

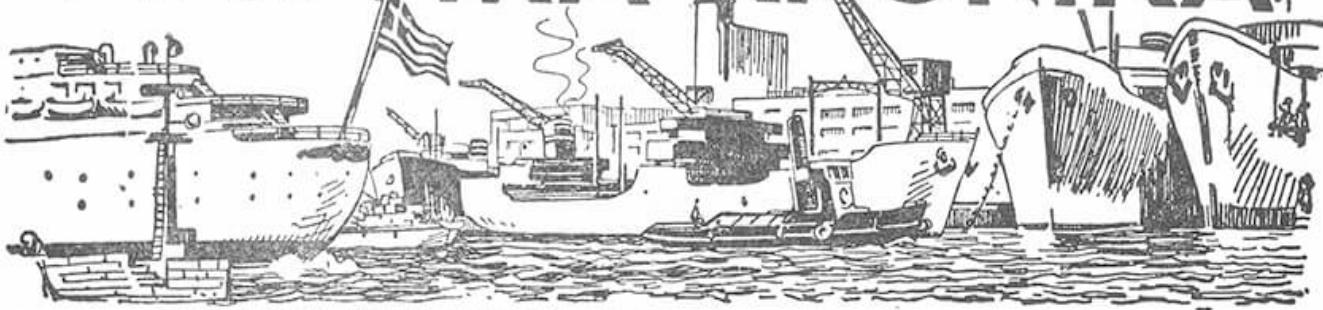
NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1966

Αρ. Φύλλου 748/507

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 748(507)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1966

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΒΑΣΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Δέν είναι μόνον ή ποσοτική άνεπάρκεια τῶν πληρωμάτων, ή προκαλούσα τὸ ἀγχόδες πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Έτσι ίσους ἀνησυχητικοὶ εἰναι τὸ γεγονός τῆς ποιοτικῆς ἀνεπαρκείας. Οἱ ἄνωτοι, οἱ ἀνεπιτιθέοι: — αὐτοὶ δὲν εἰναι ἀπίθανοι τῆς ἐλληνικῆς ὑπαίθρου διαβατηριοῦσχοι, μαθητευόμενοι, λευκοψυλλαζοῦται καὶ ναυτόπαιδες — κατὰ χαλαράς ἐπέδησαν τῶν πλοίων. Πολλοὶ δὲν είναι καν πρόθυμοι νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς συνθήκας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. "Ἄλλοι είναι καὶ παντελῶς ἀπροσάρμοστοι. Δραπετεύουν εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τῆς Αὐστραλίας η τῆς Βορ. Αἰγαίου.

"Ἄλλοι μᾶς τρομάζουν αἱ λέξεις. Κυριολεκτικῶς ἀναρχούμεθα εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας. Οἱ πάντες εὐπρόσδεκτοι, μὲ ἀγγώστους, ὅμως, τὰς συνεπίεις τῆς ἀνεπιτιθειότητος των. Συγχρότα τὰ ἀτυχήματα εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς ἀπροσαρμόστους. "Οχι, ὅλιγότερα εἰς τὰ πλοῖα, ποὺ δὲν διαθέτουν εἰς στιγμὰς ἀνάγκης, τοὺς ναύτας μὲ τὴν σφριγγήλη ἵκανότητα, τὸ θάρρος πρὸ τοῦ κινδύνου. Πανικόδλυτοι προσώρως ἔγκαταλείπουν τὸ σκάφος, διὰ νὰ ἐπανέλθουν, δικαὶοι ἀλλοι: — οἱ προστρέζαντες εἰς τὸ S.O.S.— κατερθίσουν γὰρ τὸ διασώσουν.

Δέν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. Γεγονότα συγκεκριμένα — ὅχι διάγα — ἔχομεν ὅπ' ὅψιν μας. Η ναυτούσιη τῶν παλαιῶν θαλασσῶν μας, αὐτὴ η πολύτιμος ἐπίδοσις, τείνει μὲ τὸν χρόνον — καὶ ἐφ' ὅσον ἀποχωροῦν οἱ παλαιότεροι: — γὰρ καθῆ. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον θὰ παύῃ — ἀν δὲν ἔπαινε — νὰ είναι η γνωστὴ κυψέλη τῆς σκληρᾶς ἐργασίας τῶν ἀπαραμίλλων ναυτικῶν μας. Ἐδημιουργήσωμεν τὴν καταπληκτικὴν Ναυτιλίαν τῶν εἰκοσιν ἑκατομμυρίων τόγγων ἐντὸς ἀπόθανως μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος. Τώρα ἔρχόμεθα πρῶτοι καὶ εἰς τῆς παραγγελίας. Κινή ἀποδίνει: η Ναυτιλία αὐτὴ η δευτέρα τοῦ Κόσμου, δάρος ὑπέριετρον διὰ τὰς ἐλληνικὰς δυνατότητας, ἐφ' ὅσῳ στερεῖται τοῦ διατοκοῦ στοιχείου τῆς ὑπάρχειας τῆς, τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ἴκανότητος, τοῦ ἀπὸ πάντης πλευρᾶς ἐπαρκοῦς ἡμψύχου ὄλικου. Κινδυνεύομεν νὰ πάθωμεν πρόωρον ἀνάπτυξιν. Η πρωταρχικὸν τὸ πρόδηλην τῆς καταρτίσεως ἵκανῶν πληρωμάτων, τῆς ἔξευρέσεως ναυτικῶν ἵκανῶν γὰρ καλύψουν τὰ κενά. Χρήζει τοῦτο ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως. Πάση θυσία πρέπει γὰρ ἔξευρεθοῦν τὰ μέσα διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ἐπίλυσιν τοῦ ἀγωνιώδους αὐτοῦ προβλήματος. Η ἔλλειψις τῶν πληρωμάτων είναι: τὸ ἀγχόπροδηλητὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξην τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ νὰ κινηθοῦν τὰ σύγχρονα σκάφη, τὰ προσίντα ἐπαναστατικῶν, τῷ δυντι, τεχνολογικῶν ἔξελίξεων, χρειάζονται ἔμπειρα πληρώματα, διαθέτειν ἔχοντα συναίσθησιν τοῦ καλύκοντος τῶν.

Τὸ ἐφοποιιτικὸν κεφάλαιον ἥρχισεν ἡδη νὰ ἀναζητῇ ἄλλας τοποθετήσεις πλέον, ίσως, προσδοφόρους, ἀφοῦ τοῦ πλοίου καθίσταται δοσμέρα: η ἔκμετάλλευσις δυσχερεστέρα. Αποτελεῖ κίγδυνον διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν, η τοιαύτη ἐκτροπή.

"Ἐφιστῶμεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω τὴν προσοχὴν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. "Ας παραμερισθῇ, τὸν παρακαλούμενο, τὰς προσφέλεις κομματικάς του ἐνασχολήσεις καὶ ἂς ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἔνδιαφερομένους, τοῦ προσδήματος τοῦ ἡμψύχου ὄλικου. Είναι τὸ διατικότερον δλῶν. Καὶ ὅμως, μισρολατικώτατα προσβλέπουμεν εἰς αὐτό...

ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΠΑΡΑΙΝΕΣΙΣ

Συνχρότα τώρα τελευταίως ἀπευθύνομεν πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἐρωτήματα, ἐπὶ τῶν ὅσων ἐπισημάνομεν ὑπηρεσιακῶν ἀνωμαλιῶν η καὶ παραλείφεων. Καθιστάμεθα ἵσως ὁληροί. Ταράττομεν τοὺς κύκλους τῶν καθημερινῶν ἐνασχολήσεων τοῦ κ. Μαυριδόγλου. Λυπούμεθα. Πλὴν είναι τοῦτο

ὑποχρέωσίς μας.

Δέν στέργει νὰ ἀπαντήσῃ ὁ κ. 'Υπουργὸς εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν στηλῶν αὐτῶν. Βάσιμον τινὰ δικαιολογίαν δὲν ἔχει ίσως νὰ προβάλῃ. Πιθανὸν ὅμως καὶ αἱ πολλαπλαὶ τὸν ἀσχολίαις νὰ μὴ τοῦ ἐπιτρέπουν τὴν ἀνάγκασιν καὶ τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Καθῆκον τῶν ὑπηρεσιακῶν του συμβούλων η ἀνημέρωσις τοῦ προϊσταμένου των.

Οὕτως η ἄλλως, δὲν ἔχομεν, ἀτυχῶς, νὰ διαπιστώσωμεν τὴν ζωηρότητα τοῦ ὑπουργικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου. Μετὰ τὸ Λοδίνον, καμμία δὲν ἐκδηλούται ἐνέργεια, τείνουσα εἰς τὴν θεομοβέτησιν ώρισμένων μέτρων συζητηθέντων καὶ ἀποφασισθέντων. Ή καθιστορήσις ἐπισημαίνεται. Καὶ είναι ἀδικιολόγητος.

Εἶχομεν τούσει εἰς τὸν κ. Μαυριδόγλου, διότι δὲν είναι ὁ πρῶτος τυχὸν ἀλεξιπτωτιστὴς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν περίβολον, ἀλλὰ ὁ ἐνημερωμένος ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας. 'Υπουργός, στὶς θά κατελογίζαμεν εἰς αὐτὸν τὴν παρατασιν τῆς ἀπὸ ἐτῶν κροτούσης ἐκκρεμότητος εἰς αἰτήματα τῆς Ναυτιλίας ὅρθα καὶ δικαία. Επέστη ἡδη η στιγμὴ διὰ τὴν πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν παραίνεσιν. Πρέπει — καθῆκον του είναι — τὸ ταχύτερον νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Νὰ πρωτησήη νομοθετικά τινας μέτρα, ἀπὸ μακρού χρόνου ἀναμένοντα τὴν κύρωσιν καὶ μὲ περισσότεραν ἀνησυχίαν διὰ τὴν αὔριον νὰ ἔγκυψῃ εἰς τὰ περὶ τὸ πλοίον θέματα τῆς Αρμοδιότητός του.

Η Ναυτιλία ἀπαιτεῖ ἀπὸ τὸν κ. Μαυριδόγλου τὴν στοργικήν συμπαράστασιν. Εξησε καὶ ζῆ τὰς ήμέρας της. Ποίος ἄλλος δὲ ἀρμοδιώτερος αὐτοῦ;

ΤΑ ΑΠΟΔΙΟΠΟΜΠΑΙΑ

Πολύπλευρος η ἐπίθεσις. Θὰ ἐπιθεωροῦνται τὰ λίμερτα πρὶν ἡ εἰσέλθουν εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν, είναι ἀκατάλληλα, προκαλούν καθυστερήσεις εἰς τὸν διμάλον ρυθμὸν τοῦ διάπλου τῶν σκαφῶν, διότι στερεύονται τοῦ καταλλήλου ἔξοπλισμοῦ διὰ κειρισμούς ἐντὸς κλειστῶν υδάτων. Προειδοποιούνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ περὶ τῆς ἀρχαίνης ἐπιθεωρήσεως, ἔνευ τῆς όποιας ἀπαγορεύεται ὁ εἰσπλούς.

Ίδου καὶ η ἀνακοίνωσις τοῦ διευθυντοῦ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς Διώρυγος κ. R. J. Burnside:

«Η σταθερὰ αὐξησις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος 'Αγίου Λαυρεντίου, καθιστᾶ ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην νὰ ληφθοῦν τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα διὰ τὴν ἀποφυγὴν καθυστερήσεων. Παρετηρήθη στὶς πλοίαις αἵ τινας διάπλουν τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπλέοντα ἀνωμαλίας. Κατὰ συνέπειαν, πρὸ περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ καθυστερήσεων, η Διοίκησις τῆς Διώρυγος πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων, πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς αὐτὴν. Εἰς πλοία τῶν ὁποίων η κατάστασις τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος, προκαλούν καὶ διὰ τὰ ὅλα διαπ

κριμένως τὰ λίμπερτς, εύρεθησαν πλημμελῶς ἔξωπλισμένα διὰ τὸ διάπλου τῆς Διώρυγος. Τὰ πλοῖα σύνταχτερεκοστεύοντας πλέον ἦλικίας, δὲν διασθέουν τὸν πλήρη ἔξαρτισμὸν διὰ τὰ τεξιδία εἰς τὴν Διώρυγα καὶ τοὺς χειρισμούς εἰς κλειστὰ ὄντα. Οἱ πλοιοκτήται των εἰδοποιοῦνται, ὅτι οἱ καθόρισθεντές ὅροι διὰ τὸν εἰσπλουν τῶν σκαφῶν αὐτῶν, θὰ ἦτο δύσκολον νόητευχοῦν, χωρὶς οὐσιαστικὰς μετατροπάς.

»Η συνεργασία της έφοπλιστικής κοινότητος έπικεντεται, διά νά προληφθούν τά ταξίδια σκαφών μή πληρούντων τους κανονισμούς της Διώρυγος, μή ικανών νά άντιμετωπίσουν τάς υδροχερείς εις τούς ύδατοφράκτες κακι τὸν όλον διάπλουν».

Μὲ ἄλλους λόγους, τομεὺς σημαντικῆς κινήσεως ἀποκλείεται διὰ τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ ἄλλα τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφη. Καὶ ἡ ἐπιθεσίς συνεχίζεται...

ΕΚΤΟΣ ΣΤΙΒΟΥ

Καὶ ἡ χαριστικὴ δολή! Τὰ ὀδηλωτασφαλιστικά σωματεῖα τοῦ Λονδίνου (Clubs) ἐπιδιώκουν τὴν ἀμερικανὸν ἐπιβολὴν διόπλαστρην (franchise) 25% ἐπὶ πάσης ἀπαιτήσεως διὰ ζημίας ἐπὶ φορτίων μεταφερομένων ἐπὶ σκοφῶν ὑπερεικοσσετοῦς ἡλικίας. Καθίσταται, δῆλασθή, τὸ πλούτον συντεύχυνον κατὰ τὸ τέταρτον διὰ πάσαν ζημίαν, τὴν ὅποιαν θά ψύχεται τὸ ἐπ' αὐτῷ φορτίον.

Πρόκειται περὶ ἐπασφαλίστρων ὑπὸ ἄλλην μορφὴν ἐπιβαλλομένων τὴν φοράν αὐτῆν ἀπὸ τας ἀπλλασσαφείας Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως, αἵτινες προσβάλλουν ὃς βάσιμον δικαιολογίον τας ζημίας, ποὺ ύφιστανται τὰ φορτία τὰ μεταφερόμενα διὰ παιρηλίκων σκαφῶν, πολεμικῆς ίδιας κατασκευῆς. Ἐσμειεύθησαν πράγματι τελευταῖς ἀπώλειαι τινες ἐμφόρων λίμεπτες. Μίας καὶ μόνης ἀλληλασφάλεια, ἡ μεγαλύτερα, ἐμφανίζει ζημίας ἐντὸς ἔτους ἐνὸς ἐκατομμυρίου λιρῶν, αἵτινες ἀναπτερώτας θάσιες πρασχοῦν διὰ τῶν back calls ἀπὸ τὰ ὄλλα μετέχοντα τοῦ Συνεταιρισμοῦ πλοία, μὲ ἀναλογίαν ἵσως 3 πενήνων κατὰ τόννων γκρός.

Από μηνον εις άλληλασφάλειας ἐπεδίωξαν τὴν ἐπιβολὴν τῆς ἀπολαγῆς. Δὲν ἔθασαν μέχρι τῆς ἐφαρμογῆς της, λόγῳ τῆς ἐπιμένου παρεμβάσεως τῶν μετεχόντων εἰς τὴν δισκίνησιν των Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Τώρα, δύμως, ἡ ἀπόφασις φέρεται ληφθεῖσα, μὲν ὅμερον ἐφαρμογῆν. Καὶ πάλιν οἱ Ἐλληνες ἐκπρόσωποι παρενέθησαν: Ἔζησαν τὴν μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου ἀναβολήν, μὲν ἐλαχίστας ἐπίπεδος ἀποδομὴς τῆς προτάσεώς των.

Οι άσφαλτοι είναι απόφασιμονοί νά
θέσουν έκτος τού στίβου τὰ παλαιά σκάφη
καὶ δὴ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς. Ἀποκαλύ-
πτεται σχετικῶς, ὅτι πλειστα δύσα ἐσάρτων,
κατάκοπα ἐτῇ της συγκειούς εἰκοσαστούς ὑ-
πρεσίας, ἐμφανίζονται πλημμελέστατα συν-
τηρημένα, τῇ ἀνοχῇ, ὡς λέγουν οἱ ἀσφαλ-
σται, καὶ τίναν ἐπιθεωρήσωνται ξένων Νηρογνα-
μόνων. Εἰς τὴν κακὴν συντήρησιν ἀποδίδο-
νται καὶ αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἐμφόρτω —
μὲν πολύτιμα φορτία — πολεμικῆς ναυπηγή-
σεως σκαφῶν. Κατὰ τὰς τεχνικοὺς τὰ σκά-
φη αὐτά, πρὸ τῆς πρότης δυσκόλου καιρι-
κῆς καταστάσεως διαλογνται.

Καὶ ἀν τελικῶς ἡ ἀπαλλαγὴ ἐπιβληθῆ εἰς τὸ ὑψος τῶν 25%. ἀπαγορευτικὴ πλέον ἀπο-

δαίνει ή ἐκμετάλλευσις τῶν παρηλίκων πλοίων. Ἐξέρχονται τοῦ στίβου. Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν εύνότος εἶναι ή τεραστίας ἐκτάσεως ζημία. Βαρύτανος ἐπὸ τὸ πλήγμα. Δὲν θὰ πρόκειται μόνον διὰ τὰ λίμπερτς καὶ τὰ δμοιόστυπα αὐτῶν, ὅλλα καὶ περὶ σωρείας ὅλλων μικροτέρων σκαφῶν, πρὸ δὲ λίγων μόλις ἑτῶν ἡ καὶ μηδῶν ἀγροσταθέντων παρ' Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν καὶ τῶν δροπίων ἡ περιτέρω ὑπόστασις καθίσταται πλέον ἄμφισδος.

Τὴν φορὰν αὐτῆν οἱ κίνδυνοι οἱ ἐπαπειλούντες τὴν Ναυτιλίαν μας, εἶναι μεγάλοι καὶ ἄμεσοι. Οἱ πάντες — ήμεις οἱ ἴδιοι καὶ ὅχι μόνον οἱ ξένοι — συνώμοσαν κατ' αὐτῆς.

ΠΡΟΣ ΑΛΛΑΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ἡ Ἔνωσις Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων θὰ καταφύγῃ εἰς Εύρωπαίους ἀσφαλιστάς, μετά τὸ ἐπαγθέν ἐπασφαλίστρον τῶν Βρετανῶν ἀσφαλιστών, διὰ τοῦ πόλιού πλήγεται θανατίμως τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν πλοῖον. Γίνονται ίδη διαπραγματεύεις ὥπας ὡς δριον παρηλίκων τεθῆ τὸ 25ον ἔτος, δεδομένου διτὶ τὸ πλεῖστον τῶν ἀλληγενῶν φορτηγῶν σκαφῶν (ποσσόδων 75%), ἀγεῖ ληικίσιαν μεγαλυτέραν τῶν 20 ἔτῶν. Ἐφ' ὅσσον ὁ ὄρος τούτος γίνη ἀποδεκτός, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἑνδέχεται νὰ ἀναθέσουν εἰς ἄλλην ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν — πλὴν τοῦ Λονδίνου — δόλκηρον τῶν ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν κίνδυνον διὰ τὰ μεσογειακά τοῦλάνχιστον, σκάφη.

Εγώ μεταξύ, ή "Ενωσις δι" ἐγγράφου της ἔχητησε πρὸ τὴν παρέμβασιν τοῦ "Υπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Μητσοτάκη, στίσαις καὶ παρέπεμψε τοὺς ἐνδιαφερόμενούς λόγω αἱρεμένοις, εἰς τὸ "Υπουργεῖον" Ἐμπορίου, μὲ τὴν σύστασιν ὅπως τοῦτο ἀμέσως ἐπιληφθῇ τῆς ὑποθέσεως.

Ἐκλήθη, πράγματι, ἀπὸ τὸν κ. Κοθρῆν, ὁ Πρέδρος τῶν Ἑλλήνων ἀσφαλιστῶν κ. Μακρυμίχαλος καὶ συνεζήτησε μὲ τοὺς πληπτο-μένους ἐφοπλιστὰς ἐπὶ τοῦ ἐπασφαλιστρου-διὸ τὴν ξυλείαν ιδιαιτέρως. Ὁ κ. Μακρυμίχα-λος, παρὰ τὴν συστασιν τοῦ Υπουργείου Ἐμπορίου, ὅπως ἔξετασῃ εὐμενούς τοῦ ζήτη-μα, δὲν εὑρεν νὰ ἀντιτάξῃ ἔπειρον ἐπιτιχέιρημα πλήν τοῦ προβαθμούντος καὶ ὑπὸ τῶν Βρε-ταννῶν ἀσφαλιστῶν, ὅτι ἐπὶ 20 ὀπτυχημάτων τὰ 10 ἀναφέρονται εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη, ἐτό-νισε δὲ ὅτι τὸ ἐπασφάλιστρον θὰ εἰσπραχθῇ ὀπωσδιῆτο.

ΚΙΝΗΤΡΟΝ ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ

Τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μετακοφών ἥρχισεν πρέξοντα πλέον ρόλον νὰ διαδραματίζῃ τὸ ρωσικὸν πλοίον, ἐπίβαλλε καὶ τὴν ίδιαιτέραν παρακολούθησιν τῶν πραγμάτων τῆς νεοπαγὶούς μεγάλης Σοβιετικῆς Ναυτιλίας, καθ' οἷαν τούλαχιστον ἔκτασιν ὑποπίπουν εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν δυτικῶν παραστηρητῶν.

Ἐπιστημένονται, πράγματι, μέτρα ἀποφασιστικά διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς παραγωγικότητος τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ὑδημένην ἀπόδοσιν τῆς ἀτομικῆς διασπορούχης τῶν Ρώσων ναυτικῶν.

Δέν αποτελεί μαστικόν, ότι ή ΕΣΣΔ φιλοδοξεῖ νὰ ἔχῃ περὶ τὰ τέλη τῆς τρεχούσης δεκαετίας ἐμπορικὸν στόλον ισχυρᾶς συνα-

γωγιστικής ίκανότητος, έναντι τών παγκοσμίου έκτασεως ναυτιλιών. Είναι έπισης παγκοινίων γνωστόν, ότι ο ρωσικός στόλος είναι ο πλέον συγχρησιμόνεμος μεταξύ τών μεγαλυτέρων του κόσμου (ώς πρός τὸν μέσον όρο τῆς ήλικίας τῶν σκφῶν) και οτιδιαίς έσημειώσεις τὸν ταχύτερον ρυθμὸν ἀναπτύξεως ἀπὸ οινοδήποτε ἄλλον ἔθνικὸν στόλον, κατὰ τὰ πέντε τελευταῖς ἔτη. 'Ἐκεῖνος ὅπερ δὲν είχεν ἀποκαλυφθῆ, είναι τὰ προσφέρομενα κίνητρα τῆς καθῆς διοχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀποδόσεως τῶν πληρωμάτων, ἵνα ἡ παραγωγικότης ἀκριβῶς τοῦ στόλου αὔξηθῇ.

Βρετανική περιοδική έδημοσίευσε πρότινος συνέτευξιν τού Ράουν 'Πουργού Ναυτιλίας κ. Βικτ. Μπακάγιεφ. 'Υπερηφάνως ούτος προέβαλε τα έπιτευγματα τού έπιταξιού σχεδίου. 'Ανεφέρθη εις τα έπιτυχη όποτε λέσματα τού 1965 και είπεν ότι, αι παλαιαι μέθοδοι προσδιορισμού τών έτσισιν στόχων (έκφραζομένων εις τόννους/μίλια μεταφερόμενου φορτίου), τόσον τών δύσδιαν δοσον και τών μεμονωμένων πλοίων, έχουν καταργηθεί.

'Αντί τῶν μεθόδων τούτων ἐπιδιώκεται σῆμερον ἡ ἐπίτευξις κὲ ἐρδοῦ σις ἀπὸ τούτου ναῦλους, ὑπόλογοις μένουσις βάσει τῶν τύπων, τῶν παραδογήμενών ἀπὸ τὰ ναυτικά κράτη Δύσεως. Αἱ δύμαδες εἰς τὰς ὅποις εἰναι διηρημένοι οἱ κατὰ περιοχάς στόλοι καὶ τὰ μεμονωμένα πλοῖα, καταβάλλουν πάσαν προσπάθειαν διὰ νῦν ὑπέρβούν τὸ καθιερωθέν ὕφος κέρδους. Έὰν τοῦτο συμβῇ εἰς μίαν ποσοστιαίαν — μηδ καθοριζομένην — ἀνάλογίαν τοῖς ἔκαστον, τὸ πλεόνασμα τίθεται κατὰ μέρος διὰ τὴν παροχὴν ἐπιδομάτων (premiums) εἰς τὰ πληρώματα. Οἱ Κ. Μποκάκης ἔχαρακτήρισε τὴν ἁμοιότην αὐτὴν ως ἐπιβράχευσιν τῆς παραγωγικῆς ικανότητος τοῦ πληρώματος.

Καὶ παραπτεῖται ἀπὸ τοὺς δυτικούς σχολιαστάς: Ὡς εἶδε τῆς συμμετοχῆς τοῦ πληρώματος εἰς τὰ κέρδη, πρέπει ἵσως νόμοις μελετηθῆναι καὶ ἀπὸ τὰ ἔνθη, τῶν δοτίων τὰ πληρώματα (ὅχι δύμας καὶ οἱ Ρώσοι ναυτεργάται), ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἀπεργίας, ἐφόσον δὲν θά είναι ἰκανοποιημένα ἀπό τὰς ἀπολαυσάς των. Τὸ ἔχης λογικὸν ἀποτέλεσμα θὰ προήχθετο ἀπό την ἑφαρμογὴν παρομοίου συστήματος: Οἱ πλέον ἴκανοι καὶ προνοητικοὶ τῶν πλοιοκτητῶν, ἐκείνοι ποὺ θά απεκόμιζον τὰ μεγαλύτερα κέρδη, θά ἡδύναντο νέο προσελκύσουν ὄριστης ποιότητος πληρώματα, ἐπαυξάνοντες οὕτω ἔτι περισσότερον τὴν κερδοφόρον ἀπόδοτικότητα τῶν πλοίων των. Καὶ τὸ ἀντίθετον θὰ συνέπειν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ὀδηγός της καὶ καθιστερμένος ἐφοτλίστης, μὲ τὰς ὀλιγάτερον ἐλκυστικαὶ συνθῆκας ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων του καὶ μὲ τὰ ὀλιγάτερον, κατ' ἀκολούθιαν, ἀπόδοτικά σκάφη του, θά είλε τὰ χειρότερα πληρώματα, ἐπιταχυνομένης οὕτω τῆς ἔξοδου του ἀπὸ τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

Πρόσφατος έγκυνλιος του έδω Σοδιετικού Γραφείου Ναυλώσεων («Σόδχραχτ») προσφέρει τα άμεσου φορτώσεως ή και έγγυτέρων ήμερομηνιών διαθέσιμα ρωτικά πλοία. Παντού είναι παρόντα. Είς την "Απω' Ανατολήν, την Περσική Κόπτων, τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, τὴν Μεσόγειον, τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Βαλτικήν. Ποικίλαι αἱ χωρητικότητες, ἀπὸ σκάφῃ τῶν 1.000 - 7.000 τόν. διὰ τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἐρυθράν, 10 - 12 χιλ. τόν. εἰς τὴν "Απω' Ανατολήν, διαφόρων διαστάσεων ἀπὸ τὴν Βαλτικήν καὶ τὸ Κόντινεντ.

Αέριον ἀσφαλῶς θά είναι περισσότερα — πληθωρικά ἵσως — τὰ προσφερόμενα. Καὶ θά δέχωται τὸν χαμπλότερον ἔστω ναῦλον προκειμένου νότιοφύγουν τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξίδιον ἐπιστροφῆς εἰς τὴν βάσιν των. Τὸ ίδιαιτέρος εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον προσφερόμενα είναι πολλά. Ἀπό τάς στατιστικάς τῆς διελεύσεως τῶν Στενῶν διαπιστώνται ἡ μηδομένη ποινιτικῶν στακών ποδὲ τὴν

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL AND TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES.

LONDON E.C.3.

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

Ανατολικήν και την Κεντρικήν κυρίως Μεσόγειον. Δέν υπάρχει άμφιβολία, ότι ή συναγωνιστική των ικανότης είναι μεγάλη. Τα ιδιωτικά σκάφη τών άλλων μεσογειακών ναυτικών χωρών θα είναι άδύνατον νά κρατήσουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ρωσικῶν, τῶν οπίων η ἔκμεταλλευσις δὲν έχει πάντοτε κίνητρον τὸ κέρδος, δύον, τούλαχιστον, τὸ ύπολογίζεις οἱ ιδιώτης ἐφοπλιστής. Σὺν τῷ χρόνῳ διλγάντερα θὰ είναι τὰ ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας μεσογειακά, περισσότερα τὰ κρατικής ρωσικά, βουλγαρικά, ρουμανικά, γιουγκοσλαβικά καὶ ἀκόμη τὰ τουρκικά, τὰ αγύπτιακα —διστι οὗ καὶ τὰ τῆς ἡμικρατικῆς Ζίμ;

Καὶ τὰ ἑλληνικά; Ασφαλῶς μετά τίνα ἔτη εἰς αὐτά, τὰ γνώριμα, τὰ ιστορικά μεσογειακά υδατα, ἑλάχιστα θὰ κινούνται. Αναπόφευκτος η τοισύτη ἑξέλιξις.

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ η Φορμόζα διαθέτουν ἐμπορικούς στόλους διεθνοῦς ἀκτινοβολίας. Συναγωνίζονται τὰ ιστιωνικά σκάφη εἰς τὴν "Απο" Ανατολήν καὶ σταθερώς κερδίζουν ἔδαφος εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν.

Οἱ Ἰάπωνες ἀνήσυχοι, διότι η συναγωνιστική ικανότης τῶν πλοίων τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τῆς Φορμόζας είναι τώρα περισσότερον ἀποτελεσματική, ἀφοῦ τὸ κόστος τοῦ Ιαπωνικοῦ πλοίου ηδήθη σημαντικῶς, μετά τὴν τελευταίαν ναυτεργατικήν ὀπεργίαν.

Διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν ὀποδεικνύεται ὅτι κτήμα τῶν πτωχῶν λαῶν είναι ή θάλασσα καὶ ὅτι ὅποι προσφέρεται ἄφθονον καὶ εὐθήνον ναυτεργατικὸν δυναμικόν, ἔκει καὶ η ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις.

"Ησχολήθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας μὲ τὴν καταπλήσσουσαν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότηταν ἐνὸς φυγάδος Κινέζου τραπεζίου, τοῦ κ. Πάο. Ἐντὸς 10ετίας συνέπηξε στόλος 60 μεγάλων σκαφῶν (τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς).

"Ωρισμένας πληροφορίας παρέχουμεν κατωτέρω διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῆς Φορμόζας, τῆς όποιας κύριος παράγων είναι ὁ κ. C. Y. Tung. Διασφίζεται οὕτος ἐν τὸν στόλον 1.2 ἑκατομ. τόνων.

"Ἔχει δύναμιν 200 σκαφῶν, δύο ἑκατομ. τόν., ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ἐθνικιστικῆς Κίνας ναυτιλία. Τὰ ἀνήκοντα εἰς Κινέζους τῆς Φορμόζας σκάφη ἀνέρχονται εἰς 115. (Μία καὶ μόνη ἑταῖρα κατέχει 73 σκάφη, 880 χιλ. τόν.). Πολλὰ σκάφη είναι ξένης ἰδιοκτησίας, νηολογημένα εἰς τὴν Φορμόζαν, λόγω τῆς προσφορᾶς εὐθηνοῦν προσωπικοῦ. Ἐπὶ πλέον, σκάφη δύο ἑκατομμυρίων τόν., κινεζικῶν συμφερόντων, φέρουν τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ.

"Ἔχει δύμας η Φορμόζα ἀνεπτυγμένην γενικῶς ναυτικήν διομηχανίαν. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς κατασκεύάσσουν σκάφη μέχρι 35.000 τόννων καὶ αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν διευρύνονται διὰ τὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν μέχρις 80 χιλ. τόννων. Σημαντικὴν κίνησιν ἔχουν οἱ δύο κύριοι λιμένες τῆς νήσου, μὲ ἐξοπλισμὸν καὶ διαδικασίαν σκαφῶν μέχρις 65 χιλ. τόν. σκάφη. Τρίτος μεγάλος λιμὴν κατασκεύάσσεται.

"Ἀφονον τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν εἰς τὴν Φορμόζαν. Εἰς ἔξι χιλιάδες ύπολογίζονται οἱ ἐπί τῶν πλοίων ὑπερτεύοντες Κινέζοι ναυτικοί, οἵτινες εἰσκομίζουν συναλλαγματικά 7.5 ἑκατομ. δολ. ἐτησίως ἀπὸ τὴν μισθοδοσίαν τῶν.

"Καὶ αἱ ἐπιδιώξεις τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς Φορμόζας: Νὰ ἔξυπητήσουν διὰ τῶν ἔθνικῶν πλοίων τῶν τὰς μεταφορὰς τῆς ἀναπτυσσομένης οἰκονομίας τῆς νήσου, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ νὰ κατακτήσουν θέσιν προέχουσαν εἰς τὰ υδατα τῆς "Απο" Ανατολῆς. Τὰ τελευταῖα δελτία ναυλώσεων τῆς περιοχῆς τοῦ Β. Ειρηνικοῦ, τῆς Ιαπωνίας καὶ τῆς Αύστραλίας ἐμφανίζουν ηδημένην τὴν συμμετοχὴν τοῦ στόλου τῆς Ἐθνικιστικῆς Κίνας εἰς τὰς ἔκει μεταφοράς.

"Τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ η Φορμόζα είναι οἱ ἀνατέλλοντες ισχυρᾶς ἀκτινοβολίας, ἀστέ-

ρες εἰς τὸ ναυτιλιακὸν στερέωμα. Οἱ στόλοι τῶν ἀποδείνουν, σὺν τῷ χρόνῳ, ἐπικίνδυνοι ἀνταγωνιστούνται. Καθημερινῶν ἀγοράζονται πλοίοι διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς "Απο" Ανατολῆς.

ΤΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,,

"Ανακριθεῖς μᾶς παρεσχέθησαν πληροφορίαι, ἐν σχέσει μὲ τὸ κόστος κατασκευῆς τοῦ γερμανικοῦ λιμπερτοῦ. Σπεύδομεν νὰ ἐπανορθώσουμεν τὴν ἀνακρίθειαν.

Τὸ ἐκπονθὲν ἀπὸ τὸ γερμανικὰ ναυπηγεῖα σχέδιον, ἀναφέρεται εἰς σκάφος ὁρθόδοξον τράμπ, 14.250 τ. d.w., 730.000 κ.π. διὰ σιτηρά, μῆκους δλικοῦ 457 π., ἐμφόρτου δυθίσματος 29 π., ταχύτητος 15,25 μ., κατὰ τὰς δοκιμάς, μὲ μηχανήν δηζελ MAN 7.200 ἵππων καὶ μὲ πλήρη τὰ μέσα φορτεκφορτώσεως. Ἡ τελικὴ τιμὴ θέλει ἔξαρτηθῆναι ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων ποὺ θὰ παραγγελθοῦν. Δι' ἓνα ἱκανότον, πάντως, δὲν θὰ είναι κατωτέρα τὸν 11.550.000 μάρκων (περὶ τὸ ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας). "Εγαρξίς κατασκευῆς προβλέπεται περὶ τὸ τέλος τοῦ 1967. Πληρωμή: 20% κατ' ἑλάχιστον τοῖς μετρητοῖς. 80% πτίστωσις, ἐκ τῶν ὅποιων 40 - 50% ἀνευ τραπεζικῆς ἔγγυησεως, μὲ ἔγγραφὴν πρώτης ὑποθήκης καὶ 30 - 40% ἀνεντιοῦ ἔγγυησεως. Τόκος 7%. Πλέον ἐνὸς προσθέτου ἀσφαλίστρου ἐπὶ τὸ κινδύνου τῆς ἔγγαγωγῆς (exposure risk) διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς πιστώσεως τῶν 30 - 40%.

Καταφαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ὅτι παντελῶς ἀσύμφορος είναι η προσφορὰ τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων. Οἱ Ἰάπωνες ὑπερέχουν τόσον διὰ τὸ «freedom ship» τῆς Ιστικαβατίκια - Χαρίμα, δύον καὶ διὰ τὸ μεγαλύτερον σκάφος τῆς Νίππου Κοκάν. Μετ' αὐτοὺς πλέον συμφέρουσα ἀπὸ πάσης ἀπόφεως, η προσφορά τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων.

* * *

"Αλλὰ καὶ διὰ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Γερμανίαν ἄλλου τύπου σκαφῶν (μπάλκ κάρριερς), ἡ χρηματοδότησις δὲν είναι περισσότερον συμφέρουσα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παρεχομένας πιστωτικὰς διευκολύνσεις —ἀνεξαρτήτως κόστους ναυπηγικοῦ— εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν. Οἱ βασικοὶ όροι, οἱ προβαλλόμενοι ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς γερμανικὰς Τραπέζας, διὰ τὴν χρηματοδότησιν ναυπηγήσεων, ἔχουν ως ἔξης: 80% τῆς ἀξίας τοῦ νεοτύκου πλοίου, ἐκ τῶν δοτίων τά 50 %, χωρὶς πρόσθετον τινὰ ἔγγυησιν— καλύπτονται διὰ τῆς πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ

τοῦ ναυπηγουμένου σκάφους— καὶ 30% ἔνονται τραπεζικῆς ἔγγυησεως, ἡσφαλισμένης ἀπὸ τὴν γερμανικὴν ὄργανωσιν ἀσφαλίσεως τῶν ἔγγαγωγῶν· Ἐρμῆς». Τόκος 7% καὶ πρόσθετος 2% διὰ τὸ 30% τοῦ δασείου, τοῦ ἡσφαλισμένου ἀπὸ τὴν «Ἐρμῆς».

Καὶ ἔξητήθησαν £ 1.250.000 διὰ μπάλκ κάρριερ 24.000 τόν. (δεύτερον ὄψιόν), μὲ παράδοσιν τέλος 1968, ἥρχας 1969.

"Υποδεικνύεται εἰς τὰς προσφορᾶς, ὅτι δυνατὸν διὰ διαπραγματεύσεων νὰ περιορισθοῦν πως αἱ πράγματι μεγαλύτεραι ἐπιβαρύνσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κρατοῦντα εἰς τὰς πιστοδοτήσεις τῶν ἀγγλικῶν καὶ Ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων.

ΣΥΚΟΦΑΝΤΟΥΝ...

Τὴν χθαμαλήν συκοφαντίαν ἔξεπέλυσαν οἱ κεντροφριαστεροὶ καὶ κατὰ τοῦ Ναυάρχου κ. Σταύρου. Ἐπειράθησαν διὰ τοῦ γνωστοῦ μας βουλευτοῦ Κεφαλληνοῦ, νὰ σπιλώσουν τὴν ὑπόληψιν τοῦ ἐπιλέκτου ἀξιωματούχου. Γνωστοὶ οἱ ὑποδολεῖς καὶ διαφανεῖς οἱ σκοποί των.

Τὴν αὐτὴν μέθοδον ἀκολουθοῦν, τὴν δόσιαν μετεχειρίσθησαν κατὰ παντὸς ὑψηλὰ ισταμένου εἰς τὴν κρατικὴν ιεραρχίαν ἀξιωματούχου —περίπτωσις καὶ στρατηγοῦ Σπανιδάκη— μὲ σκοπὸν νὰ κλονίσουν τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὸ Κράτος καὶ τὸ καταστήσουν εὐδώλωτον ἀπὸ τοὺς ἔκθεμελιωτάς τῆς καθηστηκούσας τάξεων.

"Εκ τοῦ ἀσφαλοῦ, βεβαίως, ἐπιτελοῦν οἱ συκοφάντες τὸ ἀνίερον ἔργον των. Δὲν στέργουν νὰ παραιτηθοῦν τῆς δουλευτικῆς ἀσύλιας, ἵνα ἡ Δικαιοσύνη ὑποφανθῇ ἐπὶ τῶν καταγγελιῶν των.

"Εσπευσε, πάντως, ὁ κ. "Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀπονήσῃ εἰς τὴν ἔρωτον. "Αποκαθίσταται πλήρως ἡ ἀλήθεια. "Αποκαλύπτεται ἡ συκοφαντία.

"Η ἀπάντησις τοῦ κ. Μαυριδόγλου, ἔχει ως κάτωθι:

Εἰς ἀπάντησιν τῆς ἀνωτέρω ἔρωτος, σχετικῶς μὲ τὸν Ναυάρχον Ν. Σταύροδην Ἀ.Σ. καὶ Γενικὸν Διευθυντὴν Γ.Ε.Ν., γνωρίζομεν τὰ ἔξης:

1. Είναι ἀνακριθέστατον διὰ κατὰ τοῦ ὡς ἀνώτατηκοῦ ἀκριβειοῦ δικογραφίαι εἰς τὸ Ναυτιλικόν. Ως δύνατος νὰ δεδικωθῆται καὶ παρὰ τὸ Βασιλικὸν Ἐπιτρόπου, οὐδεμία ὑπόθεσης ἔκφρασει κατὰ τοῦ ἐν λόγῳ ἀξιωματού.

2. Είναι ἀνακριθέστατον ἐπίσης διὰ δ. κ. Σταύροδην παρεμπέσεων ἀλλούς δμοιοδημάτων

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΖΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

Telex "SIPCO" No 02 13445

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ION BENIEPHERS Τηλέφ. 51 95 90
J. OLDENDORF (GERMAN) a. o. 22 60 04

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

28 Bremen, Herdentorwallstr. 93, Teleph. 32 05 11, Telex 02 44389

297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 61, Telex 02 7804

294 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, Teleph. 2 64 04, Telex 02 5327

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

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

του διάκ νά προσκυνή κατ δι: πρός τούτο οφθαλμο
μέχρις ἀπιστεύων συναλλαγῶν».

Ο Ναύπλιος Σταυροπόλεως πρό της προσχωγής του, υπήρχετον ως άναπτληρωτής Γενικού Διευθυντηρίου, ήτοι αρχικά διετεώς των συναδέλφων του Πλοιαρίου, πρώτος εἰς τὴν Ἰεράρχειαν, ἀρχηγὸς τῆς τάξεως του καὶ ἐκέπτετο τυπικὰ καὶ οὐδικοτικὰ προσόντα ἀνώτερα τῶν λοιπῶν ὑπὸ κρίσις πλοιαρίουν. Οὐδεμία συνεπδία ἀνάγκη, δηλογούση συναλλαγῆς μὲ συναδέλφους του. “Οτις ἔκριθη ἀπὸ τὴν Κοινότηταν σκόπτωμος ἢ ἀλλαγὴ τῆς τότε ἡγεσίας Λ.Σ. ἐπελέγη οὗτος ὃς ὁ πλέον ἐνδεδειγμένος λόγῳ τῶν προσόντων αὐτοῦ καὶ τῆς παγκοινίους ἀνεγνωρισμένης ὑπήρξεν πολὺ καὶ θεμιτοῦ διεργάσθως του.

πιάσκη και ευτικής φρεσκάσεων.
Η έκπληξη αύτού δώς "Αρχηγού Λ.Σ. έπεισε ρα-
τήν δμόσιων έπιδειξιματίαν διλογίην της
κοινής γνώμης και της ναυτικῆς οίκογνεων,
άνεξαρτήτως πολιτικών τοποθεσιών.

3. «Οοσ χροφ τά εκτιθέμενα περί χρόνου παραμονής ἐν τῷ δεκάρι τοῦ Ναυάρχου καὶ περί δευτέρας θέσεως ναυάρχου ὁ λόγῳ ἀξιοματικὸς ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, ἀλλὰ καὶ μετά τὴν προσκυνήσην τοῦ, ἔγγραφα καὶ προφορικῶς ὑποτεγμένει τὴν μείσων τοῦ χρόνου παραμονῆς εἰς τὸ δεκάρι τοῦτον καὶ δημιουργούμενής ἡ κόμη δευτέρας θέσεως Ναυάρχου ἐν τῷ Σώματι. Καὶ τοῦτο πρὸς τὸν σκοπὸν καλυτέρας διαχρόνεως καὶ ἴκνωσιστεως, ἵσσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ ἀντοτέρων λιμενικῶν στελεχών. Αἱ ἀπόψεις ὅμως ἀστικαὶ εἶναι καθαρῶς προσωπικαὶ καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐδύν τυμοῦ τὸν ἀξιοματικὸν τοῦτον, οὐδὲμιδώς δεσμεύουσαν τὴν Κυβέρνησιν, μόνην ἀρμάδαν νά κρινή τὸν χρόνον παραμονῆς ἐν τῇ ἡγεσίᾳ τοῦ ὡς ἀπὸ ἀξιοματικοῦ, ὃς καὶ ἐπὶ τῷ προσώπῳ τὰ ὄποια οὐ τὸν διαδεχθεῖσαν ἐν κατερφ.

4. Ως πόρς τὴν κατηγορίαν περὶ δῆθεν ἐπιδειγμάτων δεῖλας τοῦ περὶ οὐ πρόκειται: ἀξιωματικοῦ κατὰ τὴν διαρρήγην του ἐκ Κρήτης πόρος Μέσουν "Ανατολήν, κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς κατοχῆς πρὸ Ζεύσιν, οὐδὲν παρόμοιον στολήσιον ὑπάρχει εἰς τὸν ὑπερασιακὸν ἀτομικὸν φάσειλον τοῦ ἀνωτέρου, οὗτος πειθαρχικὸς ἔλεγχος ἡσικήν ποτὲ κατ'" αὐτοῖς διὰ παρομοίαν αἰτίαν. Οὗτος τέλος ἀναφορά της ἡπεδίληνην εἰς τὸ "Πειθαρχεῖον" Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρ' οἰστρούμητος διὰ παρόμοιον θέμα καθ' ὅλην τὴν διαστολήν της εἰκόνα πεντετελίαν.

Απαντάντες εἰς τὸν φάνελλον τοῦ Ναυάργου Στρατοπολῆι ὑπάρχει πληθύρα τυμητικῶν δια-

κρίσεων, δι' ἐπιδειχθὲν δὲν' αὐτοῖς Θάρρος, εὐ-
φυγίαν καὶ αὐτοθυσίαν, κατὰ τὴν ἔκταξιν τῶν
κοινωνῶν του, καθὸ ζῆγαν διάρκειαν τῆς
μακρᾶς ὑπεραιρέσεως του. Εἰδικότερον δέοντος ἀφο-
ρῆ τὴν περίσσουν τῆς εκτοχῆς, διά Νάυαρχος
Σταυροῦ οὖσας τιμηθῆναι πολεμικοῦ Σταυροῦ,
ἀπομενόντας εἰς αὐτὸν κατόπιν προτάσ-
σον τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτατάσσον Ναυτικοῦ, καὶ
διά Αντάταρος Βρετανικοῦ Παραστήμου, δι'
ενεργείας αὐτοῦ κατὰ τοῦ ἔχθροῦ, μὲν κίνδυνον
τῆς ζωῆς του. Τέλος δὲ ἀγνοιατικὸς σῆρος, με-
σούσης τῆς εκτοχῆς διέψυχον διὰ πλοιαρίου εἰς
Μέσαν Ἀνταρκτικῶν ὑπὸ βροχαιτικῆς συνθήκης.

μεσογείου Αιγαίου και της Ερυθράς θάλασσας.
5. Κατ' αὐτὸν τὸ μόνον ἀμφιτρυπα τοῦ Ναυάρχου Στρατοπολῆ ἐπομένει: τὸ δὲ εἰς ἐκδήλωσιν εὐγνωμοσύνης, ὁμοτάξιν τῷ κείμενῳ τοῦ Ὑπουργοῦ του, κατὰ τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς προσγυγῆς του. 'Ισως ἡ πρᾶξης αὕτη να ὑπάρξειν ὑπερβολική—ἄν καὶ εὔρεσται πάντοτε ἔντος τῶν ἐλληνικῶν ἔθνων— εἶναι δημος πάντως προτιμητέος ἀπὸ τῶν ἄγχριστῶν ποὺ ἐπικρατεῖσαν συνήθως εἰς πολλὰς παρομοίας περιπτώσεις. 'Πηδήρες πρόσημοι: αὐδηρόμοτος καὶ ἀγνοητοῦ ἐκδήλωσις ἀνθρώπου μὲ σικογενεῖςκην ἀνατροφὴν καὶ γρατιανικὴς ἀρχής.

Ἐπειδὴ δῆμος γίνεται λόγος περὶ δουλικότητος, οᾶς πληροφοροῦμεν ὅτι δὲ Ναύπλιος Στρατιώτες διεκρίνεται πάντοτε ἀπὸ τοῦ θέρρος τῆς γνώμης του καὶ ἀπὸ τῆς παρορθίαν μετ' οὗ δε ποστηρίζει τὰς ὑπερβολικάς του ἀπόψεις.

Μετά τὰς ὡς ἄνω ἐπηγήσεις δὲν ἀπορρύπτομεν τὴν λόπην μας διότι: οὐλοὶ ἀδίκως καὶ ἀδικοιλογήτως κατεβαλήσῃ προσπάθεια μειώσεως ἁξιωμάτου κατὰ πάντα ίψικοῦ, ἀξίου καὶ ικανού, ὃ ὅποιος τιμῆ τὸ Ἀπορευτόν· Ἑμετερίδης Ναυτικίκες, τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ τὴν Πολεοτείχη.

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΟΝΑ!

Μάς γράφει ἀπὸ τὴν Σύρον ὁ κ. Ἐπαμ.
Πετράκης, ναυτικὸς πράκτωρ, διὰ νὰ διατυ-
πώσῃ τὰς παρατηρήσεις του ἐπὶ τῶν ὄσων
εἰς τὸ τεύχος τῆς Ἰησοῦ 'Ιουλίου ἐγράψαμεν
διὰ τὰ πρὸς τὰς Κυκλαδῖς δρομολόγια τοῦ
'Απόλλωνος' τῆς ἑταῖρίας Νομικοῦ. Τὸ υ-
περβολικὸν τῶν ἐπιτκρίσεων τοῦ ἐπιστολο-
γράφου μᾶς ἔπιτρέπει τὸ συμπέρασμα, ὅτι
ἡ ἴδιοτέλεια ἵσως νὲ ἔχῃ κάποιαν ἐπίδρασιν
εἰς τὰς σκέψεις του. Γράφει, μεταξὺ ἄλλων:
«Οὐδέποτε ἀμφισσῆτε τὴν ἐν γένει ὁργάνωσιν

τῆς ἐν λόγῳ ἔταιρίας (τοῦ κ. Νομικοῦ). 'Αλλὰ τὰ γεγονότα αὐτά, δὲν είναι δινάτον νὰ ἐπηρεάσουν τὴν τουριστικήν κίνησιν, καθ' ὃν τρόπον διατυπωνίζετε εἰς τὸ σχόλιόν σου. 'Εφ' ὅσον ὁ κ. Νομικός δὲν ἔχει ώς κίνητρον τὸ κέρδος, διστί δὲν διατηρεῖ τὰ δρομολόγια του και κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, ἀλλὰ ἀφίνει τοὺς σκυλοπίνια τους διατηρούσεις Κυκλαδίτας, σταν εις καιρικά συνθήκαις ἀπαίτουν ἀκριβῶς τὴν ὑπαρξίαν πλοίων ώς τὸ *'Ληπτό'* και τὸ *'Απόλλων'*; 'Μὲ τὸ φέρρυ - μπώτ *'Μεγαλόχαρη'*, ή οι-

κονομία της Σύρου έκανε ένα δήμα πρὸς τὰ
έμπτρὸς καὶ μὲ τὸ «Απόλλων» τρία δήματα
πισσοῦ.

»Μάλιστα. Τὸ πλοῖον αὐτὸ τὸ πολιτισμένον, τὸ ἀνετον, τὸ γρήγορον, καταστρέφει τὴν οἰκονόμιαν τῆς Σύρου, λόγω τοῦ ἀκαταλλόλου τῆς ὥρας ὑψίεως, ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ὅλιγολέπτου παραμονῆς εἰς τὸν λιμένα».

Παραλογίζεται ό ύπειστολογυράφος μας. Θὰ τοῦ ἀπαντήσωμεν, πάντως, ἵσως διότι καὶ τινες ἄλλοι νὰ συμμερίζωνται τὰ γρα- φόμενά του.

Πληροφορούμεν, λοιπόν, τὸν κ. Πετράκην, χωρίς, βεβαίως, νὰ γνωρίζωμεν ἂν ή πληροφορία μας θὰ τὸν εὐχαριστήσῃ, στὶς τὰς «Λητώ» καὶ «Ἀπόλλων» θὰ σενεχίσουν ἐκ

περιτροπής τα δρομολόγια των και κατά τον χειμώνα, έστω και ζημιούμενα. Τα «σαράβαλα» θα άναγκασθων γάλ απουσιαρίδων.

Προκαλεί, δημάρ, την κατάπληξιν κάθε όρθοφρονούντος ή παρεστήρησης, ότι η διά του «Απόλλωνος» ἄνετος, ταχεία ἐπικοινωνία της Σύρου μὲ τὸ Κέντρον καταστρέφει τὴν οἰκονομία της. Τὸ ἀντίθετον θὰ συμβῇ. Ή Σύρος θὰ γνωρίσῃ κίνησιν ἐπισκεπτῶν μεγάλους κερδοφόρους.

γαλούν, κερδοφόρον.

Ακατάλληλος, ισχυρίζεται ό ψητιστολογράφος μας, είναι ή ώρα της αφίξεως καὶ ἀναχωρήσεως. Πώς ἄλλως φαντάζεται ὅ ναυτικός, σημειώτεον, πράκτωρ κ. Πετράκης τὴν ἐκτέλεσιν μᾶς ὑπέτρεψείας γρυμῆς; Μὲ εἴκοσι μίλια τρέχει τὸ «Ἀπόλλων». Ἀναχωρεῖ ἔτοι τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὴν 9ην πρωινήν, ἐνώριτερον δὲν είναι δυνατόν, διότι οἱ ἐπιβάται εἰς Ἑλλάς ἀναχωροῦνται νὰ ζεκινούν ἀπὸ τὰ σπίτια των τὴν δην πρωινήν. 'Αλλ' οὔτε καὶ ἀργότερον τῆς 9ης, ἀφοῦ πρέπει τὸ «Ἀπόλλων» αὐθημερὸν νὰ ἐπιστρέψῃ πρὸ τοῦ μεσονυκτίου εἰς Πειραιά. 'Ο Ήλεκτρικὸς καὶ τὰ λεωφορεῖα δὲν συνεχίζουν μετά τοῦ μεσονυκτίου τὰ δρομολόγιά των. Ή ταλαιπωρία τῶν πολιῶν —έκτοντάδων— ἐπιβιστῶν, θὰ ἡτο μεγάλη καὶ δαπανηρά. Οὔτε τὰ ταξὶ θὰ ἐπήρκουν διὰ νὰ τοὺς ἔξυπηρτεσσίουν. Αὐτός καὶ ὁ λόγος τῆς δροσεῖται παραμονῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Πώς ἄλλως νὰ ἐκτελεσθῇ αὐτὸ τὸ ἔξπρες δρομολόγιον; Δὲν δικαιολογούνται αἱ καθυστερήσεις. 'Αν ἐπρόκειτο νὰ παραμεινῇ τὸ σκάφος ἐπὶ διώρου εἰς τὴν Σύρον, χάριν τῶν ἐστιατορίων καὶ τῶν παλητῶν λουκουμίων, θὰ ἔπρεπε νὰ περικοπῇ ἡ προσέγγιστις τῆς Νάξου. Καὶ ή περικοπῇ αὐτὴ είναι παντελῶς ἀσύμφορος δι'. Ἐνα σκάφος τόσον δαπανηρόν, ὅπας τὸ «Ἀπόλλων». Νὰ στερηθούν οἱ Νάξιοι τῆς ταχείας γρυμῆς διότι τὸ δέλουν οἱ ἐστιατόρες τῆς Σύρου; Θὰ ἥσαν, μήπως, εὐχαριστήσουν οἱ δυσφορούντες, νὰ μὴ προσεγγίζῃ τὸ «Ἀπόλλων» εἰς τὴν Σύρον; 'Εκεὶ καταλήγουν αἱ περὶ καταστροφῆς τῆς οἰκονομίας τῆς νήσου ἀχαρακτήριστοι ἐπικώνιτες.

κρίσεις.
Παροράται τό γεγονός — τό άσφαλτες καθ' ήμάς — διτί σύν τῷ χρόνῳ χιλιάδες 'Αθηναίων καὶ ξένων θά επισκέπτωνται τὸν Σύρουν, διότι θὰ προσφέρεται ἀνετον τὸ συγκοινωνιακὸν ἄγαθόν. Καὶ οἱ ἐπισκέπται αὐτοὶ — οἱ χιλιάδες κατὰ τὴν θερινὴν περιόδον — θὰ ἀντισταθμίζουν πλήρως τὰς πιθανὰς ζημιάς τῶν ἑστιατορίων — περὶ αὐτῶν κυρίως πρόκειται — διότι οἱ ἐπαρχαίες ἐπιβάται τοῦ «Ἀπόλλωνος», δὲν θὰ παρατείνουν ἐπιχρόνια ἔπιπτα τὰς εἰς Σύρουν παροικών τῶν.

Στενώταται προσθέτουν οι έλαχίστοι, πι-
στεύομεν, έπικρίνοντες Συριανοί την ύπόθε-
σιγή της συγκοινωνίας της γήσου των μὲ τὸ



IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTHMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P. O. B. 188
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan,
Nigeria, Congo, South Africa

τὸ ἀποκρύψωμεν; — τὴν ἀπάτην ἀπὸ μέρους ἐπιτηδείων τινῶν, καθιστᾶ ὁδύνατον τὴν ἑ- νότητα τῆς προσπαθείας διὰ τὴν καλὴν κα- τάρτισιν τῶν πληρωμάτων.

Καὶ ἀφοῦ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἐκρί- θη ὡς τὸ ἀκριδιώτερον διὰ τὴν διοίκησιν τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν καὶ τὴν ἀπο- νομὴν τῶν πτυχῶν καὶ τῶν διπλωμάτων, διοτί νὰ τοῦ ἀρνήται ἡ Πολιτεία τὸ δικαίω- μα τῆς ἐποπτείας τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, γυμνασίων κλπ.;

Προϋποτίθεται, δεδαίως, ἡ εἰδίκευσις τῆς ἔφορευσης ἀρχῆς. Αὐτὴ δ' ἀκριδῶς κείται μὲ τὸ μέρος τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ὅ- περ γνωρίζει, ζῆ καὶ θεραπεύει τὰς ιδιοτύ- πους ἀνάγκας τῶν ναυτιλομένων καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς των καταρτίσεως. Εἶναι, ἄλ- λως τε, γεγονός, ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον Παιδεί- ας ἐλαχίστην καταδάλλει προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Τὸ σημαντικότε- ρον τμῆμα αὐτῆς ἀπασχολεῖ κατὰ κύριον ἔρ- γον τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας.

Αὐτὰ καὶ ὅλα ἡσαν τὰ πρὸ τριμήνου προ- βληθέντα ἀπὸ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας ἐπιχειρήστα πρὸς τὸν κ. Πρόε- δρον τῆς Κυβερνήσεως, στοις καὶ προθύμως παρέσχε τὴν συγκατάθεσίν του διὰ τὴν ὑπα- γωγὴν τῆς ἐν γένει Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως ὑπὲ τὴν ἐνιαίαν ἐποπτείαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καὶ ἔρωτῶμεν: Ποῦ νὰ εὑρίσκεται τὸ σχε-

τικὸν νομοσχέδιον; Δὲν ἡσαν ἀρκετοὶ οἱ τρεῖς (3) μῆνες διὰ νὰ φάσουν μέχρι τῆς Βουλῆς τρεῖς —ὅλες - ὅλες— διατάξεις, που περιέχει τὸ ὄσχετον μὲ τὰς κομματικὰς ὑπο- θέσεις νομοθέτημα;

Πρὸς τὸν κ. Μαυριδόγλου τὸ ἔρώτημα, ἃν καὶ εἰμεθα δέδαιοι, ὅτι δὲν θὰ τύχωμεν ἀπαν- τήσεως.

ΤΟ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Μία εἰδησις, ποὺ πρέπει νὰ ἐνδιαφέρῃ καὶ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ἐπιβατη- γῶν σκαφῶν: Τὸ προσεκὲς φθινόπωρον ἀ- ποσύρεται τῆς γραμμῆς του τὸ 36.982 τόν. γκρός ὀλλανδικὸν ὑπερωκεάνιον «Νιού» Ἀμ- στερτόρα», ἵνα ὑποστῇ τὰς ἀναγκαίας με- τασκευάς καὶ πιστῶς προσαρμοσθῇ πρὸς τοὺς ἀμερικανικούς κανονισμούς ἀσφαλείας κατὰ τὸ πυρός.

Ἄπὸ τὴν πλοιοκτήτην ἐταιρίαν ἀντι- μετωπίζεται ἡ περίπτωσις τῆς ἀπαγορεύ- σεως εἰς τὸ 28ετοῦς ἥλικις ὑπερωκεάνιον νὰ παραλάβῃ Ἀμερικανούς ἐπιβάτας τόσον εἰς τὴν τακτικὴν του γραμμῆν, δσον καὶ εἰς κρουουζέρας. Διεπιστώθη, πράγματι, διτί μία ἐπιθεώρησις τῆς Ἀκτοφύλακης θὰ ἀπε- κάλυπτε πολλὰ ἔλλειψεις εἰς τὰ μέσα προ- στασίας κατὰ τὴν πυρκαϊά. Προνοητικό- τατοι οἱ 'Ολλανδοὶ ἀντιμετωπίζουν τὸ ἔγερ- θὲν πρόβλημα εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Δὲν θὰ παρέλθῃ χρόνος πολὺς, μετὰ διε-

τίαν περίου, ποὺ ὅλα τὰ κράτη θὰ δύ- νανται νὰ ἀπαγορεύουν εἰς πλοῖοι μὴ ἔχοντα ἐνσωματώσει τοὺς κανονισμούς τῆς διε- θνούς συμβάσεως τοῦ 1948 τὴν παραλαβὴν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν λιμένων των. Οἱ Ἀμερι- κανοὶ προτρέχουν. 'Ετοιμάζουν ἡδη τὴν σχε- τικὴν νομοθεσίαν.

Διερωτώμεθα ποὺ καὶ πῶς θὰ σταθῇ τὸ Ἑλληνικὸν ἐπιβατήγον, κατόπιν τῶν ἀπαγο- ρεύσεων. 'Εξ ὅσων ἔχομεν πληροφοριῶν ἡ 'Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων Ινστιτού- ησεων ἡδη εἰς τοὺς ἔφοπλιστὰς τὰς προβλέ- ψεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν ἔγ- καιρον πρὸς αὐτὰς συμμόρφωσιν. Πολὺ ἀμφι- βολομεν ἡδη θὰ θελήσουν νὰ ἀκολύθησουν ἔν τινι μέτρῳ τὸ ὀλλανδικὸν παραδίγμα. "Ηρχισαν, μάλιστα, τινές νὰ διμιούν περὶ σιωπῆρας ἀνοχῆς τῶν Ιταλικῶν ἀρχῶν, μὴ ενδιαφερομένων, ως λέγουν, διὰ τὴν ἔφαρμο- γὴν τῆς Συμβάσεως. Αὐταπατῶνται...

ΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ 551

'Ανεκινήθη ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. ἡζημα ἀνα- προσαρμογῆς τῶν ἀποζημιώσεων τοῦ νό- μου 551. τοῦ ποσοῦ δηλαδή, τὸ ὅποιον κα- ταβάλλεται εἰς τοὺς ναυτικούς, λόγῳ ἀτ- χήματος, λαβόντος χώραν κατὰ τὴν ἔκτε- λεσιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας των.

Τὰ σημειωνὰ ἐπίπεδα ἀποζημιώσεων ἔ- χουν καθορίσθη ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1957 — ἡτοὶ πρὸ ἐννέα ἔτῶν — μὲ κατώτατον ὄριον τὸ ποσὸν τῶν 20.000 δραχμῶν καὶ ἀνώτα- τον τῶν 30.000 δραχμῶν. Τοῦ τελευταίου τούτου ἡ Π.Ν.Ο. ζητεῖ τὴν ἀναπροσαρμογὴν καὶ τὴν ἐπαναφορὰν ὡς ἀνωτάτου ὄριου τοῦ ποσοῦ τῶν δρχ. 110.000, ως τούτο ἵσχε προπολεμικῶς ἀπὸ τοῦ 1930.

Βασαίως ἡ καταβάλλομένη ἀποζημίωσις δὲν περιορίζεται ἐντὸς τῶν δύο τούτων ὄ- ρίων. Εἰς περίπτωσιν λ.χ. θανάτου ναυτι- κοῦ, ἀμειβομένου διοικητοῦ συνολικῶν 50 λιρῶν μηνιαίως — εἰς ταύτας περιλαμ- βάνονται ὁ πράγματι καταβάλλομενος μι- σθός, τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφοδοσίας, αἱ ὑ- περωρίαι καὶ λοιπαὶ πάγιαι μηνιαίαι κα- ταβολαί — τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως τῶν 30.000 δραχ. προσαυξάνεται διὰ τοῦ 25% τῶν ἀποδοχῶν μιᾶς πενταετίας, ἡτοὶ μὲ δραχμὰς 63.000. Η ἀποζημιώσις τελικῶς συμποσούται εἰς 93.000 δραχμάς.

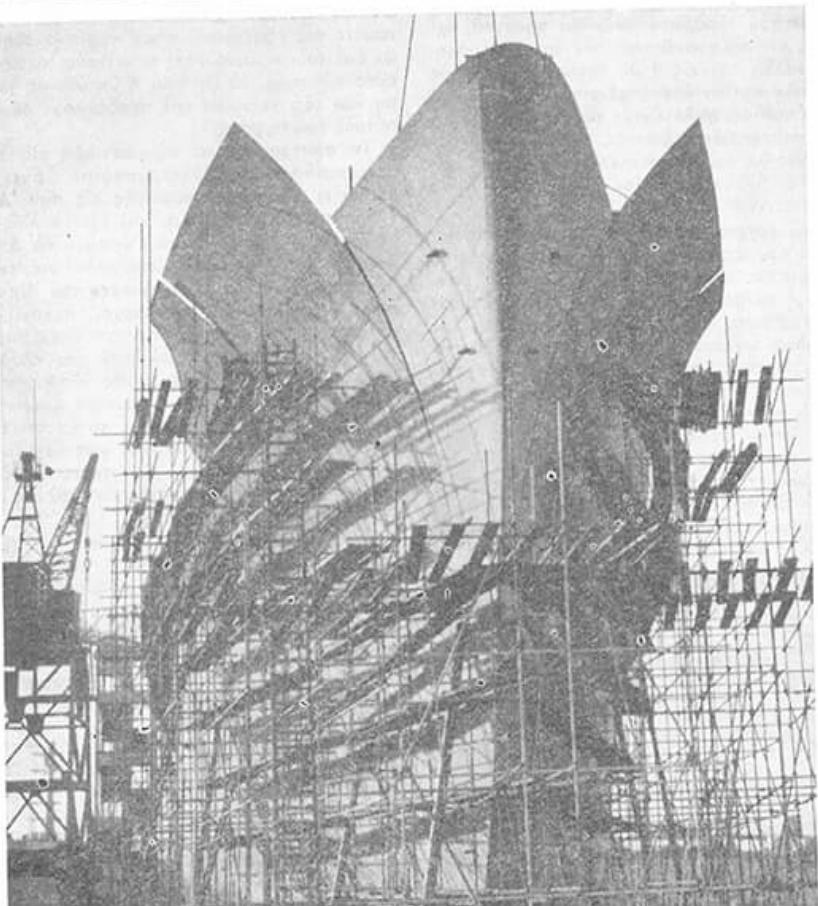
Τὸ αὔτημα πάντως τῆς Π.Ν.Ο. δὲν είναι ἀδύσιμον, δεδομένου ὅτι ἀπὸ τοῦ 1957 μέ- χρι σήμερον ἐπήλθε σοβαρὰ αὐξησησ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς. Μία ἀναπροσαρμογὴ τῶν κατωτάτων καὶ ἀνωτάτων ὄριων δὲν ἀντε- δίκυνται καὶ δὲν νομίζομεν ὅτι οἱ ἐφοπλι- σταὶ δὲν θὰ ἔστεργον εἰς αὐτήν, χωρίς, δε- δαίως, νὰ παροράται τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἀπὸ τοῦ 1957 πραγματικῶς καταβάλλομε- νοι μισθοὶ ἔχουν αὐξηθῆ κατὰ 35%, εἰς πολ- λάς δὲ περιπτώσεις είναι κατὰ 100% ἀνώ- τεροι.

ΥΠΟ ΤΟ ΚΟΜΜΑΤΙΚΟΝ ΠΡΙΣΜΑ

Τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ Προέδρου καὶ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. φέρεται ἐπιδιώ- κουσα ἡ Κυβέρνησις. "Αν τελικῶς ψηφίσθη τὸ Ν. Διάταγμα περὶ Γενικῶν Διευθυντῶν, διευκολύνεται ἡ τοποθέτησις εἰς τὰς δύο και- ρίας αὐτὰς θέσεις τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος προσώπων φίλων προσκειμένων πρὸς κυβερνη- τικούς παράγοντας. "Ηδη εἰς τοὺς προθα- λάμους τῶν ἀρμόδιων 'Υπουργείων ἀναφέ- ρονται καὶ οἱ μηνσῆτρες.

Καὶ ἂν πιστεύσωμεν τὰ διαδιδόμενα, πρό- κειται καὶ πάλιν τὸ αὐτὸ σφάλμα τῶν προ- γουμένων κυβερνήσεων νὰ διστρέψῃ καὶ ἡ παρούσα. Τὸ κομματικὸν κριτήριον θέλει προηγηθῆ της ἐπιλογῆς. Θὰ μᾶς ἔγκειταιστή- σουν καὶ πάλιν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ λιμέ- νος πρόσωπα ἀπίθανα, σάσχετα μὲ τὴν ζωήν του, ἀγνοούντα παντελῶς τὰ προβλήματα αὐτοῦ. Κομματικὴ συνάρτησι θὰ διορισθούν καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ κομματος ἀδιστά- κτως θὰ ἔμπτητηθεύουν.

Καὶ μᾶς ἔδίσεις πολλὰ ἡ τακτικὴ αὐτὴ τῶν ἐκάστων κυβερνήσεων. "Ἐπαθε πολλὰ ὁ λιμὴν — δῆθεν αὐτονόμως διοικούμενος,



'SHIPBUILDING' IS SO MUCH MORE THAN JUST BUILDING SHIPS...

'Shipbuilding' is not only exploiting every bit of skill, experience and equipment; not only keeping pace with (and often ahead of) technology; not only meeting numerous demands. 'Shipbuilding' is greatly a matter of putting into every ship that personal touch that reflects the professional pride of the builders...at least, that's what we at Wilton-Fijenoord's believe, and successfully so!

Not only do we build top-quality ships, we build ships with 'character'...ships that proudly bear the W.F. trade mark, for many years.

WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND



SHIPBUILDING / REPAIRS OF SHIPS AND MARINE ENGINES

Πληρώνει τὰ δαρύτατα σφάλματα τῶν οὐτών διοριζόμενών Προέδρων καὶ Γεν. Διευθυντῶν. Δὲν ἀναζητοῦσαί οἱ ἱκανήτεροι, οἱ κατὰ κοινὴν συνείδησιν ἐνδειγμένοι.

Ἄλλα καὶ ὅταν τινὲς τῶν ἐπιλεγομένων θελήσουν νὰ ἑκτελέσουν τὸ πρὸς τὸν λιμένα καθῆκον τῶν, δὲν συναντοῦν πάντοτε τὴν κατανόησιν τῶν προϊσταμένων τῶν Υπουργῶν, τῶν στενώτατα κομματικῶν σκεπτομένων (παράδειγμα πρόσφατον ὁ ἀνεκδῆγητος κ. Χούτας), πολὺ δὲ περισσότερον καθίσταται δυσχερές τὸ ἔργον τῶν ἀνὴν τῷ μεταξὺ ἀλλάξιον ή Κυβερνήσις. Ἐκπαραβυροῦνται οἱ διορισθέντες ἀπό τὴν προγενεστέραν, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ διοικησις τοῦ λιμένος νὰ καθίσταται ὄμεσον ἔξαρτημα τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τοῦ προθαλάμου τοῦ ιδιαιτέρου γραφείου τοῦ ἑκάστοτε Υπουργοῦ τῶν Δημοσίων "Ἐργων".

Καὶ τὸ κατάτημα μᾶς είναι γνωστόν. Κεῖται τώρα πρὸ ἡμῶν. Οὔτε ὁ Πρόεδρος οὔτε ὁ Γεν. Διευθυντής τοῦ Ο.Α.Π. εἰναι εἰς θέσιν νὰ διοικησουν τὸν λιμένα. Ἀνωθεν αἱ ἐπιταγαὶ, αἱ ὑπὸ τὸ κομματικὸν πρίσμα ὑπαγορεύουσαι. Τελικῶς ἔρχεται καὶ ἡ ἐκπαραβύρωσις. Ἀνάγκη νὰ ικανοποιηθοῦν οἱ φίλοι. Καὶ ἔχει τόσους ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Δημοσίων "Ἐργων, που περιμένουν εἰς τὸν προθάλαμον..."

ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΑΔΕΙΑΣ

Ἄδικαιοιολόγητος σάλος ἐστημένθη πρὸ ἔδομάδος, ὅτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT ἀπερίφθη ἡ χορήγησις εἰς τοὺς προστατευομένους τοῦ Ἰδρύματος τοῦ γενικῶν καθιερωθέντος πλέον δώρων τῆς λεγομένης θερινῆς ἀδείας. Τὸ διτὶ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ ἡτο ἀδίκος καὶ συνεπῶς ἄκυρος, δῦοι, ἀπὸ τοῦ Υπουργοῦ μέχρι τοῦ μικροτέρου ὑποαλλήλου τοῦ NAT, τὸ ἔγνωριζον. Πῶς δηλαδή, θὰ ἔχηρούντο αὐτοῦ τοῦ εὐεργετήματος μόνον οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί, δεδομένου ὅτι πάντες οἱ μισθωτοὶ καὶ συνταξιούχοι δημόσιοι καὶ ιδιωτικοὶ ὑπάλληλοι τὸ λαμβάνουν. Ἀλλωστε, κατὰ τὸ παρελθόν θέρος ἐδόθη τὸ δῶρον αὐτὸν καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς. Τί ἐμεσολάβησεν δραγες ὥστε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ NAT νὰ πεισθῇ περὶ τοῦ ἐναντίου; Καὶ τὸ μὲν ἐπίδομα τοῦτο ἐνεκρίθη διὰ νέας ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. κατόπιν ἐπεμβάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Ἐρωτῶμεν μῶς: Ἡτο καρμία ἀνάγκη νὰ προηγηθῇ αὐτὸς ὁ σάλος, αἱ τόσον ἔντονοι διαμαρτυρίαι εἰς τὰ Πειραιάκα πεζοδρόμια; Ἡτο καρμία ἀνάγκη νὰ συντάσσωνται καὶ νὰ ἔξαποστέλλωνται πρὸ τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, πρὸς τοὺς ἀρχηγούς τῶν πολιτικῶν κομμάτων καὶ πρὸς τὸν τύπον πληγεραφήματα καὶ διαμαρτυρίαι διὰ μίστον σταφή, ἀλλὰ καὶ δικαιοτάτην ὑπόθεσιν; Ποιὸν τὸ κέρδος διπλὸν τὸν τόσα "σαμαστάν" γύρω απὸ μίαν ὑπόθεσιν ἡ ὅποια είναι πλέον ἀδύνατον νὰ λάβῃ διαφορετικὴν κατεύθυνσιν; Θὰ ἐπεθυμούσαμεν τὴν ἔχηγησιν ἀπὸ ἔκεινους

οἵτινες τὴν προεκάλεσαν, πιστεύοντες ὅτι αἱ ὄσκοποι ἐπιδείξεις ἀφοσιώσεως εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Τομείου καταντούσι συχνὰ ἐπίζημοι.

ΣΥΓΧΡΟΝΙΖΟΜΕΘΑ...

"Οταν εἶχωμεν ναυτικοὺς δεκαεπτὰ ἔως εἴκοσιν χιλιάδας, ἐλαμβάνομεν ἐνίστε θέσιν μὲ ἐκπροσώπους μας εἰς τὸ ἀστυνομικὸν πάνθεον, ἀλλὰ ὅπωσδήποτε διὰ παραβάσεις καὶ μικρὰ ἄλλα παραπτώματα, ἀνάλογα μὲ τὸ μικρὸν ποσόστον μας εἰς τὸ κοινωνικὸν σύνολον. "Ηδη, ἔγγιζοντες τὰς ἑκατὸν χιλιάδας, ἐπόμενον είναι νὰ φιλοδοξῶμεν ἀνάλογον συγχρονισμὸν δχι μόνον εἰς ποσότητα, ἀλλὰ κυρίως εἰς ποιότητα. Τὰ τελευταῖα ἔτη πολλοὶ «ελεγόμενοι» ναυτικοὶ συνηθίζουν τὴν διπλῆν ζωὴν ἐμπλεκόμενοι εἰς ποικίλας σχέσεις μὲ τὸ Ποινικὸν Δίκαιον. 'Ο Γιακουμάκης κατέχει τὸ τελευταῖον ρεκόρ, σφαγιάσας τὴν θείαν του καὶ τὴν ἔξαδελφην του.

'Αλλὰ ὑπάρχουν καὶ περιπτώσεις, μικρότεράς μὲν ἐπιφανείας, μεγαλύτερας δύμως θεσματικότητος εἰς ἐμπνευστιν, ἐκτέλεσιν καὶ θραυστήτα. Ήραίον δείγμα μας προσφέρει ὁ ἀσυρματιστής τοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους «ΧΑΡΑΥΓΗ», σθιτὸς κατὰ τὰ δημοσιεύματα εἰς τὸν καθημερινὸν τύπον ἀποειράθη νά... ἀπαγάγῃ τὸν τελωνειακὸν ὑπόληλον κ. Νικόλαον Γαζούλην, ἔτων 55.

"Ο τελωνεικὸς σύνορος, συναντήσει τὸν ἀσυρματιστὴν Ἰωάν. Κωνσταντινίδην εἰς τὸν τελωνειακὸν χώρον "Ἄγιος Γεώργιος", ἔζηγης νὰ ἔνεργησῃ ἔσενυν. Οὗτος ἔδειχθη μὲ προσποιητὴν προσμήκαν, ἐκάλεσε δὲ τὸν τελωνειακὸν νὰ ἐπιδῷ τοῦ ἀντοκινήσου τον, δῆπος μεταξύν εἰς τὸ τοπικὸν Τελωνεῖον. Ἀλλὰ δὲ Κωνσταντινίδης ἀντὶ νὰ στακτήσῃ πρὸ τοῦ Τελωνείου διένειξε ταχύτητα καὶ ἔξελθων τὸν τελωνειακὸν ύδρον κατηγορήθηκε μὲ ταχύτητα ποὺς τὸ Ηλέρχιον. Εἰς τὰς χρυσῆς τοῦ τελωνειακούς ἔπεισεν οὗτος τὸν Β.Ν., οἱ δῆποιοι κατηγορήθηκαν νὰ τὸν ἀποδίδουν τοῦ ἀντοκινήσου. Ἀλλὰ δὲ Κωνσταντινίδης διατήρησεν τὴν μηχανὴν τοῦ ἀντοκινήσου τοῦ ἔντειτουργίζει, κατέρρθωσε νὰ δικαψύγῃ πρὸς ζητωνταν κατεύθυνσιν.

"Ωστε δικαιούμεδα τῆς ἀναγωρίσεως πρόσδου εἰς πᾶσαν ἀκτινα. Αὔξανόμεθα συγχρονιζόμεθα καὶ πλήρως ἔξεισισθεμα.

ΔΥΣΤΟΚΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ

"Ηδη, ὅτε, κατὰ τὰ διατυπωνιζόμενα, εύρον διὰ τοῦ νέου περὶ NAT νόμου τὴν λύσιν των τὰ πλεῖστα τῶν θεμάτων διὰ τὴν συνταξιοδότησιν τῶν ναυτικῶν, ἀκολούθει διυστοκία εἰς τὸ Ασφαλιστικὸν μας "Ιδρυμα. Αιτήσεις συντάξεων ὑπόβαλθεῖσαι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Μαρτίου, πλέουν εἰς τὸ ἀπροσπέλαστον πέλαγος τῆς γραφειοκρατίας, χωρὶς ἐλπίδα νὰ φέσουν κάποτε εἰς ὄρην. Οὐδεμία σύνταξις μὲ τὸν νέον νόμον εἶδεν ἀκόμη τὸ φῶς. 'Ανάλογος δραδύτης ἐ-

ξιπακούεται καὶ διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν παλαιῶν συντάξεων εἰς τὸν νέον νόμον. 'Ετοιζετο πρὸ διετίας καὶ ἐπιστεύσαμεν ὅτι μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς μηχανογραφικῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸ NAT, ἡ ἀπλοποίησις τῆς λειτουργίας του θὰ ἡτο ἐπαναστατική. 'Αλλὰ μῆπως καὶ δὲν είναι; 'Ἐπαναστατική, ἀλλ' ἀντιστρόφως.

"Εκεὶ ὅπου ἐπικρατεῖ τὸ βαθὺ ἔρεδος εἶναι ή 'Αναθεωρητική Ἐπιτροπὴ τῶν συντάξεων καὶ αἱ ἐργασίαι της. Μία ἡ δύο συνδρίσεις της ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ τελευταῖον ἔξαμην, ἐνώ ἀρκεταὶ ἑκατοντάδες προσφυγῶν ἀναμένουν ἐπὶ ματαίω τὴν ἐπιμηγορίαν.

Κάποτε ἐλέγετο ὅτι τοῦτο ὠφείλετο εἰς τὴν Ἑλλειψιν Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὸ Υπουργεῖον, ἐλλείψει δὲ τοῦτο δέν δύναται οὔτε ὁ Ναύαρχος Γενικὸς Διευθυντής τοῦ Υπουργού νὰ προεδρεύῃ, κατὰ τὸν νόμον, τῆς 'Αναθεωρητικῆς αὐτῆς Ἐπιτροπῆς.

"Ηδη, ὑπάρχει Γενικὸς Γραμματεὺς. Κωλυσμένου δὲ τοῦτο δύναται νὰ συνδριάζῃ ἡ ἐπιτροπὴ προεδρευομένη ἀπὸ τὸ Ναύαρχον - Γεν. Διευθυντήν. Ποιὸν νέον κώλυμα προκύπτει τώρα, σγνωστὸν. Δὲν νομίζομεν ὅτι ἡ ἀποτελμάτωσις αὐτὴ πρέπει νὰ διαιωνίζεται, δεδομένου ὅτι αἱ αἰτιάσεις τῶν ἐνδιαφερομένων δὲν είναι ἀπλαί παρωνυμίδες ἀνοξίου περιεχομένου. Καὶ ἄλλοτε κατεκρίσαμεν σχετικὸν σημείωμα, ἀνευ δυστυχῶς ἀποτελέσματος. 'Ἐπανερχόμεθα καὶ ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ, ὃν καὶ εἰμεδα δέδαιοι ὅτι σχετικό παράπονα θὰ ἐφθασσαν μέχρις αὐτοῦ ὑπὸ προσφυγόντων εἰς τὴν 'Αναθεωρητικὴν Ἐπιτροπὴν Χίων ναυτικῶν.

"Ἐπὶ τῇ εύκαιριᾳ ᾖς μᾶς ἐπιτραπῆ καὶ πάλιν νὰ ὑποβάλλωμεν τὴν παράκλησιν, τόσον εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Τομείου ὅσον καὶ εἰς τὸ Διοικητικὸν τοῦ Συμβούλιον, νὰ καταδῆῃ εἰς εἰς μίαν σαφῆ ἀπόφασιν σχετικῶν μὲ τὰ ἀπαιτούμενα πιστοποιητικὰ διὰ τὴν ἔξαγοράν, ὑπὸ τῶν ναυτικῶν τῆς κατοχικῆς περιόδου, ὃστε αὐτὴ νὰ καταστῇ, κατὰ τὸν νόμον συντάξιμος. Εἰδικῶς, τὸ αἰτούμενον πιστοποιητικὸν «Οἰκείας Ἀρχῆς» διὰ τοῦ ὅποιου νὰ πιστοποιήσται δὲν 'Ελλάδι ἀποκλεισμὸς κατὰ τὴν κατοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων, διὰ μὲν τοὺς εὐρεβόντας εἰς τὰς ἀπαρχίας, εἰναι διυντὸν νὰ ἐπιτεχθῇ ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τῆς Κοινότητος ἡ τὴν ἀστυνομικὴν ἀρχήν, εἰς τὰς μεγαλουπόλεις δύμας, οὔτε οἱ Δήμαρχοι οὔτε αἱ ἀστυνομικοὶ ἀρχαὶ εἰναι δυνατὸν νὰ δώσουν υπεύθυνους τοιαύτας πιστοποιησεις καὶ μάλιστα μετὰ μίση δῆλη εἰκοσιπενταετίαν. 'Η υποδειχθεῖσα, ἀλλὰ περιέργως ἀνακληθεῖσα ὑπόδειξις, ὅπως, ἀντὶ τοιούτου πιστοποιητικοῦ, προσκομισθοῦν βάσει μαρτυρικῶν καταθέσεων δικαστικοὶ πιστοποιησεις, μετὰ τὴν κατατεθείσης ἄλλης ὑπεύθυνου δηλώσεως, εἰναι, νομίζομεν, ἡ καλυτέρα καὶ ἀσφαλεστέρα πιστοποιησις τῶν αἰτουμένων, δεδομένου ὅτι εἰς τὰς εὐθύνας, πλὴν τοῦ ἐνδιαφερομένου ναυτικοῦ ὑπεισέρχονται καὶ οἱ ἐνόρκως πιστοποιούντες τὴν περίπτωσιν μάρτυρες. Πάντως, κατηρός νὰ ληξῃ καὶ αὐτὴ ἡ ιστορία καὶ δυνηθοῦν οἱ αἰτουμένες τὴν ἔξαγοράν νὰ φέσουν εἰς τὴν πραγματοποίησιν της.

ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

"Ἐπὶ τῆς προτεινομένης συστάσεως ιδιαιτέρου Κεφαλαίου 'Ανεργίας, κανεὶς δὲν πρέπει νὰ εὑρέθη διαφωνῶν. Κινούμεθα πρὸς ἀναζητήσιν ἀνθρωπίνου ὄλικου διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πολλῶν μας πλοίων. 'Αναμφιστητῶς ὁμας, ἀργά ἡ γρήγορα — εὐχόμεθα ποὺ ἀργά —θὰ ἐπιδοθῶμεν εἰς νέας ἀναζητήσεις διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τρόπου διτιμετωπίσεως τῆς ἀνεργίας. Διὰ τὴν ναυτιλίαν, τούτο δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. Γνωστότατον τὸ τροπάριον. Κατακρυφοφος πρὸς τὰ ἄνω πορεύεται ὡς ἀριθμός τῶν ναυτικῶν ἡδη. Μὲ τὴν ιδίαν, ὀκριβῶς, ἄνοδον, θα προκύψῃ, κάποτε, καὶ ὁ ἀριθμός τῶν ἀνέργων. Σοδαρά συνεπῶς καλεῖται νὰ είναι ἀπὸ τοῦδε ἡ ἐπὶ τῆς αύριανῆς ἀνερ-

MONSTAD AND COMPANY LIMITED
SHIP CHANDLERS
FOR ALL YOUR SUPPLIES IN
EASTERN CANADA

NORSHIP
(ALL PORTS)
GABLE ADDRESS :



REPRESENTATIVE:
Capt. E. ZIZOS

HEAD OFFICE: 224 YOUVILLE SQ., MONTREAL, QUE.
24 HOUR SERVICE

BRANCHES AT: PORT ALFRED, QUE.— SAINT JOHN N.B.— HALIFAX N.S.

γιας σκέψις μας και έπειγουσαι αι άποφάσεις.

'Αλλ' άσχετως τού τρόπου και τών μέσων τής συστάσεως τού Κεφαλαίου και τής άρωγής, τής όποιαν θά δύναται νὰ προσφέρη τούτο εἰς τοὺς έκαστοτε άνεργους ναυτικούς, ρίπτομεν τὴν ιδέαν τού συνδυασμού, διὸ τοὺς εἰς τὸ Κέντρον διαμένοντας, τής έπιδοτήσεως τής άνεργίας μὲ την μετεκπαίδευσιν. Οἱ έκαστοτε προστατεύεμενοι ἄνεργοι, νὰ ύποχρεούνται εἰς δίωρον ἡ τριώρον καθ' έκαστην ἐνημέρωσιν ἐπὶ τῷ προβαλλομένων σήμερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν τεχνικῶν ἔφαρμογῶν. Δὲν ἀξίωνται τώρα ἀπὸ τοὺς ναυτικούς η δεξιότης εἰς τὴν φάνη μουσαράδων, εἰς τὰ ματίσματα σχοινίων καὶ συρματοσχοινίων καὶ τὰ καλαφατίσματα ξυλίων καταστρωμάτων. Διὰ τοὺς κατωτέρους, ὅπως καὶ διὰ τοὺς ἀξιωματούς, εὐρύτεραι πολὺ εἶναι αἱ ἀπαίτουμε-

ναι τεχνικαὶ γνώσεις, ἀναλόγως τῆς εἰδικότητος ἐνὸς ἑκάστου. Ἐπὶ τῶν μέσων λ.χ. καὶ τοῦ τρόπου ἀντιμετωπίσεως τῆς πυρκαϊάς πρέπει νὰ εἶναι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ ἀρτίως καταρτισμένοι.

'Η περίοδος τῆς άνεργίας δὲν θὰ παρέχεται οὕτω ἀνεκμετάλλευτος. Θὰ ἔχει πρετεῖ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τῶν ναυτικῶν μας μὲ ὥργανωμένα μαθήματα. Ωφέλιμος κατά κάποιον τρόπον θὰ ἀποδαίνῃ.

ΔΙΑΤΙ ΔΕΝ ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗ;

Κατὰ παρασχεθείσας ἀρμοδίως πληροφορίας, ὡ ἀναληφθεῖς ὑπὸ τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς καταρτισμὸς μελέτης τοῦ μεταφορικοῦ κόστους διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς (ναῦλοι διασκέψεων, φορτοεκφορτωτικὰ κλπ.), ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς πραγματικὰς καὶ οἰκονομικάς ἀπο-

στάσεις μὲ ἄλλους λιμένας τῆς Μεσογείου, ἀνεβλήθη τελικῶς διὰ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Δικαιολογία: Οἱ ἐν τῷ μεταξὺ ἐπιβληθέντες ἐπίναυλοι οἵτινες —λέγουν— ἀνέτρεψαν τὰ ἀριθμητικὰ δεδομένα τῆς ἀρχαίης νὰ καταρτίζεται μελέτης, ήτις καὶ δὲν ἀπεικονίζει πλέον τὴν πραγματικότητα.

Οἱ ίδιοι ἀρμόδιοι μὲ τὴν ἐνότητα μελέτην ἐπίπουν, ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ δὲν θὰ ἐπιβληθοῦν ἄλλοι ἐπίναυλοι καὶ δὲν θὰ μεσολαβήσουν ἀπεργίαι λιμενεργατῶν ἡ ἄλλοι ἀνασχετικοὶ εἰς τὸν ὄμαλὸν ρυθμὸν τῆς λειτουργίας τοῦ λιμένος παράγοντες.

Οἱ ίδιοι ἀρμόδιοι εἶναι τῆς γνώμης, ὅτι ἐλήφθησαν διάφορα μέτρα κατὰ τὴν συμφορήσεως πλοίων καὶ ἐμπορευμάτων καὶ ὅτι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ προβλεπόμενη νὰ εἶναι ἑτοίμη περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου μελέτη, θὰ ἀπεικονίζῃ τὴν πραγματικότητα διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν φορτοεκφορτώσεων καὶ θὰ δύναται νὰ χρησιμεύσῃ εἰς τὴν ἔξαγωγήν χρησίμων συμπερασμάτων.

Διὰ τὴν ἔργασίαν ἀκριβῶς τοῦ λιμένος τὰ πράγματα διαφέύδουν τοὺς ἀρμόδιους. Οἱ δύναμεις νὰ ἔχουν ὑπεύθυνον γνώμην διὰ τὸν λιμένα, τονίζουν ὅτι οὐδὲν μέτρον ἐλήφθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θέρους, τὸ δόμον παρῆλθεν ἀνεκμετάλλευτον. Ἐκ παραδήλωσος, οἱ λιμενεργάται ἀπειλοῦν νὰ κατέλθουν εἰς νέας ἀπέργασις. 'Ο ἐπερχόμενος χειμῶν ἀφ' ἔτερον, μὲ τὰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας θὰ μειώσῃ ὀπωδόποτε τὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἐργατῶν. Θὰ εύρισκωμεθα, δηλαδή, πρὸ τῆς ἀνέκαθεν κρατούσης ζημιούσον καταστάσεων εἰς τὸν λιμένα. Αὐτὸν δὲ πλέομεν συνεπῶς κατὰ τὰ οἱ ἀρμόδιοι κωλύντων εἰς τὴν σύνταξιν τῆς διατυπανισθέσης μελέτης, ἀφοῦ τὰ φορτοεκφορτωτικὰ εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ κονδύλια, ποὺ συνθέτουν τὸ πρᾶς τὸν λιμένα Πειραιῶς μεταφορικὸν κόστος. Θὰ ἡδύναντο ἀκόμη νὰ ἔνσωματώσουν εἰς τοὺς ὑπόλογισμούς των καὶ τοὺς ἐπιναύλους, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀρσεώς των ἡ μῆ. 'Ἐκτὸς ἐὰν ἡ μελέτη αὐτὴ δὲν πρόκειται τελικῶς νὰ καταρτίσθῃ καὶ δικαιολογίαις ἀπλῶς προβλαδούνται πρὸ τῆς δύναμις τῆς καταρτίσεως τῆς.

Δύσκολον τὸ ἔργον, πολύπλοκον, χρῆσον εἰδικεύσεως καὶ ἐπισταμένης μελέτης. Πλεῖστοι ὅσοι οἱ παράγοντες, ποὺ ὑπεισέρχονται πολὺ δὲ ἀμφιβάλλομεν ἂν οἱ ἀναλαβότες τὴν μελέτην αὐτὴν κατέχουν τὰς προϋποθέσεις τῶν γνώσεων καὶ τῆς ἐμπειρίας.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

'Η Διώρυξ τοῦ Σουεζ ἀντιμετωπίζει τὸν κίνδυνον ἀνασχέσεως τοῦ μέχρι σήμερον ἐντόνου ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς κινήσεως της. Τὰ τάνκερ - μαρμούθ τῶν 150.000 μέχρι καὶ τὸν 275.000 τόννων —πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον —ἀποδεικνύονται ἔξυπητεκτικῶτερα καὶ οἰκονομικῶτερα διὰ τὰς μεταφορὰς ἀργοῦ πετρελαίου, μεσω τοῦ 'Ακρωτηρίου ἀπὸ τὰ μικρότερα διὰ τῆς Διώρυγος. 'Η παραγγελία, ἀκριβῶς, τῶν τάνκερ τῶν 275.000 τόννων, ἐπέτεινε τὰς ἀνησυχίας τῶν Αιγυπτίων διαχειριστῶν τῆς Διώρυγος. 'Ο πρόδερμος αὐτῆς κ. Μασχούρ έξαπελύθη εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, προκειμένου νὰ δοιλιδοσκοπήσῃ τὰς διαθέσεις τῶν ιθυνόντων τὰς μεγάλας ἐταιρίας πετρελαίου καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐπὶ τῶν σχεδίων διευρύνσεως καὶ, ιδίως, ἐκθαύνσεως τῆς Διώρυγος. Τὴν αὔξησην τῶν διοδίων θὰ δικαιολογήσῃ διὰ νὰ ξέισκονομηθοῦν τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια. (Ηὐδήθησαν ήδη ἀπὸ Ιησούς 'Ιουλίου).

'Η ναυπήγησις, πάντως, τῶν τάνκερς μαρμούθ προτρέχει οἰσασθήποτε βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν διάπλου τῆς Διώρυγος. 'Ο, τιδήποτε καὶ ὅν συμβῇ, τεράστια φορτία πετρελαίου, δόλονεν αὐξανόμενα, θὰ ἀκολουθοῦν τὴν ὁδὸν τοῦ 'Ακρωτηρίου. Είναι ή εὐθηνοτέρα, ίσως δὲ καὶ ἡ ἀσφαλεστέρα ἀπὸ κάθε ἔκπληξιν.

'Η μόνη λειτουργοῦσα σήμερον ἀποδοτικὴ ἐπιχείρησις εἰς τὴν Αιγυπτόν, εἶναι ή ἐκμετάλλευσης τῆς Διώρυγος. 'Ἐπειδὴ τὸ ξένον συνάλλαγμα, τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὰ διόδια, εἶναι ζωτικὸν διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς



20 REASONS

Why DECCA Transar is the most reliable marine radar in the world

1	Transar is backed by 17 years unmatched specialisation in marine electronics.	8	Continuous Evaluation: Service, installation and post design engineers independently assess the capability of the design so that targets are realistically met.	14	First-class Service—high installation standards maintained throughout the world by Decca trained engineers in 344 depots in 75 countries.
2	—17 years Innovation: Decca has led the world with every major advance in marine radar.	9	Environmental Testing: Final prototypes are tested to the most stringent environmental specification applied to commercial equipment.	15	Continuous Improvement in equipment based on information fed back through the service organisation.
3	Over 22,000 Decca marine radars have been ordered by the merchant marine of every nation and 50 of the world's navies.	10	Quality Control: Strictly applied at every stage of production to ensure the quality essential for reliability.	16	Rugged Display units—failure rate halved by intensive transistorisation.
4	Decca Transistor marine radar has been under development for 5 years and at sea for 3 years.	11	100% Pre-despatch Tests: Every set undergoes a 24-hour test procedure which eliminates most faults likely to occur in service.	17	Reliable Motor Alternators—Proved in service for 10 years—over 8,000 at sea.
5	Decca has established the new age of Transistor Reliability.	12	Systematic Production Sampling: The AGREE reliability procedures, applied from the design stage, specify random sample testing throughout production.	18	Advanced Transceivers—transistorised and employing a new, rugged modulator valve, and balanced mixer.
6	Design Philosophy: Reliability in operation is of major importance, hence the application of the AGREE* philosophy to the conception of TRANSAR.	13	Rigorous Testing: Batches of complete TRANSAR radars undergo 500-hour temperature cycling equivalent to many years of service at sea.	19	Modern Slotted Waveguide Aerials—watertight and durability tested giving outstanding clarity.
7	Exhaustive Development: Prototypes are given exhaustive sea trials and laboratory testing to confirm the design objectives.			20	British, American and German type approval for all TRANSAR radars.
			*The Engineering discipline based on the reliability testing procedures laid down by the American Government's Advisory Group on the Reliability of Electronic Equipment.		
Transar radars have received awards for excellence from Leipzig Fair (1964) and American National Marine Electronics Association (1966).			Decca Radar Limited has received The Queen's Award to Industry for export achievement in the sale of marine radar.		

DECCA

DECCA RADAR LIMITED,
LONDON, S.E.1

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

χώρας, οι ίκανώτεροι έτεθσαν είς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Διώρυγος. Λειτουργεῖ, πράγματι, αὐτή καλῶς, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῆς γραφειοκρατίας.

"Οταν ὁ Πρόεδρος Νάσερ κατέσχε τὴν Διώρυγα ἀπὸ τοὺς Βρετανούς καὶ τοὺς Γάλλους μετόχους τῆς ἑταῖρας, οἱ «Τάμις τοῦ Λονδίνου», κατὰ μίαν τυπικὴν δυτικὴν ἀπόφιντιν ἐδήλωσαν: «Μία διεθνὴ θαλασσία ὅδος τοῦ εἴδους τούτου δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ λειτουργῇση διευθυνομένη ἀπὸ ἔθνος τόσον χαμηλῆς τεχνικῆς καὶ διοικητικῆς ἀπίτριας».

Σήμερον, δέκα ἔτη μετὰ τὴν ἔθνος ποίησιν τῆς Διώρυγος, κατέστη στάφεις, δῆτι οἱ Αιγύπτιοι είναι ίκανώτεροι νὰ διαχειρισθοῦν τὴν Διώρυγα συγκριτικῶς πρὸς τὴν ἑταῖραν, ἡ ὁποία διεχειρίζετο πρότερον αὐτήν. Συμφωνῶς πρὸς τὴν ἑταῖραν ἔκθεσιν τῆς νέας διοικήσεως, δημοσιεύεσσαν πρὸς ἡμέρων, 20.289 πλοία διέπλευσαν τὴν Διώρυγα τὸ παρελθόν ἔτος, ἐν συγκρίσει πρὸς 14.466 πλοία τοῦ 1955, τὸ ἔτος πρὸ τῆς ἔθνος ποίησης. «Ἡ χωρητικότης τῶν διερχομένων πλοίων ὑπερδιπλασίασθαι, ἐνῷ καὶ τὰ ἔσοδα σχεδὸν ἀδιπλασίασθαιν». Οἱ διευθύνων τὴν Διώρυγα κ. Μασχούρ 'Αχμέτ Μασχούρ ἀναμένει κατὰ τὸ τρέχον ἔτος νὰ ἀνέλθουν τὰ ἔσοδα εἰς 225 ἑκατομμύρια δολ. καὶ νὰ αύξηθῃ ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων κατὰ 10%. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι δύο μόνον συγκρούσεις πλοίων ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν δεκαετίαν ἐντὸς τῆς Διώρυγος. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸς καταδεικνύει τὴν καλὴν διοίκησιν τῆς.

Αἱ ἄρχαι τῆς Διώρυγος ἔξακολουθοῦν νὰ ἔχουν προβλήματα, ἀλλ᾽ ὅχι ἐκεῖνα, τὰ ὅποια ὑφίσταντο πρὸ δέκα ἔτων. «Ο πρώτος γεν. διευθύνων Μαχμούντ Γιουνές εἶχε λάβει παρὰ τοῦ Προέδρου Νάσερ τὸ 'Ιούλιον τοῦ 1956 προθεσμίαν 60 ὥρων διὰ νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν πραγμάτων τοῦ Τάγματος Διώρυγος. Καίτοι εἶχε μόνον πείραν μηχανικοῦ ὃ Γιουνές ἐπιτυχῶς ἀντεμετώπισε τὴν Ἐλειψιν καταλλήλων διοικητικῶν ὑπαλλήλων καὶ τεχνικῶν. Ἀλλὰ τὸν ἐπόμενον Σεπτέμβριον 156 ξένοι πλοιοὶ ἐγκατέλειψαν τοῦτον. 'Απέμειναν 26 Αιγύπτιοι καὶ 7 'Ελληνες πλοιοὶ. 'Υπερχρέωθησαν οὗτοι νὰ ἐργάζανται ἐπὶ 17 ὥραις ἡμερησίων καὶ ἐπὶ 7 ἡμέρας καθ' ἕδρον μόδα καὶ ὁ Γιουνές κατερώθωσε νὰ διατηρήσῃ ὀμαλὴν τὴν διέλευσιν τῶν πλοίων.

Τὸν ἐπόμενον 'Οκτώβριον τοῦ 1956 ἔλαβε χώρας ἡ ἀγύρω - γαλλο - Ιστραγινὴ ἐπίθεσις. 'Η Διώρυξ ἔδωμαρθρίσθη καὶ ἀπεκλείσθη διὰ πλοίων, τὰ ὅποια ἐδύνθισαν ἐκεὶ οἱ Αιγύπτιοι. Κατόπιν προσπαθείσας ναυαγιασιρεσίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, διευθυνομένης τότε ὑπὸ τοῦ στρατηγοῦ Ρ. Α. Χουτζέρ, ἡ Διώρυξ ἀπληπεθέρωθή τὸν ἐπόμενον 'Απρίλιον, ἥτοι ἐνώριτερον τῆς ταχθείσης προθεσμίας.

"Ἐκτὸτε ἡ Διώρυξ μετεβλήθη εἰς σταθερῶς ἔξειστοσύμενην ἐπιχείρησιν. 'Υπὸ τὸν Γιουνές καὶ τὸν Μασχούρ, ὁ ὅποιος τὸν διεδέχθη τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον, καὶ μὲ τὴν δοήθειαν τῶν ξένων δανειών, ἡ Διώρυξ διημρύνθη κατὰ 80 πόδας καὶ ἔξεβαθμήθη εἰς τοὺς 38 πόδας, ἀντὶ τῶν 35 ποδῶν.

Σήμερον τὸ πρόβλημα τοῦ Μασχούρ είναι ἡ διέλευσις ἐκ τῆς Διώρυγος τῶν μεγαθύρων τάνκερς. Δύνανται στήμερον νὰ διέλθουν πλοία μέχρις 75.000 τόνων καὶ 900 ποδῶν μῆκους. Οἱ πλοιοκτῆται προτιμοῦν τὸν περίπλου τῆς Ἀφρικῆς, προκειμένου περὶ πλοίων τῶν 150.000 τόνων καὶ πλέον, ἀντὶ νὰ χρησιμοποιήσουν τὴν Διώρυγα, μὲ μικρότερα σκάφη, ἡ μὲ πειριωρισμένον φορτίον τῶν μεγάλων σκαφῶν.

Πρὸ ἡμέρων ὁ Μασχούρ ἀνεκοίνωσε σχέδια αὐξήσεως τοῦ διαθίσματος εἰς τοὺς 45-48 πόδας ἀπὸ τοῦ 1975 καὶ δημιουργίας νέας λεκάνης διασταυρώσεως τῶν πλοίων (two ways). 'Η ὅλη διατάξη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 225 ἑκατομ. δολ. Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον χρειάζεται τώρα, εἶναι τὸ χρήμα. Μολονότι ἡ Διώρυξ παρέχει τὸ 60% τοῦ ξένου συναλλάγματος, τοῦ εἰσκομιζόμενού εἰς τὴν Αἴγυπτον, δὲ Νάσερ διαθέτει μόνον τὸ 14% διεπενδύσεις εἰς τὴν Διώρυγα. Τὸ ὑπόλοιπον διατίθεται διὰ τὴν οἰγυπτιακὴν οἰκονομίαν.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

'Αγαπητέ μου κ. Διευθυντά, Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης τρέχοντος δημοσιεύεται ἐπιστολὴ τοῦ λιμενάρχου 'Αμμοχώστου κ. Γεωργίου 'Ησυχίου, σχετικὴ μὲ τὴν παρασχεθεῖσαν βοήθειαν εἰς τὸ προσαράξαν τουριστικὸν μας σκάφος «'Ηλέκτρω».

Σᾶς ἔσωκλειάν ἀντίγραφον τῆς ἐπιστολῆς μας πρὸς τὸν Μακαριώτατον 'Αρχιεπίσκοπον Κύπρου Μακάριον, ἀποστολεῖσθαι τὴν 4ην Μαΐου ἔ.ἔ.

ΦΙΛΙΚΩΤΑΤΑ
ΤΑΚΗΣ ΚΟΚΚΙΝΟΣ
Πειραιεύς, 18 Ιουλίου 1966

'Εκ ταθήκοντος δημοσιεύομενον καὶ τὴν πρὸς τὸν Μακαριώτατον ἐπιστολὴν τῆς 'Ατμοπολοὶ-ας Τυπάλδου:

Μακαριώτατον 'Αρχιεπίσκοπον Κύπρου
ΜΑΚΑΡΙΟΝ

Μακαριώτατε,

Αἰσθάνομει: ὅτι ἔχω τὴν ὑποχρέωσιν, ἀλλὰ καὶ τὸ καθῆκον νὰ ἐκφέρω πρὸς 'Ημᾶς προσωπικῶν, τὸν παρ' ὧμιν 'Γρηπουργὸν κ. Πάτροκλον Σταύρου καὶ τὸ δόριο ποιόν τοῦ ἀρμόδιούς κυρενηντικούς λειτουργούς τὰς ἀπειρός εὐχαριστίες μου καὶ τὴν ἔξαρτεικὴν ικανοποίησίν μου ὡς «'Ελληνος, διὰ τὴν μεγάλην προθυμίαν καὶ τὴν ἔσοδα σχεδὸν ἀδιπλασίασθαι τὴν Διώρυγα κ. Μασχούρ ἀναμένει κατὰ τὸ τρέχον ἔτος νὰ ἀνέλθουν τὰ ἔσοδα εἰς 225 ἑκατομμύρια δολ. καὶ νὰ αύξηθῃ ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων κατὰ 10%. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι δύο μόνον συγκρούσεις πλοίων ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν δεκαετίαν ἐντὸς τῆς Διώρυγος. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸς καταδεικνύει τὴν καλὴν διοίκησιν τῆς.

Αἰσθάνομει: ὅτι ἔχω τὴν ὑποχρέωσιν, ἀλλὰ καὶ τὸ καθῆκον νὰ ἐκφέρω πρὸς 'Ημᾶς προσωπικῶν, τὸν παρ' ὧμιν 'Γρηπουργὸν κ. Πάτροκλον Σταύρου καὶ τὸ δόριο ποιόν τοῦ ἀρμόδιούς κυρενηντικούς λειτουργούς τὰς ἀπειρός εὐχαριστίες μου καὶ τὴν δεκαετάσσων τῶν πρώτων τῆς θέσην ἦν θέλω τηρήσει κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θήτειας μου.

Εἰχον, ἔχω καὶ θὰ ἔχω τὴν στερράν πεποίθησιν, διότι οἱ παρατάξεις δύνανται τὴν διαφοράν μετένθεσαν τῶν πλοίων τῆς Τετάρτης 27ης παρελθόντος μηνὸς προσάρξαιν τοῦ τουριστικοῦ μας πλοίου «'Ηλέκτρω» εἶναι θεωρητικήν μου ὡς «'Ελληνος, διὰ τὴν μεγάλην προθυμίαν καὶ τὴν ἔσοδα σχεδὸν ἀδιπλασίασθαι τὴν Διώρυγα κ. Μασχούρος, με 350 περιγγητάς.

Τὸ προσωπικὸν 'Ημῶν ἐνδικάρχερον καὶ αἱ δοθεῖσαι ἀμέσως ἐντολαὶ πρὸς τὰς ὑπαρχείσεις εἰρήνης μέσους κατατάσσων, ὅτι διάθεται τὸν πόλεμον τοῦ παρατάξεων τοῦ πλοίου μας πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Εἰμι σύντομος μὲ τὴν ταχείαν μεταξύ τῶν πλοίων μας καὶ τῶν πλοίων τῆς φιλοξενίας σας διὰ τὴν διαθεσιάν της παρατάξεων τοῦ πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Εἰμι σύντομος μὲ τὴν ταχείαν μεταξύ τῶν πλοίων μας καὶ τῶν πλοίων τῆς φιλοξενίας σας διὰ τὴν διαθεσιάν της παρατάξεων τοῦ πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Μετά την διαφοράν μετένθεσαν τῶν πλοίων τῆς φιλοξενίας σας διὰ τὴν διαθεσιάν της παρατάξεων τοῦ πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Μετά την διαφοράν μετένθεσαν τῶν πλοίων τῆς φιλοξενίας σας διὰ τὴν διαθεσιάν της παρατάξεων τοῦ πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Μετά την διαφοράν μετένθεσαν τῶν πλοίων τῆς φιλοξενίας σας διὰ τὴν διαθεσιάν της παρατάξεων τοῦ πλοίου περιγγητάς, τὸ δέ πλοιον κατόπιν τῆς παρασχεθεῖσας δοθεῖσας ἀπὸ ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος νὰ ἐπαναπλεύσῃ μετ' ἀλίγις ὥρας καὶ νὰ διημρύνηται η συνεχής ἀπροσκόπως τὸ δρομολόγιον του.

Σε περιπτώσεις καμία εἰς δύσα δρθὰ ἐπιστολογράφου μας άναφέρει.

**ORIENT MID-EAST LINES
GENERAL AGENTS
EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.**

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N.Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST

TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITEHALL 4-5740

A G E N T S

ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

CREECHURCH HOUSE CREECHURCH LANE

LEMONS MARITIME BLDG 501-502

AKTI MIAOULI 35-39

LONDON E. C. 3

TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

PIRAEUS

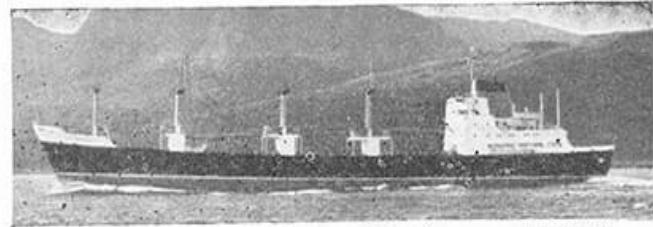
TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

LINALUX MARINE GLOSS FINISHES

ICI's up-to-date Marine Finishes are protecting ships all over the world. LINALUX Superstructure Gloss Finish and LINALUX Quick-drying Topside Paint are two high quality materials which by their excellent durability cut maintenance costs by reducing the frequency of repaints.



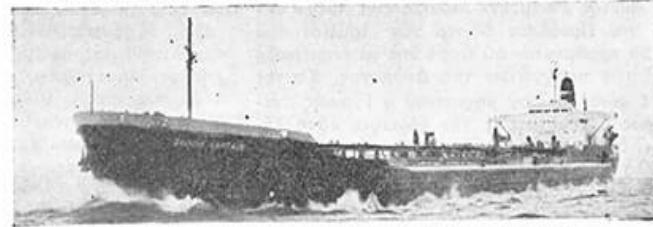
M.V. Ilesha Palm (Palm Line Limited)



M.V. Scythia (Cunard Steam-Ship Company Limited)



M.V. Norwave (North Sea Ferries)



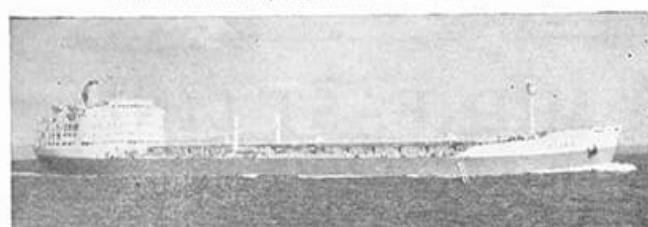
S.S. British Captain (BP Tanker Co. Limited)



M.V. Amazon (Royal Mail Lines, Limited)



M.V. Benarmin (Ben Line Steamers Limited)



S.S. Otina (Shell Tankers (U.K.) Limited)



M.V. Port Invercargill (Port Line Limited)

LINALUX Quick-drying Topside Finish is the latest development in conventional air drying paints—drying within 2 to 4 hours it enables overside work to be completed rapidly without risk of interference from weather.

The cost of topside and boottop maintenance is reduced because the gloss and colour retention of 'Linalux' Quick-drying Finish allow minor damage to be touched in without marring the general appearance of the ship—thus avoiding the need for complete repaints.

LINALUX Superstructure Gloss Finish is a high quality alkyd based paint which has been proven by many years' service, and which is continually being improved by work carried out by ICI's Technical Departments.

The appearance of all deck and superstructure paint-work is maintained at a high level with the minimum effort because 'Linalux' has excellent durability and resistance to abrasion and wear.

ΙΝΑ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ ΤΡΙΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΩΝ

ΠΟΣΑ ΤΑ ΑΝΑΓΚΑΙΟΥΝΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΟΥΝ ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

'Αναζητούμεν τὰ πληρώματα διά τὴν ραγδαίως ἀναπτυσσόμενή Ναυτιλίαν μας. 'Απὸ ἐτῶν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιμένουν εἰς τὴν ἀνάγκην, τὴν ἐπιτακτικήν, τῆς προσελκύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Πολλαὶ οἱ ἀναπτυχθεῖσαι σχετικαὶ ἀπόψεις. 'Η προσφοράτερα, καθ' ἡμᾶς, ὑπῆρξεν ἡ περὶ συστάσεως δημοσίων σχολῶν ναυτοπαίδων εἰς ὥρισμένας περιοχάς τῆς ὑπαίθρου. Δὲν θὰ προπαρασκευάζονται μόνον οἱ νέοι διὰ τὴν καδόντων των εἰς τὴν θάλασσαν, ἀλλὰ θὰ διασφαλίζονται καὶ ἡ ἔξυρεσις ἐργασίας διὰ τοὺς ἀποφοίτους. 'Η προπαρασκευὴ καὶ ἡ μετέπειτα πρώτη ναυτολόγησις, σᾶν ήτο τὸ λυσιτέλεστερον μέσον προσελκύσεως τῶν νέων ἐκ περιοχῶν χωρὶς τὴν ναυτικὴν παράδοσιν καὶ τὴν ἐπίδοσιν.

Περιωρισμένη πλέον διαπιστοῦται ἡ εἰσφορά τῶν ναυτικῶν περιοχῶν. 'Απομαστεύονται αὐτοὶ, πλὴν δὲν ἐπαρκοῦν. 'Ανάγκη νὰ διευρυθοῦν τοὺς πηγαὶς ἐνισχύσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. Αἱ σχολαὶ τῶν ναυτοπαίδων ἀποβλέπουν εἰς αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν προσπάθειαν.

Διερωτώμεθο δῆμος: Ποιὸς πρόκειται — ἀν δχι οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ κράτος — νὰ ἀστάσῃ τὴν δαπάνην τῆς συστάσεως τῶν ι.ρωπαρασκευαστικῶν αὐτῶν σχολῶν; 'Απὸ τοὺς μαθητάς δὲν πρόκειται τι νὰ εἰσπράξωμεν. Δωρεάν η φοίτησις, δωρεάν καὶ ἡ ἐνδιαίτησις. Αἱ δημοσίαι ἐπενδύσεις θὰ εἰσφέρουν. Λαμβανομένων, ὅμως, ὑπὸ ὄψιν καὶ τῶν ἄλλων ἀναγκῶν εἰς κτίσιμα καὶ ἐγκαταστάσεις (σχολαὶ μετεκπατιδεύσεως, ἐπεκτάσεις σχολῶν Ἀσπροπύργου, σύντασις νέων σχολῶν ἀξιωματικῶν), αἱ πιστώσεις ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων δὲν ἀρκοῦν. Τὸ ἔξι εἰσφορῶν τῶν πλοίων Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως κολεῖται, σπῶς καὶ τώρα συμπληρώσῃ τὰ κενά. Μετά τὴν ἔναρξην τῆς ἐφορμῆς τοῦ σχεδίου περὶ προπαρασκευαστικῶν σχολῶν —τρεῖς προβλέπονται— τὰ κενά αὐτά θὰ εἰναι σημαντικά. Κινδυνεύουμεν νὰ ἴδωμεν ἔξαντλομενον τὸ Κεφαλαίον, ἐφ' ὅσον διὰ νέων εἰσφορῶν δὲν στέρησμεν νὰ τὸ ἐνισχύσωμεν.

Καὶ διὰ τὴν πλήρη ἐκτίμησην τῶν ἐπιβαρύνσεων, αἵτινες ἥθελον προέλθει ἐκ τῆς συστάσεως τῶν σχολῶν ναυτοπαίδων, παρέχομεν κατωτέρω συνυποτικὸν σημείωμα τῆς ἐκτίσεως τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τῶν δαπανῶν λειτουργίας των. 'Εχομεν: Δαπάνας ἀνεγέρσεως τῶν κτιρίων, δαπάνας βασικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ δαπάνας λειτουργίας. 'Εφ' ἐκάστης τῶν τριῶν κατηγοριῶν παρέχονται τὰ ἔχης ὑπεύθυνα στοιχεῖα:

ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Σημειούνται καὶ ἀρχήν, διὰ τὸν ὑπελογίσθη δαπάνην προσκήσεως τοῦ ἀναγκαιούντος οἰκοπέδου, δεδομένου διὰ εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων δασικόμεθα ἐπὶ δωρεάν προσφορᾶς τοῦ οἰκοπέδου ὑπὸ τῶν οἰκείων δημοτικῶν Ἀρχῶν. 'Εξ ἀλλου, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ προκαθορισθῇ μορφὴ τῶν κτιρίων, τὰ σχέδια τῶν ὀπίοιν θὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὰς τοπικὰ συνθήκας. Πάντως, ἐσχεδιάσθη εἰς γενικός διαχωρισμὸς εἰς τρία κτίρια ητοι: ἐν διὰ τὴν διοίκησιν καὶ διασκολίαν, ἐν διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ ἐν διὰ τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν. Οἱ χώρων ὑγιεινῆς προβλέπονται συγκεντρωμένοι εἰς ἕνα χώρων ἀποτελούντα παράρτημα τοῦ κτιρίου ἐνδιαίτησεως, ἀλλὰ δύνα προσπελάστιμον ἀπὸ τὰ λοιπὰ κτίρια. Δὲν ὑπελογίσθησαν δαπάναι διαμορφώσεως προσα-

λίου καὶ χώρων ἀσκήσεων καὶ παιδιῶν, ὡς καὶ ἀνεγέρσεως αἰθουσῶν ψυχαγωγίας, πρὸς ἀποφυγὴν ὑψηλοῦ κόστους. 'Ομοίως, δὲν ὑπελογίσθησαν ἔργα ἐλλιμενισμῶν πῶν πλωτῶν μέσων μετὰ λεμβαρχείου καὶ πρωρείου, δεδομένου διὰ τὴν θέσις καὶ μορφὴ τούτων ἔξαρτας στενῶς ἐπὶ τὸν τοπικὸν συνθηκῶν.

Οἱ ἀναγκαιούντες χώροι ὑπελογίσθησαν διὰ 500 ἑστατηρικοὺς μαθητάς καὶ περιλαμβάνουν ἐπομένως: α) Ἐνδιαίτησιν καὶ ἐστίσιν. β) Θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ γ) Διοίκησιν. Διὰ τὴν κάλυψιν πῶν ἀναγκῶν τούτων ὑπελογίσθησαν: Τρεῖς αἴθουσαι διδασκαλίας τῶν 80 μαθητῶν ἐκάστη, διαστάσεων 14 X 12 μέτρων. Δύο αἴθουσαι ἐστίσεως τῶν 250 μαθητῶν ἐκάστη, διαστάσεων 30 X 12 μέτρων. Μία αἴθουσα μαγειρείου, διανομέιου κλπ., διὰ ἑξυπρέπετον 500 ἀτόμων, διαστάσεων 20 X 10 μέτρων. Πέντε κοιτῶν τῶν 100 μαθητῶν ἐκάστος, διαστάσεων 20 X 15 μέτρων. Τέσσαρες χώροι ἐργαστηρίων διὰ 125 μαθητῶν ἐκάστος, διαστάσεων 70 X 12 μέτρων. 'Ανάλογοι χώροι ὑγιεινῆς (νιπτήρες, οὐρητήρια, ἀποχωρητήρια, κατακοινοτήρια).

'Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω καταδεικνύεται, διὰ δυνοντικὸς δύκος τῶν κτιρίων ἐγκαταστάσεων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 27.000 κυβ. μέτρα ἐξ δύο 4.000 κυβ. μέτρων διὰ τὸ κτίριον διοικήσεως καὶ θεωρητικῆς διδασκαλίας, 16.000 κυβ. μέτρα διὰ τὸ κτίριον ἐνδιαίτησεως καὶ 6.500 κυβ. μέτρα διὰ τὸ κτίριον τῶν ἐργαστηρίων. Λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν, διὰ τὴν σημειρή τρέχουσα τιμὴ κατὰ κυβικὸν κυμαίνεται ἀναλόγως περιοχῆς καὶ τρόπου κατασκευῆς ἀπὸ 650 - 800 δρ., ἐπειτα διὰ τὴν ἀνεγέρσεως τῶν ὅσων κτιρίων θὰ κυμανθῇ μεταξὺ 17 - 21 ἑκατομμυρίων δρχ. 'Ἐν τούτοις, ἀποβλέποντες εἰς οἰκονομικώτεραν κατασκευήν, δυνάμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν σημαντικὴν μείωσιν τῆς δαπάνης ταύτης, δεδομένου διὰ τὸ Κέντρον δὲν θὰ ἔχῃ ἀνάγκη πολυτελῶν ἀλλ' ἀπλῶν καὶ στερεῶν ἐγκαταστάσεων. 'Εάν, ἐπομένως, περιορίσωμεν τὴν μὲν δαπάνην τοῦ κτιρίου ἐνδιαίτησεως εἰς τὴν τιμὴν τῶν 650 δρχ. κατὰ κυβικὸν διὰ δὲ τὰ κτίρια διδασκαλίας καὶ ἀσκήσεων γίνουν ἐλαφροί μεταλλικοί κατασκευαὶ τῆς πάξεως τῶν 400 δρχ. κατὰ

κυβικόν, θὰ ἐπιτύχωμεν σοβαράν οίκονομίαν. Πράγματι, τότε ἡ δαπάνη δαπάνη δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 15.000.000 δρχ. ἀναλυομένη ὡς ἔχης:

'Ενδιαίτησις .. 16.000X650 = 10.400.000
Διδασκαλία - - - - -
σκήσεις 10.500X400 = 4.200.000

Σύνολον 14.600.000

ΒΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΒΑΣΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Διὰ τὸν πάσης φύσεως ἐξοπλισμὸν τῶν ὡς τῶν ἀναγκαστάσεων εἰς πρόπον δῶστε νὰ εἰναι δυνατὴ η λειτουργία τῆς Σχολῆς μὲ 500 μαθητάς, προεθελέφθησαν τὰ ἀκόλουθα εἰδη κατηγορίας:

'Ἐν διαίτησις: 270 πρίκλινα (πρὸς 1.500 δρχ.) μετὰ Ισαρίθμων ἐρμαρίων (1.100 δρχ.) 500 κλινοστρωμάτων (100 δρχ.) καὶ ἀνὰ 1.000 κουβερτῶν, σινδόνων, προσκεφαλίων (100, 100, 50 δρχ.), ἥτοι σύνολον δρχ. 750.000.

'Ἐστιασις: 50 τράπεζαι (πρὸς 3.500 δρχ.) μετὰ 100 πάγκων (1.000 δρχ.) ἀνὰ μαγειρείων καὶ δύο δραστήρας πρὸς 20.000 δρχ. ἔκαστος. Μαγειρικά σκεύη καὶ σκεύη ἐστίσεως τῆς πάξεως πῶν 50.000. 'Ήτοι σύνολον 450.000 δρχ.

'Διασκαλία: 200 θρανία πρὸς 1.500 δρχ. Σύνολον δρχ. 300.000.

'Ἐργα τῆρια: 100 μέγγενες πρὸς 1.500 δρχ. ἔκαστη, 15 τόρνοι πρὸς δρχ. 75.000 ἔκαστος, 10 φρέζες πρὸς δρχ. 120.000 ἔκαστη, 5 πλάνες πρὸς δρχ. 50.000 ἔκαστη καὶ ἐργαδεῖα χειρὸς τῆς πάξεως τῶν 250.000 δρχ. 'Ήτοι σύνολον δρχ. 3.000.000.

Φρονοῦμεν, ἐν τούτοις, διὰ διάταλλην διανεγέργειδην δυνάμεθα νὰ ἔχευρωμεν τὰ ὡς ἄνω μηχανήματα —ἔστω καὶ μὴ καινουργῆ— εἰς πολὺ συμφερότεραν τιμᾶς καὶ νὰ ὑποδιάσωμεν σοβαρός τὴν δηλη δαπάνην. Τούτου ἐπιτυγχανομένου, δυνάμεθα νὰ ὑπολογίζωμεν τὸ διὰ τὰς ἔργαστριας πάξεως διαδικαστήρια 1.500.000.

'Πλωτὰ Μέσα: 5 λέμβοι καπηλλασίας πρὸς 70.000 δρχ. ἔκαστη καὶ 5 ιστιοπλοίας πρὸς 40.000 δρχ. ἔκαστη, ύλικά ναυτικῆς πέχης, μωνικά δργανα καὶ ἐργαδεῖα τῆς πάξεως τῶν 150.000 δρχ. 'Ήτοι σύνολον δρχ. 700.000.

'Διοίκησις: Γραφεῖα, ἀρχειοθήκαι, τράπεζαι, καθίσματα κλπ. τῆς πάξεως πῶν 150.000 δρχ.

Προσθέτοντες τοὺς ἀνωτέρω δράθιμοὺς φθάνουμεν εἰς τὸ κονδύλιον τῶν δρχ. 5.350.000. 'Ἄρα ἐπίσται, διὰ τὴν συνιδιοτήταν δαπάνη διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῆς Σχολῆς θὰ εἰναι τῆς πάξεως τῶν 5 ἑκατομμυρίων δρχ. 'Εξοικονόμησις ὀλικῶν ἔξ αλλων πηγῶν (π.χ. λέμβων κλπ.), θὰ ἐπέφερεν οικονομίαν τινά, πλὴν δὲν θὰ μετέβαλε τὴν δάσιν τοῦ ὑπολογισμοῦ.

Γ! ΔΑΠΑΝΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Τὰς δαπάνας ταύτας διακρίνομεν εἰς πέντε γενικάς κατηγορίας, ητοι: α) Τροφοδοσίαν μαθητῶν, β) Αποκήματις ιματισμὸς μαθητῶν, γ) Αποζημίωσις προσωπικοῦ, δ) Εξοδα λειτουργίας καὶ συντηρήσεως, ε) Εξοδα ἐφοδιασμοῦ. 'Εκ τούτων η κυρία δαπάνη ἀφορᾷ εἰς τὴν τροφοδοσίαν τῶν μαθητῶν, τὴν ὁποίαν πρέπει χονδρικῶς νὰ προβλέψωμεν τῆς πάξεως τῶν 3.000.000 ἐπησίων ὑπολογίζοντες 1.000 μαθητάς ἐπησίων ἐπὶ 120 ημέρας πρὸς 25 δρχ. ήμερησίων.

Σοβαρὰ ἐπίσης θὰ εἰναι η δαπάνη παροχῆς στοιχειώδους ἀπομικού ιματισμού εἰς τοὺς μαθητάς. 'Υπολογίζομεν, διὰ τούτους μαθητὴν μία ἐνδυμασία ἔρεσις, μία φόρμα, ἓν ζεῦγος ὑποδημάτων καὶ τρία ὑποκάμισα.

Al Your
Service in Italy
THE
MEDITERRANEAN
AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY
S. p. A.
'MEDOV'

Enquiries to:
HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,
GENOA

Cables: Medov Telephones 67 5 41 (4 lines)
Telex: 27 046 (MEDOV) 62 2 17 13 (lines)

Branches and Agents
at all Italian ports

Member of the Baltic
and International Maritime Conference

Υπολογίζοντες χαμηλάς τιμών λόγω μεγάλης παραγγελίας, ήτοι πρός δρχ. 550 τήν ένδυμασιαν, 150 τήν φόρμαν, 130 τά ύποδηματα και 220 τά τρία ύποκαμψα, φθάνουμεν εἰς συνολικὸν κονδύλιον δρχ. 1.050.000 ἑτησίως.

Διὰ τάς ἀποζημιώσεις τοῦ διοικητικοῦ, ἐκπαιδευτικοῦ, τεχνικοῦ καὶ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ, στίνεις, εἰρήσθω ἐν παρδῷ, εἶναι δύσκολον νῦν ύπολογισθούν μετ' ἀκριβείας δεδομένου ὅτι δὲν ὑφίσταται πρότυπον ὅμοιας σχολῆς, καπητίσαμεν τὸν ἀκόλουθον πίνακα, δάσει τοῦ διποίου τὸ σύνολον τῆς ἑτησίας δαπάνης ἀποζημιώσεως ἀνέρχεται εἰς δρχ. 1.400.000:

Εἰς Δ) ητῆς Σπουδῶν	10.000X14 = 140.000
Πάντες ἀποτελεσματικοὶ	5X6.000X14 = 420.000
Πάντες τεχνικοὶ	5X6.000X14 = 420.000
Πάντες βοηθ. προσωπικοὶ	5X4.000X14 = 280.000
Διάφοροι	140.000
Σύνολον	Δρχ. 1.400.000

Τάς δαπάνας τῆς τρεχούσης λειτουργίας καὶ συντηρήσεως τῆς Σχολῆς δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος ύπολογίζομεν, δάσει ποὺ κατωτέρῳ πίνακος εἰς δρχ. 250.000 περίπου:

'Υδρευσις, φωτισμός, θέρμανσις, καθαριότης	70.000
'Υγειαν. καὶ φαρμακ. ώλικὸν	20.000
Συντήρησις καὶ ἐπισκευαὶ	100.000
Εἴδη ἀθλητισμοῦ καὶ ψυχαγωγίας	20.000
Διάφοροι	60.000
Σύνολον	Δρχ. 250.000

'Ομοιώς, εἰς περίπου 250.000 ἀνέρχονται καὶ αἱ δαπάναι τοῦ τρέχοντος ἔφοδισμοῦ τῆς Σχολῆς διὰ διαφόρων εἰδῶν καὶ ώλικοῦ ἀναγκαίου διὰ τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῆς.

Πλωτὰ Μέσα	75.000
Εἴδη ἐνδιαιτήσεως	75.000
Εἴδη ἀποτελέσματος	75.000
Διάφορα	50.000
Σύνολον	Δρχ. 275.000

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀθροίζοντες τάς ἐπὶ μέρους δαπάναις πῶν παραγράφων 7, 8 καὶ 9 ἔχομεν ἐν συνολικὸν κονδύλιον ἑτησίων δαπανῶν λειτουργίας, τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 6 ἀκατομμυρίων, ἔξι δῶν τὸ ἥμισυ καλύπτει μόνον

ἡ τροφοδοσία τῶν μαθητῶν.

'Ανακεφαλαιωτικῶς παρέχομεν κατωτέρω τὸν ἀκόλουθον συγκεντρωτικὸν πίνακα δίδοντα ἑναργή εἰκόνα τῶν ὡς ἄνω ύπολογισμῶν μας:

I. Δαπάνη 'Ανεγέρσεως Κτιρίων

α) Κτίριον I	(4.000 μ ² πρὸς 400)	1.600.000
6) » II	(16.000 μ ² πρ. 650)	10.400.000
γ) » III	(6.500 μ ² πρ. 400)	2.600.000

Σύνολον Δρχ. 14.600.000

II. Δαπάνη 'Εξοπλισμοῦ

α) 'Ενδισίτησις	750.000
6) 'Εστίασις	450.000
γ) Διδασκαλία	300.000
δ) 'Εργαστήρια	1.500.000
ε) Πλωτὰ	700.000
στ) Διοίκησις	180.000

Σύνολον Δρχ. 3.850.000

III. 'Ετήσιαι Δαπάναι

α) Τροφοδοσία μαθητῶν	3.000.000
6) 'Ιματισμὸς μαθητῶν	1.050.000
γ) 'Αποζημιώσεις προσωπικοῦ	1.400.000
δ) 'Εξοδα λειτουργίας	270.000
ε) 'Εξοδα ἐφοδιασμοῦ	280.000

Σύνολον Δρχ. 6.000.000

Συνεπῶς προκύπτει, διὰ τὰς νῦν ἀνεγέρωμεν ἔξι ύπαρχης καὶ νῦν ἔξοπλισμῶν ἐν τοιούτον Κέντρον χρειάζονται περίπου 18 - 20 ἀκατομμύρια δρχ. ἐφ' ἀπαξ καὶ διὰ τὰς νῦν προϋποθέσεις χρειάζονται περίπου 5 - 6 ἀκατομμύρια δραχμῶν ἑτησίως.

'Αναλυτικῶς ἀναφέρομεν τὰς δαπάνας. Πιστεύομεν ἀκρούντως νῦν ἔκτιμηθῇ τὸ μέγεθος αὐτῶν καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ ἐπιχειρούμενου ἔργου. Δὲν πρόκειται, δεδομένως, νῦν χωρίσωμεν εἰς τὴν ταυτόχρονον σύστασιν καὶ τῶν τριῶν Κέντρων. Τοῦ ἑνὸς — πρὸς τὴν περιοχὴν ἶσων τῆς 'Ηπείρου — διὰ ἐπιδιωχθῆ ή ὕδρυσις, ἀναλόγως δὲ τῶν οἰκονομικῶν μέσων σὺν τῷ χρόνῳ θὰ συνεισθῇ ἢ προσπάθεια.

Διὰ μίαν, πάντως, Ναυτιλίαν εἰκοσιν ἐκατομ. τὸν γκρός τὰ τρία προπαρασκευαστικά Κέντρα κρίνονται ως ἀπαραίτητα. 'Α-

πὸ αὐτὰ θὰ προέλθουν τὰ καλύτερα κατώτερα πληρώματα — όχι πλέον οἱ ἀπίθενοι λευκοφύλλαδίται καὶ οἱ διαβατηριούχοι — τὰ ὄπωσδήποτε προπαρασκευασμένα διὰ τὸ ἐπάγγελμα.

Καὶ διὰ νῦν καταλήξωμεν: Προϋπόθεσις τῆς ταχυτέρας, τῆς ἀμέσου εἰ δυνατόν, ἀναλήψεως τοῦ ἔργου, τοῦ διασικοῦ διὰ τὰς ἀναγκαὶς μας, εἰναι ἡ συμπαράστασις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. Θὰ χρειασθῇ ἡ αὔξησις τῆς τατὸ πλοίον εἰσφορᾶς. Δύο λίραι περισσότερα διὰ τὰ χιλιαριά πεντακότια εἰσφέροντα πλοῖα, σημαίνει τρεῖς χιλιάδας λίραις μηνιαίων καὶ τριάκοντα τρεῖς χιλιάδας ἑτησίων — δι' 11 μηνον διάστημα ἀπασχολήσωσις τοῦ πλοίου κατὰ μέσον ὄρον. Δὲν καλύπτονται, δεδομένως, πλήρως αἱ δαπάναις. Θὰ εἰσφέρῃ καὶ ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς τὰ περισσότερα. 'Η νοοτροπία τοῦ κράτους διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, ἔχει εύτυχῶς ἀπό τετραετίας ἀλλάξει. "Οχι ὀλίγαι αἱ κρατικαὶ πιστώσεις. 'Οφείλομεν νῦν τὸ ύμολογόσωμεν.

Μικρά, ἐλαχίστη θὰ είναι ἡ προτεινομένη κατὰ πλοίον ἐπιβάρυνσις, ἔναντι τοῦ προσδοκούμενου ἀγαθού ἀποτελέσματος ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς συστάσεως τῶν τριῶν σχολῶν ναυτοπαίδων.

Εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτὴν ὄφειλεται ἡ περὶ αὐξήσεως τῆς εἰσφορᾶς πρότασις. 'Εχομεν ἀρκούντων ἐκτιμήσεις τὴν πρόθυμον διάθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν μᾶς προσπάθειας, τῆς ὀποίας τὴν ἐπιτυχῆ ἔχειται ὅλοι εἰμέθεις ὑποχρεωμένοι νῦν ἀναγνωρίσωμεν (ἐννέα σχολαῖς ἐν λειτουργίᾳ). Μεγάλῃ ἡ ἐπιτευχεῖσα πρόσδοσις. Μία δεκαετία, πράγματι, ἀποδοτική. Τὸ ἐπιστέγασμα θὰ είναι αἱ σχολαὶ ναυτοπαίδων. 'Αν τὰ ώλικὰ μέσα ἔξευθεῦν καὶ δὲν λείψῃ ἡ καλὴ διοίκησις — αὐτὴ κυρίως — ή Ναυτικὴ 'Ελλάς θὰ δικαιούνται μετὰ μίαν τριετίαν νῦν ὑπερηφανεύεται διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχῶν της. Δὲν θὰ ἐμφανίζεται καθυστερημένη ἔναντι ἀλλων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Καὶ ἵνα τὸ ἔργον συμπληρωθῇ, ἀπευθυνόμεθα πρὸς τοὺς ἀμερικανούς ἐνδιαφερομένους, τοὺς ἐφοπλιστάς, διὰ νῦν τοῖς ὑποδειξαμένων τὴν ἐπιτεκτικὴν ἀνάγκην τῆς διοίκειας των. Εἰμέθει πλέον πολὺ μεγάλοι. 'Ανάλογοι πρὸς τὸν σύγκον τῆς Ναυτιλίας μας, πρὸς τὰς διασικαὶς τῆς ἀνάγκας καὶ αἱ ἐξ αὐτῆς εἰσφοραὶ ὑπὲρ τῆς ἀρτιωτέρας καταφτίσεως τοῦ ἐμφύχου ώλικοῦ.

CHARLES R. WEBER COMPANY

BROKERS

TANKSHIPS AND PETROLEUM SHIP'S BUNKERS

630 FIFTH AVENUE, ROCKEFELLER CENTER, NEW YORK, NEW YORK 10020

Telephone : Plaza 7-5080

Cables : "Webtank" New York

CHARLES R. WEBER

WILLIAM G. CONNELL
DOUGLAS F. BARNARD
A. W. HAENNI

GEORGE R. WAGNER
ARNOLD M. SAMSON
DONALD C. RYAN

ΑΡΧΑΣ 1968 ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΗ ΠΛΗΡΩΣ Η ΒΑΣΙΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

**ΕΠΙΖΕΤΑΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟΤΕ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΔΟΘΗ ΤΑ ΠΡΟΣ ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΝ
ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΧΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΟΝ
Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΒΛΗΣ**

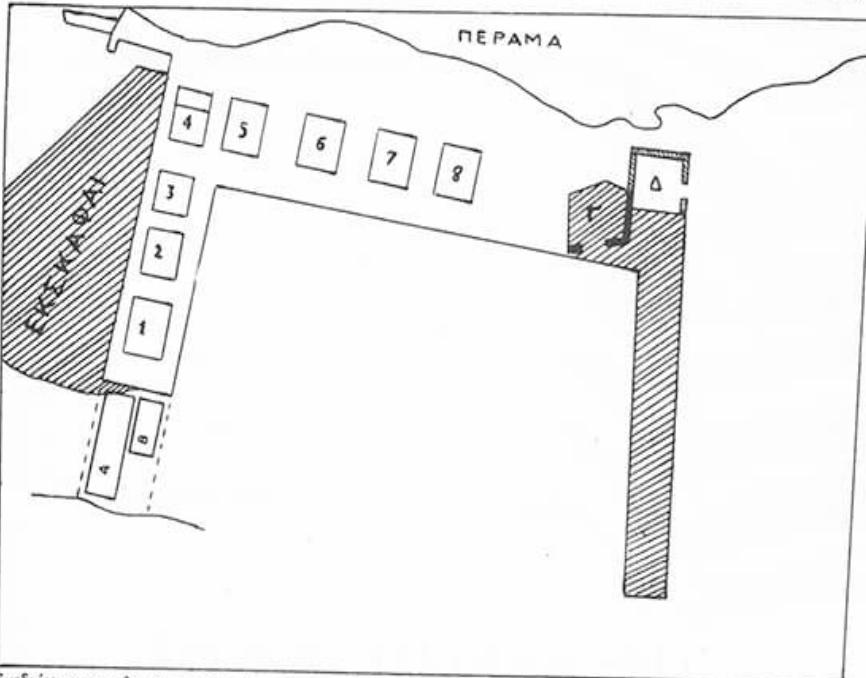
Η μεγάλη έλλειψης προσωπικού είς τὴν τεχνικήν υπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. ένδεχομένων νὰ προκαλέσῃ σημαντικήν καθυστέρησην τῆς μελέτης διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πρὸς ἐκμίσθωσιν εἰς τὸν σιδηροβιομηχανὸν υπόστεγον τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Περάματος.

Μόνον έξι μηχανικοὶ υπηρετοῦν ηδη εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ἐνώ χρειάζονται τούλαχιστον 15, δεδομένου τοῦ μεγάλου φόρτου ἐργασίας. Η πρόσληψις καὶ ἄλλων ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην ἐπιβεβλημένην. Πλείστα δσα τεχνικὰ ἔργα έχει νὰ καταρτίσῃ ή υπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π., πέραν τῆς μεγάλης διὰ τὰ ύποστεγα τοῦ Περάματος, εἰναι ἐπιφορτισμένη νὰ καταρτίσῃ καὶ τὰς ἔξης μελέτας:

προσδή, ἐντὸς τριμήνου περίπου, εἰς τὴν σύνταξιν τῆς σχετικῆς μελέτης.

ΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Συνολικῶς θὰ κατασκευασθοῦν ὅκτὼ ύποστεγα, εἰς τὰ ὅποια θὰ ἐγκατασταθοῦν δέκα σιδηρογεικά ἔργοστάτια τοῦ Πειραιῶς, μεταξὺ τῶν ὅποιών ἔν ἡλιούργικόν, τὰ ὅποια θὰ μεταφέρουν εἰς Πέραμα τὰς ἐγκαταστάσεις των. Ήρισμένα έξι αὐτῶν θὰ διατηρήσουν τὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τοῦ Πειραιῶς, διὰ τὸν φόρον μήπως οἱ δρόμοι ἐκμισθώσεως ἐν συναρτήσει πρὸς τούχον μειωθεῖσας ἐργασίαν προκαλέσουν ζημιάν, ὅποτε οἱ ἐνδιαφερόμενοι θὰ ύποχρεωθοῦν νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ Πέραμα. Μολονότι ή δυσμενής αὕτη προοπτικὴ ἐλαχί-



Σχεδιάγραμμα τῆς κατανομῆς τῶν χώρων τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Περάματος μετὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ύποστεγῶν, του νέου προβλήτος καὶ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν τοῦ Ο.Λ.Π. Ἀνωτέρω οἱ θέσεις τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν, ἀνφωτικῆς ἴκανότητος 15.000 τόνων (Α) καὶ 4.000 τόνων (Β). Δεξιὰ ὁ ὑπὸ κατασκευὴν νέος προβλήτης τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, μήκους ἔξωτερικῶς 550 μ. καὶ ἐσωτερικῶς 480 μ. Εἰς τὸ σημεῖον Γ εἰκονίζεται ὁ ύπαρχων λιμενίσκος τῶν Ἀλίων, ὁ ὅποιος θὰ μεταφερῇ εἰς περισσότερον Δ. Ο δημιουργούμενος χῶρος θὰ χρησιμοποιῇ μελλοντικῶς διὰ τὴν ἐγκατάστασιν δύο η καὶ πλέον πλωτῶν μέσων τοῦ Οργανισμοῦ.

Όπωσδήποτε, κατὰ παρασχεδείσας ἀρμόδιος πληροφορίας, ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσης τοῦ Περάματος προβλέπεται νὰ λειτουργήσῃ πλήρως περὶ τὰ τέλη τοῦ 1967 ή ἀρχὰς τοῦ 1968. Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν φυσικά, διὰ τὰς ἐπισκευαστικὰς ἔγκαιρως η σχετικὴ μελέτη, θὰ δημοπρατηθῇ τὸ ἔργον εἰς τὰ προβλεπόμενα χρονικά περιθώρια, θὰ παρουσιασθοῦν ἔργοιάριοι καὶ, ὅπωσδήποτε, δὲν θὰ παρεμβληθοῦν ἄλλοι ἀστάθμητοι ἀνασχετικοὶ παράστασες.

Ήδη συνεργείον τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων Εργών, ἐκτελεῖ εἰς τὸν χῶρον, ὅπου θὰ γκατασταθοῦν τὰ ύποστεγα, γεωτρήσεις, ροδαίνει δὲ εἰς δειγματοληψίας πρὸς διαστολὴν τῆς συστάσεως τοῦ ἔδαφους. Αἱ δρασίαι αὗται ἐλπίζεται νὰ ἔχουν περατωθῆντος τῶν ήμερῶν! Βάσει τῆς σχετικῆς ἐκτίσεως η τεχνικὴ υπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ

στας μόνον συγκεντρώνει πιθανότητας, οἱ ἐκμισθούντες νὰ ἔχουν κάποιαν δάσιν καὶ εἰς τὸν Πειραιά.

Τὰ ὑπὸ κατασκευὴν ύποστεγα (διατεταγμένα ὡς εἰς τὸ δημοσιεύμενον ἀνωτέρῳ σχεδιάγραμμα), τῶν ὅποιων τὸ συνολικὸν κόστος ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 25.000.000 δρ., χωρὶς πάντας νὰ ἀποκλείεται ὑπέρβασις η καὶ μείωσις, θὰ ἔχουν διαστάσεις κυμαινομένας ἀπὸ 50—93 μέτρα μήκος καὶ ἀπὸ 45 ἕως 50 μ. πλάτος. Παραλλήλος πρὸς τὴν κατασκευὴν τῶν ύποστεγῶν καὶ διὰ τὴν εὔρυθμην λειτουργίαν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως Περάματος, θὰ κατασκευασθοῦν διετίας 1) Ἡλεκτρικός ύποσταθμός, 2) Κτίριον υπηρεσίων Ο.Λ.Π. καὶ Τελωνείου, 3) Ἐστιατόριον ἐργαστῶν, 4) Ἀποθήκη Τελωνείου, 5) Κτίριον ἐλέγχου ἔξοδου.

Μεταξὺ τῆς ὁδού προσπελάσεως καὶ τῶν

**Ναυτικοὶ ἐπαναπατρίζεσθε μὲ τὸ Α/Π "ΚΥΠΡΟΣ,,
ἀπὸ Πρίντεψη κάθε Κυριακὴ στις 2 μ.μ. κατ' εύθειαν
διὰ Πειραιᾶ. 'Ορχήστρα, Πισίνα, Μπάρο.**

ύποστεγῶν θὰ παραμείνῃ ἀκάλυπτος χῶρος ἀρκετῆς ἐκτάσεως ἵνα χρησιμοποιηθῇ μελλοντικῶς.

Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΒΑΣΕΩΣ

"Οσον ἀφορᾷ τὴν μελετωμένην καὶ κατ' ἀρχὴν ἀποφασισθεῖσαν ἐπεκτασιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως διὰ τῆς δημιουργίας νέου προβλήτος μήκους 500 μέτρων καὶ διάπλανης 60.000.000 δρ., ἐγνώσθησαν τὰς ἔξης:

'Ο υπάρχων ἔκει λιμενίσκος τῶν Ἀλίων θὰ μεταποιηθῇ δεξιάτερον καὶ διπλούν, ὁ δὲ δημιουργούμενος χερσαῖος χῶρος θὰ χρησιμοποιηθῇ μελλοντικῶς διὰ τὴν κατασκευὴν διοίη η καὶ περισσότερων ύποστεγῶν, δεδουλεύουσαν ὅποιον διὰ τὸ προβλεπόμενης τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσης μέλλονταν.

Διὰ τῆς ἐπεκτάσεως θὰ δύνανται νὰ παραβάλλουν ἡ νὰ πρυμνωδεῖτον περὶ τὰ 60 καὶ πλέον πλοία μέσου μεγέθους.

Προσβισταὶ η ἐπισκευαστικὴ βάσις τοῦ Περάματος νὰ διαδραματίσῃ σημαντικά πόλον εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῆς σιδηροβιομηχανίας, σημαντικὴν παρέχουσαν ἔξυπηρητήσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Διὰ τῆς προβλεπομένης ἐπίστης νέας λεωφόρου προσπελάσεως πλάτους 40 μ., κατόπιν ἐπελθούσης κατ' ἀρχὴν συμφωνίας μεταξὺ Ο.Λ.Π. καὶ τοῦ καθηγητοῦ Κ. Στρ. Ἀνδρεάδην διὰ τὴν παραχώρησιν τῆς ὁδού τὴν ὅποιαν καταλαμβάνουν σήμερον αἱ σιδηροτροχιαὶ τῶν Ε.Η.Σ., ὁ κεντρικός λιμήν θὰ συνθεῇ ἀμέσως μὲ τὸ Πέραμα, ἀποφευγούμενός της διελεύσεως μέσω ἀσφυκτιώντων εἰς κίνησην χώρων περὶ τὸν λιμένα. "Ολα, δεναιών, τὸ ἀνωτέρω σχέδιον καὶ αἱ παρεχόμενα διασιδεωσίεις διὰ τὴν ἐγκαίρην ἔκτελεσίν των, πηγὴν ἔχουν τὸ Οργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς. Διατηρούμενος ζωτικά τὰς ἐπιφυλάξεις μας διὰ τὰς προθεσμίας. Πολὺ φοδούμεθα, διτὶ αἱ δύο δεξαμεναὶ θὰ εἰναι ἔτοιμαι πρὸς παράδοσιν καὶ η δάσις δέν θὰ ἔχῃ πλήρως ἔξοπλισθή. Εύχομεθα νὰ διαμευθῶμεν.

* * *

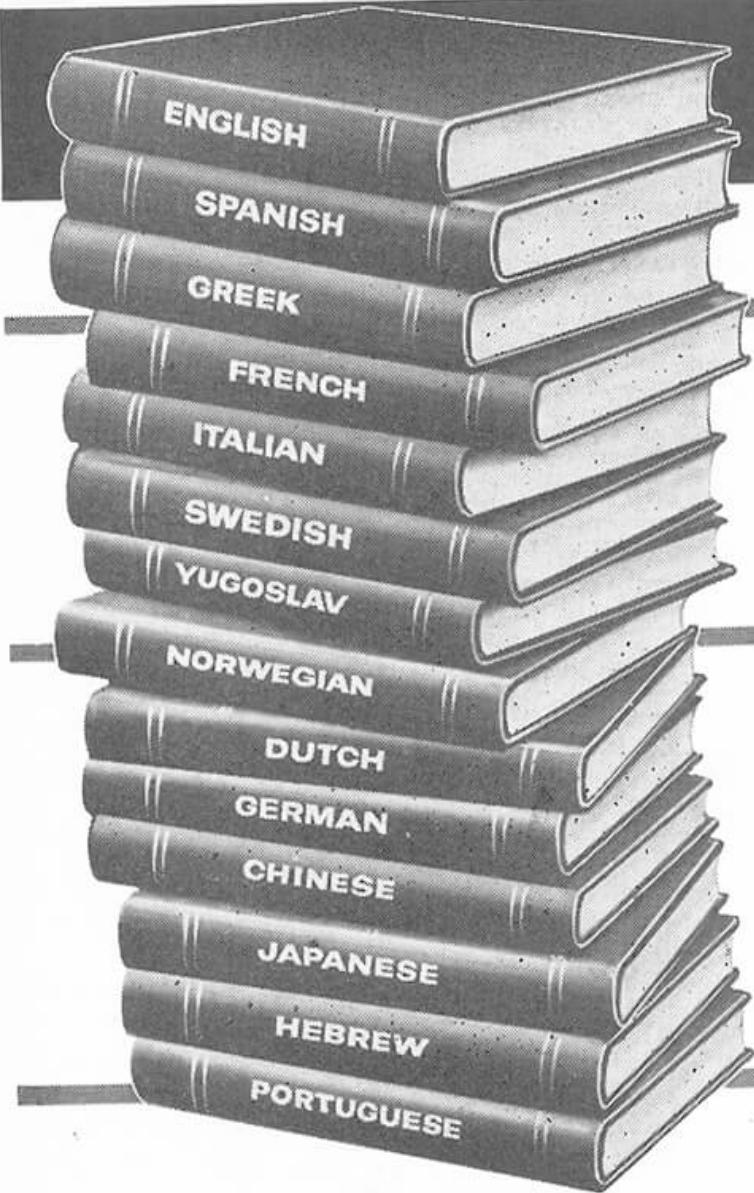
Κατηγορηματικῶς διαφεύδουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς τὸν ισχυρισμὸν τῶν σιδηροβιομηχανῶν, πρὸς τοὺς δύο πόλεις ἔξεχωρήθησαν τὰ ύποστεγα τῆς βάσεως τοῦ Περάματος, διτὶ ηξιώθη ἡ χρησιμοποίησις τῶν μισθωμένων χώρων διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλωτῶν μέσων τοῦ Οργανισμοῦ.

"Οτὸν δέ τοι —μᾶς ἐτονίσθη— παράλογος μία τοιστὴν ἀξίωσις. Ἀπλῶς τὸ νομικὸν τμῆμα τοῦ Ο.Λ.Π. καθηρίστην εἰς τὰ μισθωτήρια συμβόλαια τὰ ὅποια, σημειωτέον, δὲν ἔστεραν ἀκόμη νὰ ύπογράψουν οἱ σιδηροβιομηχανοί, διτὶ οἱ θεωρούνται κοινόντες διάρκειας περὶ τὴν ἀνάδρομο τῆς βάσεως καὶ η κεντρικὴ πρὸς αὐτὴν ἀγύοστα δίκιη ἀρτηρία".

"Ἐρχεται οὖμας η διάσκεψις αὐτὴ νὰ μᾶς ἀποκαλύψῃ μίαν δύσκολον κατάστασιν διὰ τὴν δάσιον. Αὐτὴ η ἀπροθυμία τῶν σιδηροβιομηχανῶν καὶ η καθυστέρησης περὶ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ύποστεγῶν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῆς βάσεως, δικαιοιογεῖ τὴν διατυπουμένην παρὰ πολλῶν ἐπιφύλαξιν, διὰ τὴν ἐντὸς διετίας ὀλιμαλία λειτουργίαν αὐτῆς.

"Ἀληθεῖς εἰναι, διτὶ η παρουσία διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς τὰς προβληθείσας ἀντιδράσεις, τὴν κυβερνητικὴν ἀστάθειαν, τῶν ἀρμόδιων ύπουρων τὴν ἀφροντοσίαν καὶ τὰς γραφειοκρατικὰς καθυστέρησεις, ἐπέτυχε τὴν προώθησιν τῆς ἀπὸ ἔξαετίας ἀναληφθείσης προσπαθείας. Τὴν νωθρότητα τῶν προηγουμένων ἐτῶν διεδέχθη ἡ ἀνησυχία διὰ τὴν περαίωσιν τοῦ ἔργου. Εἰς τὸν μακάριον, οὖμας, αὐτὸν τὸν, η κρατικὴ μηχανὴ κινεῖται πάντοτε εἰς τὸ χαμηλότερον σημεῖον τῆς ἀποδοσίας της. Η καλή θέλησις τῶν διλίγων, δὲν ἀρκεῖ. Η ἀπογοήτευσις τούς κατασκευασθεῖσαν τελικῶς, πρὸ τῶν ἔγειρομενων ἐμποδίων, πρὸ τῆς ἀδιαφορίας τῶν πολλῶν. Απτὴ ἀπόδειξις, διάσις τοῦ Περάματος. Αἱ δεξαμεναὶ θὰ εἰναι ἔτοιμαι καὶ οἱ ἔξοπλισμὸς δέν θὰ ἔχῃ συμπληρωθῆ.

Και διὰ τὴν σύγκρισιν: 'Εντὸς μιᾶς διετίας ὁ κ. Ανδρεάδης θὰ ἔχῃ παραδώσει εἰς τὴν ύπηρεσίαν τῆς ναυτιλούμενης 'Ελλάδος τὰ «Ναυπηγεῖα τῆς Ελευσίνος»!



THE SUBJECT:

MODERN CARGO-HANDLING EQUIPMENT

20 companies in all quarters of the globe make up the MacGREGOR International Organisation. Each of these companies reflect the truly international character of MacGREGOR... they all speak the same expert language concerning Automated Steel Hatch Covers and cargo handling techniques.

THE EXPERT GUIDE:

MacGREGOR

international organisation



ARGENTINE
BELGIUM
BRAZIL
CANADA
FRANCE
GERMANY
GREAT BRITAIN
Greece
HOLLAND
HONGKONG
INDIA
ISRAEL
ITALY
JAPAN
NORWAY
SPAIN
SWEDEN
U.S.A.
YUGOSLAVIA

MacGREGOR ARGENTINA S.R.L.
MacGREGOR - COMARAIN
MacGREGOR DO BRASIL
MacGREGOR - COMARAIN (CANADA) LTD.
MacGREGOR - COMARAIN S.A.
DEUTSCHE MacGREGOR GMBH
MacGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD.
MacGREGOR & CO. (CARGO HANDLING) LTD.
METRON TECHNICAL LTD.
MacGREGOR - COMARAIN - HOLLAND N.V.
MacGREGOR CARGO HANDLING CO. (HONGKONG) LTD.
SCINDIA WORKSHOP LIMITED
MacGREGOR (ISRAEL) LTD.
MacGREGOR - COMARAIN S.A.
MacGREGOR FAR EAST LTD.
NORSK MacGREGOR A.S.
ASTILLEROS DE CADIZ, S.A.
ANKERLOKKEN MacGREGOR AB
MacGREGOR - COMARAIN, Inc.
METALNA

BUENOS AIRES
ANTWERP
RIO DE JANEIRO
MONTREAL
PARIS/MARSEILLES
BREMEN/HAMBURG
WHITELEY BAY
LONDON
ATHENS
AMSTERDAM/ROTTERDAM
HONGKONG
BOMBAY
HAIFA
GENOA
TOKYO
OSLO/BERGEN
MADRID/SEVILLE
GOTEBORG
NEW YORK
MARIBOR

KNOW-HOW • SERVICE • EXPERIENCE • RELIABILITY

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ",

ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΗ ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ.— ΠΛΗΡΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ.— ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ.— ΔΥΟ ΠΛΩΤΑΙ ΔΞΕΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ ΜΕΧΡΙΣ 60 ΚΑΙ 100 ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΤΟΝΝΩΝ.— ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΣΙΔΗΡΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ (ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΞΗΡΑΣ).— ΕΙΝΑΙ Η ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ.— ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 20 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ.— 1.800 ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΑΙ

'Εντός των άμεσων προσεχών ήμερων θεμελιούται ή ανέγερσις των έγκαταστάσεων των «Ναυπηγείων Ελευσίνος». Οχι μικρά υπήρχεν ή καθυστέρησις. Πολλά τα προβληθέντα έμποδια. Ή κατόπιν προσφυγής των Τραπεζών 'Εμπορικής και Ιονικής - Λαϊκής πρόσφατος απόφασις του Συμβουλίου της 'Επικρατείας - την σχολιάζομεν κατωτέρω - δίνησε τὸν δρόμον πρὸς τὴν συμφωνίαν μὲτοὺς ξένους τεχνικούς Οίκους, τοὺς ἀναδόχους τοῦ ἔργου.

Μετὰ μίαν τὸ πολὺ διετίαν ὁ βιομηχανικὸς ἔξοπλισμὸς τῆς χώρας ἐνισχύεται μὲτα συγκρότημα παραγωγικὸν προσχούσης ἀνάγκης καὶ η Ναυτιλία ιδιαιτέρως κερδίζει τὴν ἀρτιωτέραν ἔξυπηρέτησιν εἰς κατασκευάς, ἐπισκευάς καὶ δεξαμενισμούς. Ήτο πλέον καιρός.

Εἰς τὴν ἀνήσυχον, τὴν τόσον δημιουργικὴν πρωτοβουλίαν τοῦ Καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη ὄφειλομεν καὶ τὴν μεγάλην αὐτὴν μονάδα τοῦ βιομηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῆς Ελλάδος, τὴν θεμελιούσαν ἐν ταυτῷ τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόδομης.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΕΡΓΑ

Τὰ νέα ναυπηγεία θὰ ἀνέγερθούν εἰς τὸν μιχόν τοῦ κόλπου Ελευσίνος, κτήμα Εύτοξίας, συνολικῆς ἑκάτεως 700 στρεμμάτων, κειμένην εἰς ἀπόστασην 25 χλμ. ἐξ Αθηνῶν.

Προβλέπεται περαιτέρω ἑκάτεωνσις τοῦ βυθοῦ τῆς παραλίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἐπισκευαστικῆς προβλήτος, ὅπου θὰ πλευρίζουν ἡ θὰ πρυμνοθετοῦνται τὰ ὑπὸ ἐπισκευὴν πλοῖα. Ή κατασκευὴ τῆς προβλήτος καὶ μόνον θεωρεῖται σημαντικὸν τεχνικὸν ἔργον, δεδομένου ὅτι ἡ ὑποδομὴ θὰ εἰναι ἐξ ὀλοκληρού ὑποθρύμχιος διὰ κιβωτίων ἔξοπλισμένου σκυροδέματος. Θὰ ἑκταθῇ δὲ ἐντὸς τῆς θαλάσσης κατὰ 40—50 μέτρων ἀπὸ τῆς σήμερον ύψισταμένης παραλίας καὶ εἰς ίκανον βάθους, ἐπ' αὐτῆς δὲ θὰ ἀνέγερθούν ἑκτὸς τῆς προβλήτος καὶ τὰ συνεργεία τοῦ ἐπισκευαστικοῦ τμήματος τῶν Ναυπηγείων.

Διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν καὶ μεταφορὰν βαρῶν προβλέπονται δύο κυλιόμενοι γερανοὶ ἐκ τῆς προβλήτος ὡς καὶ πλωτός γερανὸς 120 τόνων. Δυτικῶς τῆς προβλήτος προβλέπεται ἔτερος χώρος διὰ δύο πλωτάς δεξιομενάς ίκανάς νὰ δεχθούν πλοίοι μέχρις 60 καὶ 100 χιλ. τόν. ἀντιστοίχως. Ακόμη δυτικώτερον προβλέπεται ἐγκαταστάσις καθαρισμοῦ τῶν πρὸς ἐπισκευὴν δεξαμενοπλόιων καὶ δισχωρισμὸς τοῦ ἀκαθάρτου ἔρματος αὐτῶν, ὥστε νὰ καθίστανται δυναταὶ ἐπισκευαὶ ἐν θερμῷ ἐπὶ τῶν σκαφῶν ἐνῷ θὰ ἐξοικονομῆται ἐντεύθεν ποσότης ἀργοῦ ἢ ἀλλού πετρελαίου.

Προβλέπεται ἐπίσης ἡ κατασκευὴ ὑποσταθμοῦ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας τῆς τάξεως τῶν 10.000 ΚΒΑ. Ἐπίσης προβλέπεται ἡ ἀνέγερσις συνοικισμοῦ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ἐργατοτεχνιτῶν.

Ο ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ὦς πρὸς τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος ἐλήφθησαν ὑπὸ δψιν ὅλαι αἱ τελευταῖαι ἔξελίζεις τῆς τεχνικῆς καὶ αἱ σύγχρονοι ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας. Ο ἔξοπλισμὸς τῆς βάσεως θὰ συγκροτηθῇ ἀπὸ τὰ πλέον συγχρονισμένα μηχανήματα μὲ πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοπιστισμοῦ, ὥστε τὸ μὲν περιορίζωνται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν αἱ εἰς ἐργατικᾶς χειρας ἀνάγκαι, τὸ δὲ νὰ εἶναι εἰς θέσιν τὰ ναυπηγεία νὰ συναγωνισθῶν τόσον ἀπὸ πλευρᾶς τεχνικῆς τελείτητος, δύσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς κόστους τὰς ἀναλόγους μονάδας τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἀρκεῖ

πολλαπλασιασθῆ. Ή ίκανότης ἐξ ὅλου τοῦ κατασκευαστικοῦ τμήματος προβλέπεται ἀρχικῶς νὰ φθάσῃ τὰς 30.000 τόννων μεταλλικῶν κατασκευών.

Ἡ κατὰ τὸ δεύτερον στάδιον ἀνέγερσις τοῦ ναυπηγικοῦ τμήματος περιλαμβάνει ἑκτὸς τῶν κατασκευαστικῶν κλινῶν καὶ ἐπέκτασιν τοῦ ἐπισκευαστικοῦ τμήματος μὲ ταύτοχρονον προσθήκην μηχανημάτων, ὥστε ταῦτα νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ηὔημένην ζήτησιν.

ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΞΗΡΑΣ

Ἡ διάρθρωσις καὶ ἐκτασις τοῦ ἔργοστασίου είναι μελετημένη, ὥστε ἀμέσως ἀπὸ τοῦ πρώτου σταδίου, ως ἐλέχθη, νὰ δύναται νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς λίαν σημαντικάς κατασκευάς χερσαίων ἔργων ποικίλης φύσεως διὰ βιομηχανικάς χρήσεις. Ούτω θὰ δύνανται νὰ κατασκευασθοῦν εἴτε μεγάλαι αὐτοτελεῖς μονάδες, εἴτε τμήματα αὐτῶν πρὸς βιομηχανικήν χρήσιν. Αἱ παραγόμεναι ὑπό τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος κατασκευαὶ θὰ δύνανται νὰ ἔχουσιν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀποδίουσι πολύτιμον συνάλλαγμα διὰ τὴν χώραν.

Γενικῶς τὸ ἔργοστασίου τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν ίκανότητα νὰ προβαίνῃ εἰς:

Τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν αὐτοτελῶν μεταλλικῶν μηχανικῶν μονάδων.

Τὴν μερικὴν κατασκευὴν πρὸς συμπλήρωσιν τοιούτων μονάδων, μέρος τῶν ὅποιων θὰ εἰσάγεται ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Κατ' ἀρχὴν τὰ εἰσαγόμενα μέρη ἡ τεμάχια θὰ περιορίζωνται εἰς τὰ ἀπαραίτητας ἀναγκαῖα εἰς ὃσα εἶναι συμφερότερα ἀπὸ ἀπόφεως κόστους.

Ο ρόλος τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος είς τὰς κατασκευάς τῆς ξηρᾶς θὰ τείνῃ εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλων τμημάτων μεταλλικῶν κατασκευῶν ἡ ἐξ ὀλοκλήρου ἡ ἐνὸς μέρους ἀναλόγως τοῦ βάρους, ὅπως θὰ τείνῃ καὶ

ΚΛΙΜΑΚΩΣΙΣ ΑΝΕΓΕΡΣΕΩΣ

Ἡ ἀνέγερσις τῆς ναυπηγικῆς μονάδος προβλέπεται εἰς δύο στάδια: Ἀρχικῶς μόνον τοῦ ἐπισκευαστικοῦ τμήματος καὶ τοῦ τμήματος χερσαίων μεταλλικῶν κατασκευῶν τοῦ ἔργοστασίου, τὰ ὅποια θὰ τεθοῦν εἰς λειτουργίαν ἀμέσως μὲ τὴν ὀλοκλήρωσί του, καὶ ἐσυνεχεῖ τοῦ κατασκευαστικοῦ τμήματος.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

Κατὰ τὸ πρώτον στάδιον τὰ Ναυπηγείων 'Ελευσίνος θὰ ἔχουν τὴν ίκανότητα ἐπισκευῆς 8—10 πλοίων ταύτοχρόνων, προβλέπεται δὲ ἐπέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων των σὺν τῷ χρόνῳ, ὥστε ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν νὰ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΕΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022(24) 353505 367894	Telex 0211007 0215671	BRAKE Norderdeich 4-5	Tel. 510 Priv. 510	Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Tel. 310424 Priv. 6052552	Telex 0244151	NORDENHAM P.O.Box 98	Tel. 811 Priv. 811	Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserafalen	Tel. 42597 Priv. 45841	Telex 0238876	EMDEN Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391)93 Priv. 2392	Telex via 027823
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235137 Priv. 21365	Telex 0253375			

TELEGRAMS "ERMIS"
Represented also at LUBECK & KIEL

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

TOY NOMOY 2687/1953

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν ὑπ' ἀρ. 0. 2140) 1966 ἀπόφραξιν τῆς "Οἰκου-
λείας τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας. Τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀποφάσεως εἶναι
πρόδηλον. Μολονότι ἔξεδόθη ἐπὶ ὑποθέσεως ἐμπέσως ἀφορώσῃ τὴν Ναυτιλίαν,
θίγει, ἐν τούτοις, θέμα σχετικὸν πρὸς τὸ Ν.Δ. 2687) 1953 περὶ ἐπενδύσεως καὶ
προστασίας κεφαλλίων ἔξωτερικοῦ, γνωστὸν δὲ ἔτι τὸ ἥρθιον 13 τοῦ Ν.Δ. τού-
του, ἀπετέλεσε τὴν διάταξιν, δυνάμει: τῆς ὅποιας ἐνηργοσγήθησαν παλιν γηλογοῦν-
ται: ὡς κεφαλλικῶν ἔξωτερικοῦ, πλεῖστα δυσα τῶν ποντοπόρων πλειών μαζ.

Αφοριμήν τῆς δίκης ἐφ' ής ἔξεδόθη ἡ δημιουρικότητα την ἀπόφασις, ἀπετέλεσεν ἀπόφασις τῆς Νομιματικής. Επιτροπής, ἀργούμενης γὰ παράσχῃ ἐφεδρῆς τὴν ἔγκρισίν της εἰς ἐγγυήσεις τὰς δύοις θὰ παρεῖχον αἱ Τραπέζαι· Ἐμπορικῇ καὶ Ἰονικῇ - Λαϊκῇ ὑπὲρ τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεῖα Έλευσίνος» εἰς πιστωτὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐφ' οὓσον αἱ ἐν λόγῳ ἐγγυήσεις θὰ ὑπερέθαινον, μετὰ τῶν ἐνδεχομένων χρηματοδοτήσεων, τὸ 1)5 τοῦ κεφαλαίου τῶν ὡς ἄνω Τραπέζων.

“Η ἀπόφασις αὗτη τῆς Νομιματικής Ἐπιτροπῆς, ληφθεῖσα τον Φεβρουάριον 1966, ἐστηρίζεται εἰς δύο νόμους, τὸ Ν.Δ. 588) 1948 καὶ τὸν ἡ. ν. 1665) 1951, οὓς ταῦτα κατ' ἐπίφασιν τούλαχιστον, νόμιμος, καίτοι κατ' οὓς πάντα ἀναστέλλουσα τὴν πρόσδον τῶν διαπραγματεύσεων δὲ ἀνέγερσιν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοὺς τεχνικοῦς ἔξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων.

Ἐν τούτοις, τὰ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» ἔδρυθησαν κατά τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953, σχετικῶς δὲ ἔξεδόθη τὸ ὑπ' ἀριθ. 486 Βασ. Διάταγμα τῆς 25) 7) 1962 διὰ τοῦ ὅποιου ἐν εἰς πρότερον ἡ ἔκδοση μέρους τῶν Τραπεζῶν Ἐμπορικῆς καὶ Ιονικῆς - Λαϊκῆς εἰσαγωγὴ διὰ δανεισμού ποσού μέχρις 8.000.000 δολλαρίων, πρὸς ἔδρυσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ ναυπηγείου, ἐπετράπη δὲ συγχρόνως εἰς τὰς δύο ταύτας Τραπεζῶν, ὅπως παρέχωσι τὴν ἁγγύησιν αὐτῶν πρὸς ἐκπλήρωσιν πάσης ὑποχρεώσεως εἰς συνάλλαγμα, ἀναλαμβανομένης ὧδε τῆς Α.Ε. «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» ἔνσυντι οἰωνοδήποτε προσώπῳ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἢ τῇ ἀλλοδαπῇ, μέχρις 8.000.000 δολλαρίων.

Έτεοη, συνεπῶς, τὸ ζήτηται ἐὰν η ἀπαγόρευσις τῆς Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς ήτο γόλιμος ἐν δψει τοῦ κειμένου τοῦ ὡς ἄνω Βετ. Διατάγματος, ἐκδοθέντος κατὰ τὸ ἅρθρον 3 § 2 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953. Παραπλέυρως, γῆψεσδητήθη η ἐν προκειμένῳ δικαιαδοσίᾳ τοῦ Συμβούλου τῆς Ἐπικρτείας, λόγῳ τῆς ἐν τῷ ὡς ἄνω Βετ. Διατάγματι, διαιτητικῆς ρήτρας.

Αριθτέρα τὰ θέματα ἔλυσε τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ὑπέρ τῶν Τρυπεζών, αἵτινες είχον ζητήσει τὴν ἀκύρωσιν τῆς ἀποφάσεως τῆς Νομισμα- τικῆς Ἐπιτροπῆς.

Κυρίως καὶ πρωτίστως διὰ τὴν Ναυπάκτιον, ἔχει ἀξίαν μεγίστην τὸ τμῆμα ἐκεῖνο τῆς δημοσίευσις εἰς τὸ ὅποιον ἀναλύεται ὁ ἀνέκκλητος χαρακτήρα τῶν πράξεων τῆς Διοικήσεως, δι’ ὧν πραγματοποιεῖται ἡ εἰσαγωγὴ τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς κεφαλαίων. Ἐρευνήσαν πατέρα δέθης τὸ ζῆτημα, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἑπικρατείας, πρίνε: δι: οἱ ὅροι: τῶν διοικητικῶν τούτων πράξεων, εἶνα: ἀνέκκλητοι, τῆς Διοικήσεως ὑποχρεούμενης εἰς ἀκριβῆ τήρησιν αὐτῶν, σύχι: μένουν ἐκ νομικῆς ὑποχρεώσεως, «ἀλλ’ ἐξ ὑποχρεώσεως».

Είνα: Έσως ή πρώτη φορά, και την αντιπεπικουρεύοντας τον σεβασμό, μόνον άπό της αυστηρώδες νομικής, άλλα και άπό της ούσιαστηκής πλευράς, έξηρη θη γη ή άλγηθής σημασία των πράξεων της Διοικήσεως δι: ών πραγματοποιείται ή εισχωγή οεφαλαίων ἐν της άλλοισαπής, τονιζόμενου δι: έξ θηνικού πλέον καθήκοντος ἐπιβάλλεται: ή άπαρκασάλευτος τήρησις τού περιεχομένου τῶν ἐν λόγῳ διοικητικῶν πράξεων.

Η έφαρμογή τῶν κρίσεων τούτων τοῦ Ἀνωτάτου Διοικητικοῦ Δικαστηρίου ἐπὶ τῶν ὡς κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ εἰσαγγελέων πλείων, εἶναι ἀναμφισβήτητος καὶ θὰ υπεδεικνύομεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους συμβούλους τῶν ἑκάστοτε Κυβερνήσεων νὰ πριστέξουν τὴν ἀπόφασιν ταύτην καλῶς. "Ισως τότε θὰ είναι εἰς θέσιν ν' ἀποφύγουν ἐνεργείας διαταλευρώσας τὸ καθετῶς τῶν Ἔγκριτικῶν Πράξεων τοῦ ἡρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953, τὰς ἀποίας ἔχουν "ամէջրիւմ էնուկն սաթյոն" νὰ διατηροῦν καὶ νὰ τηροῦν. Ἀλλοίμονον δὲν ή ἐμπιστοσύνη τοῦ ξένου Κεφαλαίου κλοιγούσθη ἀπὸ τὰς ἕδω κακοπίστους εἰσηγήσεις ὥρισμένων κώλων. Καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἀμεσον ἔχουσκα σχέσιν μὲ τὴν δλῆγην γαυτικήν διουηγανίαν, διερωτώμεθα ποτὸς ὁ «έγκεφαλος», διτις ἐπεξήγησε διὰ τῆς κα-

εἰς ἔργα λεβητοποιίας, μηχανικὰς ἡλεκτρο-
συγκολλήσεις κλπ. δηλ. εἰς ἔργασίας χαρ-
κτηριστικῶς παρεμφερεῖς μὲ τὴν φύσιν τῶν
ναυπηγικῶν κατασκευών. Πέραν τούτων ὡς
παράδειγμα ἀναφέρεται ὅτι προκειμένης
κατασκευῆς μεγάλων μεταλλικῶν οιθουσῶν,
ὑπόστεγών, γεφυρών, κλπ., τὰ «Ναυπηγεῖα
Ἐλευσίνος» θά δύνανται νὰ προθοῦν εἰς τὴν
ἐκτέλεσιν τοῦ δόου ἔργου.

Εἰς περίπτωσιν κατασκευῆς γερανογεφυρῶν ἡ παρεμφερῶν ἔργων, τὰ Ναυπηγεῖα βάθια προβαίνουν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν δόλοκλήρου τῆς μεταλλικῆς κατασκευῆς τῶν μηχανισμῶν μεταδόσεως τῆς κινήσεως, τῶν σιδηροπτροχών κ.λ.π.

Μεταξύ τῶν δυναμένων νά παραχθοῦν προϊόντων ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει διὰ διομηχανίκην χρῆσιν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἡ εἰς τὸ ἔξωτερικόν είναι πλπτώτα δεξαμεναί, μηχαναὶ ἔωτερικής καύσεως, ἀτμοδέβητες, πληρεις μονάδες δι' ἑγκαταστάσεις βιομηχανιῶν μεταλλευμάτων, χημικῶν προϊόντων, πετρελαιοῖδῶν, τείμενου κτλ. Μηχαναὶ καὶ μηχανικοὶ ἔξοπλισμοί. Μεταλλικαὶ καταστάσεις. 'Οδικαὶ καὶ σιδηροδρομικαὶ μεταλλικαὶ γέφυραι. Μηχανικὸς καὶ μεταλλικὸς ἔξοπλισμὸς δι' ὑδραυλικὰ ἔργα (φράγματα, διώρυγας). Πυλῶνες μεγάλου υψους (ραδιοφωνικά). Δεξαμεναὶ πετρελαιοῖδῶν ἢ παραγώγων. 'Αποχετευτικὰ ἔργα πόλεων, ὁδῶν κτλ. Γερανοί, ἀνυψωτήρες παντὸς τύπου καὶ μηχανήματα μεταφορᾶς βαρών. Αὐτοκινήταμεξαὶ καὶ σιδηροδρομικὰ βαγόνια. Ψυκτικαὶ ἔγκαταστάσεις καὶ μηχανήματα ἔργοστασίων καταστροφῆς ἀπορριμμάτων, κτλ.

ΟΙ ΑΝΑΔΟΧΟΙ

‘Ος ἀνεκοινώθη, ὑπεγράφῃ ἡδη σύμβασις μετά τῶν γνωστῶν μεγάλων Γερμανικῶν Οἰκους Κρούν καὶ Μπλόμ ἐν Φόδσι διὰ τὴν προμήθειον τοῦ ὄλου μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ τὴν παροχὴν πλήρους τεχνικῆς βοηθείας διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις καὶ τὴν θέσιν εἰς πλήρη λειτουργίαν τοῦ ὄλου συγκροτήματος. Τα κτίσματα καὶ αἱ ἐργασίαι Πολιτικοῦ Μηχανικοῦ ἔχουν ἀνατεθῆ ἵεις Ἐλληνικῶν Τεχνικῶν Ὀργανισμοῦ.

Εύνος μὲν τὴν ἑναρξίν τῆς ιειτουργίας τὰ
Ναυπηγεῖς Ἐλευσίνος θα ἀπασχολήσουν
περὶ τοὺς 800 - 1.000 ὑπαλλήλους καὶ ἐρ-
γατοτεχνίτας. Οἱ ἀριθμὸς οὗτος θα αὐξηθῇ
εἰς 1.500 ἤως 1.800 ἀναλόγως τῆς προόδου
τῶν ἐργασίων καὶ τῆς συμπληρώσεως τῶν
ἔγκαταστάσεων.

ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η σημασία τού ἔργου τούτου, τὸ ὅποιον
ώς ἀνερέθη δῆδη, ὄφειλεται εἰς τὴν ἐμπνευ-
σιν καὶ τὴν ὅλην κατεύθυνσιν τοῦ Καθηγη-
τοῦ Στρατοῦ Ἀνδρέαδην διὰ τὴν ὅλην οἰκονο-
μικὴν πρόσδοσον τοῦ τόπου, εἶναι προφανῆς.
Καλύπτει ύψιστα μενον εἰσέτι κενὸν εἰς τὸν
διομηχανικὸν ἑσποτισμὸν τῆς χώρας διὰ
τὴν ἀρτιωτέραν ἑξηπρέτησιν τῶν εἰς ἐπι-
σκευάς, δεξαμενισμὸν καὶ κατασκευάς ἀ-
ναγκῶν τῆς Ἑλληνικῆς νεαυτιλίας. Ἐπίσης
καὶ διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν μεταλλικῶν κα-
τασκευῶν Ἰηρᾶς.

“Μόνος αὐτή δὲν ένισχνει μόνον τὴν βαρείαν βιομηχανίαν τῆς χώρας μὲ ἀξιολογωτάτην μονάδα διεθνούς προβολής, ἀλλὰ καλύπτει καὶ θετικάς ἄναγκας τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως.

Τὸ ἔργοστάσιον ἄλλωστε διὰ πράξεως τοῦ Ὑπουργικού Συμβουλίου ἔχει κριθῆ ὡς ιδιαίζουσα πουπουδαίητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας καὶ λόγῳ τοῦ υψους τῶν ἐπενδυμένων ποσῶν εἰς συνάλλαγμα εἰσαγόμενον ἐν τῇ χώρᾳ καὶ λόγῳ τῶν πολλαπλῶν ὠφελειών τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας ἐκ τῆς σημαντικωτάτης αὐξήσεως τῆς ἑθνικῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ἀπασχολήσεως χιλιάδων ἐργαζομένων. 'Εξ ἀλλού, ἡ ἕδρυσις τῆς βιομηχανικῆς ταύτης μονάδος θὰ ἔχῃ ὡς ἄμεσον εὐνοϊκὸν ἐπακόλουθον τὴν ἕδρυσιν νέων καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν ἡδη ὑφισταμένων βοηθητικῶν βιομηχανιών καὶ διετεχνιῶν ἐνώ η αὔξησης τῶν δημοσίων προσόδων ἐκ τοῦ ὅλου κύκλου τῶν ἔργων εἶναι προφανής.

κοπίστου εισηγήσεώς του νά όκθεμελέωση γένα καθεστώς, δημόπερ πολλά όπέδωσεν εἰς τὴν καθόλου Οἰκονομίαν μιας. Λί δύο Τράπεζαι διὰ τῆς προσφυγῆς των εἰς τὴν Δικαιοσύνην, προσέφεραν μίαν θετικήν υπηρεσίαν, διὰ τὴν ἔδρατωσιν τῆς ἐμπιστούμηνης πρὸς τὰς πράξεις τῆς Ἑλληνικῆς Διοικήσεως.

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
(ΟΔΟΜΕΛΕΙΑΣ)
ΑΡΙΘΜ. 2140/1966**

Πρόδρομος: 'Ο κ. Χ. Μητρέλιας. Εισηγητής: 'Ο Σύμβουλος κ. Χ. Παναγιωτόπουλος. Δικηγόροι: Οι κ.κ. Ν. Μαστούριδης, 'Αλ. Βαμβέτσος, Χ. Γεωργιόπουλος, Νομικ. Σύμβουλος τοῦ Κράτους

• "Ακρος ἀπόφασις τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, κατὰ παράδοσιν πράξεις ως μεταξὺ Διοικήσεως καὶ εἰσαγωγέων, βάσει τοῦ Νόμου 2687)1953.— 'Η Διοικήσις υποχρεούται εἰς ἀκριβῆ τῆρησιν τῶν ὄρων τῶν πράξεων τούτων οὐ μόνον ἐκ νομικῆς υποχρέωσεως, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἔθνικοῦ καθήκοντος.— Θέσπισις ὥρων εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἀλλοδαπῆς κατὰ παρέκκλισιν ὑφίσταμένων διατάξεων, συγχωρεῖται ύπο μόνην τὴν ἐπιφύλαξιν μὴ ἀντιθέσεως τῶν ὄρων τούτων πρὸς διατάξεις δημοσίας τάξεως.

«Ἐπειδή, κατὰ τὸν προβαλλόμενον διὰ τῆς ύπο κρίσιν αἰτήσεως λόγον ἀκυρώσεως, ἡ προσβαλλόμενή ἀπόφασις εἶναι ἀκυρωτέα, ὡς ἀντικείμενον εἰς τὸ ἄρθρον 3 § 2 ἔδραφ. δ' τοῦ ύπ' ἀριθ. 486)1962 B. Δ)τος ἡ ἔννοια τοῦ ὀποίου ἀμφισθετῖται νῦν ύπο τῆς Διοικήσεως, ἥρηται τὸ δάστιμον ἡ μῆ τοῦ προβαλλόμενου, ὡς ἄνω, λόγου ἀκυρώσεως. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι τὸ ἄρθρον 11 τοῦ αὐτοῦ ύπ' ἀριθ. 486)1962 B. Δ)τος ὁρίζει εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 (317), κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ὀποίου τὸ Διάταγμα τοῦτο ἔξεδόθη, ὅτι διαφοροὶ ἀνακύπτουσι καὶ μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ εἰσαγωγέως, ὡς εἰσαγωγέων νοούμενων, κατὰ τὸ ἄρθρον 1 § 5 τοῦ αὐτοῦ B. Δ)τος 486)1962 δὲν δύνανται νά ἀναμεναι δ' εἰς τὴν ἔρμηνειαν ἡ εἰς ἐνδεχόμενα κενά τοῦ B. Διατάγματος τούτου, λύνονται διὰ διαιτησίας ύπο τριών διαιτητῶν, ἡ περὶ διαιτησίας δῆμως αὕτη διάταξις τοῦ

B. Δ)τος (486)1962 δὲν δύνανται νά ἀναφέρεται, κατὰ τὴν ὄρθηγα αὐτῆς ἔννοιαν, καὶ εἰς τὴν ἐπίλυσιν ἀμφισθητῆσεων, ὡς πρὸς τὴν νομιμότητα τῶν μονομερῶν ἑκτελεστῶν πράξεων τῶν διοικητικῶν ἀρχῶν, αὕτινες καθ' οἰονδήποτε τρόπον συνδέονται πρὸς τὴν ἑκτέλεσιν τούτου. Διότι ὁ ἔλεγχος τῆς νομιμότητος τῶν πράξεων τούτων ἀνήκει κατὰ τὸ Σύνταγμα εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, ἐπιλαμβανόμενον, κατόπιν αἰτήσεως ἀκυρώσεως, ἀσκούμενης ύπο παντὸς ἔχοντος ἔννομον συμφέρον, οὔτε τὸ δικαίωμα τοῦτο τῆς αἰτήσεως ἀκυρώσεως, ἀπορρέον ευθέως ἐπὶ τοῦ Συντάγματος, δύνανται νά θεωρηθῇ ὡς ἀφαιρεθεὶς ἡ ὑπωδόνηποτε περιορισθεὶς διὰ τῆς, ὡς ἄνω, περὶ διαιτησίας διατάξεως τοῦ B. Δ)τος, οὔτε ἡ διατάξις αὕτη δύνανται νά ἔρμηνεθῇ ὡς ἀναθέσσασα εἰς τὴν ύπ' αὐτῆς προβλεπούμενην διαιτησίαν τὸν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἀνήκοντα κατὰ τὸ Σύνταγμα ξελεγχον τῆς νομιμότητος τῶν κατ' αἰσκησιν δημοσίας ἔξουσίας ἐκδιδομένων ἑκτελεστῶν πράξεων τῶν διοικητικῶν ἀρχῶν. Συνεπέσθη ἡ περὶ διαιτησίας αὕτη διάταξις οὐδὲν τοῦτον προσβλέπει τὸ παραδεκτὸν τῆς ύπο κρίσιν αἰτήσεως, ητίς ἀσκούμενη καὶ ἐμπροθέσμως, εἶναι τόποις δεκτή καὶ ἔχεται στέα κατ' οὐσίαν, ἀπορρίπτουμένων τῶν περὶ τοῦ ἀντιθέτου ισχυρισμῶν τοῦ Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ.

Ἐπειδὴ, διὸ τοῦ μηνημονεύθεντος ἀπὸ 23.7.1962 ύπ' ἀριθ. 486 B. Δ)τος, ἐκδοθέντος, ὡς προερχόμενη, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτεροι», ἐνεκρίθη ἡ ἐκ μέρους τῶν αἰτουσῶν τραπεζῶν εἰσαγωγὴ ἐπὶ τοῦ ἔξωτεροικού διὰ δανεισμοῦ κεφαλαίων μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 8.000.000 δολαρίων, πρὸς ἴδρυσιν καὶ λειτουργίαν ἐν Ἑλλάδι ἐργοστασίους ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων, διὰ τοῦ αὐτοῦ δὲ B. Δ)τος προεβλέψθη πρὸς ἴδρυσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐργοστασίου τούτου, ἡ σύστασις, ἀνώνυμος ἑταῖρίας, ητίς καὶ συνεστήθη μεταγενεστέρως ύπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Α. Ε. Ναυπηγεία 'Ελευσίνος», ὡρίσθησαν δέ, κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ αὐτοῦ Ν.Δ. 2687)1953, οἱ δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις, ύψ' οὐς ἐνεκρίθη ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ κεφαλαίου καὶ γενικῶς καθωρίσθη τὸ νομικὸν καθεστώς, ύπὸ τὸ διποίον τὸ κεφαλαιον τοῦτο θὰ τελῇ. Οἱ ἐν τῷ Διατάγματι τούτων ὥροι, ἔρειδόμενοι ἐπὶ τοῦ Ν. Δ)τος 2687)1953, ἐκδοθέντος εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ἐπιθρώ 112 τοῦ Συντάγματος ἐπίταγης, ἀποβλέποντες δὲ κυρίως εἰς τὴν ὄρθηγα αὐτῆς διάταξις τοῦ

H MONΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

P.O.BOX : 3190
CABLE ADDRESS : "GREKKA"

CAPE TOWN

GREKKA (PTY) LIMITED
INCORPORATING

CHARTER MARINE AGENCIES
SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE

Radio City — Tulbagh Square

TELEX : 5-7045
TELEPHONE : 2-7771

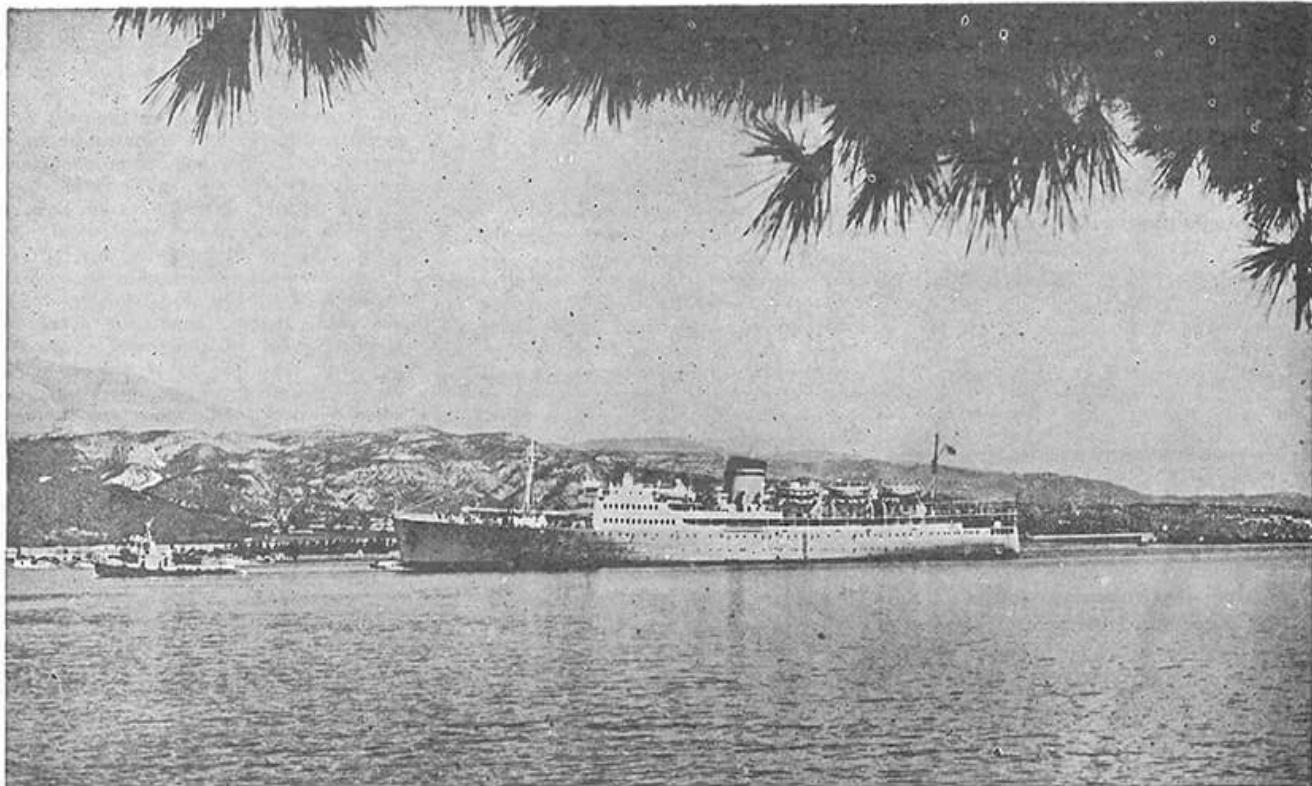
POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD
SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

DURBAN

P.O.BOX : 475
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

TELEX : 6-7432
TELEPHONES : 62944, 28690



Ταπιuaί Γραμμai

ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ

ΙΤΑΛΙΑΝ

ΚΥΠΡΟΝ

ΑΙΓΥΠΤΟΝ

ΛΙΒΑΝΟΝ

ΙΣΡΑΗΛ

Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ

ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΜΕΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΗΓΕΣΙΑΣ

Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΑΠΕΝΕΙΜΕ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΑ ΝΕΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΤΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ.— 250 ΟΙ ΝΕΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ, ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΥΔΡΑΣ, ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ, ΚΥΜΗΣ ΚΑΙ ΣΥΡΟΥ.— Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΙΣΙΔ. ΜΑΥΡΙΔΟΓΛΟΥ

Ο ΑΝΑΞ ΕΞΕΦΡΑΣΕ ΤΗΝ ΕΥΑΡΕΣΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΑΜΠΡΑΝ ΤΕΛΕΤΗΝ

Ο Βασιλεὺς ἐλάμπρυνε διὰ τῆς παρουσίας του τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς δρασείων καὶ διπλωμάτων εἰς τους 250 ἀποφοιτήσαντας ἐφέτος τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. πλοιάρχους, μηχανικούς καὶ ἀσύρματι-

σμῷ πρὸς τὴν ἀφοσίωσιν καὶ τὴν ἔμφυτον ἀγάπην τοῦ "Ἐλληνος ναυτιλλομένου διὰ τὸ πλοῖον, ἀποτελοῦν τὰ μόνα θετικά ἔχεγγυα τῆς ὑπεροχῆς μας εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης.

κοῦ Ναυτικοῦ.

Τὴν χορᾶν καὶ τὴν ὑπερηφάνειον τὴν ὅποιαν δικαιώς αἰσθάνεις στὶς καὶ αἱ οἰκογένειαι σας, διὰ τὴν πανηγυρικὴν σύντη ἐπισφράγισιν τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὰς σπουδὰς σας, συμμερίζονται πλήρως τὸσσον οἱ Καθηγηταὶ καὶ Διδάσκαλοι σας, οἱ δόποιοι κατέβανον πάσαν προσπάθειαν διὰ νὰ σᾶς μεταδώσουν τὰς χρηστήρις διὰ τὸ ἐπαγγελμά σας γνώσεις των, δύον καὶ αἱ διοικήσεις των Σχολῶν σας, αἱ δότοις ἐμόχθησαν διὰ νὰ σᾶς ἐμψυσθούν τὸ πνεύμα τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς ὑξιοπρεπείας, τὸ δόποιον ὑπέρ πάντων ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐπιτυχίαν σας ὃς Ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ δρασίο ἐπάγγελμα τὸ δόποιον ἐπελέξατε, συνυπαριμένον με τὴν Ἰστορίαν τοῦ "Ἐθνους μας, σᾶς ἐπιφύλασσοτε μεγάλας ἱκανοποίησις ἀλλὰ καὶ βαρύσιος ὑποχρεωσίτης.

Εἰς τὸν θαλάσσιον στίδιον, εἰς τὸν δόποιον εἰσέρχοντες, ὄφελετε νὰ ἀγωνισθῆτε δχι μόνον διὰ τὸ ἀτομικὸν σας συμφέρονταν καὶ τὴν ενίσχυσιν τῶν οἰκογενειῶν σας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν εὐημερίαν, τὸ γόντρων καὶ τὴν ισχὺν τῆς φιλοτείας Πατρίδος μας.

Ἐξακολούθησατο ὁδιακόπτας τὴν προσπάθειαν σας νὰ πλούτιζετε τὰς γνώσεις σας καὶ νὰ ἀνάπτυσσητε τὰ ἡδύκα καὶ φυσικά ἐκεῖνα προσόντα, τὸ δόποιο ἀπαιτοῦντος διὰ νὰ ἀναδειχθῆτε ἀξιες ἡγετικού στελέχου της ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ἡ δόποια συνεχίζει τὴν μακραίων ὄσον καὶ λαμπράν παράδοσιν τῆς θαυμαστῆς ἐπιδόσεως τῆς Ἐλληνικῆς Φυλῆς εἰς τὸ θαλάσσια ἔργο.

Νέοι Δόκιμοι Ἀξιωματικοί τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ,

Κατά τὴν μεγάλην αὐτὴν στιγμὴν τῆς ζωῆς σας, εἴχαμει τὸλμόντος εἰς ὅλους σας Κολπήν Σταδιοδρόμων καὶ πάντοτε με τὴν βοηθείαν τοῦ Θεοῦ καὶ τοῦ προστάτου τῶν ναυτικῶν Ἅγιου Νικολάου "Καλά ταξίδια".

Πιστεύωντας ὅτι τὰ καθηκοντα τὰ δόποια ἐπωμίζεσθε ἀπό σήμερον δὲ τὰ φέρητε εἰς πέρας μὲ θάρρος, εὐσεβίσσιαν καὶ φιλοπατρίαν, σᾶς καλῶ νὰ ἀναφορίσουμεν

ΖΗΤΩ Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ.

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ

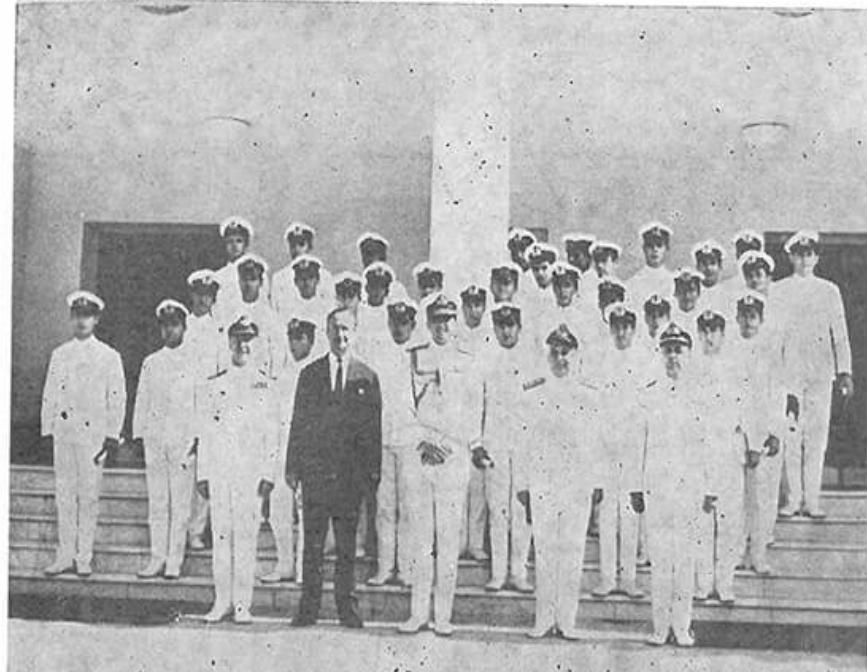
Ἀκολούθως ὁ Ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Ισ. Μαυριδόγλου προσεφώνησε τὸν Βασιλέα ὡς ἀκολούθως:

«Μεγαλειότατε,

"Ἡ ἐντὸς διαστήματος ἐνὸς περίπου μηνὸς "Ὑψηλὴ παρουσία σας εἰς δύο ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μᾶς διδεῖ σαφεστάτην ἀπόδειξιν τοῦ δέρμου Σας ἐνδιεφέροντος διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ θερμαίνει τὴν ιδιοκτησίαν μας πιστῶς καὶ προσπάθειαν εἰς τὸ τεράστιον αὐτὸν ἔργον. Διότι πρόκειται πράγματι περὶ μάς ἐντατικῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ μεγαλονόμου σχεδίου, τὸ δόποιον τοῦ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ ναυτιλιοί παράγοντες ἐνεπνεύμασθον καὶ ἐκτείνουν ἡδη με σταθερὸν δῆμα.

Όταν πρὸ ἐστατίστησε ὁ ἀειμνηστος Πατρῷ Σας Βασιλέως Παύλου ἐκάμε τὴν τιμὴν νὰ ἀπονεμήσῃ διὰ πρώτην τὸ δράφεια εἰς τοὺς ἀποφοίτους μαθητάς, εἰχομεν τρεις μόνον Σχολάς, ἐκ τῶν δόποιων ἐνος μεγάρου ὀρίμως ἀποφοίτων ἀπεδίδετο ἐπηρίως εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Σήμερον, Μεγαλειότατε, τὸ δίκτυον τῶν 9 ἐν λειτουργεί Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ λειτουργεῖ κατόπιν διεθνείστατον τρόπου καὶ προσφέρει κατ' ὑπερτελεκτούσιον νέους δοκίμους μὲ στερράν ήμικον ἐξοπλισμὸν καὶ πλήρη τεχνικὴν κατάρτισιν, ἐποιημένης νὰ ἀνολάδουν τὰς θέσεις των εἰς τὸν



Ο Βασιλεὺς, δ. κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας καὶ δὲ ναύαρχος κ. Σταμπολῆς, φωτογραφούμενος μὲ τοὺς ἀποφοίτους.

στὰς "Υδρας, Ἀσπροπύργου, Κύμης καὶ Σύρου. Ο "Αναξ, διὰ τῆς ἰδιοχείρου ἀπογομῆς δρασείων καὶ διπλωμάτων, προσέδωκε πανηγυρικὸν χαρακτῆρα εἰς τὴν τελετὴν καὶ παρέσχε νέον δεῖγμον τοῦ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος, τὸ δόποιον τρέφει διὰ τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν, ἐκφράσας τὴν εὐαρέσκειαν του πρὸς τοὺς ἐπιφορτισμένους διὰ τὴν συντελουμένην σήμερον ἀρίστην ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ἡ δευτέρα ἐντὸς μηνὸς παρουσία τοῦ Βασιλέως εἰς παρομοίαν τελετὴν, ἀποτελεῖ γεγονός ἰδιαίτερας ἔξαρστες καὶ σημασίας, ἐπισφραγίζει δὲ τὴν ἀμέριστον συμπαράστασιν τοῦ Ἀνωτάτου Ἀρχοντος εἰς διτὶ ἀφορᾶ τὸν θαλάσσιον στίδιον. Η ἰδιοχείρος ἀπονομῆς ὑπὸ τοῦ Βασιλέως δρασείων καὶ διπλωμάτων εἰς τὰ νέα στελέχη τῆς Ναυτιλίας μας κατέστη πλέον θεσμὸς καὶ ἀποτελεῖ παρακαταθήκην διὰ τοὺς νέους θαλασσοπόρους, οἱ δόποιοι πρώρισται καὶ νέανδρωσσον τὰς δυνάμεις των διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. "Αλλως τε καὶ ἡ παρουσία εἰς τὴν τελετὴν τῆς ἀνωτάτης στρατιωτικῆς καὶ ναυτικῆς ἡγεσίας, ξένων ναυτικῶν ἀκολούθων, ὡς καὶ ἡ παρουσία πλειστῶν ὄσων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, προσδίδει ἰδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὸ συντελουμένον ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἐπισφραγίζει τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέροντος τοῦ Κράτους δι' αὐτῆν. Ο Βασιλέυς, οἱ ἐπίσημοι καὶ οἱ γονεῖς καὶ κηδεμόνες τῶν ἀποφοιτησάντων, εἶχον τὴν εὐκαιρίαν κατὰ τὴν τελετὴν νὰ μορφώσουν ίδιον γνώμην περὶ τοῦ ὑψηλοῦ δασμοῦ ἐκπαιδεύσεως, τοῦ ηθούς καὶ τῆς πειθαρχίας τῶν νέων στελεχῶν. Τὰ δασικὰ αὐτὰ προσόντα, ἐν συνδυ-

16-20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797
PHONE: 31339 - 28829
A/H 68840 - 492230

CAPE TOWN
FAROS & CO. (PTY.) LTD.
GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ
ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ
ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

και την σύστασιν έλληνικής ασφαλιστικής άγοράς.

"Όλοι μας γνωρίζουμε τας περιωρισμένας δυνατότητας να δημιουργήσουμεν έξι έλληνικινών πηγών μέχιν αδιστάντων πιστωτικήν άγοράν έναν Ελλάδα. Έναν τοπικό διαδέσμονα και πιθανότητας να άντλησουμεν και εκ της έλληνικής άγοράς ανεψιλονικής έστον και είς περιωρισμένην κλίμακα, είτε διά της διαρρυθμίσεων και διευρύσσεων της δικαιούμενής πιστωτικής πολιτικής, είτε και διά της ιδρύσεως Ναυτικού Πιστωτικού Ιδρύματος. Ήρθε την κατεύθυνσην ταύτην έργων άμεσα και ήδη άπο της πλευρᾶς της 'Ενώσεως έπραγματοποιήθη ή κατ' άρχην μελέτη τού ζητήματος και, είς έκτελεσιν σχετικής άποφασης του Διοικητικού μας Συμβουλίου, θά προγραμματίσουμεν είς την έξι ειδικών προσώπων και έκπροσώπων τού Κράτους και της 'Ενώσεως καθολικήν μελέτην της δημιουργίας μιάς Έλληνικής Ναυτικής Ηπίστασης.

Διά την ανάπτυξην των ναυπηγικών και έπικευστικών διοικητικών της χώρας, η 'Ενώσης άπο κατόπιν κατέβαλλει μάρκαρισμάτου προσπαθείας. Ηπίστασης, ώς και είς πάσαν περίπτωσιν έτονος οικονομίαν, είς την άνάπτυξην δικτυώσεων της χώρας διά πολλών τοισύτων διοικητικών μορφών. 'Πάραχουν και είς τους τομέας τούς πολλαί και ισχυρά διυγχέρεια. 'Άλλοι αι μέλλουσι να προκύψουν θά πολλοί της Ναυτιλίας και έθνικής του τόπου μας οικονομίας μεγάλα: φέρεται, θά δημιγήσουν άστραλις είς την κατάνοην της ζωτικής σημασίας των ναυπηγικών και έπικευστικών διοικητικών της Ναυτιλίας έναν πολέμιο.

Έτσι τον τομέα της άσφαλτων της Ναυτιλίας έχει πραγματοποιήθη θετική προώθηση. Είναι γνωστή η άναληψης της προσδέσιας και η δργάνωσης της Γραμματείας της είδικής 'Προσπορηποίης είς την διπολανάντεθή θά πολ. το P. BOS η μελέτη της άσφαλτων της Ναυτιλίας έναν πολέμιο.

'Έξ αλλου, πλήν της άναπτυξομένης δραστηριότητος των θαλασσών της Ελληνικής Τραπεζής

Ιδρύσεων δύο Ναυτασφαλιστικών φορέων, η 'Ενώσης έπειτα:ργάσθη είς πρότην φάσην και σχεδίαν ιδρύσεως Ναυτικού 'Άλληλασφαλιστικού Συνεταιρισμού, τό δύοτον ήδη μελετάται θά πολ. το Committee διά να ξεχωρίσει την προθέσεων του Κράτους. Παρομοίαν σημασίαν έχει η αδεγησίς των σταλεγμάτων τού Αιμενικού Σύμπλεγματος, θά πολ. έποίκιας ένδιεφέρθημεν, διότι την άρτιαν έπληρωσιν των ιδιαίτερων τού Γ.Ε.Ν. και ίδια της Ναυτικής έκπτασεως προγραμματίσμοι θά πολούσιμοι: διά μεθοδεύσεως των μέσων, τό δύοτον ήδη μεταθύνεται και μέσω διαδικασίας πολυπλόκου και δραδυκινήτος. Θά χρειασθούν συνεπώς, άσκταλητοι προσπάθεια: διά νά προωθημεν τά θέματά μας ταῦτα και διά νά γίνη παρά τους άριστοι παραγόντων κατανοητών διά, η πραγματοποίησης των στόχων τούτων, αγιανει: στενή σύνδεσιν τού πλοίου με την πατρίδα του. Ο σύνδεσμος διά ούτος ήδη άποτελέση διά της 'Άλλαδα και της οίκουνομίαν της μίαν ογκοστάτην πηγήν έθνικον πλούτου και συναλλαγματικού άποταμίσμαν.

Η ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

'Άλλο και άν είτε θυγατρίδωμεν και την έμπορικόν μας στόλουν νά καταστήσωμεν είς ποιότητα και σύνθετον έφαρμαλλον τουν καλλιτέρων ξένων, και διά έπιτούχωμεν την πλασιών της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως διά μας άποτελεσματικής έθνικης ήδη ποδομητής, η διατήρησης την θέσην μας είς τουν παγκόσμιον στίθιον δέν δηναται: νά έπιτυχη, έδεν έξασταλισμεν είς το έλληνικον δικαιονοσιανόν Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαιου και νά θοστή δι Κώδικης 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιου δημιουμένης τροποποιήσεις. Έπιδιωξει μας είναι νά προσφέρουμεν είς το έλληνικον πλοίον διό καθεστώς έκεινο, τό δύοτον ήδη τού έξασφαλή άπεριστατον την κίνησιν και ενεργετικήν την παρέμβασιν τού Κράτους.

'Οφείλουμεν νά διολογήσωμεν δι: έκ μέρους τού Κράτους έκδηλωνται δημιουμένα: προθέσεις, αι δύοται έγκαινατάσουν μίαν συνειδητήν κατανόησην της πολυτίμου άποτολής της Ναυτιλίας. Είτε το Ναυτιλιακόν Συνέδριον οι άρχηγοι του δύο μεγάλων κοινωνών της χώρας διεκήρυξαν την έπερικομματικήν τοποθέτησιν αδ-

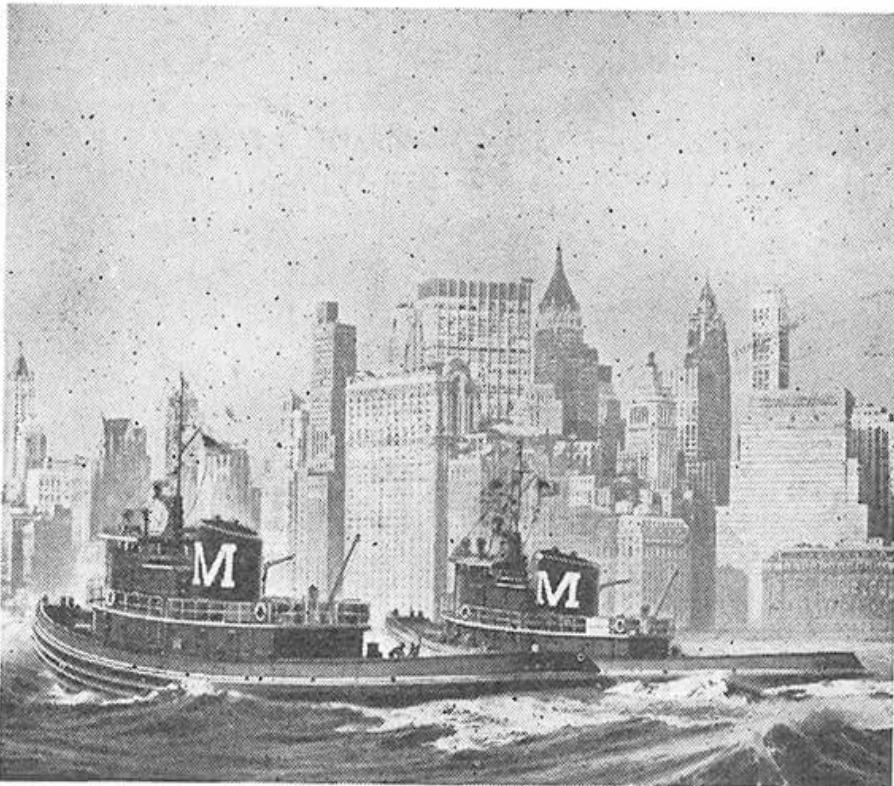
των έναντι της Ναυτιλίας. Ο νόμος περι δικαιομήσεως των φορολογικών συγκελεστών και διευρύσσεως των χρόνων φορολογικών άπαλλαγών άποτελεται άπτον δειγμα των προθέσεων του Κράτους. Παρομοίαν σημασίαν έχει η αδεγησίς των σταλεγμάτων τού Αιμενικού Σύμπλεγματος, θά πολ. έποίκιας ένδιεφέρθημεν, διότι την άρτιαν έπληρωσιν των ιδιαίτερων τού Γ.Ε.Ν. και ίδια της Ναυτικής έκπτασεως έχει καταστήσει έπιτούχηκη ή δημιγήσου της έλληνικης Ναυτιλίας και ή έντευθεν ψόφος έργασίας. Ο νέος περι τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου νόμος θά έπιρρηψη την ένεργοτέρων δραστηριοποίησιν αθτού χάρην της Ναυτιλίας.

Άλγημα τού έφοπλιστικού κόσμου είναι: ή έκ μέρους τού Κράτους πλαισίωσις του πλοίου διά μας διασικής ναυτιλίας ακήρη ήδη ποδομητής, δημοτ. την διεγράφμαν και διά μας ένεργον ήθικης συμπλοκαστάσεως. Το έλληνικόν πλοίον, μαχόμενον άντα πέρατα της οίκουμένης, έχει άπολυτον άνδρην άκωλότου έλευθερίας και ένεργον προστασίας. 'Εγει: τούτο νά άντιπαλιόν κατά πολλούν διαγερεισιν, θάσε νά περιπτεύη ή έκ μέρους τού Κράτους παρεμβολή η προσκομάτων και άστυνομικούν μέτρων.

Πρός τους ακόπον τούτον πρέπει νά έπισπευση ή άναυτεθεργάση της ναυτικής νομοθεσίας. Είτε τα περαγμάτων μας σημασίουν έναν έκτασει τάς ένεργειας μας και πιστεύουμεν δι: φορίμαση ή κάπηγη ή άποτημωμεν έκσυγχρονισμένον Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαιου και νά θοστή δι Κώδικης 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιου δημιουμένης τροποποιήσεις. 'Επιδιωξει μας είναι νά προσφέρουμεν είς το έλληνικον πλοίον διό καθεστώς έκεινο, τό δύοτον ήδη τού έξασφαλή άπεριστατον την κίνησιν και ενεργετικήν την παρέμβασιν τού Κράτους.

ΤΟ ΔΕΞΙ ΜΑΣ ΧΕΡΙ,

Ο 'Έλλην ναυτεργάτης έπηρε και παραμένει: το «δεξι μας χέρι». Δέν μας συνδέει μέτοπος 'Έλληνας ναυτικούς ή φυχρά σχέσις έργοδου και έργαζομένου. Μάς ένωνει: ή κοινή



You've got to have more of what it takes to be the best in the Port of New York. More powerful tugs. More experience (over a century). More efficiency. Yet it costs no more to work with Moran. In fact more often than not it costs less, simply because only Moran has the extra power to fulfill your various towing requirements in the shortest time with the fewest tugs. Why settle for less?

MORAN
TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.
17 Battery Place, New York, N.Y. 10004
Cable Address: MORANTOW

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
Acti Miaouli 3, Piraeus

OTHER AGENTS

Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Italy, Norway,
Scotland, Spain and Sweden

καταχωγή, ή καινή παράδοση, ή καινή πάλη είς τούς ωκεανούς. Η στέμμονται δὲ τι οχεῖς εἰς μας μετά τὸν συνεργατῶν μας νυκτικοῦ πρέπει νὰ διατηνόνται καὶ ἀριθμικῶν κατανόσιν, ἀ-
μοιδείαν ἐκτίμησον καὶ ἀμοιδαῖον ἐνδιαφέρον. Καὶ η ποτὶς μας κώπη, τὴν ὑποίκην ἔνστερνι-
σθη καὶ ἡ νυκτεργατικὸς κόδιος ἔχει ἀποδει-
γόνται δὲ ἀπόδοσας ἐπὶ μίνια δεκαπεντακίνη λαμ-
πεόδης κατεύθυνται.

Τάχος είσις μικρός κύτταρος συνέπεια μεν και άλλοτε άντικειμενικού παράγοντας. Κατά τὴν Σιδηρωτικήν διετίαν εύρεθηκαν πρός ξανθήνθην κρονομάτων άπειροχίας κατηγοριαστοποιήσαν καινοτομίαν αιτίην μάτα. Αμφότερη προσκλήθησαν ύποπτοι προσώπων, τά δύοπα έπιδικους ἔτερην έντισιλην ἔξαν πρός τὰ συμφέροντα τῶν νωτικῶν, ὅφελόν ἀπὸ τὴν δικταραγίην τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων εὐνομίας καὶ συνεργασίας. Ἐν τούτοις γάρτις εἰς τὰ προσπαθεῖται τῆς Ἔνοισσαν καὶ τὴν στενήν μετά τῆς Η.Ν.Ο. καὶ τῶν Κλαδίκων Νησικῶν Ὀργανωσαν συνεργασίαν, ἡ ἥποια ἀποτελεῖ πλέον στερεάν, τῶν ἀπλικούμενην, παράδοσιν, καὶ ἡ τάξις ἐπὶ τῶν πλοίων ἔθεταιώθη καὶ τὰ ἀναψυέντα ζητήματα εἴρον ικανοποιητικά λόγια. Η ιπογραφή τῆς Εἰδικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ πλέον πρός λιμένας τοῦ Βιενναίου ἀπετέλεσε νέον δείγμα τῆς καλής συνεργασίας μας μετά τῆς Η.Ν.Ο.

Ἐν τούτοις παρχείνει πάντοτε ὅπερ τὸ πρό-
βλημα τῆς ἀνεπαρκείας πληρωμάτων. Εἶναι
υνωστοὶ εἰς ὅλους μης οἱ λόγοι, αἱ οἵτοι συν-
έθεουν τὸ νοστεργυτικὸν μης πρόβλημα καὶ θέ-
λομεν γὰρ τὸν διατίθεμα τὰς προσπαθει-
τικὰς, τὰς δημοσίας ή "Ἐνωσίας μας κατέδαλε, διὰ
γὰρ ἐπιτόχουμεν ικανοποιητικὴν λύσιν εἰς τὸ
πρόβλημα τοῦτο.

Διαδέλλεψιμεν ηδη τὸν κίνδυνον, δοτις ἐπαπειλεῖ τὸ ἔλλαγνικὸν πλοῖον ἐν τῆς ἐπιγείρουσιν
μένηνς θεοθνητογένεσιν τῆς νωτικῆς ἐργασίας
καὶ δὲν δυνάμεθι παρὰ νὰ ἐπιστηνωμεν ἐν τῆς
ἀνάγκης ὅπως δ "Ἐλλῆν νωτικὸς διακυβεύθῃ
ὑπὲρ τοῦ ἔλλαγνικοῦ πλοίου. Τὸ ἔλλαγνικὸν ἐμ-
ψυχον ὑλικὸν πρέπει νὰ παραμεινῃ ἔθνικὸν νω-

二〇一〇年九月二日

“Η διαρροή Έλλήνων πρός τάς ξύπνησέςν υπετίθεται και δυσπιστίας σε λεπτομέρειαν τους νωτικούς μηχανικούς της προσωπικούς πλεονεκτήματα των ηδη γεγονότων αποδοχών δεν δύναται, δεδιαίως, να άπαγγειλεται. Δύναται δημιως να περιορισθεί διάκριση, τα δημόσια δεν θα έπιπτρεψουν την έξιση σαν της επί των ξένων πλοίων έργασικα πρός την έπι των έλληνων πραγματοποιουμένην.

Η “Ενωσις μας αιρεγάθει” έντατικως διά την προσπάθειαν νέων νωτικών είναι την Θάλασσαν. Λι προσπάθειαν: ακότης έλπιζουμεν δυοιμως δια θα εύδοθεσιν είς το έγγυς μέλλον, διότι πιστεύουμεν δια θα καρποφορήσουμε τη μέσων διαφωτίσαντος και τη μέρτα προσελκύσαντος, τα έπι πάντα κανονικά μετά τον Γ.Ε.Ν. προστατάζομεν. Την προσπάθειάν μας ταῦτην πλαισιώνωμεν και διά της πρωτηθεσώς ωρισμένων σχεδίων, δυποιη ή Νέωρις Ταχιστού Ναυτικής “Ανεργίας και Κανονικού Οικοσηματίου, δια τῶν ἐποιητῶν θα ἐμπειρούθει τὸ κίνητρα τῆς ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν και θα ζεψυχωθῇ η τάξις τούτων.

‘Αλλ’ ή ανεπάρκεια νωυτικών δέν είναι: μόνον ξέριθματική. Είναι, μάτιχός, και ποιοτική. Είναι: παλαιών και άδιάπτωτων το δύνηρόν της ‘Εγκυότητας ένδιαφέρον πρός τὴν πλευράν αὐτήν. Διότι: γνωρίζειν ένα περίεργο— πολλάκις πολὺ πικρό— πόσον ἀναγκαῖα είναι ή κατάρτισις στελεχών, διά νά ἐπινδρώσουν τὸ σύγχρονο ἡμερησίαν πλοιού. “Εγχειρίου θέσεις: καὶ ἐπιμόνων φροντίζουσιν δύοις ή ὑπάρχουσας Δημοσίες Ναυτικής Επικαθίδευσις ἐπεκτεινθῆ διὰ τῆς Ιδρύσεως καὶ νέων Σχολῶν καὶ πλατιστικῆ διὰ στοιχειώδους ἐπεκπαίδευσεως νέων νωτικῶν, ταχυρρόθυμοι μετεπικαθίδευσις εἰδικοτήτων καὶ μετεπικαθίδευσις τῶν ἀνωτέρων στελεχών τῶν πλοίων. Κυρίως δέν ἐνδιαφέρει η ἀνάπτυξισμογή τοῦ προνοάρματος τῶν ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν καὶ ἡ σύνθεσις ἐνὸς ἀντιστόχου προγράμματος διὰ τὰς σχολὰς μετεπικαθίδευσεως. ‘Οποιος ἀναλόγουν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων εἰς τὸν τομέα τῆς νωυτικῆς ἐπεκπαίδευσεως ἔχουν πραγματοποιηθῆ ηδη διεπίπαινοι: πρόδοι.

Kōpō: Συγγραφέας,

“Η θυτεία των Διοκητικών Συμβουλίου κλείει:
μά ρίσαν— οὐδὲ μοῦ ἐπιτρέψεται τὸν χαρακτηρι-
σμὸν— γάνημον δραστηριότητα.

Ἐπιθυμῶ νὰ ὑπογραμμίσω τὰ πολλαπλὰ δέσμη, τὰ δύοις προσέρχονται ἀπὸ τὴν μεταξὺ μης ἀλληλεγγύην καὶ συνεργασίαν. Τὸν ἄρχιντα τὴν γένετην ἐτηρήσκων πιστῶ εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ Ἐνόπλων καὶ τῆς ἐν Λονδίνῳ Ναυτιλίας· Ἐπιτροπῆς. Μὲ σύμπτων, μὲ τούτους ἀπόφεων, μὲ συντονισμὸν ἐνεργειῶν, ἐκινηθήσανται ἀπὸ κοινοῦ καὶ διὰ τὴν μελέτην τῶν Ἑπιτροπῶν καὶ εἰς τὴν διατάξιον τῶν αἰτημάτων καὶ εἰς τὴν διενέργειαν διαδημάτων. Η δημόσην καὶ καθηλικὴν ἐμπάνιος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτιλιακοῦ καθεσμοῦ διὰ τῆς Ἐνόπλως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας· Ἐπιτροπῆς Λονδίνου, πλὴν τῶν ἀλλών πλεονεκτημάτων ἔξαρσταί εἰσι τὰ μέλη τῶν Ὀργανώσων τούτων τὴν συναδελφικὴν φιλίαν καὶ τὴν ἐπιτροπὴν ἐπιδίωκον ὑπὸ τῆς Ἐνόπλως τῶν σύνεργων τούτων ὑπὲρ τῆς ἀλληλγονικῆς Ναυτιλίας μέτρων.

Η "Ενοιας" διά τῶν ἐπωτερικῶν ἐπιτροπῶν της, τῶν μικτῶν μετά τὸ Γ.Ε.Ν. ἐπιτροπῶν καὶ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῆς εἰς τὰ Διάφορα συμβούλια καὶ ἐπιτρόπας εἰργάσθη τόσον δραστηρία, ώστε νὰ θεωρηθῇ θήμακόν χρέος μου, τους ἀγκυρούς συναδέλφους καὶ φίλους, μέλη τῶν συλλογικῶν τούτων ὄργανων νὰ εὐχαριστήσω θερμίτατά της ὁνδρικας δόλων τῶν συναδέλφων.

· Η Διεύθυνσις καὶ αἱ Ἑγκρασίαι τῆς Ἐνώσεως ἀνταπεκρίθησαν πλήρως εἰς τὰς προσδοκίας μας. Ειργάσθησαν παραγγικῶς, γονιμῶς καὶ πρωτότοκως καὶ ἐπιθυμητὸν νὰ ἐπικατέστηται ἡ Ἐπιτελεία καὶ τὸ προσωπικὸν τῆς Ἐνώσεως διὰ τὸ ὑποδειγμένην λόγον του.

Τό "Ποικιλετόν Εμπορικής Ναυτιλίας, παρά τὰς συγκινεωθείας πολιτικάς μετασολάς, θύμνηθη νὰ συνεχίσῃ τὰς προσπάθειάς του καὶ νὰ ἐπιπλέσῃ ἔργον δικιον πάσης ἀδέρφωσις καὶ ἁγιάσιμης. Εὔρομεν πρόθυμον συνεργάσιαν ἐπὶ πληθύρας μεμονωμένων καὶ γενικῶν θεμάτων. Διπλωτισμόνομεν μετὸν Ικανοποιηθείσαν διτὶ εἰς τὸ Γ.Ε.Ν. κακτητὴ συνεχῆς δῦσκηφος πνευμα κατανόησεώς τῶν προδηλημάτων τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοϊού καὶ πιστεύσαμεν διτὶ δύον περισσότερον συνειδητοποιεῖσθαι ἡ Ιδεομορφία καὶ ἡ σημασία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, επὶ τοσούτον ἀποδεικνύει απόδοσικήν μεταξὺ τοῦ Γ.Ε.Ν. καὶ τῆς Ἔνωσεως συνεργασίας.

Διά τούτο ἐπιθέλλεται Σπωρ ὑπάρχη πάντοτε καὶ ἡ δυνατότης καὶ ἡ εὐκαιρία διαλέγοντας καὶ κοινῆς διερμήνεσσας τῶν ναυτικιακῶν Ἑγγημάτων, διότι διὰ τῆς διαδικασίας αὐτῆς προσγονικαὶ τρόποι πρός τὰς ὅρθας των λύσεων, τὰς δοπικαὶ μεγάλως διευκολύνει· ἡ μὲν περιποῆς καὶ ἔντοῦ τοῦ πλατισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν δυνατῶν τῶν διατάσσουσι ἐμέμφους τῆς Ἐνάσσως τῶν ναυτικιακῶν αἰτημάτων.

Κύριος Συνάδεσλαρός,

Νομίζω δι: έλλαστε μίαν γενικήν εννομέρωσιν ἐπὶ τῆς δραστηρίστης τοῦ ἀπερχομένου Διοικητικοῦ Κοινωνίου Βαρκαράλεων. Παρακαλώ σας νὰ ζεχθῆτε τὰς θερμάς εὐχαριστίας ἐμοῦ προσωπικῶς καὶ τῶν συναδέλφων μου εἰς τὴν Διοίκησην της Ενόπλωσεως σὲ τὴν ἔμπιστοσύνην καὶ τὴν πολιτικὴν μὲ τὰς ἐποίας μᾶς πειρεβόλατε. Τοῦτο μένον οὐ προσθέσθω.

"Η πολυετής θητεία μου είς τὴν Διοικησιν
τῆς Ἐνόπολεως μὲν ἔχει πλήρως καταπέσεις. Έτι
τέσσας ταχιπολιής μεμονωμένων Ἕγιημάτων
τῶν συναδέλφων, δύον καὶ ή ἕκανον πολιήσαις τῶν
γενικῶν αἰτημάτων τοῦ ἐπαλιούμονος, ἐπιβάλλουν
τὴν συσπείρωσιν ὅλων μικρές πέριξ τῆς Ἐνόπολεως.
"Η διατήρησις τοῦ ὑψηλοῦ γοήτρου τὸ δι-
ποίον διαβέβαιης ἡ Ἔνοικος Ἐλλήνων Ἐφοπλι-
στῶν ἀποτελεῖ τὴν καλλιτέρων καὶ δεδοκιμα-
σμένων ἔγγυσιν διά τὴν πραγματοποίησιν τῶν
ἐπιζήσιμών μας.

Ἐπιθυμοῦ νὰ εὐχηθῷ ἐδόνδητος τοῦ Διοκετικοῦ Σωματείου εἰς δόλους τούς συναέδειφους, ὅποιος ἡ προσευχή μαζικά μποτσέλων εδυτικαστέρων ἐπαγγελματικών κατακτήσεων. Αἱ ἀνήσυχίαι, οἱ μόχθοι καὶ αἱ ἀγωνίαι μας πρέπει νὰ ἀντικειθῶνται καὶ ἀλπίζω εἰς τὸν Θεόν, ὅτι θὰ εὐλογή πάντοτε τοὺς σκληρούς μας ἀγώνας.

Serving ship and owner



LAMBERT BROTHERS

Cunard House
88 Leadenhall Street London, E.C.3

ALSO AT CARDIFF, NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW,
LIVERPOOL, MILFORD HAVEN, HULL AND GRIMSBY

Telephone: AVEnue 2000 Teleglobe: Lambert, London

(Island) Lambert, Telex, London, International Telex No. G.E.L.N. 28641

ΤΟ ΝΕΡΑΚΙ ΤΟΥ ΘΕΟΥ

Τήν πολιτική μας συζήτηση τού δειλινού στό γινωστό καφενεδάκι, άνετρεψε ξαφνικά τό σήμαντρα της γειτονικής 'Εκκλησίας.'

—Τού Προφήτης 'Ηλία αύριο! Βοήθειά μας — είπε ό κάπως έννιμερωμένος στά θρησκευτικά, κάνοντας ταυτόχρονα στό στήθος του μερικά άρρωθμιστα σχήματα με τό χέρι του, τό σημείο, τάχα, τού Σταυροῦ.

'Απόλυτη στιγμή άκολουθης, ένώ τό δέος κάποιας έπιβολης θρησκευτικής, λέες και πλημμύρισε τήν άτμοσφαιρα γύρω από τα γεροντικά μας κεφάλια.

—Καὶ μάς λές κυρ! Γιάννη — είπε σε λίγη στόν... εύλαβούμενο ο πρώην τροχιδρομικός. Δέν μάς λέες τί ιστορία είχε και ἀγιαστεῖς ό Προφήτης 'Ηλίας; Κάνε την λιανά και σε μάς νά φωτισθούμε πού ἔχουμε ἄγρια μεσάνυχτα.

—Ενας μεγάλος Προφήτης ήταν και δύπως λένε τά χαρτιά, άναληθηκε στόν Ουρανό, προφητεύοντας και μ' αύτό τό περιστατικό, τή μελλούμενη ἀνάληψη τού Χριστού.

—Αύτό μόνο ἔκανε και ἀγιαστεῖς; Δὲν δέρεις νά μάς πῆς τίποτε άλλο;

—Πολλά μου τά ζητάς. 'Αν ἐσύ είσαι ἀπιστος και θές νά μάθης περισσότερα, δρές τά διδιλία, ἀνοιξέ τα και φωτίσου. Γιά μένα ἀρκεί τό ότι ἀγιαστεῖς. Μεγάλο τό δημομά του και τό δοξάζω, είπε ἔκεινος, ξανασχηματίζοντας τά ιερογλυφικά στό στήθος του, τό σημείο, τάχα, τού Σταυροῦ.

—Ούτε ἀπιστος είμαι ούτε ἀβρησκος, διαμαρτυρήθηκε τό τροχιδρομικός. 'Ετσι πιστεύω κ' έγω, πώς γιά ν' ἀγιάσουν δοσοι ἀγιασταν, κάτι μεγάλο, παραδιγματικό και διδαχτικό θά ἔκαναν στή ζωή τους. Τό κακό είναι δτι ἐμείς, ὁ κατώτερος κόσμος δηλαδα, μένουμε πολύ ἀπληροφόρητοι στής τέτοιες ιστορίες.

—Στήν ἐποχή μας κανείς δέν ἀγιάζει— είπε και ό συνταξιούχος τού ΙΚΑ— γιατί ζούμε, δλέπετε, στήν ἐποχή τής υλης. 'Ολοι ρίχνουμε τή μανία στό χρήμα και στήν καλοζωή. 'Ο έγωισμός μάς ἀπομακρύνει ἀπό τή θρησκεία και ἀπό τό Θεό. Πώς ν' ἀγιάστη κανείς ἔτοι;

—Δέν δέχεις δίκηο — κοντραστάρησε πάλι ο τροχιδρομικός. 'Ολες οι ἐποχές είναι ίδιες. Πάντοτε ήσαν οι φανατισμοί στό χρήμα και πάντοτε δρίσκονται ἀνθρωποι ἀνώτεροι πού προσφέρουν τήν ίκανοτήτα τους, τό μυαλό τους και τή ζωή τους δλη, στούς συνανθρώπους τους, χωρις ν' ἀποβλέπουν σε δικά τους ύλικά ώφελήματα και ἀπόλουνές χρηματικές. Και σᾶς φέρων τά παραδείγματα:

«Είναι η δέν είναι ἀξιος ν' ἀγιάσουν δοσοι σπαταλούν τή ζωή τους με προσπάθειες ν' ἀνακαλύπτουν νέα φάρμακα, πού ἀντιμετωπίζουν και ἀξαφανίζουν φοβερές και ἀγιάτρευτες ώς τώρα ἀρρώστειες; Είναι η δέν είναι ἀξιος ν' ἀγιάσουν πολλοί ἀλλοι πού σκαρώνουν μηχανήματα και χημικά κατασκευάσματα με τά όποια ό μόχθος τής ζωής δρίσκει ἀπλοποίηση μέρα με τή μέρα, ἐκπληκτική, και ἀφάνταστη;

«Έγαν λέω πώς θά πρέπει όλα αύτά τά δύομάτα νά μπαίνουν σε διδιλία για νά τά διλέπουν και νά τά μημονεύουν οι μελλούμενοι στόν Κόσμο, ὅπως μημονεύονται οι 'Αγιοι. Αύτοι είναι και οι μεγαλύτεροι πραγανδιστές τής θρησκείας. 'Οσο εύκολωτηρη γίνεται η ζωή και όσο περισσότερο ἀπολαφρώνεται ἀπό τής φοβέρες τής ἀρρώστειας και ἀπό τούς μόχθους τής βιοπάλης, τόσο εύκολώτερα μπορούμε νά μηθούμε στή θρησκευτική φιλοσοφία. Τόσο εύκολώτερα θά μπορούμε νά πλησιάζουμε στό Θεό. Διαφορετικά, πού διάσεις, πού καιρός, πού ψυχή για τέτοιες ἀνώτερες πολυτελειες..»

Κείνη τή στιγμή, κάτι μουρμούρισες και ό Καπετάν Πέτρος, ό γνωστός μας ἀπόμαχος Λοιστρόμος, ένώ με μιά καταφατική κίνηση

τού κεφαλιού του, ἔδειξε πώς συμμερίζεται τά λεγόμενα τού τροχιδρομικού.

—Ἐγώ —είπε— θά συμπληρώσω πώς σχι μόνο κείνοι πού κάνουν τής μεγάλες ἀφεύρεσις ἀλλά χιλιοι - μύριοι ἀλλοι με τής καθημερινές τους ἔφαρμογές και μικροανακολύφεις μάς προσφέρουν ἀνέκτιμητα ἀγαθά.

Λέγοντας αύτά νά ναυτικός, ἔδειξε με τό χέρι το ποτήρι τού νερού πού είχε μπροστά στό τραπέζι του.

—Αύτό τό εύλογμένο τό νεράκι τού Θεού, είπε. Δέν ξέρετε σείς πόσο τό στερηθήκαμε και πόσο τό λαχαρήσαμε ἔμεις οι ναυτικοί, σ' ὅλη μας τή ζωή. 'Έχουμε τώρα, μόλις πέντε - δέκα μέρες μεγάλη ζέστη, πού τή λέμε ἀντύφορη. 'Άλλα με τό δροσερό νεράκι δρίσκουμε πολλή ἀνακούφιση. 'Εμεις περνούσαμε δόλοκλρο 'Ισημερινό με φλογερώτερα καμίνια. Και άντι για δροσερό έχιμα χολαστή λάσπη, παρέμενε ἀπό τά ποτάμια τής 'Αργεντινής. 'Άπο αύτή ἀναζητούσαμε τήν ἀνακούφιση και τή δροσιά. 'Ενγαναν οι θερμαστάδες ἀπό τήν κάλαση τῶν καζινών στό κατάστρωμα ἀποκελευμένοι και κολυμπήσαμε στό στόμα ίδρωτα, και ἀναζητούσαμε στήν ιδρώτα, και προσπάθησαν νά δρίσκουμε στήν ιδρώτα τώρα, με τή γλώσσα τους ἔξω....

«Λίγος πάγος, πού τύχαινε νά προμηθεύσουμε στά λιμάνια, χανόνταν στό πρώτο είκοσιτετράρωφο. 'Άλλο τό ταξίδι κρατούμε σαράντα και πενήντα δόλοκλρησές μέρες.

«Έσκαρωναμε τότε σάκκους μέ μουσαμά ή με κομμάτια ἀπό ἀχρηστες μάνικες, τούς γεμίζαμε με αύτό τό ἀθλιο νερό και τούς κρεμόυσαμε στή μέρη ἀγερικά για νά πάρουν λιγή δρωσιά. Κοροϊδεύαμε, δηλαδή, τόν έσυτο μας. Τό μόνο πού κερδίζαμε ήσαν οι ἀτελεύτητοι καυγάδες, γιατί τής νύχτες οι δψασμένοι σάν έγαιναν ἀπό τά καζάνια τούς αποστράγγιζαν και τήν αύγη τούς δρίσκουμε ξερούς. Μεγάλο τό μαρτύριο τής δίψας. Και ἀπό τό φαγητό τής κακής ωρας, ἀπό τόν ἐφιλατικό υπνο, ἀπό τά καμίνια τούς καλοκαιριούς ή τό ἀβάσταχτο, δίχως καμμιά θέρμανση, κρύο, στής δόρεις θάλασσας ἀπό τούς κυκλώνες και τής ἀτελεύτητες θεωμπήνεις τής θάλασσας, τό μαρτύριο τού νερού ήταν τό 'ενούμερο ένα' στή σκληρή ζωή μας.

» Άλλα ήρθε κάποια ώρα, σπου στά τλε-

ούμενα ἐπρόβαλε ή μεγάλη ἐπανάσταση. 'Ηταν τό ηλεκτρικό ψυγείο. 'Ηταν τό θαύμα!...

«Δυό - τρία μετάλλινα κιβωτιάκια, τοποθετημένα πρύμα - πλώρα στό καράβι, προσφέρουν τό θείο δώρο τους σ' ὅλες τής στιγμές, σ' ὅλες τής ώρες και σ' ὅλους τούς τόπους. Τό δροσερό τους όλοκλαμπο νεράκι. Πατάς ένα κουμπί και μιά μαγευτική στήλη νερού ξεπετίσται νά συναντήση τά φλογίσμενα σου χειλή. Νά τούς προσφέρει τό δηδονικώτερο φίλημα πού γνώρισε ποτέ ό ανθρωπος.

»'Άλλα μόνο τό νερό; 'Ο πολὺς ήλεκτρισμός στό καράβι πρώτα - πρώτα και τά πληθωρικά ψυγεία σε συνέχεια, έξαφάνισαν ἀπό τή θαλασσινή ζωή τό μεγίστο ποσοστό ἀπό τά μαρτύρια τού ναυτικού. Τρόφιμα φρέσκα και καλοδιατηρούμενα δρίσκονται τώρα στά πλοιά σάν περνούν τής τροπικές θάλασσες. Λαχανικά και φρούτα τροφαντά και περισσότερα ἀπό δύο δρίσκονται στής μαρκέττες μεγάλης πολιτείας.

»Τέτοια πράγματα μόνο στόν υπνο τους έδιεπαν οι ναυτικοί τής ἐποχής μου. 'Ομως έγω περιορίζομαι στό νεράκι τού Θεού. Και άν μού έλεγαν τώρα: Τί προτιμάς γέρο - Πέτρο. Νά κάμης ένα ταξίδι 'Αργεντίνας με τό πολυτέλεστέρο υπερωκεάνιο ἀλλά με νερό τής παλήρας ἥποχης ή με ιστιοφόρο δραδυκίνητο, πού νά έχη μέσα αύτά τά μαγικά μεταλλικά κιβώτια με τούς πίδακες τού δροσερού νερού; 'Άδισταχτα θά προτιμούσα τό δεύτερο. 'Ωστε, ἂν ξαναγυρίσουμε στό θέμα μας και πάλι μ' ἔρωτήσετε, σε ποιόν ἀγιο τής θάλασσας θά προτιμούσα ν' ἀνάψω τή λαμπάδα μου, μετά τόν 'Αγιο Νικόλα, σάς ἀπόντω: Σέ κείνον πού άνακαλύψε τό ήλεκτρικό ψυγείο. Σέ κείνον, πού έστειλε θέος, κατά πού λέει τό Εύαγγελιο, γιά νά φέρη στό δάχτυλό του λίγο νεράκι και νά δρέξη τά χειλή τού άμαρτωλού.

Τό γκαρσόνι, αύτή τή στιγμή, γιά νά κάμη θεαματικώτερη τή διάλεξη του Καπετάν Πέτρου, έφερε μιά καράφα και τού φρεσκάρησε στό νερό στό ποτήρι του.

Ο ἀπόμαχος ναυτικός, τού ἔρριξε μιά δασειά θελκτική ματιά. 'Υστερα άδραξε τό ποτήρι, ρούφησε ἀπνευστα τό περιεχόμενο και ἀφίνοντάς το στό τραπέζι, έκαμε τό σταυρό τού δολοκληρωτικόν και Χριστιανικά 'Ορθόδοξο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Ετέθη εἰς κυκλοφορίαν:

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Υπό Ι. Κ. ΦΑΝΕΛΛΗ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Εις τάς 250 σελίδας του περιλαμβάνονται:

1. 'Η ἀπό πρακτικής πλευρᾶς λεπτομερής ἀνάπτυξις ὅλων τῶν θεμάτων τά όποια ἔχουν σχέσιν με τήν ἐργασίαν είς τά δεξαμενόπλοια ('Υγρά φορτία - 'Ερμα - Καθαρισμοί δεξαμενῶν - 'Αντλίαι - Μέτρα ἀσφαλείας - Πυροσβεστικά μέσα - Ρύπανσις τής θαλάσσης - Συντήρησης δεξαμενοπλοίου κλπ.).
2. Πλήρης σειρά ύπολογισμῶν μετά ἐπιλύσεως συναφῶν προβλημάτων φορτίου, φορτώσεων, εύσταθείας, ζυγοσταθμίσεως, προϋπολογισμῶν τελικῶν διευθυντήτων κλπ.
3. Πλήρης σειρά πινάκων πετρελαιοισιδῶν και συμπληρωματικοί πίνακες ἀπαραίτητοι διὰ τήν ἐπίλυσιν τῶν είς τό δεξαμενόπλοιον παρουσιαζομένων προβλημάτων.

Είναι ἀπαραίτητος σύντροφος τού 'Υποπλοιάρχου και πολύτιμος διοικητής των δεξαμενοπλοίων.

Πωλεῖται εἰς τά κυριώτερα βιβλιοπωλεῖα και εἰς τούς έκδότας 'Αδελφούς Ι. ΛΙΟΝΤΗ, Βασ. Κωνσταντίνου και Τσαμαδού, Πειραιεύς, Τηλ. 475.255.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΤΤΑΛΗΣ 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 SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Άκτη Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Ἡ δεύτερη περίοδος τῆς ναυτικῆς ζωῆς τῆς Ἐλλάδος εἶναι τὰ Τρωικά, δηλαδὴ ἡ ἐποχὴ ποὺ οἱ Ἐλληνες κατέρθωσαν νὰ ὄργανώσουν μίαν διαδικήν ἐκστρατείαν σὰν σύνολον λαοῦ. Τὴν περίοδον αὐτὴν προστίμασε ἡ θαλασσοκρατορία τῆς Κρήτης, ποὺ ἀποκατέστησε μεταξὺ τῶν κατοίκων τῆς Ἐλλάδος τὴν ναυτικὴν ἐπικοινωνία καὶ ποὺ ἀπάλλαξε τὴν θάλασσαν ἀπό τοὺς πειραιτές.

Οἱ Ἀχαιοὶ — ναυτικὸς καὶ αὐτοὶ λαός — ἐπωφελήθηκαν ἀπὸ τίς δύμαλές συνθήκες ναυτικοῖς γιὰ νὰ ἀναχθοῦν στὰ πελάγη νὰ ἀποκτήσουν ναυτικήν δύναμην καὶ πλούτον, ποὺ τοὺς ἐπέτρεψαν νὰ κατοικήσουν σὲ τειχισμένες πόλεις, νὰ παραμείνουν δριστικὸς στὶς ἀκτές καὶ οἱ ἰσχυρότεροι ἀπ' αὐτοὺς νὰ ὑποτάξουν τοὺς ἀδυνάτους στὰ κράτη των. Πῶς, ὅμως, οἱ Ἀχαιοὶ τελικὴν ἐπεκράτησαν στὴν θάλασσα, εἶναι ὑπόθεσις ποὺ ζεφεύγει ἀπὸ τοὺς σκοποὺς τῆς ἀναδρομῆς στὰ ἀρχαῖα κείμενα. Σ' αὐτὴν, πάντως, τὴν κατάσταση, τῆς ἀρχαϊκῆς ναυτικῆς κυριαρχίας, ήσαν τὰ πράγματα πῆ της Ἐλλάδος σταν, μετὰ πρόδον πολλού χρόνου, ἔκαμαν οἱ Ἐλληνες τὴν ἐκστρατείαν τῶν κατὰ τὴν Τροίας (Α/8).

Καὶ ἐν τούτῳ τῷ τρόπῳ μᾶλλον ἡδη δυτερούντων χρόνῳ ἐπὶ Τροίαν ἐκστρατεύεσαν.

“Οταν ὁ Θουκυδίδης διατυπώει τὶς ἀπόφεις του γιὰ τὴν διαδόητη ἐκστρατεία είναι φανερό πώς στηρίζεται καὶ στὴν παράδοση καὶ, ίδιως, στὸν ‘Ομηρον. Δέχεται, δηλαδὴ, ὁ Θουκυδίδης τὰ λεγόμενα ἐκείνων ‘ποὺ διατηροῦν εἰς τὴν μήμην τῶν τὴν ἀληθινὴν ιστορίαν τῶν Πελοποννήσων’. Καὶ αὐτοὺς δὲ Πέλασφοὺς ἥταν μικροστάτης ἀπὸ τὴν Φρυγίαν. Συνήθως ἀναφέρεται ὡς Λυδός. Αὐτὸς ἡλθε μὲ πολὺ πλούτο καὶ ἐγκαταστάθηκε στὴν ‘Ἀπία Η Πελασγία, διῶπις νομαζόνταν στὰ πολὺ παλαιά χρόνια ἡ Πελοπόννησος, καὶ ἔγινε ὁ ἰσχυρότερος μονάρχης, ἀφοῦ τελικά ἡ ‘Ἀπία ἀπλασκεῖ δυνομασίαν καὶ ἐπήρε τὸ δυνομά του. Τὴν δύναμην του ἐκληρονόμησε ὁ ‘Ἄτρευς καὶ αὐτὸν ἐπειτα διαδέχθηκε ὁ ‘Ἀγαμέμνων (Θουκ. Α/9 - 3):

«Ἄλιοι δοκεῖ ‘Ἀγαμέμνων παρακλαδῶν καὶ ναυτικῇ ἀμπελὸν τῶν ἀλλων ισχύσας τὴν στρατείαν οὐδὲν γάριτι τὸ πλειόν ἢ φόδρι ἔνινγαγών ποιήσασθαι».

(Τὴν δύναμην αὐτὴν ἀφοῦ ἐκληρονόμησε ὁ ‘Ἀγαμέμνων καὶ ἀφοῦ συγχρόνως ἀπόκτησε καὶ ναυτικὸν ἰσχυρότερον τῶν ἀλλων δυνατῶν, ποὺ τοὺς συνήθοις εἰχει: διότι τοῦ ἐκείνους χάρη ἀλλὰ γιατὶ τὸν ἀφοῦδην, ἔκκλισε τὴν ἐκστρατείαν—κατὰ τὴν Τροίας).

‘Ο Ἀθηναϊος Ιστορικὸς ἀν καὶ παραδέχεται τὴν παράδοση, τὴν σχετικὴν μὲ τὴν δυναστείαν τῶν ‘Ἄτρειδῶν, δὲν θεωρεῖ τὴν πανστρατιάν κατὰ τὴν Τροίας σὰν ἀποτέλεσμα τῶν συναισθητικῶν δεσμῶν ἀλλων ‘Ἀχαιῶν διαστέλων. ‘Απὸ τὸν κατάλογο τοῦ Β’ τῆς Ἰλιάδος δγαίνει διότι ὁ ‘Ἀγαμέμνων διέθεσε τριακόσια πλοῖα, δηλαδὴ τὸ 1/4 τοῦ ἐκστρατευτικοῦ στόλου. Πιστεύει ὁ Θουκυδίδης διότι οἱ ἀλλοι ἡγεμόνες ὑποχρέωθηκαν νὰ συνεκστρατεύσουν ἀπὸ φόδρο μπρὸς στὴν δύναμη τοῦ ἰσχυροῦ ‘Ἄτρειδη, παρὰ γιὰ νὰ εὔχαριστησουν τὸν ‘Ἀγαμέμνωνα. Αὐτὸ τὸ ὑπογραμμίζει λίγο πρὶν ὁ Θουκυδίδης (Θουκ. Α/9-1):

«‘Ἀγαμέμνων τέ μοι δοκεῖ τῶν τότε δυνάμεων προσύγων καὶ οὐ τοσοῦτον τοῖς Τυνδάρεω δροῖς κατειλημμένους τοὺς ‘Ἐλλήνης μνησθῆτες ἄγων τῶν στόλων ἀγειραῖ».

(Νομίζω δὲ πώς ὁ ‘Ἀγαμέμνων ἐπέτυγχε νὰ συναθροίσει τὶς δυνάμεις γιὰ τὴν ἐκστρατείαν μᾶλλον γιατὶ ήταν δὲ ἰσχυρότερος ἀπὸ δῆλους τοὺς συγχρόνους του ἡγεμόνες, περὰ γιατὶ εἶχε στὴν διάθεσή του τοὺς μνη-

στήρες τῆς Ἐλένης, ποὺ εἶχαν δεσμευθῆ μὲ τοὺς δρκούς τοῦ Τυνδάρεω»).

Θὰ πρέπει νὰ ὑπενθυμίσουμε ἐδῶ τοὺς δρκούς τοῦ Τυνδάρεω. ‘Οταν δὲ διστιλεὺς αὐτὸς τῆς Σπάρτης ἡθέλησε νὰ παντρέψει τὴν κόρη του ‘Ἐλένη, ἥλθαν στὰ ἀνάκτορά του μνηστῆρες ἀπ' ὅλα τὰ μέρη τῆς Ἐλλάδος. Πρόσωπα ἔνδοξα, πλούσια καὶ ισχυρά. ‘Ο Τυνδάρεω, γιὰ νὰ ἀποφύγει τὴν σύγκρουση τῶν μνηστηρῶν καὶ γιὰ νὰ προστατεύσει τὸν γαμέρον ποὺ θὰ διάλεξε, ὑπερέως σῶλους τοὺς ὑποψήφιους νὰ ὀρκισθοῦν πώς, ἀν ποτὲ παρουσιασθοταν ἄνθρωπος νὰ κλέψει τὴν ‘Ἐλένην, ὅλοι μαζὶ θὰ ἔξεστρατευαν κατὰ τοῦ ἀπογωγέας καὶ θὰ κατέστρεφαν τὴν πόλη του. ‘Ο Θουκυδίδης ἐπιμένει σιδώς διότι οἱ ἡγεμόνες ποὺ συνέδεσαν τοὺς στόλους τοῦ ‘Ἀγαμέμνωνος δὲν συνεξεστράτευσαν ἐπειδή ἐξεπλήρωναν τὸν δρόκον των, ἀλλὰ γιατὶ δὲν ἦταν εύκολον νὰ εξεφύγουν. (Ποιός δὲν ξέρει τὸ ἐπεισόδιον τοῦ ‘Ουδουσέως, που γιὰ νὰ ἀποφύγει τὴν συμμετοχή του στὴν ἐκστρατεία, προσποήθηκε τὸν τρελλόν); Γι' αὐτὸ καὶ συνεχίζει (Θουκ. Α/9 - 3 καὶ 4):

·Φυίνεται: γάρ νυνοὶ τε πλεισταις αὐτὸς ἀφικέμενος καὶ Ἀριάδης προσταρχαγῶν, ὡς ‘Ομηρος τοῦτο δεδήλωνεν, εἰ τῷ Ιανδὸς τεκμηριωδώς.

·Καὶ ἐν τοῦ σκήπτρου ἀμπα τῇ παραδόσεις εἰσγήκεν αὐτὸν πολλὴ ησίος: καὶ ‘Ἄρι γε τὸ παντὶ ἀνάστασιν οὐδὲν ἂν εὖ νήσουν τῶν περιοιδῶν (αἵται: δὲ οὐκ ἀν πολλαὶ εἰσὶν) ἡπειρώτης δῆν ἔκρατει, εἰ μή τι καὶ νυντικόν εἴγεν.

·(Γιατὶ φυίνεται διτι καὶ αὐτὸς — δὲ ‘Ἀγαμέμνων — κατὰ τὴν ἐκστρατείαν εἰσεὶ τὰ περισσότερα πλοῖα καὶ εἰς τὸν ‘Ἀριάδης ἀκόμη ἔδωκε, καθὼς ἀναφέρει ὁ ‘Ομηρος, καὶ η μαρτυρία του ἀποτελεῖ Ιαννήν ἀπό-

ΤΟΥ Κ ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

δεξιά.

·Ἐπίσης καὶ στὴν παράδοση τοῦ σκήπτρου λέγει: ὁ ‘Ομηρος διτι δὲ ‘Ἀγαμέμνων ἔδοκεις εἰς πολλὰ νησιά καὶ σ' ὁ δλόκηρον τὸ ‘Ἀργος. ‘Αν δὲν εἴχε καὶ Ναυτικὸν δὲν θὲτε δυνατὸν σὰν στεριανὸς νὰ ἔξουσιαίζει νησιούς ἀλλας ἔξω ἀπὸ τὶς γειτονικές, ποὺ καὶ τὸν διάτετον δὲν θέτειν πολλές».

·‘Απὸ τὸν κατάλογον τοῦ Β’ τῆς Ἰλιάδος μπορούμε νὰ πάρουμε μίας ίδεας γιὰ τὴν ἐκτοση τῆς κυριαρχίας καὶ τῆς ἐπιρροῆς τοῦ ‘Ἀγαμέμνωνος ἐπὶ τῶν νησιῶν. ‘Αναφέρονται ἔκει τὰ δύομάτα τῶν νησιῶν ‘Ιθάκης, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας (Σάμης) καὶ τῶν ‘Εχινάδων (Δουλιχίου καὶ ‘Οξειῶν), τῆς Εύβοιας, Σαλαμίνος καὶ Αίγινας, τῆς Κρήτης, τῆς Ρόδου, τῆς Σύμης, Κάσου, Κῶ καὶ Καρπάθου. ‘Αποτελοῦν τὰ νησιά αὐτά μίαν ἀλυσσίδα ποὺ διαχωρίζει τὸ Αιγαίον ἀπὸ τὴν λοιπὴν Μεσόγειον καὶ ἔξασθαις ‘Ελλάδος μὲ τὴν Μέσην ‘Ανατολήν, τὴν Αίγυπτον, τὴν ‘Αφρικήν καὶ τὴν δυτικὴν Μεσόγειον.

·‘Απὸ τὴν ἡπειρωτικὴν ‘Ελλάδα συμμετέχουν στὴν ἐκστρατεία ἡ Πελοπόννησος, ἡ Βοιωτία, ἡ Φωκίς, ἡ Λοκρίς, ἡ Αιταλία, ἡ Μαγνησία, ἡ Θεσσαλία καὶ ἡ περιοχὴ τῆς Δωδώνης (‘Ηπειρος).

·‘Ολες οἱ περιοχές αὐτὲς είναι κάτω τοῦ ποταμοῦ ‘Αλιάκμονος. Βορειότερα είναι οι χωρεῖς ποὺ εἶχαν συμμαχήσει μὲ τοὺς Τροءς. ‘Αν καὶ ὁ Νεοπτόλεμος εἶχε κρυφῆ στὴν Σκύρον καὶ ὁ Φιλοκτήτης ἐγκαταλείφθηκε στὴν Λήμνον, τὰ δύο αὐτά νησιά δὲν μετέχουν στὴν ἐκστρατείαν. ‘Η Λήμνος, πάντως, κατακτήθηκε κατὰ τὴν ἀνοδον τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου καὶ παρέμεινε στὴν ἔξουσία τῶν ‘Ἀχαιῶν.

·Μὲ τοὺς Τρῷας συνεπολέμησαν οι Παιό-

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



ULYSSES
INDEPENDENT LINE

·Αγγέλλει τὴν ἔναρξιν τακτικῆς μηνιαίας γραμμῆς

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παραμοιών φορτίων
καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ ‘Ελλάδος

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων ὡς καὶ φρούτων

Πράκτορες ἐν Λονδίνῳ : N. & J. VLASSOPULOS LTD.

Πράκτορες ἐν ‘Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.125

Ιον ἀναμενόμενον ψυγείων - πλοίον M/S «ARGENTINEAN REEFER»

εἰς Πειραιά 18 Αύγουστου 1966

νες, ποὺ κατοικούσαν ἀνάμεσα τοῦ Στρυμόνος και τοῦ 'Αξιού, οἱ Κίκονες τῆς δυτικῆς Θράκης και οἱ Θράκες ποὺ κατοικούσαν ἀπὸ τὴν σημερινὴν 'Αλεξανδρούπολιν και πέραν μέχρι τοῦ 'Ελληπόντου. Αὐτοὶ ήσαν λαοὶ τῆς βορείου 'Ελλάδος, ἐνῷ σχεδὸν διοὶ οἱ λαοὶ τῆς Μικρᾶς 'Ασίας (Λύκιοι, Μαίονες, Μυσοί, Φρύγες, Πελασγοί, Κιλικες κ.λ.π.) ποὺ σαν παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν Τρώων. Οἱ τελευταῖοι αὐτοὶ ήσαν λαοὶ συγγενικοὶ μὲ τοὺς 'Αχαιοὺς και εἶναν γνωστοὶ και μὲ τὸ δινομα Δάρδανοι. 'Αρχικά εἶχαν ἔγκατασταθῆ στὸ δρός "Ιδη, ἀρκετὰ μακρὰ ἀπὸ τὴν θάλασσα. Μὲ τὸν καιρὸν κατέβησαν στὶς παραλίες τῆς Τραύαδος και ἔξελιχθησαν σὲ ἔνα ἀπὸ τοὺς ναυτικώτερους λαούς, ἀφοῦ ἀναφέρονται μεταξὺ τῶν «Λαῶν τῆς θαλάσσης» ποὺ ἐπέδραμαν κατὰ τῆς Αιγύπτου.

Στὴν συνέχειαν ὁ Θουκυδίδης κάνει λόγον γιὰ τὴν συγκρότηση τοῦ ἐκστρατευτικοῦ στόλου. Αὐτὸς ὑπολογίζεται — σύμφωνα μὲ τὸν Κατάλογο τοῦ Β' τῆς 'Ιλιάδος — σὲ 1.186 πλοῖα, στὰ ὅποια ἐπέβαντε στρατὸς γύρω στὶς 100.000. Σχετικά ὁ Θουκυδίδης γράφει (Θουκ. Α/10-4):

«Πεποίγης γάρ χιλίων και διεκοσίων νεῶν τὰς μὲν Βοιωτῶν εἴνοις και ἔκατὸν ἄνδρων, τὰς δὲ Φιλοκτήτου πεντήκοντα, δηλῶν, ως ἔμοι δοκεῖ, τὰς μεγίστας και ἐλαχίστας ἀλλοι γοῦν μεγίσθους περὶ ἐν νεῶν καταλόγῳ σῶν ἐμνήσθη.

... Οὐδὲ αὐτὰ πλοῖα κατάφρακτα ἔχοντας, ἀλλὰ τῷ πλακιφ τρόπῳ ἡληστρικώτερον παρεκυνασμένα».

«Ο 'Ομηρος στὰ ἔπη τοῦ ἀναρρέει ὅτι ἀπὸ τὰ χιλία διεκδίκια πλοῖα, τὰ μὲν εκάπῃ, τῶν Βοιωτῶν ἐχωρισμένα ἔκατὸν εἴνοις ἄνδρας, τὰ δὲ πλοῖα τοῦ Φιλοκτήτου πεντήκοντα, θέλων νὰ ὑπλώσῃ δ 'Ομηρος, κατὰ τὴν γνώμην μου, τὰ μεγαλύτερα και τὰ μικρότερα πλοῖα γιατὶ εἰς τὸν κατάλογον τῶν πλοίων δὲν ἔχουν μνεῖσθαι γιὰ τὸ μέγεθος ἀλλων πλοίων.

... Τὰ δὲ πλοῖα — τῶν 'Αχαιῶν — δὲν εἴχαν καταστρώμιτα, ἀλλὰ εἴχαν ναυπηγῆθην μᾶλλον ἀπὸ πειρατῶν κατὰ τὸν πλακιδότερον τρόπον ναυπηγῆσθαι».

Βέδαια ὁ Θουκυδίδης ἔδω ἐπαναλαμβάνει τὴν πληροφορίαν τοῦ 'Ομηρού δοσον ἀφορᾶ τὴν ἐπάνδρωση τῶν ἀχαικῶν σκαφῶν. Πάντως, αὐτά φαίνεται ὅτι ήσαν εἰκόσοροι και πεντκόποροι, πλοΐα δηλαδὴ μὲ μία σειρὰ κουπιών. Τὸ ἐπὶ τὸ «ληστρικώτερον παρασκευασμένα» θὰ μᾶς ἀπασχολήσει πάρα κάτω. Γιὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας στὰ ἀχαικά πλοῖα δ 'Θουκυδίδης δὲν θεωρεῖ πιθανόν διότι ήσαν μεταξὺ αὐτῶν και ἀποὶ ἐπιβάτες, ἔστοι και πολεμισταί. Πιστεύει (Θουκ. Α/10-4) ὅτι τὰ πληρώματα ήσαν οἱ ίδιοι οἱ μάχιμοι στρατιώτες:

«Δύτεράτοις δὲ ὅτι ἔχουν και μάχιμοι πάντες, ἐν ταῖς Φιλοκτήτου νησοῖς δεδήλωκε τοξότας γάρ πάντας πεποίγηκε τοὺς προσωπούς. Περίνεων δὲ οὐδὲ εἰκὸς πολλοῦ ἔμμησεν ἔπει τὸν διαστάλων και τῶν μάλιστα ἐν τέλει, ἀλλούστε και μέλλοντας πέλαγος περικιώσασθαι μετὰ σκευῶν πολεμικῶν.

(«Αναρρέει δὲ — δ 'Ομηρος ἐπίσης — διὰ τοὺς πλοῖα τοῦ Φιλοκτήτου ησοὶ ἐκωπηλατοῦσαν ἔχουν και πολεμιστές, γιατὶ ὑπό μικρὰ τοξότας ὀλούς τοὺς κοπηγάλατες.

«Ἐπιδότες δὲ δὲν εἴναι πιθανὸν νὰ συντελέσουν ἔξω ἀπὸ τοὺς διαστάλες και τοὺς μεγάλους ἀξιωματούχους, ἀφοῦ, ἀλλωτε, ἐπρόκειτο νὰ περάσουν τὸ πέλαγος μὲ τὰ πολεμικὰ τῶν ἐξεργητικῶν»).

Ο 'Θουκυδίδης ἀναφέρει δύο φορές τὸν Φιλοκτήτη. Πρόκειται γιὰ τὸν ἡγεμόνα, ποὺ εἶχε τὸ διαστήμα του στὴν παραλιακὴν περιοχήν, ποὺ ἀρχίζει ἀπὸ τὸν Θεσσαλικὸν Πηνειόν και περιλαμβάνει τὶς ἀνατολικὲς ἀκτὲς τοῦ Πηλίου μέχρι τοῦ στενοῦ τῆς Σκιάθου. «Ἐλαβε μέρος στὴν ἐκστρατεία μὲ ἐπτὰ σκάφη. Κατὰ τὴν περάδοση δ 'Αγαμέμνων τὸν ἔγκαταστηψε στὴν Λήμνο γιατὶ ἀρρώστησε ἀπὸ δάγκωμα φιδιού. Οι μεγάλοι τραγικοὶ Αισχίνης, Σοφοκλῆς και Εύριπος διέγραψαν τραγῳδίες μὲ ηρώας τὸν Φιλοκτήτη. Σώθηκε μόνον δ 'Φιλοκτήτης τοῦ Σοφοκλέους και γίνεται ἀλλού εύρυτερος λόγος γι' αὐτὸν.

Τὰ πλοῖα τοῦ Φιλοκτήτη εἶχαν τὴν ὀλιγαριθμότερη ἐπάνδρωση. 'Αλλὰ και στὰ ἄλλα δὲν ἐπέβαντε παρὰ περιωρισμένος ἀριθμὸς ἀνδρῶν. Καὶ στὶς δύο περιπτώσεις «αὐτερέταις ήσαν οἱ πολεμιστές. 'Επρόκειτο γιὰ ἑξοκονόμηση προσωπικοῦ ἥτις γιὰ ἀδυνατία νὰ συγκεντρωθῇ μεγαλύτερο ἐκστρατευτικὸ σῶμα;

«Πρὸς τὰς μεγίστας οὖν και ἐλαχίστας γνῶμης δὲν είναι σκοπός τοῦ πολλοὶ φάνενται τὰς ἐλλογές τῆς Ἀλεξανδρίας τῆς Ελλάδος κοινὴ πεμπόμενοι.

«Ἄτιτον δ' ἦν οὐχ ἡ ἀλιγαρθρωπία τοσοῦτον, διότι ἡ ἀχρηματική τῆς προσφορᾶς ἀπορία τὸν τε στρατὸν ἐλάσσων ἥγανεν και διότι διάσπαστον κατέθεται πολεμιστῶν διετεύσειν.

«Ἄλιτον δὲ δὲν ἔχει τὰς μεγάλητερας καταστροφές τοσοῦτον, διότι η ἀχρηματική προσφορᾶς ἀπορία τὸν τε στρατὸν ἐλάσσων ἥγανεν και διότι διάσπαστον κατέθεται πολεμιστῶν διετεύσειν.

«Ἄλιτον δὲ δὲν ἔχει τὰς μεγάλητερας καταστροφές τοσοῦτον, διότι η ἀχρηματική προσφορᾶς ἀπορία τὸν τε στρατὸν ἐλάσσων ἥγανεν και διότι διάσπαστον κατέθεται πολεμιστῶν διετεύσειν.

Κατὰ τὸν Θουκυδίδη — ἀντίθετα ἀπὸ τὴν γνώμην τοῦ Στράβωνας ποὺ δύμιλει περὶ «εναυτολόγων» — ἔγινε ἑξοικονόμησης προσωπικοῦ, γιατὶ οἱ «Ελλήνες δὲν εἶχαν κεφάλαια νὰ προμηθευθοῦν ἀρκετὰς ἀφόδια γιὰ τὴν διατήρηση πολυαριθμού στρατοῦ. Θά πρέπει, διμωρα, νὰ προσέξουμε τὴν φράση «εῆλπιζον αὐτόθεν πολεμούμενοι διατεύσουν» στὶς ἀπόδοσην τοῦ Θρακοποίου στὶς ἀπόδοσην τοῦ Ηρακλέα, τοῦ Χρυσοπάλου Δέρατος ἀπὸ τὸν Ι-άσονα και τοὺς 'Αργοναύτες, τῆς ὁραίας 'Ελλένης ἀπὸ τὸν Πάρη. Είναι γνωστές τρεῖς πειρατικὲς ἐπιδρομές κατὰ τῆς Αιγύπτου ἀπὸ τοὺς παρακτίους λαοὺς τῆς Μικρᾶς 'Ασίας και τῆς Εύρωπης, τοὺς γνωστοὺς «Λαοὺς τῆς θαλάσσης», δηλαδὴ τοὺς Δαναούς, τοὺς 'Αχαιούς, τοὺς Λύκιους, τοὺς Δάρδανους, τοὺς Σικελούς κλπ. 'Αναφέρονται ἀκόμη δύο ἐπιδρομές, ἡ μία τὸ 1240 και ἡ ἄλλη τὸ 1230 π.Χ. κατὰ τῶν μικρασιατικῶν παραλίων μὲ ἀρχηγὸν τὸν 'Ατρέα, πατέρα ποὺ 'Αγαμέμνονος. «Αν μάλιστα προσέξουμε, θά δύμει πόσοι μεγάλοι ἐπιδρομεῖς, δ 'Ατρέας, δ 'Ναύπλιος, δ 'Ηρακλῆς και οἱ περισσότεροι 'Αργοναύτες είναι γονεῖς τῶν ἀρχηγῶν τῆς Τρωϊκῆς ἐκστρατείας.

«Πράγματι, δὲ τὸ διάστημα 1300 - 1100 π.Χ. θεωρεῖται ἡ περίοδος τῶν ναυτικῶν καταδρομῶν. Συνεπῶς τὰ πλοῖα, ποὺ δὲν εἶχαν ἀκόμη διακριθῆ σὲ φορτηγά και πολεμικά (δ 'Ομηρος κάνει μεμένη τῆς «φορτίδος εύρείτης» ποὺ διπάσσει πολεμιστῶν τούς), διεσπαρμένοι οι Αχαιοί στὴν Τροία, εἴκινησαν στὴν μάχη τῶν Τρώων και ἐτείχισαν τὸ στρατόπεδον τῶν Τρώων, χωρὶς νὰ χρησιμοποιήσουν διλεῖς τῶν τις δυνάμεις.

«Πρὸς γεωργίαν τῆς Χερσονήσου τραπέμενοι και ληστεῖσκ τῆς τροφῆς ἀπορίᾳ».

Δηλαδὴ, ἀφοῦ κατάκτησαν τὴν θρακικὴν χερσόνησο τὴν καλλιεργούσαν και, παράλληλα, διενεργούσαν πειρατικές ἐπιδρομές γιὰ νὰ ἑξοικονομήσουν τρόφιμα. «Ἐπειδὴ ήσαν διεσπαρμένοι οἱ Αχαιοί — συνεχίζει δ 'Θουκυδίδης — κατώρθωσαν οι Τρώες νὰ ἀμυνθοῦν ἐπὶ δέκα ἔτη, ἐνῷ, ἀν εἶχαν τρόφιμα, θὰ μπορούσαν νὰ κυριεύσουν εὔκολα τὴν Τροίαν.

«Ἄλλα δὲ ἀχρηματικά τὰ τε πρὸ τούτων ἀποθένη, ἢν και ἀλλά γε δὴ ταῦτα δινομιστέο-

τατα τῶν πρὸν γεννήμενα δηλούσται: τοῖς ἔργοις ὃνδεστερα δυτικής φήμητο».

«(«Ἄλλα ἔνεκκα τῆς ἐλλειψίας χρημάτων και οἱ προγενέστεροι πόλειμοι: ἵσαν ἀσθενεῖς, ἀφοῦ κύτιδες — δ 'Τρωϊδες — ποὺ ὑπῆρχε δὲ διοικητότερος διώλων τῶν προηγουμένων ἀποδεκτούσται: ἀπὸ τὴν ἔργην τους»).

«(«Ἀπ' δσα ἀποστάσματα παραθέσαμε, δὲν μένει ἀμφιβολία πώς ὁ Θουκυδίδης ἔχει τὴν γνώμην ὅτι οἱ «Ελλήνες - 'Αχαιοί δὲν διέθεταν χρήματα γιὰ μιὰ κανονικὴ ὑπερπόντια ἐκστρατεία. Είναι φανερὸν πώς δο μεγάλος ιστορικὸς δέλτη τῆς ναυτικῆς ἑξόρμησης πῶν 'Ελλήνων ὑπὸ τὸ πρόσμα τῶν μεταγενεστέρων ἐκστρατειῶν τῶν Περσῶν δι καὶ τῆς Σικελίας, ποὺ δὲν μπορεῖ νὰ γίνει σύγκρισις μεταξὺ τῆς τρωϊκῆς και τῶν δύο αὐτῶν πολεμικῶν ἐκστρατειῶν.

Εύρισκομαστει σὲ ἐποχὴ ποὺ τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον δὲν ἔχει ἀκόμη διαμορφωθῆ. Πρόκειται γιὰ περίοδον, ποὺ οἱ ναυτικοὶ λαοὶ ακοι (μὲ ἔξαιρεση τοὺς Κρήτες και τὴν Αγύπτον, ποὺ λόγω τῆς ναυτικῆς τῶν ὑπεροχῆς δὲν εἶχαν λόγου νὰ καταφέγγουν στὶς ἀπόδοσης, ἀφοῦ κέρδιζαν μὲ τὸ ἀνταλλακτικὸν ἐμπόριον δι την ηθελον), ἐπιδίδονταν συστηματικὰ στὶς ναυτικές καταδρομές. Γίνεται λόγος γιὰ τὴν ἀρταγή τῶν δωδιών τοῦ Γηρυόνου ἀπὸ τὸν 'Ηρακλέα, τοῦ Χρυσοπάλου Δέρατος, ποὺ δέλτη τὸν Ι-άσονα και τοὺς 'Αργοναύτες, τῆς ὁραίας 'Ελλένης ἀπὸ τὸν Πάρη. Είναι γνωστές τρεῖς πειρατικὲς ἐπιδρομές κατὰ τῆς Αιγύπτου ἀπὸ τοὺς παρακτίους λαοὺς τῆς Μικρᾶς 'Ασίας και τῆς Εύρωπης, τούς γνωστούς «Λαούς τῆς θαλάσσης», δηλαδὴ τούς Δαναούς, τούς 'Αχαιούς, τούς Λύκιους, τούς Δάρδανους, τούς Σικελούς κλπ. 'Αναφέρονται ἀκόμη δύο ἐπιδρομές, ἡ μία τὸ 1240 και ἡ ἄλλη τὸ 1230 π.Χ. κατὰ τῶν μικρασιατικῶν παραλίων μὲ ἀρχηγὸν τὸν 'Ατρέα, πατέρα ποὺ 'Αγαμέμνονος. «Αν μάλιστα προσέξουμε, θὰ δύμει πόσοι μεγάλοι ἐπιδρομεῖς, δ 'Ατρέας, δ 'Ναύπλιος, δ 'Ηρακλῆς και οἱ περισσότεροι 'Αργοναύτες είναι γονεῖς τῶν ἀρχηγῶν τῆς Τρωϊκῆς ἐκστρατείας.

ΧΗΜΙΚΑ:

Διὰ τὴν συντήρησην τῶν δεξιαμενῶν πετρελαίου τῶν πλοίων σας.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δι' ἐπισκευήν.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐπιτροπίας πετρελαίου τὸν BLACKOIL εἰς φορτία λιπαντικῶν ἐλασίων δι σιτηρῶν.

Διὰ τοὺς τυχόν ἀτυχήματα κατὰ τὴν ἐκφόρτωσην δι φόρτωσιν πετρελαίου και ἀποφυγὴν ἔξδων διὰ τὸν ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΤΕΛΙΠΑΛΙΟΥ.

Διὰ τοὺς πολεμικούς προϊόντα τῆς PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

80, BROAD STREET, NEW YORK, N.Y. 10004

TEL. HANOVER 2-6998



ρα. 'Ο ίδιος δ Θουκυδίδης —σημείωσε— γράφει ότι τὰ πλοῖα τῶν Ἀχαιῶν ήσαν ἀφράκτα —χωρὶς κατάστρωμα— καὶ «τῷ παλαιῷ τρόπῳ ληστρικώτερον παρασκευασμένα». 'Ἐπρόκειτο, λοιπόν, γιὰ πλοῖα τριπλής μικτῆς ἀποστολῆς: καταδρομικά - πολεμικά - φορτηγά.

Τὸ πιθανώτερο, συνεπώς, εἶναι νὰ παραδεχθούμενο πώς ἡ ἑκστρατεία κατὰ τῆς Τροίας εἶχε ὄργανωθη κατὰ τὰ πρότυπα τῆς ἑποκής. Πλοῖα πειρατικά. Πλορώματα πολεμιστές. 'Επιδιώξις ἡ κατάληψης τῆς πλουσιωτάτης Τροίας, ποὺ ἔδεστο πέντε τῶν Στενῶν καὶ εἶχε ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τῆς τις περιοχὲς τῆς Προποντίδος καὶ τοῦ Πόντου.

* * *

'Ακολούθει, τώρα, ἡ μετά τὰ τρωϊκά ναυτικὴ περίοδος. Οἱ 'Ἐλληνες ἐπέτυχαν τὸν σκοπὸν τῶν στήν Τροία, κατάλυσαν τὴν δύναμη τῆς, ἀλλὰ δὲν ἔχαροσαν τὴν νίκην τῶν. 'Η δεκάρχοντα ἀπουσία ἀπὸ τὰ δασιλεῖα τῶν καὶ οἱ δύσκολες συμθήκες τῆς ναυπλιούς ἀνάγκασαν πολλοὺς ἀπὸ τοὺς Ἀχαιοὺς ἡγεμόνες νὰ ἔκπατρισθούν. 'Ογδόντα χρόνια μετὰ τὴν πτώση τῆς Τροίας, δηλαδὴ τὸ 1104 π.Χ. ἐστιμειόδηκε τὴς Κέλεποντος ἀπὸ τοὺς Δωριεῖς. Παράλληλα ἀρχισεν ὁ ἀποκιστός ἀπὸ τοὺς 'Ιωνες καὶ ἐπειτα ἀπὸ τοὺς Δωριεῖς. Οἱ πρῶτοι ἰδρυσαν ἀποικίες στὴν Μικρὰ 'Ασσία, καὶ ἀπὸ αὐτοὺς οἱ 'Αθηναῖοι στὰ περισσότερα νησῖα. Οἱ Δωριεῖς ἀποίκησαν τὴν 'Ιταλία καὶ τὴν Σικελία.

Τὸ καθετώς ήταν ἡ δασιλεία. 'Οταν, δομας, οἱ πόλεις ἀρχισαν νὰ ἀποκτοῦν περισσότερη δύναμη καὶ νὰ δισχολούνται μὲ τὴν ἀπόκτηση χρημάτων, ἔδιναν τοὺς δασιλεῖς, ποὺ εἶχαν προνόμια καὶ εἶχαν κληρονομική διδοχήν καὶ ἔγκαστησθαν (Θουκ. Α/13) τὰ πυραννικὰ πολιτεύματα. Τότε πραγματοποιεῖται ἡ ναυτικὴ κυριαρχία τῶν Ιστορικῶν χρόνων (Θουκ. Α/13).

Ναυτικά τα ἔχειρηστο ἡ Ἑλλὰς καὶ τῆς θαλάσσης μᾶλλον ἀντείχοντα.

(Καὶ ναυτικά —στόλους — ἔναντιγονοῦς ἡ Ἑλλὰς καὶ ἕστρεψε τὴν προσογκήν τῆς πειραστέρων πρὸς τὴν θάλασσαν).

Μὲ δάση τὰ δσα ἔκθετε ὁ Θουκυδίδης καὶ ἔχοντας ὑπ' ὄφιν μας δτὶ τὰ πυραννικὰ πολιτεύματα ἀρχισαν νὰ ἔγκαθίστανται ἀπὸ τὸν Ή' π.Χ. αἰώνα, θδ πρέπει νὰ παραδεχθούμενο πώς οἱ 'Ἐλληνες, ἀφοῦ ἀποκαταστάθηκε τὰς εἰς τὸν Ή' π.Χ. αἰώνα, θδ πρέπει νὰ συνέβη πρὶν ἀπὸ τὸν Ή' π.Χ. αἰώνα, δοτε νὲ πὸ πλούτον τοῦ ἐμπορίου νὰ ἐπῆλθε ἡ ἀλλαγὴ τῶν καθεστώτων.

Πρῶτοι δὲ Κορίνθιοι: λέγοντας: ἔγγυτας τὸν νῦν τρόπον μεταχειρίσκοι: τὰ περὶ τὰς νυδὲ καὶ τριήσεις πρῶτον ἐν Κορίνθῳ τῆς 'Ἑλλάδος ἔναντιγονοῦν..

Φυλατεῖ: δὲ καὶ Σάμιοις: 'Αμεινοκλῆς Κορίνθιος ναυπηγὸς ναῦς ποιήσεις τέσσαρες: ἔτη δὲ ἐστὶ μάλιστα τριακόσια εἰς τὴν τελευτὴν τοῦ πολέμου, ὅταν τὰ μέρη τῆς 'Ἑλλάδος ἔναντιγονοῦν τριήσεις.

Εἶναι δὲ γνωστὸν δτὶ καὶ γιὰ λογχιασμὸν τῶν Σαμίων ἔναντιγονος τέσσαρες τριήσεις δ ναυτηγὸς 'Αμεινοκλῆς ἀπὸ τὴν Κορίνθῳ. Εἶναι: μάλιστα τριακόσια ἔτη ἀπὸ τότε, ποὺ δ 'Αμεινοκλῆς ἐπῆγε στὴν Σάμιον μέχρι τέλους τοῦ πολέμου τούτου, τοῦ Πελοποννησιακοῦ).

Τὸ προβάδισμα στὴν ναυτικὴν εἶχε ἡ δωρικὴ Κορίνθος. Αὐτὸ δό φειλει στὴν πρώτην ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου τῆς, ποὺ τῆς ἐπέτρεψε νὰ συγκεντρώσει ἔνωρίς μεγάλα πλούτη. 'Ο ίδιος δὲ δ Θουκυδίδης (Α/13) ἔξειδη δτὶ η Κορίνθος ἔμπορευότων ἀνέκαθεν, γιατὶ ήταν κτισμένη στὸν 'Ισθμὸ καὶ δέσποτη πρίτη αὐτῆς, η Σμύρνη. 'Η ἀκμὴ τῆς 'Ιωνίας συμπίπτει μὲ τὴν δασι-

κατὴν ἔσχων γενημάτων προσόδηρ τὴν πόλιν. ('Ἄρ') δτου δὲ οἱ 'Ἐλληνες ἐπροτιμούσαν τὸν ναυτικὸν ἔμπορον —οἱ Κορίνθιοι— ἀφοῦ διάδοκηραν στόλο —πλοῖα— κατέστεφαν τοὺς πιστοὺς καὶ ἀφοῦ ἐπρόσφεραν τὴν πόλην τοὺς ἄστρους καὶ τὸν δύναμην, καὶ τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ γερακίου ἔμπορον, ἔκαμψαν τὴν πόλιν τῶν ὄντων μὲ τὰς γρηγοριακὰς τὰς προσόδους').

'Υπογραμμίζουμε ἑδω διατημένα σημεῖα.

Οἱ Αμεινοκλῆς ἔναυπτήγος τὶς τέσσερες σαμιακές τριήρεις τὸ 704 π.Χ. ποὺ σημαίνει δτὶ οἱ Κορίνθιοι εἶχαν ναυτηγήσει τὸ περίφημο αὐτὸ πολεμικό ἐνωρίτερα. 'Η ἐπίκαιρη γεωγραφικὴ θέσης εἶναι ἵνας ἔνας πολεμικούς παράγοντας, ποὺ συντάσσουν στὴν ανάπτυξη τῆς ναυτικότητος ἴνος λαοῦ. 'Οτι συνέδη μὲ τὴν Κρήτη, τὸ ίδιο ἐπανεήθη στὴν Κορίνθο καὶ ἀργότερα μὲ τὴν Ρόδο. Τρίτο σημεῖο —συμπτέρασμα εἶναι ὁ ρόλος τῆς Κορίνθου καὶ τοῦ κορινθιακού ναυτικοῦ ὡς φύλακα τῶν θαλασσινῶν συγκοινωνιῶν. 'Η Κρήτη προηγουμένων καὶ ἡ Ρόδος ἀργότερα εἶχαν ἀναλάβει ἐπίσης τὸ δάρος τοῦ διωγμοῦ τῶν πειρατῶν, γιατὶ ἀντιστρατεύονταν στὰ ναυτιλιακά τῶν συμφέροντα. Συνέδη, δημος, μὲ τὴν Κορίνθο νὰ ἔχει καὶ τὴν τιμὴ τῆς πρώτης ναυμαχίας (Θουκ. Α/13-4).

Ναυμαχίας τα πλακιτάτην διατημένη γίγνεται: Κορινθίων πρὸς Κερκυραίους: ἔτη δὲ μάλιστα καὶ ταῦτη ἔσχων καὶ δικαστικά εἶστι μέχρι τοῦ αὐτοῦ χρόνου.

(Καὶ ἡ πιὸ πλακιτάτη ἀπὸ δεσσας γνωριζούμενης ναυμαχίας ἔγινε μεταξὺ τῶν Κορινθίων καὶ τῶν Κερκυραίων, ἔχουν δὲ περάσεις: ἀπὸ τὸ διάκανθος ἔσχητα περίπου χρόνων μέχρι τὸν ίδιον χρόνον —τοῦ τέλους τοῦ Ηελιοτονογραφικοῦ πολέμου).

Γίνεται λόγος ἑδω γιὰ τὴν πρώτη ναυμαχία, ποὺ ἔγινε μὲ τοὺς κανόνες τῆς ναυτικῆς τακτικῆς καὶ δχι γιὰ ναυτικὴ σύγκρουση, δπωσιάς αὐτὴ ποὺ ἐλασθεῖ χρώμαν μεταξὺ τῶν «Λαδῶν τῆς θαλάσσης» καὶ τοῦ Φαραώ Ραμσῆ τοῦ Γ'. 'Η ναυμαχία δὲ Κορινθίων - Κερκυραίων ἔγινε γύρω στὸ 664 π.Χ. Θὰ πρέπει δὲ νὰ σημειώθη, δτὶ η Κέρκυρα ἔκθετη τῆς Κορίνθου, ποὺ ιδρύθηκε τὸ 707 π.Χ. Στὸ διάστημα, δηλαδὴ, μιᾶς γενεᾶς της Κέρκυρα, σὲ ἐπίκαιρη καὶ αὐτὴ θέση, ἀπόκτησε τόση ναυτικὴ δύναμη, δοτε νὲ ἀποτολμήσει σύγκρουση μὲ τὴν μητρόπολη Κορίνθου.

Θὰ πρέπει τώρα νὰ συνεχίσουμε μὲ τὸ ἄλλο συναυτικὸν τῆς 'Ἑλλάδος. Κατὰ τὸν Θουκυδίδη (Θουκ. Α/13-5):

(Καὶ: "Ιωνες διετέρων πολὺ γίγνεταις: ναυτικὸν ἐπὶ Κύρου πρώτου δικαστικόν τοῦ ίδιου καὶ τοῦ Καρδινάρου τὸν ίδιον μάθησεν τὸν Κύρο τοῦ Κάρδιναρου τοῦ Καρδινάρου τοῦ Κύρου πολεμοῦσαν ἀκράτησιν τινὰ χρόνου").

(Ἐπειτα καὶ οἱ: "Ιωνες ἀπόκτησαν μεγάλο ναυτικόν, δτκν δικαστικόν τοῦ Κύρου δηλαδὴ τὸ γένος του Καρδινάρου καὶ παρέμεναν κύριοι τῶν πληρίου του θαλασσῶν γιὰ μερικὸν τοῦ Κύρου, δτκν διπλασίαν τοῦ Κύρου").

Μὲ τὴν γενικὴ διαδικασία της 'Ιωνίας εἶναι γνωστοὶ δχι μονάχα οἱ κάτοικοι τῆς εἰωνικῆς δωδεκαπόλεων, ἀλλὰ καὶ η Χίος, η Σάμος καὶ η Ικαρία. 'Απὸ τὶς ἡπειρωτικὲς (μικρασιατικὲς) πόλεις σημαντικότερες ήσαν ἡ 'Ερεσος, η Μίλητος καὶ δεκάτη πρίτη αὐτῆς, η Σμύρνη. 'Η ἀκμὴ τῆς 'Ιωνίας συμπίπτει μὲ τὴν δασι-

λεία τοῦ Κύρου καὶ τοῦ Καρδινάρου ποὺ ἐδασιλεύσαν ἀπὸ τὸ 550 μέχρι τὸ 522 π.Χ.

Ειδικά προκειμένου γιὰ τὴν Χίο, η θῆσης αὐτὴ εἶχε, κατὰ τὶς παραδόσεις, ὑποταχθῆ στὸν Μίνωα. 'Αργότερα τὴν κατοίκησαν Αλολεῖς καὶ τελικά ἔγινε Ιωνική. Τὴν ναυτικήν της ἔξειδη τὴν δφειλε δχι μόνον στὴν καλὴ γεωγραφικὴ τῆς θέση, ἀλλὰ καὶ στὴν ἔξαγωγὴν τῶν πλουσίων προϊόντων τῆς. Είχε ἀνεπιγμένη τὴν ἀμπελουργία, τὴν μαρμαρογλυπτικὴ καὶ τὴν ἀγγειοπλαστικὴ. Τὰ χιακὰ μούσιματα ἦταν δπὸ τὰ πλέον δεκτά στὶς συναλλαγές. Τὸ 494 π.Χ. η Χίος παράταξε μόνη της ἔκατο πολεμικά στὴν ναυμαχία τῆς Λάδης. "Οσο γιὰ τὴν Μίλητο, αὐτὴ ἔδγηκε στὸ προσκήνιο τῆς 'Ιστορίας κατὰ τὸ 800 π.Χ. γιὰ νὲ ἔξειδη τὴν μεγαλύτερη ἀποικιακὴ δύναμη. 'Υπολογίζεται δτὶ ἔκτισε περὶ τὶς ἔδομην πολέμηντα πέντε ἀποικίες μὲ προτίμηση τὸν Πόντον, ποὺ ὠνομάσθηκε «Μίλητοια λιμνη». Μεταξύ τῶν ισχυρῶν ναυτικῶν εἶναι καὶ τὸ τῆς Σάμου (Θουκ. Α/13-5).

Καὶ Πολυνυχίης, Σάμου τυραννὸν ἐπὶ Καρδινάρου, ναυτικὴ ισχύνων δλλαχες τα τῶν νήσων ὑπηκόων ἔποικοτο καὶ Ρήγεται ἐλλόνης ἔνδημος τῷ 'Απελλανοὶ τῷ Δηλίῳ.

(Καὶ ἡ Πολυνυχίης ποὺ ἦταν τὸν τόραννος τὶς Σάμου δτκν τὴν Περσίαν ἔδεστησε περὶ τὶς ἔδομην πολέμηντα πέντε ἀποικίες μὲ προτίμηση τὸν Πόντον, ποὺ ὠνομάσθηκε «Μίλητοια λιμνη»). Μεταξύ τῶν ισχυρῶν ναυτικῶν εἶναι καὶ τὸ τῆς Σάμου (Θουκ. Α/13-4).

'Υπενθυμίζουμε, δημος, δτὶ ἐνώ δ Πολυνυχίης ἔπειρονες ἀπὸ τὰ μέσα ποὺ ΣΤ' π.Χ. αἰώνων μέχρι τὸ 552 π.Χ. —δταν δολαρονήθηκε ἀπὸ τοὺς Πέρσες— η Σάμος ἦταν ηδη γνωστὴ ναυτικὴ δύναμης ἀπὸ τὸν Ή' π.Χ. αἰώνα. Τότε ἦταν σύμμαχος τῆς Κορίνθου, ποὺ τῆς ἀπέστειλε τὸν 'Αμεινοκλῆ τὸν πολεμικὸν τὸν ιστορικόν της τέσσερες τριήρεις. 'Αργότερα (670 π.Χ.) εύρισκόταν σὲ πόλεμον μὲ τὴν Αἴγινα καὶ, τότε περίπου, εἶχε ἀρχίσει ἐμπορικές συναλλαγές μὲ τὴν Αἴγυπτον. 'Ἐπειτα ἔρχονται οἱ ἔξαισιοι Φωκαῖς.

Φωκαῖς δτκν Μασσαλίους οἰκιζοντες Καρδινάρους ἔνικουν ναυμαχῶντας. (Καὶ οἱ Φωκαῖς, δτκν θρυαντὶς τῶν Μασσαλίους ἔνικουν τοὺς Καρδινάρους σὲ ναυμαχίαν).

Τρίτη στὴν σειρὰ ἀναφέρει (Α/13-5) ὁ Θουκυδίδης τὴν Φώκαια. Πρόκειται γιὰ τὴν ναυτική περίοδο της Φώκαιας καὶ δέσποτη πρίτη της πρώτες μακρυνές ἀποικίες. Τὸ ἀποικιακὸν δίκτυο τῆς Φώκαιας ἦταν ἀπὸ τὸ ἐπιτυχέστερα, γιατὶ ἐκλιμακωνόταν ἐπὶ τῶν εύρωπα τοῦ πατέρα τῆς Μεσογείου, τῆς Σαρδηνίας, τῆς Μινόρκας κλπ. μέχρι τῆς Μαλάγας στὴν 'Ισπανία. Μὲ ἀφετηρίσιον πὰ έκει οἱ Φωκαῖς ἔπλεαν καὶ ἔζησαν τοῦ Πιβρατάρ. Τὴν Μασσαλία τὴν ἔκτισαν ἀφοῦ ἔξεδιώζαν ἀπὸ ἔκει τοὺς Καρχηδονίους τὸ 600 π.Χ.

Γιὰ τὴν διομασία τῆς Μασσαλίας ὁ ἀειμνηστὸς ιστοριοδίφης ναύαρχος Ε. Σ. Λυκούδης (Έγκ. Πυρσού λ. Μασσαλία) ἀναφέρεται στὸν Στέφανον τὸν Βυζάντιον, ποὺ γράφει δτὶ, δτκν τὰ πλοῖα τῆς Φώκαιας ἐπλησσαν

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar
Telegrams : AMARADINI - CEUTA
P.O.B. No 96

Telephones :
Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

* Επειδὴ τε οι "Ἐλληνες μᾶλλον ἔπλεον, ταῖς νεῦς κατεύσαντες τὸ λαγκαστικὸν καθῆρον καὶ ἐμπόριον παρέγοντες ἀμφότερα δυνατοῦ.

* Επειδὴ τε οι "Ἐλληνες μᾶλλον ἔπλεον, ταῖς νεῦς κατεύσαντες τὸ λαγκαστικὸν καθῆρον καὶ ἐμπόριον παρέγοντες ἀμφότερα δυνατοῦ.

τὴν —σημειωνή γαλλική— ἀκτή, ὅ ἐπί κεφαλῆς τῶν σκαφῶν ναύαρχος τῆς Φώκαιας εἶδε στὴν παραλία ἔνα φαρᾶ καὶ

«ἔπειλεν μάσσα: τὸ ἀπόγειον σχοινίον» μᾶς-σκα: γάρ, τὸ δῆσαι φαῖνει λιοσίες» ἀπὸ γοῦν τοῦ ἀλίευς καὶ τοῦ μᾶσσα: ὄνομασται».

Σὲ ἑλεύθερη ἀπόδοσι τὸ ἀπόσπασμα αὐτὸ μᾶς λέγει, ὅτι ὁ κυβερνήτης τοῦ στόλου τῶν Φωκαίων πρόσταξε τὸν ὀλίεα ποὺ ἤταν στὴν παραλία νὰ πιάσει καὶ νὰ δέσει τὸν κάδον. Στὴν αἰολική διάλεκτο τὸ «μᾶσσαι» θὰ πῇ «νὰ δέσει». Ἀπὸ τὶς δύο, λοιπόν, λέξεις τὸ «μᾶσσαι» καὶ τὸ «ἀλίευς» προῆλθε τὸ δυναμικό «Μασσαλία». Καὶ ὁ Θουκυδίης συνεχίζει (Α/14):

«Δυνατώτατα γάρ ταῦτα τῶν ναυτικῶν ἦν. Φάντασι: δὲ καὶ ταῦτα πολλαῖς γενεαῖς ὑστερεῖ γενόμενα τῶν Τρωϊκῶν, τριήρεις μὲν ὀλίγιαις γρήμανα, πεντηκοντόροις δὲ ἔτι: καὶ πλοιοῖς μικροῖς ἐξηρτούμενα ὥπερ ἔκεινα».

(—Ἄλιτά ἦσαν τὰ δυνατώτερα ναυτικά. Φάντασι: δὲ δὲ: καὶ αὐτὸν μολονότι ἔγιναν πολλαῖς γενεαῖς ἔπειτα ἀπὸ τῶν Τρωϊκῶν πόλεμον, ἀγριωμοποιοῦσαν λίγες τριήρεις ἐνῷ κυρόν είχαν πεντηκοντόροις καὶ πολεμικά πλοῖα ἀρματωμένα ὥπερ τῆς ἐποχῆς τοῦ τρωϊκοῦ πολέμου).

«Ἡ Κόρινθος καὶ ἀπὸ τὴν Ἱωνίαν ίδιως ἡ Χίος, ἡ Μίλητος, ἡ Σάμος καὶ ἡ Φώκαια, ἥσαν τὰ πρώτα ἑλληνικά ἰσχυρὰ ναυτικά κράτη. Ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ πληροφορία τοῦ Θουκυδίου, δῆτι ἐπὶ τόσους μετά τὰ Τρωϊκὰ αἰῶνες ἡ ναυπηγικὴ τέχνη παρέμενε πιστὴ στὶς δοκιμασμένες πεντηκοντόροις καὶ γενικά στὰ «μακρὰ» —πολεμικά— σκάφη. Εἶναι ἀλήθεια, οὐδὲ μέχρις ὅτου ἐμφανισθῇ ὁ σίδηρος καὶ ὁ ἀτμός, ἡ τεχνικὴ στὴν ναυπήγηση τῶν πλοίων εἶχε ὡς μοναδικὴ πηγὴ γνώσεων τὴν ναυτικὴ πείρα. Στὴν θάλασσα ἀλματα δὲν μπορούσαν νὰ σημειωθοῦν, χωρὶς νὰ δοκιμασθῇ —καὶ νὰ ἀκριβοπληρωθῇ— κάθε καινοτομία. Ἀκολούθη δευτέρα ὅμας ἀξιολόγων ναυτικῶν δυνάμεων (Α/14):

«Οἰλίγον τε πρὸ τῶν Μηδικῶν καὶ τοῦ Δαρείου Οχυρῶν, δὲ μετά Κρητικῶν Περσῶν ἐδιατίθενται, τριήρεις περὶ τὰ Σικελίαν τυράννους ἐπὶ πλῆθος ἔγενοντο καὶ Κερκυραῖοις: ταῦτα γάρ τελευταῖα πρὸ τῆς Σέρεων στρατείας ναυτικῶν ἀξιόλογων ἐν τῇ Ἑλλάδι: κατέστη.

(—Λίγο πρὶν ἀπὸ τοὺς μηδικοὺς —περισσούς— πολέμους καὶ πρὶν πεθάνεις δὲ Δαρεῖος, ποὺ ἐδιατίθενται στὴν Περσίᾳ μετὰ τὸν Κρητικόν, κατεσκεύασκεν τριήρεις οἱ τύραννοι πόλεων τῆς Σικελίας καὶ οἱ Κερκυραῖοι. Αὗτα δὲ εἶναι τὰ τελευταῖα ἀξιόλογα

ναυτικὰ ποὺ συγχροτήθηκαν στὴν Ἑλλάδα πρὶν ἀπὸ τὴν ἐκατονταετίαν τοῦ Σέρεων).

Στὴν δεύτερη σειράν ἑλληνικῶν ναυτικῶν πόλεων κατατάσσει ὁ Θουκυδίης δώρισμένες σικελικές ἀποικίες καὶ τὴν Κέρκυρα. Ἀπὸ τὶς πόλεις τῆς Σικελίας πασίγνωστη γιὰ τὴν ναυτική τῆς δύναμη ἥταν αἱ Συρακούσαι. Ἰδρύθηκε τὸν Ἡ' αἰώνα π.Χ. ἀπὸ τοὺς Κορινθίους καὶ τοὺς Μεγαρέων στὴν δημητρικὴ νησίδα —Ισθμὸς Ὁρτυγία καὶ, χάρις στὸν σιτοβολῶνα τῆς ἐνδοχώρας της ἐξελίχθηκε σὲ μεγιστή ναυτική δύναμη. Τὸν 480 π.Χ., διπλαὶς ἐζητήθηκε ἀπὸ τὸν Γέλωνα τὸν τύραννο τῶν Συρακουσῶν νὰ στείλει στόλο γιὰ νὰ ἀποκρούσθῃ ὁ Σέρενος, λέγεται δὲτι ὁ Γέλων ἀξίωσε τὴν ἀρχηγία τῶν ἑλληνικῶν ναυτικῶν δυνάμεων, γιατὶ δὲ διεθετεῖ διακόπτεις τριήρεις, ἀριθμὸς ποὺ οὔτε οἱ Ἀθηναῖοι δέν μπόρεσαν νὰ παρατάξουν στὴν Σαλαμίνα. Καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Αἴγινα καὶ αἱ Ἀθήναι (Α/14):

«Ἀγινῆται: γάρ καὶ Ἀθηναῖοι, καὶ εἴ τις ἔχεις ἄλλοι, ἐρχακές ἐκείνηντο καὶ τούτων τὰ πολλὰ πεντηκοντόροις» δῆπτος ὁ «Ἀθηναῖος Θεμιστοκλῆς» ἐπεισεν Λιγνῆταις πολεμοῦνταις, καὶ ἡμι τοῦ ἀρχόντου προσδικούντος, τὰς νεανὶς ποιησάσθαι, αἰστεροῦ καὶ ἐναντιμάχεσαιν καὶ κάτι: οὕτω εἰχον διὰ πάντας κατατερψθείσαις.

(—Διάτοι εἰς Λιγνῆτες καὶ οἱ Ἀθηναῖοι: καὶ δοὺς ἄλλοι: ήσαν ναυτικοὶ εἰχαν πλοῖα λίγα καὶ ἀπὸ τὰ περισσότερα ἦσαν πεντηκοντόροις. Ἐπέρρεας δὲ πολὺς χρόνος ἀπὸ τότε ἐπὶ τὸν Θεμιστοκλῆς πεισεῖς: τοὺς Ἀθηναῖους, ἐπειδὴ είχαν πλοῖαν μετὰ τοὺς Λιγνῆτας καὶ συγχρόνως ἐπερίμεναν τὴν ἐκστρατείαν τῶν διαρρέων —Περσῶν— νὰ ναυπηγήσουν τριήρεις, καὶ τότες ἀκριθῶς ποὺ ἀγριωμοποιοῦθενται στὶς ναυμαχίες. Καὶ οἱ τριήρεις καὶ τές δὲν εἰχαν ἀκόμη πλήρη κατεστρήματα).

«Ἐπειτα λοιπὸν καὶ ἀπὸ τὴν Κέρκυρα καὶ τὰς Συρακούσας κατώρθωσαν οἱ Ἀθηναῖοι νὰ ἀποκτήσουν ναυτικόν, ἀλλ᾽ αὐτὸς δὲν ἐμπόδισε τὴν Ἀθήνα νὰ καταδάσει τὴν πρώτη θέση ἀνάμεσα στὶς ναυτικές δυνάμεις τῆς Ἑλλάδος.

«Αλλὰ ὁ Θουκυδίης δομίλει καὶ περὶ ετινῶν ἀλλων ναυτικῶν, χωρὶς νὰ κατονομάσῃ πλήν τῆς Αιγαίνης κανένα ἄλλο. Ἀπὸ τὶς πόλεις, ποὺ τὸ ναυτικόν των ἔλαβε μέρος στὴν ναυμαχία τῆς Σαλαμίνος κατὰ τὸν Περσῶν μποροῦμε νὰ σχηματίσουμε μία πλήρη εἰκόνα. Ἐκεῖ νὰ Ἀθήνα παρέταξε 180 τριήρεις, νὰ Κόρινθος 40, νὰ Αἴγινα 30, τὰ Μέγαρα 20, νὰ Σπάρτη 16, νὰ Σικελία 15, νὰ Ἐπιδαυρος 10, νὰ Ερέτρεια 7, νὰ Αμβρακία 7, νὰ Τροιζηνία

5, νὰ Νάξος 4, νὰ Λευκάδα 3, νὰ Ἐρμιόνη 3, πὰ Στύρο 2, νὰ Κέα 2, νὰ Κύθνος 1 καὶ δὲ Κρότων —τῆς Κάτω Ἰταλίας— ἐπίσης 1. Ἀπὸ τὸν πίνακα αὐτὸν ἔχουμε μία σαφῆ εἰκόνα τῆς ιεραρχίσεως τῶν ὑπολοίπων ἑλληνικῶν ναυτικῶν.

Βέβαια, σκοπὸς τοῦ Θουκυδίου δὲν ἥταν νὰ γράψῃ μία πλήρη ιστορία τῶν ἐποχῶν, ποὺ προηγήθηκαν τοῦ Πελοποννησιακοῦ πολέμου. «Ἐπιδιώξεις τοῦ εἰναι νὰ προτάξει τῆς ιστορίας αἱ τούς μία γενική εἰσήγηση, ποὺ, δημοσίεις ἀποδεικνύεται, περιστρέφεται σχεδὸν ἀποκλειστικά γύρω ἀπὸ τὴν ναυτικὴν ἐμφάνιση καὶ ἐπίδοση τῶν Προελλήνων καὶ τῶν Ἐλλήνων. «Ετοι ἔχειται γιατὶ ὁ Θουκυδίης δὲν ἀπασχολεῖται ἐκτενέστερα μὲ τὴν θαλασσοκρατίαν τῶν Ἀθηνῶν, ποὺ στὴν ἐποχήν του ἐμειρανοῦσε.

«Ο Θουκυδίης εἶναι ὁ βαθυτοχαστος ἴστορικός, ποὺ κατορθώνει νὰ συμπικνωσεῖ, ὅπως οἱ παλαιότεροι του σοφοί, σὲ μία φράση, πλούσιοι διανοήματα. Αύτος σημαίνει πώς ἔχει βαθεία γνώση τῶν θεμάτων, μὲ τὰ δόποια κατατιάνεται. Ἀπόδειξις δὲ πώς ὁ μεγάλος αὐτὸς ιστορικός εἶναι τέλειος γνώστης τῶν ναυτικῶν ζητημάτων, δὲν είναι μόνον δσα ἀποσάματα παραθέσαμε, οὔτε ὁ τρόπος που ἀνιστορεῖ τὰ ναυτικά γεγονότα, ἀλλὰ καὶ ἐπιγραμματικές κρίσεις, ἀλάνθαστες. Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ πασίγνωστο ἐμέγα τὸ τῆς θαλάσσης κράτος διαβάζουμε ἀλλού (Α/12):

«Τὸ δὲ ναυτικὸν τέγνης ἔστιν, δύοπερ καὶ ἄλλο τι: καὶ οὐδὲ ἐνδέχεται, δταν τόχη, ἐκ παρέργου μελετᾶσθαι, ἀλλὰ μᾶλλον μηδὲν ἔστιν πάρεργον ἀλλο γίγνεσθαι».

«(Τὸ δὲ ναυτικὸν δὲ περισσότερα ἀπὸ δι, τιδήδης ἀλλο στηρίζεται στὴν τέχνη καὶ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μελετᾶται ὡς πάρεργον δταν τόχης εύκαιρια, ἀντιθέτως μᾶλλοντα δὲν ἐνέγκεται κακημάτια ἀλλήγον πάρεργον δσογολίαν»).

Κατὰ τὸν Θουκυδίην —καὶ ποιὸς μπορεῖ νὰ ὑποστηρίξει ποτὲ τὸ ἀντιθέτο;— ἀν θέλεις νὰ ἔχεις ναυτική δύναμη δὲν πρέπει ποτὲ νὰ ἀσχοληθῆς μὲ τὸ Ναυτικόν, δταν σοῦ τύχει εύκαιρια καὶ παραλλήλα μὲ ἄλλες κύριες ἀπασχολήσεις, γιατὶ ἡ θάλασσα δὲν μπορεῖ νὰ είναι πάρεργον. Ἄλλα καὶ δταν ἀσχολεῖσαι κατὰ κύριον λόγον μὲ τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξην καὶ τὴν διατήρησην τοῦ Ναυτικοῦ, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ περιστᾶς τὸ ἐνδιαφέρον σὲ ἄλλες πάρεργες ἔργασίες. Μοῦ φαίνεται πώς τίποτε δὲν είναι περισσότερο ἀληθινὸ ἀπὸ τὰ σοφὰ λόγια τοῦ Θουκυδίου. «Ἡ θάλασσα θέλει καὶ τὴν τέχνη της νὰ τὴν ξέρεις καλὰ καὶ νὰ τῆς ἀφοσιωθῆς δλοκληρωτικά.

(Συνεχίζεται)

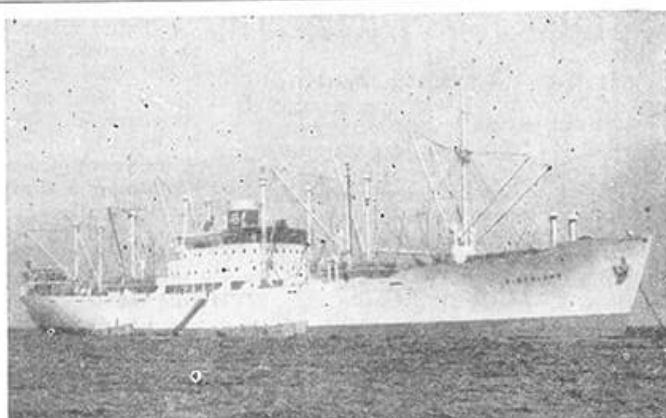
SOL

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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



AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Είς πρόσφατον έν Νέαχ' Υόρκη όμιλίαν του, ό έκ τών διευθυντών τής έταιρίας Μπάρμπικον και Γουΐλκος κ. Γουΐλλιαμ Σμίθ άνέφερεν ότι, δέκα έπη μετά την έναρξην τής ναυπηγίσεως τού ατομοκινήτου σκάφους «Σαβάννα», ή πρωτοπορώσα τότε Αμερική ούδεν πράττει είς τὸν τομέα τῶν ατομικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Οφείλεται ασφαλῶς τούτο, εἶπεν, είς τὴν τάσιν τῶν Αμερικανῶν θυμόντων, ὅπως αναμείνουν πρώτον τὴν ἔπιτευξιν συγκεκριμένων οἰκονομιῶν εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα πρὶν ἡ προχωρήσουν περαιτέρω. Ἐν ἀντίθεσι ούμως πρὸς τὴν τάσιν αὐτῆς, ἡ Γερμανία ναυπηγεῖ ήδη τὸ μπάλκ κάρριερ «Οττο Χάν», τὸ πλέον προσδευτικὸν σήμερον ἐν Εύρωπῃ ατομικὸν σκάφος, οὐχί διότι θὰ δύναται τούτο ἀπό οἰκονομικῆς ἀπόφεως νὰ συναγωνισθῇ πρὸς δομούς μεγέθους πλοίον κινούμενον μὲ συνήθεις πετρελαιολέβητας, ἀλλὰ διὰ τὸ προκτήσουν τὴν πείραν ἡ δοτία χρείζεται πρὸς ναυπηγήσιν ἔτι τελειότερῶν ατομικῶν πλοίων καὶ διὰ νὰ ἐκπαιδεύσουν πληρώματα.

Θά είναι ὁ ἀντιδραστήρ τοῦ «Οττο Χάν» ἔτοιμος νὰ λειτουργήσῃ τὸ προσεχές ἔτος, κατεσκευάσθη δὲ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Εὐρατόμ ἀπό τοὺς οἰκους Μπάρμπικον - Γουΐλκος «Ομπερχασούμεν» καὶ «Ιντερατόμ». Ἡ Ιταλία ἔχει ἔτοιμα τὰ σχέδια διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνός δεξαμενοπλοίου 53.000 τόνων μὲ ἀντιδραστήρα συμπιεσμένου υδατού μὲ τεχνητὴν κυκλοφορίαν, τὸ ημισυντηρητικὸν πλοίον τοῦ οποίου θὰ κατασβάλῃ ἡ Ευρατόμ.

Ἡ ἀντίστοιχος ἐπιτροπὴ διὰ τὴν κατασκευὴν ἐμπορικῶν ατομοκινήτων πλοίων τῆς Ιταλίας, ἐπρότεινεν ὀνταύτως τὸ παρελθόν ἔτος τὴν κατασκευὴν ἐνός σκάφους ὀκεανογραφικῶν ἐρευνῶν, ἡ τιμὴ δομῶς τὴν οὔποιαν ἐπρότεινεν ἡτο τοιαύτη, ὡστε ούδεις τότε προσεφέρηται νὰ τὸ ναυπηγήσῃ. Ἡδη κατεσκευάσθησαν νέα σχέδια καὶ λέγεται ὅτι, πρὸ τὸ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους, θὰ ληφθῇ μία συγκεκριμένη ἀπόφασις καὶ εἰς τὴν χώραν αὐτῆς.

Προσέθεσεν ὁ κ. Σμίθ ὅτι ἡ Ρωσία ναυπηγεῖ δύο ἀκόμη ατομικὰ παγοθραυστικά, ἀνάλογα πρὸς τὸ τόσον ἐπιτυχές «Λένιν», χωρὶς φυσικά νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ κόστος καὶ ἀνέφερεν ἀκόμη ἄρθρον γαλλικοῦ ναυτικοῦ περιοδικοῦ, δημοσιευθεν εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὸ οποῖον περιεῖ τὴν πληροφορίαν ὅτι εἰς τὴν ἐρυθρὰν Κίναν ἀπὸ τοῦ 1964 ήδη ναυπηγεῖται ἐν ατομικὸν πλοίον εἰς τὸ ναυπηγεῖν τοῦ Τίεν - Τσίν, τὸ δοποῖον δὲν είναι ἀπίθανον νὰ ἔχῃ ήδη τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

«Ἄλλ' ἀκόμη καὶ ἀπὸ τῆς καθαρῶς οἰκο-

νομικῆς ἀπόφεως, δλαι οἱ προϋποθέσεις αἱ ὅποιαι τίθενται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν διὰ νὰ θεωρηθῆ ἐν ἀτομικὸν πλοίον οἰκονομικῶς συναγωνίσιμον, τούλαχιστον διὰ τὰς μεγάλας ἴπποδυνάμεις, φαίνεται ὅτι ἀρχίζουν νὰ πραγματοποιοῦνται. Τὰ ἀτομοκινήτα πλοία, προσέθεσεν ὁ ὀμιλητής, ἀποτελοῦν μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν σημερινὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Ἀν καὶ τὸ πυρηνικὸν στοιχίζει σήμερον τὸ δεκαπλάσιον τοῦ ισοδυνάμου ὑγρού καυσίμου διὰ συνήθη πλοία μὲ ίσχεις μικρότερας τῶν 50.000 ἵππων, διὰ μεγάλας καὶ ταχέας σκάφη μὲ ίσχεις 100.000 ἵππων περισσότερων ἵππων, ἡ ἐκ τοῦ καυσίμου οἰκονομία ἀνέρχεται εἰς 300.000 ἑως 500.000 δολαρίων ἐπησίων διὰ τὸ πρώτον στοιχεῖον ατομικοῦ καυσίμου καὶ ἀνέρχεται εἰς 800.000 δολαρίων διὰ τὴν «άναγκην» τοῦ στοιχείου μετά τὴν ἔξαντλησην τοῦ.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

Κατὰ τὴν εἰς Μόναχον συνάντησιν τῶν ἐκπροσώπων δρετανικῶν καὶ γερμανικῶν ναυπηγικῶν ὄργανων τοῦ παρελθόντος Ιουνίου, συνεζητήθη καὶ τὸ θέμα τῆς κατασκευῆς πλοίων μὲ μεγάλας ταχύτητας. Οἱ Βρετανοὶ τεχνικοὶ κ. κ. Α. Σιλβερλάου καὶ I. Ντώνον παρετήρησαν ὅτι, πλήν τῶν ίππανέων καὶ τῶν αἰωρουμένων πλοίων, είναι δύναται καὶ ἡ κατασκευὴ διαφόρων ἀλλων τύπων παχέων πλοίων ἐπιφορέας, μὲ ταχύτητας ἀπό την παχύτητας.

Διὰ νὰ μειωθοῦν αἱ κινήσεις τοῦ σκάφους ὑπὸ κακοκαρίαν καὶ εἰς ταχύτητας πέραν τῶν 40 μιλίων, καθίσταται φυσικά ἀναγκαῖα ἡ κατασκευὴ σκάφων καταλλήλων διὰ πλούτον ὑπὸ «ἐπερκριτιμένως» συμβήκας, κατὰ τὰς δοποῖας ἡ περίοδος συναντήσεως μὲ τὸ μακρόπερον δυνατὸν σημαντικὸν κύμα εἰναι δραχυτέρα τῆς φυσικῆς περιόδου προνευστασμοῦ τοῦ πλοίου. «Ἐν λεπτὸν σκάφος μὲ μεγάλους θολόδυν τόσον εἰς τὴν πρώτων δύον καὶ εἰς τὴν πρύμνην δύναται, δσφαλῶς, νὰ θεωρηθῇ ὡς «ἐπερκριτιμένων» σχῆμα πλοίου, πιθανῶς δὲ ἡ ἀσυνήθης αὐτὴ μορφὴ σκάφους ν' ἀποδημήσῃ ταχύτητας μεγαλύτερας τῶν 40 μιλίων εἰς σκάφη μήκους μεγαλυτέρους τῶν 600 ποδῶν.

Ἀνέφερον περιετέρω οἱ ἀνωτέρω δύο τεχνικοί, ὅτι ἡ τοποθετησις τοῦ κεντρικοῦ θαλάμου ἐλέγχου μηχανοστασίου καὶ πλοῦ εἰς τὴν γέφυραν, δὲν θεωρεῖται ἐπιτυχής, ἡ κατάργησης, δομῶς, τῆς φυλακῆς εἰς τὸ μηχανοστασίον, κρίνεται ἀπαραίτητος. Κατ' αὐτούς, ὁ θαλάμος ἐλέγχου πρέπει νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ πρότον ἐπὶ τῶν κάτω κατάστρωμα διαμερισμάτων τοῦ πλοίου, ἐπιβάλλεται ἡ κατάργησης τῶν φυλακῶν μηχανοστασίου καὶ ἡ ἐν ἡμέρᾳ μόνον ἀπασχόλησης τοῦ προσωπικοῦ εἰς ἔργασίας συντηρήσεως. Ἐν πλῷ καὶ διαρκούστης τῆς ἡμέρας, θὰ γίνεται μίας μεθοδικῆς ἐπιθεώρησης τοῦ μηχανοστασίου ἀνά τετράωρον κατ' ἄρχας, συνιστοῦν δὲ οἱ ἀνωτέρω, δημοσιεύοντας ἀπὸ τῆς παραδόσεως ἐνός πλοίου γίνεται συστηματικὴ παρακολού-

θησις τοῦ μηχανοστασίου, μέχρις δου οἱ πολοί πεισθοῦν ὅτι ἡ δλη ἐγκατάστασις ἐργάζεται κανονικῶς.

Κατὰ τοὺς ιδίους πάντοτε τεχνικούς, τὰ κύρια χαρακτηριστικά μίας τοιαύτης αὐτομάτου ἐγκαταστάσεως θὰ είναι μία δηζελομηχανὴ ἀπ' εύθειας συνδεομένη μὲ μίαν θλικὰ, μὲ μίαν στροβιλογεννήτριαν κινουμένη δι' ἀτμοῦ λαμβανομένου ἐν πλῷ ἐξ ἑνὸς λέδητος καυσαερίων καὶ μία δηζελογεννήτρια διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς δλάβης τῆς προηγουμένης καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας ἐν πλῷ.

Τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις δὲν συνεμερίσθησαν πλήρως δλοὶ οἱ μετέχοντες εἰς τὸ συνέδριον, ώς ἡτο, ἀλλως τε, φυσικὸν. Ἡ γνώμη ιδία περὶ τοῦ ἀνεπιθυμήτου τῆς ἐγκαταστάσεως ἐνός κοινού θαλάμου ἐλέγχου εἰς τὴν γέφυραν, ἔχει ηδη ἐπὶ τῶν πραγμάτων ἀποδειχθῆ ἀνεδαφική, ὃς καὶ ἡ γνώμη, ὅτι διὰ τὴν αὐτοματοποιημένην ἐγκαταστάσαν προσφέρεται μόνον ἡ ἀπ' εύθειας εἰς ἓνα δύναται ζευγυνομένη δηζελομηχανὴ. Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Νουόλια» τῶν 72.500 τόνων, μὲ τὴν θλικὰ ἐλεγχομένου δημάτος, ἀποτελεῖ λίαν ἐπίκαιρον ἀπάντησιν εἰς τὴν ἀνωτέρω γνώμην (γράφομεν κατωτέρω), ἐνώ αἱ εἰς προηγούμενα τεύχη ἀναφέρομεναι ἔγκυροι γνῶμαι η καὶ περιγραφαὶ αὐτομάτων ἐγκαταστάσεων διαφόρων τύπων, δηλοῦν ἐν προκειμένῳ ἀρ'

Ἐκεῖνο τὸ ὅποιον ούδεις συνεζητήσει μέχρι τοῦδε, είναι η ἀνάγκη τῆς τυποποιήσεως τῶν αὐτομάτων ἐγκαταστάσεων, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς κατὰ τινὰ τρόπου τυποποιήσεως τῶν μηχανῶν. Αἱ δυσκολίαι τὰς ὅποιας παρουσιάζει τὸ θέμα αὐτὸν εἰναι, δεδιάστη, σημαντικά, διότι πρόκειται περὶ αὐτομάτων μεγάλων οἰκονομικῶν συμφερόντων, ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, δημόσιας, ὑπηρεσίας μίας τοιαύτης τυποποιήσεως, θὰ ἡτο πράγματι ἀνεκτίμητος. Ὁχι μόνον διότι θὰ ἐλαμβάνοντο τὰ πλέον ἐπιτυχῆ τεμάχια ἐκάστου κατασκευαστοῦ καὶ, ἐπομένως, ἡ μηχανὴ ποὺ θὰ διεμορφώντο κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἡτο ἡ καλυτέρα, ἀλλὰ καὶ διὰ λόγους εύκολίας προμηθείας ἀνταλλακτικῶν καὶ ἐκπαιδεύσεως τοῦ χειριζομένου τὰς μηχανὰς προσωπικοῦ.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ

Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ναυπηγικὴν Ιστορίαν ἐγκαθίσταται ἐλιξ ἐλεγχομένου δημάτου ἐπὶ πλοίον 72.500 τόνων ἀ.ώ., ἐν μόλις ἔτος ἀρ' ηδη ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίον 15.000 περίπου τόνων, μὲ τὸ αὐτὸν σύστημα ἐλιξικοῦ κατετίχει μέχρι πούδε τὰ πρώτα. Πρόκειται περὶ τοῦ σουηδικοῦ μεταλλοφόρου «Νουόλια», τὸ οὐτοῦ παρεδόθη τὴν 5ην Ιουλίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐκ τῶν εἰς Ἀρένταλ ναυπηγείων τῆς Γκόταδερκεν, τρεῖς ὀλοκλήρους μήνας πρὸ τῆς προκαθωρισμένης προθεσμίας. Δὲν ἔξεπλάγησαν καὶ πολὺ οἱ πλοιοκτήται εἰς τῆς τόσους ταχείας παραδόσεως, διότι δλίγον μετά τὴν ὑπογραφὴν τῶν συμβολαίων, τὸ ναυπηγεῖον τοὺς εἶχε προειδοποίησει, ὅτι αἱ νέαι μεθοδοί παραγωγῆς, τὰς δοποῖας ἐφήρμοζε, θὰ ἐπέτρεπον παράδοσιν πολὺ ταχυτέραν τῆς ἀρχικῶς ὑπολογισθείσης.

Τὸ σκάφος αὐτὸν είναι τὸ 16ον ποὺ κατα-



**ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA**
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία :
Γκόστα «Εμπορος»
Ακτὴ Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεὺς
Τηλ. 410.573, 471.889

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

σκευάζουν τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεῖαι ἀπὸ τῆς ἑποχῆς ἔνάρχεως λειτουργίας των πρὸ τριῶν περίπου ἑτῶν. "Ἄν καὶ μέχρι τοῦδε περιωρίζοντο εἰς τὴν κατασκευὴν τολίων μεγέθους πέριξ τῶν 70.000 τόνων, ἥδη ἡρχισαν τὴν ναυπηγήσαν σειρᾶς σκαφῶν τῶν 80.000 τόν. καὶ ἐδέχθησαν παραγγελίας διὰ δεξαμενόπλοια 135.000 τόνων. Μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν δελτιοῦται καὶ ἡ ταχύτης ναυπηγήσεως, διὰ δὲ τὸ «Νούδιλα» κατηναλώθησαν μόλις 63 ἡμέραι εἰς τὴν δεξαμενὴν ναυπηγήσεως καὶ ἀλλα 21 ἀπὸ τῆς καθελκύσεως μέχρι τῆς παραδόσεως, ἤτοι σύνολον 84 ἡμερῶν, ἀφ' ἣς ἐτέθη ἡ τρόπις τοῦ πλοίου. Καὶ ὑπολογίζουν οἱ τοῦ ναυπηγείου, ὅτι εἰς τὸ ἀμέτων προσέχες μέλλον, ἐν σκάφος τῆς τάξεως τῶν 70.000 τόνων θὰ ναυπηγήται ἐντὸς 50 μόνον ἡμερῶν καὶ μὲ μίαν μόνον φυλακὴν ἔργατῶν, ἤτοι μὲ ἐγράσιμον ὄκταρων ἡμερησίως, ἐνῷ, ὡς γνωστόν, οἱ ἱάπωνες ἔργαζονται μὲ τρεῖς φυλακάς, καθ' ὅλοκληρον δηλαδὴ τὸ εἰκοσιτετράρον.

"Οταν πρὸ τριετίας ἐπερατώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ ναυπηγείου αὐτοῦ, αἱ ἔγκαταστάσεις του ἔθεωροῦντο ἰκαναὶ νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς πάσαν αὐξησην τῶν ἔργατων του, ἥδη ὅμως καὶ ἀπὸ τὴν ἡ αἰθουσα προκατασκευῶν, μὲ τὸ τεράστιον, πράγματι, μεγέθος της, δὲν δύνανται νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ταχύτητα μὲ τὴν ὅποιαν συνδέονται εἰς τὴν δεξαμενὴν ναυπηγήσεως τὰ προκατασκευαζόμενα τημῆστα. Καὶ ἐπειδὴ αἱ διατιθέμεναι δύο ναυπηγικαὶ δεξαμεναὶ δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν πλοία μεγαλύτερα τῶν 150.000 τόνων, μελετάται ἥδη ἡ ἐπέκτασις τῶν ναυπηγείων Ἀρένταλ διὰ τῆς προσθήκης μεγάλης δεξαμενῆς, μὲ ἀντιστοίχους ἔγκαταστάσεις ἐπὶ τῆς ἔρης.

Μέγιστοι εἶναι τὸ ἐνδιαφέρον ποὺ παρουσιάζει τὸ «Νούδιλα» ὡς κατασκευή. "Η δημόσιοιχανή του δὲν ἀναστρέφεται, ἔξασφαλιζομένης οὕτω δύματος καὶ πλέον οἰκονομικῆς λειτουργίας, ἡ δὲ Ἐλίξ ἐλεγχομένου βίνατος K.M.W. (Κα - Με - Βα) συντελεῖ εἰς ἔτι μεγαλύτεραν οἰκονομιάν, λόγῳ τῆς προσαρμογῆς της πρὸς τὰς συνεχεῖς μεταβαλλομένας συνθήκας πλούτου. Πλὴν τούτου, ὁ ἔκ της γεφύρας Ἐλεγχος καθίσταται εὐκολώτερος, ἀπλουστέρα δὲ εἶναι καὶ ἡ δὴ ἐγκαταστάσις τηλεκίνησεως καὶ αὐτοματοποίησεως. Τὸ μηχανοστάσιον θὰ παραμένῃ ἀνευ φυλακῆς ἐπὶ 16 ὥρας ἀνὰ εἰκοσιτετράρον, τὸ σύνολον δὲ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου δὲν ὑπέρβασίν τους 29 ἄνδρας.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σύστημα περιορισμοῦ τῆς καταναλώσεως καυσίμου εἰς τοὺς λένθητας ἔφημοδοθή ἥδη εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τῆς ἀμερικανικῆς «Σίτις Σέρβις». Τὸ ἀργὸν πετρέλαιον ἀπὸ τὰς δεξαμενάς τοῦ πλοίου διὰ καταλλήλου ἐπὶ τόπου —ἐντὸς τοῦ σκάφους— διυλίσεως, μετα-

τρέπεται εἰς καύσιμον C (φιοῦντο δὶς) καὶ δι' αὐτοῦ τροφοδοτοῦνται οἱ λέθητες. "Η οἰκονομία εἶναι προφανῆς, διότι χρησιμοποιοῦνται καὶ ὅλα τὰ ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν κατάλοιπα τοῦ φορτίου.

Τὸ σύστημα ἐνεκρίθη καὶ ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νησιγνώμονα.

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΛΙΜΝΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τὸ περιστὸν «Κονσόρτσιον Πετρελαιοειδῶν» τῆς Χάργκ "Αἴλαντ", συμμορφούμενον πρὸς τὰς ἐπιταγάς του συνεχῶς ἀναπτυσσομένου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, κατεκεύασε τὰς μεγαλύτερας ἐγκαταστάσεις φορτώσεως πετρελαίων τοῦ κόσμου. "Η παλαιά, σχήματος L, προβλής, εἰς τὴν ὅποιαν ἡδύναντο νὰ παραβάλλουν τέσσαρα πλοῖα, ἐπεξετάθη εἰς σχῆμα T, ἡ ἀνά πλευρά τοῦ ὅποιου ἔχει μῆκος 2.000 ὑπερδῶν, δύνανται δὲ τώρα ἐν συνόλῳ νὰ παραβάλλουν συγχρόνως 10 μεγάλα δεξαμενόπλοια. Τὸ βάθος τοῦ ὕδατος παρὰ τὰς προβλήτας εἶναι ἐλάχιστον 65 καὶ μεγιστὸν 70 πόδες, δοθέντος δὲ ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 100.000 τόνων ἔχουν βύθομα 49 περίπου ποδῶν καὶ τὰ τῶν 200.000 τόνων περίπου 60 ποδῶν, φανερὸν εἶναι ὅτι ἡ νέα προβλής δύναται πλήρως ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς σημερινάς ἀπαιτήσεις, ἐνῷ κατὰ τὴν θεμελίωσιν αὐτῆς ἐλήφθη πρόνοια καὶ δι' ἔτι μεγαλυτέραν αὐξησιν τοῦ βάθους διὰ προσθέτων ἔκσκαφων.

Τὰ νέα ἔργα ἐποίησαν 35 ἑκατομμύρια στερλινῶν, ἀνελθόντος οὕτω τοῦ συνολικού κόστους τῶν ἐν Χάργκ "Αἴλαντ" ἐγκαταστάσεων εἰς 65 ἑκατομμύρια λίρας, ἐντὸς τῆς τελευταίας ἐπταετίας, η δυναμικότης των δὲ είναι 100.000 τόνων ἀνά ὥραν καὶ πλέον, ἵντοι πλέον τῶν χιλίων τέννων ὡρίαν κατά πλοίον. Χρησιμοποιοῦνται πρὸς τούτο εἰδικαὶ αὐτομάτως μεταβαλλομένου μῆκους, σωληνώσεις φορτώσεως, φερόμεναι ἐπὶ ειδικῶν ὕδραυλικῶν βραχιόνων φορτώσεως τύπου Σίκσαν, ἐπαρκοῦν δὲ αἱ ἔγκαταστάσεις αὐταὶ διὰ νὰ ἔξυπητησούν δόλῳκην τὸ εἰς πετρέλαια ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Περσίας. Καταλήγει εἰς τὰς νέας ἔγκαταστάσεις, ὁ μεγαλύτερος εἰς τὸν κόσμον ἀγώνδης μεταφοράς ἀργοῦ πετρελαίου, πρὸ τίνος ἀποπεραθεῖσις καὶ ἕκινων ἐκ τῶν πλέον πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν περσικῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ 'Αγανά Τζαρί. Πρὸς τὸ παρὸν διοχετεύονται διὰ τοῦ ἀγώνου αὐτοῦ ἐν ἑκατομμύριον ώραῖα λέπαρφον ἀργοῦ πετρελαίου, δὲν ἔχαντείται διότι μᾶς ἡ δυναμικότης του εἰς τὸ σημεῖον αὐτοῦ. Εἰς τὰς ἀγώνους αὐτῶν καταλήγει καὶ ὁ ἔκ Γκαχσαράν ἀγώνδης, εἰς τὸ σημεῖον δὲ ὅπου ὁ νέας μέγας ἀγώνδης συναντᾶται μὲ τὴν ἐναντί της νήσου ἀκτήν, διαιρεῖται εἰς δύο ὑπόδρυχους ἀγώνους διαμέτρου 30 ίντσῶν ἔκστασις, ἀπολήγοντας εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορτώσεως τῆς Χάργκ "Αἴλαντ".

"Ἐπὶ τῆς νήσου ὑπάρχουν ἐπίσης δεξαμεναὶ ἐναποθήκευσεως διὰ 5,5 ἑκατομμύρια διαρρέια ἀργοῦ πετρελαίου καὶ ἐπομένως οὐδεμίᾳ περίπτωσις καθυστερήσεως πλοίων δι' ἔλλειψιν φορτίου δύνανται νὰ σημειωθῇ, ἔστω καὶ ἀν αἱ ἀφίξεις φθάνουν τὸ μέγιστον τῆς δυναμένης νὰ πλευρισθῇ χωρητικότητος. Κατεκεύασθαν ἐπίσης ἐγκαταστάσις παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος ἐκ τοῦ θαλασσίου τοιούτου, ἡμερησίας ἀποδόσεως 300.000

γαλιλίων, νέαι ἐγκαταστάσεις παραγωγῆς ηλεκτρικού ρεύματος, μηχανουργείον δι' ἐπειγούσας ἐπιστευτάς πλοίων καὶ λιμὴν διὰ μικρού πλοίου.

"Ο μικρὸς κοραλλιογενῆς βράχος, ἐκτάσεως 12 μόλις τετραγωνικῶν μιλιών καὶ ὑψους 250 μόνον ποδῶν, διαχωρίζεται σχηματίζων τὴν νήσον Χάργκ, ἀποτελεῖ σήμερον τὸν πλέον σύγχρονον λιμένα φορτώσεως πετρελαιοειδῶν τοῦ κόσμου. Ο φυσικὸς λιμήν πού ἐσχημάτιζεν ἡ νήσος καὶ μία λίμνη ἡ ὅποια εύρισκετο εἰς τὸ κέντρον αὐτῆς, τροφοδοτούμενη ἐκ φυσικῆς πηγῆς ποσίμου ὕδατος, εἰχε μεταβάλει τὴν νήσον εἰς ἐμπορικὸν κέντρον πρὸ πέντε χιλιαδῶν ἑτῶν. "Η ἀποξήραντις τῆς λίμνης μετέβαλε τὴν νήσον ἀργότερον εἰς Ἑρμού, εἰς τὴν ὅποιαν ἐπανέδωσε τὴν ζωὴν τώρα ἐν ἄλλῳ, ἐξ ίσου σχεδίου πολύτιμον μὲ τὸ ὕδωρ ὑγρόν, ἐφ' ὃσον χάρις εἰς αὐτὸν καὶ τὸ ὕδωρ, κατά τινα τρόπον, ἐπανῆλθε.

ΤΟ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΝ ΕΙΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ

Χαρακτηριστικὰ τοῦ νεοτεύκτου συσηδικού ὑπερωκεανίου «Κούγκαχολμ»: Αἱ δύο ἀεροδυναμικαὶ καπνοδόχοι καὶ οἱ δύο αὐτοῦ ἀναδιπλούμενοι ἴστοι εἶναι κατεκευασμένοι ἀπὸ ἀλουμίνιον. Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς εὐσταθείας τοῦ σκάφους — κατὰ γενικήν δημολογίαν εἶναι τὸ εὔσταθεστέρον τῆς συνηδικῆς γραμμῆς — ὑπηγόρευσαν τὴν τοιαύτην κατασκευήν, ιὴν δοπανηράν δεσμίων. Τὸ βάρος ἐμπιλώθη σημαντικώς. Αἱ καπνοδόχοι ζυγίζουν 27.443 κιλά καὶ οἱ ἴστοι 3.040 κιλά. Τὸ ὕδωρ τῶν ἴστων περιορίζεται εἰς τὰ 9 μέτρα, προκειμένου τὸ σκάφος νὰ διευκολύνεται εἰς τὴν διέλευσιν του ὑπὸ τὰς γεφύρας τῆς Διώρυγος τοῦ Κιέλου.

Τὸ «Κούγκαχολμ», τὸν γκρός 26.678, ἔχει μεταφορικὸν ἰκανότητας 456 ἐπιβατῶν εἰς μίαν κοινὴν θέσιν διὰ κρουαζίέρας καὶ 750 εἰς δύο θέσεις διὰ τὰ ταξίδια τῆς τρικτικῆς του γραμμῆς εἰς τὸ Βόρ. 'Ατλαντικόν.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

"Η παγκόσμιος ναυπηγική παραγωγὴ ἐστημένωσε τὸ παρελθόν ἔτος νέον ρεκόρ μὲ τὴν παράδοσιν σκαφῶν 11,8 ἑκατομ. τόν. γκρός. Κατ' ούσιαν, συμφώνως πρὸς τὴν ἐκθεσιανή του Οργανισμού Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ), ἡ συνολικὴ αὐξησις ὑπέρ την παραγωγὴν τοῦ 1964, ἀνελθόντων εἰς 9,7 ἑκατ. τόν. γκρός, ἀφεώρα εἰς σκάφη μὴ δεξαμενόπλοια. Αὐτῶν ἡ ναυπηγηθείσας χωρητικότης ηύξηθη ἀπὸ 4,5 ἑκατομ. τόν. γκρός τοῦ 1964 εἰς 6,5 ἑκατ. τόν. γκρός τὸ 1965.

"Η 'Ισπανία ἐπέτυχε τὸ 42% περίπου τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐν συγκρίσει πρὸς 39% κατὰ τὸ 1964.

Περὶ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος ἔτους, διὰ παγκόσμιου ἐμπορικὸς στόλος ηύξηθη ἀπὸ 149,7 ἑκατομ. τόνων εἰς 157,2 ἑκατομ. τόν. 'Ο βρετανικὸς ἐμπορικὸς στόλος, δὲ ὅποιος κατ' ούσιαν παρέμεινε σταθερός εἰς τὰ 21,5 ἑκατομ. τόν. Εξηκολούθησε νὰ διατηρή τὴν πρώτην θέσιν, ἐνῷ δὲ δεύτερος εἰς μέγεθος στόλος τοῦ κόσμου — τῶν 'Ηνωμένων Πολιτεῶν — ἐμειώθη κατὰ 800.000 τόνους, ἀνελθών εἰς 19,5 ἑκατομ. τόν., συμπεριλαμ-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
ΤΑ
HEMPELS

'Ο, τιδήποτε χρειάζεσθε στὶς ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ ἀποταθῆτε στὸ

EL GRECO SHIPCHANDLERS

‘Ο μόνος Ἐλληνικὸς Προμηθευτικὸς Οίκος στὶς Φιλιππίνες.

24 Hours Service - Tel. 9-14-23

511 Quezon Blvd. Ext., Quezon City

Cable Address: ELGRECO MANILA

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Μετακίνησις κατεσχημένου πλοίου.—

"Αποφις πρὸς ἔξυβρισιν τοῦ δικαστηρίου.— Αἴτησις τοῦ Γραμματέως τοῦ δικαστηρίου τοῦ ἐκδόντος τὴν περὶ κατεσχέσεως ἀπόφασιν, ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου περὶ ὑποβολῆς αὐτοῦ εἰς ἀριστον κράτησιν ἡ καταδίκη εἰς χρηματικὴν ποινήν.

Δυνάμει δικαστικῆς ἀποφάσεως, κατεσχέθη ὑπὸ δικαστικοῦ ὑπαλλήλου τὸ δηζελόπλοιον «ΚΑΛΥΞ» παραδελημένον εἰς Bell Wharf τοῦ Leigh - on - Sea. Η κατάσχεσις ἐπεδόθη τὴν 2αν Φεδρουαρίου 1966. Κατὰ τὴν Ἀγγλίας ισχύοντα, ὁ δικαστικὸς ὑπαλλήλος ἐπεκόλλησεν εἰς τὸ διαιμέρισμα πηδαλιούχας σημείωμα ἐμφάνιον τὴν ἐπιβληθεῖσαν κατάσχεσιν. Συγχρόνως, ὁ αὐτὸς ὑπαλλήλος ἐπέδωσεν εἰς τὸ πλοιάρχον τοῦ διπολιάρχου «ΚΑΛΥΞ» δικύραφον περιέρχεται ἐκτὸς τῆς κλήσεως πρὸς ἐψάντιν, τὰ στοιχεῖα τῆς ἀπαίτησεως περὶ τῆς κατάσχεσις. Καθ' ἄ κατέθεσεν ἐνόρκως ὁ ἐνεργήσας τὴν κατάσχεσιν, ἐδήλωσε σαφῶς εἰς τὸ πλοιάρχον, διτὶ ἀπαγορεύεται οἰδαδήποτε μετακίνησις τοῦ πλοίου δι' οἰονδήποτε λόγουν, ἀνεύ ἐντολῆς τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν κατάσχεσιν. Μεταδάς ὁ τελευταῖος οὗτος τὴν 1ην Μαρτίου εἰς Bell Wharf, δὲν εὔρε τὸ πλοῖον ἔκει. Εἶχε τοῦτο μετακινθῆι εἰς ἔτερον σημεῖον (Continental Wharf), όπου καὶ ἀνευρέθη, ἔρημον πληρώματος. Ο πλοιάρχος ἐπελεφώνησε τὴν 14ην Μαρτίου εἰς τὸ ἐνεργόσαντα τὴν κατάσχεσιν καὶ ἀφοῦ ἐξῆτησε συγγνώμην διὰ τὴν μετακίνησιν, τῷ ἀνεκοινώσεν, διτὶ ἐνήργησε ταύτην κατὰ διαταγὴν τῶν πλοιοκτητῶν του.

Βραδύτερον, ὁ πλοιάρχος προέβη εἰς ἔνορκον δῆλωσιν ἀναγνωσθεῖσαν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου. Κατὰ τὴν δῆλωσιν ταύτην, τὸ πλοίον εἶχε πλαγιοδέσηις εἰς Bell Wharf, λόγῳ διάβησης τῆς μηχανῆς, ἐξάρτημα τῆς δόπιας ἀποσυνδέσεων, εἶχεν ἀποταδὴν εἰς ἐργοστάσιον πρὸς ἐπισκευήν. Ο πλοιάρχος ἀντύσχει διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου εἰς τὸ σημεῖον ἔκεινο. Τὰ σχοινία προσδέσεως εἶχον διὰ λοθῆ, ἐφοδεῖτο δὲ ἐπίζημοις συνεπείας διὰ τὸ πλοίον μὲν τὴν παλιόρρωσην, ἐδὲ ἐπενεγεισχόμενος. Επιπροσθέτως, ἡ ἑταρία, εἰς τὴν ἀνήκει τὴν προκυμαία, τὸν εἰδιοποίησεν διτὶ ἐδούλων τὸ πλοίον νὰ ἀπομακρυθῇ ἐκεῖθεν, πλαγιοδέσησαν ἀνεύ δικαιώματος ἔκει.

Ο πληρεξούσιος δικηγόρος τοῦ πλοιάρχου ὑπεστήριξεν, διτὶ μολονότι ὁ πλοιάρχος ἐγνώριζεν, διτὶ ἐπεβλήθη κατάσχεσις ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπιστευεν ἐν τούτοις, διτὶ ἐξηκολουθεῖ νὰ φέρῃ τὴν ὑδύνην διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ πιστεύων διτὶ ἐξασφάλισις τοῦ πλοίου ἔκειτο πρὸς τὸ συμφέρον τῆς πλοιοκτησίας, ὅλλα καὶ αὐτῶν τούτων τῶν κατασχόντων, προέδη εἰς μετακίνησιν τοῦ πλοίου εἰς ἄλλην ἀσφαλῆ προκυμαίαν.

Ο δικηγόρος τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν κατάσχεσιν δικαστικοῦ ὑπαλλήλου ἀνέπτυξεν, διτὶ ἀ περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἐλευθεροπλοΐας τοῦ κατεσχημένου πλοίου διατάξεις ἐρμηνεύεισιν κατὰ τὸ πρότον συγχωροῦντα εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἡ τὸν πλοιάρχον τὴν κατὰ τὸ δοκοῦν αὐτοῖς μετακίνησιν, τότε ἡ κατάσχε-

σις τοῦ πλοίου ἀποστερεῖται τοῦ μεγίστου μέρους τῆς ἐνόρκου σημασίας αὐτῆς.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, διτὶ ἡ προκειμένη περίπτωσις ἀποτελεῖ σφῆν ἔξυβρισιν τοῦ δικαστηρίου, πραχθεῖσαν διά μετακινήσεως τοῦ κατεσχημένου πλοίου ἐν γνώσει τῆς σχετικῆς ἀπαγορεύσεως. Ἀνεφέρθη εἰς πρόσφατον διμούν περίπτωσιν τοῦ διπολιάρχου «JARLINV» καὶ τὴν ἐπίσης ἀπόφασιν τοῦ διπολιάρχου «JARLINV» καὶ τὴν ἐπίσης τὸν διασήμονα "Αγγλουν διεθνολόγου καὶ νομομαθούς Dr. Lushington εἶναι πρόδηλον εἰς πάντας, διτὶ ἐπιτραπῆ διπως δικαστικὴ ἀπόφασις περὶ κατασχέσεως, τεθῆ ἐκποδῶν δι' αὐτοδικίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἡ ἀπότραπῆ ἡ ἐξασθένησις τῆς δικαιοδοσίας τοῦ δικαστηρίου, θὰ κατελήγομεν εἰς διαίσας διενέξεις εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Τούτα, ἐκτὸς τοῦ γεγονότος, διτὶ ἄλλα πρόσωπα στηριζόμενα ἐπὶ τῆς περιπτώσεως εἰς ἥν περιεφρονήθη ἡ αυτορίτης τοῦ δικαστηρίου, θὰ νομίσουν, διτὶ δύνανται νὰ ἐπαναλάβουν ἀτιμωρητεῖ τὴν αὐτὴν παράδασιν.

Μὲ τὰς αἰτιολογίας ταύτας τὸ δικαστήριον διέταξε τὴν σύλληψιν τοῦ πλοιάρχου, ἀνέστειλεν ὅμως τὴν ἐκτέλεσιν, ἐδὲ ἐντὸς προθεσμίας 28 ἡμερῶν θῆβα καταβάλει λόγω προστίμου 100 λίρας μετά τῶν ἐξδῶν τῆς δίκης.

Π αρ α τ η ρ ο σ ε ις Ν.Χ.— Δημοσιεύοντας ἀντωτέρω πρόσφατον ἀπόφασιν ἀγγλικοῦ δικαστηρίου ἐπὶ μετακίνησις τῆς ἡ σεως (οὐχὶ ἀπόπλου) κατεσχημένου πλοίου, δὲν δυνάμεθα ἡ νὰ δισπιστώσωμεν μετὰ θλίψεως τὴν διαφορὰν ἡτις παρατηρεῖται εἰς τὸ σημεῖον αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἐν 'Αγγλίας καὶ τῶν παρ' ἡμίν προτούντων, συγχωρεῖται δὲ ἡ σύγκρισις εἰς τὴν μικρῶν χώρων μας, ἀκριβῶς διδοτεῖ ξεινούταν μηδαμῶς τῆς ἀγγλικῆς υπερούσσαν. Πρό τινος χρόνου, ἐντὸς δραχυτάτου διαστήματος, δύο πλοία κατασχεύενται εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἀπέπλευσαν ἐν πάσῃ ἡσυχίᾳ, οὐδένος παρεμπόδιστον αὐτά. Ἐπίτιχοντες νὰ συγκινησωμεν τοὺς ἀφροδίους, εἰχομεν γράφει τότε, διτὶ παρ' ἡμίν ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου μετεβλήθη εἰς ἐγγύησιν ἐλευθεροπλοΐας. Ἐκτοτε οὐδὲν ἐμάθωμεν, τῶν ἀδικημάτων τούτων περιελθόντων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ζώνης «στιγῆς ἀσφαλείσας», ἡτις τόσον προστατεύεται τοὺς δράστας εἰς τὸν πόλον μας, όπου ἔχομεν μὲν εύκολοκίνητον τὴν ἀγανάκτησιν, ὅλλα δραχεῖσαν τὴν μήμην. Ἐνοεῖται, διτὶ νόμους κολάζοντας τὸ ἀδίκημα τούτο, ἔχομεν καὶ ἡμεῖς, δῶς καὶ οἱ "Αγγλοι. Ὁ διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὸ διτὶ ἐν 'Αγγλίας οἱ νόμοι ἐφαρμόζονται, οὐ μόνον πρὸς τιμω-

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, όλικὰ μηχανῆς,
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS
εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ

2. Selkirk Street — CAPE TOWN

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ἐν Σταμπούλ 'Ο ἐν ΣΤΑΜΠΟΥΛ ἀπό τὸ 1920 Ναυτικός Πράκτωρ Κ. Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

μὴ ἀπελαθεῖς, καὶ ἔξακολούθων παραμένων, τῆς φίρμας του μὴ «κλεισθείσης, μόνος δὲ ἐναπομένεις ἐλληνικῆς ὑπηκοότητος Ναυτικός Πράκτωρ, μὲ θήικον ἀσπιτίον, ΠΛΗΡΟΦΟΡΕΙ διτὶ ἔξακολούθει νὰ είναι εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐφοτιστοῦ δι' ὁ, τιδήποτε εἰναι δυνατὸν νὰ φανῇ χρήσιμος, πρακτορεύεισις κλπ. Γνωστὴ ἀφωσιωμένη ἔξυπηρέτησις, περία μακρὰ τοῦ κλάδου, καὶ μὲ τοὺς οίκονομικωτέρους δυνατούς. Τηλεγραφή: PULOS Istanbul. Επιστολαί: P.O.Box 79 Karaköy, Istanbul.

φίαν τῶν δραστῶν, ἄλλα καὶ πρὸς ἔγκαιρον σωφρονισμὸν τῶν ἐπιδέξων μιητῶν των.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

• Δόγμα ἀναξιοπλοίας τοῦ σκάφους.— Καταγωγὴ καὶ περιεχόμενον αὐτοῦ.— Προστασία προσώπων ἐκτελούντων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίαν ἐκ παραδόσεως ἐκτελουμένην ἄλλοτε ὑπὸ μελῶν τοῦ πληρώματος.— Οὐκ ἐπέκτασις λόγω μὴ συνδρομῆς ἀνωτέρω προϋποθέσεων, ἐπὶ ἐμπειρογνώμονος, ἐνεργούντος ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους ἐπὶ τῇ λήξει συμβάσεως χρονοναυλώσεως.

'Η παρ' ἡμῖν συνεχῶς προβαλλομένη ἔνστασις τῆς καταχρήσεως δικαιώματος, ἔχει τὴν ἀντίστοιχον αὐτῆς ἡ 'Αμερικὴ ἐπίλεισις τῆς ἀναξιοπλοίας τοῦ σκάφους.' Ή τοιαύτη ἐπίκλησις ἐπανελήφθη προσφάτως ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Καλιφορνίας. 'Ιδού, δμως, τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς δίκης:

Κατ' 'Ιανουάριον 1962 τὸ ἀτάπλοιον «P. and T. Forester» εύρισκετο ἡγυροδολημένον εἰς προκυμαίαν τῆς Νέας Υόρκης. Ἐπικειμένης τῆς λήξεως συμβάσεως χρονοναυλώσεως τοῦ πλοίου, ἐδέσησε νὰ συνταχθῇ ἡ ὑπὸ τῆς συμβάσεως ταύτης προθετομένη ἔκθεσις ἀναπαραδόσεως τοῦ πλοίου. (OFF - HIRE REPORT) ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν χρονοναυλωτῶν.

'Ο ἐνάγων, κατ' ἐπάγγελμα ἐμπειρογνώμων - ἐπιθεωρητῆς πλοίων τυγχάνων, ὑλαβεν τὴν ἐντολὴν παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας, νὰ συμμετάσῃ ἐμέρους αὐτῆς εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τὴν σύνταξιν ἔκθεσεως ἀναπαραδόσεως τοῦ πλοίου. 'Ἐν τῷ ἐκτέλεσει τῆς ἐντολῆς τοῦ ἐπανελήφθη προσφάτως ἐνώπιον τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ ἐπέβλεψεν ἡ νομολογία δσάκις ἔστερξεν εἰς ἐπέκτασιν τοῦ δόγματος, οὐχὶ δὲ εἰς τὴν ὀνομασίαν τῶν ἐνόγων προσώπων.

τραυματισθεῖς εἰς τὸν δόμον. Οἱ λοιποὶ μετὰ τοῦ ἐνάγοντος ἐνεργοῦντες τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, ἤσαν ὁ ὑποπλοίασχος αὐτοῦ καὶ εἰς ἀντίπρόσωπος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου, χρονοναυλωτὸν τοῦ πλοίου.

'Ο ἐνάγων ισχυρίσθη, δτὶ τὸ πλοῖον ἦτο ἀναξιόπλουν διότι διέθετεν ἀνεπαρκῆ φωτισμὸν ἐντὸς τοῦ κύτους καὶ τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον ὕφειλε νὰ κρίνῃ —ἐκτὸς ἄλλων— ἐὰν ὁ ἐνάγων ἐπιθεωρητής - ἐμπειρογνώμων ἐδίκαιουτο νὰ ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ δόγμα τῆς ἀναξιοπλοίας τοῦ πλοίου.

'Ἐν τῇ ἀπόφασει τοῦ τὸ δικαστήριον ἔξεσε συντόμως τὴν ιστορίαν τοῦ δόγματος τῆς ἀναξιοπλοίας. 'Εσημείωσεν, δτὶ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παράσῃ πλοῖον ἀξιόπλουν, ὥστε ὑποχρέωσις ὅφειλομένη ἐκ παραδόσεως ἔναντι τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τῶν πλεόντων μετὰ τοῦ πλοίου καὶ ἐκτιθεμένων εἰς τοὺς κινδύνους τῆς ναυπιλοίας. 'Ἐπηρεαζόμενα ὑπὸ φιλαλλήου πολιτικῆς καὶ τῆς πραγματικότητος τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς πρακτικῆς, τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια, ἐπεξέτειναν τὸ δόγμα τῆς ἀναξιοπλοίας, ἀναγνωρίσαντα εὐθύνην ἐπὶ τῇ βάσει τῆς θεωρίας τῆς ἔξυπακουμένης ὑποχρέωσεως πρὸς παροχὴν πλοίου ἀξιόπλου.

'Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν τὸ δόγμα ἐπεξετάθη ἐπὶ προσώπων ἄλλων ἢ οἱ ναυτικοί (έργαται φορτοεκφορτώσεως κλπ.), βάσει τῆς ἀντίληψεως, δτὶ τὸ πρόσωπα ταῦτα ἐκτελούν νῦν ἐργασίαν ἐκτελουμένην ἄλλοτε ἐκ παραδόσεως ὑπὸ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ εἰς τοῦτο ἀπέβλεψεν ἡ νομολογία δσάκις ἔστερξεν εἰς ἐπέκτασιν τοῦ δόγματος, οὐχὶ δὲ εἰς τὴν ὀνομασίαν τῶν ἐνόγων προσώπων.

'Η περὶ ἡς πρόκειται ἀποφίς τῆς νομολογίας ἔρευνὴ πρῶτον μὲν διὸ τὸ πρόσωπον ἀσχολήσαι μὲ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σκάφους καὶ δεύτερον ἐὰν ἡ ὑπηρεσία αὐτοῦ προϋποθέτη ἐργασίαν ἐκτελουμένην ὅλοτε ἐκ παραδόσεως ὑπὸ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. 'Η κρίσις δτὶ ἀμφότεραι αἱ προϋποθέσεις αὐται συντρέ-

χουν, ἵγειν εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ δόγματος τῆς ἀναξιοπλοίας.

Μεθ' ὁ τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Καλιφορνίας εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἔρευναν τῆς κρινομένης ἀγωγῆς καὶ ἐδέχθη δτὶ ὁ ἐνάγων ἐπὶ 17 ἔτη ἥσκει τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἐμπειρογνώμονος - ἐπιθεωρητοῦ πλοίων, εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ὅποιου ὥφειλε νὰ ἐπιθεωρῇ αὐτοπροσώπως τὰ πλοῖα. Κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, εἶχεν ἀναλάβει νὰ ἐπιθεωρήσῃ τὸ πλοῖον τῶν ἐναγμένων ἵνα ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ δόγμα τῆς ἀναξιοπλοίας τοῦ πλοίου.

'Ἀληθὲς εἶναι, ἔκρινε τὸ δικαστήριον, δτὶ καὶ ναυτικοί, ὡς ὁ πλοιαρχος ἢ ὁ ὑποπλοίαρχος, δυνατὸν νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ διεξαγάγουν ἐπιθεώρησιν σκάφους καὶ εἰς τινὰ πλοῖα ἢ ἐργασία αὐτῆς ἀνατίθεται ἐνίστετε εἰς μέλη τοῦ πληρώματος.

'Ἐν τῷ προκειμένῃ περιπτώσει, δμως, δ ἐνάγων ἔχρησιμοποιήθη ἵνα συντάξῃ λεπτομερῆ ἐκτέλεσιν ἀναπαραδόσεως τοῦ σκάφους ἀπὸ τῶν χρονοναυλωτῶν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ἔκθεσις ἥτις, ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῆς διπήτει τάξις εἰδικάς αὐτοῦ γνώσεις καὶ τὴν ἐμπειρίαν, ὡς ἐπιθεωρητοῦ - ἐμπειρογνώμονος. 'Η ἀξία τῆς συνταχθησμένης ἔκθεσεως ἔξητράτο ἐκ τῆς ἀνιοπιστίας ἥτις ἀπέδιδον εἰς τὴν ἔκθεσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, χρηματοποιήσαντες πρόσωπον ἀνεξαρτήτου καὶ ἀμερολήπτου κρίσεως. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα, δὲν θὰ συνέτρεχον, ἐὰν η ἔκθεσις συνετάσσετο ὑπὸ μέλους τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

'Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, δτὶ δ ἐνάγων ἔχρησιμοποιήθη εἰς ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους ἀπαιτοῦσαν ἀνεγνωρισμένη ἐπαγγελματική ἰκανότητα καὶ ἐπίδοσιν εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην, μὴ ἐκτελουμένην ἐκ παραδόσεως ὑπὸ ναυτικῶν. 'Ἐκ τοῦ λόγου τούτου, δὲν είναι δυνατὴν η ἐπέκτασις τῆς ἐκ τοῦ δόγματος τῆς ἀναξιοπλοίας προστασίας ἐπὶ τοῦ ἐνάγοντος, οὐτίος κατ' ἀκόλουθίαν ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγή.



MARINE DIESEL
ENGINES FOR
ALL TYPES,
AND SIZES OF
MERCHANT SHIPS.

HIGH PRESSURE TURBOCHARGED
PROPULSION ENGINES
UP TO 43,500 BHP ON A SINGLE SHAFT



AUXILIARY MARINE DIESEL ENGINES
150 TO 2,640 BHP

BUILT IN 23 COUNTRIES BY
32 LICENSEES

DESIGNED AND BUILT BY

BURMEISTER & WAIN

General Representatives for GREECE: GÖSTA ENBOM Akti G. Kondylis 28a · Piraeus

MARINE DIESEL ENGINES

COPENHAGEN · DENMARK

ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Θαλασσία μεταφορά.— Εύθυνη μεταφορέως πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.— Διαφορὰ μεταξὺ νόμου 2 Ἀπριλίου 1936 καὶ τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν.— "Οροι εὐθύνης μεταφορέως.— "Εννοια «βαρούλκου».

Ἡ θεωρία τοῦ ἔνιαίου τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς διατυπωθεῖσα καὶ υποστηριχθεῖσα παλαιόθεν ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ 'Ακυρωτικοῦ, πρὸ τῆς διὰ τοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936 εἰσαγωγῆς ἐν Γαλλίᾳ τοῦ δικαίου τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, εἶχεν ὡς ἀπότελεσμα τὴν ὑποβολὴν εἰς τοὺς ὄρους τῆς φορτωτικῆς, τάς ἐνέργειας φυλάξεως καὶ διατηρήσεως τοῦ φορτίου, αἵτινες προηγούνται καὶ ἔπονται τῆς καθ' ἐαυτὸ θαλασσίας μεταφορᾶς. 'Η εἰσαγωγὴ τοῦ δικαίου τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, ίδια μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πλεονεμ, ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὴν διμοιρίγιαν τῆς θεωρίας τοῦ περιορισμοῦ τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς εἰς τὴν χρονικὴν περίοδον ἀπὸ τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως. Δυνάμει τῆς ἀντιλήψεως ταύτης, αἱ ἐνέργειαι πρὸ καὶ μετὰ τὸν πλοῦν, ἀνελάμβανον τὴν νομικὴν αὐτῶν αὐτονομίαν, ἔξομοιούμεναι δὲ πρὸς παρομοίας ἐνέργειας ἐν τῇ χερσαίᾳ μεταφορᾷ, ἐρυθμίζοντα ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 103 τοῦ Γαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, ὅπερ κρύσσει ἀκύρους τάς ρήτρας ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς εὐθύνης.

Εἰναι δῆμας γνωστόν, ὅτι τὸ Γαλλικὸν 'Ακυρωτικὸν ἀπέκρουσε τὴν θεωρίαν ταύτην τοῦ περιορισμοῦ τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς. 'Ἐν ἀρχῇ, τὸ θέμα ἐνεφανίσθη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Πυρκαϊά ἐκραγεῖσα καθ' ὅν χρόνον τὸ ἐμπόρευμα ἐτέλει εἰσέπι τὸν φύλαξιν τοῦ μεταφορέως, κατέστρεψε τοῦτο. 'Αντέταξεν οὖτος τὴν ἐν τῇ φορτωτικῇ ρήτραιν, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν δὲν ἥδεντο διὰ πυρκαϊῶν ἐπισυμβαίνουσαν ἐν τῇ Ἑηρᾷ. 'Ἐὰν ἐγίνετο δεκτὴ ἡ ἀπαλλακτικὴ αὕτη ρήτρα, τότε ὁ μεταφορεὺς θὰ εἴχεν εὐδόνην μόνον ἀν ἀπεδεικνύετο πταισμα αὐτοῦ, ὅπερ ἀπέβαινεν ἀδύνατον εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσιν. 'Ἡ συμφωνία αὕτη ἀνεγνωρίσθη ὡς ἔγκυρος πρωτοδίκως, τὸ 'Ἐφετείον, δῆμας, ἀπέκρουσε ταύτην καὶ ἐφήρμοσε τὸ ἄρθρον 103 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Τὴν ἀπόφασιν ταύτην τοῦ 'Ἐφετείου ἀνήρεσε τὸ 'Ακυρωτικὸν καὶ ἐκρίνεν, δῆταί ἐνέργειαι αἵτινες ἐπακολουθοῦν τὴν ἐκφόρτωσιν μέχρι τῆς εἰς τὸν παραλήπτην παραδόσεων.

σεως τοῦ φορτίου, ἀποτελοῦν μέρος τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ δὲν ἀνήκουν κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν χερσαίαν μεταφορὰν ἢν ἔχει ὑπ' ὅψιν αὐτοῦ τὸ ἄρθρον 103 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος.

'Η κρίσις αὕτη οὕτω ἀπολύτως διατυπουμένη — διηρωτήθησαν οἱ σχολιασταὶ — σημαίνει δῖτι αἱ ἐν λόγῳ ἐνέργειαι μέχρι τῆς παραδόσεως, φέρουν τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, ὡς ἡ ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν; 'Ἐκ τῆς ἀναγνώσεως τῶν τελικῶν σκέψεων τῆς ἀποφάσεως φαίνεται, δῖτι ἐπέδρασε σχετικῶς ἡ συνάφεια τῶν ἐνέργειῶν τούτων πρὸς τὴν σύμβασιν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Τὸ 'Ακυρωτικὸν ἔκρινεν, δῖτι ἡ μόνη μεταξὺ τῶν μερῶν καταρτισθεῖσα σύμβασις, ἥτο ἡ σύμβασις της θαλασσίας μεταφορᾶς ἐνσταρκωθεῖσα ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἀντιθέτως δὲ κρίνεσσα ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου, ἐσφαλμένως ἡρμηνεύεσσε τὸ ἄρθρον 103 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος.

'Ἐν ἔτοι βραδύτερον (17 Μαΐου 1961), τὸ Γαλλικὸν 'Ακυρωτικὸν ἀπέφασισεν ὅμιοις ἐπὶ ἐνέργειῶν προηγηθεισῶν τῆς φορτώσεως. 'Ἐπρόκειτο περὶ δέματος, ὅπερ ἀπωλέσθη εἰς τὴν προκυμαίαν πρὸ τῆς φορτώσεως, περὶ τοῦ ὅποιου εἶχεν εἰσαγαγεῖσαν ὁ μεταφορεὺς. Πράγματι, θὰ ἡτο δύσκολον νὰ ἀπόφασισθη ἄλλως. 'Ἑξαιρέσει τῶν σπανίων περιπτώσεων καθ' ὅς ὁ φορτωτής κομίζει αὐτὸς τὸ φορτίον εἰς τὴν πλευρά τοῦ πλοίου πρὸς φόρτωσιν ἢ ὁ παραλήπτης ἐμφανίζεται καὶ παραλαμβάνει τὸ φορτίον εἰς τὴν πλευρά τοῦ πλοίου, πάσαις αἱ λοιποὶ περιπτώσεις συνεπάγονται ἐνέργειας στενῶν συνδεδεμένας πρὸς τὴν θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ πραγματοποιουμένας ὑπὸ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως. 'Ἐντεῦθεν προκύπτει, δῖτι ἡ σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς ἐμπεριέχει τρεῖς φάσεις: Τὴν φάσιν πρὸ τῆς φορτώσεως, τὴν φάσιν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἀμφοτέρας καταλαμβανομένας καὶ ριθμιζομένας ὑπὸ τῶν ρητρῶν τῆς φορτωτικῆς καὶ τὴν ἐνδιάμεσον φάσιν τοῦ θαλασσίου διάπλου ρυθμιζομένην ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936.

Πόλις, δῆμας, γίνεται ἡ διάκρισις μεταξὺ τῶν τριῶν φάσεων; 'Ο νόμος τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936 δρίζει, δῖτι ἐφαρμόζεται μόνον ἀφ' ἡ τὸ φορτίον παρελήφθη ὑπὸ τὸ βαρούλκον (sois riap) μέχρι τῆς ὑπὸ τὸ βαρούλκον παραδόσεως αὐτοῦ εἰς τὸν παραλήπτην. Συνεπῶς, τὸ βαρούλκον ἀποτελεῖ τὴν διαχωριστικὴν γραμμὴν μεταξὺ τῆς πρὸ καὶ τῆς μετὰ τὴν φόρτωσιν φάσεως, χρονικὴν περίοδον, πητις καταλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936. 'Ἑξεταστέον, λοιπόν, τί ἐννοοῦμεν διὰ τοῦ ὅρου «βαρούλκον». Τὸ 'Ἐμποριδικεῖον τῆς Μασσαλίας (12 Ὁκτωβρίου

1954) ἔκρινεν, δῖτι διὰ τοῦ ὅρου «βαρούλκον» νοεῖται τὸ βαρούλκον τοῦ πλοίου, οὐχὶ δὲ τὰ ἐπὶ τῆς Ἑηρᾶς ἀνυψωτικὰ μηχανήματα. Δύο ἐπιχειρήματα μάχονται ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως ταύτης, πρῶτον δῖτι κατὰ κύριον λόγον βαρούλκα ύψιστανται ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ δεύτερον, δῖτι δεδομένου δῖτι ἡ ἐκφόρτωσις δὲν ἐνεργοῦνται κατ' ἀνάγκην διὰ λογικού νά μὴ ἀρχίζῃ ἡ κατὰ τὸν νόμον τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936 εὐθύνη αὐτοῦ, παρὰ κατὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἡν τὸ πλοίον διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ μέσων, ἐπιλαμβάνεται τοῦ φορτίου. 'Ωσαύτως, εὐλογοί είναι νὰ πάνη ἡ εὐθύνη του, καθ' ἡν στιγμὴν τερματίζεται ἡ πρὸς τὰ μέσα τοῦ πλοίου σύνδεσις τοῦ φορτίου εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ. 'Εδέχθη τούτῳ καὶ τὸ 'Ακυρωτικόν (16 Ὁκτωβρίου 1957) «Ἐπειδὴ ὡς δείκνυται ἐκ... τὸ φορτίον καθ' ἡ στιγμὴν ἔπεισεν εἰς τὴν θαλασσαν ἥτο ἀνήρτημένον εἰς τὸ βαρούλκον τοῦ πλοίου. 'Ἐπειδὴ εἰχε συνεπῶς ἀρχίσει ἡ σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς...». Βραδύτερον (2 Ὁκτωβρίου 1963), ἐξ ἀφορμῆς ἐνός αὐτοκινήτου, ὅπερ κατέπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτους διαρκούντης τῆς φορτώσεως, ἀνήρεσεν ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου τῆς Λίξ, ἡτος ἐκρίνεν, δῖτι ἐπειδὴ τὸ αὐτοκίνητον ἐφορτώντο διὰ γερανοῦ ἀπὸ τῆς Ἑηρᾶς, τὸ ἀτύχημα ἐλασθε χώραν πρὸ τῆς παραλαβῆς αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοίου. Τὸ 'Ακυρωτικόν ἔκρινεν, δῖτι τὰ ἀπὸ τῆς Ἑηρᾶς μηχανήματα φορτώσεως ἐξομοιούνται πρὸς τὰ βαρούλκα τοῦ πλοίου. 'Η λύσις είναι σύμφωνος πρὸς τὰ κείμενον τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, ἐνθα δὲν γίνεται λόγος περὶ διαρούλκου τοῦ πλοίου, ἀλλὰ περὶ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. 'Ο νομοθέτης δῆμας τοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936, ἐγκαταδείψας τὰς ἀπλάς καὶ γενικάς ἐκφράσεις τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, υιοθέτησε τὴν εἰδικὴν ἐκφράσειν περὶ τοῦ βαρούλκου τοῦ πλοίου. Παρὰ ταῦτα, ἡ νομολογία συνεμφράθη πρὸς τὴν εὐρύτεραν ἀποφιντον τοῦ 'Ακυρωτικοῦ.

Κατ' ἀκολουθίαν, ἐγκαταδείψεις τῆς περιοριστικῆς ἐκφράσεως τοῦ νόμου, υιοθετήθη ἡ εύρυτερα ἐρμηνεία τοῦ ὅρου «βαρούλκον» θεωρουμένου, δῖτι οἱ χειριστοὶ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ἀποτελοῦν μόνον ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν, μέρος τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. 'Εδῶ δῆμας τὸ 'Ακυρωτικόν δι' ἀλλης ἀποφάσεως αὐτοῦ (19 Ὁκτωβρίου 1964) ἔκρινεν, δῖτι τότε ἐφαρμόζεται ὁ νόμος τῆς 2ας Ἀπριλίου 1964 ἐπὶ φορτώσεως ἐνεργουμένης διὰ μέσων ἀπὸ τῆς Ἑηρᾶς, δσάκις τὰ μέσα ταῦτα χρησιμοποιούνται ὑπὲρ εὐθύνη τοῦ μεταφορέως. Μὴ συντρέχοντο τούτου, ἐφαρμόζονται αἱ κοιναὶ διατάξεις.

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

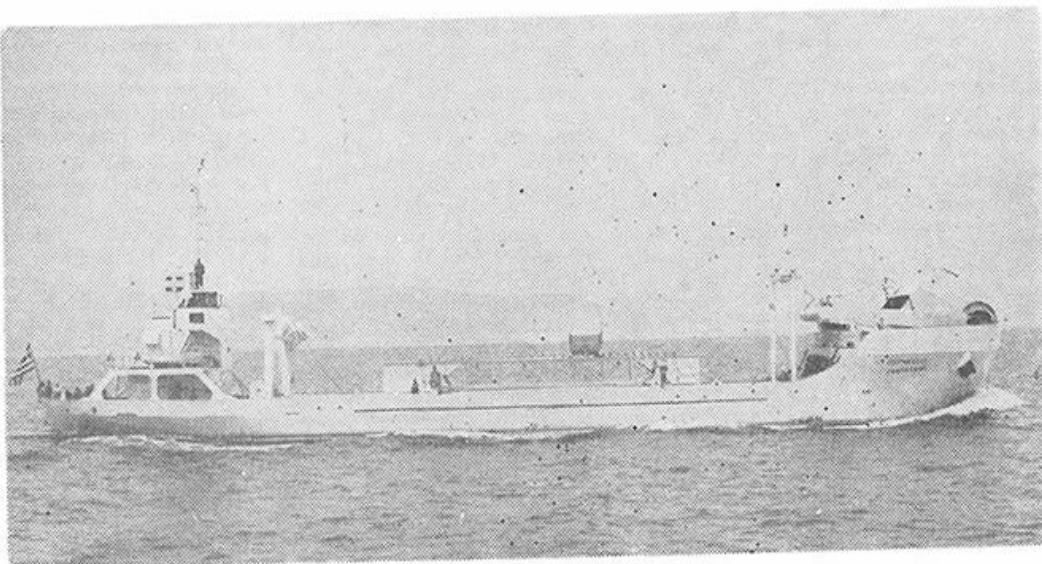
TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

- * MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS
CONVERSIONS • DRY-DOCKING
 - * CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP
TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
 - * FLOATING DRY-DOCKS
 - No. 1 LENGTH 827 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 30,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 70,000 D.W.T.
 - No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 37,000 D.W.T.
 - No. 3 LENGTH 720 FT. BREADTH INSIDE WALLS 111 FT.
LIFTING CAPACITY 24,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 46,000 D.W.T.
- * INDUSTRIAL WORKS



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

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

Registered Office:

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

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141. 2. 3

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

Telex: ATHENS 293 & 396 Telephones: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents: HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.1

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

U.S. Agents: TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 1022, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURray Hill 8-7070.

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Ο ΟΡΜΟΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (ΚΕΡΑΤΣΙΝΗ)

ΙΧΘΥΟΛΙΜΗΝ ΠΑΝΕΤΟΙΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΔΕΔΕΙΓΜΕΝΟΣ

Έπι τέλους, έλήφθη κάποια άπόφασις έκ μέρους τών άρμοδιών, ήνα τά ποντοπόρα άλιευτικά μας ψυγεία, άπό της 15ης Ιουλίου 1960, είσπλευν είς τόν δρομον τού 'Αγίου Γεωργίου (Κερατσίνη) διά νά ξεφορτώνουν τά άλιεύματά των. Ή άπόφασις αύτη, θά ξεπρέπε νά είχε πρό καιρού ληφθεί, διά νά είχε πρό καιρού άποφευχθή η ταλαιπωρία έφοπλιστών και πληρωμάτων, πού είχον τήν άφελειαν νά νομίζουν, ότι φέροντες τό φασάδικον των είς τόν λιμένα Πειραιώς θά εύρισκον τάς άπαραιτήτους εύκολιας (κατάλληλον θέσην είς τό κρηπίδωμα, γερανούς, ανδρας και ταχύτητα είς τό ξεφόρτωμα, άμεσον μεταφοράν τών άλιευμάτων είς τά ψυγεία κλπ.). Έγραψαμεν ανέλλιπτώς διά το τρομερόν τού μειούκτημα και ή έκκλησίς μας, άς πούμε ή διχλησίς μας, θά έσυνεχίζετο, έως διτού τό δίκαιον καθ' διά και νόμιμον αίτημα άλιέων και έφοπλιστών τύχη τής δεούσης προσοχής και ίκανοποιηθῆ.

Άλλα και πάλιν, φεύ, τά ίδια φαίνεται ότι πρόκειται νά έπαναληφθούν, διά νά συνεχίσθουν τά συνηθισμένα άποκαρδιωτικά «δεν γίνεται!». Φίλοι πλοιοκτήται και καπετάνιοι ψαφάδες παραπονούνται —και ζητούν τήν συμπαράστασιν τών στηλών τούτων— ότι τά ίδια άνυπαρκτα έμπόδια προβάλλονται και είς τόν νέον ίχθυολιμένα είς τό Κερατσίνη. Συγκεκριμένως, ίθιον πώς έχει τό ζήτημα: «Ένα διπό τά πλέον συγχρονισμένα ποντοπόρα άλιευτικά ψυγεία μας, κατέπλευσε πρό τών ήμερών διά νά ξεφορτώσῃ τό άλιευμά του. Έζήτησε νά τού ύποδειχθῇ η κατάλληλος θέσης διά νά πλευρίσῃ, έζήτησε γερανούς και ανδρας διά νά άρχισῃ τό ξεφόρτωμα, διά νά μη χαθῇ άδικα μία δόλκηρη

ήμέρα. Διετάχθη νά ύπαγῃ είς τό Κερατσίνη, όπου θά εύρῃ ότι θέλει! Είς τό Κερατσίνη τού είπον ότι, ούτε θέσις κατάλληλος ύπάρχει, ούτε γερανός διοισθείμος, ούτε άνδρες διά νά πιάσουν δουλειά την νύκτα. Αι παρακλήσεις τής στιγμής και άι επεγγήσεις, δέν ώφελησαν είς τίποτα, έπεκρήθησε τό ξηρὸν «δέν γίνεται». Έδένησε, διπλοικτής νά ζητήσῃ τήν προστασίαν τών προϊσταμένων άρχων διά νά ικανοποιηθούν αί άμεσοι άναγκαιοι του. Και θέσις κατάλληλος εύρεθη, και γερανός και άνδρες διά νά άρχιση άμεσως τό ξεφόρτωμα. «Έχουμε ούτα, άκόμη ένα δείγμα τής προχειρότητος και τής έπιπολαιότητος μεθ' ών άντιμετωπίζονται τά παραγωγικά τής χώρας μας έργα, έκ μέρους άριστων κρατικών οργάνων, διταν έκειπη τό αισθημα τής ευθύνης, ή σοδαρότης.

Τύπαρχει και συνέχεια: Τά μεγάλα ψαφάδικα, ώς γνωστόν, πρέπει νά δεξαμενίζωνται κάθε δύο ταξίδια ταύλαστον. Διά νά μη χάνεται πολύτιμος καιρός έναν αναμονή σειράς είς τήν δεξαμενήν, οι πλοιοκτήται ζητούν έγκαιρως άπό τήν άρμοδιαν ύπηρεσίαν έγγραφήν σειράς προτεραιότητος και φροντίζουν, ώστε είς τήν καθορισθείσαν ήμερομηνίαν νά εύρισκωνται έπι τόπου. Αύτό άκριδων έπραξε και ή ώς άνω πλοιοκτήτης διά τόν δεξαμενισμόν τού ψαφάδικου, μέ τήν πεποίθησιν, ότι είς τήν ύποδειχθείσαν διά τήν παρελθούσαν έδδομάδα ήμέραν τό πλοίον θά έδεξαμενίζεται και θά έφευγε τήν έπομένην διά τήν νέαν του άλιευτικήν έξόρμησιν. Πλήγη δμως, παρά τάς έγγραφάς και τήν ύποδειχθείσαν ήμερομηνίαν, τήν τελευταίαν διλως στιγμήν, ή ύπηρεσία τών δεξαμενών έδηλωσεν... ότι τό ψαφάδικο δέν θά μπη είς τήν δεξαμενήν, διότι

ύπάρχουν άλλα πλοιά και ότι πρέπει νά περιμένη μερικάς ήμέρας! Και αύτό λέγεται συνέπεια έξυπηρετήσεως. Δέν θά σχολιάσωμεν, πρός άποφυγήν διαρυτέρων έκφράσεων. Θά προσθέσωμεν, δύως, μὲ λύπην μας, ότι είς κανένα μέρος τού κόσμου δέν συμβαίνει τοιούτον το. Νά περιφρονήται ή έγγραφή προτεραιότητος διά τόν δεξαμενισμόν ένος πλοίου. Διότι αί κυρώσεις είναι λιαν ούστρας. Λιαν άτυχώς, είς τήν χώραν μας, ο οισδήποτε ήπαλληλος έγγραφει και ξεγράφει άνευθύνως, ή τιδηπότε τού περάσει άπό τό κεφάλι του.

Πρέπει ώσαύτως νά προσθέσωμεν, ότι τά άλιευτικά πλοία - ψυγεία, πού στοιχίζουν τόσον άκριδά, θεωρούνται παντού ώς έργαλεία άκριβειάς και ώς έκ τούτου ή χρήσις των είναι έκ τών προτέρων ύπολογισμένη και τά ωράρια τής έργατικής άποδόσεως των δέν πρέπει νά σπαταλώνται είς ίσης χασομέρια και άνα μονάς! Κάθε ήμέρα χαμένη γιά ένα ψαφάδικο στοιχίζει άπό 800 έως 1.000 δολάρια. Έπομένως, τά πλοία αυτά δέν πρέπει κατ' ούδενα λόγον νά παραμένουν άπρακτα είς τόν λιμένα, διότι έπιβαρυνται τό κόστος τής παραγωγής. Αύταί είναι μερικά στοιχείωδεις παρατηρήσεις, πού έπρεπε νά είναι γνωστάι και σεβασταί συνάμα άπό τάς παράμιν διαφόρους ύπηρεσίας, αί δόποισι, άντι νά παρουσιάζουν συνεχώς έμποδια άνυπαρκτα —διά νά προσδώσουν σοδαρότητα είς τό έργον των— θά έπρεπε νά βοιθούν ψαφάδες και πλοιοκτήτας είς τήν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τών ύποθεσών των. Έθεωρήσαμεν άπαραιτήτον νά περιλάβωμεν τάς ούσιωδεις ταύτας λεπτομερείας είς τόν πρόλογον τού

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. "ΑΗΛΟΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ.μ. διά:
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά:
ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ,
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 12 έκ Πειραιώς διά:
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ
T.S.S., "ΑΗΤΩ,"

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

Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ,"
Καθημερινώς, 9 π.μ. διά: ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΞΟΝ - ΣΥΡΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

Έκ Πειραιώς:

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 11 διά ΚΥΘΩΝ (Λουτρά) — ΣΕΡΙΦΟΝ —
ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ

ώραν 13: διά ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 17: διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

» 13: διά ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 4 μ.μ. διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΑΒΑΣΙ — ΖΑΜΟΝ

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

διά τὸν ἰχθυολιμένα σημειώματός μας, διότι ἀποτελούν τὰς δάσεις ἐπὶ τῶν ὅποις ἔδραζονται δῆλαι αἱ διά τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς μας διομήχανίας προσπάθεια, ιδίᾳ δὲ η διά τὴν ἴδρυσιν ἰχθυολιμένος τοισύτη, ὡς καὶ τὴν ὄργανων καὶ προσαγωγὴν του εἰς τὴν χώραν μας, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν ἑνῶν, οἱ ὅποιοι τόσον μεριμνοῦν διὰ τὴν προκοπὴν τῆς ἀλιευτικῆς τῶν διομήχανίας.

Ἐγράψαμεν ἐπανειλημμένως, διὰ τὸν ὅποιον διά τὴν ἀλιευτικήν χώραν, μικράς καὶ μεγάλας, ἀλιευτικῆς διομήχανίας. Διεπιτώσαμεν λεπτομερῶς καὶ ἐπεξηγήσαμεν πῶς λειτουργοῦν οἱ ἰχθυολιμένες καὶ πόσον εἶναι χρήσιμοι διὰ τὸν παραγωγικὸν κλάδον τῆς ἀλιείας, ἔχοντες κατὰ νοῦν, διὰ τὰ παραδείγματα αὐτὰ διάδοσιν εἶναι νά μᾶς δοιηθῆσουν, νά μᾶς διάδουν καὶ νά ὠφελήσουν εἰς κάτι. Πλήν, εἰς τὴν χώραν μας, ὡς γνωστόν, ἀρκεῖ νά εἰσιγηθῆται τὸ σωστό ποὺ γίνεται εἰς διὰ τὰ μέρη τοῦ κόσμου, διὰ νά μή γίνῃ ἕδω, ἐπειδὴ συνέπεσε νά μή τὸ ἐγκρίνουν οἱ ἀρμόδιοι... ἀγνοοῦσι τὸν ενεκεν. Πρὸς πληρεστέραν κατανόησιν τῆς σημασίας ποὺ ἔχουν οἱ ἰχθυολιμένες εἰς τὴν καθ' διου προστάθειαν ὄργανώσεως καὶ προσαγωγῆς τῆς ἀλιευτικῆς διομήχανίας, ἐφέραμεν ὡς παράδειγμα τὰ ἐπιτεύγματα μικρῶν χωρῶν, π.χ. τῆς Δανίας μὲ τὸν σπουδαῖον ἰχθυολιμένα τοῦ "Εσμπέρεγκ" καὶ τοῦ Βελγίου μὲ τὴν "Οστάνδην", ἀπό τοὺς πλέον συγχρονισμένους ἰχθυολιμένας τῆς Εὐρώπης. Ἐν συνεχείᾳ, ὑπεδείξαμεν τὰ ἐπιτεύγματα τῶν μεγάλων χωρῶν, τῆς Ἀγγλίας μὲ τὸν ἰχθυολιμένα τοῦ Γκρίμσπου τὸν μεγαλύτερον τοῦ κόσμου καὶ τὸν νέον ἰχθυολιμένον τῆς Γερμανίας, εἰς Μπρέμερχαφεν, τὸν τελειότερον εἰς τὸ εἶδος του.

"Ολα αὐτὰ δέν ὠφέλησαν εἰς τίποτε. Ή χώρα μας, χάρις εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβου-

λίαν κατώρθωσε νά ἀποκτήσῃ 45 περίπου ποντοπόρα φαράδικα, νά αὐξήσῃ τὴν εἰς κατεψυχμένους ἰχθεῖς παραγωγὴν της εἰς 30.000 τόνους, πλὴν δὲν κατώρθωσε νά δημιουργήσῃ ἵστα ἰχθυολιμένα τῆς προκοπῆς, διὰ τὴν ἔξυπηρτεσιν τῶν τόσον ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας. 'Ἄπο τὴν ἔλειψιν ἰχθυολιμένος προέρχονται δῆλα τὰ δεινὰ τοῦ κλάδου τούτου, συνάμα δὲ καὶ τὸ ὑψηλόδοκότος τῆς παραγωγῆς κατὰ μέγα μέρος, ὡς ἀναφέρομεν κατωτέρῳ. 'Ἐδέσθε, τὰ παραπόνα καὶ η κατακραυγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων νά φθάσουν εἰς τὸ ἀπράχωρτον, διὰ νά συγκινηθῶν οἱ ἀρμόδιοι καὶ νά λάθουν τὴν ἀπόφασιν, τίνα ἀπό της 15ης Ιουλίου τὰ φαράδικα πλέουν πρὸς τὸν ὄρμον τοῦ 'Αγίου Γεωργίου, πρὸς ἐκφόρτωσιν — πόσα σις η τις ἡδύνατο νά ληφθῇ πρὸ πολλῷ ὡν ἐτῶν — ἐφ' οσος δὲ λιμνηὶ οὗτος ἡτού μόνος ἐνδεδειγμένος διὰ νά χρησιμοποιηθῇ ἐπωφελῶς ώς κύριος ἰχθυολιμένος διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν μας. 'Ἀλλὰ καὶ αὐτὸς κάτι εἶναι. Ποτὲ δὲν εἶναι ἀργά διὰ νά χωρήσῃ κανεὶς πρὸς τὴν πρόδοσιν. Πολλαὶ εἶναι αἱ ἐλλείψεις που πρέπει νά συμπληρωθῶσιν διὰ νά ἀποκτήσῃ τὸ λιμανάκι τοῦ Κερατοσινίου τὸν τίτλον τοῦ ἰχθυολιμένους.

Διὰ νά σχηματίσῃ κανεὶς κάποιαν ίδεαν τῆς ἀποστάσεως, ποὺ μᾶς χωρίζει ἀπὸ ἓνα ἰχθυολιμένα τῆς προκοπῆς, θά συγκρινωμένων τὸ ἑφόρτωμα ενὸς φαράδικου 300 τόνων ἰχθύων κατεψυχμένων εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ τὸ ἴδιο ἑφόρτωμα εἰς οἰονδόποτε ἔνοντος ἰχθυολιμένα. Εἰς μὲν τὸν Πειραιά θὰ χρειασθῇ τρεῖς νύκτες καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔξη ἔως δέκα ὥρες (ἑφόρτωμα μὲ ίμάτια κυλιομένους, ἀπό τὰ κύττα τῶν ψυγείων τοῦ πλοίου μέχρι τῶν ψυγείων - ἀποθηκών εἰς τὰ κρηπτιδώματα). Μέ λιγα λόγια, η διαφορὰ αὐτὴ ἐπιδιδύνει τὸ ἐλληνικὸ φαράδικο μὲ ἀργοπορία δύο τούλαχιστον ήμερών, τούθ' διερημένη μεταφράζεται εἰς περιττάς δαπάνας, ποὺ παραφουσκώνουν τὸ κόστος παραγωγῆς. Μένομεν μὲν

τὴν ἐντύπωσιν, διὰ τὸ μεγάλο αὐτὸς μειονέκτημα εύκόλως δύναται νὰ θερπετεύθῃ καὶ νὰ ἀρχίσῃ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ λιμένος. 'Ἀρκεῖ η Διεύθυνσις τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ μεριμνήσῃ ἵνα ἀποκτηθοῦν τὰ ταχύτερον τὰ κατάλληλα μηχανήματα καὶ νὰ τεθοῦν ἐν λειτουργίᾳ. 'Ἐάν μέχρι σήμερον, παρὰ τὰς ὑποδείξεις καὶ τὰς υπομνήσεις οἱ Ο.Λ.Π. δὲν προέρθη εἰς τὴν ἀγοράν των, μὲ τὴν δικαιολογίαν διὰ στοιχίζουν δῆθεν πολλά, τούτο δέον νά θεωρηθῇ ως παραλογισμός, διανομήση τὰ ὠφελήματα ποὺ θὰ προκύψουν. 'Η ἀξία τῶν μηχανημάτων τούτων θὰ αποσβεσθῇ ἐντὸς τῶν πρώτων μηνῶν.

'Ἐκ τῶν μεγάλων ἐλλείψεων τοῦ νέου μας ἰχθυολιμένους ποὺ πρέπει ἀπαραίτητως νά συμπληρωθοῦν τὰ ταχύτερον, αἱ ἀποθήκαι - ψυγεία ἔρχονται εἰς τὴν πρώτην σειράν. 'Ἀλλὰ καὶ τὸ μειονέκτημα τούτο εύκόλως δύναται νὰ ὑπερπιδηθῇ, ἐάν ἀποφασισθῇ ἀνεύ ἀναβολῆς πλέον, η ἀποπεράτωσις τῶν ὑπό ἀνέγερσιν ψυγείων... ἀπό πενταετίας καὶ πλέον. 'Η δικαιολογία, διὰ ο ἐργολάδος δυστροπεῖ καὶ ως ἐκ τούτου η ὑπόθεσις δισιωνίζεται, εἶναι φαιδρολογία τῆς κακῆς δράσης. Κατά τὴν γνώμη τῶν ἐγκύρων κύκλων, τὰ ψυγεία δύνανται νά ἀποπερατωθοῦν τὰ ταχύτερον καὶ νά χρησιμοποιηθοῦν ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, χωρὶς τὸ ζῆτημα τῶν τυχὸν διεκδίκησεων νά χάσῃ τὴν ἀξίαν του ἀπὸ νομικῆς πλευρᾶς. Δὲν εἶναι ἀνάγκη νά εἶναι κανεὶς τεχνικός διὰ νά ἀναλογισθῇ τὰ ὠφελήματα ποὺ θὰ προκύψουν διὰ τοὺς ἀλιεῖς καὶ τοὺς πλοιοκτήτας, διανομήση διαθέτει εύρυντας ψυγεία - ἀποθήκας ἐπὶ τῶν κρηπτιδώματων. Θὰ προκύψουν ἀμέσως μεγάλαι οἰκονομίαι, θὰ ἐλαττωθῇ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς καὶ θὰ ἐξαφανισθῇ διὰ παντὸς τὸ μαρτύριον τῶν νῦν ἐκφορτώσεων καὶ μεταφορῶν τῶν ἀλιευμάτων εἰς τὰ μακράν τοῦ λιμένος διεσπαρμένα ψυγεία. Μὲ τὰς ὁνωράς ἀστραπτιαίς συμπληρώσεις τῶν ἐλλείψεων, δὲ δρόμος τοῦ 'Αγίου Γεωργίου προσδαμ-

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD.

15/18 LIME STREET — LONDON E. C. 3

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ Δ/ΣΙΣ : PLATASHIP LONDON E. C. 3 ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : MANSION HOUSE 2 3121/4

TELEX : 261619

•

Δ)ΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

•

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ - ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

δάνει άμεσως την θέσιν του ώς κύριος τῆς χώρας Ιχθυολιμήν.

Δικαίως λοιπόν άπειδώσαμεν έξι ύπαρχης και ως ένν έπικεφαλίδι τού σημειώματός μας εις τὸν ὄρμον τοῦ Ἀγίου Γεωργίου, τὸν τίτλον ποὺ τοῦ ἀνήκει. "Οταν τὰ ποντοπόρα ἀλιευτικὰ μας φυγεῖσι διευκολυθοῦν εἰς τὸ ξεφόρωμα καὶ διαν ὑπάρχουν εἰς τὴν διάθεσίν των φυγεῖσι εὐρύχωρα ἐπὶ τῶν κρηπιδωμάτων, τὸ ἔργον των ἀπλοποιεῖται κατὰ μέγα μέρος, συντομεύεται ἡ παρασκονή τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα ἀσκόπως καὶ ως εύνότων προκύπτει μεγάλη οἰκονομία, τούθ' ὅπερ σημαίνει μείωσιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς. 'Απορίας ἔχον εἶναι, πώς, ἐνῷ τόσον κτυπητά εἶναι αὐτὰ τὰ μειονεκτήματα (θὰ ἐλέγωμεν πόσον κτυπητή εἶναι ἡ κακομοιρία μας), πώς τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργεῖον Συντονισμού, ποὺ ἔφορεύει ἐπὶ τῶν παραγωγικῶν κλάδων, δὲν ἐπιλαμβάνεται ἀμέσως τοῦ ζητήματος τούτου καὶ συνεπικούρουμενον ὑπὸ τῶν 'Υπουργείων Βιομηχανίας, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Δημοσίων 'Εργων, νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ζητήμα τοῦ ΙΧΘΥΟΛΙΜΕΝΟΣ. 'Οταν τοισύτη καταβάλλεται ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας προσπάθεια, διὰ τὴν ἐκδιομηχάνισιν τῆς χώρας, τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προαγωγὴν τῶν παραγωγικῶν κλάδων, εἶναι ἀποκαρδιωτικὸν νὰ διέλεπται κανεὶς ὅτι φίνει, ὅτι ἔχαφαν ήταν βαθμηδὸν ἡ ὑπερόποντιος ἀλιεία μας, ΕΛΛΕΙΨΕΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ.

Ἡ ὑπόθεσις τοῦ ιχθυολιμένος εἶναι ζωτικῆς διὰ τὸν κλάδον τῆς ἀλιείας σημασίας καὶ ἡ ὀλοκλήρωσις τοῦ ἔργου δὲν ἐπιδέχεται ἀλλας ἀναδολάς. Αἱ προκύψασι μέχρι σήμερον δυσχέρεισι καὶ ἀνωμαλίαι, δὲν πρέπει: νὰ ἀποδοθοῦν εἰς οἰκονομικοὺς λόγους, διότι οι-αδήπτοτε Τράπεζα η ἄλλος παρόμιος ὄργανος προθύμως θὰ ἔχρηματα δοθεῖται τοιούτου ἔργου. Δέον μᾶλλον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν στενότητα ἀντιλήψεως, ἀφοῦ καὶ σήμερον συνεχίζεται ἡ περὶ ιχθυοσκαλῶν συζήτησις. 'Αλλως τε, ὑπάρχει καὶ ἡ πολυπράγμων Ε.Τ.Β.Α. ('Ελληνικὴ Τράπεζα Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως), ἡ ὅποια μὴ δυνηθεῖσα νὰ εἰσχω-

ρήσῃ εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν «Ἑτοιθε-λικῶς», ἴδυσε μόνη της ἀλιευτικὴν ἑταῖριαν καὶ τώρα προσπαθεῖ νὰ προσηλυτίσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας νὰ λά-θουν ποσοστά, νὰ κρατήσῃ ἑκείνη τὸ 51% καὶ νὰ κυβερνᾷ ὅπως τῆς καπνίσῃ! "Ἐχει μάλιστα καταστρώσει καὶ μεγαλεπήδολον σχέδιον, νὰ μεταφέρῃ τὴν ἀλιευτικὴν κίνησιν εἰς τὴν περιοχὴν γύρω τῆς Χαλκίδος, ὅπου θὰ τυγχάνουν ἐπεξεργασίας τὰ ἀλιεύματα, θὰ ιδρύσῃ κονσερβοποιεῖται, ἐργοστάσια πα-ρασκευῆς ιχθυαλεύρων καὶ πολλὰ ὄλλα. 'Απὸ ὅσσα εἰμεθαῖ εἰς θεσίν νὰ γνωρίζωμεν, αἱ ἐπι-χειρήσεις ὑπερποντίου ἀλιείας οὐδέμιαν μέχρι τῆς στιγμῆς σημασίαν ἔδωσαν εἰς αὐτὰ τὰ ἔξω τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος σχέδια.

Τὸ δεσπόζον σήμερον θέμα τῆς ἀλιείας μας, εἶναι ἡ ἀξιοποίησις τοῦ ιχθυολιμένος τοῦ Ἀγίου Γεωργίου. Μὲ ὄλιγας μόνον δοπάνας ἥμιτορει νὰ ὀλοκληρωθῇ διαθηδὸν τὸ ἔργον καὶ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ χώρα μας ἔναν ἀπὸ τοὺς σπουδαιότερους, θὰ ἐλέγωμεν, μάλιστα, χωρὶς δισταγμόν, τὸν σημαντικότερον ιχθυολι-μένα τῆς Μεσογείου. Αἱ ἐλλείψεις, ποὺ πρέπει νὰ συμπληρωθῶν, ὄλιγον κατ' ὄλιγον, εἶναι ἡ προέκτασις τῶν κρηπιδωμάτων καὶ ἡ προσ-θήκη δύο προβλήτων διὰ τὰ φαράδικα, μὲ τὸν ἀνάλογον ἔχοπλισμὸν των. 'Ἐκ παραλήπου, πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ μία μικρὰ πλωτὴ δεξα-μενή, ἀποκλιστικῶν διὰ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν ποντοπόρων φαράδικων, διὰ νὰ ἔσφυγωμεν ἀπὸ τὰς ταλαιπωρίας τοῦ Ο.Λ.Π., δηλα-δὴ νὰ ἔχῃς ἔγγραφη διά σειράν προτεραιότητος πράξης δεξαμενισμὸν καὶ τὴν καθορισθεῖσαν

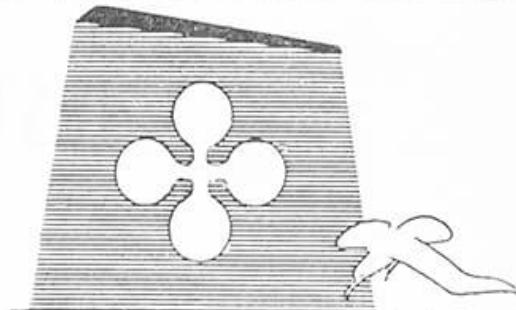
ἡμέραν νὰ σοῦ λέγουν, ὅτι δὲν ὑπάρχει θέ-σις! Νὰ ἔξαρτάται, δηλαδή, ἡ κίνησις τοῦ ἀ-λιευτικοῦ σου, ἀπὸ τὰς ιδιοτροπίας ἐνὸς ὑ-παλλήλου, ὅστις ἔγγραφει καὶ ξεγράφει... ἀνευθύνως, σύμφωνα μὲ τὰς περιστάσεις! "Ἐ-χομεν πλεῖστα σα παραδείγματα, ἔξοργιστι-κά, τὰ ὅποια θὰ ἐκθέσωμεν ὅταν τοῦτο μᾶς ζητηθῇ. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν τεχνικῶν ποὺ ἐμελέτησαν τὸ ζητημα τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν ιχθυολιμένα, εἶναι δυνατὸν νὰ κτισθῇ τοισύτη εἰς κάποιαν ἀνωμαλίαν τῆς παραλίας, ὅπου ὑπάρχει καὶ κάποιας «ξέρας πλησίον τοῦ λοι-μοκαρδητηρίου.

Τὸ ζητημα τοῦ ἔχοπλισμοῦ τοῦ ιχθυολιμέ-νος δὲν ἔχαντείται, δεν είναι, μὲ ἔνα συνοπτι-κὸν σημειώματα, ὑπάρχουν τόσον πολλὰ καὶ καλὰ ποὺ πρέπει νὰ γραφούν λεπτομερώς. Πάντως, ἀφήσαμε τὴν ιχθυαγορὰν διὰ τὸ τέλος, διότι ἀποτελεῖ τὸ πλέον σημαντικὸν ἔ-ξαρτημα τοῦ ιχθυολιμένος. 'Η ιχθυαγορὰ εί-ναι τὸ χρηματιστήριον τῆς ἀλιείας καὶ εἶναι ἀναπόσπαστα τὸ ἔνα ἀπὸ τὸ ὄλλο. Δὲν υ-πάρχει ιχθυολιμένη, χωρὶς ιχθυαγορὰν καὶ ι-χθυαγορὰ χωρὶς ιχθυολιμένα. Τὴν ἔννοιαν καὶ σημασίαν τῶν δύο τούτων παραγόντων κατε-νόσαν οἱ προηγμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν λαοὶ καὶ παντοῦ, εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου οὐ-τοὶ λειτουργοῦν ἀρρήκτως συνδεδεμένοι, ως δύο κύριοι φορεῖς, εὐημερίας, προόδου καὶ πολιτισμοῦ. 'Απομένει νὰ ἐκφράσωμεν τὴν εύ-χην, ὅπως μαζὶ μὲ τὸν νέον ιχθυολιμένα, ἀρ-χίσῃ συντόμως καὶ ἡ λειτουργία τῆς ΙΧΥΑ-ΓΟΡΑΣ.

Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΟΥ "ΧΑΡΑΥΓΗ Α.,

Τὸ ποντοπόρον ἀλιευτικὸν - φυγεῖον «ΧΑ-ΡΑΥΓΗ Α.» ἐπτραγματοποιεῖσι μίαν λίαν ἐπι-τυχῆ ἀλιευτικῆ ἔξόρμησιν εἰς τὰ πλησίον τῆς Πορτογαλικῆς Γαμβίας ὑψίτερα, ἀποκομίσαν 340 τόνους ἐκλεκτῶν ιχθύων. 'Ἐν τούτων, 90 τόννοι λιθρίνια θαυμάσια, 60 τόννοι φαγ-κριὰ καὶ φαγκρόπουλα, 45 τόννοι μπαρμπού-νια χονδρά ἔχαρτε, 20 τόννοι σφυρίδες ἐκ-

λεκτές, 10 τόννοι λαυράκια σπουδαῖα, 6 τόν-νοι γαλέοι (φαφούτηδες), 4 τόννοι καλαμα-ράκια τοῦ «γάλακτος», γλώσσες ἀφθονες, ζα-κέττες, κουμπίνιες κλπ.). 'Ἐπίσης, ἡλιεύθη καὶ ἔνας τεράστιος «φροφός» 200 κιλῶν. 'Ο «φροφός» θὰ φιλεττοποιηθῇ καὶ θὰ διατεθῇ διὰ τὴν κατανάλωσιν εἰς ειδικά πακέτα τοῦ ἐνὸς καὶ δύο κιλῶν. "Ολα τὰ ὄλλα είδη πω-



mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ

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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

λούνται εις τὰ πρατήρια, συσκευασμένα εἰς χαρτονένια κιβώτια ή εἰς τελλάρα τῶν 20 περίπου κιλῶν, μὲ τὸ σῆμα τῆς ἐπιχειρήσε-

ως «ΧΑΡΑΥΓΗ». (Κατάψυξις τῶν ὀλιευμάτων εἰς μείον 45° Κελσίου καὶ συντήρησης εἰς μείον 27° Κελσίου).

ΤΑ ΨΑΡΙΑ ΠΟΥ ΠΕΤΟΥΝ

Ἐγράφαμεν εἰς προηγούμενα σημειώματα διαφωτιστικά ἐπεξήγησεις διὰ τὰ ψάρια ποὺ ἀναρριχῶνται εἰς τὰ δένδρα, διὰ τὰ ψάρια ποὺ δοτάν ἐτοιμάζωνται γιὰ μπον, φοροῦντις... πυζάμες των, διὰ τὰ μὴ δρόσιμα τέρατα τῶν θυθῶν, διὰ τὰ ψάρια ποὺ καὶ αὐτὰ ψαρεύουν τὸ καθημερινὸν φαγητό τους κ.ο.κ. Σήμερον εἶναι ή σειρὰ νὰ ἀσχοληθύμες μὲ τὰ ψάρια ποὺ πετοῦν. Εἶναι πολλὰ καὶ διάφορα αὐτὰ τὰ ψάρια, ποὺ εἶναι διεσπαρμένα παντοῦ, πρὸ πάντων δὲ εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ὑπάρχουν μικρὰ καὶ μεγάλα, εὔμορφα μᾶλλον καὶ μὲ λίαν συμμετρικὰ σώματα, μονόχωρα καὶ πολύχωρα σάν τοὺς παπαγάλους. Ἐλέχθη καὶ ὑπεστηρίχθη, διτὶ οἱ κατασκευασταὶ πυραύλων, βομβῶν καὶ ἀεριωθυμέων, ἐνεπιεύσθησαν ἀπὸ τὰς γραμμὰς καὶ τὰ πτερύγια τῶν ψαριών τούτων. «*Honnus soit qui mal y pense!*».

Οἱ ναυτικοὶ μας, ποὺ ταξιδεύουν σὲ δολεῖς τίς θάλασσες καὶ τὶς κοσκινίζουν, κάτι ξέρουν ἀπὸ αὐτὰ τὰ ψάρια καὶ ἡμπορούν νὰ ἐπιδεινάσσουν, διτὶ εἶναι πολὺ νόστιμα, ίδια δὲ γιὰ τὴν ψαρόσουπα. Καὶ διὰ τὴν ἀκρίδεια, ίδιου τὶ μού ἔγραψε πρὸ τίνος καιροῦ ἔνας φίλος πλοιάρχος, ποὺ συνέπεσε νὰ παραμείνῃ δύο η τρεῖς ήμέρας εἰς τὸν κόλπο τοῦ Μαλαμπάρ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, πρὸς τὴν ἀραβικὴ πλευρά: «Ποτέ μας δὲν εὐχαριστηθῆκαμε ψαφρόσουπα σάν καὶ αὐτήν ποὺ ἐπὶ τρεῖς ήμέρες φάγαμε εἰς τὸ Μαλαμπάρ — μοῦ ἔγραψε — καὶ εὐχαρίστως θὰ συνεχίζαμε. Ὁ μάγειρας εἶναι ἐνθουσιασμένος, διτὶ εὐρίσκε τὰ ψάρια ἐν ἀφονίᾳ. Κάθε πρωὶ, ή κουβέρτα τοῦ πλοίου ήταν γεμάτη ἀπὸ ἔνα είδος χε-

λιδιονόφαρα τοῦ ἐνὸς ἥως τριῶν κιλῶν. Τὴν νύκτα, τὰ ψάρια αὐτὰ ποὺ πετοῦν, πέφαν μὲ τὸν σωρὸ στὸ κατάστρωμα καὶ ἐπαγιδεύοντο. Ὁ μέγειρας μὲ τὸν δοηθὸ τὰ μάζευσαν μὲ τὸν κουβό, ἄλλα μπαίναν στὸ καζάνι γιὰ τὴν σούπα καὶ ἀπὸ τὰ μεγάλα, κομμένα στὴ μέση, παρεσκευάζετο ἔνα σπουδαῖο φουρνιστὸ μὲ πατάτες».

Χωρὶς νὰ ξεφύγουμε ἀπὸ τὸ θέμα μας, πρέπει, διποτέ, νὰ σκαλώσουμε καὶ στὴν μαγειρική, διτὶ ὁ κόσμος ποὺ ἀγαπᾶ τὰ ψάρια, ξέρει καὶ νὰ τὰ μαγειρεύει. Οἱ Γάλλοι ζετρέλαινονται μὲ τὴν ψαρόσουπα, τὴν περιφόρη «μιτουγιαμπέσο», ἀλλὰ τὴν παρασκευάζουν καὶ σπουδαῖα. Ἐπίσης, οἱ ψαράδες μας, εἶναι εἰδικοὶ γιὰ τὴν «κακαδιά» μὲ διάφορα πετρόφαρα καὶ δστρακά. Εἰς τὰς Ἄντιλας, τῆς Καραϊβικῆς ὑπάρχει εἰδικὴ ἀλιεία γιὰ τὰ ψάρια ποὺ πετοῦν. Τὸ δράδιο, μεταξὺ τῶν δύο καταρτιῶν τοῦ ψαράδικου, τεντώνουν ἔνα δίχτυ, γυρισμένο στὸ κάτω μέρος σὰν σακούλα. Ἐντὸς δίλιγων ὄχων γεμίζουν δῆλοι τὸ δάμπαρι ἀπὸ τὰ ψάρια ποὺ πετοῦν, σκαλώνουν στὸ δίχτυ καὶ πέφτουν στὸ κατάστρωμα. Τὰ ψάρια ποὺ μαζεύουν πωλοῦνται πολὺ ἀκριβά, διτὶ ὁ προορισμός των εἶναι γνωστὸς ἀπὸ τοὺς καλοφαγάδες, νὰ τὰ κάμουν... ψαρόσουπα.

Εἰς τὴν Μεσόγειον ὑπάρχουν ἀρκετὰ εῖδη, τρίγλεις, δακτυλόπτερα, χελιδονόφαρα. Εἰς τὴν Καραϊβικήν ἀφθονούν οἱ «σατίτες», ὅπως τὶς δονούματζουν οἱ θαυγενεῖς, εἰς τὸν Ειρηνικὸν Ωκεανὸν ἀνὰ τὰς διαφόρους περιοχάς ὑπάρχουν τὰ «στούκας» καὶ τὰ μεγάλα καπόνια τῶν τριῶν ἥως πέντε κιλῶν. Εἰς δὲ τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπάρ-

χει ἀφθονία ιπταμένων ίχθύων, ἀπὸ τὰ χελιδονόφαρα ἥως τὰ μεγάλα σελάχια. Ὑπάρχει καὶ τὸ διαβολόφαρο, ή «μάντα» ποὺ ζυγίζει ἦως 2.500 κιλά, ἔνας τεράστιο σελάχι, ποὺ δυσαίνει ἀποτόμως ἀπὸ τὴν θάλασσα, πλανᾶται εἰς τὸν άέρα μὲ εύκολιστα καὶ ξαναπέφτει στὴν θάλασσα μὲ ἔνα τρομερὸ κρότο. Ἀλλοίμονον, ἔχαν συμπέση νὰ δρίσκεται κανένα καϊκάκι ἔκει ποὺ θὰ πέσῃ. Πολλάκις ή «μάντα» σκάλωσε σὲ ἄλμπουρο καὶ ἐπεσεις ἐπάνω σὲ φορτηγό, προξεήσαστος ὥρισμένας ζημιάς. Διὰ τὸν μὴ ἐνήμερους ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ τέρατος τούτου, σημειούμεν δῆτι, τὸ συκώτι τοῦ σελαχιού τούτου ἔχει τὴν ιδιότητα νὰ θεραπεύῃ τὴν φυματίωσι! «Οσα ψαράδικα ἔχουν ψυκτικά ἔγκαταστάσεις, δύνανται νὰ συντηρήσουν δῆλο τὸ συκώτι ποὺ ζυγίζει πολλάκις 25-30 κιλά, ή καὶ περισσότερο καὶ νὰ τὸ μεταφέρουν εἰς τὸν λιμένα, διποὺ εἰδικά ἐργαστήρια ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν διομήχανοποίησιν. (Χημικά προϊόντα).

ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατὰ τὸν λήξαντα Ιούλιον, ή κίνησις τῶν ποντοπόρων ψαράδικων-ψυγείων, ὑπήρξε μᾶλλον χαλαρά. Εἰσέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα τὰ κάτωθι πλοία:

8 Ιουλ.	1966 ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	450 τόν.
14 >	ΘΕΤΙΣ	550 »
16 >	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	380 »
20 >	ΧΑΡΑΥΓΗ	340 »
25 >	ΑΣΤΡΑ	120 »
25 >	BANSHU MARU	300 »

«Απὸ τῆς 15ης Ιουλίου τὰ ψαράδικα διετάχθησαν νὰ πλησιάζουν εἰς τὸν δρόμον τοῦ Αγίου Γεωργίου εἰς τὸ Κέρατοσίνι, διὰ νὰ ξεφορτώνουν τὰ ἀλιευμάτα των.



ΚΕΦΑΛΑΙΑ :
\$ 1.141.785.000
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ :
\$ 13.756.042.000

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ
155 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΕΙΣ 61 ΧΩΡΑΣ

FIRST NATIONAL CITY BANK NEW YORK

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

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

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

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

ΕΠΙΛΕΚΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Άξιοσημείωτον τὸ γεγονός διὰ τὴν Γαλλικὴν Ναυτιλίαν ἡ πρὸ μηνὸς ('Ιούνιον), καθέλκυσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Παστέρ», χωρητικότητος 16.500 τόν. γκρός, ὅπερ ἥδη συμπληροῦται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουνκέρκης, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας Μεσσάζερι Μαριτίμια. Ἀρχικῶς τὸ πλοῖον παρηγγέλθη μὲ τὸ ὄνομα «Ωστραλίεν», διότι ἐπρόκειτο νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸν Εἰρηνικὸν. Τελικῶς, δῆμος, ἀπέφεσισθη ὅπως τοῦτο χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Νοτίου 'Ατλαντικοῦ (Río 'Ιανεῖρον καὶ Μπουένος "Αὔρες"). Τὰ ἀρχικὰ σχέδια ἐτροποιήθησαν.

Τὸ νέον λάινερ θὰ ἔχῃ δύο μηχανὰς Σούλτζερ (24.000 ἵππων), ἀναμένεται δὲ κατὰ τὰς δοκιμὰς νὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 22 κόμβων. "Ἄσ σημειωθῆ, διὰ τὸν Σεπτέμβριον τὸν 1939 ἔτερον ἐπιβατηγὸν ὑπὸ ὄνομα «Παστέρ» 30.000 τόν. γκρός, ἐπραγματοποίησε τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξιδίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας Νοτίου 'Ατλαντικοῦ. Τὸ σκάφος ἐκεῖνο ἐπωλήθη 20 ἥπτη ἀργότερον εἰς γερμανικὴν ἑταῖρίαν διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου 'Ατλαντικοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου μετέφερε πολλὰ συμμαχικὰ στρατεύματα καὶ μετὰ τὸν πόλεμον, ἐπραγματοποίησε πολλὰ ταξιδία μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ινδοκίνας.

Τὸ νέον «Παστέρ» (δυνάμειον νὰ μεταφέρῃ καὶ φορτίον), εἶναι χωρητικότητος 16.500 τ. d.w. Ἡ τρόπις του ἐτέθη τὴν 24ην Αὐγούστου 1964 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουνκέρκης. Μετὰ τὴν συμπλήρωσην του τὸ κομψὸν σκάφος θὰ ἐκτελῇ τακτικὰ δρομολόγια μεταξὺ Χάρδρης καὶ Μπουένος "Αὔρες, μὲ προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας Βίγκο, Λισσαβώνας καὶ Río 'Ιανεῖρο, ὡς καὶ εἰς ἄλλους λιμένας ἐντὸς 12 μόνον ημερῶν, χάρις εἰς τὴν ταχύτητά του.

Τεχνικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους: 'Ολικὸν μῆκος 174 μ., πλάτος 24 μ., ὑψος 16, 70 μ., βύθισμα ἔμφορτον 8 μέτρα, γκρός τοννάς 16.500 τόνων, ἐκτόπισμα ἔμφορτον 18.730 τόν., καὶ ὑπερσιακὴ ταχύτητα 20,5 κόμβων. Θὰ μεταφέρῃ 163 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 266 ἐπιβάτας κάμπιν θέσεως. Πέντε γενινήται τῶν 800 KW ἔκαστη, θὰ παρέχουν ἀσθόνον ἡλεκτρικὸν ρεύμα εἰς τὸ σκάφος. 'Εξ αὐτῶν, τρεῖς θὰ λειτουργοῦν διαρκῶς κατὰ τοὺς πλόας. Ἐπὶ πλέον, ἐπέριας γενινήτρια ἐκτάκτου ἀνάγκης τῶν 650 KW θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ κατάστρωμα γεφύρας. Πλήρες τὸ σύστημα κλιματισμοῦ ως καὶ σύστημα ἀπομονωσεως τοῦ ἥχου. Θέατρον καὶ κινηματογράφος, δύο δεξιαμεναὶ κολυμβήσεως καὶ σταθερωτῆρες.

Τὸ «Παστέρ» θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 7.

000 κ.μ. φορτίου εἰς δέματα, ἔξ ὧν 3.500 κ.μ. εἰς χώρους ψυγείου. Τὸ σκάφος θὰ είναι πλήρως αὐτοματοποιημένον, μὲ τοὺς χειρισμοὺς διευθυνομένους τόσον ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιον, δοσον καὶ ἀπὸ τὴν γεφύραν. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου θὰ χρησιμοποιηθῇ ἡ κτηθεῖσα ἐμπειρία κατὰ τὰς ἔφαρμογάς αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τοῦ συμπληρωθέντος κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἔτερον στο σκάφους τῆς «Μεσσάζερι Μαριτίμια», συμπειριλαμβανομένου καὶ ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ. Τὸ «Παστέρ» θὰ πληροὶ, δεσμίως, δύος τοὺς ὅρους προστασίας τῆς ζωῆς ἐν θελάσσῃ, συμφώνως πρὸς τὴν σύμβασιν τοῦ Λονδίνου 1960, θὰ ἔφοδισθῇ δὲ μὲ πλήρες σύστημα προστασίας κατὰ τοῦ πυρός, τὸ ὅποιον θὰ είναι παρόμοιον μὲ τὸ ὑπάρχον ἐπὶ τοῦ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Φράνς».

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

NEON ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ

Τὸ ἀπό μακροῦ σχεδιαζόμενον ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς Βορ. 'Ατλαντικοῦ διὰ τὴν γερμανικὴν «Ἀμβούργη - 'Ατλαντικόν Λάϊν» ἀπερσίσθη νὰ παραγγελθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτς Βέρφτε τοῦ 'Αμβούργου.

Πρόκειται περὶ σκάφους 23 χιλ. τόνων γκρός, τοῦ πρώτου μεταπολεμικῶν ναυπηγουμένου εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν. Θὰ είναι ὀλικοῦ μῆκους 191 μέτρων, πλάτους 26,6, ὑψους 16,4 μέχρι τοῦ ἀνώτερου καταστρώματος καὶ βυθισμάτος 8 μέτρων. Μηχαναὶ 20.000 ἵππων. Ταχύτης 23 μιλ. Μεταφορικὴ ικανότης: 850 ἐπιβάται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμῆς καὶ 650 διὰ κρουαζίέρας. Παράδοσις: τέλος 1968, ἀρχάς 1969. Σύντροφος τῆς γραμμῆς τοῦ νέου σκάφους, τὸ «Χανεάτικον τῆς αὐτῆς ἑταῖρίας, διότι ἡγοράσθη παρ» Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ τὸ 1958 ἀπὸ τὴν Κανέντιαν Πασίφικ καὶ μετεκευασθήσει εἰς τὸ 'Αμβούργον, ἀρωγὴ τῆς Πόλεως τοῦ 'Αμβούργου.

Ἡδη διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου ὑπερωκεανού δάνειον 20 ἑκατομμυρίων μάρκων θέλει παραχωρηθεῖ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Μπόνιης καὶ 40 ἑκατομ., μάρκων ἀπὸ τὴν Πόλιν τοῦ 'Αμβούργου. Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία εἰσφέρει ἔξ ίδιων τῆς 30 ἑκατομ. μάρκα.

ΙΣΠΑΝΙΑ

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΙΔΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Μαδρίτης στρέφει ἡδη τὴν προσοχὴν τῆς πρὸς τὴν ὑπὲρ τῆς ἑταῖρης Ναυτιλίας διαφωτάξιν δῆλης τῆς παραγγῆς τῶν ισπανικῶν ναυπηγείων. Τονίζεται σχετικῶς ὅτι πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ πλήρη ἐπάρκειαν ἡ ναυτιλία τῆς χώρας, διότι ἔχειται τὰς μεταφορικὰς αὐτῆς ἀνάγκας καὶ

περιορισθῆ ἡ διαφροὴ ἔξου συναλλάγματος διὰ τοὺς ναύλους τῶν ἔξω πλοίων, ποὺ ἔκτεινον τὰς τάς ισπανικὰ μεταφοράς.

Εἰς ἑκατὸν ἑκατομ., δολ., ὑπολογίζεται τὸ λόγω τῶν ναύλων αὐτῶν προκύπτον ἐλλειμμα εἰς τὸ ιστοζύγιον ἐξωτερικῶν πληρωμῶν, ἐνώ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα παραδίδουν τὰ 40% τῆς παραγγῆς τῶν εἰς ἔξους ἔφοπλιστάς. Καταδάλλει, πράγματι, ἡ Ισπανία εἰς ἔξους διὰ ναύλους καὶ ἀσφαλιστρα 148 ἑκατομ. δολ. ἐπηρίως. Ἐφέτος τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα βάθη κατασκευάσουν πλοία 138.000 τόν. γκρός διὰ λ.) σμὸδε ἔξους ἐφοπλιστῶν, ἀξίας 47 ἑκατομ. δολ., ἐναντὶ 36 ἑκατομ. δολ. τοῦ 1965. Ἡ συνολικὴ παραγγὴ τοῦ τοῦ 1966 ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰς 340 χιλιάδας τόν. γκρός. Ἡ Κυβέρνησις θέλει νὰ πειριόσῃ εἰς τὰ 20 μόνον τοῖς ἑκατὸν τὰς ναυπηγήσεις διὰ ἔξους, ἔφοδον ἡ Ισπανία ἔχει ἀνάγκην πλοίων πολλῶν συγχρονισμένων (ἐπιδιώκει διὰ τὸ 1975, πέντε ἑκατομ. τόν. ἐναντὶ σημειωνῆς δυνάμεως 1.822 ἑκατομ. τόν. γκρός).

Προβλέπεται καὶ ἡ συγχώνευσις τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὰ πρότυπα τὰ ἐφαρμοσθέντα εἰς ναυπηγεῖα ἀλλων δυτικῶν χώρων.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1966 αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα ἀνεφέρονται εἰς 284 σκάφη, 935.000 τόν. γκρός. Ἐπὶ μίαν περίπου διετίαν θὰ ἀπασχοληθοῦν ἐπ' αὐτῶν.

ΜΕΓ.ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΑΥΡΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΙΟΥΝΑΡ ΛΑ·Τ·

'Αγνῶνα ἐπιδιώσεως διεξάγει ἡ Κιούναρ 'Η ναυτεργατικὴ ἀπεργία δυσχερέστερα κατέστησε τὰ προβλήματά της. Αἱ ἔξ αὐτῆς ζημιαὶ ὑπολογίζονται εἰς τρια ἑκατομ. λιρῶν, ἐνώ τὸ ἀριστοπλάνον σταθερῶς ἀφαιρεῖ ποσοστὸν σημαντικὸν τῆς κινήσεως ἀπὸ τὰς ὑπερωκεανικὰς τῆς Βορ. 'Αμερικῆς.

Διὰ τὴν ιστορικὴν Κιούναρ ἐπαναστατικοῦ δυνατοῦ νὰ θεωρηθοῦν οἱ μέθοδοι εἰς ἀς πρόερχεται ὁ Πρόεδρος αὐτῆς Sir Basil Small Ηρίες πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσχερειῶν. Οὐσιαστικῶς ἔγκαταλείπονται αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ τῶν ἔπτα «Κιουνάρντερες». Εἰστρέχονται καὶ αὐταὶ εἰς τὸν στίθιον τῶν περιηγητικῶν ταξιδίων, τὰ ὅποια ραγδαίως ἀναπτύσσονται.

Τελευταίως, μετὰ τὴν ἀπεργίαν, δὲ Σέρ Μπάζιλ ἐξέδωκε φυλλάδιον, ἀπευθυνομένον πρὸς τὰ πληρώματα καὶ θέλει εἰς αὐτὰ νὰ γνωρίσῃ τὰ προβλήματα τῆς 'Εταιρίας καὶ τὰς τῆς ἀναμορφώσεως τοῦ μέλλοντος αὐτῆς. Εἶναι ἐνδιαφέροντα— δηλωτικά τῶν δυσχερειῶν— τὰ ὅσα ὁ 'Αγγλος ἐφοπλιστὴς ἀναφέρει εἰς τὸ ἀλόγῳ φυλλάδιον. 'Ολίγα τινα παραπλανώμενον ἔξ αὐτοῦ.

«Ἐπιστέρως θὰ ἐπεθύμουν— λέγει ἐν ἀρχῇ ὁ Σέρ Μπάζιλ— νὰ τηρήσω ἐνημέρους διὰ τὰς προθέσεις καὶ τὰς πράξεις τῆς ἑταῖρας Κανέντιας τῆς αὐτῆς τοῦ θελοντος αὐτῆς. Εἶς ίσου θὰ ήθελον, καὶ τοῦτο εἶναι πλέον σημαντικόν, νὰ πληροφορηθῶ καὶ ἔγω ἐπὶ τῶν ἀπόδεων καὶ τῶν προβλημάτων αὐτῶν».

Ἐντὸς τοῦ Αὐγούστου τὰ δύο λάινερ τῆς Κιούναρ («Κουήν Μαρίνη» καὶ «Κουήν 'Ελιζαμπέθη») θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν διαβάσην τῶν ὑπερωκεανῶν. Κατὰ τὴν τελευταίαν ἐκτίμησιν, αἱ ζημιαὶ ἔκ της ἀπεργίας ὑπερβαίνουν τὰ 3 ἑκατομ. λίρας.

Εἰς ἑτέραν σελίδα τοῦ ἐντύπου καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Νέα τῆς Κιούναρ», ὁ Σέρ Μπάζιλ λέγει πρὸς τοὺς ναύαγνωστας του, διὰ τὰς «Κιουνάρντερες» ἀγωνίζονται διὰ τὴν ἐπιτύχουν καὶ νὰ ἀκμάσουν διὰ τῆς ἐκτέλεσεως κρουαζίερων ἀντὶ τῶν ταξιδίων πρὸς μεταφοράν ἐπιβατῶν ἐπὶ τακτικῆς γραμμῆς.

Περαιτέρω προτείνεται ἡ λήψη τριῶν ζωτικῶν μέτρων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἐπιτυχίας:

Τὸ πρώτον ἔγκειται εἰς τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ἀπηρχαμένων μεθόδων προσελκύσεως ἐπιβατῶν. Αἱ μέθοδοι αὐταὶ ἔχητάσθησαν ὑπὸ ἀνωτάτων εἰδικῶν συμβούλων καὶ

CEUTA

"Ο κυριώτερος προμηθευτικός Οίκος όλικων καὶ τροφίμων τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων

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

ὑπὸ τὴν προσωπικὴν διεύθυνσιν καὶ ἐπίβλεψιν τοῦ ὅμογενοῦ Καρπαθίου

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΜΗΝΑ ΔΙΑΚΟΜΑΝΩΝ

MAIL ADDRESS : GEORGE PAPAMINA
P.O.BOX 241 — CEUTA — Spain

"Ελληνες 'Εφοπλιστοι καὶ Λιμενικοί,
Προτιμάτοι καὶ ὑποστηρίζοντες τὸν μόνον καὶ γηνήσιον ὁμογενή σας εἰς Θεούταν,
βεβαίωτοι ὅτες, ὅτι θὰ σάς έξυπνετῇ δεόντως. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ
Cables : PAPAMINAS - ATLANTIC
CEUTA

ήδη ένελτιώθησαν ύπο τῆς νέας διαχειρίσεως. Τὸ δεύτερον μέτρον ἔγκειται εἰς τὴν καλύτερα ἐπιτήρησιν ἐπὶ τοῦ κόστους διαχειρίσεως καὶ γενικῶν τῶν δαπανῶν. Τὸ τρίτον, τέλος, μέτρον, (τὸ δόποιον ἀν δὲν ληφθῇ καταστρέφει τὴν ἑταῖρον) ἔγκειται εἰς τὴν ἔξοδον τῶν πλοίων της ἀπὸ τὰς «μεταφοράς ἐπὶ τακτικῆς γραμμῆς ἐπιτάχων» — δέδομένου ὅτι τὰ πλοία διαρέως πλήγτονται ἀπὸ τὰς ἀεροσκάφη — καὶ εἰς τὴν ἀνάληψιν ἑκτελέσεως τῶν κρουαζιέρων, αἱ δόποιοι σήμερον ἀναπτύσσονται ραγδαίως εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον.

Συναφῶς τονίζεται, δτὶς «θὰ ἥρκε μικρὸν ποσὸν οἰκονομίαν διὰ νὰ πραγματοποιθοῦν οἱ ἀνωτέρω σκοποὺς καὶ δτὶς οἱ ἀριθμοὶ δεικνύουν ὅτι τὰ πλοία τῆς Κιούναρ εἰσπράττουν περίπου 24 ἑκατομμύρια λίρας ἐπησίως ἀπὸ ἐπιβάτας. Διὰ τὴν ἀπόσθετον τῶν ἐπησίων ζημιῶν, αἱ δόποιοι κυμαίνονται μεταξὺ 2½ ἀκατομ. καὶ 3 ἀκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τὰ ἑπτά λάινερς τῆς ἑταῖρίας «χρειαζόμεθα οἰκονομίας τῆς τάξεως τῶν 12½%. «Συνεπῶς ἔαν ἐκ τῆς ἐπιβατικῆς πλευρᾶς δύναται νὰ περικοπῇ εἰς τὸ κόστος 2 σελ. 6 πεν. κατά λίραν ἢ νὰ ἐπιτευχῇ κατ' ἔξαιρεσιν κέρδος μιᾶς half crown κατά ἑσθεομένην λίραν αἱ ζημιαὶ θὰ καλυφθοῦν».

Καὶ ὁ σέρ Μπάζιλ προσθέτει: «Δὲν ὑπάρχει ἀριθμοῦ ὃτι τοῦτο, καὶ ἀκόμη περισσότερο, δύναται νὰ ἐπιτευχθοῦν. Τὴν προστάθειν τῆς ἑταῖρίας νὰ ἐπιτύχῃ διὰ τῆς ἐπαφῆς τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν παρ' αὐτῆς ἐργαζομένων ὑπογραμμίζει ἡ φράσις: «Εἴς τοῖν ἀνήκει ἡ ἐπιτευχής αὐτῆς».

Περιστέρω εἰς τὸ ἀρθρὸν τονίζονται τὰ ἔξης: «Οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὴν Κιούναρ ἵσσως νὰ πιστεύουν ὅτι ἡ ἑταῖρία ἀνήκει εἰς δλίγονος πολυεκατομμυρίουχους».

Πράγματι, τὰ 13 ἑκατομμύρια τῶν τακτικῶν μετοχῶν τῆς Κιούναρ ἔχουν διαμοιρασθῆνεις 34.000 καὶ πλέον ἄτομα. Κατά μέσον δορυν τὸ κεφαλαιον ἀνήκει εἰς ἄπομα ἔχοντα μόνον 382 μετοχάς ἕκαστον, ἀξίας 300 λιρῶν ὑπὸ τὰς τρεχούσας τιμάς. Μόνον ἐν δονομα ἔχει τὰς περισσοτέρας μετοχάς (275, 113), ἀλλὰ καὶ ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι πολὺ μικρός, διότι ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν μόνον 2% τοῦ δόλου κεφαλαίου. Τὸ δόνομο τούτο ἀνήκει εἰς τὴν «Λόγδης Μπάνκ», ἡτὶς δυνατῶν νὰ ἀντιπροσωπεύῃ ἔνα ἢ δώδεκα ἔκ τῶν ἀντικιῶν μετόχων.

Ο μεγαλύτερος ἴδιώτης μέτοχος εἶναι ὁ κ. Ντ. Φόρεστερ, ἡλεκτρονικὸς μηχανικός, ὁ δόποιος εἶναι διευθύντης εἰς τὴν Κιούναρ. «Ἐχει 251.000 μετοχάς καὶ ἡ θυγάτρια του 21.000. Μικρός ἔξ αλλού ἀριθμὸς ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων ἔχουν δίλγα συμφέροντα εἰς τὴν Κιούναρ ὅπως ἡ «Πέρλα Ασιουρανς» μὲ 83.333 μετοχάς, ἡ «Ηγκλ Στάρ» μὲ 115.000, ἡ «Σκότις Αρμεκπλα» μὲ 100.000. «Ἐπίστις ἔνα κολλέγιον εἰς τὴν «Οξφόρδην ἔχει 10.000 μετοχάς. «Ἐξ ἄλλου, σημαντικὴν περιουσίαν ἔλεγχει ἡ οἰκογένεια Μπέπτης μὲ 120.000 μετοχάς. Τὸ μόνον μέλος τῆς οἰκογενείας τὸ δόποιον ἔχει ἐπ' ὄντιμοτί του 10.840 μετοχάς εἶναι ὁ κ. Φίλιπ Μπέπτης διευθυντής τῆς Κιούναρ.

ΛΕΙΠΟΥΝ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων —συνεχίζεται ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν— ὑπερέωσε καὶ τὴν ἀγγλικὴν κυβέρνησην εἰς τὴν λήψιν διευκολυντικῶν μέτρων διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων.

Εἰδικὸς νόμος, ἐσχάτως ψηφισθείς, προβλέπει τὴν ἀλιτήρη σύνθεσιν εἰς ἀξιωματικούς ἐπὶ χρονικὸν τὸ διάστημα διὰ τὰ εἰς τὸ ἔξωτερον ἀπασχολούμενα δρετανικά σκάφη.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΝ

Φαίνεται ἀποφασισμένη ἡ δρετανικὴ κυβέρνηση νὰ ἐφαρμόσῃ τὰς εἰστηγήσεις τῆς ἐπιτροπῆς Γένετες διὰ τὴν ναυτικὴν διοικητικὴν. «Τοποθετούνται τὰ μέτρα ἀπίνατα ὃτι διευκολύνουν τὴν συγχώνευσην τῶν 50, ὡς πληθωρικῶν θεωρουμένων, ναυπηγείων εἰς δύο ἢ τρία μεγάλα συγκροτήματα. Δάνειον κρατικὸν θέλει παραχωρηθῆ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 70 ἑκατομμύριων λιρῶν ἐντὸς τῆς προσχούς πενταετίας.

«Ἡρχισαν ἡδη αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις. Τὰ μεγάλα ναυπηγεία Χάρδλον καὶ Γούλφ τῆς Βορ. Ἰρλανδίας ἀνεκοίνωσαν, δτὶ προβαίνουν εἰς τὴν ἔξερενην τῶν δυνατότητων συνεργασίας μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων καὶ κυρίως μεταξὺ τῶν ναυπηγείων Βίκερς καὶ Κάμμελ Λαΐρντ.

Ἡ ἑκτεῖσις Γένετες εἰσηγεῖτο εἰς τὴν κυβέρνησην, δτὶ πρέπει νὰ ἔξασφαλισθοῦν ίκανοποιητικά ἔχεγγυα συνεργασίας στενῆς ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς καὶ τὰς ἐργατικὰς Ἐνώσεις, ὥστε νὰ καταστῇ ἡ δρετανικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία συναγωνιστικὴ πρὸς τοὺς Ιάπωνας κυρίως καὶ τοὺς Σουηδούς.

Αἱ μέρια τούδε ὡς ἀνωτέρω ὑποδεικνύμεναι συνεννοήσεις βαίνουν, κατὰ τοὺς ἔνδιαφερομένους, καλῶς.

«Ἄς σημειωθῇ, δτὶ τὰ τρία ναυπηγεία Χάρλαντ καὶ Γούλφ, Βίκερς καὶ Κάμμελ Λαΐρντ εἶναι ἔγκειται τῷ γύρῳ τῆς νοτιοδυτικῆς ἀκτῆς τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Δυνατὸν νὰ ἀποτελέσουν τὸ πρώτον συγκρότημα. Τὸ δεύτερον θὰ ἀναφέρεται εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Κλαύδ τῆς Σκωτίας καὶ τὸ τρίτον εἰς τὴν δρετοισανατολικὴν ἀκτὴν τῆς Αγγλίας.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΚΑΤΑΣΤΡΑΤΗΓΗΣΕΙΣ

Περιορισμοὶ τίθενται εἰς τὴν φορολογικὴν παραχώρησιν πρὸς τὰ νεότευκτα ἀγγλικά σκάφη, ἡτὶς συνίσταται εἰς καταδολήν ἀπὸ μέρους τοῦ ἀγγλικοῦ Δημοσίου τῶν 20% τοῦ κόστους τῆς κατασκευῆς ὡς δώρου διὰ τὴν ἐπένδυσιν.

Βασικῶς διὰ νὰ καταβλῆῃ τὸ δάρων πρέπει ὡς πλοιοκτήτης νὰ διομένῃ μονίμως εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν καὶ νὰ εἶναι πόλιτης τοῦ Ἡνωμ. Βασιλείου ἡ ἀποικίας τινος. Προκειμένου περὶ ἑταῖρίας, δηδρα τῆς νοεῖται εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν.

Τὸ δῶρον θὰ ποτέρεφεται, ἀν τὸ σκάφος ἥθελε ναυλωθῆ ἀνοικασθῇ ἀπὸ τούτου σκάφους μὴ νόμω δικαιούμενον ἐντὸς μᾶς πενταετίας. Τὸ «Board of Trade» δέον νὰ εἰδοποιεῖται ἐντὸς τῆς πενταετοῦ περιόδου τὸ πλοίον ἐναυλώθῃ ἀλλως παρὰ κατὰ ταξίδιον, ὑπὸ δρους ἀπὸλον ταξίδιον πάταιμα.

«Ἀποσκοπεῖται ὅπως τὸ οὕτω ἐπιχρηματούμενον πλοίον μὴ ὑποταλαντωθῇ λιγενά διὰ ναῦλον κατώτερον τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ πρόσωπον μὴ ἔχον τὸν διαμονήν του εἰς Αγγλίαν.

Προλαμβάνεται ἡ σύστασις μιᾶς ἀγγλικῆς ἑταῖρίας ἀπὸ ἔνοντας ἐφοπλιστὴν, δτὶς θὰ ἐπετύχανε νὰ εἰσπράξῃ τὸ δῶρον τῶν 20% καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ τὸ ἔχονταναντίον τῆς πενταετοῦ περιόδου τὸ πλοίον ἐναυλώθῃ ἀλλως παρὰ κατὰ ταξίδιον, ὑπὸ δρους ἀπὸλον ταξίδιον πάταιμα.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω περιορισμῶν ίκανοποιοῦ-

οῦνται κατὰ κάποιον τρόπον οἱ τόσον ζωηρῶς διαμαρτυρθεῖντες Σκανδιναύοι ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν θεσπισθεῖσαν παραχώρησιν, κατόπιν τῆς παρεχομένης ἔξασφαλιστεως, δτὶ τὰ οὔτω ἐπιχρηματούμενα πλοια δὲν θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτέσουν τοὺς ναύλους κάτω τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου, λόγῳ τοῦ μικροτέρου εἰς αὐτὰ ἐπενδυμένου κεφαλαίου.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΠΛΟΙΟΝ ΜΕ ΔΥΟ ΟΝΟΜΑΤΑ

Δὲν έχει μόνον ἡ Ἐλλὰς τὸ προγόμιον τοῦ νὰ διαβεπτῇ πλοίον μὲ δύο ὄνοματα. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν, μὲ τὸ ἐπιβατηγόν «Μπλάκ Γουώτς» ἡ «Τζούπιτερ», τὸ δόποιον ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τῶν ἑταῖρων Φρέντ «Ολσεν καὶ Μπέργκεν Λάϊν, ἔκαστη τὸν δόποιων θὰ εἶναι κατὰ τὸ ημισυ συμπλοιοκτήτηρα.

Καθειλκύσθη τὸ σκάφος αὐτὸ τῶν 9.000 κόρων δλικῆς χωρητικότητος τὴν 5ην Μαρτίου, θὰ δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ ταυτοχρόνως ἐπιβάτας, αὐτοκίνητος καὶ ἐψυγμένος φορτίον. Απὸ τοῦ Οκτωβρίου μέχρι τοῦ Μαΐου θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τοὺς περιηγητικοὺς πλόας πολυτελείας που ἔχει καθιερώσει καὶ διεξάγει κατ' ἔτος μεταξὺ Λονδίνου καὶ Καναρίων νήσων ἡ Φρέντ «Ολσεν, κατὰ τὸ χρονικὸν δὲ τοῦ διάστημα θὰ φέρῃ τὸ δύναμα «Μπλάκ Γουώτς». Απὸ τοῦ Ιουνίου μέχρι καὶ Σεπτεμβρίου ἔκαστος έτους, θὰ ἔξυπηρετῇ τὴν γραμμὴν Μπέργκεν - Νιούκασλ τῆς Μπέργκεν Λάϊν, ὑπὸ τὸ δύναμα «Τζούπιτερ». Η Φρέντ «Ολσεν ναυπηγεῖ δι᾽ ιδίου λογαριασμὸν μεταξὺ τούτου σκάφους, δηδρα τὸν δόμην τούτου πολεμικῆς ἐνέργειας δόλιγον πρὸ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου, τὸ 1945, ἐνῷ η Μπέργκεν Λάϊν χρησιμοποιεῖ τὸ δύναμα «Τζούπιτερ» ἐπὶ 110 ηδη ἔτη.

Ἡ ἔναλλαγή αὐτὴ τὸν ὄνομάτων πρόκειται ἀσφαλῶς νὰ προκαλέσῃ σρκετὴν σύγχυσιν, οἱ Νορβηγοί, δμως, διαφέρουν ἡμάνταν κατὰ τὸ ουλάχιστον, θὰ χρησιμοποιοῦν ἐκάστοτε ὄνομα, ἐνῷ τὸ διλημμικὸν πλοίον φέρει καὶ τὰ δύο ὄνόματα, μὴ δυνάμενον, φυσικά, ἐπισήμως νὰ χρησιμοποιήσῃ παρὰ μόνον τὸ ἔν.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ ΘΜΗΝΟΥ

«Ἀνεκόπτη ἀπὸ Νορβηγικῆς πλευρᾶς ἡ πρὸς τὰ ναυπηγεία στροφή. Κατὰ σχετικὴν στατιστικὴν τοῦ Οίκου K. S. Platou (ἀνασκοπήσις α' ἔξαμηνον 1966) εἰς 40 σκάφη 1.241.000 τὸν. d.w., ἀνεφέροντα αἱ δοθεῖσαι παραγγελίαι Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἔναντι τῶν 73 σκαφῶν τοῦ ἀντιστοίχου περυσινού ἔξαμηνου καὶ εἰς τοννάς τὰ 37 μόλις τοῖς ἑκατὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παραγγελθὲν τὸ α' ἔξαμηνον 1965.

Παρατηρεῖται σχετικῶς, δτὶ ἡ χρηματοδότησις νέων παραγγελιῶν καθιερώσαται δσημέραι δυσχερεστέρα καὶ τὰ ἐπιτοκία καύσανταν. Τὰ παραγγελεῖσθαντα σκάφη ήσαν τὰ ἔξης:

Τάνκερς 6 τὸν. d.w.	583.000
Μπλάκ κάρριερς 14 τὸν. d.w.	445.000
Λάινερς 7 τὸν. d.w.	95.000
Διάφορα (ψυγεῖα, συνήμη φορτηγά, όχηματαγωγά, κλπ. 13 τὸν. d.w.	118.000

1.241.000

Αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία συμποσούνται εἰς 14 σκάφων, 750 χιλ. τὸν. Εἰς τὰ νορβηγικά παραγγελθεῖσαν 13 σκάφη, 204 χιλ. τὸν. καὶ τὰ λοιπὰ κατενεμήθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία ἀλλων χωρῶν.

Αὔξησις σημειώνεται εἰς τὰ τιμάς, διὰ τὰ μικρά καὶ μέτρια — τὰ μέχρι 80 - 90 χιλ. τὸν. Τὰ ναυπηγεία ἐμφανίζονται ἀπρόθυμα εἰς τὴν ἀνάληψιν παραγγελιῶν δι' εἰδικῆς προδιαγραφῆς σκάφη. Προτιμούν τὰ μεγάλα καὶ τὰ πιποτοισμένης παραγωγῆς. Παραδόσεις: μέσατον τοῦ 1969 διὰ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία, ἐνῷ τὰ εὐρωπαϊκά προσφέρονται ἀκόμη διὰ τὸ 1968.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ :
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΥΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφείου : 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον

* Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιών

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Εις τὰ ναυπηγεία «Καντιέρι Ριούνιτι» τῆς Τεργέστης πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν ἀπὸ τὸν κ. 'Ανδρεάδην αἱ δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ τῶν «Ναυπηγείων 'Ελευσίνος». Παράδοσις ἐντὸς διετίας. Θὰ δέχωνται σκάφη 60 καὶ 100 χιλ. τόν. ἀντιστοίχως.

—Τὴν 17ην 'Ιουλίου ὑπεγράφησαν εἰς Νάσσαο τῶν Μπαχάμας τὰ συμβόλαια μεταξὺ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καὶ τῶν κ.κ. Υἱῶν Πέτρου Γουλανδρῆ (ἐκπροσωπούμενών ἀπὸ τὸν κ. Βασ. Π. Γουλανδρῆν) διὰ τὴν ναυπηγήσιν τάνκερ - μαρμούθ τῶν 200 χιλ. τόννων καὶ δύο τῶν 35.100 μπάλκ κάρριερς.

Κόστος διὰ τὸ τάνκερ 14 ἑκατομ. δολ. καὶ διὰ τὰ μπάλκ κάρριερς 4 ἑκατομ. δολ. ἔκαστον.

Παράδοσις τοῦ μὲν δεξαμενοπλοίου τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1970 καὶ τῶν μπάλκ κάρριερς τὸν 'Ιανουάριον, 'Απρίλιον τοῦ 1969 ἀντιστοίχως.

Διαστάσεις τοῦ μεγαθηρίου: Μῆκος 310 μέτρα, πλάτος 48,15, ύψος 16,46 καὶ βύθισμα 16,46 μέτρα.

Μηχαναῖ: 'Ατμοστρόβιλοι 28.000 ἵππων, ταχύτης 16,5 μιλ. Πλήρωμα 46 προσώπων.

Τῶν μπάλκ κάρριερς: Μῆκος 183 μέτρα, πλάτος 27,6 μ., ύψος 16 μ. καὶ βύθισμα 10,65 μέτρα. Μηχαναῖ δῆζελ, 10.500 ἵππων. Ταχύτης 16,2 μιλ.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Καθειλύκουθη τὴν 10ην 'Ιουνίου ἀπὸ τὰς ἑσπέρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα-Χαρίμα τὸ δεξαμενόπλοιον «Ντάνικ», τάννων γκρός 43.200, ἀνήκον εἰς ἑταῖριον τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Κώστα Λαιμού.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἑγγραφὴν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Σ τ α μ ἀ τ ἡς Μ.» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Gullmaren») νεοαγορασθέν, 3. 318 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριον «Νικολάμ» (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τῶν κ.κ. Μιχ. Α. Καραγέωργης Ε.Π.Ε.).

2. «Ελένη Κ. ΙΙ» φορτηγὸν (πρώην «Belle Etoile» ἀγγλικὸν) νεοαγορασθέν, 7. 289 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριον «'Ελενα» Σίππιγκ Κορπορ. (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τοῦ κ. Δ. Κυριακοῦ).

3. «Πελασγός» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Carlo») νεοαγορασθέν, 1.800 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Χρ. Μ. Σαρλῆς & Σιά 'Ατμοποιῆς 'Εταιρία.

4. «Ε κούτ Χ ό ου π» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Bodin») νεοαγορασθέν, 2.641 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριον «Φράνκομογκ» (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τοῦ κ. Γ. Μουνδρέα).

5. «Ελένη Κ.» φορτηγὸν (πρώην ιρανικὸν «Kashan») νεοαγορασθέν, 7.698 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Παύλον Φραγκούλην, 'Αχιλ. Κλι-

σπούπολου διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν 'Αργεντινῆς - Μεσογείου ('Ελλάδος).

ΑΓΟΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ

Τὸ τουριστικὸν «'Αριάδνη», 6.666 τόνων γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1952, ἀνακατασκευασθέν τὸ 1962, ἐπωλήθη εἰς 'Ελληνας (κ. 'Αλεξίου). Διαθέτει θέσεις διὰ 320 ἐπιβάτες εἰς καμπτίνας δικλίνους καὶ τρικλίνους μὲ ίδιαίτερα λουτρά. Τέσσαρα καταστρώματα. Μηχαναῖ ἀτμοστρόβιλοι 8.650 ἵππων (17. μιλ., 60 τόν. φιούελ σῖλ).

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων φιλανδικὸν φορτηγὸν «'Ηαμπ», 2.397 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Αρίω».

—Τὸ νορβηγικὸν μεταλλοφόρον «Lisita», 9.189 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Αριστοκλείδης».

—Τὸ ιρανικὸν φορτηγὸν «Kashan», 7.698 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Ελένη Κ.».

—Τὸ δλανδικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Rōseidon», 2.515 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Ασπα - Μαρία».

—Τὸ δλανδικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Helleion», 2.515 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Ελένη».

—Τὸ δλανδικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Oberton», 2.515 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Ελάζα».

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Beneruachan», 8.047 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον μετονομασθὲν «'Αννανισίου Νταίη».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ λιβανικὸν φορτηγὸν «'Αθάμας», 4.729 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀντικατέστησε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν διὰ τῆς κυπριακῆς.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Δόκτωρ 'Αντώνης Λαιμός» 7.262 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 μετωνομάσθη «Οίνουσισιαν Σή».

—Τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Δρόμων» 8. 588 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 μετωνομάσθη «Μυκηναῖ». 'Η κυανόλευκος ἀντεκατεστάθη διὰ τῆς λιβεριανῆς.

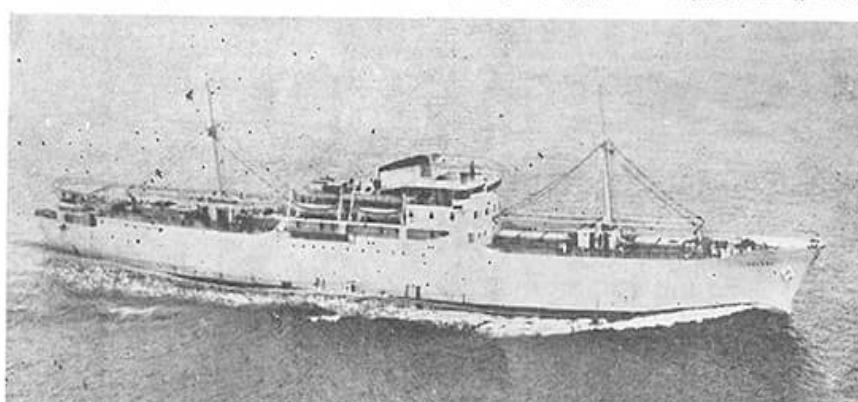
—Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Καρίνα» 4. 296 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 μετωνομάσθη «Σαπφώ Ι».

—Τὸ ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ρόγο» 7.239 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 μετωνομάσθη «Κόρθι». Ἀντικαταστήσαν τὴν κυανόλευκον διὰ τῆς λιβεριανῆς.

—Τὸ ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ολυμπος» 8. 593 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 μετωνομάσθη «Ολυμπιαν», ἀντικαταστήσαν τὴν κυανόλευκον διὰ τῆς λιβεριανῆς.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιαρίου Β' τάξεως ἐπέτυχον κατ'



Τὸ νεοαγορασθὲν ψυγεῖον τοῦ Οίκου Βλαστοπόλεως «Helena»

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΝΕΠΤΥΓΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΑΝΑΠΤΥΚΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Δεν κατέληξεν, ώς άλλως τε άνεμένετο, είς βετικόν τι ἀπότελεσμα ή ειδική διὰ τὰ ναυτιλιακά θέματα Διάσκεψις τῆς Γενεύης, ή συνελθούσα την 18ην 'Ιουλίου, μὲ συμμετοχὴν 45 χωρών, ὑπὸ τὴν αἰγίδαν τοῦ Ο.Η.Ε. (Διάσκεψις 'Εμπορίου καὶ 'Αναπτύξεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν U.N.C.T.A.D.). Αἱ ἐργασίαι της ἐπρόκειτο νὰ τερματισθοῦν τὴν 24ην 'Ιουλίου. Διότι δύως πλήρης διεπιστώθη διαφωνία μεταξὺ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν καὶ τῶν ἀνέπτυγμένων ναυτικῶν χωρῶν, μία ἐπιτροπὴ συμβιβασμοῦ συνεστήθη καὶ παρέτεινε τὰς ἐργασίας τῆς διὰ τὴν ἔξευρεσιν μέσης τινὸς λύσεως, ἀποφευγομένης οὐτῆς τῆς πλήρους ἀποτυχίας τῆς Διασκέψεως. 'Ως γνωστόν, ἡ Διάσκεψις ἀπέτελε συνέχειαν τῆς συνελθούσης κατὰ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον, κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ πρώται διαφωνίαι ἔξεδηλώθησαν.

Τὸ κύριον θέμα ἀνεφέρετο εἰς τὴν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ ναυλολογίου τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ ὑπανάπτυκτα κράτη ἔζητοσαν νὰ μελετηθῇ ἰδιαιτέρως ὁ τρόπος τοῦ καθορισμοῦ τῶν ναυλολογίων κατὰ γραμμάς, ἵνα ἐν συνεχείᾳ καθιερωθῇ σύσταση συγκεκριμένων, βάσει τοῦ ὅποιου θὰ ἐρρυθμίζονται οἱ ναύλοι. 'Εξητήθη, δηλαδὴ, νὰ ἀποκαλυφθοῦν διὰ τῆς ἔρευνῆς αἱ ἥδη ἀκολουθούμεναι ἀπὸ τὰς κατὰ τομεῖς διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν μέθοδοι εἰς τὰ τῆς ἐπιβολῆς τῶν ναύλων. Κατηγοριματικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἄρνησις εἰς τὸ αἴτημα αὐτὸς δῶλων τῶν διατηρούντων τακτικᾶς γραμμᾶς χωρῶν, ἡγουμένων τῶν σκανδιναϊκῶν.

'Ο γενικὸς γραμματεὺς τῆς U.N.C.T.A.D. κ. Ραούλ Πρέμπτις, 'Αργεντινὸς οἰκονομολόγος, δόστις καὶ συνέταξε τὴν ὅλην εἰσήγησιν

εἰς τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως, ἐπέκρινε τὰς σκανδιναϊκάς, ιδίᾳ, χώρας, διότι δὲν ἥθελοσαν νὰ παράσχουν τὸν συμπαράστασίν των εἰς τὸ ἔργον τῆς Διασκέψεως. 'Υπεγράμμισαν τὰς προβληθείσας ἀντιδράσεις. 'Ἐπεκαλέσθη, τέλος, τὴν συνεργασίαν δῶλων διὰ τὴν πλήρη ἐνημέρωσιν εἰς τὰ τῆς διενέργειας τῶν ὑπερποντίων μετοφορῶν, ζωτικῶν διὸ τὴν ἐλευθέρων ἀσκησιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. 'Ο κ. Πρέμπτις ὑπέδειξε τὴν τέρησιν πλήρους μυστικότητος ἐπὶ τῶν στοιχείων, βάσει τῶν ὅποιων θὰ διεισηγητοῦ ἡ ἔρευνα, ἵνα μὴ διακυβευθοῦν συμφέροντα ιδιωτικά.

Παρό τὰς τοιαύτας ἐπικλήσεις, ἐπίμονος προεβλῆθη ὄρηντις ἀπὸ μέρους τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ήτις καὶ προδικάζει τὴν ἀποτυχίαν, ἔστω καὶ ἀν, διὰ νὰ σωθοῦν τὰ προσχήματα, ἔξευρισκετο κάποια τις φαινομενικὴ διέξοδο εἰς τὴν ὑφισταμένην βασικὴν ἀσυμφωνίαν. Πράγματι, ἀπεφασίσθη ἡ διενέργεια τῆς ἔρευνῆς διὰ τοὺς ναύλους. Κατὰ τὴν σχετικὴν ψηφοφορίαν 29 ἐψήφισαν ὑπὲρ τῆς ἀποφάσεως μὲ 10 ἀποχάρα, τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, πλὴν τῆς Ἐλλάδος.

Καὶ τὸ συμπέρασμα ἔκ τῶν πολυμηρῶν συζητήσεων: Βάλλονται τὰ μονοπώλια τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἐφ' ὅσον αἱ πρωτογενοῦς παραγωγῆς χώραι δὲν παύσουν πιστεύουσαι, ὅτι τὸ ἔξωτερον τῶν ἐμπόριον ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ μέρους τῶν διατηρούντων τακτικᾶς γραμμᾶς ναυτικῶν κρατῶν, ἡ πρὸς τὴν δημιουργίαν ἔθνικῶν γραμμῶν προσπάθεια, ἔστω καὶ δαπανηρά, θέλει συνεχισθῆ καὶ αἱ διακρίσεις σημαίας δὲν θὰ παύσουν διευρυνόμεναι.

ἀλφαθητικὴν σειράν οἱ κάτωθι:

'Αργυρόπουλος Π., 'Ανανιάδης Θ., 'Ανδριανὸς Α., 'Αντωνόπουλος Ι., 'Αύγερινός Α., 'Απέσσος Λ., 'Απέργης Ι., 'Αγιούσταντης Μ., 'Αλιφραγκῆς Α., 'Αλεξόπουλος Δ., 'Αντζουλάτος Γ., 'Αύγουστάτος Μ., 'Βουλιέρης Α., 'Βογιατζήδακης Ι., 'Βουτετάκης Σ., 'Βοσκάκης Ι., 'Βιρδίλης Γ., 'Βουκάκης Α., 'Βύτιμας Κ., 'Βασιλάκης Α., 'Βλαχόπουλος Ε., 'Γκλέζος Ν., 'Γιαννάρος Ν., 'Γιαννάκοπολος Γ., 'Γιαννάκοπολος Α., 'Γεωργιάδης Ι., 'Γεραλής Ν., 'Γιαννακός Ι., 'Γλύτσης Γ., 'Γκιώνης Κ., 'Γεωργατζῆς Ι., 'Γαβαλᾶς Π., 'Γκέλης Β., 'Δημητρίου Π., 'Διγύνης Α., 'Δεληγιανάκης Π., 'Δημόπουλος Γ., 'Δασκαλές Χ., 'Διαμαντής Α., 'Δαδιώτης Μάρ., 'Δράκος Γ., 'Εναγγελίνος Κ., 'Εμμανουστήδης Α., 'Ελένης Σ., 'Ζείμπεκογλος Μ., 'Ζωνός Λ., 'Ζερδός Α., 'Ζουνίνος Ι., 'Ζυμπόπουλος Γ., 'Θεοχαρόπουλος Η., 'Θεμελῆς Θ., 'Καραλιώτης Κ., 'Κεσόγλου Γ., 'Κοκκάδης Ι., 'Καλιγεράκης Ι., 'Καραμέτης Ι., 'Κολιαράκης Ι., 'Κορφιάτης Β., 'Κοσμόπουλος Β., 'Καρτσόνας Δ., 'Κασσιανός Κ., 'Καραδίας Ε., 'Κοντός Δ., 'Καρένας Ν., 'Κρητικός Ι., 'Κυπαρίσσις Κ., 'Κουλούρας Σ., 'Κύρκος Γ., 'Καρυώτης Δ., 'Καφετζήδακης Σ., 'Κουτρόπουλος Κ., 'Κάλφας Γ., 'Κιοσσές Γ., 'Κοντιζάς Α., 'Καλλίνης Ι., 'Κοτσάμπας Χ., 'Κουτέπας Δ., 'Κεφάλας Ι., 'Κωστόπουλος Ν., 'Καμπάνης Μ., 'Κούρτης Ξ., 'Καμπούρης Π., 'Κόρρος Γ., 'Κου-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Τζάνος Ι., 'Τάσσης Κ., 'Τσέτσερης Σ., 'Τσαλίκης Μ., 'Τσαγκόγιαργας Δ., 'Τασάκος Ι., 'Υφαντής Ν., 'Φαλούζης Ε., 'Φράγκος Γ., 'Φραγκάκης Γ., 'Φράγκος Σ., 'Φωκάς Σ., 'Φράγκος Κ., 'Φουστάνος Ι., 'Φαφαλίδης Μ., 'Χατζηθεοδώρου Ζ., 'Χατζηλεξάνδρου Α., 'Χαλδίτης Σ., 'Χατζηγιάνης Β., 'Χριστουλάκης Ι., 'Χατζεμένος Ι., 'Χαραλάμπους Ν., 'Χέλιος Α., 'Χατζηπέτρος Π., 'Χιόνης Σ., 'Χαλάς Ι. καὶ Ψαράκης Θ.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ζένα σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Λένα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 1.413 ἀπὸ 1.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αντ. Σαχίνη, «Σάνη Δημήτριος», λιβεριανόν, τόννων γκρός 4.537 ἀπὸ 3.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Ε. Κουτσουφίου, «Κούριουμ», κυπριακόν, τόνν. γκρός 1.390 ἀπὸ 20.7.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ ΑΓΓΕΛΟΣ ΕΛΛΑΣ, «Χρίλακ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 2.782 ἀπὸ 20.7.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Χ. Βλάστη, «Ολυμπικός Γάλλος», λιβεριανόν, τόν. γκρός 21.066 ἀπὸ 4.6.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Springfield Shipping Co., «Δόξα», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.176 ἀπὸ 31.7.66 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς έταιρίας «Δεινοκράτης Κτημάτ., & Ναυτ. 'Εργασίαι».

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

«Αριστέα», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.176 (ἐπωλήθη τὴν 26.1.66), «N. A. Μαστραντρέ-

NAVY SURPLUS

PROPULSION ENGINE

BRITISH POLAR 545/700 BHP
AT 300/400 RPM. READY FOR WORK

DIESEL GENERATORS 220 Volt D.C.

No	Engine	R.P.M.	H.P.	Kw
2	Paxman	900	303	150
1	Paxman	1000	120	60
5	Crossley	1000	84	50
1	Paxman	1100	44	27
2	Gardner	1000	45	22
27	Perkins	1500	28	15
2	Lister	1100	27	15
23	Perkins	1000	15	7½
1	McLaren	1000	112	70

DIESEL GENERATORS 110 Volt D.C.

3	Lister	1000	38	22
4	Paxman	1000	90	50
15	Petters	1500	15	8

AXIAL FLOW FANS

SIZES FROM 22" DIA. TO 40" DIA. IN STOCK. ALSO CABIN FANS 12" DIA. Stet Available.

DIESEL ALTERNATORS

4 187 K.V.A. 460 volts 3 phase 60 cycle
600 R.P.M. Made by Hawker Siddeley Canada (Vivian) complete with switchboard and approx. 3 tons of spares.

WINCHES

8	6ton Clarke Chapman 220 v D.C. Electric
3	6ton Canadian 10½ x 12 Steam

STEAM GENERATORS

25	Robey	15 KW.	110 v D.C.
2	Howden	60 KW.	220 v D.C.
1	Turbo	300 KW.	440/3/60

WELDING SETS

110 volt D.C. input and 220 volt D.C. input available.

ALSO AVAILABLE

Refrigeration equipment, ventilating fans, turbo generators, pumps, electric motors, switchboards, etc.

PARK - STANTON

21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX
ENGLAND
RIPPLEWAY 3644

(8 miles from Central London)

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives
Suppliers of lumber & Dunnage
London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.
65 BISHOPSGATE E.C. 2.

αρχιπελαγαϊκόν, τόν. γκρός 2.447 (ύψωσεν έλληνικήν σημαίαν τήν 15.6.66), «Ρούλα», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 6.821 (έπωλήθη τήν 16.6.66), «Ελένη», λιθερισανόν, τόν. γκρός 8.064 (ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν τήν 12.5.1966).

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταδολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας έλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἰναι ήσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T. ἀνῆλθεν εἰς 934, τόννων γκρός 10.709.336.

ΕΙΣ ΤΟΝ "MAYRON PINAKA,"

Εἰς τὸν ἀμερικανικὸν μαυροπίνακα προσετέθη τὸ κυπριακὸν «Άμμων». Συμμετέσχεν εἰς τὰς πρᾶς Κούβαν μεταφοράς.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὸν πίνακα τῶν συμμετασχόντων εἰς μεταφοράς πρᾶς τὸ Βέρ. Βιετνάμ προσετέθησαν τὰ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν «Άμφιτρών» 7.147 τόν. γκρός καὶ «Ἀντωνία 11» 7.303 τόν. γκρός. Τὰ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν σκάφη εἰς τὸν πίνακα τοῦ Β. Βιετνάμ ἀνέρχονται εἰς τέσσαρα. Ἐν δὲ εἰς τὸν ἐν λόγῳ πίνακα ἀναφέρονται 24 σκάφη, ἔξι τῶν 7 ἀγγλικά, 4 κυπριακά, 2 έλληνικά, 1 τῆς Μάλτας καὶ 10 πολωνικά.

ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ

Τὸ φορτηγὸν «Ελλάζ», σπερ ἔξακολουθεῖ νὰ εὐρίσκεται ἡμίβυθισμένον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, κατόπιν τῆς πρὸ μηνῶν ἐπισυμβάσης καταστρεπτικῆς πυρκαϊᾶς, ἔγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΑΜΒΕΡΣΑΝ

Τὴν διεύθυνσιν τοῦ παλαιοῦ προμηθευτικοῦ Οίκου τοῦ κ. Δ. Φυρίου (Firios Shipstores), ἀνέλαβεν ἀπὸ ἑτούς ὑπὸ τὴν ίδιαν ἐπωνυμίαν ὁ ἀνεψιός αὐτοῦ κ. Φραγκίσκος Παπαστάμου, ἐξ "Ανδρου καὶ αὐτὸς καταγόμενος καὶ ἀπὸ 30ετίας καὶ πλέον συνεργαζόμενος μὲ τὸν ἀποχωρήσαντα, λόγῳ ηλικίας, θεῖον του.

Γνωστός, πασίγνωστος εἰς τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας ὁ Οίκος Φυρίου. Ἐπὶ δεκατίας ἔξυπηρέτησε τὸ ἔλληνικὸν πλοίον. Γνωστὸς ἐπίσης καὶ ὁ κ. Παπαστάμος, δοτὶς ὡς γενικὸς γραμματεὺς τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος Ἀμβέρσης προσφέρει γενικώτερον τὰς καλάς του ὑπρεσίας εἰς τὴν ἔλληνικὴν ὑπόθεσιν. Ἡ Κυβέρνησις ἀπένειμεν ἥδη εἰς τὸν κ. Παπαστάμον τὸν Σταυρὸν τοῦ Φοίνικος, ἐκτιμώσας τὴν ἀπὸ δεκαετηρίδων πολυποίκιλον δράσιν του.

Εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ἐπίσης ἀναπτύσσει τὴν ἐπαγγελματικὴν τοῦ δραστηριότητα καὶ ἔνας ἄλλος καλὸς "Ελλήν", ὁ κ. Ἰωάννης Ἀσλανίδης, ἐκ Κάσου, τροφοδότης τῶν ἔλληνικῶν πλοίων καὶ ταμίας τῆς ἕκει ἔλληνικῆς Κοινότητος.

ΟΙ Σ.Ε.Κ. ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Παρὰ τὴν γενικὴν διατίστωσιν, διτὶ αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν Σ.Ε.Κ. περιορίζουν ζωτικοὺς χερσαίους χώρους εἰς τὸν λιμένα τοῦ



Πατήρ καὶ νιός οἱ κ. Στρατῆς καὶ Γ. Ἀνδρεάδης συμμετέσχον μὲ τὴν θαλαμηγὸν τῶν «Κλάρα - Μάρα» εἰς τὰς ιστιοδρομίας τῆς Ρόδου. Τὴν β' θέσιν μεταξὺ τῶν μεγάλων σκαφῶν κατέλαβε τὸ «Κλάρα - Μάρα».

Πειραιῶς, καὶ παρὰ τὴν κρατούμεναν σκέψιν τῆς ἐκείθεν ἀπομακρύνσεως των, οἱ Σ.Ε.Κ. θὰ προσδύνειν εἰς νέας ἔγκαταστάσεις παρὰ τὸν λιμένα Ηρακλέους διὰ τῆς τοποθετήσεως σιδηροτροχίων.

Κατά γενομένην πρὸ ἡμερῶν σύσκεψιν εἰς τὸ 'Υπουργείον Συγκοινωνιῶν, ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλ' ὀμίλησαν περὶ μεγάλης ἔξυπηρετήσεως τῶν Σ.Ε.Κ. διὰ τῆς τοποθετήσεως τῶν νέων σιδηροτροχιῶν, φαίνεται δὲ ὅτι τὸ 'Υπουργείον Συγκοινωνιῶν θὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς τοιαύτης ἀσυμφόρου διὰ τὸν λιμένα ἔγκαταστάσεως.

Καὶ τὸ σπουδαιότερον: Τὰς διαπάνας διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν σιδηροτροχιῶν... θὰ ἐπιδιωρυθῇ ὁ Ο.Λ.Π.!

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

TERMINAL 2 - 4229

SPROUCE 5 - 2066

TERMINAL 2 - 4554

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO · CALIF

Θά έδεσαμενίζετο την 27ην 'Ιουλίου πρός περαιτέρω έπιθεώρησην.

«ΕΛΕΝΗ»: Τό έλληνικόν φορτηγόν συνεκρύσθη την 10ην 'Ιουλίου είς τὸν λιμένα τοῦ Βρινδησίου μὲ ιταλικὸν ἀλιευτικόν, ὅπερ καὶ ἔδυθισε.

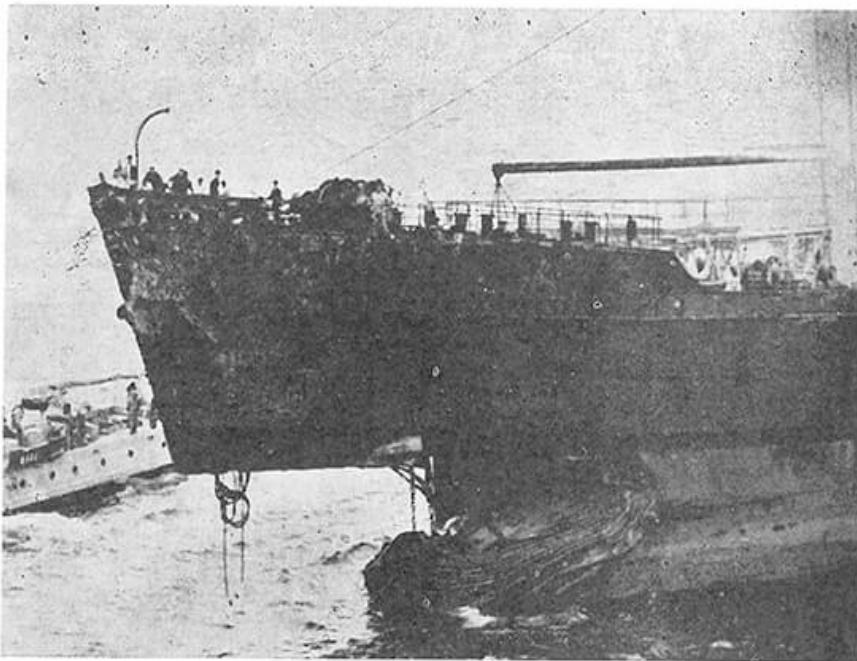
«ΕΛΕΥΘΕΡΑ»: 'Απὸ Ρόττερνταμ δι' 'Αμαρτάλα μὲ γενικὸν φορτίον προσήγγισε τὴν 16ην 'Ιουλίου εἰς Κρίστομπαλ, λόγῳ ζημιῶν εἰς χιτώνιον τοῦ κυλινδροῦ του καὶ εἰς τὸ βαροῦλκον τῆς ἀγκύρας. Ή σημειωθεῖσα ζημία εἰς τὸν ὑπ' ἀριθ. 2 κύλινδρον ἐπεσκευάσθη. Θά ἀπέπλεε διὰ τὸν προορισμὸν του τὴν 23ην 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΕΝΙΚΑ ΛΑΚΥΩΝ»: Συνεπληρώθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ εἰς Φούντσαλ τὴν 19ην 'Ιουλίου εἰς τὸν λέβητας καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε. Προερχόμενον δῶμας ἀπὸ Τζάκονδιλ διὰ Βενετίαν μὲ γενικὸν φορτίον, εἰσέπλευσε εἰς Γιβραλτάρ τὴν 21ην 'Ιουλίου λόγῳ ἀνωμαλίῶν εἰς τὸν κύριον λέβητα.

«ΕΛΙΖΑ»: 'Απέπλευσεν ἐκ Μαδράς τὴν 9ην 'Ιουλίου διὰ Σιγκαπούρην, κατόπιν ἐπιδιορθώσεως τῶν ζημιῶν του. Τὸ σκάφος, φέρον φορτίον λιπαρισμάτων εἰς σάκκους ἀπὸ Μόζι, τὸ ὅποιον θὰ ἔξεφόρτωνεν εἰς Μαδράς καὶ θὰ ἔπεστρεφεν εἰς Ἰαπωνίαν, ἀφοῦ θὰ παρελάμβανε σιδηρομετάλλευμα, ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν Ἑλίκα, διατὰ φορτηγίς ἐπέτεσεν ἐπ' αὐτὸν τὴν 27ην 'Ιουλίου εἰς Πόρτο Τρόστ.

«ΕΛΠΙΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Τρινκομάλι τὴν 12ην 'Ιουλίου ρυμουλκούμενον ἀπὸ δύο ναυαγοσωστικά. Κατὰ τὴν προσόρμισιν τοῦ σκάφους ἀπεκαλύψθησαν ζημίαι ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς εἰς δῆλα τὰ διαμερίσματα τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, ὡς ὑπέρκατακευάς καὶ τὸ κύριον κατάστρωμα, τὸ κατάστρωμα τῶν λέμβων καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ὅπερ ἔχει κατακλυσθῆ μέχρι 5 ποδῶν ἀπὸ ὕδατα λόγῳ καὶ διαρροῆς τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3 διπυθμένου. Τὸ ἀτύχημα ἀποδιδέται εἰς πυρκαϊάν, ἡ ὅποια ἔξερράγη εἰς βοηθητικὸν λέβητα. Τὰ ὕδατα κατέκλυσαν δῆλα τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα καὶ μέρος τῆς κυρίας μηχανῆς. Τὸ σκάφος θὰ καταστῇ στεγανὸν μὲ τὴν δούθειαν τῶν ναυαγοσωστῶν, ανεμένετο δὲ τὴν 15ην 'Ιουλίου λεπτομερεστέρᾳ ἐπιθεώρησις. Τὴν 16ην ήμέραν τὸ σκάφος παρεδόθη ἀπὸ τοὺς ναυαγοσωστας εἰς τοὺς πλιοκτήτας. Θὰ χρειασθῇ ἡ ἀντικαταστασίς διλοκλήρου τῆς μεσαίας ὑπέρκατακευῆς λόγῳ τῆς πυρκαϊᾶς, περιλαμβανομένων σιδηροκατασκευῆς καὶ 38 διαμερίσματων, δῶλων τῶν ὄργανων ναυσιπλοίας, λέμβων, ἔγκαταστάσεων καὶ ἀπόδηκων. Ἐπίσης θὰ ἀντικατασταθούν τὰ στεγανὰ διαχωρίσματα τῆς μηχανῆς, τὸ λεβητοστάσιον καὶ δῆλα ἔξαρτημάτα. Τὸ σκάφος ἔχει τακαλυσθῆ ἀπὸ τὰ ὕδατα. Αἱ ἡλεκτρογεννήτριαι θὰ ἐπιτεωρηθῶν. Μέσα ἐπισκευῶν εἰς Τρινκομάλι δὲν ὑπάρχουν. Διαφροὴ ἐστημειώθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 3 διπυθμένον καθὼς καὶ τὸ μηχανοστάσιον. 'Ανεζητεῖτο ρυμουλκόν, ὅπερ θὰ μετέφερε τὸ σκάφος εἰς Ἰαπωνίαν.

«ΕΛ ΧΑΙΡΗ»: Βομβάνη 22 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος εἶχεν ἀποπλεύσει ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Βομβάνης τὴν 17ην 'Ιουλίου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας μὲ φορτίον 10.000 τόν. μαγγανέζας, ἀλλ' ἐπανέπλευσεν ἔκει λόγῳ ρήγματος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 5 κύτος πρὸς τὴν δεξιὰν πλευράν, τὸ ὅποιον κατὰ τὸν πλοιαρχὸν ἔξετίνετο εἰς 12 πόδας κάτω τῆς ίσταλον γραμμῆς. "Υδατα εἶχον εἰσρέυσεν εἰς τὰ κύτη, αἱ δὲ ἀντλίαι συνεκράτουν τὴν κατάστασιν. Τὴν



Μετά τὴν σύγκρουσιν, λόγῳ ὄμιχλης, τοῦ ἐλληνικοῦ διεξυμενούλου «Μαριέττα Νομικοῦ» μὲ τὸ νορθιγικὸν τάκερ «Μοσλύ» 360 μίλ. ἀνατολικῶς τῶν Ἀζορῶν νῆσων. Τὰ πληρώματα ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν διεσώμησαν, πλὴν τοῦ ὑποπλοιάρχου τοῦ ἐλληνικοῦ σκαφούς, ώστις ἐξηραντίσθη ριθεῖς εἰς τὴν θάλασσαν, Πυρκαϊά τῶν ιδίων του μέσουν κατέπλευσεν εἰς Πειραιά πρὸς δίμηνον ἐπισκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά.

26ην 'Ιουλίου ἥρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα τῆς Βομβάνης. Νεώτερον τηλεγράφημα τοῦ πλοιάρχου ἀνέφερεν ὅτι τὸ σκάφος εἶναι τελείως στεγανόν.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙ ΣΜΟΣ»: 'Ἐπλεε πρὸς Τζιμπούτι καὶ Ριγιάκουν μὲ φορτίον μεταλλεύματος ἀπὸ Τσουνγκίν, ἐπρόκειτο δὲ νὰ καταπλεύσῃ εἰς Τζιμπούτι τὴν 13ην 'Ιουλίου. 'Ο ἀσύρματος δῶμας τοῦ σκαφούς δὲν ἐλειτούργησε καὶ ἐφέρετο εἰς ἄγνοιαν. Τὸ τελευταῖον σῆμα τοῦ πλοιάρχου μέσω τοῦ ἀσύρματου Μαδράς τὴν 1ην 'Ιουλίου ἀνέφερεν ὅμαλός συνθήκας πλούτου. Τελικῶς τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Τζιμπούτι τὴν 16ην 'Ιουλίου, ὅποτε καὶ ἔγνωσθη ἡ βλάβη τοῦ ἀσύρματου του.

«ΕΥΧΑΡΙΣ»: 'Ο ἀρμόδιος τῆς «Σάλατζ Ασσοσιέτσιον» ἀπέστειλε τὸ κατωθι τηλεγράφημα ὃποτε ἡμερομηνίαν 12 'Ιουλίου ἐπιδιάνων τοῦ ἀπὸ τὴν 1ην 'Ιουλίου διεξυμενούλου τοῦ ἀπὸ τὴν Αἴγαρην τοῦ οὔποτε θάλασσαν τῶν ὑπ' ἀριθ. 7, 8 καὶ 9 κυλινδρῶν του. Μετ' ἐπισκευὴν ὑπὸ τοῦ πληρώματος διὰ τῶν ὑπό τοῦ πλοίου ἀνταλλακτικῶν, ἀνεχώρησε τὴν νύκτα τῆς Ιδίας ἡμέρας διὰ προορισμὸν του.

«ΗΓΚΛ»: Κατὰ τὸ ταξίδιόν του πρὸς Κιουρασάο κενόν, ὑπέστη βλάβην εἰς τὰς μηχανάς του τὴν 3ην 'Ιουλίου καὶ εἰσέπλευσεν εἰς Καρθαγένην δι' ἐπισκευάς. Διεπιστώθη ημίας εἰς τὴν ἀριστερὰν μηχανῆν λόγῳ κακῆς λιπάνσεως. Τὴν 14ην 'Ιουλίου ἐπρόκειτο νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ η δεξιά διὰ πιθανάς ζημιάς.

«ΗΛΙΑΣ Π.»: 'Απὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Ἀλεξανδρειαν καὶ καθ' ὅν χρόνον διήρχετο τὴν διώρυγα, ὑπέστη βλάβην εἰς τὰς μηχανάς της ημέρας της 10ην 'Ιουλίου βλάβην τῆς μηχανῆς του καὶ ἐρρυμούλκηθη πάλιν εἰς Σουέζ. Μετ' ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του ἀνεχώρησε τὴν 13ην 'Ιουλίου διὰ προορισμὸν του.

«ΗΡΑΚΛΗΣ»: Λὰ Γκουάρια 14 'Ιουλίου. 'Ἐκρηγξις κυλινδρού ἀσετυλίνης προεκάλεσε πυρκαϊάν εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, ἡ ὅποια κατεσθεσθη ἐντὸς μιᾶς δῶρας ἀνεύ ἀτυχήματος. Τὸ σκάφος ἐπλεεν ὅποτε 'Ινδονησίαν διὰ Καρθαγένην μὲ φορτίον κόπρας. Τὴν 12ην 'Ιουλίου ἔφασεν εἰς Λά

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

OFF PHONE: 76673; 93554
RESD. • 46013
Stockists of all Greek Provisions

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

SINGAPORE

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

Τούνελ 95/-, με 1.000 τόν. συνήθεις τιμάς φόρτ. και 750 τόν. συνήθεις τιμάς έκπροτωσιν.

Κόντινεντ - Μεσόγειος: Μικρόν τό δένδιαφέρον. Λιπάσματα μπό Δουγκέρχην είς σάκκους διά Σαγκάην 70/- (Αδγούστον). *Από Κεναπλάνκαν διά την Κίναν (φωσφάτα) 67/6 και μπό τό Σφάξ διά Ν. Κίναν 61/6, διφέδην Σαγκάην 62/6 φίο 2.400/1.500 τόν. (Αδγ.). *Από Βασιλικό Μπατίν διά Κελλάνην 72/6 φί.ο.τ. 800/500 (Αδγούστον).

*Από Πολωνίαν διά Καβάλαν - *Αλεξανδρόπολιν 10.000 τόν. γαιανθρακες 45/-, φίο, τρίμηχης είς δέρος τού πλοίου (Αδγ.).

Σχετικήν τινα ζωηρότητα έπειδεξαν αι χρονοναλώσεις, δχι διμος μαρκές διαρκείας. Είτε κυκλικά κυρίων ταξίδια άναφέροντο. Λίμπερτος από 'Ινδιαν δι' Ιαπωνίαν 16/6. Κινέζοι έπληρωσαν 23/- διά 12-15 μηνας είς δημελοκίνητον. Συάφος άτμοκινήτον 15.080 τόν., 751 χιλ. κ.π. σιτηρά, 14 μιλ. 45 τόν. μπλωκερ, παράδοσις Ιαπωνίαν ('Ιούλ.-Αύγ.) διά ταξίδιον λιμάνι. Β. 'Αμερικής 'Ατλαντικού - Κέλπον δολ. 2.500. *Ετερον 12.830 τ. θηγέλ. 597.430 κ.π. δέματα, 14 μιλ., 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. δηγέλ διλ, παράδοσις Ιαπωνίαν ('Ιούλ.) διά ταξίδιον μέσω Βρετ. Κολομβίας, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 3.20. Δημελοκίνητον 18.110 τόν. (851.830 κ.π. σιτηρά) 14 μιλ., 22 τόν. φιούσελ διλ, 2 τόν. δηγέλ διλ, παράδοσις Βρετ. Κολομβίας Αδγούστον, ταξίδιον λιμένας Βορ. 'Ατλαντικού δολ. 3.10. Δημελοκίνητον 8.300 τόν. (513.000 κ.π. δέματα) 14 μιλ., 18 τόν. δηγέλ διλ. Παράδοσις Μπρουνγούπορττελ 'Ιούλιον δι' διά δύο κυκλικά ταξίδια, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 1.000 τόν. ή δύο κυκλικά ταξίδια, έπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν (Αδγούστον-Σεπτέμβριον). Συάφος 2.575 τόν. (156.000 κ.π.) 11 μιλ., 11 τ. φιούσελ διλ, παράδοσις Κοντάντζαν, έπαναπαράδοσις 'Αλκάπα (ταξίδιον) 'Ιούλ. λίρας 200 ήμερσιάς Δημελοκίνητον 10.568 τόν. (512.000 κ.π.) 12 μιλ. με 12 τόν. φιούσελ διλ 25/-, παράδοσις άνεσος Πειραιᾶς έπαναπαράδοσις Κίναν (ταξίδιον). Δημελοκίνητον 13.053 τόν. (635.000 κ.π.) 14 μιλ., 17 τ. φιούσελ διλ δολ. 141.000 μηνιαίων, παράδοσις Β. 'Ατλαντικού - Κέλπον, έπαναπαράδοσις Νιουφάουλαντ - Δυτ. 'Ινδιας διά 12/15 μηνας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Συνεχίζεται ή κρίσιμος διά τά δεξαιμενόπλοια ακτάσιας. Σημαντικός άριθμός μεγάλων σκαφών προσφέρετο διά φόρτωσιν 'Ιούλιον από τόν Περισκόν Κέλπον. Η εισοδήλη περισσοτέρων τάνινερ είς τάς μεταφοράς σιτηρών άναπορευτος έθεωρετο. Απηχολούμενο ήδη 216 σκάφη 5 έκατον. τόν. d.w.

Τάς τελευταίας ήμέρας τού 'Ιουλίου ζωηρότητας ναυλώσεων έσημενόθη άπο τόν Περισκόν Κέλπον, οι ναῦλοι δημος παρέμειναν είς τά γνωστά καμψήλη έπιπεδα τών 75-78% κάτω τού 'Ιντασκελή — αναλόγως μεγέθους — δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ, έναντι τόν πρό μηνδες 80%. Διά τόν Βόρ. 'Αμερικήν μέτρια σκάφη 75-80% κάτω τού 'Ιντασκελή.

*Από τόν Καραϊβικήν μικρά τις δελτίωσις ζητήσωσε, με καμψήλη δημος ναύλους (75% κάτω τού 'Ιντασκελή δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ). Διά τόν Β. 'Αμερικήν 65% κάτω διά μεγάλα σκάφη και 40% διά τά μέτρια. Καθαρά από τόν Καραϊβικήν διά Βόρ. 'Ατλαντικόν 25% κάτω τού 'Ιντασκελή.

Είτε τάς χρονοναλώσεως έσημενόθησαν ώριμένων πράξεις Μότορων 7.200 τόν. (16½ μιλ. 68 τόν. φιούσελ διλ, 3 τόν. δηγέλ διλ) έναυλοθή διά 3 έτη ήδη 1.85 δολ. έσας: έσθορων 39 πόδες (68.982 τόν.), με 75 σάντες διά τό πόλεον έσαν και δύπτων χρησιμοποιηθή.

Διά συνεχή ταξίδια είς σκάφη 33.000 τόν. 52½% κάτω τού 'Ιντασκελή από Νοεμ. 1966 μέχρις Απριλίου 1967, έν συνδυασμό χρονοναλώσεως μέχρι τέλους 1969 νεοτεύκτου 95 χιλ. τόν. (16½ μιλ., 71 τόν. φιούσελ διλ, πλέον

1 τόν. ντηζελ διλ) πρός 1.75½ τόν. τόν., έσθος 39 πόδες (82.569 τόν.), 75 σάντες διά τό πόλεον τού κάρων.

Η ΠΕΙΡΑΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Είτε καμηλά έπιπεδα έκυρωνθησαν αι έργασίαι λόγη έποχης. 'Ολίγαι αι διαταγαί διά λιμένας τής Μεσογείου. 'Από Βάρην δι' 'Ιλλυρίαν ταμέντα είς κύμα, φόρτωσις από 'Οπιτοβρίου μέχρι Δακεμέριου, 43/- πλοια τών 10.000 τόνων. 'Από Μαύρην Θάλασσαν 1 λιμένα Κόντινεντ 10.000 τόνων ζαχάρεως είς σάκκους φόρτωσις 15-31 Αδγούστου 35/- 'Από 'Ιτέαν διά Καρόντε 5.000-10.000 τόνων διωτίου φόρτωσις 6/ 150ήμερον Αδγούστου 26/- 1 σελ. φωτωτ. 1 σελ. έκφρωτωτικά. 'Από Νοθοράσικην πλοια 15.000-20.000 τόν. χωρητικότητος διά μετάλλευμα με φόρτωσιν Αδγούστου 21/- 'Από Σέτουμπαλ διά Μερσίναν 4.000 τόν. φωσφάτα είς σάκκους φόρτωσιν 15/16 Αδγούστου 35/- 'Από Κωνστάντζαν διά Τζέντα ή Γιάπου τομέντα 5.000-10.000 τόν. πρός 44/- με 4 σελ. έκφρωτωτικά, φόρτωσις Αδγούστου. 'Από Λαττάκιαν και 'Αλεξανδρέτταν διά Δανιηληράσιαν 3.000-5.000 τόν. έκμακρηπίττες 57/- φόρτωσις Σεπτέμβριον. 'Από Τουλωνα δι' 'Αγγίου Νικόλαου διωτίται 20/- ήδη τόνων, ζητούνται μετάλλευμα 15.000-20.000 τόνων. 'Α-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

πό 'Αλεξάνδρειαν ένα λιμένα Φιλιππίνων 10.000 τόνων δράμης είς σάκκους 80/- φόρτωσις άρχης Αδγούστου. 'Από Πειραιά, Βόλοι ή Θεσσαλονίκην διά Λισσαθέντα 10.000 τόνων σιτος είς κύμα 25/- φόρτωσις α' και δι' 150ήμερον Αδγούστου. Τό τόιον φορτίον διά Λέσβ Σάρες 25/-.

ΔΩΡΕΑΙ ΤΟΥ Κ. Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ

'Ο έφοπλιστής κ. Γ. Σ. Λιβανός διέθεσε 40.000 λίρας 'Αγγλίας διά τήν προσθήκην νέας πτερύγου είς τό γυμνάσιον Καρδαμύλων, με τήν δήλωσιν διτι θά συμπληρώσῃ τό ποσόν, έταν δὲν έπαρκεση διά τήν έκτελεσιν τού έργου.

'Ο κ. Γ. Σ. Λιβανός διέθεσεν έπισης 10.000 λίρας πρός συμπλήρωσιν τών κτιριακών έγκαταστάσεων τού Λιβανείου γυμνασίου θηλέων Χίου.

ΕΠΑΝΑΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ

'Επανέκαμψεν είς τό έλληνικὸν νηολόγιον τό 'Ιωάνναν Β. Μέχρι τούδε, μετά τήν έντευθεν διαγραφήν του, παρέμενεν έμφορτον είς τήν λιμένα τής Μπέτρας, χωρὶς έθνικότητα. 'Έχειαζετο ή έπαναυτολόγησίς του διά τά ναυλή νά έκπλευση έκειθεν.

αύξησεως έμφανίζεται διά τό 1965.

—Τά σιδηρομετάλλευματα ηγήσθησαν από 141 έκατον. τόν. διά τό 1964 είς 158 έκατ. τό 1965. Τά σιτηρά από 71 έκατον. τόν. τό 1964 είς 73,5 έκατον. τό 1965. 'Ο γαιάνθρας από 60 έκατομ. τόν. τό 1964 είς 62 έκατομ. τόν. τό 1965.

—Φωσφάτα 25,9 έκατομ. τόν. τό 1964 (21,9 έκατομ. τό 1963). Ζάχαρις 18,9 έκατ. τόν. τό 1964 καὶ ξυλεία λευκή 9,5 έκατομ. στάνταρτρας.

—Καὶ τέλος τό πετρέλαιον: 800 έκατομ. τόν. τό 1964 (710 έκατομ. τό 1963). 'Η αὐτή οὕησις καὶ διά τό 1965.

—Τό γεγονός τής έξαρτήσεως τών τρόμπης ξηροῦ φορτίου από μεταφοράς πρός πετρελαιοφόρα - πετρελαιοφόρα. Περιορίζονται δι' αύτῶν τά υπό έρμα ταξίδια. —Θά παραπλέμανουν πετρέλαιον από τόν Περισκόν Κόλπον πρός μεταφοράν είς 'Ηνωμ. Πολιτείας (άνατολική άκτη) καὶ διά φορτώνουν ἐν συνεχείᾳ γαιάνθρακα από τό Νόρφολ δι' Ιαπωνίαν. Τού διού ταξίδιον, διαρκείας 90 ήμερων, αἱ υπό έρμα ήμέραι περιορίζονται μόνον είς 30. Σκάφος 60 χιλ. τόν. θυντανόν νά έκτελη 4,2 κυκλικά ταξίδια επηρίως, μέσω τής Διώρυγος Παναμᾶ.

—Αλλοί συνδυασμούς ταξίδιον: Πετρέλαιον από τήν Σουμάτραν δι' Αύστραλιαν καὶ έκειθεν γαιάνθρας δι' Ιαπωνίαν.

—Από τού 1970, μετά τάς προβλεπομένας βελτιώσεις είς τούς άγγλικούς λιμένας έκφρωσεως τών σιδηρομετάλλευμάτων, σκάφη 60-65.000 τόνων θά απασχολούνται τού λοιπού. 'Αντιοκονομικά πλέον τά μικρού μεγέθους διά τάς μεταφοράς καὶ τού κόστους.

—Από τήν ειδικήν έκθεσιν έπι τών θαλασσών μεταφορών τού 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως: Αύξησις κατά 11% διεπιστώθη έπι τόν άγκον τών ύπερποντίων μεταφορών κατά τό 1964 (10% διά τά ξηρά φορτία και 13% διά τά υγρά). Χαμηλότερόν πως τό ποσοστόν τής

—Είς τήν περίπτωσιν τών έξι Εύρωπης μεταφορών διά λιπάσματα κυρίως, έσημενόθη προσφάτως σημαντική αύξησις τών ναύλων. Δὲν αποκημούνται, δημως, τά πλοια διά τάς μεγάλα υπό έρμα ταξίδιοι μετά τήν έκφρωσίν των είς άστιακούς λιμένας. Διά τάς υπερατλαντικάς μεταφοράς είναι όπωδεδήποτε εύχερές νά έκτιμηθούν αἱ διαπάνταν ένδος ταξίδιον υπόλογηζομένου καὶ τού κόστους ένδος υπό έρμα ταξίδιοι έπιστροφῆς.

—Οσον άφορά, δημως, τάς μεταφοράς πρός άνατολικούς λιμένας, είναι σχεδόν άδύνατος ή έκτιμηθούν αἱ διαπάνταν ένδος ταξίδιοι πρός έκφρωσεως είναι άπιστεύτως άργος. 'Επίσης είναι άδυνταν νά προθεσφή ή άπαλεις χρόνου διά τήν πλεύρωσιν τού σκάφους πρός έκφρωσην, άπωδηπότε ούσιας, λίσταν σημαντική.

—'Αναθεωρεῖται διό Νόμος 480 περὶ πληρωμῆς τών άμερικανικῶν αποστολῶν τροφίμων. Θά πληρώνωνται είς δολλάρια καὶ δημητριώδεις έκφρωσεως είναι άπιστεύτως πίστωσιν.

—'Αντιμετωπίζει διό συχερείας ή 'Ινδιας νά δεχθεί τήν μεταδολήν αύτην. Πάντως, κατά δηλωσιν τών άρμοδιων τού Νέου Δελχί, σιτηρά δέκα έκατομ. τόν. θά εισαχθούν έξι 'Ηνωμ. Πολιτειών καὶ κατά τό 1967.

—'Εξάμηνος ή διάρκεια τής συμφωνίας 'Αμερικής - Αίγαντου διά τήν περισχώρησιν

Tel. Address : 78939, 82340

"CLEONEGRIS"

Tel. Nos :

C.NEGRIS

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER
NEGRIS BUILDING,
YORK STREET, FORT.
P.O.Box 936
COLOMBO I CEYLON

άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού' ή Κόλπου δολ. 6.25, με 650 τον. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 15-30 Αύγουστου.

«ΠΟΠΗ Π. Κ.» Περού 418.000 κ.π. ίχθυαλέρων 'Αγγλίας - Κόντινεντ δολ. 70.000 κατ' ἀποκοπήν φίο, 1-15 Αύγουστου.

«ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ» δύο λιμένας Περού 499.000 κ.π. ίχθυαλέρων δύο λιμένας 'Ιαπωνίας δολ. 103.000 κατ' ἀποκοπήν, έτρεις λιμένας φορτώσεως δολ. 1.000 έξτρα, τρεις λιμένας έκφρτωσεως δολ. 1.500 έξτρα, 1-20 Αύγουστου.

«ΑΜΕΝΤΕΟ» Γκουαγακιλ 10.000 τόν. όρυζης 'Ινδιαν, έξαιρουμένης Καλκούτας, δολ. 15, με 750 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρτωσιν, 25 'Ιουλίου - 5 Αύγουστου.

«ΑΛΜΠΙΝΟ» (λιβ.) Νεκτοσέλα μὲ συμπλήρωσιν Μπλάγκον 10.000 τόν. γεννημάτων Καλκούτας δολ. 9.50, με 25 σέντης άλιγάτερον εάν η λιμένα φορτώσεως με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν Καλκάρι, 750 τόν. Ματσάρι, 1-20 Αύγ.

«ΕΛΕΝΗ» (λιβαν.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 9.500 τόν. γεννημάτων Μάντσεστερ 95/-, όφιον Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, πλήρες φορτίον από Μπουνένος 'Άρες 2/6 άλιγάτερον, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν γκρές, 20 Αύγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΚΟΣΜΑΡ» (λιβ.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 9.500 τόν. γεννημάτων 'Αρμέρσον - 'Αρμέρουργον ρέιντς 83/6, όφιον 'Αρμέρσον, Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ 82/6, εάν Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, με 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 5-22 Αύγουστου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 11.500 τόν. γεννημάτων 'Αρμέρσον - 'Αρμέρουργον ρέιντς 82/6, όφιον 'Αρμέρσον - Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ 81/3, με 3.000 τόν. έκφρτωσιν γκρές, 27 'Ιουλίου - 7 Αύγουστου.

«ΑΛΑΜΠΑΡΑΝ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τόν. γεννημάτων Περού δολ. 9.75, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 1-20 Αύγουστου.

«ΑΥΚΟΥΡΓΟΣ» (παν.) Παρανάγκους μὲ συμπλήρωσιν Σάντον 8.000 τόν. γεννημάτων δυτικής 'Ιταλίας δολ. 9.50, όφιον 'Αδριατικήν δολ. 10, άλιγάτερον φορτίον από Σάντον 25 σέντης άλιγάτερον, με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 5-20 Αύγουστου.

«ΕΝΤΟΠΑΝΗ» άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ καὶ Μπλάγκον ή Νεκτοσέλαν 9.800 τόν. γεννημάτων δυτικής 'Ιταλίας 90/-, όφιον 'Αδριατικήν 95/-, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν γκρές, 22 'Ιουλίου - 5 Αύγ.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιβαν.) άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 9.500 τόν. γεννημάτων Ιερουσαλήμ 95/-, όφιον 'Αρμέρσον - 'Αρμέρουργον ρέιντς 82/6, πλήρες φορτίον Μπουνένος 'Άρες 2/6 άλιγάτερον, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 15-31 Αύγουστου.

«ΦΑΡΑΛΙΣ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τόν. γεννημάτων Καλκάρι ή Ματσάρι δολ. 9.50, έλευθερον έκφρτωσικόν, 20-30 Αύγουστου.

«ΑΣΧΗΜΙΝΑ ΠΑΙΓΚΟΥ» Πόρτο 'Αλεγκρέ μὲ συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε 523.000 κ.π. γεννημάτων 'Αρμέρσον - 'Αρμέρουργον ρέιντς δολ. 84.000 κατ' ἀποκοπήν, δύο λιμένας έκφρτωσεως δολ. 2.500 έξτρα, 12-22 Αύγουστου.

«ΕΠΕΞ» (λιβ.) Μασάριο καὶ ή Ρεσίφε 10.000 τόν. ζαχάρεως χώμα σύμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.75, με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστου.

«ΕΣΤΡΟΣ» Ήλιαν άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 9.500 τόν. γεννημάτων δυτικής 'Ιταλίας 97/6, όφιον 'Αδριατικήν 82/6, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 29 Αύγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΚΕΡ» (λιβ.) Παρανάγκους μὲ συμπλήρωσιν Σάντον 10.000 τόν. γεννημάτων δυτικής 'Ιταλίας δολ. 8.75, όφιον 'Αδριατικήν δολ. 9.25, με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 29 'Ιουλίου - 1 Αύγουστου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» Ρεσίφε ή Μασάριο 10.000 τόν. ζαχάρεως χώμα σύμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερος) δολ. 6.75, με 750 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβ.) Ρίβερ Πλέιτ 12.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας 115/-, με 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Αύγουστου - Σεπτεμβρίου.

«ΕΚ Νοτίου Αφρικῆς» (κοινή) ή έτερον Πόρτο 'Ελιζαρπέ 46.000 τόν. σιδηρομεταλλέωματος 'Ιαπωνίαν 33/6, 20 Σεπτεμβρίου - 10 Οκτωβρίου.

«ΕΞ Αγγλίας — Κόντινεντ» ΝΙΟΒΗ Φόύνες 10.000 τόν. θαρρίου Νέαν 'Ορλεάνη δολ. 2.50, με 3.000 τόν. φόρτωσιν, 5.000 τόν. έκφρτωσιν, 17-27 Αύγουστου.

«Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» Τουάφ 9.800 τόν. ράβδουσι σι-

δήρου εάν η δύο λιμένας 'Ιαπωνίας 70/-, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, όφιον δύο λιμένας έκφρτωσεως 1/6 έξτρα, 25 'Ιουλίου - 15 Αύγουστου.

'Εκ Μεσογείου καὶ Άδριατικής

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (λιβαν.) Βασιλικό Μπαΐν 10.000 τόν. γψου Κεύλανγκ 72/6, με 800 τόν. φόρτωσιν, 500 τόν. έκφρτωσιν έπειθέραν, 1-10 Αύγουστου.

'Εξ Αύστραλίας, Ινδίας καὶ Απωλοτής

«ΚΩΣΤΟΥΛΑ» (λιβ.) 'Ινδονησίαν 499.000 κ.π. ζυπτροφόρων 'Ολλανδίαν καὶ Βρεμήνη 22½ σέντης, δύο λιμένας φορτώσεως δολ. 1.500 έξτρα, 10-26 Σεπτεμβρίου.

«ΣΕΙΓΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ» (λιβ.) τρεις λιμένας καὶ έξ αγκυραδόλια Σελίμπη καὶ Ταντζόγκ Πενάγκ 500.000 κ.π. κόπρα, τρεις λιμένας 'Αμερέρσης - Αμερέργου ρέιντς 12½ σέντης, δύοντας Μεσόγειους δολ. 1.500 έξτρα, 1-20 Αύγουστου.

«ΓΚΑΛΟΡΙΑ» (κυπρ.) Φιλιππίνας 500.000 κ.π. κόπρα 17 σέντης 'Αμερέρσην - 'Αρμέρουργον ρέιντς 68½ σέντης, δύοντας Σκανδινανίαν δολ. 2.500 έξτρα, 1-20 Αύγουστου.

«ΑΛΚΥΩΝ» (λιβ.) Φιλιππίνας 500.000 κ.π. κόπρας 'Αμερέρσην - 'Αρμέρουργον ρέιντς 17 σέντης, δύοντας Μεσόγειους δολ. 1.500 έξτρα, 2.500 έξτρα, 1-20 Αύγουστου.

«ΣΤΡΟΒΙΛΙ» δυτικήν Αυστραλίαν 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αγγλίας 85/-, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, φορτίος 5-30 Σεπτ.

«ΑΡΧΑΓΕΛΟΣ» Γ. τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας 13.500 τ.φ. ιωνίων θαλασσίων προϊόντων δολ. 138.500, 20 Νοεμβρίου - 15 Δεκεμβρίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» όφιον 'ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ' Μαρκίουν 10.000 τόν. ζαχάρεως χώμα Λονδίνου, Γερμανοκ 60/-, με 900 τόν. φόρτωσιν, 750 τόν. έκφρτωσιν, όφιον 'Αμερέρσην, Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ 57/6, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 1-15 Σεπτεμβρίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβ.) 23.271 τ.δ.ω. (1.043.000 κ.π., 15 μίλ., 35 τ. φιουέλ δύλ καὶ 11% τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 3.60, παραποράδος 'Ερμούρη Θάλασσαν μέσω Η.Π.Α.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 14.447 τ.δ.ω. (702.000 κ.π., 14-14½ μίλ., 40-41 τόν. φιουέλ δύλ) δολ. 3, παραδόσιος Σιγκαπούρου 10-26 Αύγουστου, Επαναποράδος Πόρτα 'Αλφερτ.

«ΤΑΣΙΑ Ζ.» (λιβ.) Επιμετάλλων Λίμπερτο ή Κόλπου 1.050 ήμερησιών, παραδόσιος έξωθι Μαδρίς 5 'Ιουλίου - 2 Αύγουστου, Επαναποράδος Καλκούταν, τεξιδία 25-50 ήμερων.

«ΤΕΡΕΖΑ» (λιβ.) 15.080 τ.δ.ω. (751.000 κ.π., 14 μίλ., 45 τ. φιουέλ δύλ) δολ. 2.50, παραδόσιος 'Ισπανίων 20 'Ιουλίου - 5 Αύγουστου, Επαναποράδος Βεγγάζην - Τούρκουρην ρέιντη.

«ΗΑΙΑΣ ΥΑΛΑΣ» 12.830 τ.δ.ω. (597.430 κ.π., 14 μίλ., 18 τόν. φιουέλ καὶ 11½ τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 3.20, παραδόσιος Καθασάκι 20-30 'Ιουλίου - 2 Αύγουστου, Επαναποράδος 'Αγγλίαν, Μπορντόν, 'Αρμέρουργον ρέιντη μέσω Βορείου Ελιρηνού.

«ΕΥΡΥΖΑ» 13.031 τ.δ.ω. (598.000 κ.π., 14 μίλ., 33 τόν. φιουέλ δύλ) δολ. 1.425 ήμερησιών, παραδόσιος Ν. Ύρκην, Επαναποράδος Καλκάρι.

«ΑΡΙΣΤΑΝΤΩΣ» (παν.) 8.300 τ. δ.ω. (14 μίλ., 18 τ. ντηζέλ δύλ) ένα ή δύο κωκλικούς τεξιδίων άνατολικής άκτης Νοτίου 'Αμερικής δολ. 1.200 ήμερησιών, παραδόσιος Μπρόνσιμποτελ 18-20 'Ιουλίου, Επαναποράδος Ιαπωνίαν.

«ΑΑΤΙΣ» (Κυπρ.) 10.375 τ.δ.ω. (528.000 κ.π., 11 μίλ., 12 τ. φιουέλ καὶ ¾ ντηζέλ δύλ) 19/-, παραδόσιος Κευνταλόρε 5-20 Αύγουστου, Επαναποράδος Ιαπωνίαν.

«ΟΡΦΕΥΣ» 13.280 τ. δ.ω. (680.000 κ.π., 15 μίλ., 24 τ. φιουέλ δύλ) τεξιδίον Ντακάρ 21/9, παραδόσιος Σιγκανούκι, Αύγουστου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβ.) 15.992 τ. δ.ω. (727.623 κ.π., 14½ μίλ., 40-42 τόν. φιουέλ δύλ) δολ. 3.26 παραδόσιος άνατολικής άκτης 'Ινδιας 5-31 Αύγουστου, Επαναποράδος Ιαπωνίαν.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» 12.165 τ.δ.ω. (588.000 κ.π., 13 μίλ., 33 τ. ντηζέλ δύλ) 24/-, παραδόσιος Μέρσεϋ 27 'Ιουλίου - 5 Αύγουστου, Επαναποράδος Κίναν.

«ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ» 12.894 τ. δ.ω. (607.000 κ.π., 14-14½ μίλ., 40-42 τόν. φιουέλ δύλ καὶ 1 τ. ντηζέλ δύλ) δολ. 3.50, πλέον δώρων δολ. 1.500, παραδόσιος Μαδρίς 25 Αύγουστου - 12 Σεπτεμβρίου, Ε-

παναποράδος Γιασεβάτα - Σιμπάρειντς.

«ΚΟΥΡΙΟΥΜ» (κυπρ.) 2.575 τ.δ.ω. (156.000 κ.π., 10½-11 μίλ., 10½-11 τ. φιουέλ δύλ) λίρας 200 ήμερησιών, παραδόσιος Κωνσταντζαν 25-30 'Ι-

ουλίου, Επαναποράδος 'Ακάμπαν.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ» (λιβ.) 13.053 τόν. δ.ω. (635.000 κ.π., 14 μίλ., 17 τ. φιουέλ δύλ καὶ 1 τ. ντηζέλ δύλ) 41.000 μηνιαίων ομηρηπελαμβανομένων τῶν υπερωριών, ταξίδια 12-15 μηνῶν, παράδοσιος άνατολικής ή Κόλπου 10-12 Αύγουστου.

«ΕΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ» 10.220 τ.δ.ω. (507.000 κ.π., 13-13½ μίλ., 15 τόν. ντηζέλ δύλ) δολ. 4, παράδοσιος άνατολικής λιμένας Ειρηνικού 18-30 Αύγουστου, Επαναποράδος Μεσογείου.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. ήμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερος) 40% έλαττον 'Ιντασκείλ, 24 'Ιουλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΣΑΤΣΙΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερος) 40% έλαττον 'Ιντασκείλ, 24 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΟΡΚΟΣ» (λιβ.) Πριόλο 19.000 τόν. Μόντρεαλ 57½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 24 'Ιουλίου.

«ΕΝΤΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Ράς έξι Σιδέρη 31.500 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερος) 57½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 25 'Ιουλίου.

«ΝΤΗΡΕΑΝΤΣ ΜΠΟΝΤΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειώς Χάττερος) 57½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 25 'Ιουλίου.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» Καραϊβικήν 32.000 τόν. ήμερικ. λιμένες 77½% έλαττον 'Ιντασκείλ, ούφιον 'ΠΑΝΟΡΚΗΡΩΝ' (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικής άκτης 37½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 23 'Ιουλίου.

«ΠΙΠΛΑ» Γκρέβεντον 18.500 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν 13¾% έλαττον 'Ιντασκείλ, 26-27 'Ιουλίου.

«ΦΑΙΔΩΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 27.000 τόν. Σαιντ Τζών 40% έλαττον 'Ιντασκείλ, ούφιον 'ΠΑΝΟΡΚΗΡΩΝ' (λιβ.) Καραϊβικήν 23.500 τόν. ήμερικ. λιμένας 37½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 30 'Ιουλίου.

«ΕΘΕΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικής άκτης 37½% έλαττον 'Ιντασκείλ, 23 'Ιουλίου.

«Ζ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» Περσικόν Κόλπον 28.000 τόν. Ν. Ηγουγένης 77¾% έλαττον 'Ιντασκείλ, 28 'Ιουλίου.

«ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 78% έλαττον 'Ιντασκείλ, τέλος Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 26.000 τόν. Καρθαγένην 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 28 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥΤΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 21.000 τόν. Καρθαγένην 65% έλαττον 'Ιντασκείλ, 31 'Ιουλίου.

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 21.500 τόν. 'Απω Ανατολήν 45% έλαττον 'Ιντασκείλ, 29 'Ιουλίου.

«ΟΥΛΑΝΔΑΝΗΡΗΣ» (δεξ.) 48.000 τόν. συνεχή ταξίδιος οκτώμερα φορτία 45% έλαττον 'Ιντασκείλ τὸ πρώτοι δισιδίου, 42½% τὸ επόμενα, έναρξη 1 Αύγουστου.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	διπλήθε 'Ιροκού 16 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρώτας»	48	3596	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδες 12 'Ιουλ. διά Τσιγκτάο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Ελλε»	48	8482	έφθ. Σεμπού 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνουαΐτης»	29	1943	διπλήθε Μπρουνόμπούτελ 30 'Ιουν. διά Μούνκουντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Ρουέν 19 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Αγγελική»	47	9849	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλις»	40	2912	έφθ. Μπράκε 21 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ. διά Μπαχακούέρο
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	1920	έφθ. Τρούρη 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Ρούνκρων 22 'Ιουλ. διά Τερνόύζεν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σάρδη	43	1764	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Τζωτζής & Συκιάς	45	974	άνεχ. Χαϊφα 22 'Ιουλ. διά Ισκεντερούν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Ντουλούθ 20 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ	έτ. «Μαριτάιμ»	55	8450	άνεχ. Οζάκα 27 'Ιουν. διά Κορίντο
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρφουνέτος»	43	7298	άνεχ. Μορμουγκάδο 26 'Ιουν. διά Μόζι
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβρίζιν»	51	7066	έφθ. Σαιγκόν 14 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ι. Κατοπίνη	37	1272	διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Ρένι
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7062	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοί	35	1217	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος - Μπαλόπποις	29	2569	άνεχ. Σύρα 30 Μαΐου διά Μολφέττα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	διπλήθε Κων) πολιν 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ	Σάν Θεράπων	46	5617	έφθ. Σικανουκβίλ 14 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	διπλήθε Κων) πολιν 15 'Ιουλ. διά Ρένι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Βανκούμπερ 21 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Κ. Βλάχος	46	2414	άνεχ. Νεάπολιν 23 'Ιουλ. διά Γλασκώμπην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική»	29	3963	εις Πειραιά από 21 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 27 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	άνεχ. Παραγάκουα 10 'Ιουλ. διά Τεργέστον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοριάντες»	55	8254	άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουλ. διά Τζάκονθιλ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Μικοκόχαμα 8 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ»	54	11077	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 21 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	46	1892	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΑ-ΓΑ	έτ. «Θράνκο»	38	1333	διπλήθε Κων) πολιν 21 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Έλλας»	46	5383	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλιξ»	35	3724	άνεχ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΙΓΗΣ	Ζαχάρης Βασιληάς	44	1545	άνεχ. Αλεξανδρειαν 17 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	άνεχ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	διπλήθε Μπρουνόμπούτελ 6 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Ελέομαρη»	59	8132	έφθ. Καλκούτα 20 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσαπούφικ»	56	2863	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΘΛΗΤΗΣ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	άνεχ. Σαλαβαδόρ 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	άνεχ. Βενετίαν 21 'Ιουλ. διά Ραθέννα
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθλός»	45	13570	άνεχ. Σάντο 23 'Ιουλ. διά Σάν Λορέντζο (Άργ.)
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αθωξ»	45	2933	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Λά Νουθέλ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαρήρ»	44	7239	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 20 'Ιουλ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	έφθ. Ντουλούθ 20 'Ιουλ.
ΑΙΝΤΖΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μπλεβέντο»	43	7259	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Γουάμποια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Μαργυκούάρντια»	52	11292	άνεχ. Μπ. Άύρες 16 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 11 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Φρέυτερ Τρανσόν.»	56	9090	διπλήθε Μπατισκάν 16 'Ιουλ.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	έφθ. Ναυκόγια 20 'Ιουλ.
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Μαραμάζον»	49	11105	διπλήθε Ούσαντ 3 'Ιουλ. διά Αργεντινήν
	Ν. Βερνίκος - Εύγενειδης	52	1534	άνεχ. Σπέτζια 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΑ	έτ. «Αστροπροπίτοια»	49	3347	εις Πειραιά από 7 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8550	εις Τέργεστον από 19 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ. διά Μπαρμπάντος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΣΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	διπλήθε Κων) πολιν 24 'Ιουλ. διά Βάρνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	εις Πειραιά από 10 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. Η.	Δ. Τσουρινάκη	39	3375	διπλήθε Κων) πολιν 12 'Ιουλ. διά Γκάλατζ
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1724	άνεχ. Λιβερπούλ 21 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπόρος»	54	5254	άνεχ. Ξέρος 21 'Ιουλ. διά Ιμιγκαμ
ΑΛΙΣ	έτ. «Στάιλε»	44	7189	άνεχ. Θέουτα 5 'Ιουλ. διά Πούντα Κόρντα (Κούδα)
ΑΛΚΑΝΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 20 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐτης»	53	1886	άνεχ. Σκελετόφιτ 16 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκουνη»	53	9149	έφθ. Μάλτα 2 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Χεροκολίδιανα»	44	7365	άνεχ. Σάντος 30 'Ιουν. διά Βάρνα
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Μαρθαλίεντο»	43	7150	έφθ. Σιγγαπούρων ρόδες 25 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Αλμαδίτο»	42	7272	άνεχ. Κολόμπο 20 'Ιουλ. διά Μπείρα
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΑΛΤΑΓ'ΙΡ (δ.)	έτ. «Τάνκεο Φασοίλιτις»	53	12897	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΛΦΑ	έτ. «Κάνοπος»	50	10426	άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Κάντλα
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Βέττμαρ»	42	7286	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 21 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	διπλήθε Μπρουνόμπούτελ 17 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Μαρφοντέρα»	43	7215	έφθ. Γκουαγιάκιλ 23 'Ιουλ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Ροζέριο 21 'Ιουλ. διά Αυμέρσαν
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Σηγουαΐτης»	47	1514	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	έφθ. Αυμέρσαν 18 'Ιουλ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Γκάνλικ»	58	12772	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Κόδαμαρ»	44	7359	άνεχ. Τζιμπούτι 18 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	έτ. «Αναζ»	55	8519	άνεχ. Καράκας Μπαίν 15 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Α. (δ.)	έτ. «Ρεζουρέκοιν»	42	7177	έφθ. Λογδίνον 21 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	έφθ. Σιγγαπούρων ρόδες 14 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	άργεις Αμπελάκι από 24 'Ιουλ. 1962
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	45	6712	άνεχ. Μπράκε 22 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπονα»	57	11978	άνεχ. Αμπαντόν 20 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Μαρουντίλη»	53	10431	έφθ. Λένινγκραντ 11 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Ριάκιον»	36	2128	εις Πειραιά από 17 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Μαρδότρο»	47	7981	άνεχ. Λύτελτον 22 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άντρι)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	έφθ. Μπ. Άύρες 19 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Βαλέκας»	45	7140	άνεχ. Λύτελτον 22 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άντρι)
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	έφθ. Μπ. Άύρες 19 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Σάν Νικλάος»	36	5016	άνεχ. Τζέντα 13 'Ιουλ. διά Αμπαντάν
	έτ. «Κάνοπονς»	57	12113	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Αμπαντάν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΠΙΕΡΡΑΚΕΑΣ

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Θρή Ρίθερς 25 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόζ»	59	24716	άνεχ. Δουνυκέρκην 17 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βισμάρ»	36	2175	άνεχ. Καζαπλάκα 8 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	άνεχ. "Αντεν 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	άργει. Αμπελάκι άπό 8 Φεβρ.
ΑΝΥΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουάρτια»	55	11148	έφθ. Νεάπολιν 23 'Ιουν.
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδην & Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Λειζερες 16 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μιντεπόλ»	39	1830	έφθ. Ναχότκα 18 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Άθηνιαν»	57	9744	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	διπλήθε Κωνών πολιν 13 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηνγουαΐνης»	49	1502	άνεχ. Κουνύμπορη 23 'Ιουλ. διά Ιμπέρια
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	άργει. Αμπελάκι άπό 12 'Ιουλ. 1965
ΑΡΑΜΙ ΖΥΓΟΡΑΝΤ	Ιω. Λατόπη	23	3682	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΑΡΓΑΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	έφθ. Ταλκαχουάνο 4 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης	45	8641	έφθ. Χιούστον 22 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Μακάβι 25 'Ιουλ. διά Κάιρος
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10392	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	έφθ. Οζάκα 23 'Ιουν.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	57	10376	άνεχ. Τοιμάν 4 'Ιουλ. διά Λόδς "Αντζελες
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10391	έφθ. Νέαν "Υόρκην 22 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρπης»	47	5059	διπλήθε Λίζαρτ 13 'Ιουλ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	52	12323	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Αμπαντάν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνουπος»	57	11897	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά Μιναμάτα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνυνς»	45	8422	άνεχ. Σφάδ 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λύρενς»	40	9189	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστεριών»	44	7273	άνεχ. Πόρτο Άλεγκρε 20 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αργώ»	39	5196	έφθ. Γκάλεσταν 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Σύρον από 24 Μαρτ. 1964 (ἀποθήκη)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μιραφόρδες»	40	10224	άνεχ. Λα Πόλας 16 'Ιουλ. διά Σάντα Ιζαμπέλ
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίων»	38	3570	έφθ. Στοκχόλμη 20 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	Α. Χαρισάδης	48	2397	άνεχ. Καζαμπλάνκα 23 'Ιουλ. διά Μπαλμπά
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	άνεχ. Κάποιαν 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Πάλομας 9 'Ιουλ. διά Πορθμανοκ
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 13 'Ιουλ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπόρδος»	43	2905	έφθ. Μιζουσίμια 20 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Βαλενθία 23 'Ιουλ. διά Χουέλθα
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	έφθ. Κόπη 25 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ' (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8819	άνεχ. Μη. "Αύρες 13 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 13 'Ιουλ.
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	έφθ. Μιζουσίμια 20 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Ντίκτα»	47	2497	ύπο παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Σηγουούαις»	49	1502	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουλ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ασωμάτω»	60	10142	έφθ. Σιμονοδέκι 20 'Ιουλ. διά Βαλπαραϊζο
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Ντέλ Καριμπη»	51	15846	έφθ. Μπλάκα 22 6 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	Λ. Νομίκος	11	1458	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντζεμικαΐλη»	51	7294	άνεχ. Χιούστον 20 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πλανούτης»	50	5324	έφθ. Λίθερπουλ 6 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεχ. Φλωρίνη 15 'Ιουλ. διά Νορθγιάν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μίνα»	43	7129	έφθ. Λισσαδάνη 17 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ειλανς»	48	2515	ύπο παραλαβήν
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχρονίδης & Υιοί	47	2465	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ρέα»	43	3151	έφθ. Μπουένος Ειρ. 21 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Αστραντίκ Θράυτερς»	51	1851	διπλήθε Κωνών πολιν 18 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ Θράυτερς»	43	7120	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Ιτέαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Αναζ»	48	1501	άνεχ. Κωνών πολιν 8 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αύλιας»	57	25156	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 13 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Ατρωτος»	45	7281	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 24 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Δάιμητη Τρανσατλ.»	58	9724	άνεχ. Πούλοι Μπούκοι 23 'Ιουλ. διά Ντωρμπαν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Εσσαν Τάνκερς»	44	7190	άνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Ελαντίκ Θράυτερς»	53	13675	διπλήθε Εσκούμιν 12 'Ιουλ.
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Ελάντη Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Μαρουτίλ»	53	12301	έφθ. Μπουένος Α'. Αύρες 2 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουούαις»	48	1501	διπλήθε Κωνών πολιν 21 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ ΖΑΧΑΡΟΠΑΣ - Βασιληλής	έτ. «Οκεανία»	40	26314	άνεχ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Σηγουούαις»	54	1747	άνεχ. Μαλάγα 16 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΒΑΛΜΑΣ	Ζαχάρος - Βασιληλής	43	988	διπλήθε Κωνών πολιν 15 'Ιουλ. διά Ιλίτσεφοκ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Πηλεύες»	65	21505	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον πολιν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Πλανάντο»	41	5295	έφθ. Ντάρεν 18 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Πχόλφο Άζουρ»	62	10741	έφθ. Γιοκούμα 18 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Λάγκος 16 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Νουέρδα Βίστα»	55	10507	έφθ. Κολόμπο 23 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Τζερκί Λάιν»	56	25516	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Θεμιστοκλής»	27	21329	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Νέαν "Υόρκην
ΒΕΛΑΓΙΟΝ	Γουδόλων Μπριλίσαντς	59	43373	άνεχ. Τρίνινταν 19 'Ιουλ. διά Νέαν "Υόρκην
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Κανόπους»	58	20958	διπλήθε Φινιστέρων 19 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Γκρίλογκ
ΒΕΝΤΚΙΜΟΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτρ»	61	14218	άνεχ. Μόντρεαλ 13 'Ιουλ. διά Αμπέροαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Νορθγιάν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	όδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου Γιουνιβέρσαλ Κάρρυκο	43	2972	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 20 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	άνεχ. Νεάπολιν 21 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	Μουνδρέας	38	2563	έφθ. Νόρερούντημ 19 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Σεντζ 13 'Ιουλ. διά Ινδιαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Βιργινία»	57	11623	άνεχ. Τοιμάν 14 'Ιουλ. διά Βατούμ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Αμδούργον 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΑΛΑΞΙΑΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	όργει. Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΓΑΛΑΝΗΝ	έτ. «Γεράνεια»	50	5449	εις Βιταγκαπατνάμ από 28 Μαΐου
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γαρδένια»	47	3607	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α.	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Αμδούργον
	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ.

**CEUTA
GEORGE E. AMANATIDES
THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS**

Cable Address "GRECO - CEUTA"
Mail Postbox 87 CEUTA
Provisions, Deck and Engine Room Supplies
T/ Phones 3240 Night 3936

ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Yioi	46	2920	διπλήθε Λίζαρντ 14 'Ιουλ. διά Καναδᾶ άνεκ. Ροζάριο 19 'Ιουλ. διά Μη. 'Άυρες εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΡΟΒΙΔΙΚΑ	Μαρκούσης - Γιαννιώτης	44	7250	άνεκ. Βιζαγκαπατάνιο 20 'Ιουλ. διά Καλκούτταν εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΓΕΡΟΓΙΑ	Β. Λιθανάρς	20	1112	άνεκ. Πόρτλαντ (Me) 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΕΡΟΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	51	7564	άνεκ. Φαγιάλ 12 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδι άνεκ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτεος	48	1529	έφθ. Σφάξ 22 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ	άδ. Κοντοῦ	46	943	έφθ. Κολόμπιο 16 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωα»	48	10928	διπλήθε Κεμπέν 12 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ έφθ. Καλκούττα 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Δημητρα»	39	6713	άνεκ. Τρίπολιν Λιθάνου 9 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ενοενάνται»	56	8818	διπλήθε Κωνιών 17 'Ιουλ. διά Νοθορωσισκην άνεκ. Πόρτλαντ 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	4654	άνεκ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	έφθ. Σφάξ 22 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (Θες.)	έτ. «Μάγενερ»	52	10081	έφθ. Κολόμπιο 16 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτα»	63	11194	διπλήθε Κεμπέν 12 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ άνεκ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεκ. Ηγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 24 'Ιουλ. διά Γδύνια έφθ. Χιούστον 22 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	3129	άνεκ. Ναούρου 20 'Ιουλ. διά Ειδονυμάουθ άνεκ. Πόρτ Σουδάν 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΙΩΤΑ	Νομικός - Άλεξάτος	51	2071	άνεκ. Βανκούβερ 15 'Ιουλ. διά Ναστόκα άνεκ. Φιλαδέλφεια 25 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ άνεκ. Μοριουγκάδο 8 'Ιουλ. διά Αμερικαν έφθ. Ντάπια 8 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	άδ. Γουλανδρή	56	20668	ύπο παραλαβήν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Φρανκοβόντη»	49	2641	άνεκ. Ναούρου 20 'Ιουλ. διά Ειδονυμάουθ άνεκ. Πόρτ Σουδάν 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΚΑΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Βίλα Νόδαι»	57	9173	άνεκ. Μόζι 13 'Ιουλ. διά Βανκούβερ άνεκ. Θ. Κατούλης
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεκ. Αμερικαν 16 'Ιουλ. διά Κίναν άνεκ. Λάτοπος
ΓΚΟΥΤΟΥ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεκ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ. διά Τουαφ άνεκ. Θ. Κατούλης
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΑΣ	έτ. «Λίττα Μπήπαρ»	63	15389	άνεκ. Μπιλάνκα 21 'Ιουλ. διά Σαντάντερ άνεκ. Ι. Λάτοπος
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ άνεκ. Ή. Λάτοπος
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15381	άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν άνεκ. Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο διπλήθε Εσκουμίντς 15 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Γουόρλαντ Λιμπερτού»	49	18226	έφθ. Ελευσίνα 23 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΕΙΓΑ	έτ. «Γουόρλαντ Ντείλ»	52	15729	έφθ. Σουέζ 24 (διά Πειραιᾶ) εἰς Σκαραμαγκά από 15 'Απρ. άνεκ. Λαύριον 11 'Ιουλ. διά ΗΠΑ διπλήθε Κωνιών 14 'Ιουλ. διά Πότι (ΕΠΩΛΗΘΗ) έφθ. Πειραιᾶ 11 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΙΝΧΕΡΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέμοντα»	57	24883	άνεκ. Μόζι 13 'Ιουλ. διά Βανκούβερ άνεκ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ. διά Τουαφ άνεκ. Μπιλάνδο 21 'Ιουλ. διά Σαντάντερ άνεκ. Νέαν 'Ορκην 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Λιμπερτού»	49	18226	άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν άνεκ. Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο διπλήθε Εσκουμίντς 15 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γράνιτη»	51	5170	έφθ. Ελευσίνα 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Έντερπράϊζ»	52	15675	έφθ. Σουέζ 24 (διά Πειραιᾶ) εἰς Σκαραμαγκά από 15 'Απρ. άνεκ. Λαύριον 11 'Ιουλ. διά ΗΠΑ διπλήθε Κωνιών 14 'Ιουλ. διά Πότι (ΕΠΩΛΗΘΗ) έφθ. Πειραιᾶ 11 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέμοντα»	57	24895	άνεκ. Μόζι 13 'Ιουλ. διά Βανκούβερ άνεκ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ. διά Τουαφ άνεκ. Μπιλάνδο 21 'Ιουλ. διά Σαντάντερ άνεκ. Νέαν 'Ορκην 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Λιμπερτού»	49	18226	άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν άνεκ. Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο διπλήθε Εσκουμίντς 15 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ	έτ. «Γουόρλαντ Ντείλ»	52	15729	έφθ. Ελευσίνα 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Αχίλλες»	43	12846	έφθ. Σουέζ 24 (διά Πειραιᾶ) εἰς Σκαραμαγκά από 15 'Απρ. άνεκ. Κάιλοροι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Κάιλοροι»	43	12846	άνεκ. Κάιλοροι 11 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρωνι»	61	15979	έφθ. Χοραμσάχρ 22 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	7227	άνεκ. Χάιφα 20 'Ιουλ. διά Μόλτα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	έτ. Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	άνεκ. Χάιφα 20 'Ιουλ. διά Μόλτα
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Ραβέννα 9 'Ιουλ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Μαντράς 21 'Ιουλ.
ΔΕΣΣΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεκ. Νεάπολιν 21 'Ιουλ. διά Βρινδήσιον
ΔΕΣΣΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεκ. Μπέργκεν 13 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ έφθ. Σάντος 6 'Ιουλ.
ΔΕΣΣΩ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Νεκοτόεα 12 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουμεντ»	63	16417	έφθ. Μπαχία Μπιλάνκα 10 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΡΟ (δ.)	έτ. «Σιππιγκ Ντεβελόπουμεντ»	64	16417	έφθ. Μπαχία Μπιλάνκα 17 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Σιππιγκ Ντεβελόπουμεντ»	61	16417	έφθ. Χιούστον 15 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Αλκη»	53	7829	άνεκ. Τομάτα 10 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιολός»	61	9326	άνεκ. Γιαβάτα 19 'Ιουλ. διά Ντάριεν άνεκ. Χόγκ Κόγκ 10 'Ιουλ. διά Πασούση άνεκ. Νέαπολιν 22 'Ιουλ. διά Γιδραλάτρη άνεκ. Γένοβαν 11 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φηργουνίνες»	55	3534	έφθ. Αμπιτζάν 13 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	άνεκ. Κελεόγκ 14 'Ιουλ. διά Μανίλα άνεκ. Κοατζακόλακος 21 'Ιουλ. διά Κόντρη άνεκ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Γκρέις Χάρμπορ εἰς μεταφοράς 'Ελλαδος - Μ. Θαλάσσης
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	έφθ. Λεισοες 16 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Σουραμπάγια 18 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημος»	44	7266	άνεκ. Καλκούττα 23 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρη άνεκ. Α. Χαλκούσης
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτής»	44	7236	άνεκ. Κελεόγκ 14 'Ιουλ. διά Μανίλα άνεκ. Κοατζακόλακος 21 'Ιουλ. διά Γκρέις Χάρμπορ άνεκ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Γκόντρη εἰς μεταφοράς 'Ελλαδος - Μ. Θαλάσσης
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Διαμαντής»	42	6904	έφθ. Λεισοες 16 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Μπαράρα 11 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	διπλήθε Ουσάντ 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Ρουέν 20 'Ιουλ.
ΔΙΑΝΑ	Μακρής	45	1082	έφθ. Καλκούττα 24 'Ιουλ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Παντοζάτος κ.λ.π.	45	2302	άνεκ. Χακόπαν 16 'Ιουλ. διά Οναχάμα άνεκ. Κοσίν 18 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Κορίνθιοι 20 'Ιουλ. διά Τάσον
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	άδελφοι Λύρα	43	7280	έφθ. Καλκούττα 24 'Ιουλ.
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεκ. Χακόπαν 16 'Ιουλ. διά Οναχάμα άνεκ. Κοσίν 18 'Ιουλ. διά Οδησσόν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	έφθ. Αντεν 5 'Ιουλ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	άνεκ. Βανκούβερ 7 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Πρίνκιπος»	49	11771	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Χέγκε»	42	7388	έφθ. Βερακρούζ 6 'Ιουλ.
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Γουόρλαντγουάντι»	43	7131	άνεκ. Θεούτα 17 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Μαράντο»	43	7267	έφθ. Χάρην 20 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Αν. Τούντας & Σία»	32	1502	άνεκ. Γάνδην 22 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταΐσσας κ.λ.π.	21	2988	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	44	2074	άνεκ. Μαλάγα 11 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΕΙΡΗΝΗ Λ	έτ. «Ελτρανόπορτ»	56	10530	άνεκ. Τακόμα 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνς	48	2105	έφθ. Χούλ 26 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Γουάμποα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14164	άνεκ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Βανκούβερ δ εἰς Πειραιᾶ υπό μετασκευήν
ΕΛΕΑΝΝΑ	Κ. Εύθυμιάδης	54	11232	έφθ. Τρικούμαλι 20 'Ιουλ.
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολιστισμ»	43	7128	άνεκ. Χαλά 6 'Ιουλ. διά Αντεν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	άνεκ. Π. Στεφανής
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Στανίπα»	39	1742	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρια»	48	8430	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βίστα Ριος»	52	12228	έφθ. Κείπ Τάσον 24 'Ιουλ. (ζημία)
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Είλανς»	48	2515	ύπο παραλαβήν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

Director

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226
TEL. NIGHT: 72905

ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	άνεχ. Ισκεντερούν 10 'Ιουλ. διά Τσάρλεστον
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Κοσιν
ΕΛΕΝΗ Κ.	'Ελένη Κυριακού	39	3023	άνεχ. Γένοβαν 9 'Ιουλ. διά Πουάν Νούάρ
ΕΛΕΝΗ Κ.	Π. Θραγκούλης κλπ.	45	7698	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Κ. II	έτ. «Ελένη»	46	7289	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	10908	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	άνεχ. Μπαρμπάντος 18 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΗΛ. Τομπούλης	29	2851	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντεζης	21	1549	διπλής Κων) πολιν 17 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Τρανσποσιφικ	55	2863	εις Πειραιά ἀπό 1 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμπός	43	7186	άνεχ. Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΕΛΛΑΣ	Στ. «Ειλανς»	48	2515	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. (διά Βενετίαν)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσποσιφικ	62	6666	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΟΡΕΛ	Τρανσποσιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσποσιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. "Αντεν 23 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	62	6659	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΝΗΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Τουτικόριν 20 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Μπάροραν
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	διπλής Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	7068	άνεχ. Χιούστον 19 'Ιουλ. διά Σαβόννα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Χιούστον 23 'Ιουλ. διά Μπάροραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Μπάροραν
	Τρανσποσιφικ	56	7510	άνεχ. Σούεζ 25 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΞΑ	Τρανσποσιφικ	56	7510	άνεχ. Σούεζ 25 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Κουσείτ 23 'Ιουλ. διά Ελλάδα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσποσιφικ»	57	7063	άνεχ. Μπαραρ 11 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Λουζήνη»	43	7208	έφθ. Καράτοι 20 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗΣ	Μαρφουέρτζα	32	18564	άνεχ. Τζιμπούτι 9 'Ιουλ. διά Μπαθναγκάρ
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	«Μάχην»	48	2474	άνεχ. "Αντεν 20 'Ιουλ. διά Ρεκλαντ
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Πρίντεζην»	38	2265	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουλ. διά Κέμι
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Γκόλφο Αζούλη»	42	7058	άνεχ. Ιτέαν 19 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Σεμπού 24 'Ιουν. διά Οζάμις Σίτυ
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουν.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Σανφάρερ»	44	7251	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 24 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Μάγενιρ»	52	10081	έφθ. Γουαμποά 8 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	Βεντούρης	43	1589	διπλής Μπρούναμπούτελ 19 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Μερετόλελα»	43	7199	έφθ. Αμμόχωστον 20 'Ιουλ.
ΕΡΕΤΡΙΑ	Ίω. Λάτος	35	23580	άργει. Ναγκόγια 15 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτος	66	45300	άργει. Ελευσίνα ἀπό 3 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	έτ. «Σάδμοοκ»	58	9585	άνεχ. Σιμιζι 21 'Ιουλ. διά Κολούμπια Ρίθερ
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Ρότερνταμ 8 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Σάδμοοκ»	59	9584	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. διά Τσάρλεστον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας Κολύμβας	21	2369	εἰς Πόρτ Σουδάν ἀπό 8 Νοεμ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Αργκούλια»	58	12168	διπλής Κων) πολιν 16 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	έφθ. Βηρυττόν 23 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ	έτ. «Εναρξίς»	50	2454	άνεχ. Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ΕΛ. ΠΑ. Α.Ε.	51	10261	άνεχ. Σιμιζι 21 'Ιουλ. διά Κολούμπια Ρίθερ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Βαλπαραίζο 14 'Ιουλ.
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΥΔΑΡΜΟΣ	έπ. Πάρα Βιάσες	43	7234	άνεχ. Αμβούργον 20 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδώρα»	48	2358	έφθ. Σάουθεντ 21 'Ιουλ.
ΕΥΔΑΛΙΑ	έτ. «Κόκκορντη»	44	7292	άνεχ. Οζάκα 17 'Ιουλ. διά Τσιμαγκτάο
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεχ. Γκλόηκ 22 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Γιοκοχάμα 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Ραγκούν 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	έφθ. Τόκιο 23 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Τσάλνα 20 'Ιουλ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	άνεχ. Αστόντον 22 'Ιουλ.
ΕΦΗ				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	N. Π. Κολαϊτης	38	1595	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύης) 17 'Ιουλ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Μουρόραν 15 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Πλάμπρος»	47	2287	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ. διά Αλικάντε
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΗΟΔΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	65	21400	άνεχ. Αγ. Φραγκούκον 27 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Ναγκόριον 22 'Ιουλ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	άνεχ. Γένοβα 19 'Ιουλ. διά Καράρα
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουν. διά Κίναν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	έφθ. Κολούμπο 18 'Ιουν.
ΘΕΟΔΟΣΙΑ	'Αφοι Καλαφάτη	35	1862	άνεχ. Θεσσαλία 19 'Ιουλ. διά Κατάνια
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίδα»	43	7236	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αφοι Λάδη	50	1478	άνεχ. Ρίθερ Μέροεϋ 26 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκόρον»	61	16561	άνεχ. Ναγκασάκι 11 'Ιουλ. διά Αντοραλίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	I. N. Νόριγκ	24	1324	εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ. (επισκευαί)
ΘΕΦΗΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	Oίκος Βάτη	58	15895	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Εκρή Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Πάλεμπαγκ 3 'Ιουλ. διά Τζεκάρτα
ΘΕΩΡΙΕΣ	'Αγγελάκης	38	3581	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Ρούμπερτα»	43	7259	έφθ. Καλκούττα 28 'Ιουν.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Βαρκελώνην 11 'Ιουν. διά Αμβούργον

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.^o Derecho
TELEFONO 231483

CALLE
J. MURPHY 1-4.^o
TELEPHONE: 5103

BOITE POSTALE 363
Banque: B.N.C.I.
Reg. Commerce 2249
TÉLÉPHONE: 10-87

IMPRENTA
OLIMPIA
TELEFONO 3810

ADR. TÉLÉGR. CALCONEX

ΟΡΗ ΣΤΑΡΣ		T. Μουστογιάννης	43	1760	άνεχ. Τζέντα 18 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Γκραιτοία»	64	40043	άνεχ. Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Σαγκάνη 10 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Άντινα»	52	11289	άνεχ. Μη. Αύρες 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενονόλοιδα	52	8662	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Γζέμινι»	43	7176	έφθ. Σουέζ 22 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Βιογκράντε»	49	1991	έφθ. Λίβερπουλ 15 'Ιουλ.
ΙΟΥΑΙΑ		Νταιφάς	29	1808	εις Πέραμα ώπο 3 'Απρ.
ΙΡΕΝΑ		έτ. «Ολιούπο»	43	7232	άνεχ. Θέουτα 1 'Ιουλ. διά Σαράντε
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Βερίταση»	43	7275	διπλήθε Κων/νη) πολιν 17 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Πιομπίνο 18 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ) σεις»	45	9918	διπλήθε Κων/νη) πολιν 20 'Ιουλ. διά 'Οδοπόδην
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Άγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Ντακάρ 21 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Γλαυκη»	48	1845	άνεχ. Κολόμπα 22 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	διπλήθε Κων/νη) πολιν 21 'Ιουλ.
ΙΩ. Η. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ		άδ. Γουλανόδρη	44	7277	έφθ. Μαντρας 19 'Ιουλ.
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Κολόμπα 22 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)		έτ. «Άστροι»	52	10160	άνεχ. Μη. Αύρες 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)		έτ. «Χόρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΙΤΗ (δ.)		έτ. «Εθερόλεύ»	55	11991	έφθ. Κόμπε 25 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ		έτ. «Λαιμός Άδελφοι»	38	2368	άνεχ. Τσιμπά 11 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ		έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΚΑΛΛΙΜΑΝ		έτ. «Βέλαμαρα»	43	7091	έφθ. Καλόμπα 4 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Ιντάστριας»	55	11798	έφθ. Λίβερπουλ 20 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλινός»	44	7249	άνεχ. Ιντσόν 13 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Βανκούμερ 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ		έτ. «Χριππότη»	37	2348	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 21 'Ιουλ. διά Νόδα Σκωτίας
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	51	7154	διπλήθε Κων/νη) πολιν 20 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΚΑΛΥΨΩ		A. M. Νομικός	50	1517	άνεχ. Χαϊφα 22 'Ιουλ. διά Ριγιέκα
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κανάρης»	44	7240	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΚΑΠΑ ΔΡΕΓΓΙΤΕΡ		έτ. «Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Χόκη Κόγκ 23 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Εριά»	55	8902	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Χερπάτη»	50	4876	έφθ. Κολομπια ρίθερ 25 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι		έτ. «Γράμπη Τοάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Σαντακάν 8 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ		έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Ιουν. διά Σαίγκον
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ντελάμαρη»	55	12533	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 12 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιρις»	46	4576	έφθ. Νεκοτέα 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Νικοφόρος»	43	7176	άνεχ. Στεττίνον 19 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.		έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	άνεχ. Τακοράντι 23 'Ιουλ. διά Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.)
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)		έτ. «Πουερτό Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Τσιττακόγκ 8 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Γεροντίνι»	51	8842	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 21 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Μαρίρη»	43	7176	έφθ. Σπέτζα 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιουρόπα Κομερο.»	44	7123	έφθ. Καλάδα 14 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΛΑΣ (δ.)		Γκρήκη Σίπ. Εντερηράτι	43	7227	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Αμβέροαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Κάσσιλης»	53	11101	άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.		έτ. «Μηράτι Στάρη»	47	9956	έφθ. Γιοκοχάμα 25 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΥΤΕΡ (δ.)		έτ. «Ελνάβαλλη»	61	13408	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Αστροέστε»	51	11102	άνεχ. Κεμπεκ 20 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ		έτ. «Εγκλόμπους»	44	1920	διπλήθε Ούσαντ 20 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΣΟΣ		«Κάσσιος Α.Ε.	39	5215	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		άδ. Βασιλιά.	22	1584	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝΗ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Πολιμύρα»	43	7312	έφθ. Ταϊμκόγκ 17 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Σιμονόζεκι 16 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Βασιλίκην»	53	1901	άνεχ. Τόμπα 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΣΤΩΡ		Γράτσου	44	7148	άνεχ. Καλκούττα 22 'Ιουλ. διά Τσιμπα
ΚΑΤΕ Α.		έτ. «Κάνοπουσι»	60	10494	άνεχ. Νιού Πλύμουθ 22 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άυστρ.)
ΚΑΤΕ Ν. Α.		έτ. «Κρέθυνη»	51	2373	έφθ. Ιλιγκαν 19 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Χούλ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Αρόζα»	65	21500	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άυστρ.)
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)		έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	έφθ. Μελάγια 21 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		έτ. «Αστροσουρένο»	36	1413	άνεχ. Σεύες 12 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΕ' ΜΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		άδ. Κελοκοτρώνων	55	11100	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΕ' ΜΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Μόζι 24 'Ιουλ. διά Σουαδία
ΚΕ' ΜΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Σκαρπάτανα»	42	7265	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΕ' ΜΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ		έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Καλκούττα 22 'Ιουλ. διά Τσιμπα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Αστρονεπούνο»	50	12240	άνεχ. Νιού Πλύμουθ 22 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άυστρ.)
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Κάνοπουσι»	62	10494	έφθ. Αμέρεροαν 23 'Ιουλ. διά Αμέρεροαν
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Λουκέρνον»	44	5069	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Μπ. Αύρες 19 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΚΕΡΧΕΑ		έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		Θ. Επιφανιάδης	44	7176	έφθ. Μελβούρνη 20 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Τενερίφε 6 'Ιουλ. διά Μόλμο
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Περεσέν»	57	9153	άνεχ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 14 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Σπάρτη»	63	15740	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Ελλην. Άστροι»	58	11156	άνεχ. Ζάκα 22 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΙΜΩΛΟΣ		έτ. «Πιλος»	63	15378	έφθ. Είλατ 27 'Ιουν.
ΚΙΟΝΙ		έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Μόλμο
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Αττικα»	48	1922	άνεχ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 12 'Ιουλ.
ΚΙΤΣΑ		έτ. «Επιφανιάδης	56	9403	άνεχ. Σαρέπλε 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΑΣΣΙΚΗ		έτ. «Μαρακτίδα»	44	7279	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Μπελμάρη	44	7190	άνεχ. Παναμά 24 'Ιουν.
ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Φάνονοι»	66	9500	άνεχ. Παναμά 20 'Ιουλ. διά Μ. 'Ορλεάνην
ΚΛΕΙΩ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	έφθ. Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Παραλίδην
ΚΝΩΣΣΟΣ		άδ. & Δ. Χανδρής	47	.935	έφθ. Σαντακάν 22 'Ιουλ.
ΚΟΜΦΙΝΤΕΣ (δ.)		K. Εύθυμιαδης	49	2146	έφθ. Σαν Νικολάς (Άργ.) 14 'Ιουλ.
ΚΟΝΣΟΥΛΑΞΙΤ		έτ. «Κόνφιντα»	50	9959	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΟΡΙΝΟΙΚ		έτ. «Εμπασάντα»	41	8532	άνεχ. Ζάντος 12 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΚΟΡΩΝΙΕΣ		έτ. «Πόρτλαντι	59	10914	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Βιαμαντι»	46	2361	άνεχ. Βανκούμερ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΡΗΤΗ		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Είλατ 27 'Ιουν.
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΗΤΕΝ		έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Μόλμο
ΚΡΟΝΙΟΣ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεχ. Σάντος 12 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	άνεχ. Χάιφα 23 'Ιουλ.
ΚΥΘΩΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεχ. Βανκούμερ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαφίρο»	46	3648	έφθ. Μη. Αύρες 22 'Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	39	3287	έφθ. Σαντακάν 22 'Ιουλ.
ΚΥΛΛΗΝΗ		έτ. «Ελλην. Δεξαμενονόλοιδα	54	10860	διπλήθε Μπρούνουμπούτελ 9 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΚΥΜΑ		Ρούσσος και Σία	35	1598	άνεχ. Ιπογουίτης 19 'Ιουλ. διά Τσέρμπουργκ
ΚΥΠΡΟΣ*		«Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	άνεχ. Σαπέλε 7 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Κυρά»	45	3794	άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Βενετίαν 12 'Ιουλ. διά Πύλον
ΚΥΡΑ ΜΑΡΩ		έτ. «Λιμπάνον»	56	9086	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Αλχάιμ»	43	7291	έφθ. Ριο Χάινα 21 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		«Καπταδιαμασσάντης»	45	3312	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδη 7 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.		Ιω. Κατούσλακος	66	24400	εις Ίννοσίμα υπό ομιλήρωσιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	38	4840	έφθ. Καλκούττα 25 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κονκισταντόρο»	45	7157	έφθ. Μαντράς 9 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	έφθ. Καλκούττα 2 Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ.		I. Μιμίδης κ.λ.π.	45	899	έφθ. Πέραμα 24 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ		Γαλάτης	30	1988	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μικαλινός»	54	8063	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Ιουλ. διά Ριθέρ Σαίντ Λωρενς
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Καλκούττα 13 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ		άδ. Λιδ. Α. Γεωργίλης	56	8474	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΚΩΣΤΗΣ Ε.		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Σαντακάν 20 'Ιουλ.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π..	51	2340	άνεχ. Πόρτ Σουήτεγχαμ 28 'Ιουν. διά Κίνα
ΛΑΪΓΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπτεκαλ»	49	2273	άνεχ. Θέσσαλα 17 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Άττικα»	60	14431	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πορέτο»	44	7252	άνεχ. Λέικ Τσάρλς 19 'Ιουλ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙ	'Οθ. Γ. Μεταξάς	46	1053	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	'Οθ. Γ. Μεταξάς	48	1053	έφθ. Τρίπολιν (Λιδάνου) 18 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιθ.)
ΛΕΙΤΩΝ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουλ.
ΛΕΙΤΩΝ	έτ. «Άρτεμισιον»	45	10385	έφθ. 'Αμερέροαν 15 'Ιουλ.
ΛΕΙΤΩΝ	έτ. «Έλιμο Σιππιγκ»	39	10060	έφθ. Πέραμα 24 'Ιουλ.
ΛΕΝΚΩ	έτ. «Κάλα»	53	1887	έφθ. 'Ελευσίνα 26 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Θεοδώρω»	46	3495	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7196	άνεχ. Βρέμπν 15 'Ιουλ. διά Ντουγκιράτ
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1631	έφθ. 'Εμπειρ 18 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	8408	έφθ. Ναγκόνια 17 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόπος»	65	16000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΒΥΗ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π..	41	890	άνεχ. Αντεν 20 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	ὑπό παραλαβήν
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Κονοδόλαντο»	48	3349	διπλήθε Λίζαρπ 16 'Ιουλ. διά Γκάλβεστων
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδς 18 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρθέντο»	60	14302	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Νεκοτάεα 21 'Ιουν.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στάνιμορ»	51	11317	άνεχ. Μπουρούτου 18 'Ιουλ. διά Πουάν Νουάρ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	'Αχ. Χαλκούσης	44	7150	έφθ. Σουέι 22 'Ιουλ. διά Αιόι
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουθινκ.»	64	9615	άνεχ. Πικοκόχαμα 22 'Ιουλ. διά Μπιζέρτα
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Εϋθοίο»	37	2312	
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	
ΜΑΙΡΗ - ΝΙΚ	έτ. «Μαΐρηνικ»	44	1876	
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Ανοδος»	59	2848	
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	έτ. «Μαρθένιος»	62	1703	
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχιλ. Χαλκούσης	48	8583	
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	
ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολύμπεντο»	53	11276	
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτοργύραβες»	55	8526	
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντινάκης	37	1322	
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτα»	37	1344	
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκρέκη»	45	3766	
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντω»	30	1041	
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιουρόπο»	43	15030	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιοι.)	'Ιω. Λάτοπς	45	9900	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	66	18600	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένενας Κάρρερες Σ.Π.	49	10123	
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4958	
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιονιαν»	62	9455	
ΜΑΡΙΑ ΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ & Σιά	Μπρόπουλος & Σιά	32	1597	
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μόρθα»	39	1506	
ΜΑΡΙΑ Γ.	Γ. Γεραρδής	16	1808	
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Ισθμένια»	56	12230	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Κάρρεμαρ»	56	8799	
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμασκο»	56	6156	
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Λακωνία»	38	4238	
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Νάσσιοναλ»	44	7133	
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μηνιάρης κ.λ.π.	48	2661	
ΜΑΡΙΑ Μ.	Π. Μπούρμπουλης	40	886	
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μικαήλ»	43	7219	
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατανί»	41	5294	
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πέρπαντα»	44	7176	
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετονή»	36	1690	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπς	37	23732	
ΜΑΡΙΓΩ	έλληνικα συμφέροντα	47	1219	
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερ»	55	4710	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Ελλην. Αστρο»	54	11577	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7185	
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	62	8111	
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Πολ. Στάρ»	53	11310	
ΜΑΡΙΣΠΙΔΑ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	
ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Σαρτάπι»	48	3877	
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλειτ Σιππιγκ»	49	5038	
ΜΑΡΟΥΑΙΟ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ωνύμιβερσαλ»	55	9125	
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	'Ελλην. Θαλάσσιαι Μεταφ.	65	14264	
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. «Ακρες»	46	6907	
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρακουέρο»	44	7277	
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	
ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΛΕΤΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	7262	
ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΛΕΤΗ	έτ. «Μαραρρέσιο»	46	3949	
ΜΕΡΥ	έτ. «Μερεστέλλα»	43	7257	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιον Φράτι»	60	14431	
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ρασόδα»	44	7282	
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7131	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	8930	
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόδοτντ ντε Μάρφιλ»	63	10514	
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	59	9855	
ΜΙΣΡ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπς	39	1552	
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέσα»	57	12230	
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντέγριτσα»	44	7375	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Στάλιμε»	43	7084	
ΜΠΕΛΑΙ ΑΙΡ	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φράνκιλλη»	52	8111	
ΜΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	

ΜΠΙΛΑΙ								
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ								
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ								
ΜΠΡΟΚΙΔΑΝΤ								
ΜΥΚΗΝΑΙ								
ΜΥΡΙΑΜ								
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)								
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)								
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ								
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)								
ΝΑΥΠΛΙΟΝ								
ΝΑΥΣΙΚΑ								
ΝΑΥΣΙΠΤΟΡΟΣ								
ΝΑΥΤΙΑΣ								
ΝΑΥΤΙΔΟΣ								
ΝΑΥΤΙΛΟΣ								
ΝΕΠΤΟΥΝ								
ΝΕΦΟΣ								
ΝΗΡΕΥΣ								
ΝΗΣΙ								
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ								
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ								
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)								
ΝΙΚΟΛΑΟΣ								
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III								
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ								
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ								
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ								
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΔΗΣ								
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.								
ΝΙΚΟΣ								
ΝΙΚΟΣ Β.								
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)								
ΝΙΝΗ								
ΝΙΟΒΗ								
ΝΟΡΑ								
ΝΟΡΟ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ								
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ								
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ								
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ								
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ								
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)								
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ								
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ								
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ								
ΝΟΡΟ ΧΑΓΙΝΕΣ								
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ								
ΝΟΥΝΤΣΙΑ								
ΝΟΥΦΑΡΟ								
ΝΤΕΣΤΣΤΡΕΧΑΝ								
ΝΤΙΑΖΕΝΣ (δ.)								
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ								
ΝΤΙΝΟΣ								
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ								
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ								
ΝΥΜΦΑΙΑ								
ΝΥΜΦΗ								
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ								
ΟΔΥΣΣΕΥΣ								
ΟΘΡΝ								
ΟΛΓΑ								
ΟΛΓΑ								
ΟΔΓΑ								
ΟΔΛΑΝΑΙΑ								
ΟΔΥΜΠΙΟΣ								
ΟΜΟΝΟΙΑ II								
ΟΝΗΣΙΔΙΑΣ								
ΟΝΤΙΝ								
ΟΝΤΡΥ								
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ								
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΤΝΕΡ								
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΤΚΣ								
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ								
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ								
ΟΡΦΕΥΣ								
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ								
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ								
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ								
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ								
ΟΣΕΑΝΙΚ								
ΟΥΑΐΤ ΗΓΚΑ								
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ								
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.								
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ								
Π. ΣΥΛΑΣ								
ΠΑΙΑΝ								
ΠΑΤ'ΚΟΝ (δ.)								
ΠΑΝΑΓΙΑ	(δ.)							
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ								
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ								
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.								
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ								
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ								
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.								
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.								
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ								
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II								
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.								
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.								
ΠΑΝΔΩΡΑ								
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)								
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ								
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ								
ΠΑΝΟΡΑΙΑ								
ΠΑΞΟΙ								
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ								
ΠΑΡΝΩΝ								
έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	διπλής Μπρούνομπούτελ 15 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν					
έτ. «Γουέστουγιντ»	56	10191	Έφθ. Λάγκος 18 'Ιουλ.					
Σιγάλας - 'Α') φοι Πλατή	35	2642	διπλής Λίζαρντ 24 'Ιουλ. δι' 'Αμυδέροαν					
έτ. «Γουνιόν 'Εντερπράϊ»	39	2829	Έφθ. Κολόπιο 2 'Ιουλ.					
Έλλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Βιτόρια 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ					
Γ. Μαύτος	45	3889	Έφθ. Καζαμπλάνκα 11 'Ιουλ.					
Παπαδόμπτριον	49	9025	άνεχ. Μπαχία Μηλάνκα 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ					
Παπαδόμπτριον	47	9957	διπλής Κων) πολιν 5 'Ιουλ. διά Νοθρωσίσκουν					
έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Βανκούμπερ 20 'Απρ. διά Κίναν					
έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. διά Κίναν					
έτ. «- Ιντεροπι»	34	1469	Έφθ. Μπάρα 18 'Ιουλ.					
Ν. Βλαχάκος & Σια	42	708	Έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.					
Βλαχάκος & Σια	44	1287	άνεχ. Μάλτα 23 'Ιουλ. διά Λείζεσ					
έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	άνεχ. Σαλαβάδορ 22 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ					
Μάτ. Γουλανδρῆς	21	2492	είς Τζένταν όπο 14 Δεκ.					
έτ. «Εσπέρια»	54	7968	Έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 17 'Ιουλ.					
έτ. «Πολίχρι»	56	5860	Έφθ. Μπιμάντ 12 'Ιουλ.					
έτ. «Αθανασιάδης-Ναυτιλιακή»	47	2686	Έφθ. Μπαραγκούλα 29 'Ιουν.					
έτ. «Τέτε Μέρ»	44	7158	άνεχ. Γιοκοχάμα 16 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ					
Γεωργόπουλος	38	1770	άνεχ. Πόρτομπουθ 21 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον					
Φ. Γεωργόπουλος	46	748	Έφθ. Σούνταβαλ 21 'Ιουλ.					
Άθανασιαδης Γεωργόπουλος	48	2000	Έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 11 'Ιουλ.					
Γεωργόπουλος	35	946	Έφθ. Βεγγαζην 6 'Ιουλ.					
έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη					
Α. Αθανασιαδης	49	1851	άνεχ. Γκρέιτ Γιάρμουθ 21 'Ιουλ. διά Βερακρούζ					
Φ. Γεωργόπουλος	47	1553	Έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν.					
Άφοι Σάρδην κ.λ.π.	44	2321	διπλής Μπρούνομπούτελ 18 'Ιουλ. διά Θεο) νικν					
έτ. «Φράνκο»	44	7199	άνεχ. Πύλον 5 'Ιουλ. διά Κούβαν					
έτ. «Μιλιάδης»	44	2766	άνεχ. Κάπροντ 12 'Ιουν. διά Λάγκος					
έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 'Ιουλ. διά Ραβένα					
έτ. «Βίγκνα»	49	14672	άνεχ. Ανόκνα 16 'Ιουλ. διά Ραβένα					
έτ. «Αρχοντόνης»	62	14150	άνεχ. Πούλο Μπούκο 30 'Ιουν. διά Κίναν					
έτ. «Πλυνθάδα»	43	2863	Έφθ. Ρεούνον 20 'Ιουλ. διά Τάμπα					
έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Αύγουστα 13 'Ιουν. διά Τάμπα					
έτ. «Κονκόρντια»	42	7132	άνεχ. Πόρτο Σαΐδ 27 'Ιουν. διά Λάγκος					
έτ. «Σαλαμίας»	39	5235	άνεχ. Αντζελες 15 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα					
έτ. «Καριμπαν Α'Τλαντική»	60	5960	είς αυτορεντνά όπο 7 'Απρ. (προσήραξεν)					
Κ. Γράτσας	45	7258	άνεχ. Ναόνταρ 17 'Ιουλ. διά Τζένταν					
έτ. «Ορίεντ Ήτο»	45	9367	Έφθ. Ρέονταρ 17 'Ιουλ. διά Λάγκος					
έτ. «Κόδρος»	43	7211	άνεχ. Πόρτο Σαΐδ 21 'Ιουλ. διά Πόρτο Σουδάν					
έτ. «Ορίεντ Μην Ήτο»	64	9483	άνεχ. Βορμάνια 21 'Ιουλ. διά Καλκούτταν					
έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	Έφθ. Καζαμπλάνκα 19 'Ιουλ.					
έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεχ. Καρούτσι 19 'Ιουλ.					
έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεχ. Σάγκατα 22 'Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην					
έτ. «Αρμαντόρ»	61	16222	Έφθ. Βιρτούτον 23 'Ιουλ. διά Κάπρον					
έτ. «Σπηνίκβιλ»	43	7210	άνεχ. Κάντλα 9 'Ιουλ.					
έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	Έφθ. Φριμάντην 18 'Ιουλ.					
έτ. «Ούλτρα»	56	10120	άνεχ. Ωλέρην 22 'Ιουλ. διά Βάρναν					
έτ. «Οσανίκι»	61	10996	άνεχ. Ρίνιεκά 21 'Ιουλ.					
έτ. «Πιον, Ούλτιτ Σίπη»	42	7269	Έφθ. Λιμών 17 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνην					
έτ. «Αντίκλεια»	50	3187	άνεχ. Ντάρμπαν 22 'Ιουλ. διά Κίναν		</			

ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Μπούνομπούτελ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	άδ. Χανδρόπ	50	16259	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	'ΕΛΛ. «Οσεαν Κέρριερς	56	9972	έφθ. Σασέμπο 12 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	«Οθερος Φράυτερ»	61	11767	έφθ. Λός Αντζελεξ 14 'Ιουλ.
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	Χρ. Μ. Σαρλός	47	1800	ύπο παραλαβήν
ΠΕΛΟΥ	Χρ. Σαρλός	39	863	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	διπλήθε Λιζαρόπ 26 'Ιουλ. διά 'Υμουνίτεν
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δ.)	έτ. «Πανκρόμπο»	59	23601	άνεχ. Σουέζ 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	43	7240	άνεχ. Σουέζ 5 'Ιουλ. διά 'Ινδίαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλήπης»	56	20778	έφθ. Αμοτερνταν 20 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έλ. «Παλιζάνα»	44	7050	έφθ. Τόκιο 21 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	άνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 19 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	έφθ. Αστόρια 15 'Ιουλ.
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	57	11089	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 23 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουσάτα»	58	23607	έφθ. Άμμούργον 22 'Ιουλ.
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Σηγουαΐτης»	61	10072	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 26 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Ελαιοφέρερ»	41	3307	άνεχ. Θρί Ρίβερς 18 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Κομμέροιαλ» κ.λ.π.	61	13379	έφθ. Γιοκοχάμα 25 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΔΕΣ	έτ. «Μαϊνφέρ»	54	6154	έφθ. Μπλέφαστ 7 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρλίντο»	50	10776	έτις θεσιν 30 Ν. – 48 Δ. 'Ιουλ. 21 διά Ροζάριο
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ	έτ. «Πλαίτ»	58	9603	άνεχ. Βανκούμπερ 8 'Ιουλ. διά Νιού Πλύμουθ
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλαίτ»	43	1815	έφθ. Άμμερσαν 16 'Ιουλ.
ΠΛΟΑΡΙΣ	έτ. «Πλαίτ»	44	7186	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. (επισκευα)
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	54	8155	άνεχ. Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Πλαναμάρα»	58	9603	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Κάνοπους»	54	8825	έφθ. Κείν Τάουν 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρκίμα»	61	9955	άνεχ. Τόκιο 13 'Ιουλ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Στροβίλι»	49	2755	έφθ. Λίθερουπ 17 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ατλαντο»	62	11500	έφθ. Λονδίνουν 22 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Ανδρέαδης»	57	9797	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 4 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πλαίσια»	43	14425	έφθ. Κόρπους Κρίστι 21 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαριντπάλ»	37	4840	άνεχ. Τζώρτζιανου 11 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νοεύθε Σεβίλλα»	65	20893	άνεχ. Ντόπιουν 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Ανανυμούς»	64	40098	διπλήθε Σάουθεντ 24 'Ιουλ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Τρανοοσεδάνικα»	58	10996	άνεχ. Αμετέρνταμ 13 'Ιουλ. διά Γκαλθεστον
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρπρίμοι»	51	2063	έφθ. Μπλέφαστ 24 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μαρετερένο»	55	16718	άνεχ. Ματσουγιάμα 15 'Ιουλ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΠΡΩΤΩΝ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	άνεχ. Βανκούμπερ 30 'Ιουν. διά Τοινάμπο
ΠΡΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Αστήρη»	60	18889	άνεχ. Ανταργάκαστα 22 'Ιουλ. διά Τσάναραλ
ΠΡΩ (δ.)	Ραφ. Μελαχροινός & Yiol ιω. λατός	21	1515	διπλήθε Κων/πολιν 10 'Ιουλ. διά Πειραιά
		52	10224	έφθ. Λονδίνουν 23 'Ιουλ.
ΡΑΖΑΝΙ	έτ. «Αγκάλι»	49	1773	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 15 'Ιουλ. διά Βέντοπιλς
ΡΑΙΔΕΙΣΤΟΣ	έτ. «Λαμιά»	59	5190	άνεχ. Σεμπού 15 'Ιουλ. διά Ζαμποάγκα
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Αμέρερσαν 17 'Ιουλ.
PANTINOR	έτ. «Τζεράλιντο»	43	7133	έφθ. Πόρτ Σουητεγχαμ 24 'Ιουλ.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	έφθ. Καλκούτα 16 'Ιουλ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	άνεχ. Αρχάγγελον 15 'Ιουλ. διά Χάρτλεπουλ
ΡΙΤΑ V.	έτ. «Ροκκασί»	51	2062	άνεχ. Αρμόχωστον 21 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΣ	έτ. «Μάλεμεος»	45	7176	έφθ. Μαυρικίον 10 'Ιουλ.
ΡΟΓΩ	έτ. «Γκόθθαμ»	44	7239	άνεχ. Μη. Αύρες 15 'Ιουλ. διά Σαντάντερ (μετ. ΚΟΡΩΠ)
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	εις Πειραιά από 23 Μαΐου (επισκευα)
ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Νέαν Ορλέανην 15 'Ιουλ.
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Μπλικοναφίλδ»	48	5487	έφθ. Μονφαλκόνε 16 'Ιουλ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Καλκούταν 16 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Μπαχρέιν 24 'Ιουλ. διά Τζαμπάλ Ντανά
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Σιμότουσ 11 'Ιουλ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΣΑΜΟΣ	άδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	έφθ. Γάνδην 10 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μάργενιρ»	52	10176	άνεχ. Οζάκαν 22 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ	έτ. «Φρόντον»	43	7268	διπλήθε Κων/πολιν 5 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Μαριαλίτα»	37	2409	έφθ. Νέαν Ορλέανην 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάνων Παντελήμων»	44	7282	άνεχ. Αγύονταν 10 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	έτ. «Πόκουαροι»	38	1848	άνεχ. Κολόμπιο 17 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΑΝΤΑ ΚΡΩΝΤΑΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	Παπαδόπουλος κλπ.	36	1684	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 21 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	έφθ. Καζάκας Μπαιν 15 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Χόμερ»	45	7293	άνεχ. Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΣΑΣ	έτ. «Μορανία»	40	5360	άνεχ. Λατακία 9 'Ιουλ. διά Αλγερίου
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	Α') φοι Σιγάλα	45	3921	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκα 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	«Γιουν. Μαριτ. Έντερπραϊς»	55	16241	άνεχ. Νέαν Ύορκην 20 'Ιουλ. διά Αμαζάλα
ΣΕΙΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Κάνοπους»	45	3503	διπλήθε Λαγκος 22 'Ιουλ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	63	3098	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 21 'Ιουλ.
ΣΗΜΗΕΡΝΤ	έτ. «Ρίφερ & Τζένεραλ»	52	11705	άνεχ. Ταϊμα 20 'Ιουλ. διά Μπέρια
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίνι»	43	7275	διπλήθε Κων/πολιν 17 'Ιουλ.
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Αμάντα»	48	5957	άνεχ. Χόν Κόγκ 22 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΣΙΣΙΟΥΛΑ	έτ. «Κατάνι»	40	4499	έφθ. Γκάζιμπλανκα 7 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΣΙΦΩΝΟΣ	όρ. Θεοδωρίδης	62	3097	έφθ. Γκότεμπουργκ 19 'Ιουλ.
ΕΚΙΝΟΣ	έτ. «Ρίφερ»	53	2340	έφθ. Τούρμπο 14 'Ιουλ.
ΕΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	48	3745	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΣΜΑΡΑΓΔΙ	έτ. «Κόραλ»	53	3311	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 11 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΣΕΝΙΚΙ	έτ. «Σπηγκόλ»	62	28390	άνεχ. Ταιμά 20 'Ιουλ. διά Μπέρια
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Φράνκο»	28	1660	διπλήθε Κων/πολιν 17 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλόης & Σιά	40	4499	εις μεταφοράς Ελλάδος - Αδριατικής
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολιστιμ»	29	7030	άνεχ. Τζιμπούτι 18 'Ιουλ. διά Απ. "Ανατολήν
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	εις Πέρομα από 14 Οκτ. (θά μετονον. ΓΙΑΝΝΗΣ)
ΣΟΦΙΑ K.	έτ. «Αφοι Κεπετάνιου	25	996	διπλήθε Κων/πολιν 18 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΣΟΦΙΑ K.	έτ. «Εξελίσσορ»	57	10739	άνεχ. Φρότσουν 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΟΦΙΑ T.	«Κροτική Ακτοπλοία»	36	4091	αργεί Πέραμα από 26 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	διπλήθε Παναχά 18 'Ιουλ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζόφυρ»	43	3327	άνεχ. Τάγκος 22 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	διπλήθε Κων/πολιν 19 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ	Α. Νομίκος	50	2516	έφθ. Σουέζ 18 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	ιω. λατός	26	5648	άνεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	έφθ. Σιουτόν 19 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουναρές»	38	3317	ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νικολάου»	56	8789	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδωνία»	56	8878	έφθ. Μπλήμπο 15 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	44	2341	άνεχ. Πέραμα από 14 Μαρτ.
ΣΤΑΡΑ ΟΦ ΑΘΕΝΩΝ	Α. & Π. Καλλίτοπς	44	1723	έφθ. Χόνκ Κόνκ 24 'Ιουλ.
ΣΤΑΡΑ ΟΦ ΠΑΓΓΙΟΥΣ	έτ. «Κοντίνενταλ»	46	2010	εις Πειραιά από 14 Μαρτ.
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ II	έτ. «Ντά Κόστα»	44	2341	έφθ. 'Ανκόνα 17 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάδοσ»	30	4184	διπλήθε Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Σταύρους Σιππίγκ»	47	7223	έφθ. Τρινκεμαλί 14 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθερίδης	64	39672	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Μάτος	49	8630	έφθ. Τρινκεμαλί 14 'Ιουλ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπασεδάνης	45	4014	έφθ. Μπούλος Κων/πολιν 16 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλι»	47	1998	άνεχ. Κασσάνδρα 6 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
		43	7187	έφθ. Μπούλος Κων/πολιν 18 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	έφθ. Κάρδιφ 23 'Ιουλ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιούν, Μαρ. 'Εντερπράϊζ»	52	2073	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΣΥΡΟΣ	«Σύρμαρα»	42	7146	διπλής Κων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	4880	άνεχ. Μόζι 19 'Ιουλ. διά Ναούρου
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγύλας - Πλατίς»	31	3991	άργει Κυνόσουραν ἀπό 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	7564	άνεχ. Κεμπέκ 13 'Ιουλ. διά Ταμπικό
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 23 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράκης	39	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΓΕΑΝ	έτ. «Σάντα Καλλιόπη»	43	7314	έφθ. Πούλου Μπούκου 25 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΟΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	έφθ. Μιγιάκο 25 'Ιουλ.
ΤΖΑΤΙΣΙΑΡΗ	έτ. «Σύνειρις»	61	9636	έφθ. Σουέζ 19 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Τόσταμ»	44	7184	εις Βουβάνη ἀπό 11 Μαΐου
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Ρούπιπταρ»	62	16563	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 24 'Ιουν.
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σούλαχκ»	37	5556	εις θέσιν 50 B - 8 Δ 'Ιουλ. 8 διά Κλήθελαντ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεο» νίκην	65	38100	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ.
TINA	έτ. «Ολιοτύπη»	42	7362	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σήσουσιφτρ»	53	3411	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ	έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429	διπλής Κων) πολιν 8 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΤΡΑΝΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙΙ	έτ. «Τρέντ Λάινς»	47	3578	έφθ. Σαγκίκον 19 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Αίλα Γκράντες»	65	15900	άνεχ. Μόζι 13 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	άδ. Γράποι	44	7207	έφθ. Μακέιο 15 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	2353	άνεχ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Σάντος
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ευγερος»	51	8997	έφθ. Μη. "Αύρες 16 'Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελάχρινδς & Yiol	38	5239	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουν. διά Βάρναν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέντερ»	59	23678	άνεχ. Πούλο Μπούκου 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. "Ιλ - Μέντικο"	37	4298	άνεχ. 'Αρχάγγελον 22 'Ιουλ. διά Μπάρρου
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρόσιο»	65	15597	άνεχ. Μόζι 2 'Ιουλ. διά Μεξικό
ΦΑΙΛΗΡΟΝ	έτ. «Φάλπρον»	39	1880	άνεχ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Ταράντο
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	άνεχ. Χαϊφαν 10 'Ιουλ. διά Γιαριώκα
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	διπλής Κων) πολιν 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Προγκρές»	44	7244	έφθ. Ιντσόν 10 'Ιουλ.
ΦΙΛΙΑ	«Επτάνησική»	44	1596	άνεχ. Αμπερντήν 15 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΦΙΛΙΤΡΙΚ	έτ. «Μωρόνη»	56	5471	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΦΙΝΑΝΔΙΑ	έτ. 'Αφοι 'Αλεξιάδην & Σια	47	2607	άνεχ. Τρόμοσ 13 'Ιουν. διά Χόνιγκσταρκ
ΦΙΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	έφθ. Νίγκατά 15 'Ιουλ.
ΦΙΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Γένοβαν 15 'Ιουλ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιον»	43	5350	άνεχ. Κλήθελαντ 20 'Ιουλ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	56	1082	άνεχ. Παρανάγκουα 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Ευσταθίου κ.λ.π.	52	2039	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΦΡΟΣΥΝΗ	έτ. «Άστροβελία»	43	6838	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλίας	47	1106	έφθ. Νίγκατά 15 'Ιουλ.
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΩΛΟ	έλληνικά συμφέροντα	49	1987	άνεχ. Κολόμπο 14 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΩΤΗΣ	έτ. «Ελληνοκυπριακή»	35	1253	άνεχ. Κολόμπο 14 'Ιουλ. διά Μπάρρα
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπούλακος	26	1953	έφθ. Λα Νουθέλ 17 'Ιουλ.
ΦΩΦΩ	έτ. «Κονοτελλέσιον»	54	1961	άνεχ. Παρανάγκουα 22 'Ιουλ. διά Λα Νουθέλ 17 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΣΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	διπλής Λιζαρντ 19 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΧΑΔΙΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπτελ»	46	1563	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντωνάκης	47	1209	διπλής Σιγκαπούρην 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακρε»	60	9319	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΧΑΡΙΛΑΟΣ	Παπαδημητρίου	50	9787	έφθ. Χάρτελεπον 23 'Ιουλ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Αλτζέο»	44	2675	έφθ. Ντουάλα 21 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	'Α) φοι Κοντού	44	1752	άνεχ. Γκλόγκ 10 Μαΐου διά Κίνα
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Ντεβελόπεντη»	53	8458	έφθ. Μπάλικα 7 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρφάντη»	53	11310	άνεχ. Καδίζ 12 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΧΥΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάνια»	54	16193	διπλής Μπρούναμπούτελ 20 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	εις 'Αμπελάκι ἀπό 14 Δεκ. 1965
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	έφθ. Ρινιέκα 19 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΣΣΑ	άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Περιαρά 6 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαροπούμα»	43	2074	άνεχ. Πιοκοχάμα 14 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλού Ση»	45	4746	άνεχ. Τζιμπούτι 5 'Ιουλ. διά Γουάμπο
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεανίκα»	49	7526	έφθ. Τριπολίν (Αιθάνου) 19 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάθε»	25	958	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Ιουλ. δι' 'Ισπανίαν
ΨΑΡΑ	έτ. «Ψαρρά»	40	4959	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	53	11417	έφθ. Κίνγκονθρ 21 'Ιουλ.
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	έφθ. Ταλάνα 17 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλλα»	52	3694	άνεχ. Μπελίζες 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	11365	άνεχ. Βενετίαν 19 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΑΓΗΝΩΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγηνώρη»	43	7229	έφθ. Πουάν 10 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιούν»	51	16355	άνεχ. Τάκιο 15 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	έφθ. Σουέζ 25 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άργει Αμπελάκι ἀπό 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακριπτήρη»	43	7157	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακριπτήρη»	43	7157	έφθ. Σουέζ 22 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	M. & K. Αρκαδης	43	2836	άνεχ. Υμουνίτεν 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλίσανα»	43	3106	άνεχ. Βερμούδας 14 'Ιουλ. δι' 'Αμμουδιν Μπαίν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	εις Σουέζ ἀπό 18 Μαΐου.
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούλειο»	24	1988	άνεχ. Ηρόπορτ (Μπαχ.) 1 'Ιουλ. διά Βουβάνη
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσαινα»	43	7165	άνεχ. Πουέρτο Μίραντα 14 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Ντάριεν 11 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτυ»	43	7144	άνεχ. Τάμπο 17 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιας»	53	12402	άνεχ. Βοσπόνην 11 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολάς»	53	11024	έφθ. Μπαθναγάκρ 2 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ(Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	εις θεσιν 13,40 B. - 74,18 A. 'Ιουλ. 19 διά Κάντλα
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερίνιτι Μαριτάιμ»	44	7134	έφθ. Νέα Πόλη 19 'Ιουλ. διά Βούβανη
ΑΖΑΝΤΕΧ	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Νταμάρα
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρτε»	47	2992	άνεχ. Γκλέσετον 21 'Ιουλ. διά Ζαμάικα
ΑΖΟΥΡΕΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτμου»	44	2853	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμάγια 11 'Ιουλ. διά Λαρέντζο Μαρκές
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηνουάιν»	47	7176	άνεχ. Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανομαρίνα «Αρμαντόρες	42	6997	έφθ. Κοινί 8 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροοπλέντορ»	30	4125	έφθ. Περιάρι 19 'Ιουλ.
ΑΘΕΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	άνεχ. Τζιμπούτι 13 'Ιουλ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13679	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	18784	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμάγια 11 'Ιουλ. διά Λαρέντζο Μαρκές
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργινία»	43	7290	άνεχ. Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΘΩΔΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπηρίανη»	44	7271	έφθ. Κοινί 8 'Ιουλ.
ΑΙΟΔΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	έφθ. Ρεοίφε 19 'Ιουλ.
ΑΙΘΩΝ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτωρ»	43	7133	διπλήθε Ούσιοντ 23 'Ιουλ. διά Βούβανη
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπηρίανη»	58	10018	άνεχ. Μικοχάμα 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπηρίανη»	58	10018	άνεχ. Σπάτλ 19 'Ιουλ. διά Καμ· Ράν Μπαίν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπηρίανη»	58	10020	άνεχ. Κολύμπια ρίθερ 12 'Ιουλ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	άνεχ. Μόζι 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλια»	57	8184	έφθ. Μπέλφαστ 19 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ*	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικη»	66	23400	άνεχ. Χιροσίμα 15 'Ιουλ. διά Χίλην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τσέρο Κουάκα»	65	18400	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουν. διά Λατάκια

ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	είς Σιγγαπούρην από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	46	7331	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ακέρ»	42	7066	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 8 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	44	7159	έφθ. Νιγγκάτα 20 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύγυπτρουκ»	47	7173	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 20 'Ιουλ. διά Κινέμε
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτημ»	43	7224	άνεχ. Ντώρμπαν 22 'Ιουν. διά Κινέμε
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόσενταλ»	43	10544	άνεχ. Πάλεμπαγκ 4 'Ιουλ. διά Ντουρμάτ
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	έφθ. Καλκούττα 21 'Ιουλ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 13 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιόζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	56	10480	έφθ. Οζάκα 24 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (N.A.T.)		έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρίαν»	56	20926	άνεχ. Σουεζ 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	έφθ. Ρότερνταμ 25 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτο»	42	7241	έφθ. Σπέτζια 15 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	65	10865	άνεχ. Καλκούττα 23 'Ιουλ. διά Μονρόδια
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νταναγκέλ»	43	7070	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	55	12334	έφθ. Σιγγκαπούρην 16 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Ηγαύνιαν 22 'Ιουλ. δι' Ιοπωνιαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καμπος»	41	7401	άνεχ. Ρεσίφε 17 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούφορντ»	44	11460	έφθ. Αλγούστα 24 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εκτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Καλλάς 19 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	άνεχ. Σάντος 17 'Ιουλ. διά Πόρτο Άλεγκρε
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7260	έφθ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7270	άνεχ. Μαντράς 21 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΑΛΧΕΙΤ' Ρ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	έφθ. Βαμδάνη 22 'Ιουλ. (ζημιά)
ΑΛΧΕΙΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολαμίας»	43	7171	άνεχ. Ήοτκαμ 25 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ Φίσ»	41	7169	έφθ. Καλκούττα 23 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	46	2062	έφθ. Μπαγιόν 22 'Ιουλ.
ΑΜΕΝΑΙΤΥΠ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τόμας»	38	1885	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 18 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	52	4894	άνεχ. Σαβάνη 21 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	61	13716	διπλήθε Κωνιά πολιν 5 'Ιουλ. δι' Όδονον
ΑΜΦΙΔΗΑΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Θρέετιγκ»	44	10535	έφθ. Σάντος 8 'Ιουν.
ΑΜΦΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Θρέετιγκ»	43	7036	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Ινδιαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 5 'Ιουλ. διά Μισούμι
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	42	7147	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	έφθ. Νεπόλιν 9 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	άνεχ. Κοκουίμπο 13 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Μένα Αχμαντί 15 'Ιουλ. διά Χεύζαμ
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	55	21075	είς Σκαραμαγκά πόλι 26 'Ιουν. (επισκευα)
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 5 'Ιουλ. διά Σάροχ
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	34114	έφθ. Βαγκαρέ 25 'Ιουλ.
ΑΝΘΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνις»	42	7044	άνεχ. Μόζι 17 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	άνεχ. Αλέριον 21 'Ιουλ. διά Μπουζι
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Ράς Τανόύρα 2 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΑΝΝΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Αγ. Θρακίον 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19758	άνεχ. Μόζι 29 'Ιουν. διά Χίλην
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονο»	44	10599	άνεχ. Μένα Αχμαντί 18 'Ιουλ. διά Σάροχ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεούσα»	44	7158	έφθ. Κοκούρα 24 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15800	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Αλέριον 21 'Ιουλ. διά Ραθένα
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Ντάιρεν 17 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Βεργέστον 17 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα»	45	7303	άνεχ. Βαρκελώνην 22 'Ιουλ. διά Ταραγκόνα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθ Ήστ Ατλάντικ»	63	15985	άνεχ. Αντεν 21 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	διπλήθε Μπρουναμπούτελ 16 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Αντεν 17 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Ριό ιανέριο 13 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	44	7284	έφθ. Βιζαγκαπανάμ 9 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τζατσά»	37	3599	άνεχ. Φιλαδέλφειον 8 'Ιουλ. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΑΠΑΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Σουέζ 18 'Ιουλ. δι' Ινδιαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Κατογεγεώργης	40	1280	διπλήθε Κωνιά πολιν 24 'Ιουλ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδιο»	56	10180	έφθ. Λιθερπούλ 7 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράνσορπτ»	43	8479	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Μπερά 22 'Ιουλ. διά Μομπάσο
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβελόζ»	64	28313	άνεχ. Βιλελμαχάφεν 21 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ευράφρικαν»	46	1889	άνεχ. Φιλαδέλφειον 8 'Ιουλ. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	42	7176	διπλήθε Κωνιά πολιν 9 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	44	4578	άνεχ. Πορτ Σαιδ 20 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρανσατάλαντικ»	44	7179	άνεχ. Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβιέλο»	58	16258	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκρε»	43	8462	άνεχ. Φραντάνη 25 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόκ
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	23626	έφθ. Περαιά 11 'Ιουλ.
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος»	45	3861	άνεχ. Σαν Ζουάν (ΠΡ) 12 'Ιουλ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιζα»	45	7540	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Χ. Καρογεγώρης	40	5488	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 24 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρισ»	40	7480	έφθ. Μποράριον 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	63	28029	έφθ. Βεργέστον 11 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	37	4635	άνεχ. Σαν Ζουάν (ΠΡ) 12 'Ιουλ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	43	7247	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καρογεγώρης	40	7433	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 24 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	44	7589	έφθ. Νέαν 'Υρκην 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον πόδας
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	56	10093	άνεχ. Τομάτα 19 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόραν»	38	10280	έφθ. Ανκόνα 6 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	43	7254	άνεχ. Ρότερνταμ 26 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	44	7216	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Σαιγκόν
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	28	1707	άνεχ. Πορτ Σαιδ 15 'Ιουλ.
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10511	έφθ. Γενόβαν 19 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8527	έφθ. Βανκόδερ 16 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλοδος»	43	7303	άνεχ. Ταύλα 21 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10496	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ.
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	48	11379	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεντ»	47	3000	άνεχ. Μπάρα 17 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαλανόρος»	44	7179	έφθ. Κόμπε 16 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	"Θεροποίης Μπάλκ Κάρριερς	64	17976	



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.

THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING

NAVAL CONTRACTORS

TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1667

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 CONFONA

BEIRA

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS

ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	διηλώθε Μπρούνομπουτελ 19 'Ιουλ. διά Χέρνοσαντ
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανοτόνη»	44	10454	άνεκ. Νόρκοπιγκ 20 'Ιουλ. διά Θώλευ
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	«Κάρυκο Λάινερ»	63	10929	έφθ. Σιμίζου 18 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	44	7259	άνεκ. Αντεν 20 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σῆ Τράνσον»	43	7137	άνεκ. Λός Αντελεσ 18 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σανούθατλάντικη»	44	7283	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 8 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκαμπριέλη»	44	7176	έφθ. Πρέστον 17 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ασημή»	40	2667	άνεκ. Βίλεμποταντ 21 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Κολούντιο Ρίθερ 19 'Ιουλ. (μετ. ΛΕΤΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ)
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σουνέριορ»	44	14243	άνεκ. Λός Αντελεσ 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14132	άνεκ. Ντράμπιαν 13 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόη»	50	5324	άνεκ. Ρίο Ιανέριο 27 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	34114	άνεκ. Βομβάνη 17 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	άνεκ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Ούμ Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμες»	58	20608	έφθ. Λιοσιανόν 23 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	60	20444	άνεκ. Χάρογκ Αιλαντ 18 'Ιουν. διά Καράτοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	49	17094	άνεκ. Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31716	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Αντλάντικη»	63	15977	άνεκ. Μένα Αχμαντί 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 'Ιουλ. διά Σαν Πέντρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	55	12985	άνεκ. Ωιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	53	11322	άνεκ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	53	12696	άνεκ. Κριστομπαλ 22 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	53	12712	άνεκ. Σούβα 22 'Ιουλ. διά Λεδόνικα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	51	11524	άνεκ. Χιούστον 21 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ Ατλάντικη»	62	15921	άνεκ. Μένα Αχμαντί 16 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	56	14839	άνεκ. Ωιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	52	10930	άνεκ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεκ. Μένα Αχμαντί 8 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10189	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεκ. Χαρκούντα 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμεν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ακμες»	58	10139	έφθ. Χιροκάτα 16 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέστ Ατλάντικη»	63	15985	άνεκ. Ωιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεκ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ηοτ Ατλάντικη»	64	15977	άνεκ. Τσάρλεστον 22 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10505	έφθ. Καμαρίοι 16 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	60	10789	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 'Ιουλ. διά Αμέρεραν
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ., δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	51	8867	έφθ. Σάντο Νιούμικο 22 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	άνεκ. Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέρε»	56	10312	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	1028	άνεκ. Ντακάρ 19 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	
ΒΑΝΚΑΛΤ		έτ. «Τράιουμφ»	43	8540	διηλώθε Ε'ακουμινές 15 'Ιουλ. διά Μάντσεστερ
ΒΑΡΝΤΑ (Νοβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλη»	48	2164	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσιμαν»	44	7192	άνεκ. Θεούστον 6 'Ιουλ. διά Σαράντα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έπληννικη συμφέροντα	51	11045	ύπο παραλαβήν
ΒΑΣΟΣ		έτ. «Κόμι»	34	1698	έφθ. Αμπορνταν 21 'Ιουλ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	άνεκ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΒΕΑΤΡΙΚΗ		έτ. «Πιούνιον»	44	7134	άνεκ. Καλκούτταν 19 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Πλειάδες»	40	8205	εις Σιγκαπούρην ρόδις 23 Νοέμ. 1965
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόρι»	41	6339	άνεκ. Λίθερπουλ 5 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΒΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Λέβαντ Σπηνγκ»	53	2089	διηλώθε Κωνιών πολιν 20 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ		έτ. «Βικτώριο Κάρριερς»	42	6749	άνεκ. Βακανιάμοι 13 'Ιουλ. διά Πεκάν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	άνεκ. Ματαράνι 16 'Ιουλ. διά Πουνταρένας
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανόδο»	58	26566	άνεκ. Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ		έλληνικη συμφέροντα	45	7604	άνεκ. Αμβούργον 8 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ		έτ. «Μαρίνα»	56	8615	άνεκ. Γλασκώνων 25 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙ ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	έφθ. Γκάλθεστον 11 'Ιουλ.
ΒΡΩΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	64	34114	άνεκ. Αϊό 10 'Ιουλ. διά Μέντζιες Μπαιν (διαταγάς)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	43	7276	άνεκ. Κερπέκ 21 'Ιουλ. διά Κούρι
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρες»	43	7248	διηλώθε Κωνιών πολιν 17 'Ιουλ. διά Τουάφ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Χάρυκ Αιλαντ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικη»	64	36281	άνεκ. Μένα Αχμαντί 22 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφλαντη»	42	7286	άνεκ. Τομάτα 8 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΓΑΛΑΝΗ		έτ. «Αντεξ»	56	9462	άνεκ. Ναγκόνια 21 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΑΛΙΚΙΑ		έτ. «Βιγκλα»	55	9462	έφθ. Αμέρεραν 23 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	έφθ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΕΑ		έτ. «Αδριάτικη»	63	34517	άνεκ. Μπόννυν 19 'Ιουλ. διά Καλλάσ
ΓΕΩΡΓΙΑ		έτ. «Σέντρατηκη»	45	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπον»	45	7255	άνεκ. Μπάκια Μπλάνκα 13 'Ιουλ. διά Βαλτίμορην
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλη»	66	30000	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερετ»	54	18790	διηλώθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	35	5028	άνεκ. Σουέζ 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκλύουντη»	43	8531	διηλώθε Ιγράλταρ 20 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδσερο»	43	7166	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λίτζιαν»	41	5270	άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ		έτ. «Ελλενικ Σπηλι & Ιντάρη»	43	8544	διηλώθε Κωνιών πολιν 2 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΙΑΝΝΥΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεκ. Σαιντ Μισέλς 17 'Ιουλ. διά Βαλτίμορην
ΓΙΟΛΑΝΤΑ		έτ. «Βικτώρια»	40	5550	άνεκ. Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Κρέμες
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΠΡΑΓΤΝ	(Λιθαν.)	έτ. «Ατλάντικα»	38	7246	άνεκ. Κόνακρι 14 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΓΙΟΥΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7145	έφθ. Αμέρεραν 18 'Ιουλ.
ΓΚΙΟΝΑ (δ.)		έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Σαβάνα 23 'Ιουλ.
ΓΚΕΜ (ρεξ.)		έτ. «Αδριάτικη»	63	34517	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδις 25 'Ιουλ. διά Τάντζόγκ Μανι
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)		έτ. «Μερκούρια»	52	10593	άνεκ. Ρότερνταμ 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)		έτ. «Σελέστιαλ»	41	7024	άνεκ. Πούαντ ή Πίτρ 13 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ		έλληνικη συμφέροντα	43	7277	έφθ. Κούρε 11 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ		έτ. «Οσεαν»	44	11873	ύπο παραλαβήν
ΓΚΡΕΤ'Σ		έτ. «Ιντεγκρίτη»	50	12240	έφθ. Χάμπτον ρόδις 21 'Ιουλ.
ΓΚΡΙΑ		έτ. «Κουάντρος»	34	1803	έφθ. Λειζερες 21 'Ιουλ.
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίδια»	39	1626	εις Μπαραγκουίλα ρόδις 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15282	έφθ. Αμέρεραν 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΤΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδος»	44	7244	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
		έτ. «Οσεανικη»	45	7648	έφθ. Χιούστον 17 'Ιουλ.

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και όποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΑΩΝ, ΣΤΑΛΙΔΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία σε τους διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX 262670

ΓΟΥΕΡΒΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστουγουώτερς»	55	10961	άνεχ. Ρας Ιανουάρια 24 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντας Τράποντ»	57	26032	άνεχ. Σουεζ 18 'Ιουλ. διά Χάργκ Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούντιν»	52	20667	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζούλη»	57	13750	άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13256	έφθ. Ελευσίνα 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	26323	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 'Ιουλ. διά Κουβείτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	55	27278	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ'ΙΝΤΑΝΣΔ. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γουόρλντ Τάνκερ»	55	25317	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	27278	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν. (επιοκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤδ. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατίτιοντ»	54	20431	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ. (επιοκευαί)	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	13750	διπλής Παναρά 19 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλη»	62	11971	έφθ. Πουάν Νουάρ 17 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Ουσιλή»	62	25489	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τεόστος Μπαιν»	57	25490	άνεχ. Αμυρωμένη Μπαιν 10 'Ιουλ. διά Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινφου»	57	26031	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ. (N.A.T.)	έτ. «Ιασοφίκη»	57	26031	άνεχ. Σουεζ 23 'Ιουλ. (διά Σαθόνα)	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης»	57	17598	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρη»	43	12805	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Νόρφολκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρύων»	43	14309	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωράρη»	50	17588	έφθ. Βομβάντη 22 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασανδρος»	49	17598	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν. (επιοκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντενέ»	50	25360	έφθ. Γιοκοχάμα 28 'Ιουν. (επιοκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	17598	διπλής Κων) πολιν 29 'Ιουν. διά 'Οδοσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	49	17597	εις Πειραιά από 18 'Απρ. (επιοκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεδουσα»	49	17598	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	17598	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπάννερ	58	20546	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά 'Αιθέραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπιούτη	57	27902	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μπόντ	57	20533	εις θέσιν 49.17 β. - 9.17 δ. 'Ιουλ. 12 διά Βερμούδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πι'ις»	49	13956	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Ση»	53	12843	διπλής Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ησον»	58	11201	άνεχ. Ρόττερνταν 22 'Ιουλ. διά Κένεμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρος Τάνκερς»	55	20165	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Τούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	διπλής Ούσαντ 22 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	54	25888	άνεχ. Ράς Τανόρα 17 'Ιουλ. διά Λέγκορν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίνη»	43	12846	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ ο 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αρφρόδιτη»	64	47344	άνεχ. Μένα Άχμαντι 6 'Ιουλ. διά Γιοκαϊσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περεσφόνη»	59	9171	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	65	47344	άνεχ. Μένα Άχμαντι 4 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙ'ΙΝΤΣΕΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	52	12705	άνεχ. Βομβάν 22 'Ιουλ. διά Μοριουγκάο (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	56	10180	άνεχ. Λιθερπουλ 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	44	7282	άνεχ. Πούλιο Μπούκομ 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	18	1545	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 10 'Ιουλ. διά Βεγγάζη
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομέντωρα»	53	12705	διπλής Εσκουμινς 8 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ	44	7235	διπλής Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηρίστολη»	66	17057	άνεχ. Ναγκόκα 25 'Ιουλ. διά Λόγκ Μπήτης
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Ιωάννης»	44	7255	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικού συμφέροντα	53	5579	άνεχ. Καλλάο 10 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΔΕΣΠΟΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερόντζα»	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Α) φοι Σιγαλά	29	2935	έφθ. Λέγκον 18 'Ιουλ.
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	β) δηλας	43	8602	διπλής Εσκουμινς 8 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	44	7258	άνεχ. Θέσουτα 10 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντινέα»	29	2947	έφθ. Εσμπτζεργκ 22 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28000	έφθ. Ταράντο 19 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	37	1917	άνεχ. Θέσουτα 18 'Ιουλ. διά Κλαϊπέντα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλής»	44	13488	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	Κυριανού	43	7252	άνεχ. Μοριουγκάο 21 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριμπιαν»	44	7187	άνεχ. Ζουέντ 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Τάκασονδι 18 'Ιουλ. διά Γκάλθεστον
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλαμίστο»	40	2819	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 20 'Ιουλ. διά Κριοτομπόλη
ΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Χονολούλου 13 'Ιουν. διά Βομβάν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Χάροντ 22 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούσεν»	43	7184	1ος: ΟΙΝΟΣΣΕΙΑΝ ΣΗ, ώς μετωνυμάσθη
ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	έφθ. Καράτοι 21 'Ιουλ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτον»	43	7176	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 2 'Ιουλ. διά Ρόττερντον
ΔΟΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεχ. Κούρονα 24 'Ιουλ. διά Σαντόντερ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Σέδεντ Αίλαντς 21 'Ιουλ.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνη»	43	8588	1ος: ΜΥΚΗΝΑΙ, ώς μετωνυμάσθη
ΔΡΟΙΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διρρεύς»	58	6331	έφθ. Κόμπη 25 'Ιουλ.
ΕΒΗ Ι.	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Πόρτ Σουδάν 18 'Ιουν.
ΕΒΗ ΔΙΑΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρος»	43	8562	άνεχ. Μπλάκ Γουόριορ Λαγκούν 28 'Ιουν. διά 'Οζάκον
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεχ. Τρόδοσ 24 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαυντέσιον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Ρεοφίλ 25 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΕΖΝΑΡ ΘΩΡΣΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Μπωμόντ 22 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστεργουώτερς»	56	38529	άνεχ. Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Μένα Άχμαντι
ΕΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	44	10329	έφθ. Τόκιο 20 'Ιουλ.
ΕΛ ΜΙΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7210	άνεχ. Πενάνκ 20 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα Ρίος»	30	5949	έφθ. Γενόβαν 9 'Ιουλ.
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Τάνκερς»	54	17297	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 17 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΕΛΑΕΑΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	έφθ. Κασσιούνγκ 4 'Ιουλ.
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξανδρα»	43	7244	άνεχ. Βεραρύζ 16 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΕΛΕΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	εις Σαδάνα από 20 Μαΐου (επιοκευαί)
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σείοικι»	34	4163	έφθ. Χούλ 21 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	άνεχ. Βαρερύζ 16 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	52	12228	εις Σαδάνα από 20 Μαΐου (επιοκευαί)
ΕΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόριν»	44	7151	άνεχ. Μάλ. ΝΑ Κέιπ Τάουν 10 'Ιουλ. διά 'Αργεντινήν
ΕΛΙΚΟΣ (ομη. Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίτων»	43	7134	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 18 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγίτα»	33	5432	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΕΛΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 6 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν

Δι' διδήποτε είναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΤΟΥΣ μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν
ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,
NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

LONDON AGENT: C. R. KNIGHT & CO. (SHIPPING LTD.)

ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνκα»	56	10312	άνεχ. Βαλτιμόρων 11 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Μ. Καραγεώργης	44	7555	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδσ 18 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΕΠΙΔΙΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμωρ»	35	4963	άνεχ. Σαδόνη 14 'Ιουλ. διά 'Ανκόνα
ΕΠΑΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτ»	55	12134	έφθ. Αρούμπα 6 'Ιουλ.
ΕΠΑΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνίς»	42	7106	έφθ. Τρινκομαλί 22 'Ιουλ.
ΕΠΑΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Φλετέρα»	44	8541	έφθ. Σικάγο 19 'Ιουλ.
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	43	7162	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	17749	άνεχ. Ντάρμπαν 6 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιέρα Φίνανζ.»	43	7272	έφθ. Μπάραν 22 'Ιουλ.
ΕΡΟΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Χάμπτον ρόδσ 20 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Ρότερνταμ 8 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανγία»	42	2720	άνεχ. Στεττίγεν 22 'Ιουλ. διά 'Ασονας
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντενς»	43	7231	άνεχ. Σουέζ 11 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Θεούτα 14 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουεντε»	29	4248	άνεχ. Τάιν 12 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφή Οΐλ»	66	35494	άνεχ. Γιοκοχάμα 25 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπιπκ & Ιντάστρ.	43	4842	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ. διά 'Οδό
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Λίθερπουλ 23 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον»	42	6975	άνεχ. Αμέρεραν 21 'Ιουλ. διά 'Αμδούργον
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθέντζ»	54	11208	άνεχ. Αύγουστοι 21 'Ιουλ. διά Λάντς Εντ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	έφθ. Σάροχ 16 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΓΙΑΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδα»	56	10053	άνεχ. Ναγκόγια 16 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσείδην»	54	18730	άνεχ. Σίραχ 21 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Κουνταματού 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπούνο»	54	20896	έφθ. Σεμούπι 16 'Ιουλ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	διπλήθε Κων) πολιν 10 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΕΦΕΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	άνεχ. Νέαν 'Υρκων 16 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτιφ»	65	35527	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 'Ιουλ. διά 'Αιλ οφ Γκραίν
ΖΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	άνεχ. Νουκουαλόρα 1 'Ιουλ. διά Ν. 'Αμερικήν
ΖΑΝΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	έφθ. Τάμπα 14 'Ιουν.
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουλ.
ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανεουρόπα»	55	20449	άνεχ. Ντώρμπαν 12 'Ιουλ. διά Κουνινάνα
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλέμα»	45	14418	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. Δέρδανος	48	4574	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 7 'Ιουλ. διά Μπαραγκουΐλα
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	έφθ. Λά Γκουαιρα 12 'Ιουλ.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολή Φραγκάντοια»	65	23353	άνεχ. Τοίμπα 17 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	46	7369	έφθ. Γένοβα 5 'Ιουλ.
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	άνεχ. Κόμπε 16 'Ιουλ. διά Μαζατλάν
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	άνεχ. Θέουτα 23 'Ιουν. διά Ριγιέκα
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θάρρος»	50	1845	εἰς Παλέρμο από 29 Δεκ. 1965
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Γιοκοχάμα 22 'Ιουλ. διά Παναμᾶ
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θασομάρ»	52	12446	άνεχ. Πόρτ Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Μανίλα
ΘΕΝΚΣΤΙΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	άνεχ. Λόρεντζ Μαρκες 6 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουν. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΪΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάρι»	44	7194	διπλήθε Κων) πολιν 10 'Ιουν. διά 'Οδησσόν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	43	7188	έφθ. Ρεσίφε 25 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουλ.
ΘΗΜΑΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπι»	44	7215	διπλήθε Λίζαρντ 22 'Ιουλ. διά Ν. 'Υρκην
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Ρίο 'Ιανέντρο 22 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	55	2858	άνεχ. Θέουτα 23 'Ιουλ. διά Γκράνθιλ
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεχ. Ιμινχάμ 22 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριαν»	43	8443	έφθ. Ρίο 'Ιανέντρο 15 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπί»	66	41500	έφθ. Αγκαντάν 30 'Ιουν.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεξεντίτα»	57	11005	έφθ. Κολονία 23 'Ιουλ.
ΙΑΘΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Ροζθ 22 'Ιουλ.
ΙΑΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	47	7426	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 22 'Ιουλ.
ΙΚΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	45	7666	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουλ. διά 'Ινδιαν
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7198	έφθ. Καλκούττα 20 'Ιουλ.
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστικ»	37	5925	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ασσονισιον»	20	2253	εφθ. Αλεξανδρείαν 18 'Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	διπλήθε Εσκουμίνς 17 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσσούκιο»	44	12646	έφθ. Καλκούττα 16 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφολγκαρ»	56	10414	άνεχ. Κόρπους Κριστί 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδυκικ»	65	30516	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7176	έφθ. Βανκούμπερ 16 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινέρκλεϊ»	63	13516	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Κόλπους Κριστί
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλεσουμ»	53	13555	έφθ. Σαμσούν 17 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαϊαρ»	56	10424	έφθ. Κούρε 23 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντροφορτ»	63	13517	έφθ. Βανκούμπερ 18 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	έφθ. Αλεξανδρεία 14 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7198	άνεχ. Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Χοραμάσχρ
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνοσεάνικ»	53	22531	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντερολαϊς»	47	5188	έφθ. Αμερερον 26 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Κρεστ»	44	7230	έφθ. Λονδίνον 18 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Σουοεζ»	48	5144	άνεχ. Φλώσιγκ ρόδσ 16 'Ιουλ. διά Ντπτρόιτ
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολεύ»	53	7602	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόμερσετ»	53	7021	άνεχ. Αμερερον 21 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	έφθ. Καράταο 15 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	άργει. Αμπελάκι από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεζα»	17	1295	εἰς Σουέζ από 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12920	εἰς Μπέρια από 5 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρο»	58	10077	έφθ. Κεμπεκ 19 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάμδα»	43	7297	έφθ. Βρέμπν 24 'Ιουλ.
ΙΩΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάτερπι»	42	7020	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Καλούμπιποργκ 21 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4882	άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουλ. διά Τολέδο
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιπ. Ιντάστριτς	43	8529	έφθ. Ράιν 16 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Μασαλιά 5 'Ιουλ. (έπιοκευα)
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρε 8 'Ιουλ. διά Κοοίν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	έφθ. Λιοσαδώνα 13 'Ιουλ.
ΚΑΦΩΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Χούκ Κέγκ 10 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΑΙΜΠΡΙΤΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσίτ Τάνκοπι»	30	2377	διπλήθε Κων) πολιν 11 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10864	άνεχ. Ναγκόγια 20 'Ιουλ. διά Αντζελοίν
ΚΑΙΤΗ N. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώτερες»	56	12788	έφθ. Νέαν 'Υρκην 24 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικαρμ»	46	1921	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Τούμπα 6 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλάκαν»	53	13469	ύπο παραλαβήν
ΚΑΛΗΗ ΕΠΙΣ (παν. Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεχ. Λά Παλίς 9 'Ιουλ. διά Η.Π.Α.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτη»	39	4664	έφθ. Τάμπα 13 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπιας Τράνσοπορτ»	43	8687	έφθ. Αζάκα 1 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΘΕΑ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιθέα»	43	7251	έφθ. Γκαλδεστον 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιργκο»	63	17057	έφθ. Γιοκοχάμα 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Ιούνιοι 28 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαντόντη»	43	2874	έφθ. Φράνκικους 32 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκικους»	32	1551	διπλήθε Κων) πολιν 5 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάντης»	24	2060	εἰς Πειραιά από 16 Μαΐου (έπιοκευα)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφάτι»	56	20899	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά Ντπτρόιτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ					

ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαθαλέντε»	46	8147	έφθ. Μάουντ Μαρμυγκανού 9 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνίνα»	66	19450	εἰς Γιοκοσούκα υπό συμπληρωσιν
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινενταλ» . . .	44	4296	ίδε «ΣΑΠΟΦΩ Ι»
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρα»	56	3281	άνεχ. Αιμέρσαν 24 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	έφθ. Κάντια 15 'Ιουν.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτοια»	43	7033	έφθ. Βορδάνη 28 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Μ. Γ. (σημ. Γιβραλτάρ)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Τζάκοσνθιλ 18 'Ιουλ. διά Σαδάννα (ΜΠΟΓΚΟΤΑ)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4696	άνεχ. Ροττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Χαδάνα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	έφθ. Νέαν «Ορλέανην» 23 'Ιουν.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	έφθ. Μαντράς ρόδς 28 'Ιουν.
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	έφθ. Αιμέρσαν 14 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνενό»	63	15364	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντστρ.) 15 'Ιουλ. διά Ταιμπα
ΚΕΙΠ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκετ»	41	6799	έφθ. Πόρτ «Αρθουρ» 20 'Ιουλ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντούστριαλ Φρέύτ.» .	57	17180	άνεχ. Αιμέρσαν 23 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	εἰς Άιοι υπό συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηνίαν»	66	47000	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 24 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 18 'Ιουλ. διά Τεργεστον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ.
ΚΙΡΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	52	11157	έφθ. Πόρτ για Μπούκ 21 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλ. Αλ. Τασθίρης	27	5411	άνεχ. Ναύρου 19 'Ιουλ. διά Κάρτανης
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Κάρτανης 19 'Ιουλ. διά Αδελαΐδα
ΚΛΕΙΩ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλη» . . .	58	22129	άνεχ. Αύγυούσταν 21 'Ιουλ. διά Χάρην
ΚΛΟΝΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεχ. Οζάκα 16 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιν»	43	7176	άνεχ. Σπάττλ 24 'Ιουλ. διά Οκινάουα
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Λός «Αντζελες» 4 'Ιουλ. διά Αγ. Φραγκιόκον
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράγκον»	53	12107	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 'Ιουλ. διά Μποχρέιν
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούιλλα»	19	2949	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 15 'Ιουλ. διά Μασλινίκα
ΚΟΝΣΕΝΤΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοσενίνγκ»	53	12062	άνεχ. Σαν Μιελς 20 'Ιουλ. διά Ρίθερ Σαιντ Λώρενς
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελλέσιον»	52	12132	άνεχ. Πόλεμπαγκ 30 'Ιουν. διά Ιράν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλα Μάνφλιντ»	45	8492	άνεχ. Οζάκα 16 'Ιουλ. διά Ταμάνο
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλλρους»	56	12843	άνεχ. Ούμη Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΚΟΝΤΣΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράθενς»	44	7261	έφθ. Καλκούτταν 9 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώτερς» . . .	55	12500	άνεχ. Αιμέργον 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορκην
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξείλιαρ»	41	5173	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. (διά Μπαχρέιν)
ΚΟΡΙΝΟΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα»	63	30705	άνεχ. Μπ. Αύρες 15 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΚΟΡΘΙ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	άνεχ. Κόμπη 9 'Ιουλ. διά Μπλάκ Γουόριορ Λαγκούν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χαλίφας 19 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ. διά Κόρους Κρίστι
ΚΟΡΣΑΓΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερ Σή Τράνσπορτ» .	62	14963	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 29 'Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομος»	49	7478	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	διπλήθε Σιγκαπούρην 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαθάρ»	47	1401	εἰς Πειραιά από 17 Μαΐου.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαδαδίζα»	44	7135	άνεχ. Πούλο Μπούκον 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρρα»	57	24304	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουλ.
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσιαν»	56	4031	έφθ. Νέαν 'Ορκην 18 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόπιαν»	43	7132	άνεχ. Λάγκος 14 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	57	13755	έφθ. Αιμέργον 17 'Ιουν.
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	59	27462	άνεχ. Φερνέα 14 'Ιουλ. διά Παναμά
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουατοριάδη»	48	1534	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Ράδενα 10 'Ιουν. διά Τεινάμπο
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	έφθ. Κωνσταντίνος 18 'Ιουλ. διά Βάρνα
ΚΥΡΗΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος»	40	6992	άνεχ. Αύρες 19 'Ιουλ. διά Λάρνακα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένον»	36	3149	άνεχ. Πούλο Μπούκον 8 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	45	6172	άνεχ. Τίκο 18 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΚΥΝΕΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καραβένα»	44	7274	άνεχ. Χαλίφας 16 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΥΝΕΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμεά»	23	3097	άνεχ. Πόρτ Κεμπλα 7 'Ιουλ. διά Αιμέρσαν
ΚΥΝΕΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεγές»	64	34594	άνεχ. Τζίμπουτι 1 'Ιουν. διά Τοινάμπο
ΚΥΝΕΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήπ»	53	11047	άνεχ. Ροζάριο 22 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΚΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμερ»	56	3267	άνεχ. Γένοβαν 9 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτικός»	39	2993	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Σάντο Ντριγκο 18 'Ιουλ. διά Χάρην
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Καμπάνα 14 'Ιουλ. διά Καρπίτο
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΛΑΚΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σποχού»	65	34185	άνεχ. Κούνια 18 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδισέο»	44	8299	διπλήθε Ντόθερ 22 'Ιουλ.
ΛΑΡΓΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Βρέμπνη 21 'Ιουλ. διά Λιοσσάνων
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέά»	48	9511	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Νιού Χάφεν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΛΕΡΟΣ ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικ»	43	7176	άνεχ. Τίκο 18 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΛΕΩΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσα»	52	3346	άνεχ. Χαλίφας 16 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Πόρτ Κεμπλα 7 'Ιουλ. διά Αιμέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίται»	57	10499	άνεχ. Τζίμπουτι 1 'Ιουν. διά Τοινάμπο
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	40	5172	άνεχ. Ροζάριο 22 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	53	12577	άνεχ. Γένοβαν 9 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσα»	52	3351	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρά»	42	7252	έφθ. Μάλταν 20 'Ιουλ.
ΛΙΓΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζών»	54	1604	άνεχ. Σάντο Ντριγκο 18 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Αζουλώ»	57	21123	άνεχ. Μπούκοαν 9 'Ιουλ. διά Ή.Π.Α.
ΛΟΡΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	43	12949	έφθ. Νέαν «Ορλέανην» 20 'Ιουλ.
ΛΟΥΔΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς Τρασπ.»	43	8463	άνεχ. Φώλευ 12 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΛΟΥΤΖΑ (Η.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα» . . .	54	11827	άνεχ. Αντεν 18 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΟΥΚΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουκία»	45	8404	έφθ. Τόκιο 17 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7584	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ. διά ΕΠΩΛΗΗΘΗ
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7228	άνεχ. Σουεζ 17 'Ιουλ. διά Χάρηκ Αϊλαντ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 25 'Ιουλ. διά Όυλσαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27466	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστίνοι»	29	6638	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Νόρφολκ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	άνεχ. Πρόδιντενς 19 'Ιουν. διά Πούγκουος
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν»	52	2980	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουν.
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ.
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	47	2306	άνεχ. Τζίμπουτι 8 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρούσουν»	44	7060	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά Μαδαγασκάρην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρρα Ατλαντική»	63	15983	άνεχ. Χάρην 22 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60</td		

ΜΑΡΗΑΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	1911	εις Γένοβαν ἀπὸ 28 Ἀπρ. (Ζημία)
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνον»	43	8426	ἀνεκ. Βανκούβερ 12 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ἀννίτσα»	43	7273	ἀνεκ. Πουέρτο Καμπέλο 19 Ἰουλ. διὰ Κουμάνα
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	M. & A. Σιππιγκ	44	7252	ἀνεκ. Τζιμπούτι 22 Ἰουν. διὰ Σαΐγκον
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Μαρίτ.»	64	34594	ἀνεκ. Σουέζ 21 Ἰουλ. διὰ Χόρ ἀλ. Ἀμάργια
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Μαρίτ.»	42	7203	ἀνεκ. Θεούτα 8 Ἰουλ. διὰ Λατάκια
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	ἀνεκ. Μπείρα 19 Ἰουν.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βίντι Φράύτερς	43	6962	ἀνεκ. Πουέρτο Μπούκομ 13 Ἰουλ. διὰ Γουάμποα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οὐαίτ Στάρ»	40	9255	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Ἰαν. (ἐπισκευαῖ)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀργούκουλλα»	38	5548	ἀνεκ. Βίλα Κοντιτούσον 14 Ἰουλ. διὰ Μη. Ἀὔρες
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος»	43	7202	ἀνεκ. Μορμουγκάδο 21 Ἰουλ. διὰ Ριγιέκα
ΜΑΡΙΒΕΡΠΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρμαντόρες»	52	10892	ἔφθ. Πλατζού 15 Ἰουλ. διὰ Λατάκια
ΜΑΡΙΕΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	44	7212	ἔφθ. Ναχότα 27 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	ἔφθ. Κουσίρο 19 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτραι»	61	8951	διῆλθε Εσκουμίν 14 Ἰουλ. δι' Ἀμθέρσαν
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀκιραμάρ»	43	7253	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	ἄργει Ἀμπελάκι ἀπὸ 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρμαντόρες»	51	10451	ἔφθ. Μόζι 21 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φινέλιτινο»	66	18200	ἀνεκ. Κόμπε 26 Ἰουλ. διὰ Ναγκόγια
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	ἀνεκ. Σιγγαπούρων ρόδος 12 Ἰουλ. διὰ Ντουμάτι
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	διῆλθε Κολόμπο 21 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	ἀνεκ. Τζιμπούτι 24 Ἰουλ. διὰ Μπελαδάν
ΜΑΡΙΝΤΖΟΥΜΠΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀντμαράκη»	58	4576	διῆλθε Παναμή 7 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	οδ. Φαφαλιού	58	12676	ἔφθ. Ροζάριο 7 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρμαντόρες»	50	16027	ἔφθ. Μόντρεαλ 20 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρμαντόρες»	51	11901	ἔφθ. Βαλτιμόρων 22 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΤΙΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρμαντόρες»	51	10467	ἀνεκ. Ντουλούδη 15 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7232	ἔφθ. Μορμουγκάδο 14 Ἰουλ. (διὰ Πολωνίαν)
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	ἔφθ. Κολόμπο 21 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	40	5147	ἀνεκ. Κοσίν 11 Ἰουλ. διὰ Γιοκοχάμα
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προόδος»	42	7244	διῆλθε Παναμή 7 Ἰουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνταντίνο»	44	10313	ἔφθ. Μη. Ἀὔρες 29 Ἰουλ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	ἔφθ. Πόρτ Σαιδ 24 Ἰουλ. (δι' Ἰνδίαν)
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	ἀνεκ. Αλεξανδρείαν 20 Ἰουλ. διὰ Μάλτα
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρκουλή»	43	7263	ἀνεκ. Κοσίν 11 Ἰουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΜΑΡΞΕΑ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσέλη»	44	7251	ἀνεκ. Λός Αντζελες 15 Ἰουν. διὰ Γιοκοχάμα
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Εύαταθίου	56	23871	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ἰουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντ Σιππιγκ»	48	2346	ἔφθ. Ναγκόγια 25 Ἰουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντ Σιππιγκ»	20	1512	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 18 Ἰουλ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνονπορ Νοβίγκ	40	7121	ἀνεκ. Πόρτ Σαιδ 19 Ἰουλ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	ἔφθ. Καλκούττα 21 Ἰουλ.
ΜΑΤΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρόπεανη»	20	1953	ἀνεκ. Αμβούργον 19 Ἰουλ. διὰ Τρίπολιν (Λιθανού)
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίρεβιλ Μότορσπι»	57	8855	ἔφθ. Μπιλμπάδη 14 Ἰουλ. δι' Ἰνδίαν
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανοποιακή»	28	2288	ἀνεκ. Αλεξανδρείας 5 Ἰουλ. διὰ Σύρου
ΜΕΛΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	ἀνεκ. Αλεξανδρεία 16 Ἰουλ. διὰ Ν. Όρεάνην
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέργενκα»	57	11691	ἀνεκ. Βίκεντον (Κ.Β.) 20 Ἰουλ. δι' Αργεντινήν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	2766	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ἰουλ.
ΜΕΡΚΑΝΤΙΑΛΕ ΠΑΓΙΩΝΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαριάλη»	54	12308	ἔφθ. Ματράρι 11 Ἰουλ. διὰ Τρίπολιν (Λιθανού)
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀστούριας»	58	20894	ἔφθ. Μπιλμπάδη 14 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΕΡΔΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	ἀνεκ. Αντενέρος 16 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Ίουρόπολη»	41	6782	ἀνεκ. Αντενέρος 16 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντάρτο»	43	8537	ἀνεκ. Αντενέρος 16 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΗΛΙΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόβρε»	49	17905	ἀνεκ. Βίκεντον 16 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεύ»	36	1965	ἀνεκ. Αντενέρος 16 Ἰουλ. δι' Ινδίαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	ἀνεκ. Γιβραλτάρ 21 Ἰουλ. διὰ Βάρνα
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	9260	ἀνεκ. Φιλαδέλφεια 7 Ἰουλ. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	ἔφθ. Ματράρι 11 Ἰουλ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμη»	58	22129	διῆλθε Μπρούνιμπούτελ 26 Ἰουν. διὰ Φλωρίδιον
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	56	8390	ἔφθ. Ματράρι 11 Ἰουλ. διὰ Πορτ Ελιζαμπεθ
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	ἀνεκ. Μπαράκη 4 Ἰουλ. διὰ Σετούμπαν
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάε»	29	9307	ἀνεκ. Σιγγαπούρων ρόδος 20 Ἰουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀργοναυτης»	53	4085	ἀνεκ. Αμδούργον 25 Ἰουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	ἀνεκ. Πόρτλαντ (Με) 19 Ἰουλ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΜΠΑΖΙΑ ΗΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρρο - Γκουάκα»	65	18400	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ἰουλ.
ΜΠΑΛΛΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλμουρα»	44	2066	ἔφθ. Κόραλ 7 Ἰουλ.
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαμπερο»	45	3929	ἔφθ. Ν. Ύρκην 22 Ἰουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούδοι»	43	7139	ἀνεκ. Ντακάρη 4 Ἰουλ. διὰ Πουάν Νουάρ
ΜΠΕΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανογουόρλντ»	45	7210	ἀνεκ. Σιγγαπούρων ρόδος 20 Ἰουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϋ»	41	4189	ἀνεκ. Μπαράκη 4 Ἰουλ. διὰ Ντουγκούν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούραι»	53	13144	ἀνεκ. Σετούμπαν 16 Ἰουλ. διὰ Γάνδον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλη»	50	9627	ἀνεκ. Σφάλ 21 Ἰουλ. διὰ Τουρκίαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφού Κόττ»	43	7233	ἔφθ. Οζάκα 9 Ἰουλ.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἐμμάνουελ»	45	5105	ἔφθ. Μπορντώ 16 Ἰουλ.
ΜΠΡΟΥΓΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	43	8588	ἀνεκ. Βομβάνη 17 Ἰουλ. διὰ Κάντλα
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	44	8508	ἔφθ. Κίελον 4 Ἰουλ.
ΜΥΣΤΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	63	17487	ἀνεκ. Χιούστον 20 Ἰουλ. διὰ Ρίο Ιανέτρο
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	ἔφθ. Λιοσσαδόνα 22 Ἰουλ.
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀργους»	43	8394	ἀνεκ. Ριγιέκα 17 Ἰουλ. διὰ Μεσσήνηα
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀνεμοι»	45	3486	ἔφθ. Τεργέστην 9 Ἰουλ.
ΝΑΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύδος»	37	7699	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ἰουλ. διὰ Μονρόβια
ΝΑΓΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	43	7092	διῆλθε Παναμή 12 Ἰουλ. διὰ Ρότερνταμ
ΝΑΠΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	ἀνεκ. Σουέζ 22 Ἰουλ. διὰ Βομβάνη
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	43	7228	ἀνεκ. Θρίβερ 17 Ἰουλ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγκο»	57	9990	ἀνεκ. Μαίμι 21 Ἰουλ. δι' Αρούμπα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	58	12624	ἀνεκ. Βίλεμοταντ 15 Ἰουλ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυραντ»	58	24068	ἔφθ. Λός Αντζελες 20 Ἰουλ. διὰ Ντουμάτι
ΝΕΔΙ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀλτίς»	42	7227	ἀνεκ. Κοσίν 24 Ἰουν. διὰ Κολόμπο
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νοσιέντο»	56	10693	ἀνεκ. Ναγκόγια 15 Ἰουλ. διὰ Κολούμπια πίθερ
ΝΕΙΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	ἀνεκ. Καζαμπλάνκα 13 Ἰουλ. διὰ Ριέμε
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιονισιδέρσαλ Τράπη»	42	9730	ἔφθ. Ρειφέ 15 Ἰουλ.
ΝΕΡΒΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστορα»	44	8536	ἀνεκ. Λιοσσαδόνα 22 Ἰουλ. διὰ Τάμπα
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	ἔφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 25 Ἰουλ.
ΝΕΦΔΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διῆλθε Ουσάντ 22 Ἰουλ. διὰ Νύνασκαμ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέργκα»	52	11267	ἔφθ. Θεούταν 14 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	ἀνεκ. Σαλδάρδο 24 Ἰουλ. διὰ Τρίνινταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειλίδα»	43	7121	ἀνεκ. Μπιλμπάδη 12 Ἰουλ. δι' Αίνδονμασούθ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεδίλλα»	64	34938	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ἰουλ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	12396	διῆλθε Ουσάντ 22 Ἰουλ. διὰ Μπάνιας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχερέντσιο»	43	7228	ἔφθ. Μπούλι 15 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Oίκος Μαρί	58	8028	ἀνεκ. Σουέζ 20 Ἰουλ. διὰ Σουέζ
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	εἰς θέσιν 21.22 - 76.38 Δ Μαΐου 14 (προσπραζεν)
ΝΙΚΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Πρατάλεξ»	46	2927	διῆλθε Ουσάντ 23 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἄρδερες»	45	7003	ἀνεκ. Μπασαλίαν 22 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	ἀνεκ. Βιρτουτών 19 Ἰουλ. διὰ Μάλταν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	ἔφθ. Σιδένη (Ν.Σ.) 23 Ἰουλ.
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	ἀνεκ. Σουέζ 20 Ἰουλ. διὰ Κοσίν
ΝΙΟΥΓΚΡΟΒ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπόρτερι»	44</		

ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Άρμ.»	52	12029	άνεχ. Ροζέριο 19 'Ιουλ. δι' 'Ολλανδίαν ανεχ. Μη. Αύρες 18 'Ιουλ. διά Ρεκαλάντα
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	έφθ. Αλεξανδρείαν 20 'Ιουλ.
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χωνοτάνας»	25	1473	άνεχ. Τοιμπού 4 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουινήγουσορντ»	58	17743	έφθ. Μακείο 15 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρο»	43	7196	άνεχ. Τζάκονθιλ 16 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελή 'Εντερπραΐζ»	58	13545	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελή 'Εντερπραΐζ»	61	13198	άνεχ. Θεούταν 12 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελή 'Εντερπραΐζ»	59	13545	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν»	63	13751	άνεχ. Καλκούτα 17 'Ιουλ. διά Κυνοπόλιν
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	άνεχ. Τζάκονθιλ 18 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελέρι»	56	20848	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτικ»	52	20667	άνεχ. Ιζιρ 12 'Ιουλ. διά Κυνοπόλιν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοβιγκέιτορς»	60	13847	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς»	44	18671	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΤΗΦΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμπαρ»	13	1216	άνεχ. Τζαμπάλα Ντανά 19 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημιοθένης»	53	12463	άνεχ. Σφαρά 18 'Ιουλ. διά Λικάτα
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	έφθ. Αινέρεσαν 15 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	11040	έφθ. Ροζάριο 23 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Καρριερς»	58	10483	άνεχ. Μη. Αύρες 15 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναέν 'Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Παρανάγκουα 22 'Ιουλ. διά Μάντρε υπέ Ντέους
ΝΤΟΝΑ ΜΥΤΡΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	56	8716	έφθ. Τσαρμπερίκο 21 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέζουλοντ»	46	10014	διήλθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Μπριούμπαιν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	56	10486	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Μαζατλάν
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	58	10396	άνεχ. Τρινινταντ 16 'Ιουλ. διά Ντεμαράρα
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγιέν»	33	6923	άνεχ. Ήστχαν 14 'Ιουλ. διά Καναδά
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7262	έφθ. Καλκούταν 12 'Ιουλ.
ΟΙΛΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιδίος»	48	9821	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Μεσσηνία
ΟΙΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8593	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σιππιγκ»	54	13652	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρούζ»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλη»	54	21066	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Ρόττερντομ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ-ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελά»	65	38600	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ (θερ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	65	32380	άνεχ. Γουαγκαρέτι 23 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπίκ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Μασσαλίαν 22 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	έφθ. Σουέζ 21 'Ιουλ. (διά Πόρτλαντ Με)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέπσιον»	53	32407	έφθ. Αινέρυρον 23 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόου Σιππιγκ»	54	14047	έφθ. Σουέζ 23 'Ιουλ. (δι' Η.Π.Α.)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περινούντα»	50	24741	άνεχ. Ήσωλεις 21 'Ιουλ. δι' Αγύρουταν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΑΝΤΕΡ (θερ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	53	14221	έφθ. Λός Πάλιας 17 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσετερερ»	53	14009	άνεχ. Αινέρυρον 18 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρμπαντος»	54	17999	άνεχ. Μπόννυ 24 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Μπόννυ 14 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσφιλντ»	49	24682	διήλθε Ουσάντα 20 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18245	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 16 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανούνι»	55	13709	άνεχ. Βίλεμεταντ 21 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνθίλ»	54	18011	άνεχ. Βουμάνης 25 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	65	13900	έφθ. Βακαράμανα 22 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γρίτομοντ»	65	13923	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφότον»	65	13923	έφθ. Μουρόπαν 12 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερερο»	65	13923	άνεχ. Γιασάτα 25 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φθάλουσθ»	55	13934	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 23 'Ιουλ. διά Τρινινταντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	60	23290	έφθ. Εικόραδος Ρίθερ 19 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεύ»	59	23280	άνεχ. Μπόννυ 22 'Ιουλ. δι' Αίλ οφ Γκραίν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούζερ»	54	17999	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέμπρουκ»	55	18790	έφθ. Βουμάνης 26 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	13934	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπερτού Τράνσοπτ»	55	13934	έφθ. Γιανέριο 21 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοεντάντα»	54	20595	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΑΤΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	49	17792	έφθ. Μασσαλίαν 12 'Ιουν.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορελαντ»	54	14047	άνεχ. Εικόραδος 21 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	49	24689	άνεχ. Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιος - Οίλη»	59	37958	άνεχ. Αντεν 20 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπτ»	60	37744	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσουέντα»	63	30320	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	64	30320	έφθ. Μασσαλίαν 18 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλουκερύ»	65	13900	άνεχ. Εικάρα 20 'Ιουλ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπορουμ»	58	27602	άνεχ. Σουέζ 18 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιντένταλ»	65	47493	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΕΊΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	50	17791	έφθ. Βιλεμεταντ 24 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφόρντη»	64	47493	άνεχ. Βιλεμεταντ 24 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπερδέλαιπ»	54	13598	εις Μένα 'Αχμαντί 18 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναΐνη»	54	20611	έφθ. Ριό Ιανέριο 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάνια»	43	8195	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόκγκ
ΟΜΝΙΟΝΑΙ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	44	7297	άνεχ. Μίρι 22 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εμ' Ερέσσα»	56	21090	άνεχ. Ριό Ιανέριο 18 'Ιουλ. διά Τοιμόποτε
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνομαρ»	34	8378	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Τοιμόποτε
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριάνα»	44	7165	έφθ. Μπούφαλα 19 'Ιουλ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτρόνατο»	43	8371	άνεχ. Βιζαγκαπατόν 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντ»	54	12449	άνεχ. Μπούφαλα 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	56	20921	άνεχ. Ζέρακαν 22 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΡΙΕΝΤΑ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αμερσάια»	66	15601	άνεχ. Σερ Ρόκ 15 'Ιουλ. διά Αλγέριον
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολλα»	58	12667	έφθ. Σάντος 20 'Ιουλ.
ΟΡΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθα»	43	7229	εις Πειραιά πέρα 8 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΡΣΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	10109	έφθ. Νέαν 'Ορκην 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσσαν Τάνκερ»	53	12065	άνεχ. Βουμάνης 22 'Ιουλ. διά Χόρ άλ. Αμάγια
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15773	έφθ. Μακείο 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κούλφ Θράύτερ»	43	8615	άνεχ. Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μηλουμάνιν»	43	7189	έφθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	57	15724	άνεχ. Πουόλι Μπούκομ 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανοι»	56	23234	έφθ. Ντεμεράρα 21 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΦΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176	έφθ. Σαράρα 9 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7125	εις Γένοβαν πέρα 27 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλάιντ»	43	7261	έφθ. Λιοσσάνωνα 20 'Ιουλ.
ΟΥΓΓΛΙΑΜ (Κυρρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	48	2483	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανός»	29	2692	άνεχ. Τακόμα 11 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανός»	42	7150	εις Σιγκαπούρην πέρα 22 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ..	(N.A.T.)	έτ. «Κασσάγια»	58	10659	έφθ.

ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13903	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Τόκιο άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ (διατ.)
ΠΑΣΙΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ»	65	43600	άνεχ. Κόμπε 27 'Ιουν. διά Όζακαν άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Σαιγκόν διπλήθε Εσκουμινς 12 'Ιουλ. διά Λενίνγκραντ
ΠΑΣΙΦΙΚΗ ΔΗΜΗΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λέστενα»	38	2275	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστί
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	57	10048	άνεχ. Κολόμπο 10 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτοια»	43	5122	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΑΤΡΑΓΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτήριορ»	44	10448	άνεχ. Χαρτλεπούλ 8 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκυα»	47	4609	είς Φορταλέστα από 1 θερ.
ΠΕΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάναι»	56	24520	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλαι»	54	19190	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Σάν Πέντρο
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέπιν & Τράνσοπτρ»	43	7176	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΠΕΡΑ Α'ΙΔΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 11 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΠΕΡΑ ΚΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Λιθέρπουλ 21 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Βοστώνη 25 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	είς Τάιν 25 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Βοστώνη 21 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	διπλήθε Θέρονταν 'Αιλαντ 21 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Γιαβάτα 7 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	10122	έφθ. Μαυρίκιον 11 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεχ. Βίλεματαν 12 'Ιουλ. διά Χούλι
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παιονίος 'Οιλ»	65	39494	άνεχ. Σαδόνα 22 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κάνονπους»	50	2028	άνεχ. Κόμι 3 'Ιουλ. διά Νιού Μπρούνεδικ
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	53	11886	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 25 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	41	2856	είς Τάιν 25 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορένα»	43	7204	έφθ. Βομβάνη 30 'Ιουν.
ΠΛΕΙΣΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεχ. Τόκιο 23 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Μαντράς 10 'Ιουν.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάλυντρη»	65	34000	άνεχ. Γιοκοχάμα 12 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθακα»	43	7258	άνεχ. Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	άνεχ. Φόδνες 22 'Ιουλ. διά Μπράουνοβιλ
ΠΟΠΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαΐνη»	38	2561	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλόνικ»	42	2808	διπλήθε Αμέρδερας 23 'Ιουλ. διά Ρούνιμπροκ
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μορτάντε»	52	11391	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 15 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΠΡΩΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	43	7231	έφθ. Καλκούττα 21 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποα»	48	7404	έφθ. Πόρτ 'Εβεργκλείντς 19 'Ιουλ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 10 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικα»	58	8414	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Γουαγκαρέϊ
ΠΥΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 13 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7252	έφθ. Βαρακρούζ 11 'Ιουλ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γκάλβεστον
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκαν»	57	23693	άνεχ. Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	έφθ. Πουαν Νούρα 18 'Ιουλ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρον»	44	7260	άνεχ. Πασαλέγκ Μπαιν 11 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	άνεχ. Καλάρι 21 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθεδούλη»	17	1293	άνεχ. Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Γέμπο
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Χαδάνα 21 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντι»	43	7244	άνεχ. Κωνσταντίνοβιλ 20 'Ιουλ. διά Μουντάνια
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράτε»	46	6917	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Ιουλ.
ΡΟΜΕΟ		έτ. «Γουέστερν Σῆ»	56	21028	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	Κομέρλαν Ναθίγκ.	56	5288	άνεχ. Ρεοφίφε 11 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικη»	44	7176	άνεχ. Αύγούστα 20 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτωβρίου»	45	7091	άνεχ. Σιδηνεύ 22 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕΤΙΜΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεχ. Αύγούστα 16 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	έφθ. Κεμπέκ 17 'Ιουλ. (μετων. ΕΣΠΕΡΑΝΣ)
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκ Κάρριερα»	47	3504	άνεχ. Σουέζ 24 'Ιουλ.
ΣΑΜΠΙΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρέιτ	45	7656	άνεχ. Καλλάρι 13 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττι»	50	17902	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντελόζ»	38	1532	άνεχ. Απέργκεν 29 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστυν»	50	2736	άνεχ. Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΣΑΝ ΔΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σανδόμπτριος»	29	4537	άνεχ. Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Νταμάνι
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΑ		έτ. «Καρολίνη»	43	7239	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 9 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάρι»	45	3161	είς Ταραγκόνα από 7 'Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7224	έφθ. Ν. 'Υόρκην 24 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ριος»	51	10353	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεχ. Καλλάρι 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7206	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσια»	42	2727	άργει Χάρτλεπούλα από 19 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιστή»	42	7267	είς θέσιν 22.52 Β. — 49.23 Δ. 'Ιουλ. 20 διά Χούλι
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	είς Κάρδιφ 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουαίνη»	55	11922	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Πότι
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Γένοβα 17 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρχαρ 16 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μιννεράλς	63	30886	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓ' ΟΝΗΡΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μιννεράλς	64	30682	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ.
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ.
ΣΕΙΓ' ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροντα»	44	4296	άνεχ. Πειραιά 15 'Ιουλ. διά Καράρα
ΣΕΡ ΘΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκεντινέλα»	54	19418	άνεχ. Βίλελμουσαφέν 5 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΣΕΥ' ΥΔΡΟ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεοίλιο»	58	13944	διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΣΗΝΑΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7273	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 'Ιουλ. διά Κίνα
ΣΙΑΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσάρρ»	40	5355	άνεχ. Σαπέλε 2 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ' (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Σουέζ 23 'Ιουλ.
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	46	1059	άνεχ. Βιτόρια 9 'Ιουλ. διά Τσίμπα
ΣΙΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνε Σεοίλιο»	58	13752	έφθ. Γιοκοχάμα 16 'Ιουλ.
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	άνεχ. Αΐσι 15 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΣΟΜΕΡΣΕΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκάδα»	50	5304	έφθ. Αμέρδερας 23 'Ιουλ.
ΣΟΥΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πίαρνασσός»	53	12681	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΣΟΥΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	45	12723	έφθ. Μπαριμπάντος 25 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	41	3496	έφθ. Αλεξανδρείαν 17 'Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Λισσαπόννα 20 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΣΠΗΝΤΟΥΓΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασσε»	64	34593	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεχ. Κριστούπαλ 21 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΛΩ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	έφθ. Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ν			

ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. 'Αμβέρσα 18 'Ιουν.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	έφθ. Τένετα 18 'Ιουλ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Φορπόρτ (Μπαχ.) 2 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσοία»	43	8578	έφθ. Καλκούττα 2 'Ιουλ.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 18 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Μπελέρ 20 'Ιουλ. διά Μανάσος
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	εις Βόσπορον 23 'Ιουλ. (προσπράζεν)
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Άρμενιν»	49	2420	έφθ. Νιούπορτ 7 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φινίνις Ναθιγκ.»	38	1465	έφθ. Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ.
ΤΖΑΝΕΤ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Οσεανίκη»	53	3094	άνεχ. Μαδέρα 16 'Ιουλ. διά N. Όρλεάνην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεχ. Αύγουστα 20 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	άνεχ. Κούπτε 10 'Ιουλ. διά N. Όρλεάνην
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	65	19421	έφθ. Βερακρούς 20 'Ιουλ.
ΤΖΕΟΝΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμορ»	53	12521	άνεχ. Κούνιάνα 14 'Ιουλ. διά Κωνσταντίνη
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάθεον»	53	11243	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Κωνσταντίνη
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Εύγ. I. Σαριδην.	22	2201	έφθ. Σάντος 14 'Ιουλ. διά Κωνσταντίνη
ΤΖΩΝ ΔΥΜΙΤΡΙ ΙΙ		έτ. «Καπέταικο»	39	6698	έφθ. Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικιγκ»	42	7268	έφθ. Βάρνα 17 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπο»	53	5479	άνεχ. Μπρούτι 21 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάσο»	54	19129	άνεχ. Κουνιάνα 21 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	66	39500	έφθ. Μένα Αχμαντί 24 'Ιουλ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτιάνα»	39	5333	έφθ. Σάντος 14 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμάσας»	53	27863	έφθ. Πικοκάμα 24 'Ιουλ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Ντουγκούν 19 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τέλμπο»	49	6922	άνεχ. Λάγια 21 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΤΟΝΙ (Λιθάνου)		Έλλην Καραπίπερ	43	7176	άνεχ. Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 16 'Ιουλ. διά Μπιλμπάσο
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4561	έφθ. Τζένταν 13 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μάρπιλπα»	43	2858	άνεχ. Μένα Αχμαντί 25 'Ιουλ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκασον»	44	8636	άνεχ. Υμουνίτεν 9 'Ιουλ. διά Κη Γουέστ (διαταγάς)
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Βομβάνη 13 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	έφθ. Μπαθηναγκάρ 8 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουύρετς»	43	5199	άνεχ. Γενόβα 6 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δίάνα»	53	5579	έφθ. Κούνι 22 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493	άνεχ. Γιοκοκάμα 21 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρου»	64	28311	άνεχ. Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Καλκούττα ρόδι 14 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	51	11913	έφθ. Μπιζέρτα 21 'Ιουλ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	έφθ. Σαρόχ 13 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	50200	έφθ. Νεαπόλιν 4 'Ιουλ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	έφθ. Τσάλνα 15 'Ιουλ.
ΤΥΧΗ (σημ. Αιτής)	(N.A.T.)	έτ. «Πιοτίς»	43	6993	έφθ. Τσάλνα 15 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Μάλτα 12 'Ιουλ.
ΥΠΑΠΛΑΝΤΗ (π.)		έτ. «Σηκορχ»	42	2831	άνεχ. Γένονια 20 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκετ»	45	15005	έφθ. Χάιφα 22 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	15574	έφθ. Βιτόρια 16 'Ιουλ.
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούν»	47	15543	έφθ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ.
ΦΑΙΤΡΟΥΝΤ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσσουθγουΐντ»	45	7696	άνεχ. Χαμιλτών (Οντ.) 19 'Ιουν. διά Λάγκος
ΦΑΙΤΡΟΥΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτος»	43	7176	άνεχ. Ρεσίφε 17 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άνεχ. Ντόμπρον 17 'Ιουλ. διά Τοίμπα
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Αλόρα»	60	13998	έφθ. Ν. Ορλεάνην 16 'Ιουλ.
ΦΑΝΑΙΑ		έτ. «Αλίου»	42	7259	άνεχ. Κακινάντα 21 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάϊντ»	57	21910	άνεχ. Μένα Αχμαντί 15 'Ιουλ. δι' Αύγουστα
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	έφθ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ.
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 11 'Ιουλ. διά Κοντρεκέρ
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Χάρκικ Αίλαντ 12 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΦΙΛΟΡΑ (π.)		έτ. «Ορεαν Γουαίνη»	36	2642	έφθ. Κέμι 14 'Ιουλ.
ΦΙΛΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανιο»	51	8085	άνεχ. Ντεμεράρα 23 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΦΙΟΙΝΙΣ (δ.)		έτ. «Μάσουνθιον»	54	11693	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΦΙΟΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενβίάντο»	41	7244	άνεχ. Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Κούσιν
ΦΙΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	διπλήθε Κωνιών πολιν 7 'Ιουλ. διά Βατούμη
ΦΙΡΑΚΙΣΚΗΣ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασάνο»	48	3668	άνεχ. Μπάρα 23 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτο»	63	10382	άνεχ. Σαδόνα 22 'Ιουλ. διά Λέγκορον
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Κυπρ.)		έτ. Α. Τσαδλίρης	40	6807	άνεχ. Μαδέρα 24 Μαΐου διά Κούσιν
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έτ. Α. Τσαδλίρης	40	5237	έφθ. Ρέμαρα 24 'Ιουλ.
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαδλίρης	42	7181	έφθ. Ντεμεράρα 20 'Ιουλ. διά Κούσιν
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαδλίρης	44	7132	έφθ. Τριπολίτεων 15 'Ιουλ. διά Κούσιν
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένεν»	44	15020	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ.
ΦΥΦΦ ΞΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαδλίρης	44	7067	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΦΥΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτο»	57	10493	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΦΥΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτηράς»	45	7224	άνεχ. Ο'ζάκαν 18 'Ιουλ. διά Μανίλα
ΧΑΔΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μένα»	49	1952	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Διρράχιον
ΧΑΡΡΙΝΓΚΤΟΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώτερς»	59	13094	άνεχ. Σεμπού 17 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΧΑΡΤΗΝΙΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκοναρπτ»	48	1231	άνεχ. Σάντο Ντιμίκο 20 'Ιουλ. διά Βερμούδας
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Μαντράς 18 'Ιουλ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμίος»	41	5236	άνεχ. Μπαρόφαν 17 'Ιουλ. διά Ντιμάλι
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραρλ»	19	2559	διπλήθε Κωνιών πολιν 18 'Ιουλ. διά Γκάλατζ
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Κάργκο»	56	10597	έφθ. Ν. Υόρκεαν 17 'Ιουλ.
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλου Κρός»	55	13646	έφθ. Τρόντχαιμ 5 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολιμάρε»	42	2873	άνεχ. Πειραιάς 13 'Ιουλ. δι' Ιτέαν
ΧΡΙΛΑΚ		έτ. «Χρίλακ»	45	2871	άνεχ. Σαδόνα 22 'Ιουλ. διά N. Ορλεάνην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ		έτ. «Κοντινένταλλ»	43	12793	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτο»	65	19400	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΟΥ (Λιθάνου)		έτ. «Σεντρό»	43	7140	έφθ. Μιδδλεσεμπρ 22 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλ»	55	23930	άνεχ. Βαλτιμόρη 17 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Βόλτιμπορη 22 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκ Όιλ»	65	39494	άνεχ. Κούσιν 24 'Ιουλ. διά Μοριουγκάρ
ΩΜΕΓΑ		έτ. «Κονκουίστα»	44	7208	άνεχ. Κούσιν 24 'Ιουλ. διά Μοριουγκάρ

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.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 140

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1966

Russian competition

Sovfracht is offering spot prompt vessels or with later laydays in practically all parts of the world. Tonnage ranges between 1,000 and 7,000 tons in the Mediterranean and Red Sea and between 10,000 and 12,000 in the Far East. All sizes are offered from the Baltic and Continent.

Later, the Soviet tonnage available is bound to increase and Sovfracht will be prepared to accept the lowest possible rates to prevent ships from returning in ballast. The situation is particularly more serious in the Mediterranean where the competition from Soviet ships is daily becoming more and more acute. Privately-owned ships cannot possibly compete with state-owned and state-run vessels and the time will come very shortly when Greek ships will be just about the only ones in the former category. Russian, Bulgarian, Rumanian, Yugoslav and even Turkish, Egyptian ships and the semi-state-owned Zim Lines of Israel are gradually edging their way into the picture and will, eventually, make it impossible for Greek ships to hold their own.

The profit incentive

The idea of a ship's crew sharing in the profits cropped up recently during an interview with the Soviet Minister of Mercantile Marine, Mr. Victor Bakayev, published in a British magazine.

Bakayev proudly outlined the seven-year plan by which the Soviets are building up one of the finest and most up-to-date merchant fleets in the world. He referred also to the excellent results achieved in 1965 and said that old methods of setting annual targets (expressed in ton/miles of cargo carried) had been abolished.

Instead, what the Russians are now seeking is profits based on the formulae used by Western maritime countries. Thus, the groups and individual vessels into which the three main fleets are divided are constantly seeking to increase their profits and exceed the norm laid down by the Ministry. Any such percentage excess is laid aside and distributed among the crew as a premium. Mr. Bakayev described this as a reward for the productive ability of the crew.

Commenting on this, western observers have suggested the profit incentive should be studied by nations whose merchant navy crews are allowed to strike in token of dissatisfaction with their wages. If it were applied, the following logical sequence of events

would take place: the ablest shipowners who would turn the greatest profit, would attract the best crews. These crews would, in turn, increase the shipowners' profits by helping them run the ships more efficiently. The opposite would happen to slacker shipowners who, by virtue of their inability to turn a high enough profit, would have to make do with lower-quality crews who, in turn would further reduce the margin of profit through their own inefficiency, eventually putting the slacker shipowners out of business.

The Dutch example

A news item that should be carefully noted by Greek shipowners is the fact that in the autumn, the Dutch liner "Nieuw Amsterdam" (36,982 grt.) is being withdrawn from service in order that the necessary conversions be carried out to make the vessel comply with American safety regulations against fire.

In other words, the owners are making sure the 28-year old vessel is in a position to pass U.S. Coastguard inspection and not be denied the right to take on American passengers.

In about two year's time, many other countries will follow the American example in drawing up legislation by which nationalities will not be allowed to embark on ships that do not comply with the regulations laid down by the 1948 International Convention for the Safety of Life at Sea.

This makes us wonder what the owners of Greek passenger ships intend to do about it. The Inspectorate of Merchant Ships, we are informed, has already communicated to these shipowners the provisions of the 1948 Convention but we very much doubt whether any of them will follow the Dutch example. Some of them have even suggested the Italian authorities will look the other way when it comes to applying the strict terms of the Convention. They are asking for trouble if that is the attitude they are going to take.

The comparative study

We are informed the comparative study undertaken by the Piraeus Chamber of Commerce and Industry on the subject of freight rates and transport costs to Piraeus has been postponed until September.

The reason given is that the extra freight imposed in the meantime has upset the original figures.

Now, those carrying out the study hope no additional freight will be imposed on cargoes to Piraeus in the meantime and that no dockers' strikes will take place until the

study is completed. They maintain the measures taken to relieve congestion will be effective and that when the study is completed in September, it will provide a useful instrument from which conclusions can be drawn.

The facts of the matter are that the measures to relieve congestion are by no means effective, nor is it certain the dockers will abstain from strikes. Furthermore, the coming winter will certainly reduce the work output of the dockers. The perennial stevedoring problem, which contributes so much to the high costs of the port of Piraeus, will therefore remain unsolved, and we cannot therefore understand why the comparative study cannot be drawn up and its facts and figures adjusted according to prevailing conditions. Unless, of course, the Chamber is finding it impossible to make this comparative study and is merely using the additional freight as an excuse.

The Eleusis shipyards

After considerable delay, the foundation stone of the new shipyards at Eleusis is about to be laid within the next few days.

There have been many obstacles in the path of this new project, all of which have now been overcome. As previously reported, the Eleusis Shipyards will be situated on the gulf of Eleusis (on the Eftaxias estate) and will occupy a total area of 175 acres, 16 miles from Athens.

The offshore waters will be dredged and the repair dock will extend 120 - 150 feet at right angles to the shoreline. Two travelling cranes will run along the repair dock and a 120-ton capacity floating crane will also be available. To the west of the main repair dock there will be two floating docks, the first able to take ships up to 60,000 dwt. and the second, ships up to 100,000 dwt. An oil separator installation will also be available.

A 10,000 KWA electrical sub-station will be built and workers will be housed in a model village in the vicinity.

The machinery will be the most up-to-date available and the total investment will run into twenty million dollars of which eight million will be in the form of an investment from abroad.

The shipbuilding facilities will be erected in two stages. During the first stage, the repair facilities and industrial construction section will operate immediately with a capacity of 8 to 10 ships simultaneously for the first and 30,000 tons for the second. During the

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

second stage, the slipways will be built and the repair section will be extended.

The project, which owes its existence to the creative genius of Professor Stratis Andreadis, will be financed by the Commercial and by the Ionian & Popular Bank of Greece and the technical equipment will be supplied by Krupp and Blohm & Voss. At first, the Eleusis shipyards will employ 800 to 1,000 workers.

The Perama base

Latest reports seem to indicate that the Perama base will be fully completed and ready to function by the end of 1967 or beginning of 1968. The delay is due to the fact that the Piraeus Port Authority's (O.L.P.) technical staff is seriously short-handed with only six engineers doing the work that would normally have required fifteen qualified and experienced people to handle.

At present, the area where the ironworks and other shops are to be transferred is being examined and a complete study is expected within three months.

Eight large sheds will be built on the site in which ten independent Piraeus workshops will be transferred, one of them being a carpenter's shop. Certain of these ironworks will maintain their shops in Piraeus just to be on the safe side but will transfer the bulk of their equipment to Perama.

Cost of the sheds is estimated at twenty-five million drachmas. They will be from fifty to ninety-three metres in length and from 45 to 50 metres wide. At the same time, an electrical sub-station will also be built as well as an OLP office and Customs House, workers' restaurant, customs warehouse and a lodge at the gate.

Schools for deck boys

For the past few years, shipowners have been clamouring for measures by which more youngsters will be attracted to a career at sea. The best method, to our mind, is the idea of creating schools in various parts of the country where youngsters can be given preliminary training which will stand them in good stead when they first embark as deck boys.

The big problem here is how such schools could be financed. The youngsters themselves would certainly be unable to pay even a minimum tuition fee. Public funds could certainly be used to keep the schools running but the original expenditure to cover cost of the buildings, etc. will have to come from somewhere else. The only likely source we can think of is the Merchant Navy Training Fund to which all ships contribute.

Cost of the buildings, three in all, in different parts of the country, is estimated at about fifteen million drachmas. The schools would accommodate 500 boys each —all of them boarders. Another five million would be needed to equip the schools with furniture, bedclothes, etc. Running expenses would amount to about six million drachmas per year, including the cost of feeding the boys. Thus, an original expenditure of about twenty million drachmas would be needed to get the schools started and about six million drachmas per annum thereafter to keep them going.

In view of the fact that the Merchant Navy Training Fund is already being stretched to capacity to cope with other commitments, there would be no other alternative but to increase the contributions per ship. Any such increase would be insignificant compared to the very great benefits that would accrue to Greek shipping if, every year, 1,500 trained youngsters became available for jobs at sea. An increase of two pounds per month from 1,500 ships now contributing to the fund would bring in £3,000 per month or £33,000 per year (11 months average employment for each ship). This would not be entirely sufficient, of course, but the balance could be made up from public funds.

The Greek Shipowners Association

The General Assembly of the Greek Shipowners' Association was held on July 25, and a new Board was elected.

Members of the new Board are: Professor Stratis Andreadis, Messrs. N. Vlassopoulos, B. J. Goulandris, J. N. Goulandris, N. P. Gou-

andris, Alkimos Gratsos, George S. Embiricos, John C. Carras, Emmanuel Kulukundis, A. Lemos, George Lemos, C. Lemos, M. Lentakis, G. S. Livanos, Foti Lykiardopulo, C. J. Lyras, L. Nomikos, M. Nomikos, P. Pateras, M. Pneumaticos, B. Rossolimos, P. Fafalios, D. Chandris and J. C. Hadjipateras.

Also present were Messrs. J. Kulukundis and M. Lyras, Chairman and Vice-Chairman respectively of the Greek Shipping Cooperation Committee in London.

In his address to the assembly, Professor Andreadis ran through the achievements of the Association during the past two years and called for one minute's silence to honour the memory of George Vergottis, George Lignos, Manos Lemos, N. M. Efthathiou, Tassos Los and Lambros Fatsis who passed away during the past two years.

Text books

The Eugenides Institute is making another positive contribution to merchant navy training. Mrs. Marianthe Simos has informed the Minister of Mercantile Marine that the Institute has decided to undertake the publication of text books for the public merchant navy training schools for deck officers and engineers.

The successful publication by the institute of text books for the more elementary technical schools makes us believe the Institute will do an excellent job of providing apprentices with the necessary books for their training. At least, they will be cheaper than the mimeographed sheets now put out by various instructors and sold at exorbitant prices.

Furthermore, these text books will also be available as reference works to apprentices who have already graduated from the schools and are serving on board ship.

It is indeed amazing that the Institute should find it necessary to provide text books that should have been written and published long ago. The Ministry has been remiss in this respect and the reasons are many —red tape, passing the buck, bureaucratic inefficiency, etc. as a result of which only two books have made their appearance in the last four years.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^{ος} ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ