

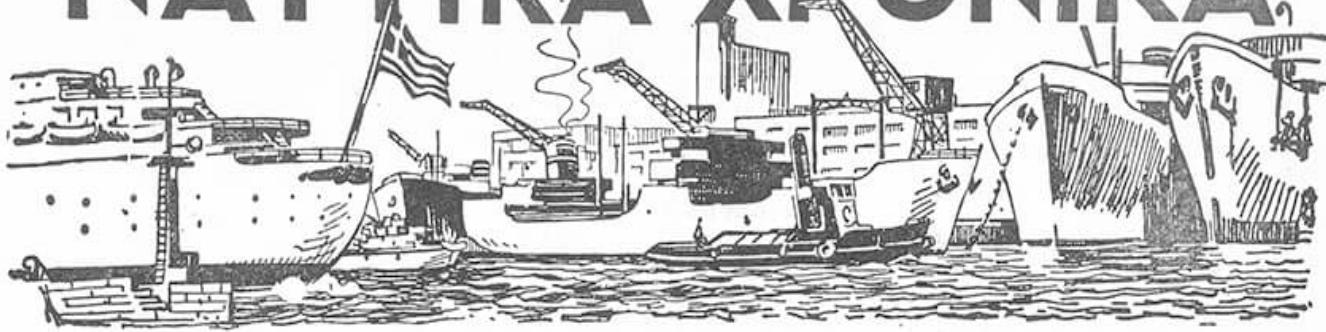
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1966

Αρ. Φύλλου 749/508

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περίοδος 8')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 749)508

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1966

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

Μίαν έλλειψιν έπισημαίνομεν είς τὴν διδακτέαν ψήλη τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν, ἡτις καὶ πρέπει νὰ πληρωθῇ: Τὸ μάθημα τῆς Διοικητικῆς.

Πρόκειται οἱ ἀπόφοιτοι νὰ κυβερνήσουν αὐτοῖς οἱ μόνον τὰ πλοῖα — ἀπὸ γεφύρας καὶ εἰς τὰ μηχανοστάσιον — ἀλλὰ νὰ διοικήσουν καὶ ἀνθρώπους, τοὺς ὑφίσταμένους τῶν. Πρέπει νὰ ἐκμάθουν ὥρισμένα στοιχεῖα τῶν καθηκόντων τῶν αὐτῶν — οἱ Πλοίαρχοι κυρίων — ποὺ δὲν εἰναι ὅλιγωτερον σημαντικά ἀπὸ τὰ γενικώτερα τοιαύτα τῆς καλῆς καὶ ἀσφαλοῦς ναυσπλοΐας.

Καὶ εἰναι τὰ πλοῖα, τὰ ποντοπόρα κυρίων, μονάδες — πολιτεῖαι ὅλιγομελεῖς μὲν, πλὴν ιδιοτύποι, ἡ διοίκησις τῶν δόπιον ρυθμίζεται καὶ ἀπὸ εἰδικῆν νομοθεσίαν, καθορίζουσαν τὰς σχέσεις τοῦ Πλοίαρχου, ὡς ἔκπρωτον που τοῦ Νόμου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου.

Ο Πλοίαρχος εἶναι, ὡς ὁ Νόμος δρίζει, ἡ ἀνωτάτη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔξουσία. Αὐτὸς ἐπὶ πάντων ἀπόφοιτοι, δι' ὅλα μεριμνᾶ. Ἐφορεύει εἰς τὰς τῆς τροφοδοσίας, τῆς μισθοδοσίας, τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας, ἐπὶ τῆς ὅλης τοῦ πληρωματος συμπεριφορᾶς. Αὐτὸς ἐπιλένει τὰς διαφοράς, αὐτὸς ἀκομῇ καὶ τὰς πρώτας ιστρικὰς βοηθείας παρέχει. Εἶναι καὶ ὁ ληγίαρχος. Ή περὶ τὴν σύσκησιν τῶν καθηκόντων αὐτῶν κατάρτισις ἔξυπακονέται.

Ίκανοτάτας διοικητικάς πρέπει νὰ ἔχῃ ὁ Πλοίαρχος, ὅπως καὶ ὁ Μηχανικός διὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστάσιον. Καὶ δὲν εἰναι τόσον εὐχερῆς, ὑπὸ τὰς σημερινὰς ιδίας δυσκόλους περιστάσεις, ἡ ὁμολὴ διαδίωσις 35 ἡ καὶ περισσότερον αὐτῶν ἐπὶ πλοίου ἐπὶ μικρῷ κινουμένου ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον.' Ο ναυτικός, λόγω τοῦ ἐπαγγέλματός του, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς συνεχοῦς πάλης πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἔχει ἀπαλήν τὴν ψυχήν, εἶναι εὔασθθητός, εἰς τὸ ἐλάχιστον μειωμένη ἡ καὶ ἀνύπαρκτος εἶναι ἡ ροπή του πρὸς τὴν παρέβασιν τοῦ Ποινικοῦ Νόμου. Τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τὸ ἐπιθεβαίωνον.

Ἐξεγείρεται, ὅμως, ὅταν διαπιστώνῃ τὴν ἀνοίκειον ἔναντι αὐτοῦ συμπεριφοράν, ὅταν κατὰ τὴν ἀντίληψην τοῦ ἀδικήτα, ὅταν ἐπισημαίνῃ τὴν εἰς δάρος τοῦ ὑπερβασίαν τῶν ἀνωτέρων του ἡ τέλος ὅταν κόποιος — ἃς τὸν ὄνομάσωμεν καθοδηγητὴν — ἐπωφελήται τοῦ οἰουδήποτε μικροεπεισοδίου ἐπιδιώκων τὸν μὲν ναυτικὸν νὰ ἐμφανίσῃ καταδυναστεύμενον, τὸν δὲ Πλοίαρχον καταχρώμενον τῶν δικαιωμάτων τῶν ὑφίσταμένων του.

Δὲν ὑπερβαλλομεν. Σκιαγραφούμεν διὰ τῶν ἀνωτέρων πραγματικάς καταστάσεις. Καὶ αἱ καταστάσεις αὐταὶ ἔχουν ἄμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς καλῆς περιώσεως τοῦ πλοῦ, ἐπὶ τῆς ὁμαλῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας, ἐπὶ αὐτῆς ταύτης τῆς καλῆς συντη-

ρήσεως τοῦ πλοίου. Πλήρωμα ἰκανοποιημένον, ἀπερίσπαστον εἰς τὴν ἔργασίαν του, εἰσφέρει πολλά. Πλοίαρχος ἐπίγνωσιν ἔχων τῶν καθηκόντων του, φροντίζει διὰ τοὺς ὑπ' αὐτὸν, συμπεριφέρομενος ὡς ὁ ἀρχηγός, ἀποφεύγων, ὅμως, κάθε ὑπερβασίαν, κάθε ἀκόμη ἐπίδειξιν — ὅχι πάντοτε ἀνάγκαιαν — τῶν ἐπὶ τοῦ Νόμου δικαιωμάτων του, χειρίζομενος τὴν τειώθ, ἐπίδεικνύων τὴν ἀνιδιοτελείαν του καὶ παρέχων τὸ καλὸν παράδειγμα ἐν παντὶ καὶ πάντοτε. Καὶ θὰ ἐπισύρῃ, οὕτω πολιτεύομενος ὁ Πλοίαρχος, τὸν σεβασμὸν τῶν ὑπ' αὐτὸν, θὰ διοικήσῃ τὴν καλῶς τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του, θὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ἥρεμον συμβίωσιν τῆς ἴδιοτύπου κοινωνίας τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὰς δυσμενετέρας ἔστω, τὰς συχνὰς ἀτυχῶς, ἐκνευριστικάς περιστάσεις τῶν μακρῶν ταξιδίων ἀνὰ τὸν Όκεανον.

Εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν — τὸ προπολεμικὸν ἀκόμη — ὥριμος, μετὰ θητείαν μακράν, ἀνελάμβανε τέλος τῆς πλοιαρχίαν ἐνὸς ποντοπόρου σκάφους ὁ ναυτίλος ἀξιωματικός. Γύνων καὶ πείρων ἐπαρκεῖ εἶχεν ἡδη ἀποκτήσει. Κατεῖχε τὴν νοοτροπίαν τῶν ὑπ' αὐτὸν — οἱ πλειστοὶ ἥσαν συμπατριώτες του — ἔγνωριζε καὶ τὰς ἀδύναμίας των, τὰς ἀνθρωπίνους.

Τώρα, ταχεῖα εἶναι ἡ ἄνοδος τοῦ ναυτίλου εἰς τὴν γέφυραν. Τὰ στάδια τῆς θητείας του, τῆς προϋπηρεσίας, εἶναι δραχέα. Λείπει η προπρασκευή. Ή ἀνάγκη τῶν πραγμάτων τὸν προήγαγε, νεαρὸν ἀκόμη, εἰς τὴν διακυβερνήσην τοῦ πλοίου καὶ πλοίου μεγάλου, ἀριθμοῦ, μὲ σύνθετην πληρώματος πολυμελῆ. Πείρων τῶν ἀνθρώπων — τῶν σημερινῶν — τῶν πάσης προελεύσεως ἐπιβανόντων τοῦ πλοίου δὲν ἔχει ἐπαρκῆ. Δὲν τοὺς ἔγνωρισεν ἡ καὶ δὲν ἐπόρθησεν γά τοὺς γνωρίσῃ, ἀφοῦ ταχύτατα διεξῆθε τὰ στάδια τῆς ιεραρχίκης ἀνόδου. Δὲν ἦτο, δημος οἱ παλαίτεροι, προπρασκευασμένος. Δὲν θὰ εἶναι ἵσως ἀπτλλαγμένος καὶ καποιας δικαιολογημένης ὑπεροφίας, διότι εἰς μικρῶν σχετικῶν ἡλικίαν κατέλαβε τὴν γέφυραν, δητοὶ οἱ πρὸ αὐτοῦ μεστήλικες πλέον ἀνελάμβανον τὴν πλοιαρχίαν.

Καὶ δεδομένων τῶν καταστάσεων αὐτῶν ἡ προπρασκευή τῶν αὐτιανῶν Πλοίαρχων, ὅπως καὶ τῶν Α' Μηχανικῶν, ἐπιδιάλλεται. Τὸ μάθημα τῆς Διοικητικῆς διὰ τὰς σχολὰς καὶ μία ἐπὶ τῆς διοικητεώς τοῦ πληρώματος ἔκθεσις κατὰ τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα θὰ ἀποδέπτουν ἀκριδῶν εἰς τὴν ἔξαρσιν τῆς σημερινίας, ποὺ πρέπει νὰ ἔχουν αἱ διοικητικοὶ ικανότητες ἐνὸς προϊσταμένου τῆς ἴδιοτύπου, ὅπως ἔτοινόσαμεν, κοινωνίας τοῦ πληρώματος ἐνὸς πλοίου.

Πλοίαρχοι παλαιοί, ἔγνωσμένης πείρως περὶ τὰ διοικητικά, ἀς κληθοῦν νὰ διδάξουν τὸ μάθημα εἰς τοὺς μεθητὰς τῶν Σχολῶν, τῶν ὅποιων τὸ ἥθος καὶ αἱ διοικητικαὶ Ικα-

νότητες πρέπει νὰ μᾶς ἐνδισφέρουν ἀκόμη περισσότερον. Συγγραφεῖς ἐνὸς σχετικού πονήματος, μᾶς παραινέσεως πρὸς τοὺς νεωτέρους, αὐτοὶ οἱ παλαίμαχοι Πλοίαρχοι πρέπει νὰ είναι.

Ἀπὸ τὴν καλὴν διοίκησιν τοῦ πράγματος πολικούμορφου σημερινού πληρώματος ἔξαρτωνται πολλά. Προλαμβάνονται αἱ ἀντιδικίαι, ή ἀνταραχή. Δύσκολος ἀποδαίνει καὶ ἡ διαβρωσίς ἀπὸ τὸ κομμουνιστικὸν μίασμα.

\* \* \*

Καὶ ἔτοινος πρὸ ημερῶν ὁ διακεκριμένος "Αγγλος ἐφοπλιστὴς κ. Νίκολας Κέϋζερ, κατὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν διπλωμάτων τῆς Σχολῆς τοῦ Σεουδάμπτον:

"Οἱ ἀξιωματικοὶ πρέπει νὰ συνεργάζωνται καὶ ὡς ἐκ τούτου πρέπει καὶ ἀπὸ κοινοῦ νὰ καταρτίζωνται, ὅχι μόνον διὰ νὰ ἐκμανθάνουν τὰ ἐπαγγελματικά των ἔργων, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ διδαχθοῦν τὸ πῶς θὰ διοικοῦν, πῶς θὰ προστατεύονται τὰς σχολαρίους.

### ΠΟΣΟΙ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ:

Εἰς ὑπερτριακούσιους ἀνήλιθον οἱ ἐφετεῖοι ἀπόφοιτοι τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ καθ' ὅ ἀρμοδίως μᾶς πληροφοροῦν, ἐκλήθησαν ἡδη δλοὶ διὰ νὰ καλύψουν τὰ ὑφιστάμενα κενά. Ζωηροτέρο πήζητσις τῶν δοκίμων μηχανικῶν. Μισθοὶ ἰκανοποιητικοὶ εἰς αὐτοὺς παρεχωρήθησαν. Διὰ πολλοὺς εἰχε, πρὸ τῆς λήξεως τοῦ σχολικοῦ ἔτους, ἐξασφαλιοῦθη ἡ ναυτολόγησις.

Καὶ μᾶς ἔτονίσθη σχετικός, στὶς εἶναι τόσαι αἱ ἀνάγκαι, ὡςτε καὶ διπλάσιος ἀριθμὸς ἀποφοίτων δὲν θὰ ἐδυσκολεύετο εἰς τὴν ἔξευρεσιν τῆς ἀπασχολήσεως.

Διὰ τὸ προσεχῆς ἔτος πρόκειται νὰ ἔξελθουν τῶν Δημοσίων Σχολῶν ὑπερτετρακόσιοι δοκίμοι, ἐκ τῶν ὅποιων περὶ τοὺς ἑκατὸν μηχανικοὶ, διὰ νὰ φθάσουν οἱ κατ' ἔτος ἀπόφοιτοι μετὰ τὴν λειτουργίαν καὶ τῶν ὑπὸ σύντασιν σχολῶν τους ἐπτακοσίους.

"Απὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ κρίνεται ἐπαρκῆς ἡ ἀνανέωσις αὐτῆς τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν., δεδομένου δὲτοι αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ δὲν εἶναι ἡ μόνη πηγὴ ἐνισχύσεως τοῦ ἀνωτέρου ιεραρχικῶν ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ. Πλείστοι δσοι, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὸν Α' Μηχανικόν, ἐπιδιάλλεται. Δὲν θὰ εἶναι ἵσως ἀπτλλαγμένος καὶ καποιας δικαιολογημένης ὑπεροφίας, διότι εἰς μικρῶν σχετικῶν ἡλικίαν κατέλαβε τὴν γέφυραν, δητοὶ οἱ πρὸ αὐτοῦ μεστήλικες πλέον ἀνελάμβανον τὴν πλοιαρχίαν.

Πάντως δὲν ἔχουν ἐπισταμένως ἐκτιμηθῆσι αἱ εἵμψυχοι ὄμικον — εἰς ἀξιωματικούς — μελλοντικαὶ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας μας, ὡςτε νὰ προβλεφθοῦν, κατὰ προσέγγισιν βεβαίωσις, καὶ αἱ κατ' ἔτος ἐπιβεβλημέναι ἐνισχύσεις.

"Η διενεργείσα πρὸ ἔτους ἀπογραφὴ ἐγκατελεῖθη ἀτυχῶς, παρὰ τὰς ἐπιμόνους συστάσεις μας. Οἱ πάντες ήδιαφόρησαν διὰ μίαν στατιστικὴν ἔργασίαν τόσου καλῶς ἐπι-

τελεσθείσαν, τόσον πολύτιμον, ή διατήρησις τής όποιας διά τῆς συχνῆς δειγματοληφίας θα μάς παρέσχε τὸν μίτον τῆς Ἀριάδνης εἰς τὰ τοῦ ἐψύχου λικού τῆς Νεατίλιας μας — εἰς ἀξιωματικούς, τοιλάχιστον.

Ομως ἀνακύπτει ἡδη πρόθλημα ὃχι εὐ-  
χερές διά τούς θέλοντας ἀντικειμενικῶς, χω-  
ρις ίδιοτελή τινα ὑπολογισμόν, νὰ κρίνουν  
τὰ πράγματα. Πρέπει ἐπὶ θετικῶν, κατὰ τὸ  
δυνατόν, δεδομένων νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ  
τῆς ἐνισχύσεως τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ  
Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Πρέπει νὰ ἀνα-  
νέωσωμεν τὴν στατιστικὴν ἐκτίμησην τῶν ἐν  
ἐνεργειᾳ (ἱλικία κ.λ.π.) ἀξιωματικῶν καὶ  
νὰ προδιαγράψωμεν κατὰ πᾶσαν δυνατή  
προσέγγισιν τὴν αὔριον.

"Ο,τι μέχρι τούδε δυνάμεθα νὰ διαπιστώσωμεν είναι ότι χρειάζονται οι περισσότεροι. Πόσοι ὄμως πρέπει νὰ είναι αὐτοί οι περισσότεροι; Εἰς ποίας εἰδικεύεις ἀναφέρονται καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ συνεχισθῇ ή εἰσόδος τῶν πολλῶν, χωρὶς νὰ προκαλέσωμεν τὸν πληθωρισμόν;

Εἰς τὰ ἐρωτηματα αὐτά — τὸ τονίζομεν — κανεὶς δὲν εἶναι εἰς θέσιν ὑπεύθυνον νὰ δώσῃ την ἀπάντησιν. Λείπουν τὰ στοιχεῖα καὶ χωρὶς αὐτά οἰσδήποτε ἀποφίς δὲν εὑ-  
σταθεῖ.

Θά συνεχίσωμεν, θεοφίλε, τὴν προστάθειαν τῆς εἰς σχολὰς καταφτίσεως τῶν στελεχών. Θά ἐπιμεινωμένων εἰς τὴν πληρεστέραν αὐτῶν ἀπόδοσιν διὰ τῆς αὐστηρότητος κατὰ τὰς ἔξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα, διὰ τῆς προσαρμογῆς τῆς διδακτέας ὥλης εἰς τὰς τεχνολογικὰς ἐπιταγάς. Ἐν παραλλήλου ὅμως πρέπει νὰ ἔχωμεν πρὸ ἡμῶν σαφῆ κατεύθυντήριον γραμμήν ἐπὶ τῶν αὐτισμῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ὅχι θεοφίλε μόνον τῶν ποσοτικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ποιοτικῶν.

Αύτὴν τὴν ἐπιτελικὴν ἔργασίαν ὑποχρεοῦνται αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας νὰ ἑκτέλεσουν. Ὁ ρόλος των δὲν περιορίζεται — καὶ δὲν πρέπει νὰ περιορίζεται — εἰς τὴν συστάσιν σχολῶν καὶ τῆς ἐκδοσιν διπλωμάτων. Είναι καθ' ἡμᾶς εὐρύτερος. Τὸ μὲν ὄφειλον νὰ συγχρονίσουν τὴν διδακτέαν ὥλην εἰς τὰς σχολὰς καὶ οἱ ἀπόφοιτοι νὰ διακρίνωνται διὰ τὸ θῆρος καὶ τὴν κατάρτισιν, τὸ δὲ νὰ διαβέσουν τὴν ἀσφαλιστικὴν δικλεῖδα τῶν ἔκάστοτε εἰσακτέων εἰς τὰς σχολὰς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παρεχομένων διπλωμάτων, ὥστε κατὰ τὸ δυνατόν, ὑπὸ ὅμιλας συνθήκας ἀπασχολήσωνται τῶν πλοίων, νὰ ὑφίσταται πάντοτε κάποιος ιδρόρρηπος κατάστασις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Οὔτε η ἀνέξελγκτος κατ' ἀνοχὴν

δημιουργία νέων διπλωματούχων ἐξυπηρετεῖ τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' οὐτε καὶ ἡ σημερινὴ ἀνεπάρκεια.

Υποδεικνύουμεν τὸ καθήκον τῶν εἰς τοὺς διαχειρίζομένους τὰ ναυτεργατικά πράγματα. Ἀς προσέξουν τὴν ὑπόδειξην. Ἡσα συγκεντρώσουν τὰ στατιστικά δεδομένα καὶ ἀς ἐπιληφθοῦν τῆς μελέτης αὐτῶν. Αἱ ἐνδιαφέρομεναι ἐπαγγελματικαι ὄργανωσιες ὁφείλουν νὰ συνεργασθοῦν εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτήν πρὸς τὸ συμφέρον των.

## ΜΑΣ ΛΕΓΟΥΝ ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Καὶ διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀριθμῶν: 'Απεφοιτησαν ἐφέτος τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν 283 ναυτίλοι καὶ 60 δόκιμοι μηχανικοί. Προβλέπεται νὰ ἀποφοιτήσουν τὸ 1967 ναυτίλοι μὲν 385, μηχανικοὶ δὲ 108. 'Εξ ὅλου ἔλαβον τὸ διπλωματικὸν γ' πλοιάρχου κατὰ τὸ 1965 (προέλευσις τὰ πλοῖα) 928 καὶ τοῦ γ' μηχανικοῦ 482. Αὐτοὶ ἔξετέλεσαν τὴν προϋπηρεσίαν των εἰς τὴν γεγεννήσαν καὶ τὸ μηχανοστάσιον.

Κατά τὸ τρέχον ἔτος καὶ μέχρι τῆς 5ης Αύγουστου ἔλαβον τὸ διπλώμα τοῦ γ' πλοϊάρχου, μὲ προϋπηρεσίαν εἰς τὰ πλοῖα, 804 καὶ τοῦ γ' μηχανικοῦ (τῆς αὐτῆς προελεύσεως) 292. Ἀπομένουν δύο ἔξταστικα περιόδοι διά τὸ 1966, ώστε νά δικαιολογήσῃ ἡ πρόθλεψις ὅτι ἐφέτος περισσότεροι γ' ποιότεροι καὶ καὶ γ' μηχανικοὶ βάθι τύχουν τοῦ διπλώματος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1965.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Αὐξησις διαπιστού-  
ται τῶν τε ἀποφοίτων τῶν σχολῶν καὶ τῶν  
διανυσόντων τὴν προϋπερσίαν των ἐπὶ τῶν  
πλοίων. Διὰ τὸ 1965 ἔχομεν σύνολον γ'  
νέων διπλωματούχων πλοιάρχων 928 καὶ ἀ-  
ποφοίτων τῶν σχολῶν 283, διὰ δὲ τὸ 1966  
ὑπερχιλίους γ' πλοιάρχους καὶ 385 ἀποφοί-  
τους ναυτίλους. Διὰ τοὺς μηχανικούς μικρό-  
τερές ἡ αὔξησις, ἵστως καὶ καμμία διά τοὺς  
έκ τῶν πλοίων προερχομένους καὶ μόνον διά  
τοὺς ἐκ τῶν σχολῶν.

Καθ' ήμας ἐπαρκής ὁ ἀριθμὸς τῶν ναιτίλων, ἀνεπαρκῆς τῶν μηχανικῶν. Τὰ κενά διάτοις δευτέρους δὲν πληρούνται. Κατάδηλος ἡ Ἑλλειψις.

Τὴν εἰσόδοχὴν περισσότερων μαθητῶν εἰς τὰς τρεῖς σχολὰς μηχανικῶν ('Ασπροπύργου, Νιάρχου καὶ Χίου) πρέπει οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἐπιτίθεσον. "Ιωσάς" εἶπαναλμένωμεν τὴν πρότασιν — νὰ εἰσαχθοῦν όλητεροι ναυτίλοι εἰς τὰς σχολὰς 'Ασπροπύργου καὶ περισσότεροι μηχανικοί. Αὐτῶν ἡ ἀνάγκη εἶναι ἐπιτακτική. 'Απορούμεν πῶς δὲν ἔγινε

δΕΚΤΩΝ ΤΟ ΔΙΠΛΟ ΔΙΕΤΙΑΣ ΉΠΟΒΛΗΘΕΝ ΑΙΤΗΜΑ.

## ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΩΝ

Ἐδέχθη, κατ' ἄρχην, ἡ Ἔνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τὴν αὐξήσειν, κατὰ δύο λίραις τῆς μηνιαίας οκτώ πλοίον εἰσφόρει, ὑπὸ τὴν ρητήν, ὅμως, προώπθεισον, ὅτι θά διατεθῇ διά τὴν σύνστασιν τῶν σχολῶν ναυτοπαῖδων. Ἰδιαίτερον κονδύλιον τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως θά ἀποτελέσουν τὰ ὄστα θα εἰσπραχθοῦν ποσά καὶ θά ἐλέγχεται ἡ διάθεσίς των.

Καὶ ἐφ' ὅσον τελικῶς ἥθελε θεσπισθῆ ἡ νέα αὐτὴ εἰσφορά, πιστεύομεν δυνατήν τὴν σύστασιν, διὰ νὰ ἀρχίσωμεν, τῆς μιᾶς σχολῆς. Θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἔξυπρετος τῶν ἀπαιτούμενών κεφαλαίων ἀπό τὸ δημοσίας ἐπενδύσεις καὶ διὰ τῆς συνάψιως ἐνὸς δανείου ἀπὸ τὸ N.A.T., μέγγυπτι τὰς εἰσφορὰς τῶν πλοίων. Φθάνομεν μέχρι τοῦ σημείου νὰ ζητήσωμεν τὴν ἀναβολὴν τῆς ἐκτελέσεως ἄλλων, ὅχι πρώτης ἀνάγκης, ἔργων εἰς τὰς ἥδη λειτουργούσας σχολάς, ἵνα ἔσοικονομηθούν τὰ ἀνάγκαιούντα διὰ τὴν σχολὴν ναυτοπαίδων. Ἔπειγει ἡ ἀνέγερσις τῶν ἑγκαταστάσεων καὶ ἡ λειτουργία της. Ὑποφέρει η Ναυτιλία ἀπό τὴν Ἑλλειψιν κατηρτισμένων κατωτέρων πληρωμάτων. Τὸ 'Υπουργεῖον ἀς ἐπιληφθῆ ἀμέσως τοῦ θέματος, μετά τὴν κατ' ἀρχὴν συμφωνίαν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν.

**KAI TA TEKNA AYTΩN...**

'Ασίζει νὰ ἔξαρθῃ τὸ γεγονός: 'Η ναυτιλομένη Ἐλλάς ἐκέρδισε τὸν Γεωργίου Λιβανού. Εἶχον πολλαὶ διατυπωθῆ ἀμφιβολίαι, ἀν ὁ ἀναλαβὼν τὴν σκυτάλην ἀπὸ τὸν αἰειμνηστὸν ποτέρα του μόνον υἱὸς του βαῖ διετήρει τὴν ἐλληνικότητα τῶν ἐπιχειρήσεών του, τὴν στοργὴν πρὸς τὴν χώραν τῶν γεννητόρων του, τὸ ἐνδιαφέρον του γενικῶς διά τὴν Ἑλληνικὴν ζωὴν, τὴν ὅποιαν δὲν εἶχε καὶ τόσουν γνωρίσει κατά τὰ πρώτα ἡθικικά του χρόνια. 'Εγεννήθη εἰς τὸ ἑξωτερικόν, ἐκεὶ ἐσπούδασε, τὴν ξένην νοοτροπίαν εἰς πολλὰ ἔτεινε νὰ ἀποκτήσῃ, δυσκόλως καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ωμιλεῖ, παφαὶ τάς Ιδαιτέρας φροντίδας τῶν γονέων του. 'Ησαν αἱ συνέπειαι τῆς πατιδιόθεν διαμονῆς του εἰς τὸ ἑξωτερικόν. 'Ἐλάγιστον κρύσσον ἐδόνη πασσούειν.

κον. Επλαχιστον χρονον εων παρεξειν.  
Διεψευδησαν εύτυχας αι προβλέψεις.  
Κατίσχυσε τὸ οἰκογενειακὸν κύτταρον τῶν  
παραδόσεων τῆς Ἑλληνικῆς ἐπιδράσεως. 'Ο  
υιός τοῦ Σταύρου Λιθανοῦ είναι ιδικός μας.  
Είναι ο Χίος ἐφοπλιστής, μὲν ὅλον τὸ σφρί-  
γος, τὴν εὐτροφίαν καὶ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ  
πατρός του — τοῦ μεγαλυτέρου "Ἐλληνος ἐ-  
φοπλιστοῦ" — περισσότερον ἵσσων ἔκεινου  
ἔξειλιγμένος εἰς τὰς ἐπιχειρηματικὰς του  
ἐνατείσεις, τὴν δημιουρίαν προβολήν, ἀριστα  
ἔννυμερωμένος εἰς τὰ ἐπαγγελματικά θέματα,  
κατέχων τὴν γνῶσιν καὶ τὴν σωφροσύνην,  
ητὶς καὶ προδιαγράφει εύρυτέρων ἀκτινοβο-  
λίαιν, ἐγγύτερον προβαλλομένην εἰς τὴν Οι-  
κουμενίαν τοῦ Τόπου μας.

Έχειάσθη άλιγον τινα χρόνον δ. κ. Γεώργιος Λιβανός, ίνα προσαντολισθή και χωρήσῃ εἰς τὰς κατευθύνσεις του. Ἀνέτοιμον τὸν κατέλαβεν ὁ πρώτος θάνατος τοῦ πατρός του. Μὲ σταθερότητα πάντως ἀνέλαβε τὸ πράδαιον. Συνεργάται του οἱ τοῦ πατρός του εἰς τὰ γραφεῖα Πειραιῶς, Λονδίνου καὶ Ν. Ὑόρκης καὶ εἰς τὰ πολλά πλοιά του οἱ καλοὶ Χιοί ναυτικοί.

Καὶ φέρεται πλέον στενώτερον συνδέομενος μὲ τὴν Μητέρα - Πατρίδια δὲ διάδοχος τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ. Ἀγοράζει νησῖδα εἰς τὸν Σαρωνικὸν καὶ τὴν μεταβάλλει εἰς θέρετρον τῆς οἰκογενείας του. Ἀνεγείρει πολὺώρφοφον μέγαρον εἰς τὴν Ἀκτὴν Μισιούλη τοῦ Πειραιῶς, ὅπου καὶ ἐγκαθιστᾶ τὰ γραφεῖα τῶν ἐπιχειρήσεών του. Μετέχει δὲ κύριος ἑταρικός πατράρχων εἰς τὰς μεγάλας χημικὰς βιομηχανίας Μεσολογγίου. Ἐπιλέγει σύντροφον τῆς ζωῆς του ἐλέκτην κόρην τῶν Ἀθηνῶν — ησαν πολλαὶ αἱ προσφερόμεναι ξέναι — καὶ ἐπισκέπτεται διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ πολλῶν ἔτον τὴν Χίον. Εἰς τὰ Καρδάμους, τὸν πάτνυν τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ, προσφέρει

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

(Founded 1886)

## CLASS I. PROTECTION AND INDEMNITY

## CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

**General Manager : R. S. FORT**

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

Telephone : ROYal 8961

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG

τὴν γενναίαν εἰσφοράν του διὰ τὰ ἑκεῖ ἐκπαιδευτικά ιδρύματα — περὶ τὰς 50 χιλ. λιών Ἀγγλίας. Διὸ τὸν κ. Γεώργιον Λιβανὸν ἡ ἐπίσκεψις αὐτὴ ἡτο τὸ προσκύνημα εἰς τὴν γενέτειραν τῶν γονέων του, ἡτο ἡ ἀναγνώρισις τοῦ τί οἱ Χῖοι εἰσέφερον διὰ τὸ μεγαλεῖον εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ. Μὲ καταφανῆ συγκίνησιν καὶ ἀγάπην δῆλοι οἱ Χῖοι ἐδέχθησαν τὸν υἱὸν τοῦ «Καπετάν Σταύρου». Ἀνενέῳθη ἡ σύμβασις τῆς στενής των συνεργασίας.

Θὰ παραχεινεύθοῦν τινες, διότι αἱ στήλαι αὐταὶ ἀσχολοῦνται μὲ θέμα ἑκ πρώτης ὄψεως ἀσχετον μὲ τὴν ζωὴν τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ τοὺς γνωρίζοντας ὅμως ἀκριβῶς τὰ πράγματα, ἀποτελεῖ γεγονός ἀξιοσημεῖωτον ἡ ἑδῶ ἐγκατάστασις τοῦ διαδόχου ἐνὸς ἑκ τῶν μεγαλυτέρων ἐφοπλιστικῶν μας Οἴκων. Πρέπει νὰ ἔξισθῇ ὁ προσανατολισμός του πρὸς τὰ Ἑλληνικὰ πράγματα καὶ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας. Μέγα τὸ κέρδος.

\*\*\*

Πολλοὶ πιστεύουν, ὅτι ἡ τρίτη πλέον γενεὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, αὐτὴ ποὺ ἔξεπάφῃ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅπου μονίμως διαιμένει καὶ ἀναπτύσσει τὴν ἀπογγελματικήν, ἀλλὲ καὶ τὴν κοινωνίκην τῆς δραστηριότητα, ἀποξενοῦται, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, τῆς Ἑλληνικῆς ζωῆς, τῶν οἰκογενειακῶν παραδόσεων καὶ τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἀκόμη ἐπιδιώξεων, τῶν ὀπωδόηποτε μὲ τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ τὴν Ναυτιλίαν συνδεμένων. Πιστεύεται ὅτι οἱ νεαροὶ βλαστοὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας χάνονται διὰ τὴν Ἐλλάδα, ὅτι δὲ τοὺς ξαῃ καὶ τὸ «Εμπορικόν μας».

Δέν εἶναι, τὸ ὁμολογοῦμεν, ἀδικαιολόγητοι οἱ φόδοι αὐτοί. Ἐσημειώθησαν, πράγματι, κρούσματα τοιαύτης ἀποξενώσεως — πλήρους σχεδὸν — εἰς τέκνα ἐφοπλιστῶν τινῶν. Αὐτὰ οὐδὲ καν τὴν Ἑλληνική ὄμιλον, οὐδὲ τὴν Ἐλλάδα ἐγνώρισαν. Εἰναι δῆμως αἱ ἔξαιρέσεις, ἀναφερόμεναι, ἀτυχῶς, εἰς τὰ τέκνα ωρισμένων μεγάλων ἐφοπλιστῶν.

Κατὰ κανόνα, ἡ τρίτη γενεὰ ἀνατρέφεται ἐλληνοπρεπῶς, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὴν ζένην ἁνάγκης διαιμένει ἡ ἐφοπλιστικὴ οἰκογενεία. Πλείστοι δῆλοι τῆς δευτέρας καὶ τρίτης γενεᾶς ἐφοίησαν καὶ φοιτοῦν εἰς Ἑλληνικά σχολεῖα, ζῶν τὸ Ἑλληνικὸν περιβάλλον, Ἐλληνίδας νυμφεύονται καὶ τὰς Ἑλληνικάς οἰκογενειακάς παραδόσεις ἀκολουθοῦν.

Ὑπεύθυνοι διὰ τὰς ὅσας σημειώνται ἐκτροπάς — γνωρίζομεν καλῶς τὰ πρόσωπα — εἶναι αὐτοὶ οὗτοι οἱ γονεῖς. Ἡμέλησαν

καὶ ἀμελοῦν νὰ μεταδόσουν εἰς τὰ τέκνα τῶν τάξ Ἑλληνικὰς παραδόσεις, νὰ τὰ διευκολύνουν εἰς τὴν ἐκμάθησιν στοιχείων, ἔστω, τῆς Ἑλληνικῆς γλώσσης — διὰ τῆς ἀναστροφῆς των καὶ μὲ τοὺς ὄμογενες εἰς τὴν ζένην. Τὴν ἀφομοίωσίν των πρὸς τὸ ξένον περιβάλλον ἡνέχθησαν, ἥν μὴ καὶ ἔκριναν σκόπιμον. Πρὸς ζημίαν των ἀσφαλῶς. Αὔριον θὰ ἀποξενωθοῦν τὰ τέκνα των ἀπὸ καθε τὶ Ἑλληνικόν, ἀπὸ τὰ πλοῖα κατὰ πρότον, ἀπὸ τὰ διποία, σημειώτεον, διότι αὐτοὶ ήσαν «Ἑλληνες καὶ Ἑλληνικάς διετήρησαν τὰς ἐπιχειρήσεις των, ἀπεκμόσιαν τὴν ἐπιτυχίαν».

Ἄξιζει, λοιπόν, νὰ ἔξαρθῃ ἡ περίπτωσις τοῦ κ. Γ. Σ. Λιβανοῦ. Τὸν ἐκέρδοισε πράγματι ἡ ναυτιλλομένη Ἑλλάς καὶ ὄφειλεται τοῦτο εἰς τὸν γονεῖς του. Ὁ δείμνηστος Σταύρος Λιβανός, ὅρθως προέβλεψε τὰ τῆς διαδοχῆς του. Τὴν εἰχε προπαρασκευάσει. «Ἐπίστευεν εἰς τὴν Ἑλληνικότητα τῶν ἐπιχειρήσεων του καὶ τὴν πιστίν του αὐτὴν παιδιόθεν μετέδιδεν εἰς τὸν υἱόν του. Ἡ σύζυγός του δὲν παρέλειψε καὶ αὐτὴ τὸ καθήκον τῆς ως Ἐλληνίδος μητρὸς».

Ἐκτιμῶμεν κατ' ἀξίαν τὰς οἰας κατευθύνσεις ἀκολουθεῖ ὁ ἀντάξιος τοῦ πατρός του υἱός. Τὸν συγχαίρομεν καὶ τοῦ εὐλόγεια τὴν προκοπὴν τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ διὰ τὸ καλὸν δῶλον μας.

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΙΝ

«Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἡγόρωσαν, ως γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, δύο σουνδικά ἐπιβατηγά γραμμῆς μεγάλης μὲν ἡλικίας, ἀριστα ὅμως συντηρήμενα, ταχέας καὶ ἄνετα. Ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν ἔξετέλουν τὴν γραμμὴν Γκόττεμποργκ - Λονδίνου.

Πρόκειται νὰ συνεχίσουν τὴν ὑπηρεσιακήν των ζωὴν εἰς τὴν γραμμὴν Ἀνατολικῆς - Δυτ. Μεσογείου, ἐντασσόμενα εἰς τὸν στόλον τῶν Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν (Ε.Λ.Μ.Ε.Σ.), αἵτινες θὰ τὰ πρακτορεύουν.

Θὰ παραχεινεύθοῦν τινες διὰ τὴν ἀγοράν τῶν δύο αὐτῶν παρηλίκων σκαφῶν, περὰ τὸ γεγονός τῆς καλῆς των καταστάσεων. «Ολοὶ πρὸς τὸ νεότευκτα στρέφονται, ἀπολασσόμενοι τῶν παταίων.

Διὰ τὸ φορτηγὸν σκάφος ἔχει τὴν θέσιν της ἡ ἀποδίωξις αὐτὴ τοῦ νεωτέρας ἡλικίας σκάφους. Εἰναι τοῦτο οἰκονομικῶτερον εἰς τὴν διαχείρισην του — καύσιμα, ἐπισκευαῖ, κατασκευαστικά πλεονεκτήματα, ταχύτης — καὶ ὁ ναύλος καθορίζεται βάσει μὲν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητησεως — διὰ τὰ τράμπτες — ἀλλὰ καὶ βάσει τοῦ ἐπενδεδυμένου κεφα-

λαίου, ὅπερ ὑψηλὸν κατ' ἀναλογίαν είναι δι' ὅλους τοὺς ἀνταγωνιζομένους εἰς τὸν μεταφορικὸν στίθιον, τοὺς κεκτημένους νεώτερα σκάφη.

Δέν συμβαίνει ὅμως τὸ αὐτὸ διὰ τὸ ἐπιβατηγόν. Πλείστοι δῆλοι παράγοντες ἐπιβατηγάλουν τὸν χαμηλὸν ναύλον, τὸν μὴ ἔξυπηρτοντα τὸ κεφάλαιον διὰ τὸ μεγάλης ἀξίας σκάφος. Ὁ δύνατος ἀνταγωνιστὸς τοῦ ἀπορπλάνου ἔχει καθηλώσει τὸ ναυλολόγιον τῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῆς εἰς τὰ κατώτερα ἐπίπεδα καὶ δὲν ἐπιτρέπει ὁ παραδήποτε τὴν ἀντίμησιν, παρὰ τὰ συνεχῶν αὐξανόμενα ἔξοδα κινήσεως. Εἰς δὲλτας τὰς γραμμᾶς — ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἐγγυτέρων ἀποστάσεων τοιαύτας — ἡ ἀδύναμια τῆς αὐξήσεως τῶν ναυλῶν διὰ τὰς ἐπιβατηγὰ τείνει νὰ τὰ καταστήσῃ ἀντιοκονομικά, παθητικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των. Καὶ τὰ κράτη — ὅλα πλήρη ημῶν καὶ τινῶν ἄλλων ὅλων ὅλιγων ἔξαιρεσιν — προήλθον εἰς τὴν ἐπιβατηγῶν των πλοίων, τῶν ἐκτελούντων γραμμᾶς τακτικὰς ἐκ τῶν λιμένων των. Χωρὶς τὴν ἐπιχορήγησιν ἡ ἐπιβίωσις τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας θὰ ἦτο ἀδύνατος. Ἡ ὑπόστασις της είναι συνδεμένη μὲ οὐσιώδη συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας ἀκόστητος χώρας. Παράδειγμα ἀπτὸν αἱ Ναυτιλίαι ὅλων τῶν μεσογειακῶν χωρῶν. Πλὴν τῆς Ἐλλάδος, ὅλα τὰς ἄλλας κράτη ἀνεξαιρέτως συντηρούν διὰ τὸν Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ τὸ ἐπιβατηγά των σκάφη.

Καὶ διατηρεῖται τὸ ναυλολόγιον τῶν σκάφη, διότι ἄλλως η κίνησις θὰ διέρρευε εἰς κλιμακαρικά μεγαλυτέρων πρὸς τὰ ἀρεοπλάνα. Τὸ κρατικὸν θησαυροφυλάκιον συμπληρώνει τὰ ἐλλείμματα.

Διὰ τὸν «Ἐλληνας ὅμως ἐφοπλιστήν, τὸν μὴ προσδοκῶντα τὴν κρατικήν ἐπιδότησιν, κείται πρὸ αὐτοῦ τὸ δίλημμα: «Ἡ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸν τομέα τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας η νὰ ἀναζητήσῃ διὰ τοῦ χαμηλοῦ κεφαλαίου καὶ τοῦ χαμηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τὴν ἐπιδίωσιν, ἀναπτύσσει τὸ δυνατόν τὴν συναγωνιστικήν του ίκανότητα.

Λύσις ἄλλη δὲν χωρεῖ. Δὲν πρέπει νὰ αὐτοπατώμεθα. Τὸ δόπλον τῆς ἐπιβίωσεως διὰ τὸ ἐπιβατηγό μας σκάφος — τῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ — εἶναι η οἰκονομική. Μικρὸν κεφαλαίου, δρθολογισμὸς ὄργανωσεως, παραγωγικότης μεγαλυτέρα μὲ τὰς μικρότερας διατάξεις της καταστήσης. Απαράβατοι αἱ ἀνώτερων προϋποθέσεις. «Ἀν τὰς ἀγορήσωμεν, θὰ χάσωμεν ἐντὸς δύλιού δι', τι μὲ τόσους κόπους ἐδημιουργήσαμεν.

Θὰ συνεχίσωμεν, λοιπόν, ἀγοράζοντες τὰ ἔκ τῶν ἄλλων σημαιῶν ἔξερχομενα, παρηλικά ἔστω. Θὰ τὰ μετασκευάζωμεν ηθαί τὰς ἐπισκευάζωμεν. Θὰ τὰς ἐπανδρώνωμεν μὲ τὸ δόλιγότερον κατὰ τὸ δυνατόν πλήρωμα. Θὰ εἰμεθοδεύσητοι τῶν ζένων σκαφῶν, κρατικῆς η ἡμικρατικῆς ιδιοκτησίας. Θὰ παρέχωμεν τὴν ἄνεσιν κατὰ τὰ ταξίδια, τὴν καλήν ἐνδιαίτησιν, ἀλλὰ καὶ τὸ χαμηλὸν ναύλον.

Θὰ ἔχωμεν νὰ ἔξυπηρτήσωμεν μικρότερον κεφαλαίου, μὲ δοπάνας κινήσεως μικροτέρας. Οὕτω μόνον θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸν συναγωνισμὸν τοῦ τε ἐπιχορηγουμένου σκάφους καὶ τοῦ τού.

Καὶ ἀνεπτύξαμεν ὁκριθῶς τὴν γνωστὴν ἀξιόλογον δραστηριότητα μας εἰς τὴν ἐπιβατηγό των Ναυτιλίων, ἐρειδόμενοι εἰς τὴν προϋπόθεσιν τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως. Πρέπει ἵσως περιστοτέρων νὰ ἀποδώσωμεν προσοχὴν εἰς τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν συνέπειαν πρὸς τὰς ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις μας εἴναι νὰ τῶν ζένων ταξιδιωτικῶν γραφείων διὰ τὸ ἐπιτύχωμεν τὴν κατίσχυσιν.

Τὴν ἀφρήν αὐτὴν τοῦ μικροῦ κεφαλαίου, τῆς οἰκονομικῆς, ἀλλ' ἐν ταυτῷ καὶ τῆς πλήρους ἀνέσεως εἰς τὸ ταξίδευον κοινόν, ἡκολούθησαν καὶ οἱ ἀγοράσσοντες τὰ δύο σουνδικά γραμμῆς. Εἴναι εὐμεγέθη, κατάλληλα διὰ τὴν γραμμὴν δι', ἡν προορίζονται. Εἴναι πολυτελῶν ἐπιτάλωμένα, ἀριστα τα διαρρυθμισμένα, καλῶς συντηρημένα.

Καὶ τὸ γεγονός δητοὶ η Ε.Λ.Μ.Ε.Σ. ἀναλαμβάνει τὴν διαχείρισιν τῶν — γνωστοὶ

## ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ 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 : ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ Τηλέφ. 51 95 90

J. OLDENDORF (GERMAN) a. o. 22 60 04

2 Hamburg, 1, Steinortweg 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 clo Sartori & Berger  
Teleg. Address : Kykla des clo Sartori, Telex 02 92832

αι παραδόσεις, αι ἐπιδόσεις της υποδειγματικής αὐτής ἑταίριας μας, τὸ κύρος της εἰς τὴν ζένην — ἀποτελοῦν ἔγγυης θετικήν, στὶ θὰ ἐργασθοῦν τὰ δύνα νεοαγροσθέντα ἀποδοτικώς, θὰ ἔξυπρετήσουν τὰς συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκας, τὸν τουρισμόν, χωρὶς νὰ διακόπτουν, σημειωτέον, τὰ δρομολόγια των κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον.

## TO NEON ΠΛΗΓΜΑ

Θὰ ἐπιβληθῇ εἰς δάρος τοῦ πλοίου ἡ «ἀπαλλαγή» (franchise) κατὰ ποσοστὸν 15-50% διὰ κάθε ζημίαν φορτίων, μεταφερομένων ἐπὶ σκαφῶν ὑπερικοστεούς ἀλικίσ. Πρότον τὸ «κλάμπ» τῆς United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (κ.κ. Thos. R. Miller & Son) ἀπεφάσισε, πρὸ τῶν πολλῶν ζημιῶν, νὰ ἐπιβάλῃ τὴν «ἀπαλλαγήν», τὴν συμμετοχήν, δηλαδή, τοῦ πλοίου εἰς τὰς ζημίας τῶν φορτίων. Τὸ «κλάμπ» θὰ καθορίζῃ τὸ ποσοστὸν τῆς τοιαύτης συμμετοχῆς, ἀναλόγως τῶν ἀσφαλιστικῶν δεδομένων (records) διὰ κάθε πλοίου καὶ ἐφοπλιστήν.

Τὰς τελευταίας αὐτὰς ήμέρας προσπάθειαὶ ἐπίμονοι κατεβλήθησαν ἀπὸ μέρους τῶν μετεχόντων εἰς τὴν διοίκησιν τῶν «κλάμπ». Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως ἀναστέίλουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου ἡ περιορίσουν τὸ ποσοστὸν τῆς «ἀπαλλαγῆς». Συνηντησαν αἱ παραστάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὴν ἄρνησιν.

Κατὰ τοὺς διαχειριζομένους τὸ «κλάμπ» τῆς United Kingdom είναι τόσαι αἱ ζημίαι ἐπὶ φορτίων, ὥστε θὰ ἀπετέλει κατάχρησιν εἰς δάρος τῶν συμφέροντων τῶν μετεχόντων εἰς τὴν δηλαλιστικῶν σκαφῶν ἡ ἀνοχὴ τῆς καταστάσεως. Θὰ ἐκαλούντο καὶ εἰς τὸ μέλλον, ὅπως τώρα θὰ κληθοῦν, νὰ πληρώνουν διὰ μεταγενεστέρων εἰσφορῶν τὰς ζημίας, ποὺ προκαλοῦν τὰ παρήλικα, ίδια, σκάφη.

Δέον νὰ σημειωθῇ, δτὶ σοθαρίᾳ εἶναι καὶ αἱ ζημίαι ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν φορτηγῶν γραμμῆς (liners). Πλοία ὅμως γραμμῆς ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐλάχιστα κατ’ ὀντολογίαν τοῦ ὄγκου τῆς κέκτηται. Τὰ περισσότερα — μετέχοντα εἰς τὰ «κλάμπ» — είναι ἀγγίλικά. Αὐτὰ είναι ζημιογόνα.

Πλὴν αἱ «διλικαὶ ἀπώλειαι» πολεμικῆς κατασκευῆς ἐμφόρων σκαφῶν, μὲ φορτίῳ μεγάλῃς ἀξίαις, αἱ τελευταίας εἰς σοθαράν ἔκτασιν σημειωθεῖσαι, ἐπιβαίνουν μὲ σημαντικὰ ποσὰ τὸν λαμδὸν τῶν ἀποκήμιωσεων. Εἰς τὰς ἀπώλειας αὐτὰς ἀπόδιόνουν οἱ διαχειρισταὶ τῶν «κλάμπ» τὰς συσσωρευθεῖσας ζημίας. Καὶ προέρχονται αὐταὶ ἀπὸ σκάφη ἐλληνικῆς, κατὰ τὸ πλεῖστον, ίδιοκτηρίας.

Τὸ μέτρον τῆς «ἀπαλλαγῆς» θίγει διμεσώτατα τὴν Ναυτιλίαν μας, αὐτὴν κυρίως, διότι κατέχει τὰ περισσότερα ὑπερικοστεούς ἀλικίσ σκάφη. Πρόκειται περὶ πραγματικῆς ἔξοντωσεως. Ἀμφίδολον είναι, ὃν θὰ θελήσῃ ἔχεφρων ἐφοπλιστής νὰ συνεχίσῃ τὴν περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν σκάφους παρηλίκου, δτων θὰ είναι ἐκτεθειμένος εἰς τὸν κίνδυνον τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ζημίαν τῶν φορτίων. Θὰ προτιμήσῃ τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν διάλυσιν τοῦ ἀντιοικομικοῦ πλοίου, δπερ θὰ διαρύνεται μὲ διπλάσια ἀσφαλιστρα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων

ἐπὶ σκάφους καὶ μηχανῆς, μὲ τὰ ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τοῦ φορτίου του καὶ μὲ συμμετοχὴν εἰς τὰς παρὰ τῶν «κλάμπ» καταβαλλομένας ἀποζημιώσεις.

Ἐξ ὀλῶν τῶν δεδομένων καταφαίνεται, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιμόνος ἐπιδιώκουν τὴν ἔξοδον ἐκ τοῦ μεταφορικοῦ στίθεου τῶν πολεμικῆς, ίδια, κατασκευῆς σκαφῶν. Καὶ καθ’ ὅλας τὰς ἔνδειξεις, θὰ τὴν ἐπιτύχουν.

## ΕΩΣ ΠΟΤΕ:

Ἐπεσκέφθη τὸ νέον Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνόδεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τὸν κ. «Πουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸν κ. Πρόδρομον τῆς Κυβερνήσεως, παρουσίᾳ καὶ τῶν κ.κ. Μαυριδόγλου καὶ Τούμπα.

Οἱ κ.κ. Ἀνδρεάδης — ἐπανεκλεγεῖς Πρόεδρος — I. Κουλουκούντης, Πρόεδρος τοῦ «Κομμήτη» καὶ Κώστας Μ. Λαιμός ἀνέπτυξαν τὰ γνωστά πλέον ἐκ τῶν τόσων προγραμμάτων εἰς την ζητήσεων ζητήματα τοῦ πλοίου.

Ἀφονοὶ παρεσχέθησαν καὶ πάλιν αἱ διαθεσιώσεις συμπαραστάσεως, ὅπου αὕτη χρειάζεται καὶ τοχείας ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων, διὰ τὰ ὅποια ὁ νόμος προσπατεῖται.

Δικαιολογημένη ἡ ἐπιφύλαξις τῶν στηλῶν αὐτῶν. Πολὺ ἀμφιβάλλουμεν διὰ δέντρων ἐπικλήρωσιν τῶν κυβερνητικῶν ὑποσχέσεων. Πρόθυμος ἴσως ἡ διάθεσις, πλὴν περισπάται αὕτη ἀπὸ τὰς τόσας ἀλλας πειστικὰς καταστάσεις τῶν τελευταίων αὐτῶν ημερῶν. Πιστεύεται ὅτι η Ναυτιλία ἔχει τὴν ὑπομονὴν νὰ περιμένῃ. «Εως πότε ὅμως;» Υπάρχουν θέματα μὴ ἐπιδεχόμενα πλέον τὴν ἐκκρεμότητα.

## ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΜΑΣ ΖΗΤΗΜΑ

«Ἐστεοδεῖς καὶ πάλιν ὁ κ. Κώστας Μ. Λαιμός νὰ ἀναπτύξῃ εἰς τοὺς ὄρμοδιωτέρους κρατικοὺς παράγοντας — τὸν κ. Πρόεδρο τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοὺς «Πουργοὺς Ναυτιλίας καὶ Ἐξωτερικῶν — τὸ τεραστίας σημασίας θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ὑπὸ ἐλληνικής σημαίαν σκαφῶν κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου.

Ιδιαιτέρως ἐτόνισε τὴν διαγραφομένην ἀπειλὴν τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τῶν ἔνυποδήκων εἰς ξένους δανειστὰς πλοίων. ὃν οὗτοι ἀξιώσουν τὴν πληρεστέραν ἔξασφαλισίν των διὰ τοῦ ἀσφαλιστρίου τοῦ καλύπτοντος τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους. Θὰ ὑποχρεωθοῦν οἱ πλοιοκτῖται νὰ ἀναζητήσουν τὴν προστασίαν ὑπὸ τὴν λιθερίσανη σημαίαν, τὰ πλοῖα τῆς ὅποιας τελοῦν, ὡς γνωστόν, ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ παρ’ αὐτῶν ἀσφαλίζονται.

Ἀπεκάλυψεν ὁ κ. Λαιμός τὰς προβληθεῖσας ἀντιδράσεις εἰς τὴν ἐπίμονον προστάθειαν μας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος καὶ ὑπεγράμμισε τὸ γεγονός τῆς ἀνολήφεως ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα τῆς γραμματείας τῆς ἀναλαβούσης τὴν μελέτην τοῦ δέματος διασυμμαχικῆς ὑπεπιτροπῆς. Τὸ θέμα οὕτω παρέμεινεν «ἀνοικτόν», δόστε κατὰ τὴν μετὰ διετίον ἀνανέωσιν τῆς Ἀτλαντικῆς Συμμαχίας, νὰ ἀξιωθῶν συγκεκριμένα πλέον ἔξασφαλισίες διὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου εἰς τοὺς συμμάχους. Τὸ προηγούμενον σφάλμα τῆς ἀνευ δρών παραχωρήσεως δὲν πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ.

Αἱ διαθεσιώσεις περὶ συμπαραστάσεως ἐδόθησαν καὶ πάλιν ἀπὸ τὴν Κυβερνήσειν. Ἀπομένει ὅμως ἀπὸ τοῦδε νὰ ρυθμισθῇ τὸ ζητήμα τῆς ἔξουσιοδοτήσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ἀληλασφαλείας διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν κινδύνων πολέμου, ἵνα αὐτὴ ἀναλάβῃ τὰ τῆς διαχειρίσεως τῆς δῆλης ὑποθέσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἀφοῦ καὶ τώρα τὸ ἐλληνικὸν αὐτὸν «κλάμπ» ὄργανώνει τὴν γραμματείαν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ καταβάλλει τὰς ὄχι δίλγας δεκάδας χιλιάδας λιρῶν — διπάνας διὰ τὴν λειτουργίαν της.

Ἀνάγκη ὅπως ἡ ἔξουσιοδοτήσεις αὕτη δοθῇ τὸ ταχύτερον, ἵνα χωρῆσῃ ὁ κ. Λαιμός καὶ εἰς τὰς περιστέρας ἐνεργείας του. Ἐναπόκειται εἰς τὴν Κυβερνήσειν νὰ παράσχῃ τὴν αἰτουμένη ἔξουσιοδότησιν, ἀνευ τῆς ὀποίας ἡ γραμματεία δὲν θὰ λειτουργήσῃ. Πιστεύουμεν νὰ ἀντελήφθησαν τοῦτο οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες.

## ΕΥΝΟΗΤΟΣ Η ΣΙΩΠΗ

Ἐθέσαμεν ὑπὸ δόψιν τοῦ κ. «Πουργοῦ τῆς Ναυτιλίας συγκεκριμένα ἐρωτήματα, σχετικά μὲ τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐκ τεχνικῶν ἐπιτροπῆς διὰ τὸ «Φαιστός», τὸ μετασκευασθὲν ἀπὸ δεσμανόλοιον εἰς ὁχηματαγών. Από πάνων διὰ δέντρων ἐλάσσομεν.

Θέλει νὰ ἀποφύγῃ ὁ κ. Μαυριδόγλου τὴν συζήτησιν. Εύνόητοι οἱ λόγοι. Εύνόητοι ὅμως καὶ αἱ βαρείαι εὐθῦναι τῆς Διοικήσεως, δι’ οὓς, τούλαχιστον, εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκθείσουν τὸ περιεχόμενον τῆς θέσης καὶ τοὺς κινδύνους τού ποδεικεύειναι αὐτή.

Ομως οἱ ἔχοντες ὑπὸ δόψιν τὸ συμπεράσματα τῆς ἐρωτήσεως τοῦ καθηγητὴν κ. Φραγκούλην διενεργηθεῖσις ἐρεύνης προκειται νὰ κοινοποιησουν, διὰ δικαστικοῦ δεβαίων κλητήρος, πρὸ τὸν κ. «Πουργὸν τὴν δήλωσιν, ὅτι καθιστοῦν ὑπεύθυνον τὴν Διοίκησιν διὰ κάθε ἀσφαλείαν τῆς ναυσιπλοΐας. Θὰ λόδη ἐπίσης γνωστὸν τῆς δηλώσεως καὶ ὁ κ. Εἰσαγγελεὺς διὰ τὰ κατ’ αὐτὸν.

Καὶ ἔρωτάται ὁ κ. «Πουργός: 'Αναλαμβάνει τὰς ἐπιπριπτομένας εἰς αὐτὸν εὐθύνας;

## ΑΣΧΗΜΙΑΤΙ

Τὴν παντοχόθεν ἐπίκρισιν προκαλεῖ ἡ ἐπαναφορά εἰς τὴν ἐνέργειαν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἀπομακρυσθέντων τοῦ Σώματος κατόπιν παρατήσεως ἡ καὶ τὸ σπουδαίοτερον μετ’ ἀπόφασιν τῶν οἰκείων ὑπηρεσιακῶν Συμβουλίων.

Ζητίσαν καὶ μόνον πρόκειται νὰ προκαλέσῃ εἰς τὴν Διοίκησιν ἡ παρουσία τῶν εἰδικούς ζητήματα τάξεως ήθικῆς δημιουργούνται μεταξὺ τῶν μονίμων στελεχών, ὅταν μάλιστα αὐτεπάγγελτος πράξις

**ΑΝΟΔΙΑ GUARDION**  
ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ, ΜΑΓΝΗΣΙΟΥ,  
ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ  
τῶν Βρεττανικῶν Οἰκών

F. A. HUGHES & CO. LTD  
M. G. DUFF & PARTNERS CO. LTD.

## ΔΙΑ

ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΟΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΙΚΩΝ ΑΥΤΩΝ

· Αποκλειστικοὶ 'Αντιπρόσωποι Παρακαταθήκη, Τεχνικαὶ Μελέται, Παρακολούθωσις δι' εἰδικευμένου Προσωπικοῦ.

N H O T E X N I C H  
· Αἴτη Μισούλη 57 (2ος δρ.) Πειραιεὺς  
Τηλ. 472.459, 475.432

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

## ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

της Διοικήσεως ἀπεστράτευσε τοὺς ἐπανερχομένους.

Ἄπο τοὺς κ.κ. Μαυριδόγλου καὶ Σταμπολῆν θὰ ἀνέμενε τὶς τὴν ἔξυγίανσιν τοῦ Λιμενικού Σώματος. 'Αντ' αὐτῆς ἐπιβάλλεται ἡ ὄργιαζουσα τὸν τελευταῖον αὐτὸν καὶ ρὸν ρουσφετολογία καὶ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα. Κάθε ὑγιῶς σκεπτόμενος ἄνθρωπος, ἀνεξορτήτως πολιτικῆς τοποθετήσεως, ἐπικρίνει αὐτὰς τὰς οἰκτρὰς κομματικάς ἐνεργείας. Τὴν ἀγανάκτησιν, ἐν ταυτῷ δὲ καὶ τὴν ἀπογοήτευσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Σώματος προκαλεῖ ἡ εἰσβολὴ αὐτῆς τῆς κομματικῆς συναλλαγῆς εἰς δάρος, βεβαίως, καὶ τοῦ Σώματος καὶ τῆς Ναυτιλίας, ἐν κατακλείδι. Παραλλήλως μὲ τὴν συναλλαγὴν δούνει καὶ ἡ κακοδιοίκησις.

Δὲν νομίζει ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι εἶναι καρρὸς νὰ σταματήσουν αἱ ἀσχημίαι; 'Υπερβάλλομεν μῆπως;

## ΔΕΝ ΑΝΗΣΥΧΟΥΜΕΝ:

'Ηλεκτρολογία, ἡλεκτρονικὰ ὄργανα, αὐτοματισμὸς καὶ πλοϊα-ψυγεῖα εἶναι νέοι κλάδοι εἰδικεύσεως διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας τῶν νεωτέρων πλοίων. 'Η γνώσις — ἡ στοιχειώδης ἐστω — ἀποτελεῖ τὴν προϋπόθεσιν διὰ τοὺς χειριστὰς καὶ τοὺς διοικοῦντας τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἀπὸ γεφύρας. 'Η ἐποχὴ τῶν λίμπερτς παρῆλθεν. Εἰσερχόμεθα εἰς νέαν ἐπαναστατικὴν περίοδον τεχνολογιῶν ἔξελιξεων. Πρέπει τὴν ἐπ' αὐτὸν γνῶσιν νὰ ἀποκτήσουμεν.

'Υπερπλήρη εἶναι τὰ νεωτέρα πλοῖα ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων· ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ διευρύνεται καὶ πλοϊα-ψυγεῖα κατέχομεν ἡδη πολλά, νέα ἀγοράζομεν. 'Η ἐμπειρία διὰ τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεις δὲν ἀρκεῖ. Προϋποτίθεται ἡ ιδιαιτέρα τεχνικὴ κατάρτισις. 'Η μετεκπαίδευσις ἔχει τὴν θέσιν της, ὅπως καὶ ἡ ἐκδοσις διδύλιων, ἀτινα ὅτι ἐπιτρέψουν τὴν πληρεστέραν ἐνημέρωσιν εἰς ὅσους χειρίζονται ἡ μέλλουν νὰ χειρισθοῦν τὰς ἀνωτέρω νέας ἐφαρμογάς.

Τονίζομεν τὸ ἀνωτέρω, διότι καὶ πάλιν δὲν διαβλέπουμε τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὴν προσπάθειαν τῆς καταρτίσεως καὶ μετεκπαίδευσεως εἰδικευμένων στελεχῶν. Δὲν ἀνησυχοῦν οὔτε οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οὔτε καὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Τὴν πεπτημένην ἀκολουθοῦν καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτό. Πιστεύουν ὅτι τὰ πλοϊα θὰ καταστοῦν αἱ πειραματικαὶ σχολαῖ. 'Ἐπ' αὐτῶν θὰ καταρτισθοῦν οἱ ἡλεκτρολόγοι, οἱ τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων χειρισταί, οἱ εἰδικευμένοι εἰς τὰς τῆς ψύξεως. Τὰς ζημίας ἀπὸ τὴν πρόσληψιν τῶν ἀνεπιτηδειῶν, τῶν ἡμιμαθῶν καὶ τῶν πρώτων πειραματιζομένων θὰ τὰς πληρώσουν θεβαίων οἱ ἐφοπλισταί, τιμωρούμενοι ἵσως, διότι δὲν ἐφρόντισαν οὐδὲ αὐτοὶ νὰ ὑποδείξουν τὴν ἔγκαιρον κατάρτισιν στελεχῶν. Οἱ αἰώνιοι 'Ἐπιμηρίει!

Πρὸ ἡμέρων, ἀκριβῶς, ἡρωτήθη ἀπὸ τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτῆν<sup>1</sup> ἐφοπλιστής διαχειριζόμενος ἡδη τρία νεωτέρας κατασκευῆς πλοϊα-ψυγεῖα, πῶς πρόκειται νὰ τὰ ἐπανδρώσῃ, πόθεν θὰ ἔξευρῃ τὸ κατάλληλον εἰδικευμένον προσωπικόν. Καὶ ἀπήνησε: «Προσφέρονται πλοῖοι καὶ στὰ λάθοι, οἱ ἀπηρτήσαντες εἰς τὰ ἀδιευτικά-ψυγεῖα».

Δὲν ἔξεφρασεν ὁ ἐφοπλιστής ἀνησυχίαν τινὰ διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν προσφερομένων. Καὶ αὐτὸν, διότι ὑπρέπεισαν οὕτοι εἰς τὰ ἀδιευτικά, ἥσον καὶ οἱ ικανοί νὰ καλύψουν τὴν ὀσφαλή μεταφορὰν πλήθους εὐπαθῶν φορτίων (κρεάτων, διαφόρων εἰδῶν καὶ προθεύσεως, φρούτων κ.λ.π.).

Καθ' ἡμᾶς, ἡ προπαρασκευὴ καὶ ἡ μετεκπαίδευσις εἶναι σταραρτίτοι δι' ὅλας τὰς νεωτέρας τεχνικὰς ἐφαρμογάς. Πρέπει καὶ ἀρχὴν νὰ συγχρονίσωμεν τὴν διδακτικὴν ὥλην εἰς τὰς ναυτικὰς σχολάς. Πρέπει τὰ κατάλληλα διδύλια τὸ ταχύτερον δυνατόν νὰ ἐκδοθοῦν, ἐπιβάλλεται δὲ ἡ σχολὴ Μετεκπαίδευσεως νὰ λειτουργήσῃ, ἵνα εἰς αὐτὴν προσέρχωνται ὄλοι οἱ ἐπιθυμούντες τὴν ἐνημέρωσιν καὶ τὴν ἐπιμόρφωσιν. 'Ἐπιβάλλεται, ἵσως, καὶ ἡ καθιέρωσις εἰδικοῦ πτυχίου διὰ τοὺς

ἀποφοίτους τῆς σχολῆς Μετεκπαίδευσεως. 'Ο ἐφοπλιστής, ὃ ἔχων τὴν ἐπίγνωσιν τῆς ἀνάγκης τοῦ ὀρθίωτερον κατηρτισμένου προσωπικοῦ, εὐχαρίστως θὰ ἔδεχτο τὴν πληρωμὴν καὶ ἐπιδόματος διὰ τοὺς οὕτω καταρτιζομένους.

'Ἀγόμεθα εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συστήσωμεν καὶ πάλιν τὴν ἀναθεώρησιν τῶν κατευθύνοντων εἰς τὰς τῆς καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. 'Αγωνιζόμεθα εἰς τὸν στίθιον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ὅπου οἱ ὄλοι — οἱ μεγάλοι συναγωνισταί μας — προσθαδίζουν εἰς ὅλας τὰς νεωτέρας ἀπατήσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Καθυστερήμενοι καὶ πάλιν ἐμφανιζόμεθα. Δὲν ἀνησυχοῦμεν;

## ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

"Ἔχει καὶ ἡ Νορβηγία τὰς συμμαχικάς της ὑποχρεώσεις, αὐτὰς ποὺ οἱ ἐδῶ ἀρμόδιοι εἰπιμόνως προβάλλουν ἵνα δικαιολογήσουν τὴν ἄρνησην εἰς τὸ αἴτημα τῆς Ναυτιλίας, πρὸς ἀπολαλήγην τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τὴν στρατιωτικὴν θήτείαν. Δὲν παρημπόδι-



"Οχι μόνον πλοῖα. Εἰς τὴν 3η Λεωφόρο τῆς Νέας 'Υόρκης (200 East 62 Street) ἀνεγείρεται — παραδίδεται κατ' αὐτὰς — τὸ ἀνωτέρω εἰκονιζόμενον τεράστιον οἰκοδόμημα (Apartment House) 31 ὄροφων, ἀνήκον εἰς ἑταῖρίσαν τελούσαν ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαμπού. Είναι τὸ πλέον σύγχρονον διὰ κατοικίαν οἰκοδόμημα τῆς N. 'Υόρκης, περικλείον δῆλας τὰς τελευταίας τεχνικὰς ἐφαρμογάς διὰ τὴν ἄνεσιν τῶν ἐνοίκων. 'Εξέχουσαι ἀμερικανικαὶ προσωπικότητες προέδησαν ἡδη εἰς τὴν ἐνοικίασιν διαμερισμάτων.

σαν πράγματι αἱ συμμαχικαὶ αὐταὶ ὑποχρεώσεις τὴν Νορβηγίαν, ἀπὸ τοῦ νὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς ναυτικοὺς τῆς πάσης στρατεύσεως.

'Η ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου ἡρχισεν ἀπὸ μηνός. Οἱ ἡδη στρατευθέντες, ἐφόσον θὰ ἔχουν ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικοῦ πλοίου δώδεκα μηνῶν, ἀπολύονται ἀμέσως. "Οσον ἀφορᾶ τοὺς μέλλοντας νὰ κληθούν δὲν ἀπαιτεῖται καμμία προγομένη ὑπηρεσία. Θὰ ὑποχρεωθοῦν ὄμως νὰ παραμείνουν ναυτολογημένοι ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων μέχρι τῆς ηλικίας τῶν 28 ἔτῶν, ὅποτε καὶ μόνον ἀπολλάσσονται πάσης στρατιωτικῆς ὑποχρεώσεως. "Οσοι, τούναντίον, ἥθελον ἔγκατασθείειν τὰ πλοῖα πρὸ τῆς ηλικίας τῶν 28 ἔτῶν, θὰ στρατεύνωνται μεταγενεστέρως. 'Ο χρόνος τῆς ἀδείας νοεῖται ὡς διανυθεῖς ἐν ὑπηρεσίᾳ.

'Ωρισμέναι μόνον εἰδικεύσεις ἔξαιρουνται τοῦ ἀνωτέρου μέτρου, ἐφόσον θὰ ἀνέκυπτεν ἡ ἀνάγκη συμπληρώσεως κενοῦ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Μεταξὺ τῶν εἰδικεύσεων ἀναφέρονται οἱ ἀξιωματικοὶ γενικῶς, οἱ ἡλεκτρολόγοι καὶ οἱ θαλαμηπόλοι. Είναι γνωστή ἡ ἀνεπάρκεια εἰς πληρώ-

ματα, άπό την όποιαν πάσχει και ή Νορ-  
γική Ναυτιλία. Αύτης της ανεπαρκείας  
έπιδιώκεται διά του άνωτέρου μέτρου νά πε-  
ριορισθή ή δύντης. 'Αναγνωρίζεται ή παρα-  
γωγική συμβολή του έμπορικου στόλου εἰς  
την νορδηγική Οικονομίαν. Διευκολύνεται  
το έργον του.

'Εδω άπό ήμέρας είς ήμέραν, λόγω τής  
άθροις μεταναστεύσεως, τὸ πρόβλημα ἔξευ-  
ρεσεως πληρωμάτων καθίσταται σοδαρώτε-  
ρον. 'Εζητήθη ή ἀπολλαγή ή ἐστω και ή  
σύντημα της στρατιωτικῆς θητείας τῶν  
ναυτικῶν, ἔφοσον θὰ ὑπηρέτουν ἐπὶ τῶν έμ-  
πορικῶν πλοίων. Προεβλήθη ή ἐπίμονος ἄρ-  
νησις.

Πρόκειται καὶ πάλιν τὸ θέμα νά συζητηθῇ  
μὲ τοὺς ἀρμόδιους, εἰσηγούμενον τοῦ κ. 'Υ-  
πουρού τῆς Ναυτιλίας. Τὸ παράδειγμα τῆς  
Νορδηγίας κείται πρὸ μήνων. 'Ἄς τὸ ἀκό-  
λουθόσωμεν, ἄν, πράγματι, θέλωμεν ή Ναυ-  
τιλία μορί νά διατηρηθῇ τὴν προέχουσαν εἰς  
τὸν στίβον θέσιν της. 'Αλλως, χωρὶς ἔμψυ-  
χον ὄλικον, θὰ ὀρίσωμεν σφίνουσα. Τὸ ἐφοτι-  
στικὸν κεφαλαιον θὰ στραφῇ πρὸς ἄλλας ἐ-  
πενδύσεις. Πρὸς τί ή ἀπόκτησις πλοίων ὑπὸ  
τὸ ἀγχος τῆς ἔξευρεσεως πληρωμάτων;

#### ΑΙ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΙ

"Έχομεν ύπ' ὄφιν μας δύο προσφάτους  
πίνακας τιμωρηθέντων πειθαρχικῶν ναυτι-  
κῶν. 'Αναφέρονται εἰς 140 περιπτώσεις πα-  
ραβάσεων τοῦ Κώδικος. Αἱ πλεισται έξι αὐ-  
τῶν — 92 τὸ ἀριθμὸν — εἰς λιποταξίας.

Ναυτόπαιδες, δοθοὶ μαγείρων καὶ θαλα-  
μηπόδοι, ὀλγίωτεροι δόκιμοι μηχανῆς, λι-  
πανταὶ καὶ δύο η τρεῖς ναύται περιλαμβά-  
νονται εἰς τοὺς τιμωρηθέντας μὲ πολύμηνον  
στέρησιν τοῦ φυλλαδίου των δραπέτας.

Κανεὶς, εὐτυχῶς, ὀξιωματικὸς καὶ ἐπαγ-  
γελματίας ἀπὸ μακρού ναύτης. 'Η λιποτα-  
ξία περιορίζεται εἰς τοὺς νεωτέρους, τοὺς  
ἐπιβάντας τῶν πλοίων μὲ σκοτὸν νά δραπε-  
τεύσουν εἰς τὴν πρώτην προσέγγισιν των εἰς  
λιμένα τοῦ Καναδᾶ, τῶν 'Ηνωμένων Πολι-  
τειῶν καὶ τῆς Αὔστρολίας.

Αἱ λιποταξίαι αὐταὶ, ἐφ' ὅσον περιορί-  
ζονται εἰς τοὺς ἀνειδικεύτους καὶ τοὺς πα-  
ρεισάκτους, προκαλοῦν δεβαῖς τὴν ἀνωμα-  
λίαν εἰς τὰ πλοῖα, ἀπὸ γενικωτέρας δύμας

ἀπόφεως δὲν προκαλοῦν κενὰ δυσαναπλή-  
ρωτα. Αἱ λιποταξίαι δὲν ἔλειψαν ποτὲ ἀπὸ  
τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Αρκεὶ νά μὴ στερούνται  
τὰ πλοῖα χρησίμων, εἰδίκευμένων, ἐπαγγελ-  
ματιῶν ναυτικῶν.

Θὰ εἰχομεν νά ὑποδείξωμεν τὴν περισσό-  
τερων προσοχὴν κατὰ τὴν πρόσληψιν αὐτῶν  
ὅλων τῶν λευκοφυλλαδιτῶν, τῶν διαβατηριού-  
χων καὶ τῶν ἀνειδικεύτων, τελούμεν δύμας ἐν  
γνώσει τῶν δυσχερειῶν διὰ τὴν ἔξεύρεσιν  
κατωτέρων πληρωμάτων. 'Ο οἰσοδήποτε  
προσφέρομεν εἶναι εὐπρόσδεκτο.

Καὶ αὐταὶ ἀκριβῶς αἱ δυσχέρειαι, ή εἰσ-  
δοχὴ τοῦ πρώτου ἐμφανιζόμενου νεαροῦ εἰς  
τὸν προθάλασμον τοῦ ναυτικοῦ γραφείου, κα-  
θιστᾶ ἐπιτακτικὴν πλέον τὴν ταχυτέραν δυ-  
νατὴν σύστασιν τῶν προπαρασκευαστικῶν  
σχολῶν ναυτοπαιίδων. Διὰ τοὺς ἀποφοίτους  
τῶν σχολῶν κατὰ σημαντικοῦ, τούλαχιστον,  
ποσσοτόν, θὰ ἔχωμεν ἡλεγμένην τὴν πρό-  
λευσιν καὶ τὴν πρόθεσιν των νά ἀκολουθή-  
σουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Οἱ μεταξὺ αὐ-  
τῶν λιποτάκται θὰ είναι, ἀσφαλῶς, πολὺ δ-  
λιγάτεροι.

#### ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΛΟΑΣ

"Οχι. Δὲν πρέπει εἰς τὸ μέσον τῆς τουρι-  
στικῆς σαιζόν, μὲ ἀνειλημμένας ὑποχρεώ-  
σεις ἔναντι ἔνων περιηγητῶν καὶ μεγάλων  
ταξιδιωτικῶν γραφείων, νά ἀναστέλλουν καὶ  
πάλι τὰ ταξιδία των τὰ δύο ὑπόδειγματικά  
τουριστικά «Ἀγαμέμνων» καὶ «Ἀχιλλέus». Τὸ  
καλὸν δόνυμα τοῦ τουριστικοῦ μας πλοίου  
ἀνεπανορθώτως ἔκτιθεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Τῷρα ή διαχείρισις τῶν δύο σκαφῶν πε-  
ριῆλθε εὐτυχῶς εἰς σφρόνας, ἐγγνωσμένης  
ἐντιμότητος καὶ ίκανότητος ἀνθρώπους, κη-  
δομένους τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων καὶ  
τοῦ Δημοσίου. Προϊσταται τῆς κινήσεως των  
γνωστὸς ἐφοπλιστὴς πείρας μακρᾶς καὶ εὐ-  
ρείας οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, ὁ κ. Λέων  
Χρ. Λαμπός, δοτὶς ἐπέτυχε τὴν μερικὴν ἔστω  
ἐπινόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, σύν τῷ  
χρόνῳ δὲ θὰ νοικοκυρεύῃ τὸ τῆς δῆλης ἐκ-  
μεταλλεύσεως των.

'Επιβάλλεται, χάριν τοῦ γενικωτέρου συμ-  
φέροντος, τὰ πλοῖα, ἔστω καὶ ἀν δέν καλύ-  
πτουν τῷρα ἐξ ὀλοκλήρου τὰς δαπάνας τῆς  
κινήσεως των, νά διατηρήσουν τὰς γραμμάς

#### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τῶν μέχρι τοῦ 'Οκτωβρίου. Θὰ παροπλι-  
σθούν ἐν συνεχείᾳ, διά νά ἐπισκευασθούν  
— ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην — θὰ ἀναλά-  
βουν δὲ ἀπὸ τῆς προσεχούς ἀνοίξεως τὰ δρο-  
μολόγια των, τὰ ὅπια ἀσφαλῶς θὰ είναι  
κερδοφόρα, διότι τὰ σκάφη αὐτὰ ἔχουν πλε-  
στα ὅσα προτερήματα, προτιμούνται. 'Εδυσ-  
φημήθησαν μὲ τὴν πρώτην ἀναστολὴν τῶν  
περιηγητικῶν των ταξιδίων. Δὲν πρέπει τὸ  
σφάλμα νά ἐπαναληφθῇ.

'Υπηρεσίαν ἄτυχα τὰ δύο αὐτὰ μεσογειακά  
ἔξι ἀπανορθώσεων σκάφη. Δὲν χρειάζεται νά  
ἐπαναλάβωμεν τὸ ιστορικὸν τῆς σταδιοδρο-  
μίας των. "Ἐπεσαν, δυστυχώς, μετὰ τὴν ἐκ-  
ποίησιν των ἀπὸ τὸν κ. 'Ωνάστην, σὲ κακά  
χερια. 'Άδαίμονες ἀνέλαβον τὴν διασείριστίν  
των — τὴν ἀσυστόλως σπάταλον — μὲ ἀ-  
ποτέλεσμα τάς μεγάλας ζημιας ἐκεὶ ὅπου ὁ  
οἰσοδήποτε ἐφοπλιστής θὰ είχεν ἀποκομίσει  
κέρδη καὶ κέρδη πολλά.

Τώρα ὑπὸ καλυτέρας συνθήκας διανοίγε-  
ται νέα περίοδος εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως  
τῶν σκαφῶν. "Αν ἀπερίσπαστοι ἀφεθοῦν οἱ  
ἀναλαδόντες τὴν διασείριστίν των, τὴν ἐκκα-  
θάριστιν τοῦ οἰκτροῦ παρελθόντος, καὶ τὸ Δη-  
μόσιον θὰ εἰσπράξῃ, σύν τῷ χρόνῳ, τὸ λα-  
δεῖν του καὶ οἱ ἔχοντες ἀπαιτήσεις — νομί-  
μους δύμας, δικαιολογουμένας ἀπὸ τὰ πρά-  
γματα — θὰ ίκανοποιηθούν. Καὶ τὸ ἔτι ση-  
μαντικότερον: Δὲν θὰ δημιουργηθῇ ἔνα κε-  
νόν εἰς τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν,  
δὲν θὰ ἐμφανισθῶμεν πρὸ τῶν ἔνων ἀσυνε-  
πέεις.

#### Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

'Ανεγράφωμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦ-  
χος μας δώρισμένας ἐν συντομίᾳ πληροφο-  
ρίας διὰ τὴν συνελθοῦσαν εἰς τὴν Γενεύην,  
ὑπὸ τὴν αιγίδα του Ο.Η.Ε., ναυτιλιακὴν δια-  
σκεψιν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναύλων τῶν τα-  
κτικῶν γραμμῶν.

Αἱ ὑπανάπτυκτοι χώραι, ἐνισχύομεναι καὶ  
ἀπὸ τὸ Σοβιετικὸν μπλόκο, ἐκέρδισαν κατὰ  
τὴν ψηφοφορίαν τὴν πρότασιν των, ἥτις καὶ  
συνίσταται εἰς τὴν διεῖσγωγὴν ἐρεύνης ἐπὶ<sup>1</sup>  
τῶν μεθόδων καταρτίσεως τῶν κατὰ γραμ-  
μὰς ναυλολογίων. Εἴκοσιν ἐπτὰ χώραι ἐφῆ-  
φισαν ὑπὲρ τῆς προτάσεως καὶ πέντε κατ'  
αὐτῆς. 'Επτὰ ἐσημειώθησαν ἀποχροῖ. 'Η Με-  
γάλη Βρετανία, ή 'Ολλανδία, ή Δανία, ή  
Νορβηγία καὶ ή Σουηδία ήσαν αἱ ἀντιτίθε-  
μεναι. Αἱ 'Ηνωμ., Πολιτεῖαι, ή Δυτ. Γερμα-  
νία, ή Γαλλία, ή 'Ελλας, ή 'Ιταλία, ή 'Ια-  
πωνία καὶ ή Αύστραλία ἀπέσχον.

Αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι, συνετικούρουμε-  
ναι ἀπὸ τὴν Μεγ. Βρετανίαν καὶ τὴν 'Ολ-  
λανδίαν, ἤρημήθησαν νά συμμετάσχουν εἰς τὴν  
ἔρευναν τῶν ναυλολογίων. «Πρόκειται —  
ἔτονισαν — περὶ τῶν τακτικῶν δαπάνων τῶν  
μαυρικά τῶν ἔργων στῶν τῶν δέν ἔχουν κα-  
νένα λόγον νά τὰ κοινολογήσουν».

'Η ἔρευνα, πάντως, θὰ διενεργηθῇ. 'Αγνω-  
στον τί πρόκειται νά ἀποδώσῃ. Γεγονὸς δύ-  
μως είναι, ὅτι τὸ ζήτημα τῶν τακτικῶν γραμ-  
μῶν είναι τόσον πολύπλοκον, ὡστε σύτε  
ἀπὸ ἀνάπτυξιν χώραι, οὐδὲ αὐταὶ αἱ 'Ηνωμέ-  
ναι Πολιτεῖαι δὲν θὰ κατορθώσουν νά τὸ ἀν-  
τιμετωπίσουν ἀποτελεσματικῶς, ἔφόσον τὰ  
ἐνδιαφερόμενα Κράτη — τὰ μετέχοντα διὰ  
τῶν πλοίων των κατὰ μέγιστον ποσσοτόν  
τῶν διαστέψεων τακτικῶν γραμμῶν — δὲν  
στέρουν νά παράσχουν τὴν συμπαράστασίν  
των εἰς μίαν προσπάθειαν, τείνουσαν νά δια-  
λύσῃ τὰς ὑποψίας καὶ νά προλάβῃ τὰ ἀντί-  
ποντα.

Πιστεύεται ἀπὸ τὸ πλεῖστον τῶν χωρῶν,  
ὅτι τὰ καθιερώμενα διὰ τῶν τακτικῶν γραμ-  
μῶν μονοπάλια — κλειστὰ διὰ τὰ πλοία  
ἄλλων χωρῶν — ἀποτελοῦν τὰ ὄργανα ἐκ-  
μεταλλεύσεως τῶν στερουμένων ιδίων μετα-  
φορικῶν μέσων χωρῶν καὶ ὅτι παρεμποδί-  
ζουν τὴν ἐλευθέραν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορι-  
κῶν ἀνταπλαγῶν.

Εἰδικότερον δι' ήμᾶς, ή ἀποχρή τῆς ἀντι-  
προσωπείας μας ήτο ἐνδεδειγμένη. "Εχει καὶ  
ἡ 'Ελλάς τὰ ἀνικανοποίητα αἰτημάτα της,  
τὰ ὅπια οὐδὲ καν νά συζητήσουν δὲν στέρ-  
γουν οἱ κρατούντες τὸ παγκόσμιον δίκτυον  
τῶν τακτικῶν γραμμῶν, "Αγγλοι κυρίως καὶ

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



**ULYSSES**  
INDEPENDENT LINE

'Αγγέλλει τὴν ἔναρξιν τακτικῆς μηνιαίας γραμμῆς

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

**ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ**

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρέατων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων  
καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ 'Ελλάδος

**ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ**

γενικῶν φορτίων ώς καὶ φρούτων

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

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

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.125

Τον ἀναμενόμενον ψυγεῖον - πλοίον M/S «ARGENTINEAN REEFER»

εἰς Πειραιά 18 Αύγουστου 1966

Σκανδιναϊκοί έφοπλισται. Δέν παραβλέπεται έπισης τὸ γεγονός, ότι κατά μέγιστουν ποσοτών αἱ μεταφοραὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου διενεργοῦνται διὰ πλοίων τῶν διαφόρων «κόνφεραν». Τὰ ναυλοδόγια τῶν εἰς οὐδένες ἐντεύθεν ὑπόκεινται Ἐλεγχον. Εἰσπράττουν δέ τι συμφέρει εἰς τὰ πλοία κάθε γραμμῆς. Ἀνύπαρκτος ὁ συναγωνισμός, ὁ ρυθμίζεις τὰς ὑγειστέρας καταστάσεις εἰς τὰς μεταφοράς. Διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς «Μπόλτικ» δὲν ύφισταται.

### ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ ΟΙ ΕΠΙΤΗΔΕΙΟΙ...

Προσοχή. Κάποιος ἐπιτήδειος κινεῖται περὶ τὴν προμήθειαν «ἔλαφρῶν» τουριστικῶν σκαφῶν διὰ τὰς συγκοινωνίας τῶν νήσων. Τὸ ἔξαγγελθὲν τουριστικὸν πρόγραμμα μᾶς γνωρίζει τὴν σχετικὴν πρόθεσιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἀγαθή, ἀσφαλῶς πλὴν χρειάζεται προσοχὴ καὶ μελέτη τοῦ τύπου τῶν «ἔλαφρῶν» σκαφῶν, ποὺ πρόκειται νὰ ἐπιλεγοῦν. Ομιλοῦν περὶ χωρητικότητος 1.000 τόν., μὲ δαπάνη 6-7 ἑκατομ. δολ.

Θὰ ήτο πρόσωρον, δεδιά, νὰ συζητήσωμεν διὰ τὰ «χόρβερκραφτς» καὶ τὰ «κιπτάμενα». Ασφαλῶς ἀργύτερον οἱ τύποι αὐτοὶ θὰ βελτιωθοῦν, ἵσως καὶ νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας τῶν ταξιδίων εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλασσὰς. Πρὸς τὸ παρὸν ἡ ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται. «Ἄς μη στέψωμεν. Θὰ ἀποφύγωμεν τὸ σχῆμα ἀπίθανον φιάσκο καὶ τὴν ἀλόγιστην δαπάνην, ἀπὸ τὴν ὥποιαν μόνον οἱ ἐπιτήδειοι ἐπιχειρηματίαι —διαβέτει τὸσους τὸ ἐλληνικὸν περιβάλλον— θὰ ἔχουν νὰ κερδίσουν. Θὸ ἐθνολατκώστεν τὴν προμήθειαν κλπ. Τὸ Κράτος, ἄλλως τε, —πρόσφατος ή ἀπόδειξις— εἶναι ὁ χειρότερος ἐπιχειρηματίας. Ἀπέτυχεν οἰκτρώς εἰς τὰς θαλασσινάς του ἔξορμήσεις. Τὰ ἔκουνε θάλασσα....

### ΤΟ ΑΠΟΠΑΙΔΙ

Δι' ὅλους τοὺς κλάδους τῆς Οἰκονομίας ἐμειώθησαν διὰ τῶν νέων κανόνων χρηματοδοτήσεως τὰ ἐπιτόκια τῆς πιστοδοτήσεως ἐκ τὸς τῆς Ναυτιλίας. Εἶναι τὸ ἀποπαῖδι.

Μόνον διὰ τὰς κατασκευὰς καὶ μετασκευὰς πλοίων τὸ ἐπιτόκιον περιορίζεται κατὰ 11½% (6+½% προμήθεια, ἔναντι 7 καὶ 1% προηγούμενως).

Διὰ τὴν ἀγοράν, τούναντίον, πλοίων —καὶ ἔχομεν τὸσην ἀνάγκην ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας— τὸ ἐπιτόκιον αἱ 6·5% εἰς ὅπο 7%+1% διὰ προμήθειαν εἰς 12% (11+1%), διὰ δὲ τὰ κεφάλαια κινήσεως (προμήθεια καυσίμων, ὑλικῶν, τροφίμων καὶ προκαταβολῶν εἰς πληρώματα), ἀπὸ 10%+1% εἰς 11%+1% διὰ προμήθειαν, δῶδεκα ἐν συνόλῳ.

Θὰ προσεδόκα τις, μετὰ τὰς τόσας περὶ ναυτιλιακῆς πίστεως συζητήσεις, μετὰ τὰς περὶ τῆς ἔδω μεταφορᾶς τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων παρασινέσεις, ότι θὰ δικολύνετο καὶ πιστοδοτικῶς ὁ ἐφοπλισμὸς διὰ τὴν ἐντεύθεν διαχείριστιν τῶν πλοίων. Τὸ ἀντίθετον συνέβη. Τὰ νέα ηὖθυνέα ἐπιτόκια, δυσχεραίνουν ἀκόμη περισσότερον τὴν προμήθειαν τροφίμων, ὑλικῶν καὶ καυσίμων ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν ἀγοράν, ἔτι δὲ τὴν εἰς τὰ ἔδω νηολόγια ἔγγραφην τῶν νεοαγοραζομένων σκαφῶν. 'Ἐν κυριολεξίᾳ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησίς ἀγνοεῖται παντελῶς ἀπὸ τὴν ἔδω χρηματαγοράν.

Ἀπομένει ἡ διευκόλυνσις τοῦ χαμηλοτέρου τού τόκου διὰ τὰς κατασκευὰς καὶ ἐπισκευάς. Μὲ ἴκανοποίησιν τὴν ἀπόδεξηται ἡ Ναυτιλία, διερωτάται δῆμος: Ποῦ πρόκειται αὐταὶ αἱ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ νὰ διενεργηθοῦν, ἀφοῦ δεξαμεναὶ δὲν προσφέρονται ἐν ἐπαρκείᾳ; Μόνον διὰ τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρέματος ἡ μείωσις τοῦ ἐπιτόκιου ἐπιτρέπει τὴν διευρύνσιν τῶν ἐργασιῶν των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεσμών δάνειον, χωρὶς τοὺς γνωστοὺς ισχύσαντας μέχρι τοῦδε περιορισμού, δύσον ἀφορᾶ τὸ ὑψός τῆς πιστώσεως.

Χρήζουν μελέτης καὶ διερευνήσεως αἱ πε-

ρὶ ναυτιλιακῆς πίστεως διατάξεις. "Ἄς τὴν ἀνάλαβουν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς Τραπέζας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ ἀς ὑποβάλουν τὰς παρατηρήσεις τῶν ὅπου δεῖ.

### Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΙΣΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 1) Ναυτιλιακὴ Γραφεῖα καὶ Πρακτορεῖα:

α) Διὰ δανείων μέχρι δρ. 750.000 κατὰ πλοίαν καὶ πλοίον πρὸς ἀντιμετώπισιν δαπανῶν ἐφοδιασμοῦ ὡς καὶ διαφόρων ἔξοδων καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων τῶν προσεγγίζοντων εἰς ἐλληνικὸν λιμένας πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἔξωτερικοῦ.

β) Διὸ δανείων μέχρι 200.000 δρ. κατὰ πλοίον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐκτελούν πλόας ἔξωτερικοῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν δαπανῶν πληρωμῶν μισθῶν εἰς ἀπολυμένους ναυτικούς, χορηγήσεις προκαταβολῶν εἰς οἰκογενείας ναυτιλομένων, καταβολῆς ἔξοδων προετοιμασίας ἀποστολῆς πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κλπ. ἐκτάκτων ἀναγκῶν.

γ) Η ἔξοφλησις τῶν ὡς ἀνώ χρηματοδοτήσεων δέον νὰ ἐνεργήται εἰντὸν δο 60 ημερῶν τὸ δραδύτερον ἀπὸ τῆς χορηγήσεως δι' εἰσαγωγῆς ισοπόσου συναλλάγματος.

δ) Διὰ δανείων μέχρι 50.000 τὸν διαφρέσιας ἀνέντων δικαιολογητικῶν μέχρι συνολικοῦ ποσοῦ 250 χιλ. δρ. κατὰ ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν ἡ γραφεῖον διαχειρίσεως πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μέχρι ποσοῦ 50 χιλ. δρ. κατὰ γραφεῖον πρακτορεύσεως πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

ε) Διὰ δανείων μέχρι 15% τὸν πάροδον 15 ημερῶν ἀπὸ τῆς ἔξοφλησεως ἐκάστης ἀνολήψεως.

#### 2) Ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρήσις:

α) Διὰ δανείων μέχρι ποσοστοῦ 50% τῶν εἰσπρακτῶν ναύλων τῆς ναυλώσεως (ἔξαιρεται τῶν ναύλων διακινήσεως εἰς τὸ ἔξωτερικὸν) ἡ τῶν μισθωμάτων τῆς χρονοναύλσεως, μὲ δόμηνον κατ' ἀνώτατον ποσοῦ προθεσμίαν ἔξοφλησεως ἐπὶ τῇ προσκομίσει τοῦ οἰκείου ναυλοσυμφώνου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας τὸ ἀνώτατον ποσοστὸν αὐξάνεται εἰς 70%.

β) Διὰ δανείων μέχρι ποσοστοῦ 15% τὸν πάντας αἴτιον λογαριασμοῦ μέχρι ποσοστοῦ 15% τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλάγματος.

γ) Η τοιούτη χορηγησίς ἐνεργουμένη δάσει τῶν ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος τηρουμένων στοιχείων, δέον νὰ παρουσιάσῃ αὐξομεώσεις, ἀναλόγως τῶν ἐκάστωτες ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεως.

δ) Διὰ δανείων διὰ τὰς τόσας περὶ τὸν ἀκολούθους δρους:

ε) Δέον νὰ προσκομίζηται ἀδεια σκοπιμότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

γ) Τὸ ἀγορασθήσοντον πλοίον, ἔτος συνεργασίας μεταφορᾶς εἰς τὰ ἔξωτερα νηολόγια, δέον νὰ νηολογήται ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ἐν περιπτώσει δέ, καθ' ἥν ηθελε ζητηθῆ ἡ τοιούτη νηολόγησίς τοῦ δάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953, ἡ χορηγήσεις τοῦ δανείου θὰ λαμβάνῃ χώραν ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις,

αἵτινες δέον νὰ ἀποτελέσουν καὶ ὥρους τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως τῆς ἐκδοθησομένης κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953:

—Η ἐλευθέρα πώλησις καὶ ὑποθήκευσις τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἡ διαθέσις τοῦ συναλλάγματος ἐκ πωλήσεως τοῦ πλοίου ἡ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, θὰ ἐπιτρέπηται μόνον μετὰ τὴν ὀλοσχερῆ ἔξοφλησην τοῦ δανείου δι' εἰκαρχήσεως ἀναλόγου ποσού συναλλάγματος.

—Ἐν περιπτώσει ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου ἡ ἀποζημιώσις θὰ καταβάλληται εἰς συναλλαγματικὸν καὶ δραχμαῖς ἀναλόγως τοῦ ὄφειλμον μέρους τοῦ δανείου.

—Αἱ πάσης φύσεως φορολογικοὶ καὶ λοιποὶ διευκολύνσεις, αἱ παρεχόμεναι δυνάμει τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953, θὰ περιορίζωνται κατὰ τὸν λόγον τοῦ δανείου μη ἔξοφλησθεντος τρήματος τοῦ δανείου, ἔφ' ὅσον τοῦτο ὑπερβαίνει τὸ 1/3 τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

iii. Τὸ ποσὸν τοῦ χορηγηθησομένου δανείου δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ 50% τῆς συνολικῆς δαπάνης ἀγορᾶς τοῦ πλοίου μὲ διώτατον διορίου τὸ ποσὸν τῶν δρ. 10.000. 000 κατὰ πλοίον. Ή ἀξία τοῦ πλοίου δέον νὰ προκύπτῃ ἐπισήμως ἐκ στοιχείων ἀρμοδίας ἀρχῆς. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, τὸ ἀνώτατο ποσοστὸν αὐξάνεται εἰς 60%.

iv. Η προθεσμία ἔξοφλησεως δέον δύναται νὰ δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν δέσιαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς οἰκείας δανειστικῆς συμβάσεως, ἡ δὲ ἔξοφλησης τοῦ δανείου, δέον νὰ καθορίζηται δι' ἵσων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων κατ' ἀνώτατον διορίου δημητίων. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας τὸ ἀνώτατον διορίου τῆς προθεσμίας ἔξοφλησεως δρίζεται εἰς 7 ἔτη.

δ) Διὰ δανείων διὰ τὰς κατασκευὴς ἡ μετασκευή, ἡ ἀπισκευαὶ δι' εἰσαγόρων πλοίων ἐν Ἐλλάδι, καὶ μέχρι τοῦ ποσοστοῦ 80% τῶν δαπανῶν τούτων, ἐπὶ τῇ προσκομίσει τοῦ οἰκείου συμφωνητικοῦ τῆς σχετικῆς ἐλληνικῆς ἐπισκευαστικῆς διομηχανίας ἡ ἐλληνικοῦ ναυπηγείου προκειμένου περὶ κατασκευῶν καὶ μετασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν κόστους ἄνω τῶν 3 ἑκατομ. δρ. κατὰ πλοίον, καὶ τῇ ἀναλήψει ὑποχρεώσεως εἰς πᾶσαν περίπτωσιν περὶ ὑποβολῆς ἐν καιρῷ τῶν εἰκείων δικαιολογητικῶν δαπανῶν, δεόντως καὶ πευθύνων ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς χρηματοδοτούσης Τραπέζης.

—Η ἔξοφλησης θὰ γίνεται ἐντὸς 10ετίας δι' ἵσων δημητίων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων προκειμένου περὶ κατασκευῆς, ἐντὸς 5ετίας δὲ προκειμένου περὶ ἐπισκευῶν ἡ συμπληρώσεων ἡ μετασκευῶν.

### ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΙΣ

Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις τῶν πλοίων διαφόρων τύπων διοηθητικῶν πλοίων (ῶς πλωτῶν γερανῶν, διυθοκόρων, ρυμουλκῶν, φορτηγίδων κλπ.) ἐκμισθούντων ταῦτα εἰς τεχνικάς ἑταίριας πρὸς ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἡ ἀλληληστή τεχνικῆς φύσεως ἔργων ἐν τῇ θαλάσσῃ.

—Η χρηματοδότησης θὰ λαμβάνῃ χώραν ὑπὸ μορφὴν προεδροφήσεως τῶν εἰς τὰς Τραπέζας κομιζομένων συν) κάνων ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ πλοιοκτητῶν ἀποδοχῆς τῶν ἀνωτέρω τε-

**CEUTA**

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

**AMARANTINIS (CEUTA) LTD**

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar

Telegrams: AMARADINI - CEUTA Mail: P.o.b. No 96

Office hours: 2927 After: 1268 & 3076

χνικών έταιριών, συνοδευμένων ύπο τῶν οἰκείων ναυλοσυμφώνων καὶ καλυπτουσῶν κατ' ἀνώτατον ὄριον τὰ μισθώματα 3 μηνῶν.

### 3) Ναυτηγικαὶ ἐπιχειρήσεις:

Ἡ διάρκεια τῶν προεξόφλησίμων γραμμάτων τῶν κομιζομένων ύπο ναυπηγείων ἡ λοιπῶν ἐπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν καὶ καλυπτόντων διενεργουμένας ἐπισκευάς, συμπληρώσεις, μετασκευάς καὶ κατασκευάς

πλοίων, δύναται νὰ φθάνῃ, προκειμένου περὶ κατασκευῶν μέχρι 10ετίας, κλιμακούμενη, ὅμως, εἰς τρόπον ὥστε ἐντὸς ἑκάστου ἔτους νὰ λήγουν γραμμάτια ἵσης ἀξίας. Προκειμένου περὶ τῶν λοιπῶν δαπανῶν ἡ ἀνωτάτη διάρκεια δύναται νὰ φθάνῃ μέχρι τῆς Σετίας κλιμακούμενη ὅμοίως. Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω προεξόφλησις ἐπιτρέπεται ἀνεξαρτήτως τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰ λοιπὰ ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυπηγ-

κῶν ἐπιχειρήσεων διεξάγεται συμφώνως πρὸς τὰς ἐν κεφαλαίῳ τρίτῳ διατάξεις περὶ χρηματοδοτήσεως τῆς βιομηχανίας.

### ΜΕ ΠΡΟΣΟΧΗΝ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐσχολιάσαμεν τὴν δυστοκίαν ἐφαρμογῆς ὡρισμένων διατάξεων τοῦ Νόμου 4502/1966, δι' οὐ ἐτροποποιήθη ὁ Νόμος 3170/55 περὶ Ν.Α.Τ.

Ἐτονίσαμεν τὰς δυσχερείας πιστοποιήσεως ὑπὸ τῆς «οἰκείας Ἀρχῆς» τοῦ γεγονότος τοῦ ἀποκλεισμοῦ κατὰ τὴν Κατοχὴν ἐν Ἑλλάδι τῶν ναυτικῶν ἑκίνων οἵτινες σῆμερον ἐπιθυμοῦν νὰ ἔξαγοράσουν τὴν «κατοχικὴν ἀνεργίαν τῶν». Καὶ διὰ μὲν τοὺς διαιμένοντας εἰς τὰς ἐπαρχίας δυσχέρειαι δὲν ὑφίστανται, διότι τόσον οἱ Πρόεδροι Κοινοτήτων ὅστον καὶ αἱ Ἀστυνομικαὶ Ἀρχαὶ εὐχερῶς πιστοποιοῦν μετ' ἔξακριβωσιν τὸ γεγονός τοῦ ἀποκλεισμοῦ. Δυσχέρειαι ἀνάκυπτουν διὰ τὰς διαιμείναντας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Πρωτεύουσῆς, ἀλλὰ πορὰ ταῦτα αἱ Ἀστυνομικαὶ Ἀρχαὶ δύνανται νὰ διαπιστώσουν μετ' ἔξακριβωσιν τὸ γεγονός.

Εἶναι εὐχάριστον ὅτι εἰς τὸ Ν.Α.Τ. προσεκμίσθησαν ὑπὸ ἐνδιαφερομένων τοιαύτα πιστοποιητικὰ τῆς Ἀστυνομικῆς Ἀρχῆς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ διαπιστωτοῦνται ἡδη ὑπὸ τῆς πλέον ἀρμοδίας Ἀρχῆς ἡ παραμονὴ καὶ ὁ ἀποκλεισμὸς τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν περίοδον τῆς Κατοχῆς ἐν Ἑλλάδι.

Εἶναι ἐπίσης εὐχάριστον τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ναυτικοὶ δὲν κινδυνεύουν ν' ἀπολέσουν τὴν προθεσμίαν ἔξαγορᾶς ἐκ τῆς βραδύτητος προσκομίσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ τῆς Ἀστυνομίας, διότι ἀρκεῖ καὶ ἀπλὴ δεσμασίας τῆς Ἀστυνομίας περὶ ὑποβολῆς τῆς σχετικῆς αιτήσεως χορηγήσεώς του, νὰ ὑποβληθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. μετὰ τῆς αιτήσεως ἔξαγορᾶς.

Φρονοῦμεν ὅτι κατόπιν τῆς ἀνωτέρω λύσεως τῆς διθεσίσης ὑπὸ τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ δὲν ἐπιτρέπεται διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους ν' ἀπραγματοποιηθῆ ἡ τῆς ατοχικής ἀνεργίας ἀνεργίας. Μαρτυρούνται διότι ἀφ' ἐνὸς μεν ἐνδέχεται νὰ ἐπωφεληθοῦν οἱ «ἐπιτήδειοι», ἀφ' ἕτερου δὲ νὰ ἀποκτήσουν συνταξιοδοτικὰς προϋποθέσεις βάσει τῆς ἔξαγορᾶς τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας καὶ πρόσωπα ἄτινα ὅχι μόνον δὲν ἡσάν τῶν ἀποκεκλεισμένα, ἀλλὰ τούναντίον ἔδρασαν ποικιλοτρόπως.

Ἐφιστώμεν ἐπ' αὐτοῦ τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων. Μόνον τὸ πιστοποιητικὸν τῆς Ἀστυνομίας θὰ προφύλαξῃ ἀπὸ τοιαύτας περιπτώσεις τὸ Ν.Α.Τ. Ἐξηγούμεθα, πιστεύομεν.

### AKATANOHTON METRON

Τὸ Συμβούλιον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρέπει νὰ ἐπανεξετάσῃ τὴν σημασίαν καὶ τὴν διατύπωσιν τοῦ ἄρθρου 6 εἰς τὸν τελεταίως ἐγκριθέντα Κανονισμὸν Ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων μὲν ἔννας σημαίας. Ὁμηρος εἶναι ἡ προειδοποίησις ὅτι θὰ ὑπάρξουν, ὀπωσδήποτε, περιπτώσεις ἀπωλειῶν ὅχι μόνον τῶν κατεσβόλων των, ἀλλὰ καὶ τοῦ χρόνου τῆς ναυτικῆς των ὑπηρεσίας. Κακὴ ἐκμετάλλευσις θὰ γίνῃ τῆς διαταγῆς αὐτῆς τοῦ Κανονισμοῦ, δεδομένου ὅτι οἱ ναυτικοὶ εἰναι ἀδύνατον νὰ συλλάβουν τὸ πραγματικὸν νόημα τοῦ ἄρθρου καὶ τὸ πνεύμα τοῦ εἰσηγητοῦ του. Ὁ θόρυβος ἔξεδηλώθη ἀλλώς τε.

Ἡ περίπτωσις τῆς ἀκυρώσεως τῶν ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ὑπὸ τῶν Μητρώων Ἐργατῶν Θαλάσσης, ἀκόμη καὶ ὅταν αὐτὰ θὰ εἰναι θεωρημένα ὑπὸ ἐπισήμου Προξενής ή Λιμενικῆς ἀρχῆς δὲν εἰναι δυνατόν νὰ προκύψῃ εἰς ποσοστὸν ἔνα τοις χιλίοις. Ἡμεῖς τὸ ἀναβιβάζομεν εἰς ἔνα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν. Λέγομεν δέ, ὅτι εἰναι προτιμότερον εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ἔνα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ἐκ τῶν εἰσπράξεων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῶν πλοίων ἔντονα σημαίων, ν' ἀποτελέσῃ Κεφάλαιον Ἀσφαλείας, καλύπτον αὐτὸν τὸν κίνδυνον. Οἱ ναυτικοί, ἐφ' ὅσον θὰ εἰναι ἐ-



Surprising Amsterdam

## WHY ALSO YOU SHOULD FLY KLM

KLM was born in 1919. So KLM had 47 years to perfect its efficiency, and service more than any other airline in the world.

KLM was born in Holland. That's another advantage. The Dutch are known to be careful, punctual, thoroughly reliable people. So is KLM.

From friendly Amsterdam, KLM's network, with 275.000 unduplicated kilometers, the second largest of the world, fans out to cover all six continents. 40 weekly KLM flights across the North Atlantic make Amsterdam the ideal steppingstone to the USA and Canada.

From Athens KLM can fly you direct by fast DC-8 jets to Tokyo, Manila, Bangkok, Singapore, Cairo and many other important destinations. Carefully, punctually, dependably. Because KLM is Dutch. With a reputation of being the most reliable airline in the world.

**KLM ROYAL DUTCH AIRLINES**  
1. Syntagma Square, Athens  
Tel. 230.756 - 7 - 8

**KLM ATHENS HILTON**  
Tel. 720.201 ext.243

**KLM HELLINIKON AIRPORT**  
Tel. 981.530, 981.237





Ειδικώς, σύνταξης ναυτικού έξερχομένου έσχάτως είς τὴν ἀπομαχίαν ὑπέλογισθη μὲ δέσιν τὴν μισθολογικὴν σύμβασιν ὑπερωκεανίου παλαιάν, ἀν καὶ ἀπὸ ἔξαμπνου καὶ πλέον είχεν ὑπογραφῆ καὶ δημοσιευθῆ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυδερνήσεως νέασ. Δευτέρως καὶ λίαν σοδαρωτέρα περίπτωσις, εἶναι ή ἐπὶ ἔτος καὶ πάλον ἄγνοια τῆς ἰσχουσῆς μισθολογικῆς συμβάσεως τῶν ναυαγωστικῶν. "Ολαι δὲ αἱ συντάξεις τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν καὶ ἔχοντων ὑπηρεσίσιν ἑκεῖ, ὑπέλογιζοντο μὲ τὴν παλαιὰν σύμβασιν. Ἡ δευτέρα αὐτῆ ἀτάξια διεπιστώθη μὲ τὴν τελευταίαν ἀναπροσαρμογὴν τῶν συντάξεων, ὅπότε καὶ πάλιν δάσις τῆς προσαρμογῆς διὰ τὴν ἐπὶ τῶν ναυαγωστικῶν ὑπηρεσίαν ἐλήφθη ἡ παλαιὰ μισθολογικὴ σύμβασις. "Ηδη, ἐπανορθοῦνται ἡ ἀτάξια διὰ νέων λογαριασμῶν καὶ νέας... ἀναπροσαρμογῆς.

Διὰ νὰ γίνη νοητὸν τὸ μέγεθος τῆς ἀδικαιολογίας αὐτῆς ταλαιπωρίας ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ N.A.T., πρέπει νὰ γνωσθῇ ὅτι δόλοι σχεδονὸν οἱ ναυτικοί, κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν σταδιοδρομίας των, τυγχάνει νὰ ἔχουν καὶ μικρὰ ἡ μεγάλα ναυτολόγια ἐπὶ τῶν ναυαγωστικῶν ἡ τῶν ὑπερωκεανῶν. Γνωστὸν δὲ ὅτι ἀπὸ τοῦ Νόμου 3170/55 καὶ ἐντεῦθεν, ὁ ὑπολογισμὸς τῶν συντάξεων βασίζεται εἰς τὰ κατὰ καιροὺς ναυτολόγια τῶν ναυτικῶν, τὸ εἶδος τῶν πλοίων εἰς τὰ ὅποια εἰργάσθησαν καὶ εἰς τὰς σχετικὰς ισχουσαὶ μισθολογικὰς συμβάσεις. Κάθε ἄγνοια συμβάσεως, ἀναπτρεῖται ὅχι μόνον τοὺς σχετικομένους μὲ τὴν λανθασμένην σύμβασιν λογαριασμούς, ἀλλὰ δόλους τοὺς λογαριασμούς καὶ τῶν δεκαπέτα χιλιάδων συνταξιούχων, ἀφοῦ, καθὼς εἴπομεν, ὀλοὶ οἱ ναυτικοὶ κατὰ καιροὺς ἔχουν ποικιλίαν ναυτολόγιων. Πλήρης κυκεών ἐηλασθή προσαρμογῶν, ἀναπροσαρμογῶν καὶ κατ' ἐπανάληψην ἀναπροσαρμογῶν, χωρὶς κανέναν ἀποχρώντα λόγον.

"Ἄν ὑπάρχῃ μία ὑπερεσία ἔχουσα ἀπόλυτον σχέσιν εἰς τὰς ἔργασίας τῆς μὲ τὰς ἐκάστοτε κρατούσας μισθολογικὰς συμβάσεις εἶναι κατ' ἄρχην τὸ N.A.T. Τοῦτο οὐτέ μίαν ἡμέραν δὲν πρέπει νὰ μένῃ ἐν ἀγνοίᾳ κάθε μεταβολῆς, δεδομένου ὅτι ἐπὶ τῶν καθοριζόμενων ἐκάστοτε μισθολογίων γίνονται καὶ αἱ πρὸς τὸ "Ιδρυμα κρατήσεις.

Πῶς, συνεπῶς, ἐλέγχονται αἱ κρατήσεις αὐταὶ, ὅπου τὰς πλήρεις σκότου ἐπικρατῇ ἐπὶ τῶν μισθολογίων; Ἐπιστρέψατε σχετικῶς τὸ N.A.T. καὶ αἱ ὑπερεσία του εἰς τὴν καλὴν θέλησιν τῶν πλοιαρχῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, παραιτούμενοι κάθε ἄλλου ἐλέγχου;

Καὶ ἄλλοτε ἐσημειώσαμεν τὸ ἄποτον. "Ἄντι δὲ θεραπείας διαπιστοῦται ἡδη ἐπέκτασις τῆς ἀνωμαλίας καὶ τῶν συνεπειῶν τῆς. Αἱ ἐπιπτώσεις τῶν ἀναφερομένων ἀνωμαλιῶν ἐπιβαρύνουν τοὺς συνταξιοδοτούμενους κατ' ἄρχην, ἐπιδιομένους εἰς ἐνστάσεις, ἀλλὰ τὸ κυριώτερον ἐπισωρεύουν ἀδικαιολόγητον ἀναστάτωσιν καὶ ἀδικαιολόγητον φόρτον ἔργασίας εἰς τὸ λογιστήριον τοῦ Ταμείου καὶ τὴν ὑπερεσίαν τῶν συντάξεων. Μία σχετικὴ ἔρευνα ἐπιβάλλεται συνεπῶς. Τὸ δὲ "Ὕπουργειον τῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς Διευθύνσεως Προνοίας ἔχει τὸν λόγον.

## Η ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

"Ἀποχρεωί ἡ "Πενίνσουλαρ καὶ Ὀρίενταλ" τῆς Διασκέψεως τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ διὰ τὰς προσεγγίσεις τῶν ὑπερωκεανῶν της εἰς τὸ Μαϊάμι. Οἱ καθοριζόμενοι παρὰ τῆς Διασκέψεως ναῦλοι, προκειμένου δι' ἐπιβάτας ἀπὸ τὸ Μαϊάμι, εἶναι, κατὰ τὴν P. & O., ύψηλοι (20% ὑψηλότεροι παρὰ ἀπὸ τὴν N. Υόρκην), μη προσαρμόζομενοι εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν σκαφῶν της. "Ἐξήτησε τὴν ἔκπτωσιν δι' αὐτὰ καὶ διότι δὲν τῆς παρεχωρήθη, ἀπεφάσισε νὰ ἀποσυρθῇ.

Δὲν δύναται τις νὰ προεικάσῃ ποιὸς θὰ είναι ὁ ἀντίκτυπος τῆς ἀποχρήσεως αὐτῆς (πρόκειται περὶ τῆς μεγαλυτέρας ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ κόσμου), δεδομένου ὅτι δέκα καὶ θὰ ἔχουν ἐφέτος προσεγγίσεις εἰς Πόρτ

"Ἐβεργκλέιντς τὰ ὑπερωκεανία τῆς Πενίνσουλαρ καὶ δέκα τέσσερας τὸ προσεχὲς ἔτος. Θά προκαλέσουν, ἀσφαλῶς, μίαν διέξοδον συναγωνισμοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τὸν ὅποιον συναγωνισμὸν θὰ είναι ὑποχρεωμένα νὰ ἀκολουθήσουν καὶ τὰ ὑπερωκεανία τῆς ἑταίριας Χανδρῆ. Προσεγγίζουν καὶ αὐτά, προερχόμενα ἐξ Αὔστραλίας, εἰς Μαϊάμι.

Δύσκολοι είναι αἱ ἡμέραι τῶν ὑπερωκεανίων τῆς γραμμῆς Βορ. Ατλαντικοῦ. Ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὴν ὑπεραστατικὴν κίνησιν περιορίζεται ὑπερμέρα, ἐκ τοῦ σταθερῶν αὐξάνομένου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἀεροπλάνων. "Αν ἀρχίσουν καὶ τὰ ὑπερωκεανία τὸν μεταξὺ τῶν συναγωνισμὸν, προβληματική, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ ἀποθῇ ἡ παραμονὴ τῶν μὴ ἐπιχορηγουμένων πλοίων εἰς μίση γραμμῆν, φθίνουσαν ἐμφανίζουσαν τὴν κίνησιν.

## Η ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

"Ἡ Κυδερνήσις τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἀπήθυνθη πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν "Ὑπουργεῖον τῶν Ἑξατερικῶν σχετικῶν πρὸς τὴν πρόθεσιν αὐτῆς νὰ παρέμβῃ ἐνώπιον τοῦ Ανωτάτου Δικαστηρίου τῶν H.P.A., σπου πρόκειται νὰ ἐκδικισθοῦν ἀναιρέσεις τριῶν γερμανικῶν ναυπηγείων. Τὰ ναυπηγεῖαι διεκδικοῦν τὸ ἀντίτιμον ἔργασιῶν ἃς παρέσχον εἰς ἀμερικανικὰ πλοῖα.

"Ως ἀνηγγέλθη, ὁ Πρέσβυς Κνάπτοσταν ἀπύδυνε την ηματικήν διακοίνωσιν καὶ ἔξήτησε νὰ παραστῇ ἡ Γερμανικὴ Κυδερνήσις ὡς απίεις ειρίας κατὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν ὑπόθεσεων.

Τὰ ναυπηγεῖαι ἡσκησαν ἀναίρεσιν κατ' ἀποφάσεων τοῦ Ἀμερικανικοῦ "Ἐφετείον, δι' ἡς ἐκηρύχθησαν ἀκύρωι προτιμώμενοι ὑποθέται, παραχωρηθεῖσαι ὑπὲρ τῶν ναυπηγείων ἐπὶ τῶν πλοίων, εἰς ἀσφαλείαν τοῦ ἀντίτιμου ἔργασιῶν μετατροπῆς τῶν πλοίων τούτων ἀπὸ δεξιαμενόπολισα (ἐλληνικῶν συμφερόντων) εἰς μπάλκι καρρίεροι.

Εἰς τὴν ᾥρητηκήν διακοίνωσιν λέγεται ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ "Ἐφετείου συνεπάγεται ζημία πολλῶν ἐκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία, τῶν ὅποιων σύντιθεται ἐν κινδύνῳ ἡ οἰκονομικὴ ὑπόστασις.

Πριστίθεται ὅτι ἐκδινόσθητη ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν Γερμανῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐπὶ τὴν ἀσφαλείαν τοῦ νομικοῦ καθεστώτος τῶν τοποθετήσεων τῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

"Ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἐτέθη ἡ ἄρχην ὅτι διὰ τῆς ἐγγραφῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ὑπὲρ δανειστῶν ἐπὶ τοῦ Ἑξατερικοῦ κινδυνεύει ἡ ἔθνικότης τῶν σκαφῶν, τὴν ἀλλαγὴν τῆς ὅποιας ρητῶς ὁ Νόμος ἀπαγορεύει. Δὲν ἀνεγνώρισαν, συνεπῶς, τὴν ισχὺν τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης.

## Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Δικαία ἡ εὐφρέσκεια τοῦ Ναυάρχου κ. Σταμπολῆ πρὸς τὸν Διοικητὴν τῆς Σχολῆς Σύρου ἀντιπλοίασθον - λιμενικὸν κ. Φουστερῆ. Εἰς πρότυπον τὴν ἀνήγαγεν ὁ καλὸς αὐτὸς ἀξιωματικός. Μὲ στοργὴν τὴν περιέβαλεν ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμέρων τῆς συστάσεως της. "Ἐμόχθησε δι' αὐτὴν καὶ προκαλεῖ τὰ συγχαρητήρια ὅλων ὅσοι τὴν ἐπισκέπτονται.

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

## ΤΑ ΞΕΝΑ ΣΧΟΛΙΑ

### ΕΛΕΞΘΗ :

«Δὲν εὔρον εἰσέτι τὴν δικαιολογίαν τῆς αὐξήσεως τῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων, χάριν τῆς Ἐθνικῆς Αμύνης. Βαρὺ τὸ φορτίον διὰ τοὺς φοροδιγούμενους. "Ισως νὰ δικαιολογούνται εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον, ἀλλὰ ἡ Ἐθνική Αμύνα δὲν ἔχει πρετείται διὰ τῆς αὐξήσεως».

Καὶ περιτέρω:

«Δέγει προσέπτων καρμίσιν ἀνάγκην διὰ τὴν Ἐθνικήν "Αμυναν, δικαιολογούσαν τὴν ἀποσχόλησιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰ σιτοφορτία. "Εχομεν μίαν Ναυτιλίαν ἐπαρκῆ. Δυνάμεια να τὴν διατηρήσωμεν χωρὶς τὴν αἵσησην τῆς πολιτικῆς τῆς διακρίσεως».

MAK NAMARA

'Αμερικανὸς 'Υπουργὸς  
'Εθνικῆς Αμύνης

«Μετὰ μίαν δεκαπενταετίαν ὅλα τὰ δεξιεμενόπλοια τοῦ κόσμου θὰ ἀνήκουν εἰς τὰς ἐταιρίας πετρελαίου. Δὲν θὰ ὑπάρχουν πλέον ιδιοκτήται (ἀνεξάρτητοι) πετρελαιοφόρων».

BAS. MAYROLEON  
Πρόεδρος τῆς «I.O.F.»

«'Ως ἀποτέλεσμα τῶν ἀναθεωρηθέντων κανονισμῶν περὶ γραμμῆς φορτώσεως θὰ ἔχωμεν μίαν αὐξήσιν εἰς τὸ τέντων οὐεῖτον τοντάς τῶν πλοίων, μη ὑπολογισθεῖσαν εἰσέτι. Δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ μὴ ληφθῇ ἡ αὐξήσις αὐτή ὑπὸ ὄψιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπίδρασιν τῆς εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἐφ' παραλλήλου μὲ τὰς ὑπερβολικὰς ναυπηγήσεις».

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ BAN OMMEPEN  
Ρόττερνταμ

«'Ἐπι τέλους, τὸ σύστημα τῶν κατὰ γραμμᾶς διασκέψεων (conferences) εἶναι δρετανικής ἐπινοήσεως. Δὲν θὰ ἔτοι πρόπληκτον νὰ ιδωμενεν νὰ περιέλθουν καὶ τὰ ἔξ 'Αγγλίας ή δι' αὐτὴν φορτία ἐξ δλοκλήρου ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀκριβῶς ὁ πολαίδης γνωστός Νόμος περὶ Ναυτιλίας (Act of Navigation), τελεῖ εἰσέτι ἐν ἐφαρμογῇ, ἔστω καὶ ἀν εἰς τὸν κύκλον τῶν ιδιωτικῶν συμφερόντων...».

Δρ. H. I. H. TZENZEN  
Γενικὸς Διευθυντής τῆς Ναυτιλίας τῆς 'Ολλανδίας

«Ἡ διάκρισις σημαίας εἶναι ἓν δύσκολον, ἀλλὰ καὶ περίεργον πρόβλημα. Ἐλέχθη, ὅτι αἱ ἀπορδόσεως μακράς ναυτικοὶ καὶ χώραις ἀντιτίθενται πρὸς αὐτὴν. Καί, οὖμε, ἡ πρὸς τὴν διάκρισιν τοῦ ἔθνικού πλοίου τὰς ἐκτρέφεται καὶ εἰς τὴν σκέψιν καὶ τινῶν ἐξ ήμων. 'Η Γαλλία δὲν εἶναι ἀπτλλαγμένη τῆς τάσεως αὐτῆς καὶ οἱ ἀνατολικοὶ γείτονες μας —ή Δυτ. Γερμανία— ἀποδέπουν ὡς πρὸς θέματα συμπαθές. Πρέπει νὰ είμεθα λίγιαν προσεκτικοῖς.

ΟΛΛΑΝΔΟΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΡΜΟΔΙΟΣ

«Είναι δέδαιον ὅτι, λόγω τῶν περὶ χειρισμῶν τῶν φορτίων μεθόδων, αἵτινες ἡδη ἐφαρμόζονται διὰ τῶν «κοντέινερς» καὶ τῶν ἐπὶ φορείων πρὸς τὸ πλοίον καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ φορτίων ἡ ταχύτης τὴν ὅποιαν θὰ ἤρχιζε τις νὰ ἀντιμετωπίζῃ διὰ τὸ ἐμπορικὸν ὑποδρύχιον ηλικήν ὑπέρ τὰ 25 μιλιά. Θὰ ἡτο τὸ το κατώτερον ἐπίπεδον, σπέρθη διὰ τὸ τῆς σκοπιάς τῆς οὐδρούναματικῆς. Καθηγ. IP. BAN MANEN

'Ολλανδία

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΑΠΛΑ ΚΑΙ ΛΟΓΙΚΑ

Έπισημαίνεται ήδη καὶ ἀπὸ ξένους ναυτιλιακοὺς παράγοντας, ὅτι εἰναι ἀπηρχαιωμέναι αἱ μέθοδοι λειτουργίας τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Εἰναι ἄκρως ἀποκαρδικὸν τὸ φαινόμενον —ἐπισύρει τοῦτο σοθαρὰς οἰκονομικᾶς συνεπείας— σκάφη νεότευκτα, ταχύτατα, μερικῶς ἡ καὶ πλήρως αὐτοματοποιημένα, υψηλῆς ἀξίας, νὰ εἰσπλέουν εἰς λιμένα, ὅπου νὰ καθυστερούν ἐπὶ ἡμέρας, λόγῳ ἀκριβῶς πλημμελοῦς λειτουργίας τοῦ λιμένος τούτου.

Εἶναι πογκοίνως γνωστόν, ὅτι ὁ αὐτοματισμὸς εἰς τὰ πλοῖα ραγδαίως ἔξελισσεται. Τὰ πλοῖα «κοντέινερ», ἔξι ὄλλου, διευρύνουν διαρκῶς τὴν σφαίραν διαστηρίστης των. Συντομεύσουν δόλον καὶ περισσότερον τὰ κυκλικὰ ταξίδια τῶν πλοίων γραμμῆς.

Ἀρνητικά, ὅμως, θὰ εἰναι τὰ ἀποτελέσματα διὰ τὰ ἀκριβὰ αὐτὰ πλοία, ὅταν ἀδικαιολογήτας καθυστερούν εἰς τοὺς λιμένας. Αὐτὸς ἀκριβῶς συμβαίνει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Ἐὰν αἱ σύγχρονοι τεχνολογικαὶ ἐφαρμογαὶ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ αἱ ἀντιληφεῖς τῶν διοικούντων ἔνοι λιμένα δὲν συμβαίζουν, κρίνεται οὕτως ἀπρόσφορος ἡ ἔξυπηρτηση τὰ σύγχρονα πλοῖα, καὶ παρακάμπτεται, πρὸς μεγίστην, θεβαίως, ζημιάν τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς ὥποιας καλεῖται ὁ καθυστερημένος αὐτὸς λιμὴν νὰ ἔξυπηρτησῃ.

Διὰ τῆς ἐπιβολῆς τῶν ἐπιναύλων —στοιχειώδες μέτρον ἀμύνης τῶν «Κόνφερανς» ἔναντι τῶν ἔκαθυστηρήσεων ζημιῶν των— ἐλάχιστον μόνον τῶν ζημιῶν αὐτῶν καλύπτεται. Ἐνόπλων τῆς μονίου πλέον ζημιογόνου κατοστάσεως, ἡτις ἐπικρατεῖ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, αἱ ἔξαιρες «Κόνφερανς» θὰ καταφύγουν εἰς τὸ ἔχαστον μέτρον τῆς ἀπομονώσεως διειθῶς τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Αὐτὸς ἀκριβῶς φοδοῦνται σήμερον οἱ ναυτιλιακοὶ παράγοντες.

Μόνον μία συνεργασία ἐπὶ εἰλικρινῶν δάσεων μεταξὺ Διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ λιμενεργατῶν θὰ ἀπέφερεν ὡφέλιμα ἀποτελέσματα. Οἱ λιμενεργάται τοῦ Πειραιῶς, εἶναι γενικῶς παραδεδέμένοι, ὅτι εἰναι οἱ καλύτεροι οἰουστότες ἄλλου μεσογειακοῦ λιμένος. Νὰ δοθοῦν, λοιπόν, εἰς αὐτοὺς αἱ ζητούμεναι αὐξήσεις, ἀλλὰ παραλλήλως νὰ κατοχυρωθῇ ἡ ίκανοποιητικὴ τῶν ἀπόδοσις.

Καὶ ἂν ἐκ παραλλήλου ἐντατικῶς ἐκμεταλλεύθῃ ἡ Διοικήσης τοῦ 'Οργανισμοῦ τοῦ διαθεσίμους χώρους, ὅχι εἰς τὸ μάξιμου τῶν 100%, ἀλλ' εἰς ποσοστὸν ἔστω 80%, εἶναι πλέον ἡ θέση, ὅτι ὁ λιμὴν θὰ λειτουργήσῃ ὑποδειγματικῶς.

Αὐτά ὑπαγορεύεις ἡ γνῶσις τῶν λιμενικῶν πραγμάτων καὶ ἡ λογική. Διερωτώμεθα: Ποῖος ὁ παρεμποδίζων τὴν ἐφαρμογὴν τῶν;

\* \* \*

Αὐξήσεις ἐπὶ αὐξήσεων. Καὶ τὸ κόστος τοῦ λιμένος ἀκολουθεῖ τὴν ἀνιούσαν!

Σκέπτονται οἱ τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ αὐξήσουν κατὰ 15% τὰ τιμολογία τῶν φορτηγίδων. Ἀσταθὴ τὰ προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα. Λέγουν, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν φύλακών τῶν φορτηγίδων ἔχει αὐξῆθη καὶ συνεπῶς, τὰ ηὔδημένα ἔξοδα διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν πρέπει νὰ ἔξοικον μηθούν ἀπὸ τὰ πρόσθετα τιμολογία. Ἐπικαλούνται ἐπίσης τὴν ἀνάλογον αὐξήσιν τῶν τιμολογίῶν φορτηγίδων διαφόρων ἐπαρχιακῶν λιμένων.

'Αλλ' ἡ κοινὴ λογικὴ λέγει, ὅτι ἔαν οἱ φύλακες τῶν φορτηγίδων εἴναι πολλοί, σημαίνει ὅτι ηὔδηθη ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν τούτων καὶ συνεπῶς, εἴναι ἀναγκαῖοι. 'Η ηὔδημένη κίνησις ἔξοσθαλίζει τὴν μισθοδοσίαν τῶν. 'Εάν τοιούτον τι δὲν συμβαίνη, μᾶς ἐπιτρέπει τὴν σκέψιν, ὅτι προστέλλονται πρόσθετοι φύλακες πρὸς ρουσφετολογί-

αν, ὅποτε πρέπει νὰ ἀπολυθοῦν καὶ ὅχι νὰ αὐξηθοῦν τὰ τιμολογία τῶν φορτηγίδων, χάριν τῶν ἀργομίσθων.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὸ δεύτερον προβαλλόμενον ἐπιχειρήμα, ὅτι δηλαδὴ ηὔδηθησαν τὰ τιμολογία ἐπαρχιακῶν λιμένων, τοῦτο ἐπροσιμούμενον καταρρίπτεται. Δὲν εἰναι δινατὸν νὰ συγκριθῇ ἡ ἐργασία τῆς φορτηγίδος τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ τῆς φορτηγίδος ἐνὸς οἰουδήποτε ἐπαρχιακοῦ λιμένος. 'Η φορτηγίς τοῦ Πειραιῶς πληροῦται διαρκῶς ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ἡ τοῦ ἐπαρχιακοῦ λιμένος περιωρισμένη ἔχει τὴν ἀπασχόλησιν, εἰσπράττοντας δόλιγα εἰς δικαιώματα.

## ΑΥΡΙΟΝ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

Πρωτοφανῆς εἰς τὰ χρονικὰ τοῦ λιμένος ὁ ἀσκούμενος ἐκβισσμός. Δὲν ἀρκεῖ διὰ τοὺς λιμενεργάτας ἡ κατάθεσις τοῦ ἐπιμάχου νομοσχέδιου περὶ Ο.Λ.Π. (τὰς παραλόγους διατάξεις τοῦ ὅπου οἱ ἀναφέρομενοι κατωτέρω). Ἀπαιτοῦνται καὶ τὴν ἀμεσον ἐπιψήφιστον του, ὡς ὅρου λύσεως τῆς λευκῆς ἀπεργίας. Θέλει, δηλαδή, ὁ κ. Κατσαφάδος νὰ διευθύνῃ καὶ τὰς ἐργασίας τοῦ Κοινοδουλίου! 'Η ἔνοια τοῦ κράτους καταφρεύται πλέον, ἐαν ἡ Κυβέρνησις φηφίζῃ κατ' ἐπιταγὴν καὶ τὰ νομοσχέδια.

Καὶ ὅμως, οὐδεμία σθεναρὰ ἀντίδρασις ἐκδηλοῦται. 'Εγκατελείφθη ὁ λιμὴν εἰς τὰς χειρας τοῦ κ. Κατσαφάδου. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀναλάβῃ πλέον τὴν εὐθύνη διὰ τὴν ἐκφότωσιν ἐνὸς σκάφους εἰς τὸν λιμένα, διότι κονεῖς δὲν γνωρίζεις ποίαις ἐν τῷ μεταξὺ θὰ είναι αἱ διαθέσεις τῶν λιμενεργατῶν. 'Υπὸ καθεστῶς τρομοκρατίας τελεῖ ὁ λιμὴν καὶ θὰ ἔξακολουθῇ νὰ τελῇ, ἐφ' ὅσον ἡ ἀχαρακτήριστος μακαριότης ηὔδει συνεχισθῆ μεταξὺ τῶν διοικούντων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν εὑρυθμὸν τοῦ λιμένος λειτουργίαν.

Ποίος, πράγματι, ἀπὸ τοὺς παράγοντας τοῦ Πειραιῶς ἐκάλεσε τοὺς λιμενεργάτας νὰ συζητήσουν ποίαις τοῦ κ. Κατσαφάδου. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἔχει σφαλίσει τὴν κοινημερίνην τοῦ ἐργασίαν καὶ τὸ δοσφαλιστικὸν ἡμερομίσθιον. Οὐδεὶς ἄλλος λιμενεργάτης οἰουδήποτε λιμένος τῆς χώρας, οὐδὲ καὶ ὁ λιμενεργάτης τῆς 'Ελευσίνος, χαίρει τῶν προνομίων τοῦ λιμενεργάτου Πειραιῶς (παιδικάς κατασκηνώσεις, διπλᾶς ἀδείας ἀπόδοσιν, δῶρα, μέσην ἡμερήσιαν ἀπόδοσιν, ἀσφαλιστικὸν ἡμερομίσθιον, καθημερινὴν ἔξησφαλισμένην ἐργασίαν κλπ. κλπ.).

Πρωτάκουστος, ἔξι ὄλλου, καὶ ἀδιανόητος εἶναι καὶ ἡ ἀπαίτησις τοῦ μονίου λιμενεργάτου νὰ λαμβάνῃ τὰς ιδίας ὑψηλὰς ἀποδοχάς καὶ ὁ ἐλεύθερος συνάδελφος του, δημόνιος. Οὐδεὶς ὅμως εὐρέθη διὰ τὰς προσγειώσης τῆς την καταστροφήν.

Δὲν πταίει, ὅμως, μόνον ἡ διοικησις τῶν λιμενεργατῶν. Τὴν βασικὴν εὐθύνην φέρουν

εἰς τὰς ὅποιας ὑπογραμμίζουν τοὺς κινδύνους διὰ τὸν λιμένα καὶ ἔτερον οὐ.

Φαίνεται, δημος, ὅτι ἡ κατάστασις αὐτὴ τῆς ἀναρχίας εἶναι, ἀτυχώς, ἀνεκτὴ ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τὴν Κυβέρνησιν, ἐνῷ, ἔξι ὄλλου, κατὰ παγίαν τακτικὴν τὸ Κέντρον, μὲ τὴν δοήθειαν καὶ τῶν κομμουνιστῶν, θέλει νὰ ἔμφανίζῃ —διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἐπιδιώκει— τὰ πάντα ἐν ἀναταραχῇ.

Οὐδέποτε εἰς τὸ παρελθόν ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εὐρέθη ἐνώπιον παρομοίου οἰκτροῦ καθεστῶτος. 'Υπὸ τὸν Ο.Λ.Π. ὁ λιμὴν λειτουργεῖ ἐπὶ 36 συναπτὰ ἔτη. 'Απεργιακαὶ ἐκδηλώσεις δισμαρτυρίας ἐστημένονται, δεσμοί, κατὰ καιρούς, κατ' ὅραιά πάντως διαστήματα. 'Ο ἄνεμος τῆς «δημοκρατίας» ἔπνευσε, δυστυχώς, καὶ εἰς τὸν λιμένα. 'Ο κ. Κατσαφάδος εύρε τὴν εύκαιριαν νὰ ἀπειλῇ τὸν πάντας καὶ τὰ πάντα, νὰ θέτῃ εἰς κίνδυνον αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τοῦ λιμένος. Θέλει τοὺς λιμενεργάτας πλουσίως ἀμειβομένους, χωρὶς νὰ ἀποδίδουν. Αὐτὸς ἀκριβῶς ἐπιδιώκεται διὰ τοῦ ἐπιμάχου νομοσχέδιου. Ζητοῦνται περιορισμὸν τῆς προσλήψεως ἐλεύθερων ἐργατῶν. Δικαίωμα, δεσμοί, τοῦ λιμενεργάτου εἶναι νὰ ἔργαζεται ἐπὶ ὅπατρων, μὴ ἐπιθυμῶν νὰ ἔργασθη ὑπερωριακῶς. Δὲν εἰναι δημος καὶ δικαίωμα τοῦ νὰ παρεμποδίζῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος, —ἐν διατακλείδι εἶναι μία ἐπιχειρησίς— διὰ τοῦ ἀπαραδέκτου ὅρου τῆς μὴ προσλήψεως ἐλεύθερων λιμενεργατῶν, οἱ ὅποιοι θὰ ἔδεχονται νὰ ἔργασθούν, καθ' ὃν χρόνον οἱ μόνιμοι θὰ ἀνεπαύνονται. Καὶ τοῦτο καθ' ἦν στιγμὴν ὁ λιμενεργάτης τῆς 'Ελευσίνος, χαίρει τῶν προνομίων τοῦ λιμενεργάτου Πειραιῶς (παιδικάς κατασκηνώσεις, διπλᾶς ἀδείας ἀπόδοσιν, δῶρα, μέσην ἡμερήσιαν ἀπόδοσιν, ἀσφαλιστικὸν ἡμερομίσθιον, καθημερινὴν ἔξησφαλισμένην ἐργασίαν).



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

## ΧΗΜΙΚΑ:

Διὰ τὴν συντήρησιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου τῶν πλοίων σας.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δι' ἐπιθεώρησην ἡ ἐπισκευήν.

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐν πλῷ μὲ τὸ πλήρωμά σας διὰ τὴν ἀλλαγὴν φορτίου ἀπὸ BLACKOIL εἰς φορτία λιπαντικῶν ἐλαίων ἡ σιτηρῶν.

Διὰ τυχὸν ἀτυχήματα κατὰ τὴν ἐκφότωσιν ἡ φόρτωσιν πετρελαίου καὶ ἀποφυγὴν ἔξιδων διὰ τὸν καθαρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ λιμενικῶν προστίμων

Δὲν ἔχετε παρὰ νὰ μεταχειρίζεσθε χημικὰ προϊόντα τῆς

αἱ ἐκάστοτε κομματιζόμεναι Κυθερίνησες. Ἐπεδίωξαν νὰ ἐλέγχουν κομματικῶς καὶ τὸν Ο.Λ.Π. Καί, ὅμως, ὁ πρόεδρος τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ ἔπρεπε νὰ ἐκλέγεται δι' ὀρισμένον χρονικὸν διάστημα καὶ ἐναὐλάκι ἐκ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. Τὸ ίδιον τὸ Συμβούλιον θὰ προέβαινεν εἰς τὴν ἀντικατάστασίν του, ἐὰν ἐκρίνετο ἀνεπαρκῆς.

Καὶ διότι ἡ Κυδέρησις ἀσθενὴ ἔχει τὴν θέλησιν, κατωρθώθη τὸ ἄκατόρθωτον: Νὰ συνταυτισθούν ἡ πειλάρη τοῦ οὐρανοῦ και  
λιμενεργατῶν, ἀπειλούντων αὐτὴν ταύτην τὴν  
ὑπόστασιν τοῦ λιμένος.

Ο κ. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ

Ειλημμένη πλέον ή άπόφασις τού κ. Σπ. Αθανασούλια νά αποχωρήσῃ όριστικώς άπ- πο τά Διοικητικών Συμβούλιον τού Ο.Α.Π. παρίσταται κατά τάς τελευταίας συνε- δριάσεις του.

Υψίσταται παλαιότερά παραίτησίς του,  
μή ἀνάληθεσσα. Συνεμφορθώθη, ὁ μόνος Ἰωάννης  
γνωρίζων τὰ πράγματα τοῦ λιμένος, μὲ  
προγενεστέρων ὑπορυκτικὴν παράκλησιν, ὅ-  
πως μὴ παρατηθῇ, ἐν ὅψει τῶν κρισίμων  
περιστάσεων. Παρὰ τάῦτα, αἱ πολύτιμοι  
συμβουλαὶ του διὰ ζώσης καὶ διὰ τῆς γρα-  
φίδος, δὲν εἰσηκούσθησαν. Ἀπῆγησεν ὁ κ.  
Ἀθανασούλιας ὑποδεικνύων.

"Η κατάστασις τού λιμένος ἐπίδεινουται διαρκών. Τὴν εὐθήην βά φέρουν, όχι μόνον οἱ διοικοῦντες τὸν Ὁργανισμόν, ἀλλὰ καὶ η προϊστομένη Κυβέρνησης. Ο.Λ.Π. διά τῆς παραπήσεως τού κ. Ἀθανασούλια, στερεῖται πολυτίμου συμβούλου, τού μόνου ἴσως διαβεβαύσαντος τὰς καταστάσεις καὶ υπόδειξαντος μέτρα θετικά διὰ τὴν ἐπίλυσιν τού λιμενικού προβλήματος.

## ΟΙ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς πηγαίνει ἀπὸ τὸ κακὸ στὸ χειρότερο καὶ πάντοτε μὲ πρόχειρα μέσα, μὲ ἐμβαλωματικῆν πολιτικῆν, ἐπιδιώκουν οἱ ὑπεύθυνοι νὰ ἀποτρέψουν τὴν καταστροφὴν, ἡ ὅποια ἐπέρχεται μὲ μαθηματικὴν ἀκρίβειαν. Οὐδεὶς δῆμως ἐσκέψθη ἡ ἡρεύνησε τὸ θέμα κατ' ἔκτασιν καὶ βάθος. Δὲν ἀνέζητησε τὴν ρίζαν τοῦ κακοῦ, ἡ ὅποια πρέπει νὰ συσχετισθῇ απολύτως μὲ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Ο.Α.Π. ἐποπτεύεται καὶ κατευθύνεται ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Δημ. 'Εργαν., μὲ πλήρη ἀποξένωσιν τοῦ φύσει καὶ θέσει ἀρμόδιον 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Δέν έχουν αντιληφθεί οι άρμόδιοι, ότι ναυτιλιακή πολιτική δεν είναι μόνον ή μελέτη, ή προγραμματισμός και τότε λήψις μέτρων απόφοιτών της ΣΤΕΝΩΣ τὸ πλοίον και τούς ἐπὶ αὐτοὺς ἔργαςθενους, ἀλλὰ και κάθε κρατική ἑνέργεια, ή όποια ἐπηρεάζει τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίχειρησιν. Δὲν γνωρίζουν, ότι αἱ σπουδαστέραι ἐκδηλώσεις τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐπιπλούντανε εἰς τοὺς λιμένας, οἵτινες είναι καὶ ἡ κατοικία τοῦ πλοίου. "Οτι ἀπὸ αὐτοὺς θὰ ἀρχίσῃ καὶ εἰς αὐτοὺς θὰ ὀλοκληρωθῇ τὸ μεταφορικὸν ἔργον τοῦ πλοίου καὶ, συνεπῶς, τὸ κόστος τοῦ λιμένου τελεῖ ἐν συναρτήσει πρὸς τὸ κόστος κινήσεως τοῦ πλοίου, ἐν τάξι δὲ περιπτώσει, ἐπιβάλλεται νὰ διατηρήται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, δεδομένου ότι τούτο ἐπηρεάζει ἀμέσως τὸ κόστος τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, ήτοι ἐν τελευταῖς ἀναλύεται τὸ Ναυτιλίαν καὶ τὸν καπονάρατον.

Έ'αν πάντα ταύτα είχον οι ἄρδιοι κατανοήσει, υπέρερως θά αντέλαιμβανοντο, ότι η λιμενική πολιτική δὲν άποτελεί χωριστήν καὶ διακεκριμένην ἔννοιαν τῆς γενικωτέρας ναυτιλιακής τοιωτής, ἀλλὰ άποτελεῖ μέρος ταύτης. Τό γε νῦν ἔχον ἡ λιμενική πολιτική, ἢτοι ἡ ἐκπόνησις μελετῶν οἰκονομικῆς φύσεως, ὁ βάσει τῶν μελετῶν τούτων προγραμματισμὸς βελτιώσεων, διὰ τὴν καλύτεραν ἐκπλήρωσιν τῆς οἰκονομικῆς λειτουργίας τῶν λιμένων καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν πάσης φύσεως τελῶν καὶ δικαιωμάτων χρήσεως τῶν λιμένων καὶ τοῦ ἐξπολισμού αὐτῶν εἰς ἀποθηκευτικούς χώρους, μηχανικὲς μέσα

φορτοεκφορτώσεων κλπ., άσκεται ύπό του έποπτεύοντος τὸν Ο.Δ.Π., τὴν Ε.Ζ.Λ.Θ. καὶ τὰς Λιμενικὰς Ἐπιτροπὰς καὶ ἐγκρίνοντος τὰς ἀποφάσεις τῶν Υπουργείων Δημοσίων Ἔργων. Δίδεται, δηλαδή, προτεραιότης εἰς τὸν τεχνικὸν παράγοντα ἀντὶ τοῦ οἰκονομικοῦ, ἐνώ δὲ λιμένων, οἰκονομικὴν λειτουργίαν, συνδεμένην μὲ τὸ πλοϊόν καὶ τὴν Ναυτιλίαν, ἐπιτελεῖ.

Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει πλήρως ἀποξενωθῆ, καί τοι ἡ ὅλη συγκρότησις καὶ αἱ λοιπαὶ ἀρμοδιότητες τοῦ Ὑπουργείου τούτου, τὸ καθιστοῦν φύσει καὶ θέσει ἀρμόδιον διὰ τὴν ἄσκησιν καὶ τῆς λι-

## Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο ΙΧΘΥΟΛΙΜHN

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Εν συνεχείᾳ τῶν ὅσων ἐδήμοσιεύθησαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος, τῶν **ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ** διὰ τὸν νέον Ἰχθυολιμένα τοῦ ὄρμου τοῦ Ἀγ. Γεωργίου εἰς τὸ Κεραπτίνι καὶ τάς ἐλλείψεις του, αἱ ὀποῖαι δέον νά συμπληρωθασίν τὸ ταχύτερον, θεωρούμενοι καθῆκον μας ἐπιβεδλημένον νά σᾶς εὐχαριστήσωμεν δῶλας ιδιαιτέρως διὰ τὴν συμπαράστασιν τῶν στηλῶν σας εἰς τὸν ἄγιναν ἀλίεων καὶ πλοιοκτήτων διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῆς ὑπερποντίου ἀλίειας μας.

Ο Ιχθυόλιμνη, ως γνωστόν, είναι έξαρτη μα άδιάσπαστον τῆς ἀλιευτικής βιομηχανίας και διευκολύνει εἰς τὸν ἄνωτανον βαθμὸν τὴν διεκπεραίωσίν τῆς ἀλιευτικής κινήσεως ἀπό τη στιγμὴν ποὺ τὸ φαράδικο θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα μέχρι τῆς στιγμῆς ποὺ πανεύοιμον θὰ ζεκινήσῃ διὰ τὴν νέαν του ἀλιευτικήν ἔξοδοντον. Συμφωνούμενην πληρόστατη μὲ τὰς ἀπόψεις σας, διτὶ τὰ δεινά του κλάδου τῆς ὑπερποντίου 'Αλιείας δέον νὰ ἀποδιθοῦν κατὰ μέγια μερός εἰς τὴν Ἑλλειψιν ἰχθυόλιμένος, ἀνευ τοῦ ὅπουν είναι ἀδύνατον νὰ προσθῆται ἡ ἀλιεία εἰς μιαν κώδωνα.

“Αλλώστε, αἱ τυχὸν ἐλέψεις τοῦ ὄρμου τοῦ Κερατίνιου δυνατῶν εἶναι νόο συμπληρωθῶν βαθμῆδος καὶ νά ἀποκτήσῃ ἡ Ἑλλὰς τὸν σπουδαιότερον τῆς Μεσογείου ἴχνουσιμένα, ἀπὸ διου νά διακινοῦνται εἰς τὸ μέλλον χιλιάδες τόννων ταρεψυμένων ἰχθύων. Ὡς υπόδεικνύεται ἀπὸ τὰς Ν. Χρονικάς, ἢ πλέον κτυπητὴ ἐλεύθερις εἶναι ἀφ' ἑνὸς ἡ τῶν ψυχῶν ταῖς ἀποικίαις περιττείας εἶναι ἄποινα.

μενικής πολιτικής τού Κράτους. Ή περὶ τού  
λιμένας γνώσις καὶ πείρα τού ἀπάρτιζοντος  
τὸ Y.E.N. προσωπικοῦ, τὸ καθιστοῦν ικανόν  
ἡ ἀντιλαμβάνεται πλήρεστερον τὰ προβλή-  
ματά των, ὡς καὶ τὸν χρησιμοποιούντων  
τούτους προσώπων καὶ νὰ κατανοῇ τὰς ἀ-  
νάγκας των. Τούτο, ἀλλως τε, συμβαίνει  
καὶ εἰς ὅλα τὰ ξένα, προηγμένα ναυτιλία-  
κού κράτη. Αἱ ἀρμόδιαι ὑπερεσίαι εἰς τὸ 'Y.-  
πουργεῖα ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων,  
ἀσκοῦν τὴν ἐποπτείαν ἐπὶ πάσῃς ἐκδηλω-  
σεως (διοίκησις λιμένων, ἐκμετάλλευσις αὐ-  
τῶν), ἐπιδρώσης ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. "Ἄσ-  
παραδειγματισθῶμεν μίαν φορὰν καὶ ἡμεῖς,  
Ὀφέλεια θὰ προκύψῃ.

μιτελή, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῆς δεξιᾶς μενῆς καὶ τῆς ιχθυαγορᾶς. "Ολα αὐτὰ τὰ μειονεκτήματα δύνανται κάλιστα νὰ συμπληρωθοῦν βαθμηδὸν καὶ νὰ διευκολύνθη τὸ ἐπιπόνων τῆς ὑπερποντίνης ἀλιείας Ἔργον.

Θά ήτο παράπλεψις ἐκ μέρους μας, ἐὰν δὲν προσεβέτομεν καὶ δύο λέξεις διά τὸ φλέγον-  
ζητημα τῆς ἀλλαγῆς τοῦ τρόπου ἀμοιβής  
πηλωράμάτων, ως τούτῳ ὑπεδείχθη εἰς προ-  
γύμνενα τεύχη τῶν εἰN. Χρυκιώνας, νά κανονι-  
σθῇ δέ βάσεις τοῦ τρόπου διά τοῦ διποίου δι-  
ηνισθεῖται τούτο εἰς ὅλας τὰς προγύμνενάς χώ-  
ρας, ητοι: «ἀ μ ο ι β γ μ ε π ο σ ο σ τ ἄ  
ἐ π ι τ ἡς ἀ λ ε ε ί α φ». Ἀπὸ δοσα εἰμεθα  
εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, κατόπιν συγκρίσεως  
με συναδέλφους μας ἐπί τού θέματος τούτου,  
φρονούμεν ότι συμφωνούν οι περισσότεροι  
ἀπό ἡμᾶς ότι πρέπει ὀπωδόηποτε νά ἀλλά-  
ξῃ ριζικώς ὁ τρόπος τοῦ παρ' ἡμίν ἔφαρμο-  
ζομένου μισθολογίου, ἐφ' ὅσον είναι πασι-  
γνωστον τοῦ ὅτε ἐλληνικὸν ψαράδικον κατήν-  
τησε τὸ πιὸ ἀκριβό στην ἐκμετάλλευσιν ἀπό  
ὅλα τά ψαροδίκα τοῦ κόσμου.

Τότε τραφέρονται αυτό μειονέκτημα παραφουσκώνει το κόστος τής παραγωγής μας και είναι άπαραίτητον να σταθλαγμώνται τούτου τα ταχύτερων διάλα ή έφαρμόσωμεν αύτο πού κάνουν δλαι οι άλλοι λασοί.

Έπι τού θέματος τούτου ζητούμενη τὴν συμ-  
παράστασιν τῶν «N.X.», ὅπως πάντοτε, θὰ  
δέ εὑχήσουν έργον έαν και οἱ ἄλλοι συνάδελ-  
φοι μὲν ἐνίσχυον τὴν γένεσιν προσπάθειαν,  
ἐκθέτοντες γραπτῶς τὰς ἀπόψεις τῶν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ**  
Πειραιεὺς 5 Αὐγούστου 1966

Ἐτέθη εἰς κυκλοφορίαν:

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΝ ΑΞΙΟΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΜΑΤΟΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

‘Υπὸ Ι. Κ. ΦΑΝΕΛΛΗ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Εις τὰς 250 σελίδας του περιλαμβάνονται:

1. 'Η ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς λεπτομερής ἀνάπτυξις ὅλων τῶν θεμάτων τὰ ὅποια ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἐργασίαν εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ('Υγρὰ φορτία - 'Ερμα - Καθαρισμοὶ δεξαμενῶν - 'Αντλίαι - Μέτρα ἀσφαλείας - Πυροσβεστικά μέσα - Ρύπανσις τῆς θαλάσσης - Συντήρησις δεξαμενοπλοίου κλπ.).
  2. Πλήρης σειρὰ ὑπολογισμῶν μετὰ ἐπιλύσεως συναφῶν προβλημάτων φορτίου, φορτώσεων, εύσταθείας, ζυγοσταθμίσεως, προϋπολογισμῶν τελικῶν βυθισμάτων κλπ.
  3. Πλήρης σειρὰ πινάκων πετρελαιοειδῶν καὶ συμπληρωματικοὶ πίνακες ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον παρουσιαζομένων προβλημάτων.

Είναι άπαραίτητος σύντροφος του 'Υποπλοιάρχου και πολύτιμος βοηθός των λοιπών 'Αξιωματικών Καταστρόματος των δεξιαμενοπλοίων.

Πωλεῖται εἰς τὰ κυριώτερα βιβλιοπωλεῖα καὶ εἰς τοὺς ἐκδότας Ἀδελφούς  
I. ΛΙΟΝΤΗ, Βασ. Κωνσταντίνου καὶ Τσαμαδοῦ, Πειραιεύς, Τηλ. 475.255.

# ΣΤΑΥΡΟΦΟΡΙΑ

Ιια το Πνευματικό Κέντρο της 'Ορθοδοξίας, που έθεμειώθη στη Γενεύη με την πρωτοβουλία ένος αρτία καλλιεργημένου, έμπνευσμένου έφοπτοιτή και όλων Χριστιανών συνεργατών του, ή δική μου στήλη ούτε ικανότητα διαθέτει ούτε και άρμοδιότητα έχει νά σχολίάσῃ. Οι φυλαρίες μου, με τις όποιες έτι δυό - τρεις δεκαετίες βασανίζουν τούς άναγνωστες μου, άλλους χαράδες άκολουθούν και σε άλλους έδους θέματα περιορίζονται. Ζητώ, συνεπώς, συγγρώμην από όλους για την τωρινή μου αύθαιρεσία. 'Ελπίζω νά κριθώ με έπεικεια, δικαιολογούμενος ζτι, θαθεί με συνεκλόνισης ή υπόθεσις και πολὺ με συνεκίνησης ή ίδεα. Τη σκέψη μου άλλως τε παρουσιάζω.

"Ενα τέτοιο Πνευματικό Κέντρο της 'Ορθοδοξίας, πανελεύθερο και σε άνοιχτους πολιτισμένους ήτριντες, πολύ μάς έλειπε. Απαραίτητο ήταν από την έποχη όπου γύρω από τον Ναό του 'Ιουστινιανού θρασείς υψώθηκαν, σάν λογχόφοροι φουρού, οι τεσσαρες Μιναρέδες του 'Ισλαμ και πού ο άρχηγος της 'Ορθοδοξίας, ταπεινωμένος, φιμωμένος, παντοειδώς έπιτερούμενος και έλεγχόμενος από φανατισμένους όπαδους άλλης θρησκείας, άποτρασθήκηκε στά δάθη του Κερατίου, μονάζοντας έκτοτε σάν καλόγηρος ασκητής.

Και ή 'Ορθοδοξία;

Χωρίς συνάρτηση, πιά, όργάνωση και δίχως συνοχή, άπομεινε στού Θεού τό έλεος και στών διεσπαρμένων ροσοφόρων ή άλλων θρησκολήπτων την φροντίδα.

Λένε πώς, μετά την «'Αλωση», διάχυτο τό Βυζαντινό πνεύμα πλημμύρισε τή Δύση, μεταφέρομενο από φυγάδες. Λένε, πώς οι δαυλοί τού πολιτισμού και τών γραμμάτων, έκεινου, έφεραν έκει τά έναύματα με τά όποια ζεκίνησε ή «'Αναγέννηση» και ή άφυπνηση τού κλασικού 'Ελληνικού πολιτισμού, τού ναρκωμένου έπι δεκαπέντε αίλωνες, από τις διάφορες και άνεκδηγητές έπιδρομες.

'Άλλα για την 'Ορθοδοξία, ή Δύση δεν προσέφερε τότε φιλόξενη άτμοσφαιρα και έδαφος γόνιμο. Τά διάφορα Χριστιανικά δόγματα, άδελφα κατά τύπους, έτρεφαν ώς τόσο δυνατό τό μήσος ένδιάμεσα. «Ωστε, καγιά μια συγκίνηση πραγματική δεν ένοιωσαν με τό συνταραχτικό αυτό περιστατικό και από τή φοβερή έκεινή ταπείνωση τής Χριστιανωσύνης. 'Αντιθα, συνεχίσθη ή δέντωτακή τους διασπάχη. Οι προσωπικές φιλοδοξίες τών άρχηγών τής Χριστιανικής θρησκείας, με άλλο προγρόματα και σε άλλες ένέργειες άναζητούσαν τήν ίκανοτοίηση. Μέ τών φανατισμό, με τήν καλλιεργημένη ξέθρα και κάποτε με τήν άλληλοεξόντωση, άντι τής άγαπης τήν όποια έδιδαξε και για τήν όποια άδηγηθή στό Σταυρό ή Θεάνθρωπος.

Παραπόνηρος και δυνατός διπλωμάτης ή 'Έκπορθητης, δεν άφισε νά τού ξεφύγη αύτή ή εύκαιρια. Συμφέρον του ήταν νά διατηρηται ή θρησκευτικό διχασμός στόν Χριστιανισμό και ή άλληλοφαγωμάρα. «Ωστε, ή 'Ορθοδοξία δεν έπρεπε νά λείψη από τή μέση. 'Ο άφανισμός της θά έγιγνάτων τά διτίθεταις της δόγματα, με συνέπειες σοδαρές για τά δικά του μελλοντικά προγράμματα και έπιδιώξεις. «Ετσι, έδωσα κάποιο άναγνωριση στόν Πατριάρχη και μερικά προνόμια στήν 'Ορθοδοξία, με τά όποια, φυτοζωώσα και οικτρά ταλαιπωρημένη ζήσης οπως ξέζησε ως τίς μέρες μας.

Οι πόλεμοι, οι κοινωνικές άναστατώσεις και δσα άλλα συνταραχτικά περιστατικά έμεσολάβησαν από τότε και τά όποια, είτε έδιαβάσσωμε, είτε άκούσαμε, είτε τά έξησαμε, έφεραν βάσανα και ταλαιπωρίες. 'Άλλα δεν μπορούμε νά τούς άρνηθούμε τή συμβολή στό παμμέγιστο έπιτεγμα τών λαών :

Και προσήλθον άλοι οι 'Απόστολοι τής 'Ορθοδοξίας. Οι έκπρόσωποι τού Πατριάρχη στή Δύση. Πατριαρχική λειτουργία, έκει όπου σε λίγο θά άνυψωθή τό 'Ορθοδόξο 'Ιδρυμα τού Οικουμενικού Πατριαρχείου, οπως το ονομάζει ο θεμελιωτής του.

«Ετσι, ένω ο άρχηγός της 'Ορθοδοξίας θά συνεχίζη τήν άπομόνωσή του έκει στόν μυχό του Κερατίου κόλπου και ένω τό 'Ιδρυμα τού 'Ιουστινιανού θά συνεχίζη τήν αιχμολωσία του άναμεσα στους τέσσαρες λογχοφόρους Μιναρέδες τού 'Ισλαμ, τό πνευματικό Κέντρο τής 'Ορθοδοξίας δημιουργείται στήν πολιτισμένη 'Ελλεστία. 'Ο, τι θά είναι δύσκολο νά προβληθή, οτι θά είναι δύσκολο νά ξεκινήση από τό Φανάρι, εύκολο και κατορθώτα θά γίνεται από τό πνευματικό Κέντρο τής 'Ορθοδοξίας.

Η άρχηγή είναι τό ημισυ τού παντός. 'Αλλα έδω δεν πρόκειται για μιά άπλη άρχηγή. 'Εκτεταμένος χώρος, προσφερθείς ηδη, αποτελεί ιδιοκτησίαν τού Πατριαρχείου τής 'Ορθοδοξίας. Είναι χώρος καθαγιασμένος πιά με τήν πρώτη Θεία Λειτουργία και με τήν πανεύδηνη τελετή τών έγκαινίων. 'Απομένει ή συνέχεια, οπως τήν προγραμματίζει ο πρωτεργάτης:

α) 'Ανέγερσις 'Ορθοδόξου Ναού, αφιερωμένου εις τόν 'Απόστολον Παύλον.

β) Οικοδόμησης αιθουσής παγχριστιανικών και πανορθοδόξων συστάθεων, στέγης Πατριαρχικών αντιπροσωπειών, διβλιοθήκης, ένδιαιτημάτων προσωπικού και υποτρόφων και τυπογραφικών έγκαταστάσεων.

Σάν ναυτικός, ο Οίνούσιος καραβοκύρης, πρός τούς ναυτικούς κάνει τήν πρώτη του έκκληση. 'Σ' έκεινων τά θρησκευτικά άλλα και άνθρωπινα αισθήματα έμπιστεύεται και τούς καλεί για τήν πρώτη συνοδοιπορία στό ωραίο τον ξεκίνημα. Τούς πλοιάρχους, τούς μηχανικούς, τούς ραδιοτηλεγραφητάς, τούς ναυτικούς άλογους κατενομάζει μετά τούς έφοπλιστάς συναδέλφους του. 'Η άπαντη η πρέπει νά δοθή και άσφολως θά δοθή σμεση. Οι ναυτικοί μας δεν είναι μόνο Χριστιανοί 'Ορθόδοξοι, άλλα και κοσμοπολίτες. Πλεύστες φορές, στά ταξίδια τους, άνηφορίζοντας τό Βόσπορο δεν άποφυγαν τό δάκρυ και τό παράπονο στή θέα τών λογχοφόρων Μιναρέων άλογυρα στό 'Ισραήλ μα τού 'Ιουστινιανού και δεν άποφυγαν κάποια άγανακτηση άναλογηζόμενη τήν άπομόνωση και τήν ξένο έλεγχο πρός τόν 'Ανώτατο άρχηγό τής 'Ορθοδοξίας έκει στά δάθη του Κερατίου.

Στήν έποχη μας μπορεί νά άπομονώνωνται οι άνθρωποι, νά καταπατώνται τά 'Ιδρυματα, νά φιμώνωνται τά στόματα. Οι πνευματικές δυνάμεις ζώμας ούτε φιλακίζονται, ούτε έξαφανίζονται με άνθρωπινες ένέργειες. Οι δε πνευματικές άρετες τής 'Ορθοδοξίας πρόσωποι τους πανελεύθερο θρόνο τους μη ταξιδιώσουν τώρα μιά νέα υπέρλαμπρη αφετηρία πρός τόν αιώνιο προορισμό τους.

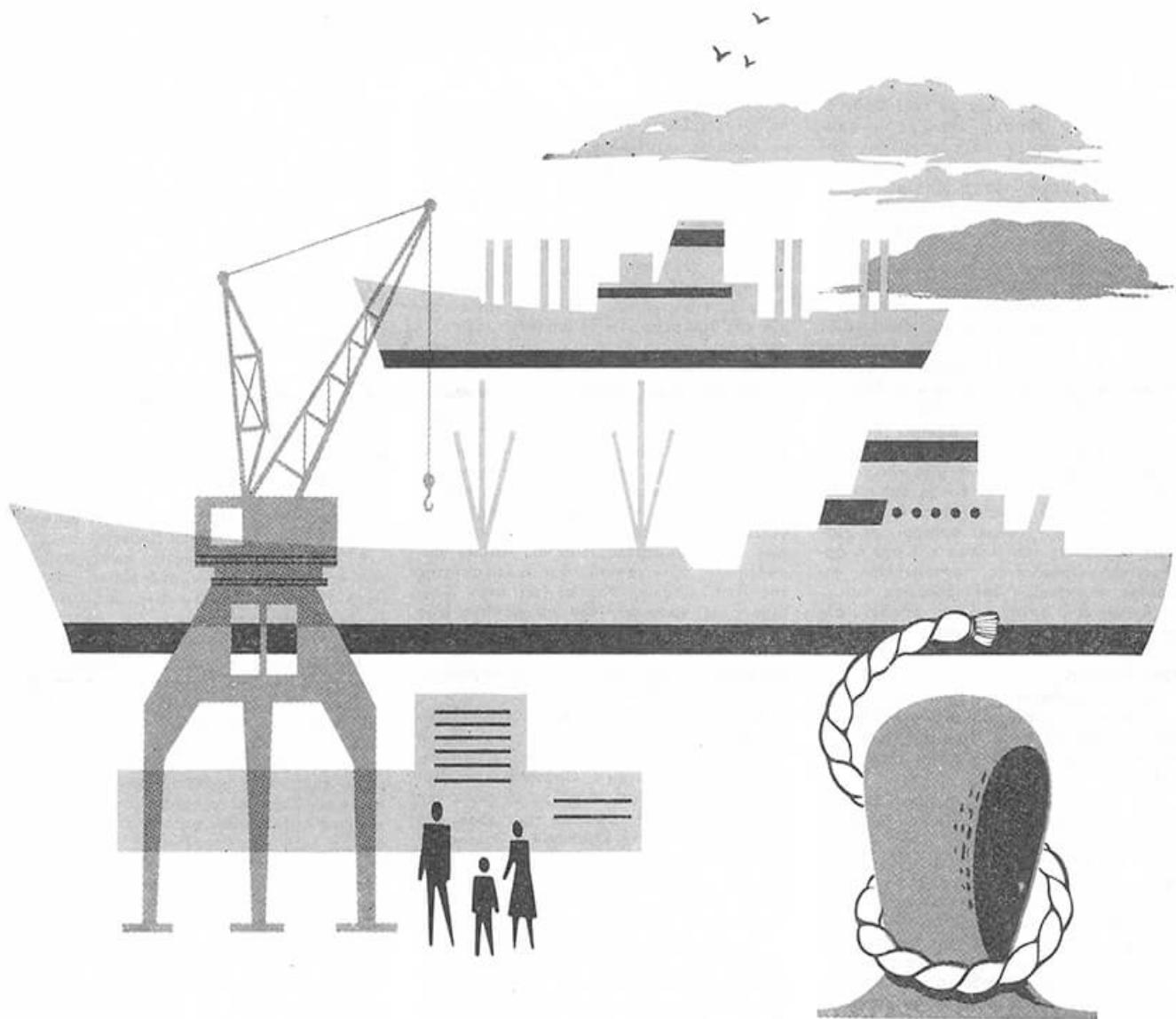
Οι ναυτικοί πρέπει νά δώσουν τήν συντομότερη άπαντησή τους στά προσκλητήρια τών πρωτοπόρων. Και μετά τούς ναυτικούς, τό πανελλήνιο και ή πανορθοδόξια άνα τήν Οικουμένη. Έξικονιώμενη για τήν θετικότερη Σταυροφορία.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. 'Ατομικά δωμάτια, μετά λουτρού, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
2. Στοργική περιθαλψία, πλήρως συγκεκριμένη.
3. Ιατρική περιθαλψία, άνη ζητηθή, έπι τού πλοίου.
4. Παροχή ύπηρεσιών καθ' άλογο τό 24ωρον, καθ' άλογο τό έτος.
5. 'Ομιλείται ή 'Ελληνική άπό δύο νοσοκόμους και ή άγγλική άπό όλον τό προσωπικού.

ΛΙΜΝΗ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA  
ΤΗΛ. 571-1971, 5733, 5651, 5052  
Γενικός Διευθυντής Ιατρός N. OGAWA



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



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

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

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

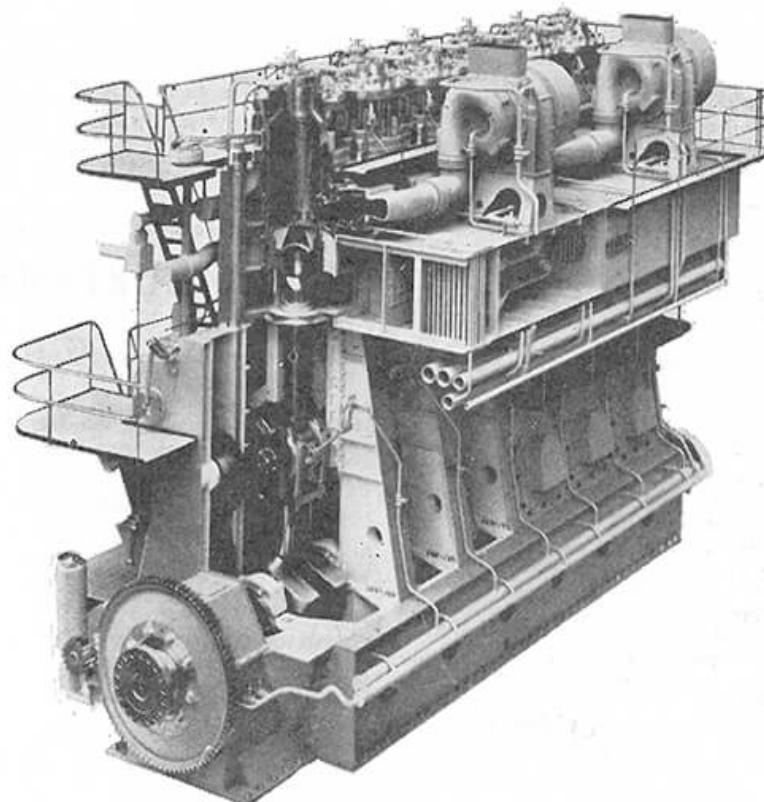
Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33  
22 21 21  
62 915



# 12 Design Features of Sulzer RD Engines

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



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

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

Combustion of heavy fuels

Substantial weight reduction by welded

instead of cast-iron construction

Application of exhaust-gas turbocharging to the two-stroke cycle

Improved scavenging

Higher charging pressures

Increased cylinder bores

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

can be reversed in only 6.5 seconds.

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

## SULZER

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

# ΠΩΣ ΘΑ ΣΩΘΗ Η ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΗ ΤΕΡΓΕΣΤΗ

ΚΕΙΤΑΙ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ. — ΛΙΜΝΗ ΧΩΡΙΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΝ. — ΚΛΕΙΟΥΝ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ. — Ο ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟΣ ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ. — ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΑ ΤΑ ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ. — ΤΑ ΠΑΟΙΑ "ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ".

## ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ

Τὰ κοντέινερς καὶ τὰ ὀπωροκηπευτικὰ θὰ σώσουν τὸν τελοῦντα εἰς μαρασμὸν σήμερον λιμένα τῆς Τεργέστης. 'Ἐπαναστατικόν, ἄλλα καὶ πολυδάπανον σχέδιον, ἀναληφθὲν ὑπὸ γνωστού κεφαλαιουχικού οἴκου τῆς γειτονὸς χώρας, πρωρίστασι νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν σωτηρίαν τοῦ λιμένος. Πλοῖα κοντέινερς μικροῦ μεγέθους καὶ ταχύτατα θὰ μεταφέρουν εἰς Τεργέστην τὰ ὀπωροκηπευτικά — τῶν ὅποιων ἡ παραγωγὴ αὐξάνεται διαρκώς — ἐξ Ἑλλάδος, Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, Ἰσραήλ, Τυνησίας, Ἀλγερίας καὶ γενικῶς ἐκ λιμένων τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, διὰ τὴν ταχυτάτην προώθησιν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης. Πρόκειται περὶ πολυδαπάνου, φυσικά, σχεδίου, τὸ ὅποιον σμῶς, καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, θὰ ἐπιτυχῇ. 'Αλλὰς τε, ἀποτελεῖ καὶ τὴν μοναδικὴν λύσην διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς Τεργέστης, ἐκαὶ ληφθῆντος ὑψηλοῦ ὄψιν, τὰ μοναδικὰ ἔκει μεγάλη διομηχανία, τὰ ναυπηγεία Σάν Μάρκο, κλείνουν ὄριστικῶς, ἐνῷ καὶ ὃ ὑπὸ ἀποπεράτωσιν ἀγωγός, ὁ ὅποιος πρώρισται νὰ μεταφέρῃ τὸ ὄργανο πετρέλαιου ἐκ Τεργέστης εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, δὲν πρόκειται νὰ ἀφήσῃ μεγάλα κέρδη εἰς τὴν Τεργέστην, οἱ κάτοικοι τῆς ὅποιας τὴν ἐγκαταλείπουν ἥδη. 'Η κατωτέρω ἔρευνα εἶναι ἄκρως καταποτιστική.

Συμφώνως πρὸς καταρτίζομενον σχέδιον, κρατεῖ σκέψις ἐπιστροφῆς τῆς Τεργέστης εἰς τὸν κύριον τοῦ διαμετακομιστικού κέντρου τῆς Ἀνατολικῆς καὶ Βορειοανατολικῆς Εὐρώπης, κατόπιν τοῦ ἀξιονόμου ἐμπορίου ὀπωροκηπευτικῶν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Βόρ. Ἀφρικήν. 'Η Τεργέστη, ὡς λιμὴν ἐξυπηρετῶν τὴν διομηχανίαν τῆς Βορείου Ιταλίας, δὲν εύρισκεται εἰς καλήν γεωγραφικήν θέσιν. Εἶναι τὸ ἀνατολικότερον ἄκρον ἐνὸς στενοῦ διαδρόμου. 'Ακόμη καὶ ἡ ἐπικοινωνία τῆς μὲ τὴν ὑπόλοιπον Ἰταλίαν, δὲν εἶναι καθόλου ικανοποιητική. 'Ενας εύρυς τομεὺς τῆς μιᾶς καὶ μοναδικῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἡ ὅποια ἐνύκτη τὸν λιμένα μὲ τὴν Βενετίαν καὶ ἔκειθεν μὲ τὸ Μιλάνον καὶ πέραν, ἔχει μόνον μίστη μονήν σιδηροδρομικὴν γραμμήν. 'Η ἑτέρα κατεστράφη διαρκοῦντος τοῦ πολέμου καὶ δὲν ἀντικατεστάθη ἔκτοτε. 'Ἐπίσης προβληματική εἶναι ἡ τηλεφωνικὴ σύνδεσις ἀπό καὶ πρὸς τὴν Τεργέστην.

### ΦΥΣΙΚΟΣ ΛΙΜΝΗ

Αἱ μεταπολεμικαὶ συνθῆκαι ἐστέρησαν τὴν Τεργέστην καὶ τὴν ἐνδοχώρας. Εἰς ὡρισμένα σημεῖα τὰ γειγοκολανικὰ σύνορα ἀπέκουν μολίς μερικάς ἐκαποντάδας μέτρα ἀπό τὴν πόλιν. Μόλις πρὸ 40 ἔτῶν ἡ Τεργέστη ἥτο ὁ κυριώτερος ἐμπορικὸς λιμὴν μιᾶς ὀλοκλήρου αὐτοκρατορίας. Παραμένει, πάντως, ἔνας ἐκ τῶν καλυτέρων φυσικῶν λιμένων ὀλοκλήρου τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς τῆς Μεσογείου.

Τὸ γεγονός εἶναι, διτὶ τὸ ὑψηλὸν πατριωτικὸν φρόνημα τῶν κατοίκων συγκρούεται μὲ τοὺς φυσικοὺς οἰκονομικούς δεσμοὺς τῆς πόλεως. 'Από τὴν τελευταίαν αὐτὴν ἀποφινὴν ἡ Τεργέστη εἶναι ὁ λιμὴν τῆς Αύστριας, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τῆς Ούγγαρίας, τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ ἀκόμη τῆς Πολωνίας, ὅλ' ἀσφαλῶς ὅχι τῆς Ἰταλίας. Οἱ πραγματικοὶ ἀνταγωνισταὶ τοῦ λιμένος τούτου εἶναι τὸ Ἀμβούργον, τὸ Βρέμη, τὸ Ρότερνταμ καὶ ἡ Ἀμβέρσα, ἀλλ' διχά τὴν Γένοβα καὶ τὴν Νεάπολις. Τὸ μέλλον τῆς ἔξαρτάται ἀπό τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἀπίκαιων πατριωτικῶν δεσμῶν μὲ τὴν Εὐρώπην. 'Η χαλάρωσις τοῦ κλοιοῦ τοῦ Σιδροῦ Παραπετάσματος καὶ ἡ ὀπωροδήποτε ἐπίτευχθεῖσα οἰκονομικὴ ἀνεξαρτησία τῶν κρατῶν τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, ἐδημιούργησαν τὰς προϋποθέσεις ἀναζωγονήσεως τῆς Τεργέστης ἀκριδῶς εἰς τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ μέλλον τῆς πόλεως εἶναι ἀπό πάσης ἀλληλῆς ἀπόψεως δυσσιώνων περισσότερον παρὰ ποτὲ.

Μέχρι σήμερον ἡ κυριωτέρα δραστηριότης τῆς Τεργέστης συνεκεντρώθη εἰς τὰ ναυπηγεία Σάν Μάρκο, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τμῆμα τοῦ ἐλεγχομένου ἀπό τὸ Κράτος 'Ομίλου

'Αναμφιδόλως, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους, ὅποτε θὰ λειτουργήσῃ ὁ πετρελαιαγωγός, θὰ καταρρεύσουν πολλαὶ προσδοκίαι. Πάντως, ἀνὴρ ἐταιρία τοῦ πετρελαιαγωγού ἐνώῃ, ὡς σχεδιάζει, τὴν Τεργέστην μὲ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ πιθανῶς ἐπίσης μὲ τὴν Βιέννην, τοῦτο καὶ ὑποδεικνύει τὰς κατεύθυνσεις πρὸς τὰς ὅποιας πρέπει νὰ προσβλέψῃ ἡ Τεργέστη διὰ τὴν ἐπιβίωσίν της.

Κατὰ προσφάτους μελέτας, ἡ ἐπικρατοῦσα σήμερον κατάστασις εἰς τὴν Τεργέστην εἶναι ἀπογοητευτική. 'Η κατάπτωσις ἡρχίσει πράγματι. Οἱ νέοι ἐγκαταστάσεις τὴν πόλιν, ἡ ὅποια προσφέρει διαρκῶς καὶ ὀλιγωτέρας εὔκαιριας σταδιοδρομίας. Ποσοστὸν 46% τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Τεργέστης εἶναι ἡλικίας ἀνω τῶν 45 ἔτων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν μέσον ὅρον τῆς Ἰταλίας 30%. 'Η Τεργέστη ἔχει μόνον 7% τοῦ πληθυσμοῦ τῆς ἡλικίαν κάτω τῶν 14 ἔτων, ωστὶ τοῦ ἰταλικοῦ μέσου ὅρου τῶν 16%. Τὸ τέταρτον τοῦ πληθυσμοῦ εἶναι δημόσιοι καὶ δημοτικοὶ ὑπάλληλοι.

### ΥΨΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Κατὰ τὸ 1901, εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας εἶχον ἐκφορτωθῆ 5 ἑκατομ. τόνων ἐμπορευμάτων καὶ 2,5 ἑκατομ. τόν. εἰς τὴν Τεργέστην. Τὸ 1961, 31 ἑκατομ. τόνων ἐξεφορτώθησαν εἰς τὴν Γένοβαν καὶ 4 ἑκατ. τόνων εἰς τὴν Τεργέστην, περιλαμβανομένου καὶ ἀργοῦ πετρελαίου. Αἱ λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις, εἶναι παλαιαὶ καὶ ἀνεπαρκεῖς, ἀλλ' οἱ μισθοὶ τῶν ὑμενεργατῶν καὶ αἱ λοιπαὶ ἐπιβαρύνσεις καταλέγονται μεταξὺ τῶν ὑψηλότερων τῆς Εὐρώπης. Τὸ κόστος χειρισμοῦ κατὸ τόνων εἰς τὴν Τεργέστην εἶναι πιθανῶς τὸ ὑψηλότερον εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ πολλάκις ὑψηλότερον ἀπό τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης, ὡς τοῦ Ρότερνταμ καὶ τοῦ Ἀμβούργου.

Τὸ σχέδιον διὰ τὴν ἀναζωγόνησιν τῆς Τεργέστης κατηρτίσθη ὑπὸ μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων ἀπειριῶν πετρελαίου τοῦ κόσμου. Εἶναι χειρονομία καλῆς θελήσεως καὶ καλῶν δημοσίων σχέσεων. Θὰ ἔχῃ συμπληρωθῆ λεπτομέρων περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, θὰ τεθῇ δὲ ἐν συνεχείᾳ ὑπὲρ τῶν 16% τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης, ὡς τοῦ Ρότερνταμ καὶ τοῦ Ἀμβούργου.

Τὸ σχέδιον διὰ τὴν ἀναζωγόνησιν τῆς Τεργέστης κατηρτίσθη ὑπὸ μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων ἀπειριῶν πετρελαίου τοῦ κόσμου.

Επέρασται διαγράφονται αἱ δυσχέρειαι διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν δηλητήριαν διανομήν τῶν ὑπωροκηπευτικῶν τῆς Μεσογείου. 'Εκατομμύρια στρεμμάτων γῆς εἰς τὴν Νότιον Ἰταλίαν,

**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

'Ελλάδα, 'Ιστραή, Τυνησίαν, 'Αλγερίαν και 'Ανατολικήν 'Αφρικήν ήρδεύθησαν. Ή γη κατέστη γόνιμος και ή παραγωγή θά αύξηθη εἰς τό είκοσιπατάσιον. Ο 'Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας τών 'Ηνωμένων 'Εθνών, υπέλογισεν, διπλά στην πλάτη του 1967 περί τα 25 έκατον. στρέμματα (acres) προσφάτως άφρευθέντων άγροκτημάτων, θά παράγουν εις τήν Λεκάνην τής Μεσογείου. Ούδετε η έλαχιστα έπετελέθησαν πρός τήν καπεύθυνσιν τῶν μεταφορῶν τῶν προϊόντων αὐτῶν. Τό 1964 ή 'Ιταλία παρήγαγε περί τα 20 έκατομ. τόνων άπωρκηπευτικῶν, έκ πάν άποιων 6 έκατομ. τόν. έξήχθησαν. Περί τό 1970 ή παραγωγή θά φθάσῃ εἰς 25 έκατ. τόν. και πλέον, μέγια μέρος τής άποιας θά προέλθῃ ἐκ τῆς Νοτίου 'Ιταλίας, Σικελίας και Σαρδηνίας.

#### ΤΑ "KONTE·I·NEREΣ,"

Τό πρόβλημα τῶν καταναλωτικῶν άγορῶν τῆς Β. 'Ιταλίας ὀντεμεταπίσθη ύπο δύμηνος ἐπιχειρηματιών τῆς Γένοβας, ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ οποίου εὑρίσκεται ὁ γιανστός ἐφοτλιοτικὸς Οἶκος Κόστα (εἰς ἐκ τῶν ἀδελφῶν Κόστα εἶναι πρόεδρος τῆς Γενικῆς Συνιομοσπονδίας Βιομηχάνων 'Ιταλίας). Εἰς Ριβάλτα Σκρίβια, περί τὰ 35 μίλια ἀπό τὴν Γένοβαν, κατασκευάζεται ἔνα ειδός λιμένος - δορυφόρου τῆς Γένοβας. Θά τροφοδοτήται ἀπό μικρὰ καὶ ταχέα πλοῖα «κοντέΐνερς». Τὰ «κοντέΐνερς» θά ἔκφρανται ἀπ' εὐθείας εἰς Γένοβαν ἐπὶ σιδηροδρομικῶν συρμῶν καὶ φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ θά μεταφέρωνται εἰς Ριβάλτα Σκρίβια.

'Εκεὶ θὰ χειρίζωνται μὲ τὸν πλέον σύγχρονον μηχανικὸν ἔξοπλισμόν. 'Η Ριβάλτα θὰ ἔχῃ ἐπίσης διάστημα τάξης ἀναγκαῖας κτιριακᾶς ἔγκαταστάσεις διὰ τάξης λιμενικᾶς ἀρχάς, τὰ τελωνεῖα κλπ. 'Εντὸς δὲ τῶν πόρων τὰ πορτοκάλια τῆς Σικελίας η αἱ ἀγκινάραι τῆς Σαρδηνίας θὰ μεταφέρωνται, ὅχι ἀπὸ τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Σικελίας καὶ τῆς Σαρδηνίας, ἀλλὰ ἀπὸ τοὺς μικροτέρους, τοὺς πλησιεστέρους πρὸς τὰς ἀγροτικὰς περιοχὰς, εἰς Ριβάλτα καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Βορείου 'Ιταλίας, τῆς Ἐλεβετίας καὶ τῆς Γερμανίας.

Κρατεῖ η σκέψις, διπλας η Τεργέστη καταστῆ παρόμοιον κέντρον μὲ τὴν Ριβάλτα. 'Η χρησιμοποίησις μικρῶν πλοίων «κοντέΐνερς» θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ὠρισμένας ἀπηρχαιωμένας ἀποβάθρας νὰ χρησιμοποιηθῶν. Σχεδιάζονται πλοῖα τῶν 1.000 τόνων, μὲ μικρὸν βύθισμα, ταχύτητος 18 κόμβων, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν 80 - 100 «κοντέΐνερς». 'Εκαστον πλοίον θὰ ἔκπειλη 50 ταξίδια ἐπτσίως, κατὰ μέσον δρόμων, θὰ ἔκφραντη δὲ ἐπτσίως εἰς Τεργέστην 25 - 30.000 τόν. άπωρκηπευτικῶν. 'Υπολογίζεται, διπλας οι ναῦλοι καὶ τὰ ἔκφρωτακά δι' ἔκαστον τόνων φορτίου θὰ κατέλθουν εἰς τὸ τρίτον τοῦ σημερικοῦ.

Θὰ ἀπαπηθοῦν, δημος, μεγάλα κεφάλαια διὰ τὴν ιαυπήγησιν τῶν πλοίων, τὴν ἀνανέωσιν τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τὴν δημιουργίαν νέων. 'Η ἐπικοινωνία τῆς Τεργέστης θὰ αὔξηθη διὰ τοῦ διπλασισμοῦ τῆς σημερινῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ή άποιας, συνδέει τὴν πόλιν μὲ τὴν Βενετίαν καὶ τῆς

γραμμῆς ἀπὸ Ούντινε εἰς τὰ σύνορα τῆς Αύστριας παρὰ τὸ Ταρβίζιο. 'Επισής θὰ ἐγκατασταθῇ νεωτάτου πύπου τηλεφωνικὴ καὶ τηλετυπικὴ γραμμή. 'Η Τεργέστη πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ ἐπίσης, ἐπαρκῆ ἀερολιμένα. Παρὰ ταῦτα, ἀπὸ τὰς γενομένας ἔρευνας, δὲν φαίνεται διπλας θὰ προκύψουν δυσκολίαι διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν ἀναγκαῖων κεφαλαίων. 'Η μεγαλυτέρα δυσκολία ἀφορᾷ τοὺς ὑποστηρικτὰς καὶ τοὺς χρηματοδότας τοῦ σχεδίου.

#### ΑΝΑΖΗΤΗΣΙΣ ΑΓΟΡΩΝ

'Αγοραὶ θὰ ἀναζητηθῶν μεταξὺ τῶν 30 κυριώτερών εἰσαγωγικῶν καὶ ἔξαγωγικῶν χωρῶν. Σχετικῶς ἐβολιδοσκοπήθησαν αἱ κυρώπεραι εἰσαγωγικαὶ πόλεις τῆς Βιέννης, τοῦ "Ιννομπρουκ, τοῦ Μονάχου, τῆς Φραγκφούρτης, τῆς Στουτγάρδης, τῆς Νυρεμβέργης, τῆς Λουκέρνης, τῆς Ζυρίχης, τῆς Βέρνης καὶ τῆς Γένοβας. Χάρις εἰς τὸ ἄρθρον 92 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης, οἱ μεγάλοι λιμένες τῆς Βορείου Γερμανίας ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὰ εἰδικὰ χαμηλὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστρα. 'Αλλὰ παρόμοιοι διευκολύνσεις διὰ τοὺς ίδιους λόγους δύνανται νὰ ισχύσουν καὶ διὰ τὴν Τεργέστην. Αἱ μεγάλαι εταιρίαι πετρελαίου ἔχουν ἐπενδύσει ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὸ πετρελαιαγάνων, ὃ άποιος θὰ προμηθεύῃ τὸ πετρέλαιον εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην ἀπὸ τοὺς λιμένας ἔκφρωτων (terminals) τῆς Μεσογείου, λόγω τοῦ διπλας αὐτῆ εἶναι ή εὐθητότερα. Τό ίδιον δύναται καὶ πρέπει νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰ ὄπωροκηπευτικά.

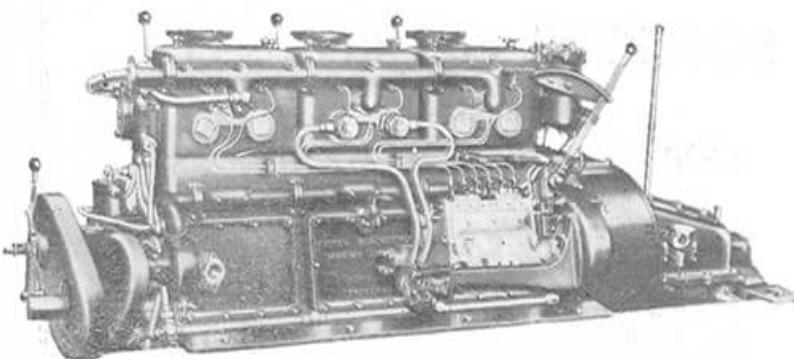
**Ασφάλεια στὴ λειτουργία  
Οίκονομία στὰ καύσιμα  
Δίκτυον ἀντιπροσώπων  
μὲ τεχνικὴ ἔξυπηρέτηση  
στὶς μεγαλύτερες πόλεις  
τῆς 'Ελλάδος  
Διαρκὴς παρακαταδήκη  
γνησίων ἀνταλλακτικῶν.**

**N. Π. ΛΑΝΙΤΗΣ(ΕΛΛΑΣ)**

ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ 4 - ΤΗΛ. 235.065

ΗΠΕΙΡΟΥ 29 - ΤΗΛ. 820.710

Μέλος τοῦ συγκροτήματος ἑταιριῶν "ΛΑΝΙΤΗΣ"



# ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΡΡΙΑΝΟΣ. Ο ΝΕΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝ

(Ο Φλάδιος Ἀρριανὸς ἐγενήθη τό 95 μ.Χ.) καὶ οἱ πλεῖστοι (περὶ τό 180 μ.Χ.) εἰς τὴν Νικομήδειαν. Καταγόταν ὡς έπωρη οἰκογένεια καὶ ἔτυχε ἐξαιρετικῆς μορφής. Δέν ἦταν μόνον γνώστος ὡς διάλοφος, γεωγράφος, λι-  
στορικός καὶ συγγραφέας, ἀλλὰ καὶ στρατη-  
γὸς εἶχε διατελέσει καὶ ὁ ίδιος προσωπικός  
εἶχε ἡγῆθη στόλου, μὲν τὸν πρεπείτων  
ὅλων τῶν Εὔξενων καὶ συνέγεγέν τον γνωστῶν  
Περιπλουσῶν. Τό σύγγραμμά του Ἀλεξάνδρου  
Ἀνδράδηστο τότε κατατέσσει στὴν πρώτη σει-  
ρά τῶν στοιχειωτικοῦ πολιτικῶν συγγραφέων.

‘Η εἰς Αλεξάνδρου ‘Ανάβασις τοῦ ‘Αρριανού, παρ’ ὅλον ὅτι ἔξιστορει τὴν αὐσύγκριτη στρατιωτικὴν μεγαλοφυΐαν τοῦ Μεγάλου ‘Αλεξάνδρου, δὲν παύει ἀπὸ τοῦ νῦν ἀποτελεῖ μιὰν πλουσίαν πηγὴν ναυτικῶν πληροφοριῶν. Ειταράντιμα, ὅτι ὁ μεγάλος Μακεδόν, μεγαλοφύεστατος δεξιοτέχνης τῆς στρατηγικῆς ἐστηρίχθηκε περισσότερο στὶς χερσαίες παρὰ στὶς ναυτικές δυνάμεις του για νὰ ἐπιτύχει τοὺς ἀντικείμενούς του σκοπούς. Είναι, φασί, μᾶς ἐξ Ἰσαῦ ἀλήθεια, ὅτι ποτὲ δὲν παρέλειψε νὰ καταφύγει στὶς ὑπηρεσίες τοῦ Ναυτικοῦ, ὅσακίς λόγοι τακτικῆς ἢ ἡ πραγματοποίησις τῶν εὑρυτέρων σχεδίων του τὸ ἐκαλούσσαν. ‘Οταν, π.χ., εἰδεῖ πάντας ἡ Τύρος, τικίσμενη ἐπάνω σὲ νησίδα καὶ μὲ δύο ἀσφαλέστατούς καὶ ἀπρόσβλητους λιμένες, δὲν ἦταν εὔκολο νὰ κυριεύει χωρίς προηγουμένως νὰ ἔκμηδεισθῇ τὸ πανίσχυρον πολεμικόν της Ναυτικού, συγκρότει πολυάρθριμον στόλον καὶ τὸν ἔχρισιμοποίησε εὐπτωχότατα. Δεύτερη φορά κατέφυγε στὰ πλοῖα, ὅταν ἀποφάσιζε νὰ κατέβει ἀπὸ τὰ βάθη τῶν Ἰνδῶν στὴν θάλασσα χρησιμοποιώντας τὴν πατωτὴν ὁδὸν, ποὺ τοῦ προσέφερε ότι Ἰνδὸς ποταμός. Γιὰ τρίτη φορά ἐτοιμάσθηκε νὰ προσφύγει στὸ Ναυτικό καθ’ ὃν χρόνον εύρισκόταν στὴν Βαβυλώνα καὶ ἵσχεδιάζε τὴν κατάκτηση τῆς Ἀραδίας καὶ, οὖν, φιλοδιδότερες ἐπιχειρήσεις. Αὐτὴ ἡ τρίτη φορά παρέμεινε στὸ στάδιον τῆς ἀποτελείας, γιατὶ ὁ ἀνύπερβλητος στρατηλάτης ὑπέκυψε στὴν μοῖρα του.

Έκτος άπό τις μεγάλες αυτές ναυτικές επιχειρήσεις ύπαρχουν και δευτέροτερες. Χαρακτηριστικά τής σημασίας που άπειδει στό Ναυτικόν ὁ Μέγας Αλέξανδρος είναι, ότι δύο φορές ό, ίδιος ήγινηκε τοῦ στόλου του, ἐνώ σ' ἄλλην περίπτωσθ ὁ ίδιος ἐκυβερνήσει τριήρη. Το πρῶτον συνέβη για πρώτη φορά κατά την διέλευση τοῦ "Ιστρου ποταμού" (Άρρ. Α'άρ. Α/3 Μεταφ. Ν. Γονιγοράδου).

«Εντούθια παραλαμβάνεις αὐτὸν ἡγούμενος ναῦς μαρτίου ἐκ Βυζαντίου διὰ τοῦ πόντου τοῦ Εὔξενου... Καὶ ἐπιειρθεὶς διέσασθαι τὴν ἀπόδοσιν».

(«Ἄυτος — στο Δωρικόν — παραλαμβάνεις· τὰ πολεμικὰ πλοῖα, ποὺ ἔφθασαν δι' αὐτῶν ἥπερ τὸ Βυζάντιον δίδη μέσου τοῦ Εὐξείνου Πόντου»).

άρχου στήν Πολιορκία τῆς Τύρου ('App. B/19).

«Οτι ἀπορθέερα τα της πολιορκίας ἔφενοντο θαλάσσοντας τῶν Τυρίων».

χώραν η πολιτεία της εφαντείται γρήγορα χωρίς  
άκυροθυσίας ἐφ' ὅσον οι Τύριοι ήσαν θε-  
λατσούρατορες»).

"Εσπευσε νὰ συγκεντρώσει ἀπό τὰ κατηχθέντα κράτη, ὅπως οἱ ἄλλες φοινικικὲς πόλεις Σιδών, Ἀραδός, Βύβλος, ἀπό τὴν Ἐλλάδα, διὸς τῶν Ρόδου, τὴν Μακεδονίαν, τὴν Κύπρου κλπ. πολλὰ ποτεμικά σκάφη καὶ συγκρότησε μὲ αὐτὰ Ισχυρὸν στόλον. "Η τελικὴ ἐπίθεσις κατά τῆς Τύρου ἔξαπολύθηκε ἀπό παντοῦ, ἀλλὰ τὸ ἀπόφασιστικὸν

κτύπημα ἐδόθη ἀπὸ τὴν θάλασσα. ('App. B/20):

“Ως δέ συνεπέτακτο αὐτῷ τὸ ναυτικόν... ἔρχεται τῆς Σιδηνος ἐπέπλει: τῇ Τύρῳ ξυντεταγμένας ναυσὶν αὐτὸς μὲν κατὰ τὸ δεσμὸν πέρας, οὐδὲν ἔτι τὸ πέλαγος ἀντίγεια...”.

(«Οταν δὲ είχε συνταχθῇ τὸ νωπικόν του... ἀφοῦ ἐστήκασα τὰς ἄγκυρας (ἀπέλαυσε) ἀπὸ τὴν Σιδηνα ἔπλεε κατὰ τὴν Τύρον μὲν συνταταγμένα (εἰς τὸν ναυπακίαν) τὰ πλοῖα, ὅτιος μὲν εἴδοικαντινος εἰς τὸ δε-

ξένων κέρας, αὐτὸς τὸ δόπιον ἀκριβῆς προ-  
εξῆγε ἀπὸ τὴν παράταξιν του πρὸς τὸ πέ-  
λαχγος...»).

"Οταν ὄλιγον πρὸ τοῦ θανάτου του εύρισκόταν στὴν Βασιλῶνα ἔπλευσε μὲ πολλὰ πλοῖα διὰ μέσου τῶν δράτων, δόπου, καθὼς δὲν συνώνδεις τὸν στόλον κανεὶς πλοηγός, τὰ πλοῖα ἔχασαν τὸ προσανατολιμένον τῶν καὶ παραπλανήθηκαν. (*App. Z*/22):

«Ως δὲ ἔπλεις Ἀλέξανδρος κατὰ τὰ Ἑληνικά εργαζόμενος γάρ αὐτὸς λόγος τὴν τριήρη...». (Καθόλις δὲ οὐ "Ἀλέξανδρος" ἔπλεις μέσα στὰ Ἑλληνικά, διότι, ὅπως λέγεται, ἐκνιδερούσσεις ἦ  
ἴσιος τὴν τριήρη...»).

Βλέπουμε, λοιπόν, ἐδώ πώς ὁ Ἰδιος ὁ Ἀλέξανδρος ἡταν κυβερνήτης τῆς τρίτης, ποὺ ἔπειθαινε. Φυσικά, δὲν πρόκειται από τὰ γεγονότα αὐτά νὰ ἀνακριθύσουμε τὸν Μέγα Ἀλέξανδρο καὶ μεγάλων θαλασσινῶν, ἀποδεικνύεται ὅμως —ἅπ' αὐτά καὶ ἄπ' ὅσα θὰ προστεθοῦν— διὰ ὃ μεγαλοφύεστας Μακεδόνας ἐκτιμῶντες τὴν ἀξία τοῦ Ναυτικοῦ σᾶν ἀποφασιστικοῦ συντελεστού τῶν ἐπιδιώξεων του.

Η πρώτη έπιχειρήσης δύο όντων του Αλέξανδρου έχρησιμοποίησε πλωτά μέσα ήταν το 335 π.Χ., όταν ύποχρεώθηκε, για νά κατατήσει τούς Γέτας, λαόν πού κατοικούντε πέραν τού Ιστρου ποταμού, στη σημερινού Δύσινθον, όπου διαδει τόν ποταμὸν αὐτὸν ('Αρρ. Α/3). Κατ' αρχήν έχρησιμοποίησε «νοῦς μακράς», πολεμικά πλοϊσ. Καθώς, όμως, οι Γέται έμποδίζουν την προσέγγιση στην δυνητική των, δέ Μέγας Αλέξανδρος κατέφυγε σε πρακτικώντερα άποβατικά μέσα. ('Αρρ. Α/3 Μεταφ. τού {διού}).

Τόν μὲν δὴ νεῦρον ἐπέδην ἀντέσ· τὰς δὲ δι-  
ψυχέρας οὐκ εἰς ἑστήκηνουν τῆς κάρφης πλη-  
ρωτάς καὶ οὕτω μοναδίλλα πλεῖστης εἴη τῆς κάρ-  
φης ἔνυναγχάνων (ἥν δὲ τούτων εὑπορία πολ-  
λὴν. Ήτο τούτος γραντίνης οἱ πρόσδεσμοι τῷ

"Ιστόριο έψ" κλείσιμη τα τη δική του "Ιστόριον και είποτε περί" σύλληξης άναν τόν ποταμίδων στελλόντων και ληφθείσαντες απ' αὐτών οι πολλοί! ταῦτα ως πλειστά ξυναγγάγονταν διεθνίσκενται" αὐτήν της στρατιτικής δυνατής της.

(Ἐπι τὸν πλοίων, λοιπόν, ἐπειδόμεθν διέσις τὰ δὲ οὐρανάτινα ἀντίσκηνα, ὅποια ὁποία κατεύκνωνται οἱ στρατιῶται, ἀφοῦ ἔγειρον μὲν ἄχυρο — καὶ τὰ συνέργεια — καὶ ἄχυρον συνήθουσιν ἀπὸ τὴν χώραν δέσι οὐρανούχαν μονογένους αὐτῆς (ὕπηρχε δέ καὶ ἐκ τούτων τῶν οὐκαρφῶν ἀρθρίνια πολλή), διέτο: αὐτά τὰ μεταγειρίζοντα οἱ περιστοιχοί τοι· Ἰστορία διά νά ϕρεσύουσιν στὸ ποταμόν, καὶ διά τὸν κακούμα φορὰ σκεπασμού πειθομέσι ἀνά τὸν ποταμὸν ἐνακτίον ἀλλήλων, διέτο: πολλοὶ ἔχρησιμοι οὖσαν τὰ μονόβουλα γιὰ νά ληστεσσούν (αὐτά, ἀφοῦ ἐμάζευσαν διά τὰ περισσότερα ἡμίπερρα, ἐκκινεῖ νά διεβούσιν ἐπάνω τοῖς αὐτά δεσοῖς ἢτο δυνατόν ἀπὸ τὴν στοιχίαν).

Τρεις αιώνες άργότερα δ' Ιούλιος Καΐσαρ  
ημήκησε τὸν μεγάλον Μακεδόνα, χρησιμο-  
ώντας στὶς ἐκστρατείες του γιὰ τὶς δια-  
σεις ποταμῶν σκύτινα —δερμάτινα— σκά-  
λα. Μὲ μόνη τὴν διαφορὰν πώς δ' Ρωμαῖοις  
ραπτήγος κατέψυγε στὰ δερμάτινα πλοι-  
αὶ ποὺ οἱ γηγενεῖς κατασκεύαζαν, ἐνῷ δὲ  
λέξανδρος ἐπενόσθε τὴν μετατροπὴν τῶν  
τισκήνων τῶν στρατιών του σὲ πρωτό-  
νη πλωτὰ φορεῖ. Ἀφοῦ τὰ ἔγειμισε μὲν ἄ-  
ρα, τὰ ἔρρωψε καὶ ἐπάνω σ' αὐτὰ ἐπιβί-  
σε στρατώτες.

Ἐπωφελήθηκε, δῆμως, ὁ Ἀλέξανδρος καὶ ὃ τὰ ἀφθονά ἀλιευτικά μονόδυνα ποὺ διέσπαν οἱ παρόχθιοι κάτοικοι τοῦ Δούναβη, ἀφονίας αὐτὴ δὲν ἔχεγειται παρὰ ὅπῃ τὸν ρουσίτι τῶν δασῶν ποὺ ἐπρόσφεραν τὸ ὑδάτη τῆς κατασκευῆς των σὲ ἀνεξάντλητες σότητες. Ἀλλὰ καὶ οἱ ψαράδες τοῦ "Ιστού, δὲν περιορίζονταν στὴν ἀλιεία των. των τὰ ἔσφεραν ή περίσταση ἔχρισματοιούντων τὰ μονόδυνά των γιατὶ νὰ ἔκτελούν πειρατικές ἐπιδρομές, δῶπας δὲν παρέλειπαν νάρων οἱ θαλασσινοὶ ναυτικοί.

Διάσας τού τοῦ Ἰστρου - Δούναβη ἔγινε αὐτοσχέδια μέσα καὶ μὲ περιωρισμένες σπατιωτικές δυνάμεις. Τὸ τόιο δὲν συνέβη αν δέ Μέγας Ἀλέξανδρος ἐπρεπε νὰ διεκπιώσαι τὴν στρατιάν του πέραν τοῦ Ἰν- ποταμοῦ. Ἐκεῖ κατεσκεύασε μόνιμη ζεύ- δ Ὁ Ηφαιστίων, ποὺ προηγήθηκε τοῦ κυ- ρος σώματος τοῦ στρατοῦ. Ἀλλ ὁ Ἀρρια- δὲν μπόρεσε νὰ ἔξακρωσει ἀν ἡ ζεύ- ἑκείνη ἔγινε μὲ μόνιμη γέφυρα ἡ μὲ πλω- ρια. Καὶ εὑρίσκει τὴν εὐκαριότανά ἑξήγησεις οι Ρωμαίοι ταχύτατα ἐγερύων μὲ σις τὸ Δουνάβη, τὸν Ρήνο, τὸν Τίγρη καὶ

‘Ο, τι δή ποτε χρειάζεσθε στίς ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ ἀποταθῆτε στὸ

## EL GRECO SHIPCHANDLERS

Ό μόνος Έλληνικός Προμηθευτικός Οίκος στις Φιλιππίνες.

24 Hours Service - Tel. 9-14-23

511 Quezon Blvd. Ext., Quezon City

Cable Address :ELGRECO MANILA

τὸν Εύφρατη ('App. E/7):

«Αἱ γῆς ἀδεῖς πάτα ροῦν διφίνεται ὅποι  
ξυνθήκατο, οὐκ ἐπ' εὐθ., ἀλλὰ καθάπερ  
οἱ πρόηνται κρουσμέναι. Ταῦτα ὑποφέρει  
μέν, οἷς εἰσόδος, ὁ ροῦς, ἀνέχει· δὲ ἡγείτον  
ἐπηρεσί· ἔστι δὲ κατατάσσει ἐπ' τὸ τεταγμέ-  
νον χωρίουν· καὶ ἐνταῦθα ἡδης καθίσται πλε-  
γματα· ἐν λόγου τοιχιοποιεῖται πλήρης λιθοιν  
λογάδων πολὺ πρώτας ἐκάστης νεώθε, τοῦ  
ἄνεμος τὴν γαζὴν πεδεῖ τὸν ροῦν».

"Ότα δε δη μία τις τών νεών άμικ δή έσχεθη, καὶ ἀλλη... ἀντίπρωρος πρὸς τὸ σεμίτικα δρμίζεται".

(Τὰ πλοιά ἀφγνούτα: — ἀπὸ τοὺς Ρωμαίους — μόλις δοθῇ τὸ παράγγελμα νὰ παρακαθίσῃ ἀπὸ τὸ σαῦνας δὲ τὸ ἔνα πλοῖον

ραστηρών από το μερικό του πλήθη, κατά την οποία παρατητέαντας την μάχη των Αθηναίων κατά την προστασία του θεού Διονύσου — άνακρούσθηκε στην πρώτη φορά την εποχή της Μάχης της Αθηναίας. Τα ιστορικά τακτά παραχρέψεις φυσικά τότε ρεδίκα, άλλα τά συγχρατέες μικρόν πλεονάσματα μεταπλάστες, έως ότου τα τοποθετήσης είς τὴν ὥρισμένην θέσιν. Έκει άπό τὴν πλάση την πλειονότητα πλέγματα λυγχαρίδες καὶ σχημάτα πυρκαϊδίσεως γεμάτα μὲ δημοκλίσους, διὰ νὰ συγχρατούν τὸ σκάφος μὲ τὴν πλάση πρός τὸ ρεδίκα.

Μόλις δὲ ἔνα ἀπό τὰ πλεῖστα συγχρατηθῆ ἐίς τὴν θέσιν του καὶ ἄλλο πλειονά ἀγκυροβολεῖται παραπλέυρων μὲ τὴν πλάση του — καὶ αὐτὸς — ἀντιθέτω — κόντρα — πρὸς τὸ ρεδίκα.

Φυσικά, ἐπάνω στὰ πλοιαὶ καὶ στὰ μεταξύ τῶν διάκενα ἑστρωνόταν ἀνθεκτικὸν ξύλον δάπεδον, ικανὸν νὰ ὑποδαστάξει τὸ θάρος τῶν πιπών, τοῦ στρατοῦ, τῶν μεταγωγικῶν κλπ. Ὁ Ἀρριανός, πᾶρ' ὅλον ὅτι δὲν εἰναι βένδαιος για τὸ εἶδος τῆς ζεύξεως τοῦ Ἰνδοῦ, πιστεύει ὅτι ὁ Ἡφαίστιον ἔχρησιμοποιήσει τὴν μέθοδον ποὺ ἀργότερα ἔχρησιμοποιοῦσαν οἱ Ρωμαῖοι. Αὐτά διὰ τὴν διάβασιν ποταμῶν.

"Οταν δο Ἀλέξανδρος ἐπέρεασε στὴν Μικρὰν Ἀσίαν καὶ ἀφοῦ κατήγαγε τὴν πρώτην του νίκην στὸν Γρανικὸν πρόηλασε μέχρι τῆς Μιλήτου, ποὺ ἀντέτακε πείσμαντα ἄμυνα. Οταν ἔξαπολιθηκε ἀπὸ Ἑράν καὶ θάλασσαν ἡ ἐπίθεσις τοῦ Ἀλεξάνδρου ('App. A/19):

ΟΙ Μιλήσιοι τε καὶ μισθοφόροι πανταχόθεν ὅδη προσκευμένους σφίς τὸν Μακεδόναν οἱ μὲν αὐτῷ ριπτοῦντες σφᾶς ἐν τῷ θαλάσσῃ ἐπὶ τῶν απότων ὑπένων ἔς νησίδῃ τινα ἀνόνυμην τῇ πόλει ἐπικειμένην διενήκοντο· οἱ δὲ ἐς κελῆτια ἐμβαίνοντες καὶ ἐπειγόμεναι ὑποθέματα τὰς τριήρεις τῶν Μακεδόνων ἐγκατελεῖσθησαν ἐν τῷ στόματι τοῦ λιμένος ποὺς τῶν τριήρων.

(Οἱ Μιλήσιοι καὶ οἱ μισθοφόροι τῶν, ἐπαΐσῃ ἀπ' ὅλα τὰ μέρη ἔφοριμούς εἰναι Μακεδόνες, ἄλλοι μὲν ἐξ αὐτῶν πέφτοντες στήνουσσαν ἐκολυμβούσκουν ἐπάνω στίς ἡ σπιλή.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ  
**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη και τεχνικαί  
πληροφορίαι :  
Γκόστα "Εγκυπον

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

δε εἰς των ποὺ τίς ἔξαζεν ἀνάποδα — ή-  
πτιάς — πρός μίσην νησίδα γηρεὶς δύναια πού  
ήταν κοντά στὴν πόλιν; ἀλλοί έδει πιθεκ-  
ώδουντος σὲ μικρὰ πλοιά: ἀλλα γε καὶ προσπά-  
θωντας νὰ διαχρύψουν ἀπὸ τὶς μακεδονικές  
τριήρεις ακιγκαλωτούσανταν ἀπὸ τὶς τριήρεις  
ετοῦ στόμιου τοῦ λημένου).

"Οπως είναι γνωστόν, οι κάτοικοι της Μιλήσου ήταν λαός ναυτικός καὶ τὸ τέχνασμά των νὰ χρησιμοποιήσουν τὶς δερμάτινες ἀσπίδες των σᾶν σωσίδια εἶναι πραγματικά εύφεμεστατον. 'Ο Ἀρριανὸς λέγει, ὅτι ἔβαζαν τὶς ἀσπίδες των «ύπτιας», ποὺ σημαίνει ὅτι ἡ κυρτὴ ἐπιφάνειά των ἐφάπτετο στὸ σῶμα τοῦ κολυμβητῆ, ἐνῷ ἡ κοῖλη ήταν στραμμένη πρὸς τὴν θάλασσα. "Ετοι καὶ νερὸ δὲν ἔμπαινε στὸ κοῖλον μέρος, ἂν αὐτὸ ηταν πρὸς τὰ ἄνω καὶ ἡ ἀντωσις τοῦ νεροῦ ήταν ισχυρότερη στὰ τοιχώματα τῆς κοίλης ἐπιφανείας. Βέδαια, δὲν ξέρουμε ἂν οι Μιλήσιοι ἐφέμυραν τὴν χρησιμοποίηση τῆς ἀσπίδος ως σωσίδιον μέσον, ἢ ἂν ἡ χρῆσις αὐτὴ ηταν εύρυτερα γνωστή.

Είπαμε πώς ο Μέγας 'Αλέξανδρος κατέφευγε στο Ναυτικόν στον τόπο έκαλυψε ή ανάγκη τών πραγμάτων. Είναι, όμως, άληθες, ότι στήν άρχην της έκστρατείας του δὲν είχε τὰ μέσα για νὰ συγκροτήσει τόσον Ισχυρὸν Ναυτικόν, στον θά χρειαζόταν γὰ άντιμετωπίσει τὸ Περσικόν, ποὺ εἶχε ναύαρχον τὸν Μέμνονα τὸν Ρόδιον καὶ περιάλιμβανε 300 τριήρεις. Μετά τὴν κατάληψη τῆς 'Αλικαρνασσοῦ ὁ 'Αλέξανδρος ('Αρρ. Α/20):

«καταλθεῖσι: ἔγνο τὸ νωτικὸν χρημάτων τα  
ἴν τῷ τότε ἀπορίᾳ καὶ διὰ οὐκ ἀξιόμαχον  
ὅρων τὸ κότον νωτικὸν Περσικὴ, οὐκον  
ἔθελον οὐδὲ μέρει τινὶ τῆς στρατιᾶς κιν-  
ηματεύειν».

(—ἀπεράτως νά δικλίσῃ τὸ Νευτικόν του καὶ διέτι: τότε δὲν είχε γρήματα καὶ διέτι: δὲν δέκεται τὸ δικό του Νευτικόν νά είναι: ἀξιόμαχον ἔνωνται τοῦ Περσικοῦ, ἐνθα δὲν θελεῖ ξέστη καὶ ένα μέρος τοῦ στρατεύματος τοῦ νά διακινθείση).

'Ο Μέγας Ἀλέξανδρος διέλυσε τὸ Ναυτικόν του καὶ γ' αὐτοὺς τοὺς λόγους καὶ γιατὶ ἐπίστευε πώς, ἂν ἐπικρατεῖ στὴν ἔρᾳ καὶ ἂν καταλάθει ἀπὸ τὴν Ἑρᾶ τὶς παραθαλάσσιες πόλεις, τότε θὰ καταργοῦσε κατ' ἀνάγκην τὸ Περσικὸν Ναυτικόν. Αὐτὸ καὶ πραγματικὰ συνέθη. Τὸ τελικὸν δὲ προπύργιον τοῦ ἔχθρικοῦ ναυτικοῦ ἀπέτελε καὶ Τύρος. Ἀξίζει καὶ περιάλουμε ἐδῶ τὴν ὄμφιδα ἐπιχειρηστη, ποὺ κατέληξε, μετὰ ἀπὸ ἐπτά μηνῶν ποιορκίαν, στὴν κατάληψη τῆς κραταιᾶς πόλεως.

"Η Τύρος είχε κτισθή έπανω σε δύο νησίδες, που ένωθηκαν με τεχνικά έργα σε μία. Αύτην έπροστεινευαν τείχος μήκους 8.000 μέτρων και ήφους 50 μ., ένας πορθμός 800 μ. μήκους και 3 οργιών δάθους και ό πανίσχυρος στόλος της πού έναυλοχούσαν σε δύο λιμένες της Τύρου. Κατά τὴν πολιορκίαν αυτήν έδασαν χώρων πολλά και ἀξιοσημείωτα ναυτικά τεχνώσματα. Και πρώτον (*App. B/19*) ἡ χρῆσις πυρπολικού. "Οταν οι Μακεδόνες ἐπροχώρησαν πολὺν στὴν κατασκευὴν τοῦ προχώματος, που θὰ ἔγεφύρωνε τὴν ἡπειρωτικὴν ξηρὰν μὲ τὴν πόλη τῆς Τύρου, τότε:

«Ο Τόρος πρός ταῦτα ἀντιμηχνῶντας τοῖσθι. Ναῦν ἐπεκγωγὴν ελημμάτων τα ἔη-

ρον και ολληγς οὐλης εὐφλέκτου ἐπλήσκεν-  
τες δύο ιστούς ἐπι τῇ πρώτῃ κατατηγνύον-  
ται και ἐν κύκλῳ περιφράσσονται ἔς δυον μι-  
κρότατον, ὧν φωργήτον τα ταῦτη και διδάσ-  
σας πελτίστας δέξιασθαι· πρός δὲ πίσσαν τα  
και θείον και δυον ολλας ἔς τὸ προκαλέσαι  
μεγάλην φλόγην ἐπι ταῦτῃ ἐπιφρέγον.

Παρέτειναν δέ καὶ ιεράκων διπλάνη ἐπὶ τοῖς  
Ιστοῖς ἀμφοτέροις, καὶ ἀπὸ ταύτης ἐκήρητη-  
σαν ἐν λέθησιν δύος ἐπικυρώντας ἡγε-  
μόνης εἰπὲ μέγα τὴν φλόγαν ἐξάρσιτην ἔμειλαν.  
Ἐμρικάτα τε ἔστι τὴν πρώτην ἐνέθεσκαν, τοῦ  
ἐξηρταὶ εἰς θύμος τὴν πρώτην πιεζομένης κα-  
τὰ πρώτην τῆς νεφέλης.

«Επειδή θάνατον τυράννωντες οὐκ εἴη τὸ καθηματικὸν πότισμαντες τριψάφαντες τὴν ναῦνται· οὐδὲν μέλονται. Οὐδὲ δὲ ἐπέλαστον ήδη τῷ τρόπῳ καὶ τοῖς πόργοις, πᾶσῃ ἐμβαθύτερᾳ εἰς τὴν θάλαν καὶ οὐκ διαιστάται διὰ ταῖς τριψάφαις ἀπανελκυσταῖς τῇ θάλατῇ ἀνέσιουν ἀλλορ τῷ κάθιται· αὐτὸς δὲ οἱ ἐν τῇ νηὶ κατοικέντι ήδη ἐξενήσαντο σὺν χαλεπώσῃ». (Οἱ δὲ Τύραι γιὰ νὰ ἀντικρύσσουν τὸν

κίνδυνον τοι προσχώματος ἐφεύρων το εγκέπονο τεχνοκρατία. Άφοι ἔγγειλαν σαν ἴππηναγγόλη πλοίον με κάληματα και ἀλλήγον εὐφέλετον ἔκλειξην, κακηφόνουντα εἰς τὴν πρώτων του δύο ἰστούς και πειραράσσουν ὀλόγυρα τὸ πλοῖον — μὲν ἐναὶ εἴδες παρκαρίστουν — ὅσο τὸ δυνατόν ἀνθρυγχότερα, ὥστε νὰ δεχθῇ εἰς τὸ μέρος αὐτὸῦ μίγμα — εὐφέλετον — καὶ διῆσε τὸ δυνατόν τὸ περισσότερα. Αλκόην ἔδικλαν στὸ μέρος αὐτὸῦ — τὸ πειραρχημένον — καὶ πίσσαν καὶ θειάφι: καὶ οὖσα ἀλλα γάπα: τοῦνται γιὰ νὰ προκαλέσουν μεγάλην φλέγμη.

Έπειτα θέτεις σαν δε επάνω στούς δύο ιστούς προτεταμένη διπλή κεραία ή από αιθήνη έκρημαν καλλιέργεια γηπέτων με όλες τις πάνω ποιό θα χυθεί η πεταχθύνη (έπειτα από πρόγρωμα) νά προσκλήσουν θηγάνες φλόγας.

Καὶ ἔριξ — πρόσθετον — ἔδαλκαν μέσω στὸ κῆτος πρὸς τὴν πρώμηνην, ὅποια ἡ πλωρή τοῦ οὐράνους νὰ σηκωθῇ ὑψηλά, καθὼς θὰ ἐπιέλεται ἀπὸ τὸ θάρρος μάνον ἡ πρώμηνη.

Ἐπειτα, ἀφοῦ παραχθῆκεν ὥστε νὰ ἔχουν  
ἀναμένων ποὺ νὰ ἐργοῦσες πρὸς τὸ πρόχωρον,  
ἔχουνδεσσαν τὸ σκάφος — πυρπολικόν — ἀπὸ  
τὴν πρώτην γη τοῦ μὲν τριήμερον καὶ τὸ ἔσπερον  
γηνὸν πρὸς τὰ ἐμπρόστα. Καθὼς δὲ ἐπληριά-  
ζουν πλέον εἰς τὸ πρόσθιον καὶ τοὺς πορ-  
γούς του, ἔδειχναν φωτιὰ μέσα στὴν ἕγειται  
καὶ, ἀφοῦ ἔσπερωξαν μὲν ὅλην τὴν δύναμιν τῶν  
τηρήσαντων τὸ σκάφος, τὸ ἔρρεικον μὲν ὅρμην  
ἐπάνω στὸ δάκρυον τοῦ προσώπουλατος.

Ἄντοι δὲ ποὺ εὑρίσκονταν στὸ σκάφος σταν-  
τρύγοις τοῦτο νὰ καίσται ἔπεισαν στὴν Θά-  
λασσαν καὶ κολυμπώντας ἀποικικρύθηκαν  
μὲν εὐκολίσιαν·

Η καταστροφή που ἐπέκολούθησε ήταν  
άλη. Γιατί στο πρόχωμα δι' Ἀλέξανδρος  
ε σήσει ὑψηλούς ξύλινους πύργους και,  
καὶ νὰ προστατεύσει τοὺς στρατιώτες και  
τοὺς τεχνίτες ποὺ ἔδουλυναν στὴν πρόεκτα-  
το προχώματος, τοὺς ἐκάλυπτε μὲ δερ-  
τινον στέγαστρα. Πύργοι καὶ στέγαστρα  
διὸν ἀμέσως φωτιά.

Παρέθεσα τὴν περικοπὴν τοῦ Ἀρριανοῦ  
σχετικὴν μὲ τὸ πυρπολικὸν δῆι γιατὶ ἡ  
ἡσίσις του λαμβάνει χώραν γιὰ πρώτη φο-  
ρά, ἀλλὰ γιατὶ εἶναι μία λεπτομερειακὴ πε-

, and from other publications.

ριγαφή, πού δίδει ωλοκληρωμένη τὴν εἰκόνα τῆς ἐτοιμασίας τοῦ πυρπολικοῦ, ::οὐ χειρισμοῦ καὶ τῆς ιπθίσεως. Γιατὶ ἡ πρώτη χρησιμοποίησης πυρπολικοῦ ἀνάφερεται ἀπό τὸν Θουκυδίδη (VII/53-4):

εἰ ἐπὶ τὰς λοιπὰς ἐμπρῆσαι δουλόδευτοι  
ἄλλα πακτικάν κληματίδιον καὶ διαδές γε-  
ντες (ῆν γάρ ἐπὶ τούς Ἀθηναίούς ὁ ἄ-  
ρες οὐρανος) ἀφεῖσκαν τὴν ναῦν πᾶν ἐμβο-  
τερον.

οι Ἀθηναῖοι δεῖσαντες περὶ ταῖς ναυ-  
άντειαι μηχανήσαντό τε σβαστήρια κωλύματα  
πακέσαντες τὴν φλόγα καὶ τὸ μὲν προ-  
σεῖν ἔγγυς τὴν δικάδα τοῦ κινδύνου ἀ-  
λλαγματαν.

αι οι Συρακουσίοι: Ήθελοντας νά κάψουν υπόλοιπον πλοιά — τον 'Αθηναίον — έγιμισαν ἔνα παλαιόν φορτηγόν — κάδα — μέλι κληματόδεργας καὶ δαδιά, στιγμή ποι ὁ ἄνεμος ἐψυχούσας πρὸς 'Αθηναίον, τοι δέσμαλαν φωτιά και τό  
επών.

Αθηναίοι που έπεσαν θυμανά για τα πλοιά — μή πάρουν φωτιά — μεταχειρίζοθη πολλά μέσαν γιάν να σύνθετον την φωτιά φορτηγούν και άφουν την έσδυσαν και καλούσαν νά ικρατήσουν μακρινά την διάκριση πόδα τα πλοιά των — όπερα γιαν τὸν κίν-  
νο).

'Η περικοπή του Θουκυδίδη ἀναφέρεται στούς Συρακουσίους. Κατά τὸν Διόδωρον Σικελιώτη, ποὺ ἐπαναλαμβάνει τὸ περιστατικόν, ἡ ἔτοιμασικα καὶ ἡ χρήσις τοῦ πυρπολικοῦ ἔγινε ἀπὸ τὸν Συρακούσιον στρατηγὸν Σικανόν, στὸ λιμάνι τῶν Συρακουσῶν κατὰ τὴν ἑστρατεία τῶν Ἀθηναίων κατὰ τῆς Σικελίας, διαφρούντος τοῦ Πελοποννησιακοῦ πολέμου. Ὁγδόντα χρόνια ἀργότερα οἱ Τύριοι ἐμιμήθηκαν τοὺς Συρακουσίους, μὲ τὴν διαφορὰ ὅτι στὴν Τύρον στόχος ἦταν οἱ πύργοι τοῦ ἐπιχώματος, τὸ πυρπολικὸν ὀδηγήθηκε μέχρι τοῦ στόχου καὶ ἔκτος ἀπὸ τὶς κληματίδες καὶ τὸ δασι οἱ Τύριοι ἔχρησιμοποίησαν καὶ πισταν καὶ θειάσιαν. Ἀπὸ τότε πολλὲς φορές ἔγινε χρήσις πυρπολικοῦ ἀπὸ τοὺς Βυζαντινοὺς κατὰ τὶς πολιορκίες τῆς Κωνσταντινουπόλεως τὸ 1204 καὶ τὸ 1453, ἀπὸ τοὺς Ἀραβεῖς, πολὺ ἀργότερα ἀπὸ τοὺς Ἀγγλούς καὶ πρὸ πάντων ἀπὸ τοὺς Ἐλληνες κατὰ τὸν Ἀγώνα.

Είπαμε πώς ή πολιορκία της Τύρου έκρατησε επί την διάρκειάν της έχρησιμοποιήθησαν πολλά τεχνίσματα. Ο 'Αλέξανδρος ('App. B/21) γιά νά έπι-τεθεί κατά της Τύρου και άπό την θάλασσα μετέτρεψε φορτηγά και πολεμικά πλοια σε «υπχανοφόδαι».

... μαγκάκι πολλάκι φυματηγμένα: ήσαν, κι μὲν ἐπὶ τοῦ γέμωντος, αἱ δὲ ἐπὶ πόθι ιππαγωγῶν νεῦν, ἃς ἐν Σιδηνος ἔμια οἱ ἔκδιπσαν, αἱ δὲ ἐπὶ τῶν τριφερῶν, θεῖαι: κάτιν τούτων αὐτούς εἶναι: ήσαν.

(... πολλές μηχανές είχαν κατασκευασθεί, άλλες μὲν έπιπλοι από ξύλινα, άλλες δὲ έπιπλοι από πετρωγάλα πλακίδα, πολύ είχα φέρει μηχανές του από Αλέξανδρος — άπο την Σιδώνια, άλλες δὲ έπι την τρίτην σειράνων πολλές ήσαν ιερέων οικυκιώνες).

Χάρις στά «μηχανοφόρα» πλοία ό «Αλέξινδρος» κατέφερε νά ανοίξει ρήγμα στά τείχη της Τύρου και νά προκαλέσει τήν κατάληψή της. Οι Τύριοι άπο τήν άλλη μεριά κατέθυγαν στά «έμπροστικά» βέλη.

...δέλλει τε ημίνοντο καὶ πυρφόρος οἰ-  
στοῖς ἔβαλον κύτας τὰς ναῦς ὥστε φόδον  
παρέγειν τοῖς Μακεδόνις παλέζει τὸ τείχος·  
(...μὲν δέλλη χώμινονταν καὶ μὲν πυρφόρος δέλλη-  
μάτα — δέλλη — ἔβαντο δεινά τὰ πολιού κύτας  
— τὰ μηχανοφόρα — ὥστε νῦν ἐκριθῆσσον  
τοῖς Μακεδόνας, γιὰν νῦν μὴ πλησαύσου τὰ

τείχη).  
"Οταν ὁ Ἀλέξανδρος περιέσφιγγε τὴν πολιορκίαν ἀπὸ τῆν θάλασσα μὲ τὰ «μηχανοφόρα», ιδίως, σκάφη, πρὸς στιγμὴν εἶχε δημιουργήσει ἔνα φράγμα μὲ πλάτος ἀλλά:  
„Αὐτὸς κατιωθεὶς τὸ τέλος αὐτοῦν τοῖς

παρατητικού πλάνου, της οποίας από την περιοχή της Αιγαίου θα μπορούσε να πάρει η Ελλάς σε πολλές περιπτώσεις. Οι δύο διαδικασίες που θα πρέπει να γίνουν είναι: η πρώτη είναι η πλέον τοπική κοινωνικής γίγνεσθαι. (...μεταξύ μηχανοθεσίας — Τόρος: — κοινωνικής έκπτωσης τάχυσιν των ζημιών. Οι δύο — Μηχανοθεσίας — ξενιτεκαθιστούσαν τα σχετικά με άλλους διάστασης και άποψης της ζημιώς και έτσι: δύο μπορούσαν να κοινωνικής γάλλης πάρει.

Οι Τύριοι, δύμας, ἔβλεπεν πώς ἡ κατάστασις ἦταν γί' αὐτούς πολὺ δεινή καὶ ἀπέφασισαν νὰ ἐνεργήσουν αἰφνιδιαστικὴν ἐπίθεσιν κατὰ τῶν πλοίων τοῦ Μεγάλου 'Αλεξανδρού, ποὺ ἦταν ἀραιόμενα πρὸς τὸν βόρειον λιμένα τῆς Τύρου. Γιὰ νὰ μὴ γίνουν ἀντιληπτές οἱ κινήσεις τῶν:

• Εκ πολλών δὲ κατηπετάσκων τοις λιμένοις τό στόμα τοῖς λασίοις, τοῦ μη καταφυγῆ γενέσθαι τῶν τριψύρων τὴν πλήρωσιν... τὰ μὲν πρώτα ἀτομέμπ τῇ εἰρεσίᾳ ἐπὶ μιᾶς νεύοις ἐξελάσουν θάνατον καλεύσασθαι τὰς μόντας παραφέρουσας.

• Ήπειρος πολλοῖς κακοῖς ἡπειροῦσαν τὸ

Προ πολλού χώρου, όπου επεκτείνεται το σύστημα του αιγαίνους με λειτόχ, για να μή γίνει άνταλγητή η έπανθρωπως των πρώτων με τά πληρωμάτων του... Άπλετων τό ένα πλεονό πίσω άπό τό άλλο και έκπτυχαντάσιμη γνώση με κάποιους Ήδρανους και γεν-

ρίς να διέσωνται παραγγέλματα όποια πούς καλευστάξεις).

‘Αλλ’ οταν έβγηκαν ξέω άπό το στόμιον του λιμένους έξεπισαν σε φωνές και σε παροτρύνσεις για νά πατήσουν τούς αντίταπούς των. Τελικά ή Τύρος υπέκυψε. ‘Από τούς Μακεδόνες στούς έπτα μήνες τής πολιορκίας άπωλεθησαν 400 άνδρες, άπό τούς Τυρίους 8.000 έφενούμεθαν και 30.000 έπωληθησαν ώς δούλοι.

Μὲ τὴν ἀλωση τῆς Τύρου τελειώνει ἡ φάση τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Μεγάλου Ἀλέξανδρου στὴν Μεσόγειον. Κατὰ τὴν ὑπόλοιπη ἔκστρατείαν ἡ ναυτικὴ του δραστηριότητα μεταφέρεται στὸν Ὑδάσπη, τὸν Ἰνδὸν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Καὶ ἐδόθηκε ἡδη ἀφορμὴ νὰ μιλήσουμε γιὰ τὴν ζεύξη τοῦ Ἰνδού ποταμοῦ ἀπὸ τὸν Ἡφαιστίωνα. Τώρα δὲ Ἀλέξανδρος γιὰ νὰ ἐπιτεθεῖ κατὰ τοῦ βασιλεῶν τῶν Ἰνδῶν Πάρου, ποὺ ἦταν στρατοπεδεύμένος στὸν ὄχθη τοῦ Ὑδάσπη, παραπόταμο τοῦ Ἰνδού, ἔπειτε νὰ περάσει τὸν ποταμὸν αὐτὸν. (*App. E/8*):

...Κοινὸν μὲ τὸν Πολεμοκράτους πέμψας  
ὅπιστον ἐπὶ τὸν Ἰνδὸν ποταμὸν τὰ πλεῖστα δυο  
περισσεύκτοι αὐτῷ ἐπὶ τοῦ πόρου τοῦ Ἰν-  
δοῦ ἐνταίνοντα καλέσειν φέρει ὃς ἐπὶ τὸν  
Ἰνδὸν ποταμὸν.

(...Τέλος Καίνου μὲν τὸν γιόν τοῦ Πολεμοῦ  
καὶ κόπον, ἐσαὶ μὲν ἔργωύτερα δὲ : οὐδὲ  
τηγιθέντα, καὶ τριακόντοροι δὲ τρι: οὐδὲ  
τηγιθέντα, καὶ τὰ τριηκόντα ἐπὶ ζευγμῷ διε-  
κοπέσθαι ἔτοι τὴν θυμάν τοῦ Γέρακον  
κάκιον ἐμιπογθθεῖν τὸ νεκτικὸν κόπος δι-  
μοῦ διῆπεν ἐν τῷ Γέρακι.)

κατέστησεν τον θεό της πόλεως την Αθήναν, καὶ μετανοοῦσιν αὐτούς, ἀφοῦ ἔσταις πάντα στὸν Ἱερὸν ποταμὸν, τὸν διπάτεσσι: νῦν μεταχέρεισι στὸν Ἱερόντη δυον πλοῖοι εἰγχνον καυπιγγῆθι αὐτὸν πέραντα τοῦ Ἱεροῦ, ἀφοῦ τὰ κόψεις εἰ τετραγύρια.

καὶ τὸ πολὺ εἰκόνην τοῦ μετεφερεῖν  
αὐτὸν Ἀλέξανδρον, ἥποι ἐπίσκεψαν τὰ  
μὲν μυρτάρια στὰ δύο, δι’ δὲ τρικόνιον  
στὰ τρία καὶ τὰ κομμάτια μετεφέρουσκαν  
αὐτὸν Ἱερόπην ἐπάνω οὐκ ἀμάχαις. Καὶ ἐκεῖ  
στὴν ὄχην τῷ Ἱερόνυμῳ καθὼς πάλιον

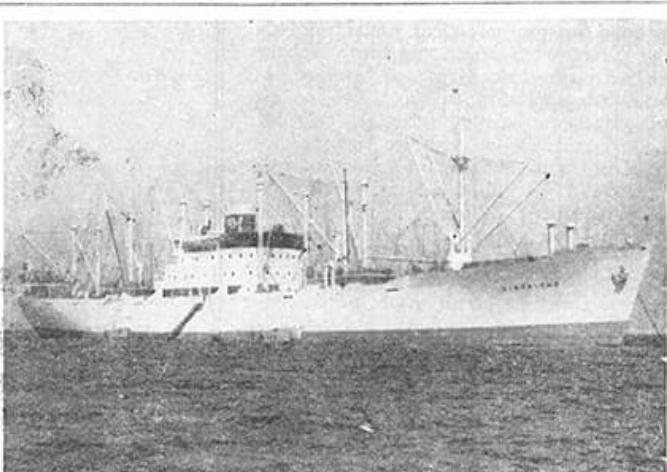
συναρμολογήσηκε, πάλιν τό δωτικόν πλέοντας έπιστρεψεν στὸν Ἰδάσπιτον).

Γιὰ τὴν μυθικὴν Σεμίραμιν λέγεται, ὅπως ἀναφέρει ὁ Διόδωρος ὁ Σικελιώτης, ὅτι πρώτη κατεσκεύασε «ναύς ποταμίας διαιρετὸν ἡδισχιλίᾳς» καὶ ἐπολέμησε τὸν βασιλέα τῶν Ἰνδῶν Σταβροδάτην. Λέγεται ἀκόμη, ὅτι ὁ Μέγας Ἀλέξανδρος ἐδιάβασε ἐπιγραφὴν ποὺ ἔξιστορούσε τὸ κατορθώματα τῆς αυτικῆς βασιλίσσας καὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ

**SOL**  
*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
TELEGRAMS: "ESOEL..." GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

## TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

έπληρφοφορήθη τὰ περὶ «διαιτετάνω» πλοίων ἀπὸ ἑκεῖ. Πάντως, δὲ Ἀλέξανδρος καὶ σ' ἄλλην περιπτώση ἀναγκάσθηκε νὰ μεταφέρει διὰ Ἑρᾶς πλοῖα. Τὴν φοράν αὐτὴν ἐπρόκειτο γιὰ πολὺ μεγαλύτερα σκάφη, δύο πεντήρεις, τρεῖς τετρήρεις, δώδεκα τριήρεις καὶ τριάντα τριακοντόρους. ('Αρρ. Ζ/19):

«Ταῦτας ἔνυτμηθείσας καμιασθήναι εἰς Εὐφράτην ποταμὸν ἐκ Φοινίκης ἐς Θάλασσαν πόλιν, ἑκεῖ δὲ ἔμμητηθείσας αὐθὶς καταπλεῖσκε Βαβυλῶνα».

(«Ταῦτα — τὰ πλοῖα — ἀφοῦ ἐκόπησαν εἰς τεμάχια μεταφέρθησαν διὰ Ἑρᾶς ἀπὸ τὴν Φοινίκην στὴν πόλιν Θάλασσαν στὸν Εὐφράτην ποταμόν, ἑκεῖ δέ, ἀφοῦ πάλιν συναρμολογήμηκαν, κατέπλευσαν στὴν Βαβυλῶνα»).

Ἐκτὸς ἀπὸ τὸν συναρμολογημένον ποτάμιον στὸλον του ὁ Μέγας Ἀλέξανδρος διὰ νὰ περάσῃ τὸν Ὅδασπην κατεσκεύασσε καὶ πολυάριθμες σχεδίες μὲ τὶς ὁποίες διεκπεριώσθη τὸ ίππικόν του. Ἀλλὰ καὶ στὴν παλῆα του μέθοδον τῶν δερμάτινων πλατῶν μέσων, ποὺ μετεχειρίσθη στὴν διάβαση τοῦ «Ιστρου», ἐπανῆλθε:

«Καὶ ἐνταῦθη ἐπληροῦντο τῆς νυκτὸς αἱ διερήσεις τῆς κάρυψης ἐκ πολλοῦ ἡδη παρανυγματίνης καὶ κατερράπτοντο ἐς ἀνηρίδειαν».

(«Καὶ ἐδὴ ἐγειμίζονταν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς τὰ δέρματα μὲ ἄχυρα, ποὺ είχαν μεταφερθῆν ἐκεὶ ἐνορθίτερα καὶ συνερράδονταν — τὰ δέρματα — μὲ προσοχήν»).

Ἐρχόμαστε τώρα στὸ Ναυτικὸν ποὺ μετά τὴν κατάκτηση τοῦ βασιλείου τοῦ Πόρου, ἔχρησιμοποιήθη γιὰ τὴν ἔξερεύνηση τοῦ Ἰνδοῦ ποταμοῦ καὶ τῶν παραλίων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Ὁ στόλος ποὺ ἀνέλαβε τὸ δυσχέρεσταν αὐτὸν ἔργον, εἶχε συγκροτηθῆ ἀπὸ κάθε λογῆς πλοῖα. ('Αρρ. ΣΤ/1-2).

«Ἀλέξανδρος δέ, ἐπειδὴ παρασκευασθήσαν κατῆφ ἐπὶ τοῦ Ἄλσου ταῖς δηθίκαις πολλαῖς μὲν τραχαντοροῖς καὶ ἡμιολίσαις, πολλὰ δὲ ἐπιπαγγῆγα καὶ πλοῖαι καὶ ἄλλα δοσαὶ ἐς παρακινηθῆν στρατιῶν ποταμῷ εὗπορα, ἔγνων καταπλεῖν κατὰ τὸν Ὅδασπην ὡς ἐπὶ τὸν μεγάλον θάλασσαν».

(«Ο Ἀλέξανδρος δέ, ἀφοῦ τοῦ ἐνυπηγγήθησαν στὶς δύθες τοῦ Ὅδασπην πολλά τριακόντοροι καὶ ἡμιολίσαις, καὶ πολλὰ ἐπιπαγγῆγα — φρεταγῆ — καὶ ἄλλα πλοῖα, διὰ τῶν ποταμῶν, ἀπεφάνετος νὰ πλεύσει διὰ τὸν ποταμόν, ἀπεφάνετος νὰ πλεύσει διὰ τὸν Ὅδασπην πρὸς τὴν ἀνοικτὴν — μεγάλην θάλασσαν»).

Ο Ἀλέξανδρος τὴν ἀπόφασή του νὰ διαπλεύσει τὸν Ἰνδὸν καὶ νὰ φάσει στὴν θάλασσα τὴν ἔλασθη, γιατὶ ὑπέθεσε πῶς δὲ Ἰνδὸς ποταμὸς δέν ἦταν παρὸτε ἔνα τμῆμα τοῦ Νείλου. Σ' αὐτὸ τὸ λάθος περιέπεσε πρῶτον μὲν γιατὶ εἶδε στὶς δύθες τοῦ Ἀκεσίνη, ἐνὸς ἀκόμη παραπόταμου τοῦ Ἰνδοῦ, νὰ εἴναι φυτρωμένοι κύαμοι (κουκιά), δεύτερον δὲ γιατὶ στὶς δύθες τοῦ Ἰνδοῦ συνήντησε κροκοδεῖλος. «Υπελόγισε, λοιπόν, πῶς ταξιδεύοντας διὰ τοῦ Ἰνδοῦ θὰ ἐμπαινεῖ στὸν Νείλον καὶ υστερα στὴν Μεσόγειον. Ἀπὸ τὸ λάθος αὐτὸ προήλθεν ἡ ἔξερεύνησις τῶν Ἰνδῶν καὶ τοῦ Περσικοῦ κόλπου, ποὺ είχαν τεραστίαν ἐπίδραση στὴν μεταγενέστερη ἀνάπτυξη τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου μὲ τὶς χώρες αὐτές. Μήπως ἀπὸ λάθος τοῦ Κολόμδου δέν ἀνεκαλύφθη ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἀπὸ λάθος τοῦ Μαγελάνου ἡ κατάκτηση τοῦ Ειρηνικοῦ;

«Ἡν δὲ ὃ δύμπαν πλήθες τῶν νεῶν, ὡς λέγει Πολεμικὸς ὁ Λάγος, διάλιτσαν ἐγὼ ἔποικι, τραχαντοροῖς μὲν ἐς δηδοκήνοντα τὰ δὲ πάντα πλοῖα σὺν τοῖς ἐπιπαγγεῖοις ταῖς καὶ κερκούροις ταῖς καὶ δισκαλά ποταμάις ἢ τῶν πάλαι πλεόντων κατὰ τοὺς ποταμοὺς ἢ ἐν τῷ τότε πορθέντων οὐ πολὺ ἀποδέοντα τὰ δύν δισταγής ταῖς καὶ λίων.

(«Ἡν δὲ ὃ ἀριθμὸς ὅλων τῶν πλοίων, ὅπως λέγει ὁ Πολεμικὸς ὁ Λάγος, τῶν ἀποτον ἐγὼ — ὁ Ἀρριανός — ἀκολούθῳ, τραχαντοροῖς μὲν δηδόντα, δῆλος δὲ τὰ πλοῖα μαζῇ μὲ τὰ ἐπιπαγγῆγα καὶ τοὺς κέρκουρους καὶ δῆλα ποταμόπλοια τὰ διπλά καὶ πλακιότερα στὴν πολητοποιηθεῖσαν πόλην τοῦ Βαβυλῶνα»).

τακιστοῖσται ἡ ἀπὸ ἑκεῖνα ποὺ τότε ἐνυπηγγήθησαν, (ἡταν) δοξῇ πολὺ λιγότερη ἀπὸ δῆλο γιαλίδες».

«Ο Ἀρριανός, δῆπας ὁμολογεῖ, τὸν ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν τὸν παίρνει ἀπὸ τὸν Πτολεμαῖον τὸν γυιό τοῦ Λάγου. Πρόκειται γιὰ τὸν νόθον ἀδελφὸν τοῦ Ἀλέξανδρου, ποὺ ἦταν καὶ ἔνας ἀπὸ τοὺς διαδόχους του. Ο Πτολεμαῖος ἔλαβε ὡς μερίδιον τὴν Αίγυπτον καὶ εἶναι γνωστὸς ὡς Πτολεμαῖος Α' ὁ Σωτήρ. Ο Ἀρριανός παίρνει τὶς πληροφορίες του ἀπὸ τὸν ἔργον τοῦ Πτολεμαίου «Περὶ τῶν πράξεων τοῦ Ἀλέξανδρου».

Τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν τῶν πλοίων νεώτεροι ιστορικοὶ τὸν ἔθερώσαν υπερβολικόν. «Εστηρίχθησαν δὲ στὸν Διόδωρο Σικελιώτη ποὺ γράφει, δῆτα δ στόλος ἀπετελέσθη ἀπὸ 1.000 σκάφη. Ἐν τούτοις, τοῦ Ἀρριανοῦ καὶ σὲ ἄλλο τοῦ διδλίου, τὴν «Ινδικήν», του, ἐπιμένει στὸν διδλίου μεγάλον ἀριθμὸν, ποὺ τὸν προσδιορίζει σὲ 1.800 πλοῖα.

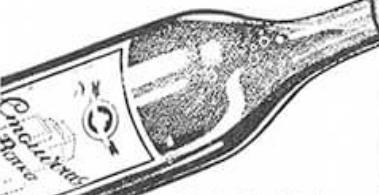
Τοῦ μὲν δὴ Ναυτικοῦ παντὸς Νέαρχος καὶ τῷ ἔργειο, τὴν δὲ κώνον νείσις Κυδερήνης οὐρανούς τοῦ Ονυσίριτος, δὲς ἐν τῇ ἔνυγραψῃ ἥγιανταν ὑπὲρ Ἀλέξανδρου ἔνυγραψε καὶ τοῦτο ἐφεύσκετο, νυκάρχον ἔνυτὸν εἶναι γράψας, κυδερήνηγον δυτικα.

(«Ολού μὲν τοῦ Ναυτικοῦ ἀρχηγὸς ἦταν δὲ Νέαρχος, τοῦ δὲ πλοίου ποὺ ἐπέδιαινεν δὲ Ἀλέξανδρος κυδερήνης ἦταν δὲ Ὁνειρίτος, ποὺ σὲ δὲ σύγγραμμα ποὺ ἔγραψε περὶ τοῦ Ἀλέξανδρου καὶ σὲ κώνδη εἶπε φέμιστα, γιατὶ ἐνέψερε τὸν ἔνυτὸν τοῦ νέαρχον, ἐνῷ ἦται κυδερήνητος»).

«Ο Νέαρχος ἦταν ἔνας ἀπὸ τοὺς παιδικοὺς καὶ τοὺς πλέους ἐμπίστους φίλους τοῦ Μεγάλου Ἀλέξανδρου. Ήταν γιοὺς τοῦ Ἀλέξανδρου, ποὺ κατήγετο ἀπὸ τὴν Κρήτη καὶ εἶχεν ἔγκατασταθῆ στὴν Ἀμφίπολη. Ο Νέαρχος ἐξετέλεσε τὴν ἀποστολὴν του μὲ ἔξαιρετικὴν ἐπιτυχίαν. Τὸ διδλίον του «Τὰ ἀμφὶ τῷ παράπλω» είναι ἐνας ἐκπληκτικὸν σὲ ἀκρίβεια ημερολόγιον ὅλου τοῦ πλοῦ. Οι πληροφορίες του, δῆπας ἀπέδειχαν νεώτεροι ἔξερυνητές «Ἄγγλοι καὶ Πορτογάλοι, ήσαν πολυτιμότατες.

«Ο Ονησίριτος δὲν τυχαίον πρόσωπον. Ήταν κυνικὸς φιλόσοφος, μαθητής τοῦ Διογένη, ικανὸς ναυτικός καὶ συγγραφεὺς τοῦ διδλίου «Περὶ Ἀλέξανδρου». Ο Ἀρριανὸς δὲν τὸν θεωρεῖ φιλαλήθη οὔτε καὶ δὲ Στράβων, δὲ δὲ Νέαρχος τὸν ἀποκαλεῖ «εὐπίον», δηλαδὴ ἀνόητον. Εν τούτοις, τὸ σύγγραμμα του ἐπρόσφερε χρησιμώτατες υπηρεσίες.

## “Ενα ξακουστό ποτό τρείς διαλεχτοί μεζέδες



### ΒΟΤΚΑ

**Ρωσικά ΚΑΒΟΥΡΙΑ**  
Η ἀκλεκτότερη Θαλασσινή τροφή.  
Μοσχοδολούν Θάλασσα

**Ρωσικό Μ ΠΡΙΚ**  
Η δρεπικότερη τροφή γιὰ μικρούς  
καὶ μεγάλους. Αποφύγετε τὶς ὀπομοναίσεις

**Ρωσικό Μαύρο ΧΑΒΙΑΡΙ**  
τὸ μοναδικό στὸν κόσμο



ΠΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΑΣΙΔΟΠΟΔΕΙΑ  
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ  
ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣΙΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

**ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Ο. ΚΑΡΕΛΑΣ ΤΗΛ. 484.111**

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΑΙ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ 5 - ΤΗΛ. 475.407  
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 60 - ΤΗΛ. 23.006

**ΑΤΕΛΩΣ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ) ΔΙΑ: ΠΛΟΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ - ΣΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ**

ΔΙΤΣ

# Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

## ΑΠΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΗΣ Ε.Τ.Β.Α. ΑΝΕΠΙΚΑΙΡΟΣ Η ΕΠΕΜΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Εις τὴν πρό τινων ἔδυομάδων γενομένην ἐπερώτησιν εἰς τὴν Βουλὴν διὰ τὰ χορηγηθέντα τόσον εύκριτα δάνεια οὐ πότε τῆς Ε.Τ.Β.Α., μεταξὺ τῶν ὀπίσιων καὶ τὸ ἔκ δραχμῶν 18.210.000 διὰ τὴν μετασκευὴν ἐνὸς παλαιοῦ σκάφους εἰς ποντοπόρον ἀλιευτικὸν - ψυγεῖον, δὲν ἔδοθη ἀκόμη ἡ ἀναμενομένη ἀπάντησις. 'Η Ε.Τ.Β.Α. δὲν ἀποντᾶ, δὲν θέλει νὰ δώσῃ ἔξηγήσεις, βάσει ποιών κριτηρίων, δάσει ποιών τεχνικούκομην μελέτης, δάσει ποιών ἀδείας τοῦ ἄρμοδιου 'Υπουργείου, ἔχοργηθῇ τὸ δάνειον τοῦτο, καθ' ἥν ἐποκήν τόσαι ἀλλαι αἰτήσεις δανείων ὑποβλήθεσσαι ὑπὸ ἐπιχειρηματιών καθ' δῆλα ἀξιοπίστων, ἐντίμων καὶ φερεγγύων ἀπερρίφθησαν ἄνευ συζητήσεως.

'Ἐφ' δօνος ἡ 'Ελληνικὴ Τράπεζα Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως, ἀπὸ θέσεων ισχύος δὲν θέλει νὰ δώσῃ ἔξηγήσεις - διευκρινήσεις διὰ τὸ δάνειον αὐτό, τότε οἱ γνωρίζοντες πρόσωπα καὶ πράγματα, ἰδιαίτερα δὲ παρακολουθοῦντες τὰ ἀλιευτικὰ τῆς χώρας ζητήματα καὶ προβλήματα, θὰ δώσουν τὰς σχετικὰς ἐπὶ τοῦ δανείου τούτου πληροφορίας πρὸς ἐνημέρωσιν τῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ Ικανοποίησιν τῆς ἀπορίας τοῦ ἀλιευτικού μας κόσμου, ποὺ εὐρίσκεται εἰς ἀπόγονων. 'Οταν τοιαύτη καταβάλλεται ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας προσπάθεια καὶ γίνεται τόσος θύρων διὰ τὴν ἐνίσχυσην καὶ προσαγωγὴν τῶν παραγωγικῶν κλάδων, οἱ ἐνδιαφερόμενοι διερωτῶνται καὶ δυσανασχετοῦν, πῶς πρέπει νὰ ἐνέργησουν, τί πρέπει νὰ κάμουν διὰ νὰ εὑρεθοῦν καὶ αὐτοὶ μέσα εἰς τὰ πλασίσια τῶν δρῶν τῆς δανειοθήσεως! Πώς θὰ ἐπιτύχουν κάποιο δάνειο, χωρὶς νὰ τοὺς βγῆ ἡ ψυχὴ ἀνάπτοδα;

'Η πολιτεύμαντος Ε.Τ.Β.Α. ἐν τῷ μεταξύ,

μὴ δυνηθεῖσα νὰ θάλῃ ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῆς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, ἰδρυσε τῷρα μόνη τῆς ἀλιευτικῆς ἑταῖριαν, τὴν «ΕΛΥ-ΠΑΛ Α.Ε.» ('Ελληνικὴν 'Υπερπόντιον 'Αλιείαν), μὲ ἀρχικὸν κεφάλαιον 5 ἑκατομμύριον δραχμῶν. Προσπαθεῖ, μὲ κάθε τρόπον, νὰ προστηλυτίσῃ τοὺς πλοιοκτήτας ποντοπόρων ψαράδικων, νὰ λάθουν ποσοστά, νὰ κρατήσῃ τὸ 51% καὶ νὰ κυβερνᾷ πῆς καπιτούσιον! 'Εχει πολλὰ μεγαλεπίθολια σχέδια νὰ ἐφαρμάσῃ, μεταξὺ τῶν ὀπίσιων τὸ σπουδαιότερον εἶναι, νὰ ἀξιοποιήσῃ —ώς λέγουν— τὰ ρωσικῆς κατασκευῆς ψαράδικα τοῦ κ. Φραγκίστα. 'Αλλο ἔξυπνο σχέδιο εἶναι, νὰ μεταφέρῃ ἡ ἀλιευτικὴ κίνησης τῶν ποντοπόρων εἰς κάποια περιοχὴν τῆς Χαλκίδος, ὅπου κατεστρώθησαν ἡδη πολυπρά σχέδια ὑπὸ πῶν τεχνικῶν της... 'Απὸ δοῦα εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, αἱ ἐπιχειρήσεις ὑπερπόντιον ἀλιείας μὲ θυμόνιαν παρακολουθοῦν τὰς ἀκροβασίας τῆς Ε.Τ.Β.Α. καὶ οὐδεμίαν σημασίαν ἀπέδωσαν εἰς τὰς ἔξου τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος προθέσεις της.

'Υπάρχει καὶ συνέχεια. 'Η Ε.Τ.Β.Α. θέλει τῷρα νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν ἰχθυσκαλῶν, ὑποσκελίζουσα τὴν Ε.Τ.Ε.Α.Π., εἰς τὴν ὀπίσιαν κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ ΚΟΣ ἀνετέθη ἡ ἐργασία αὐτῆς, μὲ 3% ἐπιβάρυνσιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς. 'Ο καυγάς συνεχίζεται καὶ θὰ ἐπιβληθῇ ὁ μείζων δόναμιν ἔχων, πρὸς δόξαν καὶ τιμὴν τῆς ἐλληνικῆς γραφειοκρατίας καὶ ἀσυναρτητίας. 'Ο μῦθος τῶν ἰχθυσκαλῶν ἐδημιουργήθη πρὸ δεκαετίας, συνεχίζεται δὲ διότι θέλγει τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὰ παραμύθια καὶ θὰ συνεχισθῇ ἐπ' ἄπειρον, ἐφ' δούσον δὲν λαμβάνουνται τὰ προσήκοντα μέτρα πρὸς διάλυσιν τῆς μυθομάνιας.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΛΙΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ Η.Π.Α.

Πρὸ τινων ἔδυομάδων ἐπληροφορήθημεν συμπτωματικῶς ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην, διὰ φάρια ἐλληνικῆς παραγωγῆς πωλοῦνται κατὰ σημωνικάς ποσότητας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀπὸ τριῶν ἡ τεσσάρων μηνῶν. Λόγῳ τῆς ἐντυπωσιακῆς, πλήν ἀσαφούς ἐν μέρει, εἰδήσεως ταύτης, ἐθεωράσμενην σκόπιμον νὰ ζητήσωμεν συμπληρωματικάς πληροφορίας, τὰς ὀπίσιας καὶ παραθέτομεν. Πρόκειται περὶ καυτιλιακῆς ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἐδρευούστης εἰς Νέαν 'Υόρκην, ήτις

πρὸ ἔτους περίπου ἐνέγραψεν εἰς τὸ ἔδων νηλόγιον ἔνα ποντοπόρον ἀλιευτικὸν - ψυγεῖον. Τὸ σκάφος τοῦτο μόνον δύο ἡ πρία ταξίδια μέχρι σήμερον ἐπραγματοποιήσε, μὲ προσιστὸν τὸν Πειραιά καὶ ἐκτὸς παραμένει εἰς τὰ ἀλίπεδα τῆς Μαυριτανίας, ὅποθεν —ώς λέγουν— φορτώνει τὰ ἀλιεύματα δι' 'Αμερικήν. 'Ελέχθη ἐπίσης, διτὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐνδεχομένως νὰ πλεύσῃ μὲ πλήρες φορτίον δι' ἀμερικανικὸν λιμένα καὶ θὰ ἀντικατασταθῇ εἰς τὰ ἀφρικανικὰ παράλια ἀπὸ ἄλλο φα-

ράδικο τῆς ίδιας ἑταιρίας.

'Η εἰδῆσις εἶναι ἐντυπωσιακή, ἐνέχει δὲ μεγίστην σημασίαν διὰ τὴν πορῷ ἡμῖν νεοσύστατον ὑπερπόντιον ἀλιείαν, διότι ἡ ἀγορὰ τῶν Η.Π.Α. είναι ἡ μεγαλυτέρα τοῦ κόσμου καὶ οἰσδήποτε ποσότης ἐκλεκτῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων εἶναι εὐπρόσδεκτος εἰς καλάς τιμάς. Κατὰ τοὺς πίνακας τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν, αἱ Η.Π.Α. εἰσάγουν ἑπτησίας ἀνω τῶν 500.000 τόνων ἰχθύων καὶ ίχθυηρῶν, εἰς συμπλήρωσιν τῆς ίδικῆς των παραγωγῆς. Πιστότητας μεγάλας προμηθεύονται ἀπὸ τὸν Καναδάν, Ισλανδίαν, Νερβηγίαν, Δανίαν, Ισπανίαν, Μεξικόν, Περού, Αύστραλίαν κ.ο.κ. 'Απὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς δὲν ὑπάρχει ἀξιόλογον διαθέσιμον ἀλίευμα πρὸς ἔξαγωγήν, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τὸ λίγο ποὺ θὰ διατεθῇ ἀρχικῶς, θὰ συντελεσθῇ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν πολυτίμου συναλλάγματος. Τὸ σπουδαιότερον ὅμως εἶναι, διτὶ θὰ ἀνοίξῃ διάπλατα δὲρόμος διὰ μιαν ἀνεξάντλητον διὰ τὸ μέλλον ἀγοράν, ὅπως εἶναι ἡ ἀμερικανική. 'Αλλὰ καὶ ἂν ὑποθέσωμεν, διτὶ δὲν θὰ είμεθα, ἀρχικῶς, εἰς θέσιν νὰ διαθέσωμεν πορὰ μόνον 5 ἔως 10.000 τόνους ἀλιευμάτων, ἡ ποσότης αὐτῆς σὺν τῷ χρόνῳ θὰ διπλασιασθῇ καὶ θὰ πολλαπλασιασθῇ μάλιστα. Διότι, δεν θὰ είναι ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὰ ὑψίπεδα τῆς Μαυριτανίας, ποὺ θὰ ἐφοδιάζουμε τὴν ἀμερικανικήν ἀγοράν, ἀλλὰ ἀπὸ πολλὰ ἄλλα ἀλίπεδα δῆπου λίαν προσεχώς θὰ ἔχομεν τὰ ποντοπόρα μας φαράδικα - ψυγεῖα.

Σημειωτέον, διτὶ τὰ εἰδῆ ἰχθύων ποὺ διαθέτουμεν σήμερον, εἶναι σχεδὸν τὰ ἴδια μὲ ἔκεινα τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης καὶ εἶναι εὐπρόσδεκτα εἰς τὰς νοτίους ἐπαρχίας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ποὺ ἀνήκουν πρότερον εἰς 'Ισπανίους καὶ Γάλλους. Οἱ λατινικῆς καταγωγῆς αὐτοὶ κάτοικοι καὶ σήμερον προτιμοῦν τὰ φάρια αὐτὰ δῆπος καὶ οἱ πρόγονοι των. 'Εξ ἄλλου, δριθούν ποντού ιταλικά, γαλλικά, ισπανικά, ἐλληνικά, νοτιοαμερικανικά, κουβανικά, πορτορικανικά καὶ ἄλλα ἐστιατόρια εἰς Η.Π.Α., ποὺ ζητοῦν ἐπιμόνως ἀπὸ αὐτὰ τὰ φάρια. 'Επομένως, ὑπάρχει εὐρύτατον πεδίον δράσεως πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, ἀρκεῖ νὰ ἔχωμεν διαθέσιμον ἀφθονον ἀλίευμα μὲ χαμηλὸν κόστος παραγωγῆς, διτὶ νὰ διευρύνωμεν τὰς ἔξαγωγάς μας πρὸς όλας τὰς κατεύθυνσεις.

'Απομένει τῷρα νὰ ἐπιβεβαιωθῇ ἡ ὡς ἄνω εἰδῆσις. 'Η Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος —τημῆτας ἔξαγωγῶν, ὑπηρεσία συναλλάγματος— καὶ τὸ Τελωνείον Πειραιῶς, θὰ ἔχουν λάβει γνῶσην τῆς ἔξαγωγῆς αὐτῆς. Τὸ ζητήμα ἐνδιαφέρει τοὺς πλοιοκτήτας παραγωγούς τῆς ὑπερπόντιον ἀλιείας. 'Ενδιαφέρονται εἰπίσης, εἰ-

## 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.

ναι καὶ τὸ ζήτημα τῆς μεταφοράς εως ἀλιευμάτων Ἀτλαντικοῦ (έλληνικής παραγωγῆς), διὰ τὴν ἀποστολήν των εἰς Πειραιά μέσω

πλοίων - ψυγείων. Τὰ σύτω εἰσαγόμενα πρέπει νὰ εἶναι ἐλληνικής παραγωγῆς, ἀλίευμα, δηλαδή, τῶν ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν.

## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Εις τὰ ἔσχάτως κυκλοφορήσαντα διάφορα ἔξινα περιοδικά ἀλίειας, ὡς καὶ τὰ δελτία τῆς Γ.Α.Ο. ('Οργανισμού Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν'), ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἀλιευτικῆς καταστάσεως, ἀναφέρεται εὐρύτερον ἡ συνεχίζομένη προστάθεια διὰ τὴν καταπολέμησιν τοῦ λιμού ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου καὶ τονίζεται διὰ πολλοστήν φοράν ὅτι, τὸ ἐπίσιτο στικό δὲν ἡ μαρτυρία μαρτυρίας, διὰ τῆς ἀξιοποίησεως τοῦ ἔνδιλου πλούτου. 'Ακολουθῶν αἱ στατιστικαὶ καὶ εἱς ὑπόλογισμοὶ μὲν τὸ συμπέρασμα δῖτι: 'Ἐφ' ὅσον ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς αὔξανται μὲν ρυθμὸν σταθερὸν 2%· ἐπησίως, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τροφίμων αὔξανται μὲν ρυθμὸν 1% κατά μέσον ὅρων ἀνά τάς διαφόρους χώρας, ἐπόμενον εἶναι ὅτι μετὰ παρέλευσιν ὅλιγων ἑτῶν οἱ ἐπιστικαῖς δυσχέρεια: θὰ πολλαπλασιασθεῖν.

Διὰ τὴν ἀμβλυστήν τῶν συνεπειῶν τοῦ, ὑπερπληθυσμοῦ ὑπεδειχθησαν, καὶ ἐλήφθησαν ἔγκαιράς τὰ κατάλληλα μέτρα, ἡ δὲ προσπάθεια τῶν Ἕνωμένων 'Εθνῶν συνεχίζεται ἀόνκων πρὸς δλάς τὰς κατευθύνσεις. 'Ο τομέν ποὺ ἰδιαίτερος ἀπασχολεῖ τὴν ἐπὶ τῶν τροφίμων ἐπιπρόπτην τῆς Γ.Α.Ο. εἶναι ἡ θάλασσα καὶ τὰ ἀγαθά ποὺ δύνανται νὰ ἀπόδωση, ἐπιστημονικῶς καλλιεργούμένη καὶ ἀπομαστευμένη. Μὲ στατιστικάς, μὲ ἀψεύδεις ἀριθμούς, μὲ παραδείγματα καὶ μὲ αὐθεντικά τεκμήρια, οἱ ἐπὶ τῆς ἀλίειας ἀρμόδιοι τεχνικοὶ καὶ ἐπιστήμονες ἀποδεικνύουν, ὅτι ἡ παγκόσμιος ἰχθυοπαραγωγὴ συντόμως δύνανται νὰ διπλασιασθῇ καὶ νὰ ἀπόδωσῃ ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκαετίας 100.000.000 τόνων ἰχθύων, τοῦθ' ὥπερ θὰ ισορροφήσῃ τὴν κατάστασιν. Πρὸ τοῦ παγκοσμίου πολέμου, ἡ παγκόσμιος ἰχθυοπαραγωγὴ ἦτο κάπως καθυστερημένη καὶ μόλις ἔφθασε τοὺς 27.000.000 τόνων. Μετά τῶν πόλεμων καὶ τὴν ἐντατικὴν προσπάθειαν ἀξιοποίησεως τοῦ ἐναλίου πλούτου, ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ ἐδιπλασιάσθη καὶ ἔφθασε πέρυσι τοὺς 55.000.000 τόν.

Σήμερον, μὲ τὰς νέας ἐφευρέσεις, τὴν ἐπιστήμαντι πλουσίων ἀλιευτικῶν πλεidiῶν ἀνά τοὺς ὡκεανούς, τὰς ναυπήγησεις συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν λίσαν ἀποτελεσματικῶν μεθόδων ἀλίειας, ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ ὀλιμπιαδῶν αὔξανται, ἐκ παρασλήσου δὲ ἐνισχύεται καθημερινῶς καὶ ἡ κατανάλωσις ἰχθύων. Αἱ ὑπὲρ τῶν ἀμάθων προσδιαλόμεναι κατὰ καιρούς δικαιολογίαι, ὅτι ἔξαντλουνται, δεν λείπουν. Εἰς δλάς τὰς περιοχάς ἀλίειας, παρουσιάζονται ἐποικικά περιστατικά μετακινήσεως τῶν ἐνδημικῶν ἰχθύων διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον, χωρὶς τούτῳ νὰ σημαίνει ἀποφίλων τοῦ ἀλιπέδου, διότι τὰ ψάρια ἐπανέρχονται. Πόσες φορές τοιαύτα περιστατικά ἐσημειώθησαν εἰς τὴν Βόρειο Θάλασσαν, τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Νέαν Γῆν καὶ ἔσχάτως εἰς τὴν Γροιλανδίαν, χωρὶς οἱ ψαράδες νὰ ἀνησυχήσουν, διότι γνωρίζουν τὰς ίδιοτροπίας τῶν ψαριῶν!

Εἰς τὰ ὡς ἄνω περιοδικά, δελτία καὶ συγγράμματα, ἀναφέρεται ὡσαύτως ἡ καταδαλλομένη ἐλέμονας τῶν διαφόρων χωρῶν προσπάθεια διὰ τὴν ναυπήγησιν μεγάλων ἀλιευτικῶν πλοίων - ἐργοστασίων καὶ δευτερινέται, διὰ μόνον μὲ τὴν ἀπόκτησιν συγχρονισμένων τοιούτων πλοίων θὰ ἀξιοποιηθῇ ριζικῶς ὁ ἐνάλιος πλούτος. Τὰ νέα αὐτὰ μεγάλα ψαράδικα εἶναι τόσον τελείως ἔξωπλισμένα, διότε νὰ δύνανται νὰ ἀλιεύσουν εἰς δάθος μέχρι 1.000 μέτρων, νὰ ἀπομακρύνωνται διπουδήστε δὲ ἀλίειαν καὶ νὰ ἀποκομί-

ζουν πλούσιον ἀλίευμα. Τὰ πλωτὰ αὐτὰ ἐργοστάσια, ἀπὸ 2.500 τόνων μέχρι 40.000, εἶναι ὅλα ἐφωδιασμένα μὲ ψυκτικάς ἔγκατος στάσεις, διὰ τὴν κατάψυξιν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ἀλιευμάτων ἐπὶ μακρόν. Οὕτω, ζήτημα ἀποστάσεων, ἔξυπερεσεώς νέων ψυκτέων ἀλίειας καὶ συντηρήσεως τῶν ἰχθύων δὲν ύφισταται πλέον. Αἱ χώραι ποὺ εἶναι εἰς θέσην νὰ ἀποκτήσουν τοιαύτα πλοία, ἔχουν ἐξησφαλισμένη ἀφθονίαν ἰχθυοπαραγωγῆς, η̄ τις καὶ ὑπολογίζεται ἀναλόγως. 'Οσον περισσότερα συγχρωισμένα ψαράδικα δύνανται νὰ διαθέσῃ μίας χώρας, τόσον περισσότερα φάρια θὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσιν της. 'Εξαιρεται Ἰδιαίτερος τὸ κατόρθωμα τῆς Ισπανίας, τὸ ὅποιον καὶ παρουσιάζεται ὡς προβάδιγμα πρὸς μίμησιν διὰ τοὺς λαούς ποὺ ἐπιδιώκουν τὴν αὐξήσην τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς των.

Σταχυλογούμενον ἀπὸ τὰ διάφορα ἐντυπωτικός προσφοροίσις. 'Οταν ἐπωνειλμένων ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων ὑπεδειχθεῖν γίνεται διὰ τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν εἰς τὴν Ισπανίαν, τὴν Νορβηγίαν, τὴν Ἀγγλίαν καὶ τόσας ἄλλας χώρας, μὲ τὴν πρόθεσην νὰ ἐπιστρύψωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων ἐπὶ ὡρισμένων σημείων, μὲ ἐκπλήξην ἡ οὐκόσαμεν νὰ λέγουν, διὰ τὰ ψάρια εἰς τὰς χώρας αὐτὰς εὑρίσκονται ἐν ἀφθονίᾳ πλησίον τῶν ἀκτῶν καὶ ἐμπρός εἰς τὴν... μύτην των, διὰ ὑπὸ ἀλλωστε καὶ ἡ ἀλεία εἶναι τόσον πρωδεμένη. Δὲν φαντάζομεθα, διὰ τὴν ιδιαίτερογούμενη δύνανται νὰ προσθίηται διὰ τὸ ζωντανὸν προβάδιγμα τῆς Ισπανίας, διὰ τὸ χάρις εἰς τὴν τελείων ὄργανων μόνον καὶ τὰ ληφθέντα σύντονα μέτρα, ἐπετεύχθη ἐντὸς ὅλιγων ἑτανῶν δὲ, διὰ δὲν εἶναι μόνον τὰ ψάρια ποὺ εύρισκονται εἰς τὴν Μεσογειούν τὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ ποὺ καταναλίσκουν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνα ποὺ ἀλιεύονται εἰς τὰς ἀρκτικὰς θαλάσσας, τὸν Κεντρικὸν καὶ Νότιον 'Ατλαντικόν.

Πολλοὶ εἶναι οἱ φορεῖς ποὺ συντελούν εἰς τὴν δημιουργίαν ἡ μᾶλλον ποὺ ἔξι παραγῆς συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐδραίωσιν τοῦ Ισπανικοῦ θαυμάτος», ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν, ὄργανων καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας. 'Οταν ἀναλογισθῇ κανεὶς τὴν περισσότερον ἀπό την παραγωγήν, διὰ τὸν 1935 ιχθυοπαραγωγὴ 348.450 τόν. Ισπανία 1965 ιχθυοπαραγωγὴ 1.400.000 τόνοι. Εἰς τοὺς ὅλιγους αὐτοὺς ἀριθμούς, περιλαμβάνεται τὸ μέγεθος τῆς προσπαθείας. 'Ιδού τώρα μὲ λίγα λόγια, πώς ἀναφέρεται τὸ προβάδιγμα τῆς Ισπανίας:

Μεταξὺ τῶν χωρῶν ποὺ ἐπέδειξαν ιδιαίτερην σπουδὴν καὶ μέριμναν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας, ἡ Ισπανία καταλαμάνει εἰς τὴν Εὐρώπην ἔξεχουσαν θέσιν. Εἰναι γνωστὸν εἰς δόλους μας, πρόσων ἡ χώρα αὐτὴ ἐταλαπώ-

ρήθη κατά τὴν τελευταίον είκοσιπεντετεύσιαν καὶ πόσον ὠρισμένα ἔκ τῶν εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐπιτευγμάτων της εἶναι ἀξια προσοχῆς. Δὲν ἀσχολούμεθα μὲ τὴν πολιτική. Θά ἀνασφέρωμεν, δικαίος, μὲ θαυμασμὸν ὅτι ὠρισμέναι διομηχανίαι καὶ παραγωγικοί κλάδοι, ποὺ ἔχουν σχέσιν μὲ τὸν ἐπίστιτισμὸν δύνανται τὴν εἰσαγόμενην πολιτικήν της κατά 1.051.550 τόνους. Δηλαδή, μὲ ρυθμὸν 35.000 τόνουν ἑπτήσια, ἔπι τριάντα χρόνια.

Τὸ φάρι, παίζει μεγάλο ρόλο εἰς τὴν καθηδραλήσηα τοῦ Ισπανικοῦ λαοῦ. 'Η κατανάλωσις τῶν ἰχθύων ὑπόλογοίζεται εἰς 1.000.000 τόνους περίπου περίπου τοῦ πλεόνασμα τῶν 32.000.000 κατοίκων καὶ τὸ πλεόνασμα τῶν 400.000 τόνους τῆς παραγωγῆς κονσερβοποιεῖται καὶ ἔχαγεται εἰς τὰς διαφόρους χώρας. Εἰς τὸν πληθυσμὸν τῶν 32.000.000 κατοίκων, δέσιν νὰ προστεθούν καὶ σλαβ. 15.000.000 ἐπισκεπτών ἐτησίων διὰ τὸν τουρισμόν. Επλίζεται, διὰ τὴν κατανάλωσις τῶν ἰχθύων θὰ αὐξηθῇ ἀκόμη, διταν σύμφωνα μὲ τὰς τελευταίας ἀποφάσεις τοῦ Βατικανοῦ, διαλυθούνται διοισμέναι διορισμέναι προσκευτικαὶ προθετικεῖς - συνήθειαι, τῆς μῆκος καταναλώσεως τῶν ἰχθύων ἡ κρέατων εἰς τὰς διοισμένας ήμέρας. 'Οπωσδήποτε, οἱ Ισπανοὶ εἶναι σπουδαῖοι ψαροφάγοι καὶ καταναλωταί, ἐν γένει, προϊόντων θαλάσσης περισσότερον ἀπό τηλείστας δῆσσας εὐρωπαϊκάς χώρας. Σημειώτεον δέ, διὰ δὲν εἶναι μόνον τὰ ψάρια ποὺ εύρισκονται εἰς τὴν Μεσογειούν τὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ ποὺ καταναλίσκουν, ἀλλὰ καὶ ἐκείνα ποὺ ἀλιεύονται εἰς τὰς ἀρκτικὰς θαλάσσας, τὸν Κεντρικόν καὶ Νότιον 'Ατλαντικόν.

Πολλοὶ εἶναι οἱ φορεῖς ποὺ συντελούν εἰς τὴν δημιουργίαν ἡ μᾶλλον ποὺ ἔξι παραγῆς συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐδραίωσιν τοῦ Ισπανικοῦ θαυμάτος», ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν, ὄργανων καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας. 'Οταν ἀναλογισθῇ κανεὶς τὴν περισσότερον ἀπό την παραγωγήν, διὰ τὸν 1935 ιχθυοπαραγωγὴ 348.450 τόν. Ισπανία 1965 ιχθυοπαραγωγὴ 1.400.000 τόνοι. Εἰς τοὺς ὅλιγους αὐτοὺς ἀριθμούς, περιλαμβάνεται τὸ μέγεθος τῆς προσπαθείας. 'Ιδού τώρα μὲ λίγα λόγια, πώς ἀναφέρεται τὸ προβάδιγμα τῆς Ισπανίας:

'Ημεῖς εἶναι οἱ Ελληνες, ναυτικοί καὶ χερσαίοι, θὰ ἐκτιμήσουμε «στὰ σωστὰ» τὸ μεγαλειώδες τῶν Ισπανῶν ἐπίτευγμα, προβαίνοντες εἰς κάποιαν πρόχειρον σύγκριων. 'Επι χρόνια προσπαθούμε νὰ δημιουργήσωμεν κατά τὴν ἀλιεύων, χωρὶς νὰ ἔχῃ σκοτούρης για τὸ συνάλλαγμα ποὺ θὰ ἔχει γάγγραγέν την περιμένη τὰ κατρίτσα τοῦ γειτοναίαν πόλεων, πότε θὰ τού σταλούν τὰ τρόφιμα! 'Ημεῖς εἶναι οἱ Ελληνες, ναυτικοί καὶ χερσαίοι, θὰ ἐκτιμήσουμε «στὰ σωστὰ» τὸ καλὸν τῆς ὀλόττηος, ἐπειθάρχησε, ἐμόχθησε, ἐταλαιπωρήθησε, ἐσιώπησε καὶ εἰς τὸ τέλος ἐνίκησε: ἐκέρδησε μία σπουδαία νίκη, τὴν ΑΥΤΑΡΚΕΙΑ, τὴν εἰς τρόφιμα πάνεξαπτηρίαν του, νὰ τρώῃ δηλαδή ἐλεύθερα, χωρὶς νὰ ἔχῃ σκοτούρης για τὸ συνάλλαγμα ποὺ θὰ ἔχει γάγγραγέν την περιμένη τὰ κατρίτσα τοῦ γειτοναίαν πόλεων, πότε θὰ τού σταλούν τὰ τρόφιμα!

Μεταξὺ τῶν χωρῶν ποὺ ἐπέδειξαν ιδιαίτερην σπουδὴν καὶ μέριμναν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διομηχανίας, ἡ Ισπανία καταλαμάνει εἰς τὴν Εὐρώπην ἔξεχουσαν θέσιν. Εἰναι γνωστὸν εἰς δόλους μας, πρόσων ἡ χώρα αὐτὴ ἐταλαπώ-

**At Your  
Service in Italy**

**THE  
MEDITERRANEAN  
AND OVERSEAS  
SHIPPING AGENCY**  
S. p. A.  
**'MEDOV'**

Enquiries to:  
**HEAD OFFICE, 30 VIA BALBI,  
GENOA**

Cables: Medov      Telephones 67 5 41 (4 lines)  
Telex: 27 046 (MEDOV)      62 2 17 (3 lines)

**Branches and Agents  
at all Italian ports**

Member of the Baltic  
and International Maritime Conference

κων είς τά πλέον μεμακρυσμένα σημεία τής ύπαιθρου; Είναι ποτὲ δυνατόν νὰ γίνη κάπια σύγκρισης; Πώς είναι ο ίχθυλιμήν γιά τά φαράδικά μας; Αύτά τά ολίγα διά την κατανάλωσιν άλλα τό σπουδαιότερο σημείον είναι ή παραγωγή, τά πλοιά, τά φαράδικα.

Διά την Ισπανίαν, τό σπουδαιότερον σημείον είναι ή παραγωγή, ή συνεχής και άθροις παραγωγή, τά πλοιά, τά άπειράθιμα φαράδικα, οι φαράδες διά την τεχνική κατάρτισην τών θριάμων κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια, τά διάφορα φαράδικα, τά σχέδιά των, τά ναυπήγησης τούτων, τά ναυπήγηση, όχι μόνον διά την έπιπτοπον έπάρκειαν, άλλα και διά την κατασκευήν φαράδικων διά πό έξωτερικόν. Οι ίχθυλιμένες, μεθ' δόλου τού τελείου άλιευτικού και τεχνικού έξοπλισμού των, τά πολλαπλά ψυγεία πρός δλας τάς κατευθύνσεις διά την καταψύξιν και συντήρησην τών άλιευμάτων. Τό σημείον είς τό δόποιον έδραθη ιδιαιτέρα προσσχή, είναι τό χαμηλόν κόστος τής παραγωγής, πού συντέλεσεν είς την διάδοσιν και άθροιν κατανάλωσιν ίχθυών είς δλην τή χώρων, συνάμα δέ κατέστησε —είς τάς δυσκόλους στιγμάτας— τήν Ισπανίαν αύτάρκη είς τρόφιμα, τού ιματικός, τού διάφορας και συνεχώς ναυπηγούνται μεγάλα φαράδικα -ψυγεία.

'Όπωσδήποτε, διερωτάται κονείς, πόσου ό πυρετός τών ναυπηγήσεων και της ύπερ-παραγωγής ίχθυών θά διαρκέσει. Οι καλώς ένημεραμένοι λέγουν, δτι δχι μόνον θά διαρκέση, άλλα και θά αύξηθη έντος τών προσεχών έτων, διότι αί είς τρόφιμα άναγκαι τού κόσμου συνεχώς αύξανονται. "Ενας συγκριτικός πίνακας πών πωλήσεων τροφίμων είς την Ισπανίαν άποκαλύπτει, δτι τό φθηνότερο τρόφιμο είναι τό φάρι.

Περαίνουντες τό διαφωτιστικό αύτό σημείωμα, θά άναφέρωμεν, δτι ή διά τής τηλεοράσεως διαφήμισης παίζει μεγάλων ρόλων είς την Ισπανίαν, ως πρός τήν άλλαγή τών συνηθειών και τήν διαφήμισην τού διατροφής τού λαού. Διά τής τηλεοράσεως διαφημίζονται τάς κατευγμένα ψάρια και προδάλλονται είκόνες τής άλιείας, περιποίησεως και καταψύξεως τών ίχθυών. 'Έχουμενται δτό τρόπος τής καταψύξεως ώς δ μόνος κατάλληλος διά τήν φρεσκάδα τών ψαρών και τό σπουδαιότερο, χωρίς νό κουράζωνται οι ένδιαφερόμενοι θεαται -άκροσται, ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΑΙ τά έκ τής ίχθυοφαγίας προκύπτοντα ωφελήματα.

#### Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

"Ιταλικάς άνακοινώσεις τών ειδικών έπι τής άλιείας, φέρουν αύτήν ύπολειπομένην σημαντικών είς αύξησιν τής παραγωγής είς τάς χώρες τής Κοινής Αγοράς.

"Η παγκόσμιος παραγωγή άπό 33 έκατ. τόν. τό 1958, ύπερέδη τά 51 έκατομ. τόν. τό 1964 (αύξησης ύπερ τά 50%). Τών χωρών, τούναντίον, τής Εύρωπας, κατατασσομένη τρίτη είς τόν κόσμον, μετά τήν Ρωσίαν και τήν Ισπανίαν. "Ανω τών πέντε δισεκατομμυρίων πεζεττών (300.000.000 λιρών) διετέθησαν διά τήν άλιείαν κατά την περίοδον 1961 - 1965 άποκλειστικώς και μόνον διά τόν τομέα τής καταψύξεως τών ίχθυών. Έκ τούτων 2.400.000.000 πεζεττών (160.000.000 λιρών 'Αγγλιας), προήρχοντο άπό κυβερνητικά πιστώσεις διά τήν ναυπήγησην φαράδικων -ψυγείων. Τούτο και μόνον έρμηνεύει εύγλωττως, τό ένδιαφέρον τής κυβερνητικής πλευράς, συνάμα δέ και τήν έμπιστοσύνην τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας διά τόν κλάδον τής άλιείας. "Η κεφαλαιαγορά είς την Ισπανίαν έκθυμάς έπειδηνει κεφαλαιού είς άλιευτικάς έπιχειρήσεις και συνεχώς ναυπηγούνται μεγάλα φαράδικα -ψυγεία.

"Η γερμανική και ή δόλανδικη παραγωγή συγκειται κυρίως άπό σκόμδους, ρέγγες, τής γαλλικής και Ιταλικής άπό διάφορα είδη, αξίας μεγαλυτέρας.

Προσέλευσις: Κατά τά 2/3 άπό τόν Βορειοανατολικόν 'Ατλαντικόν, κατά τά 22% άπό τόν βορειοδυτικόν 'Ατλαντικόν και κατά 12% άπό τήν Μεσόγειον (Γαλλία, Ιταλία).

Τό πλωτών ύλικών τών χωρών τής Κοινότητος ηγέτηθη μεταξύ τών έτων 1956 - 1963 κατά 13%, με διαφόρους κατά χώρας αύξησηώσεις.

Τά 85% τών είς ίχθεις άναγκων τής κατανάλωσεως είς τάς έξι χώρας τής Κοινότητος καλύπτονται άπό τήν ίδιαν αύτών παραγωγήν. Αι είσαγωγαι άπό τρίτας χώρας άνηλθον τό 1964 είς 545.000 τόν. και αί έξαγωγαι είς 123.000 τόν. Είναι, κατά συνέπειαν, πλήν τής 'Ολλανδίας, δλαι αί λοιπάς χώραι τής Κοινής Αγοράς είσαγωγικά. "Η Ιταλία είσαγει 180.000 τόν. και μόλις τό 10% αύτών προέλευσιν έχει τάς λοιπάς χώρας τής Κοινότητος.

Και τό συμπέρασμα έκ τών άνωτέρω άριθμών: Εύρυτάτη ή προοπτική άναπτυξέως τών πρός τάς χώρας τής Κοινής Αγοράς πωλήσεων τών προϊόντων τής άλιευτικής μας διευθύνσας. Προϋπόθεσις: κόστος συναγωνιστικόν.

"Ένδεικτικώς άναφέρομεν τάς κρατούσας τιμάς είς τήν ιταλικήν ίχθυαγοράν: Λιρέτ. 150 - 170 τό κιλόν, συνήθεις ίχθεις, έως τό κόστος παραγωγής τού άλιεύματος είς τόν 'Ατλαντικόν ύπολογίζεται, κατά σχετικάς Ιταλικάς άνακοινώσεις, είς 240 - 280 λιρέττας. Περί Ιταλικών άλιευτικών σκαφών πρόκειται.

"Άλλος σημαντικός φορεύς είναι τό έξαγωγικόν έμποριον άλιευτικών προϊόντων (ύπολογίζεται είς 400.000 τόν. έπτισώας), άπερ σημαίνει είσιροήν άκαπτάπαντον πολυτίμου συναλλάγματος. Τά διάφορα κουνερβοποιεία κατά μήκος τών άκτων, νυχθημέρων έργαζονται διά τήν παρασκευήν έξαιρετικών κουνερβών, εύπροσδέκτων είς δλας τού κόσμου πάς άγοράς. 'Επισής, τά έργοστασία παρασκευής πάστης φύσεως δώλων ίχθυπρών, τήν έπειρεγγασίαν ύπολειμμάτων ίχθυών διά τό ίχθυάλευρον, τήν άξιοποιησιν τών πάστης φύσεως δστράκων, δλα αύτά μαζί άκαπταπαστωσιών έργαζονται και παράγουν. Μία έπισκεψη και είς τό μικρότερον λιμένα, έντυπωσάζει εύχαριστα τούς ένεινας, πού δλέπουν άμετρητα δύλινα φαράδικα μετά τήν κτυπήτα χρώματα, τά μικρομάγαζα δποι άφθων τά φρέσκα ψάρια, τούς φαράδες μετά τά πραγούδια των πού άποτελούν τήν (couleur locale) γιά κάθε λιμενίσκο. 'Ο κόδων πού τά δλέπει έντυπωσάζει πράγματι και πείθεται πρόσον προσφίλης είναι διά τούς Ισπανούς δ παραγωγικός κλάδος τής άλιείας.

# 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

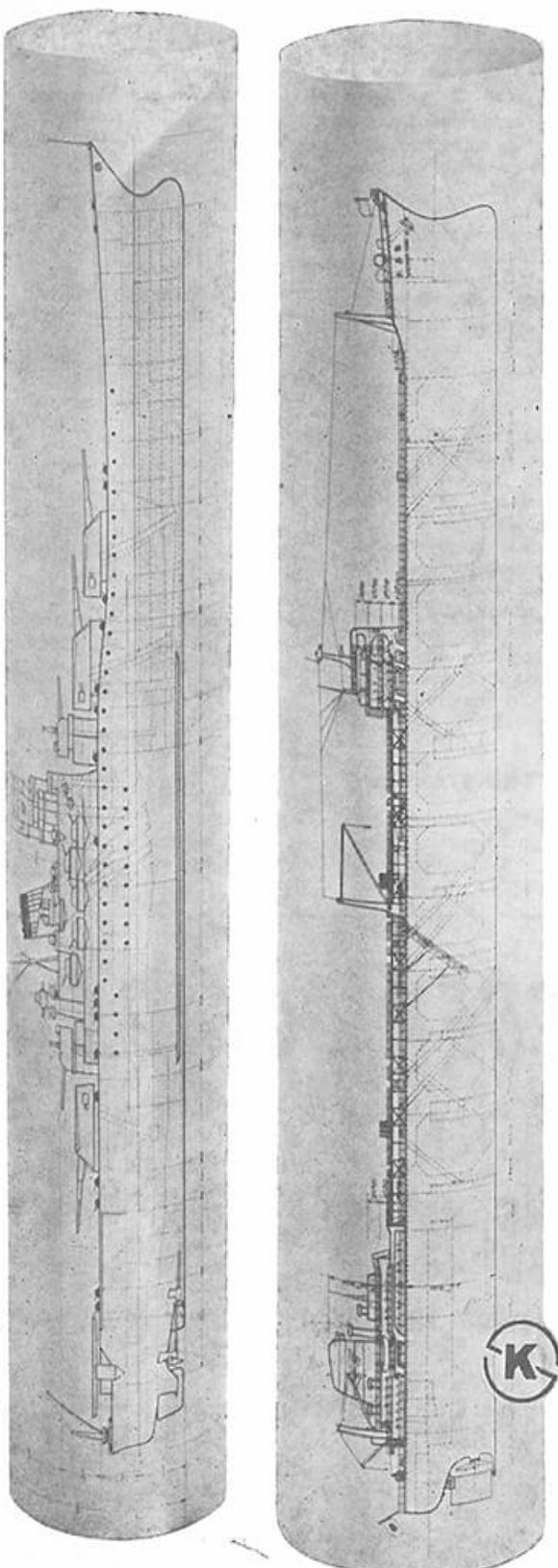
Cables: "Webtank" New York

CHARLES R. WEBER

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

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

# ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΕΙΣ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΣΚΑΦΗ



Αι ήμέραι τής κατασκευής πολεμικών σκαφών παρήλθον πρό πολλού διὰ τά ναυπηγεία KURE. Άλλα κατά τά 55 έτη (1890 - 1945) τής λειτουργίας τών πολεμικών ναυπηγείων KURE, πολλά ώραίσ σκάφη καθειλκύσθησαν, περιλαμβανομένου τού περιφήμου ντρέντνωτ «Γιαμάτο». Τώρα δραστηριότης λίσαν διαφόρου είδους συνεχίζεται εἰς τάς μεγάλας ναυπηγικάς καὶ ἐπισκευαστικάς ἔγκαταστάσεις KURE, αἵτινες περιλαμβάνουν δύο μεγάλας ἐσχάρας ίκανότητος 150.000 τόν. ή μίας καὶ 160.000 τόν. ή ἄλλη. Ή ἑτησία παραγωγική ίκανότης ἀνέρχεται εἰς 620.000 τόν. d.w. καὶ διὰ τάς ἐπισκευάς εἰς 4 200.000 τόν. γκρός.

Πολλοί μεγάλοι ναυπηγοί σκέπτονται μὲ τήν προοπτικήν κατασκευής μαμμούθ τάνκερς καὶ φορτηγών. Καὶ ή τάσις αὐτή καθίσταται ἔκδηλος εἰς τά ναυπηγεία KURE. Κατασκευάζουν τώρα ἓνα μικτὸν σκάφος 144.000 τόννων d.w. Μὲ τήν συμπλήρωσίν του ('Οκτώβριος 1966), τὸ σκάφος αὐτὸ θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον μικτὸν τού κόσμου. Θὰ ἀπασχοληθῇ εἰς τήν μεταφοράν πετρελαίου καὶ βιομηχανικοῦ ἄλατος.



Πλὴν τῶν ναυπηγήσεων, τὰ KURE διαδραματίζουν προέχοντα ρόλον εἰς ἐπισκευάς πλοίων, μετασκευάς, ἐπιμηκύνσεις καὶ χρωματισμούς διὰ φευδαργύρου τῶν ύψηλών. Συμβουλευθεῖτε τὰ KURE διὰ τὰ ναυπηγικά σας προβλήματα. "Εχουν μίαν ιστορίαν εἰς τάς ναυπηγήσεις 75 έτών, πείραν καὶ ίκανότητα νὰ ἀντιμετωπίσουν οιονδήποτε ναυτιλιακὸν πρόβλημα.

**KURE ZOSEN**  
THE KURE SHIPBUILDING & ENGINEERING CO., LTD.

Head Office: Nakagawa Bldg., 3-5, Yaezu 2-chome, Chuo-ku, Tokyo Tel: 272-6711 Telex: KUREZOSENTOK 23-346  
New York Office: Room No. 200, 52 Broadway, New York 4, N.Y. Tel: Bowling Green 9-8237 Telex: KURENY 2222-53 London Office: 113/116 Leadenhall St., London E.C.3.  
Tel: AVEnue 1379 Kure Factory: 1, 2-chome, Showa-dori,  
Kure Tel: Kure 21-1261 Telex: KUREZOSENKURE 6623-22

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΑΝΑΓΚΑΙ

'Ομιλών ύπερ τού μέλλοντος των άτμοστροβίλων είς την γνωστήν συνάντησιν τοῦ Μονάχου, περὶ τῆς όποιας άνεφέρομεν καὶ εἰς προγούμενον τεύχος μας, ό γνωστός κατασκευαστής άτμοστροβίλων καὶ μηχανῶν Σέρ 'Ερικ Γυάρρου άνεφέρεν, διὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ 1965 ἐναυπηγούντο εἰς τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον 184 πλοῖο, ἐκ τῶν ὄποιων μόνον 5 ἔπροκειτο νὰ κινοῦνται δι' άτμομηχανῆς. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀρχίζει ήδη νὰ ἔχῃ καταστροφικά διὰ τοὺς κατασκευαστὰς άτμοστροβίλων ἀποτελέσματα. Παρὰ δὲ τὸ γεγονός διὰ τοὺς τελευταῖοι αὐτοὶ διατείνονται διὰ δηζελομηχανῶν ὑστερούν τῶν άτμοστροβίλων ἀπό ἀπόφεως ἀσφαλοῦς συνεχούς λειτουργίας καὶ λόγῳ τῆς ἐλλείψεως στατιστικῶν δυναμένων ν' ἀποδεῖσον τὸ δόρυν ἥ δοκιμή τοῦ άνωτέρω ισχυρισμοῦ, δὲν φαίνεται οὔτος νὰ εὐσταθῇ καὶ πολὺ. Διότι λέγεται, διὰ μια δηζελομηχανῆς εὑρίσκεται, η μᾶλλον δύναται νὰ εὑρίσκεται ἐν συνεχεῖ ἀπασχολήσει ἐπὶ 340 ἔως 350 μέρας κατ' ἔτος, τοῦ υπολοίπου χρόνου ἀνάλιακομένου εἰς ἔργοσίας ἀπισκευῶν καὶ συντηρήσεως, ἐνῷ δὲ άτμοστροβίλος ἔχει, ἀντιστοίχως, 355 ἔως 358 μέρας. Η διαφορὰ δὲν είναι τόσον σημαντική, ἀλλα η ληφθῆ ὑπὲρ δύνην, διὰ ἀναλίσκεται συνήθης χρόνος συνήθους παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν δρμῷ διὰ φορτεκφόρτωσιν.

'Απὸ ἀπόφεως ισχύος κατὰ μονάδα δὲ άτμοστροβίλος φυσικά ὑπέρτερει, ἔφ' δοσον εἶναι δύναται ισχεῖς μέχρι 50.000 ἵππων εἰς τὰς 140 στροφάς καὶ 40.000 ἵππων περίπου εἰς τὰς 120 στροφάς, μὲν μηχανάς εἰς μονάδας ὑψηλῆς καὶ χαμηλῆς πιέσεως καὶ συνθήσεως σκληρούμενου μετάλλου διπλοῦς μειωτήρας. Διὰ οἰανδήποτε ισχύον, εἶναι δύναται διὰ μείωσις τῶν στροφῶν τῆς ἐλίκος μέσω τῶν συγχρόνων μειωτήρων, εἰς σημαντικὸν ἀριθμὸν καὶ οὕτω δι' ισχεῖς πέριξ τῶν 40.000 ἵππων εἶναι δύναται μείωσις μέχρι καὶ περίπου 103,5 στροφῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ισχὺν τοῦ μεταξὺ τῶν μονάδων τῆς μηχανῆς. 'Η υἱοθέτησις ὀλιγωτέρου ἀριθμοῦ στροφῶν εἰς τὴν ἐλίκα ἀπὸ αὐτὸν ποὺ στήμερον χρησιμοποιεῖται, ἀπαιτεῖ προφασίας εἴτε τὴν χρησιμοποίησιν τριπλῶν μειωτήρων, εἴτε τὴν χρησιμοποίησιν διὰ τὴν πρώτην διαθεμέσα δόδοντωτῶν τροχῶν νέων μεθόδων σκληρούσεως τῆς ἐπιφανείας των, εἴτε αὐξήσην τῆς διαμέτρου τῶν κυρίων δόδοντωτῶν τροχῶν πέραν τῶν διαστάσεων διὰ τὰς όποιας σημερον διατίθενται σχετικαὶ ἔγκαστας.

'Η ἀσφάλεια λειτουργίας τῶν συγχρόνων άτμοστροβίλων ἔχει σοδαρῶς αὐξηθῆ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Σπανία πλέον κατέστη ἡ κάμψις τῶν στροφείων η ἀνάμαλισται αἱ προκαλούμεναι ἐκ τῶν δυνήσεων εἰς τὰ πτερύγια καὶ οἱ σημειοί μὲν διπλοῦν κέλυφος στροβίλοις ὑψηλῆς πιέσεως δὲν ὑπόκεινται πλέον εἰς διαφραάς ἐκ τῶν συνθέσμων, ὡς συνέβαινε πλασιότερον. Παρὰ ταῦτα, η δηζελομηχανῆ κατέκτησεν διλόκληρον σχέδιον τὴν ζήτησιν πρωστηρίων μέσων, τὴν όποιαν προηγουμένως κατείχεν η παλινδρομικὴ άτμομηχανῆ, ὡς καὶ πλείστον μέρος ἐκείνης, ποὺ

κατείχεν ό άτμοστροβίλος. Καὶ ὑπάρχουν ἀσφαλεῖς ἐνδείξεις, διὰ τὴν τοιαύτη πρὸς τὴν δηζελομηχανῆ προτίμησις θά διευρυνθῆ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. 'Αναφαίνεται ηδη καὶ ἡ μέσον ἀριθμοῦ στροφῶν δηζελομηχανῆ, μὲν μειωτήρα, κατανάλισκουσαν διάρητα, εἰς ισχεῖς μέχρι καὶ 20.000 ἵππων, διὰ δυνατότης δὲ τῆς μηχανῆς αὐτῆς ὅπως χρησιμοποιήσῃ ἐλικας μικροτέρου ἀριθμοῦ στροφῶν, ὡς καὶ ἀντιθέτως στρεφομένας ἐλικας, θά ἔξουδετερώση, ἀσφαλέστερη, τὸ μειονέκτημα τῆς μεγαλυτέρας κατανάλωσεως εἰς καύσιμα καὶ λιπαστικά, ἔναντι τῶν ἀπ' εὐθείας συμπλεκομένων μηχανῶν. Πρόσθετοι ἀρεταὶ τῶν μέσου ἀριθμοῦ στροφῶν δηζελομηχανῶν, ἔναντι τῶν ὀλιγοστρόφων τοιούτων, εἶναι τὸ μικρότερον δάραος καὶ διάρητος δύοκος αὐτῶν, ἐπειδὴ διευκολύνουν τὴν συντήρησιν καὶ προσθέτουν εἰς τὸ ντέρντ γουεῖτ καὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου.

'Εχατάς ἀρχίζει νὰ κατακτᾷ ἔδαφος καὶ διάρειστος, εἰς πολεμικὰ πλοῖα, κυρίως, καὶ εἰς πορθμεῖς, διόπου η εἰς καύσιμους κατανάλωσις δὲν ἀποτελεῖ ἐμπόδιον καὶ ἐπιδιώκεται κυρίως τὸ μικρὸν δάραος καὶ διάρητος δύοκος τῆς μηχανῆς, ὡς καὶ ἡ συνεχῆς ἀπασχόλησης τοῦ πλοίου, διά τοῦ ἔξασφαλίσεως μιᾶς μηχανῆς εὐκόλως καὶ ταχέως ἀντικαθιστώμενης ἐν περιπτώσει βλάβης.

'Υπὸ δλας λοιπὸν τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, πῶς εἶναι δύνατη ἡ ἐπιδιώσις τοῦ άτμοστροβίλου εἰς τὴν βάλασσαν; Δέν εἶναι ίσως δύσκολος η ἀπάντησις: διὰ τῆς πυποτοίσεως, τῆς κατασκευαστῆς ἀπάλλων, διὰ τῆς συνωματωμένων ἔγκαστας, τῆς δελτιώσεως, διὰ τῆς διευκολύνοντος τοῦ θερμοδυναμικοῦ κύκλου καὶ διὰ τῆς αὐτοματοποίησεως.

### ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Υπὸ τὴν στενῆν του ἔννοιαν, σημαίνει ὁ δρος αὐτὸς τὴν διαμόρφωσιν μιᾶς σειρᾶς μεγεθῶν μηχανῆς, ἀνταποκρινομένης πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ισχεῖς καὶ συγκεκριμένους σκόπου χρήσεως. 'Η ἀρχὴ αὐτῆς μεριμνήσθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διὰ πολλὰ ἐκ τῶν μικρῶν τεμαχίων ποὺ χρησιμοποιοῦνται εἰς ἐν μηχανοστάσιον, δὲν ἔχει δημοκόμη ἔφαρμοσθη διὰ τὰς πρωστηρίους μηχανάς. 'Η πυποτοίσης μειώνει τὰς δαπάνας σχεδίων καὶ τὸ ὀρχικὸν κόστος, μειώνει τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ διευκολύνει τὴν ἔξασφαλίσιν ἀνταπλακτικῶν, ἔφ' δοσον δλοι οἱ κατασκευασταὶ θὰ χρησιμοποιοῦν τὰ αὐτὰ μεγέθη καὶ στοιχεῖα. 'Απλουστεύει ἐπίσης τὴν πυποτοίσης τὴν δῆλην ἔγκαστας τασσιν καὶ τὸ ποτούσιον τοῦ πλοίου, δὲν φαίνεται συμφέρουσα, διὰ τὸ δυνάμενον τούλαχιστον νὰ προβλεφθῇ μέλλον, ὃς καὶ ἐπανάληψιν ἔγραφη καὶ διπό τὸν ἔχοντα τὴν φροντίδην τῶν σελίδων αὐτῶν. Εἰς τὴν βάλασσαν, η ἀνθρωπίνη κρίσις καὶ η ἀνθρωπίνη παρέμβασις εἶναι ἀδύνατον ν' ἀντικατασθοῦν τελείως ἀπὸ μηχανικᾶς μονάδας. Είναι, δημως, ἔξι ίσου δληθες, διὰ τὸ σύγχρονος τεχνολογίας, ποὺ ἀποστέλλει ἀνθρώπους εἰς τὸ διάστημα καὶ τοὺς ἀπαναφέρει εἰς τὴν γῆν, δύναται νὰ μηδενίσῃ τὴν ἀνάγκην ἀνθρωπίνης ἐπιβλέψεως ἐνὸς μηχανοστάσιον καὶ νὰ πειριστὸς εἰς πλήρωμα ἀνάγκης εἰς ἐλάχιστον ἀριθμὸν ἀνδρῶν.

'Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὸ παρόν σημειώματα πάλιν μὲ τὸ άτμοστροβίλον, διὰ τὸν όποιον ύποτιθεταὶ διὰ ὄμηλησε κατὰ κύριον λόγον δὲ τοῦ Γυάρρου, δὲ θερμοδυναμικός κύκλος ποὺ θὰ υιοθετηθῇ πρέπει νὰ ἐπιλεγῇ οὕτως, ὡς τε η σύγχρονης παραγόμενης σειρᾶς τοῦ πλοίου.

στάσεων, ὡς τε νὰ καλύπτεται πάσα ἀνάγκη η περίπτωσις.

Τυποποιήσις τῶν μηχανῶν σημαίνει, φυσικά, καὶ τυποποίησιν τῶν πλοίων. Διότι δημία μηχανὴ ισχύος 20.000 ἐπὶ παραδείγματι ἵππων, ἔχει κατασκευασθῆ διὰ 105 στροφάς ἐλικος, ἢ ίδια μηχανὴ δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν πλήρη αὐτῆς ἀπόδοσιν ἐπὶ πλοίου τοῦ ὅποιου η ἐλικη κατεσκευάσθη δι' ισχὺ 20.000 ἵππων εἰς τὰς 95 στροφάς. Δι' αὐτὸν καὶ ἐνδείκνυνται η κατάλληλος ἐπιλογὴ τῆς πλήρους σειρᾶς τῶν πυποτοίμενών μηχανῶν καὶ ἐπίσης η κατάλληλος ἐπιλογὴ τῶν τύπων τῆς γάστρας διὰ τὰ διάφορα μεγέθη καὶ πόσους πλοίους. Δέν δύναται τοισαρδώς νὰ ισχυρισθῇ, διὰ τοῦτο εἶναι ἐπιθυμητὸν η κατασκευασθῆ διὰ πρόσθιαν πλοίων. Δέν δύναται τοισαρδώς νὰ ισχυρισθῇ, διὰ τοῦτο εἶναι ἐπιθυμητὸν η κατασκευασθῆ διὰ πρόσθιαν πλοίων. Δέν δύναται τοισαρδώς νὰ ισχυρισθῇ, διὰ τοῦτο εἶναι ἐπιθυμητὸν η κατασκευασθῆ διὰ πρόσθιαν πλοίου.

Καὶ προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω η ἀνάγκη, ὡς πλοίου τῆς τυποποιήσεως ἐφαρμοσθούν μὲ ἐλαστικότητα, η ὁποία καὶ διὰ διευκολύνη τὸ ἔργον πλοιοκτητῶν καὶ ναυπηγῶν, ἀλλὰ καὶ θὰ ἔξουδετερώσῃ τὴν πιθανότητα ἀνασχέσεως τῆς περαιτέρω πρόδου συνεπείᾳ ἐπιμονῆς εἰς ἀκάμπητους μεθόδους τυποποιήσεως. Τὸ πρόβλημας καθίσταται οὐτα σύνθετον μὲ δυσχερή, ὅλη ούχι καὶ ἀδύνατον, τὴν λύσιν. Πρέπει, δεδοίας, νὰ ἐπιλεγῇ κατ' ἀρχήν η πλέον κατάλληλος πρωτητικοὶ ἐφοπλισταὶ ἀποβλήπουν πρός τὸ πελείων στοιχαστάσιον.

**ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΣ Κ.Α.Π.**  
Η ἔφαρμογη μεθόδων τηλεκινήσεως καὶ αὐτοματοποίησης ἀπασχολεῖ ἐπίσης σοδαρῶς τοὺς ναυτιλιακοὺς παράγοντας, παρουσιάζουσα προβλήματα οἰκονομικά, τεχνικά καὶ κοινωνικά, ἀλλὰ μὲ μακρά πνοής ἐπιδιώξεις. 'Ακομή καὶ οἱ πλέον συντηρητικοὶ ἐφοπλισταὶ ἀποβλήπουν πρός τὸ πελείων στοιχαστάσιον.

Πλήρης, δεδοίας, αὐτοματοποίησης, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν τελείαν ἔλλειψην πληρώματος, ἐπὶ τὸν πλοίου, δὲν φαίνεται συμφέρουσα, διὰ τὸ δυνάμενον τούλαχιστον νὰ προβλεφθῇ μέλλον, ὃς καὶ ἐπανάληψιν ἔγραφη καὶ διπό τὸν ἔχοντα τὴν φροντίδην τῶν σελίδων αὐτῶν. Εἰς τὴν βάλασσαν, η ἀνθρωπίνη κρίσις καὶ η ἀνθρωπίνη παρέμβασις εἶναι ἀδύνατον ν' ἀντικατασθοῦν τελείως ἀπὸ μηχανικᾶς μονάδας. Είναι, δημως, ἔξι ίσου δληθες, διὰ τὸ σύγχρονος τεχνολογίας, ποὺ ἀποστέλλει ἀνθρώπους εἰς τὸ διάστημα καὶ τοὺς ἀπαναφέρει εἰς τὴν γῆν, δύναται νὰ μηδενίσῃ τὴν ἀνάγκην ἀνθρωπίνης ἐπιβλέψεως ἐνὸς μηχανοστάσιον καὶ νὰ πειριστὸς εἰς πλήρωμα ἀνάγκης εἰς ἐλάχιστον ἀριθμὸν ἀνδρῶν.

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὸ παρόν σημειώματα πάλιν μὲ τὸ άτμοστροβίλον, διὰ τὸν όποιον ύποτιθεταὶ διὰ ὄμηλησε κατὰ κύριον λόγον δὲ τοῦ Γυάρρου, δὲ θερμοδυναμικός κύκλος ποὺ θὰ υιοθετηθῇ πρέπει νὰ ἐπιλεγῇ οὕτως, 23.002 A/H 88.8465

CABLES: "HERMES"

## DURBAN HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: B. KOΥΒΑΡΑΣ, S. KOΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

AMEROID PRODUCTS

LILY BRAND MARINE PAINTS

BOX 475

PHONES 65.181

23.002

A/H 88.8465



εύρισκόμενα πρώτα δύο σκαυδιναϊκά σκάφη γραμμής του τύπου «σκάντιαστί» έκπληρούν άπολύτως τα ύπό των ναυπηγών των τεθέντα πρότυπα. Είναι τού βίου και αύτά μεγέθους με τα βρετανικά πλοία διαθέτουν την αύτην περίπου υπερεστική ταχύτητα, έχουν όμως πλήρως ήμισιαυτοματοποιημένον έλεγχον έκαντος θαλάσσης είς το μηχανοστάσιον και έκ δευτερεύοντος σταθμού εύρισκομένου είτην γέφυραν. Οδεις άξιωματικού φύλακης ώπαρχει είς το μηχανοστάσιον διαρκούσης της νυκτός, ένων κατά την διάρκειαν της ημέρας οι είς έργασίας συντηρήσεως άσχολούμενοι μηχανικοί παρακολουθούν και την λειτουργίαν των μηχανημάτων, άπλως διά να διαπιστώσουν την ίκανοτητή την ικανοποιητικήν άποδόσιν των αύτομάτων έγκαταστάσεων.

Τό συμπέρασμα των άνωτέρω είναι ότι, καθ' δλας τάς ένδειξεις, φαίνεται νά διεμορφώθη το πρότυπον του συγχρόνου φορτηγού τακτικών γραμμών, άπο της άποψεως του μηχανικού έξοπλισμού και της ταχύτητος, άνεξαρτήτως τεῦ άν αύτό θα διαθέτη διά το φορτίον του κοινά κύτη και χώρους έφυγμένου φορτίου ή ειδικήν διά κοντένερς διαρρύματιν. Πρόκειται, καθ' οιανδήποτε περίπτωσιν, περὶ λίαν ίκανού, ίσχυρού, ταχέος και, φυσικά, άκριδού πλοίου, ή πρόσκτησις τού όποιου άπαιτει και κεφάλαια και οργάνωσιν και πειράν και, πρό παντός, την υπάρξιν των παραγόντων έκεινών που δύνανται νά έξασφαλίσουν την έπικερδή ένως τοιούτου σκάφους έκμετάλλευσιν.

### ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ

Την 10ην Αύγουστου άνεχώρησεν άπο τό Ρότερνταμ τό μπάλκ κάρριερ «Κόντο», 41.500 τόνων π.ν., τό όποιον είχεν άφικθη έκει ως τό δεξαμενόπλοιον «Ρόνασταρ», 35.675 τόνων π.ν.. Τό δεξαμενόπλοιον αύτό είχεν ύποστη τό θέρος του 1965 ίσχυράν έκρηξιν είς τό άντιοστάσιον, ύποστάν έκτεταμένας ζημίας άπο τον πρώραθεν της μηχανής τμήματος μέχρι και πρώραθεν της γεφύρας, ή όποια και κατεστράφη. Έχαρακτηρίσθη φυσικά τό πλοίον ώς δλική άπωλεια και έπωληθη άπο τούς άσφαλιστάς είς την έταιριαν Γιόργκεν Τέζενσεν τού 'Αρενταλ της Σουηδίας, οι όποιοι και άνεθεσαν την μετασκευήν τού ήμικατεστραμένου πλοίου είς μπάλκ κάρριερ είς τά ναυπηγεία Γουίλτων τού Σκιντάμ.

Την 14ην Οκτωβρίου 1965 τό ήμικατε-

στραμμένον σκάφος έρρυμουλκήθη είς Σκιντάμ, άφού δέ άπεκδητή είς τό μέσον, τά δύο ήμιση έτοποθετήθησαν έντος δύο δεξαμενών, όπου άπεκδητήσαν τά πρώραθεν τού μηχανοστασίου τημήματα και παρέμεινε τό άνεπαφον τημήμα που περιέχει τάς μηχανάς. Είς τό τημήμα τούτο συνεκολλήθη προσωρινώς έν τεμάχιαν άποκωπέν εκ της πρώρας και άποτελούμενων έν τριών δεξαμενών τού δεξαμενοπλίσιον, ώστε νά έξασφαλισθή έπαρκης πλευστότης και εύσταθεια είς τό τημήμα τού μηχανοστασίου, προκειμένου νά κατασκευασθή είς αύτό ή γέφυρα τού πλοίου έκτος δεξαμενής. Τό τημήμα αύτό έξήχθη της δεξαμενής την 4ην Φεβρουαρίου 1966 και ήρχισεν ή κατασκευή της γεφύρας. Παρηγγελθή έν τώ μεταξι είς τά ναυπηγεία Κόκεριλ τού Χομπόκεν εις Βέλγιον τό μεσάσιον τημήμα τού μπάλκ κάρριερ, περιέχον τά κύτη 1 - 5, ένων είς τά ναυπηγεία Γουίλτων κατεσκευάζετο τό τημήμα τό περιέχον τά κύτη 6 και 7. Την 10ην Μαΐου είχε περατωθή ή κατασκευή της γεφύρας και τό τημήμα αύτό έτοποθετήθη είς την δεξαμενήν, την 16η δέ Μαΐου άπεκδητήσαν οι προσωρινώς ήλεκτροσυγκολληθεῖσα είς τό μηχανοστάσιον τρεῖς δεξαμεναί τού παλαιού δεξαμενοπλίσιου και άπεμακρύθησαν της δεξαμενής. Ταυτοχρόνως έτοποθετήθη είς αύτήν τό νεκατασκευασθέν τημήμα μετά τά κύτη 6 και 7 και συνεκολλήθη είς τό πρυμναίον τημήμα τό περιλαμβάνον τό μηχανοστάσιον και την γεφύραν.

Την 10ην 'Ιουνίου έρρυμουλκήθη είς Σκιντάμ έχομποκεν τό τημήμα με τά κύτη 1 - 5, ήκολούθησε δέ ή έν δεξαμενή συναρμολόγησης και τό νέον μπάλκ κάρριερ ήτο έτοιμον την 10ην Αύγουστου. Διά νά έκτιμηθή δεόντως ή γενομένην έργασία, παρέχομεν τούς άκολουθους άριθμούς:

Τό δάρος τού πρυμναίον τημήματος, τού δεξαμενοπλίσιου «Ρόνασταρ» άνηρχετο είς 4.150 τόνων. Μετά την άποκοπήν των κατεστραμμένων δεξαμενών, τό δάρος τού άπομειναντος τημήματος, τό όποιον περιέχει και τό μηχανοστάσιον, άνηρχετο είς 3.200 τόνων, ή γένθη δέ τούτο κατά 250 άκομη τόνων, μετά τήν έπ' αύτού κατασκευήν της νέας γεφύρας και την έπιμηκυνσιν της παλαιάς καπνοδόχου. Τό δάρος τού πρωραίον τημήματος είχε δάρος 750 τόνων. Τά νέα τημήματα, τά περιέχοντα τά κύτη τού μπάλκ κάρριερ, έ-

χουν δάρος, τό μέν κατασκευασθήν είς Βέλγιον 4.109 τόνων, τό δέ τού Σκιντάμ 1.860 τόνων και έπομένως, τό συνολικόν δάρος τού μπάλκ κάρριερ «Κόντο» άνερχεται είς 10.160 τόνων, ή γένθη δάρος τού δεξαμενοπλοίον «Ρόνασταρ» ήτο 8.100 τόνων. Ή διαφορά είς τό δάρος είναι δεβαίως φυσική, ή ληφθή ή όψιν και ή κατά 6.000 περίπου τόνων ή π.ν. μεγέθυνσις τού πλοίου.

### ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία άντιμετωπίζοντα τόν αύξανόμενον συναγωνισμόν έξι Εύρωπης, θα προσπαθήσουν νά βελτιώσουν τάς κατασκευαστικά των μεθόδους. "Εν έξ αυτών, τό ναυπηγείον Κιούρε, θα ήγηθη τών έθνικών άνταγωνιστών του, καθελκύων σκάφη, κατά 95% προκατασκευασμένα και πλήρως έξαπλισμένα.

"Η πλέον δώμας άποτελεσματική ριζοσπαστική μεθόδος, ή όποια υιοθετήθη ύπό των ναυπηγείων Κιούρε έγκειται, ώς σχετικώς άναψφέρεται, είς τόν έφοδιασμόν τών έπι μέρους τημάτων, πρίν τό ταύτα συναρμολογηθούν είς τό κύριον σκάφος μέ κάθε τί, άπο τάς σωληνώσεις και τάς διάλδιδας, μέχρι και τού αύτομάτου κλιματισμού, συμπεριλαμβανομένων γεννητριών, λεβήτων, άντλιών, ήλεκτρικών και τηλεπικοινωνιακών έγκαταστάσεων, συσκευών καταψύξεως, άκομη δέ και κλίνων είς τά διαμερίσματα τού πληρώματος.

Και τούτο δέν σημαίνει άπλως έλαττωσιν τού χρόνου παραγωγής κατά μήνα τούλαχιστον, άλλ' είναι έπισης πλέον ή άσφαλεστέρα μεθόδος τής παλαιάς έκείνης, κατά τήν όποιον ή έγκαταστασίς τών μηχανημάτων, σωληνώσεων κ.λ.π. διενηργείτο, άφού συνεπληρώύτο τό κύριον κέλυφος τού σκάφους. Βασικά πλεονεκτήματα τής μεθόδου: Μείωσις τού κόστους και αύξησης τής παραγωγής ήκανότης.

Αι κύριας και δοθητικαί μηχαναί τοποθετούνται πρό τής καθελκύσεως και άπομενει, μόνον ή προσαρμογή. Ό χρόνος, ώς έκ τούτου, δέ άπαιτείται μεταξύ καθελκύσεως και παραδόσεως, μειούται κατά 1½ μήνα.

Συμφώνως πρός τήν τάσιν τών Ιαπωνών ναυπηγών νά μεταδίδουν μεταξύ των τάς τελευταίας τεχνολογικάς μεθόδους των, τά ναυπηγεία «Κιούρε» χρησιμοποιούν τελευταίως τής μεθόδου τής ταυτοχρόνου ναυπηγήσεως ένδος και ήμίσεος σκάφους έπι τής ίδιας ναυπηγικής κλίνης.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΑΟΣ"

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ.μ. διά:  
ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ, ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 π.μ. διά:  
ΔΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΡΟΔΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"  
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΝ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ Τ.Σ. "ΑΗΤΩ",  
Καθημερινώς, 9 π.μ. διά:

ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

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

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", - "ΚΑΝΑΡΗΣ", "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ",

'Εκ Πειραιώς :

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
ώραν 11 διά ΚΥΘΩΝ (Λουτρά) — ΣΕΡΙΦΟΝ —

ΣΙΦΩΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ

ώρα 13: διά ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 17: διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ

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

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ώρα 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 4 π. μ. διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΟΝ

ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

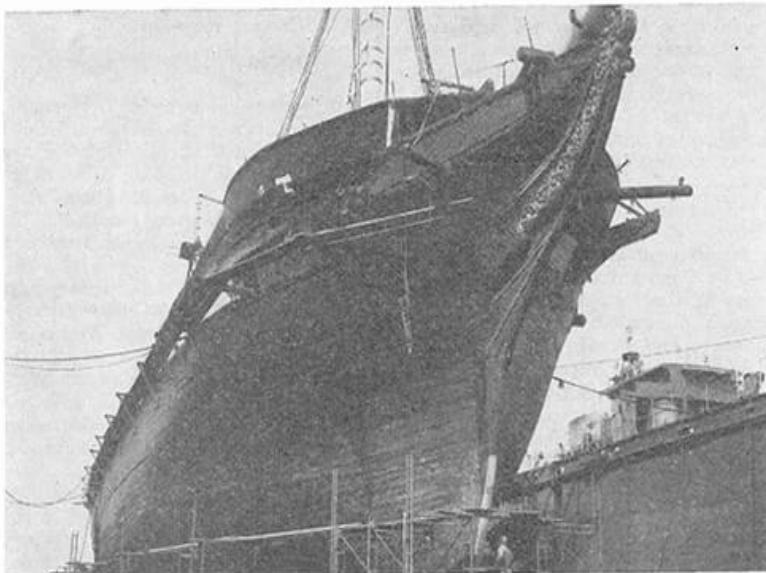
ώρα 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

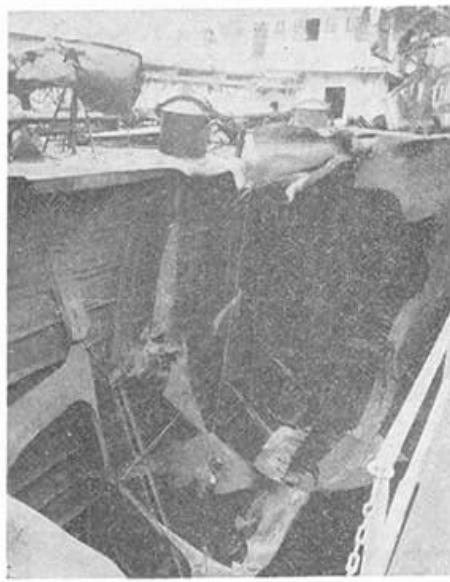
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

Πληροφορία: 'Ακτή Ποσειδώνος - Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και είς απαντά τά Γραφεία ταξιδίων.

# Skills that span centuries



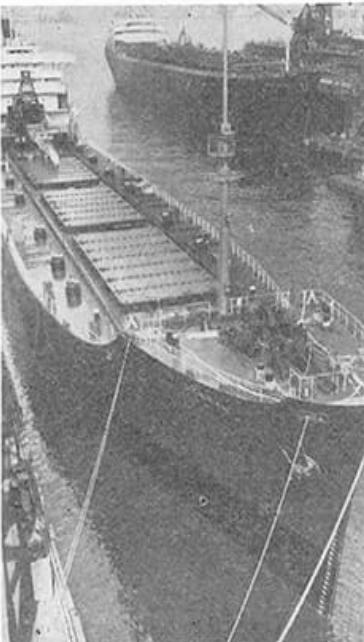
1



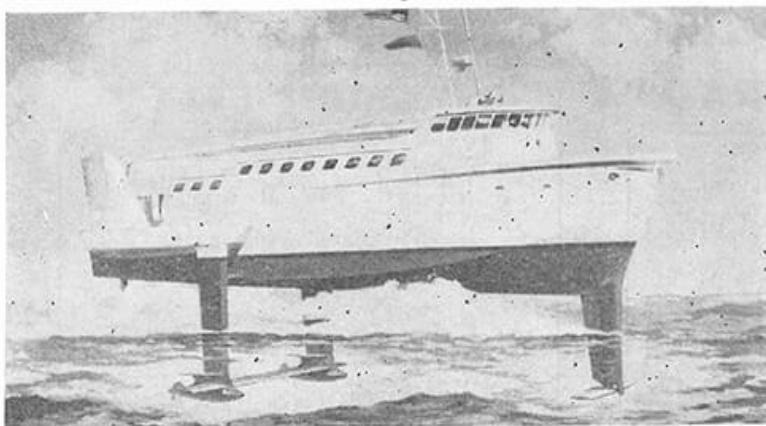
2



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



3



4

## Repairs

- 1** U.S.S. CONSTELLATION, launched in Baltimore in 1797, and commissioned first ship of the line. Back home for restoration and major repair in 1964.
- 2** Norwegian tanker in drydock for collision damage repair. Completely repaired and ready for cargo in 32 working days.

## Conversion

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

## Construction

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



**MARYLAND  
SHIPBUILDING  
& DRYDOCK CO.**

Baltimore, Maryland 21203

Telephone: Area Code 301-355-0500

Cable Address—Mardockco/Telex No. 087-808

New York, New York 10004

Telephone: Area Code 212-344-0934

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (1385/66)

Πρόεδρος: 'Ο κ. Έμμ. Διαλυνάς.  
Εισηγητής: 'Ο κ. 'Αναστ. Βερνάρδος. Δικηγόροι: Οι κ.κ. Γ. Παπασταμάτιου, Π. Χαρακιάδης.

• Σύμβασις μεταφορᾶς ἐπιβάτου.—Εὐθύνη μεταφορᾶς ώς πρὸς τὰς ἀποσκευάς.—'Ανάλογος ἐφαρμογὴ τῶν περὶ συμβάσεως ναυλώσεως διατάξεων.—"Ἄρθρον 187 Κ.Ι.Ν.Δ. ἐπικρατέστερον ἄρθρου 834 Α.Κ.—'Αποκατάστασις ζημίας ἐν ἀπωλείᾳ ἀποσκευῶν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 139 Κ.Ι.Ν.Δ.—"Ἀκυρος ἡ ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ ῥήτρα περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορᾶς εἰς 100 δολλάρια.—Οὐκ ἐφαρμογὴ ἄρθρου 141 Κ.Ι.Ν.Δ. ἐπὶ κατὰ εἶδος ὡρισμένου πράγματος, ἀτομικῶς ὡρισμένου ώστε νὰ εἰναι ἄνευ σχετικῆς δηλώσεως, ἐμφανές.—'Η διάταξις τοῦ ἄρθρου 141 Κ.Ι.Ν.Δ. προϋποτίθησιν φόρτωσιν φορτίου εἰς δέματα ἡ μονάδας, καθιστώσας ἀνεφικτον τὸν ἀπώρρητον ποσόν τοῦ περιεχομένου.

«Ἐπειδὴ κατὰ μὲν τὴν διατάξιν τοῦ ἄρθρ. 187 Ν. 3816/1958 «περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου» οὕσαν ἐπικρατεστέραν τῆς τοιαύτης τοῦ ἄρθρ. 834 Α.Κ. (Π. Ἀθ. 22990/1963 'Εμπ. Δικ. 1E σελ. 238), ώς πρὸς τὴν φόρτωσιν, μεταφορᾶν καὶ ἔκφόρτωσιν τῶν ἀποσκευῶν καὶ τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἐφαρμόζουνται ἀναλόγως, ὡς ἐν τῇ συμβάσεως ναυλώσεως καὶ εἰδικότερον αἱ περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διατάξεις, κατὰ δὲ τὸ ἄρθρ. 134 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Ν. 3816/1958, ὁ ἐκναυλωτής εὐθύνεται διὰ πάσαν ζημίαν ἐκ τῆς ἀπωλείας τῶν πραγμάτων, προκληθεῖσαν ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς παραλαβῆς πρὸς μεταφορᾶν μέχρι τῆς παραδόσεως αὐτῶν. 'Οθεν ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ διώκουσα τὴν καταψήφισιν τῆς ἐναγομένης πλοιοκτητρίας κυρίως μὲν εἰς τὴν παράδοσιν ἔτέρου, δομοίο τοῦ περὶ οὐ κατω-

τέρω ἀπολευθέντος κινητοῦ πράγματος, ἐπιδοθητικῶς, δὲ εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἑναγούσῃ τοῦ ποσοῦ τῶν δρχ. 15.000 ὡς ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ζημίαν, ἢν ύπεστη αὐτῇ ἐκ τῆς ἀπωλείας μιᾶς ἡλεκτρικῆς γραφομηχανῆς κατὰ τὴν μεταφορᾶν τῆς ἐκ τοῦ λιμένος Νέας Υόρκης εἰς Πειραιά μετὰ τοῦ νομίμου τόκου ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς μέχρις ἔξοφλησεως, εἰναι νόμως βάσιμος ὡς πρὸς πόλης ὡς ἄνω ἐπικουρικοῦ αἴτημα ταῦτης, ἐρειδομένη εἰς τὰς προδιατρηθείσας διατάξεις ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰς τοιαύτας τῶν ἄρθρ. 107 2 καὶ 139 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ 346 Α.Κ., ἐφ' ὅσον οὐδεὶς τῶν διαδίκων ἐπικαλεῖται τὸν ἐφαρμογὴν ἀλλοδαποῦ δικαίου, διαφέροντος τῶν διατάξεων τούτων, μὴ νόμιμος ὡς καὶ ἀπορριπτέα, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐναγόμενον εἰς αὐτούσιαν ἀποκατάστασιν τῆς προτέρας καταστάσεως αἴτημα ταῦτης, διθέντος ὅτι ἡ ζημία ἀποκαθίσταται ἐν τῇ ἐντάκτῳ ἐνδιαφερούσῃ περιπτώσει, ἀποκλειστικῶς κατὰ τὸν ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρ. 139 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καθερούμενον ἐνιαίον τρόπον (Φ. Ποταμιάνου, 'Η σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς παρ. 76 ἐπομ. ΑΠ 627/1960 Νομ. Βῆμα 9 σελ. 597, Π.Πειρ. 290/1961 'Ελλ. Δ/νη 3 σελ. 312, 4743/1962 'Επ.Εμπ.Δικ. 1E 104, 13/1963 Νομ. Βῆμα 11 σελ. 1083, Πρ.Βολ. 114/1963 'Επ.Εμπ.Δικ. 1Δ 224).

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν δημοσίας τάξεως διατάξιν τοῦ ἄρθρου 142 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εἶναι ἀκυρος πάσα συμφωνία, ἀπαλλάσσουσα τὸν ἐκναυλωτὴν τῶν ὑποχρεώσεων καὶ οὐτοῦ, τῶν διαγραφομένων εἰς τὰς διατάξεις ποὺ οἰκείου κεφαλαίου τοῦ ρηθέντος Κώδικος ἡ καθ' οἰονδήποτε τρόπον περιορίζουσα αὐτάς. Κατ' ἀκόλουθίαν ὁ ισχυρισμὸς τῆς ἑναγούμηνης, ὅτι δι' εἰδικῆς ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ ῥήτρας συνεφωνήθη ὅτι ἡ ἀποζημίωσις διὰ τὴν περιπτώσιν ἀπώλειας τῶν ἀποσκευῶν δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσόν τῶν 100 δολλαρίων, τυγχάνει μὴ νόμιμος καὶ ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν σαφῆ ἔννοιαν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 141 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καθ' ἡν ἐν πάσῃ περιπτώσει ὅτι ἡ ἀπόρρητος τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀποζημίωσις δι' ἀπώλειαν πραγμάτων δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ διὰ Διατάγματος ἐκάπιστο τοιούτου μονάδας ποσόν κατὰ δέμα ποὺ κατὰ μονάδα, ἔκτὸς ἃν συνεφωνήθη ποσόν ἀνώτερον, ώς καὶ ἐάν η φύσις καὶ ἡ ἀξία τῶν φορτωτέων πραγμάτων ἔδολωθεσαν παρὰ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως ἡ δὲ δηλώσις ἔγένετο ἐγγράφως (δῆπερ ποσόν εἰρη-

το, ὡρίσθη διὰ τοῦ εἰς ἐκτέλεσιν τῆς παρατεθείσης διατάξεως ἐκδοθέντος ἀπὸ 15 Οκτωβρίου - 8 Νοεμβρίου 1958 Β. Δ) τος εἰς 8.000 δρχ.), ἡ διάταξις αὐτὴ προϋποτίθησι τὴν φόρτωσιν φορτίου εἰς δέματα ἡ ἐν γένει μονάδας, καθιστώσας ἀνέφικτον τὸν ἐπώτης ὄψεως προσδιορισμὸν τοῦ περιεχομένου, μὴ ἐλκομένη ἐντεύθησε ως ἐκ τοῦ σκοποῦ ταῦτης εἰς ἐφαρμογὴν, προκειμένου περὶ μεμονωμένων καθ' εἶδος ὡρισμένων πραγμάτων, τὸ εἰδος τῶν ὑποίων είναι ἀμέσως καὶ ἀνευ τούτεστι σχετικῆς δηλώσεως ἐμφανές. Τούτων τεθέντων, οὐχὶ νομίμως ὑποστηρίζει ἡ ἐναγομένη, ὅτι ἡ διὰ τῆς ἀγωγῆς ἐπιδιωκομένη ἀποζημίωσις δὲν δύναται ἐν πάσῃ περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσόν τῶν 8.000 δρχ., ἐφ' ὅσον τὸ ὡς ἀπολεσθὲν φερόμενον πράγμα είναι καθ' ἡ ἀγωγὴ ἐκτίθεται, ἀτομικῶς ὡρισμένον, δὲν ἐπικαλεῖται δ' ἡ ἐναγομένη, ὅτι τοῦτο ἐφορτώθη ἐντὸς δέματος, κινητού η ταξιδιωτικοῦ σάκκου, περιλαμβάνοντας καὶ ἔτερας ἀποσκευάς.

Παρατηρήσεις.—Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 141 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποδίδουσαν τὸν Κανόνα IV § 5 τῆς Χάγης, ἡ ἐκ μέρους τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀποζημίωσις δι' ἀπώλειαν τῶν φορτωθέντων πραγμάτων, δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ διὰ Διατάγματος ἐκάπιστο τοιούτου μονάδημον ποσόν κατὰ δέμα ἡ κατὰ μονάδα. Σχετικός ἐξεδόθη τὸ ἀπὸ 15 Οκτωβρίου - 8 Νοεμβρίου 1958 Βασ. Διατάγμα διὰ τοῦ ὑποίου τὸ ἐν λόγῳ ποσόν ὡρίσθη εἰς δρχ. 8.000.

Ευνόητον ὅτι εἶδει νὰ ὄρισθη ἡ ἔννοια τοῦ δέματος ἡ τῆς μονάδος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ώς ἄνω διατάξεως καὶ ἐπὶ τούτου δὲν ὑπάρχει διοφωνία.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔννοιαν τοῦ δέματος ἀποκλειομένου εὐθύνης ἐξ ἀρχῆς τοῦ ὁμοιόδου εἰς χῦμα φορτίου, προϋποτίθεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως, μορφή τις σκευασίας. Ἀμφιδολίσις κρατεῖ ως πρὸς τὸ εἶδος τῆς σκευασίας (Schaps - Abraham, Das deutsche Seerecht, Kommentar, 1962 ὑπὸ τὸ ἄρθρον 660 παραρ. 5α καὶ τὰς ἐκεὶ παραπομπάς). 'Η μονάς, ἐξ ἄλλου, διήρεσ τὴν διεθνῆ νομολογίαν. 'Υποστηρίζεται, ὅτι δέον νὰ γίνεται πρασφύη εἰς τὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφομένας μονάδας. Κατὰ τὴν ἀντίληψιν ταῦτην, μία μὴ συσκευασμένη μηχανή, ἀποτελεῖ μίαν μονάδα. 'Ελλείψει προσδιορισμού ἐν τῇ φορτωτικῇ, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ συνήθης μονάς προσδιορισμοῦ τῆς ποσότητος ως π.χ. ἐπὶ ξυλείσας, τὰ στάνταρτς, ἐπὶ οῖνου τὰ ἐκατόλιτρα κλπ. 'Ο ἀμερικανικός νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης (ἄρθρον 4 παρ. 5) δύμιλει περὶ «συνήθους μονάδος ναύλου» (εις.

## 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

tomary freight unit). Έν 'Αγγλία ἐπίσης δὲν ὑπάρχει διμοφωνία (Carver, Carriage of goods by sea, 9η ἔκδοσις, 1952 σελ. 200 σημ. 37α, Seruton On Charterparties etc., 17η ἔκδοσις, 1964 σελ. 427).

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς φαίνεται ἐπηρεαζομένη ἐκ τῆς ἐλλείψεως σκευασίας τοῦ ἀπολεσθέντος πράγματος. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι ὑποστηρίζεται τούτο, χωρὶς ὅμως νὰ θεωρήται ἡ Ἐλλείψης σκευασίας ὡς ἀφαλές κριτήριον, διότι ὡς ὀντώτερω ἐλέχθη, μεμονωμένα μηχανήματα ἀποτελοῦν «μονάδα» κατά τὴν ἀνωτέρω ἔννοιαν ἐφ' ὃσον δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς δέμα.

Ἡ κρίσις, ὅμως, τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως καθ' ἥν, ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 141 προϋποθέτει φορτίον εἰς δέματα ἡ μονάδας, καθιστώσας ἀνέφικτον τὸν ἐκ πρότης ὄψεως προσδιορισμὸν τοῦ περιεχομένου, περιέχει προδῆλως «ἡληψιν τοῦ ζητούμενου», διότι ἀκριβῶς αὐτὸν εἶναι τὸ ζητούμενον, δηλαδὴ τί εἶναι φορτίον εἰς δέματα ἡ μονάδας. Ρητέον εἰσέτι, ὅτι μὲν τὸν προσδιορισμὸν τοῦ περιεχομένου, δὲν συνεδέθη ἐφ' ὃσον ἔγω τούλαχιστον γνωρίζω, ἡ ἔρευνα πρὸς καθορισμὸν τῶν ὅρων «δέμα» καὶ «μονάς».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

### ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Χρονονούλωσις — Διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ χρονονούλωμένου πλοίου εὑθύνεται ὁ πλοιοκτήτης - ἔκναυλωτής καὶ οὐχὶ ὁ χρονονούλωτής—. Χειρισμοὶ πλευρίσεως ἀποτελοῦν τμῆμα τῆς ναυσιπλοΐας.

Ποιά ἡ εὐθύνη τοῦ ἔκναυλωτοῦ τοῦ πλοίου ἐν χρονονούλωσει, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἔτεθη προσφάτως ἐνώπιον τοῦ Περι-

φειρειακού Δικαστηρίου τῆς Πειραιώς. Τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως εἶχον ὡς ἔξης:

Ἡ ἑταῖρία τοῦ ποταμοῦ Ντήλαγουεαρ, ἔχουσα τὴν διαχείρισιν καὶ εὐθύνην διὰ τὰς προκυμαῖς αὐτοῦ, ἐνήγαγε τὸ δηζελόπλοιον «ANCORA», τὴν πλοιοκτήτριαν αὐτοῦ ἑταῖριαν, τὸν χρονονούλωτην τοῦ σκάφους καὶ δύο ἑταῖρας ρυμουλκῶν, πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ ζημίας ἐπενεχθείσας εἰς μίαν τῶν προκυμαῖῶν, καθ' ὃν χρόνον ἐπλεύριζεν ἐκεῖ τὸ δηζελόπλοιον «ANCORA». Ἡ ἐνάγουσα ἴσχυρισθη, ὅτι τοὺς χειρισμοὺς πλευρίσεως κατηγόρουν αἱ δύο ἑταῖραι ρυμουλκῶν, αἱ τινες εἶχον συμβιλῆθη πρὸς τούτο μετὰ τοῦ χρονονούλωτοῦ τοῦ πλοίου καὶ ἐτέλους ὑπὸ τὰς δηγίας αὐτοῦ καὶ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας. Ὁ χρονονούλωτης ἐξήτησε τὸ πλάσης συζητήσεως, νὰ τεθῇ ἐκτὸς δίκης, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι ὁ χρονονούλωτης δὲν ηὔθνετο διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ ὑπ' αὐτοῦ χρονονούλωθεντος πλοίου καὶ ὅτι οἱ χειρισμοὶ πλευρίσεως ἀπετέλουν μέρος τῆς ναυσιπλοΐας. Τὸ δικαστήριον ἐδέχθη τὴν αίτησην ταύτην, καίτοι, ὡς ἐτονόθεν ἐν τῇ ἀποφάσει, ἵνα ἀπρόθυμον νὰ θέσῃ ἓνα τῶν διαδίκων ἐκτὸς δίκης πρὸ πάσης συζητήσεως καὶ δῆ πριν διεξαχθῇ ἀπόδειξις ἐπὶ τῶν ἐκατέρωθεν πραγματικῶν ἴσχυρισμῶν, ἐκ τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὅποιας εἶναι δυνατὸν νὰ θεμελιωθῇ εὐθύνη. Τὸ δίκαιον, ὅμως, εἶναι τόσον σαφὲς ἐν προκειμένῳ, ὥστε ἐκρινεῖν ὅτι ἐπρεπε νὰ δεχθῇ τὴν αἴτησην τοῦ χρονονούλωτοῦ, διότι ὡς ἐπὶ τῇ ἀποφάσει τονίζεται, δὲν ὑφίστασται ἐν τῷ νόμῳ βάσις ἵνα στηριχθῇ ἡ διατήρησις τοῦ χρονονούλωτοῦ ἐπὶ τῇ δίκη, δεδομένου ὅτι οὕτω δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου, ἡ τμῆμα ἀποτελοῦν πράγματι οἱ χειρισμοὶ πλευρίσεως,

Ο βασικὸς κανὼν περὶ τούτου εὑρηται τὸ πρώτον κατετρωμένος ἐν τινὶ ἀποφάσει 'Εφετείου, ἐκδοθείσῃ ἐν ἑτεῖ 1911 συμφώνως πρὸς τὰς σκέψεις τῆς ὅποιας, ἡ ναυσιπλοΐα

τοῦ πλοίου διαφρούσης τῆς χρονονούλωσεως, εὑρηται ἐν χερσὶν τοῦ πλοιοκτήτου (ἔκναυλωτοῦ). Τημῆτας τῆς ναυσιπλοΐας εἶναι καὶ οἱ χειρισμοὶ πλευρίσεως.

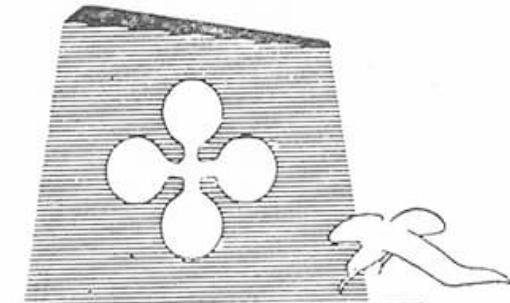
Ο ἕκκαλῶν —ἐν τῇ δίκῃ ἔκεινη— ισχυρισθη, ὅτι τὸ πλοίον ἡλέγχετο ὑπὸ τοῦ χρονονούλωτοῦ, ὅτι ἔκεινος εἶχε συμβληθῆ με τὰ ρυμουλκά καὶ ὅτι ηὔθνετο διὰ τὸ πταίσμα αὐτῶν. Ἐν τούτοις, τὸ 'Εφετείον ἐκρινεῖ τότε, ὅτι οὐδὲν ἐκ τῶν στοιχείων τούτων ἡδύνατο νὰ τροποποιήσῃ τὰ ἐπὶ τοῦ θέματος νομολογημένα. Ειδικῶς εἰς πὴν περίπτωσιν, ἢντις εἶχεν ἀπάσχολήσης τότε τὸ 'Εφετείον (ὑπόθεσης τοῦ ἀ/π «VOLUND»), ἐπρόκειτο περὶ συγκρούσεως τοῦ πλοίου μὲ διερχόμενον ἀτμοκίνητον θαλαμηγόν, διὰ τὴν ὅποιαν εἶχε κριθῆ, ὅτι ὑπαίτιον πλοίον ἦτο ἀποκλειστικῶς τὸ ἀ/π «VOLUND». Παρὰ τούτα, ἐθωρῆθη ὅτι τὴν εὐθύνην εἶχεν ὁ πλοιοκτήτης καὶ οὐχὶ ὁ χρονονούλωτής, καίτοι τὸ πλοίον κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος τῆς συγκαταθέσει τοῦ πλοιάρχου, ἐκυθερώτατο ὑπὸ προσώπου του ποτοθετηθέντος ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ, ἵνα ἐπιβλεπῃ τὰ τοῦ φορτίου (Supercargo). Ταύτα διότι καὶ τότε εἶχε κριθῆ, ὅτι τὰ τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ σκάφους ἐπὶ χρονονούλωσεως αὐτοῦ, ἀφέωρων εἰς τὸν ἔκναυλωτὴν - πλοιοκτήτην καὶ οὐχὶ εἰς τὸν χρονονούλωτην.

Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Πειραιώνας μὲ διφετήριαν τὴν ἀκτέρω ἀπόφασιν τοῦ 'Εφετείου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀ/π «VOLUND», ἔξητασεν διὰ τὰς σχετικὰς ἀποφάσεις καὶ κατέληξεν εἰς τὴν κρίσιν, ὅτι ὡς ὁν ἐκτεθεὶς κανὼν ἔξακολουθεῖ νὰ ἴσχυῃ ἀπορραλάκτως, καὶ εἰσέτι δυνάμει τῆς συμβάσεως χρονονούλωσεως, ὁ χρονονούλωτής ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν πλοιήσην καὶ νὰ πληρώῃ τὰ πλοηγικὰ ἔξοδα.

Διὰ τοὺς ἐκτεθέντας λόγους, τὸ δικαστήριον έθεσεν ἐκτὸς δίκης τὸν χρονονούλωτην καὶ διέταξε τὴν πρόδοσην αὐτῆς ὡς πρὸς τοὺς λοιποὺς ἐναγομένους.

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

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



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



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

#### Η ΔΙΑΡΥΞ

Μέ δεκάνην 150 έκατομ. δολ. ή διοίκησις της Διώρυγος τού Σουέζ αντιμετωπίζει τήν άναγκην της διευρύνσεως και έκβαθυνσεώς της, ίνα μή τελικός χάρας τήν δι' αυτής διακίνησιν τών φορτίων τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων. «Υπολογίζεται περί το 1972 ή Διώρυξ νά δύναται νά δεχθῇ σκάφη με δύσισμα 48 ποδών.

Άπο τού έτους έκεινού νέον πρόγραμμα έκβαθυνσεων θέλει άναληφθῆ. «Επιδίωξις: τό δύσισμα τών 57 ποδών. Δὲν άποκλείεται, δεσμώις, καὶ η αύξησης τών διοδίων.

### ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

#### ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΣΤΑΘΕΡΑ

«Η δουλειαρκή κυβέρνησις παρήγειλεν εἰς τὰ συμβικά ναυπηγεία προσφάτως τρία νέα φορτηγά σκάφη ξηρού φορτίου, χωρητικότητος 6.500 τόν. Ι.ω. έκαστον.

«Επίσης έγινώσθη, οτι εύρισκεται εἰς διαπραγματεύσεις μὲ ισπανικά ναυπηγεία διὰ τήν ναυπήγησιν μή γνωσθέντος άριθμού δεξαμενοπλοίων τών 25.000 και 70.000 τόν. Ι.ω. καὶ πλοίων κάρριερς τών 15.000 τόν. Ι.ω. καὶ πλοίων γενικού φορτίου τών 13.600 τόνων Ι.ω.

### ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

#### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

«Ηρχισεν ή συνεργασία μεταξύ τών τριών γερμανικών ναυπηγείων «Ντόίτς Βέρφτ», «Χόβαλτσερκε» τού Αμβούργου καὶ «Χόβαλτσερκε» των Κιέλου, μολονότι ή συγχώνευσίς των δὲν πρόκειται νά πραγματοποιηθῇ πρὸ τού 1968. Ήδη πρώτον δήμα ἀπέφασίθη σύστημα διοικητικής συνδέσεως πρὸ τῆς κανονικής συγχώνευσεως. Τήν ίην Ιούλιον συνεχωνεύθησαν τὰ διοικητικά συμβούλια τών τριών ναυπηγείων. Ό διοικητικός έλεγχος άσκεται από άνωτερους υπαλλήλους καὶ τών τριών ναυπηγείων, τὰ οποῖα, διὰ κοινῆς συμφωνίας, θά έπιδιωξουν διέρυνσιν παραγγελιῶν καὶ άλλα έφαρμόσουν κοινών πολιτικήν τεχνικής έρευνής διὰ τήν διεύρυνσιν τών έργασιών των. Θά έπιδιωχθῇ, έπίσης, μείωσις τού κόστους, έῳ δὲν θά παραδεθοῦν τὰ πλεονεκτήματα τής έξειδικεύσεως καὶ τού καταμερισμού τής έργασιας. Τό ναυπηγείον πού κατασκευάζει τέσσαρα λ.χ. πλοία - ψυγεία θά δύναται μὲ καμπλότερον κόστος νά άναλαβῃ τήν ναυπήγησιν καὶ δύο η τριών ἄλλων.

Έξ αλλού, τὰ ναυπηγεία «Χόβαλτσερκε» τού Αμβούργου, λίαν ἀποδοτικά εἰς κατασκευὴν μηχανών πλοίων, θά έπιδοθούν εἰς τὸν τούμεαν αὐτὸν καὶ διὰ τῆς καλυτέρας χρησιμοποίησεως τής ικανότητός των, θά περικόψουν τὸ κόστος παραγωγῆς. Σημειωτέον, οτι ή δευτέρα γερμανική έπικειρησις ήλεκτρισμοῦ, ή Α.Ε.Γ., θά είναι ἐκ τῶν κυριωτέων μετόχων εἰς τὸ συγκρότημα τών ναυπηγείων.

Θά ἀπασχοληθοῦν τὰ ναυπηγεία Χόβαλτσερκε τού Κιέλου εἰς τήν κατασκευὴν μεγάλων πλοίων, ἄνω τών 80.000 τόνων Ι.ω. Ο πρωσδήποτε, ζημια, θά ναυπηγούνται καὶ μέ-

σου μεγέθους τάνκερς, μπάλκ κάρριερς οὓς καὶ ειδικών μεταφορῶν πλοία. Εἰς περίπτωσιν περιωρισμένων ναυπηγικῶν έργωσιών, τὰ ναυπηγεῖα θά ἀσχολοῦνται καὶ μὲ τὰς προσδοφόρους έπισκευάς.

Συναφῶς ἔτονίζεται, οτι ή νέα ναυπηγική μονάς, ή δόπια κατά το 1965 παρήγαγε νέα πλοία χωρητικότητος 396.000 τόνων γκρός η ποσοστὸν 40% δῆλης τής ναυπηγηθείσης χωρητικότητος εἰς Γερμανίαν, θά δύνανται να συναγωνισθῇ ἀπότελεσματικῶς τούς Ιάπωνας ναυπηγούς «καθορίζουσα τὰς παγκοσμίους τιμὰς καὶ ίδιαιτέρως διὰ μεγάλα σκάφη».

Υπογραμμίζεται ἐπίσης τὸ γεγονός, οτι ή δημιουργία μιᾶς ἄλλης ισχυρᾶς μονάδος διὰ τής συγχωνεύσεως τῶν ναυπηγείων Μπλόδου καὶ Φός καὶ Στούλκου τού Αμβούργου, ἀπέτελεσε μιὰν ἀλλήν ἐπιτυχίαν τῆς καταβληθείσης προσπαθείας διὰ τήν ἀναδιοργάνωσιν τής γερμανικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Τὸ ζήτημα, πάντως, τῆς χαμηλοτόκου χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγηθείσων ἔξακολουθεῖ νά διποτελή διαστάδων έμποδίου διὰ τήν συγκέντρωσιν παραγγελιῶν ἐκ τού έξωτερικού. Πρέπει νά καθορισθῇ τόκος 5½%, οπος εἰς τήν Αγγλίαν καὶ Ιαπωνίαν.

#### Η ΑΜΒΟΥΡΓΚ - ΑΜΕΡΙΚΑ ΛΑΙ·ΙΝ

Ως ἐδήλωσεν ὁ γενικός διευθυντής τῆς «Αμβούργκ - Αμέρικα Λαϊν», οι Γερμανοὶ πλοιοκτήται εύχαριστως θά ἡρνούντο τήν σχετικῶς μικράν δοθείσιν, τήν οποίαν λαμβάνουν ἀπό τήν Κυβέρνησιν, έαν θά ήδυναντο ἐλευθερία νά μετάσχουν τὰ πλοία των τῶν παγκοσμίων μεταφορών. Είπεν ἐπίσης, οτι τά υπό γερμανική σημασίαν πλοία εἶχουν σχετικῶς μικρόν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς έδηνικά μεταφοράς καὶ ἀπέδωσε τούτο κυρίως εἰς τήν διαρκός αύξανομένην τακτικήν τῆς διακρίσεως σημαίας παρ' ἄλλους χωρών. Παρά τάντα, προσθετεον, ή εισφορά ἐξου συναλλάγματος ἀπό τὰ γερμανικά πλοία θά ήτο ζωτικής σημασίας διὰ τήν Οίκονομίαν τῆς χώρας.

Περαιτέρω συνιστάται εἰς τήν Κυβέρνησιν νά διστούσῃ εἰς τήν μείωσιν τῶν πιστώσεων διὰ τῶν έκσυγχρονισμῶν τού γερμανικού έμπορικού στόλου.

Ἐν συνεχείᾳ ἀνεφέρθη εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς «Αμβούργκ - Αμέρικα Λαϊν» διὰ τήν ναυπηγηθείσην 17 πλοίων, ἐπώ τῶν οπίους έπιστησεν 12.000 τόν. Ι.ω. έκαστον διὰ τὰς γραμμάς πρὸ τήν Απω Ανατολήν καὶ 10 τών 8.800 τόν. Ι.ω. διὰ τὰς πρὸ τήν Δυτικήν Ινδίαν. Πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτὸν θά ἐπενδυθῇ κεφάλαιον 25½ έκαστον λιρῶν (293 έκαστον. μάρκων), ἐῳ ή κρατική δοθείσια άνερχεται εἰς 11.3 έκαστον. μάρκων.

Περὶ τά τέλη τού παρελθόντος ἔτους ή «Αμβούργκ - Αμέρικα» διεχειρίζετο 57 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 520.000 τόν. Ι.ω. καὶ είχε παραγγειλεῖ 13 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 126.000 τόν. Ι.ω. Ήδη εἰς αὐτῶν ἐν παρεδόθῃ τό παρελθόντα μήνα καὶ ἔτερον θά παραδοθῇ τόν Οκτώβριον. Τὰ υπόλοιπα 11 σκάφη θά παραδοθοῦν περὶ τά τέλη τού 1967, διότο ή ἐταιρίον θά ἔχῃ στόλον συνολικῆς χωρητικότητος 645.000 τόν. Ι.ω.

Ως ἀποτέλεσμα τού ἐκσυγχρονισμοῦ τού στόλου, ηδήθησαν τὰ καθαρά κέρδη τής ἐταιρίας κατά τό παρελθόντος ἔτους κατά 31,3% ἀνέλθοντα εἰς 4,2 έκαστον. μάρκων, ἐναντί συνολικῆς αύξησεως κερδῶν 13,3%.

Κατά τήν γενικήν συνέλευσιν τής ἐταιρίας τῶν ἐπόμενον μῆνα οἱ διευθυνταὶ θά συστήσουν μέρισμα 8%, ητοι αύξησην κατά 2% ἐναντί τού παρελθόντος ἔτους.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

#### ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Ἐλλειμματικὸν τό ισοζύγιον τού λ)σμοῦ τῶν ἔξωτερικῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Ιαπωνίας κατά τό 1965. Συμφώνως πρὸς κυβερνητικὴν ἀνακοίνωσιν, παρὰ τό γεγονός οὗτος ἐμπορικὸς στόλος ηδήθη, δέν ηδυνήθη νά προσφρασθῇ εἰς τήη ποσοστού της αὔξησην τῆς κινήσεως τῶν φορτίων. Μέγας ἀριθμὸς πλοίων ύπό ξένην σημαίαν ἐναυλωθησαν καὶ αἱ πληρωμαὶ διά τούς ναύλους τῶν ηδήθησαν ἀπό 96 έκαστον. δολ. τό 1964 εἰς 153 έκαστον. δολ. τό παρελθόντος ἔτους.

Τό έλλειμμα τελικῶς ύπολογίζεται οὗτος ηδήθη κατά 87 έκαστον. δολ., ἀπό 410 έκαστον. δολ. εἰς 497 έκαστον. δολ.

Κατά τήη ἀνακοίνωσιν αἱ ἐμπορικαὶ ἔξαγωγαι συμποσούνται εἰς 23.380.000 τόν., σημειωθεῖσης αύξησεως κατά 32,5% ἐν σχέσει πρὸς τό προηγούμενον ἔτος. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνήλθησαν εἰς 199.380.000 τόν. (αὔξησης 14,7% ἐναντί τού παρελθόντος ἔτους).

Περὶ τά τέλη Δεκεμβρίου 1965 ή συνολικὴ δύναμις τού Ιαπωνικοῦ τονάζ άνηλθεν εἰς 9.690.000 τόν. γκρός (αύξησης 11,9% ἐν συγκρίσει πρὸς τό τέλος τού 1964). Παρὰ τήη αὔξησην αὐτήν τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν, τά φορτία τού Ιαπωνικοῦ έξωτερικοῦ ἐμπορίου δέν ἐνεφάνισαν ἀνάλογον δύκον αύξησεως. Καὶ πρὸς έπιδεινωσιν τήης καταστάσεως ἔξεσπτασαν περὶ τά τέλη τού 1965 αἱ ἀπεργίαι τῶν Ιαπωνών ναυτεργατῶν.

Η συμμετοχή τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων τό 1965 ήτο 37,6% διὰ τὰς ἔξαγωγάς καὶ 43,6% διὰ τὰς εἰσαγωγάς. Παρουσιάζεται ἀντιστοίχως μείωσις κατά 12,9% καὶ 0,9%.

Μὲ τήη παράδοσιν μεγάλου ἀριθμοῦ ύπο κατασκευὴν σκαφῶν, ή κατάστασις ἀναμένεται νά διελιτιωθῇ κατά τό τρέχον ἔτος. Η Κυβέρνησης τού Τόκιο ἀπεφάσιστο νά ἐνθαρρύνῃ τήη ναυπηγηθείσης σκαφῶν. Συναφῶς ἔτονίζετο οὗτος ίδιαιτέρως ἐπείγουσα εἶναι ή ζήτησις εἰδικευμένων πλοίων διὰ τήη μεταφοράν στοδηρωμεταλλεύματος καὶ ἄλλων πρώτων ύλων διὰ τήη έντικην διομηχανίαν.

Εἰς τήη ἀνακοίνωσιν περαιτέρω ἀναφέρεται, οὗτος ἐπὶ τού παρόντος ύπάρχουν κατά προσέγγισιν 40 έθνη εἰς τόν κόσμον, τά ὄποια ἀκολουθῶν πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας καὶ μηνημονεύονται οἱ ποικίλοι τρόποι διὰ τῶν οπίους τά έθνη αὐτά διοθούν τούς επιμέρους στόλους.

«Αναφερούμενη ή ἀνακοίνωσις εἰς τήη Μεγ. Βρετανίαν λέγει οὗτος «τά φορολογικά μέτρα προβλέπουν τήην ἔκτακτον αἴπεσθεσιν κατά 40% τήης αξίας τῶν νεοτεύκτων μονάδων, προκειμένου νά ἐνθαρρύνουν τάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις νά ἐπενδύσουν περισσότερα κεφάλαια». Ούσον αφορά ἐξ ἄλλου τήη ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν Η.Π.Α. εἰς τήη ἀνακοίνωσιν ἀναφέρονται τά έθνη:

«Μετά τήη κρίσιμον καρπίν, τήην οποίαν ἐσημείωσεν η συμβασίς τού UNCTAD (Διάσκεψης Ήμερων Εθνῶν Εμπορίου καὶ Αναπτύξεως) κατά τήη ἀνοιξιν τού 1964, αἱ συστηματικαὶ ἐπικρίσεις κατά τήην «κόνφερενς» ἐκ μέρους τῶν ἀναπτυσσόμενων χωρῶν κατεστησαν ἐντονώτεραι. Μετά τήη συγκρότησιν, τόν Νοέμβριον τού 1965, τήη ναυτιλιακής ἐπιπρόποτης τού UNCTAD, ἐδημιουργήθησαν αἱ προϋποθέσεις διὰ συνομιλίας μεταξύ τῶν ἀντιμαχομένων παραπτέσεων πρὸς περαιτέρω προσέγγισιν ἀπόψεων εἰς τά ζητήματα τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Παρά τάντα φαίνεται οὗτος ή διαφορά ἀπόψεων μεταξύ τῶν ὑπό ανάπτυξιν έθνων καὶ τῶν καθιερωμένων ναυτιλικῶν έθνων τού κόσμου δέν δύνανται εύκολως νά διευθετηθῆ.

«Κυρίως τά υπό ανάπτυξιν έθνη ζητούν έρευναν εἰς τά ναυλολόγια τῶν λάτινερς καὶ

την κυβερνητική συμμετοχήν είς τὰ συμβούλια φορτωτών, ἐνῷ τὰ παλαιά ναυτικά ἔθνη σθεναρώς ἐμέμνουν εἰς τὴν καθερωδεσσαν ὑπαύτων πολιτηρίων τῶν ἐλεύθερων μεταφορῶν.

Ἡ ἀνακοίνωσις παραδέχεται τέλος τὴν ὑπεροχήν ὅσον ἀφορᾷ τὴν ταχύτητα τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων, τὰ ὄποια ἔκτελοῦν τακτικά γραμμάτης πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν. Ἡ μὲν ταχύτης, ὡς τούτεσται, τῶν ιαπωνικῶν λάινερς είναι 14,7 κόμβοι, ἔναντι 16,5 κόμβων τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας. Παρὰ ταῦτα δύνανται νὰ λεχῆῃ, ὅτι αἱ ιαπωνικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ ἥρχισαν νὰ κερδίζουν ἔδαφος, ἀκόμη δὲ καὶ νὰ ἀποκομίζουν σημαντικά κέρδη.

## ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Ἐξησφάλισαν οἱ Ἰάπωνες, κατὰ τὸ μέχρι τοῦ Μαρτίου 1966 12μηνον, παραγγελίας διὰ τὴν ναυπηγησιν 194 σκαφῶν 8.336.035 τόν. d.w., μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ δεκάδων τάκερες - μαρμούθ. Διὰ μίαν τριετίαν θὰ είναι πλήρως ἀπτηχολημένα τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα — μεγάλα καὶ μικρά. Ἡδὴ ἀρνοῦνται παραγγελίας δι' ἔγγυτέρας τῶν τριῶν ἑταῖρων. Ομαδική παραγγελία τῶν Ρώσων διὰ 92 σκάφη διαφόρων τύπων δὲν ἔγενετο δεκτή.

Οσον ἀφορᾷ τὰς κρατούσας τιμάς ἀναφέρονται εἰς σχετικήν ἐγκύλιον τοῦ Οἴκου Χαμασάκι αἱ ἔξης: Διὰ μπάλκ κάρρερ 72, 200 τόνων δολ. 183 κατὰ τὸν. d.w., 7.8 ἑκατομ. δολ. σύνολον. Διὰ τάκερ 79,800 τόν. δολ. 94 κατὰ τὸν. Ἡ 15 ἑκατομ. δολ. ἐν συνόλῳ.

## ΜΑΛΤΑ

### ΜΕΓΑΛΑ ΣΧΕΔΙΑ

Κέντρον διεμνοῦς διαμετακομίσεως θέλουν νὰ καταστήσουν τὴν Μάλταν Ἀμερικανοὶ ἐπιχειρηματίαι.

Κατὰ τὸ σύστημα τῆς Γκόλφ "Οἰλ, ἡτις συνιστά κέντρον διανομῆς τῶν πετρελαίων τῆς εἰς ὄρμον τῆς Ἰρλανδίας (Μπέπτρον Μπαϊ) προτείνεται νὰ συσταθῇ καὶ εἰς τὴν Μάλταν παρομοία βάσις, μὲ διὐλιστήριον καὶ μεγάλας δεξαμενάς, διόπου τὰ τάκερες - μαρμούθ θὰ δύνανται νὰ ἔφαρτούνων καὶ διὰ μικροτέρων σκαφῶν νὰ διενεργήται ἡ διανομή εἰς τὰ διάφορα εὐρωπαϊκά κέντρα. Ὁρισμένα λιμενικά ἔργα προβλέπονται καθὼς καὶ ἡ δημιουργία χώρων χερσαίων (terrepleins) διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν μπάλκ κάρρερ καὶ τῶν πλοίων κοντέρων.

Ἐλεύθερος λιμένης θὰ κηρυχθῇ ἡ δολή περιοχῆς καὶ ἡ σημαία τῆς Μάλτας θὰ προσφέρῃ τὰ πλεονεκτήματα τῆς λιθεριστής.

Ο τέως Ἀμερικανὸς "Υπουργός" ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν κ. "Ἀντέρσον καὶ ἡ Τράτεζα Χάμπτρο ἐμφανίζονται ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὸ ἀνωτέρω σχέδιον, τὴν χρηματοδότησιν τοῦ διποίου θὰ ἀναλάβουν ἀμερικανικά κεφάλαια.

## ΜΕΓ.ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΟΙ ΝΕΩΤΕΡΟΙ ΑΡΓΟΝΑΥΤΑΙ

Εἰς ἐπίπεδον πλωτοῦ ξενοδοχείου θὰ παρέχωνται αἱ ἀνέσεις διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ δεξιαμενοπλοίου «Ντόναξ» 69.000 τόνων d.w. τῆς «Σέλλα». Κατασκεύαζεται εἰς τὰ ναυτηγεῖα Χάρλαντ καὶ Γούλφ τοῦ Μπέλφαστ. Πλήρες σύστημα τεχνικού κλιματισμοῦ εἰς διὰ τὰ διαμερίσματα. Δι' ὅλους τοὺς ἀξιωματικούς, μηχανικούς, ὑπαξιωματικούς καὶ δοκίμους, πρεσβιλέθθανταν ίδιαιτέρεια καρπίναι καὶ ίδιαιτέρεια τουαλέτται μὲ ντουός. Ἡ τραπεζαρία τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἡ αἰθουσα ψυχαγωγίας εύρισκονται εἰς τὸ κατάστρωμα τῶν διαμερισμάτων καὶ αἱ τραπεζαρίαι τοῦ πληρώματος εἰς τὸ πρυμαῖον κατάστρωμα. Ἡμέρεται αἱ αἰθουσαὶ εἶναι ἐφωδιασμέναι μὲ μηχανήματα προδολῆς ταινιῶν. Τὰ διαμερίσματα ποῦ πληρώματος περιλαμβάνουν μεγάλην αἰθουσαν ψυχαγωγίας μὲ μεγάλην τράπεζαν τένων καὶ αἰθουσαν μὲ διάφορα παιχνίδια. Προβλέπονται δύο μικρὰ πλυντήρια,

εἴναι διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ ἔτερον διὰ τὸ πλήρωμα, ἐφωδιασμέναι μὲ ἡλεκτρικὰ μηχανήματα πλύσεως καὶ στεγνωτήρια. Ἐπίσης εἰς τὴν πρύματος θὰ λειτουργῇ μικρὸν νοσοκομεῖον μὲ δύο κλίνας καὶ λουτρόν. Πλήρες αὐτόματον τηλεφωνικὸν δίκτυον.

"Ολα τὰ στεγανά διαχωρίσματα καὶ αἱ ἐσωτερικαὶ ἐπενδύσεις τῶν διαμερισμάτων εἶναι ἐκ πυριμάχου ὑλικού, ἐπενδεδυμένου μὲ Ισχυρὰν πλαστικὴν ὄλην. Μόνιμος κολυμβητική δεξαμενὴ εύρισκεται εἰς τὴν γέφυραν.

Ἡ κυρία μηχανὴ ἐλέγχεται μέσω πιέσεως ἀρέος ἀπὸ μίαν κεντρικὴν αἰθουσαν χειρισμῶν, εἰς τὴν γέφυραν καὶ μηχανικῶν ἀπὸ τὴν πλήρωμας κλιματισμένη ἐπὶ τοῦ ἀνώτερων καταστρώματος αἰθουσαν ἐλέγχου τῆς θερμοκρασίας, τῆς πιέσεως τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ συναγερμοῦ.

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΖΩΝ ΜΠΡΑΟΥΝ

Αἱ ζημιαὶ, ποὺ δύνανται νὰ ἀποκομίσουν τὰ ναυπηγεῖα τζών Μπράουν ἀπὸ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου Κιουνάρντερ — κόστος 25 - 30 ἑκατομ. λιρῶν — δύνανται κατὰ τὸν Λόρδον Ἀμπερκονγουσαίη, γενικὸν διευθυντήν, νὰ προκαλέσουν τὴν ἀναστολὴν τῶν περαιτέρω ἐργασιῶν τῶν μηχανῶν αὐτῶν ναυπηγείων. Ἐτοίσθι ίδιαιτέρως τὸ γεγονός τῶν ζημιῶν τριῶν ὀλῶν ἑκατομ. λιρῶν ἀπὸ τὴν ναυπηγησιν τοῦ σουηδικοῦ υπερωκεανού «Κούγκσχολμ», ὃπερ συνεφωνήθη ἐπτά καὶ μόνον ἑκατομ. λιρῶν, ἵνα μὴ τὰ ναυπηγεῖα ἀργήσουν, λόγω ἀλλειψεως ἀλλών παραγγελιῶν. Ὅπηρες τὸ καταστρεπτικότερον ναυπηγικὸν συμβόλαιον.

Διὰ τὸ Κιουνάρντερ ἐπίσης πρόβλεψις κέρδους δὲν συνεφωνήθη. Ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγικότητος τοῦ ἐργατικοῦ καὶ τεχνικοῦ παράγοντος, ἀπὸ τὸν ὄρθολογισμὸν τῆς κατασκευῆς μὲ δεξαρτήρην τὸ μέγεθος τῆς ζημιᾶς. Ἐάν τοῦ Κιουνάρντερ τελικῶς δὲν υπερβῇ τὸ κόστος τὰ 30 ἑκατομ. λιρῶν, τὰ ναυπηγεῖα θὰ χάσουν δλίγα. Ἀνεμένετο εἰς τὰς ἀρχὰς νὰ στοιχίσῃ τὸ 58.000 τόν. σκάφος 22 ἑκατ. λιρῶν καὶ συνεφωνήθη 25.4 ἑκατομμύρια.

Πάντως καὶ ἡ Κιουνάρ ζημιώνει, διότι τὸ σκάφος δὲν θὰ παραδοθῇ τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1968, ἀλλὰ τοῦ 1969. Χάνει μίαν σαιζὸν κινήσεως μεγάλης.

### ΛΟΓΟΙ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

"Ο κ. Νικ. Κέϋζερ, Πρόεδρος τῆς μεγάλης ναυτικῆς ἐταιρίας «Γιούνιον Κάσλ» καὶ λοιπῶν ἐταιρικῶν διαδικασιών, δημιουργίας χωρίς νὰ υπολογισθοῦν οἱ ναῦλοι, ποὺ ἐπληρώθησαν εἰς ζένα πλοῖα. Τὸ καλὸν δυναμό τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου ἀναμφισβήτητος ἐπλήγη. Ἀπὸ 55ετίας δὲν είχε ναυτεργατική ἀπεργία καθηλώσει τὸ ήμισυ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑμπορικοῦ στόλου εἰς ἀπραξίαν.

Τὸ δυνατόν γενέσθαι διὰ νὰ μὴ ἐπαναληφθῇ εἰς τὸ μέλλον παρομοίας ἐκτάσεως ζημιά.

Τὸ ημικόν, εἴτε περαιτέρω, ἀποτελεῖ τὸν ζωτικὸν παράγοντα εἰς δλας τὰς συλλογικάς ἐπιχειρήσεις, πάντες δὲ οἱ ὑπηρεσίαι τε εἰς ναυτικὴν ἐταιρίαν, καὶ εἰς τὰ πλοῖα καὶ εἰς τὴν ξηράν, δύνανται νὰ συμβάλουν εἰς τὸ «ηθικόν» τῶν συμβηκῶν ἐνὸς πλοίου, τὴν εὐτυχίαν καὶ τὴν ἐπιτυχίαν του. Εἰς τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου οὐδεὶς δύναται νὰ ἀποφύγῃ τὴν εύθυνην καὶ τοῦτο πρέπει καλῶς νὰ ἐννοηθῇ κυρίως ἀπὸ τοὺς νέους. Κατηγορούμενον κυβέρνησην καὶ διοικούντας δσάκις τὸ πράγματα δεῖν διαθέρησεν κατὰ τὸν ζωὴν τοῦ πλοίου οὐδεὶς δύναται νὰ συμβάλῃ τὸ πράξιον του καθήπικον τοῦ πλοίου οὐδεὶς δύναται νὰ συμβάλῃ τὸ πράξιον του, αἱ πιθανότητες νὰ ἔκραγη σημερόν οἰκονομική κρίσις περιορίζονται.

«Ἡ συλλογικὴ θέληση, ἔτοις περασίων ὁ κ. Κέϋζερ, είναι ἡ πραγματοποιούσα ἐπιτυχία. Βεβαίω δὲ οὐδεὶς λόγος υπάρχει ώστε νὰ μὴ εύημερή η Ναυτιλία μαζα».

### ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑΝ

Μακράν περίοδον περισυλλογῆς καὶ ἀνασυγκροτήσεως θα χρειασθῇ ἡ ἀγγλικὴ Ναυτιλία διὰ νὰ ἐπανεύρῃ, μετά τὴν ἀπεργίαν, τὴν σταθερότητα καὶ τὴν ἐξυπηρέτησην τῶν κεφαλαίων της. Ἡ σταθερότης, ίδια, τῶν διπλωμάτων κινήσεως, υπογραμμίζεται ως ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη εἰς τὰς δηλώσεις τῶν ἑκπρωτώπων τῶν ἑφοπλιστῶν, τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Τονίζουν: Νικηταὶ δὲν ὑπάρχουν, Κοινὸν τὸ συμφέρον τῆς διατήρησεως ἀγαθῶν σχέσεων ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτα.

Εἰς δέκα ἑκατομ. λιρῶν υπολογίζονται αἱ ἀμεσοὶ ζημιαὶ τῆς ναυτικῆς διοικηνίας, χωρὶς νὰ υπολογισθοῦν οἱ ναῦλοι, ποὺ ἐπληρώθησαν εἰς ζένα πλοῖα. Τὸ καλὸν δυναμό τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου πλοίου ἀναμφισβήτητος ἐπλήγη. Ἀπὸ 55ετίας δὲν είχε ναυτεργατική ἀπεργία καθηλώσει τὸ ήμισυ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑμπορικοῦ στόλου εἰς ἀπραξίαν.

Καὶ θὰ χρειασθῇ νὰ ἐπαναποκτήσῃ τὴν συναγωνιστικὴν τοῦ ικανότητα τὸ ἀγγλικὸν πλοίον, μετά τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τῶν μισθολογίων.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### ΠΩΣ ΦΡΟΝΤΙΖΟΥΝ ΟΙ ΆΛΑΟΙ

Ἡ ἐπ' ολίγος μόνον δρας παραμονή τῶν δεξιαμενοπλοίων εἰς τοὺς λιμένας, ὀδηγήσεις τοῦ Νορβηγούς ἐφοπλιστᾶς εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅπως παρέχουν εἰς τὰ πληρώματα τῶν τὴν δυνατότητα τῆς μελέτης, τῆς ἀπασχολήσεως εἰς παιδίας, ως καὶ τῆς ἀπασχολήσεως εἰς πρωτημήσεως τῶν (χόμπις). Προβάλλονται ἐπίσης κινηματογραφικά ταινία καὶ ταινίαι καὶ ταινίαι μὲ μουσικὰ προγράμματα.

Εἰς διαφόρους ἐπίσης λιμένας τοῦ ἑσπερικοῦ, ἔγκατεστοθήσαν 34 σταθμοὶ προνοίας δ.ά τὰ νορδηγικά πληρώματα, μὲ σύνολον προσωπικοῦ 51 προσώπων, ἔξετέλεσαν δὲ τὰ πρόσωπα αὐτά διαφρούντος τοῦ 1965 ἐν συνόλῳ 40.460 ἐπισκέψεις εἰς τὰ πλοῖα κατὰ τὰς ὀποίας παρέσχον εἰς τὰ πληρώματα τὰς υπηρεσίας των διὰ τὴν ὄργανων τῆς ψυχαγωγίας αὐτῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐντολῶν των πάστων φύσεως, ώστε νῷ ἀποφευχθῆ ἡ εἰς τὴν ξηράν ταλαιπωρία τῶν πληρωμάτων κατὰ τὰς ολίγας δρας τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς των.

Ἡ ὄργανωσις μερίμνης διὰ τὰ πληρώματα τῶν νορδηγικῶν πλοίων διαθέτει πέντε ξενοδοχεῖα διὰ ναυτικούς, ἀριθμόν τινα «Οίκων τοῦ ναύτου», ἔχει δὲ ἐνοικίασει καὶ πέντε ἀθλητικά γήπεδα εἰς μεγάλους λιμένας τῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς, τὰ ὅποια τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν πληρωμάτων. Διατίθενται ἐπίσης τμήματα σπουδῶν δι' ἀλληλογραφίας, εἰς τὰ ὅποια σφοιτούν δ.ά 5.200 Νορβηγοί ναυτικοί, εἰδικοί δὲ καθηγηταὶ ἐπιβαίνοντες τῶν πλοίων, διὰ τὸν παρίσταται ἀνάγκη, διὰ νὰ δοθοῦν τοὺς σπουδαστάς εἰς τὰς

# 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.

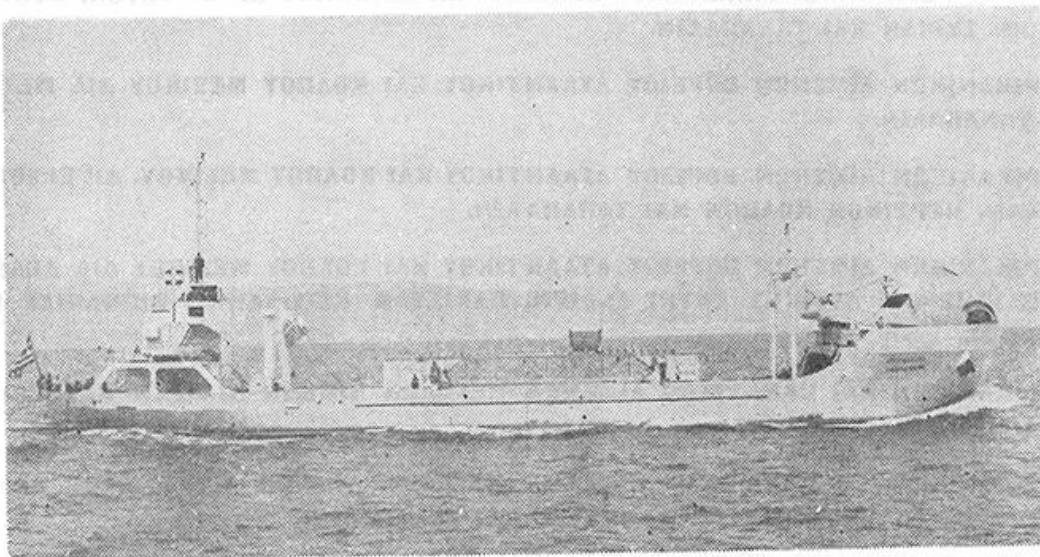
No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.

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.



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, 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 ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : 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 εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"****ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Διευθυντής Τυπογραφίου : Άθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρουσίου

"Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκοποτσατάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄρχι μήδης φορτηγὸν ναυπηγούμενον 15.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐπαρίσιον «Ολυμπίος» (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Συλλ.).

2. «Καὶ σικοῦλα Δ. Λεμός» μπάλκ κάρριερ νεότευκτον 23.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐπαρίσιον «Καπετάν Διαμαντῆς» (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τοῦ κ. Γ. Ι. Νικολοῦ).

3. «Κέπι Δάλεμος» μπάλκ κάρριερ (πρώτην «Δημήτρης Α. Λεμός») 12.240 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἐπαρίσιον «Ἀστρονεπτούνο» (ἀντιπροσωπευομένην παρὰ τῆς Ο.Ε. «Αύρα» Ναυτικὸν Γραφεῖον).

**ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Διὰ λογμὸν ἐπαρίσιας τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Ὁνάση, παρογγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα» (Αἴδι) δεξαιμενόπλοιον 93.250 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1968. Διαστάσεις: Μῆκος 248 μέτρα, πλάτος 38,94 μ. καὶ ὥψος 19 μέτρα. Βύθισμα 13,95 μ. Μηχαναὶ δῆζελ τύπου Σούλτζερ 23.000 ἵππων, 10κύλινδροι. Ταχύτης 15,75 μιλ.

—Ἐπαρίσια Ἑλληνικῶν συμφερόντων (Isla Volantea Compania) παρήγειει μπάλκ κάρριερ 33.000 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν Μάρτιον 1968. Μηχαναὶ Σούλτζερ 12.000 ἵππων (ταχύτης 16,5 μιλ.). Ναυπηγεία Κιούρε. Τιμὴ 4,4 ἑκατομ. δολ.

**ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ κ. ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ**

Φέρεται δηλώσας ὁ κ. Φραγκίστας, ὅτι προτίθεται νὰ παραγγείῃ ἄλλα 35 σκάφη διαφόρων τύπων εἰς τὰ ρωσικὰ ναυπηγεῖα. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ὅλη συμφωνία τῆς ἀνταλλαγῆς καπνῶν ἔναντι τῆς ἀξίας τῶν πρώτων παραγγελθέντων πλοίων παραμένει ἐκκρεμῆς. Αἱ προβληματίσαις ἀξιώσεις ἀπὸ τοὺς Ρώσους, δὲν φαίνεται νὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως (ἀγορὰ καπνῶν καὶ ἀπὸ τὸ ἐμπόριον, ρήτρα χρυσοῦ διὰ τὸ δολλάριον, ἀγορὰ καὶ ἐσπεριδοειδῶν ἀντί καπνῶν).

Τὸ ζήτημα, ἐπίσης, τῆς ἐγγραφῆς δευτέρας ὑποδήκης ἐπὶ τῶν πλοίων (πρώτη προτιμωμένη ὑπὲρ τῶν Ρώσων), πρὸς ἔξιστάλισιν τῆς πιστώσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, δὲν ἐπελύθη. Δὲν κρίνεται ἐπαρκῆς ἡ ἔξαστάλισις, δεδομένης τῆς ρευστότητος, ἡτίς διακρίνει τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιν γενικῶς.

Καὶ κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἡ ἔξαγγελθεῖσα παραγγελία ὄλλων 35 σκαφῶν κρίνεται πρώτως ἡ καὶ ὑποδολιμαία, δεδομένων τῶν ὑφισταμένων διὰ τὴν πρώτην παραγγελίαν δυσχερειῶν.

\*\*\*

Ο δουλευτὴς τῆς Ε.Κ. κ. Ν. Ζορμπᾶς, κατέθεσεν εἰς τὴν Βουλὴν ἔρωτησιν πρὸς τοὺς Ὑπουργούς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορίου, ὅπως παράσχουν πληροφορίας ἐπὶ τῶν

λήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 150.000 λιρῶν.

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Ἐλαῖνα», 16.919 τόν. γκρός, 26.638 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1954, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς Βρετανικῶν ἀποκικιῶν. Τιμὴ δὲν ἀνέκοινώθη.

—Τὸ μότοροπιτ «Βασιλική», 463 τ. γκρός, 640 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ. I. I. Κολοκοτρώνην κ.λ.π. εἰς τὸν κ. Γεώργιον Βακαλόπουλον καὶ παραληφθὲν μετωναμάσθη «Γεώργιος Β.».

—Τὸ προσηργαμένων ἀπὸ τοὺς Ιουλίου 1965 εἰς Ρίο Γκράντε λιμπερτο «Ζωή», 7.214 τόν. γκρός, 10.850 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Βραζιλιανὸς ἀγοραστάς.

—Τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν δεξαιμενόπλοιον «Marije Elene», 12.230 τόν. γκρός, 19.050 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἡγοράσθη παρὰ Ελλήνων τοῦ Λονδίνου μὲ παραλαβὴν εἰς Εύρώπην ἡ Μεσόγειον Αὔγουστον. Ἡ πώλησις συμπεριλαμβάνει πεντατέτες τάιμ ποάρτερ εἰς τὴν Σὲλλ πρὸς 18/7½ κατὰ τὸν d.w. μηνιαίως.

—Τὸ δασικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν γραμμῆς «Mafocco», 1.684 τόν. γκρός, 2.306 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθη παρὰ Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 49.000 λιρῶν καὶ μετωναμάσθη «Σάντα Κρούζ».

—Τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν φορτηγὸν «Bodil», 2.641 τόν. γκρός, 4.600 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρὰ Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 33.000 λιρῶν (κ. Μουνδρέας). Φέρει ἔκτεταμένας ζημίας ἐκ πυρκαϊδῶν.

—Τὸ μότοροπιτ «Ἀργοστόλι», 484 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Δ. Βασιλάτου καὶ Εύαγ. Μπεκατώρων εἰς ἄλλους Ελληνας ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 37.000 λιρῶν, μὲ προσεχῆ παραλαβὴν εἰς Πειραιά.

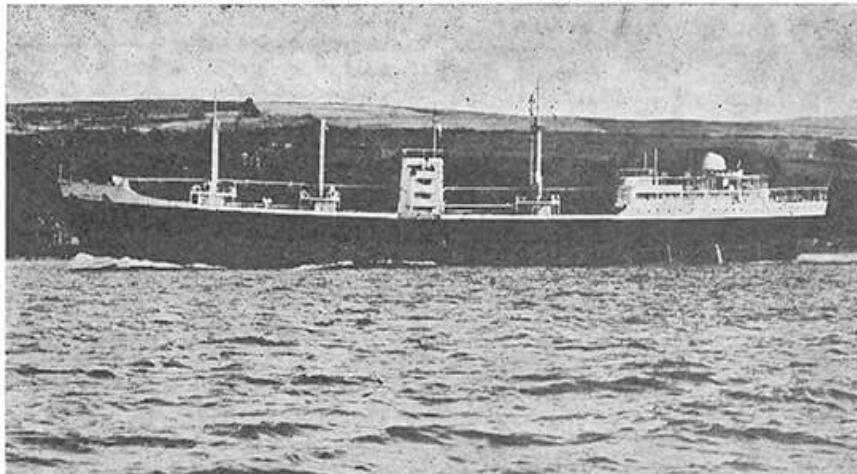
—Τὸ διπλέικον δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Καλάμαι», 4.633 τόν. γκρός, 8.450 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1932, εὐρισκόμενον μὲ ζημίας εἰς Αλεξανδρειαν, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Μεσογείου.

—Τὸ παραληφθὲν καὶ μετοναμασθὲν «Ἐλένη K.» δίκτυρο «Kashian» ἡγοράσθη πορὰ τὸν κ. Δ. Αδελφῶν Κλιάφα καὶ Παύλου Φραγκούλη ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν.

—Τὸ τύπου Εμπάρι ύπὸ σημαίαν Περσίας φορτηγὸν «Hamadan» 7.061 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 ἡγοράσθη πορὰ τὸν κ. Αφῶν Κλιάφα καὶ Παύλου Φραγκούλη.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Fenix», 9.431 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958 ποραληφθὲν ὑψώστη τῆς Κυπριακῆν σημαίαν καὶ μετωναμάσθη «E. Δ. Παπαλίσης».

**ΑΓΟΡΑ ΜΙΚΡΑΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ**

Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγόν «Cape Sable», ἡγιεινῆς κατασκευῆς τοῦ 1960 (σεριδὲ 1961), τόν. d.w. 13.930 (759.070 κ.π. διὰ μισηὰ καὶ 690.680 κ.π. διὰ δέκατα). Μηχαναὶ πρόμνηθεν ἀγοραστρέδειλαι: (6.000 ἵππων εἰς τὰς 100 στρεψῆς κατὰ λεπτῶν). Δύο λέδης Μαχινάδες & Γουζίκας πάσσως 500 λιτρῶν καὶ θερμοσκαρπίς 800 ζεύμιλην Φυρσανζήτ. Εἰς δεσμούτικες Κόργραν. Ηέντα κόπτη, μὲ ἔχροοικάς λήσεκτροσκινῆτα. Καλύμματα Μαζίγρεγκαρ. Κατανάλωσις 38/40 τόν. μισηὰ διλ. Τιμὴ ἡγορᾶς 530 γιλ. λιρῶν. Αγοραστεῖ πλάται τοῦ Γραχεζίου «Λυτού Μανθούς».

—Τό όγορασθέν δανικόν φορτηγόν «*Marocco*» 1.684 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1936 παραλφθέν από τους όγοραστάς του υψώσεις την έλληνικήν σημαίαν και μετωνυμάσθη «Σάντα Κρούζ».

—Παραληφθέν τό νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «*Norborg*» 10.251 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1954 υψώσεις την Κυανόλευκον και μετωνυμάσθη «Εύγγελος».

—Τό γερμανικόν δεξαμενόπλοιον «*Cargoline M.*» 1.598 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1935 παραληφθέν υψώσεις την έλληνικήν σημαίαν και μετωνυμάσθη «Κυλήγη».

—Τό γερμανικόν δεξαμενόπλοιον «*Cape Sable*» 10.660 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1960 παραληφθέν υψώσεις την λιθεριανήν σημαίαν και μετωνυμάσθη «Ελισάβετ».

—Τό όγγιλικόν δεξαμενόπλοιον «*Melika*» 21.066 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1954 παραληφθέν μετωνυμάσθη «Ολύμπικ Γκάλφο» και υψώσεις την λιθεριανήν σημαίαν.

—Τό όγορασθέν παρά τού κ. 'Αχ. Χαλκούση δηξελοκίνητον «*Sofia*» 7.150 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1944, μετωνυμάσθη «Γιάννης».

—Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων λιθανικόν λίμπερτον «*Marietta*» 7.234 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943 παραληφθέν υψώσεις την Κυανόλευκον και μετωνυμάσθη «Εύδρομος».

#### ΑΓΟΡΑ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

Δύο ὀδελφά ἐπιβατηγά, τὰ «Μπριτάνια» καὶ «Σουέσια», ἀνήκοντα εἰς τὸ Σουηδικὸν Λόδι, ἡγοράσθησαν από «Ἐλλῆνας ἐφοπλιστᾶς καὶ παραληφθέντας κατ' αὐτάς εἰς τὸν λιμέναν τοῦ Γκόπτεμπουργκ.

Πρόκειται περὶ σκαφῶν ναυπηγήσεως μὲν τοῦ 1929 εἰς τὴν Ὑγγλίαν, πλὴν ἀριστα συντηρημένων, πολυτελεστάτων καὶ ταχέων. Ἐξετέλουν μέχρι σήμερον ἀνελπίτως τὴν γραμμήν Γκόπτεμπουργκ - Λονδίνου.

Αἱ διαστάσεις των: Μῆκος ὀλίκὸν 376.2 ποδῶν, πλάτος 50 καὶ ύψος 32. «Ἐμφόρον βύθισμα 20.4 ποδῶν. Χωρητικότης γκρός 4.695 τόν. Τρία καταστρώματα. Μηχαναὶ ἀποστρόβιλοι 4.600 ππων, ταχύτης 17 μιλ. ἐν ἔμφόρῳ καταστάσει. Πέντε κυτὴ διὰ γενικὸν φορτίον. Μεταφορικὴ ἱκανότης εἰς ἐπιβάτας: Α' θέσις 127 ἀτομοῖς μονοκλίνους καὶ δικλίνους καμπίνας, μὲν ιδιαίτεραν τουαλέταν. Τουριστικὴ θέσις 122 ἀτομοῖς δικλίνους καὶ τετρακλίνους καμπίνας καὶ 92 ἀτομοῖς εἰς τὴν τρίτην θέσιν. «Ολαὶ αἱ καμπίναι πλευρικαὶ.

Εὑρύταται αἱ αἰθουσαι ἑστιατορίου, καπνιστρία, μπάρ, αἰθουσαι χωρισταὶ συγκεντρώσεων, πολυτελεστάτα ἐπιπλωμέναι.

Τὰ σκάφη θὰ ἐνσωματωθοῦν εἰς τὰς γραμμὰς τῆς ΕΛΜΕΣ, «Ἀνατολικῆς - Δυτ. Μεσογείου». Εἶναι τὰ κατάλληλα. Θὰ ἐκτελοῦν 15θήμερα κυκλικὰ δρομολόγια. «Ἔτοιμα μετὰ μῆνα, θὰ ἀναλάβουν τὰ ταξίδια των.

#### ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὸν παρελθόντα μῆκος ὄιούλιον ἐνηλογήθησαν εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου τὰ κάτωθι νεαρογρασθέντα ἢ ναυπηγθέντα σκάφη:

1. «Σ ἀ ν τ α Κ ρ ο ύ ζ» δηξελοκίνητον φορτηγόν (πρώην δανικὸν «*Marocco*») 1.684 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1938, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 1.010 ππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Φετούρην, «Ἀνδρουλιδάκην, Παπαδόπουλον. Τιμὴ ἀγορᾶς 39.000 λιρῶν.

2. «Κ α λ λ ὁ π η» δεξαμενόπλοιον δηξελοκίνητον (πρώην νορβηγικὸν «*Ocean Trader*») 11.729 τόν. γκρός, ναυπηγθέντες εἰς Σάντερλαντ τὸ 1966, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 13.100 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τζένεραλ Κάρριερς» (Ὀμίλος Χανδρῆ). Τιμὴ 400.000 λιρῶν.

3. «Μαργαρίτα Χανδρῆ» μπάλκ κάρριερ δηξελοκίνητον 18.569 τόν. γκρός, ναυπηγθέντες εἰς Σάντερλαντ τὸ 1966, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 13.100 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τζένεραλ Κάρριερς» (Ὀμίλος Χανδρῆ). Τιμὴ 1.300.000 λιρῶν.

4. «Αριστοκλέιδης» μεταλλοφόρον (πρώην νορβηγικὸν «*Lisita*») 9.188 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως σουηδι-

κῆς τοῦ 1940, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 4.000 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Λώρενς» (κ. Καραγεώργης). Τιμὴ 250.000 λιρῶν.

5. «Αρης III» δεξαμενόπλοιον δηξελοκίνητον (πρώην ὄγγιλικὸν «*Cluntha River*») 12.323 τόν. γκρός και ὄγγιλικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1952, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 7.600 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαργαρούρτιο» (κ. Ν. Παπαλίδης). Τιμὴ 250.000 λιρῶν.

6. «Σ τα μάτης Μ.» ψυγείον δηξελοκίνητον (πρώην σουηδικὸν «*Gullmarens*») 3.316 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1938, μὲ 2 δηξελομηχανάς δυνάμεως 4.040 ππων, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Καραγεώργην. Τιμὴ 142.000 λιρῶν.

Ἐπίσης παρὰ τοῦ ίδιου Προξενικοῦ Λιμεναρχείου ἔχορηγήθησαν κατὰ τὸν μῆκος ὄιούλιον προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι σκάφη:

1. «Εύδρομος» λίμπερτο (πρώην λιθανικὸν «*Marietta*») 7.720 τόν. γκρός, ναυπηγθέντες εἰς Η.Π.Α. τὸ 1943, μὲ ἀτομοηχανάς δυνάμεως 2.500 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πάραξ Βιάζες» (κ. Δ. Μαργαρόνης). Τιμὴ 85.000 λιρῶν.

2. «Καλλήν» πρό τη δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον (πρώην γερμανικὸν «*Carolina M.*») 1.598 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1935, μὲ 2 δηξελομηχανάς δυνάμεως 1.140 ππων, ἀνήκον εἰς τὴν Α.Ε. «Ἐλληνικὰ Δεξαμενόπλοια». Τιμὴ 24.200 λιρῶν.

3. «Φίσιος» φορτηγόν δηξελοκίνητον (πρώην ὄγγιλικὸν «*Olafiekiels*») 579 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1952, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 400 ππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Γιαννούλην, Βαμβούνην καὶ Νικ. Βαμβούνην. Τιμὴ 32.000 λιρῶν.

4. «Πελαστίς» φορτηγόν ἀτομοκίνητον (πρώην ὄγγιλικὸν «*Carlo*») 1.799 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947, μὲ ἀτομοηχανάς δυνάμεως 1.960 ππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Μ. Σαοΐδην & Σίας Α.Ε. Τιμὴ 42.000 λιρῶν.

5. «Αλέξης» φορτηγόν δηξελοκίνητον (πρώην ὄγγιλικὸν «*Dundalk*») 709 τόν. γκρός και ὄγγιλικῆς ναυπηγήσεως 1939, μὲ δηξελομηχανάς δυνάμεως 528 ππων, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Δ. Βαμβεράκην καὶ Χρ. Χατζηγεωργίου. Τιμὴ 12.000 λιρῶν.

#### ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Ἀιδενέστησεν εἰς τὸ Υπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» τὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα τοῦ διαγραφέντος φορτηγοῦ «Νόρμπολ» ὡς ἀνήκοντος εἰς ξένα συμφέροντα.

—Ἐπίσης διεγράφῃ ἐκ τῶν νηολογίων τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς τὸ φορτηγόν «Γουόρλντ Τσάρμ» 12.839 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943 προκειμένου νά ψώσῃ τὴν λιθεριστὴν σημαίαν.

—Διεγράφησαν ἐπίσης ἐκ τῶν νηολογίων τοῦ Πειραιῶς τὰ φορτηγά «Κανάριος», 7.240 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944 και «Πλέιτ Κλίππερ» 8.155 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1945 προκειμένου νά ψώσῃ τὴν λιθεριστὴν σημαίαν.

—Διεγράφησαν ἐπίσης ἐκ τῶν νηολογίων τοῦ Πειραιῶς τὰ φορτηγά «Κανάριος», 7.240 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944 και «Πλέιτ Κλίππερ» 8.155 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1945 προκειμένου νά ψώσῃ τὴν λιθεριστὴν σημαίαν.

#### TELEGRAPHIC ADDRESS :

“NEGRITHEMO”

TELEX : PR 76 BOMBAY  
TELEPHONEON 261686

T. NEGRIS & Co.

SHIP CHANDLERS  
& CONTRACTORS

Darabshaw House,  
Ballard Road, P.O.Box 123

BOMBAY - INDIA

1954 προκειμένου νά ψώσουν τὴν παναματικὴν σημαίαν.

#### METONOMASIAI

Τὸ λιθεριστὸν φορτηγόν «Ἀσπρόνησος» 14.243 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944 μετωνομάσθη «Lake Placid». Ή λιθεριστὴ σημαία διεπιρήθη.

—Τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν λίμπερτον «Σάιν Τζέιμς» 7.243 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1942 μετωνομάσθη «Εσπεράν». Ή παναματικὴ διεπιρήθη.

—Τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν Γιβραλτάρον «Κάτι Μ. Γ.» 1.950 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947 μετωνομάσθη «Βιγοτά». Ή σημαία τοῦ Γιβραλτάρο διεπιρήθη.

\* \* \*

Τὰ Ναυτικά Πρακτορεῖα «Τρίτων» ἔχητησαν ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» τὴν ἔγκρισιν διά τὴν μετονομασίαν τοῦ φορτηγοῦ «Ολγα», υηολογίου Πειραιῶς 2.149 εἰς «Ἐμμανουὴλ Μ.».

#### H ΕΤΑΙΡΙΑ L.O.F.

Διέψευσεν ὁ κ. Β. Μαυρολέων, Πρόεδρος τῆς Ι.Ο.Ρ., τὰς φήμας περὶ διαδίσεως τῆς ἑταῖριας καὶ ἐκποιήσεως τῶν σκαφῶν της. «Δέν είναι κατρός —ύπεγράμμισεν ὁ κ. Μαυρολέων κατὰ τὴν ἑταῖριαν συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὅποιαν εἰς τὴν ζητήματα διαδίσεως τῆς ἑταῖριας, ἐστὼ καὶ ἀνθιγῇ τὸ πρόβλημα τοῦτο εἴτε ἀπὸ τῆς ἀπόφεως μείωσεως τῆς ἀξίας τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς ἑταῖριας, εἴτε ἀπὸ τῆς προσπαθείας νά υπολογισθῇ ἡ μελλοντικὴ αὐτῆς ικανότης διὰ τὴν πραγματοποίησιν κερδῶν.

Παρεδέχθη περαιτέρω ὁ κ. Μαυρολέων, διτι κέρδη τῆς ἑταῖριας είναι χαπτηλό, προσέθεσεν ὅμως, διτι δὲν προβλέπει ἀμεσον ἐπάνοδον εἰς τὴν κερδοφόρον περιόδον. «Ὑπεστήριξε πάντως, διτι ἡ ἑταῖρια εύρισκεται εἰς τὸ τὸ στάδιον τῆς ἀναρρώσεως. Δεξαμενόπλοια μετετράπησαν εἰς μπάλκερς καὶ τὸ γεγονός τεύτον τὰ πλοία αὐτά θὰ ἐπαναφέρεται τὴν ἑταῖριαν εἰς τὴν κερδοφόρον περιόδον.

«Ο κ. Μαυρολέων ἀνεκοίνωσε περαιτέρω, διτι οι διοικούντες τὴν ἑταῖριαν καὶ αἱ οικογένειαι τῶν κατέχουν τὰ 44% τῶν μετοχῶν τῆς ἑταῖριας καὶ διτι ούδεμιαν πρόθεσιν ἔχουν νά ἐκδέσουν τὰ πλοία της εἰς τὴν ἀγοράν πρὸς πώλησην.

«Απαντῶν εἰς μέτοχον, ύποστηριξε περαιτέρω, διτι τὰς έταιριες, εἴπεν διτι ἀκριβῆς προσδιορισμὸς τῆς τιμῆς ἐνὸς σκάφους δὲν δύναται νά γίνῃ. «Η ἀναλογία μεταξύ εἰς τὰ διθιαία τῆς ἑταῖριας εἴς τὰ διθιαία τῆς ἑταῖριας ἀξίας τῶν πλοίων της καὶ τῆς ἀξίας τὴν διποίαν τὰ πλοία αὐτά θὰ ἐπαγματοποίουν πωλούμενα, ποικίλλει μεγάλως.

#### EXPRONONAYΛΩΣΗ ΤΟ "ΚΛΑΥΔΙΑ,"

Τὸ νεότευκτον, ρωσικῆς κατασκευῆς, «Κλαύδιο» τοῦ κ. Φραγκίστα, ἔχρονον αὐλώδη ἀπὸ τὴν νεοταγή ἑταῖριαν «Βέγκω» τῶν Βερμούδων καὶ τῆς Νέας Ύόρκης, μὲ πράκτορας εἰς τὸ Κόντινεντ (‘Αμερέσαν), τὴν προσφάτως ἐπίσης συσταθείσαν ἑταῖριαν «Ινούπιτ».

«Ἀπὸ τοὺς ὑπὸ ἀριθ. 1 κύτους, τοῦ ὑπὸ διάταξις ἐπιτρέπει τὴν φόρτωσιν μικρῶν διστατέσων «κοντένερς», ὅλα τὰ ὄλλα κύτη εἰναι διαρροθμισμένα, ὅποτε τὰ στόμια αὐτῶν νά είναι δίδυμα, εύρυτατα, ικανά νὰ δέχωνται μεγάλα εἰς μῆκος τεμάχια. «Ἐχουν μῆκος 45 ποδῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.800 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.600 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.400 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.200 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.000 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 800 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 600 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 400 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 200 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 100 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 50 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 25 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 12.5 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 6.25 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 3.125 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.562 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 781 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 390 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 195 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 97.5 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 48.75 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 24.375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 12.1875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 6.09375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 3.046875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 1.5234375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.76171875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.380859375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.1904296875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.09521484375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.047607421875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.0238037109375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.01190185546875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.005950927734375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.0029754638671875 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.001487731934375 λιτρῶν, δύο διστατέσων πάντα, διάμετρος 0.000743865

## ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Ούτω εύχερής ό χειρισμός μεγάλων χαλυβδίνων τεμαχίων, απέναντι θά φορτώνωνται καθέτως καὶ οχι πλαγιών. Τα δευτερα καταστρώματα έχουν έπιστρεψ στομά των αύτων διαστάσεων, μὲ έκεινο τοῦ άνω καταστρώματος. Εἰς τας αύτας μεταφοράς πρόκειται νὰ ἀπασχοληθοῦν —πλὴν τῆς «Εύτυχίας»— καὶ τὰ μέλλοντα προσεχών νὰ παραδοθοῦν ἀδελφὰ σκάφη, ρωσικής καὶ αὐτὰ ναυπηγήσεως (έννεα έχουν παραγγελθήδια λογαριασμὸν τοῦ κ. Φραγκίστα).

## ΟΙ ΠΛΟΕΣ ΠΡΟΣ Ν. ΒΙΕΤΝΑΜ

Υπὸ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας διευκρινίζεται, ὅτι οι ναυτολογιθέντες μετά τὴν 14ην Δεκεμβρίου τοῦ 1965, ήμερομηνίαν καθ' ἥν υπεγράφη ἡ ἀπόφασις διὰ τὰς μεταφοράς εἰς τὸ Νότιον Βιετνάμ, δύνανται νὰ ἀρνηθοῦν νὰ μετασεύνειν εἰς Νότιο Βιετνάμ, ἐφ' ὅσον εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ἔργασίας δὲν ἀναφέρεται ὅτι τὸ σκάφος εἰς ὃ ὑπέρειται ὁ ναυτικὸς θὰ ἔκτελη πλόας καὶ πρὸς τὴν περιοχὴν αὐτῆν τῆς νοτιοανατολικῆς Ασίας.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ναυτικὸς ὅχι μόνον δὲν διώκεται ποινικῶς ἢ πειθαρχικῶς, ἀλλ' ἐπὶ πλέον δικαιούται τῶν ἔξδων πολινοστήσεως του, ἀκόμη δὲ καὶ νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν.

Ἐν ἐναντίᾳ περ. πτώσει — ἐφ' ὅσον δηλαδὴ δὴ ναυτικὸς ἀρνεῖται νὰ μετασῇ εἰς Νότιον Βιετνάμ, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ δρός τοῦτος ἀναγράφεται εἰς τὴν ἀτομικὴν του σύμβασιν — δὲ ναυτικὸς κατηγορεῖται ἀπλῶς δι' ἄρνησιν συνεχίσεως τοῦ πλοῦ, ἢ μόνη δὲ προβλεπομένη κύρωσις εἶναι ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ὑπαγιτότητος τοῦ ίδιου.

Οὕτως συνιστάται ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅπως ἀπαραιτήτως εἰς τὴν σύμβασιν περιλαμβάνουν καὶ τὸν δρόν τῆς ἐνδεχομένης μεταβάσεως τοῦ πλοίου εἰς Ν. Βιετνάμ, πρὸς ἀποφυγὴν παρεξηγήσεων.

## ΤΑ ΕΝΥΠΟΘΗΚΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13

Κατόπιν τοῦ προκληθέντος διὰ τὴν διαγράφη ἑκ τῶν ἐλληνικῶν νηολογίων τῶν δύο ἐνυποθήκων σκαφῶν «Σάουθπολ» καὶ «Νόρθπολ», τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας» παρέσχε τὰς κάτωθι διευκρινήσεις, εἰς ἔγγραφὸν τοῦ πρὸς τὴν «Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν:

«Ἔσσοσις ὑσιῶν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐν συναρτήσει πρὸς τὸν ἐπιδιοκέμενον ὑπὸ τοῦ Ν.Δ. 2687/73 σκοπὸν καὶ τὰς διατάξεις αὐτοῦ, προϋποθέτει, σὺν τοῖς ἄλλοις, καὶ πὴν λῆψιν μέτρων, ἥτοι: α) Πρὸς ἀντίκρουσιν ἐνδεχομένων μοιφῶν κατὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίας, ὅτι γίνεται τὸ καταφύγιον τῶν ἔξων συμφερόντων, δόντας δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἔστω καὶ ὑποτυπώδης γνήσιος δεσμὸς μεταξὺ κράτους καὶ πλοίων καὶ β) Πρὸς πληρεστέρων προστασίαν τῶν ἐνυποθήκων διανειστῶν, διὰ τὴν διατήρησιν καὶ περαιτέρω ἐνίσχυσιν τῆς ναυτικῆς πίστεως.

Πρὸς τοῦτο:

1) Καταβάλλονται προληπτικαὶ ἐνέργειαι πρὸς διακρίβωσιν κατὰ τὸ δυνατόν ὅτι ἡ ἐπιθυμούσα τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον ἀλλοδαπὴ πλοιοκτήτρια ἔταιρια, καδύπτει κατὰ ποσοστὸν ἀνω τοῦ ἡμίσεος τοῦ κεφαλαίου τῆς ἐλληνικὰ συμφέρουντα, αἵτινες δόμως ἐνέργειαι δὲν εἶναι ἐπαρκεῖς πρὸς ἔξαστάλιστον τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ἔξων συμφερόντων διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, καὶ

2) Δι' εἰδικῶν ὅρων ἔχοντος ὡς ἀκολούθως: «Ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις ισχύει καὶ κατὰ πάσα περίπτωσιν, καθ' ἥν η κυριότης τοῦ πλοίου θὰ ήθελει περιέλθει εἰς ἔτερον ήμεδαπόν φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον ἢ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον τοιούτον, ἔχον τὴν ιθαγένειαν ἐντὸς τῶν ἐν δρῷ 1 κατονομάζομένων κρατῶν καὶ καλύπτων τούλαχιστον κατὰ πλειστηφίων ἐλληνικὰ συμφέροντα κλπ.

Ο δρός αὐτὸς συμφωνεῖ πρὸς τὰς ἀνειλημμένας ὑπὸ τῆς πλοιοκτησίας ὑποχρεώσεις ἐναντὶ τοῦ διανειστοῦ, τοῦ δρόου περισσότερον, διότι εἰς τὰς συμβάσεις προτιμώμενης ὑπόθηκης διαλαμβάνονται δρόοι καὶ συμφωνίαι δεσμευτικαὶ διὰ τὸν πλοιοκτήτην, πρὸς προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ διανειστοῦ.

Παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ζέρβα τοῦ Περάματος τέσσαρα σκάφη, μὲ περάδοσιν ἐντὸς τεσσάρων μόνον μηνῶν. Πρόκειται περὶ πορθμείων, μὲ τὰ ἔξι ζαρακτηριστικά: «Ολικοὶ μῆκος 38 μ., μέγιστον πλάτος 8,60, βάθισμα 1,50 - 1,70 μ. Πρωστήριον σύστημα: Δύο μηχαναὶ τύπου SKI τῶν 200 ίππων ἐκάστη. Ταχύτης 11 μιλίων.

Ἐκαστον σκάφος θὰ ἔχῃ πεταφορικὴν ικανότητα 25 αὐτοκινήτων καὶ 150 ἐπιβατῶν. Πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν Περάματος - Παλουκίων. «Ἡ τιμὴ ἐκάστου σκάφους θὰ ἀνέλθῃ εἰς 3.000.000 δρ.». «Ἐξ αὐτῶν δύο σκάφη παρήγγειλαν οἱ κ.κ. Ἀφοὶ Βασιλίειον, ἐν ὁ κ. Ἰω. Περδικούρης καὶ τὸ τέταρτον οἱ κ.κ. Ἀφοὶ Παπανικολάου. «Ἡ κατασκευὴ τῶν ἐλόγῳ σκαφῶν ἥρχισεν ἡδη.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθησαν ἐν ἐπιβατηγὸν μῆκος 40 μ. καὶ ἐν πορθμείων μῆκος 54 μ. Τὸ πρῶτον θὰ παραδοθῇ μετὰ δύο μηνῶν καὶ τὸ δεύτερον μετὰ ἔξαμην ἀπὸ τὴν καταθέσεως τῆς τρόπιδος. Τεχνικὰ χαρακτηριστικὰ καὶ πλοιοκτήται διένεγκασθησαν.

«Ἐξ ἄλλου, πρὸς τὴν ήμερων εἰς τὰ ἴδια ναυπηγεῖα καθειλύκουσθη τὸ μικτὸν σκάφος (ἐπιβατηγόν, φορτηγὸν καὶ πορθμείον) «Σαμοθράκη», πλοιοκτησίας τῶν κ.κ. Ἀφοὶ Μπου-

Οῦτως, εἰς τὰ υπογραφόμενα ὑποθηκούμφων περιλαμβάνονται δρόοι, καθ' οὓς δὲ διειλέτης καθίσταται ὑπερήμερος εἰς περίπτωσιν μὴ τηρήσεως τῶν συμπεφωνημένων.

«Ἐν συνεχείᾳ, ὁ «Υπουργὸς Ναυτιλίας δηλοῖ, ὅτι εἶναι πρόθυμος νὰ ἔξετάσῃ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ σχετικοῦ δρου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, ώστε ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ νηολογίου, εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ ἀλλοδαπὴ πλοιοκτήτρια ἔταιρος δὲν ἐκπροσωπεῖ κατὰ πλειστηφίων συμφέροντα ἐλληνικά, θὰ πραγματοποιήσῃ μετὰ προηγουμένην καὶ εὐλόγου χρόνου εἰδοποίησιν τῶν ἐνυποθήκων διανειστῶν.

«Ἐν κατακλεῖδι, δὲ κ. Μαυριδόγλου ὑπογραμμίζει ὅτι:

«Ἐπὶ τούτοις γνωριζομεν, ὅτι πλοῖα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀνήκοντα εἰς ἔνος ἔταιρίας, μὴ ἐκπροσωπούσας συμφέροντα ἐλληνικά, ὡς τὰ προσφάτως διαγραφέντα ἐκ τοῦ νηολογίου Πειραιῶν «Νόρθπολ» καὶ «Σάουθπολ», ἔχουν πολλάκις προκαλέσει δυσμενῆ σχόλια τοῦ ναυτιλιακοῦ. Τύπου καὶ ἔχουν παράσχει ἐπιχειρήματα εἰς τινας συνδικαλιστικάς ὀργανώσεις τῆς Διειθουσῆς Ομοσπονδίας Μεταφορῶν νὰ ἀσκήσουν κριτικὴν καπά τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων καὶ νὰ χαρακτηρίσουν αὐτὴν ὡς σημαίαν εὔκολίας».

## ΕΠΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ

Κατὰ τηλεγράφημα ἑκ των διανέντων τοῦ κ. Θωμάδης, ἀθανασιάδη, ἔτῶν 55, συνελήφθη χθές ἐπούλα, μὲ τὴν κατηγορίαν ὅτι παρώτρινε τὸν πλοίοαρχον καὶ τὸ πλήρωμα ἐνὸς ἐκ τῶν σκαφῶν του νῦν τοῦ διανειστοῦ διὰ νὰ εἰσπράξῃ τὴν ἀσφάλειαν, ἀνερχομένην εἰς 40.800 στερλίνας.

«Οταν τὸ σκάφος, «Ἀγιος Νεκτάριος», μὲ πλήρωμα 10 ἀνδρῶν, ἐπιπτολήθη καὶ ἐδύσιθη πλησίον τῶν ἐλληνικῶν ἀκτῶν, τὸν Μάρτιον τοῦ 1963, μέρος τοῦ ἐμπορεύματος του διεσθῆτη καὶ ἀπεκαλύφθη ὅτι, ἀντὶ του φορτίου τοῦ δάμβακος, τὸ ὅποιον ὑπετίθετο ὅτι ἔφερεν, ἦτο πλήρες ἀχρήστων ὑλῶν.

«Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ «Ἐλληνικὴ Κυβερνήσης ἐζήτησε τὴν ἐκδοσιν τοῦ κ. Ἀθανασιάδη, διὰ νὰ δικασθῇ ὑπὸ ἐλληνικοῦ δικαστηρίου. «Ἡ ἀπόφασις ἀναφορικῶς μὲ τὴν ὑπὸ τῶν ἀγγειλικῶν ἀρχῶν ἐκδοσιν τοῦ «Ἐλληνικὸς πλοιοκτήτης»

λαμάτση. Κύρια χαρακτηριστικά: Μῆκος 32 μ., πλάτος 6,70 μ., βάθος 3 μ., μεταφορικὴ ικανότητα 200 ἐπιβατῶν καὶ 4 αὐτοκινήτων. Διαθέτει δύο μηχαναὶ τύπου «Ρόλς Ρόους» ισχύος 310 ίππων εκάστη. Ταχύτης 14-15 μιλίων. Ή τιμὴ τοῦ σκάφους 3.000.000 δραχμῶν.

## ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΡΓΩ,,

«Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ἀργώ» τοῦ Περάματος παρηγγέλθησαν δύο πορθμεῖα. Τοῦ πρῶτου η κατασκευὴ —μῆκος 45 μ.— ἥρχισεν ἡδη καὶ θὰ περατωθῇ ἐντὸς 7 μηνῶν, ἐνώ καὶ τοῦ ἐπέρευνος —μῆκος 60 μ.— η κατασκευὴ ἥρχιζεν ἐντὸς τῶν ήμερῶν, μὲ παραδοσίουν ἐντὸς ὁκταμήνου.

Εἰς τὰ ἴδια ναυπηγεῖα ἐπερατώθη ἡ ναυπήγησις, κατὰ δύο μῆνας ἐνορίτερον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς συμβάσεως χρόνου, τῶν δύο ρυμουλκῶν καὶ μιᾶς φορτηγίδος τοῦ Ο.Λ.Π. «Ἀναμένονται αἱ μηχαναὶ διὰ παραδοσίουν τὰ σκάφη.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ἐπερατωθήσανται τὰ σκάφη. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ὑπάρχουν προπτικαὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο πορθμείων, τὰ ὅποιας η κατασκευὴ —μῆκος 45 μ.— ἥρχισεν ἡδη καὶ τοῦ ἐπέρευνος —μῆκος 60 μ.— η κατασκευὴ ἥρχιζεν ἐντὸς τῶν ήμερῶν, μὲ παραδοσίουν ἐντὸς ὁκταμήνου.

## ΕΤΑΙΡΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

«Ἀνηγγέλθη ἡ ἰδρυσις ἐν «Ἐλλάδι, μὲ ἔδραν τὸν Πειραιά της ἐταιρίας «Λάμπαρετ ἐν Μίλετος» τοῦ Ινσουράνς» διὰ ναυτικὰς ἀσφαλίσεις καὶ τῆς ἐταιρίας «Λάμπαρετ Ἀφοὶ Ελλάς Λτδ.» διὰ θέματα ναυλώσεων.

## ΕΙΣ ΤΟ Ν. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ

«Ο ἀντιπλοίαρχος - λιμενικός κ. Βασ. Γράβας ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου. «Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις ὑπεράγραφη ἡδη ἀπὸ τὸν κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας.

Τοποθετεῖται Προξενικὸς Λιμενάρχης εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὁ νῦν Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Ταμπουρλάς.

## ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΟΥ

Εἰς ἑκ τῶν ἰδιαιτέρων τοῦ κ. Μπίρη, ἀπεκαλύφθη ὅτι μετεῖχε σπείρας ἔξισπατήσεως ναυτικῶν σημαίαν, πρὸς τοὺς ὅποιους ὑπῆσχετο, ὅτι θὰ τοὺς διηγούλωνεν εἰς τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιοχρώσης ἡ μηχανικοῦ, ἀποσπώσα μεγάλα χρηματικά ποσά.

Πρόκειται περὶ τοῦ Σ.Τ. Ψαρούδακη, δικηγόρου, ἀποστρατευθέντος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὁ ὅποιος συνελήφθη ὑπὸ ὄργανων τῆς Ασφαλίσεως τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶν, ἀφεδεῖς ἐν συνεχείᾳ ἐλεύθερος, ἀφού ὠρίσθη τακτικὴ δικάστιμος.

«Ἐτερον ἄποτον ἐκ τοῦ περιβάλλοντος τοῦ κ. Μπίρη καταζητεῖται. Πρόκειται περὶ τοῦ Ν. Γιαννουδάκη, ὁ ὅποιος συνείργυσεν εἰς τὴν ἀπάτην τοῦ ναυτικοῦ Α. Σκούρτη. «Ο τελευταῖος κατήγειλεν εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχαῖς, ὅτι ἡ ναυτικὸς Β. Καρούσος ἐτῶν 54 τοῦ ἀπέσπασε τὸ ποσὸν τῶν 8.000 δρ. μὲ τὴν ὑπόσχεσιν, ὅτι θὰ τοῦ ἔχοργει διπλωματικά πλοιαρχίας μηχανικοῦ, μὲ τὴν δοθείσαν τῶν «μέσων» ποὺ είχεν εἰς τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας.

Κατόπιν γενομένης ἔρευνης συνελήφθη ὁ δράστης καὶ ἀπεκαλύφθησαν οἱ συνεργοὶ τοῦ Καρούσου, τὰ δύνωματα τῶν ὅποιών περιέχονται εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶν.

Μέχρι στιγμῆς δὲν κατηγγέλθησαν ὅλαις ἀπάται εἰς δάρος ναυτικῶν.





έλικα του, έδεξαιμενίσθη δὲ πρὸς ἐπισκευὴν.

«ΝΟΡΑ»: Κατὰ τὴν ἑξῆς ἡ Εἰλάτ μαναχώρησεν τοῦ τὴν 11ην Ιουλίου προσήργεεν, ἀνατικλούσθη δημοσίᾳ διὰ τῶν μέσων καὶ συγένεια τὸν πλόν του.

«ΝΤΟΝΑ ΝΑΝΣΙ»: Ἀπὸ Ηράκλειτον, ἔξωθεν τοῦ λιμένος Γιοκοχάμα, συνεκρούσθη μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Χεδγκ Γουά», τὸ δοπίον καὶ ἐνυθίσθη, τὴν 23ην Ιουλίου. Τὸ «Ντόνα Νάνσι» ὑπέστη περιωρισμένης μᾶλλον ἐκτάσεως ζημίας εἰς τὴν πρώτων του.

«ΟΔΥΣΣΕΥΣ», περὶ τῆς προσαράξεως τοῦ δοπίου ἔξωθεν τοῦ Μπρίντιζι ἀνεγράφουσεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνελκύσθη τῇ διορθείᾳ ρυμουλκῶν τὴν πρώτων τῆς 20ῆς Ιουλίου. Δὲν διεπιστόθησαν ἐμφανεῖς ζημίαι καὶ μετά τὴν ἐκφρότωσιν τοῦ ἐκ 47.700 τόνων φορτίου του ἀνεχώρησε.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΨΑΣΤΗ»: Ἀπὸ Τακόμπα διὰ Ιαπωνίαν, προσέκρουσε τὴν ἑσπέραν τῆς 24ης Ιουλίου ἐπὶ διεπιστοκού εἰς πλάτος 39° 46' Β καὶ μῆκος 147° 57' Α, ἀμφιβερα δὲ ὑπέστησαν ζημίας, τὸ δὲ «Παναγία Θεοσκέψαστη» ἔφθασεν εἰς Γιοκοχάμα τὴν 26ην Ιουλίου.

«ΠΑΝΟΣΕΑΝ»: Ἀπὸ Μόντερελ, διὰ Ινδίαν ἔφθασε τὴν 4ην Αὐγούστου εἰς Σουέζ, δηνού καὶ παρέμεινε λόγῳ ζημίας εἰς τὸν διεπιστόν τριέδεα.

«ΠΙΤΣΑ»: Ἀπὸ Νιούκαστολ διὰ Λισσαδίνων, προσήγγισε τὴν 1ην Αὐγούστου εἰς Βρέστην λόγῳ ζημίαν εἰς τὴν μηχανήν του.

«ΠΑΛΑΤΩΝ»: Ἀπὸ Φλορίδιαν διὰ Ροάριο, προσέκρουσε τὴν πρώτων τῆς 23ης Ιουλίου ἐπὶ τοῦ δεξαικονοπλοίου «Άτυκ» εἰς Μπουένος Αργεσ. Ἀμφιβερα ὑπέστησαν ζημίας.

«ΠΟΙΗΗ»: Ὑπέστη τὴν 23ην καὶ 24ην Ιουλίου ζημίας ἐκ προσκρύπουσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ παρ' αὐτὸν πρυμνοδετημένου ἀμπικολού «Ἄσπασιά», συνεπείᾳ κυματισμοῦ προκαλούμενου ὃπο τὸν διερχομένουν ἐπὶ τοῦ σημείου πρυμνοδετήσεως των ἐντὸς τοῦ λιμένος Πειραιῶς πλοίου.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ»: Ἀπὸ Λιμέναρα διὰ Χιούστον, προσήγγισε τὴν 19ην Ιουλίου εἰς Πόρτην «Ἐβεργκλεντς» τῆς Φλωρίδης, κατὰ τὴν ἀπίστειν τοῦ δὲ ἐπειδὴς πρώτες τὴν μίαν του ἄγκυραν, διποστάν καὶ ζημίας εἰς τὸ διαρούλκον ἀγκυρῶν.

«ΣΑΝ ΜΑΤΚΕΑ»: Ἀπὸ Βρατιλα διὰ Χάλλη, συνεκρούσθη τὴν νόχτα τῆς 7ης Αὐγούστου μὲ διεπιστοκούς «Φέλιπτο Κουνήν», ἀμφιβέρων ὑποστάντων μικροζημάτων. Συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

«ΣΑΣ»: Ἀπὸ Αλεξανδρείαν διὰ Μπαχρέιν, ὑπέστη τὴν 28ην Ιουλίου ζημίας εἰς τὴν μηχανήν του, πιθανῶν συνεπείᾳ προσκρύπουσεως εἰς τὸν διούθην, ἔλαβε δὲ πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας μέχρι τοῦ Οκτωβρίου.

«ΣΚΥΡΩΝ»: Ἀνεκοίνωσε τὴν 28ην Ιουλίου διὰ ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ ὑποπλοίου, κατασθεσίσαν, τὴν 29ην δὲ κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμα.

«ΣΜΑΡΑΓΔΗ»: Ἀπὸ Ν. Όρλεάνην διὰ Σανταντέρ, ὑπέστη ζημίας εἰς τοὺς λέβητάς του ἑξάμεσίες τοῦ πληρώματος καὶ τὴν 11ην Ιουλίου προσήγγισεν εἰς Μαριπίλ. Μετ' ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν τοῦ ἀνεγόρως διεισέβαλεν τοῦ.

«ΣΤΑΣΑ»: Ἀπὸ Αρχάγγελον διὰ Δίμερικ, προσήργαξε τὴν πρώτων τῆς 15ης Ιουλίου εἰς Ρένιαν Πόλην τῶν νήσων «Ἐρδίδων», ἐγκαταλείψθην ὃπο τὸν πληρώματό του. Ἐπὶ τοῦ πλοίου παρέμεινε μόνον ὁ πλοιάρχος μὲ δύο ἀξιωματικούς καὶ τὸ ἀπόγευμα τῆς ίδιας ημέρας τὸ σκάφος ἀνελκύσθη μόνον του κατὰ τὴν ἔλευσιν τῆς πλήμης, ἐρρυματικήν δὲ ὃπο προσδεμότος θεογνωτικὸν σκάφος εἰς Ρόντελ Μάπην, δηνού καὶ ἥγκυροδηλίγενον. Ἐπέστρεψαν κατάπιν τούτου διοίοι οἱ ἀξιωματικοί του πλοίου, τὸ ὑπόδιπλον διώματα πλήρωμα ηρνήθην νὰ ἐπιβῆ. Τὸ πλοίον κατεκλύσθη ὃπο ὅδατον μέχρι τῆς στάθμης τῆς θαλάσσης, ἐπικλέων μόνον χάρις εἰς τὸ ἐκ ξελίσας φορτίον του. Τὴν μεσημέριαν τῆς 18ης τὸ πλοίον ἐγκατέλειψθη καὶ ἀπὸ τὸν πλοιάρχον, ἀνατράπεν τὴν 19ην Ιουλίου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Ἀνεκοίνωσε τὴν 29ην Ιουλίου διὰ ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν του, τὴν 9ην δὲ Ιουλίου ἔφθασεν εἰς Γιοκοχάμα.

«ΤΑΪΡΟΣ»: Ἀπὸ Μίντελεμπρω διὰ Βίγκο, παρέμεινεν ἀκυρέντων καὶ μὲ θραυσμένον ιστόν ἔξωθεν τοῦ Χουάτημπη τὴν 21ην Ιουλίου, ἐρρυματικήν δὲ εἰς Μίντελεμπρω.

«ΤΕΡΤΡΙΚ»: Ἀπὸ Ροάριο διὰ Βάρνα, προσήργαξε τὴν πρώτων τῆς 21ης Ιουλίου πλησίον τῆς ἄκρας «Ἀγιος Στέφανος», ἀνελκύσθη δὲ τῇ

συγκείσθη ρυμουλκῶν τὴν 23ην. Ἀφοῦ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας, ἀνεχώρησεν ἐκ Κωνσταντινούπολεως τὴν 26ην Ιουλίου διὰ προσειρήσθην τοῦ.

«ΤΖΑΝΕΤ ΓΚΛΟΡΙΓ»: Ἀπὸ Νέαν Σκωτίκων διὰ Νέαν Όρλεάνην, προσήργαξε τὴν 30ην Ιουλίου εἰς Σπένενσερ «Αἴλαντ» συνεπείᾳ ὅμιλης, ἐν συνεχείᾳ δὲ ὑπέστη καὶ ἔκρηξην ἐν τῇ διοίᾳ ἐφονεύθησαν καὶ τρεῖς ἑντόπιοι ἀλιεῖς, σπεύσαντες πρὸς δομήθειν. Τὸ πλοῖον ἐγκατελείψθη διὰ τοῦ δομήθειν τοῦ. Τὸ πλοῖον ἐγκατελείψθη διὰ τοῦ δομήθειν τοῦ.

«ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ»: «Ἀπὸ Βούδαρην διὰ Ρόττερνταμ, ὑπέστη τὴν 8ην Αὐγούστου διαρροὴν εἰς τὸ διάστημα 16° 27' Β καὶ μῆκος 63° 05' Α, περὶ τὰ 580 μίλια ἀπὸ τῆς Βούδαρης. Τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς Βούδαρην.

«ΤΖΙΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ»: «Ἀπὸ λιμένα Κανάδηρα διὰ Αρούμπα, ἀπώλεια τὴν ἔλικα αὐτοῦ τῶν πρώτων τῆς 5ης Αὐγούστου εἰς πλάτος 18° 11' Β καὶ μῆκος 74° 37' Α. Ἐνοικιάσθη τὸ ρυμουλκόν «Τζάκοπο Βάν Χέμπερκ», διπερὶ τὸ προσέδεσσε τὴν 7ην Αὐγούστου καὶ τὸ ρυμουλκόν εἰς Αρούμπα.

«ΤΖΙΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ»: «Ἀπὸ λιμένα Κανάδηρα διὰ Αρούμπα, ἀπώλεια τὴν ἔλικα αὐτοῦ τῶν πρώτων τῆς 5ης Αὐγούστου εἰς πλάτος 18° 11' Β καὶ μῆκος 74° 37' Α. Ἐνοικιάσθη τὸ ρυμουλκόν «Τζάκοπο Βάν Χέμπερκ», διπερὶ τὸ προσέδεσσε τὴν 7ην Αὐγούστου καὶ τὸ ρυμουλκόν εἰς Αρούμπα.

«ΤΟΓΑΛΑ»: «Ἀπὸ Πόρτη «Οκκα δι» Ἀγγλίαν μὲ φορτίον φυτοπόδρου, προσήγγισε τὴν 30ην Ιουλίου εἰς Σουδάν τοῦ Σαράνταρ «Αἴλαντ» συνεπείᾳ πυρκαϊδῶν, κατασθεσίσθησεν ὑπὸ τοῦ πληρώματος. «Ἔχει σοδαράς ζημίας εἰς τὴν μηχανήν του, τὴν δην δὲ Αὐγούστου ἐρρυματικήν δηπὸ τοῦ ναρκαλιεύτικον «Κέμερτον» εἰς Μπαχρέν, δηνοὶ καὶ ἔψιλον τὴν ἐπομένην.

«ΦΙΛΤΡΙΚ»: «Ἀπώλεια τὴν 18ην Ιουνίου εἰς Σάντα Φέ τὴν ἄγκυράν του μὲ 5 ἀμμάτων ὑπέστη διαρροὴ δὲ καὶ ζημίας εἰς τὸν ἀποστρόβιλόν του συνεπείᾳ ὑπερθερμάνσεως. Αἱ ζημίαι ἐπεκεντήσθησαν καὶ τὸ πλοῖον ἀνεχώρησε τὴν 19ην Ιουνίου, ὡς ἀνεκοινώθη ἐκ Λονδίνου τὴν 1ην Αὐγούστου.

«ΧΑΝΤΣΟΙΝΤ»: «Ὑπέστη τὸν 1ον Ιουνίου σοδαράς ζημίας εἰς τὴν μηχανήν, τὸν δέσμον καὶ τὴν κοάνην τοῦ τελείων δέσμονος συνεπείᾳ ἀμιλείσας τοῦ πληρώματος. Αἱ ζημίαι ἐπεθεωρήθησαν εἰς Ηπειρατὰ τὴν 26ην Ιουλίου.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

### ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Περιωρισμέναι διαγράφονται αἱ πιθανότητες ἀναζητούσας τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας. Ἡ συνεχιζόμενη εἰσόδος εἰς τὴν ὑπερρεστὸν τῶν μεγάλων σκαφῶν τείνει μὲτα τοῦ παγώντος της παγώντος ναυλών τοῦ πεπίπεδας χαμηλά, μηδὲ ικανὸς πλήρως νὰ εἴσυπηρετήσουσαν τὰ ἐπενδυόμενα εἰς νέας ναυπηγήσεις κεφαλαία.

Πρὸ τοῦ ἀκόμη χρόνου μπάλκων κάρριερ ἐκλείσθη ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Ρόττερνταμ μὲ φορτίον 48.000 τόν. καὶ ὅμιλον διὰ πλήρεων πορτίων 61.000 τόν. μὲ ναύλουν δολ. 3.05, πέντε μόλις σύντετον ἐπὶ πλέον τοῦ καπωτέρου μεταπολεμικοῦ ναυλοῦ τῶν 3 δολ. «Ἐπρόκειτο, δεσμαίως, περὶ τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους ζηροῦ φορτίου, ναυλώθεντος ποτὲ δι᾽ ὑπεραπλαντικῶν ταξιδίων. Εἶναι πάντως ὁ ναύλος χαμηλός ἔσπειρα καὶ διὰ τὸ σκάφος αὐτοῦ διάστημα 10.25 δολ. Τὸν Ιουλίου τοῦ 1965 ἐκλείσθησαν σιτοφορτία 750.000 τόν. καὶ ἐπληρώθησαν ναυλοὶ μέχρι τῶν 10. 25 δολ. (ὸ καλύτερος ἀπὸ τοῦ «Οκτωβρίου 1963 ναυλοὺς τοῦ ωραίκου «μπόυο»).

«Ἀκόμη καὶ διὰ τὰ μέτρα σκάφη τῶν 10-14 χιλ. τόν. οἱ ναύλοι ὑπέστησαν καθίζησιν. «Υπερπροφορά. «Ἐντὸς 24ώρων διὰ φορτώσεις Αὔγουστου πρὸς τὴν 1ον Ιουνίου προσερέθησαν 30 τοιάσια σκάφη. Καὶ ἐπληρώθησαν ναυλοὶ κατώτεροι καὶ τῶν 85/- ἔναντι τῶν 95/- ποὺ μηνὸς Ιουλίου καὶ 104/6 τόν πρὸ έτους.

«Ἡ ιδικὴ Κυβέρνησις ἔναύλωσεν ἐφέτος σκάφη ὑπὸ δέσμας σημαίας — δχι ἀμερικανικά — 3.2 ἑκατομ., τόν. διὰ σιτηρά ἀπὸ τὰς Ήνωμ. Πολιτείας, ἔναντι 1.7 ἑκατομ. τόν. τῆς ἀντιστοίχου περιοδίου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν σκάφων διεπέρχομένων κειμόνων, διὰ τοῦ κίνδυνος τῆς πιέσεως ἐκ τῆς προσφορᾶς τάνκερος ἀπετράπτη;

Καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν μεγαλυτέρων δυσχερῶν συνέτεινεν ἡ συστολὴ τῆς κινήσεως διὰ φορτώσεων πας ναύλου διὰ φορτώσεων σκάφης ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου περὶ τὰ διακόσια σκάφη εἰχον ναυλώθη ἀπὸ εὐρωπαϊκὰς ἐταρίσιας τακτικῶν γραμμῶν. «Ἐφέτος τὸ σύνολον μόλις φθάνει τὰ ἑκατόν σκάφη. «Ηρχισε μῆπως ἡ κίνησις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου νὰ ὑποχωρῇ;

Μόνον οἱ Κινέζοι ἔξηκολούθησαν τὰς ρυμουλαλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν καὶ λιπασμάτων. Εἶναι, πάντως, χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, διὰ τὰ πλείστα τῶν τάιμπ τοστέρων διὰ περιωρισμένου χρονικὸν διάστημα. Τὰ πολυετή εἰναι σποραδικά καὶ οἱ διὰ αὐτοὺς ναύλοι χαμηλότεροι. «Ανεκοινώθησαν τελεταίων ἡ ναύλωσις ἐνὸς δηζελοκινήτου 45.027 τόν. d.w. διὰ τέσσαρας μῆνας εἰς τὰ 13/9, μὲ ώφιόν διὰ 5/6 μῆνας ἀκόμη εἰς τὰ 14/6.

\*\*\*

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ «Επιμελητηρίου», οἱ ναύλοι τῶν τράμπτων κατήλθην κατ' Ιουλίου εἰς τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον ἀπὸ δύο ἑτάων. Ήδημένη διαπιστώται ἡ πίεσις τῆς προσφερομένης χωρητικότητος.

«Ο ναύλαρχης κατὰ ταξίδια κατήλθει κατὰ 3,1 μονάδας, ήτοι εἰς τὰς 107,8. Εἶναι καὶ χαμηλότερα τιμὴ τοῦ Σ) δρίου 1964.

«Ἀκόμη δύστερά πτώσις παρεπηρήθη εἰς τὰς ρυμουλαλώσεις πλοίων. Τὸν παρελθόντα Ιουλίου ὁ σχετικὸς δείκτης κατήλθει κατὰ 19,4 μονάδας, ήτοι εἰς τὰς 119,4.

**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, ύλικὰ μηχανῆς,  
καταστρώματος καὶ «TPANZIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS  
εἰς N. ΑΦΡΙΚΗΝ

2. Selkirk Street — CAPE TOWN



66, άπερροφήμη άπό τάς κομμουνιστικάς χώρας.

—Κατά 21% ήσαν χαμηλότεραι αι έσοδεις της Κίνας και της Ρωσίας. Έπι πλέον μικροτέρα υπήρξεν η κρατική συγκέντρωσις σίτου εις την Ρωσίαν άπό τούς παραγωγούς.

—Ο Καναδᾶς έπρομήθευσε τὸ ρεκόρ τῶν 325 ἑκατομ. μπούσελς. Ρεκόρ ἐπίσης ἔσοδων ἐσημειώθη ἀπό τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὴν Γαλλίαν (170 ἑκατομ. μπούσελς ἀπό τὴν πρώτην καὶ 76 ἑκατομ. ἀπό τὴν δευτέραν).

\* Ή ἐπείγουσα ἀνάγκη μεταφορικῶν μέ-

σων διὰ τὸ Βιετνάμ ύποχρεώνει τὴν Κυβέρνησιν τῆς Οὐσιαγκόνος νὰ προσφύγῃ εἰς τὸν ἑφεδρικὸν στόλον. Ἀνασύρονται ἀπό τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας 25 τύπου Ο4 μεταγωγικὰ πρὸς μετασκευὴν εἰς φορτηγά (κοντέινερς η ἀπλὰ λάινερς). Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ δικαιούνται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἐκποίησιν. Θὰ ἔχουν μεταφορικὴν ἴκανότητα 15.000 τόν. καὶ ταχύτητα 17 μιλ. \*

Κατὰ μῆνα 'Ιουλίου ἐκλείσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν σκάφη 4.171.000, ἐκ τῶν ὅποιών 823.000 ησαν τάνκερς. Κατὰ τὸν ἀντίστοιχον περιστινὸν μῆνα σκάφη 4.929.000 τόννων.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶς  
«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 84/-, ὥψιν Νόρδερν ρεῖντζ 79/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, Αὔγουστον.

«ΜΑΝΔΡΑΚΙ» λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 85/-, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 3-12 Αὔγουστου.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Νόρδερν Ρέιντζ 29.000 τόν. γεννημάτων Καράτσα δολ. 8.20, μὲ 1.500 τόν. ἑκφόρτωσιν γκρός, 10-25 Αὔγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΞΙΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 85/-, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 5-15 Αὔγουστου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ Α'-ΙΑΝΤΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 11.500 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 85/-, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 5-20 Αὔγουστου.

«ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ» Νόρδερν Ρέιντζ οὐχὶ βορειτέρων τῆς Νίσας 'Υρδρας (συμπεριλαμβανομένου τοῦ 'Αλμπανί) 21.500 τόν. (λ.ω. 992.000 κ.π. παλαιοσιδήρων 'Ισπανίαν δολ. 237.500 φίο ἐντ τρίμεντ., 20 Σεπτεμβρίου)-15 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ» (λιβ.) Σικινγὸ μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 10.500 τόν. γεννημάτων Τόκο - Χακάτα ρεῖντζ δολ. 14.25, μὲ συμπλήρωσιν ἄνω τῶν 14.000 τόν. ἀπό 'Αγ. Λαυρέντιον δολ. 9.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 24 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΣΟΦΙΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 9.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἑκφόρτωσιν, 25 Αὔγουστου - 15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ» λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Σάνη 'Αντιόχεια δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 10-25 Αὔγουστου.

«ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ» λιμένας Κόλπου 5.500 τόν. κών 'Αμερικήν, Ρόττερνταμ ἡ 'Άμστερνταμ δολ. 5.65, μὲ 2.500 τὸν φόρτωσιν, 3.000 τὸν ἑκφόρτωσιν, 20-30 Αὔγουστου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ («Ελληνικής») Γκόλδερστον σύνολον 8.500 τόν. λιπασμάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας δολ. 13.75 φίο, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. ἑκφόρτωσιν, 25 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ.) 'Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τόν. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 5, ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 30 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΡΟΜΕΟ» (λιβ.) Νόρφολ καὶ Φιλαδέλφειον 2.165 τόν. ἀλεύων σάργιος (ἀπό Νόρφολ διὰ Λισσαδόνα) καὶ 5.150 τόν. χάλυβα (Φιλαδέλφειον - Μιτλίπτα) Λισσαδόνα καὶ Μπιλμπάρ δολ. 50.000 φίο, 6-10 Αὔγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΞΙΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 9.50 ένα λιμένα ἑκφόρτωσιν, δολ. 9.75 δύο λιμένας, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 5-15 Αὔγουστου.

«ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ» Νόρφολκ 20.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερικήν, Ρόττερνταμ, 'Άμστερνταμ δολ. 3, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 24 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 9.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 25 Αὔγ. - 15 Σεπτ.

«ΓΙΑΝΝΙΝΑ» (λιβ. δεξ.) λιμένας Κόλπου 13.500 - 14.000 τόν. γεννημάτων Βενετίαν δολ. 6.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 29 Αὔγ. - 15 Σεπτ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡΠ» (λιβ. δεξ.) Νόρδερν Ρέιντζ Κόλπου 10.000 τόν. παλαιοσιδήρων 'Ισπανίαν (940.000 κ.π.) δολ. 210.000 φίο ἀποκοπήν, 15 Σεπτεμβρίου - 15 'Οκτωβρίου.

«ΨΑΡΑ» Χιούστον 10.000 - 10.300 τόν. φωσφάτων 'Ηράκλειον - Σούδαν ἡ Καλαμάτα δολ. 7.25, μὲ 25 σάντες ἔτρα ἔνα δύο λιμένας ἑκφόρτωσες, 25 Αὔγουστου - 15 Σεπτεμβρίου.

«ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ» Μεγάλας Λίμνας 9.200 - 9.350 τόν. γεννημάτων Λασίφων δολ. 10, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 29 Αὔγ. - 10 Σεπτ.

«ΣΑΝ ΖΤΟΡΤΖ» (λιβαν.) Χάμποτον Ρέδδες 10.000 τόν. γαιανθράκων Κόλπου δολ. 5, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 1-15 Σεπτεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ» (παν. δ.) λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Ρόττερνταμ ἡ 'Άμστερνταμ δολ. 3.55, ὥψιν 'Αμερικήν δολ. 3.65, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 25 Αὔγ. - 10 Σεπτ.

«ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ» λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. γεννημάτων δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδίας 84/-, ὥψιν ἀνοτεκτικῆς ἀκτῆς 86/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 10-20 Αὔγουστου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 26 Αὔγ. - 12 Σεπτ.

«ΑΙΡΑΙΑ Γ. Λ.» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 5.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 1-10 Σεπτεμβρίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έτ. Λιβανού) λιμένας Κόλπου 23.

σων διὰ τὸ Βιετνάμ ύποχρεώνει τὴν Κυβέρνησιν τῆς Οὐσιαγκόνος νὰ προσφύγῃ εἰς τὸν ἑφεδρικὸν στόλον. Ἀνασύρονται ἀπό τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας 25 τύπου Ο4 μεταγωγικὰ πρὸς μετασκευὴν εἰς φορτηγά (κοντέινερς η ἀπλὰ λάινερς). Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ δικαιούνται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἐκποίησιν. Θὰ ἔχουν μεταφορικὴν ἴκανότητα 15.000 τόν. καὶ ταχύτητα 17 μιλ. \*

Κατὰ μῆνα 'Ιουλίου ἐκλείσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν σκάφη 4.171.000, ἐκ τῶν ὅποιών 823.000 ησαν τάνκερς. Κατὰ τὸν ἀντίστοιχον περιστινὸν μῆνα σκάφη 4.929.000 τόννων.

τόν. ἐκφόρτωσιν, 1-10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ» Δυτ. Αύτροπλαιν 13.500 τόν. 'Ινδιαν 55/-, ὥψιν Γκρηλόγκ 62/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 8-23 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΔΜΟΣ» (δεξ.) Δυτ. Αύτροπλαιν 20.000 τόν. γεννημάτων Σαγκάνη - Ντάιρεν ρεῖνις 32/6, ἐλευθ. ἑκφόρτωσιν, 17 Αὔγουστου - 5 Σεπτεμβρίου.

Έκ παντοίων ὅλων ὄγορων

«ΓΑΡΔΕΝΙΑ» Γουατεμάλα (εἰς τὸν τόπον τούτορε) 5.000 τόν. χρυσάρες χῦμα λιμένας Κόλπου δολ. 4.65, 700 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, 5 Αὔγουστου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ» 24.210 τ. δ.ω. (1.112.500 κ.π., 15 μίλια, 33 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 2.50, παράδοσις ταὶ τὴν διέλευσιν τοῦ Κένου Οὔστον (Ἐν κυκλικοῖ ταξίδιον δυτικῆς ἀκτῆς Νοτίου 'Αμερικῆς), ἐπαναπόρδοσις ἀμερικ. λιμένας Ατλαντικού (borειών τοῦ Χάττερας) ή Κόλπου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ» 10.860 τ. δ.ω. (498.000 κ.π., 10-10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούελ δίλ) δολ. 825 ἡμέρωσις, ταξίδιο 20 - 60 ἡμέρων, παράδοσις καὶ ἐπαναπόρδοσις ἀνατολικήν ἀκτῆς 'Ινδίας, συχνὴ νοτιώτερον Μοδρᾶς, μέσα Αὔγουστου.

«ΠΛΑΝΕΤΗ» (λιβ.) 10.900 τ. δ.ω. (470.000 κ.π., 10-10½ μίλ., 25 - 27 τ. φιούελ δίλ) 16/6, παράδοσις Μαργαρίτας 12 - 25 Αὔγουστου, ἐπαναπόρδοσις 'Ιανωνίαν.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» 14.560 τ. δ.ω. (667.000 κ.π., 14 μίλ., 22 τ. φιούελ δίλ) καὶ 11½ τ. ντῆξελ δίλ) δολ. 2.50, παράδοσις 'Ιανωνίαν 22 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου, ἐπαναπόρδοσις Γιαδάτα - Μουρόπαντες.

«ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (λιμπετ) 16/6, παράδοσις 'Αγγλίας Καρπάτοι - Τοιτταγκόνη.

«ΚΙΡΙΝΗ» 13.246 τ. δ.ω. (637.000 κ.π., 14 μίλ., 23 τ. φιούελ δίλ καὶ 1 τ. ντῆξελ δίλ) δολ. 4.10, παράδοσις Βανκούμερ 23 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου, ἐπαναπόρδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΠΑΣΩΛΙ» 10.780 τ. δ.ω. (470.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούελ δίλ) δολ. 900 ἡμέρωσις, μέσος παράδοσις Φρετάσου, ἐπαναπόρδοσις Ιταλίαν μέση Ρίδερ Πλεύτη - Βραζίλιαν.

«ΑΘΕΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικὴν 19.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας ὁκτῆς 'Ατλαντικού 37½% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 6 Αὔγουστου.

«ΠΕΛΑΗΝΑΙΟΝ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 40.000 τόν. πλήρες ώριον 75% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 20 Αὔγ. παράδοσις Καρπάτοι - Τοιτταγκόνη.

«ΚΙΡΙΝΗ» 13.246 τ. δ.ω. (637.000 κ.π., 14 μίλ., 23 τ. φιούελ δίλ καὶ 1 τ. ντῆξελ δίλ) δολ. 4.10, παράδοσις Βανκούμερ 23 Αὔγουστου - 10 Σεπτεμβρίου, ἐπαναπόρδοσις 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 27.000 τόν. ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (borειών τοῦ Χάττερας) 75% ἐλαττον Ιντσασκείλ, 2/6 μετράσιον μέση φόρτωσις.

«ΑΘΗΝΑ ΑΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 28.000 τόν. Ταΐδιον 65% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 3 Αὔγ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβ.) Καραϊβικὴν 30.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, 62½% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 6 Αὔγουστου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 28.000 τόν. Ταΐδιον 65% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 3 Αὔγ.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» συνεχὴ ταξίδιο 38.000 τόν. παγκόμιοι μεταφοραὶ ἀπό Σεπτεμβρίου 1966 μέχρι τέλους 'Απριλίου 1967.

«ΠΑΝΝΕΡΑ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 36.500 τόν. Βούρμπον 62½% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 12 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΠΑΤ ΜΙΚΕΣ» 16.000 τόν. συνεχὴ ταξίδια ἀπό 5 Σεπτεμβρίου 1966 μέχρι τέλους 'Απριλίου 1967, 20% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ.

«ΠΑΝΟΣΕΛΑΝ» 17.000 τόν. συνεχὴ ταξίδια παγκόμιοι μεταφοραὶ ἀπό Σεπτεμβρίου 1966 μέχρι τέλους 'Απριλίου 1967, 20% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ» Περσικὸν Κόλπον 55.000 τόν. 'Ισπανίαν 74% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, φόρτωσις οἰκοδόμων, Αὔγουστον.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (λιβ.) Καραϊβικὴν 32.000 τόν. οἴκοδόλιοι δικτής καὶ Πουέρτο Ρίκο 62½% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 18 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ» Καραϊβικὴν 18.000 τόν. (κοθεσσά) δυτικῆς Χαδόης 22½% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, 18 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΙΑ» Καραϊβικὴν 32.000 τόν. Μόντρεαλ 50% ἐλαττον 'Ιντσασκείλ, ένα ή δύο ταξίδια, ζωρεῖς 23 Αὔγουστου.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιβ.) ταύμ. τούτορε 32.888 τ. δ.ω. (16 μίλ., 79 τ. φιούελ δίλ) 13/6 ταξίδια 5 έτην, παράδοσις Σεπτεμβρίου.

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι» . . . . .	56	12230	διπλής 'Εσκουμίνας 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρωτας» . . . . .	48	3596	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Αύγ. διά Σιγγαπούρνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. Έλλες» . . . . .	48	8482	ανεχ. Πούλα Μπούκομ 4 Αύγ. διά Κόντρα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυρούσις» . . . . .	29	1943	διπλής Μπρούναμπούτελ 30 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Έθερμια» . . . . .	58	8952	έφθ. Χάδρην 2 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Αγγελική» . . . . .	47	9849	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιζ» . . . . .	40	2912	έφθ. Στεττίνον 3 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα» . . . . .	57	11630	διπλής 'Εσκουμίνας 24 'Ιουλ. διά Μπακακούέρο
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	1920	ανεχ. Αμβούργον 8 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΆΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος . . . . .	39	1000	ανεχ. Κόρκ 5 Αύγ. διά Μπαγιόν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	όδ. Σάρδην . . . . .	43	1764	διπλής Κωνικού πολιν 28 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Τζωρτζής & Συκιάς . . . . .	45	974	έφθ. Ισκεντέρουρον 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	54	6498	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	55	8450	έφθ. Κορίνθο 20 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος» . . . . .	43	7298	έφθ. Σαγκάνη 29 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβρίζιν» . . . . .	51	7066	έφθ. Σαγκάνη 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοίκης . . . . .	37	1272	διπλής Κωνικού πολιν 22 'Ιουλ. διά Ρένι
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448	εις Πύλον ἀπό 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα» . . . . .	43	7062	διπλής Παναμά 28 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ροφ. Μελαχρινός & Υιοί . . . . .	35	1217	διπλής Κωνικού πολιν 1 Αύγ. διά Νοδορωσίσκην
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος - Μπαλόποτος . . . . .	29	2569	διπλής Μπρούναμπούτελ 28 'Ιουλ. διά Βιομάρ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. 'Αποστολόπουλος . . . . .	17	1860	διπλής Κωνικού πολιν 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Σάν Θεράπων . . . . .	46	5617	έφθ. Σικανούκβιλ 14 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος . . . . .	19	2286	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	55	6548	ανεχ. Πόρτο Αλμέρενι 8 Αύγ. διά Σεμαίνους
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. K. Βλάχος . . . . .	46	2414	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Κυκλαδίκη» . . . . .	29	3963	εις Πειραιά ἀπό 21 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια» . . . . .	53	11558	ανεχ. Μπακία Μπλάνκα 3ι 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μίκαντα» . . . . .	44	7150	έφθ. Κάλιαρι 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοριάντες» . . . . .	55	8254	έφθ. Μπράουνσθιλ 8 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	57	9921	ανεχ. Βανκούμπερ 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς . . . . .	21	2725	διπλής Κωνικού λιν 7 Αύγ. διά Χερσώνα
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ» . . . . .	54	11077	ανεχ. Μίλφορν: Χάρεν 5 Αύγ. διά Μένα 'Αχραντί
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	46	1892	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΑΓΓΛΑ-ΓΑ	έτ. «Φράνκο» . . . . .	38	1333	διπλής Κωνικού πολιν 1 Αύγ.
ΑΓΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Ελλάς» . . . . .	46	5383	εις Αμβέρσαν 4 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλιας» . . . . .	35	3724	έφθ. Θεσσαλονίκην 5 Αύγ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	42	7255	έφθ. Καλκούτα ρόδι 1 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλόπας . . . . .	44	1545	διπλής Κωνικού πολιν 3 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγδάλος - Πλατῆς . . . . .	31	2992	ανεχ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμίρα» . . . . .	43	7216	έφθ. Μόντρεαλ 4 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωμαρ» . . . . .	59	8132	έφθ. Καλκούτα 20 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσαποίφικ» . . . . .	56	2863	διπλής Κωνικού πολιν 30 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΗΝΤΗΣ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερικής . . . . .	53	3575	ανεχ. Γενόβαν 6 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΩΝ	έτ. «Αθλητής» . . . . .	45	13570	έφθ. Ραβένα 22 'Ιουλ.
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθως» . . . . .	45	2933	ανεχ. Ροζάριο 4 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρη» . . . . .	44	7239	έφθ. Τζαμπαλ Ντανά 7 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν» . . . . .	44	8481	έφθ. Βενετίαν 27 'Ιουλ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	45	3805	διπλής Σφελά 3 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΑΙΝΤΖΑΣ	έτ. «Μπελδιέντο» . . . . .	43	7259	έφθ. Γκαρμάνη 8 Αύγ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργυκούραντια» . . . . .	52	11292	ανεχ. Βενετίαν 30 'Ιουλ. διά Γενόβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσινολα» . . . . .	62	11063	ανεχ. Τοκίο 2 Αύγ. διό δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρέρετερς Τρανσον.» . . . . .	56	9090	έφθ. Ρόττερνταν 8 Αύγ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ» . . . . .	61	14431	ανεχ. Πουσάν 29 'Ιουλ.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαραμάσον» . . . . .	49	11105	έφθ. Σαντα φε 31 'Ιουλ. διά Κόντρα
ΑΚΡΟΤΗΡΙ	N. Βερνίκος Εύγενιδης . . . . .	52	1534	έφθ. Λειζερούς 7 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροπίτασιο» . . . . .	49	3347	εις Πειραιά ἀπό 10 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	48	8550	έφθ. Μονφαλκόνε 1 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη» . . . . .	59	9735	ανεχ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ. διά Μπαρμπάντος
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗ	Στρατής Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	διπλής Κωνικού πολιν 5 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ. . . . .	46	2103	εις Πειραιά ἀπό 10 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	Τσουρινάκη . . . . .	39	3375	έφθ. Βενετίαν 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταν
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο» . . . . .	47	1724	ανεχ. Κείτ Τάουν 7 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός» . . . . .	54	5254	έφθ. Ίμιμπραχ 4 Αύγ.
ΑΛΙΣ	έτ. «Στάμλε» . . . . .	44	7189	ανεχ. Θεύταν 5 'Ιουλ. διά Πουντα Κόρντα (Κούβα)
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Ραιμόπου» . . . . .	60	9959	ανεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 4 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηνουαίνης» . . . . .	53	1886	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ. «Αλκυόνη» . . . . .	53	9149	έφθ. Μάλτα 2 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα» . . . . .	44	7365	έφθ. Βενετίαν 7 Αύγ. (έπισκευαι)
ΑΛΚΩΝ	έτ. «Μαρθολίέντο» . . . . .	43	7150	ανεχ. Σηγγαπούρην ρόδι 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαβίτα» . . . . .	42	7272	ανεχ. Κείτ Τάουν 7 Αύγ. διά ΗΠΑ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρος» . . . . .	47	5441	έφθ. Αμβούργον 31 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τόνκερ φασιλίτις» . . . . .	53	12897	ανεχ. Βενετίαν 6 Αύγ. διά Νοδορωσίσκην
ΑΛΤΑΓΙΡ (δ.)	έτ. «Κανόπου» . . . . .	50	10426	έφθ. Κάνταλ 28 'Ιουλ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ» . . . . .	42	7286	ανεχ. Λός Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Ακαρνανία» . . . . .	48	5021	ανεχ. Σουέζ 30 'Ιουλ. διά Ντάιρεν
ΑΜΕΝΤΕΟ	έτ. «Μαρφροντέρα» . . . . .	43	7215	ανεχ. Καλλάδο 20 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος» . . . . .	44	7104	έφθ. Μπ. Αύρες 4 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηνουαίνης» . . . . .	47	1514	διπλής Κωνικού πολιν 23 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	K. Σ. Ποταμιάνος . . . . .	46	2814	έφθ. Αμέρειαν 18 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γκώλικ» . . . . .	58	12772	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Ιουλ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κδομαρ» . . . . .	44	7359	ανεχ. Τζιμπούτι 18 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΝΑΣ	έτ. «Ανάς» . . . . .	55	8519	έφθ. Λέγκορν 2 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	έτ. «Ρεζουρέκοιν» . . . . .	42	7177	έφθ. Μπιλπάνο 31 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν» . . . . .	52	12525	έφθ. Θρ. Ρίθεος 28 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σπαλιατόρι» . . . . .	44	7310	έφθ. Σιγγαπούρην 14 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Πλανκριστο» . . . . .	37	5683	αργει. Αμπελάκι ἀπό 24 'Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια» . . . . .	45	6712	ανεχ. Μπράκε 22 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	57	11978	ανεχ. Ντώρμπαν 8 Αύγ. δι' Αντεν
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Μαρουντίλ» . . . . .	53	10431	ανεχ. Φλωϊση 4 Αύγ. δι' Αργεντινήν
	έτ. «Ριάκιον» . . . . .	36	2128	έφθ. Ισκεντερούν 30 'Ιουλ.

**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. \* 46015  
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

ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ» . . . . .	49	4933	ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο» . . . . .	47	7981	άνεχ. Ντουλούθ 5 Αύγ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου» . . . . .	46	8047	έφθ. Λίθερπουλ 5 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας» . . . . .	45	7140	έφθ. Νιούκστολ (Αύστρ.) 1 Αύγ.
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρφορίεντε» . . . . .	53	11342	άνεχ. Μπ. "Άυρες 6 Αύγ. διά Γενοβα
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος» . . . . .	36	5016	έφθ. Τζέντο 13 'Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους» . . . . .	57	12113	άνεχ. Άντεν 4 Αύγ. διά Λάντας "Εντ
ΑΝΤΖΟΥΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα» . . . . .	57	12558	άνεχ. Θρη Ρίθερς 25 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο» . . . . .	59	24716	άνεχ. Ντώρμπαν 8 Αύγ. διά Κουνίνα
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ» . . . . .	36	2175	άνεχ. Ραβένα 26 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενιάνα» . . . . .	61	10952	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Αύγ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός» . . . . .	43	2937	άργεις 'Αμπελάκι από 8 Φεβρ.
ΑΝΥΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουντρίτιο» . . . . .	55	11148	έφθ. Νεάπολιν 23 'Ιουλ.
ΑΞΙΟΣ .	Δ. Δημάρδη Δ. Γκιούλη . . . . .	43	7253	άνεχ. Λά Γκουαριάρα 30 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολη» . . . . .	39	1830	άνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Πάτραν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιάν» . . . . .	57	9744	άνεχ. Χακοδάτην 1 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντη» . . . . .	61	11122	έφθ. Σαιγκόν 24 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπηνουαΐτης» . . . . .	49	1502	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Αύγ. διά Μοχαμέντια
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Ασούρδα» . . . . .	34	1695	άργεις Ρότερνταμ 3 Αύγ. διά Ιμπερία
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΡΟΥΡΤ	'Ιω. Λάτος . . . . .	23	3682	άργεις 'Αμπελάκι από 12 'Ιουλ. 1965
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός» . . . . .	46	5382	έφθ. Ιτέα 29 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα» . . . . .	56	8823	άνεχ. Τοκοπίλα 8 Αύγ. διά Παναμᾶ
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκιώνης . . . . .	45	8641	Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Τσουντζιν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ» . . . . .	61	13553	έφθ. Μόμπιλ 5 Αύγ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σινη. Ντεβέλόπρεντ» . . . . .	58	10392	έφθ. Μπρισμπάιν 30 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα» . . . . .	51	9488	άνεχ. Γκουαγιακίλ 5 Αύγ. διά Σαλάθερυ
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλόπρεντ» . . . . .	57	10376	άνεχ. Γιοκοχάμα 7 Αύγ. διά Βακαγίαμα
ΑΡΗΣ	έτ. «Σιππ. Σινη. Ντεβέλόπρεντ» . . . . .	58	10391	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΑΡΗΣ ΗΙΙ (δ.)	έτ. «Αρρης» . . . . .	47	5059	άνεχ. Σαδάννα 1 Αύγ. διά Πούντα Αρένας
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουσάρντιο» . . . . .	52	12323	άνεχ. Θρηπορτ (Μπαχ.) 6 Αύγ. διά Βομβάνη
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Κανόποντς» . . . . .	57	11897	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Μερκάντε» . . . . .	38	5030	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 29 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Καστελάτσουν» . . . . .	46	7783	διπλήθε Παναμᾶ 17 'Ιουλ. διά Μιναμάτα
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Μίνωας» . . . . .	45	8422	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Λάδρενς» . . . . .	40	9189	άνεχ. Γκριμοταν 8 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αστερίουν» . . . . .	44	7273	έφθ. Ρουέν 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αργών» . . . . .	39	5196	έφθ. Σέρος 9 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδην κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. δι: 'Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθουέλο» . . . . .	37	6704	έφθ. Βρέμην 31 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	40	10224	άργεις Σύρον από 24 Μαρτ. 1964 (ἀποθήκη)
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών» . . . . .	38	3570	άνεχ. Μπλέιζε 1 Αύγ. διά Γκουαγιάμας
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	Α. Χαρισιάδης . . . . .	48	2397	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Ιουλ. διά Σάντα Ιζαμπέλ
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Αρκαδία» . . . . .	31	20648	άνεχ. Τενερίφε 6 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Ερμής» . . . . .	44	7138	άνεχ. Αμοτερνταμ 2 Αύγ. διά Μονρόβια
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αρμαρο» . . . . .	46	5089	διπλήθε Παναμᾶ 23 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Ευπόδης» . . . . .	43	2905	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Αρμονία» . . . . .	61	9443	άνεχ. Βαλένθια 23 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αλεξία» . . . . .	48	3783	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Αύγ. διά Μελδούρνην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Αρτεμισ» . . . . .	50	8819	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 29 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις» . . . . .	44	7083	έφθ. Μαντράς 5 Αύγ.
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Εσπερία» . . . . .	62	15781	άνεχ. Μόζι 2 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Νίκτα» . . . . .	47	2497	ύπο παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	49	1502	άνεχ. Γένοβαν 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΗΣ	έτ. «Ασωματο» . . . . .	60	10142	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Χονολουλού
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ολυμπους» . . . . .	66		ύπο ναυπήγων
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Ντέλ Καριμπ» . . . . .	51	15846	έφθ. Μπλάκια Μπλάκνα 6 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	Λ. Νομίκος . . . . .	11	1458	άργεις Πειραιά από 22 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντζεμιχάλη» . . . . .	51	7294	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 28 'Ιουλ. διά Μάντοεστερ
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πλανορύμπτης» . . . . .	50	5324	έφθ. Λίθερπουλ 6 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Ανναλίζα» . . . . .	48	1955	άνεχ. Κρισιανούσην 21 'Ιουλ. διά Σδόλβαερ
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μίνα» . . . . .	43	7129	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 Αύγ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί	48	2515	διπλήθε Μπρουνόμπούτελ 31 'Ιουλ. διά Σλίτ
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Ρέα» . . . . .	47	2465	άνεχ. Κωνσταντίνος (Κων) πολιν 28 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	43	3151	άνεχ. Πειραιάς 5 Αύγ. διά Μασλινίκα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Αργκό» . . . . .	51	1851	διπλήθε Κων(πολιν) 29 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	48	1501	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Ιτέαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥ'ΛΟΡ	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» . . . . .	57	25156	άνεχ. Μίλαρντ Χάρεν 3 Αύγ. διά Χαλκίδαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Ατλάντικ Φράϊτερς» . . . . .	45	7281	άνεχ. Μίλαρντ Χάρεν 31 'Ιουλ.
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αναζ» . . . . .	58	9724	έφθ. Ντώρμπαν 4 Αύγ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αλύδι» . . . . .	44	7190	διπλήθε Κων(πολιν) 28 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος» . . . . .	53	13675	έφθ. Τορόντο 6 Αύγ.
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Λάιψ Τρανσατλ.» . . . . .	60	29741	έφθ. Πόρτ Σαι 7 Αύγ. (διά Περο. Κόλπον)
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Μαρουτίλλ» . . . . .	53	12301	άνεχ. Μπ. "Άυρες 30 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	48	1501	άνεχ. Μασσαλίαν 29 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΑΥΡΑ	έτ. «Ωκεανία» . . . . .	40	26314	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαΐτης» . . . . .	54	1747	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Ζαχαρίας - Βασιλήας	43	988	διπλήθε Κων(πολιν) 29 'Ιουλ. διά Πειραιά
	έτ. «Πλούτευ» . . . . .	65	21505	άνεχ. Ταράλεστων 6 Αύγ. διά Τάμπα
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο» . . . . .	41	5295	έφθ. Χοικάγκ 23 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Αζούρ» . . . . .	62	10741	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 6 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια» . . . . .	47	5340	έφθ. Γένοβαν 1 Αύγ.

# STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

PROVISIONS — DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS

MARINE SPECIALTIES

## REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS

Boston Lock Port Block Co. Inc.

TERMINAL 2 - 4229

"NEST" SAN PEDRO

SPROUCE 5 - 2066

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS

TERMINAL 2 - 4554

SERVICE AROUND THE CLOCK

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO - CALIF

ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Νουέθα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Κολόμπο 26 'Ιουλ. δι' 'Αμποντάν
ΒΑΣΙΛΙΑ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Γκρόπη Λάιν»	56	25516	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιστοκλής»	27	21329	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		Γουσόρλυτ Μητρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Σουεζ 4 Αύγ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοντας»	58	20958	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Ντακάρ
ΒΕΛΓΙΟΝ		''Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΒΕΛΟΣ		έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	έφθ. Γκήλογκ 2 Αύγ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Βίλεμοταντ 2 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ		άδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	άνεχ. Στεττίνον 3 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γιουνούρα Κάργκο	45	1892	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδις 20 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΒΕΤΑΔΟΥΝΑ		έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Νεάπολιν 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Πράντο»	64	15283	άνεχ. 'Ικαπιλάρας 4 Αύγ. διά Σουδάνον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ		Μουνδράς	38	2563	άνεχ. Κοσιν 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άνεχ. Κολόμπο 27 'Ιουλ. διά Βατούμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ. «Βίργινια»	57	11623	διπλής Γιβραλτάρ 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		''Ελληνική Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΒΟΡΙ		έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ»	42	7080	άργει Πειραιά πόλι 31 'Ιουλ. 1961
ΒΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	εις Βιζαγκαπατάνιον πόλι 28 Μαΐου
ΓΑΛΑΖΙΑΣ		έτ. «Γεράνεια»	50	5449	άνεχ. Αμβούργον 5 Αύγ. διά Ροστόκ
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Κόρπους Κριστί 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΓΑΡΔΕΝΙΑ		έτ. «Γαρδένια»	47	3607	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ Λ.		Σπυρ. & Γερ. Λάδης	50	1478	διπλής Λίζαρον 14 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		''Ελληνική Α.Ε.	46	2016	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 Αύγ.
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ		N. Μιχαλος & Υιοι	46	2920	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΦΥΙΑΚΑ		έτ. «Μίρεμπαρ»	44	7250	έφθ. Λιδρύπα 29 'Ιουλ. διά Καλούπτα 29 'Ιουλ.
ΓΕΦΥΡΙΑ		Μαρκούσης - Γιαννιώτης	20	1112	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΓΕΦΥΡΙΟΣ		Β. Λιβανός	51	7564	άνεχ. Κόρπους Κριστί 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΓΕΦΥΡΙΟΣ		Χρ. Σαρῆνης	48	1529	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΦΥΡΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΓΕΦΥΡΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ		άδ. Κοντού	46	943	άνεχ. Τριπολίν (Λιθάνων) 9 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΓΕΦΥΡΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνιας»	48	10928	διπλής Κωνύπολιν 7 Αύγ. δι' 'Οδοσόν
ΓΕΦΥΡΙΟΣ Μ.		έτ. «Δάμπτρα»	39	6713	άνεχ. Ταρλεστάρα 6 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
ΓΕΦΥΡΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	διπλής Παναμά 7 Αύγ. διά Γιοκοχόμα
ΓΕΦΥΡΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ		έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Αντεν 29 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΓΕΦΥΡΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		Στρ. «Ανδρεάδης»	43	7176	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ		έτ. «Ντέλ Πατσιφίκο»	42	7142	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Μάγνενιρ»	52	10081	έφθ. Λένινγκραντ 28 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Μαντράς 7 Αύγ.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουλ. διά Κίναν

ΓΙΩΤΑ		Νομικός - 'Αλεξάτος	51	2071	άνεχ. Χιούστον 23 'Ιουλ. διά Σιμπενίκ
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Αύγ. δι' 'Ινδιαν
ΓΚΙΚΑΣ		έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Χιούστον 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μίντατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Πύλον 29 'Ιουλ. δι' 'Αμβέροσαν
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)		άδ. Γουλανδρή	56	20668	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουλ. υπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		έτ. «Φρανκομόντη»	49	2641	άνεχ. Ναούρου 20 'Ιουλ. δι' 'Ειθονμάσουθ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' ΓΑΣ		έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 7 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Βανκούβερ 15 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Αύγ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ-ΙΤ		έτ. «Λίττλ Μπάρ»	63	15389	άνεχ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Βόλον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεχ. Βανκούβερ 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ		έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	62	15381	διπλής Κωνύπολιν 30 'Ιουλ. δι' 'Οδοσόν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		Ίω. Λάτσης	52	11580	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΤΑ		Θ. Κατσούλης	47	2533	άνεχ. Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιδ.)		Ίω. Λάτσης	44	9892	άνεχ. Ρότερνταμ 2 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΕΡ		έτ. «Γουέστερν Τράνσορπτ»	59	9268	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ.
ΓΟΥΕΣΤΚΟ ΠΑΝΑΜΑ		Άγγελάκη κ.λ.π.	51	5170	άνεχ. Καλλάρ 2 Αύγ. διά Ταλκαχουάνο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΤΝ		έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	15675	διπλής Κωνύπολιν 30 'Ιουλ. δι' 'Οδοσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ 'Εντερπράϊζ»	53	21064	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλμαντ»	57	24883	άνεχ. Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Σουεζ 3 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Λίμπερτυ»	49	18226	εις Καραμαγκάν πόλι 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ		έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλ»	52	15729	διπλής Λίζαρον 7 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΑΡΙΤΥ		έτ. «Αχιλλες»	43	12846	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Κάιλορη»	43	12846	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρών»	61	15979	έφθ. Καράτα 30 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	7227	έφθ. Λίθερουλ 6 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Ροζάριο
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Μαργυκούάρντια»	55	12146	άνεχ. Τουτκόριν 6 Αύγ. διά Κοοίν
ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Τόρρε Ανούνιατα 5 Αύγ. διά Βρινδήσιον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Μπέργκεν 13 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Βέλλος»	37	2002	έφθ. Σάντος 6 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟ		έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 2 Αύγ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΙΟΛΩΩΝ (δ.)		έτ. «Ντεβελόπημεντη»	63	16417	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 10 'Ιουλ.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)		«Σινηγκ Ντεβελόπημεντη»	64	16417	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 17 'Ιουλ.
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		«Σινηγκ Ντεβελόπημεντη»	61	16417	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ		έτ. «Αλκη»	53	7829	διπλής Παναμά 5 Αύγ. διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Αιολος»	61	9326	άνεχ. Γιαβάτα 19 'Ιουλ. διά Ντάιρεν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Φργουνίνες»	55	3534	άνεχ. Χόκη Κόκη 10 'Ιουλ. διά Πασσούση
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	άνεχ. Βρέστην 31 'Ιουλ. διά Λά Παλίς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	

Η ΜΟΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

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

TELEX : 5-7045  
TELEPHONE : 2-7771

GREKKA (PTY) LIMITED  
INCORPORATING  
CHARTER MARINE AGENCIES  
SHIPPING · CLEARING · TRAVEL · INSURANCE

Radio City - Tulbagh Square

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	Δημ. Κυριακού	37	2996	έφθ. Λάγκος 26 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Σουρματίγια 26 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημόσι»	44	7266	άνεκ. Βιζαγκαπατάνη 2 Αύγ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΔΗΜΟΣ	Άχ. Χαλκούσπη	43	7244	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Σαβόνα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργουτής»	44	7236	άνεκ. Σεμπού 4 Αύγ. διά Μασμέτη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Ι. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεκ. Ορφώπορτ (Μπαχ.) 25 'Ιουλ. δι' 'Αγγλιαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Πλιαναντής»	42	6904	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Κούνι Μπαΐν 1 Αύγ. διά Λέγκορν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	εἰς μεταφοράς «Ελλάδος — Μ. Θελάσσον
ΔΙΑΝΑ	Μακρής	45	1082	άνεκ. Λειδέος 4 Αύγ. διά Θέουτα
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάστος κ.λ.π.	45	2302	άνεκ. Μπάραρ 24 'Ιουλ. διά Σουάνον
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	Σπ. & Βρ. Λάλης	50	1485	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κανοπούς»	60	13335	άνεκ. Τρίνινταντ 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Αδελφοί Λύρα	43	7280	έφθ. Καλκούττα 24 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεκ. Μακατέα 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρθάλορ»	52	12132	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ. δι' 'Οδονόν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άνεκ. Αντεν 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρινκίπος»	49	11771	άνεκ. Βανκούμπερ 7 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΟΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Κυνοταντζάν
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χέγκε»	42	7388	έφθ. Μπιλμπάο 5 Αύγ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλγουδίντ»	43	7131	άνεκ. Τζιμπούτι 9 Αύγ. διά Καλκούττα
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαραντού»	43	7267	έφθ. Μόντρεαλ 5 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ	Άν. Τουντάς & Σιά	32	1502	διπλήθε 'Αμμέροαν 3 Αύγ. διά Βρυξέλλες
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Ντιαφάς κ.λ.π.	21	2988	διπλήθε Κων) πολιν 3 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	ελληνικό συμφέροντα	44	2074	άνεκ. Μπαγίόν 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτρανσόποτη»	56	10530	άνεκ. Βανκούμπερ 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μηλινής	48	2105	έφθ. Λονδίνον 5 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Γουάμποα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνεσίονι»	63	14164	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΕΛΕΑΝΝΑ	Κ. Ευθυμιάδης	54	11232	εἰς Πειραιά ύπο μετακούσην
ΕΛΕΝ	έτ. «Ολιστιμ»	43	7128	έφθ. Τρινκομαλί 20 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ	Η. Α. Στεφανής	39	1742	άνεκ. Βενετίαν 3 Αύγ. διά Ζαντάρ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδριά»	48	8430	άνεκ. Βαταμπόρν 4 Αύγ. διά Καράτοι
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	52	12228	έφθ. Κείπ Τάουν 24 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Είλανς»	48	2515	άνεκ. Αμωτερνταν 6 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. Τοάρλεστον 5 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένυν»	43	7245	έφθ. Κοον 7 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έλενη Κυριακού	39	3023	άνεκ. Λάγκος 4 Αύγ. διά Τοιθιαδέκια
ΕΛΕΝΗ Κ.	Π. Φραγκούλης κλπ.	45	7698	έφθ. Πόρτ Σουάδαν 28 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Κ. ΙΙ	έτ. «Ελενεν»	46	7289	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωας»	49	10908	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	άνεκ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Η.Α. Τομπούλης	29	2851	διπλήθε Κων) πολιν 8 Αύγ. διά Γκάλατζ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντεζης	21	1549	έφθ. Καράρα 30 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	άνεκ. Καράτοι 8 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ειλανς»	48	2515	εἰς Αμωτερνταν ἀπό 1 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	άνεκ. Βενετίαν 9 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσόπασιφικ	62	6666	άνεκ. Όρλεαν 6 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεκ. Ήράκλειον 29 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Μόμπιλ 4 Αύγ. διά Μπάραρν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	62	6659	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Όρλεαν 30 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Αγύούσταν 28 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΕΛΛΗ	έτ. «Μόρφωνετο»	39	5219	έφθ. Σιμπενί 5 Αύγ.
ΕΛΛΗ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΦΩΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	7068	διπλήθε Καράτοι 8 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	εἰς Αμωτερνταν ἀπό 1 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Βενετίαν 9 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	άνεκ. Όρλεαν 5 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	άνεκ. Σιδηνεύ 7 Αύγ. διά Σότονιο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεκ. Ούλαος 2 Αύγ. διά Τόρνιο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	άνεκ. Βαρκελώνην 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεκ. Χονδρούλουν 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Βοστώνην 2 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. «Λούζουν	43	7302	άνεκ. Σάν Νικολας 4 Αύγ. διά Παρίσιον
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	άνεκ. Πούλον 5 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΕΠΙΣ ΕΠΙΣ	έτ. «Μάχον»	48	2474	άνεκ. Ούλαος 2 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΕΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζην»	38	2265	άνεκ. Χονδρούλουν 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλη»	42	7058	έφθ. Καράτοι 6 Αύγ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγον»	41	7122	έφθ. Κολόπω 8 Αύγ. (διά Καλκούτταν)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Συνόφρερς»	44	7251	έφθ. Μπανγκάρη 17 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μάγενιρι»	52	10081	άνεκ. Σιδηνεύ 7 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	άνεκ. Ούλαος 2 Αύγ. διά Τόρνιο
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μερεστέλαι»	43	7199	άνεκ. Χαροκόπειον 3 Αύγ. διά Σιμπενίκ
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ὑπερωρ.)	Ίω. Λατόπης	35	23580	έφθ. Σιμπενίκ 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	Ίω. Λατόπης	66	45300	άνεκ. Σάν Νικολας 4 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	άνεκ. Πούλον Μπούκομ 2 Αύγ. δι' Αύστραλιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	διπλήθε Λιάρνη 5 Αύγ. διά Ρίθερ Σάιντ Λινέρεν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άνεκ. Χάιρεν 2 Αύγ. διά Σιμπενίκ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	έφθ. Σιμπενίκ 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	άδ. Γ. Δαμεστίνην	34	1716	άνεκ. Αγύούσταν 6 Αύγ. διά Κίναν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Βρυξέλλεν 4 Αύγ. διά Χαμιλτον (Όντ.)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Εναρίς»	50	2454	άνεκ. Πούλον Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Τοιταγκόγκ
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	ΕΛ. ΠΑ. Α.Ε.	54	10261	άνεκ. Φλώρικ 22 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	Οίκος Μαρφαρών	43	7229	άνεκ. Ικίν 4 Αύγ.
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. Πάρα Βιάσες	43	7234	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΥΓΑΛΙΑ	έτ. «Ευδώρων»	48	2358	άνεκ. Βουγκέρκην 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Κόκνορντη	44	7292	άνεκ. Άμμεροαν 6 Αύγ. διά Χαμιλτον (Όντ.)
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	άνεκ. Πούλον Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Τοιταγκόγκ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Κριστομπάλ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικολάος»	56	3985	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεκ. Σιγκαπούρην οδός 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Φράνκο»	65	9500	άνεκ. Οζάκα 5 Αύγ. διά Σιμπενί
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μαργαρόνη	43	7249	έφθ. Μαντράς ρόδη 7 Αύγ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΦΘΗ	N. Π. Κολαΐτης	38	1595	άνεκ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Νοβορωσίοκν
ZAKYNTHOS	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεκ. Μουρρόαν 24 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Βρυτόν 4 Αύγ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 1 Αύγ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Πάλιμπρος»	47	2287	άνεκ. Θεούτα 3 Αύγ. διά Λύμπεκ
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Σκαρομαγκάς»	47	5120	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Γόδνια
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδη 31 'Ιουλ. διά Χοίνκαγκ
ΗΡΩΝ II	έτ. «Βουλκάνη»	65	21400	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκου 27 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεκ. Τόκιο 6 Αύγ.
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	άνεκ. Σουέζ 5 Αύγ. διά Κουθέϊτ
ΟΑΛΕΙΑ				

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ		έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 28 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7258	άνεχ. Μορμουγκάδο 6 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΘΕΟΔΟΣΙΑ		·Αφοί Καλαφάτη	35	1862	έφθ. Πειραιάς 9 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαρίδιδα»	43	7236	έφθ. Άμδερσον 7 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ.		·Αφοί Λάλη	50	1478	έφθ. Ρευέν 7 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Μαρκορόνε»	61	16561	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 3 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ		I. N. Νορριγκ	24	1324	εις Πειραιά από 17 Μαρτ. (ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ)
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		Οίκος Βατή	58	15895	άνεχ. Σουραμπαγία 28 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		·Αγγελάκης	49	8311	έφθ. Καλκούτταν ρόδις 24 'Ιουλ.
ΘΕΟΡΙΣ		έτ. «Σάντα Ρομπέρτα»	43	7259	έφθ. Καλκούτταν 28 'Ιουν.
ΘΗΜΠΙΑΝ		έτ. «Σουνταρέρικα»	46	1988	διπλής Μπρούνομπούτελ 3 Αύγ. διά 'Ισπανιαν
ΘΗΣΕΥΣ		T. Μουσογάννης	43	1760	διπλής Κων) πολιν 1 Αύγ. διά Βάρνα
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ		έτ. «Γκραϊτας»	64	40043	έφθ. Θεο) νικν 5 Αύγ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Αριαντόρες»	57	9746	άνεχ. Βανκούβερ 6 Αύγ. διά Κίναν
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΙΩΑΚΗ (δεξ.)		·Ελλην. Δεζαμενοπλοία	52	8662	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουν.
ΙΝΑΒΩΝΗΣΙΑ (δ.)		έτ. «Τζεμίνι»	43	7176	έφθ. Ανκόνα 29 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΗΗ		έτ. «Βογκράντε»	49	1991	έφθ. Λειζερες 2 Αύγ.
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		Νταφάς	29	1808	διπλής Κων) πολιν 7 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΙΟΥΛΙΑ		έτ. «Ολισιόπο»	43	7232	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΙΡΕΝΑ		έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεχ. Αύγυστος 28 'Ιουλ. διά Μη. 'Αύρες
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Τύνιδα 2 Αύγ. διά 'Ιρλανδίαν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ναυτίλ. Έκμετ)οεις»	45	9918	διπλής Κων) πολιν 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Βαρνίκος»	56	12920	εις Μπέρια από 5 Απρ.
ΙΩΑΝΝΑ Β.		μυγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Φρότάουν 5 Αύγ. διά Λάγκος
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Γλαύκη»	48	1845	άνεχ. Κολόμπο 22 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	διπλής Κων) πολιν 21 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		δδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Καλκούττα 6 Αύγ.
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Χαλκόπατα 7 Αύγ. διά Ραγκούν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)		έτ. «Αστρο»	52	10160	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)		έτ. «Χέρη Τάνκερφ»	60	14076	έφθ. Χαϊνάκηρ 25 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ (δ.)		έτ. «Εβερολέύ»	55	11991	άνεχ. Τομπα 29 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ		έτ. «Λαιμος. Αδελφοί»	38	2368	άνεχ. Τομπα 11 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ		έτ. «Κολλιδώρα»	42	2697	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΜΑΝ		έτ. «Βέλαμαρ»	43	7091	έφθ. Λιβερπούλ 20 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Ιντάστριας»	55	11798	άνεχ. Ιντάσιον 13 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μιχαλινός»	44	7249	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Χρήπατα»	37	2348	έφθ. Ριγιέκα 5 Αύγ.
ΚΑΛΥΨΩ		A. M. Νομικός	50	1517	έφθ. Βενετίαν 29 'Ιουλ.
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κανάρης»	44	7240	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 23 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΚΑΠΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		Άθανασιόπόδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράπου»	55	8902	άνεχ. Σαντακέν 8 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Κερκέτια»	50	4876	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Ιουν. διά Σαιγκόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τραμπι Τσαρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Μη. Αύρες 30 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I		έτ. «Ελπίδη»	44	4543	έφθ. Μοντεβίδεο 1 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ		έτ. «Ντελμάρο»	55	12534	άνεχ. Γδύνια 3 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ		έτ. «Ιρις»	46	4576	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 29 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Αγία Καικίλια»	43	7176	άνεχ. Ταϊταγκόκηρ 4 Αύγ. διά Κολόμπο
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Ροζάριο 4 Αύγ. διά Αμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΝ Γ.		έτ. «Ερεντίνη»	51	8842	έφθ. Μπέρια 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Πιουρόπα Κομέρο»	44	7123	άνεχ. Καλλάδο 23 'Ιουλ. διά Χαλιμόρην
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ		Γκρήκη Σπ. «Εντερητράι	43	7227	άνεχ. Αίλ ού Γκραίν 5 Αύγ. διά Κατσαράνη
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Σάλιδη»	53	11101	άνεχ. Εγκόνια 3 Αύγ. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Αντεν
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.		έτ. «Ελλανδάλη»	61	13408	άνεχ. Καλέσιον 7 Αύγ. διά Χάιφα
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.		έτ. «Αστροστούτε»	51	11102	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΥΣΕΡ (δ.)		έτ. «Στροβίλη»	43	7163	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 3 Αύγ. διά Τομπάτα
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Κρέλμπουν»	44	1920	άνεχ. Νιουκαστλ (Άνστρ.) 31 'Ιουλ. διά Κίνκιάμα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Μαρταλέντο»	39	5215	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ		δδ. Βασιλιά	22	1584	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 29 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 6 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΚΑΣΣΙΑΝΗ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Βασιλική»	53	1901	άνεχ. Τάμπα 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΣΤΩΡ		δδ. Γράτουν	44	7148	άνεχ. Σουέτ 5 Αύγ. διά Καλκούττα
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Κάνωνους»	60	10494	άνεχ. Λειζερες 2 Αύγ. διά Χάιφα
ΚΑΤΕ Α.		έτ. «Κρέθωνι	51	2373	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΚΑΤΕ Ν. Δ.		έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	άνεχ. Νιουκαστλ (Άνστρ.) 8 Αύγ. διά Τομπάτα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Αρόζα»	65	21500	έφθ. Κολόμπο 13 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 29 'Ιουλ. διά Λιοσαθώνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Αστροσουρένο»	36	1413	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)		δδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	άνεχ. Ιννούσια 6 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		έτ. «Χρυσάθεμον»	43	7234	διπλής Εσκούμιντε 21 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 3 Αύγ. διά Τομπάτα
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Νιουκαστλ (Άνστρ.) 31 'Ιουλ. διά Κίνκιάμα
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	έφθ. Μίδδλεσμπρο 5 Αύγ.
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ		έτ. «Κάλλαρο»	62	10494	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάνωνους»	44	5069	άνεχ. Καράποι 1 Αύγ. διά Κουβέντη
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Λουκέρνο»	44	4030	έφθ. Μπερνίε 30 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Στροβίλη»	43	7159	άνεχ. Σεμανίους 26 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΚΕΡΤΗΣ		θ. Επιφανιδόπης	44	7176	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 7 Αύγ. διά Μανιλα
ΚΕΧΡΕΑ		M. Νομικός	56	8429	έφθ. Χιούστον 8 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		έτ. «Περοευς»	57	9153	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Χάιφα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Σπάρτη»	63	15740	άνεχ. Μόντρεαλ 30 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	άνεχ. Καράποι 1 Αύγ. διά Κουβέντη
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Πύλαος»	63	15378	έφθ. Μπερνίε 1 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεχ. Μπ. Αύρες 1 Αύγ. διά Χάιφα
ΚΙΜΟΛΟΣ		έτ. «Αττικα»	48	1922	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Δανιαν
ΚΙΟΝΙ		Έπιφανιδόπης	56	9403	άνεχ. Μούροράν 29 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Μαρακτίδα»	44	7279	άνεχ. Μορμουγκάδο 2 Αύγ. διά Καναδᾶ
ΚΙΤΣΑ		έτ. «Μπελάρω»	44	7190	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 2 Αύγ. διά Τοιτταγκόκ
ΚΙΑΛΑΣΙΚ		έτ. «Φράνκο»	66	9500	άνεχ. Πόρτ Εβεργκλέιντς 4 Αύγ. διά Χιούστον
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ.
ΚΛΕΑΚΗ		& Δ. Χανδρης	47	.935	έφθ. Γένοβα 3 Αύγ.
ΚΛΕΙΩ		K. Εύθυμιδης	49	2146	άνεχ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 4 Αύγ. διά Ιταλίαν
ΚΝΩΣΣΟΣ		έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΚΟΜΦΙΝΤΕΣ (δ.)		έτ. «Εμπασάντα»	43	3605	άνεχ. Κόμπε 5 Αύγ. διά Πόρτλαντ
ΚΟΝΣΟΥΛΕ ΙΤ		έτ. «Πόρτλαντ»	51	2372	άνεχ. Βανκούβερ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΟΡΙΝΟΙΚ		έτ. «Διαμάντι»	59	10914	άνεχ. Λά Πλάτα 2 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	46	2361	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	διπλής Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Τοιτταβέκια
ΚΡΗΤΗ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεχ. Κόρους Κοίτι 3 Αύγ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		έτ. «Κρόνιας»	51	8532	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ. (έπισκευαι)
ΚΡΩΝΙΟΣ		έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	άνεχ. Βανκούβερ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεχ. Λά Πλάτα 2 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Ζαφίρη»	46	3648	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΚΥΘΝΟΣ		έτ. «Κάνονους»	39	3287	άνεχ. Αλεξανδρειαν 3 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ελλην. Δεζαμενοπλοία	54	10860	άνεχ. Ιπογούτον 3 Αύγ. διά Σ. Δεζαμενοπλοία
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)		έτ. «Ρούσος και Σία	35	1598	άνεχ. Πατάκηρ 5 Αύγ. διά Βενετίαν
ΚΥΜΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	άνεχ. Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά 'Αμδούργον
ΚΥΠΡΟΣ		έτ. «Κυρά»	45	3794	άνεχ. Σμύρνην 26 'Ιουλ. διά Μεροίνα
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Άυρα»	49	2032	έφθ. Τουτικόριν 7 Αύγ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Λιμπάνο»	56	9086	έφθ. Ριο Χαΐνα 21 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Λιμπάνο»	43	7291	έφθ. Ριο Χαΐνα 21 'Ιουλ.

ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκαίου»	45	3312	άνεκ. Ποῦλο Μπούκοι 5 Αύγ. διά Καράτοι
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	«Καπεταν Διαμαντής»	46	24400	εἰς Ιννοσίμα, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατσουλάκος	38	4840	έφθ. Καλοκούττα 25 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7201	έφθ. Καλοκούττα 2 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρο»	45	7157	άνεκ. Καλοκούττα 26 'Ιουλ. δι' "Αντεν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Σ.	1. Μιμίδης κ.λ.π.	45	899	έφθ. Πέραμα 24 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ	Γαλατης	30	1988	έφθ. Σουεζ 4 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	54	8063	άνεκ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Λά Γκουαΐρα
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστοπής»	44	7263	έφθ. Βιζαγκαπτανά 3 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώα	56	8474	άνεκ. Ταγκανούρα 4 'Ιουλ. διά Μεξικό
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Χρεανσόπορος»	44	7297	άνεκ. Θέσσαλα 7 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	διπλής Παναρά 10 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΛΑΙΑΝΗ ΚΛΕΙΟ	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Γουάμποα
ΛΑΓΓΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπτεκαλ»	49	2273	άνεκ. Σουεζ 2 Αύγ. διά Κουβέιτ
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	διπλής Παναρά 15 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεκ. Λεϊκ Τσάρλς 19 'Ιουλ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	'ΟΘ. Γ. Μεταξάς	46	1053	άνεκ. Βιρτούτων 31 'Ιουλ. διά Τριπόλι Λιθύης
ΛΑΣΣΗΣ	'ΟΘ. Γ. Μεταξάς	48	1053	άνεκ. Βιρτούτων 31 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμαντέ»	62	10515	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουλ.
ΛΕΙΤΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	45	10385	έφθ. Ηλένισης 25 'Ιουλ.
ΛΕΛΕΤΑ (δ.)	έτ. «Ελμός Σίππιγκ»	39	10060	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΛΕΝΚΩ	έτ. «Κάλα»	53	1887	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άνεκ. Χαμπτον ρόδος 26 'Ιουλ. διά Ριο Ιανέιρο
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεοδ. Τεργιάζος	43	7196	άνεκ. Ερεμπον 15 'Ιουλ. διά Νιουγκιράτ
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σεκάραστελ»	36	4997	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1631	διπλής Παναρά 10 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	'Αχ. Χαλκουσης	50	8408	έφθ. Κόμποι 31 'Ιουλ.
ΛΙΒΥΗ	έτ. «Φαιρόρες»	65	16000	άνεκ. Χαμπτον ρόδος 26 'Ιουλ. διά Ριο Ιανέιρο
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Δ. Βασιλέας κ.λ.π.	41	890	έφθ. Κόμποι 31 'Ιουλ.
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΑΟΣ	έτ. «Κονοσόλαντο»	48	3349	άνεκ. Αντεν 20 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	ύπο παραλίδην
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Μαρθίνεντο»	60	14302	άνεκ. Μαλέκα 30 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ελληνικόν» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Κόμποι 31 'Ιουλ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Μαρλόνικρο»	38	2588	άνεκ. Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Χορμούζο
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	έτ. «Στανάμπορ»	51	11317	έφθ. Μπλάνκα 27 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	'Αχ. Χαλκουσης	44	7150	έφθ. Πουάντ Νουάρ 21 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουβίνκ.»	64	9615	έφθ. Ανκόνα 3 Αύγ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	έφθ. Αίδι 25 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	άνεκ. Μπιζέρτα 8 Αύγ. δι' Ελευσίνα
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Εῦθος:α»	37	2312	άνεκ. Γλασκώνη 15 'Ιουλ. διά Καρακέτ
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	έφθ. Ισκεντερούν 3 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ - ΝΙΚ	έτ. «Μαίρινκι	44	1876	άνεκ. Πενάγκι 21 'Ιουλ. διά Γουάμποα
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Ανοδος»	59	2848	εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπό 30 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	έτ. «Μαρθένιος»	62	1703	άνεκ. Ιεράπετρα 30 'Ιουλ. διά Θεονίκων
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. «Μανδρένικο»	48	6583	άνεκ. Λγ. Βικεντίου (Κ.Β.) 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Ολυμέντο»	45	7201	άνεκ. Μπαρένη 2 Αύγ. διά Βενετίαν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Μοτορνάθες»	53	11276	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 5 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΝΕΣ	Μαρκωντωνάκης	55	8526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΘΟΣ	έτ. «Ντορικάτ»	37	1322	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	άνεκ. Μπρούναμπούτελ 1 Αύγ. διά Μεσογείου
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. «Γκρήκη»	45	3766	έφθ. Συραμπάγια 28 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Μάντω»	30	1041	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	έφθ. Γενοβαν 3 Αύγ.
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Γιουρόρα»	43	15030	άνεκ. Τόκιο 6 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΑΘΩΝ	'Ιω. Λάτοπς	45	9900	εἰς Πειραιά ἀπό 6 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (επίδ.)	έτ. «Πινθαγόρας»	66	22000	έφθ. Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένεσαλ Καρρίερες	66	18600	άνεκ. Μαζί 31 'Ιουλ. διά Αυστραλίαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Σπ. «Ελευθερίαπόν	49	10123	έφθ. Γενοβαν 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΑ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4953	οικλής Πιερνάρ 29 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΩΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	έφθ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. διά Γουάμποα
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	εξ ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπουλος & Σιά	32	1597	άνεκ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μόρδα»	39	1506	εξ ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	Γ. Γεραΐσης	16	1808	έφθ. Εμδεν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Ισθμένια»	56	12230	έφθ. Χάλιφρας 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	έφθ. Κεπένη 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Γενοβαν 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Ξάνισκο»	56	6156	άνεκ. Ρεσιδε 26 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Γιοκάσι 29 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «Λασκωνία»	38	4238	έφθ. Εμδεν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	έφθ. Κεπένη 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινάρης κ.λ.π.	48	2661	άνεκ. Αντεν 4 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑ Μ.	Π. Μπούρμπουλης	40	886	εἰς Πειραιά ἀπό 13 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Μικαήλη»	43	7219	έφθ. Τσαλνα 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Πλαστονί»	41	5294	άνεκ. Πικούν 29 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πρόσπαντα»	44	7176	έφθ. Σουεζ 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μ.καλλ»	36	1690	εἰς Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Ελεστον»	57	10314	άνεκ. Τζ.μπούτι 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Πανδίστα»	50	16394	εἰς μεταφοράς Σουεζ - Βαντί θεύρων
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	'Ιω. Λάτοπς	37	23732	άνεκ. Ελευσίνας ἀπό 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έλληνικά συμφέροντα	47	1219	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερ»	55	4710	άνεκ. Σαν Νικολας ('Αργ.) 3 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Έλλην. Αστρο	54	11577	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Λάρ. Πέρλας»	43	7185	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 3 Αύγ. διά Τοιταγκόγκ
ΜΑΡΙΕΤΑΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεκ. Φλαδέλφειαν 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Μαριλένα»	62	8111	άνεκ. Μίλφορτ Χάφεν 2 Αύγ. διά Μάλταν
ΜΑΡΙΣΠΙΑ	έτ. «Πόλ. Στάρ»	53	11310	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΤΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Αλματρός»	54	3315	άνεκ. Σαν Νικολας ('Αργ.) 3 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	έφθ. Ρότερνταμ 15 'Ιουν.
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρολι»	59	20827	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 21 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΩΝΙΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	οικλής Κωνιμάρτη 30 'Ιουλ. διά Κωνιμάρτη
ΜΑΡΟΥΔΙΟ Β.	έτ. «Πλεύ Σίπηγκ»	49	5038	έφθ. Κολούπτο 29 'Ιουλ. διά Σομαλίαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	άνεκ. Μόζι 27 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	άνεκ. Νίτον 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 30 'Ιουλ. δι' Αλβανίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μονβίασ»	57	8906	άνεκ. Θρησμάντη 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 15 'Ιουλ. διά Γουάμποα
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Φόπαν»	57	9168	άνεκ. Ντάριον 6 Αύγ. διά Κίναν
ΜΕΓΑΡΑ	'Ελλην. Θαλάσσιοι Μεταφ.	65	14264	άνεκ. Ντάριον 28 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Ακρες»	46	6907	άνεκ. Σουραμπάγια 14 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μαροακούέρο»	44	7277	άνεκ. Σεμαίους 19 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	άνεκ. Σάφι 4 Αύγ. διά Ντακάρ
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	7262	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαραρπέσιο»	46	3949	άνεκ. Φλούδες Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Γάνδην
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	άνεκ. Μοριμούκαν 26 'Ιουλ. διά Κόντ
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Αιτζιάν Φράιτ»	60	14431	άνεκ. Κόπει 22 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ραούσα»	44	7282	έφθ. Χόγκ Κόγκ 6 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Αιτλαντικ»	43	7131	έφθ. Σάντος 6 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Άκμις»	49	8930	άνεκ. Μοντεβίδεο 26 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Κρούτα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορέναβες»	57	9200	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 8 'Ιουλ. διά Κίναν

ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πινθανόρας»	59	9855	άνεκ. Σεμαινούσας 5 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		·Ιω. Λάτσης & Σιά	39	1552	εεθ. Κων)ποιν 1 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ		Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	είς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΜΙΧΑΗΑ Ε.		έτ. «Πούντα 'Αρενας»	56	8873	διηλώθη Ιαναμά 5 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκρέπας»	57	12230	ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	άνεκ. Κολόμπι 9 Αύγ. δι' 'Αργεντινήν
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Επεκύρινταντ»	55	10013	έφθ. Φόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΜΙΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ		έτ. «Στάμλες»	43	7084	άνεκ. Χαδάνα 7 Αύγ. διά Νικαρο
ΜΙΠΕΛ ΑΙΡ		έτ. «Μαρέστε»	50	2828	άνεκ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 2 Αύγ. διά Λιθερπουλ
ΜΠΕΛΙΟ Δ.		έτ. «Φρανκούλλα»	52	8111	ανεκ. Ιορτ Σουδάν 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΤΑΒΙΣΤΑ		έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	ανεκ. Βαλπαραϊό 3 Αύγ. δι' 'Ιλο
ΜΠΙΑΛΙ		έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ.
ΜΠΟΥΤΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Γουέστονινγκ»	56	10191	άνεκ. Λάγκος 31 'Ιουλ.
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ		Σιγδάς - 'Αφοι Πλατη̄	35	2642	έφθ. Δάντοιχ 30 'Ιουλ.
ΜΠΡΟΥΚΙΑΝΤ		έτ. «Πιούνιον Έντερπράϊς»	39	2829	έφθ. Καλκούττα 2 Αύγ.
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΜΥΡΙΑΜ		Γ. Μοσάτος	45	3889	έφθ. Χάιφα 4 Αύγ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)		Παπαδημητρίου	49	9025	άνεκ. Μπάχια Μπλάνκα 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Αμβούργον 5 Αύγ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ		έτ. «Σλαμινία»	57	9345	άνεκ. Πιούλο Μπουκόμ 8 'Ιουλ. διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λιμπρά»	58	13152	άνεκ. Μπάφαν 28 'Ιουλ. διά Μπερμπέρα
ΝΑΥΠΙΑΙΟΝ		έτ. «Ιντεροπί»	34	1469	έφθ. Χάιφα 1 Αύγ.
ΝΑΥΣΙΚΑ		Ν. Βλαχάκος & Σιά	42	708	έφθ. Χούλι 6 Αύγ.
ΝΑΥΤΙΑΟΣ		έτ. «Μαρκρεσίντε»	46	2270	έφθ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 31 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	εις Τζένταν από 14 Δεκ.
ΝΕΙΤΟΥΝ		έτ. «Εσερέρια»	54	7968	άνεκ. Πόρτο 'Αλέγκρε 25 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΝΕΟΣΟΣ		έτ. «Πολίχρι»	56	5860	άνεκ. Μπωμόντ 26 'Ιουλ. διά Κεϋλάννην
ΝΗΡΕΥΣ		έτ. «Αθηναϊκή-Ναυτιλιακή»	47	2686	έφθ. Μπαραγγουΐλα 29 'Ιουν.
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντέλ Μέρ»	44	7158	έφθ. Λός 'Αντελεσ 6 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		Γεωργόπουλος	38	1770	άνεκ. Πόρτομουδ 21 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	46	748	άνεκ. Νόρουντετ 31 'Ιουλ. διά Βαλένθια
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	2000	άνεκ. Χόγκι Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Σικανούκβιλ
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ		Γεωργόπουλος	35	946	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεκ. Φλώιαν 22 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ		Α. Αθανασιάδης	49	1851	εις θέαιν 47.13 Β. - 6.16 Δ. Αύγ. διά Χάιφαν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεκ. Μομάσα 27 'Ιουλ. δι' 'Ειλάτ
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ		έτ. «Βεύμουθ»	47	1700	άνεκ. Μπράκε 28 'Ιουλ. διά Τρίνιταν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετόλ.)		έτ. «Μαρτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Γέιμπριτ 27 'Ιουλ. διά Κοσσίρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Στ. Νταφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεκ. Χόγκι Κόγκ 6 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Μικελινές» Α.Ε.	42	7203	άνεκ. Φράιαν 22 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Σάντα Μαρία»	18	2547	εις θέαιν 47.13 Β. - 6.16 Δ. Αύγ. διά Χάιφαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Σλήνη Βίκτωρες»	55	7216	άνεκ. Μομάσα 27 'Ιουλ. δι' 'Ειλάτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εψηλον»	58	8460	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 1 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΔΗΣ		Άφοι Σάρδην κ.λ.π.	44	2321	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.		έτ. «Οράνκο»	44	7199	άνεκ. Χαδάνα 6 Αύγ. διά Μεζικό
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.		έτ. «Μιλτιάδης»	44	7176	διηλώθη Μπρούνομπούτελ 16 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΝΙΚΟΣ		Μαιρί & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΝΙΚΟΣ Β.		έτ. «Μιτρόφανης»	42	2757	έφθ. Τριπολίν Λιβύης 28 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15901	διηλώθη Μπρούνομπούτελ 17 'Ιουλ. διά Β. Θάλασσαν διατ.
ΝΙΝΗ		έτ. «Οακ Σιππιγκ»	62	28651	έφθ. Τομπάτα 4 Αύγ.
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα	42	7248	έφθ. Λονδίνον 5 Αύγ.
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7290	άνεκ. Ρεοίφε 3 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΟ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεκ. Φράιπερτ (Μπα.) 27 'Ιουλ. διά Λά Παλίς
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	έφθ. Χιούστον 7 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεκ. Βάντο 26 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Πασιφικ Κάρριερ»	66	24500	άνεκ. Μπράτας 7 Αύγ. διά Βορδάνη
ΝΟΡΟ ΧΑΤΙΝΕΣ		Παν. 'Ατλαντικα	60	9341	έφθ. Κόρμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		έτ. «Πριόμι»	59	12390	άνεκ. Μαντράς 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΝΟΥΝΤΣΙΑ		έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Λάντς 'Εντ
ΝΟΥΦΑΡΟ		έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Ροζάριο 5 Αύγ.
ΝΤΕΣΤΣΡΕΧΑΝ		έτ. «Πρίντοπες»	61	15092	άνεκ. Βάντο 26 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΝΤΙΑΖΙΣΕΝ (δ.)		έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Μπ. Αύρες 3 Αύγ. διά Ραθένα
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Σίλετε»	42	7251	άνεκ. Αύγουστα 13 'Ιουν. διά Τάμπα
ΝΤΙΝΟΣ		Γ. Κανάκης	43	1790	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		Μεσσογειακή - Βαλκανική	50	2484	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 18 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεκ. Βάντο 1 Αύγ. διά Ροζάριο
ΝΥΜΟΑΙΑ		έτ. «Βίγκνα»	49	14672	έφθ. Καζαμπλάνκα 1 Αύγ.
ΝΥΜΟΗ		έτ. «Αρκοντόνιος»	62	14150	έφθ. Οζάκα 6 Αύγ.
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ		έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	έφθ. Λάγκος 29 'Ιουλ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Παναυ. - Ευρώπη»	57	9953	έφθ. Φράιπατλ 2 Αύγ.
ΟΘΩΝ		έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεκ. Αντεν 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΟΛΓΑ		έτ. «Πιούν. Σελ Τράνσοπτη»	43	7276	έφθ. Μπέιρα 1 Αύγ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Νύμφη»	54	8251	έφθ. Σορέλ 4 Αύγ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	έφθ. Μιδδλερμπρο 2 Αύγ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεκ. Λύμπεκ 30 'Ιουλ. διά Ντόμαζο
ΟΛΓΑ		έτ. «Λίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Ανκόνα 30 'Ιουλ. διά Ραθένα
ΟΛΓΑ		Έμπορ. - 'Εφοριαστική	44	7284	άνεκ. Αντεν 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΟΛΓΑ		έτ. «Σηνουαίπης»	49	4663	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν. (επισκευαί)
ΟΛΓΑ		έτ. «Όλγα»	48	2372	έφθ. Πόρτ Σαιδ 31 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Ελληνική»	43	7199	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Κονκρόντια»	56	2863	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Καρίμπον Ατλαντικό»	42	7132	είς Αμφερτάμ από 7 'Απρ. (προσήραξε)
ΟΝΗΣΙΛΟΣ		έτ. «Σαλόμις»	39	5235	άνεκ. Αμέρεαν 6 Αύγ. διά Ροζάριο
ΟΝΤΙΝ		έτ. «Καρίμπον Ατλαντικό»	60	5960	άνεκ. Γκουαγιακίλ 5 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτσος	45	7258	διηλώθη Παναμά 29 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μάνι - Ήτ»	57	9367	έφθ. Τορνότο 4 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ		έτ. «Μήντ - Ήτ»	45	7787	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΤΙΚΣ		έτ. «Κόσμος»	43	7211	έφθ. Καλκούτα 9 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μίν - Ήτ»	64	9483	άνεκ. Χιον 4 Αύγ. δι' 'Ισκεντερούν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Κί Νόν 2 Αύγ.
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφέυς»	56	9942	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Λά Σέιμπα
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεκ. Μόζι 2 Αύγ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Αρμαντόρα»	61	16622	έφθ. Κάντλα 9 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρίνκβιλ»	43	7210	άνεκ. Φράιπατλ 28 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΤΤΙΝΑ		έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεκ. Τάουνοσβιλ 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ούβιτρα»	56	10120	άνεκ. Ωλμπαν (Δ.Α.) 2 Αύγ. διά Κίναν
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεανικ»	61	10996	άνεκ. Τάουνοσβιλ 28 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ		έτ. «Γιουν. Ούδιτ Σιππ.»	42	7269	έφθ. Ούδιτ Μπούκομ 8 Αύγ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Αντικλεία»	50	3187	άνεκ. Καράτοι 3 Αύγ. διά Κεελούγκ
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έφθ. Πούλο Μπούκομ 8 Αύγ.
Π. ΣΥΛΛΑΣ		Δ. Δραγώνας & Σιά	49	1238	άνεκ. Αντόντον 2 Αύγ.
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Κοσιν 7 Αύγ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεκ. Σουέζ 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνοι»	58	23607	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεκ. Ντώρπαν 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ		έτ. «Μασπλάσια»	36	1553	άνεκ. Σεθίλην 5 Αύγ. διά Τορεβέγια
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Γ. Φουντουλάκης	22	2759	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 7 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		Κ. Γ. Καραδίας	43	7176	άνεκ. Ριγιέκα 5 Αύγ. διά Κυνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Γουίαντόρο»	44	7251	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ράδες 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Άκμε»	57	10720	άνεκ. Σεθίλην 5 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Εντέρερη	47	2576	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	39	2456	άνεκ. Καράτοι 3 Αύγ. διά Σιγγαπούρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.		Π. Κουλούρης	55	10135	άνεκ. Επαρχία 3 Αύγ. διά Χακοδάπτην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελιάζαν»	47	1346	έφθ. Σταρό 8 Αύγ. διά Χακοδάπτην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.		Ι. Π. Κατσουλάκος	57	10747	διηλώθη Παναμά 6 Αύγ.

ΠΑΝΔΩΡΑ . . . . .	έτ. «Αρίρβο» . . . . .	47	2811	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάλιφας
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντά Κέστα» . . . . .	45	4229	έφθ. Τζέντα 6 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ . . . . .	έτ. «Μαρπρούκρέο» . . . . .	55	11430	έφθ. Σουέζ 6 Αύγ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ . . . . .	έτ. «Φράνκο» . . . . .	43	7149	διπλήθε Κων) πολιν 24 'Ιουλ. διά Βάρνα
ΠΑΝΩΡΑΙΑ . . . . .	έτ. «Αστροπρόσπερο» . . . . .	48	5146	έφθ. Κουβέιτ 29 'Ιουλ.
ΠΑΞΟΙ . . . . .	έτ. «Πανωραία» . . . . .	39	4550	άνεκ. Φρόνπορτ (Μπαχ.) 24 'Ιουλ. δι' Αάρχους
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ . . . . .	έτ. «Μαριμπέρια» . . . . .	43	7144	έφθ. Φρόνταυν 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΠΑΡΝΩΝ . . . . .	'Ιω. Παρασκος . . . . .	41	2029	άνεκ. Βόλον 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΠΑΣΙΦΙΚΕ-ΙΤΟΡ (δ.) . . . . .	έτ. «Κανέρο» . . . . .	44	7371	έφθ. Γκέλα 29 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	έτ. «Στενάκας» . . . . .	57	12775	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΤΡΙΣ (Άδινερ) . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	47	2754	έφθ. Λονδίνον 2 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ . . . . .	άδ. Χανδρή . . . . .	50	16259	άνεκ. 'Αντεν 28 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	Έλλ. «Οσεον Κέριερς	56	9972	άνεκ. Λεγκάποι 29 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΠΕΛΑΣΓΟΣ . . . . .	«Οθερον Θράύτερ» . . . . .	61	13692	άνεκ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΟΨ . . . . .	Χρ. Μ. Σαρλής . . . . .	47	1800	ύπο παραλαβήν
ΠΕΝΤΑΣ . . . . .	Χρ. Σαολής . . . . .	39	863	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΠΕΝΤΕΛΑΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Πλεντάς» . . . . .	60	21374	έφθ. Σέβεν 'Αιλαντς 6 Αύγ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	έτ. «Πλανκρόπο» . . . . .	59	23601	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Τενερίφε
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	43	7240	έφθ. Καλκούταν ρόδς 4 Αύγ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ . . . . .	έτ. «Περικλής» . . . . .	56	20778	άνεκ. Ράς ές Σιδέρ 4 Αύγ. διά Μπρούνομπουτελ
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ . . . . .	έ« «Πιαλίζανα» . . . . .	44	7050	διπλής Παναμά 5 Αύγ. δι' Αγ. Φραγκικούν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μονρόβια» . . . . .	60	8962	άνεκ. Βακαγιάνα 1 Αύγ. δι' Αγ. Φραγκικούν
ΠΕΡΣΕΥΣ . . . . .	έτ. «Μαρόντο» . . . . .	63	33462	διπλής Μπρούνομπουτελ 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΗΓΑΣΣΟΣ . . . . .	έτ. «Σουνταμέρικα» . . . . .	48	2086	άνεκ. Κολουμπία ρίθερ 29 'Ιουλ. διά Μανιλά
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Κάνονουσι» . . . . .	56	15852	άνεκ. Πόρτ Κέμπιλα 23 'Ιουλ. διά Τσάρλεστον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	57	11089	έφθ. Επιτρούν 1 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Ταρκουότα» . . . . .	58	23607	έφθ. Πόρτ Κέμπιλα 26 'Ιουλ.
ΠΙΤΤΕΡ Α. . . . .	έτ. «Σπηνουαΐς» . . . . .	41	3307	άνεκ. Ρεοίφε 5 Αύγ. διά Ιανέρο
ΠΙΝΤΑΡ . . . . .	έτ. «Ελαιοφάρερς» . . . . .	61	13379	άνεκ. Όζόκα 6 Αύγ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κομψερισαλί κ.λ.π.	54	6154	άνεκ. Μπλέφαστ 30 'Ιουλ. διά Κορώ Μπαίν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ . . . . .	έτ. «Μαιίφερ» . . . . .	50	10776	άνεκ. Ροζάριο 2 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΠΛΕΙΑΣ . . . . .	έτ. «Μαρλίντο» . . . . .	58	9603	έφθ. Βαγκαρέι 3 Αύγ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ . . . . .	έτ. «Γιούνινον Μαρτάμι» . . . . .	43	1815	άνεκ. Άμερερον 28 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ . . . . .	έτ. «Πλέιτ» . . . . .	44	7186	διπλής Κων) πολιν 7 Αύγ. διά Βάρνα
ΠΟΛΑΡΙΣ . . . . .	έτ. «Μαρλίντο» . . . . .	54	8155	έφθ. Ρόττερνταν 28 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ . . . . .	έτ. «Παναμάς» . . . . .	58	9603	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΠΟΛΛΟΥΣ . . . . .	έτ. «Κάνονουσι» . . . . .	54	8825	άνεκ. Ντόρμπαν 3 Αύγ. διά Μπέιρα
ΠΟΛΥΔΩΡΑ . . . . .	έτ. «Μαρσικά» . . . . .	61	9956	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 29 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ . . . . .	έτ. «Στοκσβίλι» . . . . .	49	2755	έφθ. Επιτρούν (Όντ.) 5 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. . . . .	έτ. «Ατλάντα» . . . . .	62	11500	έφθ. Αιδούργον 4 Αύγ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ . . . . .	έτ. «Άνδρεάδης» . . . . .	43	14425	έφθ. Ιντον 21 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ Π. Κ. . . . .	έτ. «Πλειάς» . . . . .	37	4840	άνεκ. Κόρπους Κριστί 26 'Ιουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μαριντάθλη» . . . . .	65	20893	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Νουέρδη Σεβίλλα» . . . . .	64	40098	άνεκ. Μπότανο Μποί 20 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Αννινουμούς» . . . . .	64	37987	άνεκ. Ντόρμπαν 3 Αύγ. διά Καλούντηπορύ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.) . . . . .	έτ. «Νόρδερν» . . . . .	54	16210	άνεκ. Χισύστον 4 Αύγ. διά Ναυλάκι
ΠΡΟΚΥΩΝ . . . . .	έτ. «Τρανσόνεανίκο» . . . . .	58	10996	έφθ. Μηλέφαστ 24 'Ιουν.
ΠΡΟΩΔΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρπρίμο» . . . . .	51	2063	έφθ. Γονγκαλάν Σουσεύ 25 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρετέρον» . . . . .	55	16718	έφθ. Τεινόμπο 18 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ . . . . .	έτ. «Μπλάκοπι» . . . . .	56	9218	άνεκ. Κοκουνίπο 31 'Ιουλ. διά Σάν Νίκολας
ΠΡΩΤΟΝ . . . . .	έτ. «Αστήρ» . . . . .	60	18889	διπλής Κων) πολιν 30 'Ιουλ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ . . . . .	Ραφ. Μελάχρονος & Yioi . . . . .	21	1515	άνεκ. Εμδεν 1 Αύγ. διά Σουέζ
ΠΩΛ . . . . .	έτ. Ιω. Λάτοπς . . . . .	52	10224	
PAZANI . . . . .	έτ. «Αγκάλι» . . . . .	49	1773	
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Λαμιά» . . . . .	37	5910	
PANTIAN MENT . . . . .	έτ. «Μαρεζάκτα» . . . . .	46	3920	
PANTOP . . . . .	έτ. «Τζερδάντο» . . . . .	43	7133	
ΡΑΧΙΟΤΗΣ . . . . .	έτ. «Στροβίλι» . . . . .	43	7138	
ΡΗΝΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Μαραβεντούρα» . . . . .	30	4014	
ΡΙΤΑ V . . . . .	έτ. «Ροχακοί» . . . . .	51	2062	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΟΝΣ . . . . .	έτ. «Μάλεμος» . . . . .	45	7176	
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	1923	
ΡΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Σκάρος» . . . . .	41	6901	
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Μπικονοφίλιδο» . . . . .	48	5487	
ΡΥΘΜΟΣ . . . . .	έτ. «Κλαρόμπε» . . . . .	50	10608	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κυκλάδες» . . . . .	49	19300	
ΣΑΒΙΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Κερομίες» . . . . .	56	21081	
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . . .	άδ. «Αγγελάκη & Σιά . . . . .	47	1575	
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μάνενιρ» . . . . .	52	10176	
ΣΑΜΟΣ . . . . .	έτ. «Φράντονη» . . . . .	43	7268	
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ . . . . .	έτ. «Μαριαλίζα» . . . . .	37	2409	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ . . . . .	έτ. «Σάν Παντελεήμων» . . . . .	44	7282	
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ . . . . .	έτ. «Πόκονουσι» . . . . .	38	1848	
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ . . . . .	έτ. «Σάντα Καικίλια» . . . . .	63	13830	
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ . . . . .	Παπαδόπουλος κλπ. . . . .	36	1684	
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΕ . . . . .	έτ. «Σάντα Καικίλια» . . . . .	60	8772	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	έλληνικη συμφέροντα . . . . .	47	1927	
ΣΑΝΟΥ ΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Χόμερ» . . . . .	59	9010	
ΣΑΡΩΝΙΣ . . . . .	έτ. «Μοράνια» . . . . .	45	7293	
ΣΑΣ . . . . .	άδ. Σιγάλα . . . . .	40	5360	
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ . . . . .	έτ. «Γίουν. Μαριτ. Έντερπράτζ» . . . . .	46	3921	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κάνονους» . . . . .	55	16241	
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ . . . . .	έτ. «Στέλλα Μαρίνα» . . . . .	45	3503	
ΣΕΡΙΟΣ . . . . .	έτ. «Ρηθερ & Τζένεραλ» . . . . .	63	3098	
ΣΗΜΠΕΡΝΤ . . . . .	έτ. «Μαρίνι» . . . . .	52	11705	
ΣΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Αράνταν» . . . . .	43	7275	
ΣΙΜΠΑ . . . . .	έτ. «Κατάνι» . . . . .	48	5957	
ΣΙΣΟΥΛΑ . . . . .	έτ. Θεοδωρίδης . . . . .	40	4499	
ΣΙΩΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ρηθερ» . . . . .	62	3097	
ΣΚΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρμάνα» . . . . .	53	2340	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ . . . . .	έτ. «Κόρσαλ» . . . . .	48	3745	
ΣΜΑΡΑΓΔΗ . . . . .	έτ. «Στηνγκόλ» . . . . .	53	3311	
ΣΟΝΙΚΙ . . . . .	έτ. «Τάγκικερ» . . . . .	62	28390	
ΣΟΥΚΙ . . . . .	έτ. «Φράνκο» . . . . .	28	1660	
ΣΟΦΙΑ . . . . .	Χρ. Σαρλής & Σιά . . . . .	45	1598	
ΣΟΦΙΑ . . . . .	έτ. «Ολιστιμ» . . . . .	29	7030	
ΣΟΦΙΑ Κ. . . . .	έτ. «Φιντελίτας» . . . . .	44	7150	
ΣΟΦΙΑ Κ. . . . .	έτ. «Αφοι Καπετάνιου	25	996	
ΣΟΦΙΑ Τ. . . . .	έτ. «Εξέλισιορ» . . . . .	57	10739	
ΣΠΑΡΤΟ . . . . .	έτ. «Κρυπτική Ακτοπλοία» . . . . .	36	4091	
ΣΠΕΤΣΑΙ . . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . . .	57	9460	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ . . . . .	έτ. «Σπέτσαι» . . . . .	44	7276	
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρφάμα» . . . . .	54	12721	
ΣΠΥΡΟΣ . . . . .	Α. Νομίκος . . . . .	50	2516	
ΣΠΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Σουαρέζ» . . . . .	40	2209	
ΣΠΥΡΟΣ Α. . . . .	έτ. «Νικολαου» . . . . .	59	10801	
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ. . . . .	έτ. «Ποσειδόνια» . . . . .	38	3317	
ΣΤΑΜΟΣ . . . . .	έτ. «Εντίνο» . . . . .	56	8789	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Π. Καλλίτοπς . . . . .	56	8878	
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕ . . . . .	έτ. «Α. Καλλίτοπς . . . . .	44	1723	
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΓΓΡΙΟΥΣ . . . . .	έτ. «Κοντίνετον» . . . . .	46	2010	
ΣΤΑΡΑΔΑΙΤ II . . . . .	έτ. «Ντά Κέστα» . . . . .	44	2341	
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. Πρίνς Ρούπερτ . . . . .	30	4184	

ΣΤΑΥΡΟΣ	Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Σταύρος Σίπηγκ» . . . . .	64	38672	όνεκ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. «Ελευθερίαδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Στ. Μάτασ	45	4014	άνεκ. Τονκομαλί 8 Αύγ. διά 'Άντεν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.		Στ. Μπαξεβάνης	47	1998	άνεκ. Γένοβα 3 Αύγ. διά Χερσώνα
ΣΤΡΟΒΙΔΗ		έτ. «Στροβίδη» . . . . .	43	7187	άνεκ. Βανκούμερ 26 'Ιουλ. διά Αντραλίαν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		«Τενίκη» Α.Ε.	39	7401	άνεκ. Κάρπιτρ 30 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊ	52	2073	άνεκ. Θέουτα 3 Αύγ. διά 'Αμερέροαν
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ» . . . . .	42	7146	άνεκ. Τζιμπούτι 5 Αύγ. διά Κολόμπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Βαλίτα» . . . . .	45	4880	άνεκ. Ναούρου 30 'Ιουλ. διά 'Ειρηνομάουθ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Σιγάλας - Πλατής» . . . . .	31	3991	άργει Κυνόδουραν άπο 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Τάρπον» . . . . .	53	7564	έφθ. Ταμπικό 31 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» . . . . .	56	20332	άνεκ. Μπάκια Μπλάνκα 3 Αύγ. διά Κίνα
ΤΑΥΡΟΣ		II. Βραγκός	39	1502	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΤΕΓΕΑΝ.		έτ. «Σάντα Καλλιόπη» . . . . .	43	7314	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΕΛΑΜΩΝ		έτ. «Ποντοπόρος» . . . . .	56	9236	άνεκ. Ακίτα 2 Αύγ. διά Τουρούγκα
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		έτ. «Σύνεσις» . . . . .	61	9636	έφθ. Αυτοερνταμ 2 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τάσταμ» . . . . .	44	7184	άνεκ. Βομβάν 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρουμπισταρ» . . . . .	62	16563	άνεκ. Μπάκια Μπλάνκα 31 'Ιουλ. διά Κίνα
ΤΖΟΥ		έτ. «Σουλάγκη» . . . . .	37	5556	άνεκ. Σικάριο 4 Αύγ. διά 'Αμερέροαν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Θεος) νίκη» . . . . .	65	38100	άνεκ. Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
TINA		έτ. «Ολιστιμ» . . . . .	42	7362	άνεκ. Σάντος 28 'Ιουλ. διά Χαθάνα
ΤΟΥΛΑ Ν.		έτ. «Σπουσιάφτη» . . . . .	53	3411	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΡΚΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ		έτ. «Τρανορόδόπη» . . . . .	39	6429	διπλήθε Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Βάρνα
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙΙ		έτ. «Τρανοροδόπη» . . . . .	47	3578	διπλήθε Κων) πολιν 28 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΙΑΣΑΝΤΟΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς» . . . . .	45	7635	έφθ. Γκαλθεστων 31 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς» . . . . .	45	7667	άνεκ. Γκλούγκ 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Αίλα Γκράντε» . . . . .	65	15900	έφθ. Ρεοίφε 3 Αύγ.
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι . . . . .	44	7207	άνεκ. Σάντος 2 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΤΥΦΩΝ		έτ. «Ιροπαρη» . . . . .	34	2353	άνεκ. Σάντος 2 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)		έτ. «Εϋγερος» . . . . .	51	8997	άνεκ. Μοντεβίδεο 4 Αύγ. διά Γένοβα
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Ραφαήλ - Μελαχρινός & Yiol	38	5239	διπλήθε Κων) πολιν 24 'Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» . . . . .	59	23678	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «Ιλ - Μέντικο» . . . . .	37	4298	έφθ. Μπάρρυ 1 Αύγ.
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρασίοι» . . . . .	65	15597	άνεκ. Μόλι 2 'Ιουλ. διά Μεξικό
ΦΑΛΗΡΩΝ		έτ. «Φάλαρην» . . . . .	39	1880	άνεκ. Ταράντο 4 Αύγ. διά Ραθένα
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	άνεκ. Σύρου 24 'Ιουλ. διά Ριγέκα
ΦΑΝΗ		Μουνδρέας . . . . .	38	2564	διπλήθε Κων) πολιν 25 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΦΙΑΙΑ		έτ. «Προγκρέζ» . . . . .	44	7244	έφθ. Ιντσόν 10 'Ιουλ.
ΦΙΑΙΑ		«Επτανοιακή» . . . . .	44	1596	έφθ. Βοστόνην 1 Αύγ.
ΦΙΛΑΤΡΙΚ		έτ. «Μωρήνι» . . . . .	56	5471	άνεκ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ		έτ. 'Α' φοι 'Αλεξιάδην & Σιά	47	2607	άνεκ. Τρόμο 27 'Ιουλ. διά Λίθανον
ΦΩΔΡΑ Ν.		έτ. «Διαπόρι» . . . . .	54	3534	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΦΩΙΒΟΣ		έτ. «Αμφιώνη» . . . . .	57	9950	άνεκ. Νιγκάτα 28 'Ιουλ. διά Σιχανουκβίλ
ΦΩΡΕΡΑΝΝΕΡ		έτ. «Μαρακίν» . . . . .	43	5350	έφθ. Λίθερπουλ 5 Αύγ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ		έλληνικά συμφέροντα	56	1082	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
ΦΩΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ		Ο. Εύταθιον κ.λ.π.	52	2039	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Γλασκώθην
ΦΡΟΣΥΝΗ		έτ. «Αστροβέλαια» . . . . .	43	6838	έφθ. Σάντος 23 'Ιουλ.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλάπης	47	1106	διπλήθε Κων) πολιν 2 Αύγ. διά Νοβωροσίκην
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΩΛΟ		έλληνικά συμφέροντα	49	1987	άνεκ. Άμωμαχωστον 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΦΩΤΗΣ		«Ελληνοκυπριακή» . . . . .	35	1253	διπλήθε Κων) πολιν 31 'Ιουλ.
ΦΩΤΗΣ Π.		Φ. Πετροπουλάκος	26	1953	άνεκ. Κουβεΐτ 3 Αύγ. διά Νταμπάδη
ΦΩΦΩ		έτ. «Κονστελλέοιν» . . . . .	54	1961	άνεκ. Τύνιδα 2 Αύγ. διά Λά Νουσέλ
ΧΑΔΙΕΣ		M. Κοπότας κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Χαριμί 27 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΣΟΥΝΤ		έτ. «Βάπτελ» . . . . .	46	1563	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II		Μασκαντωνάκης . . . . .	47	1209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμέ» . . . . .	60	9319	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετι» . . . . .	46	6939	άνεκ. Αμδόργυρον 5 Αύγ. διά Τερνόύζεν
ΧΑΡΙΛΑΟΣ		Παπαδημητρίου . . . . .	50	9787	άνεκ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουλ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Άλτζέο» . . . . .	44	2675	διπλήθε Ντόρερ 30 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ΧΙΟΣ		άδ. 'Α' φοι Κοντού	44	1752	έφθ. Μπουρούτου 28 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ντεβελόπομεντ» . . . . .	53	8458	άνεκ. Χογκ Κόγκ 8 Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μαριφάντη» . . . . .	53	11310	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 7 'Ιουλ.
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγια» . . . . .	54	16193	διπλήθε 'Εσκουμίνς 28 'Ιουλ.
ΧΗΡΓΚΑΛ		έτ. «Χρήγκαλ» . . . . .	45	2886	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 28 'Ιουν. διά Θεος) νίκην
ΧΗΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός 'Ερμάνος» . . . . .	42	2865	εις 'Αμπελάκι από 14 Δεκ. 1965
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. 'Αγγελούπολουι	44	7193	άνεκ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Μπιζέρτα
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρεσούμα» . . . . .	43	2074	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		έτ. «Μπλούζ Σή» . . . . .	45	4746	έφθ. Κόμπε 4 Αύγ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οδεάνικα» . . . . .	49	7526	άνεκ. Γιοκοχάμα 3 Αύγ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάθε» . . . . .	25	958	έφθ. Τζέντα 8 Αύγ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Ψαρά» . . . . .	40	4959	άνεκ. Μοντεβίδεο 20 'Ιουλ. διά 'Ιοπανίαν
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη» . . . . .	45	7247	έφθ. Βερέυη 6 Αύγ.

# ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ματσευτόνιαν»	44	7212	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	έφθ. Βεγκεάκ 1 Αύγ.
ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	έφθ. Τσαλλά 17 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3694	έφθ. Κίκυτων (Ζαμ.) 3 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11365	άνεχ. Βενετίαν 19 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες ανεχ. Μοζι 23 'Ιουλ. διά Κεέλογκ
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7229	άνεχ. Ζαμποάκα 30 'Ιουλ. διά Κόντρ
ΑΓΗΝΩΡ (κυπρ.)		έτ. «Άγνωρ»	43	7139	εις Νέαν 'Ορδεάνην άπό 18 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιους»	51	16355	διπλήθε Κων/πολιν 7 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	6877	άργει 'Αμπελάκι άπό 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	56	20153	έφθ. Κολκούττα ρόδς 3 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άκρωτηρι»	43	7157	έφθ. Σουέζ 6 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιθάν.)		M. & K. 'Αρκάδης	43	2836	διπλήθε Λιζάρντ 1 Αύγ. διά Καναδά
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Λέγκορν 4 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτυ»	53	11010	εις Σουέζ άπό 10 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρσάλεο»	24	1988	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Αύγ. διά Μπάθναγκαρ
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλόύσιανα»	43	7165	άνεχ. Μπρούνομπούτελ 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλη»	56	20140	έφθ. Ντάρεν 11 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	άνεχ. Ροδένιαν 23 'Ιουλ. διά Γκαέτα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αἴσας»	53	12402	άνεχ. Σαιντ Τζώνς (Ν.Φ.) 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολαζ»	53	11024	άνεχ. Μοριουνκάρο 30 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζαι»	43	7265	εις θέσιν 19.59 Β. - 62.14 Α. Αύγ. 5 διά Βρυττόν
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερίνιτο Μαριτάιμ»	44	7134	άνεχ. Νεάπολιν 6 Αύγ. διά Περσικού Κόλπου
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Κουβέλα 5 Αύγ.
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. «Μαρακόρτεν	43	2992	άνεχ. Γκάλθεστων 21 'Ιουλ. διά Ζαμάϊκα
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πότμο»	44	2853	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 Αύγ. δι' 'Αντίγκουα
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδσυέρο»	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Γκαζανούέτ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ, Σηγουάνα»	49	3484	έφθ. Μαλάγα 5 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τρανσμαρίνον «Άρμαντόρες	42	6997	άνεχ. Σουέζ 4 Αύγ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Άστροςπλέντορ»	30	4125	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδς 7 Αύγ. διά Πούλο Σεμπού
ΑΘΑΜΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεχ. Υόρκην 1 Αύγ. δι' 'Αμμωναίν Μπαίν
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13679	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 7 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτανάτκ»	54	18784	έφθ. Κολόμπο 29 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)		έτ. «Σάντονα Βιργίνια»	43	7290	άνεχ. Κοολν 6 Αύγ. διά Μοριουνκάσ
ΑΘΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπέριαν»	44	7271	άνεχ. Ρεσίφε 4 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΔΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδαίαλια»	43	7248	άνεχ. 'Αμετερντον 6 Αύγ. διά Δουνγκέρκην
ΑΙΘΩΝ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	43	7133	άνεχ. Γιοκοχάμα 19 'Ιουλ. διά Βαλτιδόνην
ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπέριαν»	58	10018	άνεχ. Σπάτλα 19 'Ιουλ. διά Κάμ-Ράν Μπαίν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπέριαν»	58	10018	άνεχ. Χακάτα 2 Αύγ. διά θυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπέριαν»	58	10020	

ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	άνεχ. Τανόύρα 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	άνεχ. Μπέλφαστ 27 'Ιουλ. διά Κή Σουέστ (διαταγάς)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πρασίφικ»	66	23400	άνεχ. Χιροσίμα 18 'Ιουλ. διά Χίλιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τσέρο Κουάκα»	65	18400	έφθ. Λατάκια 18 'Ιουλ.
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	Πούλησ. Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Εύρωπην
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	εις Σιγκαπούρων ἀπό 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγινώρα»	46	7331	ένεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ακέρ»	42	7066	έφθ. Σάντος 2 Αύγ.
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	44	7159	άνεχ. Νιγκάτα 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Κάμφα
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύμπρουκ»	47	7173	διπλής Πανκράτ 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	έφθ. Ρόττερνταν 4 Αύγ.
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 2 Αύγ. διά Πλατζού
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	έφθ. Μαντράς ρόδς 3 Αύγ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα»	43	6989	έφθ. Αιμούργον 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίζα»	44	1413	αργει. Βελτιμωρων ἀπό 18 Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10480	άνεχ. Όζακα 28 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φέρ»	58	10499	έφθ. Ντρόμπαν 18 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπητραν»	56	20926	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν νικόλαι»	43	2908	διπλής Ούδαντ 28 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προίροιτον»	42	7241	άνεχ. Σπέτζα 28 'Ιουλ. διά Κομώ Μπαιν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	65	10865	έφθ. Μαυρίκιον 1 Αύγ.
ΑΛΚΙΒΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελ»	43	7070	έφθ. Αιμούργον 1 Αύγ.
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	55	12334	έφθ. Μένα Άχμαντι 8 Αύγ.
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκμαν»	66	34000	ύπο συπλήρωσιν εις Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Ναγκόγια 6 Αύγ. διά Χακίνο
ΑΛΑΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Θιασέλεφειαν 5 Αύγ.
ΑΛΑΠΑΛΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόκσοφορτ»	44	11460	άνεχ. Καρταγκένα 3 Αύγ. διά Μπαχρέν
ΑΛΑΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	έφθ. Νέαν Όρεάννην 15 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΛΑΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	έφθ. Μη. Αὔρες 5 Αύγ.
ΑΛΑΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 5 Αύγ.
ΑΛΑΠΤΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	έφθ. Μοντεθίδεο 21 'Ιουλ.
ΑΛΑΠΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	έφθ. Καλκούταν 27 'Ιουλ.
ΑΛΑΧΕΙΓΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν αντώνιο»	44	7183	έφθ. Βαρδάνη 22 'Ιουλ.
ΑΛΑΧΕΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν αντώνιο»	43	7171	άνεχ. Ρουέν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΑΤΙΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	41	7169	έφθ. Καλκούταν 23 'Ιουλ.
ΑΜΑΙΑΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλνιν φίσι»	46	2062	άνεχ. Μπέρα 31 'Ιουλ. διά Ντωμπιν
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	έφθ. Αιμούργον 6 Αύγ.
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τόμας»	52	4894	έφθ. Ρόττερνταν 7 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	διπλής Κωνιών πολιν 5 'Ιουλ. διά Οδοσόν
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	έφθ. Μαρσαλίαν 24 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΔΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Φρέυτιγκ»	43	7036	άνεχ. Σάντος 29 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΜΦΙΤΡΙΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	έφθ. Μάνθανκαρ 23 'Ιουλ.
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	42	7147	άνεχ. Γιοκοχάραν 28 'Ιουλ. διά Χεύγκναμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7229	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χερμόζαι»	66	23571	άνεχ. Κεκουτίμο 13 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	έφθ. Χένσαρ 8 Αύγ.
ΑΝΑΡΕΑΣ B. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	άνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Ανκόνα
ΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	έφθ. Ναγκόγια 4 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρερ»	53	19125	άνεχ. Νέαν Ύρκην 5 Αύγ. διά Αμμουδιάν Μπαιν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζερύρ»	63	34114	άνεχ. Εαγκαρέ 28 'Ιουλ. διά Χίλιν
ΑΝΘΩΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνίς»	42	7044	έφθ. Μπεργκάν 4 Αύγ.
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονδώρ»	43	10582	άνεχ. Αλγερίον 6 Αύγ. διά Μπουζί
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντόραντο»	57	25441	εις θέσιν 17 N. - 108.13 A. Αύγ. 4 διά Ντουμάτι
ΑΝΝΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτοα»	65	19758	έφθ. Τσαντάρα 30 'Ιουλ.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανσον»	44	10599	άνεχ. Βενετίαν 6 Αύγ. διά Παλέρμο
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεούσα»	44	7158	εις θέσιν 35.2 B. - 140.1 A. Αύγ. 6 διά Τοκουγιάμα
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15800	άνεχ. Μόζι 2 Αύγ. διά Αντζελες
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΟΡΕΙΣΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Χεινκαγκ 27 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυφίθεος»	43	7303	άνεχ. Τερέστον 6 Αύγ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέσουθ Ήτ Ατλαντικ»	63	15985	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	άνεχ. Θεσσαλον 2 Αύγ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 28 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζισόβανι»	44	7284	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 9 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοστάμι»	45	3599	έφθ. Γκάλεστον 2 Αύγ.
ΑΠΑΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Βιζαγκαπατάνη 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσογεώργης	40	1280	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διά Κόλπον
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιαν»	56	10180	άνεχ. Τρινιτάντ 7 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιασίριν Τράνονπορτ»	43	8479	έφθ. Μούπαρα 26 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας»	64	28313	άνεχ. Σουέζ 2 Αύγ. διά Άχμαντι
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	46	1889	άνεχ. Ταμπικό 27 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εύραφρικαν»	42	7176	διπλής Κωνιών πολιν 9 'Ιουλ. διά Μεσούγειον
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιμπιαν»	45	4578	διπλής Γερμαντάρ 8 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	44	7179	άνεχ. Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρανσασταλάντικη»	58	16258	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιελό»	43	8482	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 3 Αύγ. διά Τοιταγκόγκ
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκρες»	58	23626	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ. (επισκευα)
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	45	3861	άνεχ. Σαν Ζουάν (ΠΡ) 29 'Ιουλ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΙΜΑΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος»	45	7540	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιτσα»	40	5488	έφθ. Αιμούργον 8 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. κασσογεώργης	40	7480	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρες 28 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	έφθ. Μουρούραν 19 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Ρόττερνταν 8 Αύγ. διά Αιμούργον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Παρανάγκουα 29 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	έφθ. Ούμεα 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. κασσογεώργης	40	7433	άνεχ. Σούδαν 3 Αύγ. διά Μπαθναγκάρ
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. κασσογεώργης	56	10093	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	έφθ. Ραβένα 26 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Καλλάδος 8 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Σαΐγκκον
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	άνεχ. Σύρου 19 'Ιουλ. διά Δούναβιν
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10511	έφθ. Γενόβαν 19 'Ιουλ.
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8527	άνεχ. Βανκούβερ 30 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλόδος»	43	7303	έφθ. Καλκούταν 24 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10496	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΜΠΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	48	11379	διπλής Εσκούμινς 23 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντες»	47	3000	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 Αύγ. διά Σουέζ
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊανδρος»	44	7179	άνεχ. Χούλ 2 Αύγ. διά Σπέρν
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊανδρος»			

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

THE HELLENIC &amp; INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

Cable Address "GRECO - CEUTA"

Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/ Phones 3240 Night 3936

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II .....	(N.A.T.)	"Θερεποίζ Μπάλκ Κάρριερς	64	17976	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Σοράργια" .....	26	2903	έφθ. Ικοπιάγια 3 Αύγ.
ΑΡΤΣΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Σανστόν" .....	44	10454	έφθ. Σαουθάμπτον 1 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	"Κάρυκο Λάινερ" .....	63	10929	έφθ. Βανκούβερ 6 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .....	(N.A.T.)	έτ. "Λακωνία" .....	44	7259	προσήραγεν εἰς Κόλπον τοῦ Κούτς 28 'Ιουλ. (έγκατελ.)
ΑΡΧΑΝΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. "Λάιμπ Στ' Τράπονη" .....	43	7137	άνεχ. Βανκούβερ 25 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. "Σαουθατλάντικ" .....	44	7283	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΑΡΧΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Σεύνθια" .....	45	7260	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 26 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΘΑΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Σάνι Γκαμπριέλ" .....	44	7176	άνεχ. Ντιαμάντε 6 Αύγ. διά Ροζάριο
ΑΣΣΗΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. "Ασπιμι" .....	40	2667	άνεχ. Πρέστον 28 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ωραία" .....	53	13415	άνεχ. Ντακάρ 6 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙ .....	(N.A.T.)	έτ. "Αστρομαρίνη" .....	45	14132	έφθ. Κόμπε 8 Αύγ.
ΑΣΤΗΡΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Αστρορή" .....	50	5324	άνεχ. Πούλο Μπουκούν 3 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΑΣΤΕΡΑΠΗ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ζεφύρη" .....	63	34114	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 27 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα" .....	58	12624	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 22 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Άκμες" .....	58	20608	άνεχ. Ούμη Σαϊδ 30 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερς" .....	60	20444	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	49	17094	άνεχ. Καράτοι 25 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Στάρ" .....	64	31716	άνεχ. Πόρτα Σαϊδ 5 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Γουέστ Αντλάντικ" .....	63	15977	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ" .....	57	24831	άνεχ. Πόρτα Σαϊδ 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	55	12985	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 18 'Ιουλ. διά Σάν Πέντρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	53	11322	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 2 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	53	12696	άνεχ. Πούντα Καρόντον 29 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	53	12712	έφθ. Μασέιρα 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	51	15924	άνεχ. Βατία 24 'Ιουλ. διά Μπαλικ Παπάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ηοτ Ατλάντικ" .....	62	15921	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Σουέζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ" .....	56	14839	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλάντικ" .....	52	10930	διπλής 'Εσκουμίν 26 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Στάρ" .....	64	38672	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 8 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ μέσω άκρωτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο" .....	57	10189	διπλής Παναμά 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο" .....	58	10139	άνεχ. Κακινάντα 3 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΙΖ .....	(N.A.T.)	έτ. "Άκμες" .....	58	10139	έφθ. Τομάπ 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. "Γουέστ Ατλάντικ" .....	63	15985	έφθ. Βανκούβερ 4 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο" .....	56	10087	εἰς Όζακαν ἀπό 6 Θερ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Σάουθ Ήοτ Ατλάντικ" .....	64	15977	άνεχ. 'Αντεν 27 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο" .....	59	10505	έφθ. Σικάγο 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο" .....	60	10789	άνεχ. Καμαίοι 26 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Άλκαμα" .....	51	8867	έφθ. Αυθέρσαον 27 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Κονκόρντια" .....	43	7257	άνεχ. Ντώρμπαν 19 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΑΥΓΗ .....	(N.A.T.)	έτ. "Μπιλμέρ" .....	56	10312	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΑΥΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Δημοσθένης" .....	53	1028	άνεχ. Πόρτα Σαϊδ 5 Αύγ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Αχίλλετ" .....	41	5281	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΒΑΝΚΑΛΤ .....		έτ. "Τράιουμφ" .....	43	8540	άνεχ. Ήοτχαμ 6 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΒΑΡΠΑΤΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Αστροφίλη" .....	48	2164	άνεχ. Φιλαδέλφεια 27 'Ιουλ. διά Πόρτ Γουίλιαμς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ολισμαν" .....	44	7192	άνεχ. Θεόστο 6 'Ιουλ. διά Σαράντα
ΒΑΣΟΣ .....		έλληνικά συμφέροντα .....	51	11045	ύπό παραλαβήν
ΒΑΣΤΡΙΚ .....	(N.A.T.)	έτ. "Κόμω" .....	34	1698	διπλής Ούσαντ 31 'Ιουλ. διά Μπανιόλι
ΒΕΑΤΡΙΚΗ .....	(N.A.T.)	έτ. "Φίλια" .....	42	6453	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ .....		έτ. "Γιούνινον" .....	44	7134	έφθ. Μπαγκόκ Μπάρ 1 Αύγ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Πλαείάδες" .....	40	8205	εἰς Σιγγαπούρην ἀπό 23 Νοεμ. 1965
ΒΙΒΙΑΝ Κ. (Λιθάνου) .....		έτ. "Σιρικόρι" .....	41	6339	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ. (έποκευαί)
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ .....		έτ. "Λεόφον Σιππίγκη" .....	53	2089	διπλής Κων 5 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ. .....	(N.A.T.)	έτ. "Βικτόρια Κάρριερ" .....	42	6749	άνεχ. Βακαγιάνα 13 'Ιουλ. διά Πεκάν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ρεντόντο" .....	45	3736	έφθ. Σαδάνα 5 Αύγ.
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ .....		έτ. "Λιμπέρισν Τρανόβο" .....	58	26566	άνεχ. Πόρτα Σαϊδ 3 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	7604	άνεχ. Αρούπα 22 'Ιουλ. διά Καρταγένα (Κολ.)
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ .....	(N.A.T.)	έτ. "Μαρίνη" .....	56	8615	διπλής Παναμά 31 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. "Αντριάτκα" .....	44	7243	άνεχ. Αΐδι 10 'Ιουλ. διά Μέντζις Μπαίν (διαταγάς)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Ζεφύρη" .....	64	34114	διπλής 'Εσκουμίν 22 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΒΥΖΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. "Εποξ" .....	43	7276	διπλής Κων 17 'Ιουλ. διά Τουάψ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Σέντρες" .....	43	7248	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Βίλεμοσχαφεν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Άρδριάτικ" .....	64	36281	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 22 'Ιουλ. διά Σάντος
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.) .....		έτ. "Μόνφλαντ" .....	42	7286	άνεχ. Τσουκουμι 1 Αύγ. διά Σιγγαπούρην
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Άντεψ" .....	56	9462	έφθ. Βανκούβερ 3 Αύγ.
ΓΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. "Βίγκλω" .....	55	9462	άνεχ. Είβονμάσου 30 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΓΑΛΙΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Αστούριας" .....	44	7113	έφθ. Μπ. Αύρες 2 Αύγ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Άρδριάτικ" .....	63	34517	εἰς θεών 48.53 Β. - 2.11 Δ. Αύγ. 4 διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΕΩΡΓΕΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Άστραπαλ" .....	45	7253	έφθ. Καλλάο 29 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Άσωπος" .....	45	7255	άνεχ. Χάρτημαν ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Φοανκόνια" .....	66	30000	άνεχ. Μπόταν Μπαίν 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. II (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ Όιλ" .....	54	18790	άνεχ. Σιμόπους 3 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. .....	(N.A.T.)	έτ. "Εθερεστ" .....	35	5028	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 2 Αύγ. διά Κόντ
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ασφόρα" .....	43	8531	άνεχ. Σουέζ 30 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Γκόλτγουντ" .....	31	2841	έφθ. Χούλ 2 Αύγ. (διά Γκάλατζ).
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Πρόσπερο" .....	43	7166	έφθ. Μαντράς ρόδς 29 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Λίτζιαν" .....	41	5270	έφθ. Πότι 4 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. "Ελλενικ Σιππικ & Ιντάστρ" .....	43	8544	έφθ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουλ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Πλότρε" .....	39	10051	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Κηφέμε
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΠΡΑΓΤΝ .....	(N.A.T.)	έτ. "Βικτώρια" .....	40	5550	έφθ. Βενετίαν 30 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικά" .....	38	7246	άνεχ. Φλόσιγκ 27 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΑΟΥ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Γιουνιβέρσαλ" .....	44	7145	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Εύτυχια" .....	45	7240	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 'Ιουλ. διά Ταντζόγκ Μανι
ΓΚΕΜ (δεξ.) .....		έτ. "Άρδριάτικ" .....	63	34517	άνεχ. Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.) .....		έτ. "Μερκούρια" .....	52	10593	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΑ Κ. ....		έτ. "Σελεστιάλ" .....	41	7024	έφθ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ .....		έλληνικά συμφέροντα .....	43	7277	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ .....		έτ. "Οσεαν" .....	44	11873	έφθ. Κόμπε 7 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΙΣ .....		έτ. "Ιντεγκρίτη" .....	50	12240	άνεχ. Ίμιμγκαμ 4 Αύγ. διά Λισσαθῶνα
ΓΚΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. "Κουντρός" .....	34	1803	εἰς Μπαραγγούιλα ἀπό 9 Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ .....	(N.A.T.)	έτ. "Γκρία" .....	39	1626	έφθ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. "Βεδ" .....	64	15282	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 2 Αύγ.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΤ .....	(N.A.T.)	έτ. "Γλυφάδα" .....	44	7244	διπλής Παναμά 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE: 16, FINSBURY CIRCUS, LONDON, E.C.2 Telephone: London Wall 6040 (15 lines)

TELEX: LONDON 25-451 21-813

ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάουντι» .....	43	14313	έφθ. Ριο Ιανέριο 29 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΒΙΚ ΤΡΕ ΜΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώπερς» .....	55	10961	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	«Ατλαντικ Τράνσορπτ» .....	57	26032	ανεχ. Μένα Αχμαντί 29 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Γιούνιτυ» .....	52	26667	ανεχ. Νέαν Υόρκην 26 Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαζούλη» .....	57	13750	έφθ. Πειραιά 27 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζαουρ» .....	55	27278	έφθ. Πειραιά 27 Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Γκλέν» .....	53	13256	έφθ. Πειραιά 22 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερ» .....	54	28323	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. (διά Μένα Αχμαντί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΕΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουίνκι» .....	55	27278	ανεχ. Νέαν Υόρκην 6 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανασεάνικη» .....	55	25317	έφθ. Πειραιά 24 Ιουν. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Γκρατίτιουντ» .....	54	27278	έφθ. Πειραιά 1 Ιουλ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	57	20431	διπλής θέσης 6 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΙΤΙΓ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλι» .....	57	13750	έφθ. Πειραιά 22 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΞΠΟΡΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουσιάλη» .....	62	11971	ανεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 27 Ιουλ. διά Μουπίλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοσετος Μπαιν» .....	57	25489	ανεχ. Νέαν Υόρκην 27 Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινφου» .....	57	25490	διπλής θέσης 4 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιασιφίκη» .....	57	26031	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης» .....	57	26031	ανεχ. Χάμπτον ρόδις 20 Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπολκάρη» .....	43	12805	έφθ. Χάμπτον ρόδις 4 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίων» .....	43	14309	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 25 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωώρη» .....	50	17588	ανεχ. Πόρτ Κέμπλα 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασανθρός» .....	49	17598	έφθ. Πειραιά 15 Ιουν. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουντεν» .....	50	25360	έφθ. Γιοκοχάμα 28 Ιουν. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη» .....	49	17598	διπλής θέσης Κυνή πολιν 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (πδ) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια» .....	50	17598	είς Πειραιά δάπ 18 Απρ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» .....	49	17597	ανεχ. Πόρτ Κέμπλα 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα» .....	49	17598	έφθ. Σουέζ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλεντ Μπάννερ .....	58	20546	ανεχ. Νέαν Υόρκην 7 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλεντ Μπιούτη .....	57	27902	ανεχ. Μπιούτη 4 Αύγ. διά Ριγέκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	Γουόρλεντ Μπόντ .....	57	20533	ανεχ. Τρικομαλί 8 Αύγ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Πίγ» .....	49	13956	ανεχ. Ρόττερνταμ 22 Ιουλ. διά Κηφέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Σή» .....	53	12843	ανεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 Αύγ. διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον» .....	58	11201	έφθ. Τσιμπάρι 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρη Τάνκερς» .....	55	20165	ανεχ. Αμέρεραν 7 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρρος» .....	44	12805	έφθ. Τσιμπάρι 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν» .....	58	11200	ανεχ. Ντακάρ 29 Ιουλ. διά Μπορντώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	ανεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχάσχρ (έπωλ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίν» .....	54	20585	ανεχ. Φιλαδέλφεια 27 Ιουλ. διά Πουέρτο Ματάνζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη» .....	43	12846	έφθ. Οζάκο 23 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΙΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Περεσφόνη» .....	64	47344	ανεχ. Γιοκαίδα 27 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος» .....	59	9171	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 27 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙΝΤΣΙΣΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντίγονη» .....	65	47344	ανεχ. Μένα Αχμαντί 4 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	ανεχ. Μορμυνάριο 1 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχάσχρ (έπωλ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	έφθ. Μουροράν 7 Αύγ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθανίου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομένταρι» .....	18	1545	διπλής θέσης Κυνή πολιν 5 Αύγ.
ΔΑΝΑΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	Κοντινένταλ & Μεντίτερ .....	53	12705	έφθ. Βουδάνην 3 Αύγ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπριότολ» .....	44	7235	ανεχ. Άντεν 4 Αύγ. διά Καράτοι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθανί.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαμοσού» .....	66	17057	έφθ. Λός Αντζελες 6 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. (Λιθανί.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Ιωάννης» .....	44	7255	ανεχ. Τζιμπούτι 23 Ιουλ. διά Καράτοι
ΔΕΣΠΟΥ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	53	5579	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 30 Ιουλ.
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθανίου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	ανεχ. Πόρτ Σαΐδ 27 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΔΗΝΑΟΣ ΓΚΛΟΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δηλαζά» .....	29	2935	διπλής θέσης Λάντες Εντ 3 Αύγ. διά Νιού Ρές
ΔΗΜΗΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δηλόσις» .....	43	8602	έφθ. Γένοβα 26 Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν» .....	44	7258	ανεχ. Βαλτιμόρην 29 Ιουλ. διά Καλκούττα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεντνέμα» .....	29	2947	ανεχ. Καλούπτυμπορκ 5 Αύγ. διά Στεττίνον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα» .....	65	28000	ανεχ. Λαύρευμπορκ 26 Ιουλ. διά Κλαπέιντα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ονυόσσαι» .....	37	1917	διπλής θέσης Παναράδ 22 Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» .....	44	13488	ανεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 31 Ιουλ. διά Πιασάτα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλής» .....	44	7252	ανεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 31 Ιουλ. διά Βιανέτιαν
ΔΗΜΟΣ (Λιθανί.) .....	(N.A.T.)	Κυπριανού .....	43	7187	ανεχ. Σουέζ 19 Ιουλ. διά Κονολούδοι 13 Ιουλ. διά Βουδάνην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καριπιαν» .....	44	7257	έφθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΔΙΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα» .....	52	3695	έφθ. Ματαράνι 4 Αύγ.
ΔΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαδιάμιστο» .....	40	2819	ανεχ. Ρόττερνταμ 16 Ιουλ. διά Βενετίαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνα» .....	43	7260	ανεχ. Χονολούλου 13 Ιουλ. διά Βουδάνην
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12523	έφθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	έφθ. Καράτοι 21 Ιουλ.
ΔΟΣΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν» .....	43	7176	έφθ. Σουέζ 30 Ιουλ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα» .....	45	12813	ανεχ. Σαντάντερ 30 Ιουλ. διά Κόνακρου
ΔΡΟΜΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνη» .....	43	8588	ανεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΔΩΡΙΕΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	58	6331	ανεχ. Γιοκοχάμα 5 Αύγ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίσ» .....	54	6042	ανεχ. Πόρτ Σουδάν 27 Ιουλ. διά Κοσείρ
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	58	9431	ανεχ. Τάμπα 14 Ιουλ. διά Κατάνια
ΕΒΗ W. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρρης» .....	44	8562	έφθ. Σακάτα 30 Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	13711	ανεχ. Τρόμασ 24 Ιουλ. διά Κιουρασό
ΕΒΜΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φασούντεσιον Αρμαντόρες» .....	43	8184	ανεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 Αύγ. διά Λονδίνον
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	Νορθ Ατλαντικ .....	63	15983	έφθ. Καράκας Μπαϊν 27 Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΖΝΑΡ ΘΩΡΣΕΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουώπερς» .....	65	38529	ανεχ. Μένα Αχμαντί 1 Αύγ.
ΕΘΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε» .....	56	10329	έφθ. Οζάκα 29 Ιουλ.
ΕΚΤΩΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια» .....	44	7210	ανεχ. Πενάγια 20 Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθανί.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ» .....	53	1980	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ Σουντές Κάρριερς» .....	30	5949	έφθ. Γενόβα 9 Ιουλ.
ΕΛΑΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόουπαλ Τάνκερς» .....	54	17297	διπλής θέσης Ούσαντ 4 Αύγ. δι' Αργεντινήν
ΕΛΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τένες» .....	43	7263	έφθ. Μοντεβίδεο 28 Ιουλ. διά Βάρνα
ΕΛΕΑΝΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα» .....	43	7244	ανεχ. Γιοκοχάμα 27 Ιουλ. διά δυτ. ΑΙΓΑΚΩΝ
ΕΛΕΝ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμιταρός» .....	45	7160	ανεχ. Φρούπορτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Σαΐγκον
ΕΛΕΝΗ (Λιθανίου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σείδικ» .....	34	4163	είς Σαΐδον από 20 Μαΐου (επισκευαί)
ΕΛΕΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	διπλής θέσης Ούσαντ 4 Αύγ. δι' Αργεντινήν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος» .....	52	12228	έφθ. Κέιπ Τάουν 24 Ιουλ. (ζημιά)
ΕΛΙΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις» .....	58	13066	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 30 Ιουλ.
ΕΛΙΚΟΣ (όμη, Γιθρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοίτων» .....	44	7151	ανεχ. Κοκούρα 2 Αύγ. διά Μανίλα
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλάντ» .....	43	7134	έφθ. Χιούτον 5 Αύγ.
ΕΛΛΗ (Λιθανίου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα» .....	60	10660	έφθ. Λάγκος 28 Ιουλ.
ΕΛΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόραλλον» .....	33	5432	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 6 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνγκα» .....	52	11466	ανεχ. Σουέζ 30 Ιουλ. διά Καλκούττα
ΕΛΛΗΡΕ (π.) .....	(N.A.T.)	M. Καρονεώρης .....	56	10312	ανεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 18 Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθανίου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ» .....	44	7555	ανεχ. Σουέζ 6 Αύγ.
			35	4963	

## AGENCE MARITIME & RAVITAILLEMENT

FOURNITURES AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX MAISON FONDÉE EN 1945

IMPORT - EXPORT

Le Décapéne

CALCONEX S.A.R.L.

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS

TENERIFE

TANGER

CEUTA

OFICINA:  
EXPLANADA  
TOMAS QUEVEDO  
301-309

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

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

ΕΛΠΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βάθυκουαρντ» .....	55	12134	άνεκ. Αρούμπα 28 'Ιουλ. διά Μπούκοπορτ
ΕΛΠΙΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίς» .....	42	7106	έφθ. Τρινκομαλί 12 'Ιουλ. (Ζημιαί)
ΕΛΠΙΣ II (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φλετέρα» .....	44	8541	άνεκ. Μιλγουώκων 29 'Ιουλ. διά Μάντοςεστέρ
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθόν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις» .....	43	7162	άνεκ. Πούλες Μπούκομ 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΠΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές» .....	58	17749	άνεκ. Ταϊμπα 30 'Ιουλ. διά Αίσι
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθόν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιέρα Θινανζ.» .....	43	7272	άνεκ. Ήμπαντάν 26 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΡΟΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόκετ» .....	64	29396	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΑΝΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζέμιφ» .....	42	7243	διπλήθες Εσκουμινς 24 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίς» .....	57	10689	έφθ. Γιοκοχάμα 6 Αύγ.
ΕΥΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο» .....	57	6046	διπλήθε Ούσαντ 29 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία» .....	42	2720	άνεκ. Στεττίνον 4 Αύγ. διά Νορεσούντημπο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντενς» .....	43	7231	άνεκ. Σιγγαπούρων ρόδες 5 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	διπλήθες Μπρούνομπούτελ 30 'Ιουλ. διά Ρίγα
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούνετε» .....	29	4248	έφθ. Ταϊν 7 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ» .....	66	39494	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Αύγ.
ΕΥΒΟΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8482	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ. διά Όσλο
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκον» .....	64	35520	άνεκ. Σουέζ 4 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεκ. Αμέρεραν 21 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προμπλέψι» .....	54	11208	άνεκ. Αλεσσούν 6 Αύγ. διά Χαούγκεσούντ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οφφεύσι» .....	64	34593	άνεκ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. διά Καλούντημποργκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα» .....	56	10053	έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 1 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	54	18730	άνεκ. Ναγκόγια 16 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη» .....	56	30150	άνεκ. Πούλος Μπούκομ 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο» .....	59	9003	άνεκ. Κουνταμάτσο 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΥΣΤΑΟΙΟΣ (Λιθόν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντούνο» .....	54	20896	άνεκ. Σεμπού 26 'Ιουλ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς» .....	43	2896	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουλ. διά Ριγιέκα
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρενιμάρ» .....	49	17613	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 31 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ» .....	65	35527	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 23 'Ιουλ. διά Αίλ οφ Γκραίν
ΖΑΜΠΕΖΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ» .....	44	9894	έφθ. Μπαραγκούιλα 4 Αύγ.
ΖΑΝΙΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ» .....	44	10393	άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 30 'Ιουλ. διά Κόντ
ΖΑΝΗΣ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	άνεκ. Μπιλμπά 5 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
ΗΓΚΑ (π.δ.) .....		έτ. «Πανευρώπα» .....	55	20449	άνεκ. Κουίνανα 31 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΗΛΕΚΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Παλμέα» .....	45	14418	έφθ. Τόκιο 6 Αύγ.
ΗΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. Δάρδανος .....	48	4574	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα» .....	43	7180	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 30 'Ιουλ.
ΗΡΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιαλό Φραγκάντοια» .....	65	23535	διπλήθες Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΘΑΛΕΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Άλγκρε» .....	46	7369	άνεκ. Κόμπε 16 'Ιουλ. διά Μαζατλάν
ΘΑΛΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς» .....	43	7183	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις» .....	49	5685	είς Παλέρμο από 29 Δεκ. 1965
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θάρρος» .....	50	1845	άνεκ. Γιοκοχάμα 22 'Ιουλ. διά Παναμά
ΘΕΝΚΕΖΚΙΒΙΓΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Θρίζωνων» .....	57	10316	άνεκ. Γιοκοχάμα 1 Αύγ. διά Μανιλά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ» .....	52	12446	άνεκ. Σιγγαπούρων ρόδες 31 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνιο» .....	44	7260	άνεκ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουν. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίπαρ» .....	44	7194	άνεκ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιαντόρα» .....	45	7255	έφθ. Ρεάιφε 25 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα» .....	43	7188	άνεκ. Σαντορίνες 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα» .....	42	7205	έφθ. Βιτόρια 28 'Ιουλ.
ΘΗΜΑΡ Σ. .....		έτ. «Γιουνάτεντ Κάργκο» .....	63	15982	διπλήθες Παναμά 15 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΘΗΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .....	62	13785	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουλ.
ΘΗΡΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε» .....	55	2858	άνεκ. Σάντος 3 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΘΗΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ» .....	43	2015	έφθ. Σάντος 3 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΘΥΕΛΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριαν» .....	43	8443	διπλήθες Λίζαρντ 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΙΑΝΘΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζ» .....	66	41500	έφθ. Βιτόρια 28 'Ιουλ.
ΙΘΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια» .....	53	11713	διπλήθες Λίζαρντ 5 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα» .....	47	7426	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 2 Αύγ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΙΚΑΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	45	7666	άνεκ. Μαντράς 7 Αύγ. διά Σαιγκόν
ΙΛΕΝΑ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθα» .....	44	7198	έφθ. Μάντρας 5 Αύγ. διά Σιγγαπούρων
ΙΜΜΥ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ» .....	37	5925	άνεκ. Ανκόνα 5 Αύγ. διά Ριγιέκα
ΙΜΠΛΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασούνσιον» .....	20	2253	έφθ. Μάντρας 5 Αύγ. διά Κίναν
ΙΝΒΙΚΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν» .....	41	6451	έφθ. Μάντρας 2 Αύγ. διά Σαιγκόν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούποικ» .....	44	12646	έφθ. Λίζαρντ 5 Αύγ. διά Ανδρινόν 6 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τραφόλικαρ» .....	56	10414	έφθ. Λίζαρντ 5 Αύγ. διά Χαραμούχρ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπόλη» .....	65	30516	άνεκ. Σουέζ 6 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέρκλεύ» .....	63	13516	έφθ. Κόρπους Κριστί 26 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλευκη» .....	53	13555	άνεκ. Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΟΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐφασαρ» .....	56	10422	άνεκ. Βικτόρια (Β.Κ.) 29 'Ιουλ. διά Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΚΗΠΠΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντροφροντ» .....	63	13517	διπλήθες Πιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανχόσεαν» .....	53	15826	άνεκ. Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Χαραμούχρ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπόλη» .....	44	7198	άνεκ. Βενετίαν 29 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ» .....	53	22531	έφθ. Κόρπους Κριστί 26 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αύστροδαλίς» .....	47	5188	άνεκ. Κούρε 3 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κρεστού» .....	44	7230	άνεκ. Βικτόρια (Β.Κ.) 29 'Ιουλ. διά Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουσεξ» .....	48	5144	διπλήθες Σεπούντη 27 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ' .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολέυ» .....	53	7602	έφθ. Πόρτ Χιούρον 5 Αύγ.
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόμερσετ» .....	53	7021	άνεκ. Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Ανδρινόν 6 Αύγ.
ΙΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιριομάρ» .....	33	3946	έφθ. Πόρτ Χιούρον 5 Αύγ. διά Σιρενόν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαλινάσα» .....	41	7289	άνεκ. Τοπταγκόν 5 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούνδεβα» .....	17	1295	άργει Αμπλελάκι από 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτίνα» .....	30	9001	είς Σουέζ από 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εουρο» .....	58	10077	διπλήθες Εσκουμίν 27 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάμβδα» .....	43	7297	έφθ. Κουβείτ 7 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκούδαν» .....	42	7020	άνεκ. Αμπερτάν 5 Αύγ. διά Στεττίνον
ΙΩΑΚΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπη» .....	44	2850	άνεκ. Αύγουστον 28 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΙΩΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	57	12618	έφθ. Λείκκεντ Χάρμπορ 1 Αύγ.
ΚΑΒΑΛΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	47	4882	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 6 Αύγ. διά Αρούμπα
ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπ. Ιντάστρ.	43	8529	άνεκ. Αλαμποργκ 4 Αύγ. διά Κοπεγχάγην
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	άνεκ. Θέστα 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο» .....	44	7638	άνεκ. Λισσαδόνηα 13 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκαι» .....	49	10027	έφθ. Λισσαδόνηα 13 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθόνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ 'Ατλάντικ» .....	57	10122	άνεκ. Λός - Αντζελες 31 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορκην
ΚΑΘΡΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσόπι Τάνκοπι» .....	30	2377	διπλήθες Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Καλκούττα
ΚΑΙΜΠΡΙΤΖ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	64	10864	έφθ. Φριμάντ 31 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουώντερ» .....	56	12788	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 6 Αύγ. διά Αρούμπα
ΚΑΙΤΗ N. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικαρ» .....	46	1921	άνεκ. Αλαμπέρα 6 Αύγ. διά Μοτρίλ
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλε Πέντεργκα» .....	65	23524	έφθ. Κοκούμπο 2 Αύγ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βουλάκι» .....	53	13469	άνεκ. Ρουέν 5 Αύγ. διά Χάρον
ΚΑΛΗ ΕΠΙΣ (σημ. Γιβρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφάντζα» .....	37	4766	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 'Ιουλ.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κραφτ» .....	39	4664	έφθ. Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ.
ΚΑΛΛΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπια» .....	43	8687	άνεκ. Φρέμπην 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΚΑΛΛΙΘΕΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καλλιθέα» .....	43	7251	έφθ. Κόμρη 9 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκοι» .....	63	17057	άνεκ. Γάλαξεσταν 28 'Ιουλ. διά Αμδούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα» .....	56	10015	έφθ. Οζάκαν 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Υπαπαντή» .....	43	2874	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ

## ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΠΙΕΡΡΑΚΕΑΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φράνικους» . . . . .	32	1551	διπλήθε Κώνων) πολιν 7 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόφαντης» . . . . .	24	2060	διπλήθε Κώνων) πολιν 6 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφάρτη» . . . . .	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 7 Αύγ. δι' 'Αρουμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδίζο» . . . . .	64	18995	άνεχ. Χιροχάτα 27 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άνγλη)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα» . . . . .	31	1871	έφθ. Χιούστον 10 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΩΝΙΔΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονούεόβο» . . . . .	37	5137	έφθ. Μπλέφαστ 5 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε» . . . . .	46	8147	έφθ. Οζάκα 5 Αύγ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα» . . . . .	66	19450	άνεχ. Γιοκοσούκα 2 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΚΑΣΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κριομαρ» . . . . .	56	3281	έφθ. Γκουαγιακίλ 7 Αύγ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάϊλ» . . . . .	58	14606	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 31 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΚΑΣΣΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια» . . . . .	43	7033	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 5 Αύγ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» . . . . .	57	20564	άνεχ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο» . . . . .	29	9357	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διά Χαδάνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα» . . . . .	48	4696	έφθ. Μαδέρια 27 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία» . . . . .	56	16226	έφθ. Μαντράς 3 Αύγ.
ΚΑΤΣΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» . . . . .	43	7238	έφθ. Αυτορεντάμ 14 'Ιουλ.
ΚΕΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλία» . . . . .	58	13752	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΚΕΙ-Π ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο» . . . . .	63	15364	άνεχ. Τοιμπα 31 'Ιουλ. διά Κουνιόλαντ
ΚΕΙ-Π ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκετ» . . . . .	41	6799	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντουστριαλ Φρέντ» . . . . .	57	17180	άνεχ. Ντώρμπαν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα» . . . . .	59	24333	άνεχ. Σουέζ 3 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν» . . . . .	66	47000	εις 'Αιδί υπό συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» . . . . .	56	21131	άνεχ. Πόρτλαντ (Μεζ.) 30 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΚΙΓΚ ΚΑΛΑΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάδωσο» . . . . .	64	29797	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών» . . . . .	58	20487	άνεχ. Τερέστον 3 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΚΙΡΚΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμποπλα» . . . . .	52	11157	έφθ. Νεάπολιν 6 Αύγ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα» . . . . .	56	23232	έφθ. Μασσαλίαν 23 'Ιουλ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τσαθλίρης» . . . . .	27	5411	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουίντη» . . . . .	59	10400	άνεχ. Αδελαΐδα 3 Αύγ. διά Β. Κουνιόλαντ
ΚΛΕΙΩ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας» . . . . .	42	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
ΚΛΥΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλ» . . . . .	58	22129	άνεχ. Σουέζ 7 Αύγ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια» . . . . .	44	7159	έφθ. Βανκούμπερ 1 Αύγ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νότλια» . . . . .	43	7176	άνεχ. Σπατά 24 'Ιουλ. δι' 'Οκινάουα
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7250	έφθ. Μαντζανίλο (Μεζ.) 10 'Ιουλ.
ΚΟΝΑΩΡ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντράγκον» . . . . .	53	12107	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διά Σιγγαπούρην
ΚΟΝΣΕΝΤΕΙΝΣ ΙΝΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούιλα» . . . . .	19	2949	διπλήθε Μπρούνουμποτέ 30 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΚΟΝΣΤΕΛΑΣΙΟΝ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κονσούείνης» . . . . .	53	12062	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέσιόνιον» . . . . .	45	8492	άνεχ. Πλέμπανγκ 30 'Ιουν. δι' Ιράν
ΚΟΝΤΕΙΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτ Μόνφολτ» . . . . .	56	12843	άνεχ. Χόκυ Κόκη 30 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΟΝΤΕΙΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαράβενς» . . . . .	44	7261	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Βενετίαν
ΚΟΡΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τουεστογουώντερς» . . . . .	55	12500	άνεχ. Καλκούττα 3 Αύγ. διά Καμασί
ΚΟΡΗ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ» . . . . .	41	5173	άνεχ. Αμδύργον 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουσέβα» . . . . .	63	30705	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 5 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΟΡΘΙ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» . . . . .	44	7239	άνεχ. Μπλαντ Σουόριορ Λαγκούν 31 'Ιουλ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρό» . . . . .	45	7176	έφθ. Τρινιντάντ 30 'Ιουλ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας» . . . . .	56	10567	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 3 Αύγ. διά Σαθόνα
ΚΟΡΣΑΪΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Σή Τράνσοπορτ» . . . . .	62	14963	έφθ. Μπ. 'Αύρες 25 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κόομος» . . . . .	49	7478	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη» . . . . .	57	17827	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ. δι' Ιοραήλ
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ» . . . . .	44	14878	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λαθάρο» . . . . .	47	1401	έπισκεψε Παναμά 29 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΚΡΕΣΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαρδίζα» . . . . .	44	7135	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» . . . . .	57	24304	έφθ. Μπλαντ Σουόριορ Λαγκούν 31 'Ιουλ.
ΚΡΙΣ (Λιβ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσι» . . . . .	38	6032	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΡΙΣΤΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν» . . . . .	56	4031	άνεχ. Χιούστον 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΚΡΟΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος» . . . . .	43	7132	έφθ. Χάμπτον ρόδις 11 'Ιουλ.
ΚΥΘΟΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο» . . . . .	57	13755	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΚΥΚΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εσκούατροιαλή» . . . . .	48	1534	διπλήθε Κώνων) πολιν 27 'Ιουλ. διά Νοβορωσίον
ΚΥΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κλάρα» . . . . .	56	24305	έφθ. Νεάπολιν 6 Αύγ.
ΚΥΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο» . . . . .	43	7239	διπλήθε Κώνων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Βάρνα
ΚΥΡΗΝΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μινώταυρος» . . . . .	40	6992	έφθ. Μπ. 'Αύρες 19 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο» . . . . .	36	3149	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. διά Λάγκος
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος» . . . . .	45	6172	εις Αυτορεντάμ ρόδι 17 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καραβένα» . . . . .	44	7274	άνεχ. Σάροβρ 3 Αύγ. δι' Ινδιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρωμφέα» . . . . .	23	3097	εις Ραδενίας ρόδι 27 Θερ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς» . . . . .	64	34594	άνεχ. Λά Σκίρα 3 Αύγ. διά Χάθρην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη» . . . . .	53	11047	έφθ. Πούλα 1 'Ιουλ. δι' Επισκευαι
ΚΩΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κρισμόρ» . . . . .	56	3267	έφθ. Αμδέρσαν 3 Αύγ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κροτικός» . . . . .	39	2993	άνεχ. Χάνκο 30 'Ιουλ. διά Λενινγκραντ
ΚΩΣΤΟΥΛΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία» . . . . .	44	7299	έφθ. Μαντράς 14 'Ιουλ.
ΛΑΕΡΤΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα» . . . . .	50	8530	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» . . . . .	53	11262	άνεχ. Καμάνα 14 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΛΑΚΜΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	59	27462	άνεχ. Σουέζ 2 Αύγ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπήχομ» . . . . .	65	34185	έφθ. Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριεν Μαρίν» . . . . .	43	8533	άνεχ. 'Αστορία 15 'Ιουλ. διά Μπαλμπόδα
ΛΑΜΠΡΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσσεο» . . . . .	44	8299	άνεχ. Αμδύργον 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΛΑΡΓΚΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα» . . . . .	56	23880	έφθ. Σουεζ 5 Αύγ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέά» . . . . .	48	9511	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Μη. 'Αύρες
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ ΛΑΛΑΣΙΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτιρίορ» . . . . .	44	14243	άνεχ. Αστορία 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέναν» . . . . .	48	2694	έφθ. Αμδέρσαν 8 Αύγ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιασεντούρα» . . . . .	56	10048	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 6 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέρετρικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Κίναν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέα» . . . . .	52	3346	άνεχ. Μπούτιμπον 24 'Ιουλ. διά Τίκο
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσο» . . . . .	53	13406	έφθ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουλ. διά Αμδέρσαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	57	10499	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. δι' Αμδέρσαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» . . . . .	40	5172	άνεχ. Κόπιε 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαζ» . . . . .	53	12577	άνεχ. Μη. 'Αύρες 7 Αύγ. διά Γένοβαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	52	3351	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Αύγ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσο» . . . . .	42	7252	έφθ. Καζαμπλάνκα 24 'Ιουλ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα» . . . . .	54	1604	έφθ. Μάλτα 20 'Ιουλ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιττά Τζών» . . . . .	57	21123	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αζόλη» . . . . .	43	12949	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνερς Τραοπ.» . . . . .	43	8463	άνεχ. Σάν 'Αντόνιο
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα» . . . . .	53	11827	άνεχ. Αρουμπα 25 'Ιουλ. διά Κούν Μπαίν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λουκία» . . . . .	45	8404	άνεχ. Μπέρια 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδια» . . . . .	57	7584	άνεχ. Τόκιο 26 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας» . . . . .	43	7228	έφθ. Μαρικόνιον 3 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	58	27526	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. δι' Αμδέρσαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΑΝΟΣ (δ.) . . . . .</					

ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	57	20564	άνεχ. Χόρ άλλη Αμάγια 4 Αύγ. διά Γκάλογκ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Ρούσου"	27	1554	έφθ. Σουέζ 5 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. "Σάουθερν Κρός"	66	15700	ύπο συμπλήρωσιν εἰς Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθίου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Γλατάς	30	4620	έφθ. Μπάραρα 7 Αύγ.
ΜΑΡΓΚΟ		έτ. "Παναδιέρο"	62	8951	άνεχ. Σουέζ 6 Αύγ.
ΜΑΡΗ		έτ. "Παναγία"	43	2743	έφθ. Στεττίνον 4 Αύγ.
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βίτα"	48	1911	εἰς Γένοβαν ἀπό 28 Απρ. (Ζημιά)
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μάννα"	43	8426	άνεχ. Ναγκόνια 3 Αύγ. διά Σακάι
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. "Αννίτσα"	43	7273	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	M. & A. Σίππιγκ	44	7252	έφθ. Σαιγκόν 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λπντερερ"	64	34594	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 1 Αύγ. διά Γένοβα
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθίου)		έτ. "Λέβαντ Μαρίτ."	42	7203	διπλής (Κων) πολίν 1 Αύγ. διά Νοθορωσικήν
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. "Λαγκερίν"	43	8518	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Βερακρούζ
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κύπρ.)	(N.A.T.)	Βιντι Φράύτερς	43	6962	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. διά Γουαμποά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Ούάι Στάρ"	40	9255	εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Ιαν. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αργκουλ"	38	5548	έφθ. Μη. Αὔρες 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρικαπετάνος"	43	7202	άνεχ. Καράτοι 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)		έτ. "Αρμαντόρερ"	52	10892	άνεχ. Τοκουγιάμα 3 Αύγ. διά Μίρι
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. "Μαριφορτούνα"	44	7212	έφθ. Ναχότκα 27 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ντέλ Νόρτε"	56	20207	άνεχ. Σουέζ 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. "Πανούλτρα"	61	8951	έφθ. Βανκούμερ 31 'Ιουλ. 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Ακιράμαρ"	43	7253	άνεχ. Σουέζ 5 Αύγ. διά Κοοΐν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ		έτ. "Τζένεραλ Κάρριερς"	44	7279	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρερ"	51	10451	όργεις 'Αμπελάκι ἀπό 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. "Φιντέλτιτο"	66	18200	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΡΙΝΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. "Ελμαρίνα"	65	19758	έφθ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κορρίντες"	45	10448	άνεχ. Σιγαπούρων ρόδες 12 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μάρινερς"	48	2739	έφθ. Ριγιέκα 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ		έτ. "Αντιμαρκ"	58	4515	εἰς Ριαταγκένα ἀπό 1 'Ιουν. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	δ. Φαραοίου	58	12676	έφθ. Μη. Αὔρες 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρερ"	50	16027	έφθ. Μόντρεαλ 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρερ"	51	11901	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 26 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρερ"	51	10467	έφθ. Ρότερντραμ 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μαριφορτούνα"	43	7232	άνεχ. Σιγαπούρων ρόδες 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Κολόμπια 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Τζένεραλ Κάρριερς"	40	5147	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Μπελαθάν
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Πρόδοσ"	42	7244	διπλής Παναμάρ 7 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)		έτ. "Σάν Κωνσταντίνο"	44	10313	άνεχ. Μη. Αὔρες 26 'Ιουλ. διά Γένοβα
ΜΑΡΜΑΡΟΝ		έτ. "Συμφωνία"	44	7250	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πόρος"	54	16023	έφθ. Αμστερνταμ 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Άσκουλ"	43	7263	άνεχ. Κείπ Τάουν 6 Αύγ. δι' Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.		έτ. "Μαρσέλι"	44	7251	έφθ. Χακοράντη 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κόρομικ"	56	23870	διπλής Ούασταν 28 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9390	άνεχ. Όζάκι 1 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)		έτ. "Λέβαντ Σιππιγκ"	48	2346	διπλής (Κων) πολίν 28 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)		έτ. "Λέβαντ Σιππιγκ"	20	1512	διπλής Κων) πολίν 23 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	Τράνσνορτ Νοβίγκ.	40	7121	έφθ. Καλκούττα 21 'Ιουλ.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γαλαξίας"	65	34185	έφθ. Αλόνταντ 5 Αύγ.
ΜΑΤΙ (π.)		έτ. "Εουροπέαν"	20	1953	έφθ. Λύμπεκ 4 Αύγ.
ΜΑΧΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αιρβιλί Μότοροπ"	57	8855	έφθ. Καλκούττα 6 Αύγ.
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Διαδεκανονιασκή"	28	2288	έφθ. Πουσάν 4 Αύγ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ροζάριο"	45	7264	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλπερρακας"	57	11691	έφθ. Ροζάριο 3 Αύγ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)		έτ. "Κάροντιαλ"	66	42200	εἰς Αίδιο υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθίν.)		I. Νάχας . . . . .	27	2766	διπλής (Κων) πολίν 29 'Ιουλ.
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΛΕ ΠΑΓΙΟΝΙΡ (δ.)		έτ. "Φαιράιλ"	54	12308	άνεχ. Ντόρτρεκτ 8 Αύγ. διά Πρίολο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αστούριας"	58	20894	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 26 'Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΜΕΡΔΑΙΝ		έτ. "Σάν Πέντρο"	45	7190	άνεχ. Θεότα 2 Αύγ. διά Κοντρεκέρ
ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νόρθ Γιουρόφα"	41	6782	έφθ. Μη. Αὔρες 20 'Ιουλ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ		έτ. "Ελλενίν Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8537	διπλής Μπρούνουπούτελ 26 'Ιουν. διά Φλωσιγκ
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκόρερο"	49	17905	άνεχ. Μαντράς 3 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΙΜΗ (π.)		έτ. "Εμμανεθ"	36	1965	έφθ. Τακοράντη 2 Αύγ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καστέλλαι"	56	21090	άνεχ. Μπακρέιν 5 Αύγ. διά Χάρηκ
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ		έτ. "Μίσαρηρ"	41	9260	έφθ. Αμστερνταμ 6 Αύγ. διά Πρίο Γκράντε
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. "Μαροιμέντο"	65	28313	εἰς Εμδεν υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Οσεάνικ"	58	22129	άνεχ. Τοκοπίλα 30 'Ιουλ. διά Παναμά
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Χάντερ"	53	11289	έφθ. Νέαν 'Ορκην 8 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ		έτ. "Μουσσέ"	29	9307	άνεχ. Τζιμπούτι 21 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Αργοναύτης"	53	4085	έφθ. Βαρκελώνην 2 Αύγ.
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	48	3574	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΜΠΑΖΙΑ		έτ. "Σέρο - Γκουάκα"	65	18400	έφθ. Ντουγκούν 21 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. "Μπάλιμποραλ"	44	2066	έφθ. Λιασσαδώνα 4 Αύγ.
ΜΠΑΛΛΟΡΑ		έτ. "Μπάλιμπερο"	45	3929	άνεχ. Σφάλ 21 'Ιουλ. διά Τουρκίαν
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. "Ροδόσ"	43	7139	άνεχ. Βίλλα Κοντιτούδον 2 Αύγ. διά Σάν Νικολάς 'Αργ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Τραναγούσούρλντη"	45	7210	άνεχ. Μπωμόντ 26 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΜΠΕΑΤΑ		έτ. "Μπλού Σπί"	48	3351	άνεχ. Ραγκούν 3 Αύγ. διά Μουκάτ
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Σκάϋ"	41	4189	άνεχ. Ραγκούν 23 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΫ	(N.A.T.)	έτ. Μ. και Γ.	47	1796	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 5 Αύγ. διά Μπουεναθεντούρα
ΜΠΟΓΚΟΤΑ		έτ. "Βεντούραι"	53	13144	έφθ. Ήστ Λόντον 4 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σόλλι"	50	9627	άνεχ. Σαλαβάδορ 4 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)		έτ. "Πασιφικ Κόστ"	43	7233	άνεχ. Όζάκι 28 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Op.)
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. "Εμμανουέλη"	45	5105	άνεχ. Τενερίφε 5 Αύγ. διά Πόρτο Άλεγκρε
ΜΠΡΟΥΤΚΕΣ		έτ. "Ελληνικοί ουμφέροντα	43	8588	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. "Μυστράς"	44	8508	έφθ. Λύμπεκ 30 'Ιουλ.
ΜΥΤΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κένταυρος"	63	17487	έφθ. Ρίο Ιανέριο 5 Αύγ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Αργους"	43	8394	άνεχ. Λιασσαδώνα 25 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΝΑΒΙΑ		έτ. "Ανεμοί"	45	3486	άνεχ. Σέτε 5 Αύγ. δι' Έλλαδα
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νάγός"	37	7699	άνεχ. Τεργέστην 25 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΝΑΓΟΣ (δ.)		έτ. "Ζαννίκη"	43	7092	έφθ. Τακοράντη 30 'Ιουλ.
ΝΑΓΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Στάρ"	57	23690	έφθ. Μπορτντώ 29 'Ιουλ.
NATA		έτ. "Πανοσεανίκη"	43	7228	έφθ. Βουδάπητη 4 Αύγ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ		έτ. "Ινταλγάκο"	57	9990	διπλής Παναμάρ 31 'Ιουλ. δι' Αντραλίαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ακιλλέυς"	58	12624	άνεχ. Τάκσανδριο 31 'Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μάργκραντ"	58	24068	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΝΕΑΙΔΑ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Άλτις"	42	7227	έφθ. Μορμόγκαν 31 'Ιουλ.
ΝΕΙΔΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Νασιέντο"	56	10693	έφθ. Βανκούμερ 28 'Ιουλ.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. "Νέλλα"	38	4996	άνεχ. Νόρτενχαρ 31 'Ιουλ.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. "Γιουνιβέρσαλ Τράμπη"	42	9730	άνεχ. Ρεϊφέ 4 Αύγ. διά Νέαν 'Ορκην
ΝΕΡΒΙΩΝ		έτ. "Άστρα"	44	8536	άνεχ. Λιασσαδώνα 22 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πανοσεανίκη"	64	16073	άνεχ. Τάμπα 8 Αύγ. διά Μιδδλεσμπρο
ΝΕΦΕΛΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πολάρις"	58	24256	άνεχ. Λομπίτο 31 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πέργκα"	52	11267	έφθ. Τρινιτάντ 7 Αύγ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ		έτ. "Κένταυρος"	45	3739	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 'Ιουλ. δι' Ειδονμάουθ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λεβάδια"	43	7121	άνεχ. Πορτ Σαιδ 4 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΝΙΚ. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νούεδα Σεδίλλα"	64	34938	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 31 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πετρόλεουμη"	53	12396	άνεχ. Σίδεν (Ν.Σ.) 25 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. "Μασχεόεντσια"	43	7228	άνεχ. Τζιμπούτη 26 'Ιουλ. διά Κοοΐν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Οίκος Μαρή"	58	8028	άνεχ. Πόρτο 2 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Απονικόλας"	43	7294	άνεχ. Σιγαπούρων ρόδες 3 Αύγ. διά Μουροράν
ΝΙΚΟΣ		έτ. "Ριτάλες"	46	2927	άνεχ. Λά Γκουλέτ 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Άζρες"	45	7003	έφθ. Μηλιμπάδα 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Νίκος"	42	2873	άνεχ. Σίδεν (Ν.Σ.) 25 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. "Τοικοντίνεντολ"	44	7180	άνεχ. Τζιμπούτη 26 'Ιουλ. διά Κοοΐν
ΝΙΚΤΗΡΙΚ (Λιθίου)	(N.A.T.)	έτ. "Εστρέλλα Μπλάγκα"	44	7294	άνεχ. Αύγουστον

ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Αλ. Τσαθλίρης	44	7145	έφθ. Πειραιϊ 9 Αύγ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	έφθ. Γδύνια 27 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλούπη»	58	20451	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' 'Αινοβαρντεν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Φράύτερ»	44	14800	άνεχ. Μπωμόντ 8 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουάιν»	58	18184	έφθ. Σπέτζια 3 Αύγ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναιόν»	59	18180	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 5 Αύγ. διά Γένοβα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναιόν Μαρ. Έντερ»	64	38649	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ		έτ. «Ατλαντικ Μαρ. Έντερ»	52	5626	άνεχ. Ταμπικο 3 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12404	έφθ. Αυγούστον 7 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρολέρα»	56	18210	διπλήθε 'Εσκούμινς 3 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρολέρα Άρμ.»	52	12029	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 4 Αύγ. διά Ραθένα
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12557	άνεχ. Ροζάριο 30 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Κωνσταντάν»	25	1473	διπλήθε Κώνυμοι πολιν 28 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουιντγουορντ»	58	17743	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3 Αύγ. διά Κόντ
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρο»	43	7196	έφθ. Ρεσίφε 29 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	58	13545	άνεχ. Βενετία 6 Αύγ. διά Πουάντ Νουάρ
ΝΤΕΛΟΪΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	61	13198	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΤΕΛΟΪΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊ»	59	13545	άνεχ. Βενετία 3 Αύγ. διά Λά Πλάτα
ΝΤΕΛΟΪΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν»	63	13751	άνεχ. Θρημάντλ 18 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν»	58	10396	άνεχ. Χάλιρας 3 Αύγ. διά Σαν Ζουάν (ΠΡ)
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα»	57	22226	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Αύγ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντηζέρτ»	56	20848	άνεχ. Αυγούστον 5 Αύγ. διά Ντελαγούεαρ Σίτυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτικ»	52	20667	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκείτορς»	60	13847	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΗΦΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς»	44	18671	έφθ. Χάρηκ 'Αιλαντ 3 Αύγ.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Νόρτερμαρη	13	1216	άνεχ. Αυγούστον 15 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12463	διπλήθε Λίζαρον 5 Αύγ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	έφθ. Μπ. 'Αύρες 2 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	11040	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 30 'Ιουλ. διά Ραθένα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ»	58	10483	έφθ. Ασταμπούλα 5 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Κουάλα Ρούπιν 31 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Ρεσίφε 5 Αύγ. διά Καμπεντέλο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανακεν· Ευρόποι»	56	8716	άνεχ. 'Αγ. Φραγκιόκον 31 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Μπριούμπαιν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλοτ»	56	10486	έφθ. Γιοκοχάμα, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)		έτ. «Λέτζεντ»	66	50200	διπλήθε 'Εσκούμινς 31 'Ιουλ. διά Βενεζουέλα
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινενταλ»	58	10396	
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τσεγιέννη»	33	6923	άνεχ. Κομά Μπαΐν 2 Αύγ. διά Σπέτζια
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙΝ ΣΗ		έτ. «Τούδενην»	43	7262	έφθ. Μαντράς ρόδες 4 Αύγ.
ΟΙΛΙΟΣ (δ.)		έτ. «Ολιόβες»	48	9821	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΟΙΑΥΜΠΑΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17362	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ. διά Χάιφα
ΟΙΑΥΜΠΙΑΝ ΟΙΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικού ουμφέροντα	43	8593	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξίτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Αυγούστον 7 Αύγ. διά Λάντς 'Εντ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδου»	54	13652	άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειρηνετίλ»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφεια 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνούελ»	55	21066	άνεχ. Θρη Ρίθερς 4 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντημπανκ»	65	38600	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπίου Μαριτάιμ»	64	32380	άνεχ. Ούμ Σεϊδ 1 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	55	32400	άνεχ. Βαγκαρέ 23 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	64	38598	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέπιον»	65	38608	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 31 'Ιουλ. δι' Αύγούστον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σιππιγκ»	54	14047	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνουιτς»	58	27602	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαρίνη»	50	24741	άνεχ. Σουέζ 31 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάετσερ»	53	14221	άνεχ. 'Αμβούργον 3 Αύγ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Θρη Ρίθερς 31 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Σουέζ 4 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλούσφιλντη»	49	24682	άνεχ. Μπουζιάντι 31 'Ιουλ. διά Νίνασχαμν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΑΥΡΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18245	έφθ. Σαρωτίνητ 6 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΙΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόπη»	54	13934	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνθίλη»	55	13709	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	54	18011	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 31 'Ιουλ. διά Μίλαζο
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πίτσιμοντη»	65	13900	άνεχ. Βακαγιάμα 30 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφότονη»	65	13923	άνεχ. Ναγκόγια 7 Αύγ. διά Καμαλοί
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ		έτ. «Σωμάρεστ»	65	13923	άνεχ. Μουροράν 23 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόλαμουθ»	65	13923	άνεχ. Μουροράν 8 Αύγ. διά Βίλμιγκτων (Καλ.)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντη»	55	13934	άνεχ. Τρίνινταντ 29 'Ιουλ. διά Θέσουτα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΤΓΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	έφθ. Γιοκοχάμα 12 'Ιουν.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερφ»	55	23280	άνεχ. 'Εκράδος ρίθερ 26 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκι	54	17999	άνεχ. Μίλφορδ Χάφεν 6 Αύγ. διά Μπόννυ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλαντική»	55	18790	άνεχ. Βομβάν 28 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτό Τράνσοπορτ»	55	13934	άνεχ. Βίλμεροντ 3 Αύγ. διά Μαρακαϊμπο
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάτη»	55	13665	άνεχ. Βίλμεροντ 3 Αύγ. διά Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοσερόντο»	54	20595	έφθ. Μασσαλίαν 21 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη»	49	17792	άνεχ. Σουέζ 8 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλη»	54	14047	έφθ. Λίθερουλ 30 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονράθια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίνη»	63	30320	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουκερνη»	64	30320	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	13900	έφθ. Θρη Ρίθερς 25 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οισιντένταλη»	58	27602	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΕΤ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ (Bia Kéin)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεερδέλαινη»	50	17791	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκά Ναβήνη»	54	13598	έφθ. Μασσαλίαν 3 Αύγ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριδαντόθια»	54	20611	έφθ. Ινάγκουα 2 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	έφθ. Σιδνέυ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οιμπρόια»	44	7297	άνεχ. Μοντρέαλ 1 Αύγ. διά Ρίο Ιανέριο
ΟΠΠΟΡΤΟΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάιανη»	34	8378	έφθ. Καλλάδε 26 'Ιουλ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.)		έτ. «Οιράνα»	44	7165	έφθ. Σιδνέυ 1 Αύγ. διά Πειραιϊ από 27 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	έφθ. Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΙΤΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντη»	54	12449	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντη»	56	20921	έφθ. Βανκούμπερ 2 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΙΜΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αμεραϊδια»	66	15601	άνεχ. Λονδίνου 7 Αύγ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Ορδιόλλα»	58	12667	άνεχ. Σάντος 5 Αύγ. διά Πόρτο Αλέγκρες (έπισκευαι)
ΟΡΜΟΣ		έτ. «Σύνθια»	43	7229	άνεχ. Σαλδαρό 31 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)		έτ. «Ορρο»	53	10109	άνεχ. Μόντρεαλ 27 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)		έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Ταμπικο 4 Αύγ. διά Νέαν 'Υρκην
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)		έτ. «Χάννοβεροι»	49	15773	άνεχ. Χόρ Αμαγία 29 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Χάννονθερ»	43	8615	έφθ. Μακέιτο 22 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Γκρούλφ Φράύτερ»	44	8253	έφθ. Μαντράς 8 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούμπονι»	43	7189	άνεχ. Σαλδαρό 31 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	57	15724	άνεχ. Μόντρεαλ 27 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΟΣΣΑ (δ.)</					

ΠΑΝΩΦΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15481	άνεχ. Τζάκοσονβιλ 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύς»	43	2867	είς Πειραιά από 31 Μαΐου (έπισκευαι)
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	άνεχ. Μπαχρέιν 27 Ιουλ. διά Μπότανον Μπαιν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελγαδιγκέιτορς»	44	7254	άνεχ. Μάικη 4 Αύγ. διά Θιλιππίνες
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεχ. Βοσπόρων 15 Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3807	άνεχ. Σουέζ 7 Αύγ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρη πο»	59	23607	διπλής Γιβραλτάρ 29 Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	61	13903	άνεχ. Μένα 'Αχματί 23 Ιουλ. διά Λονδίνον (Bia Kēim)
ΠΑΣΙΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	65	43600	άνεχ. Ιλόδιο 1 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΔΗΜΗΤΕΡ		έτ. «Λέτοενα»	38	2275	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδες 2 Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΠΑΤΕΡ ΉΛΙΑΣ		έτ. «Βιαθεντούρα»	57	10048	διπλής 'Εκουμπίνης 12 Ιουλ. διά Λενίνγκραντ
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Πατριάρχης»	43	7172	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. δι' 'Ηράκλειον
ΠΑΤΡΑΓΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίσια»	43	5122	έφθ. Πειραιά 21 Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπόριορ»	44	10448	έφθ. Ταΐν 6 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	288!	έφθ. Πειραιά 21 Ιουν. διά Φεδρ.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκας»	47	4609	εις Φορταλέστα από 1 Φεδρ.
ΠΕΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	έφθ. Πειραιά 29 Ιουλ.
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)		έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Σέβεν Αίλαντς 6 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19190	διπλής Γιβραλτάρ 30 Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	άνεχ. Ιλόδιο 21 Αύγ. διά Μαντράς
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσορπτ»	43	7176	διπλής Γιοκοχάμα 6 Αύγ.
ΠΕΡΛ ΑΓΙΑΝΤ		έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Χιούστον 10 Αύγ. διά Βομβάνη
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Κριοτομπάλ 4 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Μονρόδια»	63	10867	διπλής Τζίμπουτι 31 Ιουλ. διά Τζίμπουτι
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Γκαρότον 5 Αύγ. διά Μεζικό
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Κριοτομπάλ 4 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	διπλής Θέρονταίν 'Αίλαντ 21 Ιουλ. διά Τζίμπουτι
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Νιού Γουεστμίντερ 27 Ιουλ. διά Νανάιμο
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	10122	άνεχ. Μαρικίον 28 Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	έφθ. Τάϊν 28 Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ 'Οιλ»	65	39494	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Αύγ. διά Ράς Λανούφ
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κάνονους»	50	2028	άνεχ. Σίδνευ (N.S.) 28 Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11886	άνεχ. Μόσελ Μπαιν 8 Αύγ. διά Βάλδις Μπαιν
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	41	2856	έφθ. Βρέστον 1 Αύγ.
ΠΛΑΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7204	άνεχ. Βομβάν 30 Ιουν.
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 3 Αύγ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Μαντράς 10 Ιουν.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαντούμ»	65	34000	άνεχ. Χαρός 'Αίλαντ 16 Αύγ. διά Λάντς 'Εντ
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθακα»	43	7258	άνεχ. Σουέζ 16 Αύγ. διά Βομβάνη
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 19 Ιουλ.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	άνεχ. Φούνες 22 Ιουλ. διά Μπράουνοβιθιά
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαΐης»	38	2561	έφθ. Θεοσαλονίκην 26 Ιουλ.
ΠΟΠΗ Κ.		έτ. «Ζανλούκι»	42	2808	άνεχ. Άμερεσον 29 Ιουλ. διά Σπέτζια
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)		έτ. «Μορτανέτ»	52	11391	έφθ. Βενετίαν 2 Αύγ.
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ»	43	7231	άνεχ. Καλκούτταν 4 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΠΡΟΑΡΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποα»	48	7404	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 2 Αύγ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδες 5 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΠΡΟΦΕΤ ΉΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8414	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΉΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 8 Αύγ.
ΠΥΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7252	έφθ. Σιγγαπούρων ρόδες 20 Μαΐου
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	άνεχ. Γκάλθεστων 5 Αύγ. δι' 'Ινδίαν
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουες»	57	23693	έφθ. Κορίν 5 Αύγ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Ρότερνταμ 31 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ		έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 22 Ιουλ. διά Κουίλου
ΡΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρπη»	44	7260	άνεχ. Πασαλέγκη Μπαιν 11 Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίσσ»	63	12273	άνεχ. Σεμαίνους 4 Αύγ. δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αθδούλη»	17	1293	έφθ. Σουέζ 30 Ιουλ.
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Χαδάνα 21 Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	διπλής Παναμά 18 Ιουλ. διά Γιοκοχάμα
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	έφθ. Ριγέκα 24 Ιουλ.
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράτε»	46	6917	διπλής Παναμά 8 Αύγ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπ»	56	21028	έφθ. Σιγγαπούρων ρόδες 20 Μαΐου
ΡΟΜΕΟ		Κομέριο Ναδίγκ.	56	5288	άνεχ. Αντεν 31 Ιουλ. διά Καλκούττα
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 1 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτωβρίου	45	7091	έφθ. Στεττίνον 1 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσι»	42	7165	άνεχ. Σουέζ 24 Ιουλ. διά Χοραμσάχρ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπάλκ Κάρριερς»	47	3504	έφθ. Νεκοτεάδα 25 Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρείτ	45	7656	έφθ. Μασαρίλιαν 19 Ιουλ.
ΣΑΛΜΠΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωλέττη	50	17902	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)		έτ. «Βιοντελόζ»	38	1532	έφθ. Κουθέιτ 6 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστον»	50	2736	άνεχ. Τζίμπουτι 31 Ιουλ. διά Νταμάρη
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανδονήτριος»	29	4537	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 Αύγ. διά Νεκοτεάδα
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7239	εις Ταραγκόνα από 7 Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΜΙΚΟΥΛΕΑ		έτ. «Αλτάρι»	45	3161	έφθ. Νέαν Ύρκην 24 Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7224	έφθ. Σαν Λορεντζό (Άργ.) 3 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)		έτ. «Εντρε Ριός»	51	10353	άνεχ. Σάν Λορεντζό 28 Ιουλ. διά Μπούμπα
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	άνεχ. Αντελέσ 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίνη»	43	7206	έφθ. Τακόμη 28 Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμη»	43	7260	άνεχ. Θέουτα 2 Ιουλ. διά Χαδάνα
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσα»	42	2727	όργει Χαρτελεπούλη από 19 Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Χούλι 1 Αύγ.
ΣΑΝΟΥΚΟΥ (δ.)		έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	άνεχ. Καρδίφ 22 Ιουλ.
ΣΑΝΡΑΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουαΐνης»	55	11922	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδες 31 Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεχ. Αγύούσταν 3 Αύγ. διά Μπ. Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Γλασκώνων 5 Αύγ. δι' 'Υμουντεν'
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Μορμουγκάο 25 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΦΕΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	63	30886	άνεχ. Όχρα 4 Αύγ. διά Σιράκω
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΙΩΝΗΝ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροπίζ Μιννεράλς	64	30682	διπλής Παναμά 5 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΝΠΦ		έτ. «Τέρεμπαρ»	44	7200	άνεχ. Τζίμπουτι 30 Ιουλ. διά Σιγγαπούρων
ΣΕΙΓΧ ΣΠΥΡΟΥΣΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	4296	άνεχ. Πειραιά 15 Ιουλ. διά Καράρα
ΣΕΙΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελά»	54	19418	έφθ. Βούλοβιδεός 15 Ιουλ. διά Κίναν
ΣΕΥΛΟΡ ΣΤΑΡ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13944	διπλής Πειραιά 29 Ιουλ. διά Τόκιο
ΣΗΑΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψφόρη»	43	7273	άνεχ. Σίνεντα 6 Αύγ. διά Λάγκος
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	5355	έφθ. Ριγέκα 2 Αύγ.
ΣΙΔΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)		έτ. «Στανταρόδη»	65	33287	άνεχ. Γιοκοχάμα 30 Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσοίλιο»	58	13752	διπλής Ούαντρτ 5 Αύγ. διά Σάν Ζουάν (ΠΡ)
ΣΙΦΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνον»	63	17487	άνεχ. Βρέμπων 1 Αύγ. διά Σάν Ζουάν
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Βρέμπων 1 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Γουεστγουώτερες»	53	12681	άνεχ. Καλκούττα 27 Ιουλ. δι' 'Αντεν
ΣΟΜΕΡΕΣΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίζαν»	57	10661	άνεχ. Χιούστον 5 Αύγ. διά Σάν Ζουάν
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ. «Παρνασός»	45	12723	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΣΟΥΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Βιλεμονταντ 7 Αύγ.
ΣΟΥΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίκατερινη»	54	12369	εις Πειραιά από 9 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΠΑΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	41	3496	έφθ. Νεάπολιν 28 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Μένα 'Αχματί 24 Ιουλ. διά Σαδόνα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσσες»	64	34593	άνεχ. Ωλαδελφεια 3 Αύγ. δι' Ελ Παλίτο
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεχ. Ρότερνταμ 2 Αύγ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	έφθ. Τζένταν 27 Ιουλ.
ΣΤΑΛΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτ			

ΣΤΑΣΣΑ (π.)		άδ. Κολλάκη	51	1685	εις Ροντέλ Μπαιν ἀπό 15 'Ιουλ. (μερικῶς θυθιομένον)
ΣΤΕΒΟ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρι»	44	7066	ἔφθ. Σιγγαπούρην ρόδες 3 Αύγ.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφόληντη»	56	16081	ἀνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 22 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΙΙ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασύρο»	56	10360	ἔφθ. Γιοκοχάμα 19 'Ιουλ.
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ. «Άγαπηνωρη»	57	9315	ἔφθ. Τούπο 8 Αύγ.
ΣΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σύρα»	43	8394	Σικάγο 29 'Ιουλ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	όικος Ινγκλέσον	56	10096	ἀνεχ. Κοοίν 7 Αύγ. διά Τζιμπουστί
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οικος»	52	12064	ἀνεχ. «Αμέρεραν 2 Αύγ. διά Χαρόν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	ἔφθ. Βασιλικό 4 Αύγ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	ἀνεχ. Τζιμπουτί 1 Αύγ. διά Βομβάν
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Τασία»	43	8578	Βαζαρκαπατάμ 1 Αύγ. διά Αντεν
ΤΑΣΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	ἀνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	ἔφθ. Μανάους 31 'Ιουλ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	ἀνεχ. Κύνη πολίν 26 'Ιουλ. διά Βάρνα
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	ἔφθ. Χάρτελεπούλ 2 Αύγ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Φονίνι Ναδιγκ.»	38	1465	ἀνεχ. «Αλεξάνδρειαν 31 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΤΖΑΝΕΤ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Άργκερη»	53	3094	ε.ς θέσιν 45.16.30 Β. - 64.45 Δ. 'Ιουλ. 30 (έβυθισθη)
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	ἀνεχ. Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	εφώ. Νέαν Όρλεάνην 4 Αύγ.
ΤΖΕΝΤΟΡΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12521	ἀνεχ. Μπαρμπάντος 5 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνθεον»	53	11243	εις θέσιν 18.11 Β. - 74.37 Δ. Αύγ. 5 δι' Αρούμπα
ΤΖΩΝ Β. (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έγ. Ι. Σαριδήν	22	2201	ἀνεχ. Κύνη πολίν 4 Αύγ. διά Βάρνα
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΕ II		έτ. «Καπέτσικο»	39	6698	ἔφθ. Πειραϊά 25 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικίγκ»	42	7268	ἔφθ. Βάρνα 17 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	5479	ἔφθ. Αυδέρεαν 30 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμάδο»	54	19129	ἀνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 5 Αύγ. διά Κουνιάνα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	66	39500	ἔφθ. Πουλόκι 6 Αύγ.
ΤΙΜΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτιά»	39	5333	ἀνεχ. Σάντος 6 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	53	27863	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ		έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	ἀνεχ. Κοκούρα 7 Αύγ. διά Ντουγκούν
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	ἔφθ. Μασαλίαν 3 Αύγ.
ΤΟΝΥ (Λιθανού)		έλληνικό περίπτερον	43	7176	ἀνεχ. Καρταγκένα 4 Αύγ. διά Σεβίλην
ΤΟΥΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	4561	ἔφθ. Πόρτα Σουάν 30 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μπάρμπαρα»	43	2858	ἔφθ. Μπαρχρέιν 7 Αύγ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ		έτ. «Τράμπ Τάκερφ»	43	7238	ἀνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	8636	ἔφθ. Ντουλόου 30 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	ἀνεχ. Βομβάν 2 Αύγ. διά Ακάμπα
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)		έτ. «Τρίαδα»	43	7109	ἔφθ. Μπαναγκάρο 8 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσαυέρτε»	48	5199	ἔφθ. Βίλλα Κοντιτιούσον 5 Αύγ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δίανο»	53	5579	ἀνεχ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διά Περού
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	ἔφθ. Κούπη 1 Αύγ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	ἔφθ. Σουέζ 8 Αύγ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	ἀνεχ. Καλκούττα 31 'Ιουλ. διά Μόζι
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	ἔφθ. Αντεν 2 Αύγ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)		έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	ἀνεχ. Πειραϊά 6 Αύγ. διά Σφάξ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	διπλήθ. Ούσαντ 4 Αύγ. διά Μπαρχρέιν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΤΣΑΡΣΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταραντορόντο»	57	13082	ἔφθ. Τοιτταγκόκ γρόδες 4 Αύγ.
ΤΥΧΗ (οπμ. Αΐτης)	(N.A.T.)	έτ. «Πιστίς»	43	6993	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	ἀνεχ. Σουέζ 3 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		έτ. «Σπίχορα»	42	2831	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 22 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κούμετρ»	45	15005	διπλήθ. Κωνάντος 29 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάναρος»	45	15574	ἀνεχ. Βιτόρια 26 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουούν»	47	15543	διπλήθ. Παναμά 1 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΦΑΙΤΡΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαύουθγουντ»	45	7696	ἔφθ. Χάιφα 5 Αύγ.
ΦΑΙΡΓΟΥΓΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Ντόλτοε»	43	7176	ἀνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 16 'Ιουλ.
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλάρο»	60	13998	ἀνεχ. Λαϊνέρα 2 Αύγ.
ΦΑΝΑΙΔΑ		έτ. «Λίλι»	42	7259	ἔφθ. Μαντράς 26 'Ιουλ. διά Φρίπορτ
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντι»	57	21910	ἔφθ. Σουέζ 7 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκάικα»	45	7181	ἔφθ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ.
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	ἀνεχ. Σέδεν Αίλαντς 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	εις θέσιν 10 Β. - 112 Α. 'Ιουλ. 25 διά Λός Αντζελες
ΦΛΩΡΑ (π.)		έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	ἔφθ. Χάλιμανταν 1 Αύγ.
ΦΛΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουράνια»	51	8085	ἀνεχ. Αρούμπα 26 'Ιουλ. διά Φρίπορτ
ΦΩΙΝΙΣ (δ.)		έτ. «Μάουντβιουν»	54	11693	ἔφθ. Ρίο Ιανέριο 5 Αύγ.
ΦΛΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεύθιαντο»	41	7244	ἔφθ. Κοοίν 31 'Ιουλ.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ		έτ. «Μαράνον»	48	3668	ἔφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτην»	63	10382	ἔφθ. Βενετίαν 3 Αύγ.
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (Κυπρ.)		έτ. ΑΑ. Τασβλίρης	40	6807	ἀνεχ. Λός Πάλμας 3 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έτ. ΑΑ. Τασβλίρης	40	5237	ἔφθ. Πειραϊά 25 'Ιουλ.
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕ ΙΤΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. ΑΑ. Τασβλίρης	42	7181	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Αύγ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. ΑΑ. Τασβλίρης	44	7132	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένιν»	44	15020	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ.
ΦΥΦΦ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. ΑΑ. Τασβλίρης	44	7067	ἔφθ. Δουδίνον 7 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	ἀνεχ. Μαντράς 3 Αύγ. διά Βομβάν
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτηράς»	45	7224	όζακα 18 'Ιουλ. διά Μανίλα
ΧΑΔΙΑ (Λιθαν.)		έτ. «Μένα»	49	1952	ἀνεχ. Αύγούστον 30 'Ιουλ. διά Δάντοιχ
ΧΑΡΠΙΝΓΚΤΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τουεστηγουάντερ»	59	13094	ἀνεχ. Ράς Τανόύρα 31 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρην
ΧΑΡΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρντ»	48	1231	ἀνεχ. Βερμούδας 26 'Ιουλ. διά Κόρκ
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	ἔφθ. Καλκούττα 29 'Ιουλ.
ΧΕΑΜΟΣ (Λιθανού)		έτ. «Χελμός»	41	5236	ἀνεχ. Μπάρα 17 'Ιουλ. διά Νταμμά
ΧΕΡΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	ἔφθ. Λέγκορν 4 Αύγ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10597	έφθ. Μπρανούσθιλ 29 'Ιουλ.
ΧΟΛΟ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλο Κρός»	55	13646	εις Ν. Υόρκην ἀπό 7 Απρ. (έπικευαν)
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σολιμάρε»	42	2873	ἀνεχ. Τρόντχαιμ 5 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλάκ»	45	2871	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Λονδίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ		έτ. «Κοντινένταλ»	43	12793	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ή.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19400	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθανού)		έτ. «Σεντρό»	43	7140	ἀνεχ. Σαγκανοσέκι 1 Αύγ. διά Φιλιππίνες
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «ΤΣόρεντη»	41	2934	ἔφθ. Μίδλελεμπρο 22 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσιγάλλ»	55	23930	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Σιδών
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	διπλήθ. Παναμά 2 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασοφίκ Οίλα»	65	39494	ἀνεχ. Μορογουάκα 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΩΜΕΓΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουσίτα»	44	7208	ἀνεχ. Σιγκανοσέκι 1 Αύγ. διά Τελ. ΝΙΓΗΤ

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

Director  
 Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
 TELEPHONE: 82226  
 TEL. NIGHT: 72905

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 141

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1966

#### A new blow

The franchise (ranging from 15 to 50%) on damage to cargo carried by ships more than twenty years old will now be at the vessel's expense. First to apply this measure is the United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Thos. R. Miller & Son) which has decided, in order to cope with increasing claims, to make the vessel participate in accordance with the shipowner's and the vessel's insurance record.

Greek shipowners who are on the boards of the various Clubs have tried, these last few days, everything possible to postpone this measure or reduce the percentage participation but to no avail.

According to United Kingdom's management, it would be detrimental to the interests of Club members to allow the situation to drift further. They would only be called upon to foot the bill later for the damage to cargo that occurs chiefly in superannuated vessels.

It should be noted, however, that damage is considerable on cargo liners as well. Most of these, which are covered by the Clubs, are British — there being very few Greek cargo liners in proportion to total Greek tonnage.

However, cases of total loss of war-built vessels with valuable cargoes — of which there have been many of late — are responsible for the anxiety being shown by Club underwriters and most of these ships are Greek-owned.

The new measure will very likely deal a death blow to ships more than twenty years old. It is most unlikely that a shipowner will accept to share the risk of damage to cargo carried by a superannuated vessel and will prefer to scrap it rather than have to cope with this added burden.

The underwriters seem determined to do away with old ships and, to all intents and purposes, it seems they will succeed.

#### War risks insurance

Mr. Costas M. Lemos has again brought up the very important subject of wartime insurance for Greek shipping with the Prime Minister and the Ministers for Foreign Affairs and Merchantile Marine.

He particularly stressed the danger of a flight from Greek registry occasioned by the demands of foreign financiers with respect to mortgages on Greek-owned vessels. In cases where a war insurance guarantee is sought, the owner concerned will have no

alternative but to transfer the vessel to Liberian registry, the Liberian flag, being covered, in time of war, by the United States.

Mr. Lemos described the obstacles that had been laid in the path of past efforts to have Greek ships insured against war risks by the Atlantic Alliance. The Ministers assured Mr. Lemos they would do everything in their power to support the shipowners' cause. Meanwhile, the question of empowering the Greek Mutual War Risks Association to handle further action through the secretariat of the Committee it has set up and for which tens of thousands of pounds have already been earmarked.

It is up to the government to grant this authority without which the secretariat cannot function. We hope the functionaries concerned have been made fully aware of this fact.

#### The Geneva Conference

During the recent U.N.-sponsored conference on shipping in Geneva, on the subject of cargo liner freight rates, the underdeveloped countries, supported by the Soviet bloc, succeeded in pushing through a resolution by which methods of obtaining liner freights would be investigated. Twenty-seven countries voted in favour of this resolution and five against. Those opposed were Britain, Holland, Denmark, Norway and Sweden. The U.S., Germany, France, Greece, Italy, Japan and Australia abstained.

The grounds on which Britain and the Scandinavian countries opposed the resolution were that the freight levels were worked out by private companies and that they were in no way obliged to reveal their secrets.

Nevertheless, the investigation will be carried out although nobody can say what the results will be. The fact remains that the cargo liner question is a very complicated one and that neither the underdeveloped countries nor the United States will ever be able to disentangle it as long as the countries concerned, whose ships make up the liner conferences, refuse to cooperate and allay the suspicions they have aroused.

These suspicions are shared by most countries and they can be summed up in the conviction that the liner conferences are monopolies, into which the ships of other countries are denied participation, by which countries that do not possess their own means of sea transport are exploited and their development of free trade is thwarted.

As far as we are concerned, the abstention

of our own delegation was very much indicated. Greece has her own demands in this respect which the British and Scandinavian rulers of the conferences will not even listen to. It is to be noted also that Greece's foreign trade is transported almost entirely by conference ships thus giving Greece absolutely no say at all in the freights applied and with no competition permitted.

#### Schools for deck boys

The Greek Shipowners' Association has accepted in principle an increase of £ 2 per ship in the Training Fund contributions but only on condition the extra money is used for the purpose of setting up training schools for deck boys and administered separately.

As soon as this extra contribution is applied, we believe it would be possible to set up the first school immediately. The necessary capital would be sought from public investment funds and a loan could be obtained from N.A.T. with the extra contribution as collateral. It might even be a good idea to reallocate funds earmarked for not-so-urgent improvements to the other training schools and use them to get the deckboy training school programme launched. Greek shipping is sorely in need of youngsters who can begin their careers at sea with an elementary grounding in basic seamanship.

#### Battle for survival

Greek shipowners have acquired Swedish-Lloyd's veteran "Britannia" and "Suecia" — two sturdy, 5,000-ton passenger vessels that have plied between Gothenburg and Tilbury for the past thirty-six years (with the exception of the war years when they were laid up).

It may seem surprising that ships of such advanced age should have been bought for further service in the Mediterranean (they will be operated by Hellenic Mediterranean Lines on a regular schedule between Marseilles and Beirut with calls at Genoa, Naples, Piraeus, Alexandria and Port Said and vice versa) yet when one looks at the facts and figures involved, the purchase turns out to be a highly logical outcome of the alternative choices Greek owners of passenger ships are being faced with.

The two alternatives are: either you run your operation on the least possible capital outlay and with the greatest economy and efficiency possible, or you withdraw from the race and put your money in real estate.

To buy new ships and keep passenger

CULLEN STEVEDORING COMPANY LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

GREAT LAKES - ST. LAWRENCE - MARITIMES

GRAIN LOADING A SPECIALITY

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

fares at the low levels dictated by fierce airline competition would be out of the question for a Greek shipowner who is entirely unsubsidised and has to pay his own way. State-owned shipping companies can build fine new liners and run them at a loss for years without feeling the pain—but private enterprise has to turn a profit and the margins—what with pay increases and rising costs all round—are exceedingly small.

Furthermore, the "Britannia" and "Suecia" are beautiful ships, with splendid first class accommodation and they are both in tip-top shape. Their 17-knot speed will make it possible for HML to maintain its weekly service with two ships instead of three—and run the ships all year round.

Thus, if they are to survive, Greek passenger ship operators will continue to buy ships that are being discarded by northern neighbours and run them at the least possible cost in order to compete with their state-subsidised rivals. So far, they have succeeded and there is no reason why they should not continue to do so.

Hellenic Mediterranean Lines is one of our best-run shipping outfits and its reputation abroad is without compare. There is therefore every reason to believe the new ships, which are to be renamed "Aetolia" and "Caria" (in line with HML's custom of naming its ships after ancient Greek colonies or provinces) will embark on as bright and as prosperous a Mediterranean career as the one they have just completed in the North Sea.

## Administrative training

One of the shortcomings of our merchant navy public training schools is the lack of adequate administrative training for deck officers and engineers who will one day be masters and chief engineers. As such, they will have to maintain discipline and, at the same time, deal with the problem of meting out justice and equitable treatment to the crew serving under them.

Crews can be placid enough and easy to

handle when the sailing is smooth and when they are left to their own devices. When the going is rough, however, and when troublemakers are on hand to make the most of petty quarrels and grievances and blow them up to the magnitude of a near-insurrection, then the master and/or chief engineer should know exactly what action to take and how to go about taking it.

In the old days, administrative qualities were acquired with long years of experience. Today, promotions are so rapid that administrative skill can no longer be left to chance but should become one of the more important phases of an apprentice's training.

## Military service for seamen

To cope with the extreme shortage of crews that is plaguing all European maritime nations, Norway has recently absolved merchant seamen from compulsory military service.

This is a wise measure and has not prevented Norway from meeting her allied commitments. Attempts to do the same in Greece have met with the steadfast denial of the authorities concerned. Now the matter is to be discussed again with the Minister of Merchant Marine supporting the argument for absolving merchant seamen from military service. It is to be hoped he will be successful this time.

## The "Achilleus" and "Agamemnon"

After a close brush with the bailiff, the "Achilleus" and "Agamemnon" are in service once more, under the able management of Mr. Leon Chr. Lemos. It is imperative, furthermore, that they continue in service beyond October, when their present cruise programme ends, even if they are run at a loss. In spite of their very unlucky careers,

they are fine ships and a credit to our Mediterranean passenger fleet.

## Greek heritage

We note with pleasure that George Livanos is devoting himself heart and soul to his father's native land in spite of the fact that he was born abroad and that doubts had been expressed whether he would ever take an interest in things Greek.

The premature death of his father, Stavros Livanos, caught him unprepared. But it was not long before he took charge of the family enterprises to work closely with his father's collaborators in Piraeus, London and New York and the devoted Chiotics on board Livanos ships.

Later, he bought an islet in the Saronic Gulf, which he converted into a summer home for his family — threw up a many-storied building in Piraeus to house the company offices, invested in a chemicals concern in Missolonghi, married an Athenian girl and visited, for the first time in many years, his father's native Chios and home village of Kardamyia. There he made a £50,000 contribution to local schools and warmed the hearts of many with his presence.

It may seem out of place for us to deal with the subject of a "repatriate" shipowner but we thought it was time we gave the lie to the belief that third-generation Greek shipowners tend to shed their Greekness and transfer their allegiance to the international jet set as easily as they transfer the registries of their ships.

Naturally, there are cases where, through intentional or even unintentional parental neglect, a shipowner's child is brought up abroad and not even given the opportunity to learn Greek or anything about Greece. But these are exceptions to the rule, and George Livanos stands as a shining example of the wisdom of both his father and mother who, although force of circumstances made them rear him abroad, made sure he never forgot he was primarily a Greek—and a proud one at that.

# 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 3121/4

TELEX : 261619

ΔΙΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ