπετεντον γέγονα τὸ ἕκατον πέλαγος,
πηλούν κάρτα δραχάκεων ἐμποδῶν δυτος, ὃν η
νῆσος Κομέτην παρέστη.

(Ἔργοτέρα διώμα, ἐπειδὴ ἔγιναν τρομεροὶ¹ αἰτίαι καὶ κατακλυσμοί, εἰς τὸ διάστημα μιᾶς μόνης θύμεράς καὶ μιᾶς νυκτὸς φοβερᾶς, ὀλόντηρος ὁ στρατός οὐκέτι μιᾶς κατεύθυνθη — ἑτάφη — εἰς τὴν γῆν καὶ ἐπίσημη ἡ Ἀττακτίη ἐθύμοισθη — ταπεινίσθηκε — εἰς τὴν Θάλασσαν καὶ ἐξηγνωμόθη.

Δι' αὐτοῦ, ἔνως σήμερον τὸ ἄκει πέλαγος εἶναι ἀδιάβροτον καὶ ἀνεξερευνήτον, ἐπειδὴ εἶναι ἐμπόδιον ὃ πολὺ ρηχός πηλός, τὸν ὅποιον συνεπιθύμεις ἡ γῆρας ὅπας κα-

Βιβλίου γνωστού).
Αὐτὸν ήταν τὸ ἀστραπαῖο καὶ ἀπροσδόκητο τέλος τῆς Ἀτλαντίδας καὶ τῶν Ἀτλάντων, ἄλλα καὶ τῶν γενναίων Ἀθηναίων που ἔζησαν πρὶν ἀπὸ τὸν καταποντισμὸν ποὺ προκάλεσαν οἱ σεισμοὶ καὶ οἱ κατακλυσμοί. Καὶ ἐδόθη τελείων τὸ κείμενο τὸ σχετικὸ μὲ τὴν Ἀτλαντίδα τοῦ «Τίμαιου». Βέβαια δὲ τὴν ἀφήγηση δὲν εἶναι τόσο ξερή δσσα τὴν ἔμφανίζουν οἱ περικοπές ποὺ παραθέσαμε. 'Ο Κριτίας π.χ. για νὰ γίνει πιο πιστευτός λέει πώς κατάβαλε πολλή προσπάθεια νὰ ἀναπλάσει στήν μνήμη του τις διηγήσεις τοῦ παππού και προπάτρου του προσθέτει:

«Ως δή τοι, τὸ λεγόμενον, τὰ παιδίων μα-
θήματα θωμάστεν ἔχει τι μνήμειον».



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη και τεχνικαὶ πληροφορίαι :
Γκόστα "Ευμπου

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

(«Καὶ μία καὶ ἔδγαν τὸν πέτρεας, ἔφτιαξεν, καθὼς κορύφων τὸ μέρος, δύο μεγάλους καὶ ἔχουσι λιόντις τυφλούς (ἀποθήκης πλειστῶν) αὐτὸς ἐστερικὰ τοὺς νησιούς κάτω ἀπὸ τὸν βαρύα»).

"Όπως ξέρουμε οι νεώσοικοι ήταν μεγάλα οικοδομήματα δύο ανέλκυονταν και έφυλάγονταν τά σκάφη και ίδιως τά πολεμικά, δύο γίνεται σήμερα με τα ίδια όποτεστε για τών άεροπλάνων. Κοντά στους νεωσόικους έκτιζονταν άλλα κτίρια «σκευοθήκες» δύο άποθηκεύονταν τά έξαρτήματα τών σκαφών. Μία τέτοια περίφημη σκευοθήκη ήταν στον Πειραιά. Την είχε άνοικοδομήσει ο διάσημος άρχιτεκτός Φίλων και χωρίσει τά κουπιά, πανιά κλπ. έξαρτήματα πολλών έκαποντάδων σκαφών. Νεώσοικοι και σκευοθήκες ήταν τά κύρια συγκροτήματα τών άρχαίων ναυστάθμων. Οι ναυστάθμοι όντιμάζονταν «ενέργια», τό μέρος δύο ανέλκυονταν τά σκάφη γιά έπισκευές και καθάρισμα ήταν τό «ενέλκιον», τό δε «εναυπηγίον» δέν ήταν άλλο άπό τό ναυπηγείο. Οι ναυστάθμοι τών 'Ατλάντων ήταν γεμάτοι μέ πλοΐα.

«Τά δέ νεώρια τριήρων μεστά ήν καὶ σκευῶν δια τριήρεως προστήκει, πάντα δὲ ἐξηγητομένα εἰκανῆς».

(«Οι ναύατα μοις ήταν γεμάτοι μὲ τριήρεις καὶ μὲ τὰ ἔξαρτηματα ποὺ ἔχουν οἱ τριήρεις καὶ είχαν πλήρη ἔξοπλισμό»).

Θά πρέπει δέ οι νάνσταθμοι νά ήταν μεγάλοι όπως μεγάλα θάττηρεπε νά ήταν και τὰ ἐμπορικά λιμάνια, όπου συγκεντρώνταν ζωηροτάτη κίνηση. Ή 'Ατλαντίδια ἐπάνθρωνε ἀδιακόσια και χίλια, δηλαδή χίλια διακόσια πλοΐα. Τὰ ἐμπορικά λιμάνια ήταν τρία και πρέπει νά υπόθεσουν πάως κάθε κυκλική διώρυγα, ἀν δχι δῆλη, κατά τὸ μεγαλύτερο μέρος της, ἔχορητιμοποιόταν για λιμάνι.

διασκέψαντο δὲ τοὺς λιμένας ἔξω τρεῖς δύντας
χρήσματον ἀπὸ τῆς Θαλάσσης ἦσαν ἐν κύκλῳ
τείχος, πεντήκοντα σταδίους τοῦ μεγίστου
ρυροῦ τε καὶ λιμένος ἀπέχους πανταχῇ καὶ
πουνέλαιες εἰς ταυτὸν πόρο τὸ τῆς διώρυ-
γος στόιχος τὸ πόδις θαλάσσης.

(Άρια δὲ περνοῦσας κακέντας τὰ τρία λιμάνια, πού ήταν ἔξω ἀπὸ τῶν κεντρικὸς χερσαίου κύκλου (τὴν μητρόπολην), ἔνα τείχος, πού ήταν ὅληγρα τοῦ νησιοῦ, ἥρχιζε ἀπὸ τὴν θάλασσα καὶ ἀπέτιχε ἀπὸ παντοῦ καὶ ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν τὸ μεγαλύτερο κακά: εκκινεῖ τὸ μεγαλύτερο λιμάνι πενήντα στάδια καὶ τελείων στὸ ίδιο μέρος πού ἥρχιζε τὸ στόιμο τῆς διώνυσκας πόδες τὴν θάλασσα).

Βλέπουμε πώς τα λιμάνια ήταν τρία και δύο όφελόστοις λιμήνων ήταν στό έξωτερικό κυκλικό κανάλι. "Αν προσέξουμε τό κείμενο θά δούμε πώς και τα τρία λιμάνια εύρισκονταν έσωτερικά του τείχους που περιτριγύριζε όλο τό νησί και αφένταν άνοιγμα έκει όπου ήταν το στόμιο της εύθειας δύρωγας, αύτης που δόδινούσε στην άνοικτή θάλασσα.

οὐσιώδης στην αυτοκράτεια θα είναι.
Τούτο δή συνωφρεῖτο μὲν ὑπὸ πολλῶν καὶ
τυκνῶν οἰκήσεων, δὲ δὲ ἀνάπλους καὶ δὲ μέ-
γιστος λιγῆν ἔγειρε πλοιών καὶ ἐμπόρων,
ἀφικνουμένων πανταχόθεν, φωνὴν καὶ θύρω-
νον παντοπόντων κτύπον τε μεθ' ἡμέραν καὶ
εἰς τὰ νησῖδα ὑπὸ πλήγεισος παρεχομένων.
Μάζαν δέ πεπονισμένων μέσος θεραπείαν

(πασος στο περιεχισμον μερος τηγανηκαν ποτλα και πυκνωτισμένα σπιτια, η δε διαδρυγα και το μεγάλο λιμάνι ήσαν γεμάτα από πλοια και από έμπορους, που έρχονται απ' όλα τα μέρη, επειδή δε ήσαν πολλοί έκαναν μεγάλη φυσερία με τη φωνές τους, σύντομης περιθώνειας και τούς κρότους που δέσταζαν δηλα την ήμερα και την νύχτα).

Από τήν περιγραφή καταλαβαίνουμε πώς ή «διεισθήσ» έμπορική κίνηση συγκεντρώναται στόχευτερικό ύδατινο ετροχόνα, και στό δέξιων άπο τά τείχη τημήσα της μεγάλης, της εύθειας διώρυγας. Πάντως έδω η περιορισθεί θά-

πρέπει νὰ είναι ἐπηρεασμένη ἀπὸ τὴν εἰκόνα ποὺ ξύδιδε ὁ Πειραιᾶς μὲ τὴν κοσμοπολιτικὴ τῆς ἐποχῆς τοῦ Πλάτωνα κίνηση.

Κατά την περιγραφή τού Κριτία ή 'Ατλαντίδα δέν ήταν παρά ένα νησιώτικο όροπέδιο. 'Εξω ἀπό τὸ τεῖχος, ποὺ πιὸ πάνω περιγράφεται, ἐκτείνονται ἀπέραντος κάμποις, ποὺ διακόπτεται ἀπό τὰ δουνά ποὺ πειριγύριζαν τὴν πρωτεύουσα τοῦ νησιοῦ. Τὸν κάμπο τὸν περιέβαλε ἔνα τεράστιο χαντάκι, ὅπου κατάληγαν ἀλλὰ μικρότερα. Αὐτὰ χρησίμευαν γιὰ νὰ κατεβάσουν, ὅπως γίνεται σήμερα στὸ δάση τοῦ Καναδᾶ, τὴν ξυλεία μὲ τὴν φυσικὴ ροή τοῦ ρέματος.

Ἐπέρσα δὲ αὐτὸν σταδίους ἔκκειτον ἀπειλεῖν· ἡ δῆ τὴν τ' ἐκ τῶν δρόμων οὐλην κατέγγον εἰς τὸ θεῖον καὶ τὰλλα δὲ ωραῖα πλοῖας κατεκούσθαι, διάπλους ἐκ τῶν διπορώγων εἰς ἄλλα λήπας τε πλαγίας καὶ πρὸς τὴν πόλιν τελμόντες.

(¹Απειγε δὲ τὸ καθέ χαντάκι: ἀπὸ τὸ ἄλλο ἔκαπτο στάδια. Διὸ μέσου αὐτῶν τῶν κακα-
λίων κατέσχεψαν ἀπὸ τὰ θευνά τὴν ἐγκεί-
κι τραπεζόμην μὲ πλούσια τὰ ἄλλα προΐστο-
ντα στὴν Πολίτειαν, ἀφοῦ δέδιον ἀνοίγειν ἄλ-
λα πλάγια χαντάκια γιὰ νὰ συγκουνωνεῖ τὸ
ἄντα μὲ τὸ ἄλλο καθόδι καὶ μὲ τὴν Πολι-
τεία).

"Αναφέραμε ηδη δι το κράτος της 'Ατλαντίδας είχε ίχυρότατο ναυτικό, που ἀριθμούσε χιλιά διακόπτα πλοῖα. Για τὴν ἐπάνδρωση τοῦ πολυάριθμου αὐτοῦ στόλου προσέφεραν πρόπλωματα καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἔννεα βασιλεία τῆς νήσου. "Οπως εἶπαμε, η 'Ατλαντίδα είχε διαιρεθῇ σε δέκα βασιλεία, που ἐπὶ κεφαλής των ἦταν τα βασιλεῖα τοῦ πρωτότοκου υἱοῦ τοῦ Ποσειδώνα, τοῦ "Ατλαντα. Τὸ σχετικὸ δὲ κείμενο λέγει:

Τόν οὖν ήγειραν ἡνὶ τεταγμένον εἰς τὸν πόλεμον παρέχειν... νωτίας δὲ τέτταρας εἰς πλήρωμα διακοσίων καὶ χιλίων νεῶν».
(¹Ο κάθε, λοιπόν, ήγειρόντας είχε υποχρέωση να παρέχει γιατί τὸν πόλεμον... τέσσερες δὲ νωτίες για καθένα ἀπὸ τὰ χίλια διακόσια κατάστη).

Από τούς μετά τὸν Πλάτωνα συγγραφεῖς κναφέραμε καὶ τὸν Ποσειδώνιον, ποὺ πιστεύει στὴν θεωρία τοῦ Πλάτωνα. Τὸ ἐπόμενο καὶ σημαντικότερο στοιχεῖο εἶναι ἡ πληροφορία τοῦ Πρόκλου, σχολιαστῆ τοῦ Πλάτωνα, ποὺ ζήσης δῆμως τὸν Ε' μ.Χ. αἰώνα. Κατὰ τὸν Πρόκλο τὰ γραφόμενα στὸν «Τίμαιο» καὶ στὸν «Κριτία» τὰ ἔχει ἐπιβεβαιώσει καὶ ὁ Κράντωρ (^{Γ'} π.Χ. αἰώνας). Αὐτὸς ἐπισκέψθηκε τὴν Ἀγύπτῳ, ἐπήγει στὴν Σαΐδα καὶ ἦδε μὲ τὴν συντροφιὰ τῶν λερέων τις στῆλες, τοὺς ἔφεραν τὶς ἐπιγραφές μὲ τὴν ἱστορία τῆς Ατλαντίδας. (Th. Moreux, *«L'Atlantide»*, Paris, 1924). «Ἄς σημειωθῇ, δtti ὁ Κράντωρ ἔτιναν ὁ πρώτος μελετήτης καὶ σχολιαστής τοῦ Πλάτωνα. Ἔργα του δῆμως δὲν περισσά-
καν.

‘Η ύπόθεση της ‘Ατλαντίδας προκάλεσε ένα δεύτερο «όμηρικό» ζήτημα, γύρω από την μπαρχή της. Θετική απάντηση στο έρώτημα

ποὺ στὸν καθένα μας γεννιέται, ἀν δηλοδή
ἡ Ἀτλαντίδα εἶναι ἀποκύμα τῆς φαντασίας
τοῦ Πλάτωνος ἡ ἀν ὑπῆρξε ποτὲ πραγματι-
κά, δὲν φαίνεται πώς μπορεῖ ἀκόμη νὰ δοθεῖ.
Και ἡ μία και ἡ ἄλλη ἀποφή ἔχουν τοὺς ὑ-
ποστρικτές των.

Πρώτος ὁ 'Αριστοτέλης ἀρνήθηκε τὴν ὑπαρξην τῆς πραγματικῆς 'Ατλαντίδας μὲ τὴν φράση ποὺ παραβέσαμε ἀδ πλάσας αὐτην ἡφάντισεν, ἀς δ ὁ ποιητης τὸ τοῦ 'Αρχαίων τείχος. Οἱ ἀρνούμενοι τὴν ὑπαρξην τῆς 'Ατλαντίδας ἰσχυρίζονται ὅτι ἡ ἡπειρος αὐτή εἶναι πλάσμα τῆς φαντασίας τοῦ Πλάτωνα, ποὺ τὴν δημιουργησε γιὰ νὰ ἐφαρμόσει στὸ κράτος της τοὺς νόμους καὶ τὶς ἀρχές του. "Ενα δὲ ἀπὸ τὰ πλέον πειστικὸ ἐπιχειρήματα, εἶναι ὅτι «ἡ ἀρχαιότης δὲν μᾶς διδεῖ κανένα σποιχέιον περὶ τῆς ὑπάρχεως τῆς νήσου, τὸ ὅποιον νὰ μὴ προέρχεται ἀπὸ τὸν Πλάτωνα». (Εἰσαγ. εἰς 'Τίμαιον' Ἐκδ. Ζαχαροπούλου).

Είναι ἀλήθεια, διτί είναι δύσκολο νά πι-
στέψει κανένας ὅλα ὅσα γράφει ὁ Πλάτωνας.
Παρουσιάζει τὴν Ἀτλαντίδα σὰν ἓνα γεωμε-
τρικὸ σχῆμα, ποὺ τὸ συνθέτουν πέντε ὄμοι-
κεντροῦ κύκλοι, ποὺ συνδέονται μὲ τὸ κέντρο
—τὴν Ἀκρόπολη— μὲ κανάλια -ἄκτινες. «Ἐ-
πειτα τὰ πάχη τῶν ἐτροχῶν (τῶν ζωῶν-
κύκλων) είναι ἐπίσης συμμετρικά. Ἀμα δού-
με τὸ σχεδιάγραμμα ποὺ ἔκανε ὁ Π. Καμπα-
νάκης (Ἐγκυρ. Πυροσύνη «Ἀτλαντίς») μὲ βά-
ση τὶς περιγραφές τοῦ Πλάτωνα μένουμε κα-
τάπληκτοι απὸ τὴν τελειότητα τοῦ γεωμετρι-
κοῦ σχεδίου. Ἐκτὸς αὐτῶν τὰ ἔργα ποὺ εί-
χαν γίνει ἀπάνω στὴν Ἀτλαντίδα ἀπαπού-
σαν πολὺ ψηλό ἐπίτεδο τεχνικῆς μορφώσε-
ως. Ὑπῆρχε αὐτό στα 9.500 π.Χ.; Είχαν τό-
τε κατοικίδια ζῶα τὴν εύπυχια νά δροσί-
ζωνται σὲ χωριστές δίκες τους «πισίνες»;

ζωντανά σε χωριστές οικίες τους [ποινιάς]. Την υπαρξή, δύμως, της 'Ατλαντίδας άναμεσα στόν 'Ατλαντικό ωκεανό ύποστηριζουν πολλοί ξένοι και "Ελληνες νεώτεροι συγγραφεῖς". Παρατάσσεται άπο τούς ύποστηρικτές σειρά δόλολητη άπο έπιχειρίματα πού, δποδεικνύουν τὴν υπαρξή τῆς ἀτλαντικῆς ἔκεινης ηγήσου. Π.χ. εύρεθκην ύπόλοιπα λάδας που ἔχουν γιαλίνη μορφή, πράγμα που σημαίνει πώς ή λάδας ξεχύθηκε σὲ έπιφάνεια ξηρᾶς κι' όχι σε θυβά θάλασσας, δόπτε θά είχε μορφή κρυστάλλινη. "Η ότι τὰ ποτάμια τῆς 'Αμερικῆς ἔχουν κοίτες, πού προχωρούν στοὺς βυθούς τῆς θάλασσας, πράγμα που σημαίνει πώς κάποτε οι ἀκτές τῆς 'Αμερικῆς κατακρημνίσθηκαν και αύτὸν σενθη μὲ τὸν καταποντισμὸν τῆς 'Ατλαντίδας. 'Ο δικός μας Φωκίων Νέοργιος προσθέτει, ότι σ' ὡρισμένους βράχους παρατηροῦνται σὲ ψηλά μέρη τρύπες, που ἔχουν κάποτε 'ελιθοφάγας ζῶα θαλασσινά. Αὐτὸ δοφείλεται στὸ γεγονὸς ότι κάποτε τὰ νερά τῆς Μεσογείου ύποχωρήσανε πολὺ και αύτὸ έγινε, όταν ἔσφανισθηκε τὴ 'Ατλαντίδα.

Φαίνεται πώς οι ιερεῖς τῆς Νησίθ στὴν Σαΐδη τῆς Αιγύπτου είχαν πραγματικά στὴν διάθεσή τους ἐπιγραφές ποὺ ἀναφέρονται στὸ Κράτος τῶν Ἀτλάντων. Δὲν ἔχουμε δὲ λόγον μὴ πιστεύουμε δτὶ τόσον ὁ Πλάτων ὅσ-
σον καὶ ὁ Πρόκλος, ὁ πρώτος μαρτυρῶντας γιὰ τὸν Σόλωνα καὶ ὁ δεύτερος γιὰ τὸν Κράτωρα, ἐλεγον τὴν ἀλήθεια. Δὲν βλέπουμε δὲ γιὰ ποιὸ λόγο ὁ Πλάτωνας θὰ ἔβαζε στὸ στόμα τοῦ Κοιτία:

περίπου του κριτικού:
«Ταῦτα δὴ τὰ σημαντικά (οἱ αγριειώσεις ποὺ
κρατοῦσσε ὁ Σόλων θεαν τοῦ ἀφηγούοντο τὴν
Ιστορία τῆς 'Ατλαντίδος οἱ Αἰγύπτιοι) παρὰ
τῷ πάππῳ εἶχαν καὶ ἔστι πάρ' ἐμοὶ».

Γιά να γίνει πεπτούς; 'Αλλ' αν έφευρε πήγ 'Ατλαντίδα χάριν τών νόμων του γιατί διαθέτει τό μεγαλύτερο μέρος τού 'Εκριτίας-επετομερειακές περιγραφές παρά γιατί πίστευε —άυτός τουλάχιστον— στήν υπαρξη της 'Ατλαντίδας και στίς σχετικές πηγές;

Νεώτερες, πάντως, μελέτες ξανάφεραν τὸ πρόδηλημα τῆς Ἀτλαντίδας στὴν ἐπικαιρότητα, μὲν πρόθετη νὰ ἀποδειχθῇ ἡ ὑπαρξὴ της. Τώρα δὲ τελευταὶ ὑποστηρίζεται ἡ ἀποψή, διτὶ ἡ θρυλικὴ ήθσος εὐρισκόταν στὸ Ἀγύιο καὶ ἡ καταστροφὴ της προκλήθηκε ἀπὸ τὴν ἔκρηξη τοῦ ήφαιστείου τῆς Σαντορίνης. Κατά τοιούτου μία ἀποψή η Ἀτλαντίδα ταυτίζεται μὲν τὸν Κρήτην προϊστάμενον μερέν.

Ναυτικοί έπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,
ἀπὸ Πρίντεζη κάθε Κυριακὴ στὶς 2 μ.μ.
επατ' εὐθεῖαν διὰ Πειραιᾶ. Ὁργήστορα. Πισίνα. Μπάρο.

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

ΤΟ ΛΙΑΝ ΥΨΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΑΧΡΗΣΤΕΥΕΤΑΙ Η ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς εἰς κάθε ἐπιχείρησιν, ἀποτελεῖ τὴν βάσιν ἀναπτύξεως τῆς. "Οταν, μὲ χίλια δάσανα καὶ στερήσεις, κατορθώσῃς νὰ ιδρύσῃς κάποια διομήχανία—οἰανδήποτε— καὶ τὸ είδος ποὺ παράγεις στοιχίζει πιὸ ἀκριβό ἄπο ὅσο πωλεῖται εἰς τὴν διεθνή ἀγορά, σύτο θὰ πῆ πως ἡ διομήχανία σου δέν στέκει καλά καὶ πρέπει, χωρὶς πολλὰ λόγια, ἡ νὰ κλείσης τὸ μαγαζί, ἡ νὰ φροντίσης μὲ κάθε θυσία, νὰ μειώσῃς τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς, ἡ νὰ καταστῇ δάρος τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. Αὐτὸς εἶναι ὁ γενικός κανόν. Κάτι τὸ παρόμιο συμβαίνει καὶ μὲ τὴν ἀλιευτικὴν μᾶς διομήχανία. 'Αρκετὰ εἴπαμε καὶ γράψαμε ἐπὶ σειράν ἔτῶν. Φθάσαμε πλέον εἰς τὸ σημεῖον νὰ λέμε σήμερον καὶ νὰ γράψουμε τὰ πράγματα πιὸ ὄμα, πιὸ σκληρά. "Η θὰ κλείσουμε τὸ μαγαζί καὶ ἂν δέν τὸ κλείσουμε θὰ κλείσῃ μόνο του, ἡ θὰ συμμορφωθοῦμε, θέλοντας καὶ μή, πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονάς τῆς παραγωγῆς. Μέσος δροῦ δὲν ὑπάρχει.

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μας, ἀναφερόμενοι εἰς τὸ υψηλὸν κόστος παραγωγῆς τῶν ἀλιευμάτων μᾶς, ἔγραψαμε μεταξὺ ἀλλῶν, ὅτι τὸ Ἑλληνικό ψαράδικο εἶναι τὸ πιὸ ἀκριβό τοῦ κόσμου εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, δὲν ἔχει συναγωνιστὴν ἵκανότητα ἔναντι τῶν ἔνοντων καὶ ὡς ἐκ τούτου συντόμως θὰ ἀχρηστευθῇ. Εἰς ἐπίρρωσιν, φέρμεις ὡς παράδειγμα τὸ κόστος παραγωγῆς τῶν ἔνοντων ψαράδικων ποὺ δὲν ὑπερβαίνει τὰς 5 ἔως 6 δρχ., τὸ κιλό, τὸ ιαπωνικὸ μὲ τὴν πιὸ χαμηλὴ τιμὴ καὶ τὸ ἀμερικανικὸ μὲ 7,50 δρχ. τὴν πιὸ ἀκριβή. 'Ἐν συγκρίσει, τὸ Ἑλληνικό ἔχει μέσον δροῦ παραγωγῆς 8½ δρχ., τῶν πλοίων μὲ σάφωρα δισχείριστιν καὶ 10½ ἔως 12½ ἔκεινων ποὺ ἐπιθεράπυνται μὲ περιπτάς δοπτάνας. 'Εξ ἀφορμῆς λοιπόν, τῶν δσω ἔγραψαμε, μᾶς ἔρωτον ἐπιμόνως καὶ ζητοῦν νὰ πληροφορηθῶμεν, πῶς καὶ πόθεν συνάγομεν τὰ συμπεράσματα αὐτᾶς καὶ δάσαι ποιῶν στοιχείων κατατάγομεν εἰς τοὺς ὑπόλογοι σμούς μᾶς. 'Εδηλώσαμεν ἔξι ὑπαρχής, ὅτι δόνματα πλοιοκτητῶν καὶ πλοίων δὲν ἐπιτρέπεται νὰ δώσωμεν. Δυνατόν, ὅμως, νὰ ἱκανοποιήσωμεν τὴν ἀπορίαν τῶν ἐνδιαφερομέ-

νων, παρέχοντες ἀκριβῶς ἀριθμούς διὰ συγκεριμένα κονδύλια δαπανῶν.

"Ἐπειδὴ τὰ γενικὰ ἔξοδα τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων εἶναι ἀνάλογα μὲ τὸ μέγεθος τῶν, διὰ νὰ ἔχωμεν ἀκριβὴ εἰκόνα τῆς καπασιτάσεως πρέπει νὰ δισχαράσωμεν τὰ ἐλληνικὰ ψαράδικα κατὰ μεγέθος καὶ ἵκανότητα παραγωγῆς. Οὕτω, ὁ ἀλιευτικὸς μᾶς στόλος (ὑπερπόντιος ἀλιεία), ἀποτελεῖται: 'Απὸ δώδεκα ψαράδικα ἵκανότητος ἐναποθηκεύεσσας 160 ἔως 220 τόν. Ιχθύων κατεψυγμένων. Αὐτὰ τεθεοῦνται τὰ πιὸ μικρὰ ποντοπόρα ψαράδικα καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς παραγωγικά, παραμένοντα εἰς τὰ ἀλίπεδα διὰ νὰ ἐφοδιάζουν τὰ μεγαλύτερα. 'Αμέσως καπόπιν ἔρχονται τὰ μεσαῖα, τὰ δόπια εἶναι καὶ τὰ περισσότερα (15 - 17), μὲ αὐτὰ ποὺ μετασκεύαζονται, μὲ ἵκανότητα ἐναποθηκεύεσσας 260 ἔως 320 τόνων ιχθύων. Εἰς τὴν τρίτη σειράν ἔρχονται τὰ μεγάλα πρώην μπακαλιαράδικα, τὰ διαρρυματένα ἐπιτυχῶς εἰς ψαράδικα - ψυγεῖα. Διασθέτομεν ἔνδεκα πλοία, ἐκ τῶν δόπιων τὰ δόκτω εἶναι πρώην γαλλικά μπακαλιαράδικα καὶ τὰ ἄλλα εἶναι τὸ «Εὔαγγελίστρια IV», τὸ «Ἀθηνᾶ» καὶ τὸ «Ἄγ. Φωτεινή». Τὰ σκάφη αὐτὰ δύνανται νὰ ἐναποθηκεύσουν ἀπὸ 450 ἔως 600 τόνους κατεψυγμένων ιχθύων. Εἰς τὴν τετάρτην σειράν ἔρχονται τὰ μεγάλα ψαράδικα - ἐργοστάσια, ἐκ τῶν δόπιων δύο σκάφη, τὸ «Ρέα» καὶ τὸ «Θέτις», εύρισκονται ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὰ ὑπόλοιπα δὲ σκάφη τῆς παραγγελίας τοῦ κ. Φραγκίστα θὰ μᾶς παραδοθῶν συντόμως. Εἰς τὴν πέμπτην σειράν ἔρχονται 4 ή 5 πλοῖα - ψυγεῖα διὰ τὴν μεταφορὰν ιχθύων.

Αὐτὴ εἶναι ή δύναμις τοῦ ἀλιευτικοῦ μᾶς στόλου καὶ οἱ ἀριθμοὶ ποὺ ἐδόσαμεν διὰ τὸν μέσον δροῦ τοῦ κόστους παραγωγῆς, ἀφορούν τὴν δευτέρων καὶ τρίτην κατηγορίαν ψαράδικων, δηλαδὴ τὰ μεσαῖα ποὺ εἶναι τὰ περισσότερα καὶ τὰ μεγάλα. Εἰς αὐτοὺς τοὺς ἀριθμούς δέοντα νὰ στηριχθῶν διὰ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς μᾶς, αὐδομειούντες τούτους σύμφωνα μὲ τὸ μέγεθος ἐκάστου πλοίου. Τὰ κυριότερα κονδύλια δαπανῶν διὰ μίαν τριμηνού ἀλιευτικὴν ἔξορμησιν εἶναι τὰ ἔξης:

λιστρα τοῦ πλοίους καὶ ἀπόσθεσις κεφαλαίου. Ψυκτικοὶ θάλασσαι, ἀλιευτικὸς ἔξοπλισμός, συντήρησις σκάφους, ἔξοδα συσκευασίας, ἔξοδα γραφείου, ἐκφόρτωσις ἀλιευμάτων, δαπάναι προσεγγίσεως, ἐκτελωνισμός, ιστρικὴ περιθαλψις, διόδια, καὶ διάφορα ἄλλα. 'Εκ τῶν κονδύλων τούτων, τὸ σπουδαιότερον καὶ ἐπαχθέστερον συνάμα, ποὺ πρέπει διποσδήποτε νὰ ἀναθεωρηθῇ ριζικῶς, εἶναι τὸ τῆς μισθοτροφοδοσίας, διότι —δεὶς μὴ τὸ ἀποκύπωται— ἀλιεία κατὰ κυριολεξίαν καὶ μάλιστα ὑπερπόντιος ἀλιείας διαρκεῖας, μὲ μηνιάτικο... δὲν ἔφαρμόζεται εἰς κανένα μέρος τοῦ κόσμου. Τὸ ὀνταχρονιστικὸν αὐτὸν σύστημα ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων δι' ἀλιείσιν, εἶναι ἡ αἰτία ποῦ τόσον ὑψηλοῦ κόστους παραγωγῆς, ποὺ ἀχρηστεύει τελείως τὰ ποντοπόρα μας ψαράδικα.

* * *

Μία μικρὰ σύγκρισις μεταξὺ τοῦ μισθοῦ κατά μῆνα, τῆς μεθόδου ποὺ ἔφαρμόζεται εἰς τὰ ποντοπόρα ψαράδικά μας καὶ τῆς ἀμοιβῆς μὲ ποσοστά, ὡς αὗτη ἔφαρμόζεται εἰς ὅλας τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλιεύσιν χώρας, πειθεὶ καὶ τὸν πλέον ἀδαπή περὶ τὰς ἀλιευτικὰ ζητήματα καὶ τὸν διαφορίζει συνάμα, πρός ποιάν πλευράν πρέπει νὰ στραφῶμεν διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ ἡμεῖς χαμηλὸν κόστος τῆς παραγωγῆς μας.

ΜΙΣΘΟΣ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ: ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ: "Ολοι οι ἀνδρες πληρώνονται μὲ μηνιάτικο. 'Απεδείχθη, δῆμως, ἐκ τῆς χρήσεως, διότι τὸ μισθολόγιον αὐτὸν εἶναι πελείων ἀκατάλληλον διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιεύσιν μακράς διαρκείας. Διότι οἱ ἀνδρες ἔχονται κατὰ νοῦν διὰ μισθοῦ τρέψεις, καὶ ὅτι «μῆνας μπαίνει μῆνας γναίνει», θὰ πληρωθῶν ὑπωσδήποτε, ἀδιαφοροῦν διὰ τὴν παράστασιν τῆς ἀλιευτικῆς ἔξορμήσεως. 'Εργάζονται μὲ κάποιαν μακαριότητα, δρίσκους πολὺ εὐκόλα δικαιολογίες γιὰ τὴν κακοκαίρια, τὰς μικροσαδιθεσίας, τὸ φαγητόν, πρὸ πάντων δὲ τὴν ΑΨΑΡΙΑ, τὸ αἰλούρι παραμύθι καὶ ἀρσιώνων τὰ ὠράρια τῶν καλάδων (βλέπε διάφορεις τῆς ἔξορμήσεως καὶ μέτρησης τῆς καλάδες). "Ας σκαλώσουμε γιὰ λίγο, ἐπὶ τοῦ σπουδαιού τούτου θέματος.

CULLEN STEVEDORING COMPANY LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

GREAT LAKES - ST. LAWRENCE - MARITIMES

GRAIN LOADING A SPECIALITY

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

Ποιός καθώρισε είς τὴν Ἑλλάδα τὴν διάρκεια τῶν ἀλιευτικῶν ἔξορμήσεων εἰς 100 ἔως 120 ἡμέρας; Κατὰ πούσα λογικήν καὶ βάσει τίνων τεχνικῶν ἐπὶ τῆς ἀλιείας κανόνων, σπουδαίας, διατήρησας ἀποδεδειγμένων, διτὶ ἔνας καλὸς Skipper —καπετάνιος— ψωράς— δύναται νὰ γεμίσῃ τὰ ἀμπάρια τοῦ πλοίου του μὲ ψάρια ἐπτὸς 60 ἢ 70 ἡμερῶν; Ἡ ἀρχὴ ἔγινε ἀπὸ τοὺς «ἀτζανῆς» καὶ τὸ κόλπο τῆς ἀργοπορίας ἡρεσεις εἰς τοὺς ἄνδρας, λόγω τοῦ μηνιάτικου ποὺ τρέχει. Γιατὶ νὰ διασθοῦν, ἀφοῦ ἡ ἀργοπορία ὑπάγεται σήμερον εἰς τὰς «εἰκόνας» καὶ τὸ κόλπο τῆς ἀργοπορίας ἡρεσεις εἰς τοὺς ἄνδρας, λόγω τοῦ μηνιάτικου ποὺ τρέχει. Γιατὶ νὰ διασθοῦν, ἀφοῦ ἡ ἀργοπορία ὑπάγεται σήμερον εἰς τὰς «εἰκόνας» καὶ τὸ κόλπο τῆς ἀργοπορίας ἡρεσεις εἰς τοὺς ἄνδρας, λόγω τοῦ μηνιάτικου ποὺ τρέχει. Γιατὶ νὰ διασθοῦν, ἀφοῦ ἡ ἀργοπορία ὑπάγεται σήμερον εἰς τὰς «εἰκόνας» καὶ τὸ κόλπο τῆς ἀργοπορίας ἡρεσεις εἰς τοὺς ἄνδρας, λόγω τοῦ μηνιάτικου ποὺ τρέχει. Γιατὶ νὰ διασθοῦν, ἀφοῦ ἡ ἀργοπορία ὑπάγεται σήμερον εἰς τὰς «εἰκόνας» καὶ τὸ κόλπο τῆς ἀργοπορίας ἡρεσεις εἰς τοὺς ἄνδρας, λόγω τοῦ μηνιάτικου ποὺ τρέχει.

Πρέπει, δημος, ἐξ ὑπαρχῆς νὰ διεκθαρίσωμε κάποιο σημεῖο, διτὶ γράφουτες καὶ ὑποστηρίζοντες τὴν ἀλλαγὴν τοῦ τρόπου ἀμοιβῆς τῶν ἀλιέων, δὲν ἔχομεν κατὰ νοῦν τὴν μειώσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν. Τούντιον, μὲ τὸν ἐκσυγχυτισμὸν αὐτῶν, τὰ κέρδη των θὰ αύξηθοῦν, διότι θὰ πραγματοποιούν περισσότερας ἔξορμήσεις τὸν χρόνο, θὰ κομίζουν περισσότερα φάρια καὶ τὰ ποσοστά των θὰ είναι ἀνάλογα. «Ἀλλωστε, ἔνας πρόχειρος λογαριασμὸς ἡμπορεῖ νὰ τοὺς ἐνημερώσῃ ἐπὶ τῆς διαφορᾶς ποὺ θὰ προκύψῃ πρὸς ὅφελός των.

ΑΜΟΙΒΗ ΜΕ ΠΟΣΟΣΤΑ: «Ἡ μέθοδος αὐτῆς διατίζεται κυρίως εἰς τὴν συνεργασίαν τοῦ ἐφόπλιστον καὶ τῶν πληρωμάτων. Ὁ ἐφόπλιστής δάζει τὸ καράβι καὶ τὰ πληρώματα τὴν δουλειά. Ἀπεδείχθη, διτὶ ἡ σχολὴ αὐτὴ είναι ἡ καλυτέρα, διὰ τὴν ἀκριβοδικίαν ἀμοιβὴν τῶν ψωράδων. Μερίδιον ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως γυρεύει ὁ Ἱάπων φαράς, διτὶς ἔχει ἐπίγνωσιν τῆς Ικανότητός του. Ποσοστά ἐπὶ τῆς παραγωγῆς θέλει ὁ Νορβηγός γιὰ τὴν ρέγγα, ποσοστά ἐπὶ τοῦ ἀλιεύματος θέλει ὁ «Ἀγγλος Skipper» γιὰ δύο πόληρωματα. Τὸ ίδιο ζητεῖ καὶ ὁ Γάλλος γιὰ τὸν δακαλάριο, δὸ Πορτογάλος γιὰ τὴν σαρδέλλα, ὁ Ἰσπανός γιὰ τὴν πεσκάδα του, ὁ Καναδός γιὰ τὸν σολομό, ὁ Ἀμερικανός γιὰ τὸν τόνο, ὁ «Ἐλλην» γιὰ τὸ γρί - γρί κ.ο.κ. Κοντολογής, δηλοὶ ψωράδες προτιμούν νὰ πληρώνωνται μὲ ποσοστά ἐπὶ τῆς παραγωγῆς. Ἡ μέθοδος αὐτῆς πληρωμῆς, είναι ἀσφαλέστερη καταλληλότερα διὰ τὴν ἀλιευτική διοικησίαν, διότι ὁ φαράς, ὁ διποίος ὡς ἐτοῦ ἔργου του είναι ριψοκίνδυνος, μοιρολάστηρς καὶ ἀπληστός, θέλων νὰ καρπωθῇ τὸ μέγιστον τοῦ ποσοστοῦ ποὺ τοῦ ἀναλογεῖ, προσπαθεῖ μὲ κάθε τρόπο καὶ μὲ τὰς δυσμενεστάρες ἀκόμη καιρικάς συμθήκας, νὰ ἀποδώσῃ περισσότερον ἀλιέων, διὰ νὰ ἐπαυξήσῃ τὸ μερίδιό του.

Μία ἐμπειριστατωμένη ἔρευνα εἰς τὸ τί γίνεται ἀλλοῦ, ἀπέδειξεν διτὶ, εἰς τὴν μέθοδον ταύτην ὁ φείλεται, κατὰ μέγια μέρος, τὸ χαμηλόν κόστος

παραγαγούσης εἰς τὴν ἀλιευτικήν ἔξορμήσεως θὰ ἐσπρίζετο εἰς τὴν «Ἐλέω Θεού» ἐπιτυχίαν καὶ οἱ ἄνδρες θὰ είχαν πρόχειρη τὴν δικαιολογία τῆς ΑΨΑΡΙΑΣ, τῆς κακοκαρίας καὶ τὸ τετριμένο παραμύθι διτὶ περίμεναν μέρα μὲ τὴν ἡμέραν νὰ καλυτερψθῇ ὁ καρόδις καὶ νὰ ἴσυχασθῇ ἡ θάλασσα, γιὰ νὰ γεμίσουν τὰ ἀμπάρια καὶ νὰ ἐπιστρέψουν! Αὔτα δὲν συμβαίνουν ποτέ, διτὸν ἡ ἀμοιβὴ τῶν ψωράδων γίνεται μὲ ποσοστά ἐπὶ τοῦ ἀλιεύματος, ὃ που θὰ τεχνικὴ κατάρτισις παίζει προέχοντα ρόλον καὶ ὁ παράγων τῆς ικανότητός των δεσπόζει καὶ θ' ὅλην τὴν ἀλιευτικὴν ἔξορμησιν. Πώς, δημος, ἔφαρμόζεται καὶ διεκπεραιώνεται ἡ ἀμοιβὴ τῶν πληρωμάτων μὲ ποσοστά; «Ολαιοι χώραι, ὅπους ἡ ἀλιεία είναι προηγμένη καὶ ἡ ιχθυοπαραγωγὴ είναι μεγάλη, ἔχουν ἕνα ιδιαίτερο τρόπο διαχωρίσεως καὶ διασθαμίσεως τῶν ποσοστῶν. Αἱ εύρωπας ταΐσκαι ἔχουν τὸν καλύτερο τρόπο ἀμοιβῆς μὲ ποσοστά, ποὺ μοιραίως καὶ ἀντιποτέρευτος πρέπει νὰ ἔφαρμοιθῇ τὸ παχύτερον καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ιδού τώρα πῶς ὑπολογίζονται τὰ ποσοστά:

Ἐπὶ τοῦ ὀλικοῦ ἀλιεύματος, κατόπιν τῆς πωλήσεως του εἰς τὴν ιχθυαγοράν (τὸ χρηματιστήριον τῆς ἀλιεύσις), είπει κατόπιν ιδιαίτερας συμφωνίας, τοῦ καθορισμοῦ ἐνὸς συμβατικοῦ τιμήματος ἀσφαλείας (ὁ πλοϊοκτῆτης ἀνταλματίνει τὴν εὐθύνην), καθιερώθη ἡ αφαιρούνται 30% διὰ τὸ πλοίον καὶ τὰ γενικά του ξέδα. Ἐπὶ τῶν ὑπόλοιπων 70%, τὸ πληρωματικό δικαιούνται νὰ λάβη, κατόπιν συμφωνίας, ἔνα ποσοστὸν κυμαίνομένον ἀπὸ 25 ἔως 35% σύμφωνα μὲ τὰς περιπτώσεις, περιστάσεις καὶ τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου. Τὸ ποσοστόν αὐτὸν μοιράζεται μεταξὺ τοῦ πληρώματος μὲ ἕνα ιδιαίτερο ὑπολογισμὸν καθιερωμένο εἰς τὰς ἀλιευτικὰ κέντρα, ποὺ ικανοποιεῖ πληρέστατα ὅλους τοὺς ἀνδρας. Εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐπειδὴ δὲν ὑπάρχει ὡς θεσμὸς τῆς ιχθυαγορᾶς κατὰ τὸ γράμμα καὶ πνεῦμα τῶν Ἐυρώπη τοιούτων, η διαχείρισις τῶν ἀλιευμάτων πρὸς διεκδικούσιν τοῦ διακανονισμοῦ τῶν ποσοστῶν δύναται νὰ διεκπεραιωθῇ ὡς ἔχεις. Πρώτον: Μεγαλεπτοροί μὲ οἰκονομικήν εύωστοιν ἀγοράζουν, κατόπιν διαγνωστικοῦ, τὸ ἀλιεύματα. Δεύτερον: «Ἡ Πολιτεία, ὅπως καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ σίτου, τῆς στοφίδος, τοῦ βάμδακος καὶ ὅλων προϊόντων, ἀγοράζει, συγκεντρώνει καὶ διαθέτει τὰς ἀλιεύματα, ιδρύουσα ἀυτότελες ὀργανισμούς. Τρίτον: «Ὁ πλοϊοκτήτης παραγωγός, δύναται νὰ κρατήσῃ τὸ ἀλιεύματα διάλογοιασμὸν του καὶ νὰ θεωρῇ ὡς ἀγοραστής. Τέταρτον: Διάφοροι ιχθυεπόρων ἡ κανονισμοὶ, διορθώνονται ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν, δύναται νὰ ἀγοράσουν τὰς ἀλιεύματα καὶ νὰ τὰ ἐναπόθικεσσον εἰς τὰ ψυγεῖα των. Οπωσδήποτε, θὰ εύρεθῇ ἡ κατάλληλος λύσις διὰ νὰ διεκθαρίσῃ ἡ διάδεσης τοῦ ἀλιεύματος, ἔστω καὶ τυπικῶς, διὰ νὰ ὑπολογισθοῦν τὰ ποσοστά τοῦ πληρώμα-

τος καὶ νὰ μὴ ύφισταται οὐδεμία ἐκκρεμότης ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο. Ἡ φορά πῶν πραγμάτων, θὰ μᾶς ὀδηγήσῃ βαθμὸν εἰς καλυτέρας ἐπιλύσεις τοῦ προβλήματος.

* * *

Εύνότον εἶναι, διτὶ διὰ νὰ γίνη ἀποτόμως μία ποιαύτη ἀλλαγή, νὰ ξεφύγωμεν ἀπὸ μία συνήθεια καὶ νὰ πεταχθούμε σε μία ἀλλη, ὅπως εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς ἀλλαγῆς πρόπτου ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων, θὰ δημιουργηθοῦν διάφοροι ἀνωμαλίαι, ἔως ὅτου στρώσῃ ἡ κατάστασις. Πάντως, ἐφ' ὅσον υποχρεωτικῶς πρέπει νὰ ὑποστούμε τὴν μεταρρύθμισιν, ἀς γίνη μία δράση ἀρχήτερα, η ἀλλαγὴ γιὰ νὰ ἴσυχαστούμε. Ἡ συνέχισις τῆς ἰδίας καταστάσεως δὲν είναι δυνατή, διότι ὡς προείπομεν, ὀδηγεῖ εἰς πλήρη καταστροφὴν τῆς ὑπερπόντιου ἀλιεύσιας.

Καὶ τώρα, δις δοκιμάσωμεν ἔνα συγκριτικὸν ὑπολογισμόν, μεταξὺ τοῦ μισθολογίου, ὡς τοῦτο ἔφαρμόζεται εἰς τὰ ψωράδικα μας στήμερον καὶ τῆς ἀμοιβῆς των μὲ ποσοστά. Ἡ σύγκρισις θὰ διαφωτίσῃ πληρέστατα τοὺς ἔνδιαφερομένους. Ὡς παράδειγμα θὰ λέωμεν πρὸς 12 δρ., τὸ κιλὸν 3.600.000 δρ., ἐκ τῆς πωλήσεως. Ἀφαιρούμενου ποὺ 30% διὰ τὸ πλοίον, θὰ ἀπομείνουν 2.520.000 δρ. ἐπὶ τῶν ὅποιων τὸ πλήρωματικό ποσοστόν 300 τόννων διὰ κάθε ἔξορμησιν, ὑπολογίζοντες τιμὴν πωλήσεως τούλαχιστον 12 δραχμάς τὸ κιλὸν κατά μέσον δρον. Οὕτω, διὰ 300.000 κιλῶν, θὰ ἔχουμεν πρὸς 12 δρ., τὸ κιλὸν 3.600.000 δρ., ἐκ τῆς πωλήσεως. Ἀφαιρούμενου ποὺ 30% διὰ τὸ πλοίον, θὰ ἀπομείνουν 882.000 δρ. διὰ τὴν ἔξορμησιν, τὰς όποιας θὰ μοιρασθῇ διλό τὸ πλήρωματικό. Γιὰ τὴν μοιραστικήν θὰ ἀσχοληθύνουμε μὲ μεγαλύτερες λεπτομέρειες εἰς ἔνα ἄλλο σημείωμα: «Οπωσδήποτε, τὸ ποσοστὸν τῶν 882.000 δρ. ἀποτελεῖ κέρδος σημαντικό, τὸ διποίον κατ' ούδεναν πρότον θὰ ήδυνατο νὰ κερδίσῃ τὸ πλήρωματικό, πληρωνόμενο μὲ τὸ σύνθετον μισθολόγιον. Ὁ λογαριασμὸς είναι ἀπλούστατος καὶ κάθε ἐνδιαφερόμενος δύναται νὰ τὸν ἐλέγῃ διὰ νὰ καταποτισθῇ.

Τὸ ἔναν δῶν σημαντικό ποσοστόν τῶν 882.000 δρ. ἀποτελεῖ κέρδος σημαντικό, τὸ διποίον κατ' ούδεναν πρότον θὰ ήδυνατο νὰ κερδίσῃ τὸ πλήρωματικό, πληρωνόμενο μὲ τὸ σύνθετον μισθολόγιον. Ὁ λογαριασμὸς είναι ἀπλούστατος καὶ κάθε ἐνδιαφερόμενος δύναται νὰ τὸν ἐλέγῃ διὰ νὰ καταποτισθῇ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :
“ΟΛΥΜΠΟΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARBANITIDΗΣ & ΣΙΑ
ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4
ΤΗΛΕΦ. 237.671/6
ΤΕΛΞ 136
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 477.940
ΤΕΛΞ 5522

Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν, Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Ακτοπλοϊκῶν
Εἰσιτηρίων
'Αποστολαὶ πληρωμάτων
Ναυτικαὶ 'Εργασίαι

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

καὶ νὰ ἔξευρῃ NEON ΦΟΡΕΑ, διὰ τὴν μεγάλην αὐτῆν ἀλιευτικὴν ἐπέκτασιν. Σημειωτέον, ὅτι αἱ οἰκονομίαι ποὺ θὰ προκύψουν ἀπό τὴν ὡς ἄνω ἀλλαγὴν τοῦ τρόπου πληρωμῆς τῶν ἀνδρῶν, θὰ εἶναι ἀμέσως αἰσθηταί, σύντος ὥστε ἄρδην θὰ μετατραπῇ ἡ κατάστασις ἐπὶ πὰ βελτίῳ. "Οταν εἰς τὸ κονδύλιον τῆς μισθοτροφοδοσίας, ποὺ εἶναι τὸ πιὸ σημαντι-

κόν, προστεθοῦν καὶ τὰ διάφορα ἄλλα κονδύλια τῶν δαπανῶν, ἀπό τὰ ὅποια θὰ περικοποῦν... οὐκ ὀλίγα, τότε, τὸ ἀλληλικὸ φαράδικο θὰ ζωτανέψῃ, θὰ ἀποκτήσῃ συναγωνιστικὴν ἱκανότητα καὶ θὰ προκόψῃ. Εἰς τὸ προσεχὲς θὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰ ὑπόλοιπα κονδύλια τῶν δαπανῶν, ἀπό τὰ ὅποια δυνατὸν νὰ προκύψῃ ἐξ ἵσου μεγάλη οἰκονομία.

ΤΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ ΔΑΝΕΙΑ ΤΗΣ Ε.Τ.Β.Α.

"Εξ ἀφορμῆς τῶν γενομένων πρὸ τίνων ἡμέρων εἰς τὴν Βουλήν δηλώσεων ἐνὸς δουλευτοῦ, διὰ τὰς χορηγήσεις διαφόρων δανείων ἐκ μέρους τῆς 'Ἐλληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως, μεταξὺ τῶν ὀπίοιν ἀνεφέρθησαν καὶ τὰ εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν ἀναγόμενα τοιάντα, ή Ε.Τ.Β.Α. ἐπιπεισεῖ νὰ ἀνακοινώσῃ εἰς τὸν Τύπον, ὅτι τὰ χρηματοποιηθέντα ὑπὸ τοῦ κ. δουλευτοῦ στοιχεῖα, εἶναι προφανῶς προϊόντα τὸ σφαλμένων πληροφοριῶν. Δέν προέδη, δῆμος, εἰς συμπληρωματικάς ἐπειγήσεις καὶ τὸ ἔγερθὲν ζῆτημα ἔκκρεμει. Καὶ διὰ μὲν τὰ ἔξω πῆς ἀλιείας δάνεια, ἀλλοὶ οἱς δέδοται νὰ συμπληρώσουν τὰς πληροφορίες ἀπὸ λίαν σοδαρούς καὶ ἀξιοχρέους ἐπιχειρηστίας, δικαιουμένους καθ' ὅλα νὰ δανειοδοτηθῶν. Διατὶ παρεμβολήσθησαν οὗτοι — χωρὶς κάπνια ἀδιθή κάποια ἐξήγησις διὰ τὴν ἀπόρριψιν τῆς αἰτήσεως τῶν — καὶ ηνοίθησαν οἱ ἄλλοι, ἐφ' ὅστε εἶναι ἐπιβεβαγμένων μεταξὺ τοῦ ἀλιευτικοῦ μας κόσμου καὶ ὡς ἔκ τῶν πραγμάτων, διὰ συμβαίνει ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον, οἱ ἀπόρριφθεντες εἴτε οἱ ἀδικιαὶ τοῦ οἰκοπότερος, οἱ ΠΩΣ ΔΗΠΟΤΕ. Τὰ παράπονα τῶν ἀνδιαφερόμενών παρέμειναν μέχρι τῆς στιγμῆς ἀνικανοπότητα! "Ἄς εὐαρεστήθη ἡ Ε.Τ.Β.Α. νὰ παράσχῃ ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω, συγκεκριμένας πληροφορίας, διότι, ἀπὸ ὅσσα ψιθυρίζονται μεταξὺ τῶν ἀλιευτικῶν μας κύκλων, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ κανεὶς δάνειον δέν ἀρκεῖ τὸ αἰτήμα που νὰ εἶναι δίκαιον καθ' ὅλα, νόμιμον καὶ μὲ ἀσφαλῆ ἔχεγγυα.

μέρους τοῦ Υ.Ε.Ν. — τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως Πλοίων — τμῆματος ναυπηγήσεων; Πότε ἐδόθη ἡ ἀπαραίτητος αὐτὴ Ἑγκρίσις καὶ εἰς ποῖον; Τρίτον: Πόσα θὰ στοιχίσῃ ἐν συνόλῳ τὸ φαράδικο αὐτὸν καὶ ποιὸς θὰ συμπληρώσῃ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς κατασκευῆς του;

Σημειωτέον, ὅτι — καὶ ἐδόθεν εἶναι τὸ παράδοξον — συνέπεσε κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον, ἵσως καὶ ἐνωρίτερον, νὰ ἔχουν ὑποδηλήθη καὶ ἄλλοι αἰτήσεις ἀπὸ λίαν σοδαρούς καὶ ἀξιοχρέους ἐπιχειρηστίας, δικαιουμένους καθ' ὅλα νὰ δανειοδοτηθῶν. Διατὶ παρεμβολήσθησαν οὗτοι — χωρὶς κάπνια ἀδιθή κάποια ἐξήγησις διὰ τὴν ἀπόρριψιν τῆς αἰτήσεως τῶν — καὶ ηνοίθησαν οἱ ἄλλοι, ἐφ' ὅστε εἶναι ἐπιβεβαγμένων μεταξὺ τοῦ ἀλιευτικοῦ μας κόσμου καὶ ὡς ἔκ τῶν πραγμάτων, διὰ συμβαίνει ἐντελῶς τὸ ἀντίθετον, οἱ ἀπόρριφθεντες εἴτε οἱ ἀδικιαὶ τοῦ οἰκοπότερος, οἱ ΠΩΣ ΔΗΠΟΤΕ. Τὰ παράπονα τῶν ἀνδιαφερόμενών παρέμειναν μέχρι τῆς στιγμῆς ἀνικανοπότητα! "Ἄς εὐαρεστήθη ἡ Ε.Τ.Β.Α. νὰ παράσχῃ ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω, συγκεκριμένας πληροφορίας, διότι, ἀπὸ ὅσσα ψιθυρίζονται μεταξὺ τῶν ἀλιευτικῶν μας κύκλων, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ κανεὶς δάνειον δέν ἀρκεῖ τὸ αἰτήμα που νὰ εἶναι δίκαιον καθ' ὅλα, νόμιμον καὶ μὲ ἀσφαλῆ ἔχεγγυα.

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ ΕΓΚΩΜΙΟΝ

Κατὰ τὰς παρασχεθείσας ἡμῖν πληροφορίας, ύπεγράφῃ εἰς τὰς 4 Μαΐου ἡ συμφωνία διὰ τὴν κοινοπραξίαν τῶν πλοιοκτητῶν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας. "Υπέγραψαν ἐν συνόλῳ δώδεκα ἑπτειρήσεις, ὑπολείπονται ἔμως ἄλλες δέκα η δώδεκα. Τὰ ἑπτειρήματα ποὺ προβάλλονται διὰ τὴν μὴ συμμετοχήν των, φάνινται εὐσταθοῦντα, ὥστε νὰ ἐπηρεάζουν καὶ τοὺς ἐναπομείναντας ἔξω τῆς συμφωνίας πλοιοκτήτας. Ἀπό ὅσα εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, η καταδολή τῶν ἀρχικῶν ζητηθέντων 20.000 δραχμῶν διὰ τὴν συμμετοχήν ἔκριθη ὡς μὴ ἀρκετή διὰ τὰς δαπάνας λειτουργίας τοῦ ὄργανισμοῦ καὶ μελετᾶται πρότασις ἐπαυξήσεως τοῦ ποσοῦ τούτου εἰς 100.000 δραχμάς. Ἀπό συζητήσεις μας μὲ διαφόρους πλοιοκτήτας τεκμαίρεται διότι, πράγματι, αἱ δαπάναι διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς κοινοπραξίας θὰ εἶναι σημαντικαί, διότι θὰ

ἀπαιτηθοῦν τούλαχιστον 50 ὑπάλληλοι, γραφεῖς εὑρύχωρα, ἐπίπλωταις ἀνάλογος, ἀμοιδαὶ τῶν εἰδικῶν κ.ο.κ. 'Ἐπίστης, εἶναι ζῆτημα σοδαρὸν κατὰ πόσον οἱ ἐκλεγέντες ἡ ἐκλεγητούμενοι διευθυνταί, διαχειρισταί, σύμβουλοι καὶ ἄλλοι ὑπεύθυνοι, θὰ διαθέτουν χρόνον ἀρκετὸν ἔξω τῶν ἑπτειρήσεων των, διὰ νὰ ἀσχοληθῶν ἐπιμελῶς μὲ τὴν ὄργάνωσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ συνεταιρισμοῦ τούτου.

Αἱ πρώται δυσχέρειαι ἥρχισαν ηδη νὰ διαγράφωνται, μὲ τὰς ἀφίξεις τῶν ποντοπόρων φαράδικων — ψυγείων καὶ τὴν παρατρούμενήν Ἐλλειψιν φυκτικῶν χώρων διὰ τὴν ἐναπομείνασι τῶν ἀλιευμάτων. Οἱ πλοιοκτήται δὲν ἀποκρύπτουν τὴν ἀνησυχίαν των, διότι ἐτέθη ἐξ ὑπαρκής σαφῶς ὁ δρός τῆς ὑπέρταξεως εὑρύχωρων ἀποθήκων, ἀνευ τῶν ὡπίονων δὲν νοεῖται η συγκέντρωσις, ἐφ' ὅλης της κατάστασης, διότι διανομὴ τῶν ιχθύων εἰς τοὺς έμπόρους καὶ τὰ πρά-

τήρια. "Η Ἑλλειψις ψυγείων, θὲ περιπλέξῃ τὸ ἔργον τῆς συμφωνίας, διότι, ὡς ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα, μὲ τὰ φάρια εἰς τὰς ἀποθήκας ἐνὸς ἐκάστου τῶν ἑταίρων τῆς κοινοπραξίας, εἰναι κάπως δύσκολον νὰ ἀρχίσῃ ἡ κατά ποσοστὸν διάθεσις, ὡς ἔλεγχος καὶ ἡ τακτικὴ πώλησις τῶν ἀλιευμάτων. Οὕτω, διὰ τὴν καλῶς νοούμενην εὔκολον καὶ ταχεῖον διαχειριστὸν τῶν ἀλιευμάτων, εἰναι ἀπαραίτητον ὅπως ἡ νέα ὄργανωσις διαθέτῃ εὑρύχωρους ψυκτικούς θωλάμους, διότι θὰ συγκεντρώνη ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας παραγωγῶν, τὰ διὰ τὰς καθημερινὰς διανομὰς χωρισμένα κατεψυγμένα φάρια.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ διὰ τὴν ἐνδοχώρων προοριζόμενα φορτία, τὸ ζῆτημα θὰ μελετηθῇ ἐπιμελῶς καὶ θὰ καταβληθῇ προστάθεια, διότι τὰ ἀλιευμάτα προσθύνονται κάθε ἐδδομάδα μὲ καμιόνια - ψυγείσι εἰς τὰ κατάλληλα κέντρα καὶ νὰ ἐναποθεύωνται εἰς τὰ ἐπί τούτων φυγεῖα, διὰ τὴν λυσιτελεστέρων ἔξυπηρέτησιν τῶν καταναλωτῶν. 'Ἐν τῷ μεταξύ, παρὰ τὸ γεγονός διὰ διέρρευστον ἐξ έδομάδες ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμφωνῶν, οὐδεμίο μέχρι τῆς στιγμῆς ἐστημένη ἀξιολογος ἐμπότρικη κίνηση εἰς τοὺς κόλπους τῆς κοινοπραξίας. Οι μέτοχοι οἱ ἀνησυχοῦν καὶ διερωτῶνται μήπως ἡ ἀργοπορία αῦτη παραστήθῃ, ἐφ' ὅσον η ἐπίλυσις τῶν πολλαπλῶν ἔκκρεμώντων πού τὴν δαρύνουν, δὲν φαίνεται νὰ εἶναι καὶ πολὺ σύντομος. 'Ἐπίστης, οἱ δηλώσαντες ἀποχήν ἔκ τῆς ὡς ἄνω συνεργασίας πλοιοκτήται, παρὰ τὴν καταβληθεῖσαν προσπάθειαν ἐκ μέρους πῶν συναδέλφων των, διότι μεταπεισθῶν, δέηλωσαν καὶ πάλιν κατηγορηματικῶς, διότι δὲν πρόκειται νὰ ἐνδιαφερθῶν εἰς τὴν ὑπέρθεσιν τῆς κοινοπραξίας.

ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπενθήμερον, ἡ κίνησης τῶν ποντοπόρων φαράδικων - ψυγείων ὑπῆρξε κάπως χαλαρά, δίλγα δὲ πλοῖα εἰσέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα καὶ αὐτὰ χωρὶς πληρερες φορτίον:

31 Μαΐου 1966 PEA	430 τόν.
6 Ιουνίου > ΠΟΛΙΚΟΣ ..	242 >
7 > > ΖΕΦΥΡΟΣ II ..	340 >
8 > > ΩΚΕΑΝΙΣ ..	407 >
9 > > ΕΥΡΥΔΙΚΗ ..	290 >

"Ἀπὸ ειδῆσεις προερχομένας ἀπὸ τὰ ἀλιεύπεδα τῆς Πορτογαλικῆς ἀποικίας τῆς Γαμβίας, εἰς τὰς νοτίους περιοχὰς τῶν ἔναντι νήσων τοῦ Πρασίνου 'Ακρωτηρίου, ἐστημένη ἐφύφειρις ἀλιεύσις, καὶ τὰ ιαπωνικά φαράδικα ἀπεκόμισαν πλουσιώτατον ἀλιεύμα, ὡς καὶ τὰ ρωσικὰ πλωτά ἔργοστάσια.

STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALTIES

REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS

"NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.

BONDED STORES

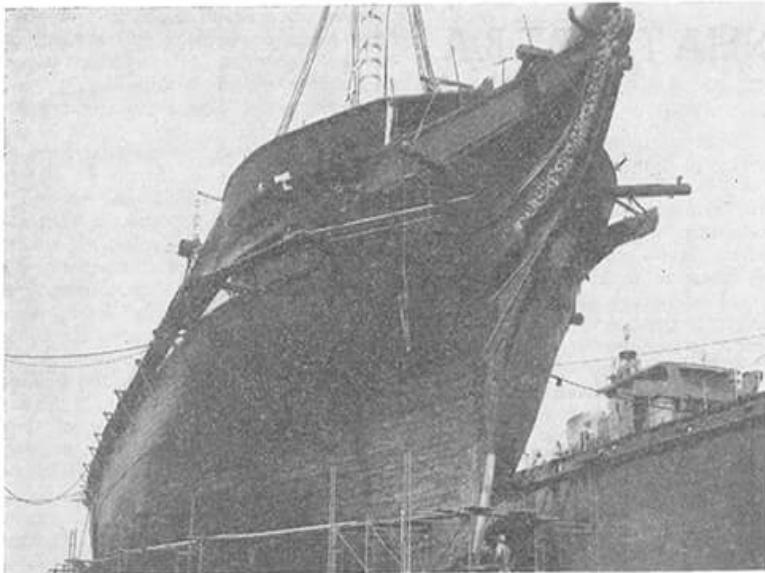
MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO · CALIF

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

Skills that span centuries



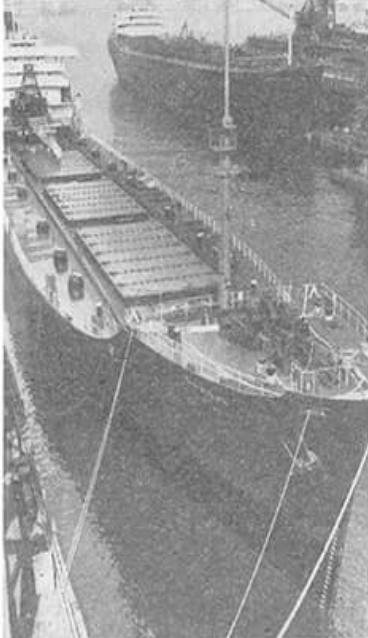
1



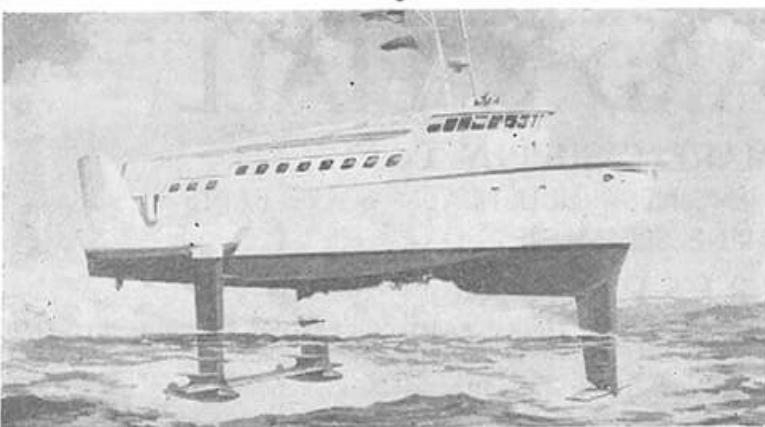
2



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

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙ ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΚΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Δ. Α. ΜΑΝΘΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟ ΑΥΘΑΙΡΕΤΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΤΩΝ

Συνεχίζεται ή ἀντίδρασις κατά τῶν ἐπακόσιαν σφαλίστρων ἐπὶ τῶν φορτίων, τῶν μεταφέρομένων διὰ πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Τὴν φορὰν αὐτὴν μακρὰ ἐπιστολή τοῦ ἐφοπλίστου κ. Δ. Ἀντ. Μάνθου, δημοσιεύεται εἰς τὸ «Λόδιός Λίστα» τῆς 31ης Μαΐου, ἥν οἱ τὸν διάλογον μὲν τοὺς ἀσφαλιστας. Ὁ κ. Μάνθος ἀποδεικνύει τὸ ἄδικον, ὅσον καὶ αὐθαίρετον τοῦ ληφθέντος μέτρου διὰ τὰ μετασκευασθέντα εἰς μπάλα κάρριερς δεξαμενόπλοιο τοῦ Τ2. 'Ακαταμάχητα είναι τὰ προβλόμενα ἐπίχειρημάτα. 'Ερχονται καὶ ἡ ἐπικυρώσουν δι' ἀριθμῶν τὸ ὑποστηριχθέν παρόλων, ὅτι τὰ ἐπασφάλιστρα ἐπεδῆλθησαν χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοί, οἱ συγκεκριμένα γεγονότα. Περιέλαβον δικαίους καὶ ἀδίκους. Δὲν ἀπέβλεψαν οἱ ἀσφαλισταί εἰς τὰς ἐπιβολὴν τοῦ προσθέτου ἀσφαλίστρου διὰ τὰ προκαλέσσοντα ζημίας πλοίοι, ἀλλ' αὐθαιρέτως ἐπεδίωξαν τὴν ἀχρήστευσιν ἐκαποντάδων πλοίων, πολλάς ἀκόμη δυναμένων νὰ προσφέρουν ὑπηρεσίας εἰς τὰς μεταφοράς. Αὐτὴ ἀκριβῶς είναι καὶ ἡ περίπτωσις τῶν μετασκευασθέντων Τ2.

Ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μάνθου
ἔχει ως κάτωθι:

Δεξιάγονται: άπό την χρόνου εύρεται: συζητήσεις έπι τῶν προσθέτων ἀσφαλιστρών διὰ τὰ φορτία, ιδικιτέρως τῶν ἐπιβαλλομένων διὰ πλοία ναυπηγήθεντα διαρκοῦντος τοῦ δευτέρου παγκασιών πολέμου. "Αν καὶ τὸ διαδῆμα τῶν ἑφοπλιστῶν, εἰς περιτριψμένον ἀριθμὸν περιπλέων, κυρίως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ἀπέλληξαν εἰς τὴν μείσων τῶν ἑπακοφαλίστρων, τῶν ἐπιβληθέντων ὑπὸ τῆς Μικτῆς Ἐπιτροπῆς Φορτίων τῶν Νοέμβριον τοῦ 1963, ὑπάρχουν ἀλλοι χαρακτηριστικοί τινας τόποι: σκαφρῖν, τοῦς ὅποιους οἱ ἀσφαλιστοὶ περιλαμβάνουν ὑπὸ τὴν εὑρεῖν ἔνουσαν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων, καὶ οἱ ὅποιοι λίαν ἀνίσως ὑφίστανται: τὰς τοιαύτας συναπείλας. Μεταξὺ ω̄τῶν καὶ ἡ κλάσις τῶν ἐπιμηκυνθέντων (jumboised) δεξιμενοπλοίων T - 2, η ὅποια ἀξίζει τούλαχιστον τῆς χειρὸς μὲ τὰ λάθιναρε μεταχειρίσσωμεν.

Τα πλοιά αυτά, κατά τάς άρχικές του 1959, μετασευσθήνουν είτε εἰς μπάλκ κάρρειρς είτε εἰς δεξιμενόπλοια, χωρητικότητος μεταξύ 20 και 25 γιλιάδων τόνων. Αντικατεστάθη τότε το μεταξόνιο τρίμηνα του δι' έντελην νεοκατασκευασθέντος τοισύτου, δηπερ έποιποτείην εἰς τὴν θέσιν του παλαιού τριμήνου του σκάφους που περιτίλιγμανε τὰς δεξιμενάς φορτίου. Εἰς πολλής περιπτώσεως ἀντικατεστάθη ἐπίσης και τὸ τρίμηνο τῆς πρώρας. Ήδη δων ὁ γράφων δύναται νῦν γνωρίζει, ὑπάρχουν σήμερον 15 τοισύτα μπάλκ κάρρειρς ἐν λειτουργίᾳ ὑπὸ ἀμερικανικήν σημικίαν και ζέλλα 42 ὑπὸ διαφόρους διλλάδων σημικίας. Ἐπὶ δὲλλων τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τοισάδουν τρίμηνα τὸ περιτίλιγμανον τὸ φορτίον, ἔχει ἀλικίνων μεγάλωσθεῖν τῷ 7 ἑπτών.

Επιρρόστοι τῶν μη ἀμερικανικῶν κώδιων μπάλας κάρρερες, συνέταξαν πλήρεις στατιστικὲς τῶν ζημιῶν εἰς φορτία καὶ τῶν εἰςφορῶν επὶ γενικοῦ ἀξιωμάτου διὰ τὰ 41 ἐπὶ τῶν 42 κώδιων μη ἀμερικανικῶν σκαφῶν, διαπιστώθεντες διὰ τὸ σύνολον τῶν ζημιῶν ποὺ οπεράδρυνον τοὺς ἀσφαλιστὰς τῶν φορτίων δὲν οπερέθη ἡ τάξη \varnothing 50,000. ἔξαρσουμένης μιᾶς δικιαγάγησης

συνεπείς προσχράζεται. "Άφοτι τὰ πλοῖα καθά
εὑρίσκονται γύρη ἐν κινήσει, κατά μέσον δρον, έπι
πεντακόσιων ἀπό της ἑπολής τῆς μετακαυνής
των, μεταφέροντας περὶ τὰ ὄντα φορτία ἔτησίσιν,
μὲν μέσον ἕξιν φορτίων ήσος 250.000 μετά
ταξίδιον, κι οὐγκιαί αἱ προσλήψεις από θάλ-
ατηγοριῶν καθήν τὴν τάξιν τῶν πλοίων εἰναι μι-
κροί, ἀν ίδιος σταθμισθέντων ἐν συγκρίσει μὲ τὴν
άξιαν τῶν φορτίων ποὺ μετέφερον ἀσφαλῶς καὶ
χαρτικά.

"Η ήσαφαλιμένη άξια εκάστους - μηχανής έκάστου πλεύσου της κατηγορίας κυττάδων, υπερβαίνει κατά τέλη μέσον δρον τάξ ή 700.000 και έποιες νων υπερβαίνει την άξιαν σίευδηποτε μεταφρομένου έκαστου φορτίου, με την πιθανήν έκπλισην της θαυμάρεως και της σάργας. Μετοιτά: ούτω η συνεισφορά του φορτίου είς σίευδηποτε γενικινή άδειραν.

Θά πρέπει περιττέων να τονισθή, ότι αι περιπτώσεις θλαχών είς τάς μηχανής τῶν πλοίων κυτῶν δὲν είναι περισσότερα όπως τάς τῶν ἀναλόγων μπάκιων κάρριερς, ποι ἐναντιγγῆθησαν κατά τὴν τελευταίαν ἐπιταξίαν. Τοῦτο πιθανόν να ὅφειται εἰς τὸ γεγονός ότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπέλεξαν πρὸς μετακομεύην τὰ καλύτερα τῶν ὑπερχρόνων Τ-2, δοθέντος ότι ἐπενδύουν πλέον τῶν ἡ 350.000 δι. ἐκατόντα μετακινήση καὶ ἕποντας ἐδιπλάνουσαν σημαντικά προσθέτος ποσά διὰ να ἀποκενάσουν τάς μηχανής εἰς σημεῖον, ποι νὰ δινταποκρίνεται πρὸς τὸν ὑπολογιζόμενον χρόνον ἥντης τοῦ καινούργους τριήμιστος τοῦ σκάφους. Καὶ ή πίστις τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνθίσα πρὸς τάς μηχανής τῶν Τ-2, πλήρως ἐδικιασθήν ἐκ τῆς ἀποδέσσεως κωδιῶν, ἐκ τῶν δημιῶν όχι: διλγόντερα τῶν 33 οὐδεμίων εἰσογένειαν ἔν τε γενικώς ἀδιάριξ διὰ τὸ φορτίον. Αὐτὸς πάλιος τοῦ μετακομεύησης

Η ἡμερικανική ἀσφαλιστική ἀγορά φορτίων, ἀνεγνώρισε τὴν ἀριθμητικότερην τῶν πλοίων κάτιμνην, διότι τὸν καθηγητικὸν ἐπασφαλιστέρον ἔκ δέκα μόνον σύντος ἐπὶ δέκας φορτίου ἔκατον δολλαρίων. Οἱ ἀσφαλιστικοὶ φορτίων τοῦ Λονδίνου, ἐφάνησαν δυστυχοῦς πρόθυμοι νὰ συγχρησιούν σιενδήποτε αἰσθητήν παραγγέλματα. Τὸ μόνον ποὺ ἐπειδήθη πρὸς τὸ παρόν, εἶναι: Εἴτε ἡ Μικτὴ Ἐπιτροπὴ Φορτίων, πραγματίζει διὰ τὴν ἰσχυρὸν ἐνδυνάμης εὐθύνης ἑκκένειας τῆς Σάλεξ-“Ασσοσεφέντιον, ἀναφερομένης εἰς τὴν ἀντοχὴν τῆς κατασκευῆς καὶ τὰ γενικὰ χαρακτηριστικά τῶν πλοίων, συνεψόνθησεν δύος μειωθῆται ἐπασφαλιστέρων κατὰ 50%, εἰς περιορισμένον δύο.

Όλη η άνδρων και είσ τό σύντο μειονέκτην έπι-
πέδου, τά ισχυρώντα χαράριστρα έξακολουθεύν
νά είναι άπολτή των υπερβολικά άνεργοις παν τοδ-
λάχιστον είσ & 2.500 δι' έκαστον φορτίον σί-
του. Και υπάρχουν πολλά περιπτώσεις πλείον,
που καταβάλλουν έπιχαριστρά υπερβαίνοντα
σε 8.700 δι'. Έτσι με αυτόν τον λόγον

τας χ 1.000 οι είναι και μόνο ταξιδίου.
Η λογική άποψη και της μεθόδου καθορίζει
σημειών του άσφαλτου, δι της έφθασκαινεν εἰς
τάς οπαρθολικάς αυτάς προσέμετους έπιβαρύν-
σεις, είναι λίτων συγχρηματος, κατά την γνώ-

μην τοι γράψουσας. Φαίνεται διτὶ κάποιοι ἐπιτροπὴ συνέστησε τὴν ἐπιθεσὸν ποιῶν, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὥπερ δύναις αἱ πλευραὶ ἐκάστης περιπολήσεως καὶ χωρὶς ἐπαρχίᾳ ἀνταλλαγῆν τοι πληροφορίαν μεταξὺ τῶν καθὼς ἔκαστα ἄστρα φαίλεται· ἀλλὰ ἀνδρὲς καὶ τῶν πλησσομένων νυκτερῶν καὶ πλοιοκτητῶν ἀλλὰ ἔτεροι, ἐπὶ τῶν

ἔποισσιν καὶ ἐπιπίποντι εἰ πειθάρηνται;

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, πρόκειται περὶ ἀδίκου κακοπατέσσεως, ἡ οποία δὲν ἔχει πιθανῶς τὸ προγράμμασιν τῆς εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἴστορίαν, δοθήσας θα τὰ περὶ ὧν ὁ λόγος πλεῖστοι δὲν αυχενίσουνται· καὶ ὅδεν τρόπον καὶ ἀποδίπτει μὲν τὰ λημπεταῖς, τὰ ὅποια είναι· καὶ κυρίως πεπύθουν διὰ τὰς εἰς φορτία ζημιας, ἐνῷ ταχέη νυκτυγχθέντας ἀκόμη καὶ τὸ 1930 τυγχάνουν πολὺ πλέον εὐνοϊκῆς μεταχειρίσεως καὶ πλειστηριανής μεταξὺ 1945 καὶ 1950 δὲν καταβάλλουν οὐδὲν ἐπισφράλιστρον, ἢν καὶ πιθανόν είναι· ὡς γενικὴ τῶν κακάτωνος νὰ είναι: ἀπειρονάς γειτονέρχεσθαις τὸν ἐπιμηκυνθένταν σκεψών.

Είναι δύσκολον νά έννοησθε διατι ή κατηγορίας κάτι των παιδίων δέν έτυχε καλύτερας άντιμετωπίσεως. Έχουν ηδη παρέλθει 6 μήνες από της καθηρώσεως των παιδινών και πάλι στην ίαπο τότε πού ήταν μελλοντικών κι επανιστευτικών των Αμερικανών δισταύλων και έληγμησαν τά δύσκολης κάτισης μέσα.

Οι νυκτερινοί πληγερώνουν τώρα τά λίαν γρηγόρως και συχνά είναι τών φορτίων άσφαλτων F.P.A. (έλλεινθερα μετρικής άδειαρχίας), οι πλοιοκτητής: δύμος και λόγων: νά πληγερώνουν τά υπερδροβικά έπι- τών φορτίων έπιαστραζίτερα, άδικην και θνή ή άσφαλτος γινεται: άπο τόν νυκλωτήν είς τόν ίδιουν αύτούν άσφαλτην. Τό άποτελεσμα είναι καν νά μην έχουν οι πλοιοκτητής: τήν έλλαχιστην θυντάσ- τητα είς τήν έκθλογήν τών άσφαλτιδων αύτων, θν και συγχά να παταντά νά πληγερώνουν τά 90% των συνδόλων τών άσφαλτων τού φορτίου, και, άδικην γειρδέτερον, οι άσφαλτοις δέν φαίνονται: πρόδημοις ούτε εκάνη νά συγκρίνουν τό θέμα με τούς έπικρατώντους τών έφεπλατιδών.

Δέν ορίστανται μόνον ή όποιες, δια τα μετακυρικούς θέματα, αποτελούν άσφαλτος ενδιαφέροντος κατά ένναν φοράς μεγαλύτερους των τών νυνων σχεκδινών, όποιες μη συγκεντρώνει έπι τη διάστημα των πραγματικών στατιστικών, άλλα ή τελική έπιπλόρυνσις θα πέσει θρεπτική έπι των νυνων, φορτωτῶν και άγοραστῶν των χώμα φορτίων. Διόν θέλω ει-
σχρούν τινα λόγον διά των ποιον ή παρθένων στοιχίων κατατάσσων θαν θα ήδηντο πάραπτα νά έπανεξετασθή ήπι έπιστου των άσφαλτον, μέ-
σον των πραγματικών γεγονότων. Σκοπός της έπανεξετάσων ανήπης, ως εἰς τὴν περίπτωσιν των παραχωρήσεων ποιη παρεγγέλμασαν εἰς τοὺς πλεονεκτής των πλοιον γραμμῆς C-2 και
C-3, θα έπερπετ νά είναι ή ρεαλιστική έπανεξ-
ιμησης των τρεγόντων άσφαλτιστρων, διατζε-
μένη έπι των πραγματικών στατιστικών και τε-
χνικών στοιχείων. Μία τοιαύτη έπανεξιμησις,
πιστών δια θα θράσιας περιπο-
πός διά τα φορτία των μετακυρικούς θέματαν εἰς
μπάλα κάρριερ και ήπι πλετείται θάμισον κέρ-
δος, δια μόνον διά τούς ένδικταφορούμενους έφο-
πλιστάς, ήλλας έπισης, έν τελευταίη χναλύσει,
και διά των νυνων, και φορτωτῶν έπισης.

Ο γράφων διεπιθέτει τάς στατιστικάς πληροφορίας ποι ἀπορεῖσαν τάς ἀνωτέρας δηλώσεις, ὃς ἐπίσης και τάς ἐνισχυτικάς αὐτῶν γνωμάς ειδικών και σχέδιας και περιγραφές, τάς ίσοιςας ήλιξιν λίκιν εθυγάγει, νά θέσσι εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐνισχυτικού. Δύναται η Ἑρετικωνή παραβολική ἀγορά, μὲ τὴν τόσον ἔκτιμομένην φήμιην της ὡς ἀνεπηρεάστου, νά συνεχίσῃ ἀρ-

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΠΙΕΡΡΑΚΕΑΣ

ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΤΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΔΑΙΣΤΩΝ

νηγιλέντη είς τούς πλοιοκτήτας τὴν εὐκαιρίαν νὰ κυριεύῃ ἀναλόγως τῶν στοιχείων πού χρεωτήσουν τὴν ἀπόθεσίν την:

Δ. Α. ΜΑΝΘΟΣ

ΚΑΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ κ. Δ. Α. Μάνθου ἀπῆγητον ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδού' ὁ κ. Α. Τσέστερ. Ὑπεκφεύγει νὰ συζητήσῃ ὁ ἐκπρόσωπος τῶν ἀσφαλιστῶν τὰ προβλήματα ἀπό τὸν κ. Μάνθον ἐπιχειρήματα. Ἀρκεῖται εἰς γενικότητας. Διὰ τὸν τρίτον ἀντικειμενικὸν παρατηρητὴν ἡ ἀσθενῆς πλευρά ἔξακολουθεῖ νὰ κεῖται πρὸς τὸ μέρος τῶν ἀσφαλιστῶν. Ἰδοὺ ἡ ἀπάντησις:

«Ο κ. Μάνθος ἐπισύρει τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν φορτίων τῶν ἐπιμηκυμένων πλοίων πολεμικῆς ναυπηγήσεως (jumiphiised). Δὲν προτίθεμαι ἐδῶ νὰ συζητήσω τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπασφαλιστρῶν αὐτῶν, ἀλλὰ μᾶλλον νὰ τονίσω ὅτι ὁ κ. Μάνθος, ἐν τῇ προσπαθείᾳ του νὰ ἀποδείξῃ τὸν ἰσχυρισμὸν του, εἰσάγει δύο ἄλλα θέματα, οὐδεμίαν ἔχοντα σχέσιν μὲ τὸ κύριον θέμα, καθ' ὅτι τούλαχιστον ἀφορᾷ εἰς τοὺς ἀσφαλιστράς.

Ἐν πρώτοις ἔγειρεται τὸ θέμα τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ μεταφορέως διὰ τοῦ ἐπασφαλιστρου, ἐφ' ὅσον, ἐάν οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιβάλλουν ἐν τοιούτῳ ἐπασφαλιστρούν διὰ τὰ φορτία μεταφέρονται ὑπὸ πλαϊδίων πλοίων εἰς ὥρισμένους τομεῖς, ὁ φορτωτὴς ἀναμένει τὴν πληρωμὴν τοῦ ἐπασφαλιστρου ἀυτοῦ ὑπὸ τοῦ ἐφοτλιστοῦ. Μερικοὶ ἔξημονται ἀφελεῖς διὰ νὰ πιστεύωμεν ὅτι τὸ ἀσφαλιστρὸν ἀποτελεῖ σύμβασιν μεταξὺ φορτωτοῦ καὶ ἀσφαλιστρου καὶ ἐπομένων, οἰδῆποτε τυχὸν συμφωνίαν μεταξὺ μεταφορέως καὶ φορτωτοῦ ἐν προκειμένῳ δὲν ἀφορᾷ ἐν τῇ πράξει ἡμᾶς. Εἰς φορτωτής, ἐπιλέγει ἐν πλαϊδίων πλοίον διὰ νὰ τοποθετήσῃ ἐπ' αὐτοῦ τὸ φορτίον του, προφανῶς διὰ τὸν οἰκονομικὸν λόγον ὅτι βάθη ἀποτελεῖ σύγχρονον πλαϊδίον.

Δεύτερον, ὁ κ. Μάνθος χρησιμοποιεῖ τὸ ἐπιχειρήμα ὅτι οἱ ναῦλοι ἔξακολούθουν νὰ εἰναι τόσον χαμηλοί δι' ὥρισμένα εἶδη φορτίων καὶ δι' ὥρισμένα περιοχάς, ὥστε τὰ πρόσθετα ἀσφαλιστρα ἐπὶ τὸν πλαϊδίων πλοίων ν' ἀποτελοῦν ἐπιβάρυνσιν τὴν ὅποιαν δὲν δύνανται νὰ ὑποστοῦν οἱ πλοιοκτῆται. Συνεχῆται προσφάτως τὸ ἐπιχειρήμα αὐτὸν μὲ ἐφοπλιστὰς ἀπὸ διάφορα μέρη τοῦ κόσμου καὶ αἰσθάνομαι ὅτι: Ἐάν ἐπρεπε τῷρα νὰ λεχῇ πώς ἡ κατάστασις αὐτῆς δὲν ἀπασχολεῖ ἐπιστῆ τοὺς ἀσφαλιστράς.

Ἐκείνο τὸ ὅποιον πράγματι λέγει ὁ κ. Μάνθος, εἰναι ὅτι βάθη ἐπρεπε νὰ προσφέρωμεν κάπιοις μορφὴν ἐπιχορηγήσεως πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας πλαϊδίων πλοίων. Οἱ νόμοι προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ οἱ κανόνες τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ τοῦ πλαϊδίου πρέπει ν' ἀφέθων νὰ ισχύσουν ἐλευθέρως καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ὄγοραν, ὡς ἀκριβῶς συμβαίνει καὶ εἰς πάντα ἄλλον ἐπιχειρηματικὸν κλάδον. Οἱ ναῦλοι καὶ τὰ ἀσφαλιστρα πρέπει, ἐπὶ τέλους, ν' αὐξήσουν εἰς τὴν ὄρθιην στάθμην των, παρὰ τὸ σοδαρόν συναγωνισμὸν πού ἀμφότεροι ἀντιμετωπίζομεν, δοθέντος ὅτι οὐδεμία ἐπιχειρήσις δύναται νὰ ἐργάζεται μὲ ζημίας.

Τελικῶς, διὰ νὰ ἐπιχειρήσους «μίαν ρεαλιστικὴν ἐπανεκτίμησιν τῶν παρόντων προσθέτων ἀσφαλιστρῶν, βασιζόμενην ἐπὶ τῶν πραγματικῶν στατιστικῶν καὶ τεχνικῶν στοιχείων», τοῦτο εἰναι ἀκριβῶς ἡ ἀσκησὶς μὲ τὴν ὅποιαν οἱ ἀσφαλισταὶ σταθερῶς ἀσχολοῦνται. Δι' οἰσανδρῆτος ἀνωμαλίαν περὶ τὸν καθοιστισμὸν τῶν ἀσφαλιστρῶν, ἡ ὅποια δύναται νὰ διαπιστωθῇ ὑπὸ ἐνός ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ, θά πρέπει νὰ ὑπάρχουν ἐκατὸν περιπτώσεις ὅπου οἰκονομικαὶ πλείσεις ἔξακολουθοῦν ν' ἀναγκάζουν τοὺς ἀσφαλιστρὰς νὰ καθορίζουν ἀσφαλιστρά, τὰ ὅποια εἰναι πολὺ χαμηλότερα ἔκεινων πού δικαιολογοῦν τὰ γεγονότα.

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟ ΤΑΝΚΕΡ ΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΝ ΤΟΥ "ΦΑΙΣΤΟΣ,,

ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΗΣ

Ἡ κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. Μαυριδόγου συσταθείσα ἐπιτροπὴ τεχνικῶν, ἵνα γνωματεύσῃ ἐὰν πληροῦνται αἱ κατά τὴν κειμένην νομοθεσίαν προϋποθέσεις μελέτης θὰ κριθῇ κατὰ πόσον θὰ βελτιωθῇ ἡ κατάστασις.

Τέταρτον: Ἡ πρόσλεψις διποθιμένου θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἀπὸ τὴν σύμβασιν καί, ἐπομένως, θὰ ἔδει νὰ εἰχε προβλεφθῇ κατὰ τὴν μετασκευήν. Τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης δύνανται ἐνδεχομένως νὰ ἀπολλαγῇ τὸ πλοίον ἐὰν τηρηθοῦν αἱ κατὰ τὴν σύμβασιν προϋποθέσεις εἰς δι. τι ἀφορᾶ τὸ Υπουργεῖον.

Τὸ σχετικὸν πρωτικὸν ὑπόγραφον οἱ κ.κ. Βασ. Φραγκούλης, καθηγητῆς τῆς Ναυπηγικῆς παρὰ τῷ Μετσοβίῳ Πολυτεχνείῳ, ὡς τεχνικὸς σύμβουλος καὶ οἱ Ν. Μιχαλιτσάνος, πλοιάρχος - λιμενικός, Ἀρρ. Θεοδωρίδης, ναυπηγός καὶ Λεωνίδας Ιωάνν., ναυπηγός.

Εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος θὰ δημοσιεύσωμεν ὀλόκληρον τὸ πρωτικόν, μὲ τὰς ἐν αὐτῷ παραπτήσεις τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὴν τεχνικὴν ἀνάλυσιν τῶν συμπερασμάτων. Πρὸς τὸ παρὸν ἀρκούμενα εἰς τὴν δημοσίευσιν τοῦ τελικοῦ πορίσματος, ἔχοντος ὡς κάτωθι. Είναι ἀρκετὰ διαφορικόν:

Πρῶτον: Αἱ συνθήκαι ναυπιλοίας ἐπιβάλλουν, ὅπως τὸ πλοίον ταξιδεύῃ εἰς τὴν πρᾶξιν μὲ ἔρμα καὶ πρυμναῖον δύνησις στήλαις αὐτάς. Πρόκειται περὶ ζητήματος σοδαρωτάτου καθ' ἡμᾶς. Χιλιάδες ἐπιβατῶν μεταφέρονται καθημερινῶς διὰ τῶν δύο δεξαμενοπλοίων - ὄχηματαγωγῶν εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης.

Δεύτερον: Ἡ ἀρχικὴ εὐστάθεια τοῦ πλοίου ἡλέγχθη μόνον ἐπὶ τῇ βάσει προ μελέτης. Ἄναγκαιος κρίνεται ὁ ἐλεγχός τῆς εύσταθειας καὶ διὰ μὴ συμμετρικὴν κατάκλυσιν, ὡς ρητῶς ἀπαιτεῖται ἀπὸ τὴν σύμβασιν.

Τρίτον: Ἡ στεγανὴ ὑποδικίας τοῦ πλοίου, δὲν εἴναι σύμφωνος πρὸς τὴν

σύμβασιν εἰς δι. τι ἀφορᾶ τὸ κατακλύσιμον μῆκος τοῦ μηχανοστασίου. Ἐκ τοῦ ἐλέγχου τῆς νέας ὑποδηθείσης μελέτης θὰ κριθῇ κατὰ πόσον θὰ βελτιωθῇ ἡ κατάστασις.

Τέταρτον: Ἡ πρόσλεψις διποθιμένου θεωρεῖται ἀπαραίτητης ἀπὸ τὴν σύμβασιν καί, ἐπομένως, θὰ ἔδει νὰ εἰχε προβλεφθῇ κατὰ τὴν μετασκευήν. Τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης δύνανται ἐνδεχομένως νὰ ἀπολλαγῇ τὸ πλοίον ἐὰν τηρηθοῦν αἱ κατὰ τὴν σύμβασιν προϋποθέσεις εἰς δι. τι ἀφορᾶ τὸ Υπουργεῖον.

Ἄυτὰ είναι τὰ συμπεράσματα. Θὰ τύχουν ἔξουσιοτηκῆς ἀναλύσεως ἀπὸ τὰς στήλαις αὐτάς. Πρόκειται περὶ ζητήματος σοδαρωτάτου καθ' ἡμᾶς. Χιλιάδες ἐπιβατῶν μεταφέρονται καθημερινῶς διὰ τῶν δύο δεξαμενοπλοίων - ὄχηματαγωγῶν εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης.

Ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιβωρήσεως δὲλων τῶν μετασκευασθέντων ὄχηματαγωγῶν, ἵνα διακριθωθῇ ἡν καὶ κατὰ πόσον ἐπληρώθησαν κατὰ τὴν μετασκευήν αἱ προβλέψεις τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ.

Θαύμα, μέχρι δὲ τοῦ 1972 καὶ τὸ δύνησμα τοῦτο θὰ είναι πολὺ μικρὸν διὰ τὸ μέγεθος τῶν τότε ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίων. «Ἐν πλοΐον 100.000 τόνων δύνανται νὰ διέλθῃ τὴν διώρυγα μόνιν μὲ φορτίον 70.000 τόνων, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι, διὰ σκάφη μεγαλύτερα τῶν 80.000 τόνων ί.ω., είναι προτιμότερος ὁ μὲ πληρεῖς φορτίον περίπλους τῆς Αφρικῆς, παρὰ ἡ διὰ τῆς διώρυγος διέλευσις μὲ μειωμένον φορτίον μέχρις ἀκόμη καὶ τοῦ δρίου τῶν 40 ποδῶν.

「Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας καὶ λαμβανομένου ὑπὸ δι. τι σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν εἰσπράξεων τῆς διώρυγος προέρχεται ἀπὸ τὰς διελεύσεις τῶν δεξαμενοπλοίων, προφανῆς είναι ἡ ζημίας ἡ ὅποια θὰ προκύψῃ, ὅταν τὰς ὑπάρχοντας καὶ τὰς νῦν ναυπηγούμενα μεγάλα σκάφη τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Διότι δὲν θὰ χαθῇ μόνον ἡ ἔξ αὐτῶν πρόσδοσης, δοθέντος ὅτι ὁ περίπλους τῆς Αφρικῆς θὰ είναι δι. αὐτὰ οἰκονομικώτερος, ἀλλὰ καὶ πολλῶν ἐκ τῶν μικροτέρων πλοίων ἡ κίνησις τότε θὰ καθίσταται ἀσύμφορος, θὰ μειωθοῦν δὲ καὶ αὐτῶν αἱ διὰ τῆς διώρυγος διελεύσεις.

Ἐκ πρώτης ὄφεως, τὰ οἰκονομικά πλεονεκτήματα τῶν μεγάλων πλοίων, τούλαχιστον ἐκείνων πού ἀνήκουν εἰς τὰς ἑταίριας πετρελαϊών, είναι πράγματα ἐντυπωσιακά. Πρῶτον, διότι τὸ ναυπηγικὸν κόστος είναι μικρότερον ἐφ' ὅσον αύξανεται τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου. «Ἐν δεξαμενοπλοίον 20.000 τόνων ί.ω., στοιχίζει πλέον τοῦ 1.100.000 λιρῶν, ἐνῷ ἐν πλοΐον 100.000 τόνων μόλις στοιχίζει £ 4.000.000 καὶ ἐν σκάφος 175.000 τόνων στοιχίζει ὀλιγώτερον τῶν £ 5.000.000, μὲ κόστος ναυπηγικὸν Εὐρώπης. Διὰ νὰ ἐκτελεσθῇ τὸ μεταφορικὸν ἔργον ἐνδὸς δεξαμενοπλοίου 300.000 τόνων, ποὺ στοιχίζει περὶ

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, ύλικα μηχανῆς,
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ

2, Selkirk Street — CAPE TOWN

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Δόγμα αναξιοπλοΐας.— Πλοίον ευθισθεν και ανελκυσθέν.— Τραυματισμός έπ' αυτού συνεπεία έκρηξεως, διαρκουσών έκτεταμένων έπισκευών αυτού ένν ναυπηγείω.— Ούκ εύθυνη πλοιοκτήτου έκ της αναξιοπλοΐας.— Μή συνδρομή άμελειας πλοιοκτήτου, μηδεμίαν σχόντος ανάμιξην εις την υπόθεσιν η την έκτελεσιν των έπισκευών.

Γνωστὸν τὸ δόγμα τῆς ἀναξιοπλοΐας τοῦ πλοίου, ἔξ ής τίκτεται ή εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ἀποζημίωσιν. Πρωτότυπος, δῆμος, περιπτώσις προσφάτως ἐμφανισθέσας, ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς ἀμφισθήτησιν περὶ τῆς συνδρομῆς ἀναξιοπλοΐας η οὐ.

Ρυμουλκὸν ἔνθισθη ὑπότις τοῦ ποταμοῦ Μισσισιπῆ πλησίον τῆς Νέας Ὀρλεάνης, εἰς δάμος περίπου 100 ποδῶν καὶ παρέμεινεν εἰς τὸν βυθὸν πλέον τῶν ἔξ ἑδομάδων. Ἀνελκυσθὲν μετὰ ταῦτα, παρεδόθη εἰς ναυπηγεῖον πρὸς ἔπισκευήν, συμφώνως πρὸς τὰς ἔγγραφους ὑποδείξεις ἐμπειρογνώμονος ἐπιθεωρατοῦ.

Μετά τὴν ἔνωρχιν τῶν ἔργασιν καὶ κατὰ τὴν διάφορεις αὐτῶν, συμφώνως τῇ σχετικῇ συμβάσει, ἡτοι προέβλεπε γενικὴ ἔπισκευήν, συνεπεία έκρηξεως ἐτραυματίσθησαν διάφοροι οἵτινες ἐνήγαγον τὸν πλοιοκτήτην εἰς ἀποζημίωσιν ισχυρισθέντες, μεταξὺ ἄλλων, οἵτινες φεύγοντες οὔτοις ἔνοτι αὐτῶν νὰ παράσχῃ πλοίον ἀξιόπλουν.

Κατὰ τὴν ἔκδικασιν τῆς ἀγωγῆς ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Λοιζίανα, προεβλήθη αίτημα συνοπτικῆς ἔκδικασεως. Ἐντεύθησεν τὸ δικαστήριον προέβη εἰς ἔρευναν τῶν πολυαριθμῶν καὶ λεπτομερῶν ὑποδείξεων τοῦ ἐμπειρογνώμονος ἐπιθεωρητοῦ, ἔξ οὐ προέκυψεν, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ γενικῆς ἔπισκευής τοῦ ρυμουλκοῦ. Ἐπρόκειτο νὰ ἀποσυναρμολογηθοῦν τὰ πάντα, ἀπὸ τοῦ θαλασσικοῦ προδαλιουχίας μέχρι τῆς γάστρας, νὰ ἐπιθεωρηθοῦν, νὰ ἔπισκευασθοῦν καὶ νὰ ἐπισπατοθετηθοῦν. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἦτο δύσκολον νὰ φαντασθῇ πις περιπτωτῶν ἄλλου πλοίου, βυθισθέντος καὶ ἀνελκυσθέντος, ἀπαιτούντος μείζονας τῶν ὑποδείξεων, ἔπισκευάς. Ἐν συμπεράσματι, ἔκρινεν ὅτι τὸ ρυμουλκὸν ύφιστατο μεγάλης κλίμακος ἀνανέωσιν καὶ ἔπισκευήν. Προσέτι, ὅτι τὸ πλοίον εύρισκετο ὑπὸ τὴν πλήρη παραφλακήν, φροντίδας καὶ ἔλεγχον τοῦ ἐνεργοῦντος τὰς ἔπισκευάς, κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, τοῦ πλοιοκτήτου μὴ ἀσκούντος ἔλεγχον η διεύθυνσιν τινα καὶ μὴ ἀπασχολούντος ἐπ' αὐτοῦ προσωπικὸν ὑπ' αὐτῷ πρότερην.

Φανερὸν ὅθεν ἦτο, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὅτι τὸ πλοίον ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς βυθίσεως τοῦ μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς ἔπισκευής, δέν ἦτο ναυστίλουν. Μολονότι ἀνελκυσθὲν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ καὶ ἐπιπλέυντος, ἐσπερεῖτο τῆς Ικανότητος αὐτοδύναμου προσώπους, καλυπτόμενον ἀπὸ στρῶμα ίλιος καὶ λιπαντικῶν, εἰς ἥν ἀκριθῶς κατάστασιν ἀνέμενετο ὅτι θά ὀνειλκύετο ἐκ τοῦ βυθοῦ.

Ο πλοιοκτήτης αὐδεμίαν εἶχεν ἀνάμιξην μὲ τὴν μέθοδον η τὸν τρόπον τῶν ἔπισκευών τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὄποιον κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἔκρηξεως, εύρισκοντο μόνον οἱ ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου προστηθέντες. Τὴν ἔκρηξιν ἐπληροφορηθῆτη ὁ πλοιοκτήτης μετὰ Ικανᾶς ἡμέρας. Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον ἀντέχθη εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου,

τὴν ἐκδοθεῖσαν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως West κατὰ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου, ἡτοι ἡτοι ἐφαρμοστέα καὶ ἐπὶ τῆς παρούσης δίκης, διότι καὶ ἔκει τὸ πλοίον ἐπρόκειτο νὰ ὑποστῆ μεγίστης ἐκτάσεως ἐπισκευάς καὶ πλήρης ἀνανέωσιν. Καὶ ἔκει ὁ πλοιοκτήτης οὐδένα ησκεὶ ἐλεγχον ἐπὶ τῶν ἔπισκευῶν η ἐπὶ πού πλοίου. Καὶ ἔκει — ὅπως καὶ εἰς τὴν ὑπὸ τῆς ἀναξιοπλοΐας.

Οι ἐνάγοντες ισχυρίσθησαν, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης εἶχε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προειδοποιήσῃ τὸ ναυπηγείον περὶ τοῦ κινδύνου ἔκρηξεως, διὸ συνεπήγετο η χρήσις φλογὸς ὁργούνου ἐπὶ ἐπιφανειῶν καλυπτομένων ὑπὸ λιπαντικῶν κλπ. Τὸ δικαστήριον, δῆμος, ἔκρινε, ὅτι ὁ ισχυρισμὸς οὗτος δὲν οὔτοις οὐτε εὔλογος οὔτε δικαιοίος. Τὸ ναυπηγείον συνεδλήθη δι' εἰδικῶς καταρτισθείσης συμβάσεως νὰ ἐκτελέσῃ ἔργασιν συμφώνως πρὸς προκαθορισμένας ὑποδείξεις ἐμπειρογνώμονος καὶ δῆ ἐπὶ πλοίου διατελέσαντος ἐπὶ χρόνον τινὰ διθισμένου, καὶ ἀναμφισθῆτας ἀνικάνου πρὸς ναυπηγούς εἰς ἀμφισθήτησιν περὶ τῆς συνδρομῆς ἀναξιοπλοΐας η οὐ.

Δὲν δύναται νὰ λεχθῇ — ἔκρινε τὸ δικαστήριον — ὅτι ὑπερχρεώτο ὁ πλοιοκτήτης νὰ προειδοποιήσῃ η ἀλλως νὰ ἐπιβλέψῃ η τέλος νὰ παράσχῃ δόηγιας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου περὶ οὐ η σύμβασις η συνήψη μεταποίησης τοῦ ναυπηγείου.

Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν περιστάσεων τῆς παρούσης δίκης τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἐν προκειμένῳ ἀμέλειά τις τοῦ πλοιοκτήτου καὶ δῆ οὔτος δὲν ηύθλετο ἐκ τοῦ δόγματος τῆς αναξιοπλοΐας καὶ διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν.

• Τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τὰ «Κονταίνερες».

Τὸ Ινστιτούτον τῶν "Αγγλων" Ασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου δὲν προέβη εἰσέτι εἰς μελέτην τοῦ θέματος μειώσεως τῶν ασφαλιστρῶν διὰ τὰ ἐντὸς containers μεταφερόμενα ἐμπορεύματα. Τὰ συνέπειαν, ἐπικρατεῖ ἐπιπλακτικότης ἐπὶ τῷ "Ηνωμένῳ Βασιλείῳ, ητοι μετεδόθη καὶ εἰς ποὺς ασφαλιστικούς κύκλους τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν".

Ο δισταγμὸς ὀφείλεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ πολυάριθμα νομικά ζητήματα, ἀντινα ἀνέκυψαν συνεπεία τοῦ καινοφονῶν τούτου τρόπου μεταφορᾶς. Τὰ νομικὰ ταῦτα ζητήματα δὲν ἔχουσαν ἀκόμη ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων καὶ ἐπικρατεῖ μεγίστη διαίρεσις γνωμῶν ὡς πρὸς τὰς ἐνδεικνυομένας λύσεις.

Χαρακτηριστικῶς ἀρκούμεθα νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι ἀμφισθῆται ποια θά είναι η δικαστική κρίσις ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἔαν container ἀνίκονος εἰς ὕπενοπτόρων φορτηγὸν πλοίον ἀξιολογούθητο η διεύθυνσιν τινα καὶ μὴ ἀπασχολούντος ἐπ' αὐτοῦ προσωπικὸν ὑπ' αὐτῷ προτερην.

Ἐάν κριθῇ, ὅτι τὸ container ἔπαινεσιν ἀποτελοῦν μέρος τοῦ κύτους, ἀποτελεῖ, ἀρά γε, φορτίον ἐπὶ τὴν ένωντος τῶν Καινῶν τῆς Χάγης; Καὶ περιστέρω, η εύθυνη τοῦ μεταφορῶν ἀσφαλισμάτων ἀπαντά τὰ ἐπὶ τῷ container ἐμπορεύματα, περιορίζεται υφ' οὓς δροῦς συγχρούν τὸν περιορισμὸν οι Καινῶνες τῆς Χάγης;

Εὐόητος η σημασία τῆς δριστικῆς κρίσεως τῶν ἔρωτημάτων τούτων διὰ πὰς συναλλαγάς. Ἐκ τῆς κρίσεως ταῦτης θὰ δυνηθοῦν νὰ συναγάγουν οι θαλάσσιοι μεταφορεῖς ασφαλῆ η συμπεράσματα ἐπὶ τῆς διατυπωθείσης ἀντιλήψεως, ὅτι η διὰ container μεταφορά δυνατότων νὰ καταστήσῃ χειρονα τὴν θέσιν των ἀπό ἀπόφεως εύθυνης.

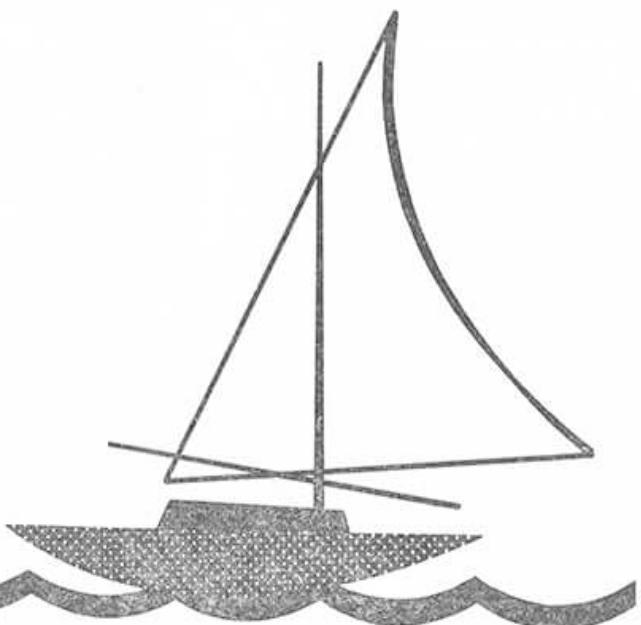
ΜΙΚΡΟ ΓΙΩΤ: Ταχύτητος 16 μιλλίων, 'Αγγλικῆς κατασκευῆς σχεδὸν καινουργὲς μὲ 2 πετρελαιομηχανὲς 110 HP ἐκάστη μὲ 7 κρεβάτια πωλεῖται Τηλ. 477.571



Σχοινιά TREVIRA®

Διὰ Κάβους

- Σιδηρόσχοινα
 - Παλάγκα-Σκότες-Μαντάρια κ.λ.π.
 - Ρυμοῦλκες
 - Σχοινιά κουβέρτας πάσης φύσεως
 - Θαλάσσια Σκὶ
 - Κολαούζους δυτῶν
 - 'Αλιείαν
- καὶ γενικῶς διὰ κάθε χρῆσιν ἐντὸς ἢ
ἐκτὸς θαλάσσης.



— Τὰ σχοινιά ἀπὸ TREVIRA εἶναι
ἀπρόσβλητα ἀπὸ τὸ φῶς, τὶς καιρικὲς
μεταβολὲς καὶ τὴν μούχλα — "Έχουν
μεγάλην δυναμομετρικὴν ἀντοχὴν καὶ
εἶναι ἀνθεκτικὰ στὴν τριβή, ἀκόμη καὶ
στὸ θαλάσσιο νερὸ — "Έχουν μικρὴν
έλαστικότητα - Στεγνώνουν ἀμέσως διότι
δὲν κρατοῦν τὴν ύγρασίαν.



ΤΑ ΣΧΟΙΝΙΑ TREVIRA, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΣΧΟΙΝΙΩΝ "ΑΦΟΙ Ι. ΤΡΑΠΠΑΤΣΑ & ΣΙΑ,,
ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΥΒΙΚΟΥ 12 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 474.326 - 411.544



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΚΟΝΤΑΙΝΕΡΣ

'Η Αυστραλιανή Κυβέρνησης ένδιαφέρεται διά το νέον μεταφορικόν σύστημα των "δοχειοφόρων". Τήν μείσων του κόστους των διά θαλάσσης μεταφορών έπιδιώκει. Κατά σύσκεψην των ένδιαφερομένων παραγόντων έξητάσθησαν δύλα τα πλεονεκτήματα των κονταίνερς, συνήχθησαν δέ ωρισμένα θετικά συμπεράσματα.

'Η "Πενίνσουλαρ - Ορίενταλ" μετέχει ήδη τού σχετικού κονσόρτσιου τού Overseas Carriers Ltd., ή Μπλού Στάρ Λάιν είναι μέλος δύλου κονσόρτσιου, τού Associated Carriers Ltd., γραμμής 'Αγγλίας - Αυστραλίας, συνεκροτήθησαν δύλο κονσόρτσια διά μεταφοράς κονταίνερς, χωρὶς νά άποκλείεται και ή προσθήκη άλλων.

Τά διά πλοίων - κονταίνερς μεταφερόμενα δοχεία προορίζονται συχνά να μεταφέρωνται διά πλοίων διαφόρων έταιρων, θά έδει δ' ώς έκ τούτου νά είναι δμοιομόρφου μεγέθους. Τό σύνθετος μέγεθος σήμερον είναι 12X8X8 πόδας.

Παρασένεται τέλος νά καθορισθή δ' έπωφελέστερος τύπος σκαφών — μεγέθους, διάταξης κυτών, μέσα φορτοεκφόρτωσεως — διά τήν έφαρμογήν τού νέου συστήματος.

'Η Αυστραλία, πάντως, ξεραπώσα απολύτως τήν υπόστασιν τής Οικονομίας της από τάς θαλασσίας μεταφοράς, αποδίδει έξαιρετικήν σημασίαν είς τό χαμηλὸν μεταφορικὸν κόστος. Πιστεύεται διά τών πλοίων - κονταίνερς τούτο νά έπιπευχθῇ.

Και τά έξαρχηντα συμπεράσματα:

1) Έξοικονομείται σημαντικός χρόνος κατά τάς φορτοεκφόρτωσεις τών πλοίων. Μόνον 24 ώραι απαιτούνται διά τήν έκφρωσιν ένος μεγάλου μεγέθους φορτηγού πλοίου. Σημειώτεον, δηλαδί έταιριας Μάτσον ήλαττωσεν από 16 είς 7 τά σκάφη της είς τήν γραμμήν 'Αγίου Φραγκίσκου - Χαβάνας.

2) Παρατηρείται μεγάλη οίκονομία είς τάς δαπανάς διακινήσεως τών φορτίων. 'Άνεφρθη, δηλαδί τά κόμιστρα από τού 1957, όποτε ήρχισε λειτουργούν τό σύστημα κονταίνερος από τήν Μάτσον Λάιν, ήλαττώσαν κατά μέσον όρον κατά 15%, δηλαδί ωρισμένας δέ περιπτώσεις είς 33%, ένω τό μεταφορικόν κόστος διά τήν Αυστραλίαν κατά τήν ίδιαν περίοδον ήλικην κατά 1/3 περίπου.

3) Τό νέον σύστημα μεταφορών είναι οικονομικότερον δηλαδί αποστάσεις μέχρι 3.000 μιλιών, λόγω τής μικρᾶς σχετικῶς χωρητικότητος είς φορτηγού πάνω διαφοράς σκαφών. Απαιτούνται πάντως μεγάλα κεφάλαια. 'Η μετατροπή τών πλοίων τής έταιριας Μάτσον έπιπολίσθηκεν 142.000.000 δολαρίων Αυστραλίας. 'Η τιμή έξ αλλου μετατροπής δηλαδί κοινών πλοίων - κονταίνερς ύπολογίζεται είς \$ A. 1.250 - 1.500 και διά κονταίνερες ψυγείου είς \$ A. 6.250 - 7.500.

'Εφ' δοσον τό νέον σύστημα γενικευθή, θά απαιτηθούν νέαι άποβαθροι, νέαι μέθοδοι συσκευασίας έμπορευμάτων, νέα φορτωτικά γεγραφα και νέος τύπος συμβολαίων μεταξύ φορτωτών και πλοιοκτητών.

Κατά τήν συζήτησην έτονισθη έξ αλλου, δηλαδί απαιτηθούν ειδικοί και εύρεις χώροι (κατά τίνας πλησίον τών άποβαθρών, κατ' άλλους μακρύτερων, έντονς όμως τών λιμένων) διά τήν στέγασην ή τήν μετακίνησην τών δοχείων. Οι χώροι ούτοι πρέπει νά άνερχωνται είς 14 - 16 έκταρια, δημιουργείται δέ ζητημα έλεγχου τών χώρων τούτων. Αι ναυτιλιακοί έταιροι διεκδικούν δηλαδί έσαυτάς τών έλεγχων τών χώρων τούτων άπο τάς λιμενικάς άρχας.

Διό τήν έφαρμογήν τού νέου συστήματος θά απαιτηθούν 3 - 5 έτη, μέχρι πλήρους μετατροπής τών έννιστοι σκαφών γραμμής. Πάντως οι φορτωταί κλιμακώνουν τό χρονικόν όριον πέραν τής 5ετίας, προκειμένου νά έλαπτωθούν τά ύπερογκα έξοδα έκ τής έφαρ-

μογής.

'Αφ' έτέρου έτονισθη, δηλαδί τό πρώτον στάδιον τής έφαρμογής τού νέου συστήματος προβλέπεται ανταγωνισμός και διαφορά κομιστρών, άντι τού σήμερον ισχύοντος ούσιαστικώς μινιστρών, διότι έκ τών κολπών τής «κόνφερανς» γραμμής 'Αγγλίας - Αυστραλίας, συνεκροτήθησαν δύλο κονσόρτσια διά μεταφοράς κονταίνερες, χωρὶς νά άποκλείεται και ή προσθήκη άλλων.

Τά διά πλοίων - κονταίνερες μεταφερόμενα δοχεία προορίζονται συχνά να μεταφέρωνται διά πλοίων διαφόρων έταιρων, θά έδει δ' ώς έκ τούτου νά είναι δμοιομόρφου μεγέθους. Τό σύνθετος μέγεθος σήμερον είναι 12X8X8 πόδας.

Παρασένεται τέλος νά καθορισθή δ' έπωφελέστερος τύπος σκαφών — μεγέθους, διάταξης κυτών, μέσα φορτοεκφόρτωσεως — διά τήν έφαρμογήν τού νέου συστήματος.

'Η Αυστραλία, πάντως, ξεραπώσα απολύτως τήν υπόστασιν τής Οικονομίας της από τάς θαλασσίας μεταφοράς, αποδίδει έξαιρετικήν σημασίαν είς τό χαμηλὸν μεταφορικὸν κόστος. Πιστεύεται διά τών πλοίων - κονταίνερες τούτο νά έπιπευχθῇ.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Μεταδίδεται από τήν Σόφιαν δηλαδί διά δουλγαρικός έμπορικός στόλος θά έμφανση αύξησην είς τό τέλος τού έτους κατά 100.000 τόνων, μὲ συνολικήν χωρητικότητα 650.000 τόνων γκρός. Νέαι παραγγελίαι είς τήν 'Ιαπωνίαν ανέκοινωσαν.

Από τών άρχων τού έτους έγενοντο νέαι προσθήκαι δύλο δεξαμενοπλοίων τών 25.000 τόνων d.w., τού «Ισκεύ» και τού «Ογκόστα», ναυπηγήθησαν είς 'Ιαπωνίαν. Αι διαστάσεις έκαστου είναι 570 πόδες μήκος, πλάτος 78 και βύθισμα μὲ πλήρες φορτίον 32 ποδών. Είναι έφωδιασμένα διά μηχανών δυνάμεως 8.400 ιππων και έχουν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων.

Έτεροι προσθήκαι ήσαν: ένα φορτηγόν 5.000 τόνων d.w., τού «Πρέσλεϋ», ναυπηγήθην είς Βουλγαρίαν, και ένα γαιανθρακοφόρον, τού «Χέμους», 9.600 τόνων d.w., ναυπηγήθην είς 'Ιαπωνίαν. Δύο άδελφάτα σκάφη αύτού θα προστεθούν είς τό δουλγαρικόν στόλο περί τά τέλη τού τρέχοντος έτους. Μικρότερα έπισης σκάφη θά διατεθούν είς τάς άκτοπλοϊκάς και τάς ποταμών ύπηρεσιας. Τέλος δηλαδί έπιλευτικός στόλος, δηλαδί άπτετελέποτα από τρία σκάφη κατά τάς άρχας τού έτους, θά άποκτηση κατά τάς άρχας τού έτους, θά άποκτηση δύλα άλιευτικά - έργοστάσια μέχρι τού Αγύούστου, ώστε ή άλιευτική χωρητικότης νά άνελθη είς 2.500 τόνους.

Έτεροι προσθήκαι ήσαν: ένα φορτηγόν 5.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΕΡΙΕΡΓΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ

Ζωηρότεται αι διαμαρτυρίαι τών Γερμανών ναυτηγών πρός τήν κυβέρνησην τής Βόνης, διότι έπετρεψεν είς τήν έταιρίαν «Σέλλα» τής Γερμανίας, νά παραγγείλη έν δεξαμενόπλοιον τών 180.000 τόν. είς τά ναυπηγεία Χάρλαντ & Βούλφ και δύο τών 109.000 τόν. έκαστον είς τά ναυπηγεία Σδάνη Χάντερ & Φέρνερ. 'Η κατά τό ήμισυ χρηματοδότησης τών έν λόγω ναυπηγήσεων (κόστος συνολικόν 13 έκαστομ. λιρών), έπετεύχθη άπό ειδικούν κεφάλαιον 45 έκαστομ. λιρών τής άγγλο-γερμανικής συμφωνίας πρός ένσιχουν τών δρεπανικών έξαγωγών μέ τόκον 2% κάτω τού κρατούντος.

Οι Γερμανοί ναυτηγοί ισχυρίζονται, δηλαδί η Βόνη έπιχειρεί ούσιαστικώς τά άγγλικά ναυπηγήσει, τών όποιων αι προσφερθείσαι τιμαί ήσαν κατά 20% διάνωτεραι τών γερμανικών.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

Δύο μεγάλαι συνεργαζόμεναι άμερικανοι ναυτιλιακοί έπιχειρήσει προτίθενται νά ναυπηγήσουν πλοία είς τό έξωτερικόν, είς άντικατάσταση παρηλίκου τονάζ. 'Η άμερικανοι κυβέρνησης δέν στέργει νά έπιχορηγήση τάς ναυπηγήσεις είς τά έγχωρια ναυπηγεία.

Πρόκειται περί τών έταιρων «Ισθμιαν Λάινς» και «Στέρητς Μάριν Λάινς», αι Όποιαι πρό ήμερων έξητησαν προσφοράς άπό δρεπανικά, γερμανικά, ιαπωνικά άλλα και άμερικανοι ναυπηγεία διά τέσσαρα σκάφη γραμμής τών 14.000 τόνων. Πιθανώς νά δοθούν δραδύτερον παραγγελίαι και δι' έτερα τέσσαρα.

'Ομιλῶν σχετικῶς διά πρόεδρος τής «Ισθμιαν Λάινς» κ. «Άρτσιμπολντ Κίγκ και τής συνεργαζούμενης έταιρίας «Στέρητς Μάριν Λάινς» έδηλωσεν δηλαδί προσφοράς έξωτερικήν νά προέλθουν τελικών έξ εύρωταϊκών ή ιαπωνικών ναυπηγείων, μολονότι τούτο είναι λιπηρόν νά λέγεται. Τά πλοία, τά Όποια δηλαδί Κίγκ έλπιζεν δηλαδί έταιρον τής έπιχειρησίας της Ιαπωνίας και τής έπιχειρησίας της Μάριν Λάινς» έδηλωσεν δηλαδί προσφοράς της έπιχειρησίας της Ιαπωνίας της έπιχειρησίας της Μάριν Λάινς.

Δέσον νά σημειωθῇ δηλαδί έπιχειρησίας της Ιαπωνίας έπιχειρησίας, χωρὶς δηλαδί έπιχειρησίας της Μάριν Λάινς. Πρό άλιγων δέ μηνην ή έταιρία έγνωστεν είς τήν Κυβέρνησην, δηλαδί έσον δέ έξεδηλούτο σχετική ένέργεια, θά κατακτήσης έπιχειρησίας είς τά έξωτερικά.

Είς τήν άνωτέρω άπόφασιν προέδη ή έταιροι κατόπιν σταθμίσεως τριών παραγόντων, ήτοι:

1) Τής συνεχούς αύξησεως τού κόστους έκμεταλλεύσεως τού άμερικανού πλοίου, ήτοι και περιώρισε τά περιθώρια κέρδους, είς σημείον ώστε αι μεν άνδηρψις τής έκτελέσεως τακτικών γραμμών νά άποδαινη σοβαρώς έπιζημία, ή δέ άντικατάστασης σκάφους με τό άμερικανο κόστος ναυπηγήσεως άδυνταστος.

2) Τής σοβαράς άπειλής τών έπασφαλί-

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

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

Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

στρων ἐπί φορτίων, τὰ ὅποια ἐπιβάλλονται εἰς ὅλα τὰ ναυπηγήθεντα κατά τὸν πόλεμον σκάφη, ἡλικίας ἄνω τῶν 21 ἔτῶν.

3) Τῆς νέας πολιτικῆς τοῦ 'Υπουργείου Ἀμύνης, ητὶς ἀποδέπει εἰς περικοπὴν τῶν ναύλων διὰ συναγωνιστικῶν προσφορῶν. Ή τοιαύτη προσπάθεια ἀποτελεῖ καταστροφὴν διὰ τὴν ἑταῖριαν, ἡ ὅποια ἔξαναγκάζεται νὰ προσφέρῃ ναύλους, συναγωνιζόμενη ἑταῖριας ἀφθόνων ἐπιχορηγούμενας ἀπὸ τὸ Δημόσιον.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Ιάπτωνες ἀντιπρόσωποι ναυπηγικῆς διομηχανίας πρόκειται νὰ συναντηθοῦν τὴν Ιηνίουλιον εἰς Κοπεγχάγην μὲν ἀντιπροσώπους εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, πρὸς σύναψιν, ὡς πιστεύεται, συμφωνίας ἐπὶ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

Ὦς γνωστόν, ἡ Ιαπωνία κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἡγήθη εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς ἀγορᾶς, δεχομένη τιμᾶς κατὰ 15% κατωτέρας τῶν προσφερομένων ὑπὸ τῶν καλυτέρων εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων. Σήμερον, διπότε τὸ κόστος τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἀκολουθεῖ τὴν ἀνιστάνταν, ἐπιδιώκεται ἡ συμφωνία διὰ νὰ σταματήσῃ ὁ συναγωνισμός. Αἱ παραγγελίαι διὰ πλείστα ναυπηγεία εἰναι πολλαὶ, πλὴν τὸ κέρδος εἶναι Ἐλάχιστον ἢ καὶ ἀνύπαρκτον.

Πρὸ θηρεών ἐκπρόσωποι τῆς 'Εκδόσεως Ναυπηγείων Δ. Εύρώπης — περιλαμβανούστης τὰ γαλλικά, γερμανικά, αγγλικά, δλλανδικά, βελγικά, ιταλικά, σουηδικά, νορβηγικά καὶ δανικά ναυπηγεία — συνῆλθον εἰς Βενετίαν. Κατὰ τὴν σύσκεψιν ἀνέγνωρίσθη ὅτι, ἄν και τὰ διδίλια τῶν παραγγελιῶν τῶν παρουσιάζουν «λογικὸν φόρτον» ἐργασιῶν, κρίνεται εὔκαιρος δὲ χρόνος διὰ νὰ δειτιωθῇ ἡ θέσις ἀνά τὸν κόσμον τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Ἐπίσης κατὰ τὴν ἐν λόγῳ σύσκεψιν ἀπεφασίσθη ὅπερ η συνεργασία τῶν ναυπηγικῶν διομηχανιῶν τῆς Δ. Εύρώπης ἐφ' ὅλων τῶν θεμάτων ἀμοιβαίος ἀνδιαφέροντος. 'Η συνεργασία αὐτῆς θὰ ὑποδιθήσῃ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ δὴ ἀπὸ μέρους τῆς Ιαπωνίας.

Τέλος εἰς τὴν σύσκεψιν ἀνέγνωρίσθη ὅτι ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ διομηχανία εὐρύσκεται εἰς διαρκὴ ἀνάπτυξιν, ἐν ὅψει μάλιστα τῆς αὐξῆσεως τῶν μεταφορῶν. Εἰναι συνεπῶς ἀνάγκη — καὶ τούτῳ ἀποτελεῖ τὴν κυριωτέρων ἀνήσυχοιον — ἐπιτέλεως ἀνεθούντος συμφωνίας πρὸς ἀποφυγὴν συναγωνισμοῦ δι' ἑργασίας πιθανῶς ἐπιζημίους.

ΕΠΙ ΤΑΝΗΤΟΣ

ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ύπο τὴν αἰγίδα τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν θέλει διενεργῆθει κατὰ τὸ παρὸν θέρος ὀλοκληρωτικὴ μελέτη περὶ τῶν ναύλων, περὶ τῆς ἐπαρκείας τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τῆς ἀκολουθομένης ὑπὸ τῶν Διασκέψεων τακτικῆς εἰς τὰ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ναυλολογίων καὶ τοῦ ἀντικτύου τοῦ μεταφορῶν καὶ τῆς Οἰκονομίας τῶν ὑπαναπτυκτῶν χωρῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ δύο ἐκθέσεις πρόκειται νὰ ὑποδηθῶνται εἰς τὴν 'Επιτροπὴν Ναυτιλίας τῆς Διασκέψεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν καὶ 'Αναπτύξεως τοῦ 'Εμπορίου (UNCTAD) ἡ ὅποια συνέρχεται εἰς Γενεύην ἐντὸς τοῦ Ιουλίου.

Αἱ ὡς ἄνω ἐκθέσεις, δημοσιευθεῖσαι ἡδη, κατηρτίσθησαν, ἡ μὲν μία ὑπὸ τοῦ κ. Π.Π. Πρέμπτιστς, γενικοῦ γραμματέως τῆς Διασκέψεως, καὶ ἡ ἐπέρα ὑπὸ τοῦ δρος Σ. Γ. Στόρμεϋ, καθηγητοῦ τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Λάγκαστερ τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ ἐμπειρογνώμονος εἰς τὰ ναυτιλιακά.

'Η εἰδικὴ διάσκεψις τῆς 'Επιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας είχε πραγματοποιηθῆ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον πρὸς μελέτην τοῦ προβλήματος, δεδομένου ὅτι δὲν ὑπάρχει συστηματικὴ συλλογὴ στοιχείων ἀφορώντων εἰς τοὺς ναύλους καὶ τὰς ἄλλας δαπάνας τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Δέν ὑπάρχει δὲ οὔτε μελέτη περὶ τοῦ ἀντικτύου τῶν ἐκ ναύλων ἐπιβαρύνσεων, οὔτε καὶ τῶν ἀκολουθουμένων μεθόδων, διὰ τῶν ὅποιων καθορίζονται οὔτοι.

Τὸ θέμα προεκάλετο συγκίνησιν, δεδομένου ὅτι αἱ πλείσται τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν δέν θεωροῦν ἀναγκαῖαν τὴν σχετικὴν ἔρευναν, ἐνώ αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, καὶ μάλιστα ἔκειναι, αἱ ὅποιαι ἐπιθυμοῦν νὰ ἀποκτήσουν ίδιους στόλους, θεωροῦν οὐσιώδη τὴν ἀνάτερά περὶ ναύλων ἔρευναν, πρὸς θεμελίωσιν τῆς πολιτικῆς εἰς τὰ τῶν μεταφορῶν διὰ πλοίων γραμμῆς.

Αἱ ὑπὸ τῶν Διασκέψεων ὄριζόμεναι τιμαὶ ναύλων, αὐθαίρετως καὶ ἐν πάσῃ μυστικότητι, φάνεται δὲτ προσελκύουσαν τὴν μεγαλύτερων προσοχὴν. Οἱ συντάκται ὅμως ἀμφοτέρων τῶν ἐκθέσεων, τονίζουσαν ὅτι ἡ ἐπιτυχία τῶν προτεινούμενων μελετῶν θὰ ἔξαρτηθῇ, κατὰ μέγα μέρος, ἐκ τῆς συνεργασίας δλων τῶν ἀνδιαφερούμενών διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν εἰς τὴν ἀποχειρήσεων καὶ ὅργανώσεων.

Εἰς τὴν ἐκθεσίν του ὁ κ. Πρέμπτιστ προτείνει καθολικὴν ἔξετασιν τοῦ θέματος καὶ ὑποδεικνύει τέσσαρας ἀλληλοσχετιζόμενας μελέτας ὑψίστης πρωτεαριότητος. 'Η πρώτη συνίσταται εἰς περιεκτικὴν ἐπισκόπησιν τῆς καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν προβλημάτων αὐτῆς, καθὼς καὶ τῶν προβλημάτων ὡρισμένων κατ' ἐπίλογην ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Κατὰ δεύτερον λόγον ὑποδεικνύεται μελέτη διὰ τῶν κατ' ἐκτίμησιν τῶν ἐπι τῶν ναυλολογίων ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῶν μεταφορῶν καὶ ἐφ' ἑκάστου εἰδουσος φορτίου, τῶν κυριατέρων πάντων.

'Ο κ. Πρέμπτιστ προτείνει ἐπίσης μελέτας πρὸς καλυτέρων γνώστων τῶν παραγόντων κόστους καὶ ζητήσεως, οἱ ὅποιοι μεταβάλλουσεις τῶν καθορισμῶν τῶν ναύλων, ὡς καὶ ὡρισμένας μελέτας μὲν γενικὰς οἰκονομικὰς στατιστικὰς τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν καὶ τοῦ διένυσης ἐπιπορίου.

'Η ἐκθεσίς αὐτῆς ἐπέρα τοῦ κ. Στόρμεϋ ἀποσκοπεῖ εἰς τὸ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐνημερωτικὸς δῆμης ἔκεινων, οἱ ὅποιοι θὰ ὕσχοληθῶν μὲ τὴν μελέτην τοῦ Ο.Η.Ε. 'Η ἐκθεσίς κατακρίνει τὴν ἀποφινή, ὅτι ὑπάρχει σύγκρουσις μεταξὺ ἀνεπιγυμένων καὶ ὑπαναπτυκτῶν χωρῶν η μεταξὺ ναυτικῶν καὶ μὲν ναυτικῶν τοιούτων, διὰ κρατούντα ναυλολόγια. Τονίζει δὲτ ἡ περὶ ναύλων ἔρευνα πρέπει νὰ διεσχιθῇ παραλλήλως πρὸς τὴν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν ἐκτελουντῶν τὴν κάθε μεταφοράν πλοίων καὶ ὅτι ἡ δάσις πρὸς καθορισμὸν τῶν ἐπιβαρύνσεων περιπλέκεται ὑπὸ παραγόντων, ὡς δόγκος τῶν φορτώσεων, δύ τοπος, τὸ μέγεθος καὶ δάρας τοῦ φορτίου, καὶ τὸ μεταφερόμενον ἐπὶ ζημιά, διὰ ποικίλους οἵσους λόγους, σφρίον.

ΟΙ ΖΗΜΙΑΙ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

'Ο ισολογισμὸς τῆς Κιούναρ Λαίν διὰ τὸ 1965 ἀπεκάλυψεν, εἰς συγκεκριμένους πλέον ἀριθμούς, πόσους σοθαραὶ είναι αἱ ζημιές, τὰς ὅποιας ὑφίστανται αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων ἀπὸ τὸν ἐντεινόμενον διάσμέριο συναγωνισμὸν τοῦ άφερτού. Οὕτω, ἡ Κιούναρ ἔχασε 2,7 ἑκατομ. λίρας ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς σκαφῶν καὶ 14 ἑκατομ. λιρῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν. Δέον δῆμος νὰ σημειωθεῖ, δητὶ 60% τῶν ἐργασιῶν τῆς ἑταῖρας ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν φορτηγῶν γραμμῆς. Αἱ δύο ἑταῖρικαὶ παραφανάδες, ἡ Πόρτ Λαίν (γραμμαὶ Αύστραλιας) καὶ ἡ Μπρόκλεμπαν (γραμμαὶ Ινδίας), ἀποδίδουν σταθερῶς κέρδη, δῆμος καὶ τὰ ίδια τῆς Κιούναρ φορτηγά. Παρὰ ταῦτα ἔτοινισθη, δητὶ ἡ Κιούναρ είναι ἑταῖρια ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. Συγκεντρώνει τὰ 25% τοῦ διὰ τὸν 'Ατλαντικὸν κινήσεων. 'Εξηπήθη ἀπὸ τοὺς μετόχους τῆς πεντετελεῖς πιστωτικῆς χρόνου, ἵνα καὶ τὰς ὑπερωκεανίας καταστοῦν ἀποδιτικά, δάσει τῶν νέων περὶ ἐκμετάλλευσεως αὐτῶν ἀντιλήψεων (κρουαζίερα κλπ.).

'Ἐπι τοῦ συνόλου τῶν 64 σκαφῶν τοῦ ἑταῖρου ὅμιλου, ἐπέπλανται τὰς ὑπερωκεανίας, τὰς ὅποιας ὑπέστησαν τὰ τελευταῖα ἔτη ριζικάς μεταρρυθμίσεως εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατηγῶν.

'Οπωσδήποτε, δῆμος, τὸ κόστος τῆς κινήσεως τῶν ἀγγλικῶν ὑπερωκεανίων, είναι ὑψηλόν. 'Η συνεχιζόμενη ναυτεργατικὴ ἀπεργία θὰ ἐπιτείνεται πάλια δυσχερείας. 'Αν παροδάλομεναι ἀπὸ τοὺς ἀπεργούς ἀπαιτήσεις ἐγένεντο δεκταί, τούτο θὰ ἐστοίχιζεν εἰς τὴν Κιούναρ 1,5 ἑκατομ. λιρῶν τοῦ μισθολογίου.

Καὶ σχολιάζει τὸ «Εκόνομιστα» διὰ τὸν ἔχοντας χαρακτηριστικῶν: «'Η ἀπόφασις τῆς Κιούναρ νὰ συνεχίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς, παρὰ τὰς ἔτη ζημιάς, ἐμφανίζει αὐτήν, ὡς διαβούλουσαν ἀκόμητη μεταρρύθμισην».

ΠΡΟΣ ΤΟ ΤΕΡΜΑ Η ΑΠΕΡΓΙΑ:

Βαίνει, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, πρὸς τὴν λύσιν της ἡ ἀπεργία τῶν "Αγγλῶν ναυτικῶν, 'Η διάρκειά της — τέσσαρες, ἡδη ἐβδομάδες παρῆλθον — ύπηρξε μεγαλυτέρα τῶν προβλέψεων. Τὸ ἀδιάλλοκτα στοιχεῖα ἐπεκράτησαν. Δὲν ἐκέρδισαν, δῆμος, οἱ ἀπεργοὶ οὔτε τῆς ἐργατικῆς κυβερνήσεως τὴν ὑποστήριξιν οὔτε καὶ αὐτῶν τῶν ἐργατικῶν συνδικάτων, τῶν δημοίων ἐξήπτησαν τὴν συμπαράστασιν, ἀλλ' οὔτε καὶ τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν, ἀπὸ τὴν ὑποστήριξιν οἱ ἀπεργοὶ τὸ μπούκοτάς τῶν εἰς ζένους λιμένας ἀπαντούμενών ἀγγλικῶν πλοίων. Καὶ τὸ χειρότερον, ἡ κατορθωτική παρὰ τῆς κυβερνήσεως ἐπιτροπή ἔρευνας ὑπέβαλε τὸ πόρισμά της, δῆκι καὶ τόσον εύνοικον διὰ τὰς ἀπότιμες τῶν ἀπεργών, οἵτινες καὶ ἐπεπευσταν νὰ ἀπορρίψουν τὰς προτεινομένας αὐξήσεις.

'Η παρέμβασις, πάντως, τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Συνομοσπονδίας τῶν δρεπανικῶν ἐργατικῶν δρυγανώσεων, ίσως νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ἀπεργούς νὰ σώσουν τὰ προσχήματα καὶ νὰ προέλθουν εἰς τὴν 'Επιπροπήν.

Τὸν μέσον δρόμον ἡκοιούθησεν αὐτή. 'Επέκρινε τοὺς ἀπεργούς, διότι δὲν προήλθον

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,
DECK & ENGINE STORES
DAY and NIGHT SERVICE

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

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. → 46013

Stockists of all Greek Provisions

SINGAPORE

CABLE: "HELLENICO"

U. K. Representative :

Z. C. HOURMOUZIOS

LONDON E.C.3

II. GORING STREET

εις πάσαν ένέργειαν διά νά της έπιτυχουν τὸν συμβιβασμὸν τῶν ἀπόφεων τῶν, ἐδίκαιολόγησε δὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς, διότι χάριν τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος καὶ ἐφ' δύσον εἶχον δεχθῆ σημαντικάς αὐξήσεις, δεν ὑπεχώρησαν περαιτέρω. Ή διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὸ διαπιστώθεν γεγονός, διότι οἱ μὲν ἐφοπλισταὶ προσέφερον αὔξησιν 12/4% ἐντὸς διετίας, οἱ δὲ ἀπέργοι ήξιον 15/4% τῷρα ἀμέσως.

Ἡ Ἐπιτροπὴ συνιστᾷ τὴν ἀπόδοξὴν τοῦ 40ώρου κατὰ δύο στάδια ἀντὶ τῶν τριῶν, προτεινομένων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Αἱ διεισιαὶ μετ' ἀπόδοξῶν νά αὔξησιν ἀπὸ 36 εἰς 39 ημέρας, ἀλλὰ ἡ αὐξήσις τῶν 12/6 δι' ἀπόδοξικὴν ἔργασίαν προσφερεῖται ἀπὸ τοὺς ἐργοδότας νά μὴ καταβληθῇ. Καὶ ἀκόμη προτείνει ἡ Ἐπιτροπὴ, ὅπως οἱ ὑπερωρίαι ἐν πλῷ περιορισθῶν κατὰ δύο ὥρας ἐδόμαδιάς αἵσις διὰ τοὺς ἀμέσως ἐποιεῖνος δώδεκα μῆνας. Τελικῶς ὑπολογίζεται μία αὐξήσις τῶν ἀπόδουν κατὰ 5% διὰ τὸ 1966, ἐν συνεχείᾳ δὲ κατὰ 4½% διὰ τὸ 1967.

"Αγνωστον εἰσέτι, δὲν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν ή ἀπέργια θὰ τερματισθῇ. Αἱ τελευταῖαι πληροφορίαι φέρουν τὴν κυρέην σισιοδοξύσαν. Μεταξὺ τῶν ἀπέργων ἡρχισεν ήδη σημειουμένη ἡ ἀπροθυμία τῆς ἔμμονής εἰς τὴν ἀδιστλαξίαν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

Ο ρωσικὸς ἐμπορικὸς στόλος, δὲ δόποιος τείνει νά προσεγγίσῃ κατὰ τὸ 1970 τὰ 12.000 τόνους γκρός, αὐξάνει τὴν χωρητικότητά του καὶ ἐπεκτείνει τὰς τακτικάς του γραμμάς εἰς ἄνευ προηγουμένου κλίμακα.

Ούτω, ὁ στόλος τῆς Μαύρης Θάλασσης αναμένεται νά αὐξηστῇ κατὰ 100% τὴν μεταφορικήν του ικανότητα μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1966 - 1970, μὲ προσθήκην ἐνὸς σκάφους ἀνά 10-μερον. Νέοι τομεῖς ἔργασίας διανοίγονται ἡ ἐπεκτείνονται πρὸς τὴν Ἰνδίαν, τὴν Αἴγυπτον, τὸ Μαρόκον, τὴν Σουμαλίαν, τὴν Βιρμανίαν, τὴν Τυνησίαν, τὴν Κένυα, τὴν Ταϊμανίαν καὶ ἄλλας ἀφρικανικάς καὶ ἀσιατικάς χώρας. "Ηδη τὰ ρωσικὰ σκάφη ἐκτελοῦν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἔξι διεθνεῖς τακτικά γραμμάς.

Ἐφέστος τὸ κύριον γεγονός τοῦ ρωσικοῦ στόλου τῆς Βαλτικῆς ήτο δὲ ἡ ἐναρξίς τῆς γραμμῆς Βορείου 'Ατλαντικοῦ διὰ τοῦ ἐπιβατηγοῦ 'Αλεξανδρος Πεύκινα, μεταφορικῆς ικανότητος 750 ἐπιβατῶν, καὶ δύο ἄλλων λάινερς, τοῦ «'Ιδαν Φράνκο» καὶ τοῦ «Τάρας Σεβένκο», τὰ ὅποια ἐνσυνάθησαν ὑπὸ ἔνεων οἰκων διὰ κρυψαζίέρας. Τὸ πρώτον ἐναυλόθη ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ «Κλάμπ Μεντιπεράνε».

Τὸ πρός παράδοσιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τρεχούσης πεντετείας χωρητικότης περιλαμβάνει ἐν σκάφες κινούμενον δι' ἀεριστροβίλου δυνάμεως 13.000 ἵππων, φορτηγά ἔνηρον φορτίου τῶν 12.000 τόνουν δ.ω., ταχυτήτος 17 κόμβων καὶ ἀκτίνος μέχρι 12.000 μίλιων, ναυπηγούμενα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χερσονήσου, καὶ δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «Σόφια», τῶν 65.000 τόνουν δ.ω., ναυπηγούμενα εἰς Λένινγκραντ.

Ἐπίσης μεταλλόφορά, ἀνθρακοφόρα, δεξαμενόπλοια καὶ ἄλλα φορτηγά θάτα παραδούσιν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πολωνίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας, τῆς Φινλανδίας καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας. Κατὰ τὸ 1967 θὰ πα-

ραδοθεῖν 4 λάινερς τῆς κλάσεως τοῦ «'Ιδαν Φράνκο».

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Πρόσφατον ἄφρον τοῦ Ρώσου 'Υπουργοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας κ. Δημ. Ζοτώφ, — ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν ἀγγλικὸν τύπον — μᾶς παρέχει ἐνδιαφερούσας πληροφορίας ἐπὶ τῆς σημειουμένης σταθερᾶς ἀναπτύξεως τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας. 'Ο Ρώσος ἀρμόδιος ἀναφέρει, διότι αὐξάνει συνεχῶς διάριμδος τῶν νέων πλοίων ποὺ προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Διαρκοῦντος τοῦ 1965, δύο ἔως τρία νέα πλοία τῆς ἀδεύδομάδας ἀποκνιώνται τοῦ ἔπου τῶν ρωσικῶν σκαφῶν. Αὔξησις ἐντὸς τοῦ ἔπου τῶν ρωσικῶν σκαφῶν την τάξειν τῶν ρωσικῶν σκαφῶν την ἐκπλούσιαν τοῦ γκρός. Καὶ ἐν τῷ 31ην Δεκεμβρίου 1959 ἡ Σοβιετική Ναυτιλία κατείχε τὴν 11ην θέσιν εἰς τὸν κόσμον, σήμερον είναι δη καὶ ἡ δραστηρίστης τῆς ἐπεκτείνεται πρὸς πάν την σημείον τῆς 'Υδρογείν. Κατὰ τὸ 1964, τὰ σοβιετικά σκάφη μετέφερον πλέον τῶν ἑκατὸν ἑκατομμυρίων τόνων φορτίων εἰς 702 λιμένας 72 διαφόρων χωρῶν. Οἱ ἐμπορικοὶ δεσμοί τῆς Ρωσίας μὲ τάς ἄλλας χώρας ἐπεξετάσθησαν διαφορούσιον τοῦ 1965 ἐπὶ περαιτέρω, δόγκος δὲ τῶν διακινηθέντων ὑπὸ σοβιετικῶν πλοίων φορτίων, τόσον διὰ τῶν ἑσωτερικῶν δοσον καὶ διὰ τῶν διεθνῶν θαλασσίων δόδων, ηγέηθη περισσότερον τοῦ 20%.

Τὸ πάραχον 30 τακτικά σκάφη μεταφέρονται ἐπὶ σοβιετικῶν λιμένων πρὸς τοὺς λιμένας 38 ἄλλων χωρῶν, περιλαμβάνονται δὲ αὖται καὶ γραμμάς ἀπὸ κοινοῦ ἐξυπηρετουμένας μὲ ξένα σκάφη. Οὕτω, ἡ ρωσιτικήν καὶ ἡ ρωσιτοσιπάνική τακτική γραμμῆς ἀποδιδούνται στοιχεῖα, ώς καὶ ἡ μεταξὺ 'Ιλίτσεβστ τοῦ Εύξεινου καὶ 'Αλεξανδρείας τακτική γραμμῆς. Εξυπηρετούνται ἐπίσης τακτικά σκάφη μεταφοράς ἀπὸ δρομολογίων τὰς ὁποῖας ἀκολουθοῦνται κοινῶν καὶ ἀπὸ ναυτιλιακάς ἐταιρίας τῆς 'Αγγλίας, 'Ινδίας, τῶν δύο Γερμανιῶν, Γαλλίας, 'Ολλανδίας καὶ Βελγίου, ἐνώ καθερώθησαν νέατα σκάφη μεταξὺ σοβιετικῶν καὶ λιμένων τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς καὶ τῆς Κεϋλάνης.

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, καθιερώθησαν μερικαὶ ἐνδιαφέρουσαι καινοτομίαι εἰς τὰς ρωσικάς τακτικάς γραμμάς, ἔγκαινιασθείσης τῆς γραμμῆς μεταξὺ λιμένων 'Ιράν καὶ Εὐρώπης. 'Η Κασπία, ἀφ' ἐπέρεου, ἐπαυσε νά ἀποτελῇ κλειστήν θάλασσαν. Διὰ τὸ συστήματος διωρύγων Βόλγα - Δόν, σοβιετικά πλοία διὰ λιμένων τῆς Κασπίας κατευθύνονται πρὸς τὸν Εὔξεινον, τὴν Μεσόγειον, τὴν Ερυθρὰν θάλασσαν καὶ τὸν Ινδικὸν Όκεανόν. Καὶ ἀπὸ τὸ 1965 ἐπέθη ἐν χρήσει τὸ σύστημα διωρύγων Βόλγα - Βαλτικής, διὰ τοῦ ὅποιου πράττονται τὸ σοβιετικὸν διζελόπλοιον «Κουμπάτλιας ἐπίλευσεν ἀπὸ τὴν Κασπίαν εἰς τὴν Πολωνίαν. 'Ενεκανιάσθη ἐπίσης τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1965 καὶ ἡ τακτική γραμμῆς ἔκεινος τῆς Κασπίας Παχλεῖδι εἰς Κρασινούδηστο - 'Αλιμούργον - 'Αμπτερονταμ - Ρόττερνταμ, καθισταμένης δυνατῆς πρὸς τὸ παρόν τῆς μεταφορᾶς φορτίων μέχρι 2.500 τόνων κατὰ τὸν ἐντὸς τῶν διωρύγων πλοῦν.

Ἐντὸς τῶν δόλιγων προσεχῶν ἑτῶν πρόκειται σημαντικῶν νά ἀναπτύξουν δλαισ αὶ σοβιετικάς τακτικάς γραμμάς, θάτα πλούσιον δυνατής ναυπηγούνται εἰς τὴν Ισπανίαν. Ναυπηγούνται δὲ ἐπίσης πλοῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως αἱ δύο Γερμανίας, Η Φινλανδία, Γιουγκοσλαβία, Πολωνία, Βουλγαρία, Ούγγαρια, Ρουμανία καὶ Ιταλία. Τὸ ἄφρον παραλείπεται νά ἀναφέρῃ τὴν Δανίαν καὶ Σουηδίαν, δηπου προσεχή ναυπηγούνται πλοῖα διὰ ρωσικὸν λογαριασμόν.

Βιετικῶν πλοίων μεταφερούμενων φορτίων, θάτα ἀνέλθη εἰς 14 ἔως 16 ἑκατομμύρια τόνων έτησίων. Παρὸ δὲ τὸ διτὶ ή Σοβιετική "Ενώσης χρησιμοποιεῖ δῆμη τὰ πλοῖα τῆς εἰς τὰς ὑπ' αὐτῆς ἐξυπηρετουμένας γραμμάς, προτίθεται νά συμμετάσχῃ καὶ εἰς πάσαν μορφὴν διεθνούς ναυτιλιακῆς συνεργασίας, διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν κλπ., ἐπὶ τῷ βάσει πάντοτε τῆς ισότητος καὶ ποὺ ἀμοιβάσιον συμφέροντος.

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἡμερον περίπου τῶν ἀγαθῶν ποὺ πωλοῦνται ἢ ἀγοράζονται ἀπὸ τὴν Σοβιετικήν "Ενώσην, δύνανται νά φορτωθῶν ἐπὶ πλοίων τῆς ἐκλογῆς τοῦ πωλητῆ ή ἀγοραστοῦ. Οὕτω, κατὰ τὸ 1964, περὶ τὰ 49,6 ἑκατομμύρια τόνων ρωσικῶν φορτίων μετεφέρθησαν διὰ ξένων πλοίων ἔναντι 13,5 ἑκατομ. τοῦ 1965, προσήγγισαν δὲ κατὰ τὸ 1964 εἰς ρωσικούς λιμένας πλέον τῶν 13.000 ξένων πλοίων, ἀντίκρων εἰς 37 διαφόρους χώρας.

Ο σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος συμβάλλει συνεχῶς καὶ περισσότερον εἰς τὴν ἔξυπηρετησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας.

Αἱ θαλασσίστες μεταφοραὶ καταλαμβάνουν τώρα τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὸ σύνολον τοῦ δύκου τῶν διακινηθέντων ὑπὸ σοβιετικῶν πλοίων μεταφορῶν καὶ τὸ ποσοστὸν τῶν συνεχῶν αὐτῆς σκαφών καὶ δητὸν εἰς τὸν χερσαίων αὐτῆς συνόρων καὶ δητὸν εἰς εύρισκονται τὰ παρόλια αὐτά εἰς δύο ώκεανούς καὶ 14 θαλάσσας, προφανῆς καθίστασαν τὴν σημασία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἀκόμη καὶ διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς τοιάτις. Μόνον κατὰ τὸ 1965, ή σοβιετική ἐμπορική ναυτιλία μετέφερε περὶ τὰ 33 ἑκατομμύρια τόνων ξηρῶν καὶ περὶ τὰ 26 ἑκατομμύρια υγρῶν φορτίων εἰς ἀκτοπλοϊκὰς ρωσικάς μεταφοράς.

Μὲ τὸν αὐτὸν ταχὺν ρυθμὸν ἀναπτύσσεται καὶ δόγκος τῶν δέσμων τῆς Αρκτικής θαλασσίων μεταφορῶν. Τὰ νέα ίσχυρὰ παγοθραυστικά, μὲ πρώτον τὸ ὄποιον πλούτον «Λένιν», κατέστησαν δυνατήν τὴν χρησιμοποίησην τῆς δυορείας θαλασσίων δόδου τακτικῶν καὶ ἐπὶ μακρόν καὶ τὸ διάστημα, δῶσε νά κινούνται τα δι' αὐτῆς ἐκαποντάδες πλοίων ἐπησίων. Καὶ κατὰ τὸ δόλιγα προσεχή ἐπη δόδος αὐτῆς θατηστή δυνατή νά τηρήσαι μονίμως ἀνοικτή, μὲ τὴν δοθείσαν καὶ νέων ίσχυρῶν παγοθραυστικῶν, διότι ή κίνησης εἰς αὐτὴν αὐξάνει σταθερώς.

Ο σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ἀποτελεῖται κυρίως ἐκ τεχνικῶν ἔξειληγμένων σκαφῶν, πλέον τῶν 70% τῶν ὅποιων ἔχουν ἡλικίαν μικροτέραν τῶν 10 ἵπτων. 'Εκ τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων, ἀρκετά ναυπηγούνται εἰς ξένας χώρας. Σκάφη ηγερού φορτίου χωρητικότητος 13.000 τόνων καὶ δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 33.000 τόνων καὶ ἀνων, ναυπηγούνται εἰς τὴν Ισπανίαν. Ναυπηγούνται δὲ ἐπίσης πλοῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως αἱ δύο Γερμανίας, Η Φινλανδία, Γιουγκοσλαβία, Πολωνία, Βουλγαρία, Ούγγαρια, Ρουμανία καὶ Ιταλία. Τὸ ἄφρον παραλείπεται νά ἀναφέρῃ τὴν Δανίαν καὶ Σουηδίαν, δηπου προσεχή ναυπηγούνται πλοῖα διὰ ρωσικὸν λογαριασμόν.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping
Surveyor: Eng. Pablo J. More

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

Director
Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 72905



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Ακτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

"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. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διεύθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρούσιον

*18ιόκητοι τυπογραφικοί έγκταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιώς

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΘΡΟΑΙ ΛΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μέ τα ναυπηγείσια Χιτάστι συνήθησε τελική συμφωνία διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς τάνκερ - μαρμούθ τῶν 175.000 τόνων δ.ώ. διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἰκου «Ν. I. Γουλανδρῆς».

Διαστάσεις: Μήκος 290 μέτρα. Πλάτος 48,16 μέτρα. «Υψος 24 μέτρα καὶ διθισμα 16,15 μ. Μηχαναὶ ἀστοστρόβιλοι ισχύος 27.000 ἵππων. Κόστος 12 ἑκατομ. δολ. Παράδοσις Ἀπρίλιον 1968. Προεναυλώθη.

—Τέσσαρα ἡ πέντε σκάφη τύπου «freedom» —τὰ νέα λίμπερτς— πρόκειται νὰ παραγγείλῃ καὶ ἡ «Οράτιον» εἰς τὰ ναυπηγεῖσια Ιστικαστίξιμα - Χαρίμα.

—Τάνκερ 99.000 τόνων παραγγέλθη διὰ λογαριασμὸν ἔταιρίας ἐλεγχομένης ἀπὸ τὸν κ. Γ. Λιβανὸν εἰς τὰ ναυπηγεῖσια Μιτσουμπίσιο.

—Διαπραγματεύεται δὲ Οἰκος «Ν. I. Γουλανδρῆς» τὴν παραγγελίαν ἐνὸς ἡ δύο τῶν 24.000 τόν. μπάλκ κάρριερες εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖσια. Παράδοσις μέσα 1968.

—Τέσσαρα φορτηγά σκάφη νέου τύπου, (SD14) πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτς, παραγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία Austin & Pickersgill. Πρόκειται περὶ σκαφῶν 14.200 τόνων, μὲ διαστάσεις ὀλικοῦ μήκους 465 ποδῶν, πλάτους 67 ποδῶν, ὑψους 38,6 ποδῶν καὶ διθισμα 28,6 ποδ. Μηχαναὶ Σούλτζερ 5.500 ἵππων. Ταχύτης 14 μιλίων. Τιμὴ 930 χιλ. λ.ρ. Ἀγγλίας. Παράδοσις τέλος 1968.

Τὰ σκάφη παραγγέλθησαν ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ἀδελφούς Μαυρολέων τὰ δύο καὶ τὴν ἐν Πειραιὲ ἔταιριαν «Αἰγίς» (κ. Παπαδίος), τὰ ἄλλα δύο,

—Ἐν ἑκ τῶν τεσσάρων ὡς ὀρχικῶς ἐγνῶσθη, δεξαμενοπλοίον ὑπὸ ναυπηγῆσιν τῶν 174.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ὁνάστη, παραγγέλθη ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χιτάστι. Προεναυλώθη ἀπὸ τὴν B.P.

—Τέσσαρα μπάλκ κάρριερες τῶν 25.000 τόνων παραγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία Χακοντάντες διὰ λογαριασμὸν τῶν ἔταιρῶν «Ἐλπίμης», «Ἐλμότρες», «Ἐλβαπτόρες» καὶ «Ἐλσεγκούρο» (Οἰκος Ν. Π. Λιβανός). Δηζελοκίνητα, μηχαναὶ 9.600 ἵππων.

ΑΙ ΚΑΘΕΑΚΥΣΕΙΣ

—Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων τῆς Ούραγκας καθειλύσθη τὴν 20ῆ Μαΐου τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν ἀδελφὸν μπάλκ κάρριερ τῶν 33.000 τόνων «Κάτια Τζώρτζ Λ.» διὰ λ.σμὸν τοῦ Οἰκου Ι. Π. Λιβανού. Μηχαναὶ δῆζελ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν 14.500 ἵππων. Ταχύτης 17,3 μιλ. Παράδοσις Αὔγουστου.

—Τὴν 28ῆ Μαΐου καθειλύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσιο τοῦ Κόμπε τὸ 39.000 τόν. μπάλκ κάρριερ «Νόρθ Κίγκ», τοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη. Μηχαναὶ δῆζελ, ισχύος 17.600 ἵππων, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν. Ταχύτης 16,5 μιλ. Παράδοσις Αὔγουστου.

—Καθελκύεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ «Ἐμδέν τὸ πρῶτον ἐκ τριῶν παραγγελθέντων μπάλκ κάρριερ τῶν 40.000

τόνων διὰ λ.) σμὸν τοῦ Οἰκου Ν. Εύσταθίου.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρεδόθη τὴν 31ῆ Μαΐου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (διασείριστς Κ. Μ. Λαιμοῦ) τὸ 70.000 τόν. δεξαμενόπλοιον «Τρόπικ» ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Αἴδι. Εἰναι δηζελοκίνητον (μηχαναὶ 9κύλινδροι Σούλτζερ, ισχύος 20.700 ἵππων). Ταχύτης 16 μιλία.

—Τὴν 23ῆ Μαΐου παρεδόθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Μαρίνα», 33.000 τόν., τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν ἀδελφὸν σκάφος κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ούραγκα διὰ λ.) σμὸν τοῦ κ. Ιωάνν. Μ. Καρρά. Μηχαναὶ δῆζελ 14.500 ἵππων. Ταχύτης 16 μιλία.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Κ ον σ ου λέιτ», φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Gloucester») νεοαγορασθὲν, 8.532 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1941, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἐμπασάντα» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἐλλάδι παρὰ τοῦ κ. Ι. Μ. Κουλουκούντη).

2. «Λένικα», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Grindfjell») νεοαγορασθὲν, 1.887 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κάλω» (ἀντιπροσωπευμένην ἐν Ἐλλάδι παρὰ τοῦ κ. Γρηγ. Γ. Λάππα).

3. «Κάρολ», δεξαμενόπλοιον (πρώην λιδεριανὸν «Carols») νεοαγορασθὲν, 8.550 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Θεόδ. Παπαδημητρίου.

4. «Μ ι χ α λ ἀ κ η», δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Marie Eline») νεοαγορασθὲν, 12.230 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαρκρέάπα» (ἀντιπροσωπευμένην παρὰ τῶν Ναυτικῶν Πρακτορείων «Μάνλεμος»).

5. «Νικόλαος Α. Μαστρανδρέας», φορτηγὸν (πρώην παναματικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα), 2.447 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1918, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάντα Μαρία» (ἀντιπροσωπευμένην ὑπὸ τοῦ κ. Μιχ. Σορόπου).

«Αννα Κ.», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Fernīay») νεοαγορασθὲν, 4.933 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κάστωρ» (ἀντιπροσωπευμένην ὑπὸ τοῦ κ. Ι. Σακαλῆ).

ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὸν παρελθόντα μῆνα Μάιον ἐνηργούμενης σκαφὴς εἰς τὸ Πραξειδίον Λιμεναρχεῖον Λονδίνου τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα ἡ ναυπηγήθεντα σκαφή:

1. «Λόρδος Λόρδος Τζώρτζ», δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Lord Canning»), 11.347 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1951, μὲ δηζελομηχανᾶς 5.500, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Στανμόρπε» (Γ. Νικολάου - Ἐλλάς Α.Ε.) ἀντὶ τιμῆς 230 χιλ. λιρῶν.

2. «Ρούλα», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικόν), 5.487 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1948 μὲ δηζελομηχανᾶς 3.500 ἵππων, ἀνήκον εἰς

τὴν ἔταιρίαν «Μπήκονσφηλδ» (Καραγεώργης Λτδ.). Τιμὴ 150.000 λιρῶν.

3. «Θεόδωρος Λ.», φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «E. Russ»), 1.478 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1950, μὲ ἀτμομηχανᾶς δυνάμεως 1.200 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Βαπτέλα» (κ. N. Πορτοκάλης). Τιμὴ 95.000 λιρῶν.

4. «Χάρος ουντ», ἀτμοκίνητον φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Hadsunil»), 1.563 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, μὲ ἀτμομηχανᾶς δυνάμεως 1.100 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Βαπτέλα» (κ. N. Πορτοκάλης). Τιμὴ 70.000 λιρῶν.

5. «Από το τόλης», ἀτμοκίνητον φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν «Contellaz»), 1.694 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1934, μὲ ἀτμομηχανᾶς δυνάμεως 1.550 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Αουρόρα» (κ. E. Λογοθέτης & Σιά). Τιμὴ 54.000 λιρῶν.

Ἐπίσης παρὰ τοῦ ίδιου Πραξειδίου Λιμεναρχείου ἐχοργήθησαν κατὰ τὸν μῆνα Μάιον προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι σκάφη:

1. «Τζόρτζηαν Γκλόρι», δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Siglaungs»), 16.563 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1962, μὲ δηζελομηχανᾶς 6.845 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Ερούμπαστρο» (κ.κ. Λεμόδης & Σιά). Τιμὴ 1.000.000 λιρῶν.

2. «Φίλαρτρικ», ἀτμοκίνητον φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν «Filtres») ὑπὸ σημαίαν Αἴτης, 5.471 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως ἀγγλικῆς (Μπέλφαστ) 1956, μὲ ἀτμομηχανᾶς δυνάμεως 3.350 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Μωρήνα» (κ. Α') φοι Τρικόγλου). Τιμὴ 135 χιλ. λιρῶν.

3. «Ελένη», δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον (πρώην «Eleni») ὑπὸ σημαίαν λιθεριανῆν, 12.099 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως γερμανικῆς 1952, μὲ δηζελομηχανᾶς δυνάμεως 7.200 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Βίστο Ρίος» (κ. Α') φοι Μαυρολέων). Τιμὴ 140.000 λιρῶν.

4. «Ἄγιος Νικόλαος», δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Gartwood»), 2.414 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, μὲ δηζελομηχανᾶς δυνάμεως 1.200 ἵππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Βλάχου καὶ Μακρινόν. Τιμὴ 82.000 λιρῶν.

5. «Άγιος Ανάργυρος», δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Camroux II»), 409 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1953, μὲ δηζελομηχανᾶς δυνάμεως 300 ἵππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Αδελφούς Παπαγεωργίου καὶ Ι. Τσαμανῆν. Τιμὴ 13.000 λιρῶν.

6. «Πέτρολας», ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Authenticity»), 983 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1942, μὲ ἀτμομηχανᾶς 1.100 ἵππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Μαργαρίτα» (κ. Ι. Λάστης). Τιμὴ 15.000 λιρῶν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΤΑΞΕΩΣ

Ο Γενικὸς Διευθυντής Υ.Ε.Ν. Ναύαρχος Λ.Σ. κ. Ν. Σταμπολῆς ἡσηκεν ἔφεσιν ὑπὲρ τοῦ Νόμου εἰς τέσσαρας ἀποφάσεις τοῦ Πρωταρχείου «Ανακριτικού Συμβουλίου Ε.Ν.», διὰ τῶν ὅποιων ἐπεδήθησαν ἐλαφραὶ ποιαὶ εἰς ναυτικοὺς λιποτακτήσαταις ἀπὸ Ἐλληνικὰ πλοῖα εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικού.

Οι ἀνωτέρω τέσσαρες ναυτικοὶ θάττησαν διά τὴν λιποταξίαν των ὑπὸ τοῦ Δευτεροβαθμίου Πειθαρχικού Συμβουλίου Ε.Ν.

Ἐπίσης ἐκοινωποίηθη διαταγὴ πρὸς τὰ μέλη τοῦ Ανακριτικοῦ Συμβουλίου, διπὼς τοῦ λοιποῦ, διὰ τὸ ἀδικήμα τῆς λιποταξίας καὶ ἔτερά τινα ἀδικήματα τάξεως καὶ πειθαρχίας, ἐπιδεικνύεται αὐστηρότης συμφώνων πρὸς τὸ πνεύμα τῆς σχετικῆς νομοθεσίας διὰ τὴν προάστισιν τῶν γενικωτέρων συμφρόνων τῆς Ναυτιλίας.

ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΤΩΝ ΛΙΠΟΤΑΚΤΟΥΝΤΩΝ

Κατόπιν διαβημάτων τῆς Ενώσεως Εφοπλιστῶν, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν. Α.Τ. Ελάσσων ἀπόφασιν διὰ τῆς ὁποίας δίδει μίαν — όχι πάντως ίκανοποιητικήν — μέσην λύσιν εἰς τὸ θέμα τῆς καθυστερουμένης μισθωτικής τῶν λιποτακτῶν.

Τὸ ζήτημα ἀνέκυψεν ἐκ τῆς ἀθρόας κοινο-

ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΚΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

ποιήσεως έκ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ. προσκλήσεων πρός τὰ ἑφοπλιστικά Γραφεῖα, δῆπος παρακαταθέουσαν εἰς τὸ Ταμείον του δόλοιον τὸ ποσδόν τῆς καθυστερούμενής —ἀπληρώτου— μισθωδοσίας τῶν ναυτικῶν, ποὺ ἐλιποτάκτησαν ἀπὸ τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των πλοια.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπεφάσισεν, δῆπος τοῦ λοιποῦ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ περιορίζωνται νὸν ἀναζητοῦν ἀπὸ τὰ ναυτικὰ Γραφεῖα τὸ ἡμὶ μ. σ. τῆς καθυστερούμενής μισθωδοσίας τῶν λιποτακτῶν ἔκεινων οἱ δῆποιοι ἑταμωρήθησαν πειθαρχικῶς ἢ ποινικῶς δι' ὅριστικής ἢ ἀπὸ φάσεως τοῦ ἄρμοδιου Πειθαρχικοῦ Συμβούλιου ἢ Δικαστηρίου.

Ἡ δοθεῖσα λύσις δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ικανοποιητική, διότι παραμένει ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιαρίου νὰ παρακαταθέτῃ τὴν καθυστερούμενή μισθωδοσίαν καὶ διότι τὸ πλοῖον, τὸ ὅποιον ὑφίσταται μεγάλας ζημιᾶς ἀπὸ τοὺς δραπέτας, διὰ νὸν συμψφίσῃ τὴν ἀπαίτησιν του καὶ ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς μισθωδοσίας, τὸ ὅποιον περιέρχεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ., πρέπει νὰ στραφῇ δικαστικῶς κατὰ τὸν ναυτικοῦ.

Δὲν ἀπομένει παρὰ ἡ κατάργησις τοῦ περιφήμου αὐτοῦ πόρου τοῦ Ν.Α.Τ., τὴν δῆποιαν καὶ ἡ Διεύθυνσις τοῦ ἱδρύματος δὲν ἀποδοκιμάζει, διότι ἐνῷ τὸ ἔσθον εἶναι ἐλάχιστον —μολις φθάνει μερικάς δεκάδας χιλιάδων δραχμῶν ἑπτασίως— ὑποχρεώνει τὸ Ν.Α.Τ. νὰ ἀπασχολῇ προσωπικὸν πρὸς διεκπεραίωσιν τῆς πολυπλόκου διαδικασίας.

Ο. κ. Ὑπουργός μὲ τὸ πρῶτον νομοσχέδιον, τὸ δῆποιον, ὡς ἐπίτιζον, συντόμως θά φέρῃ εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἔξουσιοδοτήσεως, ἀς ἔξαλεψιὴ καὶ τὴν διάταξιν τοῦ Πειθαρχικοῦ Κώδικος, ἡ δῆποια ἐπιβάλλει τὴν παρακατάθεσιν τῶν μισθῶν εἰς τὰς λιμενικὰς καὶ προσενικὰς ἀρχὰς καὶ τὴν διάταξιν τοῦ Ν.Α.Τ., ἡ δῆποια καθιερώνει τὸ ἔκ τῆς καθυστερούμενής μισθωδοσίας τῶν λιποτακτῶν ἀμελητέων ἔσθον.

ΑΙ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ

Τὸ Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν ἀπέστειλε πρὸς τὸν Οἰκονομικὸν «Ἐφορού Φορολογίας Πλοίων ἔγγραφον διὰ τοὺς δῆποιους ρυθμίζει τὸ ζῆτημα τῆς καταθέσεως ἔγγυησεως διὸ τοὺς φόρους πλοίων, πλωλομένων ἡ ὑποθήκευμάνων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους.

Ως γνωστόν, ὅταν πλοῖον πωλήσαιται ἡ ὑποθήκευσα, διὰ πλοιοκτήτης ὑποχρέουται εἰς τὴν ἔξδηλητον τὸν μέχρι τῆς ἡμερομηνίας τῆς πωλήσεως ἡ ὑποθήκευσέως φόρων. Πλήν, δημος, τὸ ποσδόν τοῦ ὀφειλομένου φόρου δὲν εἶναι γνωστόν, παρὰ μετὰ τὴν λήξιν τοῦ φορολογικοῦ ἔτους, ὅτε ἡ ἀρμοδιά Ἐπιτροπῆς θὰ καθορίσῃ τὸν φορολογικὸν συντελεστήν, δάσει τοῦ ναυλαρίθμου τοῦ λήξαντος οἰκονομικοῦ ἔτους.

Ο Οἰκονομικὸς «Ἐφορος Πλοίων, ἔφαρμόζων τὴν διάταξιν ταύτην, ἔξητε ἀπὸ τοὺς ὑποχρέουτας πλοιοκτήτας, δῆπος, ἔναντι τοῦ ὀφειλομένου φόρου καὶ μέχρι τῆς δριστικῆς δεδιάσεως αὐτοῦ κατατεθῆ ὑπέρ τοῦ Δημοσίου ἔγγυησης διὰ πραγματικῶς ὑπὲρ ο γ-α ποσά. Ἐκ τοῦ ὑπερμέτρου ζήλου τῆς «Ἐφορίας» εἰχον προκλητή ζητήματα, γεγονός τὸ δῆποιον ἥναγκασε τὴν «Ἐνωσίας Ἐπιτροπιστῶν νὰ ζητήσῃ τὴν παρέμβασιν τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τὸ δῆποιον καὶ ἔξέδωκε τὰς δῆδηγιας του πρὸς τὴν Ἐφορίαν Πλοίων.

Διὰ τοῦ ἔγγραφου τοῦ «Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν δίριζονται τὰ ἔξης: «Ἐὰν τὰ πραγματοποιηθέντα κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἔτους μέχρι τῆς πωλήσεως ἡ ὑποθήκευσεως τοῦ πλοίου ἀκαθάριστα ἐστοι αὐτὸν εἰναι αἱ κρατικῆς γνωστάς, ἡ πλοιοκτήτης ὀφείλει νὰ καταθέσῃ ἔγγυησιν τραπεζῆς καλύπτουσαν τὸ πιθανολογούμενον ποσδόν τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὸ ἄνω διάστημα φόρου. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν αὐτὸν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ φορολογικός συντελεστής τοῦ προγράμμου μένον οἰκονομικοῦ ἔτους.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν τὰ ἀκαθάριστα ἔσθοια τοῦ πλοίου δὲν εἶναι ἔπακρι βῶς γνωστά, ταῦτα προσδι-

εῖς τὰ ναυπηγεῖα Ἀναστασιάδη καὶ Τσορτανίδη (Πέραμα) ἐκλείσθησαν κατὰ τὸ παρελθόν 156ήμερον αἱ κάτωθι ἐργασίαι:

1) 'Η κατασκευὴ δύο φορτηγίδων μετ' ἐπικλείστρου (κλαπέ), μήκους 23 μέτρων ἔκστασης. 'Ανηκόν εἰς τὴν ἑταίριαν «Γενικὰ Εργα», 'Η παράδοσις των 80 γίνη τὴν 1ην Ὁκτωβρίου.

2) 'Η κατασκευὴ ἐνὸς μικροῦ ἐπιβατηγοῦ μήκους 24 μ. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Δημ. Γιαννούλη. Παράδοσις τὴν 31ην προσεχούς Νοεμβρίου.

3) 'Υπεγράφῃ τὸ προσύμφωνον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς μεγάλου ἐπιβατηγοῦ μήκους 78 μέτρων, προκειμένου τοῦτο νὰ δρομολογηθῇ τὴν προσεχῆ σαιζόν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα καθειλύθη τὸ φέρρου μπών «Σαλαμινομάχος Α'», μήκους 32 μ., πλάτους 8 μ. καὶ ύψους 2 μ. Τὸ σκάφος ἔχει δύο μηχανάς τύπου «Μερσεντές» τῶν 150 ἵππων ἔκστασης, προσρίζεται δὲ διὰ τὴν γραμμὴν Σαλαμίνος. Δύναται νὰ μεταφέρῃ 8 μεγάλα αὐτοκίνητα καὶ 2 μικρά. Τὸ σκάφος εἶναι πλοιοκτήσιας τῶν κ.κ. Κων. Κολούδη - Κ. Κρουστά-

λη - Β. Καρνέτη.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἐν τῷ περατοῦσθαι εύρισκονται τὰ ἔξης σκάφη:

— «Ναύτης», φέρρυ μπὼτ μήκους 42 μ., πλάτους 8,70, ύψους 2 μ., ἀνήκει εἰς τὴν ΕΠΕ «Ναύτης». Φέρει δύο μηχανάς τύπου «Τζένεραλ Μότορς» ισχύος 400 ἵππων ἔκστασης.

— «Ἐν σάπτι» γερανοφόρον καινουργεῖς διαστάσεων 18X9X2 ἀνήκειν εἰς τὸν κ. Σπ. Κονοφάγον.

* * *

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν κ.κ. Θ. Μπεκήρ καὶ Ε. Ἐλευθεροπούλου εἰς τὸ Πέραμα ἐγένετο τὴν παρελθοῦσαν ἔβδομάδα ἡ καθέλκυσις τοῦ ὀχηματαγωγοῦ «Ἄγιος Σώστης», χωρητικότητος 250 τόνων γκρός. Τὸ σκάφος, μήκους 56,5 μέτρων, πλάτους 10,80 μ. καὶ βάθους 1,30 μ., ἐναυπηγήθη — καὶ τοῦτο εἶναι ἀξιοσημείωτον — διὰ λογαριασμὸν Ἰταλῶν ἑφοπλιστῶν τῆς Μεσοτήνης. Θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ καθέλκυσις καὶ τοῦ ἔτερου ἀδελφοῦ σκάφους, τὸ δῆποιον ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Συμπλοιοκτήσια «Ενωσίσις».

παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Αιονίτη», 890 τόν. γκρός, 900 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἡγεράσθη παρ' Ἐλλήνων μὲ παραλόδην εἰς Λουδίνων. Θά μετονομασθῇ «Πέτρολας ΙΙ».

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν «Οινούρας» διπλέλικον δηζελοκίνητον «Τερρύ Ρ.Ι.» (πρώην ἑλληνικὸν «Πετρόμπατρα»), 3.199 τόν. γκρός, 3.400 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπαλήθη ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Πετροπούλου εἰς Ινδονησίους ἀγοραστάς. Παραληφθὲν μετωνομάσθῃ «Banteng».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Νίνα Γ.», 5.684 τόν. γκρός, καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθῃ «Οριεντ Τρανσπόρτερ». «Η κυανόλευκος διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀγοραστὰς τῆς Φορμόζης λίμπερτ «Γεωργία Σ. Μ.», 7.262 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν μετωνομάσθῃ «Grand Virtue».

— Τὸ ἀγορασθὲν φιλανδικὸν φορτηγὸν «Κεννεθ», 1.880 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθῃ «Φόληρον».

— Τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Seateen», 2.571 τόν. γκρός, 3.860 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, σερβέοι 1962, παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθῃ «Ινδονησία».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Νορδηγούς δεξαμενόπλοιον «Μέπτι Πλάτα», 9.847 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθῃ «Siplatas». Σημαία νορβηγική.

— Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ιμασ», 2.483 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς τοῦ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετωνομασθὲν «Ούλλιαμ».

— Τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Bischloßtor», 8.487 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθῃ «Κλεάνης».

— Τὸ διπλέλικον φορτηγὸν «Βενεκόμ», 7.666 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν ἐτέθη ὑπὸ λιβεριανῶν σημαίαν, μετωνομασθὲν «Σάντα Βίκτορα».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Αραβίας μικρὸν φορτηγὸν «Μούρα», 392 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940 (πρώην ἀγγλικὸν «Greenfinch»), παραληφθὲν ὑψωσε τὴν σημαίαν τῆς Σαουδικῆς Αραβίας μετωνομασθὲν «Star of Medina».

ΠΡΩΤΑ ΜΑΣ ΕΦΥΓΕ

ΤΑΣΟΣ ΛΩΣ

—Τό αγορασθέν δεξιαμενόπλοιον «Αποιήτη», 890 τόν. γκρός και ναυτηγήσεως 1937, παραληφθέν εις Λονδίνον ἀπό τοὺς ἀγοραστάς του ὑψώσεις τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «Πλέτρολα 11».

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θήμερον τοῦ Ιουνίου ἔχορηγήθσαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Ἐις πλοιαρίαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς Τσαρνά, μὲν ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.148, Νόραν, κήραν «Ἐκτόρος Ν. Νικολάτου», μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.677.

Ἐις πλοιαρίαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς Διον. Γιανουλάτον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Νικόλαον Μιχ. Γάλαρην, ἀρχιθεμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 1.483, Ιω. Νικ. Σφουγκατάκην ἢ Δασκαλάκην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Βασιλείον Παν. Μουλίδην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.000 μηνιαίων.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θήμερον τοῦ Ιουνίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πλωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἄθλος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.271 ἀπὸ 23.5.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Συρίγου, «Ιθακα Βίκτορος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.776 ἀπὸ 28.5.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν ἀφών Τσαλαμπά, «Ικαρος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.154 ἀπὸ 6.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Δεινοκράτης» κτηματικαὶ καὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, «Αριστον», παναμάκιον, τόνων γκρός 10.277 ἀπὸ 5.2.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Σπρίνγκφορλντ Σίππικ Κόμπαπαν (ἐπανήλθεν), «Ιωνίας», λιβεριανόν, τόν. γκρός 4.882 ἀπὸ 20.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ζαχ. Βορριά, «Γεώργιος Βεργατής», λιβεριανόν, τόνων γκρός 30.400 ἀπὸ 1.3.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Παν. Μέτση, «Ντελόρος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.196 ἀπὸ 10.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μιχ. Γ. Ξυλᾶ.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἔκ του καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Ναδιγκέιτο», λιβεριανόν, πόνων γκρός 3.000, ἐπωλήθη τὴν 31.5.66, «Μάριλιν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 2.505 ἐβιθίσθη τὴν 17.10.65, «Άγια Τριάς», παναμάκιον, τόνων γκρός 1.833, ἐπωλήθη τὴν 9.10.65, «Γουόρλιν Μήντη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 13.459 ἐπωλήθη τὸν Μάιον τοῦ 1966, «Μαρία Δέσποινα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.254 ἐβιθίσθη τὴν 30.4.66, «Μητέρα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.263 ὑψώσειν ἐλληνικὴν σημαίαν τὴν 27.4.66.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων ἀνήλθεν εἰς 927 πόνων γκρός 10.640.930.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Συνεκροτήθη τὴν 29ην τοῦ 201ην λήξεως, εἰς τὸ τοῦ Πειραιτικοῦ Συνδέσμου, τὸ Β' Συνέδριον τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν. Τὸν ἀπουσιάζοντα εἰς «Οστό Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας μετὰ τοῦ Ναυάρχου Γεν. Διευθυντοῦ, ἔξεπροσώπησεν ὁ ἀναπληρωτὴς Γεν. Διευθυντης, πλοιάρχος Λιμενικὸς κ. Τσικρίκης. Εἰς τὸ Συνέδριον παρέστησαν: Οἱ βουλευταὶ κ.κ. Σκορδίλης, Βρανόπουλος, Ανερούσης, Μπίρης, Παπαστύρου καὶ Παπαδημητρίου, ὁ πρώην βουλευτὴς κ. Ρουχατάς, ὁ Λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Ταμπουρλός, ὁ Διευθυντὴς τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Τσουλούφης καὶ ἄλλοι ἐπίσημοι.

Τὸ Συνέδριον ἀπῆσθαλησαν δλα τὰ ἐνδιαφέροντα τοὺς συνταξιούχους θέματα, διαπιστωθέντος ὅτι οὔτε ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν πλωταίων συντάξεων πρὸς τὰς νέας, οὔτε αἱ

‘Η γῆ τῆς Χίου δέχθηκε στὴν ἀγκαλιὰ τῆς τὸν νοσταλγὸν ταξιδευτὴν καὶ τὸ μυροδόλον νησὶ μὲ τὸν ὀνοιξιάτικο ὄργασμό του ἀποχαιρέτισε τὸν ἔξοχο ἐφοπλιστή, τὸν ἄριστο ναυτικό, τὸν τέλειο ἄνθρωπο. Καθολικὸ κλάμα συνάδεψε στὸ τελευταῖο του ταξίδι, τὸν Καπετάν Τάσο τὸν Λώ. Ή κηρύποπλη λη τοῦ Βροντάδου πλημμύρισε ἀπὸ μιὰ ἐκστοτάδα στεφάνιο, ὑστάτη σπονδή στὸν πολυναγαπημένο Χίωτην καραβοκύρη.

‘Υπουργοί, πολιτευτές, ἐφοπλιστές καὶ καπεταναίοι, ήρθαν κοντά του καὶ μὲ ἔσειδισμα πόνου καθωμολόγησαν τὸ ἀναπάντεχο κακό καὶ τὸ δυσαναπλήρωτο κενὸ ποὺ ἀφίνει ὁ θάνατός του. Ἀλλὰ μόνο ἔκεινοι;

Καθολικὸ εἴπαμε τὸ κλάμα στὴ Χίο, ὅταν ὅλος τῆς ὁ λαὸς ἔστηκε μὲ ἔκπληξη καὶ ὀσυγκράτητη δόνην. Ναυτικοὶ οἱ πλεῖστοι, ποὺ ἔφαγαν τὸ φωμή τῆς δημιουργίας του καὶ ἄλλοι μεστωμένοι ἀπὸ θαυμασμὸ μὲ τὴ φήμη τῆς ἀνωτέροτητάς του.

—Στὴ σύνοτη, ἀλλὰ ἐκπληκτικὴ σου δράση, καρδιά συνεργάτη σου ναυτικοῦ ποτὲ δὲν ἔβαρυγκόμησε καὶ στόμα ναυτικοῦ ποτὲ δὲν ἔδηγαλε λόγια παραπόνου γιὸς τὴν διαγωγή σου —εἶπε ἔνος ναυτικός, ὅταν θέλησεν ἡ ἀποχαιρέτισή του Καπετάν Τάσο ἐκ μέρους τῶν ναυτικῶν ὅλης τῆς Ἐλλάδος. Μεταφέρω —τοῦ συνεπλήρωσε— τὸν σπαραγμὸ τῆς δύνης ὄσων σὲ γνώρισαν, ἀλλὰ καὶ ὄσων παρακολούθησαν τὴν ἔξαιρετική σου διαγωγὴν. Υπῆρξεν ἄριστος τὸ πόδειγμα ἐργαδότη καὶ ἔνας φάρος πολιτισμοῦ στὴ ναυτικὴ μας τὴν οἰκογένεια. Εἴθε τὸ παράδειγμά σου νὰ ἐμπνέῃ δόλους τοὺς συμβαλλομένους στὴ ναυτικὴ ἐργασία τοῦ τόπου μας.

Γεννήθηκε στὴ Χίο, στὸ 1911. Τὶς γυμνασιακές του σπουδές ἐσυμπλήρωσε μὲ δύο χρόνιων παραμονὴ στὸ Χούλλ τῆς Ἀγγλίας,



μετεκπισιδευόμενος, πρὶν ἀκολουθήσῃ τὸν πατροπαράδοτο δρόμο τῆς θάλασσας. Ναύτης καὶ δόκιμος στὸ πλοίο τοῦ πατέρα του, στὸ «ΔΕΛΦΙΝ» τοῦ Κωστῆ τοῦ Λώ καὶ μὲ δίπλωμα πλοιαρχίας στὸ 1939, λίγο πρὶν τοῦ μεγάλου πολέμου.

Στὴν μεταπολεμικὴ μας ναυτικὴ κοσμογονία, πάνωπλος μὲ γνώσεις καὶ μὲ νειάτσα, δικαπετάν Τάσος ὁ Λώς, μπήκε στὴν πρωτοπορεία ἀκολουθούμενος ἀπὸ τὰ τέσσερα ἀδέλφια του. Γνωστὸ τὸ τεράστιο ἔργο τους.

‘Αλλὰ στὴν ἡλικία τῶν πενήντα πέντε χρόνων, ὅπου ἡ ἀνθρώπινη γνώση δρίσκεται στὸ μεσουράνημά της, τὸ τιμόνι τοῦ πανάξιου καπετάνιου ἀπίστει. Καὶ τὴν 4η Ιουνίου, ὡς θλιβερή εἰδηση μᾶς ἥλθε ἀπὸ τὴ γολαρικὴ λουτρόπολη τοῦ Εβίαν, μὲ τὴν ἀναγγελία τοῦ θανάτου του.

Α. Π.

ὅμογενής δικηγόρος κ. Στρατάκης.

ΤΟ "ΤΕΛΕΞ., ΠΥΛΟΥ

Δι' ἔγγραφου της πρὸς τὸν Ο.Τ.Ε. ἡ ναυτιλιακὴ ἑταῖρία «ΑΙΓΑΙΣ» τοῦ κ. Παπαδίου ἀναφέρει, ὅτι η παράταση τῆς λειτουργίας της ΤΕΛΕΞ εἰς Πύλον μέχρι τῆς 9ης νυκτερινῆς οὐδόλως ἔξυπηρετεῖ τὴν κατάστασιν διὰ τὰ καπαπλέοντα ἔκει σκάφη. Διεκπεραίωσις ὑπηρεσιακῶν ὑποθέσεων ὡς καὶ ἐπικοινωνίας τῶν πλωμάτων μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των είναι ἀδύνατος.

‘Υπολογίζεται, ὅτι περὶ τὰ 50 σκάφη καπαπλέουν μηνιαίων εἰς Πύλον πρὸς ἀνεφοδιασμόν, ταῦτα δὲ πλημμελῶς ἔξυπηρετοῦνται, δεδομένου ὅτι τὸ ναυτιλιακὸ γραφεῖο τὰ δύποια διαθέτουν τὴν ΤΕΛΕΞ κλείνουν μετὰ τὰς ἔργασμά των. Διὰ τοῦ ἔγγραφου, κοινοποιηθέντος καὶ εἰς τὸ Υ.Ε.Ν., ζητεῖται ἡ λειτουργία τοῦ σταθμοῦ τηλεπικοινωνιῶν τοῦ Ο.Τ.Ε. εἰς Πύλον καθ' ὅλον τὸ 24ωρον.

ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

‘Ο Ελληνικὸς Νηογνώμων προέδη εἰς δωρεάν 51.500 δρχ. ὑπὲρ τῶν σχολῶν Ε.Ν. Τὸν Νηογνώμονα ηύχαριστησε δι' ἔγγραφου τοῦ ὑπουργὸς Ναυτιλίας.

ΑΝΑΖΗΤΕΙΤΑΙ Ο 4ΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗΣ

‘Ἐκπλειστηριάζονται τὸ ἐπιβατηγὸν «ΑΞΙΛΛΕΥΣ» τὴν 12ην Ιουλίου τῇ ἐπιστροφῇ τοῦ Ο.Δ.Π. καὶ τὸ «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» τὴν 17ην Ιουλίου τῇ ἐπιστροφῇ τῆς ἑταῖρίας Κεράνη. Τὸ Δημόσιον ἔχει τὰς μεγαλύτερα ληξιπροθέσμους ἀπαίτησεις.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π.»: Καθ' όντος προπομάζετο εις Μόντρεαλ διά την πρός Μεγάλας Λίμνας διέλευσίν του, σπινθήρες έκ των ίστη του πλοίου έργασμένων ήλεκτρουγκούλητων προσκελεσαν αναφλεξιν πετρελαίου, προρχουμένων έξι λεπτών πλησίον εύρισκομενού διώλιστρου και έπιπλοντος πέριξ του σκάρους. Ή πετραίου, προρχουμένων έξι λεπτών πλησίον εύρισκομενού διώλιστρου και έπιπλοντος πέριξ του σκάρους. Ή πετραίου μετεδόθη καὶ εἰς τὸ πλοῖον, κατασθεσίσα τὴν Ἰωνίου, ἔξι περίπου ώρας ἀπὸ τῆς ἐνέργειας της, προσκελεσαν ομις σοβαρος ζημιας εἰς ἡλάγματα τῆς πλευρᾶς, τὰ διαιμερίσματα, τὸ κατάστρωμα καὶ τὴν μηχανήν. Τὸ πλήρωμα διαιμένει εἰς τὴν ἔρην.

«ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ»: Κατὰ τὴν κράτησιν τῆς μηχανῆς του μετὰ τὴν ὄφιξην του εἰς Νέαν Ορλέανην τὴν 26ην Μαΐου, τὸ υδροκυροφίας διέρρευσεν ἔντος τῶν κυλινδρῶν καὶ διεπιστώμησαν σοβαραὶ ζημιαὶ εἰς τὸν στροφαλόποδον, τὰς βάσεις καὶ τοὺς κινόν, ὡς καὶ τὰ πλευρικὰ καλύμματα τῆς μηχανῆς. Απειτεῖται απονέμεσθαι δόλοκληρον τῆς μηχανῆς ἐκ τῆς δάσσεως τῆς.

«ΑΘΗΝΑΙ»: Καθ' όντος προσωριμέστο εἰς Πειραιά τὴν 26ην Μαΐου, ἐντελάκη εἰς τὴν Ελικά τοῦ ποταμοῦλον Ἐλένης Μῆλους καὶ ἐθύισθη. Καταβάλλονται προσποιεῖαι αλάνκαστρους του.

«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ»: Εἰς περιηγητικὸν πλοῦν, συνεκρούσθη τὴν 26ην Μαΐου πλησίον τοῦ Παλέρμου μὲ τὸ διζελόποδον «Αὐλίζ», ἀμφοτέρων ὑποστάτων ζημιαὶ.

«ΑΚΤΟΡ»: Απὸ Μαρίνας διά Κίναν, ὑπέστη τὸ ἀπόγευμα τῆς 31ης Μαΐου διαρροὴν εἰς τὰ πυρμαγατά κύτη του περὶ τὰ 800 μίλια ΝΔ τοῦ Σαν Ντιέγκο τῆς Καλιφόρνιας, ἐθύισθη δὲ τὴν Ἰωνίου, τοῦ πληρωμάτος τοῦ διοισθέντος ὑπὸ ἀμερικανικῶν πλοίων.

«ΑΛΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΝΤ ΑΛ ΑΟΥΑΛ»: Υπὸ φόρτωσιν ἀργοῦ πετρελαίου εἰς Λά Σαλίνη τῆς Βενεζούελας διά Λας Μίνας, ὑπέστη τὴν ἦν Ἰωνίου ἐκρήξην εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ καὶ ἐνίσχεις πυρκαϊάν, συνεπειὰ τῆς ὁποίας ἐρούμενος 5 μέτρη τοῦ πληρωμάτος καὶ ἐτραμπισθεὶς ἀπλά 6. Τὸ πλήρωμα ἐξῆλθεν εἰς τὴν ἔρην καὶ τὸ πλοῖον ἐρυμούμενον τῆν λίμνην Μαρακάιμπα καὶ καίμονεν.

«ΑΜΦΙΘΕΤ»: Απὸ Βρέμην κενὸν διά Ροστόν, καὶ κατὰ τὴν ἔξοδον του ἐκ τῆς λεκάνης Μπρούνουμπούτεκούν της διώρυγος Κιέλου τῆς Ιωνίου, προσεκρουσεῖ ἐπὶ τὴν βύρος τῆς λεκάνης, προσβεγχεῖσαν εἰς αὐτὴν ζημιαὶ. Τὸ πλοῖον συνέχεις τὸν πλοῦν του.

«ΑΜΩΝ»: Απὸ Μιτανζουάρκη, διά Ρόττερνταμ, προσήρχεται τὴν 21ης Απριλίου εἰς πλάτος 37'32". Β καὶ μῆκος 12'43" Α, ἀνειλύσθη ὅμως μετὰ πεντώρων δι' ἵδιων τοῦ μέσων καὶ ἐθράσκεται εἰς προρρισμῶν του. Τὸ ἀντέρω ανεκοινώθησαν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὴν 3ην Ιωνίου.

«ΑΠΟΛΛΩΝ»: Προσεκρουσεῖ τὴν 25ην Μαΐου εἰς λίμνην Πειραιῶς εἰς της ρυμουλκούμενης φορτηγίδος «Μαρίος», ἀμφοτέρων ὑποστάτων μικροφρήματα.

«ΑΡΑΓΚΟΝ»: Κατὰ τὴν πλεύρωσιν του εἰς Πουάντ Νούάρ την 23ην Μαΐου, προσεκρουσεῖ ἐπὶ τῆς προβλήτος, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν ἐγκαταστάτων πυρωστῶν σιδηρομεταλλεύματος, ὑπέστησαν δὲ ζημιαὶ τόσον τὸ πλοῖον, ὃσον καὶ ἀγκατάστασις. Τὸ «Ἀρεγκόν» ὑπενέρχονται ἐκεῖνες τὴν 25ην Μαΐου, χωρὶς νὰ παρατητῇ ὀνόγκη ἱπτικευών.

«ΑΡΙΕΤΤΑ»: Αφίχθεν εἰς Γιοκοχάμα, ἀνεκοινώστε τὴν 4ην Ιωνίου ὅτι ὑπέστη ζημιαὶ ἐκ κακοκαρίας. **«ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ»:** Απὸ Νέαν Ορλέανην διά Δανίαν, προσέρχεται τὴν νύκτα της 23ης Μαΐου πλησίον τοῦ Αστρούς, «Ανειλύσθη ὀργύτερον, ὅλη» ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰ ψηφαὶ καὶ σοβαροὶ ζημιαὶ εἰς τὴν μηχανήν, ρυμουλκεύεις εἰς Φρέντερικσχαρδ, δῆπον καὶ πρόσκειται ν' ἀφίξῃ ἡ ἐπισκευή του τὴν 17ην Ιωνίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.»: Απὸ Βανιούδερ δι' Ιαπωνίαν, ὅπου ἔφεσε τὴν 27ην Μαΐου, ὑπέστη ζημιαὶ ἐκ κακοκαρίας, τὰς ὁποίας καὶ ἐπισκεύασεν εἰς Χακοντάτε.

«ΑΣΙΑΝ»: Απὸ Μαρμάγκος διά Ρόττερνταμ, κα-

τὰ τὴν εἰς Τζιμπούτι προσεγγισίν του τὴν 28ην Απριλίου, ὑπέστη μικροφρήματα συνεπειὰ πυρκαϊάς εἰς τὸ μαγειρεύον του, κατασθεσίσης ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος.

«ΑΣΤΗΡ»: Εἰς λιμένα Σάντα Φέ, προσετρίβη ἐπ' αὐτῷ τὸ ὄργαντινὸν δηζελόποδον «Κοπερνίκος», καθ' όντος ἔργου εἰκείριτο διὰ νὰ πλεύσῃ τὴν 12ην Μαΐου καὶ τὸ ἐπρέσεντο μικροφρήματος.

«ΑΥΓΙΣ»: Ιδεὶς εἰς Ακρόπολις.

«ΒΕΙΟΣ»: Κατὰ τὴν εἰς Σεβίλλην ἀφίξιν του τὴν Ἰωνίου Ιουνίου, ὑπέστη σοβαραὶ ζημιαὶ συνεπειὰ προσεκρουσεών των προβλήτων του, Μετ' ἐπισκεψην αὐτῶν, τὸ πλοῖον τῶν ἀνέχωρων διὰ προσρισμῶν του.

«ΒΕΝΟΥΣ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν δοκιμῶν μετά τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκεψών του Πειραιᾶ, τὴν 27ην Μαΐου, ὑπέστη σοβαραὶ ζημιαὶ εἰς ἐλάσματα τῆς δεξιᾶς του πλευρᾶς καὶ τὰς ὑπὸ αὐτῆς ἐνίσχεις, συνεπειὰ συνεχοῦν προστρίβης καὶ προσεκρουσεώς ἐπὶ τῆς προβλήτης ὅπου η παραβολήνεσσιν εἰς Πουέρτο Καμπέλλο.

«ΜΑΡΙΑ Λ.»: Αφίχθεν εἰς Γιοκοχάμα, ἀνεκοινώσεται τὴν 31ην Μαΐου ὅτι ὑπέστη ζημιαὶ ἐκ κακοκαρίας.

«ΜΑΡΙΑ Μ.»: Κατὰ τὴν εἰς Σάρον ἀφίξιν του τὴν 29ην Μαΐου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλήτης, ὑπόστησεν ζημιαὶ εἰς τὴν πρόφρασην, τὴν ἐπόμενην δὲ εἰς σωληνώσης τοῦ καταστράματος.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥΣ»: Απὸ Μένον ὅλη Ακανθίτη, κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Μοντεβίδεο τὴν 3ην Ιουνίου ὅτι ὑπέστη ζημιαὶ ἐκ κακοκαρίας.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΖΟΥΜΠΑΜΙ»: Προσηγγίσει τὴν 3ην Ιουνίου εἰς Καρβαγένην λόγῳ σοδομρῶν μετά την πρόφρασην, τὴν ἐπόμενην δὲ εἰς σωληνώσης τοῦ καταστράματος.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΜΗΛΟΥΣ»: Ιδεὶς «Αθηνία».

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ»: Απὸ Λύγυστον διὰ Κάρυτη, προσηγγίσει τὴν 8ην Ιουνίου εἰς Μάλταν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὰς ἀντλίας του.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ»: Απὸ Μήλοφορτ Χέντεν διὰ Μένα ὅλη Ακανθίτη, ἡναγκάσθη τὴν 27ην Ιουνίου νά προσεκρουστεί εἰς τὸ πατόμαν, ξερός ταῖς αγκύραις τοῦ καταστράματος.

«ΓΛΑΣΙΑΣ»: Απὸ Καλκούτα διὰ Κολόμπο, προσηράξει τὴν 25ην Μαΐου, παρὰ τὸ Μπανανπάντον, περὶ τὰ 85 μίλια δορείας του Βίζαγκαπατάνην, ἀνειλύσθη ὅμως μετά τριών περίπου τοῦ διάδεινος του μέσων καὶ ἐθράσκεται εἰς Βίζαγκαπατάνην πρὸς ἐπιθεώρησην.

«ΕΓΡΟΓΕΡΓΑΚΗΣ»: Ιδεὶς «Λάση III».

«ΕΠΟΔΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ»: Απὸ Τουρκίαν διὰ Σουηδίου μὲ φορτίον διαρρακτούμενον, ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὸ κυτὴ καὶ τὴν μηχανήν του τὸ ἀπόγκευμα τῆς 3ης Ιουνίου ἔξι του Ταϊνάρου καὶ ὁ πλοιάρχος ἡναγκάσθη νά προσπράξῃ τὸ σκάφος του εἰς πλήσιον του ωκεανού ακτῶν. Τελικῶς τὸ πλοῖον ἐθύισθη τὸν 3ην Ιουνίου εἰς θέσην Βαθύ Αὐλάκι καὶ εἰς δάσος 8 περίπου ὄργυιων.

«ΓΛΑΥΡΙΑΝΑ»: Κατὰ τὴν εἰς Χάλαν ἀφίξιν του τὴν Ἰωνίου ἐπὶ Τσενταγκότη, ἀπώλειες ἀμφοτέρων τοῦ ἀγκύρων τοῦ μετὰ τῆς ἀλύσου αὐτῶν.

«ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ»: Κατὰ τὴν εἰς Σαλλάνερο ἀφίξιν του ἀνεκοινώσεων ὅτι ἀπεκόπη μια πτέρυξ τῆς Ελίκος του συνεπειὰ προσεκρουσίας ἐπὶ ὑποδρυχίου ὄντικεμένου. «Πλευρίζετο» εἰς τὸν ἀναχωρήσην ἐκ Χίλιας την 10ην Ιουνίου διὰ Νέαν Ορλέανην πρὸς δεξαιενίσμον καὶ ἐπισκεψεῖται τῆς Ελίκος.

«ΔΥΝΑΜΙΣ»: Απὸ Εὔξεινον δι' Ιαπωνίαν μὲ φορτίον χυτοσίδηρου, ἡναγκάσθη τὴν 1ην Ιουνίου νά προσεγγίσῃ εἰς τὸν κύριον φυγείον του.

«ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΑΜΑ»: Απὸ Αμβούργον διὰ Φινλανδίαν, ἡναγκάσθη τὴν 19ην Μαΐου νά προσεγγίσῃ εἰς Μάλο, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸν λεβδήτας του.

«ΕΚΤΑΡ»: περὶ τῆς ἀφίξεως τοῦ ὀποίου εἰς Καματίσι ρυμουλκούμενον, ανερρέψει εἰς τὸ προγύμνουμενον τεύχος μας, ἀνεκοινώσεων ὅτι την 15ην Μαΐου είχεν εἰπίσης συγκρούσθη τὸν ἀπόλοιπον «Ελληνο» εἰς πλάτος 39'55". Β καὶ μῆκος 161'35" Α, ἀμφοτέρων ὑποστάτων μικροφρήματα.

«ΕΛΛΗΝΟΣ»: Αφίχθει εἰς Τάραντα την 24ην Μαΐου μὲ φορτίον σπόρων εἰς Λάγος, μὲ διερρεύμενον τὸ φορτίον των κυτῶν 3 καὶ 4. Ο πλοιάρχος ἀπέδωσεν τὸν διαρροήν εἰς καρφίδων συνεπειὰ κακοκαρίας. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ών ἐπὶ τὸ πλείστον ἀρρώστων φορτίου, τὸ πλοῖον ἀπέπλευσε τὴν 27ην Μαΐου διὰ Σπαλάτο.

«ΕΛΛΗΝΩΣ»: Ιδεὶς «Εκτωρ».

«ΕΠΙΛΙΣ»: Απὸ Νέαν Ορλέανην εἰς Καλκούταν μέσω Μπανγκάκορ, ἀνεκοινώσεων ὅτι ἀπώλειες τὴν 27ην Μαΐου ἀμφοτέρων τοῦ ἀγκύρων του εἰς τὸν ἀντότερον λιμένα.

«ΚΑΡΙΝΑ»: περὶ τῆς προσετρίβεως τοῦ ὀποίου εἰς Φιλιππίνας ἀνεφέρονται προηγουμένων τεύχων μας, ἀνειλύσθη ὅτι δονητεῖσαν καταστάσιας τοῦ ισχυρού καταστράματος.

«ΚΡΙΝΗΣ»: Κατὰ τὸν πρὸς Πειραιά πλοιού του ὑπέστη, κατὰ τὸ πρότον δεκαπεντήμερον του Μαΐου, ζημιαὶ εἰς ἀμφοτέρους τοῦ λεβδήτας καὶ ἀγρίεις τοῦ πληρωμάτος. Κατὰ τὴν γενομένην τὴν διανοτήν της 10ης Ιουνίου προσερράσθη, ὑπεδειχθεῖ δὲ ἀντικατάστασις 30 περίπου ἀυλῶν ὡς καὶ τῆς πλινθοδομῆς.

«ΛΑΣΗ III»: Προσεκρουσεῖ τὴν 24ην Μαΐου εἰς τὸν διάδολον προστάτων τοῦ θεοῦ της Φρέντερικσχαρδ, ἀμφοτέρων ὑποστάτων ζημιάς.

«ΛΕΝΑ»: Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Βάστο, ἡναγκάσθη τὴν 28ην Μαΐου νά προσεγγίσῃ εἰς Σουτά, λόγῳ δλάδης εἰς τὸ πηδάλιον του. Μετ' ἐπισκεψην τῶν ἔργων του, ανενηρώσεται νά συνεχάσῃ την πρώτην διαρροήν του.

«ΛΙΝΔΟΣ»: Απὸ Σικάγον διὰ Ρόττερνταμ, συνερρούσθη τὴν πρώτων της 26ης Μαΐου εἰς τὴν διώρυγα Γουελάντ των Μεγάλων Λιμνῶν μὲ τὸ Ιαπωνικὸν δηζελόποδον «Ακασιστάν Μαρών», ἀμφοτέρων ὑποστάτων ζημιάς.

«ΛΙΝΔΟΣ II»: Απὸ Σικάγον διὰ Ρόττερνταμ, συνερρούσθη τὴν πρώτων της 26ης Μαΐου εἰς τὴν διώρυγα Γουελάντ των Μεγάλων Λιμνῶν μὲ τὸ Ιαπωνικὸν δηζελόποδον «Εργογεωργάκη», ἀμφοτέρων ὑποστάτων ζημιάς.

«ΛΕΝΑ»: Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Βάστο, ἡναγκάσθη τὴν 28ην Μαΐου νά προσεγγίσῃ εἰς Σουτά, λόγῳ δλάδης εἰς τὸ πηδάλιον του. Μετ' ἐπισκεψην τῶν ἔργων του, ανενηρώσεται νά συνεχάσῃ την πρώτην διαρροήν του.

«ΛΕΤΗ Ν.»: Αρίσχη τὴν 3ην Ιουνίου εἰς Πασάγιες μὲ ζημιάς εἰς τοὺς λεβδήτας του.

«ΦΑΙΣΤΟΣ»: Ιδεὶς «Ράντιαντ Μέντ.

«ΛΙΝΤΑ»: Εἰς Φορμόζαν, ἐδέχθη τὴν ἐπ' αὐτοῦ προσκρουσίων τοῦ ἀπότολον «Γράντ Εξπλόρερ», παροστύθησεν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ προσκρουσίου τοῦ τρίτου τοῦ πληρωμάτος. Τοῦ παρόπαλον ζημιάς μάλλον ζημιάς.

«ΛΩΡΗΣ»: Απὸ Βομβάνη διὰ Λοιδίνων παρέμεινε τὴν 31η Μαΐου εἰς ράδαν Σουεζ, λόγῳ ζημιῶν εἰς τοὺς λεβδήτας του. Μετά προσωρινάς ἐπισκεψης της 2ης Ιουνίου διὰ Πειραιά, διῆλθεν οὐ προστάτως τοῦ πληρωμάτος.

«ΜΑΡΓΚΟ»: Ιδεὶς «Νάδια».

«ΜΑΡΙΑ Κ.»: Ανεκοίνωσε, τὴν 27ην Μαΐου εἰς Νέαν Υόρκην, ὅτι τὸν 24ην Απριλίου ὑπέστη σοβαραὶ ζημιαὶ εἰς ἐλάσματα τῆς δεξιᾶς του πλευρᾶς καὶ τὰς ὑπὸ αὐτῆς ἐνίσχεις, συνεπειὰ συνεχοῦν προστρίβης καὶ προσεκρουσίας ἐπὶ τῆς προβλήτης όπου η παραβολήν εἰς Πούερτο Καμπέλλο.

«ΜΑΡΙΑ Λ.»: Αφίχθεν εἰς Γιοκοχάμα, ἀνεκοινώσεται τὴν διανοτήν της ζημιάς ἐκ κακοκαρίας.

«ΜΑΡΙΑ Μ.»: Κατὰ τὴν εἰς Σάρον διά Σάρον ἀφίξιν της την πρόφρασην, τὴν ἐπόμενην δὲ εἰς σωληνώσης τοῦ καταστράματος.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥΣ»: Απὸ Μένον ὅλη Ακανθίτη, κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Μοντεβίδεο τὴν 3ην Ιουνίου ὅτι ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας.

«ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ»: Προσηγγίσει τὴν 3ην Ιουνίου εἰς Καρβαγένην λόγῳ σοδομρῶν μετά τοὺς λεβδήτας του, οὐπέστησεν ζημιάς εἰς τὸν πληρωμάτος.

«ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ»: Απὸ Μένον ὅλη Ακανθίτη, κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Μοντεβίδεο τὴν 3ην Ιουνίου ὅτι ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαρίας.

«ΜΑΡΙΟΝ ΖΗΝΙΚΟΥΣ»: Απὸ Λάση Ιωνίου διά Ακανθίτη, κατὰ

«ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ»: Κατά τὸ ἵκ Κριστοπόλι πρὸς Ριγίκαν, ὅπερ ἀφίχθη τὴν 23ην Μαΐου, ταξιδίον του, ὑπέστη διαρροήν εἰς τὰ διπύμενα καὶ ἄλλας ζημίας,

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Μεταξὺ 'Ιανουαρίου καὶ Μαρτίου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὁ μέσος ὄρος τῶν κατὰ μῆνα ναυλώσεων διὰ ἀπλᾶ ταξίδια φορτηγῶν τράπηται ἀνήρχετο εἰς 7.142.000 τόνους d.w., ἐνῷ τὰ ναυλωθέντα διὰ δραχυχρόνιον τάιμ τσάρτερ ἀνήλθον εἰς 2.155.691 τόν. d.w. Κατὰ τὸν Ἀπρίλιον, αἱ κατὰ ταξίδια ναυλώσεις ἐφθασαν μολίς τὸ 85.34% τοῦ μέσου μηνιαίου ὄρου τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ ἔτους, ἐνῷ ὁ ἀντίστοιχος ἀριθμὸς τῶν χρονοναυλώσεων κατῆλθεν εἰς 55.75%. Διθέντος διτὶ οὐδεμίᾳ ἀνακοίνωσις ἀνέφερεν εἰσέτι διτὶ εὐρισκόμεθα εἰς τὴν ἀρχὴν μιᾶς παγκοσμίου ὑφέσεως τοῦ ἐμπορίου, φαίνεται πιθανὸν διτὶ ἴσως, εἴς τινας περιπτώσεις, οἱ ναυλωταὶ ἔκ προθέσεως ἀποφεύγουν νάναν ναυλώσειν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ναυλώσεων διὰ δημητριακά αἱ ἔκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Βορείου Αμερικῆς πρὸς Ἀγγλίαν - Κόντινεντ ἥσαν κατὰ τὸν Μάιον πάρα 700.000 τόνους δίλγωτεραι τῶν τοῦ Ἀπριλίου. Ἀποστίσαντεν ἐπίστησης ἐν τοῖς πίνακος τῶν ναυλωτῶν ἡ Κινεζικὴ Κυβέρνησις, ἡ ὅποια οὐδεμίαν ναυλῶσιν ἐκλειστεῖ κατὰ τὸν Μάιον, ἐνῷ τὸν Ἀπρίλιον εἶχε ναυλώσει 312.000 τόνους d.w. διὰ μεταφράσης σιτηρῶν ἐκ Πλέιτ, Βρετανικῆς Κολομβίας καὶ Αὐστραλίας.

Ἐποχιακοὶ παράγοντες ἐπηρεάζουν ἐπίσης τὴν κατάστασιν, ὡς προκύπτει ἔκ τῆς ἑλλειψεως οἰασδήποτε ναυλώσεων διὰ γαιώμαρακας ἀπὸ 'Ηνωμένας Πολιτείας δι' 'Ιαπωνίαν καθ' δλον τὸν Μάιον, ἐνῷ ἐλάχιστα φορτία ὑπῆρχαν καὶ δι' ἄλλους προσρισμούς. Πλὴν τῆς πραγματικῆς μειώσεως τοῦ δύγκου τῶν ναυλώσεων καὶ ἡ κακὴ κατασφράγηση τῆς τράπητης χωρητικότητος ἀνά τὰ διάφορα κέντρα φορτώσεων ἐπηρεάζει τοὺς ναυλους λίαν δυσμενῶς δι' δλα τὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς ἐκ τοῦ 'Ινδικοῦ Όκεανου, τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ τῆς 'Απανταστῆς. Κατὰ τὸν διάρκειαν τοῦ Μαΐου, πλέον τὸν ἐνὸς ἑκατομμύριον τόνων σιτηρῶν καὶ λιπασμάτων ἐκλείσθησαν δι' 'Ινδίαν. "Ἄν προστεθούν καὶ αἱ δι' 'Ιαπωνίαν ναυλώσεις, καλύπτεται περισσότερον τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ναυλώσεων τράπηται διὰ τὸν Μάιον, δλα δὲ αὐταὶ διὰ προσρισμούς ἐκ τῶν ὅποιων εἶναι λίαν περιωρισμέναι αἱ δυνατότητες ἔξασφαλίσεων φορτίων ἐπιστροφῆς.

Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους, οἱ ναύλοι μεταλευμάτων ἀπὸ 'Ηνδίαν διὰ βορειοδυτικήν Εύρωπην, Μεσόγειον, Ιαπωνίαν καὶ 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὑπεχώρησαν γενικῶς κατὰ περισσότερον τὸν 30%. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἀκριβῶς ποσοστὸν ὑπεχώρησαν καὶ οἱ ναύλοι τῆς κόπρας ἀπὸ Φιλιππίνας δι' 'Αμερικάν - Αμβρόγον. 'Η μεγαλυτέρα δμως ὑποχώρησις, ἐστημένη εἰς μίαν περιοχὴν οὐδεμίαν ἔχουσαν σχέσιν μὲ τὴν συστάσεων πιλοίων εἰς αἰστοκίους λιμένας. Προκειται διὰ τὰ λιμένας τοῦ Κόλπου διὰ τὸ Κόντινεντ ναυλωθέντα διὰ σιτηρὸν δεξαμενόπλοια, οἱ ναύλοι τῶν ὅποιων ὑπεχώρησαν κατὰ 50% ἔναντι τοῦ ἐπιπέδου τῆς ἀρχῆς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οἱ ναύλοι τῶν πετοελαίων ἔχουν πέσει εἰς τοιαύτα ἐπίπεδα, ὥστε οἱ πλοιοκτῆται δεξαμενοπλοίων θὰ πρέπει νά ἀρχίσουν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὸν παροπλισμόν. 'Ωρισμένοι δμως παρατηροῦνται ὑποδεικνύοντες διτὶ παρέλθη ἀρκετὸς ἀκόμη χρόνος πρὶν ἡ τοῦτο συμβῇ. Οἱ τρέχοντες ναύλοι δι' ἀργὸν πετρέλαιον ἐκ τοῦ Περσικοῦ πρὸς Ἀγγλίαν - Κόντινεντ ἐκυμαίνοντο κατὰ Μάιον εἰς 67.5% κάτω τῆς Κλίμακος, ἤτοι 15.765 σελλίνια κατὰ τὸν Μάιον. 'Ἐν δεξαμενόπλοιον 40.000 τόνουν ὑπολογίζεται νά ἔχῃ τρέχοντα ήμερήστα ἔσοδα 425 λιρῶν, ἐνῷ τὰ καύσιμα, ἀν πρόκειται περὶ δηζελοκινήτου πλοίου, προσθέ-

ώς καὶ ζημίας εἰς τὴν ἔλικα καὶ τὴν χοάνην, συνεπειὰς κακοκαιρίας, τάς ὁποιας καὶ ἐπισκευάζεται εἰς τὴν ζημίαν τοῦτον τῆς Ριγίκαν.

Της ἡτο πάπως μεγάλυτέρα, κυρίως λόγῳ τῆς δι' 'Ινδίαν ἔργασίας, ἐνῷ δὲ καὶ οἱ ναύλοι ἐδελτιώθησαν ἐλαφρῶς, ἐστημένη διπροσθυμία τις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀναμενόντων περιτέρω ἐνίσχυσιν εἰς τὸν τομέα κατὸν τῆς ἀγορᾶς. Καὶ ἡ ἡδονή προσταλίκες διὰ σιτηρὰ δραστηριότητος ἡτο μεγαλυτέρα τῆς τοῦ Μαΐου, ἐνισχυμένων τόσον τῶν πρὸς 'Ιαπωνίαν, δον καὶ τὸν πρὸς Εὐρώπην ναύλων, οἱ δοποὶ ἐκέρδισαν περὶ τὰ 3 σελλίνια ἐντὸς δεκαπενήμερου.

Γαὶ ἀνάθετος εἰς τὸν παρόνταν τὸν Χάμπτον Ρέοντς ἡ ἔργασία ἡτο σελδεν ἀνύπαρχος, λόγῳ ἐλλείψεως κυρίως φορτίων, συνεπειὰς τῶν εἰς 'Αμερικὴν ἔστρων. 'Εκ Νοτίου 'Αφρικῆς, ἀρκετά φορτίας ἐκλείσθησαν δι' ιαπωνικούς καὶ εὐρωπαϊκούς λιμένας, εἰς ἐλαφρῶς δελτιωμένους ναύλους. 'Ετι μεγαλυτέρα ἡ δραστηριότητος τῶν ἀστραλίκων γιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν, ἀν καὶ εἰς σχετικῆς σταθερὰ ἐπίπεδα.

"Αλλα καὶ φορτία: Μεταλλεύματα, κυρίως ἡ 'Ινδίας, ζάχαρες, κόπρα, λιπασματα καὶ ἔνταξις εἰκνήθησαν εἰς μάλλον ίκανονοιητικὸν δυγκών καὶ, εἰς τινὰς τοισταὶ, μὲ ἐλαφρῶς δελτιωμένους ναύλους. 'Η κατὰ περιογὰς κατάστασις τῆς ἀγορᾶς, εἰγένων ὡς ἀκολούθως:

Νότιος ἡ Αμερικὴ: Γενικῶς ὑποτονικός ὁ ρυμίδες εἰς τὸν τομέα κατὸν, καθ' δλον τὸ πρότον δεκαπενήμερον τοῦ 'Ιουνίου. 'Ελλάγιστοι αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις. 'Εκ τοῦ ποταμοῦ Λά Πλάτα, μὲ συμπλήρωμαν εἰς Μπουνέος 'Άλες δι' ιαπωνικὸν λιμένα τῆς Μεσογείου, πλούτου 10.000 τόνουν ἔλαβε διὰ σίτον 81/3 διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον - 'Ιούλιον, μὲ ἐπαγγελτιστρον τοῦ ναυλωτοῦ (λίμπερτο). Δεξαμενόπλοιον 17.500 τόνουν δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - Αμστερνταμ ἔλαβεν 72/- διελεύθερα φόρτωσις γκρές ἐκφόρτωσις 'Ιούλιον καὶ πλοϊκούς παροπλισμούς 10.000 τόνουν δι' δάνω δροσεκτωρώσως. 'Ιούλιον - Αλγούστον. 'Απὸ Μακέντο η Ρεσίς ζάχαρης διὰ Λονδίνου, ἐπλήρωσεν εἰς σκάφος 12.000 τόνουν 67/6 f.i.o. 'Ιούνιον. Σιδηροπεταλέλποιαν ἀπὸ 'Ορινόκο δι' ἀμερικανικὸν λιμέναν Κόλπου η 'Ατλαντικοῦ πλοίον 30.000 τόνουν ἐπιληρώθη \$ 1.40 f.i.o. 'Ιούνιον - 'Ιούλιον.

Κόλπος Μεξικοῦ: 'Απὸ ἀμερικανικὸν λιμέναν Κόλπου οινάρια διὰ Λονδίνου - Γκλάσγου - Μπέλφαρτ, 8.500 τόνον: 47/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον. Δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - Αμστερνταμ, δεξαμενόπλοιον 42.000 τόνουν ἔλαβε διὰ 8.250 f.i.o. 'Ιούνιον. 'Ιαπωνίαν, δηγελόπλοιον 20.000 τόνουν ἔλαβε διὰ 9, διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούλιον - Αλγούστον. 'Άλλο δηγελούντον μπάλκιν καρρίερ, 28.500 τόνουν, ἐδέγηθη διὰ Τόκιο - Μόδι: \$ 8.75, διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούλιον. Διὰ Λονδίνου καὶ Χάλλ δηγελόπλοιον 19.000 τόνουν ἔλαβε 45/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούνιον - άρχας 'Ιουλίου. Δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ, δεξαμενόπλοιον 42 γιλ. τόνουν ἐπέτυχε \$ 2.75 f.i.o. 'Ιούλιον, ἐνῷ διὰ τὸν αὐτὸν προσρισμὸν πλοίον 10.500 τόνουν ἔλαβε \$ 6.60 f.i.o. 'Ιούλιον. Δεξαμενόπλοιον 12.000 τόνουν διὰ Βορδέλην η Κάντλα διεληρώθη 70/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούλιον.

'Αμερικανικὸν λιμέναν διὰ Λονδίνου - Γκλάσγου - Μπέλφαρτ, 8.500 τόνον: 47/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον. Δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - Αμστερνταμ, δεξαμενόπλοιον 42.000 τόνουν διὰ 8.250 f.i.o. 'Ιούνιον. Διὰ Ιαπωνίαν, δηγελόπλοιον 20.000 τόνουν διὰ 9, διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούλιον - Αλγούστον. 'Άλλο δηγελούντον μπάλκιν καρρίερ, 28.500 τόνουν, ἐδέγηθη διὰ Τόκιο - Μόδι: \$ 8.75, διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούλιον. Διὰ Λονδίνου καὶ Χάλλ δηγελόπλοιον 19.000 τόνουν διὰ 45/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούνιον - άρχας 'Ιουλίου. Δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ, δεξαμενόπλοιον 42 γιλ. τόνουν ἐπέτυχε \$ 2.75 f.i.o. 'Ιούλιον, ἐνῷ διὰ τὸν αὐτὸν προσρισμὸν πλοίον 10.500 τόνουν διὰ 6.60 f.i.o. 'Ιούλιον. Δεξαμενόπλοιον 12.000 τόνουν διὰ Βορδέλην η Κάντλα διεληρώθη 70/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούλιον.

'Αμερικανικὸν λιμέναν διὰ Λονδίνου \$ 8.00 τόνον: 47/- διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον. 'Απὸ Τζάκσον Βιλ: 8.500 τόνον διὰ Πόρτο Μάργκαρετ \$ 6 f.i.o. 'Ιούνιον. Ζάχαρης ἀπὸ Τζάκσον Βιλ διὰ ιαπωνικὸν λιμέναν Κόλπου η 'Ατλαντικοῦ ιαπωνικοῦ 6.300 τόνον: \$ 5.10 f.i.o.t. 'Ιούνιον. 'Απὸ Μεγάλης Λίμνης δι' 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - Αμστερνταμ οινάρια 11.000 τόνον: \$ 6 διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον. 'Απὸ Χάμπτον Ρέοντς 8.000 τόνον γιανθρώκες διὰ Λισσαδίμηνα \$ 4.90 διελεύθερα ἐκφόρτωσις 'Ιούνιον. 'Απὸ Τζάκσον Βιλ 8.500 τόνον φωσφάτον διὰ Πόρτο Μάργκαρετ \$ 6 f.i.o. 'Ιούνιον. Ζάχαρης ἀπὸ Τζάκσον Βιλ διὰ ιαπωνικὸν λιμέναν Κόλπου η 'Ατλαντικοῦ ιαπωνικοῦ 6.300 τόνον: \$ 5.10 f.i.o.t. 'Ιούνιον. 'Απὸ Αλγερίας Λίμνης δι' 'Αμβέρσαν - Αλγερίας διὰ Λονδίνου η Αλγερίας ιαπωνικοῦ λιμέναν Κόλπου διὰ Τόκιο - Χαλάτα σίτος 15.200 τόνον: \$ 7.50 διελεύθερα ἐκφόρτωσις, 'Ιούνιον - 'Ιούλιον. Δι' 'Ιαπωνίαν, 9.500 τόνον: παλαιοισθήρων \$ 75.000 κατ'

κοπήν f.i.o., 'Ιούνιον - Ιούλιον.

'Ιν δι το διεθνές: 'Από Κουνήσανταν της Αδριατικής δι' 'Αγγλίαν ζάχαρες 10.000 τόνοι: 95/- έλευθέρα έκφρωσις 'Ιούλιον. Σιτηρά από Νότιον Αδριατικόν διά Δουβλίνον - Λίμερικ 10.500 τόνοι 92/6 Σεπτέμβριον. 'Από Γυνήλην σιτηρά δι': άνατολικήν απότην 'Ινδίας, 11.000 τόνοι: 76/3 έλευθέρα έκφρωσις, 'Ιούνιον - Ιούλιον. Γυιάνθρωπες από Νιούκαλ δι' 'Ιαπωνίαν, 8.000 τόνοι: 38/- f.i.o., 'Ιούνιον. 'Από Φιλιππίνες κάπρα δι' 'Αμερίκαν - Αμεριδηργον 17.75 σάντες άνα κυβικών πόδα δι' 24.000 κ. πόδας f.i.o., 'Ιούνιον - Ιούλιον. Τό απότο μέγεθος φορτίου κάπρας διά Καλιφόρνιαν έπληρωσε 14.75 σάντες άνα κυβικών πόδα f.i.o.s. 'Ιούνιον. 'Από Μαυρίκιον ζάχαρες διά Λονδίνον - Γκρην-νον, 14.000 τόνοι, 62/6 f.i.o., 'Ιούλιον.

'Αλλοι τομείς: 'Από Βενετίαν διά δυτικήν απότην 'Ινδίας 7.500 τόνοι ούρεά 75/- f.i.o.s., 'Ιούνιον. 'Από Γυνήλην διά δυτικήν απότην 'Ινδίας ούρεά 8.000 τόνοι 77/6 f.i.o.s., 'Ιούλιον. 'Από 'Αλεξανδρείαν δρυζάκια 9.400 τόνοι: διά δυτικήν απότην 'Ινδίας 77/6 έλευθέρα έκφρωσις, 'Ιούνιον - Ιούλιον. 'Από Λάζ Παλαιά Η Μπορντίν διά Καράται 8.000 τόνοι: ούρεά 80/- f.i.o.s., 'Ιούνιον - Ιούλιον. 'Από 'Αμερίκαν - Ρόττερνταμ - 'Αμερίτερνταμ διά Κίναν, μέχρι: Σαγκάης, λιπάσματα 10.100 τόνοι: 85/6 f.i.o.s., 'Ιούλιον, έναρη ήπδη τόδες αδιόδης δρους άλλο σκάφος, ταυτοχρόνως υψηλωθέν, έλαβεν 85/- διά 10.000 τόνους.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Συνήθηκε άριθμός των χρονοναυλώσεων, μέσος μεγάλην διαμος την άναλογιαν τόνο δι': άπλα ταξίδια κλεισθείσαν έργασιων και παντελή έλλειψην έργασιων διά περισσότερους τους τίνη 12 μηνών. Πλούτος 12.740 τόνων d.w. θηρευτικής, 584.000 κ.π. διά δέκατα, 13.5 μίλια με 19 τόνους φοτσέλ 1.000 ηδημδην 3.390 άνα τόνον διά 3-6 μήνας. Δηγελόπλοιον έπισης 12.510 τόνων με 615.000 κ.π. πόδας, 14.5 μίλια με 22 τόνους φοτσέλ 1.500 ηδημδην \$ 4.00 άνα τόνον διά 4-6 μήνας. Δηγελόπλοιον 11.760 τόνων με 646.000 κ.π. πόδας, 13.5 μίλια με 20 τόνους φοτσέλ, \$ 1.050 ημερησίων διά 12 μήνας. Δηγελόπλοιον 10.214 τόνων με 535.000 κ.π. πόδας, 14 μίλια με 24 τόνους φοτσέλ, \$ 3.55 διά 2-4 μήνας και άναλογον άκρωτος αιάρος, διά τρεις μήνας, έλαβεν 25 σελλίτικα και 1½ πένναν άνα τόνον.

ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Εν πουνιάς οικοδήποτε άξιολόγου ζητήσεως, είτε έκ το Περισκό Κόλπον, είτε άπο την Καραϊβικήν, οι ναυδοί συνέχισαν νά ξανθωσούν, έκ το Περισκού δι' Κόλπου δι': άπλα ταξίδια είς άκαδητα φορτία, διά Μεσόγειον - 'Αγγλικαν - Βόρειον Ειρηνή, πλοία 32 έως 58 κιλάτοννων τόνων έπληρωνον το 75% κάτω της 'Ιντζερέτα. Δι': 'Ιαπωνίαν, πλοίον 77.000 τόνων έδειχθη τόνον, πολλά ικαλόν, ναθλον τόνον 55,25% ήπδη την κλίμακα, άπετέλεσεν διαμος τούτο έξαριστον και ίσως νά δικαιολογήται έκ το δι: άνηκες είς τον κ. Γκέττο. 'Από 'Αρεόν διά N. Υόρκην σάφος 31.000 τόνων έλαβεν έπισης 75% ήπδη την κλίμακα. 'Από Περισκό δι': 'Ιταλίαν δημοίως έπληρωθή δι' αδιόδης ναθλος, τόνοι ίσιον δε έλαβε και πλοίον 30.000 τόνων ήπδη Σιδηνα δι': άμερικανών λιμένων δορσίων του Χάττερας. 'Από Βόρειον 'Αρφικήν διά Κίναντεν, πλοίον 17.000 τόνων έλαβε 38,75% ήπδη την κλίμακα, άπο Εξεινον διά Ριγιέκαν σάφος 18.500 τόνων έπληρωθή 35% ήπδη την κλίμακα και άπο Κέπων Λοπές διά Βιλελμούσχεν πλοίον 32.000 τόνων έλαβε 62,5% ήπδη την κλίμακα.

'Εκ της Καραϊβικής, άκαδητα φορτία, διά

Πόρταντ, έπληρωσαν είς πλοίον 44.000 τόνων 69% ήπδη την κλίμακα. Διά Τενερίφε 35.000 τόνων έλαβεν 70% ήπδη την κλίμακα. Και σάφος 32.000 τόνων, έλαβε δι': 'Ιαπωνίαν S 3.75. Δι': 'Ιαπωνίαν, πλοίον 20.000 τόνων έλαβε 55% ήπδη την κλίμακα, δι': άμερικανών λιμένων δορσίων του Χάττερας έπληρωθήσαν γενικῶς 70% ήπδη την κλίμακα είς πλοία πέριξ τόνων 30.000 τόνων και τό μόνον καθηρόν έκ της Καραϊβικής φορτίον, με σάφος 17.500 τόνων διά Πορτογαλίαν, έπληρωθή 25% ήπδη την κλίμακα.

'Ελλάγιστοι: αλ χρονονυκλώσις: δεξαμενοπλοίων. Συάρφος 81.000 τόνων, έκλεισθη διά 2 περίπου έτη πρός 12/7 άνα τόνων και μήνα, έναρη πλοίον 55.000 τόνων έκλεισθη μέχρι το Μαρτίου 1970 πρός 11/4. Πρός τό παρόν, παρά ταῦτα, μόνον 17 δεξαμενόπλοια, χωρητικότης 300.000 τόνων d. w., εύρισκονται παρωπλισμένα.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Εις 197 τάνκερς, 4.3 έκατομ. τόνων, ήσαν τά σπιτσοχολημένα είς τά σιτοφορτία τάνκερς. Πέραν αύτών 26 σκάφη, 750 κιλ. τόν., έκλεισθησαν δι': άπωτρέας ήμερομηνίας. 'Η αύξησης της προσφερομένης χωρητικότητος άνεμεντο.

• Διά τινας άκομή έτη θά χρειασθή ή Ρωσία την είσαγωγή σίτου έπι την έξωτερηκού. Μέχρι τού 1970 τούλαχιστον. Αύτα προβλέπουν οι ξένοι παραστηρηταί, κατόπιν τών ζσων έξαγγέλλονται άπο την Μόσχαν προσπαθείων διά την σιτάρκειαν. (Βελτίωσης τού έδαφους, λιπάσματα, άρδευτικά έργα).

—Φαίνεται, πάντως, ότι καλή είναι ή εσαρινή έσσοδεις σίτου είς τη N. Ρωσίαν. Γενικώς άνωτέρα της περιουσινής (10.000 έκατ. τόν. έναντι 150 έκατομ. τόν. τού 1964) προβλέπεται ή δηλη συγκομιδή, χωρίς νά έξασθαλίζεται, σμως, και ή πλήρης έπάρκεια.

• Χάρις είς τά μεγάλα μεταλόφορά και τό χαμηλό κόστος μεταφοράς ή διομηχανίας του χάλυβος τείνει πρός την σιτάρκειαν. (Χαμηλός, δάσει συμβολαίων μακραχρονίων. 'Η ναυλαγορά ούτε άναμιγνύεται διά την σύναψιν των ούτε κάν έχει γνώσιν αύτων. 'Ανατροπή τών μέχρι πρό τινος παραδεδεγμένων μεθόδων.

• Η μέχθη κατά τό 1965 ή παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίου κατά 7,6% (30,2 έκατομ. βαρέλ. ήμερησίων). 'Ετετραπλασιάσθη άπο τού τέρματος τού β' παγκόσμιμου πολέμου και έδιπλασιάσθη έντος της τελευταίας άπο τού 1955 δεκαετίας.

• Σταθερώς την κατιούσαν άπο τού 1957 άκολουθει ή διά τών ύπερωκεανών κίνησις έπιβασιν είς την γραμμήν Βορ. 'Απλαντικού (1 έκατομ. έπιβάται το 1957 και 650.000 τό 1965).

—'Εν αντίθεσει, ή διά τού άρεοπλάνου κίνησις άπο το έν έκατ. άπόμων τού 1957, είς τέσσαρας έκαποιμύρια τό 1965. 'Η άναλογία 50 - 50 τού 1957, μετεβλήθη είς 14 - 86 κατά τό παρελθόν έτος.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

• Έκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένος 'Απλαντικού (Χάττερας) 9.500 τ. γεννημάτων διάτην 'Ινδίας 92/6, άνατολικήν άπτην 95/-, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 16 - 30 'Ιουνίου. «ΜΥΡΩΝ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 23.750 τ. γεννημάτων Ριον 'Ιανέρον ή Σάντος δολ. 6.75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν 60 σάντες, 20 - 30 'Ιουνίου.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 10.000 τ. γεννημάτων Πόρτ Σουδάν δολ. 12.50, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 7 - 21 'Ιουνίου.

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» λιμένας Κόπον 22.500 τόν. γεννημάτων Ρότερνταν ή 'Αμστερταν δολ. 3.50, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 7 - 20 'Ιουνίου.

«ΛΟΥΔΙΑΣ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 11.000 τόν. γεννημάτων Σαν Αντώνια (Χίλια) δολ. 8, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 12 - 26 'Ιουλίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» λιμένας Κόπον (μέρος φορτίου) 5.000 τ. γεννημάτων Καναρίους Νήσους δολ. 9.75, με 800 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 15 - 31 'Ιουνίου.

«ΑΖΙΑΝ» άμερικ. λιμένας Κόπον 11.000 τόν. γεννημάτων του 'Αμπαν και της N. Υόρκης 10.000 τ. γεννημάτων διάτην 'Ινδίας 92/6, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 10 - 26 'Ιουνίου.

«ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 30.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερίσαν, Ρότερνταν, 'Αμστερταν δολ. 3.15, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 11 - 28 'Ιουνίου.

«ΓΛΑΥΚΗ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 21.000 τόν. γεννημάτων Χάττερας ή 'Αμερίσαν δολ. 3.50, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, έναρξης τέλος 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡΑ» Τάρπον 10.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος και Πόρτο 'Αλεγκρες δολ. 82.000 φίο κατ' αποκοτήν, 20 - 28 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 27.000 τ. γεννημάτων διάτην 'Ινδίας δολ. 14.60 φίο, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, 10 - 20 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡΑ» Τάρπον 10.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος και Πόρτο 'Αλεγκρες δολ. 82.000 φίο κατ' αποκοτήν, 20 - 28 'Ιουνίου.

«ΕΒΕΡΕΣΤ» άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειός Χάττερας) άποκλεισμένων Αλμπαν και Νέας

Έρκης 10.000 τ. γεννημάτων διάτην 'Ινδίας 92/6, οφίον άνατολικήν άπτην 95/-, με 1.000 τόν.

«ΚΑΛΑΜΑΤΑ» (παν.) Νόρφολ 7.000 τ. γεννημάτων Βόρ. Γαλλίαν δολ. 7.75, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 800 τόν. έκφρωσιν, 6 - 10 'Ιουνίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 21.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9 φίο, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 10 - 25 'Ιουνίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΑΕΡ» (δ. λιβερ.) λιμένας Κόπον 22.000 τ. γεννημάτων 'Ηνομένην 'Αραβικήν Δημοκρατίας δολ. 5.75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 15 - 30 'Ιουνίου.

«ΦΕΟΜΑΝΝΑ» (παν.) Τάρπον 10.000 τόν. φωσφατών διάτην 'Ινδίας δολ. 14.60 φίο, με 1.000 τόν. άνατολικήν άπτην δολ. 14.60 φίο, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρωσιν, 10 - 20 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡΑ» Τάρπον 10.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος και Πόρτο 'Αλεγκρες δολ. 82.000 φίο κατ' αποκοτήν, 20 - 28 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 27.000 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν, Ρότερνταν, 'Αμστερταν δολ. 3.15, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 11 - 28 'Ιουνίου.

«ΓΛΑΥΚΗ» (λιβ.) λιμένας Κόπον 21.000 τόν. γεννημάτων Χάττερας ή 'Αμερίσαν δολ. 3.50, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, έναρξης τέλος 'Ιουνίου.

«ΕΒΕΡΕΣΤ» λιμένας Κόπον 16.500 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 5 - 15 'Ιουλίου.

«ΛΑΜΥΡΕΥΣ» λιμένας Κόπον 10.000 τόν. δρύης Νότ. Βιετνάμ δολ. 21.75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 5 - 15 'Ιουλίου.

«ΕΒΕΡΕΣΤ» λιμένας Κόπον 10.000 τόν. δρύης Νότ. Βιετνάμ δολ. 21.75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρωσιν, 5 - 15 'Ιουλίου.

«ΣΥΝΕΧΕΙΑ» είς την σελ. 64)



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING
NAVAL CONTRACTORS
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 102

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

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONFORNA

B E I R A

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

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	έφθ. Κεμπέκ 6 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρώτας»	48	3596	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 'Ιουν. διά Σιγγαπούρων
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Ελλε»	48	8482	άνεχ. Μόζι 25 Μαΐου διά Καμπότζια
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαίνης»	29	1943	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Άγγελικη»	47	9849	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλις»	40	2912	άνεχ. Ούσαντ 6 'Ιουν. διά Λέγκορν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκο Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Αμερέραν 4 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Πιουνιθέρσαλ»	44	1920	διπλήθ. Ούσαντ 8 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκος - Θανόπουλος	39	1000	έφθ. Βιρτυτόν 2 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σάρδη	43	1764	έφθ. Τζένταν 5 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Τζωρτζής & Συκιάς	45	974	έφθ. Χαϊφαν 8 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 8 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρίταιμ»	55	8450	έφθ. Αμερέραν 30 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Καλκούταν 24 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αυγρεθιρζίν»	51	7066	άνεχ. Καρπάτοι 8 'Ιουν. διά Ταϊταγκόκ
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοπίτης	37	1272	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλων ρόδης 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	άνεχ. Ντουλώθ 6 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρονίδης & Υιοι	35	1217	διπλήθ. Κων) πολιν 30 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος - Μπαλόππης	29	2569	άνεχ. Κατάνια 21 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	διπλήθ. Κων) πολιν 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάνη Θεράπων	46	5617	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν. διά Σικανουκβίλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	άνεχ. Σουέζ 2 'Ιουν. διά Τζένταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Κ. Βλάχος	46	2414	έφθ. Στεπτένιον 7 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλοδίκη»	29	3963	άνεχ. Άγιον Κικέντιον 8 'Ιουν. διά Ταραγκόνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Μαΐου διά Ρίζερ Πλέιτ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	διπλήθ. Κων) πολιν 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	8254	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 1 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	διπλήθ. Παναμά 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Ντουλώθ 6 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	N. K. Βλάχος	46	2414	έφθ. Στεπτένιον 7 'Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Κυκλοδίκη»	29	3963	άνεχ. Άγιον Κικέντιον 8 'Ιουν. διά Ταραγκόνα
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Μαΐου διά Ρίζερ Πλέιτ
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	διπλήθ. Κων) πολιν 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	Σάνη Θεράπων	46	5617	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν. διά Σικανουκβίλ
ΑΙΗΤΖΑΣ	Παρούσσος	19	2286	άνεχ. Σουέζ 2 'Ιουν. διά Τζένταν
ΑΙΖΙΑΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΗΣ	N. K. Βλάχος	46	2414	έφθ. Στεπτένιον 7 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Κυκλοδίκη»	29	3963	άνεχ. Άγιον Κικέντιον 8 'Ιουν. διά Ταραγκόνα
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Μαΐου διά Ρίζερ Πλέιτ
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	διπλήθ. Κων) πολιν 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Μοριάντε»	55	8254	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 1 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθ. Παναμά 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΘΗΝΗΣ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Ντουλώθ 6 'Ιουν.
ΑΓΡΟΥΝΤΗ	έτ. «Μάρινερ»	54	11077	άνεχ. Γκέφλε 9 'Ιουν.
ΑΓΡΟΥΝΤΗ	έτ. «Πιουνιθέρσαλ»	46	1892	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΑΓΡΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Αύγουστος 5 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άργω - Έλλας»	46	5383	άνεχ. Αρμέρασαν 3 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΙΗΤΖΑΣ	έτ. «Αύλιο»	35	3724	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΑΙΖΙΑΝ	έτ. «Μπελδιέντο»	43	7259	έφθ. Σπαλάτον 3 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΗΣ	έτ. «Πανοδεανίκα»	42	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σαχάρος - Βασιληάνη	44	1545	εις θέσιον 25 μίλια Β.Α. Κάκοκετς Μαΐου 31 διά Ν. Γαλλίαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	διπλήθ. Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Μαριμάρη»	43	7216	άνεχ. Μαντράς 29 Μαΐου διά Ροστόκ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλιομαρη»	59	8132	έφθ. Κολούμπια ρίζερ 9 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπασικ»	56	2863	έφθ. Νέαν Ύόρκην 2 'Ιουν.
ΑΘΗΝΗΣ	Έλλ. Γραμμή Ν. Άιερ	53	3575	άνεχ. Βιρτυτόν 15 Μαΐου διά Ρένι
ΑΘΕΛΩΝ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 Μαΐου
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. Μόζι 24 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αθως»	45	2933	άνεχ. Ιτέαν 3 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήνη»	44	7239	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδης 21 Μαΐου διά Κουβεΐτ
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	44	4841	άνεχ. Γερακούνι 3 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Σάντα φέ 8 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Μαργυκουάρντια»	52	11292	άνεχ. Κολούμπια ρίζερ 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ	έτ. «Φρεύτερς Τρανσόν»	62	11063	έφθ. Κομή Μπαίν 7 'Ιουν.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	56	9090	έφθ. Βανκούμπερ 3 'Ιουν.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαραμάζογ»	61	14431	άνεχ. Σορέλ 3 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΑΚΡΟΤΗΡΗ	Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης	49	11105	άνεχ. Αλγερίαν 1 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροπίσιον»	52	1534	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμπάτη»	49	3347	άνεχ. Σάντα φέ 8 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. «Άλεμπάτη»	59	9735	έφθ. Τόκιο 8 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. Ε.	έτ. «Παρότρο Νάσιονα»	44	7207	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	εις Πειραιά ρίζερ 10 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ II	άδ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Μορτέρο»	47	1724	έφθ. Τεργέστην 30 Μαΐου
ΑΛΙΣ	έτ. «Εμπρός»	54	5254	διπλήθ. Μηρούδην πούτερ 2 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Στάμηλε»	44	7189	διπλήθ. Στάμηλον 6 'Ιουν. διά Βάρναν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	έφθ. Καρπάλακνα 5 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	53	1886	έφθ. Καρπάλακνα 5 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκυονη»	53	9149	εις Πειραιά ρίζερ 23 Απρ.
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Μαΐου διά Σάντος
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Μορθολίεντο»	43	7150	έφθ. Κόμη 31 Μαΐου
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαβιτα»	42	7272	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μορθεράς»	47	5441	έφθ. Σαν Λορέντιον (Άργ.) 3 'Ιουν.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	διπλήθ. Κων) πολιν 8 'Ιουν. διά Νοβορωσίκην
ΑΛΤΑΓΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνονος»	50	10426	άνεχ. Πόρτ Οκα 30 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ»	42	7286	άνεχ. Σορέλ 3 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρναία»	48	5021	άνεχ. Πουγλίνον 25 Μαΐου
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφοντέρα»	43	7215	διπλήθ. Ντόβερ 30 Μαΐου διά Καλλάσ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	έφθ. Κέιπ Τάουν 8 'Ιουν.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	47	1514	έφθ. Πειραιά ρίζερ 8 'Ιουν.
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποτώμιανος	46	2814	έφθ. Μπαντάρ 4 'Ιουν.
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Πτώλικη»	58	12772	έφθ. Πάντα Μπλάκα 28 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμοαρ»	44	7359	άνεχ. Αμπέραν 29 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζά»	55	8519	έφθ. Βανκούμπερ 6 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Φεζουρέκοιν»	42	7177	άνεχ. Σάντος 5 'Ιουν. διά Ρεοίφε
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Μίλαζ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Σπαλατόρι»	44	7310	άνεχ. Μπουένος Αύρες 3 Μαΐου διά Κίναν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	άργει Αμπελάκι από 24 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονοις»	57	11978	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρουντίλη»	53	10431	άνεχ. Φλώιρηκ 4 'Ιουν. διά Καναδά
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Πιάκιον»	36	2128	εις Πειραιά από 17 Μαΐου (έπισκεψι)
ΑΝΙΤΑ	άδ. Καλαφάτη	35	1865	άνεχ. Αμπόχατον 1 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάρτωρ»	49	4933	άνεχ. Μπαράτολ 8 'Ιουν. διά Αλγερίαν (διαταγάς)
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. Μαρσάτρο	47	7981	άνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουν. διά Αλγερίαν (διαταγάς)
ΑΝΝΑΝΙΣΑ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	έφθ. Παραλίδην 8 'Ιουν. διά Αλγερίαν (διαταγάς)
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	διπλήθ. Κων) πολιν 3 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάνη Νικόλαος»	36	5016	έφθ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονοις»	57	12113	έφθ. Πόρτ Σαιδ 2 'Ιουν.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Μπόννυ 6 'Ιουν. διά Αίλ όφ Γκραίν
ΑΝΤΙΠΠΟΛΙΔΑ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	έφθ. Πειραιά ρίζερ 7 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βισάμηρ»	36	2175	άνεχ. Ναυλάκι 13 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσίνα»	61	10952	άργει Πειραιά από 8 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	43	2937	άνεχ. Αγίου Βικέντιον (Κ.Β.) 28 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΤΥΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουάρντια»	55	11148	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν. διά Μεζικό
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Αμπέραν 20 Μαΐου διά Μεζικό
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπο»	39	1830	έφθ. Αμπέραν 8 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνιάν»	57	9744	άνεχ. Γιοκοσούκα 1 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκάραντε»</td			

ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουν. δι' Αντοφαγάκαστα εις Πέραμα ἀπό 6 'Απρ. (έπισκευαι)
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	έφθ. Γιοκοχάμα 31 Μαΐου
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπμεντη»	58	10392	ἀνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 'Ιουν. διά Σαλάβερυ
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλλασσα»	51	9488	ἀνεχ. Σιμίζου 28 Μαΐου διά Σακάντε
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπμεντη»	57	10376	ἀνεχ. Μοριμουγκάο 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπμεντη»	58	10391	έφθ. Ματαράνι 7 'Ιουν.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρης»	47	5059	ὑπό παραλαβήν
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	52	12323	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11897	έφθ. Κιελον 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	διπλήθε Παναμά 25 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	46	7783	διπλήθε Κωνιτάρη 29 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μπίνα»	45	8422	ἀνεχ. Τάραπα 4 'Ιουν. διά Περιακού Κόλπου
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστεριών»	44	7273	διπλήθε Σάντος 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αργώ»	39	5196	έφθ. Θεοδωρίδης κ.λ.π. 44 4856
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	ἀνεχ. Σάντος 26 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	ἀνεχ. Μπρέμερχαρεν 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	ἀργει. Σύρου ἀπό 24 Μαρτίου 1964 (άποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	ἀνεχ. Φόρπορτ (Μπαχ.) 4 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΡΙΩΝ	Α. Χαρισάδης	48	2397	ὑπό παραλαβήν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Άρκαδία»	31	20648	έφθ. Χαλιφάζ 7 'Ιουν.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Μπιζέρτα 5 'Ιουν.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Γκουανιακίδη 9 'Ιουν.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ευπρός»	43	2905	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Περού
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	ἀνεχ. Νογκόγια 8 'Ιουν. διά Μελδούρνη
ΑΡΤΕΜΙΣ' (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	έφθ. Ροζάριο 2 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	ἀνεχ. Βομβάνη 9 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	ἀνεχ. Άλγεριαν 29 Μαΐου διά Κή Γουέστ (διαταγάς)
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σπηγουαίνης»	49	1502	διπλήθε Κωνιτάρη 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασσωμάτων»	60	10142	ἀνεχ. Χακόπατην 4 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΙΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καρίμη»	51	15846	ἀνεχ. Βομβάνη 3 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νομικός	11	1458	όργει. Πειραιᾶ ἀπό 22 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Αντζεμιχαλή»	51	7294	έφθ. Λόθ 6 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλανορίτης»	50	5324	έφθ. Σιδνεύ (Ν.Σ.) 9 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	έφθ. Σουεζ 2 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα»	43	7129	έφθ. Ταμπικο 31 Μαΐου
ΑΣΤΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχρονίνος & Υιοί	47	2465	διπλήθε Κωνιτάρη 21 Μαΐου διά Βραίλαν
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	3151	ἀνεχ. Κριστιανουσσην 1 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Αργκόδη»	43	7120	ἀνεχ. Κόπιγκ 2 'Ιουν. διά Θάγκερθικ
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σπηγουαίνης»	48	1501	έφθ. Σουεζ 6 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Αργκόδη»	57	25156	διπλήθε Κωνιτάρη 25 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τόνκερς»	45	7281	έφθ. Σεμπού 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥ-ΛΟΡ	έτ. «Ατλάντης Θράύτερς»	58	9724	ἀνεχ. Αλμπούργον 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναξί»	58	9724	ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αύλιξ»	44	7190	ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 'Ιουν. διά Ιτέαν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	ἀνεχ. Αύγουστα 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	ἀνεχ. Ρας Τανούρα 1 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρούτιλ»	53	12301	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 26 Μαΐου
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σπηγουαίνης»	48	1501	ἀνεχ. Πειραιᾶ 7 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26314	έφθ. Σιδνεύ 7 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σπηγουαίνης»	54	1747	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλίας	43	988	έπι. Πέραμα ἀπό 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιπλεύν»	65	21505	ἀνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου διά Τάμπα
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	ἀνεχ. Μασσαλίαν 25 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκρόλφο 'Αζουρ»	62	10741	έφθ. Μη. Αύρες 17 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	47	5340	έφθ. Καράρα 1 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βιώτα»	55	10507	έφθ. Βομβάνη 6 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρήκη Λάιν»	56	25516	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	Χόμι Λάινς	27	21329	έφθ. Χάλιφαζ 9 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Γουόρλαν Μπρίλιαντς	59	43373	ἀνεχ. Ριό Ιανέριο 27 Μαΐου διά Ρας Τανούρα
ΒΕΓΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	58	20958	ἀνεχ. Κουνινάντα 2 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Αλεξανδρείαν 6 'Ιουν.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτη»	61	14218	ἀνεχ. Θεόπουλος 6 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΒΕΝΤΚΙΜΟΔΟΣ	ἄδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	ἀνεχ. Στετνίον 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάργκο	45	1892	ἀνεχ. Βόλον 6 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδω 20 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πράτο»	64	15283	ἀνεχ. Ντεύταν 6 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	Μουνδρέας	38	2563	έφθ. Αμμόχωστον 10 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	ἀνεχ. Κοιν 8 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλήθε Κωνιτάρη 21 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	ἀνεχ. Ρότερνταμ 7 'Ιουν. δι' Αλεξανδρείαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρες»	42	7080	ἀνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διά Μη. Αύρες
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	όργει. Πειραιᾶ ἀπό 31 'Ιουλ. 1961
ΓΑΛΑΞΙΑΣ	έτ. «Γεράνεια»	50	5449	έφθ. Βιζαγκαπατανά 28 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	ἀνεχ. Χιροσίμα 17 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Γαρδένια»	47	3607	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 7 'Ιουν.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλα»	37	5613	ἀνεχ. Μη. Αύρες 18 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. & Γερ. Λόλης	50	1478	ἀνεχ. Θέσσαλη 4 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	ἀνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Υιοί	46	2920	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΓΕΩΒΙΔΑΚΑ	έτ. «Μίρεμπος - Γιαννιώτης	44	7250	ἀνεχ. Ντακάρη 27 Μαΐου διά Μη. Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΑ	Μαρκούπος - Γιαννιώτης	20	1112	ἀνεχ. Πόρτο Εμπεδόκλει 21 Μαΐου διά Σμύρνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	B. Λιδανός	51	7564	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	εἰς μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτος	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Μαΐου διά Μετόχι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	άδ. Κοντού	46	943	διπλήθε Κωνιτάρη 20 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	ἀνεχ. Πειραιᾶ ἀπό 10 'Απρ. (ζημιά)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρά»	39	6713	ὑπό παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενεσάντο»	56	8818	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	ἀνεχ. Ριό Ιανέριο 30 Μαΐου διά Τεργέστην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	7176	ἀνεχ. Σφάλ 8 'Ιουν. διά Νέαν Καρδάλην
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοϊκο»	42	7142	έφθ. Κούρε 22 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μάγενηρ»	52	10081	έφθ. Λενίνγκραντ 26 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Χιούστον 18 Μαΐου
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Μη. Αύρες 24 Μαΐου
ΓΙΟΥΠΤΙΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Σάντος 30 Μαΐου
ΓΙΩΤΑ	Νομικός - Αλεξάτος	51	2071	ἀνεχ. Μπωμόντ 2 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάκιας Σαλίνας»	42	7297	ἀνεχ. Πούλι Μπούκομ 6 'Ιουν. διά Τοιτταγκόκ
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	έφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταταλάντικη»	43	7229	έφθ. Ταόλια 4 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	άδ. Γουλανδρού	56	20668	ἀνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·ΓΛΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	9173	ἀνεχ. Μαζίουρον 28 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	ἀνεχ. Τοιγκτάο 29 Μαΐου δι' Αλδανίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	ἀνεχ. Μαντράς 4 'Ιουν. διά Σακάι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·ΓΤ'	έτ. «Λάιτταλ Μπήλαρ»	63	15389	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 2 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντην»	45	3826	έφθ. Βιρτούτον 8 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΟΛΕΙΤΗ	έτ. «Ρημπόλ ντε 'Ορο»	62	15381	διπλήθε Τσουνγκαρού Στρείτ 29 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	52	11580	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουν.
ΓΚΡΕΤΑ	Θ. Κατσούλης	47	2533	ἀνεχ. Α'Μερέραον 9 'Ιουν. διά Μπιλμπάο
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπισ.)	'Ιω. Λάτοπος	44	9892	ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Τουστέρντερν Τράνσοπτη»	59	9268	ἀνεχ. Γιοκοχάμα 4 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΕΣΤΕΚΟ ΠΑΝΑΜΑ	Άγγελλάκος κ.λ.π.	51	5170	έφθ. Σαλάβερη 1 'Ιουν.
ΓΟΥΙΓΑΙΑΜ (δ.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	48	2483	έφθ. Γένοβαν 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γκλέιντ»	52	15675	διπλήθε Κωνιτάρη 23 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Εντερπράτζ»	53	21064	ἀνεχ. Σουέζ 3 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΑ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)			
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III			
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ			
ΔΑΦΝΗ			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.			
ΔΕΣΠΟΙ			
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)			
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)			
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)			
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.			
ΔΗΜΗΤΡΟΣ			
ΔΗΜΟΣ			
ΔΗΜΟΣ			
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ			
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ			
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ			
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ			
ΔΙΑΝΑ			
ΔΙΑΜΑΝΤΟ			
ΔΙΟΝΥΣΟΣ			
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α'			
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)			
ΔΙΡΦΥΣ			
ΔΙΩΝΗ			
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)			
ΔΥΝΑΜΙΣ			
ΔΩΡΑ (δ.)			
ΔΩΡΟΘΕΑ			
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ			
ΕΒΒΕΡΕΣΤ			
ΕΙΡΗΝΗ			
ΕΙΡΗΝΗ			
ΕΙΡΗΝΗ			
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ			
ΕΙΡΗΝΗ Α.			
ΕΙΡΗΝΗ Μ.			
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ			
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ			
ΕΛΕΑΝΝΑ			
ΕΛΕΝ			
ΕΛΕΝΗ			
ΕΛΕΝΗ			
ΕΛΕΝΗ (δ.)			
ΕΛΕΝΗ Β.			
ΕΛΕΝΗ Κ.			
ΕΛΕΝΗ Κ.			
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)			
ΕΛΕΝΗ Σ.			
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ			
ΕΛΕΥΣΙΣ			
ΕΛΛΑΣ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ ΓΙΩΝΗΡ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΜΝΙΤΗΜ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΝΤΑΡ			
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ			
ΕΛΛΗ			
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ			
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ			
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ			
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ			
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ			
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ			
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ			
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ			
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ			
ΕΛΛΗΝΙΣ			
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)			
ΕΑΠΙΣ			
ΕΑΠΙΣ Π.			
ΕΜΠΡΟΙΟΣ			
ΕΝΟΤΗΣ			
ΕΝΤΟΠΑΝ			
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ			
ΕΡΑΤΩ (θεξ.)			
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ			
ΕΡΕΤΡΙΑ			
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΣΗ (ύπερωκ.)			
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΣΗ (δ.)			
ΕΡΜΗΣ			
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ			
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ			
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ			
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ			
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ			
ΕΥΔΑΙΜΩΝ			
ΕΥΔΩΡΑ			
ΕΥΘΑΛΙΑ			
ΕΥΡΥΑΛΟΣ			
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ			
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ			
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ			
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ			
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ			
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ			
ΕΥΡΥΤΑΝ			
ΕΥΡΩΝΗ			
ΕΥΤΥΧΙΑ			
Στ. Νιάρχου	49	18226	εἰς Σκαραμαγκά ἀπὸ 15 Ἀπρ.
έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	διῆλθε Κών) πολὺν 5 Ἰουν. διὰ 'Οδούν
έτ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	ἀνες. Σιδώνα 5 Ἰουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
έτ. «Αξιλέεζ»	43	12846	διῆλθες Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διὰ ακανθᾶ (ΕΠΟΛΗΘΗ)
έτ. «Κένιλορ»	43	12846	ἀνεχ. Σορέλ 7 Ἰουν. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
έτ. «Ηρων»	61	15979	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 26 Μαΐου διὰ Μένα 'Ακμαντί
'Ελληνική Α.Ε.	44	7227	ἔφθ. Νέαν 'Ορλέανην 27 Μαΐου
'Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	ἔφθ. Αμμόχωστον 8 Ἰουν.
έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	ἔφθ. Μπ. 'Αύρες 3 Ἰουν.
έτ. «Δάφνη»	54	6032	ἔφθ. Μαντράς ρόδις 28 Μαΐου
έτ. «Αιολία»	59	9312	ἔφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 8 Ἰουν.
έτ. «Βέλκος»	37	2002	ἀνεχ. Πειραιά 7 Ἰουν. διὰ Θεσσαλονίκην
έτ. «Ιόνικ»	44	7265	ἀνεχ. Βερακρούς 2 Ἰουν. διὰ Τάμπα
έτ. «Ντεβελόπεμπτ»	63	16417	ἔφθ. Μαντράς 27 Μαΐου
«Σιππιγκ Ντεβελόπεμπτ»	54	16417	ἀνεχ. Μαντράς 9 Μαΐου διὰ Μπουένος 'Αύρες
«Σιππιγκ Ντεβελόπεμπτ»	61	16417	ἔφθ. Λά Πλάτα 30 Μαΐου
έτ. «Άλκης»	53	7829	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Ἰουν.
έτ. «Αιόλος»	61	9326	ἀνεχ. Φριμάντλ 1 Ἰουν. διὰ Κίναν
έτ. «Φοργουίνες»	55	3534	ἀνεχ. Ραγκούν 23 Μαΐου διὰ Σαγκάνη
έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	ἀνεχ. Ναγκόγια 1 Ἰουν. διὰ Σαγκάνη
έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	ἔφθ. Νεάπολιν 3 Ἰουν.
Δημ. Κυριακοῦ	37	2996	ἔφθ. Καράρα 19 Μαΐου
έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	ἀνεχ. Τζιμπούτη 30 Μαΐου διὰ Τοινάμπο
έτ. «Δάμος»	44	7266	ἀνεχ. Σιγγαπούρων ρόδις 6 Ἰουν. δι' 'Ινδίαν
Άχ. Χαλκούσης	43	7244	ἔφθ. Τακαράντη 6 Ἰουν.
έτ. «Βεργυτῆ»	44	7236	ἀνεχ. Κόμπη 30 Μαΐου διὰ Κασσιούγκ
I. & B. Πανταλέων	43	7260	ἀνεχ. Μπωμόντ 22 Μαΐου διὰ Μάντοσετερ
έτ. «Διαμαντής»	42	6904	ἀνεχ. Πουλό Μπούκοι 15 Μαΐου διὰ Φιλιππίνας
έτ. «Φύρκερο»	58	9087	ἔφθ. Καλκούτταν 22 Μαΐου
Μακρός	45	1082	ἔφθ. Γλασκώβην 3 Ἰουν.
έτ. «Φράκο»	22	1754	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - Μ. Θαλάσσης
Π. Πανταζόπ. κ.λ.π.	45	2302	διῆλθε Κώνων (Κών) πολὺν 25 Μαΐου διὰ Γκάλατζ
Σπ. & Βρ. Λάλης	50	1485	ἀνεχ. Στεπτίνον 28 Μαΐου δι' 'Αδίλες
έτ. «Κάνοπους»	60	13335	ἔφθ. Λιβιλάν 2 Ἰουν.
έτ. «Αελφοί Λύρα	43	7280	ἔφθ. Ραγκούν 9 Ἰουν.
έτ. «Παρίντα»	57	9722	ἀνεχ. Γιαστάτα 30 Μαΐου διὰ Μακατέα
έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	ἔφθ. Δουνκέρκην 5 Ἰουν.
έτ. «Ζωδόχωσ»	44	7249	ἔφθ. Αντεν 1 Ἰουν.
έτ. «Πρίνκιπο»	49	11771	ἀνεχ. Βανκούμερ 13 Μαΐου διὰ Κίναν
έτ. «Πάν. Όυεν»	25	3297	ἀνεχ. Κολόμπη 7 Ἰουν. δι' 'Αντεν
έτ. «Χέγκε»	42	7388	ἔφθ. Θρ. Ρίθερς 3 Ἰουν.
έτ. «Γουορλντούσιντ»	43	7131	διῆλθε Λίζαρντ 6 Ἰουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
έτ. «Μαράντο»	43	7267	ἀνεχ. Μορμουνάκο 7 Ἰουν. διὰ Κόντ
έτ. Αν. Τουντάς & Σία	32	1502	ἔφθ. Πόρτ Σαιδ 26 Μαΐου
Σ. Νταϊφάς κ.λ.π.	21	2988	ἔφθ. Σουέζ 23 Μαΐου
Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	ἔφθ. Μάλμο 19 Μαΐου (ἐπισκευαι)
έτ. «Ελτρανόσπορτ»	56	10530	ἔφθ. Ναγκόγια 31 Μαΐου
Σ. Μπιλίνης	48	2105	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 7 Ἰουν. διὰ Βόλον
έτ. «Θάρρος»	54	7835	ἔφθ. Νταμάρη 2 Ἰουν.
έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	ἀνεχ. Μόζη 3 Ἰουν. διὰ Βανκούμερ
Κ. Ευσυμιδόπ.	54	11232	ύπο παραλαβήν
έτ. «Ολιστιμ»	43	7128	ἔφθ. Σαιγούν 28 Μαΐου
Π. Α. Στεφανής	39	1742	ἀνεχ. Αλεξανδρείαν 5 Ἰουν. διὰ Ριγιέκα
έτ. «Ανδρία»	48	8430	ἀνεχ. Καράτα 26 Μαΐου δι' ΉΠΑ
έτ. «Βιστα Ρίος»	52	12228	ύπο παραλαβήν
έτ. «Τασμανία»	44	7213	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρείαν
έτ. «Ελένη»	43	7245	ἀνεχ. Λιβερπούλη 16 Μαΐου διὰ N. 'Ορλέανην
έτ. «Ελένην Κυριακού	39	3023	ἀνεχ. Τάραντα 24 Μαΐου διὰ Λάγκος
π. «Μίνυας»	49	10908	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ἰουν. δι' 'Ακρα
έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	ἔφθ. Μόντρεαλ 8 Ἰουν.
ήλ. Τομπούλης	29	2851	ἔφθ. Σόντερχαμ 3 Ἰουν.
Πρίντεζης	21	1549	έφθ. Πειραιά 6 Ἰουν.
Τρανσπασίφικ	55	2863	εἰς Πειραιά ἀπὸ 10 Μαΐου (πυρκαϊά, προσάραξις)
Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Ἰουν.
έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7199	ύπο παραλαβήν
Τρανσπασίφικ	62	6666	έφθ. Κοσιν 10 Ἰουν.
Τρανσπασίφικ & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Καλκούτταν 27 Μαΐου
Τρανσπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαΐου
έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	εἰς Πειραιά ἀπὸ 24 Ἀπρ. (ἐπισκευαι)
(ΕΛΛΗΝΙΚΗ) Α.Ε.	59	7293	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Ἰουν.
έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	ἀνεχ. Μπαχρέιν 7 Ἰουν. διὰ Μπάραρν
έτ. «Μαρφόνετον»	39	5219	εἰς Πειραιά 5 Ιουν. διὰ Καλκούτταν
Στ. Μελέπτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Κοραμάρχη 1 Ιουν.
Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	7068	ἀνεχ. Ακάμπη 19 Μαΐου διὰ Μπάραρν
(ΕΛΛΗΝΙΚΗ) Α.Ε.	39	6281	έφθ. Νεάπολιν 6 Ιουν.
έτ. «Ελληνική»	44	7229	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διὰ N. 'Ορλέανην
Τρανσπασίφικ	56	7510	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου διὰ Καλκούτταν
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	ἀνεχ. Χαμπτον ρόδις 3 Ἰουν. διὰ Καλκούτταν
έτ. «Τρανσπασίφικ»	47	7208	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Ιουν. διὰ Καλκούτταν
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Ιουν.
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	ἀνεχ. Βακαμάτου 29 Μαΐου διὰ Νταβάρο
έτ. «Λούζη»	43	7208	έφθ. Πούλο Μπούκοι 10 Ιουν.
έτ. «Λόγγος»	32	18564	ἀνεχ. Βίλεμπατον 6 Ιουν. διὰ Σαουθάμπτον
έτ. «Μάχην»	48	2474	διῆλθε Κώνων 6 Ιουν. διὰ M. Θάλασσαν
έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διὰ Βαρκελώνη
έτ. «Τζόλφο Αζούλη»	42	7058	ἀνεχ. Βακαμάτου 29 Μαΐου διὰ Νταβάρο
έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Πούλο Μπούκοι 10 Ιουν.
έτ. «Λόγγος»	41	7122	ἀνεχ. Μπωμόντ 16 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
έτ. «Επφάρερς»	44	7251	έφθ. Πόρτ Σαιδ 7 Ιουν. διὰ Κίναν
έτ. «Μάνενιρ»	52	10081	έφθ. Λενίνγκραντ 24 Μαΐου
Βεντούρης	43	1589	ἀνεχ. Τεργέστην 3 Ιουν. διὰ Χάιφαν
έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Κόμη 4 Ιουν.
Ίω. Λάτοπος	35	23580	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
έτ. «Σάντος»	66	45300	εἰς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
έτ. «Σάμοοκη»	58	9585	ἀνεχ. Οζάκαν 10 Μαΐου διὰ Μεζικό
έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	ἀνεχ. Ρουέν 29 Απρ. διὰ Τάιν
έτ. «Σάμοοκη»	59	9584	έφθ. Οζάκα 28 Μαΐου
Λαυρόγκας - Κολύμβας	21	2369	εἰς Πόρτ Σουδάν ἀπὸ 8 Νοεμ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
έτ. «Αργοκόλασι»	58	12168	ἀνεχ. Μπορντώ 30 Μαΐου διὰ Βέντοπιλς
έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	ἀνεχ. Βενετία 3 Ιουν. διὰ Μασλινίκα
έτ. «Ενασζις»	50	2454	έφ

ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουν. διά Τοιτταγκόγκ
ΕΦΟΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεκ. Μασσαλίαν 28 'Απρ.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ν. Π. Κολαΐτης	38	1595	έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Όκλαντ»	61	10965	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου διά Κόμπε
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρούμενος	45	2125	έφθ. Βενγγάζη 16 Μαΐου
ΗΑΙΑΣ ΔΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Ρουέν 7 'Ιουν.
ΗΑΙΑΣ ΝΤΑΤΟΑΣ II	Νταιράς	44	7233	έφθ. Νέαν Ύόρκην 14 Μαΐου
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Μπλάνγκαρ 20 Μαΐου
ΗΑΙΑΣ Π.	έτ. «Πλάμπρος»	47	2287	έφθ. Κουβέιτ 29 Μαΐου
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφος	44	1815	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 20 Μαΐου διά Κίναν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	65	21400	άνεκ. Αγίου Φραγκίσκουν 24 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεκ. Λόδς «Αντζελες» 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλούζ Χάντρα»	44	1662	άνεκ. Τρίνινταντ 29 'Απρ. διά Κομόρο «Αίλαντ
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	έφθ. Σουέζ 26 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίδα»	43	7236	έφθ. Τσάλον 31 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αφοι Λάλη	50	1478	άνεκ. Λίβερπουλ 9 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκόρον»	61	16561	έφθ. Βανκούμερ 6 'Ιουν.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	I. N. Νόρικη	24	1324	εις Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΘΕΟΦΙΑΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	Οίκος Βάτη	58	15895	έφθ. Πόρτ Σαιδ 1 'Ιουν.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρέκ Τάνκερ»	49	8311	άνεκ. Σουμαράγια 21 Μαΐου διά Πλατζού
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	άνεκ. Γιοκοχάμα 24 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντο Ρομπέτα»	43	7259	άνεκ. Τόνιδα 5 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα»	46	1988	έφθ. Σουέζ 4 'Ιουν.
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ	T. Μουτογιάννης	43	1760	άνεκ. Μένα Αχαρντί 5 'Ιουν. διά Θώλεϋ
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραϊταία»	64	40043	άνεκ. Σαγκάνη 17 Μαΐου διά Δυτ. Αύστραλιαν
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	έφθ. Μη. Αὔρες 26 Μαΐου
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	άνεκ. Ρότερνταν 2 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενόπλοια	52	8662	άνεκ. Πουάδη 14 Μαΐου
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τζέμινι»	43	7176	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βίγικράντε»	49	1991	εις Πέραμα ἀπό 3 'Απρ.
ΙΟΥΔΙΑ .	Nτούφας	29	1808	άνεκ. Πύλον 26 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολισιπο»	43	7232	άνεκ. Σάντος 26 Μαΐου διά Βάρναν
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεκ. Ριγιέκαν 7 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεκ. Ριγιέκαν 30 Μαΐου διά Μπάνιας
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναυτίλ. Έκκετ» σειρά	45	9918	άνεκ. Μιλύουώκυ 4 'Ιουν. διά Λάγκος
ΙΩΑΝΝΗΣ	'Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεκ. Ναγκόγια 13 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	άνεκ. Μπουένος Αύρες 31 Μαΐου διά Βάρναν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	άνεκ. Καράτοι 1 'Ιουν. διά 'Ακάμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	άδ. Γεωλανδρή	44	7277	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κ.λ.π.	44	10909	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	I. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεκ. Κολόμπο 5 'Ιουν. διά Μπασέϊν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Άστρο»	52	10160	άνεκ. Λάδς Πάλμας 22 Μαΐου διά Μη. Αύρες
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Χάρπ Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 18 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Εθερολέ»	55	11991	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 8 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Λαιμός 'Άδελφοι»	38	2368	άνεκ. Λαμπούν 3 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΛΙΜΑΝ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	έφθ. Λάγκος 1 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Βέλαμπρη»	43	7091	άνεκ. Γάνδον 30 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ινταστόριας»	55	11798	ύπο παραλαβὴν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μικαλινός»	44	7249	άνεκ. Ντώρμπαν 3 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15932	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Χρόπατ»	37	2348	άνεκ. Τζάκμελ 25 Μαΐου διά Χάρον
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. Ζεδέ	51	7154	άνεκ. Βιτόρια 1 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΚΑΝΑΡΗΣ	A. M. Νομικός	50	1517	έφθ. Αστρόντ 9 'Ιουν.
ΚΑΠΑ	έτ. «Κανάρης»	44	7240	έφθ. Χούκ Κόκ 6 'Ιουν.
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΤΙΕΡ	έτ. Καπράλος	44	2074	άνεκ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεκ. Χόγκ Κόκ 22 Μαΐου διά Καντόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Τράμπη»	55	8902	έφθ. Άνναμπα (Μπόνα) 4 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	άνεκ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. διά Χάιφα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ !	έτ. «Τράμπι Ισάρτερικη»	54	8003	άνεκ. Νιούκστατ (Άντρ.) 6 'Ιουν. διά Χόγκ Κόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Ελπίς»	55	12534	άνεκ. Φρίπορτ (Μπάχ.) 23 Μαΐου διά Σαιγκόν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντελμάρ»	46	4576	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 4 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ίρις»	43	7176	άνεκ. Αμοτερέντ 4 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Νικηφόρος»	60	8717	έφθ. Ν. Όρλεαντ 4 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Αγία Καικίλια»	43	7275	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουν. διά Τοιτταγκόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	51	8342	άνεκ. Μη. Αύρες 25 Μαΐου διά Ρότερνταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεκ. Τζιμπούντι 29 Μαΐου διά Κοσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πιούροπα Κομέρο»	44	7123	άνεκ. Κολόμπο 31 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Γκρήκ Σιπ. «Εντερηράι	43	7227	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 4 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλις»	53	11101	έφθ. Πόρτ Σαιδ 29 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Σάρη»	47	9956	άνεκ. Σιδηρόδεσιαν 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελνέδαλ»	61	13408	έφθ. Π. Όρλεαντ 4 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΟΥΣ (δ.)	έτ. «Αστρορέστε»	51	11102	άνεκ. Θέουτα 6 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7163	ύπο παραλαβὴν
ΚΑΡΟΛ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8550	άνεκ. Χόγκ Κόκ 6 Μαΐου διά Σικανουκβίλ
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Τζάλουψου»	44	1920	έφθ. Στεττίνον 29 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ .	«Κάοσ» Α.Ε.	39	5215	διπλήθε Κωνιών πολὶν 4 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	άδ. Βασιλίδη	22	1584	έφθ. Ντάρεν 5 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πιλαμύρα»	43	7312	άνεκ. Μοζι 1 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Λιμπρόπολι 31 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Βασιλική»	53	1901	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτου	44	7148	έφθ. Πόρτ Σαιδ 2 'Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κανόπους»	60	10494	άνεκ. Κέμπρια 19 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Κρέθων»	51	2373	έφθ. Βρέμπιν 8 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	άνεκ. Γδύνια 27 Μαΐου διά Καλλάσ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αρδάζι»	65	21500	διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΤΙΓΚ' ΚΩ (δ.)	έτ. «Αιστρορουένο»	36	1413	άνεκ. Πύλον 27 Μαΐου διά Θέουτα
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Κολοκοτρόνη»	55	11100	άνεκ. Γένοχαν 29 Ψαίου διά Πούερτο Μίραντα
ΚΕΙΤΗ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Χρουσάνθεμον»	43	7234	έφθ. Κουβέιτ 18 Μαΐου
ΚΕΙΤΗ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεκ. Μπουένος Αύρες 31 Μαΐου διά Κίναν
ΚΕΙΤΗ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεκ. Αγίου Βικέντιου (Κ.Β.) 4 'Ιουν. διά Βαρκελώνη
ΚΕΙΤΗ ΠΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεκ. Νιούκάστη (Άντρ.) 30 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αιστρονεπτούνο»	62	10494	έφθ. Οζάκη 28 Μαΐου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνοπους»	44	5069	άνεκ. Μελέδουρνην 5 'Ιουν. διά Ναούρου
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Λουκέρνο»	48	4030	άνεκ. Ρίο Γκράντε 24 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Ζαδέ»	43	7159	έφθ. Σουέζ 4 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΚΕΡΧΕΑ	έτ. «Στροβίλη»	44	4716	άνεκ. Βανκούμερ 2 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	Θ. Επιφανιάδης	56	8429	άνεκ. Σεμάνους 4 'Ιουν. διά Σίδενεύ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περοεύς»	56	9153	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 28 Μαΐου διά 'Αμαγκασάκι
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπάρτου»	63	15740	άνεκ. Γλαδοτων 2 'Ιουν. διά Κοκούρα
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Αστήρη»	58	11156	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεκ. Τενερίφε 4 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	διπλήθε Μπρούνουμπούτελ 7 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΚΙΟΝΙ	έτ. «Αττικα»	44	1922	άνεκ. Σεμάνους 4 'Ιουν. διά Σίδενεύ
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Επιφανιάδης»	56	9403	άνεκ. Σερέλ 2 'Ιουν. διά Σίδενεύ
ΚΙΤΣΑ	έτ. «Μαρακτίβα»	44	7279	άνεκ. Τζιμπούτι 16 Μαΐου διά Σαιγκόν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεκ. Κουάλα Ρομπιν 6 'Ιουν. διά Κοκούρα
ΚΛΕΙΟ	έτ. Δ. Χανδρής	47	935	ύπο παραλαβὴν
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Κόνφιντανα»	49	2146	έφθ. Σουέζ 5 'Ιουν.
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Εμπασάντα»	50	9959	άνεκ. Ανόκαντα 2 'Ιουν. διά Ραβένα
ΚΟΝΣΟΥΛΕ ΙΤ	έτ. «Πόρτλαντη»	41	8532	ύπο παραλαβὴν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Βουλκάν»	59	10914	άνεκ. Μαυρικίου 7 'Ιουν. διά Κίναν

ΚΟΡΩΝΙΣ			
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)			
ΚΡΗΤΗ			
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΗΤΕΝ			
ΚΡΟΝΙΟΣ			
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ			
ΚΥΘΗΡΑ			
ΚΥΘΗΝΟΣ			
ΚΥΚΛΑΔΕΣ			
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)			
ΚΥΜΑ			
ΚΥΠΡΟΣ			
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ			
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ			
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ			
ΚΥΡΙΑΚΗ			
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ			
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ.			
ΚΩΣΤΑΣ			
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ			
ΚΩΣΤΗΣ			
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ			
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΝΗΣ			
ΛΑΙΑΝΗ ΚΛΕΙΟ			
ΛΑΙΓ' ΙΩΝΣ οφ ΔΗΛΟΣ			
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετά.)			
ΛΑΜΥΡΕΥΣ			
ΛΑΣΣΗ ΙΙ			
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ			
ΛΕΑΝΔΡΟΣ			
ΛΕΓΓΙΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)			
ΛΕΛΕΤΑ (δ.)			
ΛΕΝΚΩ			
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ			
ΛΕΟΝΤΙΟΣ			
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ			
ΛΕΩΝ			
ΛΕΩΝΗΣ			
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ			
ΛΙΒΥΗ			
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ			
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ			
ΛΙΝΔΟΣ			
ΛΙΝΤΑ			
ΛΟΝΔΙΝΟΝ			
ΛΟΝΤΟΝ			
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓ' ΤΖΩΡΤΖ (δ.)			
ΛΟΡΕΝΤΖΟ			
ΛΟΥΚΑΣ Ν.			
ΛΟΥΚΙΑ Ν.			
ΛΟΥΣΣΙΟΣ			
ΜΑΓΙΑ			
ΜΑΓΚΑΝΑ			
ΜΑΙΡΗ - ΝΙΚ			
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ			
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)			
ΜΑΝΑ (δ.)			
ΜΑΝΔΡΑΚΙ			
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ ΙΙ (δ.)			
ΜΑΝΕΣ			
ΜΑΝΟΟΣ			
ΜΑΝΙΝΑ			
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)			
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)			
ΜΑΝΤΩ			
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ			
ΜΑΡΑΘΩΝ			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιδ.)			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ			
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ			
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)			
ΜΑΡΘΑ			
ΜΑΡΙΑ			
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)			
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)			
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ			
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)			
ΜΑΡΙΑ Κ.			
ΜΑΡΙΑ Λ.			
ΜΑΡΙΑ Δ. Φ.			
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ			
ΜΑΡΙΑ Μ.			
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ			
ΜΑΡΙΑ Ν.			
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ			
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ			
ΜΑΡΙΑ Τ.			
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ			
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)			
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗΝ			
ΜΑΡΙΓΩ			
ΜΑΡΙΕΛ			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.			
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)			
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.			
ΜΑΡΙΕΡΙΤΑ			
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)			
ΜΑΡΙΣΠΙΑ			
ΜΑΡΙΤΑ ΘΩΡΗΤΕΝ			
ΜΑΡΙΑ (δ.)			
ΜΑΡΙΝΙΑ			
ΜΑΡΝΙΑ			
ΜΑΡΟΥΛΙ Β.			
ΜΑΡΠΗΣΣΑ			
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)			
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ			
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ			
έτ. «Διαμάντι»	46	2361	άνεκ. Κέπι Τάουν 5 'Ιουν. διά Ντώρηπαν
έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεκ. Πορδού 5 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
Έμπειρικος Σ. Γ.	44	7207	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 9 'Ιουν. διά 'Αργεντινήν
έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεκ. Ν. Υόρκην 29 Μαΐου διά Γκότεμπουργκ
έτ. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. Άνοντον 8 'Ιουν.
έτ. «Μίραμπορ»	59	9360	άνεκ. Βανκούμερ 27 Μαΐου διά Κίναν
έτ. «Ζαδες»	52	5156	διπλήθε Κων/πολιν 23 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
έτ. «Ζαφιρ»	46	3648	άνεκ. Αμβούργον 28 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
έτ. «Κανόνους»	39	3287	διπλήθε Γιόραλτάρ 5 'Ιουν. διά Βρέμην
Ρούσσος και Σία	54	10860	διπλήθε Κων/πολιν 29 Μαΐου διά Νοθορωσίοκν
«Ελληνική Α.Ε.	38	2838	διπλήθε Γιόραλτάρ 5 'Ιουν. διά Λεγκόρ
έτ. «Κυρά»	45	3794	άνεκ. Λίθερπουλ 10 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
έτ. «Αυρα»	49	2032	διπλήθε Μπρούνημπουτελ 2 'Ιουν. διά Βιομάρ
έτ. «Λιμπόνο»	56	9086	έφθ. Κιελούν 3 'Ιουν.
έτ. «Άλκαλι»	43	7291	έφθ. Χαρομαχρ 9 'Ιουν.
Ίω. Κατσουλάκος	45	3312	άνεκ. Χιουστον 7 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
σδ. Κ. Πατέρα	38	4840	άνεκ. Χιουστον 7 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
«Ελληνική Α.Ε.	43	7201	έφθ. Κουνταλόρε 27 Μαΐου
έτ. «Κυρά»	45	7157	άνεκ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Καλκούττα
«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεκ. Σασέμπο 2 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
Ι. Μιμπός κ.λ.π.	45	899	έφθ. Σουεζ 7 'Ιουν.
Γαλάτης	30	1988	έφθ. Πειραιά Ρόδης 27 Μαΐου
έτ. «Μικαλίνος»	54	8063	έφθ. Μπλ. Αίλαντ 6 'Ιουν.
έτ. «Κωνστ.	44	7263	έφθ. Μαντζανίλο (Μεζ.) 15 Μαΐου
σδ. Λ.ως	56	8474	έφθ. Αντεν 8 'Ιουν.
έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεκ. Γιοκοχάμα 6 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
έτ. «Αιτζιάν»	65	14088	άνεκ. Κολόμπο 10 Μαρτ. διά Σικανούκβιλ
Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	άνεκ. Χαλιφάζ 3 'Ιουν.
έτ. «Κούμπεταλ»	49	2273	άνεκ. Καυσίσαν Μπαίν 4 'Ιουν. διά άνατ. άκτην Η.Π.Α.
έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεκ. Αμύρεραν 27 Μαΐου διά Χιούστον
έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Βιρρπτόν 8 'Ιουν.
«ΟΦ. Γ. Μεταζάς	46	1053	άνεκ. Βιρρπτόν 8 'Ιουν. διά Τζένταν
«ΟΦ. Γ. Μεταζάς	48	1053	άνεκ. Τοιμπά 1 Μαΐου διά άντ. άκτην Η.Π.Α.
έτ. «Ντιανάντε»	62	10515	άνεκ. Λά Πλάτα 20 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Μπ. Αύσε 10 Μαΐου
έτ. «Ελμ. Σιππιγκ»	39	10060	ύπο παραλαβήν
έτ. «Κόλα»	53	1887	εις θέσιν 48 Β. – 9 Δ. 'Ιουν. 7 διά Δάντοιχ
έτ. «Θεοδώρω»	46	3495	έφθ. Μακεδ. 3 'Ιουν.
Θεόδ. Τεργιός	43	7196	άνεκ. Βιρρπτόν 8 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «Σκαραστέλη»	36	4997	διπλήθε Παναρά 8 Μαΐου διά Λιθερπουλ
Π. Βράγκος	36	1631	εις μεσογειακά μεταφοράς
έτ. Αχ. Χαλκουσών	50	8408	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν.
Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	41	16000	άνεκ. Γιοκοχάμα 18 Μαΐου διά άντ. άκτην Η.Π.Α.
«Μικαλίνος» Α.Ε.	43	7291	εις μεσογειακά μεταφοράς
έτ. «Κονσαλάντο»	48	3349	έφθ. Γκρέπενθεσ 9 'Ιουν.
έτ. «Τόρρες»	62	10882	ύπο παραλαβήν
έτ. «Μαρβίντον»	60	14302	έφθ. Ρίθερ 30 Μαΐου
«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαΐου διά Μπορντύ
έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	διπλήθε Λιζαρντ 15 Μαΐου διά Μπορντύ
έτ. «Στανόρρο»	51	11317	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαΐου διά Μπορντύ
έτ. «Ιόνιαν Νουθινκ.»	44	7150	διπλήθε Παναρά 22 Μαΐου διά Νοθορωσίοκν
έτ. «Μουζάκιες»	64	9615	άνεκ. Βανκούμερ 24 Μαΐου διά Κίναν
έτ. «Ελβίρα»	46	4249	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουν.
	44	7244	έφθ. Ριγιέκα 2 'Ιουν.
έτ. «Εύδοια»	37	2312	έφθ. Αμμόκωστον 4 'Ιουν.
έτ. «Ιατρού»	48	1600	έφθ. Μπλεφαστ 4 'Ιουν.
έτ. «Μοιρινικά»	44	1876	έφθ. Ναγκόνια 5 'Ιουν.
έτ. «Ανοδος»	59	2848	έφθ. Χόγκ Κόγκ 30 Μαΐου
έτ. «Μαρενθόνιος»	62	1703	έφθ. Χαρόν 2 'Ιουν.
έτ. Αχιλ. Χαλκουσών	48	8583	έφθ. Ροζάριο 25 Μαΐου
έτ. «Μανδράκι»	45	7201	διπλήθε Κων/πολιν 26 Μαΐου διά 'Οδησσόν
έτ. «Ολμέντο»	53	11276	εις θέσιν 25.45 Β. – 52.52 Δ. 'Ιουν. 7 διά Λάντες Έντ
έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεκ. Λιοσαδώνα 4 'Ιουν.
Μαρκαντονάνόκης	37	1322	έφθ. Γκρέπενθεσ 30 Μαΐου
έτ. «Ντορικάτ»	37	1344	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν. διά Ριγιέκα
έτ. «Βέρριμε»	52	11022	έφθ. Τενερόφιτε 7 'Ιουν.
έτ. «Γρκρικλ.	45	3766	άνεκ. Πάλεμπαγκ 15 Μαΐου διά Πούλο Μπούκομ
έτ. «Μάντω»	30	1041	άνεκ. Λονδίνον 8 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
έτ. «Σαριτά»	44	2902	διπλήθε Παναρά 3 'Ιουν. διά Χερσώνα
έτ. «Πιούροπτα»	43	15030	έφθ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουν.
Ίω. Λάτος	45	9900	άνεκ. Λονδίνον 8 'Ιουν. διά Σουέζ (διαταγάς)
έτ. «Πιθανόρα»	51	16440	διπλήθε Παναρά 5 'Ιουν. διά Γιοκαϊδι
έτ. «Πιθανόρα»	66	22000	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
Σ.Π. «Ελευθερίαδης»	66	18600	έφθ. Σάν Νικολας (Άργ.) 25 Μαΐου
έτ. «Ιντερνάδιοναλ»	49	10123	άνεκ. Άμβούργον 4 'Ιουν. διά Χιούστον
έτ. «Μπένοκσι	44	4958	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουν.
έτ. «Ιόνιαν»	50	1647	όπληθε Γιόραλτάρ 8 'Ιουν. διά Λεγκορ
έτ. Μπρόφουλος & Σία	62	9455	εις άκτοπλοικά μεταφοράς
έτ. «Μάρβα»	32	1597	έφθ. Άλεξανδρειαν 7 'Ιουν.
έτ. Γ. Γεραρδίς	39	1506	εις Πειραιά ώπο 12 Αύγ. 1965
έτ. «Ισθμένια»	16	1808	άνεκ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
έτ. «Μαρέμπορ»	56	12230	άνεκ. Γένοβαν 5 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «ΕΛ. Π.Α.	56	8799	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «Σάμουκα»	52	10607	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
έτ. «Σαντάνιαν	56	6156	διπλήθε Γιόραλτάρ 8 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
έτ. «Λακωνία»	57	10311	έφθ. Σάνταρο 24 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
έτ. «Ελεαστόν»	36	1690	έφθ. Μοντεβίδεο 5 'Ιουν. διά Μπόννυν
έτ. «Πανθιστα»	57	10314	άνεκ. Πειραιά 10 'Ιουν. διά Νοθορωσίοκν
Ίω. Λάτος	50	16394	άνεκ. Πειραιά 10 'Ιουν. διά Σώλατ Ρίθερ
έτ. «Πόλ. Στάρ»	37	23732	εις Πειραιά ώπο 30 Απρ. (ΕΠΩΛΗΘ)
έλληνικά υμφέροντα	47	1219	άνεκ. Μένα Αχαρνάτι 24 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
έτ. «Αιλάντερς»	55	4710	έφθ. Μπρέμερχαφεν 30 Μαΐου
έτ. «Ελληνική Αστρηρ»	54	11577	άνεκ. Μοντεβίδεο 5 'Ιουν. διά Κίναν
έτ. «Λά Πέρλας»	43	7185	άνεκ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Κίναν
έτ. «ΝΕΚ.»	53	15789	άνεκ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Νοθορωσίοκν
έτ. «Μαριένα»	62	8111	άνεκ. Νέαν Υόρκην 26 Μαΐου διά Σώλατ Ρίθερ
έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	56	8716	εις Πειραιά ώπο 30 Απρ. (ΕΠΩΛΗΘ)
έτ. «Πόλ. Στάρ»	53	11310	άνεκ. Μένα Αχαρνάτι 24 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
έτ. «Αλμπατρούς»	54	3315	έφθ. Μπρέμερχαφεν 30 Μαΐου
έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	άνεκ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
έτ. «Μάρολι»	59	20287	άνεκ.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	άνεχ. Πύλον 28 Μαΐου διά Καναδά
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Μπορτνώ 31 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλλην. Θαλάσσιαι Μεταφ.	65	14264	έφθ. Τόκιο 8 'Ιουν.
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Αίκες»	46	6907	άνεχ. Σιγκαπούρων Ρόδας 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μένταλφ»	44	7277	εφθ. Τούμπα 3 'Ιουν.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Πιούνινθέρασλ Τράμπη»	38	5226	έφθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Μαρεστέλλα»	42	7262	άνεχ. Αντεν 4 'Ιουν.
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	άνεχ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΜΕΡΡΥ MENT	έτ. «Μαραρπρέσιο»	46	3949	έφθ. Αμέρεσαν 8 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράτη»	60	14431	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ραούσα»	44	7282	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ατλαντική»	43	7131	άνεχ. Μαυρικίουν 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακίμις»	49	8930	έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μέρφιλ»	63	10514	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	έφθ. Μπορτνώ 24 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρ्बες»	57	9200	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιλιθαγράρα»	59	9855	εφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	Ίω. Λόπον	39	1552	είς μεταφοράς «Ελλάδος - Αδριατικής
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	διπλήθ. Παναμά 2 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πουντά 'Αρένας»	56	8873	έφθ. Μη. Αύρες 6 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 8 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάπα»	57	12230	πόλη παραλόνη.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίταψι»	44	7375	άνεχ. Μάλα 8 'Ιουν. διά Σαδόνα
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Μόζι 24 Μαΐου διά Ναούρου
ΜΙΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάμπλε»	43	7084	άνεχ. Κοντίς 28 Μαΐου διά Χαδάνα
ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεχ. Κόμπη 27 Μαΐου διά Λός - Αντζελες
ΜΙΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	άνεχ. Λίερπουλ 31 Μαΐου διά Ρίο Γκράντε
ΜΙΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φράνκιλλ»	52	8111	άνεχ. Πόρτα Σουδάν 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΙΠΙΛΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	άνεχ. Σύρου 27 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΜΙΠΟΥΕΝΑ ΔΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουνετζουσάντ»	56	10191	άνεχ. Φρίτσανου 4 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΜΙΠΡΟΓΟΥ ΙΝΤ	Σιγάλας - Α') φοι Πλατή	35	2642	άνεχ. Πόρτα Ό Πρινς 7 'Ιουν. διά Σάντο Ντομίνικο
ΜΙΠΡΟΥΚΙΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Εντερπράζι»	39	2829	άνεχ. Λός - Αντζελες 6 Μαΐου διά Νάγκ
ΜΙΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Βαρκελώνην 20 Μαΐου διά Μη. Αύρες
ΜΙΡΙΑΜ	Γ. Μάτσος	45	3889	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΜΙΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΙΡΥΣΗΝ (δ.)	Θ. Παποδημητρίου	47	9957	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 26 Μαΐου
ΜΙΡΥΤΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Βανκούμπερ 20 Απρ. διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΝΑΥΠΙΟΝ	έτ. «Ιντερσοί»	34	1469	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 15 Μαρτ. διά Πειραιά
ΝΑΥΣΙΚΑ	Ν. Βλαχάκος & Σία	42	708	άνεχ. Αιμούργυρον 8 'Ιουν. διά Χούλ
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	άνεχ. Θεούτα 10 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΝΑΥΤΙΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	άνεχ. Λίερπουλ 7 'Ιουν. διά Ρίο Ιανέιρο
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	Μιλτ. Ουλανδόρης	21	2492	εἰς Τζένταν ώπο 14 Δεκ.
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Λισσαδώνα 6 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Πολίκηρι»	56	5860	άνεχ. Μπλιμπάο 2 'Ιουν. διά Σάντα Μάρτα
ΝΗΣΙ	έτ. «Αθηναικήν-Ναυτιλιακή»	47	2686	άνεχ. Κούνια Μπαΐν 6 'Ιουν. διά Γκουαγιακίλ
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Α. Αθανασιάδης	49	1953	άνεχ. Μουρικίουν 30 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Γάνδην 21 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	Α' Αθανασιάδης - Γεωργόπουλος	35	946	άνεχ. Χούντικοβαλ 4 'Ιουν. διά Ταραγγόνα
ΝΗΣΟΣ ΔΗΜΗΟΣ	Γεωργόπουλος	49	1953	άνεχ. Πενάγη 22 Μαΐου διά Ντάρεν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	Α' Αθανασιάδης - Γεωργόπουλος	49	1953	διπλήθ. Κωνιών 22 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Βέδυμου»	38	1770	άνεχ. Χόγκι Κόγκ 5 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	46	748	άνεχ. Χούντικοβαλ 4 'Ιουν. διά Ταραγγόνα
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	Α' Αθανασιάδης - Γεωργόπουλος	48	2000	άνεχ. Κέιν Τάουν 31 Μαΐου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (μεταλ.)	Γεωργόπουλος	35	946	άνεχ. Νιούπορτ 3 'Ιουν. διά θιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Τζένταν 5 'Ιουν. δι' Ακάμπα
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	Α. Αθανασιάδης	49	1953	έφθ. Τούτταγκούκ 2 'Ιουν.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρία»	18	2547	άνεχ. Ακάμπα 23 Μαΐου διά Ρουμανίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάνιν Βίκτωρες»	55	7216	άνεχ. Βανκούμπερ 25 Μαΐου διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλον»	58	8460	διπλήθ. Παναμά 29 Μαΐου διά Παπήτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΔΗΣ	Άφοι Σάρδην κλπ.	44	2321	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Θράνκο»	44	7199	έφθ. Τσιδιτσεκίδη 26 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. «Μιλιτάριδης»	44	3911	άνεχ. Θλωσικόν 17 Μαΐου διά Κούβαν
ΝΙΚΟΣ	Μαϊρ & Γεώργ. Αντωνάτος	42	7203	εἰς μεταφοράς «Ελλάδος - Αδριατικής
ΝΙΝΑ Γ.	έτ. «Αστροφρέλιζη»	49	5684	τίσ: «ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ», ως μετωνομάσθι
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσ. Σιντιγκ»	62	28651	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 6 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Ψεδάνικα»	42	7248	έφθ. Γκέραλτον 7 'Ιουν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέ'ιντερ»	44	7290	άνεχ. Χούλ 8 'Ιουν. διά Ζέμπρουνγκε
ΝΟΡΟ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλαγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Λείδες 7 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΝΟΡΟ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. «Πλασμαράτες»	57	10904	διπλήθ. Γιβραλτάρ 2 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλανκοκούιστα»	58	10662	εἰς Κόμπη ώπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	έτ. «Πλασιφικ Κάρριερς»	66	24500	διπλήθ. Ε'σκουμίν 29 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	Παν. Ατλαντικά	60	9341	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δι' Αμπαγτάν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΤ (δ.)	έτ. «Πριαμ»	59	12390	άνεχ. Καρπάτενα (Κολ.) 6 'Ιουν. διά Σάντα Μαρία
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πλουσέτο»	58	8646	άνεχ. Βίλεματον 28 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΣΣΕΣ	έτ. «Ρεφριτζπρέιτορ»	63	6434	άνεχ. Αιμούραν 21 Μαΐου διά Γκουαγιακίλ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πριντοπε»	61	15092	έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΧΑΤΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Αγ. Βικέντιουν (Κ.Β.) 9 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	Γ. Κονάκης	43	1790	διπλήθ. Κωνιόπολιν 4 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΝΟΥΦΑΡΟ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	έφθ. Πόρτα Χάρκουρτ 30 Μαΐου
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πλόαντο»	63	15297	άνεχ. Λιοσιδώνα 31 Μαΐου διά Ροζάριο
ΝΤΙΑΖΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Βλίκνα»	49	14672	έφθ. Μη. Αύρες 3 'Ιουν.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνποσ»	62	14150	έφθ. Μελδούρην 5 'Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδαι»	36	1988	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου (έπισκευα)
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμ. - Εσύρόπα»	57	9953	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουν. διά Φρυμάντλ
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιούν. Σεβ Τράνσπορτ»	43	7276	έφθ. Πολέρο 5 'Ιουν.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Λίερπουλ 3 'Ιουν. διά Σορέλ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθ. Μπρούνομπουτελ 1 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	έφθ. Τάλλαν 30 Μαΐου
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Τιμπούτι 20 Απρ. διά Κίναν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εθοπλιστική	44	7284	έφθ. Μοσούουκάδο 12 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Σηνγουάιν»	49	4663	άνεχ. Χάλισταντ 20 Μαΐου δι' Ηράκλειον
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ολγα»	48	2372	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Σασέμπο 1 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΟΝΗΣΙΔΑΟΣ	έτ. «Κονκόρδια»	42	7132	εἰς Αματερόταμ ώπο 7 'Απρ. (προσδάραζις)
ΟΝΤΙΝ	έτ. «Σαλαμίρις»	39	5235	διπλήθ. Παναμά 8 'Ιουν. διά Γκουαγιακίλ
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπον Ατλαντική»	60	5960	άνεχ. Ρεσόρα 4 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Μαντράς 4 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ'ΝΕΡ	έτ. Οδιεντ Μάντ - Ήστ	57	9367	έφθ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΔΕΓ'ΙΚΣ	έτ. Μήντην Ήστ	45	7787	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κόρμοις»	43	7211	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. Οριεντ Μάντ - Ήστ	64	9483	έφθ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Αστρονότα»	49	5684	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύεις»	56	9942	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεχ. Σαντούλιαν 31 Μαΐου διά Γκουαγιακίλ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Αρμαντόρα»	61	16622	άνεχ. Ντάρεν 3 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Σπρινκβίλ»	43	7210	άνεχ. Μετρόπελ 7 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεχ. Ντάρεν 7 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Ούλτρατα»	56	10120	άνεχ. Τούτικοριν 8 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ	έτ. «Γιούν. Ούδιτ Σιππ.»	61	10996	άνεχ. Ποιν. Ρούπερτ 31 Μαΐου διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	42	7269	άνεχ. Τάουνοβιλ 1 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Οζάκαν 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	49	1238	έφθ. Αοντόντ 7 'Ιουν.

Π. ΣΥΛΛΑΣ	47	2740	άνεκ. Κουδετή 4 'Ιουν. διά Μηάσραν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άνεκ. Καλκούτταν 9 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)	58	23607	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	56	16250	έφθ. Μπάχια Μπλάκα 11 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ	36	1553	άνεκ. Θέσσανταν 14 Μαΐου διά Γκλόμφιορντ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	22	2759	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	44	7251	άνεκ. Τεργεστόν 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	57	10720	άνεκ. Άστορία 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	47	2576	άνεκ. Σέρος 7 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	39	2456	άνεκ. Χιάλα 1 'Ιουν. διά Πόρτ Κέμπλα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	55	10135	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II	47	1346	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	57	10747	έφθ. Ορόλεάνην 6 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	39	3562	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
ΠΑΝΔΩΡΑ	47	2811	άνεκ. Σουέζ 28 Μαΐου
ΠΑΝΟΣ	45	4229	άνεκ. Λενίνγκραντ 7 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	55	11430	διπλής Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Χαδάνα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	43	7149	έφθ. Ντάρεν 7 'Ιουν.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	48	5146	διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουν.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	39	4550	διπλής Μπρούνομπούτελ 7 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΠΑΖΟΙ	43	7144	άνεκ. Γκέφλε 2 'Ιουν. διά Πίτεα
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	1ώ.	2029	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΠΑΡΝΩΝ	41	7371	άνεκ. Βανκούμπερ 21 Μαΐου διά Κίναν
ΠΑΣΙΦΙΚΕ ΙΤΩΡ (δ.)	57	12775	έφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άνεκ. Αντεν 4 'Ιουν. διά Σίδνευ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	50	16259	διπλής Παναμά 16 Μαΐου δι' Απω. Ανατολήν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	56	9972	εἰς Αίδι από 30 Απρ. (μετακευνή)
ΠΕΛΑΓΟΣ	61	11767	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΟΨ	39	863	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Μονρόδια
ΠΕΝΤΑΣ	65	21374	άνεκ. Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Αμδούργον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23601	έφθ. Μπαρμάντος 9 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	43	7240	διπλής Ουσαντ 6 'Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρη
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (δ.)	56	20778	άνεκ. Μοριουμάκο 1 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	44	7050	έφθ. Μουροράν 7 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΑΠΠΙΠΕΡ	60	8962	άνεκ. Φιλαδελφειαν 5 'Ιουν. δι' ΕΑ Παλίτο
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	διπλής Μπρούνομπούτελ 29 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΠΕΡΣΕΥΣ	48	2086	άνεκ. Ντώρμπαν 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	56	15852	έφθ. Νιού Πλαύσιο 2 'Ιουν. διά Θρημάντλ
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	57	11089	άνεκ. Νιού Πλαύσιο 7 'Ιουν.
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	58	23607	άνεκ. Κούς Μπαιν 30 Μαΐου διά Σίδνευ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	61	10072	άνεκ. Γανδόν 4 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	41	3307	άνεκ. Αμπιτζάν 2 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13379	έφθ. Μπλέφαστ 6 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑΡ	54	6154	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 'Ιουν. διά Ρωσίαν
ΠΙΑΤΩΝ (δεξ.)	50	10776	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΑΙΑΔΕΣ	58	9603	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Ιουν. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΠΙΑΙΑΣ	43	1815	άνεκ. Βρέμπν 2 'Ιουν. διά Χάμιλτον ('Οντ.)
ΠΙΑΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	44	7186	έφθ. Οναχάμα 4 'Ιουν.
ΠΙΑΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	62	11500	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 'Ιουν.
ΠΟΛΑΡΙΣ	54	8155	άνεκ. Τοιμάδη 16 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΠΟΛΙ	58	9603	άνεκ. Σαΐντ Μιχαέλς 2 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΠΟΛΛΟΥΣ	54	8825	έφθ. Σαΐντ Μιχαέλς 5 'Ιουν.
ΠΟΛΛΟΥΣ	61	9956	άνεκ. Οζάκαν 3 'Ιουν. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΠΟΛΛΟΔΩΡΑ	49	2755	άνεκ. Βρέμπν 2 'Ιουν. διά Χάμιλτον
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	62	11500	έφθ. Σαΐντ Μιχαέλς 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	57	9797	έφθ. Λιθερπουλ 7 'Ιουν.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 2 'Ιουν. διά Θρημάντλ
ΠΟΠΗ Π. Κ.	37	4840	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΠΡΙΑΜΟΣ	65	20893	έφθ. Τοιμάδη 9 Μαΐου διά Βρέμπν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	40098	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 24 Μαΐου διά Μπότανο Μπαιν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	64	37987	διπλής Ακρών 4 'Απρ. διά Ελληπίδος 30 Μαΐου διά Λάντς - Έντ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	54	16210	έφθ. Βούμπαν 4 Μαΐου
ΠΡΟΚΥΩΝ	58	10996	έφθ. Τολέδο 16 'Ιουν.
ΠΡΟΟΔΟΣ	51	2063	άνεκ. Σαιντ Μιχαέλς 2 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	55	16718	έφθ. Σαΐντ Μιχαέλς 5 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	56	9218	έφθ. Τοιμάδη 16 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΠΡΩΤΟΝ	60	18889	άνεκ. Κοκουίμπο 7 'Ιουν. διά Καλντέρα
ΠΡΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	21	1515	άνεκ. Κάλιρης 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΡΩΝ (δ.)	52	10224	έφθ. Γενόβαν 5 'Ιουν.
ΠΡΑΖΑΝΙ	49	1773	άνεκ. Λειζερες 4 'Ιουν. διά Μπαγιόν
ΠΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	37	5910	άνεκ. Τζιμπούτη 21 Μαΐου δι' Αμπαντάν
PANTIAN MENT	46	3920	άνεκ. Πειραιᾶ 7 'Ιουν. διά Βρυττόν
FANTNOR	43	7133	άνεκ. Τοιμάδη 16 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	43	7138	άνεκ. Φρίπορτ Μπαχ. 20 Μαΐου διά Βομπάνο
ΡΗΝΟΥΛΑ	30	4014	εἰς θεσιν 61.55 Β. - 2.54 Α. Μαΐου 24 δι' Αρχάγγελον
ΡΙΤΑ V.	51	2062	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Ιουν.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΕ	45	7176	άνεκ. Βιζαντινότανός 8 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΡΟΓΟ	44	7239	άνεκ. Μονάσα 14 Μαΐου διά Μπέιρα
ΡΟΔΟΠΗ	44	1923	έφθ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου (έπισκευα)
ΡΟΥΥ'	41	6901	άνεκ. Κίγκοτων ('Ιαμ.) 9 'Ιουν. διά Πόρτ -Ω Πρίνς
ΡΟΥΛΑ	48	5487	διπλής Παναμά 2 Μαΐου διά Οζάκαν
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	50	10608	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 7 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΡΥΘΜΟΣ	57	10316	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 7 'Ιουν. διά Καλκούτταν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	60	19300	έφθ. Μένα Αχμαντί 8 'Ιουν.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	56	21081	διπλής Παναμά 6 'Ιουν. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΛΛΑΜΙΝΙΑ	47	1575	άνεκ. Σουάνον 8 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΑΛΛΑΜΙΣ (δεξ.)	52	10176	έφθ. Σάντα Θέ 25 Μαΐου (προσάραξις)
ΣΑΜΟΣ	43	7268	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδις 8 'Απρ. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	37	2409	άνεκ. Μπάσραν 6 'Ιουν.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	44	7282	έφθ. Πότι 22 Μαΐου (προσάραξις)
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΟΝ	38	1848	έφθ. Μπάσρα 6 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	63	13830	έφθ. Λανοραί 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	60	8772	έφθ. Λεγκορ 5 'Ιουν.
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	63	6421	έφθ. Νέαν Όρλεάνην από 4 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	59	9010	άνεκ. Τζιμπούτη 3 'Ιουν. διά Μπελαδόνη
ΣΑΣ	45	7293	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	40	5360	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	46	3921	άνεκ. Αμπεράντα 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	45	16241	έφθ. Μπάσρα Μπλάκα 16 Μαΐου
ΣΕΡΙΟΣ	45	3503	άνεκ. Θρί Ρίθερα 31 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	63	3098	έφθ. Αλεξάνδρειαν 29 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	52	11705	έφθ. Θρί Ρίθερ 5 Μαΐου
ΣΙΜΠΑ	43	7275	άνεκ. Πειραιᾶ 2 'Ιουν. διά Λάγκος
ΣΙΣΟΥΛΑ	48	5957	άνεκ. Ντακάρ 8 Μαΐου διά Σιγγαπούρην
ΣΙΣΟΥΛΑ	40	4499	έφθ. Βρέμπν 5 'Ιουν.
ΣΙΣΟΥΛΑ	62	3097	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΚΙΝΟΣ	53	2340	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 'Ιουν.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	άνεκ. Ρίο Γκράντε 5 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΜΑΡΑΓΔΗ	53	3311	άνεκ. Μπέλιζε 7 'Ιουν. διά Ταμπικό
ΣΟΜΙΑ	53	805	εἰς Πειραιᾶ από 27 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΟΝΙΚ	62	23890	διπλής Παναμά 2 'Ιουν.
ΣΟΥΚΙ	28	1660	διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουν.
ΣΟΟΙΑ	45	1598	εἰς μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΣΟΟΙΑ	29	7030	άνεκ. Αιμιθέαν 7 Μαΐου διά Σαντιάγκο (Κούδο)
ΣΟΟΙΑ	44	7150	εἰς Πειραιᾶ από 14 Μαρτ. (ζημία) (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΟΟΙΑ K.	25	996	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουν.
ΣΟΟΙΑ K.	57	10739	διπλής Πόρτ Βέλερ 5 'Ιουν. δι' Αφρικήν

ΣΟΦΙΑ Τ.	«Κρητική Άκτοπλοια»	36	4091	έφθ. Χάιφα 9 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάρφυρ»	43	3327	άνεχ. Τοάρεοτων 7 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Μιδδλεσμπρω 7 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΣΠΥΡΟΣ	Α. Νομικός	50	2516	έφθ. Μπάρι 27 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ια, Λάτοπος	26	5648	έφθ. Σουεζ 16 Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ Α.	Σπύρος Λάλης	40	2209	άνεχ. Ρουέν 2 Ιουν. διά Τέμα
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρές»	59	10801	έφθ. Τρίνινταντ 3 Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	έφθ. Τσιμπότε 12 Μαΐου
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Ντακάρ 4 Ιουν. διά ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΦΦ ΑΘΕΝΕΣ	Α. & Π. Καλλίτοπος	44	1723	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Ιουνιού διά Κίναν
ΣΤΑΡ ΦΦ ΠΑΓ' ΡΙΟΥΣ	Γ. Α. Καλλίτοπος	46	2010	διπλής Μπρούνουμπούτελ 12 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΣΤΑΡΛΑΙΤ II	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Μαΐου διά Ντάρεν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	30	4184	εις Πειραιά ἀπό 14 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	Σ. Ελευθερίαδης	44	7223	εις θέσιν 18.32 Β. - 67.32 Δ. Ιουν. 8 διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε' (δ.)	Σ. Μάταος	49	8630	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μποζεδάνης	45	4014	άνεχ. Κουεύτη 1 Ιουν.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	έτ. «Στοιοβίλι»	47	1998	έφθ. Αλεξανδρειαν 1 Ιουν.
ΣΤΡΟΒΙΔΙ	«Γενική» Α.Ε.	43	7187	άνεχ. Λός - Αντζελες 26 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΣΤΥΑΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊς»	39	7401	άνεχ. Ναούροι 23 Μαΐου διά Ειδονυάδουθ
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Σύραμαρ»	52	2073	έφθ. Κων. πολιν 4 Ιουν. (προσάραξις)
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Βαλίντα»	42	7146	έφθ. Σπετζία 9 Μαΐου
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατηῆς»	45	4880	διπλής Παναμά 27 Μαΐου διά Κουσίρο
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Τάρπον»	31	3991	άργει Κυνόσουραν ἀπό 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	53	7564	άνεχ. Ρότερνταν 8 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	Π. Βράγκος	56	20332	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 23 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σάντα Καλλιόπη»	39	1502	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΕΓΕΑΝ	έτ. «Σύνεσις»	43	7314	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Ιουν. διά Τοιτταγκόκ
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Τασταμ»	61	9636	άνεχ. Σουαρμπάγια 26 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Ρουμπιταρί»	44	7184	έφθ. Βομβάνη 11 Μαΐου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ποντοπόρος»	62	16563	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 14 Μαΐου διά Μη. "Αύρες"
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Σούλαγκη»	56	7213	έφθ. Ειδονυάδουθ 29 Μαΐου
ΤΖΟΥ'Y	έτ. «Θεο» νίκη	37	5556	έφθ. Αιμέρσον 9 Μαΐου
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ' (δ.)	έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	έφθ. Σάντος 5 Ιουν.
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστιμ»	53	3411	άνεχ. Μπάρα 9 Ιουν. διά 'Αμπού Φλούς
ΤΟΥΓΑΝΑ	έτ. «Σινσούιφ»	56	2863	άνεχ. Σαύρα 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6429	διπλής Μπρούνουμπούτελ 12 Μαΐου διά Ρίγα
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ II	έτ. «Τρανσεροδόπη»	47	3578	διπλής Κων. πολιν 5 Ιουν. διά Βάρνα
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ III	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	άνεχ. Μπωμόντ 6 Ιουν. διά Σαΐγκον
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	άνεχ. Καράτσι 9 Ιουν. διά Καράτσι
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Άιλα Γκράντες»	65	15900	άνεχ. Βανκούμερ 5 Μαΐου διά Κίναν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	οδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Λουάντα 2 Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	2353	άνεχ. Λείδες 31 Μαΐου διά Χάιφαν
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Εθερρος»	51	8997	διπλής Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά 'Αργεντινήν
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	Ραφαήλ - Μελαχρινός & Υιοί	38	5239	εις θέσιν 24.39 Β. - 83.34 Δ. Μαΐου 30
ΥΔΑΙΟΣ III	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	εις Μπάκια Μπλάνκα ἀπό 18 Απρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Ιλ - Μέντικο»	37	4298	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Ιουν. διά Μάντσεστερ
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Μαρόδοιο»	65	15597	άνεχ. Φρηνάτλ 9 Ιουν. διά Κίναν
ΟΑΙΔΡΑ	έτ. «Φόρπρον»	39	1880	διπλής Μπρούνουμπούτελ 5 Ιουν. διά 'Ισπανίαν
ΟΑΛΗΡΩΝ	Τζωρτζή & Συκιάς	22	3117	άνεχ. Λείδες 5 Ιουν.
ΟΑΝΗ	Μουνόρεας	38	2564	έφθ. Πειραιᾶ 9 Ιουν.
ΟΙΛΙΑ	έτ. «Πρόγυκρες»	44	7244	έφθ. Λός - Αντζελες 2 Ιουν.
ΟΙΛΙΑ	έτ. «Επανοποιακήν»	44	1596	έφθ. Αιμέρσοντην 9 Ιουν.
ΟΙΑΤΡΙΚ	έτ. «Μωρόν»	56	5471	άνεχ. Σεύρα 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΟΙΝΑΝΔΑΙΑ	έτ. 'Α' φοι 'Αλεξιάδη & Σια	47	2607	διπλής Σεύρα 29 Μαΐου διά Τρόμοσ
ΟΑΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόριο»	54	3534	έφθ. Νέαν 'Ορκην 5 Ιουν.
ΟΙΟΒΟΣ	έτ. «Αμφών»	57	9950	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 3 Ιουν. διά Χάμπτον
ΟΟΡΕΓΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιον»	43	5350	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 3 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΟΡΕΥΟΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	56	1082	διπλής Μπρούνουμπούτελ 1 Ιουν. διά Χογκάνας
ΟΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιον κ.λ.π.	52	2039	άνεχ. Σεύρα 6 Ιουν. διά Λιθερόπουλ
ΟΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλήδης	47	1106	διπλής Κων. πολιν 19 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΟΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακήν»	35	1253	άνεχ. Εγκλημάτων 10 Μαΐου διά Κίναν
ΟΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετρουπούλας	26	1958	άνεχ. Χαραμάδαρ 4 Ιουν.
ΟΦΦΟ	έτ. «Κοντελλέσιον»	54	1961	άνεχ. Σαδάνα 26 Μαΐου διά Τουλώνα
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Κοπότας κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Χαδίες 8 Ιουν.
ΧΑΔΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπελλ»	46	1563	άνεχ. Θέουτα 1 Ιουν. διά Μολφέτα
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντώνακης	47	1209	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακμε»	60	9319	άνεχ. Σιγγαπούρη ρόδς 3 Ιουν. διά Γιαβάτα
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Σεύρα 26 Μαΐου διά Κόντ
ΧΑΡΙΛΑΟΣ	Παποδηπτήριον	50	9787	διπλής Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Αλτζέο»	44	2675	άνεχ. Θέουτα 5 Ιουν. διά Σάουσα
ΧΙΟΣ	Α' φοι Κοντού	44	1752	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 4 Ιουν. διά Ριγιέκα
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Ντεβελόπεμπτην»	53	8458	άνεχ. Γκέληκος 10 Μαΐου διά Κίναν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρπάντην»	53	11310	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 Ιουν. διά Μη. "Αύρες"
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μόγιανι»	54	16193	έφθ. Κάνταλα 26 Απρ.
ΧΡΗΓΚΑΛΑ	έτ. «Χρήγκαλη	45	2886	άνεχ. Αύγυούστουν 7 Ιουν. διά 'Ερεγκλι
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Ερμάνος»	42	2865	εις Αιμπελάκι ἀπό 14 Δεκ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	όδ. Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Ιουν. διά Μπιζέρτα
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρεσούμα»	43	2074	άνεχ. Αλεξανδρειαν 5 Ιουν. διά Ραδένα
ΧΡΥΣΟΠΟΗΗ	έτ. «Μπλού Σῆ»	45	4746	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Απρ. διά Σιχανουκβίλ
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οοεάνικα»	49	7526	έφθ. Βενετίαν 1 Ιουν. (έπισκεψαι)
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάδες»	25	958	άνεχ. Βιρτστόλ 6 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΨΑΡΑ	έτ. «Ψαρρά»	40	4959	άνεχ. Σάντα 6 Ιουν. διά Κολόμπο
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Τσάλνα 6 Ιουν. διά Κολόμπο

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	53	11417	άνεχ. Σαδάνη 5 Ιουν. διά Πενσακόλα
ΑΓΑΠΗΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 6 Ιουν. διά Τοιτταγκόκ
ΑΓΓΕΛΑ	(H.A.T.)	έτ. «Αγγέλα»	52	3694	άνεχ. Μπελίζε 7 Ιουν. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνιαν»	53	11365	άνεχ. Μη. "Αύρες" 6 Ιουν. διά Ραδένα
ΑΓΓΕΛΙΝΑ		έτ. «Τρανςζέσαν»	43	7229	διπλής Παναμά 4 Μαΐου διά Κασιούνγκ
ΑΓΓΗΝΩΡ (κυπρ.)		έτ. «Αγγήνωρ»	43	7139	έφθ. Σικανούκβιλ 4 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιούν»	51	16355	έφθ. Ν. Όρλεανην 18 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΕΠΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	διπλής Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Καράτσι
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αθίλια»	43	7238	εις Μοντεβίδεο ἀπό 20 Σεπτ. 1965
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήριο»	43	7157	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	M. & K. Αρκάδης	43	2836	διπλής Κων. πολιν 28 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν	
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	διπλής Λίζαρπτ 18 Μαΐου διά Καναδά
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινίτυ»	53	11010	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 25 Μαΐου διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρσέλο»	24	1988	εις Σουεζ ἀπό 10 Μαρτ. (προσήραξε)
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ		έτ. «Αγιογαλούσαινα»	43	7165	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 5 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Σαγκάνη 4 Ιουν. διά Τοιβαγκτάδο
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτου»	43	7144	άνεχ. Σαράντα 2 Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12402	άνεχ. Τάμπα 2 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11024	άνεχ. Μπλέξεν 26 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ»	43	8434	άνεχ. Μη. "Αύρες" 23 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσεράντζα»	43	7265	διπλής Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Αύγούσταν
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτι Μαρτάιμ»	44	7134	εις θέσιν 7.35 Ν. - 76.50 Α. Ιουν. 7 διά Κίναν
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Νεάπολιν 4 Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΖΑΝΤΕX		έτ. «Μαρακόρντες»	47	2992	έφθ. Λιθερόπουλ 19 Μαΐου

ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάσομ»	44	2855	έφθ. Πουνταρένας 24 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίν»	49	3484	έφθ. Γκράντον 6 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	Τρανσαριάρια «Αρμαντόρες	42	6997	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροσπλέντορ»	30	4125	έφθ. Μπλάραν 24 Μαΐου
ΑΘΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13679	άνεχ. Βίλεμποταν 25 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	έφθ. Μπριούμπαϊν 8 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργινία»	43	7290	έφθ. Ρουέν 26 Μαΐου
ΑΘΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	44	7271	άνεχ. Τεργέστον 1 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	έφθ. Ρεοίρε 8 'Ιουν.
ΑΙΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	43	7133	έφθ. Σαμπάγκ 29 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν»	58	10018	άνεχ. Γιοκοχάμα 8 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν»	58	10018	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Πουνταρένας
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπηρίαν»	58	10020	έφθ. Σιμίζου 4 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	άνεχ. Φρέπορτ (Μπα.) 18 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άκουσλα»	57	8184	άνεχ. Φρημάντλ 21 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικη»	66	23400	εις Χρισίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τσερο Κουάκα»	65	18400	άνεχ. Αμέρεραν 7 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμάς»	45	7285	έφθ. Τσαμκόγκ 4 'Ιουν.
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	εις Σιγγαπούρην ρόδς από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωντρ»	46	7331	έφθ. Φλώσιγκ 6 'Ιουν.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΑΚΜΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμη»	44	7159	άνεχ. Νιγκάτα 4 'Ιουν. διά Μιναμάτα
ΑΚΟΥΑΤΙΚΗ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύμπρουκ»	47	7173	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν. διά Νταλούνι
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτεμι»	43	7224	έφθ. Ντιρμπαν 3 'Ιουν.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 3 Μαΐου διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	έφθ. Καλκούταν ρόδς 8 'Ιουν.
ΑΚΤΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	43	6943	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΑΛΑ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούσαίπη»	54	29440	άνεχ. Νιγκάτα 4 'Ιουν. διά Μιναμάτα
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άνεχ. Φρημάντλ 21 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδσα»	44	1413	άνεχ. Αμέρεραν 8 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ψιντελίτη»	56	10480	έφθ. Τσαμπούτι 4 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέι»	58	10499	έφθ. Φλώσιγκ 6 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λοιμπηρίαν»	56	20926	άνεχ. Λιδερόπουλ ρόδη 8 'Ιουν. διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτη»	42	7241	έφθ. Νιού Ρός 8 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπη»	44	7215	άνεχ. Αμέρεραν 8 'Ιουν. διά Καναδᾶ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	65	10865	Ίδε: «ΘΗΜΑΡ Σ.»
ΑΛΙΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελ»	43	7070	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	55	12334	έφθ. Σεμπούτι 29 Μαΐου
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδη 8 'Ιουν. διά Πόρτ Σουήτεγκαμ
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Τεργέστον 7 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ»	44	11460	άνεχ. Λονδίνον 3 'Ιουν. διά Τενερίφην
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	άνεχ. Λέγκορν 4 'Ιουν. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέντραμπ»	44	7280	έφθ. Νεκοτόν 30 Μαΐου (προσπλαξε)
ΑΛΜΙΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	άνεχ. Μπωμάντ 3 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	άνεχ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Μπιλμπάδ
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	άνεχ. Θέουτα 19 Μαΐου διά Κτέμε
ΑΛΣΤΕΡΝ Λιβάνου	(N.A.T.)	Σ. Ζεοδός	17	965	έφθ. Σπαλάτον 1 Μαρτ. (πρός δάλασσιν)
ΑΛΤΙΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	41	7169	άνεχ. Αστορία 27 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΑΛΧΕΛΙ Λιβάνου	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	άνεχ. Ρόττερνταν 10 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΑΛΧΕΙΤΡ Λιβάνου	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	άνεχ. Σουέζ 3 'Ιουν.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ Φίς»	46	2062	έφθ. Μομπάσα 4 'Ιουν.
ΑΜΑΝΙ Λιβάνου	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	άνεχ. Δάντοις 28 Μαΐου διά Λόβχολμεν
ΑΜΕΝΑΙΤΥ παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τόμας»	52	4894	έφθ. Αμέρεραν 9 'Ιουν.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	έφθ. Λανοράι 3 'Ιουν.
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	έφθ. Μπούρα 28 Μαΐου
ΑΜΦΙΑΛΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιμφίθεα»	43	7036	έφθ. Σαντος ρόδη 7 'Ιουν.
ΑΜΦΙΟΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράπουγκ & Φρέιτιγκ»	39	5171	άνεχ. Μπρούναμπούτελ 5 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229	άνεχ. Ρόττερνταν 3 'Ιουν. διά Κούδαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	άνεχ. Τοιμά 5 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Πούλε Σαμπού 5 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	55	21075	διπλήθε Βιρβαλτάρ 9 'Ιουν. διά Λάντας Έντ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίμονι»	40	3182	άνεχ. Τάιν 8 'Ιουν. διά Λισσαδώνα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλιότα»	65	15957	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Πρόδιντενς
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34114	άνεχ. Χιρόκην 26 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	έφθ. Αλγερίαν 7 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελέντραράντο»	57	25441	διπλήθε Βιρβαλτάρ 10 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Οζάκα 31 Μαΐου
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Ιουν. δι' Οκλαντ
ΑΝΤΖΕΑΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονον»	44	10599	έφθ. Καλκούττα ρόδη 8 'Ιουν.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεούσα»	44	7158	άνεχ. Γιαβάτα 4 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Σεούες 6 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιμφίθεα»	43	7303	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδη 9 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ - Ήτ Ατλάντικ»	63	15985	άνεχ. Ναγκόγια 17 Μαΐου διά θύτη Ακτήν ΗΠΑ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράντορο»	57	11041	έφθ. Καλκούττα 8 'Ιουν.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρα»	43	7154	άνεχ. Μπούρα 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απες»	42	6706	έφθ. Φιλαράλεφιαν 7 'Ιουν.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	44	7284	έφθ. Κολόμπα 9 'Ιουν.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τσάτα»	45	3599	άνεχ. Παραμαρίποιο 18 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Αμβούργον 2 'Ιουν. διά Χάλιφαξ
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	Α. Κατσαρεύρης	40	1280	έφθ. Λίβερπουλ 9 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Τούμπα 4 'Ιουν. διά Καναδᾶ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράνσοπορτ»	43	8479	έφθ. Σιγγαπούρη 2 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Μομπάδ 6 'Ιουν.
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλδζ»	64	28313	διπλήθε Βιρβαλτάρ 9 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύφρατορίκαν»	46	1889	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	42	7176	έφθ. Τεργέστον 4 'Ιουν.
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Σευχέλλες 4 'Ιουν. διά Κοοίν
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανσατάλαντικ»	44	7179	άνεχ. Λονδίνον 8 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΑΡΙΕΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροειδέ»	58	16258	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΑ ΤΑ.	(N.A.T.)	έτ. «Άνκρες»	43	8462	έφθ. Γιοκοχάμα 3 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΑΣ ΔΙΑΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τόνκερ»	58	23626	άνεχ. Σουέζ 1 'Ιουν. διά Χάρηκ Αίλαντ
ΑΡΙΕΤΑΣ ΔΙΑΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος»	45	3861	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιδα»	45	7540	άνεχ. Γκότεμπορκ 2 'Ιουν. διά Σάν Πέντρο
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	Mix. Καραγεώνης	35	5488	έφθ. Ασσοχούς 11 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	K. Καραγεώνης	40	7480	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	Ίδε: «ΜΠΕΑΤΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριος»	63	28029	εις Αϊόπ από 1 Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 5 'Ιουν. διά Ριο Γκράντες
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΔΙΑΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	43	7247	έφθ. Ταϊτιανέκια 3 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	διπλήθε Μπρούναμπούτελ 28 Μαΐου διά Στοκχόλμην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καραγεώνης	44	7589	έφθ. Ρόττερν

ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρτε»	48	11379	διπλήθε 'Εσκούμηνς 23 Μαΐου
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαίανδρος»	47	3000	έφθ. Βίγκο 6 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεροπίς Μπάλκ Κάρριερς	44	7179	έφθ. Νεκοτσέα 23 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Εσεργάνα»	64	17976	έφθ. Μπωμόντ 6 'Ιουν.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σανατόνα»	26	2903	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάινερ»	44	10454	άνεχ. Τόκιο 8 'Ιουν. διά θυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σπή Τράνοπ.»	63	15929	άνεχ. Τάμπα 31 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σουσιθατλάντικ»	43	7137	άνεχ. Σιμονοσέκι 6 'Ιουν. διά Πουσάν
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7283	έφθ. Καματσί 9 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	45	7260	έφθ. Μαντράς 1 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ασθημ»	44	7176	άνεχ. Λά Γκουλέτ 6 'Ιουν. διά Γεννία
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρά»	40	2667	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Θουέριο»	53	13415	έφθ. Βακαγιάμα 4 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	44	14243	έφθ. Γιοκοχάμα 6 'Ιουν.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη»	45	14132	έφθ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	50	5324	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 27 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρο
ΑΣΤΗΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλια»	53	34114	έφθ. Βούδανό 2 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΑΠΑΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρε»	58	12624	άνεχ. Μοιάσα 1 'Ιουν. διά Μαυρίκιον
ΑΣΤΕΡΑ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	58	20608	άνεχ. Κασιούγκ 19 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	60	20444	άνεχ. Λαρ. Μαρκές 4 'Ιουν. διά Χόρ άλ 'Αμαγία
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	49	17094	άνεχ. Σάροχ 7 'Ιουν. διά Μάρασ έλ Μπρέγκα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	64	31716	άνεχ. Ναγκόγια 3 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	63	15977	έφθ. Ρότερνταν 31 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άκρε»	57	24831	άνεχ. Γιοκοχάμα 6 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	55	12985	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 'Ιουν. διά Πρόδιντενς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	13122	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουν. διά Κιουρασόο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	έφθ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	έφθ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	51	11524	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 8 'Ιουν. διά Νιού Μηνέντφορντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστ Ατλάντικ»	62	15921	άνεχ. Βανκούβερ 8 'Ιουν. διά άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	56	14839	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 8 'Ιουν. διά Νιού Μηνέντφορντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	52	10930	εις Βοστώνην ἀπό 10 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 14 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	57	10189	έφθ. Γιοκοχάμα 8 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	58	10139	άνεχ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκρε»	63	15985	έφθ. Ν. Ορέλεντην 3 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ-ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	56	10087	άνεχ. Ναγκόγια 27 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	56	15977	εις Όζάκο από 6 Φεβρ. (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ Ατλάντικ	59	10505	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάρυκο»	60	10789	άνεχ. Βιζαγαπατάνη 4 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	51	8867	έφθ. Ροζάριο 20 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	άνεχ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά Ντωμπαν
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιδέρη»	56	10312	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλειτ»	53	1028	έφθ. Βιρτούτων 9 'Ιουν.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γράιονιφ»	41	5281	έφθ. Βάρι 27 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γράιονιφ»	43	8540	διπλήθε Πόρτ Κόλμπουρ 2 'Ιουν.
ΒΑΝΚΑΛΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλη»	48	2164	έφθ. Τάιν 9 'Ιουν.
ΒΑΡΝΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλη»	44	7192	άνεχ. Αμδούργον 4 'Ιουν. διά Καναδᾶ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμη»	34	1698	άνεχ. Φλωϊόν 27 Μαΐου διά Κατάνια
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	44	7134	έφθ. Μπασένι 1 'Ιουν.
ΒΕΑΤΡΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	40	8205	εις Σιγγαπούρην ἀπό 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαευκωσία»	34	2917	εις Πέραμα ἀπό 2 Οκτ. 1965
ΒΕΝΟΥΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεχ. Μαδέρα 20 Μαΐου διά Μακάπα
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβέδων Σιππιγκ»	53	2089	άνεχ. Κων. πολιν 1 'Ιουν. διά Βραΐλαν
ΒΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια κάρριερς»	42	6749	άνεχ. Όζάκο 31 Μαΐου διά Πόρτλαντ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	άνεχ. Παραμαρίπο 30 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσό»	58	26566	άνεχ. Σουέζ 6 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΒΙΩΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	45	7604	άνεχ. Βίλεμποταν 5 'Ιουν. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	έφθ. Λισσαδάνηα 3 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	άνεχ. Σεττεντόν 7 'Ιουν. διά Μπαχάμας
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΪΓΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	64	34114	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	43	7276	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	43	7248	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Τάνκερ»	58	23626	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βίλεμποκάφεν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφολντ»	42	7286	έφθ. Καματσί 1 'Ιουν.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 1 'Ιουν. διά Είδονμάουθ
ΓΑΛΙΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	έφθ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 9 'Ιουν. (διά Μπ. Αύρες)
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	64	36281	άνεχ. Σουέζ 1 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34517	άνεχ. Μενα Αχμαντί 1 'Ιουν. διά Γενοβάν
ΓΕΩΡΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	διπλήθε Θερόνταπιτ 'Αιλαντ 29 'Απρ. διά Μπ. Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΑ ΕΓΕΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπος»	45	7255	έφθ. Οξελόσουπτ 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟ Λ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	54	30000	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Παναμά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουρόρο»	43	8531	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπαρι»	22	1731	έδυσθιον εις Βαθύ 3 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλοκνήγουντ»	31	2841	άνεχ. Σουέζ 3 'Ιουν. διά Τζέντον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσεπρο»	43	7166	έφθ. Καράτο 30 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΙΝΑ Σίπιπικ & Ιντάστρο	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζαν»	41	5270	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 5 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπιπικ & Ιντάστρο»	43	8544	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 'Ιουν. διά Γενοβάν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντερ»	39	10051	έφθ. Λισσαδάνηα 1 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΠΡΑΓΙΝΤ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	5550	άνεχ. Μορμουγάκο 28 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικα»	38	7246	άνεχ. Παναμά 25 Μαΐου διά Μπουενεαδεντούρα
ΓΕΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνιθέρραλ»	44	7145	διπλήθε Παναμά 25 Μαΐου διά Τοιδαγκτάο
ΓΙΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΚΕΜ (δες)		έτ. «Μερκούριοι»	63	34517	άνεχ. Μπαρμπάντος 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)		έτ. «Σελενισταλ»	52	10593	άνεχ. Μορμουγάκο 27 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΓΚΛΟΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Οσεανού»	41	702	άνεχ. Θεούτα 1 'Ιουν. διά Ταράντο
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ		έτ. «Ιντεγκρίτου»	44	11873	εις Μπαραγκούλα από 9 Οκτ. 1964
ΓΚΡΕΙ-Σ	(N.A.T.)	έτ. «Κουντρος»	50	12240	άνεχ. Αμβέρσαν 8 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρία»	34	1803	άνεχ. Παναμά 28 Μαΐου διά Λάγκος
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βοδ»	39	1626	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 13 Μαΐου
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	64	15282	άνεχ. Αρύερσαν 8 'Ιουν. διά Τόκιο
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Μπ. Αύρες 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	45	7648	άνεχ. Παναμά 28 Μαΐου διά Νεάπολιν
		έτ. «Φοιράμασοντ»	43	14313	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 13 Μαΐου

**CEUTA
GEORGE E. AMANATIDES
THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIES**

Cable Address "GRECO - CEUTA"
Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies
T/ Phones 3240 Night 3936

ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώντερς»	55	10961	άνεχ. Μπαχρέιν 4 'Ιουν. διά Σιγγαπούρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΓΝΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσοπορτ	57	26032	άνεχ. Μπαχρέιν 5 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτ»	52	20667	έφθ. Όλμπουν (N.Y.) 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο»	55	27278	έφθ. Γιοκοκάμα 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ουόρλντ Γκλέν»	53	13256	έφθ. Σιμότουσ 6 'Ιουν. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	28232	άνεχ. Χάντικτον Μητράς 26 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζούλ»	57	13750	διπλήθε Κεμπέκ 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Ντάντερ»	55	27278	είς Πειραιά ἀπό 14 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατίτιουντ»	54	27278	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ»	54	20431	άνεχ. Ράς έξι Σιδέρ 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σανζί»	57	13750	άνεχ. Φόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ομάλ»	62	11971	άνεχ. Γκότεμπουρκ 22 Μαΐου διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊέτος Μπαιν»	57	25489	διπλήθε Μητράκον 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινόφου»	57	25490	άνεχ. Βίλμπικτων (N.K.) 7 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΤΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	57	26031	άνεχ. Φόλερδ 9 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης»	57	26031	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Βίλελμοράφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αιμφιτρών»	43	14309	διπλήθε Κων) πολιν 26 Μαΐου διά 'Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Νιάρχου	50	17588	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	17598	έφθ. Σάρος 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	Οίκος Νιάρχου	50	25360	διπλήθε Ελασινόρε 5 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πνελόποι»	49	17598	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Ιουν. διά Ταϊδάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (πδ)	(N.A.T.)	έτ. «Ουρανία»	50	17598	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Ρίζερ Σαίντ Ληρενς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	17597	είς Πειραιά ἀπό 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	49	17598	άνεχ. Σιδηνός 29 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόννερ	58	20546	έφθ. Νέαν 'Υρκην 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤY (δ.) ..	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπούτι	57	27902	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόντ	57	20533	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πίγις	49	13956	έφθ. Σορέλ 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Σή»	53	12843	άνεχ. Σιδηνός 29 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ητόνο»	58	11201	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤY (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	διπλήθε Ελασινόρε 9 'Ιουν. διά Δυτ. Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ ..	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφένι»	58	11200	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Κων) λιν 25 Μαΐου διά 'Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίνη»	54	20585	είς Θείον 49.32 B. - 3.10 Δ. 'Ιουν. διά Κόριτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	άνεχ. Σιδηνός 5 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΙΝΘ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Περεφόνη»	64	47344	άνεχ. Νιούκσταθ (Άυστρ.) 3 'Ιουν. διά Τομάτα (ΕΠΩΛ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	άνεχ. Άνκόνα 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑ'ΙΝΤΣΙΠ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	65	47344	άνεχ. Λιθερπούλ 7 'Ιουν. διά Ράς έξι Σιδέρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ»	52	12705	άνεχ. Σουέζ 31 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΡΑΝΑΔΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν. διά Ματάνζας
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	άνεχ. Κουβέιτ 2 'Ιουν. διά Αίγυπτον
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	άνεχ. Αλεξανδρείαν 28 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΔΑΝΑΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	Kοντίνενταλ & Μεντίτερ.	53	12705	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπριόστολ»	44	7235	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά 'Ολλανδίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάμος»	66	17057	άνεχ. Ναγκόνια 28 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. ..	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ιωάννης»	44	7255	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΔΕΣΠΟΙ η. ..	(N.A.T.)	έλληνικα συμμερόντα	53	5579	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουν. διά Περού
ΔΗΛΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Καλκούτα 29 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δῆλος»	29	2935	άνεχ. Θέουτα 22 Μαΐου διά Τάραντα
ΔΗΜΗΤΡΑ ..	(N.A.T.)	έτ. Αιτζιάν	44	8602	άνεχ. Βιτόρια 21 Μαΐου διά Σικάγο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτερ»	29	2947	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	65	28000	έφθ. Στεττίνον 7 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οινόσαια»	37	1917	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλῆς»	44	7252	άνεχ. Τομάτα 7 'Ιουν. διά Μουροράν
ΔΗΜΟΣ (λιθάν.) ..	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	άνεχ. Τζεμπούτι 15 Μαΐου διά Καλκούταν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν»	44	7257	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΔΙΑΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	έφθ. Ματαράν 8 'Ιουν. διά Βαλπαραΐζο
ΔΙΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Παλαμίστο»	40	2819	διπλήθε Μπρούνυμπούτελ 7 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Ταιμόριο 4 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Μονρόδια 4 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΔΟΚΤΟΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	43	7184	έφθ. Καλκούταν 27 Μαΐου
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτων»	43	7264	έφθ. Μπάνγκαρ 5 'Ιουν.
ΔΟΞΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλτο»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων 6 'Ιουν. διά Πόιντ Τούπερ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Αίσιο 4 Μαΐου
ΔΡΟΜΩΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	8588	προσήραξεν εἰς Πόρτ Οκα 26 Μαΐου
ΔΡΟΡΙΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	διπλήθε Παναμάρ 8 'Ιουν. διά Όταρού
ΔΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Βιλεμπαντ 4 'Ιουν. διά Τέζας
ΕΒΗ W ..	(N.A.T.)	έτ. «Αρόπι»	43	8562	άνεχ. Ζάκαρα 26 Μαΐου διά 'Αγ. Θραγκίσκον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μορδόβια»	57	13711	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Χέλσινην ποργ
ΕΒΜΑΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ταυστέιδιον Άρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Ριο Ιανέιο 7 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. Νόρθ Ατλαντικ	63	15983	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν Μπαιν
ΕΖΝΑΡ ΘΩΡΣΕΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώντερς»	65	38529	άνεχ. Σουέζ 1 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΖΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Δράκες»	56	10329	έφθ. Τζακούσιθ 1 'Ιουν.
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Σύνθια»	44	7210	άνεχ. Καμάσι 29 Μαΐου διά 'Ιντσόν
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζ»	53	1980	άνεχ. Βιρτουτών 4 'Ιουν. διά 'Ισκεντερούν
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ Γουίντετ Κάρριερ»	30	5949	άνεχ. Λάς Πόλας 5 'Ιουν. διά Χαδάνα
ΕΛΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπα Τάνκερς»	54	17297	άνεχ. Τάμπα 24 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΕΛΑΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	άνεχ. Σάντα Φε 8 'Ιουν. διά Νιαμάντε
ΕΛΕΑΝΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμα 8 'Ιουν.
ΣΛΕΝ Κ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 'Ιουν. διά Βερακρούζ
ΕΛΕΝΗ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σείσικι»	34	4163	έφθ. Σαδόνα 20 Μαΐου (έπισκευαι)
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	είς θείον 47.34 B. - 18.22 Δ. 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιότα Πλος»	52	12228	άνεχ. Καντάλα 6 Μαΐου διά Βούδαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Σιγκαπούρων Ρόδες 7 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΕΛΙΖΑ		έτ. «Ντόφριν»	44	7151	άνεχ. Σιγκαπούρων Ρόδες 7 'Ιουν. διά Μπέλεμ
ΕΛΙΚΟΣ (σημ. Γιθρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρίτων»	43	7134	εις Κων) πολιν ὄποι 4 'Απρ.
ΕΛΛΗΗ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άνιτα»	33	5432	άνεχ. Τάραντα 27 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΕΛΛΗΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόραλλον»	52	11466	άνεχ. Σιγκαπούρων Ρόδες 26 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΕΛΛΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	διπλήθε Παναμάρ 3 'Ιουν. διά Γκάλθεστον
ΕΛΛΗΝΕΡ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μ. Καρογεώργης	44	7555	άνεχ. Χονγ Κόγκ 15 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	άνεχ. Βάλδις Μπαι 21 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΕΛΠΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	55	12134	έφθ. Μπάνγκαρκα 19 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ II ..	(N.A.T.)	έτ. «Έλπις»	42	7106	διπλήθε Εσκουμίνς 3 'Ιουν. διά Γένοδαν
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόλετερα»	44	8541	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 Μαΐου διά Κίναν
ΕΠΙΚ (υικτών) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ενναϊδη»	43	7162	άνεχ. Γιοκοχάμα 5 'Ιουν. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ερκούλες Θινανζ»	43	17749	άνεχ. Τερέπαντον 7 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΡΟΤ' ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Χιούστον 26 Μαΐου διά Πασκαγκούλα
ΕΣΠΙΕΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	10689	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουν.
ΕΥΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Ασλαμποργκ 7 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο»	42	2720	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 27 Μαΐου διά Σαδόνα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπνέντενς»</td			

ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Ταϊνάκι 18 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 6 'Ιουν.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	διπλήθε Κων/ πολιν 4 'Ιουν. διά Χεροώνα ανεχ. Νίτον 6 'Ιουν. διά Στοκχόλμην
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέψυναρ»	49	17613	άνεχ. Σιγκαπούρην 25 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεκτώρο»	65	35527	διπλήθε ακρωτ. Καλπές 'Ελπίδος 24 Μαΐου διά Λάντς "Εντ άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουν.
ΖΑΜΠΕΖΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λομπραντόρ»	44	9894	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουν.
ΖΑΝΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριαν»	43	10393	άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Βάρναν ανεχ. Μποννύ 1 'Ιουν. διά Δουγκέρκην
ΖΑΝΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμπλοκ»	42	2881	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν.
ΖΑΝΗΣΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	55	20449	έφθ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν.
ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανεουρόπα»	45	14418	έφθ. Μαριουγκάρ 2 'Ιουν.
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτο Παλμέα»	48	4574	έφθ. Ν. Υόρκην 2 'Ιουν.
ΗΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	Δρόδανος	43	7176	έφθ. Σούθα 23 Μαΐου
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	65	23535	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν Μπαιν άνεχ. Αμπιτζαν 2 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΗΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισλα Θραγκάντοια»	46	7369	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουν. διά Γιοκοχάμα
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Πόρτο 'Αλέγκρε	43	7183	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουν.
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	49	5685	διπλήθε Παλερμό πόλι 29 Δεκ.
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάριψ»	50	1845	έφθ. ιοκίο 8 'Ιουν.
ΘΑΡΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάρρος»	57	10316	άνεχ. Μπαρμπάντος 18 Μαΐου διά Δομιν. Δημοκρατίαν
ΘΑΡΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάρροσιμαρ»	52	12446	άνεχ. Καλκούτταν 5 'Ιουν. διά Σάν Ζουάν Μπαιν άνεχ. Φρόπορτ (Μπακ.) 26 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σελιμπορτο»	44	7260	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 19 Μαΐου διά Κορέαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Ντράμπον 25 Μαΐου διά Ντακάρ
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάνθαρ»	44	7194	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιαντόρα»	45	7255	έφθ. Γένυσια 4 'Ιουν.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρανοσαλάντικα»	43	7188	άνεχ. Μπαρμπάντος 18 Μαΐου διά Δομιν. Δημοκρατίαν
ΘΕΟΦΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέδεζαν»	62	13785	άνεχ. Λός 'Αντζελες 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΘΗΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	55	2858	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουν.
ΘΗΜΑΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ζαντέν»	44	7215	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπι»	43	2015	άνεχ. Μπαρμπάντος 29 Δεκ.
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	8443	έφθ. Σικάγο 7 'Ιουν.
ΘΥΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριαν»	66	41500	άνεχ. Ρίο Ιανέντορ 22 Μαΐου διά Χόρ άλ Άμαγια
ΘΥΜΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζι»	57	11005	άνεχ. Χόγκ Κονγκ 11 Μαΐου
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεξεντίτα»	53	11713	άνεχ. Φρόπασον 8 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΙΩΑΚΑ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	47	7426	άνεχ. Καλλάς 5 'Ιουν. διά Ταιμπότε
ΙΩΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιωακά»	45	7666	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 6 'Ιουν. διά Χάμπτον Ρόδς
ΙΚΑΡΟΣ	(N.A.T.)	Σλανικά συμφέροντα	44	7198	άνεχ. Χάδανα 28 'Άπρ. διά Νικαρο
ΙΛΕΝΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Σύνιπασ»	37	5925	διπλήθε Κων/ πολιν 21 Μαΐου διά Γκάλατς
ΙΜΜΥ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	20	2253	έφθ. Βανκούμπερ 10 'Ιουν.
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 9 'Ιουν. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άνεχ. Σιγκαπούρη Ρόδς 29 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΟΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τραφόλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Ιορτ. Σαοί 6 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικούμπικ»	65	30516	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΑΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπόλη»	44	7176	έφθ. Βανκούμπερ 7 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεπτόλεσούμ»	53	13555	άνεχ. Ναγκόγια 19 Μαΐου διά Μεζικό
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μασφαίαρ»	56	10422	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαντόφορτη»	63	13517	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. δι' Αρουάμπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Τεργέστην 3 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπόλη»	44	7198	άνεχ. Ναγκόγια 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσεάνικο»	53	22531	έφθ. Βανκούμπερ 6 'Ιουν.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άυτροτράις»	47	5188	άνεχ. Μπόγουντ 23 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστο»	44	7230	έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 26 Μαΐου
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σουσεζ»	48	5144	άνεχ. Τολέδο 7 'Ιουν.
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοκλεύ»	53	7602	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
ΙΡΙΣ ΙΙ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	53	3946	άνεχ. Μπρούντερ 30 Μαΐου
ΙΡΙΣΣ ΙΙ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελινάσ»	41	7289	διπλήθε Κων/πολιν 2 'Ιουν. διά Σουλινά
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεζά»	17	1295	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Μαντράς άργει Αυγούλακι άπο 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	εις Σουέζ άπο 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρού»	56	12920	εις Μπέρια άπο 5 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκιούδαν»	43	7297	άνεχ. Σάντος 5 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπι»	42	7020	άνεχ. Μπάραν 25 Μαΐου διά Σουέζ
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	44	2850	άνεχ. Στεττίνον 6 'Ιουν. δι' Ευρωπέργκ
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιπ. Ιντάστριτς»	43	8529	άνεχ. Λιζαρντ 4 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά Λισσαδώνα
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	έφθ. Μπιλμπάο 23 Μαΐου
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκο»	49	10027	άνεχ. Μπακάια Μπλάνκα 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Μουρόραπ 7 'Ιουν.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπης Τάκναπ»	30	2377	διπλήθε Κων/ πολιν 23 Μαΐου δι' ΙΙλιτσεφοκ
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβιος»	64	10864	άνεχ. Καμπάνα 31 Μαΐου διά Καριπίτο
ΚΑΙΜΠΡΙΤΖ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουεάτ Γουώρτερ»	56	12788	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλά Πεντρεγκάλλ»	65	23524	άνεχ. Κοκούμπο 2 'Ιουν. διά Μόζι
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάν»	53	13469	εις Πειραιά άπο 29 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφάντζα»	37	4766	έφθ. Χάρμπον ρόδς 5 'Ιουν.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάπιπε»	43	8687	έφθ. Ντουλούθ 3 'Ιουν.
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σπου. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόριν Τράνσονπορτ»	57	12618	έφθ. Ταιμπότε 16 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρόφτι»	39	4664	εις θέσιον 49.49 Β. - 5.48 Δ. 'Ιουν. 8 διά Λά Πολίς
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιθέα»	43	7251	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Μόζι
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΙΑΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειρύγκο»	63	17057	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίδιντζα»	56	10015	εις Νεαπόλιν άπο 15 'Απρ.
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαναπάνη»	43	2874	διπλήθε Κων/ πολιν 2 'Ιουν. διά Γκάλατς
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνικουσι»	32	1551	άνεχ. Τζένταν 9 'Ιουν. δι' Ακάμπα
ΚΑΛΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιτροφάνης»	24	2060	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΚΑΛΠΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν Υόρκην 30 Μαΐου
ΚΑΛΠΑΙΝ ΘΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζ»	64	18995	άνεχ. Σίδνευ 3 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΛΠΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικού συμφέροντο»	31	1871	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Μόζι
ΚΑΛΠΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέντε»	46	8147	έφθ. Μάρουντ Μαουνγκανού 9 'Ιουν.
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	44	4296	διπλήθε Εσκούμιν 31 Μαΐου δι' Αλγερίαν
ΚΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3281	άνεχ. Γκέλοντα 29 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραδίλη»	58	14606	άνεχ. Λουάντα 29 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σύν Σεσίλιο»	43	7033	άνεχ. Σίδνευ 28 Μαΐου διά Μένα Αχμαντί
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου
ΚΑΤΕ Μ. Γ. (σπου. Γιόραλτάρ)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. & Γ.»	47	1796	έφθ. Χάδανα 4 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Ταύρεστον 7 'Ιουν. διά Βομβάν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4696	άνεχ. Ταύρεστον 7 'Ιουν. διά Χιούστον
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. διά Βομβάν
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Κοατζακόλακος 6 'Ιουν.
ΚΕΙ Π. ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13762	έφθ. Οζάκα 28 Μαΐου
ΚΕΙ ΠΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Μπρισμπάιν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (Μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	6799	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΛΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούστριαλ Θρέϋτ.»	57	17180	άνεχ. Βιτρίνα 7 Μαΐου διά Μόζι
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Μένα Αχμαντί 4 'Ιουν. διά Πριόλο
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν»	66	47000	εις Αίδι, υπό συμπληρώσιν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»			

ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεχ. Κοκινάτη 7 'Ιουν. διά Σιγγαπούρην
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότια»	43	7176	έφθ. Όζάκα 8 'Ιουν.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Σεμπού 26 Μαΐου διά "Αγ. Θρακίσκον
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα»	53	12107	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 26 Μαΐου διά Ντά· Νάγκ
ΚΟΝΑΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλλα»	19	2949	έφθ. Βενετίαν 3 'Ιουν.
ΚΟΝΖΟΝΕΤΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονονέινα»	53	12062	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλλορους»	56	12843	έφθ. Βομβάνη 21 Μαΐου
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελλέσιον»	52	12132	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 19 Μαΐου διά Κέελογκ
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλα Μάνφορντη»	45	8492	άνεχ. Νουμέα 27 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΤΣΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράβενα»	44	7261	άνεχ. Σπατά 20 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστουνώτερς»	55	12500	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρο»	41	5173	έφθ. Μιλιμπάρι 26 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούένσα»	63	30705	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 6 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούερας»	56	10567	διπλήθε Εσούμιν 1 'Ιουν. διά Ντεμάραρά
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χοτερν Ση Τράνσορπτ»	62	14963	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόμος»	49	7478	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον Κ.Β. 6 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΟΣΜΙΚ (ιωκτόνι)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλι»	57	17827	άνεχ. Γλαδότων 2 'Ιουν. διά Άρουμπαν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	έφθ. Μιλιμπάρι 26 'Απρ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)		έτ. «Λαβάδο»	47	1401	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7135	άνεχ. Μόζι 30 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΚΡΙΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	άνεχ. Σουέζ 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτιανί»	56	4031	άνεχ. Μπελίζε 1 'Ιουν. διά Τέλα
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	43	7132	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Ιουν. διά Σουέζ
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	57	13755	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εκονιατόριαλ»	48	1534	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρο»	56	24305	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 6 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστερούρικο»	43	7239	έφθ. Μπονένος 6 'Ιουν.
ΚΥΡΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος»	40	6992	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Κ. (παν.)		έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	έφθ. Ντακάρ 7 'Ιουν.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καναντέρος»	45	6172	άνεχ. Γόνδια 2 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Καραβένα	44	7274	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουν. διά 'Αμερέρσαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομφέα»	23	3097	εις Ραθένα άπο 27 Θερ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύεζ»	64	34594	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσιλική»	53	11047	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίομαρ»	56	3267	διπλήθε Παναμάρ 9 'Ιουν. διά Γκουαγιακή
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικού»	39	2993	άνεχ. Κοπεγχάγην 31 Μαΐου διά Τούμπορυκ
ΚΩΣΤΟΥΛΑ		έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	άνεχ. Χονολουλού 28 Μαΐου διά Σιγγαπούρην
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	έφθ. Σάντος 6 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκέπια»	53	11262	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 29 Μαΐου διά Καριπίτο
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΛΑΚΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλικομ»	65	34185	άνεχ. Αύγουσταν 7 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΛΑΜΠΙΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδισεο»	44	8299	έφθ. Ροζάριο 27 Μαΐου
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	εις θέσην 9.9. B - 54.9 A. 'Ιουν. 9 διά Λάντς "Εντ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόλεα»	48	9511	έφθ. Μη. "Αύρες 16 Μαΐου
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	άνεχ. Θέσσατα 8 'Ιουν. διά Βάστο
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούμπα»	56	10048	άνεχ. Κόμπε 8 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΛΕΦΤΡΙΚ (λιθάνου)		έτ. «Λεφτρικ»	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 30 Μαΐου διά Μπιντάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ (δισταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	40	5172	διπλήθε Παναμάρ 24 Μαΐου διά Λάς Μίνας Μπαίν
ΛΗΑΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 9 'Ιουν.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσα»	52	3351	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Τοινάμπο
ΛΙΜΠΑ (δινδ.)		έτ. «Αλεξάνδρο»	42	7252	άνεχ. Χώρ. ἀλ Αμάγι 1 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Πίττα Τάνω»	54	1604	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Άζουλη»	57	21123	έφθ. Κασιούνγκ 31 Μαΐου
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινέταλτ»	43	12949	διπλήθε Σάουεντ 2 'Ιουν. διά Κωνσταντζάν
ΛΟΥΔΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρασπ.»	43	8463	άνεχ. Κέλεογκ 20 'Απρ. διά Κασιούνγκ
ΛΟΥΙΖΑ (π.δ.)		έτ. «Ατλαντικ Πασιφίκα»	54	11827	άνεχ. Βανκούμπερ 26 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΛΟΥΚΙΑ (π.δ.)		έτ. «Λουκιά»	45	8404	άνεχ. Γκότεμπορυκ 27 'Απρ. διά Νόρκοπικ
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδρια»	57	7584	άνεχ. Βαλένθια 3 'Ιουν. διά Γισκοχάμαν
ΛΥΔΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7228	έφθ. Οδούσσων 25 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. "Αμερέραν 9 'Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27466	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν. διά Νίνασχαμ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτεστίνον»	29	6638	άνεχ. Ειβονδαδό 7 'Ιουν. διά Δουβλίνον
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λιωζάνη»	52	2980	έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 3 'Ιουν.
ΛΩΡΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρπης»	43	2847	έφθ. Σουέζ 31 Μαΐου
ΛΩΡΗΣ Κ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντ Σίππιγκ»	47	2306	άνεχ. Σουέζ 7 'Ιουν.

CABLES: "HERMES"

DURBAN
HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.
430/2/4 POINT RD.
ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ
ΥΑΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

BOX 475
PHONES 65.181
23.002
A/H 88.8465

ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φράγκερ	43	6962	άνεχ. Αμέρεραν 3 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάιτ Στάρ»	40	9255	εἰς Πειραιά πόλη 22 'Ιουν. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρονκουλι»	38	5548	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΣΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος»	43	7202	άνεχ. Ραγκούν 9 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Σ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	52	10892	έφθ. Σιγκαπούρης Ρόδης 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΓΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	άνεχ. Βούδανη 4 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	44	7212	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτελέ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τεργέστην 2 'Ιουν. διά Τρίπολην (Λιθάνου)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε	(N.A.T.)	έτ. «Πλανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 5 'Ιουν. διά Τοιμπά
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρα»	43	7253	έφθ. Ναρθίκ 8 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Κωνσταντίνο»	44	10313	άνεχ. Βρεμένη 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	άνεχ. Τρικομαλή 4 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΜΠΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10451	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιν»	61	18200	εἰς Γιοκοσούκα υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	έφθ. Κοκούμπο 2 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 24 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεχ. Σουέζ 24 Μαΐου διά Καλλάο
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΠΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρκάρκ»	58	4576	έφθ. Καρταγκένα 1 'Ιουν. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	όδ. φαφαλού	58	12676	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Μπ. Αύρες
ΜΑΡΙΠΕΡΑΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	50	16027	άνεχ. Θεούτα 23 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Σαδάνα 28 Μαΐου δι' Έλ Παλίτο
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10467	εἰς θέσιν 49.56 B. - 4.20 Δ. 'Ιουν. 7 δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Βρεμένη 1 'Ιουν. διά Συρίαν
ΜΑΡΙΚΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	40	5147	άγχε. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Σφάξ
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσας»	42	7244	άνεχ. Μουροράν 5 'Ιουν. διά Παναμᾶ
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7280	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	54	16023	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλι»	43	7263	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλι»	44	7251	διήλθε Παναμᾶ 2 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	διήλθε Σάουθεντ 30 Μαΐου διά Μένα Αχμάντι
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Ευστοθίου	64	9390	έφθ. Γιοκοχάμα 3 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδεντ Σίππιγκ»	48	2346	διήλθε Κωνίαν πολη 6 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδεντ Σίππιγκ»	20	1512	έφθ. Βηρυττόν 6 'Ιουν.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τρανσόπορτ Ναβίγκ	40	7121	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν. διά Χιούστον
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλίντα»	29	4537	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλαξίας»	65	34185	έφθ. Άλιμπεκ 4 'Ιουν. διά Τενερίφην
ΜΑΤΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσουόπεαν»	20	1953	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 7 'Ιουν.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίριθλα Μότοροπ»	57	8855	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Διδωδέκανοπιακή»	28	2288	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροσάριο»	45	7264	άνεχ. Ραβένα 9 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Θεού νίκην 26 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	2766	άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουν. διά Αύγουσταν
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΤ' ΟΝΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράτη»	54	12308	άνεχ. Βαλτιμόρων 31 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Καλκούττα 4 'Ιουν.
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Σάντος 6 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπο»	41	6782	διήλθε Εσκουμίνς 30 Μαΐου
ΜΕΣΟΔΟΛΓΙΙ	(N.A.T.)	Έλλενικ Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8537	έφθ. Μαντράς 29 Μαΐου
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Μασσαλίαν 4 'Ιουν.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεθ»	36	1965	έφθ. Μπαρείν 29 Μαΐου
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Βιλαρέιν 5 'Ιουν.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	9260	άνεχ. Λονδίνον 6 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισιέντε»	55	28313	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Χιούστον 6 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ»	56	8390	διήλθε Εσκουμίνς 2 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διό Σύρον
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσέ»	29	9307	άνεχ. Μπαράρων 3 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναυτόπο»	53	4085	άνεχ. Βάνκοϋρε 7 'Ιουν. διό Σύρον
ΜΙΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	άνεχ. Ωθεύδεν 7 'Ιουν. διό Γένοβαν
ΜΠΑΖΙΑΛ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18400	άνεχ. Βανκούμπερ 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΑΛΑΜΟΡΑΔ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμόραλ»	44	2066	άνεχ. Αμβερέσαν 8 'Ιουν. δι' Εμδεν
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαμπερό»	45	3929	έφθ. Βιοκαϊκόν Κόλπον 7 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι»	43	7139	άνεχ. Λαύριον 7 Μαΐου διά Πότι
ΜΠΕΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσογουόρλντντ»	45	7210	άνεχ. Χάμπιτον 29 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3351	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάν»	41	4189	άνεχ. Βούδανη 1 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	13144	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Μαΐου διά Μανίλαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόδαλ»	50	9627	άνεχ. Ρίο Ιανείρο 28 Μαΐου διά Μπέλεμ
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόττ»	43	7233	έφθ. Αγ. Θρακίσκον 30 Μαΐου
ΜΠΡΟΥΓΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάρονυελ»	45	5105	άνεχ. Πουάντα η Πτο 4 'Ιουν. διά Φόρτ ντε Φράνς
ΜΥΣΤΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράς»	44	8508	διήλθε Παναμᾶ 7 'Ιουν.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	εἰς θέσιν 50.20 B. - 1.29 Δ. 'Ιουν. 8 διά Σέρεν Αίλαντς
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άργους»	43	8394	άνεχ. Λανοραι 6 'Ιουν. διά Σαίν Λώρενς
ΝΑΒΙΓΚΕΤ ΤΠΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνευοι»	45	3486	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Κωνίαν πολη
ΝΑΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός»	37	7699	έφθ. Κεμπίκ 3 'Ιουν.
ΝΑΠΤΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	43	7092	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Τρίπολην (Λιθ.)
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Σάντος 21 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσεάνικ»	43	7228	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 3 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Γιοκοχάμα 6 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυ»	58	12624	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΝΕΔΑΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργοκραντ»	42	7227	άνεχ. Σουέζ 28 Μαΐου διά Κοσίν
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	56	10693	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Γάνδην 2 'Ιουν.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπου»	42	9730	άνεχ. Μπωμόντ 28 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρα»	44	8536	άνεχ. Ντουλούθ 4 'Ιουν.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσεάνικ»	64	16073	έφθ. Χιούστον 24 Μαΐου
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρις»	58	24256	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΝΗΙ-ΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργουα»	52	11267	άνεχ. Ήστκαμ 9 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Σαλαβάδρ 2 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειζάρδια»	43	7121	έφθ. Σάντα Φε 30 Μαΐου
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	34938	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουν. διά Πόρτ Ντιζον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετόλεουμ»	53	12396	άνεχ. Βαλτιμόρων 4 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντσια»	43	7228	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 'Ιουνίου δι' Αλεξάνδρειαν

AGENCE MARITIME & RAVITAILLEMENT

FOURNITURES AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX MAISON FONDÉE EN 1945

IMPORT - EXPORT

Le Dodécanése

CALCONEX S.A.R.L.

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS

TENERIFE

TANGER

CEUTA

OFICINA : EXPLANADA
TOMAS QUEVEDO
301 - 309

DOMICILIO : LA NAVAL
251-7. Derecho
TELEFONO 231483

CALLE
J. MURPHY 1-4.
TELEPHONE: 5103

BOITE POSTALE 363
Banque : B.N.C.I.
Reg. Commerce 2249
TÉLÉPHONE: 10-87

IMPRENTA
OLIMPIA
TELEFONO 3810

ADR. TÉLÉGR. CALCONEX

ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος Μαρῆ	58	8028	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διὰ Καναδᾶ
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διὰ Καλκούττα
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίταλεζ»	46	2927	έφθ. Λισσαβώνα 3 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Γκέραλτον 2 'Ιουν. διὰ Βρυξέλλων
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. (Νικος)	42	2873	διπλήθε Λίζαρντ 18 Μαΐου διὰ Νότια Σκωτία
ΝΙΚΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Μπιτροφάνης»	42	2757	εἰς Πειραιά ἀπὸ 26 Μαρτ. (επισκευαῖ)
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάδρινηπρος»	49	15901	άνεχ. Πέραμα 24 Μαΐου διὰ Πορθού
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Κολόμπο 9 'Ιουν.
ΝΙΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Μαΐου διὰ Κίναν
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	έφθ. Κολόμπο 11 Μαΐου
ΝΙΟΥΓΚΡΟΒ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαθίρης	42	7172	εἰς θεοῖς 21.21 B. - 76.38 Δ. Μαΐου 14 (προσήραξε)
ΝΙΟΥΜΙΝΤΟΟΥ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαθίρης	35	6564	άνεχ. Ρεσίφε 7 'Ιουν. διὰ Χάδρην
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	44	7145	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου διὰ Κίναν
ΝΟΕΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλούς»	58	20451	έφθ. Μη. Αὔρες 6 Μαΐου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσον Φράύτερ»	44	14800	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διὰ Μπανιάς
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουάιν»	58	18184	διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου διὰ Γρύνια
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναίν»	59	18180	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 14 Μαΐου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριάμ»	64	38649	άνεχ. Άμυδούργον 8 'Ιουν. διὰ Ρίθερ Πλέιτ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ-Y (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μαρ. 'Εντερ.»	52	5626	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεχ. Παναμά 26 Μαΐου διὰ Κιουρασσό
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Άμυδούργον 25 Μαΐου διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Αρμ.»	52	12029	άνεχ. Γρύνια 5 'Ιουν. διὰ Αργεντινήν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	άνεχ. Μένα Αχμαντ 3 'Ιουν. διὰ Βενετίαν
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνοτάνας»	25	1473	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 29 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουλιντουνούρτη»	58	17743	άνεχ. Ντώρμπαν 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερπράζ»	58	13545	άνεχ. Τζάκσονβιθ 30 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερπράζ»	61	13198	έφθ. Ν. Ρέλεαντν 22 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερπράζ»	63	13751	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. διὰ Μελδούρην
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγοναίν»	58	10396	άνεχ. Βίλλα Κοντοπούλου 3 'Ιουν.
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντηζέρτ»	56	20848	έφθ. Χιούστον 1 'Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτική»	52	20667	έφθ. Κορούνα 10 'Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΕΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβικήτερος»	60	13847	άνεχ. Ταιμόρα 29 Μαΐου διὰ Νότιον Αφρικήν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερ»	44	18671	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Μαΐου
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμπαρ»	13	1216	διπλήθε Κωνιτού 3 'Ιουν. διὰ Βενετίαν
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρῆ	63	12463	άνεχ. Ροζάριο 1 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 1 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρῆ	43	11040	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ»	58	10483	άνεχ. Πενάγκ 7 'Ιουν. διὰ Σικάγο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Ντουγκούν 31 Μαΐου διὰ Χίροχατά
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρματόρες»	55	11209	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 7 'Ιουν. διὰ Πουνταρένας
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν Ευρόπο»	56	8716	έφθ. Μπρέμερχαφεν 6 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Συκράτης»	46	10014	άνεχ. Χακάτα 4 'Ιουν. διὰ Χονδρούλου
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ξέζουλοντ»	56	10486	άνεχ. Χακάτα 4 'Ιουν. διὰ Πόρτ 'Αλφρεντ
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεχ. Τρίνινταντ 7 'Ιουν. διὰ Πόρτ 'Αλφρεντ
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγιέν»	33	6923	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 26 Μαΐου
ΟΙΓΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7199	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 29 Μαΐου διὰ Λαττάκια
ΟΙΛΙΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίδεσ»	48	9821	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Νιγηρίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικο»	53	17362	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν. διὰ Χάιραν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΞέπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Σουέζ 30 Μαΐου διὰ Χάργκ "Αίλαντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούντα Καρντόν 7 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμπούσου»	54	20453	άνεχ. Χαλούν 21 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνασ»	65	38600	άνεχ. Σίδωνα 4 'Ιουν. διὰ Γένοβα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιον Μαριτάιμ»	65	32380	άνεχ. Βαγκαρέδ 2 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Χάρη ἀπ' Αμάγια 3 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρταρ»	65	38608	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουν. διὰ Μπαχρέιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρροδος Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Πόρταλαντ (Με) 5 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνασ»	65	32407	διπλήθε Αἴκρ. Καλῆς 'Ελπίδος 27 Μαΐου διὰ Βίλελμοχάφεν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνουτες»	58	27602	έφθ. Πόρταλαντ (Με) 5 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασιαρίν»	50	24741	διπλήθε Ούσαντ 7 'Ιουν. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊέτορ»	53	14221	έφθ. Τρίνινταντ 6 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαρμπαντος»	53	14009	έφθ. Μάλαταν 8 'Ιουν. διὰ Κάρδιφ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλούνθιλντ»	49	24682	έφθ. Ντακάρ 8 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδσ»	54	17999	άνεχ. Χάρη 'Αίλαντ 1 'Ιουν. διὰ Λάντς 'Εντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο»	53	18245	έφθ. Πάλερμο 27 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουουνάρη»	54	13934	άνεχ. Βαλτιώρην 5 'Ιουν. διὰ Τρίνινταντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιλ»	55	13709	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανοκοντινενταλ»	54	18011	άνεχ. Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλίτσομντ»	65	13900	άνεχ. Τομπάτα 10 'Ιουν. διὰ Ταμάνο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνασ»	65	13923	έφθ. Γιοκοχάμα 28 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	22390	έφθ. Χάμπον ρόδες 8 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΤΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερ»	59	23280	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 19 Μαΐου διὰ Καοσιούγκ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεμπουσκ»	54	17999	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 5 'Ιουν. διὰ Λάντς 'Εντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διὰ Πούντα Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσπορτ»	55	13934	διπλήθε Φιλαδέλφειαν 12 Μαΐου διὰ Πούντα Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	έφθ. Λά Σαλίνα 28 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσνάντα»	54	13665	άνεχ. Σουέζ 4 'Ιουν. διὰ Φλώσιον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Τομπάτο 30 Μαΐου διὰ Βίλιμπικτων (Κολ.)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαστόντε»	54	14047	άνεχ. Σάντος 17 Μαΐου διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα»	49	24689	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονράμπα Τράνσπορτ»	59	37958	άνεχ. Χάμπον ρόδες 6 'Ιουν. διὰ Κολούμπια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ»	60	37744	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΕΙΒΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάιν»	63	30320	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διὰ Κιουρασέα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέκερν»	64	30320	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 2 'Απρ. (Ζημιαὶ ἐκ πυρκαϊᾶς)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρυ»	65	13900	άνεχ. Μπαρπάντος 3 'Ιουν. διὰ Ρίο Ιανέριο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσερ»	58	27602	άνεχ. Σιγγαπούρου 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΟΛΕ'Γ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	έφθ. Βίλεμπαντ 7 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενδεράιον»	50	17791	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουν. διὰ Σαρόδ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηνκλ Ναβίν»	54	47493	άνεχ. Λόνδινον 8 'Ιουν. διὰ Σαρόδ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντόβια»	54	20611	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΟΙΜΝΙΟΥ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διὰ Ταμπίκο
ΟΙΜΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομονοία» . .			

ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Σπέτζια 6 'Ιουν. διά Χιούστον
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άνεκ. Βιζαγκαπαντάνη 6 'Ιουν. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεκ. Κολούμπια Ρίδερ 17 Μαΐου διά Κορέαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύρο Πάρντο»	43	2742	άνεκ. Χόνκ Κόνκ 5 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαισικα Θινανσιέρα»	43	7208	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτιλεμ»	45	7133	άνεκ. Καλκούτταν 10 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	63	34426	άνεκ. Νεάπολιν 8 'Ιουν.
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύξι»	43	2867	έφθ. Μπαχρέιν 6 'Ιουν. διά Ντουμπάι
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	άνεκ. Χάρριον 1 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανθιγκέιτορς»	44	7254	άνεκ. Μπαχρέιν 6 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμπο»	37	1575	έφθ. Καλλάσ 2 'Ιουν.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαραπορτιανή»	27	2457	άνεκ. Χάρριον 1 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3807	έφθ. Μουσκάτ 31 Μαΐου
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	6721	άνεκ. Σιμονοσέκι 3 'Ιουν. διά Βόρνεο
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανκόρμπο»	59	23607	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. 'Άλόρα	61	13903	έφθ. Τζένταν 31 Μαΐου
ΠΑΣΙΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλη»	65	43600	άνεκ. Σουέζ 5 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμάντι
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	14238	άνεκ. Σπάταν 28 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαθεντούρα»	38	2275	άνεκ. Σιγκαπούρην Ρόδης 2 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιάτριαρχ»	57	10048	έφθ. Βοστώνην 1 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΓΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	7172	άνεκ. Νεκοτοσά 2 'Ιουν. διά Καλλάσ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτίτσια»	43	5122	έφθ. Μαντράς 8 'Ιουν.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτίριορι»	44	10448	έφθ. Μπωμόντι 6 'Ιουν.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκιφλι»	43	2881	εις θεσίν 59.50 Β. - 0.50 Δ. 'Ιουν. 5 δι' Αρχάγγελον
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	εις θεσίν 59.50 Β. - 0.50 Δ. 'Ιουν. 5 δι' Αρχάγγελον
ΠΕΓΚΑΣ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέγκας»	47	4609	άνεκ. Φορταλέτζα από 1 Φεβρ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνα»	56	24520	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Τάραντα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19190	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	άνεκ. Μπορντών 6 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσοπτο»	43	7176	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν. διά Χιούστον
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	έφθ. Βιρτζίνιον 3 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Αιμοδούργον 5 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	άνεκ. Καυσίσαν Μπαίν 8 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 2 'Ιουν. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Μαντράς 8 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	έφθ. Μπωμόντι 6 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	έφθ. Κουντάλορε 29 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	άνεκ. Μορμουγκάδο 8 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεκ. Λιοσσαδώνα 1 'Ιουν. διά Καράτσι
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλη»	65	39494	έφθ. Βόστονην 9 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	50	2028	άνεκ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 3 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11886	έφθ. Ντράμπον 22 Μαΐου
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικινέν»	41	2856	άνεκ. Λιοσσαδώνα 3 'Ιουν. διά Γκράνθιλ
ΠΙΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορένες»	43	7204	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 Μαΐου
ΠΙΑΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαέν Κάργκο»	56	10092	έφθ. Κόμπε 4 'Ιουν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Μαντράς Ρόδης 4 'Ιουν.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντουμ»	65	34000	άνεκ. Χάρπον 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθακαν»	43	7258	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΥΖΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βλάντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	άνεκ. Βίλεμποταν 29 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΠΟΠΗ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	38	2561	διπλής Μπρούνονμπούτελ 7 'Ιουν. διά Χερνοσαντ
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλόου»	42	2808	έφθ. Χουέλα 6 'Ιουν.
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μορτόσατε»	52	11391	άνεκ. Σάν Νικόλας (Άργ.) 28 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Άτλαντικ»	43	7231	έφθ. Ακάμπια 27 Μαΐου
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποσ»	48	7404	άνεκ. Νάντην 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	58	8414	έφθ. Καλλάς 5 'Ιουν.
ΠΥΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	59	12168	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Βεράκρουζ 21 Μαΐου
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουες»	57	23693	άνεκ. Μένα 'Αχμάντι 8 'Ιουν. δι' Αύγουσταν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	έφθ. Αμαρτεντάν 8 'Ιουν.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν.
ΡΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρπς»	44	7260	έφθ. Σασεπτο 26 Μαΐου (επισκευαι)
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βαλιόζο»	63	12273	διπλής Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΝΤΑ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθεδούλη»	17	1293	έφθ. Σουέζ 31 Μαΐου
ΡΙΟ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Παρανάγκους 5 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	έφθ. Νονάιμο 25 Μαΐου
ΡΙΟΔΟΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	έφθ. Καλκούτταν 8 'Ιουν.
ΡΙΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστερ Σην»	56	21028	άνεκ. Τρινικούλι 31 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτόσατ»	56	5288	άνεκ. Μπλιμπό 6 'Ιουν. διά Ρεοίφε
ΡΟΜΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Άτλαντικ»	33	6850	έφθ. Κασιούνγκ 20 Μαΐου (πρός διάλυσιν)
ΡΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικη»	44	7176	άνεκ. Πούδο Μπούκου 25 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτωβρίου»	45	7091	άνεκ. Τρινικούλι 6 'Ιουν. διά Σαφάγκα
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεκ. Τζιμπούτι 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	άνεκ. Νανάιμο 14 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κόρριερς»	47	3504	έφθ. Νεκοτάεσ 28 Μαΐου
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. Μάγκελαντ Στρέιτ	45	7656	άνεκ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 1 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΑΜΠΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττη»	50	17902	άνεκ. Τρινικούταν 7 'Ιουν.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντελός»	38	1532	άνεκ. Ριγιέκαν 28 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνταστο»	50	2736	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7239	έφθ. Πόρτ Σεργκρέλιεντς 30 Μαΐου
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτανο»	45	3161	άνεκ. Νοτάκιαν 10 'Ιουν. διά Χάμπλ
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7224	άνεκ. Μπούρομπος 7 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ρίος»	51	10353	άνεκ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 18 Μαΐου διά Συρίαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεκ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 18 Μαΐου διά Λενίνγκραντ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστόμι»	43	7260	άνεκ. Ταραγκόνα από 7 Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΤΣΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσα»	42	2727	άνεκ. Ήοτκαν 10 'Ιουν. διά Χάμπλ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεπιστάτη»	43	7267	άνεκ. Νανάιμο 31 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. Ποδδόρμος	40	5134	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουαίπς»	55	11922	έφθ. Χόνκ Κόνκ 11 Μαΐου
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεκ. Μοντεδίδεο 2 'Ιουν. διά Ρωσίαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. δι' Αλγερίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Αντεν 3 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασσάρ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούέρο»	65	31779	άνεκ. Μένα 'Αχμάντι 18 Μαΐου διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. Οθεροπίζ Μιννέραλς	63	30886	άνεκ. Αιμέρον 27 Μαΐου δι' Αιμουάριν Μπαίν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. Οθεροπίζ Μιννέραλς	64	30682	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Κουντέρο
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέομαρ»	44	7200	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΣΕΙΧ' ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δελπανόν»	43	7266	διπλής Ουάσιντ 25 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΣΕΡ ΘΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλαι»	54	19418	άνεκ. Βιλεμοχάρεν 5 Μαΐου διά Πουέρτο Μιράντα
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεασίλιο»	58	13944	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν.
ΣΕΥ'ΑΟΡ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ζελεύρος»	43	7273	έφθ. Μπ. Αύρες 24 Μαΐου
ΣΗΛΑ ΑΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ»	40	5355	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουν.
ΣΙΑΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» . . .			

ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΟΥΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεκ. Σιμόποσον 4 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιουσεσι»	64	34593	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	31315	άνεκ. Μπλέμερ 6 'Ιουν. διά Ελ Παλίτο
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεντόνιον Τάνκερς»	56	20150	άνεκ. Σουέζ 4 'Ιουν. διά Χαλούλ Αίλαντ
ΣΤΑΔΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπης»	43	7230	άνεκ. Πειραιάς 8 'Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνο»	43	7290	έφθ. Καλκούταν 8 'Ιουν.
ΣΤΑΡΑΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άνεκ. Ιπαγούιτς 28 Μαΐου διά Φλωσιγκ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	όδ. Κολλάκη	51	1685	άνεκ. Μίλφορντ Χάφεν 6 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	διπλήθε Υάφεν πολιν 10 Μαΐου διά Πότι
ΣΤΕΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρι»	44	7066	άνεκ. Σουέζ 9 Μαΐου διά Βομβάνη
ΣΤΕΟΝΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφόληντ»	56	16081	άνεκ. Καλκούτα 7 'Ιουν. διά Μόζι
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	άνεκ. Λός Αντζελες 31 Μαΐου διά Ν. Ορλεάνην
ΣΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγαννινώρ»	57	9315	άνεκ. Μπάτικαν 5 'Ιουν. διά Μεγ. Λίμνας
ΣΥΡΚΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύρα»	43	8394	έφθ. Ταϊταγκόκ 31 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος «Ινγλέση	56	11096	άνεκ. Μπόννυ 28 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Σουέζ 20 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΤΑΡΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν.
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδωνον»	47	5605	άνεκ. Αντεν 2 'Ιουν. διά Κάντλα
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τασία»	43	8578	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Αργεντινήν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 3 'Ιουν. διά Σιμίζου
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	έφθ. Φλωσιγκ 7 'Ιουν.
ΤΕΤΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκοι»	44	7045	άνεκ. Ντακάρ 2 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμενιν»	49	2420	άνεκ. Χάπτων ρόδη 21 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθιγκ.»	38	1465	έφθ. Βίλιμικτον (Ν.Σ.) 8 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν.
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	65	19421	έφθ. Πειραιάς 8 'Ιουν.
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12521	άνεκ. Γιοκοκάμα 30 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	άνεκ. Βακαγάμα 22 Μαΐου διά Χάριετ Χάρμπορ
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Εύγ. Ι. Σαρίδη	22	2201	άνεκ. Πόρτ Χάρκουρτ 24 Μαΐου διά Λάγκας
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΙΕ ΙΙ		έτ. «Καπέτσικο»	39	6698	έφθ. Ροσάριο 1 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκι»	42	7268	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντονη»	53	5479	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Σάντος
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	έφθ. Χιούστον 7 'Ιουν.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιτινά	39	5333	έφθ. Αμπούργον 9 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεκ. Ρότερνταν 1 'Ιουν.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεκ. Γιοκοκάμα 30 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	άνεκ. Βακαγάμα 22 Μαΐου διά Χάριετ Χάρμπορ
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έλλη Καραπιπέρη	43	7176	άνεκ. Πάρκαρο 29 Μαΐου διά Μπάνγκαρ
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιον»	37	4561	έφθ. Βομβάνη 7 'Ιουν.
ΤΟΥΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Μπάρμπαρα»	43	2858	άνεκ. Ριγιέκα 6 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεκ. Σιγγαπούρων ρόδη 22 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοσον»	44	8636	άνεκ. Μορμούγκα 31 Μαΐου διά Αυδέρραν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεκ. Τζιμπούτη 5 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΤΡΙΑΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	άνεκ. Οιλαδέλφειαν 29 Μαΐου διά Μπάνγκαρ
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδουσούέρτε»	43	5199	έφθ. Γένοβαν 26 Μαΐου
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	53	5579	έφθ. Καλλόμπη 29 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493	έφθ. Ν. Ορλεάνην 29 Μαΐου
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλδύκρο»	64	28311	άνεκ. Φώλεϋ 31 Μαΐου διά Σιδών
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Σουέζ 11 'Ιουν. διά Κοσίν
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	έφθ. Κίγκανορθ 8 'Ιουν.
ΤΡΟΓΙΑΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Μαριγά»	42	7243	έφθ. Κολόμπη 31 Μαΐου
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)		έτ. «Κλίπερ»	66	50200	εις Αίδη, υπό συμπλήρωσιν
ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ράς Λανούφ
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράνιο»	57	13082	έφθ. Ρότερνταν 24 Μαΐου
ΤΥΧΗ (ομηρ. Αΐτης)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοτικ»	43	6993	άνεκ. Σιγγαπούρων ρόδη 3 'Ιουν. διά Κορέαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Βομβάνη 8 'Ιουν. διά Χάργκ Αίλαντ
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		έτ. «Σπηκορ»	42	2831	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν.
ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Κόμιτ»	45	15005	έφθ. Σαιντ Τζών 3 'Ιουν.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοσερ»	45	15574	έφθ. Βιτόρια 2 'Ιουν.
ΦΑΙΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλεγκούν»	47	15543	έφθ. Κοιστομπαλ 6 'Ιουν.
ΦΑΙΤΡΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθουνιντ»	45	7696	έφθ. Τορόντο 5 'Ιουν.
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Ντόλτοε»	43	7176	άνεκ. Αλγερίαν 8 'Ιουν.
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	έφθ. Ρίο Ιανείρο 1 'Ιουν.
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Πλίνη»	42	7259	έφθ. Καζαμπλάνκα 5 'Ιουν.
ΦΑΙΛΙΑ		έτ. «Μερμάντη»	57	21910	άνεκ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουν. διά Αρούμπα
ΦΑΙΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Χαϊφαν 27 Μαΐου
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέσια»	44	15579	έφθ. Χαρτόν Ρόδη 29 Μαΐου
ΦΙΑΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	εις θέσιν 37 Β. - 139 Δ. 'Ιουν. 7 διά Η.Π.Α.
ΦΙΛΟΡΑ (π.)		έτ. «Οσαν Γουαίνη»	36	2642	άνεκ. Τοίπολιν (Λιθ.) 6 'Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΦΙΛΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	51	8085	άνεκ. Χιούστον 3 'Ιουν. διά Λέιτ Τσόρλες
ΦΙΟΝΙΣ (δ.)		έτ. «Μάουντριθου»	54	11693	έφθ. Σεβένη Αίλαντς 6 'Ιουν.
ΦΙΟΥΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθίδιντο»	41	7244	έφθ. Σπαλάτον 7 'Ιουν.
ΦΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλδρός»	60	15157	έφθ. Λανορά 3 'Ιουν.
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗΝ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραννα»	48	3668	άνεκ. Καλκούτταν 4 'Ιουν. διά Μπάσοραν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	άνεκ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν. διά Όλλανδιαν
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (Κυπρ.)		άλ. Τσεβλίρης	40	6807	άνεκ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου διά Κούδαν
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		άλ. Τσεβλίρης	40	5237	διπλήθε Ντόθερ 7 'Ιουν. διά Τζένταν
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	άλ. Τσεβλίρης	42	7181	εις θέσιν 34.8. - 36.33 Δ. Μαΐου 9 διά Κούδαν
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	άλ. Τσεβλίρης	44	7132	έφθ. Πειραιάς 7 'Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλήνει»	44	15.020	άνεκ. Βαλτιμόρων 29 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΦΡΟΦ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	άλ. Τσεβλίρης	44	7067	έφθ. Σάντα 25 Μαΐου
ΦΡΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	έφθ. Χιούστον 3 'Ιουν.
ΦΡΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 24 Μαΐου
ΧΑΙΔΑ (Λιθαν.)		έτ. «Μένα»	49	1952	άνεκ. Αμβέρσαν 7 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΧΑΡΡΙΝΓΚΤΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστούνιούθερτς»	59	13094	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουν.
ΧΑΡΝΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρτ»	48	1231	άνεκ. Κόρη 9 'Ιουν. διά Δουσθίλινον
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	άνεκ. Χιούστον 27 Μαΐου
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθαν.)		έτ. «Χελιμός»	41	5236	άνεκ. Γουαμπο 14 Μαΐου διά Σαγκάπον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθαν.)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	έφθ. Βενετίαν 8 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	έφθ. Καμαριά 4 'Ιουν.
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλυ Κρός»	55	13646	εις Νέαν Υόρκην από 7 'Απρ. (έπισκευα)
ΧΡΙΛΑΚ		έτ. «Χρίλακ»	45	2871	εις Κούρε από 7 'Απρ. (έπισκευα)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ		έτ. «Κοντινένταλ»	43	12793	έφθ. Ιλαίο 8 'Ιουν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19400	άνεκ. Ισκεντερών 28 Μαΐου διά Χαϊφαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολμάρε»	42	4823	διπλήθε Κωνσταντίνου πολιν 17 Μαΐου διά Τουάψ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρό»	43	7140	άνεκ. Φλωσιγκ 4 'Ιουν. διά Γκλόμφιορντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τερότζ»	41	2934	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουν. διά Δανιάν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούναγκαλ»	55	23930	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Οίλ»	65	39494	έφθ. Ραγκούν 20 Μαΐου
ΩΜΕΓΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουστα»	44	7208	έφθ. Ραγκούν 20 Μαΐου

DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

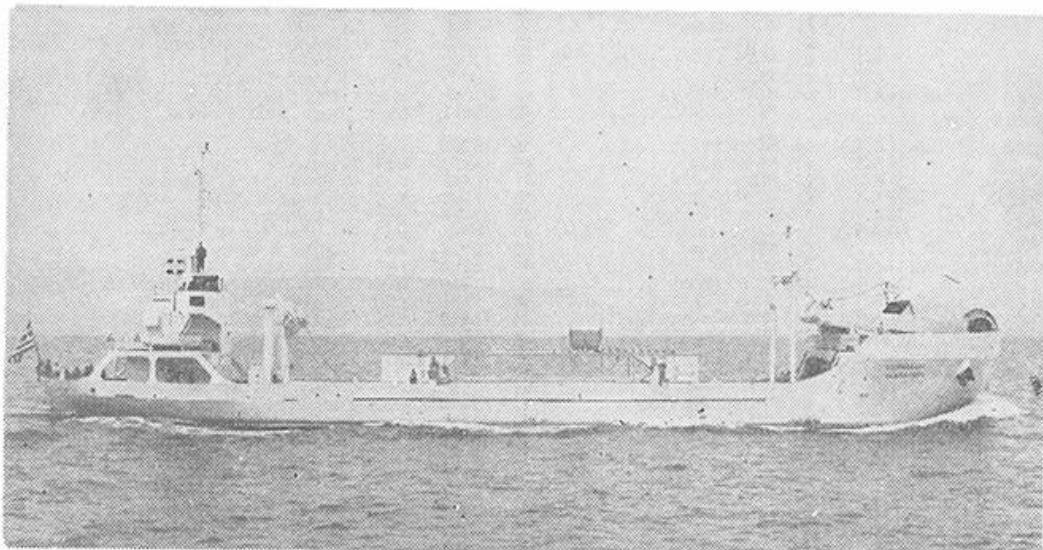
Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

TELEX: LONDON 25-451 21-813

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 Pireaus, 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.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 137

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1966

A warning

It is to be hoped that the new situation arising out of the recent decision taken by the relative IMCO sub-committee on fire control for passenger ships will attract the attention of the Ministry of Mercantile Marine and of the shipowners concerned.

We are very much afraid that the fatalistic disposition of our shipowners and the lethargy of our coastguard services will allow matters to drift until one fine day they all discover our passenger ships are no longer allowed to take passengers in foreign ports, the reason being they do not comply with the provisions of the latest convention for the safety of life at sea which will come into force at least two years hence.

The Ministry should inform the shipowners of the decision taken and then make a detailed study of the technical requirements and the modifications the ships will have to undergo with an estimate, if possible, of the cost involved. In other words, we should be preparing to meet this new development which will be discussed and approved at IMCO's next meeting in December.

Our competitors have every good reason to approve the measures and deal a death blow to our newly-constituted passenger fleet. We should be prepared to meet the threat and deal with it in time.

Social security for seamen

On May 13, the Council of Europe at Strasbourg discussed the question of formulating a uniform system of social security for seamen belonging to the Common Market partners.

A draft resolution was unanimously adopted—yet nothing has been heard about it from the Greek deputies present and nothing from the Ministry concerned which is probably totally unaware of this development.

During this May 13, meeting the Council examined the report submitted by Signore Bersani of Italy.

Sig. Bersani referred to objections put forth by certain member-states to the effect that article 84 of the Treaty of Rome (which deals with maritime relations between EEC members) does not provide a legal basis for introducing a uniform system of social security for seamen. He refutes these objections by maintaining that the necessary legal basis is provided by article 51 of the Treaty which deals with social security measures.

Sig. Bersani goes on to point out that it would be unfair to leave seamen out of any measures taken to coordinate social security systems and would be tantamount to discriminating against them in favour of other workers.

With respect to flag, Sig. Bersani's report sees no objection to having the necessary legislation subject to this limitation which is the basis of international law in this regard. However, the inconvenience of "convenience-flag" ships would mean that a large number of seamen would not be included in this

communal social security system. Greece, it is pointed out, should adopt the system, being an associate member of the EEC, but as far as Panama, Liberia, etc. are concerned, the Council's social commission expresses the hope that the unions will exert pressure in this domain as they have done to organise working conditions on board ship.

During the discussion of Sig. Bersani's report, Mr. Levi-Sandri, vice-president of the executive commission, declared that as far as the alignment of the various social security systems for seamen was concerned, there had been considerable improvement of late, particularly in Greece.

We have outlined these details on the May 13, meeting with the object of expressing our wonderment at the total absence of a Greek voice at these discussions. Was no Greek deputy present? Were matters of vital interest to Greek shipping again discussed with no representative of our country present? And if there were, why did he or they not speak up and inform the Council about our system of social security which affords complete protection to our seamen and their families and of the history of this social security which dates back at least a century.

We are ahead of everybody as far as social security is concerned and we should make sure everybody knows it.

Protectionism

There has been no aspect of world shipping activity in recent years that does not reflect some instance of protectionism exercised by nations in favour of their own merchant fleets.

Such measures, therefore, taken by Japan to limit the transport requirements of her burgeoning industry, come as no surprise.

The latest of these is the announcement by Japan's Export - Import Bank that it will no longer advance credits for the construction of cargo liners other than those forming part of existing conference lines, or bulk carriers time-chartered for long periods for the transport of Japanese cargoes.

The Ministry concerned has announced that a very strict control would be exercised on shipbuilding in order to protect Japanese shipping interests. A law to this effect will be passed soon.

However, there are exceptions for ships in which Japanese interests are involved and for ships intended for markets where Japanese vessels are not offered.

This measure is aimed chiefly at Hong Kong's merchant fleet. The low operational costs of Hong Kong ships and their ever-increasing activity appears to be causing anxiety among the Japanese —particularly since it is threatening to make even greater inroads in the transport of Japanese national cargoes.

It affects Greek shipping too, inasmuch as many of the ships ordered by Greek shipowners in Japan are chartered for long periods for the transport of raw materials to Japan such as ores, coal, oil, etc.

Careful study

The Greek Shipowners' Association had proposed the establishment of a Marine Hospital to the Ministry of Mercantile Marine by means of a long and detailed memorandum in January, 1965. The Association offered to work in cooperation with the Ministry for the preliminary planning of this project.

Eighteen months went by with no further progress until a few days ago when this preliminary planning began. Even so, one should not expect rapid developments because the subject is by its very nature a many-sided one. The site, the size of the building or buildings, the number of beds, the total cost, etc. etc. —all these are factors that will have to be taken into account. Other considerations are whether seamen are to be treated at this hospital to the exclusion of other clinics; whether the medical findings of the marine hospital will be binding in the event of sickness claims by seamen; whether the hospital will be open only to working seamen or to unemployed seamen, seamen's families, pensioners, etc. as well. As far as working seamen are concerned, they are covered by the four months' treatment provided by the shipowner or P & I Associations. As for the others, they come under the jurisdiction of the Seamen's Home and the state.

A British insurance man, who is familiar with all aspects of medical care for seamen in Greece, attaches a great deal of importance to the administrative organisation of a marine hospital. It should be such that the hospital's primary mission is not overlooked and, at the same time, for the shipowners and Clubs to be certain it is functioning properly.

These difficulties are neither insurmountable nor are they cause for abandoning the project. Both the Army and Navy hospitals have proved how well such a hospital could be set up and run. It is only fair to all concerned that a marine hospital should do as much for seamen.

Towage dues

Within the next few days, the Piraeus Port Authority (OLP) will approve the increase in towage dues requested by the three cooperating tugboat firms. Thus, these firms will no longer have the excuse of low fees to justify their failure to provide tugboats with sufficient horsepower to cope with the requirements of large vessels calling at Piraeus.

Tugboats strong enough to tow large vessels in all weather are needed and not the puny craft that, more often than not, are dragged on the end of the towline by the ship they are trying to tow.

Larger tugboats would also do away with the tactic of providing many smaller tugs where one big one would suffice to do the job—at less expense!

Fortunately, the new regulations governing tugboat dues are rated according to horsepower and where this is lower than the minimum required, the dues are halved.

We would also suggest that the horsepower of each tugboat be clearly pointed on

the side of the vessel and that towing vessels be indicated by name on invoices for towage dues.

Statistics

The census of seamen in 1965 marked a substantial increase over the figure for the previous year with 2,926 more seamen of whom 2,418 were beginners, 499 were certificated seamen and 7 were unclassified.

Beginners in 1965 numbered 14,142 as against 11,724 in 1964 while certificated seamen numbered 5,569 as against 5,070 during the previous year. Altogether, 19,740 new seamen's books were issued in 1965 as against 16,814 in 1964.

There was also an increase in the figures for the first four months of 1966 compared to the first four months of 1965.

It is to be noted that since July 1, 1947, a total of 116,298 seamen's books have been issued to beginners and 48,545 to certificated seamen plus 1,154 to unclassified individuals.

As far as the officers are concerned, a total of 3,924 licenses were issued to deck officers, engineers and radio officers while it is estimated that some 4,600 will be issued this year. More specifically, in 1965, 376 masters' licenses, 814 chief officers' licenses, 816 second and third mates' licenses, 335 chief engineers' licenses, 697 second engine-

ers' licenses, 663 third engineers' licenses and 203 radio officers' licenses were issued.

Up to the end of 1966, it is estimated that 2,500 new licenses will be issued to masters and mates, 1,900 to engineers and 200 to radio officers. Merchant marine public training schools now functioning are: Five for deck officers with a turnout of 200 to 300 yearly; three for engineers turning out 120-160 per year and one for radio officers with a yearly turnout of 40.

Nevertheless, our needs for officers and men are not covered by the above, particularly as far as engineers are concerned. The gap is partly filled by recruits from gymnasias and private training schools.

(Συνέχεια ἐκ τῆς σελ. 44)

φόρτωσιν, Ιούνιον - Ιούλιον.

«ΑΡΙΩΝ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. δρύζης Νότ. Βιτσένας δολ. 23, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, 10 - 20 'Ιουνίου.

«ΠΡΟΚΥΡΝ» Μεγάλα Διώνα 11.000 τόν. d.w. (811.000 κ.π.) γεννημάτων Αμέδεαν, Ρόπτερτον ή Αματερτόν δολ. 9, μέ 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, 10 - 23 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. "Ανδρος") άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) 20.300 τ. d.w. φορτίου παλαιστίδων δυτικών Ιταλίας δολ. 7.75 φίο, 15 Αύγουστου - 5 Σεπτεμβρίου.

«ΣΟΚΟΡΙ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 8.500 τόν. γεννημάτων Λονδίνου, Ειδονάσιού, Πλαστόνη, Μπελφαστ 47/-, όφιον Λίθερπού, Χεύλ 48/3, μέ 3.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, όφιον Μάντσεστερ 66/-, μέ 1.500 τ. έκφρτωσιν γκρός, 10 - 23 'Ιουνίου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίας δολ. 9, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, 25 'Ιουνίου - 15 Αύγουστου.

«ΕΥΒΟΙΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.500 τ. γεννημάτων Ρόπτερτον, Αρμόδιρον, Βρέμην δολ. 6.60 φίο, 1 - 15 'Ιουνίου.

«ΑΡΗΣ ΗΙΙ» (δ.) λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων Βορείων ή Καντήν 70/-, μέ 1.500 τ. έκφρτωσιν γκρός, όφιον Έλευθ. έκφρτωσιν 62/6, Μαρόβι 65/-, 10 - 25 'Ιουνίου.

'Εκ Νοτίου' Άμερικής

«ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ» Πόρτο Αλέγκρες και Ρίο Γκράντες 9.500 - 9.900 τόν. δρύζης Πολωνίας δολ. 12.25, μέ 750 τ. φορτώσιν, 1.000 τ. έκφρτωσιν, 20 - 27 'Ιουνίου.

«ΜΕΡΣΙΝΙΑΣ» (λιβ.) διάνα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος "Άιρες 9.500 τ. γεννημάτων Ισπανικών Μεσόγειον 82/6 μέ 2/- έξτρα διά κάθε λιμένα έκφρτωσες πέραν των τριών, έναν Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 8 - 29 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛΑ» διάνα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος "Άιρες 10.000 τόν. γεννημάτων Μάντσεστερ 95/-, έναν Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μέ 1.000 τ. έκφρτωσιν γκρός, 20 'Ιουλίου - 5 Αύγουστου.

ΤΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ (ελληνικά) Τζερτζέσον 10.000 τόν. δρύζης (διά δύο διά) δυτική ακτήν "Ινδίας δολ. 21, λαίνερ τέρμης φορτωσις, έκφρτωσις έλευθερα, 15 - 30 'Ιουνίου.

«ΚΥΡΗΝΙΑΝ» (λιβ.) Νεκταράια με συμπλήρωσην Μπάχιαν Μπλάχιαν 9.500 τόν. γεννημάτων Καλλάο ή Ματαράν δολ. 9.25, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν Καλλάο, 750 τόν. Ματαράν, 20 'Ιουλίου - 10 Αύγουστου.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ» (λιβ. δ.) διάνα λιμένας Ρίβερ πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος "Άιρες 15.500 τόν. γεννημάτων Αμέδεαν, Ρόπτερτον ή Αματερτόν 72/-, έναν Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μέ 3.000 τόν. έκφρτωσιν γκρός, 28 'Ιουνίου - 11 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ Κ.» Ρεσίφε ή Μασίσιο 10.000 τόν. ζαχάρεως χώμα άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) ή Κόλπου δολ. 7.25 φίο, μέ 750 τόν. φορτώσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 25 'Ιουνίου - 15 'Ιουλίου.

«ΓΕΩΒΙΑΚΑ» διάνα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος "Άιρες 10.000 τόν. γεννημάτων Αμέδεαν, Ρόπτερτον ή Αματερτόν 83/9 δύο, έναν Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 27 'Ιουνίου - 13 'Ιουλίου.

«ΕΒΜΑΡ» (λιβ.) Μασέιο και Ρεσίφε ή Ρεσίφε 12.000 τόν. ζαχάρεως χώμα Λονδίνου, Λίβερπουλ, Γκρίνον 67/6, όφιον Σάντος 70/-, όφιον "Αμέδεαν, Ρόπτερτον ή Αματερτόν 2/6 θλιγώτερον, μέ 1.000 τ. έλευθ. έκφρτωσιν, 20 'Ιουνίου - 5 'Ιουλίου.

Έκ Βορείου Είρηνικού

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιδανού) Βρετ. Κολομβίαν 22.500 τόν. γεννημάτων Κέιπ Τάουν - Λορέντζο Μαρίες ρειντς 70/-, μέ 750 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 10 - 30 Αύγουστου.

«ΑΘΗΝΑ» άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 12.500 τόν. γεννημάτων άνατολικήν ακτήν "Ινδίας 80/-, δυτικήν ακτήν 82/6, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 10 - 20 'Ιουνίου.

«ΣΤΑΡΑΛΑ-ΙΤ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.500 τόν. γεννημάτων άνατολικήν ακτήν "Ινδίας 80/-, δυτικήν ακτήν 82/6, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 20 - 30 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΖΕΙΑΚ» (παν.) άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 10.000 τόν. γεννημάτων άνατολικήν ακτήν "Ινδίας 80/-, δυτικήν ακτήν 82/6, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 15 - 30 'Ιουνίου.

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑΣ» (λιβ.) άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 10.000 τόν. γεννημάτων άνατολικήν ακτήν "Ινδίας 80/-, δυτικήν ακτήν 82/6, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 15 - 30 'Ιουνίου.

«ΠΟΛΛΟΥΞ» Βρετ. Κολομβίαν, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων Χοντάγκουα δολ. 7.75, όφιον Χοντάγκουα και Σεμπού δολ. 8 ίλιτρα, έκφρτωσιν, μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 21 'Ιουλίου - 13 Αύγουστου.

«ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 19.500 τόν. γεννημάτων Χάιφαν δολ. 8.75, μέ 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 5 - 25 'Ιουλίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.250 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρειντς δολ. 7.50, μέ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 28 'Ιουνίου - 11 'Ιουλίου.

Έκ Μεσογείου και Άδριατικής

«ΜΙΧΑΛΗΣ» Σαβδόν 10.000 τόν. άλειρων Κεύλανην 80/- ένα λιμένα έκφρτωσες, 82/6 δύο, μέ 1.400 τόν. φορτώσιν, 750 έκφρτ., 10 - 20 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ» Σέλε 8.000 τόν. λιτασμάτων δυτική ακτήν "Ινδίας 77/6, έναν άνατολικήν ακτήν 80/- ένα λιμένας Βορείου Ειρηνικού δολ. 2.75, παράδοσης άμα τη διελεύση Ιαπωνίας 27 Μαΐου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίας.

«ΠΑΝΩΡΑΙΑ» 6.689 τ. d.w. (400.000 κ.π., 13 μίλ., 13 ντ. ηπειρώς διά) δολ. 1.100 ήμερσιών, παράδοσης άμα τη διελεύση Ιαπωνίας 6 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης λιμένας Κόλπου.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (λιβ.) 13.020 τ. d.w. (614.000 κ.π., 14 μίλ., 22 τ. φιούσε διά και 1 τ. ντεζελ διά) δολ. 3 παράδοσης Ιαπωνίας 20 'Ιουνίου - 5 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης λιμένας Κόλπου, διώνιας έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κόλπου 13 - 15.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 12.740 τ. d.w. (584.000 κ.π., 13 - 13½ μίλ., 17 - 18 τ. φιούσε και 1 τ. ντεζελ διά) δολ. 3.90 τοξιδιά 3 - 6 μηνών, παράδοσης λιμένας Κόλπου 13 - 27 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας), Κόλπου, διώνιας έπαναπαράδοσης Αγγλίας, Κόντινεντ, Καλόποιαν, ούχι άνατολικών δυτικής Αιγαίου, 4.10.

«ΑΡΓΟ ΧΙΟΣ» 14.825 τ. d.w. (702.000 κ.π., 15½ - 16 μίλ., 26 τ. φιούσε και 1 τ. ντεζελ διά) δολ. 3.15, παράδοσης Ιαπωνίας 10 - 20 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Καλιφόρνιας.

«ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΕΡ» (λιβ.) 14.800 τ. d.w. (701.000 κ.π., 15½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούσε και 1 τ. ντεζελ διά) δολ. 3, παράδοσης Χόγκ Κόγια 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Μοντρεάλ - Γκάλιστον ρειντ.

«ΚΑΡΟΣ» (λιβ.) 10.900 τ. d.w. (475.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούσε διά) 17/ - παράδοσης Καλούντα 20 'Ιουλίου - 10 Αύγουστου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίας.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ» (λιβ.) 15.043 τ. d.w. (723.000 κ.π., 14 μίλ., 46 τ. φιούσε διά) 21/ - παράδοσης Μορμουγκάρ 8 - 23 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Τσιμπά Γιαδάτα ρειντ.

«ΔΗΜΗΤΡΟΣ» 11.760 τ. d.w. (646.000 κ.π., 13½ μίλ., 19 - 20 τ. φιούσε διά) ταξίδια 10 - 12 μηνών δολ. 1.050 ήμερσιών, όφιον τοξιδιά δύο έτων δολ. 1.000 ήμερσιών, παράδοσης Κόντινεντ 'Ιουλίου - Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.» (λιβ.) 13.030 τ. d.w. (610.000 κ.π., 14 μίλ., 21 - 22 τ. φιούσε διά και 1½ τ. ντεζελ διά) ταξίδια τριών μηνών 25/12, παράδοσης Τσιμπά 16 - 23 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίας.

«ΧΑΤΖΗΣΤΖΑΚΟΣ» (λιβ.) 15.145 τ. d.w. (742.000 κ.π., 14½ μίλ., 21 τ. φιούσε διά) 21/ - παράδοσης Βιζαγκαπτών 5 - 25 Αύγουστου, ταξίδιον 'Ιαπωνίας

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβ.) Καραϊδικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικής ακτής, Φρέρπορτ 60% έλαττον Ίντασκείλ, 6 'Ιουνίου.

«ΑΛΤΩ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπου 18.000 τ. άνατολική ακτήν Νοτιού Άμερικης 62½% έλαττον Ίντασκείλ, 28 Μαΐου - 5 'Ιουλίου.

«ΔΙΩΝΗ» (λιβ.) Δυτικήν "Αφρικήν 19.000 τόν. Άγγλιαν - Κόντινεντ 50% έλαττον Ίντασκείλ, Μεσόγειος 45% έλαττον, έναρξης μέσα 'Ιουνίου.

«ΠΕΡΙΣΣΕΠΟΛΙΣ» τάιμ τσάρτερ 53.922 τ. d.w. (16½ μίλ., 87 τ. φιούσε διά) δολ. 1.75 (μεταφορά τριών ετών) παράδοσης Αίγυπτουσ - Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΑΙΝ» (λιβ.) Καραϊδικήν 25.000 τ. άμερικ. λιμένας Κόλπου 42½% έλαττον Ίντασκείλ, έποιμος θρόσιως.

«ΦΟΙΝΙΞ» (λιβ.) Μεσόγειον 45.000 τ. Άγγλιαν - Κόντινεντ 67½% έλαττον Ίντασκείλ, 12 'Ιουνίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ.» Μεσόγειον 18.000 τ. καθορικό φορτίο Άγγλιαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ίντασκείλ, 8 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚΟ ΦΑΛΚΟΝ» (λιβ.) Περσικὸν 45.000 τ. Άγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον 70% έλαττον Ίντασκείλ, 8 'Ιουνίου.

«ΕΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ» (παν.) τάιμ τσάρτερ 16.730 τ. d.w. (14 μίλ., 22 τ. φιούσε διά) δολ. 2.57½ ταξίδιο δύο μηνών, παράδοσης 5 'Ιουνίου.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗς» Μεσόγειον 57.000 τ. Άγγλιαν, Κόντινεντ 70% έλαττον Ίντασκείλ, 23 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (λιβ.) Καραϊδικήν 17.500 τ. Φλωρίδ 50% έλαττον Ίντασκείλ, 16 'Ιουνίου.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ» (λιβ.) Αρχού 31.000 τόν. Νέας Υόρκης 75% έλαττον Ίντασκείλ, 27 'Ιουνίου.

«ΑΛΟ-ΙΝΤΑ» (λιβ.) Καραϊδικήν 32.000 τόν. Ιαπωνίαν δολ. 3.75, άρχας 'Ιουλίου.