

# NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1966

Αρ. Φύλλου 752/511

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΣΤ' (Περιόδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 752/511

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1966

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Θὰ υποστηθῆ ἀναποτρέπτως ἡ Ναυτιλία μας μείωσιν αἰσθητὴν τῆς χωρητικότητὸς τῆς ἐντὸς τῆς ἔρχομένης τριτίας, παρὰ τάς παραγγελίας νέων σκαφῶν. 'Η ἔξοδος τῶν παρηλίκων φορτηγῶν —τῶν προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως— θὰ ἔχῃ πλέον συντελεσθῆ κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν.

Τὸ σύνολον τοῦ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας παρηλίκων τοννάς ὑπολογίζεται εἰς πέντε ἑκατομμύρια τοννῶν γκρός. Τὰ δύο τρίτα αὐτοῦ, ἀσφαλῶς, θὰ πλέουσον πρὸς τὰ ἔργοστάσια τῆς διαδύνεως. Μετὰ τὴν κατ' αὐτῶν ἐπίθεσιν τῶν ἀσφαλιστῶν, θεσιν πλέον εἰς τὸ στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν δὲν ἡμποροῦν νὰ ἔχουν.

Καὶ θὰ μειωθῇ ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐφ' ὅσον τὸ ἀνακύπτον ἥηπον ὑπὸ τὴν ὁξύτερον του μορφὴν πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἔρχομένων δὲν ἥθελεν ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπισθῆ.

Συνεχῆτη ἡ δυνατότης παραγγελίας ωρισμένου ἀριθμοῦ ὑποκαταστάτων τῶν λιμπερτούς νέου τύπου σκαφῶν, πλὴν ἡ ἀπροθυμία τῶν ἐφοπλιστῶν κατέδειξη τὸ ἀδύνατον μιάς τοιστάν τῆς ἀναποθείσας. Δὲν ἔξεδηλόντων εἰς οἵαν ἀνεμένετο ἔκτασιν τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον. Κατὰ συνέπειον καὶ τὸ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν αἴτημα διὰ τὴν παροχὴν τῆς προσθέτου κρατικῆς ἔγγυσεως, δὲν φαίνεται νὰ δικαιολογήται. 'Ο καθεὶς ἐφοπλιστὴς μέλει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ἴδιον του πρόβλημα, ἀναλόγως τῶν μέσων τοῦ διαθέτει καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς του ἐπιφανείας. Εἰς αὐτὸν ἐναπόκειται νὰ σκεφθῇ ποιὸν σκάφος —νεότευκτον ἢ μεταχειρισμένον, μέτριον ἢ μεγάλον— τοῦ χρειάζεται μετὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ εἰς χειράς του παρηλίκου τοννά. 'Ο ἀτομικισμὸς θὰ ἔχῃ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν πλήρη τὴν ἐκδήλωσιν.

'Ομοις τὸ πρόβλημα εἶναι μέγας, ὀμέσου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν πιστεύουμεν, ὅτι τὰ χρηματικὰ μέσα ἐνὸς ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ, ἐκ τῶν πειρωρισμένης δραστηριότητος —αὐτοῖς καὶ κατέχουν τὰ πειριστερά παρηλίκα σκάφη— θὰ είναι ἐπάρκη διὰ νὰ καλύψουν τὴν πρόσκτησιν νεωτέρων σκαφῶν ἢ καὶ νεοτεύκτων. Οὔτε καὶ ἡ χαμηλότοκος δανειοδότης ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν διεθνὴν χρηματαγορᾶν θὰ μειωθῇ δυνατή. Καὶ ἐφ' ὅσον μονομεροῦν ἐπιδίωξις τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ ἥθελε καταστῆ ἡ προστάθεια τῆς ἀνανεώσεως τοῦ παρηλίκου πλωτοῦ ὄλικου, πιστεύομεν, ὅτι θὰ προσκόψῃ αὐτὴ καὶ τελικῶς θὰ ἰδωμεν τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, δῆλον τούτου μονομεροῦν παραγγελίαν σκαφῶν, δῆλον τῆς εἰσόδου κατὰ τὴν προσεχῆ τριτίαν τῶν ἥηπων παραγγελίαν σκαφῶν, ὀλλὰ μειωμένην αἰσθητῶς εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τοννά.

Αὐτὴν ὁκριδῶς τὴν σοδαρὸν συστολὴν τῆς δυνάμεως τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀ-

πέβλεπε νὰ προλάβῃ ἡ παραγγελία ἐνὸς ἀριθμοῦ σκαφῶν, ἀπτινὰ διὰ ἀντικαθίστων τὰ πρὸς διάλυσιν ἐκποιούμενα. 'Ο 'Ελλην, ἀτυχῶς, ἐφοπλιστής, παρὰ τὴν διακρίνουσσαν αὐτὸν ἰκανότητα προσταρμούγεις εἰς τὰς ἐκάστοτε —τὰς τόσον ρευστὰς— καταστάσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δὲν ἥθελησε πλήρως νὰ ἐκτιμήσῃ τὰς ἀρχὰς τῆς συνεργασίας, τοῦ συνεταιρισμοῦ καὶ τῆς συγχωνεύσεως, αἱ ὁποῖαις τὰ τελευταῖς αὐτὰ ἔτη ἐν τούτῳ πλήρη τὴν ἐφαρμογὴν τῶν εἰς τὴν ἀδιατικὴν ἐπιχείρησιν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. Παντοῦ, εἰς δῆλους τοὺς κλάδους τῆς ἐλεύθερας Οἰκονομίας —ὅπως καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν— διὰ τῆς συνενώσεως τῶν ἐπὶ μέρους προσπαθειῶν, ἐπιδίωκεται ἡ ἵσχυροποίηση τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος, ἡ προώθηση τῆς παραγωγῆς, ἡ ἔξευρεσις κεφαλαίων καὶ ἡ ἐπίτευξις τοῦ κέρδους. Παρέρχεται πλέον ἡ ἐποχὴ τῶν μεμονωμένων ἀπιδιόζεων καὶ τῶν ἀτομικῶν καὶ οἰκογενειακῶν ἀκόμη ἐπιχειρησιων. 'Η Οἰκονομία τῆς Δύσεως προσηγορίσθη ἥηπον πρὸς τὴν εὐρυτέρων, τὴν συντονισμένην ἐπιδίωξιν διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ἀτομικῶν προσπαθειῶν.

Εἰς τὴν ἰδικήν μας περίπτωσιν, τῆς ἀναινεόσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικου τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν θὰ ἥτο ποτὲ δυνατή, ὑπὸ διμολάς συνήκας τῆς ναυτιλογράς, ἡ συγκέντρωσις τῶν ὅσων χρειάζονται —μεγάλων τῶν ὄντικες κεφαλαίων πρὸς ἀναπλήρωμα τοῦ ἔχειρομένου τοννά. Τὰ ναυπηγικὰ δάνεια δὲν θὰ εἰναι οὐδὲ καν ἐφικτά, ἐφ' ὅσον εἰς ἔκστος ἐφοπλιστής ἐκ τῶν ἀσθενεστέρων εἰς κεφάλαια καὶ χωρῆση πρὸς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ νεοτεύκτου. Συνηρπισμένοι, τούτωντον, δύο, τρεῖς ἢ καὶ περισσότεροι, εὐχερέστερον θὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόβλημα τῆς ἐπαγγελματικῆς των ἐπιδιώσεως.

'Αλλ' οὐδ' αὐτὴ τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ὑψηλῆς ἀξίας μεταχειρισμένου μικρᾶς ἡλικίας σκάφους θεωρούμενην δυνατήν ἀπὸ τὸν ἔχοντα δύο ἐστο πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη, λαμβανομένην ὑπὸ ὄψιν καὶ τῆς διαγραφούμενης ἐκπτώσεως τῆς ἀξίας των ὀπών παλαιοτέρων, λόγω ἀδρόας προσφορᾶς.

Ἐνδείκνυται, λοιπόν, ὁ συνασπισμὸς τῶν δυνάμεων, ὁ συνεταιρισμός. Πρὸς αὐτὸν θὰ χωρητικῶν ὑπερεστίας τετρακόσια μόνον σκάφη ἐκ τῶν ὑπεροκτακοσίων ποὺ κατέχονται καὶ θελήσωμεν αὐτά νὰ ἀντικαθίστησομεν μὲν ἔνοτευκτον πρὸς δύο παλαιά, τὸ ποσόν τῶν ἔκστον τοῦ ἔκστον ἐκαποτηριών δολλαριών θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ μόνην τὴν προκαταδήληγη τοῦ 20%, μὲ δανειοδότησιν τῶν ὑπολοίπων.

Καὶ ἀν τὰ διακόσια αὐτὰ ὑποκατάστατα

τῶν τετρακοσίων διαδυμένων ἐπιδιώξωμεν νὰ ἀποκτήσωμεν διὰ σκαφῶν μικρᾶς ἡλικίας, μεταχειρισμένων —ἡ δανειοδότησις δι' αὐτὰ θὰ εἰναι δυσχερῆς καὶ ὑψηλότοκος— θὰ χρειασθοῦν τούλαχιστον ἔξηκοντα ἐκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας.

'Ομολογούμεν ὅτι δὲν διλέπομεν δυνατὴν τὴν συγκέντρωσιν τῶν κεφαλαίων αὐτῶν, μετὰ τὴν οἷσαν ὑπέστημεν ἀπομάστευσιν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη εἰς ἀγορὰς καὶ εἰς ναυπηγῆσεις καὶ μὲ ναυτιλογράπαν καμπτομένην ὑπὸ τὸ δάραος τῆς ἀθρώας προσφερομένης νεοτεύκτου χωρητικότητος. 'Η σύμπτηξις, τούτων, ισχυροτέρων ἐπιχειρηματικῶν μονάδων, δυνατῶν τὸν διευκολύνη τὴν χρηματοδότησιν καὶ τὴν εἰς εύρειαν κλίμακα ἀνανέωσιν τοῦ τόσον ἐπαγγέλμος διαρύνοντος τὴν Ναυτιλίαν μας παρηλίκου τοννά.

Θὰ ἀπασχολοῦν, ἀσφαλῶς, τὴν σκέψιν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων αἱ ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Δὲν πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν αὔριον μοιρατηρικῶς. Θὰ καταληφθῶμεν ἀπροετίμαστοι πρὸς ἐπερχομένων δισκόδων καταστάσεων. Οἱ πάντες ἔξοπλίζονται. 'Η ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ μας ὄλικου, δὲν νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τὸ καλὸν τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὅχι μόνον τῶν κατόχων τῶν παλαιών σκαφῶν. Οὔτε καὶ συμφέρει —τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως— ἡ ἔξοδος ἐκ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος τῶν πειραιωρισμένης ἐπιφανείας ἐφοπλιστῶν. Αὐτοὶ αὐτοῖον συνεταιρισμένοι, προσγόμενοι, θὰ γίνουν μεγάλοι.

Καὶ κλείσοντες τὸ σημείωμα αὐτό, θέλομεν νὰ ἀναφέρωμεν τοὺς λόγους ἐνὸς ἐπιτυχημένου —παρὰ τὰς ἀντιξότητας τῆς στιγμῆς— κορυφαίου Νορβηγοαμερικανοῦ ἐφοπλιστοῦ —μεταξὺ τῶν πέντε μεγάλων τοῦ κόσμου— τοῦ κ. 'Ερλιγκ Νέξι εἰς προσφάτους δηλώσεις του:

'Η ἀσκησις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος προϋποθέτει πλείστας ὄσας ικανότητας, ιδιαιτέρως δὲ ἔκεινην τοῦ οἰκονομολόγου. 'Ο ἐφοπλιστής πρέπει πάντοτε νὰ προχωρῇ ὑπὲρ τὰ γεγονότα, ποτὲ νὰ μὴ μένῃ ἐκτεθειμένος εἰς τὰς πολιντρόπους περιστάσεις. 'Οφείλει νὰ προβλέπῃ.'

Τὴν πρόβλεψιν ἀκριβῶς τῆς αὔριον ἐπικαλούμεθα καὶ ήμεις καὶ τοὺς συνδυασμοὺς ἐκείνους τοὺς οἰκονομικούς, οἵτινες θὰ μᾶς καταστήσουν ικανούς νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ καίριον πρόβλημα τῆς ἀνανέωσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἐπιδιώσεως της.

### Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τὸν τελευταῖον αὐτὸν καιρὸν μὲ τὰς περὶ τὸ μισθολόγιον ἐγερθείσας ἀνωμαλίας ὅλαις αἱ σχετικαὶ ἀνακοινώσεις ἀπὸ μέρους τοῦ 'Υπουργείου, τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσων καὶ αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεφέροντο γενικῶς εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν μὲ τὴν ἐπιβατηγόν την Ναυτιλίαν εἰς τὸ σύνολον τοῦ αὐτῆς, καὶ ἡ ἀντίθεσιν πρὸς τὴν πορτοπόρου καὶ μεσογειακήν.

Δὲν ἔφαίνοντο κατανοούντες ιθύκοντες καὶ

ένδιαιφερόμενοι —ίσως καὶ νὰ μὴ τὸ ἐπικέφθησσον— τὴν ἀνάγκην τοῦ διαχωρισμοῦ τῶν διακόρων κλάδων τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας τῶν ὑπερωκεανών ἐπιβατηγῶν, τῶν μεσογειακῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν τουριστικῶν ἀπὸ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιβατηγόν. Τὴν ἀνάγκην αὐτῆς τὴν ὑποδεικνύουμεν ἡμεῖς, πιστεύοντες, ὅτι ὅλοι θὰ συμφωνήσουν εἰς ὅσα κατωτέρω σχετικῶς ὀνταφέρομεν.

Πράγματι, ὅλως διάφορος εἶναι ἡ θέσις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπὸ τὰς ἄλλας ὡς ἄνω κατηγορίας. Καὶ εἶναι διάφορος διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι τὸ μὲν ἀνήκει εἰς κλάδον, διὸ εὐθὺς ὁ μεν ἀφορᾶ τὰ ἔσοδά του, καθορίζομενα ἐκάστοτε ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ τοῦ ναυλολογίου, ἐνῷ τῶν λοιπῶν ἐπιβατηγῶν ἡ ἐκμετάλλευσις, διενεργουμένη εἰς τὸν ἐλεύθερον διεθνῆ στίδιον, ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς τὰ ἔνεστα ἐπιχρηγούμενα ἡ καὶ κρατικὰ πλοῖα, τελεῖ ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον περιορισμὸν τῶν ναυλολογίων, τῶν εἰσπραττομένων ἀπὸ τὰς ἔνεστα ἐταιρίας, τὰ κράτη τῶν δοτίων ἔχουν κάθε συμφέρον νὰ διατηροῦν —καὶ διατηροῦν— ναυλους χαμηλούς, διὰ λόγους τουριστικοὺς καὶ πολιτικούς ναυλολογίους. Τὰ δημόσια θησαυροφυλάκια πληρώνουν τὰ ἀλλείματα (Γαλλία, Ἰταλία, Γιουγκοσλανία, Τουρκία, Ρωσία, Αίγυπτος καὶ Ἰσραήλ).

Πρό τινος χρόνου ἡ σχολήθημεν ιδιαιτέρως διὰ τὴν ἔξοχως δύσκολον θέσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ τῶν γραμμῶν ἔξωτεροι καὶ κατεδείξαμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς διπλῆστρης διατηρήσεως συναγωνιστικοῦ κόστους διὰ τὰ πλοῖα μας αὐτά. "Ἀλλως ἡ ἐπιβιβασίς των ἀποβάσινει προβληματική, πρὸ τοῦ δύκουμένου γύρω του ἀνταγωνισμοῦ, ἀπὸ μέρους ὅχι ἐπιχειρήσεων ιδιωτικῶν, ἀλλ' αὐτῶν τούτων τῶν κρατών. Δὲν εἶναι διδόφορος οὕτως ἡ θέσις τῶν ὑπερωκεανών μας τῆς γραμμῆς Αύστραλίας καὶ Βορ. Αμερικῆς. "Αλλοι καὶ ἔκει ρυθμίζουν τὰ ναυλολόγια. Τὰ ἔνδιαιφερόμενα κράτη διὰ τὰ ὑπερωκεανιά των καὶ τὸ ἀεροπλάνου.

Δὲν εἶναι, κατὰ συνέπειαν, ἐλεύθερα τὰ ἐπιβατηγά μας πλοῖα νὰ δρίσουν τὰ ναυλολόγια των καὶ νὰ αὔξησουν τὰ ἔσοδά των ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε ἔξοδῶν των. 'Υπάρχει ἔνα ὅριον, ὅπερ ἂν τὸ ὑπερβοῦν, δὲν θὰ σταθοῦν εἰς τὰς γραμμάς των. Τὸ εὐθηγότε-

ρον σκάφος, ἀποτελεῖται τὸν διακόπτειν καὶ τὸ καλύτερον ξένον, θὰ συγκεντρώσῃ τὴν ἐργασίαν. Αὐτὴ εἶναι, ἐν ὅλογοις, ἡ ἀναμορφισθήτως πραγματικότης. 'Αντίρρητις καλόπιστος δὲν χωρεῖ.

Τὸ ἀκτοπλοϊκόν, τούνατίον, διὰ κάθε αὐξησησιν τῶν δαπανῶν του, ἐπερχομένην ἐτοῦ μισθολογίου ἡ τῶν ἄξιων ἔξοδων τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του, ἀπευθύνεται πρὸς τὸ κράτος καὶ μετὰ ἡ τιολογημένη σχετικὴ εἰσήγησην διατίθεται ἐπιτυχή τὴν αὐξησησιν τοῦ ναυλολογίου, τὴν καλύπτουσαν ἔστος καὶ ἐν μέρει τὸ ὑπέρτερον κόστος τῆς κινήσεως του. 'Επιβάλλεται, συνεπώς, ὁ διαχωρισμὸς εἰς κατηγορίας τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ ὅστιν προβάλλωνται σχετικὰ μὲ τὴν αὐξησησιν τῶν δαπανῶν των ζητήσεων, πρέπει —εἶναι ὄρδον καὶ δίκαιον— ίδιαιτέρως νὰ ἀντιμετωπίζωνται. Χωριστὰ ἀπὸ τὰ διευθυνόμενα κατὰ κάπιον τρόπον ἀπὸ τὸ κράτος ἀκτοπλοϊκά. 'Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλει νὰ μὴ λαμβάνεται ποτὲ ὡς σύνολον ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία. Διάφορος ἡ θέσις μιᾶς ἐκάστης κατηγορίας πλοίων.

Καὶ ἀπορούμεν πῶς οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν λοιπῶν σκαφῶν πλὴν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, δὲν ἐφρόντισαν νὰ προβλέψουν εἰς ίδιαιτέρας συζητήσεις, προκειμένου νὰ ἐπιλύσουν θέματα ἀναγόμενα εἰς τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων των συνθήκας ἐργασίας, ἀφοῦ καὶ ίδιαιτέρας ἔχουν συνάψει συλλογικὰς συμβάσεις. Διάφοροι, ἄλλως τε, εἶναι αἱ συνθήκαι ἐργασίας μεταξὺ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ τῶν ἐπιβατηγῶν τῶν ἄλλων κατηγοριῶν.

"Υπῆρξε σφάλμα ή συνταύτισις διαφόρων καταστάσεων. Καὶ τὸ σφάλμα αὐτὸν θὰ τὸ πληρώσουν ἀκριβὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν ἔξωτεροι. Αὐτὴ εἶναι ἡ ἀλήθεια, τὴν δοτίαν δοῖ οἱ καλοπίστως σκεπτόμενοι ὄφειλον νὰ ἀναγνωρίσουν.

## META THN APERGIAN

Πλήρως ικανοποιητικὴ ἡ ἐπιτευχθεῖσα αὐξησησις κατὰ 16% τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. 'Υπερεκαλύφθη ὁ τιμάριμος. 'Η μετά τὴν συμφωνίαν ἀπέργεια τῶν ναυτῶν καὶ τῶν θαλαμηπόλων ήτο περιττή. Μία ἀκόμη τολαιπωρία προσετέθη εἰς τὰς τόσας ἔδω ὑπαρχούσας τελευταίως. Τὸ ζήτημα, βεβαίως, δὲν ἔλλει-

μὲ τὴν λύσιν τῆς ἀπεργίας. 'Η νέα συλλογικὴ σύμβασις συζητεῖται καὶ αὐτὴ περιέχει —ώς υπεβλήθη ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο.— πλειστας ἄλλας ἐπιβαρύνσεις διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον.

Εύχομεθα νὰ καταλήξουν αἱ ἥδη διεξαγόμεναι διαπραγματεύσεις εἰς ἀποτέλεσμα, Γεγοὸνδες πάντως εἰναι —ὅλοι ὁφείλουν νὰ τὸ διμολογήσουν— στὶ τὰ κατώτερα πληρώματα —νάνται καὶ θερμασταὶ— δὲν μισθοδοτούνται μεταπολεμικῶς μὲ τὴν κρατουσαν ὑψηλέννην κλίμακα τῶν μισθῶν τῶν ἀξιωματικῶν. Οἱ τελευταίοι πέρσαν τοῦ καθοριζούντος ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μισθοδοτούνται.

## Η ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Βάσει τῶν στατιστικῶν τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν αἱ δέκα τρεῖς κύριαι ναυτικαὶ ἑταῖρισι, αἱ ἐκτελουσαὶ τακτικὰ γραμμὰς διατίθενται πλοίοις εἰς τὸν Βόρ. 'Ατλαντικὸν (Εὐρώπη - Β. 'Αμερική) μετέφερον κατὰ τὸ διάστημα 'Ιανουαρίου - 'Ιουλίου τρέχ. Εἴσους 258.145 ἐπιβάτας κατὰ 6% διλγυτέρους ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου.

Κάπτω περίεργον τὸ γεγοὸν, στὶ δριμέναι τῶν ἑταῖρισιν ἐμφαίνουν αὐξησησιν κινήσεως, μικρὰς ἡ μεγάλη, δλας δὲ αἱ λοιποὶ αἱσθητὴν ὑποχώρησιν. Οὔτω η 'Ιταλία μετέφερε 53.544 ἐπιβάτας ἔναντι 36.722 περιστινῶν (πλέον 47%). 'Η 'Αμερικανικὴ γραμμὴ U. S. Lines 33.503 ἐπιβάτας ἔναντι 20.202 πέρσιν (αὐξησησις 65%). 'Η 'Φρέντς Λάιν' ἔνεφαντες αὐξησησιν 4% καὶ η Νορβηγικὴ γραμμὴ 2%.

"Ολῶν τῶν λοιπῶν ἐμειώθη ἡ κίνησις. Τῆς Κιούναρ κατὰ 61%. Τῆς Χόμ Λάινς κατὰ 42%. Τῆς Ζίμ κατὰ 31%. Τῆς 'Αμερικαν 'Εξπορτ κατὰ 8%. Τοῦ Βορείου - Γερμανικοῦ Λούδ κατὰ 8%. Τῆς Γκρήκ Λάιν κατὰ 6% καὶ τῆς 'Ολλανδ - 'Αμερικα κατὰ 5%.

Καὶ η μείωσις σταθερὰ ἀπὸ ἔτον εἰς ἔτος, σημειούται, ἐνῷ τοῦ ἀεροπλάνου θεαματικὴ εἶναι ἡ αὐξησησις (27% τὸ α' ἔξαμπλων). 'Η φυγὴ τῶν ὑπερωκεανών ἀπὸ τὴν τακτικὴν γραμμὴν καὶ ἡ ἀνάληψις περιηγητικῶν ταξιδίων, εἶναι εὐεξήγητος.

## Η ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΩΝ

Προχωροῦμεν εἰς τὴν σύστασιν τῆς πρώτης καὶ προτύπου σχολῆς ναυτοπαίδων. Εἰς τὴν Πρέδεζαν ἀπεφασίσθη νὰ συσταθῇ. 'Υπερεκτάλληλον τὸ ἔξευρεθέν γῆτεδον, ἐκτάσεως 25 καὶ πλέον στρεμμάτων. 'Ανήκει εἰς τὸ Δημόσιον καὶ πρόκειται νὰ ζητηθῇ ἡ παραχώρησις του. 'Αμφισσια δὲν γεννάται περὶ τούτου. Εύθυνς ὡς περατωθῇ ἡ γραφειοκρατικὴ διαδικασία, θὰ ἀρχίσῃ καὶ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἔργου.

"Ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων θὰ ἐπικήτηθῇ ἡ πίστωσις διὰ τὰ κτίσματα. 'Η ἔκδιο λιρῶν κατὰ 27% τῶν πλοίων καὶ μήνα εἰσφορὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, διασφαλίζει τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας τῆς σχολῆς.

Εἰς πεντακοσίους προβλέπονται οἱ μαθηταὶ. 'Επι ἔξαμηνον θὰ προπαρασκευάζονται διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Δωρεάν ἡ ἔνδιαιφερόμενης καὶ ὁ ἴματισμός. Οἱ ἀπόφοιτοι θὰ ἀποδίνουν τὰ πλοίων τῶν ναυτόπατρες. Μετὰ διετίσιαν θὰ λαμβάνουν τὸ πτυχίον τοῦ ναυτοῦ. Τὸ 'Υπουργείον δι' εἰδίκης ὑπηρεσίας θὰ φροντίζῃ διὰ τὴν ναυτολόγησήν των καὶ τὴν ἐν παροχὴν τοῦ πτυχίου. Χίλιοι κατ' έτος οἱ ἀπόφοιτοι. Προέλευσις ἡ διπλική, κυρίως, 'Ελλάς καὶ αἱ 'Ιόνιοι νῆσοι.

Οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἔργων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς σχολῆς καὶ τῶν δαπανῶν λειτουργίας, ἔχουν καταρτισθῆ. Σύντομος ἐλπίζεται ἡ ἔναρξης τῶν ἐργασιῶν ἀνεγέρσεων τῶν κτισμάτων. Τὸ ἐπιλεγόν οἰκόπεδον πληροῖ ὅλας τὰς προϋποθέσεις. Κεῖται ἐγγύτατα τῆς σχολῆς προέβηση. 'Ο φωτισμὸς καὶ ἡ ὑδρευσις προσφέρονται ἀνέτως. 'Η θέσις εἶναι παραθαλασσική, ὑγιεινή, μὲ ἀνοικτὸν τὸ δρίζοντα, ὑπήνεμος. Χωματουργικὰ ἔργα δὲν θὰ χρειασθούν.



Marine Diesel Engines from  
40 – 34000 HP  
Auxiliary Diesel Sets  
Propellers and Propeller  
Shafts  
Steam Boilers and Turbines  
for ship propulsion  
Deck Cranes  
Ventilation and Airconditioning  
Equipment for ships  
Complete Electrical Equipment  
for all kinds of ships

## IPTC INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

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

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

Δὲν λείπει ή πίστις όποιος τούς διαλαδόντας τήν προσπάθειαν ούτε, έλπίζομεν, νὰ λείψουν καὶ τὰ ίλικά μέσα. Τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν θὰ περιλάβῃ καὶ ἀπομάχους τῆς θαλάσσης ναυτίλους ἀξιωματικούς, Ναύληροι θὰ διδάσκουν τὰ πρωταρτικὰ ἔργα. Τὸ ηθος καὶ ή ἕφεσις πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα θὰ ἔνισχύνται.

"Ἄν τὸ Κράτος καὶ οἱ ἔφοροι περιβάλλοντας μὲ στοργὴν τὴν σχολήν, καὶ εἰς τοὺς ἀποφοίτους — τὸ νέον αὐτὸν αἷμα τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ὄργανον — στοργικὴν παράσχουν τὴν φροντίδα κατὰ τὰ πρῶτα αὐτῶν ἐπαγγελματικὰ ἡμέτα, πεπεισμένοι εἴμεθα, ὅτι θὰ δημιουργήσωμεν τὸν πυρῆν νέου σφριγγοῦ ναυτεργατικοῦ προσωπικοῦ, ἀξίου τῆς ἀποστολῆς του. 'Η αὔριον διαγράφεται καλυτέρα. Τὸ μέγα πρόβλημα τῆς πυκνώσεως τῶν στελέχων τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, θὰ εύρῃ τὴν λύσιν του.'

Δὲν δραματιζόμεθα. Κείνων αὐτοὶ αἱ προβλέψεις μας ἔντος τῶν δρίων τοῦ δυνατοῦ γενέσθαι. Τὴν συμπαράστασιν δὲν έξαιτούμεθα.

## ΧΡΗΣΙΜΟΝ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἀναπτυσσομένης δραστηριότητος διὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν Σχολῶν Ναυτοπαίδων, εἶναι ἐπικαιρὸν νὰ λεχθῇ, ὅτι παρομοία Σχολὴ ὑφίσταται εἰς Ἀγγλίαν. Πρόκειται περὶ τοῦ «National Sea Training Schools», τοῦ Gravesend — παρὰ τὸν Τάμεσιν. 'Αξίζει τὸν κόπον γὰ παραθέσωμεν ὡρισμένα στοιχεῖα ἐνημερώσεως.

Ἡ ἴδρυσις τῆς σχολῆς αὐτῆς ἐκόστισεν 1.000.000 λίρας Ἀγγλίας. Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις της, ποὺ καταλαμβάνουν ἔκτασιν ὅπως τῶν 50 στρεμμάτων, ἐκπαιδεύονται εἰς κάθε ἐκπαιδευτικὴν περιόδον 500 νεαροὶ. "Ἀγγλοὶ ἥλικιας ἀπὸ 15½ μέχρι 17½ ἔτῶν, οἱ ὄποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἐκάστη ἐκπαιδευτικὴ περιόδος δισκρεῖ ἐπὶ τρεῖς μῆνας καὶ περιλαμβάνει χωριστὴν ἐκπαίδευσιν διὰ ναυτοπαίδας (deck boys) καὶ χωριστὴν διὰ βοηθούς θαλασμητώλων καὶ μαγείρων (catering boys).

Οἱ ναυτόπαιδες ἀποκτοῦν διασικήν ναυτικὴν μόρφωσιν, διδασκόμενοι τὰ καθήκοντα τοῦ ναύτου καταστρώματος (πηδάλιον, σήματα, πρωταρτικά, χειρισμούς φορτοεκφορτωτικῶν μέσων, ἐργασίας κύτους καὶ συντηρήσεως τοῦ σκάφους κλπ.).

Οἱ νοιδοὶ θαλασμητώλων ἀσκοῦνται εἰς προπομπαίσιαν τῆς πτωταρτερίας, τὴν παρασκευὴν καὶ τὸ σερβίρισμα φαγητῶν, ἐνῷ συγχρόνως διδάσκονται τὴν ὑγεινὴν τῶν διαμερισμάτων, τὴν διευθέτησιν τῶν καμπινῶν, τὴν κατάρτισιν τοῦ «μενού», τὴν ἐργασίαν εἰς τὸν «μπουφέ», τὰ εἰδῆ τῶν οἰνῶν κλπ.

"Ολοὶ οἱ μαθηταὶ — καὶ τῶν δύο ειδικήτων — ἐκπαιδεύονται ἐπίσης εἰς τὰ σωσινία μέσα, τὴν κολύμβησιν καὶ τὴν κωπηλασίαν. Τὰς Κυριακὰς ὅδηγοῦνται εἰς τὰς ἐκκλησίας ἢ εἰς τὴν λειτουργίαν, ἢ ὅποια ἀνελλιπῶς γίνεται εἰς τὴν σχολήν. Μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν τῶν νεαρῶν Ἀγγλοπαίδων ἐγγράφονται εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ναυτι-

κῶν καὶ προτιμῶνται εἰς τὴν ναυτολόγησιν εἰς πλοῖα τῆς προτιμῆσεώς των.

"Οπως εἰναι φυσικόν, οἱ ἀπόφοιτοι τῆς σχολῆς τοῦ Gravesend ἔξειστονται οἱ μὲν ναυτόπαιδες μέχρι τοῦ δασμοῦ τοῦ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, οἱ δὲ δοηθοὶ μέχρι τοῦ δασμοῦ τοῦ ἀρχιθαλασμητόλου καὶ μαγείρου, ἀφοῦ, δεβαίως, ὑποβληθοῦν εἰς νεωτέρων — ἀντίστοιχον — ἐπικαίδευσιν.

"Ασφαλῶς δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἴδρυσιν Σχολῶν Ναυτοπαίδων τοῦ ἐπιπέδου τῆς ἀγγλικῆς σχολῆς. Ἐλλείπει, πρὶν ἀπ' ὅλα, τὸ ἔν εκαπομμύριον λιρῶν. "Ἐχομεν, δύμως, ἔνας ὑπόδειγμα, ἀπὸ τὸ ὁποῖον πολλὰ δυνάμεθα νὰ ὠφεληθῶμεν καὶ νὰ δημιουργήσωμεν μίαν πραγματικῶν καὶ αλήγοντα σχολήν, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς στοιχειώδους Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν κώδικαν.

## Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ "ΦΑΙΣΤΟΣ"

Σιγὴν ίχθυός τηροῦν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας (Διεύθυνσις ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας. Διευθυντής ὁ γνωστὸς «έγκεφαλος») ἐπὶ τῶν τεθέντων διὰ τὸ ὄχηματος γάρον «Φαιστός» ἐρωτημάτων ἀπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Β. Φραγκούλην.

Πιστεύουν — ὡς τῆς ἀφελείας — ὅτι διὰ τῆς σιωπῆς θὰ «σκεπασθῇ» ἡ σκανδαλώδης ὑπόθεσις, τὴν σοδαρότητα τῆς ὄποιας καὶ τοὺς περικλειομένους κινδύνους δὲν παρελείψαμεν νὰ ἐπισημάνωμεν.

Θὰ ὑποχρεωθῇ δύμως τὸ 'Υπουργείον νὰ συζητήσῃ ἐπὶ τεχνικοῦ ἐπιπέδου τὸ ἔγερθεν ζῆτημα. Θὰ κληθοῦν οἱ παρακολουθήσαντες τὴν μετασκευὴν τοῦ δεξιεμενοποίου νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ὡς ἐπιβεβαγοῦ. Δέν θὰ ὑπεκφύγουν μὲ ἀστιστολογίας, ὅπως ἐκείνας ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὴν τελευταῖαν τοῦ κ. Μαυριδόγλου ἐπιστολὴν πρὸς τὸ «Ναυτικὰ Χρονικά».

'Αναποτρέπτως θὰ συσταθῇ ἀνακριτικὴ ἐπιτροπὴ καὶ πρὸ αὐτῆς θὰ ἀκουσθῶν αἱ γνώμαι τῶν τεχνικῶν. "Ολα ἐν καιρῷ θὰ ἀποκαλυφθοῦν. Καὶ μέχρις ὅτου διαλευκανθῇ ἡ ὑπόθεσις, οἱ στίλαι αὐτοὶ θὰ συνεχίζουν ὑπόδεικνύουσαι τὸ καθῆκον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ καὶ τῶν ὑπηρεσιακῶν του συμβούλων. Μᾶς διακρίνει ή ὑπομονὴ καὶ ή ἐπιμονή.

## ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΕΛΕΙΩΝΟΜΕΝ

Χρειάζεται, ἀτυχῶς, συχνάκις νὰ ἐπανερχόμεθα ἐπὶ θεμάτων, ἡ σύμμισης τῶν ὄποιων δὲν παρουσιάζει ἄλλην τινὰ δυσκολίαν ἀπὸ τὴν τήρησιν μιᾶς ἀπλῆς διαδικασίας. Δέν δυνάμεθα νὰ ἔξηγησωμεν ἐντελῶς ὑπηρεσιακῆς μορφῆς, μὲ ἀντικείμενον ξένου πρὸς πάσαν πολιτικὴν ἀντίθεσιν, ἢ καὶ ἀντίδρασιν ἐνδιαφερομένων τινῶν, παραμένουν ἀκινητοποιημένα ἀπὸ κάποιο «γρανάζι» τῆς γραφειοκρατικῆς ρουτίνας.

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

Τὰ ἀπαριθμούμενα: α) Τὸ νομοσχέδιον περὶ συστάσεων 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. β) Τὸ νομοσχέδιον περὶ ρυθμίσεως ὡρισμένων θεμάτων τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ ή ἐνιαία ἐποπτεία τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν Σχολῶν — ὡς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν — ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν.

"Οτι ἡ ψήφισης τῶν νομοσχεδίων τούτων θὰ ἔπειπε νὰ είχε πρὸ πολλοῦ συντελεσθῆ σύνδεσίος ὑπάρχει ἀμφιβολία. 'Αμφιβολίαι — καὶ πολλαὶ — προκαλοῦνται, διὸ αἱ ἐπανειλημένων δοθεῖσαι ὑποσχέσεις περὶ ἀμέσου προσωρινής των νομοσχεδίων τούτων ἐκφράζουν καὶ τὰς πραγματικάς προθέσεις τοῦ ὑπευθύνου 'Υπουργοῦ. Τὸ προηγούμενον τῆς ψήφισεως τοῦ νομοσχεδίου περὶ αὐθεντικῆς ἐμρημείας διστάξεων τινῶν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εἰς πολλοὺς ἔχει δημιουργήσει τὴν ἐντύπωσιν — καὶ ἵσως καὶ τὴν πεποίθησιν — ὅτι δὲν καταστάλλονται δραστήριαι προσπάθειαι διὰ νὰ ὑπερκερασθοῦν αἱ τυχὸν ὑπάρχουσαι δυσκολίαις.

Θὰ εἰχωμεν νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸν ναυαρχὸν κ. Σταυροπολῆ, νὰ ὀνομάσῃ ὑπευθύνως εἰς δραστήριον ἀξιωματικὸν τὴν διεκπεραϊσσαι διῆλης πολεμώντας τῆς ψηφιστής διαδικασίας διὰ νὰ φέσουν τὰ νομοσχέδια μέχρι τῆς Γραμματείας τῆς Βουλῆς. 'Απὸ ἑκεῖ εύχερέστερον θὰ τὰ φέρῃ δ. κ. 'Υπουργὸς πρὸς τὴν τυπικὴν πλέον ψήφισιν.

## ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

'Οραματίζεται διὰ καθηγητῆς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης εὐόίων τὸ μέλλον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀπὸ ναυτιλιαστής, τούλαχιστον, πλευρᾶς. Τὰ σχέδια του διεπιπλωσῶν ἐναργῶς κατὰ τὰ ἐγκαίνια τοῦ ἐν Πειραιῇ καταστήματος τῆς 'Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπεζῆς. 'Η ἐφαρμογὴ νέας πιστωτικῆς πολιτικῆς, τὴν ὄποιαν θέλει ὁ δημόλος των Τραπεζῶν ποὺ προϊστάσαι νὰ προσωθῆσῃ, ἐπίπειρεται νὰ συντελέσῃ εἰς τὸ νὰ ἔλθουν ἐγγύτερον πρὸς τὰς ἔθνικάς των διασεισης πολλαὶ ἐλληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἔγκατεστημέναι λόγω τῶν ἐργασιῶν των, εἰς τὸ ἔξωτερον τὸν πόμορια τόνων γκρός χρειάζεται πιστωσίες διὰ νὰ ἐπισκευάζῃ ἔδω τὰ πλοῖα του, διὰ νὰ προβαίνῃ εἰς τὸν ἐντεῦθεν ἀνεφοδιασμόν των καὶ εἰς τὴν ἀνανέωσιν, τέλος, τῶν παρηλίκων σκαφῶν. 'Υπὸ τὸ ἀντότερα πρίσμα η ναυτικὴ πίστις, η εὐρυτέρα, ήτις ἐπιδιώκεται νὰ δισκηθῇ ὑπὸ τοῦ δημόλου τῶν Τραπεζῶν τοῦ κ. 'Ανδρεάδη, τὰ μέγιστα θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν διαφράζεις.

Δὲν παρέλειψεν, ἐπ' εὐκαιρία, δ. κ. 'Ανδρεάδης περὶ συσχετίση τὴν πιστωτικὴν πολιτικὴν μὲ τὸ μέγα θέμα τῆς διατίκαστασεως τῶν λίμπερτς. 'Εντεῦθεν θὰ ἔξειρθη διὰ τὴν πολεμούμενην στρατιωτικήν της πολιτικής πολιτικής, μὲ τὸν παραπλανητικὸν πότερον οἱ ἐφοπλιστοὶ τὸ θελήσουν, περιλαμβάνουσα ὅλης ἐκείνας τὰς ἀπαραιτήτους καὶ συμφερούσας προϋποθέσεις.

Ζωηρῶς προεδρήθη ἀπὸ τὸν κ. 'Ανδρεάδην τὸ αίτημα τῆς ἀναθεωρήσεως τῆς νομισματικῆς πολιτικῆς. 'Αποραιτήσας ἡ συμμετοχή της πολιτικῆς πολιτικῆς μετὰ τῶν ξενών τραπεζικῶν διμίων, διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ἔργων ναυτιλιαστής ὑπόδομης. Τὰ κεφάλαια λ.χ. τῶν Ναυτηγίων 'Ελευσίνος, προέλευσιν ἔχουν τὸ ἔξωτερον. Οὐδόλως ἔθιγησαν αἱ ιδιωτικαὶ καταθέσεις. Μία χαλάρωσις, δύμως, τῆς ἀσκουμένης σύμερης νομισματικῆς πολιτικῆς, χωρὶς δεβαίως νὰ λειψῃ καὶ διὰ τραπεζικός έλεγχος, κρίνεται ἐπιβεβλημένη. Τὸ Κράτος πρέπει κατανόησιν πλήρη νὰ ἀποκτήσῃ τῆς παραγωγικῆς σημασίας τοῦ πλοίου. Τὸ πολύτιμον συμβόλιον τῶν περιστωτικῶν ἔργων νὰ ἀντιληφθῇ. Τὰ ἀναλα-

βάνει ή ιδιωτική πρωτοδουλία, ή όποια είς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐπετέλεστε θαύματα, Ικανή δὲ είναι νὰ συνεχίσῃ θαυματουργούσα.

## ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Εὗρε τὴν εύκαιριαν δ. κ. Ἀνδρεάδης, δημιῶν κατὰ τὰ ἔγκαινια τοῦ ἀνακαινισθέντος κεντρικοῦ καταστήματος τῆς Ἰονικῆς - Λαϊκῆς εἰς τὸν Πειραιόν, νὰ ἀναγείλῃ τὸ αἴσιον τέμα τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ξένους οίκους διὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν ναυπηγείων Ἐλευσίνος.

Χαρούσανον τὸ γεγονός. Θετικὸν δῆμα ἐπιτελεῖται πρὸς τὴν ἐπαύξησιν τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τῶν ἐπισκευαστικῶν μας κέντρων καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ. Αἱ στήλαι αὐτοὶ εἶναι εὐτυχεῖς, διότι προδιέγραφαν, παρὰ τὰς διατυπωθείσας ἀμφιβολίας, τὴν τοιστὴν καλὴν ἔξελιξιν. Πίστιν εἴχομεν ἀκράδαντον διὰ δ. κ. Ἀνδρεάδης θὰ χωρῆσῃ ἀνενδότως εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν σχεδίων του.

Τὸ κόστος τοῦ δῆμου ἔργου θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 20 ἑκατοντάριών. "Υπὸ εὐνοϊκούς δρους ἔξησφαλίσθησαν τὰ κεφάλαια. Τέσσαρες μεγάλοι τεχνικοὶ οίκοι τοῦ ἔξωτερικοῦ συμμετέχουν εἰς τὰς διαπάνες τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν ναυπηγείων. 'Ο γνωστὸς Ἰταλικὸς οίκος «Μπρεζίλε» εἰς τὴν ἀνέγερσιν τῶν κτισμάτων, καὶ τῶν λιμενικῶν ἔργων. Τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης εἰς τὴν προμήθειαν τῶν δυο, πλήρως αὐτοματοποιημένων, πλωτῶν δεξαμενῶν (διὰ σκάφη 50 - 60 χιλ. τόν. ή μία καὶ 100 χιλ. τόν. ή δευτέρα). Παρόδοσις 1968. Τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα Μπλόμ καὶ Φός, δύος καὶ ὁ οίκος Κρούπ θὰ προμηθεύσουν τὰς τεχνικὸν ἔξπολισμὸν καὶ θὰ παράσχουν τὴν τεχνικὴν τῶν συμπαράστασιν εἰς τὴν δργάνωσιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς δάσκαλα.

Δὲν θὰ περιορισθούν τὰ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» εἰς μόνας τὰς ἐπισκευάς πλοίων καὶ ναυτικὰς κατασκευάς. 'Ο τεχνικός τῶν ἔξπολισμὸς — δὲ πλέον συγχρονισμένος καὶ αὐτοματοποιημένος — θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνάληψιν οἰσασθῆτος σιδηρᾶς κατασκευῆς καὶ παντὸς μηχανήματος, ἀπὸ τῆς μηχανῆς δῆλος μέχρι γερανογεφυρῶν, σιδηροδρομικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ διαφόρων μεταλλικῶν κατασκευῶν.

'Η ἔξαγωγική προσπάθεια ιδιαιτέρως θὰ ἐπιδιωχθῇ. 'Ο Οίκος Κρούπ συγκεκριμένως

ἀντιμετωπίζει τὴν στενήν συνεργασίαν μὲ τὴν ὑπὸ ἴδρυσιν σιδηροδρομικῆς μονάδας. 'Αμεσον τὸ συμφέρον τους ἔνων νὰ διεξάγεται η κατεργασία ὡρισμένων σιδηροκατασκευῶν, προοριζομένων διὰ τὸ ἔξωτερικὸν— Μέσην Ἀνατολὴν— μὲ κόστος ἀσφαλῶς εὐθηγότερον, λόγω καὶ τῶν ἐντεύθεν διλιγωρῶν μεταφορικῶν δοπιανῶν.

Δὲν γενιάται ὀμφιδιόλις διὰ τὴν ἐπιλεγεῖσα εἰς τὸν δῆμον τῆς Ἐλευσίνος τοποθεσία διὰ τὴν ἔγκαταστάσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς δάσκαλας εἶναι η πλέον ἔξυπηρετούσα τὸν σκοπὸν τῆς συστάσεως τῆς. Πλειστά δοσαὶ τὰ πλεονεκτήματα τῆς γειτνίασεως μὲ τὴν Πρωτεύουσαν.

'Εγείρεται πάντως τὸ πρόβλημα τῆς ἔξευρεσεως ἔργων μετάλλου καὶ εἰδικευμένου προσωπικοῦ. 'Ο κ. Ἀνδρεάδης εὐελπιστεῖ εἰς τὴν λύσιν καὶ τοῦ προβλήματος αὐτοῦ, τοῦ πράγματος σοδοροῦ. 'Αντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποστολῆς ὑπερτριακοσίων νέων εἰς τὴν Γερμανίαν, ἵνα εἰς τὰ ἔκει ναυπηγεῖα ἐπὶ διετίαν ἀποκτήσουν τὴν ειδικευσίαν, μὲ ὑποχρέωσιν ὅπως ἀποτελέσουν προσωπικού τῶν πυρήνα τῶν ναυπηγείων.

Δύο ἐπίσης σχολαὶ ἐντὸς τῶν ναυπηγείων πρόκειται νὰ συσταθοῦν: 'Η μία μηχανούργων καὶ ἔργων μετάλλου καὶ η δευτέρα μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

'Η παραγωγικὴ συμβολὴ τῆς νέας αὐτῆς σιδηροδρομικῆς μονάδας εἶναι ἀναμφισβήτητος. 'Ενισχύεται μεγάλως η ἐλληνικὴ βαρεία βιομηχανίας. Συνάλλαγμα πολύτιμον θὰ εἰσοκίμισται αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων— συνάλλαγμα δὲ περὶ τόρων μᾶς διαφέγγει— καὶ η πρὸς ἔξαγωγήν παραγωγὴ μηχανημάτων καὶ ὄλλων κατασκευῶν.

Διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας μας τὸ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» ἔρχονται νὰ καλύψουν μίαν θετικὴν ἀνάγκην, ἥτις εἶχε πλέον καταστῆ κοινὴ συνειδήσις. 'Ἄξιες θερμῶν συγχαρητηρίων δ. κ. Ἀνδρεάδης, διότι διεῖδε τὴν ἀνάγκην αὐτὴν καὶ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον ἐπέτυχε τὴν πλέωσιν της.

## ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΠΥΛΟΥ

'Ανεκοινώθη πρὸ δημερῶν ἡ ὑπογραφὴ τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἴδρυσιν ἐν Πύλῳ ναυπηγείων καὶ βαρείας σιδηροδρομικής. Τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἴδρυση δ. κ. I. Λάστος καὶ η ιστωνικὴ ἑταίρια 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως καὶ τοῦ ἐκδοθεμένου κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N.D. 2687,

53 δασιλικοῦ διατάγματος προβλέπεται, διὰ τὸ ὄμιλος Λάστος - 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα θὰ εἰσαγάγῃ κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τούλαχιστον 16.000.000 δολαρίων διὰ τὴν ἴδρυσιν ἐν Πύλῳ ἐπισκευαστικού κέντρου, μὲ μίαν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενήν. Προβλέπεται, διὰ τὸ διά τὴν διοκλητησίαν τοῦ ἔργου θὰ ἀπαιτηθούν κεφάλαια τῆς τάξεως τῶν 40.000.000 δολαρίων.

Τὸ ὃς ἄνω συγκρότημα κατὰ τὴν πρώτην φάσιν τῶν ἔργων του θὰ ἀπαιτούσῃ περὶ τοὺς 2.200 ἔργοτοπεχίτας, μετὰ δὲ τὴν διοκλητησίαν τοῦ τὸ ἔργοτοπαλληλικὸν προσωπικὸν θὰ ὑπερβῇ τὰς 4.000.

Πρὸς πραγματοποίησιν τῆς ὡς ἄνω ἐπινδύσεως, η κυβέρνησις ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραχωρήσῃ δωρεὰν τὸν ἀπαιτηθούμενον διὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν ναυπηγείων ἔχων προϋπολογισμόν εἰς 600 περίπου στρέμματα, διὰ τὸν οποίον θέρετρον καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 4 ἑκατοτόμ. δολαρίων διὰ τὴν ἔκ μέρους τῆς ἀναδόχου ἑταίριας ἔξειρεσιν κεφαλαίων πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἀναγκαίων ἔργων ὑποδομῆς.

## Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Χαίρομεν διότι οι ἀρμόδιοι τεχνικοὶ παράγοντες τοῦ Ο.Λ.Π. παρέσχον τὴν διαβεβαίωσιν πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους σιδηροδρομικάνους τοῦ Πειραιῶς, διὰ τὸν οὐδεμία μετασβολὴ η καθυστέρησις πρόκειται νὰ ἐπληθῇ εἰς τὸ θέμα τῆς ἐπισκευαστικῆς δάσκαλας Περάματος ἐξ αἰτίας τῆς περὶ τὸν 'Οργανισμὸν διοικητικῆς ἀναμαλίας.

Κατὰ τὰς παρασχεθείσας διαβεβαίωσεις, ἐντὸς μηνὸς τὸ ἀργότερον, τὸ σχέδιον διὰ τὰς μεταλλικὰς κατασκευὰς τῶν ἔξι μηχανουργικῶν συγκροτημάτων θὰ είναι ἔτοιμα, δεδουμένον διὰ ἑπτάντα πρόδειγμάτων διὰ τὸν οποίον θέρετρον κατασκευαῖς διὰ μετάλλου.

Οὕτω, μετὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν ἐν λόγῳ σχεδίων καὶ περὶ τὰ μέσα 'Οκτωβρίου ἀναμένεται νὰ προκηρυχθῇ ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ ἀνέγερσιν τῶν ὑποστέγων, τὰ δύοις μέχρις ἔνος σημείου θὰ γίνουν διὰ μετόπων ἀρμέ, αἱ δὲ ὑπερκατασκευαῖς διὰ μετάλλου.

'Εν τῷ μεταξὺ ἐκλήθησαν ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. τὰ ἔργοστάσια, τὰ δύοις ἑλασίν μέρος εἰς τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν ἐκμίσθωσιν τῶν χώρων τῆς ἐπισκευαστικῆς δάσκαλας καὶ συνεζητήθη ὁ τρόπος τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διαπάνω διὰ τὸν μηχανικὸν ἔξπολισμόν των.

## ΒΑΣΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ

'Ἐν συνεχείᾳ τῶν διαβημάτων τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν πρὸς τὸν Κ. Πρωθυπουργὸν καὶ τὸν 'Υπουργὸν 'Εξωτερικῶν ναυάρχον κ. 'Ιω. Τούμπαν περὶ τοῦ θέματος τῆς ἀσφαλίσεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἐν περιπτώσει πολέμου, ὁ ναύαρχος κ. Τούμπας εἶχε τὴν εύκαιριαν νὰ συζητήσῃ τὸ ζήτημα μετὰ τοῦ ἐπισκευαστικῆς δάσκαλας τὰς διατάξεις τοῦ N.D. 2687.

'Ο 'Ελλην 'Υπουργός ὑπεγράμμισε τὴν ζωτικότητα τοῦ θέματος καὶ ἔζητησεν ὅπως ἔξειρεται λύσις τῶν καλύπτουσα τὰ ἔλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα. 'Ο 'Αγγελος 'Υπουργός δὲν εὑρέθη ἀπροετοίμαστος. 'Εγνώριζεν διὰ τὸ ζήτημα ἐκκρεμεῖ εἰς τὴν Ειδικὴν 'Ομάδα 'Εργασίας τοῦ P.B.O.S., δημοσίαν διαπίπτουσαν αἱ ἀπόφεις τῶν συμμάχων χωρῶν καὶ ἔδηλωσεν διὰ τὸν πρόπειρον νὰ ἀνοιμένωνται αἱ ἀποφάσεις τῆς ἐλόγῳ 'Ομάδος.

Σημειώνομεν τὴν θέσιν, τὴν ὅποιαν ἑλασίν διὰ τὸν Αγγελος 'Υπουργός διὰ τὸν ναυάρχον περὶ τοῦ θέματος τῆς διπλωματίας εἰς τὸν χώρων τῆς ἀπλωτικῆς συμμαχίας. Δὲν δυναμέθεια να παραμένει ἀπάθεια πρὸ ἐνὸς κινδύνου, ὅστις ἀν τὸν ἐκδηλωθῆ, θὰ προκληθεῖ ὁριστικὴν ἔξαγωγίαν τῆς 'Ελλάδος ἀπὸ τὸν ζωτικώτατον χώρον τῆς θαλάσσης.

**HARLEY, MULLION & CO. LTD.**

Cover the  
World  
of Shipping

Being established  
in London and Hong Kong  
Harley Mullion are  
exceptionally well placed  
to serve the interests of  
the international  
shipping industry.  
Agents for the sale and purchase  
of Shipping Property. Building  
contracts arranged. Shipping  
valuers, dry cargo and tanker  
chartering. Ship managers.

Agency representation in both London and Hong Kong

KEMPSON HOUSE, 35/37 CAMOMILE STREET, E.C.3  
Telephone: AVENUE 2474 (20 lines) Telex: LONDON 28567/8 & 23813.  
Cables: EVENHANDED LONDON TELEX.

HARLEY, MULLION & CO. (Hong Kong) LTD.  
P. & O. Building, 13th Floor, Des Voeux Road, Central.  
Tel 226076 Telex: HONG KONG 210. Cables: EVENKEEL HONG KONG TELEX.

Χάρις είς τὸν καλὸν ἀπὸ μέρους μας χειρισμόν, τὸ θέμα κρατεῖται ἀνοικτόν. Δὲν ἄρκει, ὅμως, τούτο. Χρειάζεται ἐντονάτάτη παρασκηνιακή προπαρασκευή. Χρειάζεται τὸ 'Υπουργείον 'Εξωτερικῶν τῆς 'Ἐλλάδος νὰ ἀντιληφθῇ τὸ χάρος, ὅπερ ἀποκέρμαται εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν καὶ νὰ ἀποδυθῇ εἰς ἀγῶνας, διὰ νὰ φέσσωμεν εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐπιθυμητοῦ ἀσφαλιστικοῦ σχῆματος.

"Ἄν της 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, παρ' ὅλην τὴν δυσμενή μεταχείρισιν αὐτῆς, ἡδυνήθη νὰ ἀναδημιουργηθῇ παρὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν δύο τρίτων κατὰ τὸ Α' παγκόσμιον πόλεμον καὶ τῶν τριῶν τετάρτων κατὰ τὸν Β' τῆς χωρητικότητὸς της, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται κατώρθωσαν νὰ εἰσπράξουν —ἄν ὅχι ὀλας— τὸ πλεῖστον τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποξημιδωέων των.

'Ἔαν οἱ 'Ἐρυθροὶ Φρουροὶ' ἀποχαλινῶθυν καὶ ἡ 'Ἀνθρωπότης' ἐμπλακῇ εἰς τὸν ἀπευκτάσιον πόλεμον, ἡ 'Ἐλλάς' ἡ δὲν διαθέσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου ἀν δὲν ἔχῃ καλυφθῆ ἀσφαλιστικῶς ἡ ἀν τὸν διαθέσῃ δὲν ἔχει παρὰ νὰ προεξοφλήσῃ τὴν ναυτικήν μας καταστροφὴν καὶ τὴν ὁριστικὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν 'Ἐλλήνων ἀπὸ τὸ προσκώνιον στοιχεῖον τῆς ζωῆς των, ἀπὸ τὸν χῶρον ὃπου ἐκαποντάδες χιλιάδων 'Ἐλλήνων ἔξασφαλίζουν τὸν διοπορισμόν.

## Π.Ν.Ο. ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

"Οτις ἡ συζήτησις τῶν θεμάτων προάγει τὰς λύσεις, οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία. 'Απὸ τὴν σκέψιν αὐτῆς ὁρμῶμενοι διετυπώσαμεν ὥρισμένας παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ ὑπομήματος, τὸ ὅποιον ὑπέβαλεν ἡ Π.Ν.Ο. περὶ τῆς μελετωμένης ἰδρύσεως Ταμείου Ναυτικῆς 'Ανεργίας.

Εἰς τὸ ὑπόμνημα οἱ συντάκται του ζητοῦν ὅπως ἡ ἐπιδότησις τῆς ἀνεργίας ὀρισθῇ εἰς τὸ ὕψος τοῦ 70% τῶν μισθῶν τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων. Εἴμεθα δὲλοι σύμφωνοι καὶ διὰ τὸ 70%—διστὶ δὲ ὅχι καὶ διὰ τὸ 100%; 'Αλλὰ τὸ ὑπόμνημα δὲν συνοδεύεται καὶ ἀπὸ τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα, ὡς π.χ. ποιὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν —καθ' ὑπολογισμὸν— ἐπιδοτηθησομένων, ποιά ἡ—πιθανωτέρα—διάρκεια ἐπιδοτηθησεώς κλπ. οὔτε προσδιορίζει τὸ ὕψος τῶν ἀσφαλιστικῶν ὀποθεματικῶν, τὰ ὅποια θὰ χρειασθῇ νὰ διαθέτῃ τὸ Ταμείον. 'Ἔαν ὑπεβάλλοντο εἰς τὸν κόπον τῶν ὑπολογισμῶν θὰ κατεπλήσσοντο πρὸ τοῦ μεγέθους τῶν ἀριθμῶν, ποὺ θὰ προέκπητον. Βεβαίως, ἡ Π.Ν.Ο. δὲν μᾶς προσθέτει ποιὸς ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ παρέχουν εἰς τὸν ἡσαφαλισμένους τῶν ἐπίδομα τῆς ἀνεργίας ἵσον πρὸς τὰ 70% τῶν μισθῶν των.

'Η Π.Ν.Ο. ἀποκρούει οἰσινήποτε ἐπιβάρυνσιν τῶν ναυτικῶν χάριν τοῦ Ταμείου 'Ανεργίας τῶν καὶ ὑποστηρίζει, ὅτι ὁ κίνδυνος τῆς 'Ανεργίας καὶ τὰ κανόνα καὶ ἀλλαγές ταῖς ἐισφορῶν τῶν ἐργοδοτῶν καὶ διὰ κοινωνικῶν πόρων. 'Η ιδία καὶ ἐδῶ παράθεταις ἀναποδείκτων ἐπιχειρημάτων καὶ ἴδιων τοῦ «κανονός». 'Ανάγκη λοιπὸν νὰ γνωσθῇ ποιὸς Ταμεία 'Ανεργίας δὲν ἐπιβαρύνουν τοὺς ἡσαφαλισμένους τῶν καὶ συντηροῦνται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τοὺς ἐργοδότας καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον.

Εἰς τὸ ὑπόμνημά της ἡ Π.Ν.Ο. ισχυρίζεται, ὅτι η εἰσδοσή τῆς Ναυτιλίας «εἰς φάσιν τεχνολογικῆς ἔξελίξεως (αὐτοματισμός, ὄρθολογική ὄργανωσις τῆς ἐργασίας ἐπὶ πλοίων κλπ.), προκαλεῖ κοινωνικὰ ἐπιπτώσεις, τῶν ὅποιων ἡ ἀντιμετώπισις ἐμπίπτει εἰς τὰ πλαίσια τοῦ μελετωμένου νέου θεμούν».

'Εδῶ θὰ πρέπει νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἡ Π.Ν.Ο. εὐρίσκεται ἐκτὸς πραγματικοῦτος. Πρῶτον διότι ἡ 'Ἐλληνική Ναυτιλία στερείται πληρωμάτων καὶ εἶναι κοινὸν τοῦτο μυστικόν. Αἱ τεχνολογικαὶ ἔξελίξεις καὶ ὅταν θὰ ἐπέλθουν, δὲν πρόκειται κενά ἐδῶ νὰ δημιουργήσουν. Τὰ κενὰ ἥψιστανται. Δεύτερον, διότι οἱ ναυτικοὶ συνδικαλιστοὶ τῶν ὄλων ναυτικῶν χωρῶν, δὲν ἀπέβλεψαν εἰς τὰ ἐπιδόματα τῆς ἀνεργίας, ὅλη ἐκινηθῆσαν

νὰ παρασκευάσουν ποιοτικῶς τοὺς συναδέλφους των, δῶστε νὰ εἶναι ίκανοι νὰ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων. Τρίτον, διότι τὸ Ταμείον 'Ανεργίας δὲν προορίζεται διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν μονον ἡ μὲν ἀνέργων, ὅλλα τῶν ἀνεργιακῶν κυμάτων τῶν ἀποτόκων ἐκ ναυτιλιασκῶν κρίσεων. Τέταρτον, διότι δὲν ἔχει ἡ Π.Ν.Ο. ὅπερ τῆς ποιὸς ὁ ρυθμὸς τῆς φυσιολογικῆς ἔξodos τῶν ναυτικῶν πρὸς τὴν σύνταξιν κλπ. Θέμα ἀνεργίας, λοιπὸν, δὲν θὰ προκύψῃ ἀπὸ τὴν τεχνολογικὴν πρόσδοσην, ὅλλα θέμα ἐπαγγελματικῆς ἐπιμορφώσεως.

Τέλος, ἡ Π.Ν.Ο. διότι τοῦ ὑπομήματος τῆς ὑποστηρίζει, διότι τὸ ίδρυθησόμενον Ταμείον 'Ανεργίας, πρέπει νὰ διοικήται διὰ τὸν Διοικητικὸν Συμβούλιον, νὰ διασθέτῃ ἰδίαν γραφειοκανή ὄργανωσιν καὶ ίδιον του προσωπικόν. Θά ἀνέμενοντας ἀκριβῶς αἱ ἀνίτεστοι ὑποδείξεις. 'Η πρότασις τῆς Π.Ν.Ο. μεταφράζεται εἰς σημαντικάς διαπόνας διοικήσεως. Δὲν νομίζομεν δὲ ὅτι οἱ ναυτικοὶ συνδικαλιστοὶ θὰ διαθέτουν τὰς λύσιν τῆς λιτωρείας.

'Ἄπο τὴν διατύπωσιν τῶν ἐπιχειρημάτων καὶ τῶν ὑποδείξεων καὶ τὴν ὅλην δομὴν τοῦ ὑπομήματος δὲν εἶναι εύκολον νὰ κρίνη κανείς, ὃν πρόκειται περὶ προχειρολογίας ἢ περὶ ὑποκρυπτομένης προθεσμῶν νὰ μεταστραθῇ η σύντασις τοῦ Ταμείου Ναυτικῆς 'Ανεργίας. Θὰ ἀνέμενε κανεὶς ἀπὸ τὸν κορυφαίον τῶν ναυτικῶν ὄργανωσιν ὑποδείξεις καὶ σκέψεις αἱ ὅποιαι θὰ προήγαγον θετικῶς τῆς ιδρύσεως τοῦ Ταμείου τούτου. Οἱ όροι τοὺς ὅποιους θέτει ἡ Π.Ν.Ο., εἶναι καὶ διὰ τοὺς μηδεὶς μείζονες τόσον ἀνεδαφικοί, δῶστε νὰ μη δύναται νὰ γίνη σκέψις περὶ προώθησεως τῆς ιδρύσεως τοῦ Ταμείου.

"Ἄς ἀναλάβῃ ἔκαστος τὰς εὐθύνας του.

## Η ΑΣΥΔΟΣΙΑ

Διασβατήριον καὶ ναυτικὸν φυλλάδιον ἐναλλάσσονται κατὰ τὴν περίστασιν. Χρησιμοποιεῖται τὸ πρῶτον, ὅταν τὸ δεύτερον ἔχῃ κατασχεθῆ ἡ ἐμφανίζει υποπόταμόν του τοῦ Ταμείου Ναυτικῆς 'Ανεργίας. Θὰ ἀνέμενε κανεὶς ἀπὸ τὸν κορυφαίον τῶν ναυτικῶν ὄργανωσιν ὑποδείξεις καὶ σκέψεις αἱ ὅποιαι θὰ προήγαγον θετικῶς τῆς ιδρύσεως τοῦ Ταμείου τούτου. Οἱ όροι τοὺς ὅποιους θέτει ἡ Π.Ν.Ο., εἶναι καὶ διὰ τοὺς μηδεὶς μείζονες τόσον ἀνεδαφικοί, δῶστε νὰ μη δύναται νὰ γίνη σκέψις περὶ προώθησεως τῆς ιδρύσεως τοῦ Ταμείου.

Γνωστὸν τὸ «κεκλόπο» εἰς τοὺς ἔνοιας μεγάλους λιμένας— τοῦ Κόντινεντ Ιδιαιτέρως — τῆς τοιστῆς δυαδικῆς καταστάσεως. 'Η ἀνάγκη πληρωμάτων δικαιολογεῖ τὴν ἀνοχήν, διευκολύνει δόμως τὸν ταφαξίαν, τὸν καθοδηγητήν, εἰς τὴν ἐπαναυτολόγησην του. Οἱ πάντες εὐπρόσδεκτοι.

'Αφότου δὲ παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀσκούμενος θελεγχός ἐπὶ τῶν διασβα-

τηρίων κατηγορήθη— ἐπὶ μασκερίας ἐποχῆς τοῦ καλοῦ μας κ. Μπίρη— η εἰσβολὴ τῶν ἀνεπιμόρτων ἐπετεύχθη. Εύχερεστέρα κατέστη η ἔκδοσις διασβατήριων. Μὲ αὐτὸν η ναυτολόγησης ἐπετυγχάνετο.

Καὶ ἄλλοι ὅχι δίλιγοι κάτοχοι ναυτικοῦ φυλλαδίου, διότι ὑπεχρεώθησαν νὰ ταξιδεύσουν πρὸς ἐπιβίσασιν τοῦ πλοίου ποὺ ἔντολογικῶν συναγενωρίζουσαν ὡς διασβατήριον τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, κατέχουν καὶ τὰ δύο. Κατὰ τὴν περίστασιν τὰ χρησιμοποιούσαν της μορφήν.

'Ἄδυνατούμεν νὰ ὑποδείξωμεν τί δέον γενέθει. Εἴναι, πάντως, γεγονός ὅτι κάποιο μέτρον χρειάζεται νὰ ληφθῇ. Πρόκειται περὶ ἀνωμαλίας ἀπαραδέκτου. 'Ισως νὰ ἔπειπε οι προσενικοὶ λιμενάρχαι νὰ ἐπιληφθούν τοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ ξένων ιδίᾳ πλοίων καὶ οἱ πλοίαρχοι νὰ γνωρίζουν εἰς τὰ Λιμεναρχεία τοὺς στερουμένους ναυτικοῦ φυλλαδίου. 'Ενός ἐκάστου διασβατήριον τὸ διασβατήριον ή ὑπόθεσις θὰ ἔξεταν καὶ θὰ ἐκκαθαρίζεται. Πρέπει η ἀνωμαλία αὐτή νὰ ἐκλεψθῇ.

## ΠΑΡΗΜΕΛΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

'Ο ἄλλοτε σφύζων ἀπὸ κίνησιν λιμὴν τῆς Πρεβέζης, η διέξοδος, καπποτε, ὅλης τῆς Ηπείρου, εἶναι τώρα νεκρός. 'Ελειφαν καὶ τὰ πλοία γραμμῆς. 'Εργασία δι' αὐτὰ δύνηται πάρχει. Τὸ αὐτοκίνητον καὶ τὸ ἀεροπλάνον ἀφ' ἐνός, καὶ ὁ λιμὴν τῆς 'Ηγουμενίτης ἀφ' ἐπέρου— διὰ τὸ ὄχημασταγωγά Κερκύρας - 'Ιταλίας— ἀπερρόφησαν ὅλην τὴν κίνησιν ἐπιβατών καὶ φορτίων.

Καὶ διάσω δὲν παύει ὁ λιμὴν τῆς Πρεβέζης νὰ ἀποτελῇ τὴν φυσικὴν διέξοδον εὐρυτάτης ἐνδοχώρας καὶ τὴν συντομωτέραν ὁδὸν μεταφορᾶς μέσω Τεργέστης— ὅχι 'Ανκώνας— τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων τῆς Θεσσαλίας καὶ τῆς Δυτ. Μακεδονίας, τῶν ἔξαγομένων εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

'Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, εἶναι ἀδύνατος ἡ χρησιμοποίησις τοῦ λιμένος τῆς Πρεβέζης, λείπουν οἱ κατάλληλοι δρόμοι προσπελάσεων. 'Οταν ἡ προγραμματισθείσα διόπτης εἴτε κετελέσθη, ζήτημα καταλλήλων κρητιδωμάτων, μὲ ἐπαρκεῖς βούλσης βύθισμα θὰ είναι ἡ δι' αὐτοκίνητων φυγείων— ἐπὶ ὄχημασταγωγῶν μεταφερομένων— διακίνησις εὐθηνὴ καὶ ταχεία, πρὸς τὴν Τεργέστην τῶν ἔξαγομένων προϊόντων μας.

'Τὸ μέλον ἀναμφισβητήτως ἀνήκει εἰς τὸν λιμένα τῆς Πρεβέζης. Περιοχὴ ἔξοχως παραγωγικὴ δι' αὐτού μέλλει νὰ ἔχησητε θετική. 'Αρκεῖ νὰ ἀντιμετωπίσῃ η Κυδέρνησις ἀποφασιστικώτερον τὸ ὄλον αὐτὸν πρόδημα, μὲ ἐπίλυση τοῦ ὅποιου προώρισται νὰ προσδώσῃ καὶ ζωὴν εἰς μίαν παραγμημένην καὶ διασπραγουσαν περιοχήν.

\*\*\*

Προσπάθειαι σύντονοι καταβάλλενται ἀπὸ τὴν ιταλικὴν Κυδέρνησιν ἵνα συνδεθῇ ἡ Τεργέστη μὲ τοὺς διεθνεῖς αὐτοκινητοδρόμους, ἐνῷ ταύτοχρόνων προτείνεται τόσον διὰ τὰ εύποδη προϊόντα τῆς Ν. 'Ιταλίας, σόσον καὶ διὰ τὰ ἀντίστοιχα τῆς 'Ἐλλάδος καὶ τῶν ὄλλων μεσογειακῶν χωρῶν ἡ χρησιμοποίησις ἐνὸς νέου τοῦ πλοίου εἰδικοῦ διὰ τὰς μετροφόρας αὐτάς, τὸ ὅποιον καὶ τὸν χρόνον συντέμενι καὶ τὸ κόστος.

'Η 'Ἐλλάς ἔχει κάθε συμφέρον νὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὴν Τεργέστην διὰ τὴν μέσω αὐτῆς διασκίνησιν τῶν προϊόντων μας, τὰ ὅποια θὰ φορτώνωνται ἀκριβῶς ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Πρεβέζης διὰ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

## Η ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗΣ

Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολίας, ὅτι οἱ ναῦλοι τῶν ἐντεῦθεν διὰ τὴν Νότιον Αφρικήν ἔξαγωγῶν εἶναι ἀκριβοί, αἰσθητῶς ὑψηλότεροι τῶν ἔξι ὄλλων μεσογειακῶν λιμένων φορτωνόμων ἐμπορευμάτων. Μία πρὸς τὰ ἔκει ἐλληνική τακτική γραμμῆς θὰ ἡτο τὰ μέγιστα ἔξυπητεκτική τῆς ἔξαγωγικῆς μας προσπαθείας.

Βάσει ποιῶν ὄμων οἰκονομικῶν δεδομένων

## SHIPBROKERS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO.  
For 100 Years

POB : 658 TLG.: VANTE TLX: 545

## LISBON

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

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

Θάνατούμενον δέ έφοπλιστής τὴν πρωτοβουλίαν συστάσεως μᾶς τοιαύτης γραμμῆς; Δεύτερος Εύγενίδης, ὁ καθιερώσας τὴν γραμμὴν Ν. Ἀμερικῆς, δὲν θὰ υπάρξῃ. Τὰ έντευθεν διὰ τὴν Νότο. Ἀφρικήν φορτία διὰ τὰ πρώτα τούλαχιστον ταξιδία— ἵνα μὴ εἴπωμεν τὰ πρώτα ἔτη— θὰ είναι δλίγοτε, έτοις καὶ ἀντὶ προσεγγίσεις καὶ πρὸς ἄλλους λιμένας τῆς Δυτικῆς ἢ Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς προεβλέποντο. Αἱ διπλάναι θὰ είναι σημαντικαὶ δι' ἓνα σκάφος κατάλληλον, μετρίας χωρητικότητος, υπέρτεραι ἀσφαλῶς τῶν ἐσόδων. Ποιος θὰ κιλῆῃ νότιη πληρώσῃ τὰ ἔλλειματα; Ὁχι, θεοῖς, θεοῖς, ὁ ἐφοπλιστής. Εἰναι διατειμένον τὸ Κράτος νότι προέλθη ἀρωγόν. Πολὺ τὸ ἀμφιβόλομεν. Κατὰ συνέπειαν σημείηται θέμα ἔξερχομεν τῶν δυνατοτήτων τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Πρέπει δύναται ἡ γραμμὴ νὰ συσταθῇ. Συμφέροντα ἀμεσα τῆς οικονομίας μᾶς τὸ ἐπιβόλλουν. Κατ' ἄρχην ὑποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη τῆς συγκεντρώσεως τῶν σχετικῶν στατιστικῶν στοιχείων. Βάσει αὐτῶν θὰ καταρτισθῇ η μελέτη καὶ ἡ ἐκτίμησις τῶν δαπανῶν τῶν δυνάμων, δύο ή τριῶν, ποὺ θὰ χρειασθοῦν, ἀναλόγως τῆς συχνότητος τῶν δρομολογίων. Ἡ μελέτη θὰ ἐκταθῇ, θεοῖς, καὶ εἰς τὰς ἑκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς. Πῶς αὐτὴ θὰ ἐκτελθῆται; Ποιοι αἱ προσεγγίσεις; Δὲν τὴν πιστεύομεν κατ' εὐθέαν πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν. Οἱ ἐνδιάμεσοι λιμένες πιθανὸν νὰ ἔχουν— καὶ θὰ ἔχουν— ἐνδιαφέροντα. Ἡ ὅλη Ἀφρική διὰ τὴν οικονομία μᾶς δυνατὸν πολλὰ νὰ εἰσέφερε.

Μετὰ τὴν μελέτην αὐτῆν, τὴν ὅποιαν, πιστεύομεν, ὅτι πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελήτηριον, τότε καὶ μόνον θὰ ζητηθῇ τοῦ Κράτους ἡ συμπαράστασις, ἐφόσον θὰ προθυμοποιηθοῦν καὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐκτελέσουν τὴν γραμμὴν. Ἐξυποκούνται ὅχι μόνον ἡ κατελληλότης τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ τοῦ μέλλοντος νὰ συμβληθῇ ἐφοπλιστοῦ τὸ ἐπαγγελματικὸν παρελθόν. Πάντως, χωρὶς τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν— καὶ τὴν ὑπολογίζομεν συνεργάσιμη— ἡ γραμμὴ τῆς Νότιου Ἀφρικῆς εἶναι καθ' ἥμας ἀδύνατον νὰ συσταθῇ καὶ νὰ καρποφορήσῃ.

Καὶ τὸ ἐπίσης σοδαρὸν ζῆτημα: Θὰ ἀντιμετωπίσωμεν καὶ ἐκεὶ τὴν «Κόνφερενς». Ἀδυνατοῦμεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι θὰ μᾶς δεχθοῦν εἰς αὐτήν. Τὴν ἀντίδρασιν τῶν ξένων ἐταιριῶν πρέπει νὰ περιμένωμεν. Αὐτὴ θὰ μᾶς δημιουργήσῃ προσθέτους δυσχερείας, τὰς ὅποιας δυσκόλως θὰ παρακάμψωμεν.

Τὰ δλίγα αὐτὰ διὰ τοὺς ἑκάστοτε ἀδεσσανίστως ἐπανερχομένους εἰς ἓνα ζῆτημα ἐνδιαφέρονταν μέν, πλὴν χρήζον μελέτης ἐπειδή σταμένης καὶ πρὸ παντὸς τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς.

## Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΑΠΟΠΛΟΥ

Δὲν είναι νοητή ἡ ἀπαγόρευσις ἀπόπλου πλοίου τίνος διὰ διοικητικοῦ μέτρου, διότι ἀποτελεῖ ἔξοντωτικὸν μέτρον κατὰ τοῦ σκοπούς. Τὴν καταστρεπτικὴν αὐτὴν συνέπειαν είχεν ὑπ' ὄψιν του ὁ νομοθέτης τοῦ Νόμου 3170) 1955 περὶ Ν.Α.Τ., ὅταν εἰς τὸ ἄρθρ. 20 αὐτοῦ κατέτησεν ἀφ' ἐνὸς μὲν δυνητικὴν τὴν ἀπαγόρευσιν ἀπόπλου πλοίου τίνος δι' ὄφειλάς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., ἀφ' ἐτέρου δὲ ἔξηρτος τὴν ἀπαγγελίαν τῆς ἀπαγορεύσεως ἀπὸ τὴν σύμφωνον ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἰδρύματος. Συνεπῶς, οὔτε η Λιμενικὴ ἡ Προξενικὴ Ἀρχή, οὔτε ἡ Υπηρεσία τοῦ Ταμείου ἔχουν δικαίωμα νὰ ἀπαγορεύουν τὸν ἀπόπλου πλοίου ἐπειδή τὰ ναυτολόγιαν αὐτοῦ ἔχει καταστῆ ληξιπρόθεσμον καὶ δὲν ἔξωφληθῇ ἡ ἐξ αὐτοῦ ὄφειλή πρὸς τὸ Ν.Α.Τ.

Εἰδικότερον, καθ' ὅσον ἀφορᾶ πλοίον ἐλλιμενισμένον εἰς λιμένα τινὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ οὔτε τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. δύναται νὰ διστάξῃ τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπόπλου ἀν δὲν ἔχῃ παρέλθει δεκασκάμηνον ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ισχύος τοῦ ναυτολογίου η 24ην τοῦ ἀπὸ τῆς ήμερημνίας τῆς ἐκδόσεως του.

Ἡ ἀποσφήνισις αὐτὴ ἐκρίθη ἀναγκαία,

διότι ἐξ ἐσφαλμένης γνώσεως ἡ ἐντελούς ἀγνοίας τῆς σχετικῆς διστάξεως, προσκήνη προσφάτως ζῆτημα εἰς δάρος φορτηγού προσεγγίσαντος εἰς ἐλληνικὸν λιμένα μὲ ληξιπρόθεσμον ναυτολόγιον.

## ΤΑ ΣΥΝΗΘΕΑ ΣΥΝΗΘΗ

Ὑπέγραφαν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἐνένεα ναυτικοὶ διὰ νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τὸ δεξιαμενοπλοίου «Θωμάς Π.», ὅπερ εύρισκετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμπαντάν μὲ ζημίας ἐπιπλαΐας. Διπλάσιος μισθός τοῦ συμβατικοῦ συνεφανήθη. Ἐπρόκειτο τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ διὰ τῶν ιδίων του μέσων εἰς Γιουγκοσλαβίαν πρὸς ἐπισκέψην.

Τὴν 17ην Σεπτεμβρίου ἀεροπορικῶς (τιμὴ εἰσιτηρίου δολ. 150) ἀνεχώρησαν διὰ τὸ Ἀμπαντάν οἱ προσληφθέντες καὶ ἐκεὶ μόλις ἐφθασαν ἡρήθησαν νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν, παρὰ τὴν ὑπογραφείσαν σύμβασιν ἐργασίας καὶ τὴν εἰσπραχθείσαν προκαταβολὴν ἔνωνται τοῦ μισθοῦ.

Καὶ ἐπέστρεψαν οἱ ἀνωτέρω ναυτικοὶ ἀεροπορικῶς εἰς Ἑλλάδα μέσω Τεχεράνης, ἀναλώμασι, θεοῖς, τοῦ πλοιοκτήτου. Τῷρα παρακαλεῖται τὸ Υπουργεῖον, εἰς τὸ δόποιον κατηγγέλθησαν τὰ ἀνωτέρω χώρων. Κατέστη ἐπείγουσσα ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπεκτάσεως τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐπιβάλλεται η ταχεῖα μετατροπὴ τῶν υφισταμένων εἰς Ἀσπρόπυργον Δημοσίων Σχολῶν εἰς ἀποκλειστικῶν Σχολῆν Μηχανικῶν. Αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας εἰς καλῶς κατηρτισμένα στελέχη είναι τόσον μεγάλαι καὶ τόσον προκαταβολῶν καὶ τάς τρεις χιλιάδας δολαρίων, τὰ δόπια ἀνωφελῶν ἀδεπάνησαν εἰς

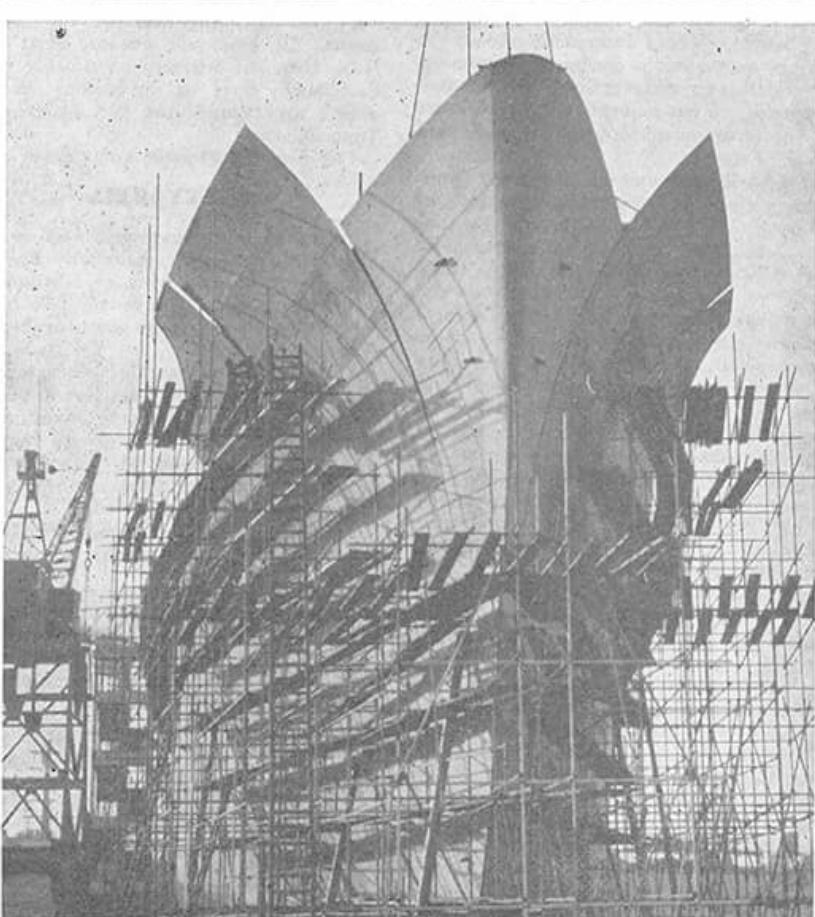
τὴν ἀεροπορικὴν κρουαζιέραν. Προβλέπεται τὸ σχετικὸν ὁ Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδιξ;

Καὶ δὲν είναι ἀτυχῶς ἡ πρώτη περίπτωσις ἀσυνεπείας ἀπό τὰ συμπεφωνημένα. Πολλαὶ τοιαύται μᾶς καταγγέλλονται.

## ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΑΡΧΗΓΟΝ ΤΟΥ Γ.Ε.Σ.

Πιστεύομεν, ὅτι θὰ ἐπιδειχθῇ ἐκ μέρους τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Γ.Ε.Σ. ἀντιστρατήγου κ. Σπαντιδάκη, θαθεία κατανόησις τοῦ αἵτηματος, ὅπερ διετύπωσε καὶ ἐγγράφως ἡ «Ἐνωσις Ἑλλήνων» Εφοπλιστῶν. Πρόκειται διὰ τὴν παραχώρησιν —εἰς τὴν πραγματικότητα περὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Υ.Ε.Ν., ὅπου καὶ ἀνήκε— τοῦ παραπλεύρως τῶν Σχολῶν Ἀσπρόπυργου χώρου, ἐνθα διγκαταστάσεις τινὲς τῶν Λ.Ο.Κ.

Ἡ «Ἐνωσις» εἰς ἐμπεριστατωμένον ὑπόμημα αὐτῆς ἔξηγει τοὺς λόγους, οἱ δόποι εἰπιβάλλουν τὴν ἐκ μέρους τοῦ Γ.Ε.Σ. παραχώρησιν τοῦ ἀνωτέρω χώρου. Κατέστη ἐπείγουσσα ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπεκτάσεως τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐπιβάλλεται η ταχεῖα μετατροπὴ τῶν υφισταμένων εἰς Ἀσπρόπυργον Δημοσίων Σχολῶν εἰς ἀποκλειστικῶν Σχολῆν Μηχανικῶν. Αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας εἰς καλῶς κατηρτισμένα στελέχη είναι τόσον μεγάλαι καὶ τόσον ἀπιτακτικοί, σσον μεγάλαι καὶ ἔξαιρετοι είναι οἱ ὀφέλειαι, αἱ δόποιαί της προκύ-



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

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

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

WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND



SHIPBUILDING/REPAIRS OF SHIPS AND MARINE ENGINES



ρισμούς, οϊτινες ούσιαστικώς άποδίδουν τους ναύλους των εις την άγγλικην Οίκονομίαν κατά σημαντικό ποσοστό. Δι' αύτήν, κυρίως, θά έργαζονται, διότι μόνον οι μισθοί των πληρωμάτων σχεδόν θα έξαιρονται διά την όλοκληρωτικήν πλέον άναλωσιν των ναύλων εις την Αγγλίαν.

### ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Δέν έπισημαίνεται προσπάθειά τις διά την ρύθμισιν του όχι άστραμάντου ζητήματος της λατροφαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών. Πολλά λέγονται, πολλά προτείνονται και πολλά προγραμματίζονται, όλα μόνον συζητούνται... 'Εν τῷ μεταξύ, δι', τι ύψιστοτο εἰς ὄργανων, δι', τι ἔφερμόζετο καὶ μὲ σέσα μέσα ἀντεμετωπίζετο τὸ ὅλον ζῆτημα ὅταν ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν ἦτο εἴκοσι χιλιάδες καὶ τῶν συνταξιούχων δέκα, ὑπάρχει καὶ ἔφερμόζεται σήμερον μὲ τὰς ὁγδοίκοντα χιλιάδας τῶν ναυτικῶν καὶ τὰς είκοσι τῶν συνταξιούχων. 'Η περιστέρω παρέλκυσις τῆς θετικῆς ἐπιλύσεως καθίστατοι ἀπαράδεκτος, ὅλα καὶ ἀδύνατος. 'Ο Οἰκος Ναύτου» κατανήρθη ὡς ὑπηρεσία θεωρητική, ἄνευ ἀποτελεσματικῆς ἀπόδοσεως. Τὸν ἀποφεύγουν πλέον οἱ ναυτικοί, ἐφ' ὅστον τὰ οἰκονομικὰ τῶν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτοὺς νὰ ἀναζητοῦν ιδίαις δυπάναις τὴν ιστρικήν καὶ φαρμακευτικήν ἀρωγήν.

'Ο κ. Μαυριδόγλου ἐπωμίζεται ἡδη μεγάλην ἐπὶ τοῦ προκειμένου εὐθύνην. Εἶναι ὀπωσδηπότε ὑποχρεωμένος νὰ τὴν ἀντιμετωπίσῃ. Εὔρεθμεν, ἀτυχῶς, καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν ἀνέτοιμοι, δι', μόνον οἰκονομικῶς, ὅλα καὶ ὄργανων.

### ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

'Η Πανελλήνιος Όμοσπονδία Συνταξιούχων Ε.Ν. διὰ παραστάσεών της εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας προβάλλει δύο αιτήματα τῆς, τῶν ὁποίων αίτεῖται τὴν θεσμοθέτησιν μὲ πρώτην εὐκαρίσιαν: Τὸ πρώτον εἶναι, ὅπως μεθ' ἔκαστην μεταβολὴν τῆς στάθμης τῶν μισθολογίων τῶν ἔργαζοντων ναυτικῶν, ἐπακολουθεῖ αὐτομάτων καὶ ὅλαυγος μεταβολὴ τῶν συντάξεων. 'Η μεταβολὴ τῶν μισθολογίων προέλευσιν ἔχει τὴν μετατόπισιν τοῦ τιμαρίθμου διαβιώσεως, πράγμα τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζουν καὶ οἱ συνταξιούχοι. 'Ἄλλως τε τὸ Ν.Α.Τ., μεθ' ἔκαστην μεταβολὴν τῶν μισθολογίων αὐξάνει καὶ τὰς ἔξ αὐτῶν εἰσφοράς. 'Ωστε, ἡ ἀνάλογος παρακολούθησις καὶ τῶν συντάξεων, οὔτε καὶ ἀδικαιολόγητος, ὅλλα οὔτε καὶ ὡς ἀπρόβλεπτος διατάνει δύναται νὰ θεωρηθῇ. Δεύτερον αἰτήμα τῶν συνταξιούχων, χρῆσον νομοθετήσεως, εἶναι ὅπως τὸ χορηγούμενον δεκαπενθήμερον ἐπίδομα ἀδειας καθ' ἔκαστον θέρος, λάβῃ μονιμότητα, ὡς ἔλασθε πλέον δι' ὅλας τὰς τάξεις ἔργαζοντων καὶ συνταξιούχων. Δέν πρέπει νὰ ἐπαναλαμβάνεται ἡ σημειωθείσα κατά τὸ τρέχον ἔτος ἀναστάτωσις, ἥτις κατ' ἔχαιρεστον ἐστημένη μόνον εἰς τοὺς συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Σίδνεϋ: «Μοιάζουν, πολλές φορές, μικρὴ Ἐλλάδα τὰ λιμάνια τοῦ Σίδνεϋ καὶ τῆς Μελβούρνης, ἀπὸ πλευρᾶς ναυτιλιακῆς κινήσεως. Μὰ τὸ ζῆτημα εἶναι, πῶς νὰ στερεωθῇ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἰς τὸν νέον αὐτὸν Κόσμον, ποὺ λέγεται Αὐστραλία. 'Ολοὶ οἱ ξένοι ἐφοπλιστοὶ σπεύδουν ἐδῶ νὰ κατοχυρώσουν τὰ συμφέροντά των. Τὰς γραμμάς των ἐνισχύουν. Γραμμάς συνιστούν.

Λέγεται, δι', ὁ κ. Κώστας Λαζαρίδης ἔχρονον αὐλωσε μεγάλα μπάλκα κάρριερ εἰς τοὺς Ιάπωνας. Χρειάζεται κάτι περισσότερον. Μᾶς χρειάζονται καὶ τακτικαὶ γραμμαὶ διὰ φορτηγῶν πλοίων.

"Οσον ἀφορᾶ τοὺς συμπατριώτας μοις μετανάστας, ἔθεσσαν ἡδη τὸ τέταρτον τοῦ ἐκαπομμυρίου (50.000 εἰς τὸ Σίδνεϋ, ὅπου καὶ κτίζουν 10 ἑκατησίες) καὶ καταφένουν

20 χιλ. τὸν χρόνο.

### ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΤΑΛΑΙΠΩΡΙΑΙ

'Υποτίθεται, δι', τὰ κόττερα προορίζονται δι', ἀναψυχήν. 'Υποτίθεται, δι', οἱ ἐπιβάται τῶν ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλέον εύπόρων τουριστῶν. 'Υποτίθεται, δι', αἱ «Μαρίνας» ἔχουν πρὸς ἔξυπηρτήσιν αὐτοῦ τοῦ σκοποῦ. 'Ατυχώς, τὰ μόνα ποὺ δὲν τυχάνουν ἔξυπηρτήσεως εἶναι τὰ ἔνα κόττερα.

Πλὴν τῆς ἀνεπιτακτάτης «Μαρίνας» Βουλιαγμένης, μονίμως καπεταλημμένης ἀπὸ ἡμεδαπτό διάφορα πλωτά μέσα, ή τῆς Φρεστόποιος χρησιμεύει ὡς μόνιμον ἀγκυροδόλιον ὅλων σχεδὸν τῶν ἔναντι πολεμικῶν, ποὺ μᾶς ἐπισκέπτονται. 'Ο «ἡρωακός» λ.χ. στόλος τῆς Βενεζούελας, παρέμεινεν ἐπὶ ἔδυμαδα καὶ ἀπέπλευσεν ἀφοῦ ἐρρύπανε μὲ πτερέλαια διὰ τὸν λιμένα. Τὰ δείγματα τοῦ «χρυσού» προϊόντος τῆς μακρυνῆς χώρας τοῦ ἑκαλλόπισσαν φουτουριστικῶν ὅλα τὰ κόττερα ποὺ εὐρέθησαν τὴν ἡμέραν ἐκείνην εἰς τὴν «Μαρίνα» τῆς Φρεστόποιος. Πολεμικά, ἀκόμη καὶ ἐπιβατηγά τῆς ἀρδικῆς αὐτοκτονίας ποὺ Νάστερ, καθὼς καὶ οἱ δόκιμοι τοῦ B.N. τῆς Αιθιοπίας, ἥσαν καθ' ὅλον τὸν Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον οἱ μόνιμοι τουρίσται τῆς «Μαρίνας». Τὴν εἰκόνα συμπληρώνουν διάφορα φαροκάκια καὶ ἄφονα ἔγκαταλειμμένα πλεούμενα, ἵνα τρέπουν εἰς φυγὴν καθέ ξένην θαλαμηγὸν ποὺ θὰ είχε τὴν ἀφέλειαν νὰ ἐπισκεφθῇ τὴν Ἐλλάδα. Περὶ ἔξυπηρτήσεως τεχνικῆς ἡ πάσης ὅλης φύσεως οὔτε λόγος, δεσποίας, δύναται νὰ γίνη. 'Ο Ο.Π. χρέωνται τὸ τηλέφωνον 200 δραχ. τὴν ημέραν!!

### ΤΑ ΞΕΝΑ ΣΧΟΛΙΑ

#### ΕΛΕΞΘΗ :

'Τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἡ παράδοσις θὰ καθυτερήσῃ ἐπτὰ ὅλους μῆνας, γεγονὸς ὅπερ παραστήρεται καὶ εἰς ἄλλας ἀγγλικάς ναυπηγήσεις. 'Η καθυτερήσις τούναντον εἰς τὰς Ιαπωνικὰς κατασκευὰς ἔξικενται τὸ πολὺ μέχρι τῶν τριῶν ἡ τεσσάρων ἔδυμαδων. Καὶ εἰναι τούτο λίαν ἀνησυχητικόν. 'Αντιμετωπίζομεν τὴν διομήχανικὴν καταστροφὴν ἀπὸ τοὺς ὑπερποντίους συναγωνιστὰς μας, ἢν μὲ διομήχανία μας, προϊόντος τοῦ χρόνου, ὑποτῇ τὴν διάρρωσιν ἀπὸ τὴν τοιάστην κατάστασιν τῶν πραγμάτων.

ΣΕΡ ΝΤΑΓΚΛΑΣ ΤΟΜΟΣ  
τῆς ΜΠΕΝ ΛΑ'ΙΝ (ἐπὶ τῇ καθελκύσει τοῦ 21 μιλών λαίνερ διὰ τὴν "Απα 'Ανατολήν")



'Η πρόσφατος πεῖρα μᾶς διδάσκει, δι', δὲν νεαρᾶς ἡλικίας ἐμπορικός μας στόλος κατέστη ἡδη παρήλιος, λόγῳ τῶν ραγδαίων ἐπερχομένων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων'.

ΣΗΜΑΙΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ



'Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν ὑφισταμένων σήμερον ἔγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων μας εἰς Τάιν καὶ χωρὶς οὐδεμίαν περαιτέρω ἐπενθυτικὴν δαπάνην, θὰ ηδυνάμεθα νὰ ναυπηγηθῶμεν δεξαμενόπλοιον ἀκόμη καὶ ἐνὸς ἐκαπομμυρίου τούνων d.w. 'Ἐν τοιότον σκάφος θὰ ἔχῃ μῆκος περίπου 1.800 ποδῶν, πλάτος 246 καὶ βάθος κύτους περίπου 125 ποδῶν. 'Η ναυπήγησις τοῦ κολοσσαίου αὐτοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ μιᾶς ηδεῖας τεχνικῆς, μέθοδου περιθῶν πρὸς τούτο, πλὴν τοῦ ὅτι ἔξητσισμενος ηδεῖας δικαιώματα εύρεσιτεχνίας καὶ δι' ἡ ἀπλότης τῆς διαστικῆς ηδεῖας εἶναι πράγματι ἐπιπληκτική.

'Η παροχὴ εὐκολιῶν διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν κολοσσαίων αὐτῶν πλοίων δὲν φαίνεται ἀδύνατος. Αἱ πρακτικαὶ δυνατότητες διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν, χωρὶς τὴν ἀνάγκην δεξαμενῶν ἀντιστοίχου μεγεθούς, δὲν παρουσιάζουν δυσκολίας μὴ δυναμένας νὰ ὑπερβολθῇ. Θὰ ἔπειπεν ἐπὶ τούτοις νὰ τονίσωμεν διὰ διαστάσεις τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ ιδίᾳ τὸ πλάτος των, καθιστούν ἀδύνατον τὴν χρῆσιν ὅλων τῶν σήμερον ὑφισταμένων δεξαμενῶν.

SIR JOHN HUNTER



'Αὐτοματοποιῶμεν τὰ πλοῖα καὶ καθιστῶμεν πλέον ὄρθολογικὴν τὴν ἐπτὰ αὐτῶν ἐργασίαν, καθ' ὅ μέτρων θὰ ηδυνάμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν μείωσιν τῶν δαπανῶν μας, ἀλλὰ δὲν ἔφαρμόζουμεν τὸν αὐτοματισμὸν διὰ μόνον τὸν αὐτοματισμὸν.

«Πολλοὶ διερωτῶνται ἀνὴρ ἡ αὐτοματοποίησις καὶ δέξιας προκαλούμενος περιορισμὸς εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος θὰ καταστήσῃ τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον συναγωνιστικῶν. Εἶναι τούτο δυνατόν, ὅλα πέχομεν πολὺ διὰ τὴν πλήρωσιν τῆς προβλέψεως αὐτῆς. 'Η συμβολὴ τοῦ πληρώματος ἀποτελεῖ ἀνάγκην ὄργανικὴν διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου. Καὶ εἶναι αὐτὴ ποὺ ὑπαγορεύει τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος, πολλὰ περισσότερον καὶ ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἐκμετάλευσίν του».

ΕΡΛΙΓΚ ΝΕΣΣ  
ΝΟΡΒΗΓΟΑΜΕΡΙΚΑΝΟΣ  
ΜΕΓΙΣΤΑΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

### PARK - STANTON

21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX  
ENGLAND  
RIPPLEWAY 3644

(8 miles from Central London)

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΩΝ ΕΠΟΧΙΚΩΝ ΔΥΣΧΕΡΕΙΩΝ

ΤΟΥ κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ

Η χειμερινή αίχμη τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος πλησιάζει. Ή τείρο τοῦ παρελθόντος καὶ διδάσκει ότι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔρχομένου μηνὸς ή κίνησις θὰ δαίνη προϊόντος, ἐν τῷτο δύο προδιαγράφει καὶ τὸ καθήκον πρὸς ἑτοιμασίαν ἀντιμετώπισεως τῶν προβλημάτων, που θὰ δημιουργήσῃ καὶ τὰ ὄποια εφέτος θὰ είναι δυσκολότερα, ἐν ὅψει καὶ τῆς κρίσεως ποὺ διῆλθε καὶ διέρχεται ὁ λιμὴν καὶ τῶν συνθηκῶν, αἵτινες ἔχουσι δημιουργήθη προσφάτως.

Πιστὸς μου εἶναι ότι λιμὴν ἀπὸ ἀπόψεως χώρων καὶ ἔργατικού δυναμικού ἐπαρκεῖ, ύστερει δεδομένως ἀπὸ τὰ ἀναγκαῖα μηχανικά μέσα, ιδίως διακίνησεως καὶ μεταφορᾶς τῶν φορτίων, ἀλλ' ὑπάρχει ἀντίδοτον καὶ διὰ τὴν ἐλλειψιν ταύτην, δραστικότης τόσης, δῆση χρειάζεται διὰ νὰ δοθῇ ὁ ἀτελείωτος αὐτὸς χρόνος τῶν διαδικασιῶν, διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ἀναγκαίων μηχανημάτων τῆς κατηγορίας ταύτης.

Χρειάζεται λοιπὸν προετοιμασία καὶ ἡ προετοιμασία ἀφορᾷ εἰς πλειόνα τοῦ ἐνὸς σημεία. Οὕτω:

Α) Βασική μέριμνα πρέπει νὰ δοθῇ καὶ μάλιστα καὶ τ' ἀπό λιγότερον προτεραιότητα εἰς τὴν ἔξοικονδησην καὶ τὴν ἔξειρεσιν ἡ δημιουργία χώρων. Τούτο δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ:

1) Διὰ τῆς λήψεως ἀποφάσεως παρὰ τοῦ Δ.Σ. (ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ κ. "Υπουργοῦ") σπουδῶν:

α) Κληθώσιν ὅλοι οἱ κάτοχοι ἐμπορευμάτων τελούντων ὑπὲρ προσωρινὴν ἀποθήκην σειράς (δχι: ἐπὶ τόπου ή φριστικήν ἀποταμεύσιν, περὶ ὅν κατωτέρω) καὶ παραλάβωσι ταύτην ἐντὸς προθεσμίας 45 ἡμέρων, ὅποτε ὁ ὑπολογισμὸς τῶν ὀφειλομένων ἀποθηκευτικῶν θὰ γίνη ὡς ἔαν ταῦτα (τὰ ἐμπορεύματα) εὐρύσκοντο ἐν τακτικῇ ἀποταμεύσει. Παρερχομένης τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας τὰ ἐμπορεύματα θὰ ὑπόκεινται εἰς τὰ πολλαπλά — κατὰ τὸν κανονισμὸν — ἀποθήκευτρα. Προϋπόθεσις ἀποδόσεως τοῦ μέτρου εἶναι ή ὁργάνωσις τῆς παραδόσεως, διὰ νὰ δυνηθῇ ὁ Ο.Λ.Π. νὰ ἀνταποκριθῇ αὐτὸς οὐτος εἰς τὴν τασσομένην ὡς ἄνω προθεσμίαν. Οὕτω αἱ αἴτησεις παραλαβῆς δέον νὰ ὑποθηθῶσι τὸ ἀργότερον ἐντὸς 10ημέρου ἀπὸ τῆς ἔναρξεως τῆς προθεσμίας, ἡ δὲ σειρὰ παραλαβῆς θὰ καθορισθῇ παρὰ τῆς "Υπηρεσίας τῆς Ε.Ζ., πρὸς ἣν διὰ πρέπει ἀπαραγκίτως νὰ συμμορφωθῶσιν οἱ παραλάβηται.

β) Γνωστοποιηθῇ ὅτι καταργεῖται ὁριστικῶς ἡ ἐπὶ τὸ προσωρινὸν ἀποταμεύσιον, τῶν ἥδη ισχυουσῶν μηδὲ ἀνανεωμένων κατά τὴν λήξιν των. Ή χρῆσις τοῦ ἐν τοῦ ἰσχύι κανονισμοῦ παρεχομένου δικαιώματος συντμήσεως τῶν προθεσμιῶν τῆς ἐπὶ τόπου ἐγκεκριμένης ἀποταμεύσεως ὡς καὶ ἡ ἐπιβάρυνσις διὰ τῶν δαπανῶν μεταφορᾶς εἰς τοὺς ὁριστικοὺς τόπους ἀποταμεύσεως δέον νὰ γνωστοποιηθῇ διὰ θὰ γίνη ἀμέσως ἐκτὸς ἔαν ἐντὸς δρασείας προθεσμίας προσέλθωσιν οἱ ἀποταμεύσεις διὰ τὴν παραλαβήν, τῆς τοιαύτης δουλήσεως τῶν δηλουμένων ἔγγραφων εἰς τὴν Ε.Ζ. ἐντὸς τῆς ὡς ἄνω 10ημέρου προθεσμίας, ὥστε ἡ "Υπηρεσία νὰ γνωρίζῃ τὸ σύνολον τῶν πρὸς παράδοσιν ἐμπορευμάτων καὶ προγραμματίσῃ ἀναλόγως τὴν ἔργασιαν.

γ) Ἐπιταχυνθῇ ὁ ρυθμός τῆς Ιστορεύσεως τῶν χώρων Βασιλειάδη, ἐπιδιωχθῇ δὲ ἡ λύσης τοῦ προβλήματος ΚΑΣΤΡΑΚΙΟΥ.

δ) Ἀπομακρυνθῶσιν ἐκ τῆς παραλιμενίου περιοχῆς, ιδίᾳ τῆς Ε.Ζ. (Τελωνεῖον-Λούκου κλπ.) τὰ συσσωρευμένα αὐτοκίνητα, τρακτέρ,

εἰς ἔτερά τινα εἰδῆ ἐμπορευμάτων.

2.—Νὰ δοθῇ ἀπαλλαγὴ ἐκ τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων δι' ὃσα ἐμπορεύματα ἡθελον παραληφθῆ ἐντὸς καθορισθεσμένης προθεσμίας (10 - 15 ημερῶν).

3.—Νὰ διαρρυθμισθῇ, ἐὰν γίνη τὸ ἀνωτέρω, ἀναλόγως τὸ τιμολόγιον τῶν ἐν προσωρινίαις ἀποθήκαιοις.

4.—Νὰ κλιμακωθῇ τὸ τιμολόγιον τῶν ἐν ἀποταμεύσεις ἐμπορευμάτων, πλὴν ὥρισμένων περιπτώσεων (ἔφοδοι πλοίων κλπ.) ὥστε τὸ ἀποθηκευτρον νὰ αὐξάνη κατὰ ἔξαμηνον εἰς τὸ πρώτον ἔτος καὶ κατὰ τρίμηνον εἰς τὸ δεύτερον ἔτος.

2) Διὰ τῆς λήψεως διοικητικῶν μέτρων ὁργανώσεως. Θὰ ἦτο ούτοπία ἡ καθίερωσις τῶν ἀνωτέρω ὑποδεικνυομένων μέτρων, ἔξιν καὶ τὰ ἀντικαία διοικητικά μέτρα ὁργανώσεως τῆς ἔργασίας, δὲν ἐλαμβάνοντο ἐκ παραλλήλου. Οὕτω:

Νὰ καθιερωθῇ ἀπογευματινὴ ἔργασία ἐν τῷ κομιστικῷ εἴτε δι' ἔτερας αὐτοτελεῖς φυλακῆς εἴτε διὰ διαρρυθμίσεως τῶν ὥρων ἔργασίας μὲν ὑπερωριακὴν ἐπαύξησιν. Προϋπόθεσις ἡ ἀντίστοιχος ὑποχρέωσις ἔργασίας καὶ τῆς Τελωνειακῆς "Υπηρεσίας. Ή ταχινῆς ἐκφορτώσεως, ἀνεύ μιᾶς λογικῆς ἀποκομιδῆς ἐμπορευμάτων, φυσικὸν εἶναι νὰ ἔξιντα τὰ ἡδη περιωρισμένα περιόδια περιόδου περιόδων, ἢ σύμβασις προβλημάτων (διά την ἀνεπαρκείαν), τῶν ὅποιων ἀκατανοήτων καὶ ἀνεξηγήτων ἡ κατασκευὴ — παρὰ τὴν παρὰ δὲν ἔπιστημανθεῖσαν ἀναγκαιότητα — ἀνεβλήθη διὰ τὸ 1967 διὰ τῆς ἀναθέσεως εἰς τὸν ἥδη ἐργολάβον κατ' ἐπέκτασιν (ἡ σύμβασις προβλημάτων σχετικῆς) καὶ μὲ τὴν εὐθηγήτην τιμὴν τοῦ 1963 καὶ μὲ τὴν παραλειψιν τῶν δεσμευτικῶν χρονικῶν προϋποθέσεων, τὰς ὄποιας ἐπεκαλέσθη ἡ "Υπηρεσία παραδόσεως θὰ καταστήσῃ ἐφικτὴ τὴν ἔφαρμογήν τῶν δοσῶν μέτρων ἀναθέσεως ἀνάτολερων, ἀλλὰ δὲ ἐπιτρέψῃ καὶ τὸν εὐπρεπισμὸν τῶν χώρων τῶν προκυμαιῶν καὶ ἀποδαρθῶν ἐκ τῶν ἀποθιδαζομένων καθ' ἐκάστην ἐμπορευμάτων ὥστε διὰ τῆς μεταφορᾶς τούτων εἰς τοὺς οἰνοπαίκους τόπους ἀποθέσεως (πάντως μακράν τῶν κρητιδωμάτων παραβολῆς) εἴτε διὰ τῆς ἀμέσου παραδόσεως ἐντὸς τῆς διοικητικής μικρᾶς προθεσμίας. Οὕτω ἀνεμπόδιστος θὰ ἐμφανίζεται:

1.—Νὰ καταργηθῇ τὸ εἰσπραττόμενον καὶ σήμερον ἐπὶ ἀμέσου παραλαβῆς ἡμίσου κομιστικού δικαιώματος (πλὴν τῶν κατεψυγμένων) ὥστε νὰ ἀνθαρρυθῇ ἡ ἀμέσως παραλαβῆ ἐνδεχομένων εἰς μείζονα κλίμακα καὶ

2.—Νὰ ἔμεσος ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὰ μεταφορικά μέσα παράδοσις, ἐφ' ὃσον ἡ προσπέλασις τούτων εἰς τὸ παρὰ τὸ πλοίον κρητιδωμάτων

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



# ULYSSES

INDEPENDENT LINE

Αγγέλλει τὴν ἔναρξιν τακτικῆς μηνιαίας γραμμῆς  
ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων

καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ἑλλάδος

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

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

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

2ον ἀναμενόμενον ψυγείον - πλοίον M/S «HELENA»

εἰς Πειραιά 15/17 Σεπτεμβρίου 1966

Ταχύτητος 16 - 17 μιλίων

3ον ἀναμενόμενον ψυγείον - πλοίον M/S «ULYSSES REEFER» EX M/S «RANHALL»

εἰς Πειραιά 15/17 Οκτωβρίου 1966

Ταχύτητος 16 - 17 μιλίων

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

**ΔΙΑ ΝΑ ΣΩΘΗ Ο ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΝΗ**

ΔΥΟ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΗΣ Δ.Ν.Ε. κ. Θ. ΣΑΡΛΗ

Είναι γνωστό δε: διαμήνυμα του Πειραιώς από μηχανούς κατατρύγεται από χρονίαν και διαρκεῖν νόσον, της οποίας είναι σανθήλωσης κατέστησαν παρεστάτερον είδη φαντασίας και δύνηνηρας από των άρχων του τρέχοντος έτους.

τον πολλαπλάσιον τοῦ ἀποκτημένου διὰ τὴν διεκπεραίων τῆς φροτοεκφρωτικῆς των ἑρμαῖς.

πάνταν κρατοῦσαν σίς τούς λημένα κατάστασιν.  
"Πέτρος ἀγνογυγητικός ἐπακόλουθον τῆς λημενῆς ἀνωμάλως είλαν ή ἐξαγγελεῖσα ζῆν οὐδέ τίποτας: δέν μεταφορικῶν ἔπικριμον ἐν 'Ιταλίᾳ ποτέ τὴν διενέργειαν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων αἴσιον" αἰτοκινήτων, ἐξ ὧν μάλιστα ή μία θρησκευτική τάξ έργασίν της, μὲν ἀπροβλέπτους ἐπιτίθεσι: εἰς δέρος τῆς Ναυτιλίας μιας, διὸ ἐγκαίρωμα νοι ἀρμόδιοι: δέν ἀναλογισθεῖσθν ασθερώδης ή δέναντι τοῦ λημένους καὶ τῆς πόλεως τοῦ Ιεράπετρας εδύθηντας των.

Δέν είναι: τοι παρόντος ή αναγκήτης των διάτημα, συνεπείᾳ των έποισιν περιγέλθεν εἰς τὴν φρεσκήν κατάστασιν ὁ πειρίχος λιγῆν, οὐτε καταλογισμὸς εδύνουν. Πεστούσι τούτοις πολλὰ ἔστιν γραφῇ εἰς τὸν ἡμερήγορδον καὶ περισσιδικὸν ὄπον, αἱ δὲ στήλαι τῶν «Νωτικῶν Χρονικῶν» αἱ ἐπανάληψιν δισχολγίθεσι: μὲ τὸ ἐν λόγῳ ἕμα καὶ τὰ αἵτια ἐπικυριδῶν προσδιώρισαν καὶ μέσος θεραπείας τῶν κακῶν καιμένων ενστά-ων ὑπέστηκαν.

Παραλέποντες δημιουργίαν παρελθοντολογίαν ή τὴν εδυνητικότηταν τῶν κυριωτέρων γενεσιονήρων αἰτίαν λοιπόν τοῦ δεινῶν τοῦ λημένος καὶ ἡ ὁποῖα ελάχιστης τῆς πολιτικῆς καὶ τοῦ κομματικοῦ φυτριασμοῦ εἰς τὰ τῆς διοικήσεως, τῆς οργανώσεως καὶ τῆς λειτουργίας τοῦ διαχειρισμένου τὰ πράγματα τοῦ λημένος "Οργανισμοῦ Ο.Π.Π.".

Από δύο και πλέον έτην, όφει δέου δηλαδή ρυγκωνά νά διατηνονται εἰς τὸν δρίζοντα ως τικείμενοι αἱ ἐνδηλώσεις τῆς λαμπενικῆς κρίσεως, διατυπωνύμετο θεραπείδων δέται καταρτιστικοί εἰς τὸ Ἱερουργεῖον Δημοσίουν "Ἐργον σχέσεων Νόμου", διόπου οὐδὲ πιθανώτερον ἢ ταχείς φύσισις, ἀπλόντος δέλλα τὰ ἐκκεραμῆ προβλήτα τοῦ λαμένος, τὰ καὶ προκαλούντα τὰς ἀπωλαίς εἰς τὴν λειτουργίαν αὐτοῦ.

Τέλος, οὐπό τὰς γνωστὰς ἀπογείες συνθήκας,

την ανωπού της πλατείας Εργασιοδοτείων την περίφημην νομοσχέδιον και όλη ήδη έγενετο Νόμος τοῦ Κράτους. Προσπεκτικής περιουσίας νάνεύονται κάπου εἰς τὸν ψηφισθέντα Νόμον διάταξιν τὴν πάντοποιόν τοῦ εἰς τὴν διάτοιν τῶν συνηκόντων λειτουργίας τοῦ λημνού, ἀλλ' εἰς μάζαν. Δέν γνωρίζουσεν ποιεῖ εἶναι ἡ πραγματικὴ φέλεια τῶν λημνενεργητῶν, ὥπερ τὴν πίεσιν τῶν τοιούντων ἐψηφίσθη ὃ ἐν λόγῳ Νόμου, διτις καὶ μινυρογεῖ τεράστια οἰκονομικὰ έδρη (πολοδόντωται καὶ ἔντελθον ἐπιβαρύνοντες τοῦ Ο.Π.Α.Π. τῶν 70 ἑκατομμαρίων ἀπόστος). Ἀπο-

τελεῖ, πάντως, ὃ Νόμος οὗτος λαχιτρὸν μηνυμένον κομματικῆς φυλάξτητος καὶ συναλλαγῆς. 'Ανεμένουν δὲ τοῦδε λάχιστον ὅτι δύσπειλαν Ηεραρίδες οὐ ἀντεπεπλήξαν τὴν εὐθύτησιν καὶ τὴν φύσιον τοῦ ἐν λόγῳ Νόμου μὲν τῷδε μένοντιν αἰσθημά εὑθύνης ἔνκαντι τοῦ λιμένος καὶ τῆς πόλεως τοῦ Ηεραρίδος. Οὐδεμίαν, ἀτυχῶς, διεπιστολώμενον ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιδράσαντων εἰς τὰ διαπραγμάτεντα. Καὶ είναι μὲν ἀληθές, ὅτι ὁ σημερινὸς Ἱπονοργὸς τῶν Δημοσίων 'Ἐργων ἵστοι ὑποχρεωμένος νῦν ἐξεφλήσῃ συναλλαγματικὴν ὑποσχέσεων τῆς Πολιτείας, δοθεῖσκον ὑπὸ τοῦ προκατόχου του, εἰσάγοντος πρὸς Φύσιουν εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον ὡνδήσασθαι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μονίμων καὶ τῶν δοκιμῶν λιμενογράτων. Θά δύσκατο διωγμός, ἀνεξαρτήτως τῆς ωφελιμότητος ἢ μὴ τοῦ μέτρου, νόο εἰσαγόθη πρὸς Φύσιουν νομοσχέδιον ἀφροδίν εἰς μόνον τὸ ἐν λόγῳ θέμα καὶ νὰ ἀποφευχθῇ τὸ νομοθετικὸν τετραπλόγυμτον, προϊόν ἐξελλόνος κομματικῆς ἀκολασίας, τῇ συνεργασίᾳ ἀτυχῶς ὅλον τὸν πτερόγυμον τῆς Βουλῆς. 'Αλλ' οὐ, ἔγινεν, ἔγινεν.

Είναι καρέρδις τά κόδιματα νά σταματήσουν την καταστρεπτικήν των παρέμβασιν είς τά τοδ λιμένος και η Κύδηρνας νά άντυπατοπίσῃ τό λιμενικόν θέματα τοδ Ηειρικών δύναθέματαν, άν δέν θέλη μά νά ιηρή λίλων συντάκμως άγγεμσιν, είς πλήρην άφανισιμόν τόν πρότον λιμέναν της γηράσεως.

Διὰ τοῦ φυγεισθέντος Νόμου, καλῶς ἡ κακῶς,  
εἰκάσιος ἡ ἀδίκωσ, ἐθεωρήθη λῆξασ ἡ θητεία  
τῆς μέχρι τούτης διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. Εἴναι  
δικαίων περιπτώσεων, κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Κυβερνη-  
τικὴ θά καταβέσσει διὰ τῆς ἀποικογένεως τῶν νέων  
προσώπων εἰς τὰ ὄποια θά ἀναθέσῃ τὰς τόχιας  
τοῖς λιμένοις, ἐὰν ἔχῃ τὴν δύναμιν καὶ τὴν θέ-  
σιν, κατανοοῦσας τοὺς κινδύνους ἐνώπιον τῶν  
ὑποίσιν εὑρίσκεται σῆμαστον δὲ λιμήν τοῦ Πει-  
ταικοῦ, να ἔρεχθη ὑπεράνθιο χθυμαλόν κομματι-  
κῶν ὅποιας γενεῖται.

Κατά τὴν τελευταίνων δεκαετίαν κατέλαβον ιδιοχειώδες τὴν διοίκησην τοῦ Ο.Δ.Π. ἐκπρόσωποι. Σληνού σχεδὸν τῶν ἑνδπλων δυνάμειον τῆς φράσης, τοῦ στρατοῦ Ἑγρᾶς, τῆς Θαλάσσης, τοῦ έρευν.

Δέν φαντάζουμεθα νά άνωνησή η Κυβέρνησης τούς νέους ήγικτορες τού Ο.Α.Π. μεταξύ των πλαισίων του Στρατού ή των Σωμάτων Ασφαλείας και της Παραπομπών Επιχειρήσεων.

Πρέπει νά επικυρωθεί ή όχι καν διοιστομούς ηγεσίας του Ο.Α.Η. και της απονομής των διεισιδαιμόνιας εἰς άνδρας δικαιοθέντας μὲν εἰς άνδρας δημόσιον διον του, πλὴν εἰς ἄργα ξένα πρέπει νά μποτοτολήν τοι λιμένος. Πέρας έντιτον ουπρεστακού παραβλέποντος δὲν είναι καὶ δὲν πρέπει νά είναι ή διοικήσεις του Ο.Α.Η. Ούτε τοις κριτήριον της ἐπιλογῆς πρέπει νά είναι ή δύρκος προσγέλωσις τῶν ουπρεφίων πρὸς τὸ δημόπικον. Τοὺς μέλισσαντας νά ηγγιθοῦν της διοικήσεως του λιμένος δοῦσα θα τοὺς συναντήσῃ ή ιδεόργανος εἰς τοὺς ουπρεγικούς προθαλάσσιους, λλὰ θὰ τοὺς ἀναζητήσῃ καὶ θὰ τοὺς παρακάσσῃ νά παρεγθοῦν τὸ δάρος τῆς ἀνάληψεως διν ὑθινοῦν τῆς διοικήσεως ἕνδος τεραπτίου ουπρεφρήντων. Ὁργανισμού μεταξὺ τῶν ὀλίγων διεκδικού, τοὺς διόποις διαβέτε ή χώρα, η μεταξὺ τῶν προσώπων, τῶν διόποιων ή μέχρι τούτους πιταγής ἐπαγγελματική σταδιοδρομία παρέχει πιτιτές θει ή διανυγθεῖν νά υπάλλελουν τὴν λόγιαν τῶν μεγάλων προδημητῶν ποὺ ἀντιμετωπίζει, δι παιδικήν λιανικήν.

Η Κυβερνήσις δρείται νά ένωτισθη τά άγω-  
ώδη σήματα κινδύνου, τά δοπιά πανταχόδεν  
περιμπονται διά τὸν πολυποθή λιμένα. Ἐν συ-  
χείᾳ πρέπει κατά προτεραιότητα νά ληφθούν  
πειραγόντας τὰ άνωγκαιούντα μέτρα, διό νά ά-  
λλαχηγή δι λιμένα ἀπό τὸ δεσμούτα δῆμος τῆς  
μηριανῆς ἀκτήστασίας καὶ κατόπιν μνί δια-  
μοικατική ἐπιτεστή, ἐπικυρωσιμένη ἀπό εἰδι-

κούς, νά προγραμματίσῃ με σταθερήτητα τὴν μελλοντικήν ἀνάπτυξην τοῦ λιμένος. Ἀλλὰ περὶ τούτων εἰς τὸ προσεχές τεῦχος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

## ΔΙΕΥΡΥΝΣΙΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ἄσφυκταὶ ὁ λιμήν. Χώρους χερσαίους χρειάζεται. Καὶ ἡ Ἐλειψίς τῶν προκαλεῖ τὴν συμφόρησιν τῶν κρηπιδωμάτων, τὰ ὑψηλὰ δικαιώματα παρασυνῆς τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὰς ἀποθήκας — ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ ὑπαθροῦ — μὲν ὅλας τὰς θλιβερὰς συνεπείας διὰ τὴν ἄνετον διακίνησιν τῶν φορτίων, τὴν ἀσφάλειαν αὐτῶν καὶ τὴν ταχείαν τῶν πλοίων ἔξυπηρέτησιν. Είναι τὸ μέγα πρόβλημα διὰ τὸν λιμένα. Τώρα δύστατον ἀνακύπτει.

Τοὺς χώρους αὐτοὺς δὲν ἐφρόνισαν ἔγκαιρας νά ἔξασφαλίσουν εἰς τὸν λιμένα οἱ διοικητισθέντες κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν τὰ ζητήματά του ἀρμόδιοι. Οὔτε καὶ προεβλέφθησαν ἀπὸ αὐτούς αἱ σημερινοὶ ἀνάγκαι, αἴτινες πλέον κατέστησον ἐπιτακτικὴν τὴν πάση θυσία διεύρυνσιν τῆς λιμενικῆς περιοχῆς. Καὶ λέγομεν πάση θυσία, τότε τώρα θὰ στοιχίσῃ πολλὰ εἰς τὸν Ο.Α.Π. ἡ ἀπαλλοτρίωσις τῶν γύρω τοῦ λιμένος ὀρισμένων ἔκτασεων, διὰ νά μὴ εἴπωμεν οἰκόπεδων.

Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων προσπάθεισαν ἐπίμοιοι κατεβλήθησαν ἀπὸ τὴν παυθεῖσαν Διοίκησιν τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τὴν ἀπόκτησιν παραστιλεμένων χώρων, πολυτίμων πράγματι. Θά διηγολύνετο σημαντικῶς ἡ κίνησις, ἀν διειθίστεντο οὗτοι διὰ τὴν ἐνοπλεσίν φορτίων.

Καὶ ήσαν οἱ χώροι αὐτοί: 1. 'Ἡ ἀκτὴ Τζελέπη. (Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείσος ἡκύρωσης τὴν ἀναγνώρισιν τῆς πλατείας Κοραισκάκη ὡς λιμενικῆς ζώνης). 2. 'Ἡ περιοχὴ Καστρακίου Δραπετσώνας. (Τὸ ζήτημα παραφένει ἀπὸ μηνῶν πολλῶν ἐκκρεμές). 3. 'Ἡ περιοχὴ Ξαρερίου 3.000 τετρ. μέτρων. ('Ἀντιμετωπίζει ὁ Ο.Α.Π. τὴν ἀπροθυμίαν τῶν οἰκοπεδούχων καὶ τῆς ἑταρίας Γενικῶν Ἀποθηκῶν). 4. 'Ἡ περιοχὴ «Λουκού». Είναι ζωτικὸς ὁ χώρος αὐτός, στοις ὅμως ἔγκληματικώτατος παρέμενε μέχρι τούτου ὀχρησιμοτοίητος. (Καὶ αὐτοῦ τώρα ἡ χρησιμοποίησις τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ, λόγῳ ἀπατητήσεως τῶν Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων διὰ τὴν διέλευσιν τῶν λεωφορείων). 5. 'Πρισμένα οικόπεδα (Σταυριανοῦ) εἰς τὸν "Ἄγιον Γεώργιον, διὰ τὸ ὅποις ὑπέρμετροι καθωρίσθησαν τιμαὶ ἀπαλλοτριώσεως. Εἰς χιλιάδας πολλάς τετραγωνικῶν μέτρων ἀνέρχονται αἱ ἀνωτέρως ἔκτασεις, τὰς ὅποιας πρέπει ὁ λιμήν νά ἀποκτήσῃ. Καὶ δὲν εἶναι αἱ μόναι.

'Ἐπετράπη, ἀτυχῶς, ἡ ἔγκαταστασίς τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς Περάματος καὶ ἡ οἰκοπεδοποίησις ὅλων ἑκεὶ τῶν προσαλίων χώρων. 'Ἐλειψεν ἡ πρόδηλης ἀπὸ σύσσους κατὰ καιρούς ἀλεξιπτωτιστάς εἰσήλασσαν κομματική συνάρτησης εἰς τὸν Ο.Α.Π.

Καὶ ὡς τελευταίον δεῖγμα τῆς ἀπρονοησίας τῶν: 'Ἐστέρσαν τὸν λιμένα φορτηγίδων ἀπαρκῶν, αἴτινες, τοιλάριστον, διὰ ἀνεπλήρους πρὸς στηγήν τοὺς χερσαίους χώρους. Θὰ διηγολύνοντο τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν. Οἱ ἐπίναιντοι θὰ ἦσαν ἀδικιολόγητοι.

Ἄπο τὰ πρώτα μελήματα τῆς νέας Διοίκησεως τοῦ Ὁργανισμοῦ — πολλοὶ οἱ μνηστῆρες, οἱ συνωστιζόμενοι εἰς τὸν προθέλαμον τοῦ κ. 'Υπουργού τῶν Δημοσίων "Ἐργων — πρέπει νά εἶναι ἡ ἀποφασιστική ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος τῶν χερσαίων χώρων καὶ τῆς ἀποκτήσεως ὀριθμοῦ τίνος μεγάλων φορτηγίδων.

"Οσον καὶ ἂν εἶναι ἀνειδίκευτοι — ὡς τοιούτους ἀτυχῶς τοὺς προθέλαμον — οἱ μέλλοντες νά ἔγκατασταθοῦν εἰς τὰς θέσεις τοῦ Προέδρου καὶ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π., τὰς στοιχειώδεις αὐτὰς ἐλλείψεις τοῦ λιμένος θὰ τὰς ἀντιληφθοῦν. 'Ἄς καταβάλουν τὴν δέουσσαν προσπάθειαν νά τὰς πληρώσουν. Θὰ ἀνακουφισθῇ ὁ λιμήν.

ΣΠΥΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ

## ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Ἐγνώσθη ἀρμοδίως, ὅτι ἡ ὑπὸ κατασκευὴν μόνιμος δεξαμενὴ τῶν Ναυπηγείων Σκοραμαγκᾶ θὰ διαμορφωθῇ τελικῶς οὕτως ὥστε νά εἶναι ικανότητος 185.000 τόνων, καταλεγομένη μεταξὺ τῶν πέντε μεγαλύτερων δεξαμενῶν τοῦ κόσμου. Αἱ ἐργασίαι κατασκευῆς τῆς εὑρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐκσκαφῆς.

Ἄρχικῶς ἡ ἐν λόγῳ δεξαμενὴ προεβλέπετο νά εἶναι ικανότητος 100.000 τόνων, ἡ παρατηρουμένη ὅμως συνεχῆς τάσις ναυπηγήσεως γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων ἀνέτρεψε τὰ ὑπάρχοντα σχέδια καὶ ἀπέτισθη τελικῶς, ὅπως αὐξήθη ἡ ικανότης αὐτῆς εἰς 200.000 τόνων. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ δεξαμενὴν θὰ γίνωνται δεξαμενοί μόνον πρὸς ἐπισκευὴν τάνκερες — μαρμούθ.

## ΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

Ἐξ ἄλλου, τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγείων» ἐγνώρισταν δι' ἔγγραφου τῶν εἰς τὸν Ο.Α.Π. τὴν 20ην Σεπτεμβρίου ὅτι τὴν προτεραίαν ησίσιν ἡ κατασκευὴ τῆς μικρᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀνυψωτικῆς ικα-

νότητος 4.000 τόνων. Αὕτη θὰ είναι ἑτοίμη καὶ θὰ παραδοθῇ τὴν 2αν Ἀπριλίου 1967. Αἱ κύριαι διαστάσεις της εἶναι: 'Ολικὸν μῆκος 113,9 μ., ὀλικὸν πλάτος 27,4 μ. ὑψος 11,9 μ., βύθισμα ὑπεράνω τῶν ὑποβάθρων 6,5 μ.

Ἡ κατασκευὴ τῆς δευτέρας πλωτῆς δεξαμενῆς τοῦ Ο.Α.Π., ἀνυψωτικῆς ικανότητος 15.000 τόνων, θὰ ἀρχίσῃ τὴν 15ην προσεχοῦς Νοεμβρίου καὶ θὰ περατωθῇ τὴν 2αν ὁκτωβρίου 1967. Αἱ προθεσμίαι τῆς συμβάσεως θὰ τηρηθοῦν ἀπολύτως, ἐλπίζεται δέ, ὅτι ἀμφότεραι αἱ παραδόσεις θὰ γίνουν ἐνωρίτερον τῶν προβλεπομένων χρονικῶν δρίων. Αἱ διαστάσεις τῆς δευτέρας αὐτῆς δεξαμενῆς εἶναι: 'Ολικὸν μῆκος 202 μ., ὀλικὸν πλάτος 40,2 μ., ὑψος 14,90 μ., βύθισμα ὑπεράνω τῶν ὑποβάθρων 7,5 μ.

Ἀμφότεραι αἱ δεξαμεναί, αἱ δόποιαi θὰ διασθέουν καὶ διαμερίσματα ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων των, θὰ ἀγκυροθοληθοῦν εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν δόσιν Περάματος ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῶν Ναυπηγείων διὰ τοῦ συστήματος τῶν ἐμπεπηγμένων πατασάλων («κατόλφιγκ»).

## ΚΑΙ ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ

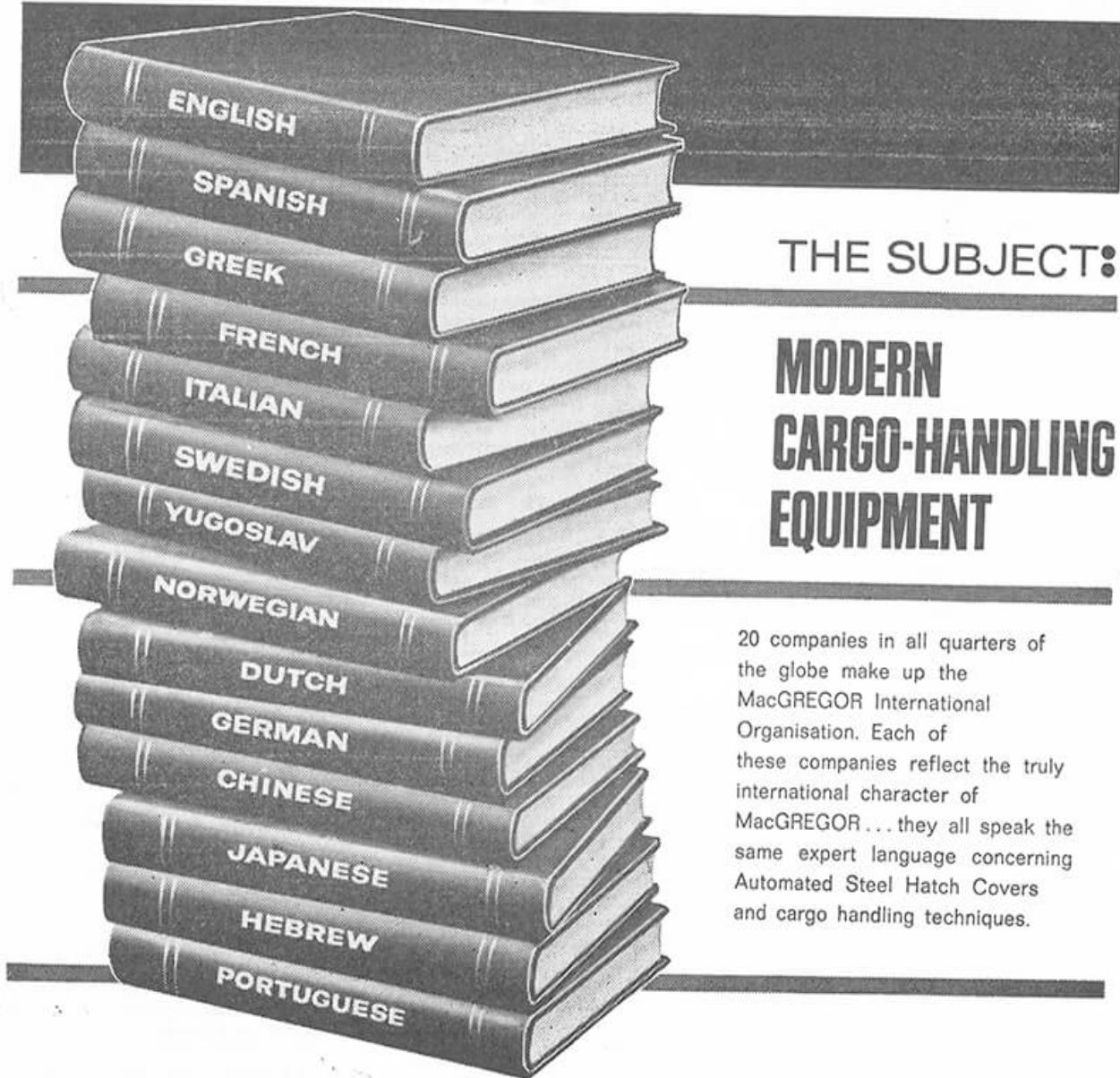
Ἐγκατελείφθησαν ἐπὶ τοῦ παρόντος, ὡς φαίνεται, τὰ σχέδια τοῦ κ. Πίππα περὶ ἐπεκτάσεων τοῦ προλιμένους. 'Αλλωστε ὁ καταρτίσας αὐτὰς ἀντιπρόδρομος τοῦ Ο.Α.Π. δὲν κατέθεσε καὶ τὰ σχετικὰ κοστολόγια. 'Απὸ γιαριζόντων τεχνικούς ὑπολογίζεται ἡ ἀπαιτηθησομένη δαπάνη ὅτι τὰς ὑπέρειψε τὸ διεκπερατωμένον. Τὰ δάση εἰς τὸν προλιμένον κυμαίνονται μεταξὺ 50 - 70 μέτρων καὶ ἡ ὑπόδομή διὰ τὰς προβλήτας μόνον θὰ ἀπαιτήσῃ κολοσσαία ποσά. Τὰ ἔργα ἀνωδομῆς δὲν ἔχουν εἰσέτην ὑπολογισθῆ.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἀποθεματικά τοῦ Ο.Α.Π. ἀνέρχονται ἐφέτος εἰς 250.000.000 δρχ. περίπου. Τὸ ποσὸν ὅμως τοῦτο εἶναι ἐντελῶς εἰκονικόν, διότι πλείστα ἐκ τῶν ἐκτελουμένων ἔργων ἔξικολουθοῦν νὰ χρηματοδοτοῦνται, διὰ δὲ τὴν ἔξοφλησίν των θὰ ἀπαιτηθοῦν καὶ ἀλλὰ ποσά, πέραν τῶν ὡς ἄνω διαθεσίμων.

Συνεπώς, διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων τοῦ κ. Πίππα, ὁ Ο.Α.Π. πρέπει νὰ διανεισθῇ 'Άλλα πόδεν καὶ μὲ ποῖον τοκχεραλύσιον; Τὸ Δημόσιον ἀδύνατεῖ, βεβαίως, νὰ παράσχῃ τὸ δάνειον. Φόροι ἡδη νέοι ἐπιβάλλονται καὶ ἐπίκειται ἡ ἔκδοσις ὁμολογιακοῦ δανείου. 'Απομένει ἡ ξένη χρηματοδότησης. 'Υπὸ τὰς κρατουστὰς συνθήκας τοῦ διεθνοῦς κεφαλαιαγορᾶς ἔνα τοιούτον δάνειον καὶ ἀν ἀκόμη ἔξευρισκον οἱ χρηματοδόται, διὰ τὰς προθεσμίας τοῦ κόσμου.

Ἐπὶ παραδείγματι, οἱ συνηδικοὶ λιμένες, οἱ δόποιοι εἶναι δημοτικοί, ὅχι μόνον δίδουν κρήματα εἰς τὸν Δῆμον, ὡς τὸ θέλουν οἱ ἔδω ἀρμόδιοι, ἀλλὰ μὲ ίδιους τοῦ πόρους ὁ Δῆμος ἀναλαμβάνει τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων ἡ ἀκόμη ἐνισχύει παντοιοτόπως τὸν λιμένα. 'Η ἀνάπτυξις ἐνὸς λιμένος διὰ τῆς δημιουργίας ἔργων προσδιδούται αὐτοπάτως ζωὴν εἰς δόλοκληρον τὴν πόλιν. 'Από τὸν ποράδειγμα: Μετὰ τὰ λιμενικά ἔργα εἰς 'Ἄγιον Γεώργιον Κερατσινίου, ὀλόκληρος ἡ περιοχὴ ἀνεζωγονήθη, η δὲ ἀξία τῶν οἰκοπέδων σχεδόν ἐδιπλασίασθη.

Συνεπώς οἱ Δῆμοι — τῶν ὅποιων ὁμολογουμένων τὰ οἰκονομικὰ εἶναι πενιχρά — ὀφείλουν νὰ ἀντιληφθοῦν, ὅτι ὁ Ο.Α.Π. πρέπει ἀπερίσπαστος νὰ ἐπιδοθῇ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων, τὰ δόποια αὐτὰ καθ' εαυτά ἔχουν εἰστούσαν εἰς τὸν πόλιν. 'Ο 'Οργανισμὸς ἔχει κατὰ μέσον ὄπρον ἐπέστρωσαν πλεόνασμα 100.000.000 δρχ. 'Ἐν τῇ ούσιᾳ δὲν πρόκειται περὶ πλεονάσματος. Είναι αἱ ἀποσθέσεις — αἱ ἐπιβελλημέναι — διὰ τὴν χρήσιν καὶ τὴν φθορὰν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ λιμένος. 'Αποτελεῖ ἀπαράδεκτον, ὅσον καὶ ζημιογόνον ἀντινομίαν ὁ Ο.Α.Π. νὰ διανείστει διὰ τὴν ἀποπεράστωσιν τοῦ ἔργου του καὶ ταυτοχρόνως νά ἐπιχορηγῇ τοὺς γύρω τοῦ Δήμους καὶ Κοινότητας. 'Αναπληροί, δηλαδή, τὸ Κράτος εἰς μίαν ρήτην ὑπαρχεύσαντίν του. 'Η μόνη δικαιολογημένη ἐπιβότησης — καὶ αὐτὴ εἰς μικρέν τοις γλιμακαῖς — ἀπὸ μέρους τοῦ Ο.Α.Π. πρὸς τοὺς Δῆμους, θὰ ἡτο ἐκείνη ἡ δόποια θὰ διειθίσθει διὰ τὴν κατασκευὴν ὁδῶν προπελάσεων πρὸς τὸν λιμένα. Πρὸς ποιὸν, δημοσία, αἱ ὑποδείξεις αὐταῖ;



THE SUBJECT:

## MODERN CARGO-HANDLING EQUIPMENT

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

THE EXPERT GUIDE:

# MacGREGOR

*international organisation*



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

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

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

KNOW-HOW • SERVICE • EXPERIENCE • RELIABILITY

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΠΕΡΑΣΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΩΡΙΝΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Η Αδστραλία πρό 39 μόλις έτῶν ήτο χώρα ζηγνωστος διά τὴν Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν, μηχρὸς δε μόνον ἀριθμὸς μεταναστῶν εἰρίσκεται διεσκορπισμένος εἰς τὴν ἄχανή ἡπειρον. Κατὰ τὰ δέκα μετά τὸν πρότον πόλεμον ἔτη, μόλις 2 ή 3 ἔλληνικα πλοῖα εἶχον προσεγγίσει εἰς τὴν Αδστραλίαν, προκειμένου νὰ φορτίσσονται στὸν δι' Εὐρώπην. Ἐνθυμούμαστε δὲ τὸ 1933 ἔφθασεν εἰς τὸ Σιδηνός ἐξ Ἰοάκης τὸ φορτηγὸν «Νήσον» διὰ νὰ φορτίσῃ στὸν διά Σαγκάρην. Ἀλλαὶ κατατάσσεις ἀπεκράτουν τότε. Η διστοιχία ἐμάστικε τὸ πλήρωμα τοῦ ἔλληνικον φορτηγοῦ, τὸ δόπον εἶχον ἀπονοματθῆ «πεινάλα». Ἀριεῖ νὰ λεγοῦθη δὲ τὸ θερμαστής εἶχε μισθὸν λίρας 4.10.0 καὶ ὁ δοηθὸς θαλαμηπόλεος... 10 σελλίνια μηνικίων. Ή κατατάσσεις ήτο ἀρόρητος, δι' οὐ καὶ 14 ἄνδρες ἀδραπτέσσουν. Τὸ σκάρος κατέβαλεν εἰς πόρσιμα 1.400 λίρας, ποσὸν τὸ δόπον μόλις ἐκάλυπτεν δὲ ναύλους του μέχρι Σαγκάρη.

Ἐπίσης ἐνθυμούμαστε δὲ τὸ τέτανταν Αδστραλίανη Κυδέρνησις διέβετε πρὸς πόλην των 20 φορτηγῶν σκάρων. Οἱ εἰς Λονδίνον ἐφοτιλισταὶ μηρούσσουν ἐνδιαφέρον διά τὰ 10 ἐξ αὐτῶν. Τὰ ἥγησσαν ἀντὶ 6 - 9.000 λίρῶν ἔκαστον. Ο ὑποφαγόμενος — προξενικὸς τότε ὑπάλληλος εἰς τὸ Σιδηνός — ἔγραψε πρὸς τὰ ἔν τοῦ Ελλάδος καντιλικά γραφεῖταις: «Προσοχή εἰς τὴν Αδστραλίαν θέτο: 0 ἀποδῆ δευτέρᾳ Ἀμερικὴ εἰς τὸ μέλλον». Σημαιωτέον δὲ αἱ ἔναντι καντιλικαὶ γραμματικοὶ (Σκανδιναντίς, «Ολλανδίας καὶ Ἀγγλίας) κατόρθωσαν νὰ ἀδραπτέσσουν τὴν θέσην του εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῶν νοτίων τοῦ θαλασσῶν.

Τὰ πρότιτα ἔλληνικα φορτηγά σκάφη ἡρχισαν νὰ καταπλέουν καὶ ἀρκαὶ διαστήματα εἰς ἀστραλίανος λιμένας μετά τὸ 1937. Ήσκον «χαλαστικά» ἀπὸ Καναδάς η Η.Π.Α., ὡς τὸ «Κάστορ» τοῦ κ. Γράτσου, τὸ «Θημιώνη» καὶ ὠριζόμενα τοῦ δειπνήστον Στάρκου Λιβανοῦ μὲ φορτία ἔντεις, ναυλωθέντα ἐν συνεχείᾳ διὰ μεταφορὰν γατανθράκων η σίτου δι' Εὐρώπην. Τὸ φοτεινή τῆς ἀπαρίστης Καρρᾶ δὲν ἤνθινθη νὰ προσεγγίσῃ διότι ἐνυπάρχουν εἰς τοὺς δράχους τῶν Νήσων τοῦ Σολομῶντος.

Τὰς παραμονάς τοῦ «Ελλήνονταλικοῦ πολέμου» η Κυδέρνησις Μεταξῇ ἀπέστειλεν 25 πλοῖα πρὸς μεταφορὰν σίτου. Εἰς τὴν φρέτωσιν ἐπεστάτησεν δὲ ποσφαγινέμενος τῆς Προεξινής ἡ πηρεσίας. Μὲ τὴν πτωσίν τῆς Ἐλλάδος 16 φορτηγά μηρούσσουν ὑπενωλθόμενας εἰς τὴν Όμοιονδικανήν Κυδέρνησιν τῆς Αδστραλίας καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιτίρησιν τῆς Προεξινής «Ἀρχῆς» μεταφέραν 10 ἑκατομ. τόν. γκανάθρακος ἀπὸ Νιούκαστλ εἰς Μελβούρνην καὶ αἰγαρμεταλλεύματος ἀπὸ Νότιου Αδστραλίαν εἰς Νιούκαστλ καὶ Πλέι Κέρμπλα.

Ἡ κομμουνιστικὴ προπαγάνδα ἀνασχετικόν, θεσμούς, ρόλον διεδραμάτισεν εἰς τὴν κίνησην τῶν πλοίων μαζ. Κατωρθωσαν πάντων νὰ τὰ κινοῦμεν. Ο τότε Αδστραλὸς Πρωθυπουργὸς δρὸς «Ἐβρατ», πιεσθεὶς ὑπὸ τοῦ γραμματέως τῆς «Ἐνόσσων Ναυταργατῶν Αδστραλίας — κομμουνιστῶν στέλεχος — ἀψήρεε τὴν πλοιαρχίαν ἀπὸ τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Γεώργιος Σ. Λιθανδρός» Γ. Γραπολίτην. Ο ἀτρόμητος δημος «Ἐλλην» ναυτικὸς ἐνήγαγε τὴν Κυδέρνησιν, δικαὶος δὲ μόνον ἐδικαιώθη, ἀλλ ἦξιος καὶ ἔλαβεν ἱκαράς συγγενώμενος διὰ τὴν ἀπαράδεκτον εἰς δύρος του ἔνθεργειαν.

Πολλὰ ἔλληνικά πλοῖα ἀπωλεῖσθησαν εἰς τὰς ἔχθροπρεπίες. Μεταξῇ ἀδτῶν τὸ «Χλόη», τὸ ἀποτοιπολίθιον ὑπὸ ιαπωνικοῦ ὑποδρυχίου, τὸ «Μιχαήλ Λιθανδρός» καὶ τὸ «Μαΐρη Λιθανδρός». Οὐτών ἄνδρες τοῦ τελευταίου σκάφους ἀπωλέσθησαν.

Τότε ἡ κομμουνιστικὴ ἀναρχία εἰς τὰ πλοῖα μηρούσσεις εἰχε καταστῆ ἀνυπόφορος. Ἐνθυμούμαστε τὸ ἔτης ἀνεπανάληπτον περιστατικόν: Τὸ πλήρωμα τοῦ «Μαΐρη Λιθανδρός», πρὸ τῆς θυμίσεως τοῦ σκάφους, διεικαρτόστη ἀνευ λόγου πρὸς τὸν πλοιαρχὸν Θεοδ. Γλύπτηρ ἀπὸ τὰ Καρδάμουλα Χίου, διὰ τὴν τροφοδοσίαν, τὰς ὑπερωρίας, τὴν ἀνιδικιτησίαν κ.λ.π. Τυχίως τὸ σκάφος παρέ-

βαλε μίαν ἡμέραν παραπλεύρως ρωσικοῦ σκάφους. Ὁ πλοιαρχὸς τότε ἀδήλωσε πρὸς τὸ πλήρωμα, διτοῦ θέτην ἐφήρμοσεν εἰς τὸ πλοίον του τὸν ρωσικὸν κανονισμὸν ἔργασίας καὶ ἐκάλεσε τοὺς ἄνδρες του νὰ μεταδῶν δροῦ εἰς τὸ ρωσικὸν σκάφος διὰ νὰ ἔγησσον τὸν τὸν κανονισμὸν αὐτὸν. Τὸ πλήρωμα ἐξῆτης προσειμάντι μιᾶς ἡμέρας, μετὰ τὴν ἐκπνοήν τῆς ὁποίας ἀδήλωσε πρὸς τὸν πλοιαρχὸν, διτοῦ προτυμῆ τὸν ἔλληνικὸν κανονισμόν. Καὶ σύτοι η τρυπία εἴπηλθεν εἰς τὸ πλοίον.

Ἐπειρος ἐξ ἄλλου «Ἐλλην» πλοιαρχὸς, διὸ Εὐάγγελος Σδόνιος, τοῦ φορτηγοῦ «Ιλισσός» τοῦ Στ. Λιθανδροῦ, ἔλαβε τημητικὸν τὸν δραμὸν τοῦ ...κανάργου ἀπὸ τὰς αὐτοτελείανς ἀρχάς, διότι πατέτη τὸν πλοιαρχὸν, διτοῦ προτυμῆ την γυμνασίων δολῆς ἔξειθι: τῆς πλεορῶν, ὑπερχρόνης, ὑπερεργούσεν ιαπωνικούν τοῦ πλοιαρχούν.

Αἱ ικανότητας τῶν Ελλήνων ναυτικῶν ἐξετιμήσαν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, διότι στοι, τοῦ εἰς Λονδίνον ἐφοτιλιστοῦ μηρούσσουν εἰς πόρσιμα 1.400 λίρας, ποσὸν τὸ δόπον μόλις ἐκάλυπτεν δὲ ναύλους του μέχρι Σαγκάρη.

Ἐπίσης ἐνθυμούμαστε δὲ τὸ τέτανταν Αδστραλίανη Κυδέρνησις διέβετε πρὸς πόλην των 20 φορτηγῶν σκάρων.

Οἱ εἰς Λονδίνον ἐφοτιλισταὶ μηρούσσουν εἰς τὸν Σιδηνός ἐξ Ἰοάκης τὸ φορτηγὸν «Νήσον» διὰ τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας τοῦ Σιδηνός διέβαλεν διά τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Ελλάδος τοῦ Αδστραλίας.

Τὸν πλοιαρχὸν τ

Fil (SAIT) και τούς Νηογνώμονας.

Δεδομένου, ότι οι Νηογνώμονες κατά τό πλείστον ἑστερούντο ή δέν ἐνδιέφεροντο νά ιδρύσουν ειδικάς ὑπηρεσίας πρός ἐπιθεωρήσιν τῶν ἀσυρμάτων πῶν πλοίων, τὸ κέντρον τοῦ δάφους συνέρευσε πρός τὴν S.A.I.T. Κατωτέρω παρατίθενται: ἀριθμοί τινες δεικνύοντες κατά ποιὸν τρόπον ἔξυπηρτηθῆσαν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα. Κατ' Ιούνιον 1966 ἐμφανίζεται η ἀκόλουθος εἰκὼν ἐξ ἐπισήμων στοιχείων:

S.A.I.T.	1.200 πλοῖα
O.T.E.	373 πλοῖα
International Maritime Radio	60 πλοῖα
R.C.A.	8 πλοῖα
Mackay	8 πλοῖα
Redifon	1 πλοῖον

'Ο πίνος εἶναι εὐγλωττος. Εὐνόητον, βεβαίως, ότι η S.A.I.T. (ἐφ' ὅσον ἔχει μονοπλήθη μὲ τὸν πλοιοκτήτην) παρέχουσα τὰς ὑπηρεσίας τῆς, ἀμείβεται. 'Ομοίως, δημοσίας, ἀμειβονται καὶ ἀ λοιπαὶ ἑταῖραι, οὐδὲν δὲ τὸ παράδοξον, ἔαν παρέχων τις ὑπηρεσίας καὶ δὴ ὑπηρεσίας ἀριστῆς ποιότητος, ζητεῖ νά ἀμείβεται.

Τὸ καθεστὸς πούτο, λειτουργοῦν ἰκανοποιητικῶν διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ἐπὶ 28 ἔτη, χωρὶς οὐδέμιθεν ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ἀμεσώτατα πλοιοκτήτων νά διατυπωθοῦν παράπονα καὶ λειτουργήσαι ἰκανοποιητικῶν καὶ διὰν ἀκόμη ἐντὸς συντομωτάτου χρονικοῦ διαστήματος τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ὑπέρενθησαν τὸν ἀριθμὸν 2.000, ἐπρεπε νά ἐνδιδιοργανωθῆσαν. 'Αφορμὴν εἰς τὴν «ἀναδιοργάνωσιν» (εὐτυχῶς μὴ πραγματοποιηθεῖσαν ἀκόμη), ἔχοργησεν η νέα σύμβασις ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960.

'Η νέα αὕτη σύμβασις εἰς τὸ σημεῖον τοῦ πο, δηλονότι τῆς διενεργείας ἐπιθεωρήσης τῶν σταθμῶν ΑΤ) καὶ τὴν ἔκδοσιν τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας, εἰς τοὺς Νηογνώμονας, ἀποκλειομένων, ὡς ἐγώσθη, τῶν ἑταῖρων ἀσυρμάτου, ὅπερ ἐν τῇ οὐδίᾳ ἀπολήγει εἰς ἀποκλεισμὸν τῆς S.A.I.T., ὡς δεικνυται ἐκ τοῦ ἀνωτέρω παραπτεθέντος πίνακος.

'Ἐκ δὲ τῆς ἀναστατώσεως ποία η ὠφέ-

λεια; 'Η ἀπάντησις εἶναι: οὐδεμία. Ποῖος ὁ λόγος τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς ἰκανοποιητικῶς ἔξυπηρητησάσης ἑταῖριας; 'Υπάρχουν παράπονα ἐναντίον τοῦ μέχρι σήμερον καθεστώτος; 'Η ἀπάντησις εἶναι: οὐδέν.

Τὸ μόνον ἐπιχείρημα, εἶναι τὸ ἐπισειδιμνον μονοπλώιον. 'Ἄλλο ὑπάρχει μονοπλώιον: Μονοπλώιον εἰς δὲ οἰκειοθέλως ὑποδάλλονται οἱ ἀφύγως ἔξυπηρετούμενοι καὶ οὐδὲν παράπονον διατυπούντες; Οἱ ταῦτα λέγοντες, ἔγνοον, ότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν συμβλῆθη μὲ τὴν ἑταῖριαν —ἔάν θέλουσαν— καὶ δὴ δινάμει τῆς συμβάσεως, ἡ ἑταῖρια ὑποχρεούται εἰς δωρεάν ἔκδοσιν τῶν πιστοποιητικῶν. Βεβαίως, τὸ ἐπιχείρημα ἔκ πο μονοπλώιου, εἶναι κατ' ἐπίφασιν ισχυρὸν καὶ προξενεῖ ἐντύπωσιν εἰς τὸν ἀκούοντα, ἀλλὰ μὴ γνωρίζοντα ἐπακριδῶν πά τὰ πράγματα. "Οταν, δημοσίᾳ, πεθή τὸ ζῆτημα ἐν τῷ ὄρθι προσπτικῇ αὐτοῦ, ἀποδεικνύεται δὴ τὸ ἐπιχείρημα εἶναι σαθρόν.

Φρονῶ, ότι η Ναυτιλία δέον νά ἀφίεται, δοσο τὸ δυνατὸν ἀπέριστασος, διότι γνωρίζει καλῶς νά ἔξευροίσκη τρόπον δρίστης ἔξυπηρητήσεως τῆς. 'Αναδιοργανώσεις καταλήγουσαι εἰς ζημιάν αύτῆς (διότι ζημιάν προκαλεῖ η ἀναστάτωσις διμάλως λειτουργοῦντος συστήματος) δικαιολογῶνται μὲν πιθανός τὸ ἀξίωμα τῶν ἐμπνευστῶν των, πέραν δημοσίου, οὐδεμίαν κομίζουν φύλειαν καὶ ἐπιβάλλεται ἄκρω περισκεμις πρὶν η ὑπὸ τὴν κενήν κραυγὴν τοῦ μονοπλώιου, εἰσοκομίσωμεν ἐπικίνδυνον ἀναστάτωσιν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

### Μετά πλείστης τιμῆς ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

Πειραιεύς, Σεπτέμβριος 1966

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δισφωνούμεν μὲ τὸν φίλον συνεργάτην μας. 'Επιπανατομάνομεν: Πρόκειται περὶ μονοπλώιου, ἐν πλήρει δὲ γνώσει τελούντες τῶν πραγμάτων, ἐξικούλουσθων νά πιστεύωμεν, ότι ἐπιβάλλεται νά καιθεωρᾶθη ἡ ἐλευθερία τῆς ἐκδόσεως τῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἀπὸ ἄλλους ιστίμους, δὲν μὴ εὐρύτεραις ἀκτινοβολίας εἰδικούς ὄργανισμούς. Κέρδος θὰ ἔχῃ ἐκ τῆς ἐλευθερίας αὕτης η Ναυτιλία καὶ ουχὶ ζημιάν.

Ο φίλος ἐπιστολογράφος μας ἡρύσθη τὰς πληροφορίας καὶ τοὺς ἀριθμούς του ἀπὸ τὴν γνωστὴν πηγὴν τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων. Συνιστώμεν νά ἐπανέλθῃ ἐρευνῶν τὴν ὑπόθεσιν, ἐφ' ὅσον θὰ ἐπεθύμει νά διακριθώσῃ τὴν πραγματικότητα.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

## ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS.

SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex 353505	0211007	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10		367894	0215671	Norderdeich 4-5	Priv. 510	via 0244151
	Priv. 6052552	Tel. 310424	Telex 446176	NORDENHAM	Tel. 811	Telex
BREMEN 1		446151	0244151	P.O.Box 98	Priv. 811	via 0244151
Wegesende 3-4		42597	0238876	EMDEN	Priv. 2392	Telex
BREMERHAVEN		45841		Nesserlanderstr. 1	Tel. 239193	via 027823
Kaiserhafen						
WILHELMSHAVEN	Ebertstr. 124	Tel. 26235/37	Priv. 21365	Telex 0253375		

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LUBECK & KIEL

### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

#### ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ἔχῃ ὑποπέσει ἀσφαλῶς εἰς τὴν ἀντίληψίν σας ὅτι, καθ' ἀ λέγεται, τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖον τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν κ. Σῶδερς διαλύεται καὶ ἀντ' αὐτοῦ ἰθρύεται ἔτερον, τὸ ὅποιον θὰ φέρῃ καὶ ίδιον τὸ πρωταρικὸν ἐμπειρογνωμόνων, ἀποτελουμένων ἐξ ἀτόμων ἀγγλικῆς ὑπηκοότητος. Διερωτάται λοιπὸν κανεὶς, τί ὅραγε νά συμβαίνῃ. Τὸ κράτος δίδει πράγματι ἀδειαν ἐργασίας εἰς ἀλλοδαποὺς διότι δὲν ὑπάρχουν οἱ καταλήπτοι 'Ελληνες; Είναι γνωστόν, ότι οἱ φίλοι μας αὐτοὶ δὲν ἐπιτρέπουν πλέον τὴν ἔγκατάστασιν 'Ελλήνων τῶν ἀλληλικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Διατί λοιπὸν ημεῖς δεχόμεθα τὴν ἔγκατάστασιν τῶν ἀλληλικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων;

"Ἐπίσης διερωτάται κανεὶς διατί ἐπιτρέπεται εἰς τὸν 'Ἀγγλικὸν Νηογνώμονα νά φέρῃ συνεχῶς ἀλλοδαποὺς ἐπιθεωρητάς διὰ τὸ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖον τοῦ, 'Εκ τῶν ὅπτων ἐπιθεωρητῶν τοῦ μονόν δύο εἶναι 'Ελληνες, ὁ εἰς τοποθετηθεῖς μάλις ἐσχάτως.

Ούδεις ἄλλος Νηογνώμων ἔχει ἀλλοδαποὺς ἐπιθεωρητάς, πλὴν τοῦ προϊσταμένου τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ. Είναι γνωστόν ότι εἰς τὰς περισσότερας τῶν χωρῶν ἀπαιτεῖται οἱ πόστοι τοῦ μικροτέρου μόνον ποσοστὸν τῶν ἐπιθεωρητῶν εἶναι ἀλλοδαποί, εἰς ὥρισμένας δὲ χώρας ὁ προϊστάμενος πρέπει όπωσδηποτε νά φέρῃ τὴν έθνικότητα τοῦ τόπου.

Κάποιος τέλος πάντων θὰ πρέπει νά ύψωσῃ φωνὴν διαμαρτυρίας διὰ τὴν ἀστοχον καὶ ἐπιχειρίαν αὐτὴν κρατικὴν πολιτικὴν παροχῆς ἀδείας ἔγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν εἰς τὸν τόπον μας. "Ελληνες τεχνικοί, δόξα τῷ Θεῷ, ὑπάρχουν καὶ πολλοί, μάλιστα, διαπρεπεῖς.

Μετά τιμῆς  
Τακτικὸς ἀναγνώστης σας  
Πειραιεύς, 12 Σεπτεμβρίου 1966

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Στενὸν ἔθνικοτεκνικὸν πνεύμα δὲν δικαιολογεῖται εἰς τὴν παγκοσμίως ἐκτείνουσαν τὴν δράσιν τῆς Ναυτιλίαν. Δὲν παύει δημοσίων νά είναι ἐνδιαφέρουσα η ὑπόδειξις περὶ χρησιμοποιήσεως καὶ 'Ελλήνων τεχνικῶν ἀπὸ τοὺς Νηογνώμονας, ὅπα εἶναι οὗτοι διαθέσιμοι καὶ ικανοί.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐλάχιστοι εἶναι ἑκεῖνοι ἀπὸ τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινούμενοις, οἵτινες ἀγνοοῦν τὴν τεραστίαν συμβολὴν τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» καὶ τὴν ἐποικοδομητικὴν τῶν δράσιν γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσεως. Τὸ κήρυγμα τῆς ἀρτίας ἐνημερώσεως τῶν ἀξιωματικῶν μας Ε.Ν. εἰς ὅλας τὰς πτυχάς τῶν νεωτέρων ἔξιζενων εἰς τὰ ναυτικὰ ὅργανα, ἀπὸ τὰς σπλήνας τοῦ ἐν λόγῳ περιοδικού ἔγγειγέληθ καὶ ἀπὸ ἑκεῖ μὲ φανατισμὸν ὑπεστηρίχθη.

Ἐπικαλούμενος τὸν ἀνωτέρω, ἀς μοῦ ἐπιτραπή νά ἐκφράσω τὴν ἀπορίαν, η μᾶλλον τὴν ἐπιληπτήν μου, ἀναγνώσας εἰς τὰ σημείωματα τοῦ τεύχους τῆς Ιησού Σεπτεμβρίου σχόλιον μὲ τίτλον 'Υπερβολαί'. 'Ανεφέρετο εἰς τὰ τῆς μετεπαίδευσεως τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὰ ἡλεκτρονικὰ ὅργανα. Δὲν πρόκειται περὶ καταχωρήσεως συνεργάτων τίνος οὔτε περὶ ἀνεύθυνου τρίτου ἐπιστολογράφου. Κρίσεις ὑπεύθυνοι τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν διετυπώντο.

Προφανές οὗφειονται εἰς πεπλανημένα πληροφορίας. Κακοποιεῖται πάντως ἡ ἀλληλεία. Διότι, ἡ μετεπαίδευση τῶν ναυτίλων εἰς ὅλα τὰ προβλεπόμενα ἡλεκτρονικὰ ὅργανα, δὲν πρόκειται νά κρατήσῃ πέραν τῆς μηνιαίας φοιτήσεως η διά την σκρίβειαν είκοσι έξ μόνον ἡμερησίων μαθημάτων. 'Η ἀναγρα-

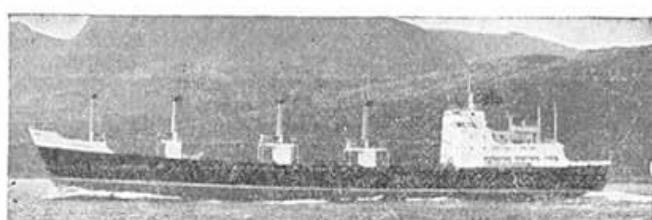


# LINALUX MARINE GLOSS FINISHES

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



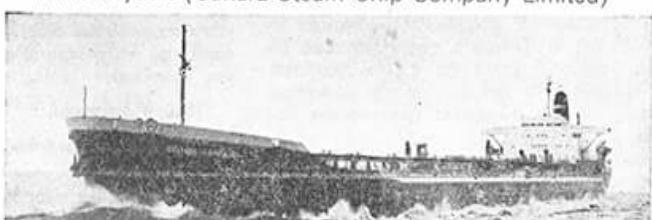
M.V. Ilesha Palm (Palm Line Limited)



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



M.V. Norwave (North Sea Ferries)



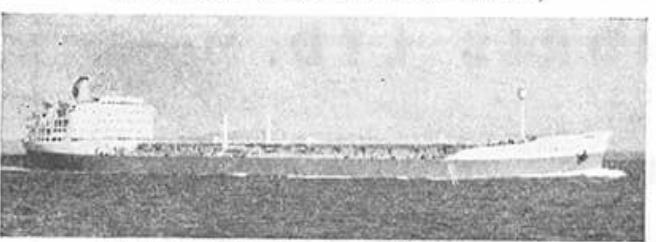
S.S. British Captain (BP Tanker Co. Limited)



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



M.V. Benarmin (Ben Line Steamers Limited)



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



M.V. Port Invercargill (Port Line Limited)

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

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

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

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

## ΔΥΟ ΑΛΗΘΙΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

Ιστορία πρώτη: 'Αναφέρεται: σε χρόνια παλιά, σε έποχη μεσοπολέμων. "Ένα άλληντο φορτηγό καράδι, περικλαδίων: το φορτίο του, φουντωριούμενό σε κάποια ράδα της Ινδίας. Λέγοντας δέ ράδα, δεν έννοούμεν το πρόχειρο άγκυροβούλιο ξένο όπως το λιμάνι: σύντομα σέσες είναι σε άλιμηνη κάποια άκτη. Στη βρετανική, τότε, αδικοποτία των Ινδίων, τρεις - τέσσερες μεγάλες πολιτείες είχαν κάποιο λιμάνι της προκοπής. "Ολη η μεράκιανη άλλη χώρα ήταν άπλησιαστή και οι άδειες άκτες της πραδούσαν σε μεγάλο βαθός τον Ινδικό Ωκεανό και τον κόλπο της Βεγγάλης. "Ετοις, για να διακρίνη κανείς την άκτη όπως τα άγκυροβούλια των πλοίων, θα πρέπει να διαβάσῃ καλές και ισχυρές διόπτρες.

Κάθε τόσο, ένα κακότυχη άργοντη ρυμούλο, έφερνε άγκυροβούλια, δύο - τρεις φορτωμένες μαρούνες και φέγγοντας έσερνε μαζί του της ίστριμες άδειες άλλες.

"Ετοις με άνατολικήν γνωστές, ή φόρτωση των καραβιών πραδούσαν σε πολύ μάκρος, μεγάλη ήδη ή εδυτική ήδη ή άγκυρα άφινε το διόπτρα

Οι κούληδες, διανυκτέρευαν στο καράδι, ζητώντας το ρυζάκι τους και άδειαίσαντας την τελευταία μαρούνα, το ρίχναν στὸν ψυντο στο κατάστρωμα και στην άμπαρια, άναμένοντας την άρχη και την άφιξη του ρυμούλου.

Μιά έραδα, όχλοθον έσπασε έκει κατά την πρώτην. Ο υποπλοίαρχος, σπειδούντας έπι τόπου, διεπιστώσας φορερά πράγματα: Δυο κούληδες είχαν συμπλακή με γρούτες, διαλέγοντας για «τερρένο» το καράδι: τον τονελ, το διεργόμενο άπω τὸ τελευταίο άμπαρι της πρόμηνς. Συνέπεια, δύνατος να γιατροσφήσει, προσπάθησεν να τὸν συνεφέρουν.

Μάταιος θώμας. Ο κούλης, μόνο πού γρύλλεις πότε πότε, συνεχίζοντας τὸν βαθός του λήφθαρο. Ανάγκη λοιπόν έστιασες άπω τὴν έρημη. Ηληγούσαν τὰ μεσάνυχτα δεν ήταν ή αφύριχτα άνιλας τὴν συνέχεια. Ήσαρταταμένες αφυριξίες κινήθηκαν. Σάν προχωρούσες ή ώρα, γρηγοροποιούσαν και φωτοβούλια. Καριμάτης κίνησε δέν διέκριναν, καριμάτης άνταπορίας άπω τὴν άκτη, δύνατος ομήλιας, τέλος πάντων, ήτις είδαν. Η ιστορία κράτησε ώς τὸ πρώι. Οι άλλοι κούληδες, άδιάφοροι: πρός τὰ συμβαντάνα, συνέχιζαν τὸν ψυντο στο κατάστρωμα με τὸ διαρόλιο τῶν άνεμοσκοντας στὸ κατάστρωμα, δημοποιούσαν και την άγρυπνην παρέμεναν διαπολοίαρχος με τοὺς δύο τὸ πληρώματος ἀγωνιζόμενους με τὴν αφύριχτην και τὴν συνέχεια.

"Όταν, τέλος, τὰ πινέλλα τῆς αὐγῆς κάραξαν μὲ τὰ ρόδινα κρύματα τὴν αἰλουρέττα τῆς μακρινῆς άκτης, κάποιο πλεούμενο φάνηκε νὰ έρχεται. "Ήταν τὸ γνωστὸ άργοντη ρυμούλο, σέρνοντας πᾶλι τὶς τρεις φορτωμένες μαρούνες. Μὲ τὴν συνηθισμένη του γνωστήν εἶθες δίπλα μαζί. "Εξαλλος τότε διαπολοίαρχος ρώτησε τὸν άγγελομάθη κυβερνήτη του, γιατὶ τότην άδικηφορία στὰ νυχτερινά μαζί σήμετα.

—Σέρες άκοντας και σᾶς θλεπτεί, καπτανία, άπάντησες διάρκειασθητής τοῦ ρυμούλου και διοπτεύσαντα, περίπου, τὶς σᾶς συμβαντείς. Τέτοιες ιστορίες δέν άπολείσουν άπω τὸ καράδικο πού φορτώνουν. "Άλλα τὸ πλήρωμα τοῦ ρυμούλου φεύγει διατερά άπω τὸ τελευταίο δρομολόγιο και διλο μέσο επικοινωνίας δέν θηράψεις έδω.

—"Ωστε θα πρέπει νὰ πεθάνη αὐτὸς διαθρώπος; Διεμαρτυρήθη και πάλιν διαπολοίαρχος. "Εγώ άμφισσάλω, έσυμπλήρωσε, ήν και τόρχος δύο τὴν γλυτωση, διατερά άπω τὸ δέκα ωρών κά-

τοῦ λιμανιοῦ. Περίμενε νὰ γίνη, κυριολεκτικά, άναπτρος από τὶς συγχρονισμένες ναυτικές και δεστικές πολιτισμένες ήπηρεσίες τοῦ πρώτου λιμανιοῦ τῆς δευτερηρίας παγκόδημιας ναυτικής γέρας, χωρὶς νὰ διασκανίζεται ο ίδιος μὲ τὶς λεπτομέρειες...

Μεγάλη ή πλάνη του. "Αγνοια είχε διαθετεί. Γιατὶ δὲ ήταν καλύτερα καταποτισμένος, θά γινώριζες διτι, ναι μὲν ώς ναυτικοί είμαστε κείνοι πού είμαστε, άλλα σὰν δέσις ναυτικοῦ κράτους έχουμε τὰ κακά και ανεκδηγήτα χάλικα μαζί.

Αποτέλεσμα: "Αφοῦ έκαμε μερικές δόλτες τὸ λιμενιανὸ φορτηγό έξω άπω τὸ λιμάνι και διεπιστώσας τὴν διλοκηρωτική άδιαφορία, έρριξε άγκυρα. Καὶ ένω οἱ άντλιες του μὲ άγωνίαν συγχρονίσαν τὰ νερά, άγρυπνοι οἱ ναυτικοί έσπερθίζαν θλητή νύχτα αναζητώντας πιλότο και άστραλές άγκυροβόλιο. Ο κίνδυνος διπλής. Μιά διλήμμας στὶς άντλιες τοῦ διασφάλισε άμεσο τὸν καταποτισμό. Οργασμὸς σφυρίχτας, δργασμὸς διλλων σημάτων. Άλλα ποιός νὰ έπιληφθῇ; Ποιός νὰ απαντήσῃ; "Οπως τὸ πλήρωμα τοῦ ρυμούλου στὴν ράδα τῶν Ινδίων, διαλέσται και φεύγει μετά μαζί τὸ τελευταίο διάστημα της άγκυρας.

Εμεῖς οι πολιτισμένοι. Εθρωπαίσι, έσχολιάσσουμε κατόπιν τὴν υπόθεσην. Αποκαρδιωτική ήταν η ηπονάκτηση αὐτοῦ τοῦ τόπου και διεπούσαμε διπλάσιας τῆς έρημης ήπιανής ήσην. Μὲ κρίσεις αδύνατης έγάπαμε τὰ συμπεράσματα μαζί. "Άλλοι δίναμε τὴν αίτια στὴν μοιρολογία και τὴν πρωτόγονη κατάσταση τῆς έρημης αὐτοῦ τοῦ λασίου και άλλοι στὴ δουλεία τῶν τεσσάρων αιώνων κάτω άπω τὸ διανυκτηρικὸ δραγκάνη. Θεραπεύουσαν τὸν άγκυροπόντην, μὲ τὴν έπιστολήν. Μὲ πάρουν ποιότοι πρωτοδουλίας άγκυροβόλιους, δέν έχουν. Μόνοι καραδοκούμντες μένουν στὰ σκάφη τους οἱ ναυαγοσσωτες, αναμένοντες τὸ ποιητήν «ΣΗΜΑ». Τούτο διλειπρανός πλοιαρχος δέν αποφασίζει νὰ στείλη. "Η αντοχή τῶν διπλάσιων τοῦ πλοίου του και διαχριθμούς, άλλα και πολύχρωμος πολυελαϊος τῶν φώτων τῆς άκτης πού έλευσε τὸν άρχερ μαζί.

Καὶ έρχομαστε στὴ δευτερηγένετο τοῦ Ιανουαρίου: "Ετοις σωτήριον 1966 και μήνας Σεπτέμβριος. Οι διστροναδετές έτοιμαίσονται νὰ καταλάβουν τὴν Σελήνην και φωτογραφίες μαζὶ άποτελλονται πάντο τὸν Αρην και τὴν Αρρεδίτην. "Ομως, παρ' θλητή μαζί αὐτὴ τὴν πρόσοδο, δέν άπολείσουν και διστράστων περιστατικῶν στὸν πλανήτη μαζί τὸν πλανήτη.

"Ενα έλληνικό φορτηγό γραμμῆς, τὸ «ΑΙΓΑΙΟΣ» συγκρυψάεται στὶς τρεις τοῦ μηνός, στὸν Κάδο Ντόρο μὲ τὸ λιμενιανὸ φορτηγό «ΤΡΑΜ ΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ». Σημίες έγιναν και στὰ δύο πλοῖα, άλλα περισσότερες στὸ λιμενιανό. Τὰ νερά είσορμούσαν έκει άπω τὰ ρήγματα και μὲ πολλὴ προσπάθεια οἱ άντλιες κατώρθωνται νὰ τὰ έξουστερώνουν, νὰ τὰ προλαβάνουν. Καὶ τὰ δύο πλοῖα διδάχαν άμεσων πλώρη γιὰ τὸν Ηεράπειρο, δέν που και έγιναν τὸ ίδιο δράδο, ώρα 10.30.

Καὶ τὸ μὲν «ΑΙΓΑΙΟΣ», έχοντας τὸ γραφεῖο του έκει, μπρόστα μὲ τὶς λιμενιανὸ φορτηγό «ΤΡΑΜ ΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ». Σημίες έγιναν και στὰ δύο δύο πλοῖα, άλλα περισσότερες στὸ λιμενιανό. Τὰ νερά είσορμούσαν έκει άπω τὰ ρήγματα και μὲ τὸν φυγή στὰ δόντια, πέρασαν τὴν νύχτα τους έξω άπω τὸ λιμάνι, ένω τὶς ίδιες αὐτές οἱρεσ ή «Αμεση δράση τοῦ Αιγανεργίου» γεννιεῖ, κατά τὸ λεγόμενο, θλετ τὶς άκτες τῆς περιοχῆς, προλαμβάνοντας διάφορες άταξίες ή παράνομες συναντήσεις διμεσιεύσην ή έτεροις διεγύων.

"Ηλθε κάποτε και τὴν «ροδοδάκτυλος Ήών». Ο πολυελαϊος τῆς νύχτας άφιξε τὴ θέση του στὸν οπέρλαμπρο ήλιο τῆς Αττικῆς. Σφριγγή λοιπός και λίσταν εύδιάθετοι οἱ θνητώποι τῆς άγκυροβόλιας έφθασαν στὸ γραφεῖο τους, δινοίζαν τὰ παρατυράδη τους, κηρύσσοντας τὴν έπανηληγή τοῦ λειτουργήματος τῆς άποστολῆς τους. Καὶ τότε εδόγκησε τὸ «ΤΡΑΜΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ» νὰ έδηγγυθῇ εἰς άσφαλές άγκυροβόλιον, λαμβάνον τὸν πλεύση και τὴν διαβεβαίωσιν ήτι, και πλέον μετά τὸν ήλιο μέσον πηγαίνουν διπληγμάτων, εύροισκον άνοιχτές τὶς πόρτες τοῦ Ηεράπειρου. Τὰ δέ κριματά τους, φορτώνονται, στὴ ράχη τῶν ηπειρούνων, ἀν πράγματι.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

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

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N.Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST

TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITEHALL 4-5740

## A G E N T S

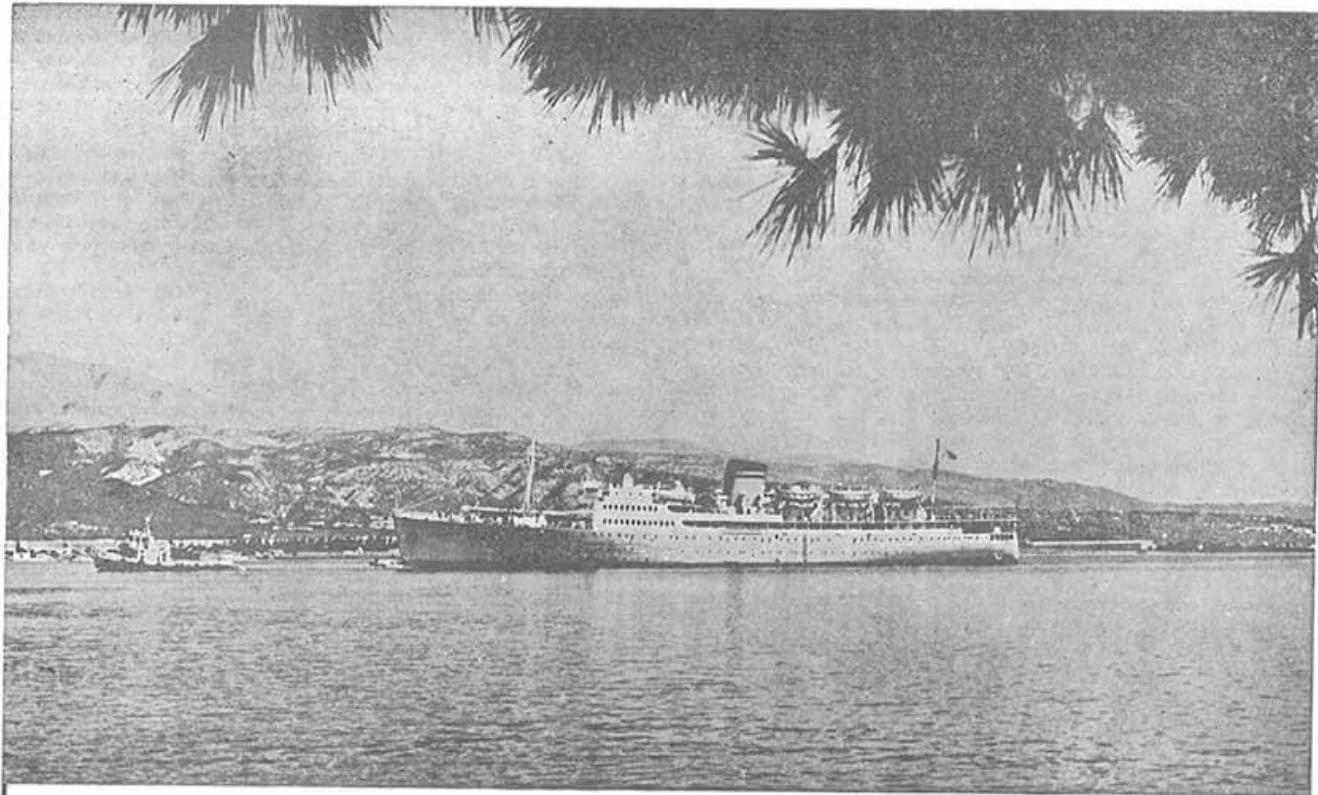
ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.  
CREECHURCH HOUSE  
CREECHURCH LANE

LONDON E.C.3

TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

PIRAEUS

TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456



# *Ταπιuaὶ Γραμmaὶ*

**ΔΙΑ ΓΑΛΛΙΑΝ**

**ΙΤΑΛΙΑΝ**

**ΚΥΠΡΟΝ**

**ΑΙΓΥΠΤΟΝ**

**ΛΙΒΑΝΟΝ**

**ΙΣΡΑΗΛ**

**Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ**

**ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ**

**ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ**

**ΕΛΜΕΣ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ: 474.341-ΤΕΛΕΞ: 125-ΤΗΛΕΓΡ: ΕΛΜΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΜΑΛΙΑΣ 28-ΤΗΛΕΦ: 236.333

## ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΛΜΑΤΩΔΗ ΜΕΓΕΘΥΝΣΙΝ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

**ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΣΥΝΘΗΚΑΣ**

ΤΑ ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΑ, ΤΑΧΥΤΑΤΑ, ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ.— ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΟΜΩΣ ΤΑΧΕΙΑΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΙΝ.— ΕΠΙΖΗΜΙΑΙ ΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ.— ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.— ΤΟ ΣΥΝΗΘΕΣ ΤΡΑΜΠ ΕΚΤΟΠΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΑ.— Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΑΙΝΕΡ, ΜΕΤΑ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ.— Η ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΙΣ.— ΑΝΗΣΥΧΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.

**ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΙΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Η ραγδαία και θεαματική άνάπτυξης τού παγκοσμίου έμπορικου στόλου κατά τα τελευταία έτη, έθεσεν έπι τόπητος ένα σοβαρὸν πρόβλημα: Τὴν ἐπιτακτικήν άναγκην προσαρμογῆς τῶν λιμένων εἰς τὰς σημειουμένας ἔξελίξεις, προκειμένου ἐκ τῆς μεγεθύνσεως τού δύκου τῶν πλοίων νὰ ἀποκομίσουν κέρδη τόσον οἱ ἐφοπλισταὶ ὅσον καὶ οἱ φορτωταὶ, γενικώτερον ἡ Οἰκονομία.

Αἱ κατωτέρω ἐκτιθέμεναι ἀπόφεις ἐγκύρων ξένων ναυτιλιακῶν παραγόντων, ιδιαιτέρων ἐνέχουν σημασίαν καὶ διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὁ ὅποιος κατόπιν συρροής ἀτυχῶν συμπτώσεων δὲν ἥδυνήθη οὔτε νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς νέας τεχνολογικὰς συνθήκας, ἀλλ' οὔτε καὶ νὰ ἐφοδιασθῇ μὲ τὸν ἀναγκαιούντα σύγχρονον μηχανικὸν ἔξοπλισμόν.

Εύρισκόμεθα εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν μεγαθηρίων τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν εἰδικευμένων καὶ ταχυτάτων σκαφῶν, τὰ ὅποια ἐκτόπιζουν διαρκῶς τὰ γνωστά μας τράμπτη. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀπό τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ καὶ ἐντεῦθεν αὐξάνουν τὸ μεγέθος τῶν διαρκῶν. 'Απεδείχθη πλήρως ἡ θεωρία, ὅτι τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς σκάφους τῶν 100.000 τ. γκρός εἶναι μικρότερον ἀπό τὸ κόστος δύο σκαφῶν τῶν 50.000 τον. γκρός ἐκάστου καὶ διὰ τετραπλασιασμὸς μεγέθους δεξαμενοπλοΐου συνεπάγεται μόλις διπλασιασμὸν πῶν καυσίμων.

Οσον ἀφορᾷ τὰ ξηροῦ φορτίου σκάφη ἡ κολούθησαν καὶ ἀλλὰ τὴν ἐπανάστασιν εἰς τὰ μεγέθη. Μόνον τὸ μεγέθος τῶν πλοίων γραμμῆς παρέμεινε σταθερὸν πῶς. Παρὰ ταῦτα, ἡ χρησιμοποίησις τῶν εἰδικῶν πλοίων (κοντήνερς κ.λ.π.) θὰ υποχρεώσῃ τοὺς πλοιοκτήτας, τούλαχιστον, εἰς τὴν γραμμὴν Β. 'Ατλαντικοῦ, νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ὅδον τοῦ γιγαντιασμοῦ.

Ἐκ αὐτοῦ, καταβάλλεται ιδιαιτέρως φροντὶς διὰ τὴν καθιέρωσιν ἐνιαίου τύπου φορτίου καὶ τὴν κατασκευὴν εἰδικοῦ μονίμου μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν λιμένων. 'Αποτελεσματικά: Ταχύτης φορτοεκφορτώσεως, χαμηλότερον κόστος κατὰ τόνουν φορτίου καὶ περισσότερα ταξίδια.

**Η ΛΙΤΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΕΘΥΝΣΕΩΣ**

Ἡ αὐξησης τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων ὑπῆρχεν ἀπότομος καὶ ραγδαῖα, προεκάλεσε δὲ ἀλλήλη ἐπανάστασιν εἰς τὰ δεδομένα τοῦ παρελθόντος αἰώνος. Βεβαίως, ἡ τάσις μεγεθύνσεως τῶν πλοίων ὑφίστατο ἀνέκαθεν, ἀλλ' ἡ ραγδαία αὐξησης τοῦ μεγέθους κατὰ τὰ τελευταῖς 15 ἔτη ὑπῆρχεν ἐντυπωσιακή. Εἰς τὸ γεγονός τοῦτο ἀποφασιστικῶς συνέβαλεν ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ. Οι ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ναυτιλίαν ἐπίστευσαν, διὰ ἡ ἀπομάκρυνσης τῆς Διεθνοῦς 'Εταιρίας, ἡ ὅποια ἔξι δρῆξης εἶχεν ἀναλάβει τὴν διαχείρισην τῆς διάρυγος, ἐσήμαινεν ἔξαφάνισην ἡ κατάργηση τῆς ζωτικότάτης αὐτῆς δδοῦν. 'Αλλ' οὐδὲν κακὸν ἀμιγὲς καλοῦν. Αἱ ἐταίριαι πετρελαῖων, αἱ ὅποιαι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην μετέφερον ἐπτρίων 67 ἐκατομύρια τόνουν πετρελαίου διὰ τῆς διάρυγος τοῦ Σουέζ, ἐσκέφθησαν νὰ ἀκολουθήσουν τὴν δόδον τοῦ 'Ακρωτηρίου διὰ τῆς χρησιμοποιησεως μεγαλυτέρων σκαφῶν. Οὕτω, τὰ γιγαντιαῖς δεξαμενόπλοια παρηγέλθησαν καὶ ἐναυτηγήθησαν. Εἰς τὰς νέας αὐτὰς συνθήκας προσηρμόσθησαν ταχέως καὶ οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ πλοίων ξηροῦ φορτίου, ἐνεφανίσθησαν δὲ πλοία μεταλλοφόρων ὡς καὶ σκάφη μεταφορᾶς φορτίου χῦμα εἰς διαστάσεις πολὺ μεγαλύτερας τῶν συνήθων. 'Αφ' ἐτέρου, τὸ φορτηγὸν πλοίον γραμμῆς πρὸς στιγμὴν ἐφάνη, διὰ δὲν θὰ ἡκολούθει τὴν τάσιν αὐτῆν. Προωρισμένον νὰ συλλέγῃ ἐκ δια-

αὐξησης τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων.

Πράγματι, τὸ μεγάλου μεγέθους πλοίον ἐπιτρέπει πήν μειώσιν τοῦ κόστους κατὰ τόνον μεταφορᾶς. 'Ἐὰν τὸ σκάφος ποῦτο πρόκειται νὰ μεταφέρῃ ἕνα μόνον τόπον ἐμπορεύματος, εἶναι δυνατὴ ἡ προσαρμογὴ τοῦ εἰς τὸ φορτίον τούτον καὶ ἡ τυποποιησίς του. Παραλλήλως πυποποιοῦνται καὶ οἱ χειρισμοὶ τοῦ φορτίου τούτου ἐντὸς τοῦ λιμένος. 'Η τυποποιησίς αὐτὴ θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν μειώσιν τοῦ κανού μεταφορᾶς, ἐνεργοποιοῦσα τοὺς χειρισμοὺς φορτίου καὶ μειώσα τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων ἐντὸς τῶν λιμένων. 'Ο ἐφοπλιστής θὰ ἐπιδιώξῃ μεγαλυτέρα ταχύτητα εἰς τὸ πλοίον του, ούτω δὲ ἡ εἰδίκευσις καὶ ἡ ταχύτης θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πραγματοποίησην μεγαλυτέρου φόριθμοῦ ταξιδίων κατ' ἔτος.

**ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΣΕΙΣ**

Αἱ διωτέρω ραγδαῖαι μεταβολαὶ εἰς τὰ πλοῖα ἀναμένεται νὰ ἐπιφέρουν σημαντικάς μεταβολὰς καὶ εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Η κλασικὴ ὑποδιαιρέσις εἰς ἐφοπλιστὰς πλοίων γραμμῆς καὶ εἰς ἐφοπλιστὰς πρόπτην ταχέως τὴν σημασίαν της. Τὸ πλοίον τακτικῆς γραμμῆς κινδυνεύει νὰ ἀπολέσῃ ἔδαφος ἐκεῖ ὅπου τούλαχιστον ἐμφανίζεται τὸ πλοίον «κοντένερ». 'Ο τύπος αὐτὸς τοῦ πλοίου θὰ ἔκαλυπτε μόνον τὴν θαλασσὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου. 'Ἐπηκολούθησε ἀμερικανικὴ πρωτοβουλία, ἡ ὅποια ἐμέλλει νὰ ἀποδειχθῇ ἐπαναστατική. 'Ἐπρόκειτο, κατὰ κάπιον πρόπτην, περὶ ὀλοσχεροῦς καταργήσεως τῶν λιμενικῶν ἐργαστῶν διὰ τῆς συσταρεύσεως ἐμπορευμάτων 20 ἡ περισσοτέρων τῶν καὶ ἀπολέσῃ ἔδαφος ἐκεῖ ὅπου τούλαχιστον ἐμφανίζεται τὸ πλοίον «κοντένερ». 'Ο τύπος αὐτὸς τοῦ πλοίου θὰ ἔκαλυπτε τὰς ὑπηρεσίας ὡς πλοίον γραμμῆς, ἀλλὰ θὰ ὑπάρχῃ κατ' ἄρχην εἰς μόνον φορτώσεως καὶ εἰς ἐκφορτώσεως. 'Η συγκέντρωσις τῶν μερίδων καὶ διανομὴ των θὰ γίνεται εἰς τὴν ξηράν. 'Εξ ὅλου, τείνει νὰ ἐκλεψῃ τὸ λεγόμενον συμπληρωματικὸν εἰς χῶμα φορτίου — αἱ μερίδες — τοῦ λάινερ, λόγω ἀκριβῶν τῆς εἰδίκευσεως τῶν σκαφῶν. 'Ἐπι παραδείγματι τὰ δημητριακὰ φορτώνονται εἰς εἰδικὰ σιτοφόρα, τὰ ὅποια ἐξυπηρετοῦνται ταχύτατα εἰς τοὺς λιμένας λόγω εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων φορτοεκφορτώσεως. Οὕτως, δὲν μόνος τοῦ εἰδίκευμένου πλοίου δὲν ἐπιδέχεται πλέον τὸ συναγωνισμὸν τοῦ συνήθους πλοίου γραμμῆς, τὸ δόποιον ἀναγκάζεται νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς μερίδας τοῦ φορτίου. 'Εξ ὅλου, τὸ πλοίον τράμπτη, κυριολεκτικῶς δὲν ἐπηρέπει τῶν θαλασσῶν, δὲν εἶναι ἐπίσης εἰς θέσιν νὰ συναγωνισθῇ τὸ εἰδίκευμένον πλοίον, ὡς τὸ μεταλλοφόρον, τὸ φορτη-

**MONSTAD AND COMPANY LIMITED**

**SHIP CHANDLERS  
FOR ALL YOUR SUPPLIES IN  
EASTERN CANADA**

NORSHIP  
(ALL PORTS)  
GABLE ADDRESS :



REPRESENTATIVE :  
Capt. E. ZIZOS

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

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

γὸν βωξίτου, τὸ σιτοφόρον κ.λ.π. Καὶ τοῦτο χάνει διαφράξεις ἔδαφος, ἐνῷ τὸ εἰδικευμένον πλοῖον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ περιπλανῶν μενον τράπητ, τείνει νὰ ἐγκατασταθῇ καὶ νὰ παραμείνῃ ἐπὶ μακρᾶς περιόδου εἰς μεταφορᾶς λίαν καθωρισμένας. "Ἀλλωστε τοῦτο ἀνίκει πολλάκις εἰς βιομηχανίας, αἱ δόπιαις τὸ χρησιμοποιοῦν διὰ νὰ καλύψουν εἰδικάς ἀνάγκας. 'Εφ' ὅσον δῶμας ἀνίκει εἰς ἑφοτλίστην, οὐτος πὸ χρονοναυλώνει διὰ πολλὰ ἔπι τὴν διὰ σειρὰν συνεχῶν παχιδίων πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς βιομηχανίας.

Εἶναι συνεπῶς σαφές, διτὶ ἡ ἀναστάτωσις τῆς διαφράσεως τοῦ μεταφορικοῦ μέσου ἀγειρεῖ εἰς τὴν ἀναστάτωσιν καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως του.

#### ΤΑ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς εἰς τὸν λιμένα π.χ. τῆς 'Αμερέστης, δὲ ἀριθμὸς τῶν πλοίων χωρητικότητος ἄνω πῶν 40.000 τόνων δ.ν., ἀπὸ τοῦ 1963 ἐδιπλασιάσθη, ἀνέβη τὸ 1965 εἰς 200 μονάδας. 'Αρ' ἔτερος, ἐνῷ τὸ 1953 ὑπῆρχον δύο μόνον πλοῖα ἐκτοπίσματος 33 ποδῶν καὶ ἄνω προστομίζομενα εἰς 'Αμερέστην, τὸ 1961 προσωριμότερον 269, τὸ 1963 476 καὶ τὸ 1965 περίπου 600. Ἐπὶ τοῦ μειονωμένου τούτου παραδείγματος τῆς λιμενικῆς καταστάσεως σημειούται τοιχεῖα πρόδοσις.

Κατ' ἄλλα στατιστικά στοιχεῖα τὸ πρώτον τάκερ τῶν 40.000 τον. δ.ν. καθειλκύσθη τὸ 1953. Τὸ 1959 ὁ τύπος αὐτὸς τοῦ πετρελαιοφόρου ἀντιπροσωπεύει μόνον 5% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς δεξαμενόπλοια, διὰ νὰ προσεγγίσῃ τὸ 10% τὸ 1960, τὸ 29% τὸ 1962, τὸ 30% τὸ 1964 καὶ νὰ ὑπερβῇ τὸ τρίτον τὸ 1965.

Σημειωτέον, ἐξ ἄλλου, διτὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965, δὲ στόλος τῶν ἄνω τῶν 40 χιλ. νά προσεγγίσῃ τὸ 10% τὸ 1960, τὸ 20% τὸ τομέρια τόνων χωρητικότητος δ.ν. Σοβαρὸς ἀριθμὸς τῶν μονάδων τούτων, χωρητικότητος 12½ ἑκατομ., τὸν δ.ν. ἀποτελεῖται ἐκ πλοίων χωρητικότητος μεταξὺ 40 καὶ 50 χιλιάδων τόνων. Περὶ τὰ 7 ἑκατομ. τόνων δ.ν., ἀποτελοῦνται ἐκ σκαφῶν χωρητικότητος μεταξὺ 50 καὶ 60.000 τόν., περὶ τὰ 4,9 ἑκατομμύρια ἐκ σκαφῶν τῶν 60 - 75.000 τόνων, 2½ ἑκατομμύρια ἐκ σκαφῶν μεταξὺ 75 καὶ 90.000 τόν., περὶ τὰ 2 ἑκατομμύρια ἐκ σκαφῶν τῶν 90 - 100.000 τόν. καὶ περὶ τὰς 800.000 τόν. ἐκ σκαφῶν ἄνω τῶν 100.000 τόν. Εἰς τὰς στατιστικὰς δὲν περιλαμβάνονται τὰ σκάφη τῶν 200.000 πόνων δ.ν. τὰ ὅποια ἦδη ἐνόπλοι γηγένησαν.

Εἰς τὸν τομέα τῶν μεγάλων φορτηγῶν Ἑγροῦ φορτίου ἡ ἀναστάτωσις κατὰ τις μόνον εἶναι ὀλιγότερον ἐντυπωσιακή. Μόλις πρὸ 10 ἑταῖς δὲ στόλος τῶν μπάλκ κάρφιερ περιωρίζεται εἰς 1.000.000 τόν. δ.ν., περίπου διὰ νὰ προσεγγίσῃ τὰ 19½ ἑκατομμύρια κατὰ τὰς

ἀρχὰς τοῦ 1964 καὶ νὰ ὑπερβῇ τὰ 27½ ἑκατομμύρια τόνων τὸν 'Ιανουαρίου τοῦ 1966. Τὰ ἀνωτέρω 27½ ἑκατομμύρια κατανέμονται εἰς 9 ἑκατομμύρια μεταλλοφόρα καὶ 18½ ἑκατομμύρια ἀλλαχ φορτηγὰ σκάφη. Αἱ μονάδες χωρητικότητος μεταξὺ 10 καὶ 40.000 τόν. δ.ν., ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 81% τοῦ συνόλου, αἱ μονάδες τῶν 40 καὶ 50.000 τόν. 6%, αἱ μονάδες 50 καὶ 60.000 τόν. 9,2%, αἱ μονάδες τῶν 60 καὶ 80.000 τόν. 3,3% καὶ αἱ ὑπερβανίουσι τὰς 80.000 τόν. δ.ν. 0,6%.

Ἐνταῦθα ἡ τάσις πρὸς μεγαλύτερα μεγέθη εἶναι μικρότερα συγκριτικῶς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἀλλὰ ἡ μεγέθυνσις τῆς κλίμακος εἶναι ἔξι ἵσου ἐντυπωσιακή.

#### ΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Αἱ νέαι παραγγελίαι ἀποτελοῦν τὸ τρίτον κριτήριον. 'Εξ αὐτῶν ἀλλαστε καταφαίνονται αἱ τάσεις τοῦ μέλλοντος.

Εἰς τὸν τομέα τῶν πετρελαιοφόρων αἱ ναυπηγήσεις κατὰ τὴν 1ην 'Ιουλίου 1964 ἀνήρχοντο εἰς 316 μονάδας συνολικῆς χωρητικότητος 18,2 ἑκατομμύρια τόνων. "Ἐν ἔτος ἀργότερον εὑρίσκοντο ὑπὸ ναυπήγησιν 280 πλοῖα 19,1 ἑκατομμύρια τόνων τ. γκρές. (Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀναφέρονται εἰς πλοῖα χωρητικότητος 10.000 τόν. δ.ν. καὶ ἄνω). Συνεπῶς, ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότητος τὸ 1964 περιελάμβανε 85% δεξαμενόπλοια τῶν 50.000 τόν. δ.ν. καὶ ἄνω καὶ 50% καὶ ἄνω τῶν 75.000 τόν. δ.ν. Τὸ 1965 ἡ προσωριστικὰς αὐτὴς ἀνολογία ἀνήλθεν ἀντιστοίχως εἰς 95% καὶ 62%. Καὶ ἡ αὔξησις τοῦ μεγέθους δὲν σταματᾷ.

Εἰς τὸν τομέα τῶν μπάλκ κάρφιερ τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1966 αἱ παραγγελίαι ἀνήλθον εἰς 17 ἑκατομμύρια τόνων, ἐξ ὃν 2½ ἑκατομμύρια διὰ τὰ μεταλλοφόρα καὶ 14½ ἑκατομμύρια διὰ τὰ λοιπὰ μεγάλα φορτηγά. Εἰς τὸ ἀνωτέρω συνολον τὸν 17 ἑκατομμύριον τόνων τὸ χωρητικότητος μεταξὺ 10 καὶ 40.000 τόν. δ.ν. ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 39,1% μόνον (ἐναντὶ 81% ποῦ ὑπάρχουσι στόλῳ). 'Η κατηγορία τῶν σκαφῶν χωρητικότητος 40 - 50.000 τόν. ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 15,3%, τῶν 50 - 60.000 τόν. 10,5%, τῶν 60 - 80.000 τόν. 27,5% καὶ τῶν 80.000 τόν. καὶ πλέον 7,6%. Συνεπῶς, αἱ τάσεις τοῦ μέλλοντος καθορίζονται σαφῶς.

#### Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΚ ΤΟΥ ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΥ

Θεωρητικῶς ἡ ἀκμετάλλευσις ἐνὸς πλοίου τῶν 100.000 τόνων εἶναι ειδικοτέρα ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀκμετάλλευσιν δύο σκαφῶν τῶν 50.000 τόνων. 'Αντι δύο πλοιάρχων χειρίζεται μόνον εἰς δὲ ἀριθμὸς τῶν μονάδων τοῦ πληρώματος δύναται νό μειονθῆ. Η κατανόλωσις καυσίμων, τροφίμων καὶ ἔξοπλισμοῦ θὰ κοστίζῃ διλιγάντερον. Αἱ θεωρητικαὶ αὐταὶ στάποδεις πιστοποιοῦνται εἰς τὴν πρᾶξιν.

Συμφώνως ποδὸς ὑπευθύνους στατιστικάς, ἡ ήμερησία δεπάνη ἀκμετάλλευσες ἐνὸς νοοηγικοῦ δεξαμενοπλόιου τῶν 40.000 τόν. δ.ν., δένθεται εἰς 430 λίρας στοέλινας. 'Επι τοῦ σκάφους χωρητικότητος διπλασίας αἱ τρέχουσαι ήμερησίαι δεπάναι θὰ αὐθηθοῦν μόνον κατὰ 50 λίρας, ἀνεοχομένου οὕτω τοῦ ήμερησίου κόπτους εἰς 480 λίρας. Διὰ μονάδα 80.000 τόνων αἱ ήμερησίαι δεπάναι δένθεται εἰς 520 λίρας, διὰ μονάδα τῶν 100.

000 τόνων εἰς 550 λίρας, διὰ μονάδα πῶν 120.000 τόνων εἰς 575 λίρας καὶ διὰ μίαν τῶν 160.000 τόνων εἰς 625 λίρας.

"Ἐν τάκερ τῶν 40.000 τ.δ.ν. δαπανᾷ διὰ κίνησην 45 τόνους ὑγρῶν καυσίμων. Διὰ τοῦ διπλασισμοῦ τῆς χωρητικότητος ἡ ποσότης αὐτῆς δένθεται εἰς 70 τόνους καὶ διὰ τοῦ τετραπλασισμοῦ τοῦ μεγέθους εἰς 96 τόνους, δηλαδὴ ἐνῷ τετραπλασιάζεται ἡ μεταφορική ίκανότης τὰς ἀναγκαῖούντα καύσιμα μόλις διπλασιάζονται.

Κατ' ἄλλας στατιστικάς ὑπελογίσθη, ὅτι ἔστι τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς τόνου ἀργού πετρελαίου ὑπὸ ἐνὸς τάκερ τύπου T2 πῶν 16.000 τόνων ισούται πρὸς 100 δι. πόδος τούτο πίπτει εἰς 60 δι' ἓν δεξαμενόπλοιον τῶν 50.000 πόνων καὶ εἰς 50 δι' ἓν δεξαμενόπλοιον πῶν 100.000 τόνων. Αἱ ἀμερικανικαὶ στατιστικαὶ φένδουν εἰς ἀποτέλεσμα πλέον εὐνοϊκὸν διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια. Οἱ 'Αμερικανοὶ ισοθετοῦν τὸν ἀνωτέρω ὑπολογισμόν, ἀλλὰ δι' αὐτοὺς πόδος τούτος μεταφορᾶς κατὰ τόνον δὲν ὑπερβαίνει τὰ 51% διὰ τάκερ τῶν 45.000 πόνων, πά 48% διὰ τάκερ τῶν 70.000 τόνων καὶ τὰ 38% δι' αὐτούς πετρελαιοφόρου πῶν 100.000 τόνων.

'Ανάλογοι διαπιστώσεις ἐγένοντο καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν μεγάλων φορτηγῶν Ἑγροῦ φορτίου. Λαμβανόμενον ὡς βάσις ἑπτά πλοίων χωρητικότητος 15.000 τόν. γκρός, τὸ κόστος τῆς ἀνά τόνον ναυπήγησεως ἀνέρχεται εἰς 65 λίρας στερλίνας, τὸ κόστος ήμερησίας ἀκμετάλλευσες εἰς 290 λίρας καὶ ἐλάχιστος ναῦλος τάιμ τσάρτερ ἀπαιτούμενος διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἔξοδων ἀκμετάλλευσεως ἐκ 12 σελ., 10 πενιών. Διὰ σκάφους ποῦ 50.000 πόνων τὸ κόστος ναυπήγησεως εἰς 'Αγγλίαν πίπτει εἰς τὰς 45 λίρας, ἐνῷ τὸ κόστος ήμερησίας ἀκμετάλλευσεως ἀνέρχεται εἰς 500 λίρας, ἥτοι ὀλιγότερον τοῦ διπλασίου ποῦ 70 πόδος μεταφορᾶς. 'Ο ναῦλος τάιμ τσάρτερ μειούνται εἰς τὰ 6 σελ., 8 πέννας. Κατ' ἄλλας στατιστικάς (γερμανικάς), ἐξαντὶ 100 δι' ἓν μεταλλοφόρου πῶν 10.000 τόν. δ.ν., διὰ παξίδιον Νάρβικ - Ρότερνταμ, ἀκπίπτους εἰς πά 67 δι' ἓν μεταλλοφόρου πῶν 35.000 τόν. δ.ν. καὶ εἰς 61 δι' ἓν φορτηγῶν σιδηρομεταλλεύσαστος πῶν 60.000 τόνων. 'Η μείωσις τοῦ κόστους αὐδάνει μὲν τὴν ἀπόστασιν ἡ ὁποίας θὰ διαμυθῇ. Οὕτω διὰ τὸ τεξίδιον Σάν Χουέν (Περού) - Ρότερνταμ τὸ κατὰ τόνον κόστος ἐν σχέσει πρὸς πλοίον πῶν 10.000 τόν. δ.ν., δένθεται πολλοὶ πλοίοι πῶν 35.000 πόνων καὶ 56% διὰ τὸ μεταλλοφόρου πῶν 60.000 τόνων.

Δέον τέλος νό διαφερόθη, διτὶ ἀναστέμμένης τῆς μεταφορᾶς τοῦ μεταλλεύματος εἰς πλοῖον πῶν 65.000 τόνων, δέντη εἰς ἓν τῶν 45.000 τόνων δ.ν., ἡ σιδηροδιομήχανία πραγματοποιεῖ οἰκονομίαν ναύλου ἐκ 15 Βελγικῶν φρέγκων κατὰ τόπουν, διὰ μακρινάς δὲ ἀποστάσεις, ὡς ἡ Βραζιλία, 20 φράγκων βελγικῶν.

Καὶ συνάγεται, διτὶ ἡ αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν εἶναι μία πραγματικότης, ἀνατρέπουσα τὴν ψήφην ποῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ἀκμετάλλευσιν του. Προκειμένου δὲ ἡ ἀποκαταστατικὴ αὐτὴ ἐξέλιξις νὰ διφελήσῃ τόσον τὸν προπλοΐστην δοσὸν καὶ τὸν φορτωτὴν, πρέπει οἱ λιμένες νὰ προσαρμόσεις, ὡς ἡ Βραζιλία, 20 φράγκων βελγικῶν.



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

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία :  
Γκόστα "Εγμπορ  
Ακτή Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς  
Τηλ. 410.573, 471.889

16 - 20 TENNANT STREET

CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX : 4797

PHONE : 31339 - 28829

A/H 68840 - 492230

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

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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



τού 'Αιτλαντικού και της Β. Θαλάσσης μόλις τό δήμου αυτών δύνανται νά δεχθούν πλοία πάνω 50.000 τόν. d.w. 'Ορισμένοι έχουν τών λιμένων τούτων δύνανται, καπόπιν έκτελέσεων λιμενικών έργων, νά δεχθούν σκάφη μέχρις 65.000 τόν. d.w., άλλα πέραν τούτου, πλήν ωρισμένων έξαιρέσεων, ούδεν είναι γνωστόν. Είς τὸν τομέα τῶν πετρελαιοφόρων δὲν υπάρχουν σχέδιον προβλήματα.

Μία ράδα προφύλαγμένη άρκει διά τὴν ἑκφόρτωσιν σκάφους 130.000 τόν. d.w. μέ προοπτικήν ἑκφόρτωσεως σκάφους τῶν 200.000 τόν. d.w.

Θὰ προκύψῃ δῆμος συμπληρωματική διαπάνη πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἔξειδίζεων αὐτῶν. 'Εξεταστέον: Καλύπτεται αὐτή; Στοιχίζουν πολὺ οι πετρελαιογωγοί. 'Οπωσδήποτε δῆμος ή κατάστασις διευθετεῖται. 'Άλλως δῆμος ἔχουν τὰ πράγματα διά τὸ μεταλλοφόρον, τὸ οποῖον πρέπει νά πλευρίσῃ εἰς προκυμαίαν ἐφωδιασμένην διά δαρέων μηχανημάτων.

Συναφῶς, ἔγενοντο ὑπολογισμοὶ ἐμπειρογνωμόνων διά τὰς κατ' ἀνάτοπον δριῶν διαστάσεις μιᾶς παραστίου βιομηχανίας. 'Ελπιθησαν ὑπὸ διῆντος αἱ διανετότητες πόνων λιμένων φορτώσεως καὶ ἑκφόρτωσεως, τῶν κειμένων ἔγγυς τῶν ψυκαμίνων παραγωγῆς χάλυβος 7 ἑκατομμυρίων τόνων ἑπτσίως κ.λ.π. Κατὰ τὰ συμπεράσματα, τὸ πλοῖον δὲν πρέπει νά υπερβαίνει τὰς 85.000 τόν. d.w., διότι ὅλως κινδυνεύει νά χάσῃ λόγῳ ὀπαμονῆς ἐντὸς τοῦ λιμένος, τὸ κέρδος ἐκ τοῦ ἡλαστώμενου ναύλου. 'Εξ ἄλλου, ή Βρετανική 'Ομοσπονδία Σιδήρου καὶ Χάλυβος προέδη εἰς ἀναλόγους ὑπολογισμοὺς σχετικῶς μὲ βιομηχανίας κειμένως εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς χώρας. Κατ' αὐτούς, τὸ δρίον χωρητικότητος τοῦ πλοίου περιορίσθη εἰς 65.000 τόν. d.w., διότι πέραν ταύτης τὰ εἰς τὴν ξηράν ἔξοδα ἔγκαπαστάσεως παρὰ τοὺς λιμένας πάνουν νά είναι ἀ-

ποδοτικά. Παρόμοιας ἀποτελέσματα ἔστημει ὀδηγητῶν καὶ εἰς Βέλγιον. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν 85.000 τόν. d.w. διὰ λιμένας ἔγγυς τῆς σιδηρουργικῆς βιομηχανίας καὶ πάνω 65.000 τόν. d.w. διὰ λιμένας ἔξυπερτοῦντας βιομηχανίας εἰς τὴν ἐνδοχώραν, φαίνονται λογικοί. Διά τοὺς μεγάλους λιμένας δὲν θὰ χρειασθῇ νά καταβληθοῦν ὑπερβολικαὶ προσπάθειαι διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρων σκοτῶν.

'Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑφιστάμενα παρὰ τὸν συνήθειαν λιμένας διαλιστήρια, αὐτὰ πρέπει θέττονται διά τὸ δράδιον νά ἀπαιτήσουν τὴν ἔγκατάστασιν πετρελαιογωγῶν πρὸς παραδιακούς λιμένας, μὲ ίκανην βιθίσματα, προκειμένου νά ἐπωφεληθοῦν τῶν πλεονεκτημάτων τῶν δεξαμενοπλοίων μαρμούθ.

#### ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

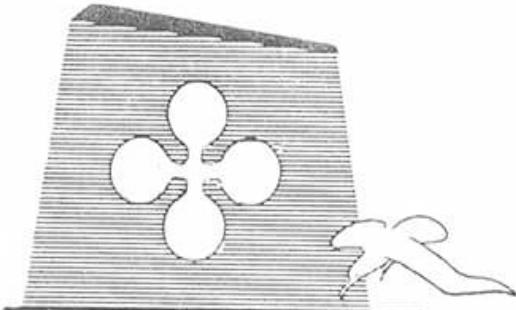
Πρέπει ἐν τέλει νά ἐπιστηματίῃ μίας ἐνδεχομένης ναυτιλιακῆς κρίσις ἐξ αἰτίας τῆς ἐμφανίσεως μεγάλου ὀρθιμού πλοίων σημειώνων διαστάσεων, ἀκρως αὐτοματοποιημένων καὶ ταχυτάτων. 'Η σημειωθεῖσα κρίσις μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον ὑπῆρξε διαρεῖα, ἀλλὰ ταχυδρόμων καὶ σωτήριος, διότι ὥφειλον κυρίως εἰς σημαντικήν χωρητικότητα πλοίων κατασκευασθέντων κατὰ τὴν διάφορες τοῦ πολέμου, τὰ διόποι δῆμως μοιραίων ἐπρεπε νά παραχωρήσουν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὰ πλέον συγχρονισμένα σκάφη. Σήμερον ἡ ἀντικατάστασις εἰς σημαντικὸν βαθμὸν πραγματοποιεῖται καὶ οἱ προσδευτικοὶ ἐφοπλισταὶ εἰναι εὐχαριστημένοι διά τὴν καλήν ποιότητα τῶν πλοίων ποὺ ἀπέκτησαν. Καὶ ἐνῷ τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν ἔχουν ἀκόμη ἀποσθέσθη, νέα σκάφη, πλέον σύγχρονα, ισχυρῶν δύναμεων στικά ἐμφανίζονται. 'Εκφράζονται βάσιμοι φόβοι, διτὶ διπλῆ αὔτη ἀνανέωσις ἐντὸς τόσου μικρού χρονικού διαστήματος, θὰ ἀποθῇ μοιραία. Εἰς κινδύνους θὰ ἐκτεθοῦν οἱ ξ-

φοπλισταί. Πρὸ τῶν διαγραφομένων κινδύνων οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ συνασπισθοῦν ταχέως πόσον δρίζοντίς ὅσον καὶ καθέτως καὶ κυρίως αἱ συνδεόμεναι μὲ τὰς βιομηχανίας ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις. Πρέπει ἀκόμη νά φοδούμεθα σύμπειρην ναυτιλιακῶν συνασπισμῶν καὶ, ἐν κατακλεΐδῃ, μεγαλυτέραν κρατικὴν παρέμβασιν. Οὕτω ή θαθεία ἀναστάτωσις, ή ὅποια προεκλήθη εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον θὰ δύναται, ἐφ' ὅσον ἔξηκολούθει νά είναι διαίσα, νά σημάνῃ τὸ πέλος τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ, διόποιος τόσον ἀπειλεῖται ηδη ἐκ τῶν στάλων τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν καὶ τῶν νεοπαγῶν κρατῶν.

'Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑφιστάμενα παρὰ τὸν συνήθειαν λιμένας, οἱ εἰδικοὶ διαδέπονται μελλοντικῶς δημιουργίαν εἰδικῶν λιμένων, ἢ μεγέθυνσιν τῶν ήδη ὑπαρχόντων διά νά δέχωνται τοὺς νέους πλωτοὺς κολοσσούς, ὡς είναι τὰ σούπερ - τάκερς. 'Οσον ἀφορᾷ τοὺς μεγάλους κλασικοὺς λιμένας, ἀναμφιδόλως θὰ ὑπάρχουν, καὶ τοῦτο διότι ἡ ηγεμόνευτη βιομηχανοπόιησις προσφέρει εἰς αὐτοὺς νέα πλεονεκτήματα. 'Ωστόσο θὰ δημιουργηθοῦν εἰς τὸ ἑστωτερικὸν ἡ πήνη περιφερειῶν τῶν λιμένων τούτων εἰδικοὶ τόποι συγκεντρώσεως διὰ τὴν ἑκφόρτωσιν τῶν εἰδικῶν εἰς χύμα πορτίων ἢ τῶν «ενίασιών εἰς δοχεῖα φορτίων. Τό αύτὸν θὰ συμβῇ καὶ ἐπὶ τὸν δῶδεν, αἱ διόποια ἄγουν πρὸς τὴν ἐνδοχώραν. Μεγαλυτέρα πάντως εἰδίκευσις φαίνεται διτὶ διαγματοποιηθῆ πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ηγεμόνευτου ἔργου τοῦ μεταφορικοῦ μέσου, τὸ διόποιον θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰς μεταφοράς νέου ή ἀντεναμένου υλικοῦ.

Κατόπιν τῆς μεγέθυνσεως τῶν σκαφῶν μὲ παράλληλον εἰδίκευσιν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ἀνάλογον φαινόμενον πρέπει νά ἀναμένεται τόσον διὰ τοὺς θαλασσίους λιμένας δόσον καὶ διὰ τὰς μεταφοράς πρὸς τὸ ἑστωτερικόν.

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



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

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

# ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

(Συνέχεια τού προηγουμένου)

Μια καθαρά ναυτική περιγραφή είναι και αύτη, πού άναφέρεται στους «Βατράχους». Ή δρολογία είναι ναυτικωτάτη, γιατί άναφέρεται στην διαπόδημευση τού Διόνυσου στὸν «Αδη». Ο διάλογος πού άκολουθεὶ ἀρχίζει μὲ τὸν Διόνυσο καὶ τὸν «Ηρακλῆ» καὶ συνεχίζεται μὲ τὸν Διόνυσο καὶ τὸν Χάροντα.

—*«Άλλος* ὁ πλοῦς πολὺς...

—*Είτε πῶς γε περιχρήσουμαι;*

—*Ἐν πλοιαρίῳ τυνησούτῳ σ' ἀνὴρ γέρων ναύτης διέξεις δύ'* δέσολη μισθών λαβών.

—*.....*

—*Χωρδημεν ἐπὶ τὸ πλοῖον.*

—*Ἄλλος,* παραδιλοῦ.

—*Ταχέως ἔμβινε που.*

—*Σχῆματις δοκεῖς...*

—*Εἰδούσιν δὴ? Κάθος* ἐπὶ κώπην. Εἰτας ἔτι πλεῖ, οπουδέτερο. Οὗτος τι ποιεῖ;

—*Ἔω* πὶ κώπην, ωπερ ἐκέλευσές με σύ;

—*Οὐ μὴ φλυκρήσεις ἔχων, ἀλλ' ἀντι-* θέτεις ἔλαζες προσθύμως.

—*Κάτοι πῶς δυνήσουμαι ἀπειρος, ἀλλάζ-* τευτος, ἀσαλαμίνος δῶν εἰτ' ἐλαύνειν;

—*Ράστ' ἀκούεις γάρ μελή κάλλιστος* ἐ-

*παιδίνων ἐμβαλεῖς μπαξ.*

—*Κατακέλευε δὴ?.*

—*Μὰ τὸ ταξίδι είναι μακρύ... Καὶ θ-* στέρα ποὺ θὰ περάσω (τὴν λίμνην);

—*Μὲ αὐτὸν ἐδὼ τὸ σκυράκι ἔνας γέρος ναύτης (θὰ οὐ περάσει) ποὺ θὰ σου πάρει ναύλοι δύο δέσολοις.*

—*.....*

—*Πλαύις λοιπόν στὸ πλοιάριο.*

—*Ὄπι. Πλέος δίπλα. Γρήγορα πέρνα μέσα.*

—*Νομίζεις πῶς θὰ ἀράξουμε...*

—*Ἐμπατούν μέσας... Κάθησε στὸ κουπι. Εἴναι καὶ κάποιος ἄλλος θέλεις νὰ ταξιδεύεις δὲς διασθή.*

—*Κάθομαι στὸ κουπι.*

—*Ἀφγες τὴν πολυλογία καὶ πάτα γερά τὰ πόδια σου καὶ τράχια κουπι γερά.*

—*Καὶ πῶς μπορῶ ἐγώ ποι είμαι ἀπειρος, καὶ δὲν ἔρω ἀπὸ θάλασσα καὶ δὲν ἐ-* κωπλάτης στὴν Σαλαμίνα νὰ τραβήξω ἐ-*δῶ κουπι;*

—*Πολὺ εῖκολα. Θὰ ἀκοῦς ὥραιότατα τραγούδια, εῦθὺς ὡς πάρεις κουπι στὰ κέ-*ρια σου.**

—*Ἐμπράς λοιπόν, θυσε τὸν δικτυγήν.*

(Βάτρ.) 107 καὶ ἑπόμ. Μετ. Μελαχρινός)

Καὶ ἔτσι ὁ Διόνυσος ὁ «άθαλάττευτος», δὲς ασαλαμίνος κάθεται στὸ κουπι — παρὸλον ὅτι ὁ γερονάτης τοῦ ἐπήρη τοὺς δύο δέσολους γιὰ ναύλο — καὶ κωπλάτει μὲ «κάλιστα μέλη» (ώραιότατα τραγούδια) ποὺ δὲν είναι παρὰ τὰ κοάσματα τῶν δατράχων ἀνακατέμενα μὲ ὥραιότατους λυρικοὺς στίχους. «Οπας είναις ναυστόν, δὲ ρυθμὸς τῆς κωπλάσιας στὸ ναυτικὸν ἐδίδετο ἀπὸ τὸν «εκελευστήν» καὶ πολὺ συχνὰ ἡ κωπλασία ἐγίνετο ὑπὸ τοὺς ηγούς τοῦ αὐλοῦ. Γι' αὐτὸν στὶς τριήρεις ἐπέδαινε πάντας ὁ «τριηράλης», δούλος συνήμως ποὺ ἐπαιζεῖς αὐλόν. «Άλλος ὁ Διόνυσος ἀρχίζει νὰ κουράζεται ἀπὸ τὸ κουπι καὶ νὰ παραπονιέται (Βάτρ. 221):

—*Ἐγώ δὲ ἀλγεῖν ἀρχόμαι τὸν δρόμον.*

—*Ἐμένα ἔρχομαι νὰ μοῦ πονοῦν οἱ «γλου-* τοὶ» μου).

Οι δάτραχοι, χωρὶς νὰ δίνουν προσοχὴ στὰ παράπονά του, συνεχίζουν μὲ τὰ «μέλη» των ρυθμὸν τῆς κωπλασίας, πράγμα ποὺ ἀναγκάζει τὸν Διόνυσο νὰ διαμαρτυρ-

θεὶ διτὶ τὰ χέρια του ἔκαναν φουσκάλες καὶ διτὶ ιδρωσε... κάτω ἀπὸ τὴν μέση του (Βάτρ. 237 - 38):

—*Ἐγώ δὲ φλυκταίνας γ' ἔχω*

χῶρ πρωκτὸς θέλει πάλαι.

—*Ἐγώ καὶ φουσκάλες ἔκαμα στὰ χέρια μου καὶ ἡ «οὐρά» μου ἀπὸ πολὺ ώρα ἔχεις κρύον ιέρωτα.*

Φαίνεται πώς ὁ Χάρων δὲν είχε στοὺς πάγκους τῆς θάρακας τοῦ «πυηρέστια» καὶ δὲ πάραγος Διόνυσος ὑπέφερε. Γιατὶ οἱ κωπλάτες συνήθιζαν νὰ χρησιμοποιοῦν μαξιλάρια γιὰ νὰ κάθωνται τὴν ὥρα τῆς κωπλασίας. Αὐτὸ μᾶς τὸ πληροφορεῖ δὲ θουκίδης (Β/93) διτῶν μᾶς ἀφηγεῖται διτὶ δὲ Βρασίδας διέταξε τὰ πληρώματα του νὰ πάρει δὲ καθένας; «Τὴν κώπην καὶ τὸ ὑπηρέσιον καὶ τὸν τροπωτῆρα».

καὶ νὰ πάνε πεζῇ ἀπὸ τὴν Κόρινθον στὰ Μέγαρα. Εύτυχως — γιὰ νὰ ἐπανέλθουμε στὸν Διόνυσο — ποὺ τὸ ταξίδι στὴν Ἀχερούσια λίμνη φθάνει στὸ τέλος του, γιατὶ δὲ Χάρων τὸν είχε πλέον βαρεῖθαι:

—*Ω παῖς, παῖς, παραδιλοῦ τῷ κωπίῳ.*

—*Ἐκδινεις, ἀπόδος τὸν ναύλον.*

—*«Οὖφ, πάξ πλέον. Πέσε δίπλα μὲ τὰ κουπιά. Βγές ἔπω. Πλήρωνε τὸν ναύλον».*

Μία καὶ είμαστε στὸν... «άστερισμὸν» τῶν «Βατράχων», δὲς συνεχίσουμε μὲ μίαν ἀπὸ τὶς σπουδαίοτερες περικοπές τοῦ «Ἀριστοφάνη».  
«Ἡ σκηνὴ μὲ τὸν Διόνυσο, τὸν Αἰσχύλο καὶ τὸν Εύριποδην. Ο 'Αριστοφάνης, συντηρητικὸς στὶς πολιτικές του πεποιθήσεις, δρίσκει εύκαιρια νὰ κάνει μιὰ ἐπίστηση κατὰ τὸν δημοκρατικὸν. Καὶ εἰς τὸν θεατρικὸν. Καὶ στὸν Διόνυσο στὸν εἶσιθος τοῦ κατά τὸν Εύριποδην, τὸν νεωτεριστὴν καὶ ἐμμέσως κατὰ τὸν ἀντιπάλον του. Μεταξὺ δὲλλων, ποὺ ἐλέχθησαν στὴν συνομιλία αὐτὴ τοῦ «Κάτω Κόσμου», δὲ Αἰσχύλος προσθέτει:

—*..... Καὶ τοὺς Παράλους ἐνέπεισεν ἀντα-*

γορεύειν τοὺς ἄρχοντας. Καίτοι τότε γ',

γῆρας ἔγων «Ὥνων, οὐκ ἡπίσταντες ἄλλος» μὲ μάζαν

## ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

καλέσαι καὶ «ρυππαπά» εἰπεῖν».

(...) Καὶ τοὺς ναύτες τοῦ στόλου ἔχει: — ὁ Εὔριποδης — ἀλλάζει τὰ μυαλά των καὶ δὲν ὑπακούουν καὶ ἀντιλέγουν στοὺς ἀρχηγούς των. Καὶ, ὅμως, διτῶν ἔζοδοις ἔγω γῆραν μόνον νὰ ζητοῦν κουραμάνια καὶ νὰ φυντάσουν «ρυππαπά»).

(Βάτρ.) 107 - 73 Μετ. Μελαχρινός)

Θά υπενθυμίσουμε διτὶ τὸ «ρυππαπά» εἰναι πρωφήτημα τῶν ναυτῶν. Άλλα δὲν προλαμβάνει νὰ σταματήσει ὁ Αἰσχύλος καὶ συνεχίζει δὲ θουκίδης τὸ κατηγορητήριον κατὰ του Εύριποδην:

—*Νῆ τὸν Ἀπόλλω, καὶ προσπαρθεῖν γ' εἰς τὸ στόμα τῷ θαλάμῳ: καὶ μινθῶσι: τὸν ἔσσοσιτον καθέδας τινὰ λαποδυτῆρι: νῦν δὲ ἀντιλέγεις κούκετ' ἐλαύνει:*

—*..... Νῆ τὸν Ἀπόλλωνα καὶ νὰ πέρανωνται: στὸ στόμα τοῦ θαλαμίτη καὶ νὰ «εσρώνουν» τὸν συνάδεσλφον καὶ διτῶν δραντινῶν ἔσσοδον νὰ κλέψουν καὶ κανένα. Τέρα παιάνεια: διτὸς ἀντιρρήσεις καὶ δὲν κωπλατοῦν καθόλους: καὶ διλοτε πλέουν πρὸς τὰ ἐδῶ καὶ πάλιν πρὸς τὰ πέρα.*

(Βάτρ.) 1074 - 76.

Ἐπειδὴ οἱ στίχοι αὐτοὶ εἶχουν, διπος εἰπαπέδων, ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, θὰ πρέπει νὰ υπενθυμίσουμε μερικά πράγματα. Οι «Βάτραχοι» ἐπαιχθήκαν τὸν Ιανουάριον τοῦ 405 π.Χ., ὀλίγους μῆνας μετὰ τὴν ναυμαχία τῶν Αργινουσῶν καὶ τὴν καταδίκη τῶν δέκα «Ἀθηναίων» στρατηγῶν. Καὶ ἐνίκησαν μὲν οι «Ἀθηναίοι», ἀλλὰ οι Σπαρτιάτες εἶχαν ἐπιτύχει τὰ ἀστέρια τοῦ Διόνυσου νὰ ἔξαπλουσει τὸν εἶσιθος τοῦ Κάτω Κόσμου», δὲ Αἰσχύλος προσθέτει:

—*..... Καὶ τοὺς Παράλους ἐνέπεισεν ἀνταγορεύειν τοὺς ἄρχοντας. Καίτοι τότε γ', γῆρας ἔγων «Ὥνων, οὐκ ἡπίσταντες ἄλλος» μὲ τὴν φράση του «περὶ σπαρεῖν εἰς τὸ στόμα τῷ θαλαμίτῃ διέσπειρε τοὺς διόνυσον νὰ προσθέσει τὰ ἀστέρια τοῦ πληρωμάτων τοῦ στόλου. Καὶ ἐπειδὴ δὲν ἔχει νὰ κάνει «χιούμορ», μὲ τὴν φράση του «περὶ σπαρεῖν εἰς τὸ στόμα τῷ θαλαμίτῃ διέσπειρε τοὺς διόνυσον νὰ προσθέσει τὰ ἀστέρια τοῦ πληρωμάτων τοῦ στόλου. Καὶ πρῶτον ἀποδείκνυται μὲ τὴν φράση αὐτὴ διτὶ οἱ «εθαλαμίτες» ήσαν σὲ χαμηλότερη σειρά. Δὲν λέγει δέδαιοι δὲ Αριστοφάνης σὲ ποίαν ἀπὸ τὶς ὑψηλότερες σειρές κωπλατῶν ἀνήκαν οι «ἀσχημονούντες». Θά πρέπει μήπως νὰ δεχθούμε διτὶ τὸ δρόμον «θαλάμαξ» ἐννοοῦσε γενικά τους κωπλάτες τῶν δύο κατωτέρων σειρῶν ή κυριολεκτικά, ὅποτε δὲν είναι ἀπίθανο νὰ ὑπαντίστεται διτὶ οἱ ἀπάνω κωπλάτες επέρδονται» καὶ «μινθοῦν» εἰς δάρδος τῶν θαλαμίτων, ποὺ ἐπανιρνοῦν λιγύτερον μισθόν ή γιατὶ δὲ κωπλασία των ήταν ἀκοπάτερη ή ήσαν ἀτομά κατωτέρας τάξεως. Τὸ δέδαιον, πάντως, είναι διτὶ οἱ ἔρετες τῶν τριήρων ἐκωπλάτουν καθισμένοι σὲ ἀνισούψη ἐπίπεδα ποὺ ἀπείχαν τόσον, δσον ή κεφαλὴ τοῦ κωπλάτου τῆς κατωτέρας σειρᾶς νὰ φέρουν στὸ γοφό του κωπλάτου τῆς ἀμέσως ἀνωτέρας σειρᾶς.*

—*Ο 'Αριστοφάνης δὲν χάνει τὴν εύκαιρίαν νὰ επιανέσει τοὺς ἀνθρώπους ποὺ συμπαθεῖ. Τὸ κάνει, δούς, μὲ ἐπιδεξιότητα, δπως καὶ στῶν πρόκειται νὰ ἐπικρίνει καὶ νὰ σταυρίσει. Συμπαθεῖ τὴν τάξη τῶν Ιππέων, ποὺ ἀ-*

## 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 43 (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



# H AΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η ΕΠΟΧΙΚΗ ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΙΣ ΤΩΝ ΙΧΘΥΩΝ  
ΔΕΝ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΑΠΟΨΙΛΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΛΙΠΕΔΩΝ

Πολὺ συχνά τὸν τελευταῖο καιρὸν συμβαίνει, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ποντοπόρων φαράδικών μας φυγείν τὸν ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικό, διαν τὸ ἑξῆρημος ὑπεριμέτρων τραχολογγῆθι καὶ τὸ ἀλιεύμα εἰναῖς, προσβάλλει μὲν πεισμάτῳ ἢ δικαιολογίᾳ τῆς «ἄφαριτᾶς». Τί νά κάνουμε — λέγουσι — φάρια δὲν ὑπάρχουν! Τὰ φάρια καθηκαν ἀπὸ τοὺς μπάγκους! Ή εὐκολὴ αὐτῇ δικαιολογία γέρεται καὶ καλοήρεσσα, ὡς φαίνεται, εἰς τοὺς πολλοὺς καὶ τῷρα, κάθε ἀποτυχίᾳ τῆς ἔσφραγμάσεως ἀποδίδεται «ὅρθι-κορτά» εἰς τὴν ἐλλειψίν δηθεν ἀλιευμάτων. Η πραγματικότης δημος εἶναι ἐντελῶς διαφορετική καὶ οἱ πλοιοκτήται περιχειργητικαὶ ἀλιεῖσαι, διὸν ὑπάρχει, χτιτὶ νά δύνονται σηματίσαι εἰς τὰς ἀνακριθεῖς αὐτὰς προφάσεις, ἔπειτα νά ἐλέγχουν ἐπακριθῶς καὶ νά ἐρευνήσουν ἀνὰ τὰ διάφορα ξένα κέντρα τῶν παροικῶν ἀλιεῖσαι, πῶς διαγράφεται ἡ ἕκαστοτε κατάστασις. Διότι, διό τοι πράγματα πρέπει νά συμβαίνουν: «Η διτί ἑστέρεφαν τὰ πολλαπλὰ καὶ ἐκτεταμένα ἀλιπέδαι τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς καὶ δὲν ἔχουν φάρια ἀπὸ Μαρόκου μέχρι τῆς Πορτογαλίας· Γαλιδίας, ἐπότε τοῦτο Ή τὸ γενικὸν δι' ὅλα τὰ φαράδικα, ή διτὶ δὲν συμβαίνει τίποτε τὸ ἀνάμμαλον καὶ δὲν δικαιολογεῖται δι μῆδος τῆς ἀφαρίδες.

"Οταν δόλια τά ξένα φαρδίκια, πού έξερμούν εἰς τὰς ίδιας περιοχές, έπιστρέφουν μὲ πλήρες φορτίο εἰς σύντομο χρονικό διάστημα καὶ ωρι- μένα καὶ μόνον ἀπό τὰ ίδια καὶ (υπογραμμίζουμε τὸ ώρι: μαζί μεν αὐτά διά να διαχωρισθεῖν καὶ περιττώσεις) έπιστρέφουν διπέρα από 100 έως 120 ημέρες μὲ πεντεχρό διλειψμα, πού δὲν καλύπτει οὐτε τὰ ξένα τῆς έξερμησεως, αἱ δι- καιολογίαι τῆς ἀποτοκίας είναι περιτταὶ, διότι διπέρασσος πολὺ καλλὶ καὶ ἐμπρησθείσουμε τὸ για- τί! Όπωδή ποτε, διὰ νὰ παύῃ αὐτὸ τὸ παρα- μοθι, έθεωρήσαμε καθήκον μας νὰ ζητήσουμε συμπληρωματικάς πληροφορίας ἀπό τὰς ἀρμο- δίας ὑπερστασίας ἀλιείσας τῶν διαφόρων χωρῶν, ἀπό τοὺς θέροισιολογικοὺς σταθμοὺς καὶ τὰ "Ιν- στιτούτα ἀλιείσας Μαρώκου, Ρίο ντε "Ορο, Κα- ναρίους Νήσους, Σενεγάλης, Μαυριτανίας, Μπά- θηρα, Περιογαλικῆς Γαλιβίδες καὶ Νήσους τοῦ Ηρακλείου "Ακρωτηρίου καὶ ἀπό παντὸν ἀλιεύ- μεν τὴν ἀπάνθησην διτὶ οὐδὲν τὸ δὲν ἔνω μα- λον ὅ παρ κριτι. Ή κατὰ διατάξιμα παρατη- ρουμένη ἀραίωσις τῶν ἀλιευμάτων δρεῖται: εἰς ἀποκλιὴν μετατόπισιν τῶν ἰγ�θων καὶ δὲν σημάνεις ἀποφίλωσιν τῶν ἀπέθεων τὰ φάρια πηγανούργονται ἀπό τὸν ἕνα μπάγκον εἰς τὸν ἄλλον. Έπι τοῦ σημείου τούτου ἔδει ή ἔχεις ἔξιγγησις: Τὰ εἰδικὰ συνεργεία έπιστημονικῶν ἔρευνῶν, ἐγκλωβιζούντων ζωντανὰ φάρια, εἰς τὴν οὐρά τῶν δοπιών προσδένουν μετάλλιον δακτυλίου, μὲ τὸ διοργανοῦ πλοίου ή τοῦ θέροισιολο- γικού σταθμοῦ, ήμερομηίαν καὶ θέσιν ἀλιείσας κατόπιν ξυναρρίπτουν τὰ ζωντανὰ φάρια στὴν θάλασσα. Έκ παραλλήλου, εἰς τὸ διλειτοκύν- δετιον ἔκστασης χώρων δημοσιεύεται: τὸ ἀλιεύ- μα αὐτὸ καὶ ἡ ἐπισήμαντη τοῦ Ιγκόν, μὲ τὴν παράκλησην ἐπως δταν συμπέσην νὰ ξανακαλει- θούν, νὰ εἰσποιηθῇ ἀμέσως ὁ ἐνδιαφερόμενος θέροισιολογικὸς σταθμὸς διὰ τὰ περιτέρω. Οὕ- τῳ, παρεπήρηθη διτὶ φάρια που ἐρρίφθησαν στὴν θάλασσα τοῦ Ηρακλείου "Ακρωτηρίου, ήλιεσθη- σαν δορσίων τῶν Καναρίους Νήσους, ἀλλὰ ποὺ ἐρρίφθησαν εἰς τὸ Ρίο ντε "Ορο φάρια συνε- χῶς μετατοπίζονται διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον καὶ κατόπιν έπιστρέφουν εἰς τὰς ἔστισι των. Τὰ

Αὐτὴν εἶναι ἡ ἐπιστημονικὴ ἔργηνεσα καὶ αὐτῆν μενον πρέπει νὰ ἔχωμε ως γνώμονα τῆς ά-

λιευτικής προσπαθείας μας" δύτια τά ἄλλα, είναι ἐκ του πονηρού! Έχων τά ἀλίπεδα ἑστέρευσαν τό δύνα κατόπιν τοῦ ἄλλου, τὰ φάρια θά  
εξηγνώντο δυσμηδόν, ἐνῷ συμβαίνει τό ἐναντίον,  
καθηγητήνων ἐπιστημανίνται καὶ νέα θύ-  
φιπέδων ἀλιείσις πλουσιώτατα εἰς ἀλίευμα καὶ  
συνεγρής ἡ παγκόσμιος ἴγνωσταραγωγή αὐξάνε-  
ται. Έχων ὑπάρχουν ἀλίπεδα ἔξαντλητικῶς ἀπο-  
μακούσειμενα, εἰναι καί ἔκεινα τοῦ Βορείου "Ατλαν-  
τικοῦ" ἀπό τὴν Νέαν Γῆν, Λαμπραντόρ, Βεργί-  
νειον Θαλάσσαν, Γρεικανδίαν, Νήσους τῶν "Αρ-  
κτικῶν", Ισλανδίαν μέχρι τῆς Λευκῆς Θαλάσσης  
καὶ τοῦ Μπάρεντζ, "Ανω τῶν δύο χλιδάδων με-  
γάλων ἀλιευτικῶν ἐπὶ χρόνια φρεσύσουν  
καὶ πάντας ἀποκομιδούν πλούσιους ἀλιευμάτα.  
Έχων ή θεωρία τῆς ἀποφιλάσσεως τῶν ἀλιπέδων  
ἡ ἡ στείρωσις τούτων ἵτο ἀκριβής, αἱ ἐκτετα-  
μέναι· αὐτοὶ περιοχαὶ ἀλιείσις πρὸ καιροῦ θά  
είχον ἔξαρτησθή, διότι, ἐπανειλημένων παρε-  
τηρηθῆτο τό φυκινόιν τῶν ἀρκτικώσσαν (ἀνάγνω-  
το; τῆς σπάνιος) τῶν ἰχθύων χωριστὰ δύο κάθε  
μαργάρου, λόγη μετατοπίσεως τούτων. Δὲν συνέ-  
δη δύμα τίποτε τό ἀνώμαλον, οἱ ψαράδες τε-  
λείως κατηρτισμένοι καὶ γνωρίζοντες τάς συνη-  
θείσας τῶν φρειών, μεταποίησον καὶ αὐτοὶ πρός  
ταῦτα γειτνιάζοντα ἀλίπεδα καὶ ἔκαριναν  
θυμάσια τά δυολεῖά των.

Ἐπειδὴ τοιαῦται περὶ δῆθεν ἀφερίδες εἰδήσεις, διαδιδόμεναι λόγῳ ἄγνοιας, δύνανται· νὰ ἔχουν λίκιν καταστρεπτικάς συνεπειῶν ἐπὶ ἑνὸς τῶν ζωτικῶν διὰ τὴν χώρων μαζὶ κλάδου, δημος εἶναι· ή ὑπερπόντιος δλεῖσι, ἐπιτακτικὴ καθίσταται ἡ ἀνάγκη ὅποιος παταχθῇ τὸ κακὸν εἰς τὴν ρίζαν του. Καὶ ή καλυτέρα τιμωρία-θεραπεία ἀπεδείχθη διείσις· εἶναι ή τῆς γελοιοποίησεως. Μία πολὺ αὐστηρὴ γαλλικὴ παρομία λέγει: «*Le ridicule tue!*» Δηλαδὴ «τὸ γελοίον ακοπώνει». Ἀλλοιούνον σίς ἔκεινον πού θὰ γελοιοποιηθῇ μόνος του. Ἱπάρχουν ἡμιμυθεῖς ἀνθρωπάκοι, οἱ ὅποιοι νομίζουν διτεῖς τῶν προκαταβολῶν καὶ τῶν γεγονότων» καὶ λέγοντες ἐπὶ τὸ προκειμένον· τοις οὐαὶ συγκέντητος ἀγνοίας ἐπὶ τοῦ απατᾶτος.

(έπιμενομεν εἰς τὸ ὕδριομένα μόνον, πρὸς ἀποψυγὴν παρεξηγήσωσαν, διότι: τὰ περισσότερα εἰναι· ἀριστα) νομίζουσαν ὅτι ἡ τύχη τῆς ὑπερποτίου λάλεισας είναι στὰ χέρια των καὶ διότι ἔλα-  
δε γίνουσαν δεκατιάνους συγκρήτησεως αἱ ἀπόφειςεις  
των, θά καθεὶ ἡ λάλεια καὶ φάρια δὲν θὰ ὑπάρ-  
χουν εἰς τὴν Ἑλλάδα! Τὸ γεγονός διτὶ ἐπερδ-  
κλητα στελέχη, ἀνευ τεχνικῆς καταρτίσθησαν,  
προσώπησαν ἀλόγῳ ἐλλειφεως ἀνδρῶν εἰς τὴν  
ὑπερπότιον λάλειαν, προσωσθεῖσαν, τούτο  
δὲν οηκιάνει: δτι ἡ δημιουργηθεῖσα ἀνωμαλία  
θὰ συνεχισθῇ. Ἐξηγήθη ὡρὴ ἡ ἐπέμβασις τοῦ  
Ἔπουργειου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ τημή-  
τος Ναυτικῆς Ἐργασίας, διὰ καὶ ἡ ἐπιτραπή ή  
προσλήψεις ἑνῶν ταχικῶν, εἰδικευμένων εἰς  
τὰ τέλη λάλειας.

Καθ' ḥν ἐποχὴν δὲλαι αἱ χῶραι, μικραὶ καὶ μεγάλαι, κύπετον διὰ τὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς προσπαθεῦν μὲν κάθε τρόπῳ νὰ γίνουν αὐτάρκεις κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, ἐπιδιώκουν τὴν προσθήσιν τῶν ἔξαγωγῶν καὶ μεριμνοῦν διὰ τὴν συγκεντρωσιν ἀφθόνου συναλλάγματος, ἡμεῖς — καὶ αὐτὸς εἰναὶ τὸ παράδοξον— συζητοῦμε διὰ τὸ ἐναντὸν καὶ προσπαθοῦμε πᾶς οὐκέπονος ἀπὸ τὴν τακτικὴν δουλειά, συνάριθμος πᾶς οὐκέπονος περισσότερα δουλεύοντας πολὺ διλιγόντερο. Ή περιπτώσις τῆς ὑπερποντικῆς ἀλισίκας μας είναι ἵνα θιλερδό παράτεταίμια, που ἐπεξηγεῖ τὴν κατάστασιν μὲ κάθε λεπτοποίερα. Μὲ κχλιά δέσανα, μὲ κόπους καὶ μὲ μόθους ἐδημιουργήθη ἡ μᾶλλον ἐτέθη διπλὴν τῆς δημιουργίας ἐνδεὶς ἀπὸ τοὺς επουδαίους τῆς χώρας μας παραγωγικούς κλάδους. Τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν λαμπρά καὶ ἀνεμένετο διὰ συνεχῆ θὰ ἔδειλοντο. 'Αντι λιπῶν τὴν καλλιθεανή δουλειάν νὰ τὴν προσέξουμε, νὰ τὴν περιπονθοῦμε, νὰ τὴν χαιδέψουμε, διπως συνηθίζουμε νὰ κάριμον δέλαιοι οἱ προσδευτικοὶ λαοί, ἡμεῖς ριχθήκαμε μὲ τὰ μοῦρα γιὰ νὰ τὴν διαλλάσσουμε, νὰ τὴν κατατερέψουμε, νὰ τὴν φέμενογνήλημα μόνοι τὰ μάτια μας. Καὶ αὐτό, τὴν απινήν ἀκούσθη ποὺ ἔπρεπε νὰ είμεθα πανέ-

**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

τοιμοί γιά τὴν μεγάλη μάχη πού θὰ δοθῇ πολὺ σύντομα μέσω στήν Εύρωπαική Οἰκονομική Κοινότητας.

Τί άλλο χειρότερο νημπορούσα νά γίνη, απ' αὐτὸ πού ζητεί; Πρώτον: Τὸ ἀλληλικὸ φαράδικο κατήγνητος τὸ πιὸ ἀκριβὲ τοῦ κόσμου καὶ δὲν ἔχει συναγωνιστική ἵκανότητα. Δεύτερον: Αἱ ἀλιευτικαὶ ἐξορμῆσεις παρατενοῦνται ἀσκόποις, χωρὶς αἱ εἰς ἀλιεύσα μποδούσεις νὰ καλύπτουν τὰς γενικὰς δυπάνας. Τρίτον: "Η χαριστικὴ βολὴ ἐρρίφη ἀπὸ τοὺς ἐπὶ τῶν φαράδικων ἐργάζομένους, μὲ τὰς φευδεῖς διαδῆσεις ὅτι ἔστειρον τὰ ἀλιπέδαι τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὅπλαδη ἔκεινα ἀκριβῶς δηνούσιον τὰ ἀλληλικὰ φαράδικα. Καὶ διὰ νὰ μὴ νομισθῇ ὅτι ἀκαδημιακῶς ἔξειται οὐρανός τὰ πράγματα, θὰ ἀναφέρουμεν ὅτι πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἡκούσαμεν εἰς φιλικὸν γραφεῖον ἐφοπλιστοῦ ἀλιεύας, εὐσυνειδήτους φαρακαπατενέους καὶ μηχανικοὺς νὰ λέγουν, ὅτι ὁρισμένα πληρημάτα σκοτίωμε διαδίδουν τοὺς περὶ ἀφρίδης μιθους, διὰ νὰ δικαιολογήται ἡ παράτασις τῆς ἐξορμῆσεως πρὸς ἔξερσεν ἀλιευμάτων. Διακαής πόδος καὶ ἐπιθυμία των εἰναῖς νὰ ἀργοπορήσουν διὸ τὸ δυνατὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ἀργοπορήσοντος τοῦ περικομένης διὰ τὴν διλοτήτην ουραφορᾶς ἔλαν, διὰ τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς ἐξεργασίας μία τόσον ζωτικῆς διὰ τὴν χώραν μαζί σημασίας ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ἡ πρόληψις οισαδήποτε λύπης ἢ ἀγωνίας θὰ εἰναι: πλήρως συγχωρτέα ἔλαν καὶ ἐφ' ἔσον προληφθῇ τὸ κακό!

Εἰς τὸ ομηρεῖον δηνού σφυτασσον τὰ πράγματα, δὲν ὑπάρχουν πλέον περιθώρια διὰ συζητήσεως. Ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεύσις εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ πρέπει νὰ ληφθοῦν τὸ ταχύτερον τὰ κατάλληλα μέτρα πρὸς αυτοτρίπτων τῆς. Τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου ἐσδόθη πρὸ δειτίας, πλὴν οἱ ἐνδιαφρόμενοι ἐκφρευσαν. Σήμερον, ὁ κώδιον κρούεται συνεχῶς μὲ τὸ σπαραξικάρδιον S.O.S. Τὶ θὰ γίνη; Δύο εἰναι: αἱ ἐργανεῖς διέξεδοι — διὰ πούμε — ἀπαγκιστρώσωσε. "Η οἱ ἐφοπλισταὶ ἀλιεύεις θὰ διακόψουν τὰς ἐργασίας των, θὰ δέσουν τὰ φαράδικα των καὶ αἱ συνέπειαι θὰ εἰναι: καταστρεπτικαὶ, ἡ θὰ παρέμβῃ ἡ Πολιτείας καὶ θὰ μεριμνήῃ διὰ τὴν ἐξομιλούντων τῶν σχέσεων μεταξὺ πληρωμάτων καὶ πλαισιοτήτων διότιν πηγάδουν ὅλαι: αἱ ὀλέθριαι ἀνωμαλίαι. Ἄρνομέθων νὰ ἀποδεχθοῦμε τὴν περίτωσιν τοῦ παροπλισμοῦ τῶν φαράδικων μαζί, τὰ δοπικὰ μὲ τόσους κάπους καὶ δυσκολίας ἀποκτήσουμε. Απομένει μόνον ἡ συμπαράστασις καὶ στοργικὴ τῆς Πολιτείας παρέμβασις. Αὐτὸ δὲν ἐπικήνεται: πλέον ὡς χάρις, ἀλλὰ ὡς ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη διὰ νὰ ἀποφασύθῃ μία ἀδικος καταστροφή.

"Εάν, διστο καὶ τὴν τελευταῖαν στιγμὴν, παρέμβῃ ἡ Πολιτεία, ἵνα διευκολούνθῃ ἡ κίνησις τῶν ποντοπόρων φαράδικων, φρονούμεν δὲι: οπάρχει ἐλπὶς νὰ διευθετῇ καθὼς ἀνωμαλία. Διότι, ἀς μὴ ἡ ἀποκρύπτωμεν, ἡ κακοδαιμονία τῆς ὑπερπόντιας ἀλιεύσις μαζὶ δὲν προέρχεται ἐκ τοῦ δι: ἡ δούλεια: ἀ εἰναι: κα κή, κάθε ἄλλο, ἡ δουλειά εἰναι καλή καὶ λίγη ἐπικερδής μάλιστα. Προέρχεται μόνον ἀπὸ τὴν παρατεινούμενην πείσμαν μάτιδικῶν μεταξὺ πληρωμάτων καὶ ἑωπολιστῶν. Η διαιτησία τῆς Πολιτείας καὶ ἡ στοργικὴ τῆς προστασία θὰ συντελέσουν εἰς τὸ νὰ ἐξομαλυνθῇ ἡ χρονίζουσα αὐτὴ διαμάχη, ητίς δὲν ὑφελεῖ οὔτε θὰ φεληῇ εἰς τίποτα. "Ἄς ἀπλοποιήσουμε λοιπὸν τὸ πρόβλημα μαζὶ εἰς τὸ ἐπακρον, δύοντας ὡς γνώμονα: α) τὴν προσπάθειαν νὰ κινησωμε τὰ φαράδικα μαζὶ μὲ κάλε τρόπο καὶ β) τὸν σκοπὸν νὰ ἐπιτύχωμε διποσήποτε χρηματοδότος παραγωγῆς. "Ολα τὰ ἄλλα καλά καὶ εύχαριστα ποὺ ἀναμένουμε, ὡς διὰ μαγείας θὰ ἐπακολουθήσουμε.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ ἐπίμαχον θέμα τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἀλιέων, τοῦτο θὰ ρυθμισθῇ μὲ τὴν διαιτησίαν τῆς Πολιτείας, μὲ δάσον τοῦ τοι τοι γίνεται εἰς δλας τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλιεύας χώρας. Δὲν εἰναι: ποτὲ δυνατὸν νὰ νοηθῇ δι: ἡ ἐξόχως ναυτικὴ Ἑλλάς ημπορεῖ νὰ διετερήσῃ εἰς τὸ ομηρεῖον τοῦτο καὶ νὰ ἐφαρμόσῃ συστήματα ἔνα τῆς ἀλιευτικῆς πραγματικότητος. Καὶ

δι καλότερος τρόπος εἶναι: — τὸ εἴπομεν καὶ τὸ ἐγράφημετ ἐπανειλημένως: Η ΑΜΟΙΒΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΕ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΛΙΕΥΜΑΤΟΣ. Κάθε προσπάθεια πρὸς ἀλληγορικούς νομίμους προώρισται οἰκετῶς νὰ ἀποτύχῃ. "Οταν, μὲ τὸ καλδ, διευθετηθῇ τὸ φλέγον τοῦτο ζῆτημα καὶ ἐκλείψῃ μιὰ γιὰ πάντα τὸ «μῆλον τῆς ἑριδος», θὰ ἐπέλθῃ πλήρης ἀρμονία εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐργαζομένων καὶ ἐργοδοτῶν καὶ οἱ φαράδες, ἀπερίπατος πλέον θὰ ἀφοριθούν εἰς τὸ ἐπίπονον ἔργον των. Τότε, αὐτομάτως θὰ ἐξαφανισθοῦν ὅλαι: αἱ δυσάρεστοι προστριβοί, πρὸ παντὸς δὲ θὰ σέμενος ἀπὸ τὸ περιόδιο τῶν φαράδων ἡ λέξης «ΑΤΑΡΙΑ» καὶ αἱ περὶ αὐτὴν προσάσεις. Θὰ συντομευθοῦν αἱ ἀλιευτικαὶ ἐξορμῆσεις, θὰ αὐξηθῇ ἡ ιχθυοπαραγωγὴ καὶ εἰτα θὰ ἐδραιωθῇ ὁ αποδικότερος τῆς χώρας μαζί παραγωγικὸς ἀλλος.

"Τρέχει δημος καὶ συνέχεια. 'Ἐὰν παρ' δ-

λας τὰς προσπαθείας δὲν ἐπέλθῃ συμφωνία, τοῦτο δὲ δι: λόγηρος καὶ διασκολοπέμπων ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἀλιεύας, ἀλλὰ λόγηρος διαστροπῶν ἐκ μέρους τῶν πληρωμάτων, τότε, δι: νὰ μὴ ἐνταριασθῇ ἀδέσποτης ἡ παρ' ἥπιν ὑπερπόντιος ἀλιεύα, η Πολιτεία, δι: τὸ καλδὸν τῆς διλοτήτος, θὰ καλημηρήσῃ τῆς ισχύος της, τῆς ἔξουσίας καὶ τοῦ Νόμου. Θὰ ἀγνοήσῃ τοὺς παραλγώντας διαστροπούντας καὶ θὰ θυητήσῃ τοὺς πλαισιούχους μὲ κάθε τρόπο νὰ κινηθοῦν, νὰ ἐργασθοῦν καὶ νὰ σωθοῦν. Η ἀλιεύα εἶναι ἔνα ἐλεύθερον ἐπάγγελμα καὶ μία διεθνῆς διοικητικής ζωής τῆς ΑΤΑΡΙΑΣ· δι: μόνον εἶναι ἀγωνίστας καὶ ἀπαράδεκτος εἰς τὰς προηγμένας χώρας, ἀλλὰ καὶ ἀναφερομένη μόνον θεωρεῖται ὡς προσδολή κατὰ τοῦ ἀλιευτικοῦ κόσμου. Ποτὲ ἔνα ἀγγλικό φαράδικο, ἔνα

## SUPERIOR TOWING SERVICE IN PHILADELPHIA BALTIMORE NORFOLK



Alert management, skilled crews, and Tugs with greater horsepower provide economy for you as well as a greater margin of protection for your ships, cargo and schedules. This is why

**more people rely on...**



GENERAL AGENTS: Harwin Shipping Agency Ltd., 80 Fenchurch St., London, E.C.3

νορθόγιακό, ένα γαλλικό, ένα ισπανικό, ένα λα-  
πωνικό και τόσα άλλα ίσους οι φαράδες απέ-  
κτησαν διευτυκήγενη συνείδησιν, δὲν θά έπιστρέ-  
ψῃ εἰς τὸν λιμένα διάσινό, μετὰ τὴν τετριμένην  
δικαιολογίαν θτὶ δὲν θρήξει φάριξ· δικτεπά-  
νος οὐ κόδηγη τὸν λαυρὸν του· — Ήπως λέγουν  
οι φαράδες — άλλα θά γιορτή με δικαιοποιη-  
τικῶν άλιευμάτων. Μπάρχουν δέδικα και δικαιολο-  
γημέναι αιτίαι: (ελάδην ψυγείων, θαρσόλουν,

## ΤΑ ΞΥΛΙΝΑ ΚΙΒΩΤΙΑ ΜΙΚΡΟΒΙΟΦΟΡΑ

Ποιός ήμπορούσε νά φαντασθή ἔδω και δλίγους μῆνες ἀκόμη, διτά ξύλινα κιβώτια που ἐπί σειράς ἐτῶν ἔχυπτρέθησαν η μᾶλλον πού ἐνομίσθη διτά ἔχυπτρεθούν τὴν ἀλίευτην διομήναν. Ήταν κατεδικάστοντα και εὐτάκτη μὲ τὴν σειράν των, ώς μή κατάληπλα διὰ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὅπιον πρωρίζοντο!

Κατόπιν καταχωγείλων ἐκ μέρους πῶν ὑγειονομικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν κυριωτέρων ἰχθυαγορῶν ποὺ κάστου (ἀκολουθῶν αἱ ὀνομασίαι πῶν ἰχθυαγορῶν - ἰχθυολιμένων), τὰ οἰαδῆποτε ξύλινα κιβώτια διὰ πήγ μεταφοράν ἰχθύων, καὶ τε εἰς Κάστη θα σαν, ὡς φυλαῖσι μικρούσιων καὶ ἀντικειστάθησαν διὰ μεταλλικῶν ἢ πλαστικῶν τοιούτων. Ἰδού καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ ἐμφυγεία:

Μίας καστέλλας καινούργιας ξύλινη, παρουσιάζει πρίν την χρησιμοποίησουμε, ποσότητα άπο 11 διακτήρια ή διακτηρίδια κατά τετραγωνικό<sup>2</sup> έκπτωστόμετρο.<sup>3</sup> Όταν χρησιμοποιήθηκε μία φορά μόνον — και πρέπει νά παραδεχθούμε μετά το έλλαξιστον αύτό της χρήσεως — διάρκικός άριθμός των πρέπει νά πολλαπλασιασθή κατά μυριάδας και τά σύντο των κτημάτων — γονιμοποιηθέντας νέα στοιχεῖα, είναι όλα έποινα νά δικτυαροχθύβουν έντονώτατα, με την σειράν των.

Οι δύο μεριμναί ποιητές προσθέτουν διαφωτιζούν

απάσιμο χρεματστρών κ.λ. μή δυναμένων νὰ ἔπι-  
διερθωθοῦν ἔχω ή ἀσθενεῖς σοδαρᾶς), τότε δ  
φαροκαπετάνιος θά ἔχῃ πάντα τὴν ουμπάθεια  
καὶ - δὲ τὸν αὐτὸν τὸν ἐκτίνυι δὲν τοῦ κόρουν.

και το παρόμιο την εκτίμηση ούτος του ανθρώπου.  
Συμπληρώσαμε: Οι «Ελλήνες» άλλως μάρτυρες ήταν  
είναι: έργατοι, γενναῖοι και εύνοειδήτοι,  
δὲν θα λείψουν λοιπὸν ἀπὸ τὸ προσκλητήριο  
καὶ θα δογμάτους έλοι, διὰ νὰ μη̄ καθη̄η̄ ἡ Ελ-  
λυνικὴ Ιερεσύνος «Αλεξία.

νίσουμε, κάμινουμε, ἀρά γε, η τούλαχιστον προσπαθοῦμε νὰ κάνουμε ὅ,τι πρέπει διὰ νὰ τὰ ἐλαττώσουμε; Ἐπὶ χρόνια τώρα τοποθετοῦμε ωπά φάρια διὰ νὰ τὰ συντηρήσουμε μέστο σὲ ξύλινα κιβώτια, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μεταχειρισμένα, δηλωδὴ μέστα σὲ φωλεάς μικρών! Αὐτὸς είναι ἔνας παραλογισμός, που θὰ ἐπρεπε νὰ μᾶς ἀναγκάσῃ νὰ ἀναθεωρήσουμε τὰς ἐπὶ τῆς ύγιεινῆς ἀπόφεις μας».

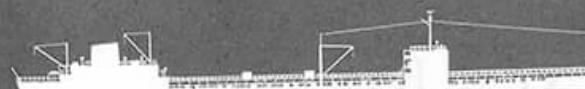
Είτε έρωτημα, έταν αιώνιο παραπτήρ-σεις άφορούν και εις τὰ διά τὴν μεταφοράν τῶν κατεψυγμένων ιχθύων χρησιμοτούμενα ξύλινα κιβώτια, έδόθη καπασιτική ἀπάντησις. Τὸ δέμα αὐτό, είναι πολὺ λεπτόν και ἐνδεχομένων νὰ νομισθῇ, ὅτι ἔχει θεωρητικὸν μόνον ἀξίων. Τὴν ἐπιστημονικὴν ἐρμηνείαν ἐδωσαν ἑγκαίρως ἄλλοι άρμοδιώτεροι ἀπό ή μᾶς, μὲ πραστικὸν ἀποτελεσματικὸν ἐκποτίζωνται παντοῦ τὰ δύναμια κινητικὰ διὰ τὰ φύσια. «Πεπειδή κάθε τὶ τὸ δυσκολῶς ἐφαρμόσιμον παρ' ἡμῖν, ἔξι ὑπαρχῆς θὰ προσκόψῃ εἰς τὸ οὐκηθισμένο «δὲν γίνεται» ἢ τὸ αἰώνιο «δὲν βαριέσσαι», παραπέμπομεν τούς ἐνδιαφερομένους νὰ ἐπιθεωρήσουν τὰ διά τὴν μεταφοράν τῶν κατεψυγμένων ιχθύων «μια αὐλαία», τίς μεγάλες χονδρές ξύλινες κάσες. «Ἄς δούν ποῦ είναι πεταγμένες ψυτεραὶ ἀπό κάθε χρήσιν, ἄς πληροφορθεῖν πόσον καιρὸν ἔχουν νὰ καθαρισθοῦν, νὰ δουρισθοῦν, νὰ πλυθοῦν δυνατὰ καὶ τὸ σπουδαιότερο, ἃς τίς μυρίσουν, γιά νὰ πεισθοῦν καὶ νὰ σπελτιοθοῦν!»

Σημειωτέον ἐπίσης, δτι τὰ διά τὰ κατεψυγμένα ψάφια χρητιμοτοιούμενα καινουργῆ εύλινα πελάρια διά μίσιν μόνην φοράν (μιά και ἔξι), δπως λέγουν οι ψαφάδες, ήμπορούν ἐνδεχομένως νά παρασείνουν ὅως δτου ἔξατληθουν τά ἀποθέματα τῶν ἐργοστασίων κατέν τῷ μεταξὺ ἀντικαποσταθούν μὲν μεταλλική πλαστική τοιωταί· “Οσον ἀφόρετά τά επιτάλλοντα πλέοντες ἀπομονώπα μή ἐκλειώσουμεν



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

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



## AUXILIARY MARINE DIESEL ENGINES 150 TO 2,640 BHP

BUILT IN 23 COUNTRIES BY  
32 LICENSEES

DESIGNED AND BUILT BY

**BURMEISTER & WAIN**

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

COPENHAGEN · DENMARK

# MARINE DIESEL ENGINES

Η θεωρία διτι χρησιμοποιούνται διά τά κατεψυγμένα και ώς τούτου δέν γεμίζουν βακτηρίδια... είναι έσφαλμένη. Από τά κομμένα κεφάλια, πά γρατζουνίσματα, τά λέπια, πά γλυκώδη υγρά τών ψωριών, τά αίματα, έστω και ἀποξηραμένα, ἀπό δέλτα τά υπολείμματα πού παραμένουν εἰς τά κινώτια γονιμοποιούνται τά βακτηρίδια. Πόσες φορές παρεπήρηθη —τό καλοκαΐρι μάλιστα— σταν πό καμιόνι πού μεταφέρει τά κατεψυγμένα

φάρια παραμένη ἐπ', ἀρκετὸν εἰς τὸν ὄρεα ἔως ὅπου γεμίσῃ, πόσες φορὲς οἱ παρεπήρηθη διτι τά ψάρια ἀποψύχονται καὶ μαῖς αἰσκάρυον! Τὰ ἀπομεινάρια, οἱ ἀκαθαρσίες καὶ τά υγρά πού πότισαν τὸ ζύλο, είναι φωλεῖα μικροδίων. Επομένως, οἰσαθῆποτε ἐκ τῶν ύπερέων θεραπεία, καθισταται ἀναφελής. "Ενας ἔλεγχος τοῦ υγειονομείου θὰ ἀποδείξῃ τὴν πραγματικότητα.

## Η ΠΟΛΥΠΡΑΓΜΟΣΥΝΗ ΤΗΣ Ε.Τ.Β.Α.

Η Τράπεζα Βιομηχανικής 'Αναπτύξεως έδημοσίευσεν ἐσχάτας μακροσκελῆ ἔκθεσιν τῶν ἐπὶ διετίαν πεπραγμένων, ώς ἐπίσης καὶ πῶν διά τὸ μέλλον σχεδίων καὶ ἐπιδιώξεων τῆς, διαφημίσασα ὑπερμέτρως τάς ἐπὶ ωρισμένων σημείων ὑποθετικάς ἐπιτυχίας της, ἀποσιωπήσασσα, δῆμος, σκοπίμων —κατά τὴν γνώμην τοῦ διοικητικοῦ κόσμου— τὰς οὐκ ὀλίγας ἀπογοητεύσεις καὶ ἀποτυχίας. Δὲν θὰ ἀγκιστρωθῶμεν εἰς τίποτε ἀπό δέλτα αὐτά, ώς ἀναγόμενα ἔξω τοῦ θέματός μας. Θὰ ἀσχοληθῶμεν μόνον μὲ τὰ ζητήματα πού ἀφοροῦν πὴν ἀλιευτικήν μας βιομηχανίαν.

Η Ε.Τ.Β.Α., μὲ δυνηθείσα ἐξ ὑπερχῆς νάθηση ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῆς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, παρὰ τὰς πρὸς πούτο προσπαθείας, τὰς ἐπανειλημένας συνεδρίασεις, τὰς ἀφειδῶς διδούσας εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀλιείας ὑποσχέσεις καὶ φιλοπρονήσεις, παρὰ τὴν παπαγάδη ἀποτυχίαν τῆς νάθηση ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς τὴν παραγωγὴν κατεψυγμένων ἰχθύων συμπτίξασα πὴν κοινωνραξίαν ὠρισμένων μάνον ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσων, παρὰ τὸ φιάσκο τῶν ἰχθυοσκαλῶν, διποὺ ἐστιθελικῶς ἥππιζεν διτι ἀναλάβη τὴν διασχέρισιν τούτων, μετέρχεται τώρα ἀλλην στρατηγικήν! Μετεπήδησεν αἰφνίδιως εἰς τὴν ἀλιευτικήν ἐπιχειρήσιν καὶ ἔγινεν ἐφοπλιστής!

Ίδρυσε στὰ πεταχτὰ τὴν «ΕΛΥΠΑΛ», ('Ελληνικὸν 'Υπερπόντιον 'Αλιείαν), μὲ κεφαλαῖα 5.000.000 δραχμῶν. Τὸ πρόγραμμα δράσεων... εἶναι εύρυτον καὶ περιλαμβάνει τὸν τομέα τῆς θαλάσσης καὶ τὸν πομέα τῆς ξηρᾶς! Η ὁργάνωσις τοῦ τομέων τῆς θαλάσσης —ώς λέγουν— περιλαμβάνει τὴν ναυπήγησην συγχρονισμένων μεγάλων ποντοπόρων φαραδίκων τὴν ἐκδογὴν τούτων ἔκαμον οἱ οἰκουμενολόγοι τῆς Ε.Τ.Β.Α. ποὺ φάγαντε τὴν θαλάσσαν μὲ τὸ κουτάλι καὶ μῆπηκαν μὲ τὸ πρῶτο εἰς πό νόματα τῆς μεγάλης ἀλιείας... Προσφοραὶ υπεδαλήθησαν ἀπό πολλὰ καὶ ναυπηγεῖσαν Εύρώπης, 'Ισπανίας καὶ... Ρωσίας (τύπου ΘΕΤΙΣ καὶ ΡΕΑ), μὲ λίαν εὐνοϊκῶς δροῦσ. Τὸ τίμημα θὰ κατασλήθῃ εἰς πολυεῖς δόσεις, ἐπ' ἀνταλλάγματι ἐλληνικῶν προϊόντων. "Οσον ἀφορᾷ τὸν τομέα τῆς ξηρᾶς, ἡ ὁργάνωσις εἶναι πολύπλοκος καὶ περιλαμβάνει: Τὴν δημιουργίαν ὑπὸ τῆς «ΕΛΥΠΑΛ» μεγάλου ἀλιευτικοῦ κέντρου πλησίου τῆς Χαλκίδος —ώς τούτῳ ὑπεδείχθη ὑπὸ πῶν ειδικῶν...— διά τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀλιευμάτων, τὴν ἐπεξεργασίαν τούτων καὶ τὴν ἐν γένει ἀξιοποίησιν τῶν.

Καὶ ἐφ' ὅσον περὶ φιλολογίας πρόκειται, ἀς μᾶς ἐπιτραπῇ νάθηση συνεχίσωμεν. Εἰς τὸ μεγάλο, λοιπόν, αὐτὸ ἀλιευτικό κέντρο, θὰ δημιουργηθῇ καὶ ὁ ἰχθυολιμὸν μὲ δέλτα τὰ συμπαροματούντα, κρηπιδώματα, προβλήτας, ὑπόστεγα, σύγχρονον λιμενικὸν ἑξοπλισμόν, ἀποθήκας - ψυγεῖα, ἐργοστάσια ὑποριθμῶν ἀλιείας, κονσερβοποιεία, μηχανουργεία, ἀποθήκας ἀλιευτικῶν ἔφοδων, δεξιαμενάς πετρελαίων, καμιόνια - ψυγεῖα, διακλάδωσιν δικτύου πρὸς τὰ διάφορα κέντρα καὶ πολλὰ δόλλα. Η διπάνη διά τὰς ὀνταν ἔγκαταστάσεις, τὴν ὁργάνωσιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν τομέων τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ξηρᾶς, ὑπολογίζεται διτι θὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 15.000.000 δολλαρίων. Τὰ ὅπαιτούμενα διτι ἔνο τόσον σημαντικῶς διπάνην δέργον κεφαλάρια, δέν θὰ κατασληθοῦν, δεβαίωσι, ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α., ἀλλὰ ὑπὸ ξένων Τράπεζών, οἰκονομικῶν ὁργανισμῶν καὶ κεφαλαιούχων, καπό πινείδικής συμφωνίας ἔξασφαλικούσης πλή-

κατά κιλὸν κατεψυγμένων ἰχθύων ἐπησίας παραγωγῆς 25.000 τόνων, πούτο δὲ καθ' ἦν στιγμὴν, στήμερον, οἱ πλοιοσκήται δισκοδεύουται νά καλύψουν καὶ τὰς δαπάνας ἀκόμη τῆς ὀλιευτικῆς ἔξορμήσεως, λόγω τῶν τρομερῶν καὶ παρασλόγων ἐπιβαρύνσεων.

Διερωτάται, λοιπόν, ὁ ἀλιευτικός μας κόσμος, διατὶς ἡ ποιατή ἐν μέροις τῆς Ε.Τ.Β.Α. σπουδοὶ νά προσπαθῇ μὲ κάθε τρόπο.. .νάθηση ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῆς τὸν σπουδιότερο τῆς χώρας μας παραγωγικό κλάδο, ἵνα τομέας ἔξω τῆς δικαιοδοσίας καὶ ἀμοδιότητός της; Οὐδεὶς δμως ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀλιείας συνεκινήθη, οὔτε, δεβαίωσι, κατόπιν τῆς στροφῆς ποὺ ἔλαβον τὰ πράγματα θὰ συγκινηθῆ.

## ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Κατά τὸ τελευταῖον δεκατέμερον τοῦ Σεπτεμβρίου, ἀπό τὴν μέχρι 25ης, εἰσέπλευσαν εἰς τὸν ἰχθυολιμένα (Κερσοτίνι) ποὺ Πειραιώς, μὲ πλήρες φορτίον, τὰ κάτωθι ποντόρω φαραδίκια - ψυγεῖα:

15 Σεπτ. 1966	Ταξιάρχης	300 πόν.
17 »	Ροδινών	300 »
18 »	Ἐρμπερτ Χόρν	142 »
19 »	Εύρυδικη	293 »
20 »	Κουτουριάρης	440 »
23 »	Χαραυγή Β.	320 »
24 »	Ρέα	500 »
25 »	Ζέφυρος ΙΙ	320 »

Παρὰ τὰς κυκλοφορούσας ἀνακριθεῖς διαδόσεις, διτι ἀπεψυλώθησαν δῆθεν τὰ ἀλίπεδα τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ διτι οἱ διπόδοσεις εἶναι πεινχροί, δέλτα μας τὰ φαραδίκια ἐπέστρεψαν μὲ πλήρες φορτίον, μὲ καθυστέρησιν, δῆμως, σημαντικήν. 'Ιδιαιτέρως θὰ ἔχαρων τὰ ἀλίπεδα τοῦ ποντοπορού φάραυγή Β., ποὺ ἀπότελεται ἀπό ποικιλίαν ἰχθύων πρότασις, κατόπιν τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων κινήσεως. 'Η πρότασις ἔγενετο ὑπὸ τὴν μορφὴν ἐπιστολῆς, πὴν ὅποιαν ἔκαστος πλοιοκτήτης θὰ ὑπογράψῃ καὶ θὰ ἀποστείλῃ εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Τράπεζης. Μεταξὺ τῶν τόσων καὶ τόσων δελεαστικῶν - ἀλιευτικῶν σημείων ποὺ περιέχει η ἐν λόγω ἐπιστολή, ἀναφέρεται καὶ τὸ —ἄκουσον— ὄγκωδες κέρδος πῶν 100.000.000 δραχμῶν, ποὺ θὰ προκύψῃ ἐπιστολής, ἀπό τὴν πώλησιν τῶν ἀλιευμάτων, χάρις εἰς τὴν ἐπέμβασιν τῆς Ε.Τ.Β.Α. Δηλαδή, οὔτε λίγο οὔτε πολύ, κέρδος 4 δρ.

## ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΗΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΟ 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) o. o. 22 60 04

2 Hamburg, 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75/76, Telex 02 13445  
28 Bremen, Herdentorwallstr. 93, Teleph. 32 05 11, Telex 02 44389  
297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 61, Telex 02 7804  
294 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, Teleph. 2 64 04, Telex 02 5327  
23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog  
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger  
Teleg. Address : Kyklades c/o Sartori, Telex 02 92832

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

### ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

'Η συνύπαρξις ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής κατά την μεταφοράν ένος και τού αύτού έμπορευμάτος, δημιουργεί δυσχερείας επί τών όποιων τὰ Δικαστήρια συνεχώς ή σχολήθησαν και ἀσχολούνται.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τῆς 25ης Αύγουστου 1924, δι γαλλικός νόμος τῆς 2ος Ἀπριλίου 1936 (ἀρθρον 7, παράγραφος 2) δὲν διακρίνει μεταξὺ φορτωτικής, ἐκδίθεστης δυνάμει, καὶ εἰς ἑκτέλεσιν ναυλοσυμφώνου κατὰ τὰς διέδιον, μεταβιβασθεῖσης εἰς τρίτον μὴ μετασχόντα τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ φορτωτικής, καὶ φορτωτικῆς ητοι παρέμεινεν εἰς χείρας τοῦ ναυλωτοῦ, τοῦ ὑπογράφαντος τὴν σύμβασιν ναυλώσεως. 'Ενῳ δὲ Διεθνῆς Σύμβασις τοῦ 1924 ἐφαρμόζεται μόνον εἰς τὴν πρώτην τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων, δὲ νόμος τῆς 2 Ἀπριλίου 1936 συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς 9 Φεβρουαρίου 1959, βεβαιεῖται δὲτ αὐτούματας καταφρεγεῖ τὰς ἀντίθετους πρὸς αὐτὸν ρήτρας τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἀφ' ης δὲ ναυλωτῆς ηθελε μεταβιβάσει τὴν φορτωτικήν.

'Αφορμήν εἰς τὴν ἔκδοσιν τῆς ἀπόφασεως ταύτης τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ ἔδωσεν ἡ κάτωθι ὑπόθεσις: Τὸ Ἑθνικὸν Γραφεῖον Εἰσαγωγῆς Σιτηρῶν ἐναύλωσε πλοίον διὰ τὴν μεταφοράν σίτου. Κατὰ τὴν συνήθειαν, δὲ πλοίαρχος ἔξεδως φορτωτικήν, πρὸς ἐπιβεβαίωσιν της φορτώσεως τοῦ φορτίου. Τὸ Ἑθνικὸν Γραφεῖον, ναυλωτῆς ἄμα καὶ παραδήτης τοῦ φορτίου, διετήρησεν εἰς χείρας αὐτοῦ τὴν ὀνομαστικήν ἄλλας τε φορτωτικήν ταύτην, εἰς δὲ τὸν τόπον ἐκφορτώσεως προέβαλε ταύτην ἐναντίον τοῦ ναυλοσυμφώνου, διόπει τημειώτερον εἰχεν ὑπογράψει καὶ ἀπόδεχθῇ. 'Ἐπεζητήθη δὲ τὸν τοῦ ὑπὸ λόγῳ Γραφείου ἐπίληπτος τῶν εὐνοικωτέρων διατάξεων τοῦ νόμου τῆς 2 Ἀπριλίου 1936. Τὸ Γαλλικὸν Ἀκυρωτικὸν ἀνήρεσεν ἀπόφασιν κατωτέρου δικαστηρίου, διόπει ἀπέρριψε τὸν προβλημέντα Ισχυρισμόν.

'Η ἀπόφασις τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς 21 Νοεμβρίου 1956 ἐπὶ τῆς δίκης τοῦ ἀ/π «Mosalde» βαίνει πολὺ περιεπιτέρω. 'Ἐπικαλούμενή τὴν ἀρχὴν καθ' ης δὲ ναυλωτῆς πλοίον κατὰ τὰς διέδιον, διατηρεῖ τὰς ὑποχρεώσεις θαλασσίου μεταφορέως, ἡρήμηθε εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα νὰ στραφῇ κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ. 'Η ἀπόφασις αὐτῆς ὠρμήθη ἐκ τοῦ διὰ δὲν συγχωρεῖται εἰς τὸν ἐκναυλωτοῦ νὰ στραφῇ κατὰ τοῦ φορτωτοῦ - ναυλωτοῦ, δυνάμει συμβάσεως ἔνοντας πρὸς τὴν δίκην ητοις ἥνοικθη μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ τρίτου, κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς. Θὰ ίσοντο τούτο — ήδυντα τοις νὰ Ισχυρισθῇ — πρὸς σύγχυσιν μεταξὺ δύο συνόλων ἐνόνων σχέσεων, ἀνηκουσῶν εἰς διαφόρους σφαίρας. Εἰς τὴν δίκην τοῦ «Mosalde» δὲ πλοιοκτήτης ἐκναυλωτής κατεδικάσθην' ἀπόδημόσῃ τοὺς κομιστὰς φορτωτικῶν ἐκδοθεῖσιν ὑπὸ τοῦ πλοιούχου καὶ μεταβιβασθεῖσιν δι' ὅπισθιγράφησεως ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ - φορτωτοῦ. 'Ἐπρόκειτο ἀκριβῶς περὶ τῆς περιπτώσεως ἥν προβλέπει ρήτως η Διεθνῆς Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν, συμφώνως πρὸς τὴν όποιον δὲ τίτλος, δὲ ἐδόθεις δυνάμει ναυλοσυμφώνου, καταταμβάνεται ὑπὸ τῶν διαστάξεων τῆς Διεθνῆς Συμβάσεως, ἀφ' ης στιγμῆς ὁ τίτλος ρυθμίζει τὰς σχέσεις μεταξὺ μεταφορέως καὶ τρίτου κομιστοῦ αὐτοῦ. Αἱ ζημίαι τοῦ ἑκ μπαναῶν φορτίου εἰς τὴν περιπτώσην ταύτην, αἰτίαν εἰχον τὴν πλημμελή λειτουργίαν τοῦ συστήματος ψύξεως τοῦ πλοίου, τὸ δὲ ναυλοσυμφώνου περιείχεν ἀπαλλακτικήν ρήτραν ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης ζημίας εἰς τὸ φορτίον. Τὸ ἔαν εἰς τὴν εἰδίκην ταύτην περιπτώσην ἥτο ἔγκυρος η οὐ ή ἀπαλλακτική ρήτρα, δὲν ἐνδιαφέρει, διότι τὸ Δικαστήριον ἀκριβῶς ἀπέρριψε τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς τοῦ

ἐκναυλωτοῦ κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ, τὸ στηριζόμενό εἰς τὴν ἐν λόγῳ ὑπὲρ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀπαλλακτικήν ρήτραν καὶ τοῦτο ητοι τὸ ζητούμενον.

'Ο ναυλωτῆς συμβάλλεται μετὰ τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ συμφωνεῖ διὰ δὲν θά εὔθυνεται δι' ὧρισμένας ζημίας τοῦ φορτίου, διότε κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου τῆς 2 Ἀπριλίου 1936 περιήλθεν εἰς τὴν φύλαξιν τοῦ μεταφορέως. 'Ο ναυλωτός συμφωνεῖται μετὰ ληψίν ὑπ' ὄφιν τῶν δρῶν τούτων. Διὰ ποίους λόγους αἱ ἐν λόγῳ ρήτραι θὰ κηρυχθῶσιν ἀνενεργοὶ μὲ μόνη αἴτιολογίαν διὰ δὲν δύνανται ν' ἀντιταχθῶσιν κατὰ τρίτων κομιστῶν; Τὸ γεγονός διὰ δὲν ἐκναυλωτῆς δὲν δύνανται νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν δρῶν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ἐναντὶ τῶν τρίτων κομιστῶν τῆς φορτωτικῆς, τὸν στερεῖ τοῦ δικαίωματος νὰ ἐπικαλεσθῇ τούτους κατέναντι τοῦ ναυλωτοῦ κατὰ τὴν ἐναντίον αὐτοῦ ἀναγωγὴν διὰ τὰς ζημίας εἰς ἃς κατεδικάσθη εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ;

'Αι κριτικαὶ αὐταὶ παραπτηρήσεις ἐπέδρασαν εἰς τὴν νομολογίαν. Καὶ πρῶτον τὸ Ἑφετεῖον τοῦ Μπορντώ (18 Ιουνίου 1964) ἀπέστη τῆς μέχρι τότε κρατούσας νομολογίας. 'Εδέχθη τὸ Ἑφετεῖον τὴν ἀναγωγὴν τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ ἔκρινεν διὰ μόνον αἱ διαστικαὶ σχέσεις αἵτινες δημιουργοῦνται μεταξὺ ναυλωτοῦ καὶ ἐκναυλωτοῦ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, δυνατὸν ν' ἀναρεθοῦν ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς ἐκδόσεως φορτωτικῆς — ἀποδείξεως παρασκήνης τοῦ φορτίου καὶ τίτλου παριστῶντος αὐτὸν, μεταβιβασμὸν πρὸς τρίτους. Τούτο, ἀν μὴ προκύπτῃ ἐκ τοῦ ὑπὸ λόγῳ ἔγγραφου διὰ τὰς συμβαλλόμενα μέρη ἀπεσκόπου δι' αὐτοῦ εἰς ἃνανέωσιν τῶν ἐκ τῆς προηγουμένης συμβάσεως ναυλώσεως δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων αὐτῶν.

'Μεταγενεστέρα ἀπόφασις τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ (23 Μαρτίου 1965) σημειοῦ στραφήν πρὸς ἀπόφεις ἀντίθετους ἐκείνων αἵτινες διετυπώθησαν ἐν τῇ ἀπόφασι τοῦ ἀ/π «Mosalde». 'Η ἀναγωγὴ τοῦ ἐκναυλωτοῦ κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ δὲν ἀπορρίφθη ἐκδόθη φορτωτική, διότι ἐξεδόθη φορτωτική, ἀλλὰ διότι ἡ φορτωτική ἀνεφέρετο εἰς συμβάσιν μεταφορᾶς ἀνεξαρτήτου τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ ητοι εἰς δύο μεταφοράς διὰ δὲν ἀποδημίσεις αἱ σύνοτα τοῦ ναυλωτοῦ διά τυχὸν ἀποδημίσεις αἱ σύνοτα (δὲν ἐκναυλωτῆς) κατέβαλεν εἰς τοὺς τρίτους κομιστὰς τῆς φορτωτικῆς, ἐάν ἐνοεῖται η σύμβασις ναυλώσεως ἀπειρρίπτῃ τὰς ζημίας ταύτας εἰς δάρος τοῦ ναυλωτοῦ.

Ἐλλείμματα, βεβαιωθέντα εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ κατὰ τὴν παράδοσιν. Ταῦτα ἀνίγονται ἐν μέρει εἰς τὸν χρόνον μεταξὺ φοτώσεως καὶ στοιβασίας καὶ ἐν μέρει εἰς τὸν χρόνον μεταξὺ ἐκφορτώσεως καὶ ἐναποθέσεως εἰς τὴν ξηράν. Τὰς ζημίας ἀκριβῶς ταύτας τὸ ναυλοσυμφώνων ἐπέρριπτεν εἰς δάρος τῆς φοτώσεως.

Άσκησησης ἀναιρέσεως ἐκ μέρους τῆς ναυλωτής ἐταιρίας, τὸ Γαλλικὸν Ἀκυρωτικὸν ἀπέρριψε ταύτην ἐπὶ τῇ ἀκολούθῳ αἰτιολογίᾳ:

«Ἐπειδὴ δόθως τὸ Ἑφετεῖον ἐθεωρήσειν ὑπὲρθυμον τῶν ζημιῶν τὸν ἐκναυλωτήν, ἐφ' δοσον ἀνελέγκτως ἔδεξατο διὰ αἱ ζημιαὶ τοῦ φορτίου ἐπῆλθον κατὰ τὸν χρόνον μεταξὺ τῆς παραλαβῆς αὐτοῦ πρὸς φόρτωσιν καὶ τῆς εἰς τοὺς παραλήπτας παραδόσεως. 'Οσαύτως, τὸ Ἑφετεῖον δὲν ὑπέπεσεν εἰς ἀντιφατικὴν κρίσιν θεωρήσαν κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν μεταξὺ ναυλωτοῦ καὶ ἐκναυλωτοῦ σχέσεων τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ωμιζόμενων διὰ η ναυλωτήρια ἐταιρία ὑπεχρεούτο εἰς ἀποτελέσματαν τοῦ ναυλωτοῦ, δι' δοσας σύνοτος κατέβαλε ζημίας τοῦ έμπορευμάτος, εἰς τοὺς παραλήπτας, ἀς ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν εἶχεν ἀναλαβει συμφώνως πρὸς τὴν συμβάσιν ναυλώσεως ἡ ναυλωτήρια ἐταιρία.

Πρόκειται συνεπῶς περὶ στροφῆς τῆς νομολογίας τοῦ Ἀκυρωτικοῦ, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν περίπτωσιν μεταφορᾶς διὰ πλοίου ἐνεργουμένης δυνάμει συμβάσεως ναυλώσεως, ἡ ἐκδόσις φορτωτικῆς δὲν ἀποτελεῖ πλέον λόγον κωλύοντα τὸν ἐκναυλωτὴν νὰ ἀσκήσῃ ἀναγωγὴν κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ διὰ τυχὸν ἀποδημίσεως αἱ σύνοτα (δὲν ἐκναυλωτῆς) κατέβαλεν εἰς τοὺς τρίτους κομιστὰς τῆς φορτωτικῆς, ἐάν ἐνοεῖται η σύμβασις ναυλώσεως ἀπειρρίπτῃ τὰς ζημίας ταύτας εἰς δάρος τοῦ ναυλωτοῦ.

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

#### ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΑΡΙΘΜ. 2589/1966)

Πρόδρομος: 'Ο κ. Ἐμμ. Διαλυνᾶς.  
Εἰσηγητής: 'Ο κ. Π. Κωνσταντινόπουλος.  
Δικηγόρος: Οι κ.κ. Ν. Μαλαθάκης, Γ. Εύθυμιος.

• 'Απόλυτης ναυτικοῦ. — 'Αξιούμενον πειθαρχικὸν παράπτωμα. — Δὲν συντρέχει, μη ἀναγραφέν εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου, μη ὑποδηληθείσης μηνύσεως κατὰ τοῦ ναυτικοῦ καὶ μη διεξαχθείσων ἀνακρίσεων ὑπὸ τοῦ Πρέξεων. — Παλινόστησις ἀπολυθέντος υπὸ τοῦ πλοιούρχου δαπάναις τῆς πλοιοκτησίας. — Δὲν τεκμηριοῖ ἀδικηματα ναυτικοῦ ἐν ὄφει ἀρθρου 78 παρ. 2 K.I.N.D.

• 'Επειδὴ ἐκ τῆς περιεχομένης εἰς τὰ ἐπικαλούμενα καὶ προσκομιζόμενα νομίμως ταύταριθμα τῆς ἐκκαλουμένης πρακτικά συνεδριά-

**CEUTA**

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

**AMARANTINIS (CEUTA) LTD**

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar

Telephones : Office hours : 2927  
Telex : AMARADINI - CEUTA P.o.b. No 96  
After : 1268 & 3076

σεως του έκδοντος αυτήν Πρωτοδίκου μαρτυρικής καταθέσεως, πάντων τών έπικαλουμένων και προσκομιζούμενων έγγραφων και τής δηλητήσεως έδειξισθήσθη ότι ήταν Σιγκαπούρη κατά την 12 Σεπτεμβρίου 1964 άπλυστις του έπι του φορτηγού πλοίου «W.P.» πλοιοκτησίας πρότυπης της έναγομένης, υπηρετούντος ως ναύτου έναγοντος, δέν έγένετο λόγω παραπτώματος του. Γούτο άνενδοιστάς συνάγεται, κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου, έκ του ότι, έναν διά τοιαύτην αιτίαν άπλυντο ούτος, θά άνεγράψετο τούτο ύπο του άπλυστον της έναγομένης παλινούστησην του και δή αεροπορικώς έκ Σιγκαπούρης ένταυθα άποφεύγων την σημαντικήν τοιαύτην οικονομικήν έπιβάρυνσιν της έναγομένης, δι' ήν θά έφερεν εύθυνην έν διφερεντού του ότι, κατ' άρθρ. 78 παρ. 2 στοιχ. α' ΚΙΝΔ., έν άπλουστον του ναυτικού δεδικιολογημένων έτη παραπτώματός του, δέν δικαιούται ούτος εις παλινόστησην του μερίμνη του Πλοιάρχου και διπάναις του πλοιοκτήτου. Άλλα και πέραν τούτων, έν τη γεγονότος δι' ή ένάγων δέν άπλυντο εις τὸν λιμένα της Ανατολικής Αφρικής Λορέντζο Μαρκές, ένθα θάδε χώραν ή έκ του πλοίου προστοινή άποχρώσης και άρνησης υπηρεσίας του έκ 18 άνδρων, έν οῖς καὶ ή ένάγων, μεγίστη μέρους του πληρωμάτος του διαμαρτυρηθέντος δι' ήνοικείον συμπεριφοράν τοῦ Πλοιάρχου πρός τούτο, εις τὸν έκειστον Ελληνα Πρόδρομον και τηλεγραφικώς εις τὰ ένταυθα γραφεῖν της έναγομένης άποστειλάσης άεροπορικώς εις Λορέντζο Μαρκές τὴν 24.8.1964 τὸν άρχιπλοιαρχὸν τῆς Α.Τ.ε., προθάντα εις άπλυστον μόνον τοῦ Πλοιάρχου «Κ.ε. φερούμενου ὑπ' αὐτοῦ» «ώς Πλοιάρχου παλαιαῖς έποχής και συμπεριφερούμενου μετά τίνος σηληρότητος εις τὸ πλήρωμα», καὶ τοῦ ύποπλοιάρχου θεωρηθέντος ως τεχνητόντων ύποκινθαντος τὸ πλήρωμα κατά τοῦ Πλοιάρχου, ἀλλ' άπλυνθή (δέν ένάγων) ύπο τοῦ νέου Πλοιάρχου μετά 19 ήμέρας εις Σιγκαπούρην, ἐν συνδυασμῷ και πρός τὸ δι' οὔτε ή δρισθεῖς Πρόδρομον Έλαθεντού και άπλᾶς καταθέσεις κατά τοῦ πληρώματος, οὔτε ή έναγομένη ή ή ρηθεὶς Πλοιάρχος ύπερβαλλον μήνυσιν κατ' αὐτοῦ, ως ύποπτοντος, κατά τοὺς ισχυρισμούς της, εις τὰ κατὰ τὸ ΠΡΚΕΝ άδικημάτα τῆς στάσεως, ἔγκαταλείψεως πλοίου καὶ άντητοκῆς εἰς ρητήν διαταγὴν τοῦ Πλοιάρχου, ἔτι πλέον ένισχύεται καὶ έδραιούται η άποψις διότι ή άπλυστος τοῦ έναγοντος ύπηρξεν ἄσχετος πρὸς οἰνδήποτε παράπτωματος του, άνεξαρτήτως τοῦ δέν έδειξισθή τοιούτον. Τούτο δέ δεχθεῖς διά τῆς έκκαλουμένης άποφάσεώς του και δέν εις πρώτον βαθμὸν δικάσας Πρωτοδίκης και άπορρίψας τὴν ύπο τῆς έναγομένης προβληθείσαν σχετικήν περὶ παραπτώματος ένστασιν κατὰ τῆς έδικου περὶ έπιδρυάσεως τῷ ένάγοντος άποδημίωσεως άπολύσεως, κατά τὰς συνιδευασμένας διατάξεις τῶν άρθρ. 72, 75 παρ. 2 και 76 ΚΙΝΔ. άγωγής, ήν έδειστο, ορθώς έξειμηση τὸ άποδεικτικὸν ώλικὸν καὶ δέν ή άπορριφθῇ ως ούτις άδικισμος ή περὶ τοῦ έναντιού ύπο κρίσιν έφεσις.

Παρατηρήσεις — Τοῦ φαινούμενου διπέρ απεκλήθη «έρμηνεία τοῦ σπουδαστηρίου» άναδεικνύεται πιοτός άπαδός ή δημοσιεύμένης άποφάσις. Παρέλαβεν αύτη τὰς διατάξεις τοῦ Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος τοῦ Εμπορικού Ναυτικού και τὰς τοῦ Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και κλεισθείσας έρμητικώς ἐν τῷ σπουδαστρίῳ της, ήρμήνευε ταύτας «εὖ κενώ». Ή έλειψις ήμηνείας τοῦ άπομονούτος άρεος, ήλλοισις προδήλως τὸ δρόθὸν τῆς έρμηνείας. «Ας ίδωμεν τί συνέδη: 'Επὶ πλοίου ύπο λιθεριανή σημαίαν, 18 μέλη τοῦ πληρώματος, τεχνητόντων ύποκινθανούμενον ύπο τοῦ 'Υποπλοιάρχου, ήξισωσαν τελεσιγραφικῶς, τοῦ πλοίου εύρισκομένου ἐν Λορέντζο Μαρκές, τὴν άντικατάστασιν τοῦ Πλοιάρχου.

Πρωτοφανής άξιωσις, παραδεκτή μόνον εις περιπτώσεις ὅλως έξαιρετικάς, πάντως δὲ μὴ δικαιολογουμένη έκ μόνης τῆς κατά

τοῦ πλοιάρχου έκτοξευομένης μομφῆς διότι «άνηκεν εἰς τὴν παλαιὰν σχολὴν καὶ συμπεριθέτησεν οὐτὴν δόδον». 'Αντικατέσθησε διόλοντί τὸν πλοιάρχον, ἀντὶ ν' άντικαταστήση τούς 18 στασιαστάς και τούτο διότι έχουσα διαθέσιμον τὸν ἀρχιπλοιάρχον αὐτῆς, ήτο εύκολωτερον και διλγύτερον δαπανηρὸν ν' ἀποστείλη μόνον αὐτόν, ἀντὶ ν' έξειρη και ἀποστείλη 18 ναυτικούς. 'Εξηφαλίσθη οὕτω η συνέχισις τοῦ διακοπέντος πλού.

'Η πλοιοκτησία πρὸ τῆς καταστάσεως ταύτης εύρισκομένη, μὲ τὸ πλοίον ἀκινητοποιηθὲν ἐν Λορέντζο Μαρκές, ήκολούθησε τὴν διλγύτερον ἐπίζημην διότι αὐτὴν δόδον. 'Αντικατέσθησε διόλοντί τὸν πλοιάρχον, ἀντὶ ν' άντικαταστήση τούς 18 στασιαστάς και τούτο διότι έχουσα διαθέσιμον τὸν ἀρχιπλοιάρχον αὐτῆς, ήτο εύκολωτερον και διλγύτερον δαπανηρὸν δαπανηρὸν ν' ἀποστείλη μόνον αὐτόν, ἀντὶ ν' έξειρη και ἀποστείλη 18 ναυτικούς. 'Εξηφαλίσθη οὕτω η συνέχισις τοῦ διακοπέντος πλού.

'Εννοεῖται διότι τοῦ πλοίου ἀφιχθέντος εἰς Σιγκαπούρην, ἀπέλυσε και τοὺς στασιαστάς, ἐν οῖς και τὸν έναγοντα.

Βραδύτερον, ὁ άπολυθεὶς παλινούστηθες ἐνταῦθα δαπάναις τῆς πλοιοκτησίας ἐνήγαγε ταύτην και ἔζητησεν ἀποζημίωσιν διά τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως. 'Αμυνομένη η πλοιοκτησία προέβασε τὸν ισχυρισμὸν διότι ή άπλουστος τοῦ έναγοντος διδικαιολογεῖτο ἐπαρπτώματός του.

'Ο ισχυρισμὸς οὗτος ὅμως δέν έγινε δεκτὸς διότι: α) δέν άνεγράφετο τοῦτο εἰς τὸ ήμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἐπειδὴ δέν ἐπεκαλέσθη η έναγομένη πλοιοκτησία τοιαύτην ἐγγραφήν, β) παλινούστηθες ὁ ένάγων δαπάναις τῆς πλοιοκτησίας, ἐνῷ ηδύντοτο αἴτην νὴ τὸ παλινούστηθης ὡς ὑπαίτιον παραπτώματος, γ) δέν ἀπελύθη ὁ έναγων ἐν Λορέντζο Μαρκές, ἀλλ' εἰς Σιγκαπούρην, δ) δέν έκινήθη πειθαρχική διαδικασία κατὰ τοῦ έναγοντος κατὰ τὸν Ποινικὸν και Πειθαρχικὸν Κώδικα τοῦ Εμπορικού Ναυτικοῦ.

'Ας έξετάσωμεν οὕτως τὰς αἰτιολογίας ταύτας τῆς ἀποφάσεως:

Tὸ διότι εἰς τῶν διαδικών δέν ἐπεκαλέσθη ἔγγραφον, ούδεμίστον ἀσκεῖ ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ πειθαρχοῦ. Βεβαίως ἐν τῷ διαδικασίᾳ τοῦ ν. ΓρΟΔ' ὁ δικαστής σχηματίζει ἀδεσμεύτως και ἀνευ συμμαρφώσεως πρὸς τοὺς δικονομικοὺς περὶ ἀποδείξεως κανόνας, τὴν δικαστικὴν πεποίθησιν του. Τοῦτο οὕτως δέν παρέχει εύκαιριας εἰς συμπεράσματος περὶ τοῦ τοιούτου ή ἔκεινου πειθαρχοῦ έγγραφου τινος, συναγόμενα ἐκ μόνου τοῦ λόγου τῆς μὴ ἐπικλήσεως του ύπο τοῦ διαδίκου. 'Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ έν τῆς παλινούστηθες δαπάναις τῆς πλοιοκτησίας ἐπιχείρημα, φρονεῖ ἀρά γε η ἀπόφασις διότι ο πλοιοκτήτης διεφεύλει νὰ ἔγκαταλείψῃ τὸν πατίσαντα — ναυτεργάτην ἀδύοήθητον εἰς Σιγκαπούρην, ἵνα μὴ οὗτος ἀποκτήσῃ τὸ πειθαρχικὸν τιμώρησιν τοῦ ναυτικοῦ. 'Άρκει διὰ τὴν δικαιούτως η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις καταθέσεων ύπο τοῦ Προϊέντονος οὔτε ή υποβολή μηνύσεως κατὰ τῶν δραστῶν. Ταύτας ἀνεξαρτήτως τοῦ διότι ο Κώδικς Ιδιωτικού Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν οδηγῷ 75 δευτέρα περίσσοδος δρίζει μὲν διότι η έν δικαιούτως τοῦ έναγοντος πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ» και διὰ τὸν λόγον τοῦτο δέν είναι δυνατή οὔτε ή ληψις κ

## Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Πρόκειται την 11ην Οκτωβρίου να συναντηθή δ Γεν. Διευθυντής της Διώρυγος Σουέζ μηχανικός Μασχούρ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, εἰς τὸ Λονδίνον, διὰ τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Θέματα σχετικά μὲ τὴν Διώρυγα — τεχνικά καὶ οἰκονομικά — θὰ συζητηθοῦν.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ παρέχονται αἱ κάτωθι ὑπεύθυνοι πληροφορίαι διὰ τὴν Διώρυγα, πρὸς ἐνημέρωσιν ἀκριβῶν τῶν ἐφοπλιστῶν.

**Κ Ι Ν Η Σ Ι Σ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ:** Τὸ σύνιολον τῆς χωρικότητος τῶν διαπλευσάντων τὴν Διώρυγα πλοίων ἀνήθεν εἰς 246,6 ἑκατομ. τὸν νέτ, κατὰ τὸ 1965, ἔναντι τῶν 115,7 ἑκατομ. τὸν τοῦ 1955 (τελευταῖον ἔτος πρὸ τῆς ἐθνικοποίησεως).

**Δ Ι Κ Α Ι Ω Μ Α Τ Α Δ Α Π Λ Ο Ο Σ:** Τὰ τρέχοντα τέλη ἀνέρχονται εἰς 43,75 πιάστρες κατὰ τὸν νέτ (τῆς Διώρυγος). Διὰ τὰ ἄφορτα σκάφη εἰναι 19,94 πιάστρες κατὰ τὸν νέτ. Ὁ Πρόεδρος Νάσερ μετὰ τὴν ἐθνικοποίησιν ἐγνώρισεν εἰς τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη (1957) ὅτι:

«Πᾶσα αὐξησίς τῶν διοδίων ἐντὸς ἑκάστου δωδεκαμηνοῦ, ἀν γίνη, θὰ περιορίζεται εἰς τὸ 1%. Πᾶσα δὲ πέραν τοῦ ὄρου τούτου αὐξησίς, θὰ προέλθῃ ἐκ διαπραγματεύσεων καὶ ἐν ἀποτυχίᾳ συμφωνίας θὰ διευθετεῖτο διὰ διαιτήσιας».

Τρίς τὰ τέλη ηγήθησαν μετὰ τὴν ἐθνικοποίησιν. Τὸν 'Ιουλίον τοῦ 1964 τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν τελῶν ηγήθη κατὰ 5%, ὅλα ταυτοχρόνως ἔνα πρόσθετον «πρέμιον» 5% ὀρίσθη διὰ τὰ ὑπὸ ἔρμα δεξαμενόπλοια, τὰ κομιζόντα ὑπολείμματα φορτίου, ἔνα δὲ ἀκόμη ὑπερπλέον τέλος κατὰ κλίμακα ἐπὶ τοῦ διεύθυντος καὶ τοῦ πλάτους τῶν σκαφῶν (μὲ δύτισμα ὑπερβαίνον τοὺς 37 πόδας καὶ πλάτος 104 πόδων). Περαιτέρω αὐξησίς τοῦ γενικοῦ ἐπίπεδου τῶν διοδίων κατὰ 1% ἐφημερισθοῦσεν τὴν Ιην 'Ιουλίου 1965 καὶ τὴν Ιην 'Ιουλίου 1966.

Ο συνταγματάρχης Γιοῦνες, ὅταν ἦτο πρόεδρος τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος εἶπεν, ὅτι ἡ ἀποφις τῆς Αίγυπτου ἦτο, συναδὲ μὲ τὴν ὡς ἄνω δῆλωσιν τοῦ Προέδρου Νάσερ, ὅτι δικαιοῦνται αὐτῇ νὰ προβαίνῃ εἰς αὐξησίς τῶν τελῶν κατὰ 1% καθ' ἔκαστον ἔτος.

Κατὰ τὰ δύο παρελθόντα ἔτη σημαντικαὶ ὑπῆρξαν αἱ αὐξησίες δαπανῶν διαχειρίσεως τῆς Διώρυγος. Πλήν οἱ σχετικοὶ λογαριασμοὶ δὲν δημοσιεύονται.

**Μ Ε Λ Λ Ο Σ Ο Σ Α Ι Έ Ξ Ε Ι Ζ Ε Ι Ζ:** Αἱ σημεριναὶ κατὰ μέγιστον ὥριον διαστάσεις τῶν διαπλεύντων τὴν Διώρυγα σκαφῶν φθόνους τοὺς 900 πόδας εἰς μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων. Κατόπιν ὅμως εἰδίκης ἀδείας, πλοία μῆκος 1.000 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων καὶ 128 ποδῶν πλάτους ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ 130 ποδῶν πλάτους ἀπὸ Νότου πρὸς Βορρᾶν, ἐπιτρέπεται νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα, ὑπὸ κολάς καιρικὰς συνήθης, τῇ συνοδείᾳ ρυμουλκῶν.

Τὰ ἀμέως ἐπόμενον σχέδια τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος ἔγκεινται εἰς τὴν αὐξησίν τοῦ ἐπιτρεπτοῦ διεύθυντος εἰς 39 πόδας ἀπὸ τῆς Ιην 'Ιουνίου 1967 καὶ εἰς 40 πόδας περὶ τὸ τέλος τοῦ 1967.

Η Διοικήσης τῆς Διώρυγος ἔγνωρισε προσφάτως τὴν ἀπόφασίν της ὅπως ὀρχίσουν τὴν ἐκτέλεσιν σχεδίου ἑκδιθυνσεων μέχρι 48 ποδῶν ἢ καὶ 50, πρὸς δημιουργίαν ἐγκαροίας ὑδατίνης τομῆς ἐκ 2.500 τετραπλούν. Ή δοπανή τῶν ἐν λόγῳ ἔργων ὑπολογίζεται εἰς 55 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας καὶ αἱ ἐργασίαι θὰ ἀπαιτήσουν μίαν ἑξατον. Ὅπολογίζεται, ὅτι μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἐν λόγῳ ἔργου δεβτιώσεως, η Διώρυγα θὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ σκάφη μερικοῖς 120.000 τόνων ὡς ἔγγιστα.

Αἱ ὄφραι τῆς Διώρυγος ἔχουν, δεδαίως, ὑπὸ μελέτην καὶ ἐπιδιώκουν ὅπως ἐξυπηρετοῦνται τὰ ἡδη ναυπηγούμενα ἡ μέλλοντα νὰ ναυπηγηθοῦν πολὺ μεγάλα σκάφη κατὰ τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξιδίον τῶν, γεγονός ὅπερ θὰ ἀπαιτήσῃ αὐξησίν τοῦ πλάτους καὶ ἐνίσχυσιν τῶν παρυφῶν τῆς Διώρυγος διὰ νὰ διευκολυνθοῦν τὰ σκάφη μὲ μῆκος 1.100 ποδῶν καὶ πλάτους 160 ποδῶν.

Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ διετύπωσαν τὴν ἀποφίνη, ὅτι ἡδη ὑπάρχουν ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοια, τὰ ὅποια χρειάζονται ἐμφόρον δύθισμα 42 - 43 ποδῶν. Διὰ τῆς ἑκδιθυνσεως τῆς Διώρυγος πέραν τῶν 43 - 48 ποδῶν ὀλίγα μόνον σκάφη θὰ ἐπωφεληθοῦν.

Ο Γεν. Διευθυντής Μασχούρ ζωηρῶς ἐπιθυμεῖ νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν ἀπόφεων τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ σχέδια δελτιώσεως τῆς Διώρυγος καὶ λέγεται ὅτι θὰ ἐπιζητήσῃ τὴν συνεργασίαν του πρὸς παροχὴν πληροφοριῶν πλέον συγκεκριμένων εἰς τὸ μέλλον καὶ πρὸς ἐπημέρωσιν τῆς Διοικήσεως ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόφεων. Αμοιβαίον τὸ ὄφελος. Η κατάρτισις κανονισμοῦ, προσδέποντος τὴν γνώμην ἡ καὶ τὴν ἔγκαιρον γνωστοποίησιν τῶν ὑπὸ μελέτην μεταβολῶν εἰς τὰ διόδια ὑποδεικνύεται.

σχόδιον δελτιώσεων. Πιστεύεται ὅτι ἀντιμετωπίζεται δάνειον ἀπὸ τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν, χωρὶς ὅμως νὰ είναι γνωστὸν ὅτι τοῦτο θὰ ἐξυπηρετηθῇ διὰ τῶν εἰσπράξεων τῆς Διώρυγος. "Αν ἀντιμετωπίζεται αὐξησίς τῶν διοδίων, τότε θὰ χρειασθῇ ἡ συζήτησις περὶ τοῦ τρόπου ἐπιτοποίησης ἡ οἰκονομική τῆς αὐξησεως, ἀν, δηλαδή, τὸ βάρος θὰ ἐπιπέσῃ ἐφ' ὅλων τῶν χρησιμοποιούντων τὴν Διώρυγα πλοίων ἡ εἰδικῶν κατηγοριῶν τούτων ἡ μεγέθους. Πετρελαϊκαὶ γαγὸς μεταξύ τοῦ Πόρτ Σαΐδ

Σουέζ καὶ τὸ Πόρτ Σαΐδ

Η Διοικήσης τῆς Διώρυγος διετύπωσε τὴν ἀποφίνη, ὅτι πᾶσα μελέτη περὶ δελτιώσεων εἰς αὐτὴν συνεπάγεται καὶ τὴν συζήτησιν τῆς ριφείσης γνώμης περὶ κατασκευῆς ὅγων μεταξὺ τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Πόρτ Σαΐδ πρὸς μεταφοράν ὑπερβάλλοντος φορτίου ἐνός μεγάλου δεξαμενοπλοίου, τὸ δύθισμα τοῦ ὅποιου δὲν ἐπιτρέπει τὸν διάπλουν τῆς Διώρυγος. 'Υπῆρχον ὅμως πληροφορίαι, ὅτι οὐδέμια ὑφίσταται διάθεσις ἀπὸ μέρους τῆς Αίγυπτου κατασκευῆς τοιούτου ἀγώνου καὶ ὅστις, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν εύοιεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Δευτέραν γηραιότερην περίοδον

'Απὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μελετᾶται ἡ ἐγκατάστασις δευτέρας πρὸς Βορρᾶν νηοπομπῆς, λόγῳ, ὅμως, τεχνικῶν δυσκολιῶν, δὲν ἐπετεύχθη ὡργάνωσίς της. Η σχεδιοζομένη νῦν ἑκδιθυνσίς καὶ διαπλάτυνσις τῆς Διώρυγος, ἐπανέφερεν ἐπὶ τάπητος τὸ ζῆτημα τῆς δυνατότητος τῆς ἐν λόγῳ δευτέρας νηοπομπῆς.

Πλοηγοὶ

'Εφοπλισταὶ τίνες ἔξεφρασαν ἐσχάτως τὰς ἀνησυχίας τῶν δι' ἐνδεχομένην ὄλλειψιν πλοηγῶν. Φρονοῦν, ὅτι ὁ ἀριθμός των εἰναι μικρός καὶ ὅτι ἡ κατάστασις εἰναι δυνατὸν νὰ χειροτερεύῃ, σταν ἀριθμός τις πλοηγῶν μὴ μία Αίγυπτιν, ἀποσυρθοῦν τῆς ὑπηρεσίας, μὲ τὴν λῆξιν του συμβολαίου των τὸ 1968. Η Διοικήσης τῆς Διώρυγος τρέφει τὴν πεποίθησιν, ὅτι τὸ πρόγραμμα ἔξευρέσεως καὶ καταρτίσεως πλοηγῶν ἐπαρκῶς λειτουργεῖ. Δευτέροι μεταξύ τοῦ Πόρτ Σαΐδ καὶ τοῦ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η συνάντησις τοῦ κ. Μασχούρ καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, δημιουργεῖ τὴν προϋπόθεσιν παγίας ἐπαφῆς τῆς Διευθυντής Ναυτιλίας καὶ τῆς Διοικήσεως τῆς Διώρυγος. Δυνατὸν νὰ συζητηθοῦν τὰ τῆς συνεργασίας πρὸς παροχὴν πληροφοριῶν πλέον συγκεκριμένων εἰς τὸ μέλλον καὶ πρὸς ἐπημέρωσιν τῆς Διοικήσεως ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόφεων. Αμοιβαίον τὸ ὄφελος. Η κατάρτισις κανονισμοῦ, προσδέποντος τὴν γνώμην ἡ καὶ τὴν ἔγκαιρον γνωστοποίησιν τῶν ὑπὸ μελέτην μεταβολῶν εἰς τὰ διόδια ὑποδεικνύεται.

## STANDARD & HALL

SHIP & MARINE SUPPLY Co.

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

### REPRESENTING

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

CABLE ADDRESS

"NEST" SAN PEDRO

Boston Lock Port Block Co. Inc.

BONDED STORES

MIKE FENTIS — TOM ANAST — JOHN GAFOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

TERMINAL 2 - 4229

SPROUCE 5 - 2066

TERMINAL 2 - 4554

108 EAST FIRST STREET  
SAN PEDRO - CALIF



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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΣΤΓΑΛΗΣ 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. NEUÉ GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHaus".  
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 Cables: "TURKLENIK"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς σπουδαίας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ 276.000 ΤΟΝ.

"Η γνωστή παραγγελία της Νάσιοναλ Μπάλκ Κάρριερς (κ. Λουντβιχ) διά την ναυπήγησιν έξι δεξαμενοπλοίων τών 276.000 τόνων d.w. έκαστου, τά δύοις θά χρονοναύλωση ή Γκάλφ "Οιλ, έδόθη ηδη εις Ιαπωνίαν. Τά ναυπηγικά συμβόλαια υπεγράφησαν εις Νέαν 'Υόρκην τήν 16ην Σεπτεμβρίου, μεταξύ τών πλοϊοκτήτων και τῶν ναυπηγέων Μιτσουμπίσι και 'Ιστικαθαζίμα - Χαρίμα, έκαστη τῶν δύοιων θά κατασκευάσῃ άνα τρία πλοία.

Τὸ σύνολον τῆς δαπάνης διά τὰ έξι πλοία θά άνελθη εἰς 120 έκατον μύρια δολλάρια, τά δύο δέ πρώτα σκάφη θά παραδοθούν τὸ φινιόπτωρον τοῦ 1968 καὶ τὰ δύο τελευταία τὸ θέρος τοῦ 1969.

Τὸ μήκος τῶν πλοίων θά είναι 1.130 πόδες, τὸ πλάτος 175, τὸ βάθος κύτους 105 καὶ τὸ βύθισμά των 72 πόδες. Θά κινούνται ὑπὸ δύο άτμοστροβίλων, έκαστος τῶν δύοιων θ' ἀναπτύσσοντας 18.700 ίππων, μὲ ὑπηρεσιακή ταχύτητα 16.3 μιλίων.

Θά χρησιμοποιηθούν τὰ πλοία αύτά διὰ τὴν μεταφοράν ἄργον πετρέλαιου ἀπὸ τὸ Κουβέιτ καὶ τὴν Νιγηρίαν καὶ λιμένα δόποιος πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ, ὡς ἀνεγράψαμεν ηδη, εἰς τὴν νήσον Γουΐντη, εἰς τὸν κόλπον Μπάντρυ τῆς ΝΔ 'Ιρλανδίας. 'Εκ τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ λιμένος αὐτοῦ, τὸ οὔτω μεταφερόμενον πετρέλαιον θὰ πρωσθῆται εἰς τὰ διάφορα ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ Εὐρώπῃ διύλιστηρία διὰ δεξαμενοπλοίων 85 - 100 χιλιάδων τόνων.

'Ο νέος λιμὴν έχει μέγα βάθος, ή εἰς αὐτὸν προσπέλασις είναι εύχερής καὶ αἱ ἔγκαταστάσεις του θὰ περιλαμβάνουν ἀρχικῶν 12 δεξαμενάς, χωρητικότητος 80.000 τόνων ἐκάστη. 'Η κυρία προβλήτης θὰ κατασκευασθῇ εἰς ἀπόστασιν 300 περίπου μέτρων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, θὰ είναι παραλλήλος πρὸς αὐτὴν καὶ θὰ ἔχῃ εἰς τὸ μέσον ειδικὸν κατάστρωμα μὲ τὰς ἔγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσεως. Τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 276.000 τόνων θὰ παραβάλουν εἰς τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν πλευράν τῆς προβλήτης, ἐκφορτώντα μὲ ρυθμὸν 15.000 τόνων ἀνὰ δρα, ἐνῷ τὰ μικρότερα δεξαμενόπλοια θὰ φορτώνουν παραβάλλοντα εἰς τὴν ἑσωτερικὴν πλευράν.

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Λίαν ἐνδιαφέρουσαι δρισμέναι τεχνικοὶ λεπτομέρειαι ἐν σχέσει μὲ τὸ καθελκυσθὲν τάνκερ - μαρμούθ 'Ιντεμίτσου Μαρού' τῶν 209 χιλ. τόν., -ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δύο προτυγούμενα μεγάλα σκάφη, τὸ 'Νίσσο Μαρού' τῶν 132.000 τόν. — παρεδόθη τὸ 1962 —

### ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟ :

- ΧΗΜΙΚΟΥΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥΣ ὅλων τῶν μηχανημάτων τοῦ πλοίου καὶ
- TANKER δι' ἀλλαγὴν φορτίου.

### ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΟ :

- Χημικὰ συντηρητικὰ μηχανῆς καὶ καταστρώματος.
- Προϊόντα εἰδικῶν χημικῶν συνθέσεων, πρωτότυπα μὲ χαμηλὸ κόστος.
- Ειδικὰ συνεργεία - 'Επιστημονικὴ παρακολούθησις.

"ΕΜΠΟΡΟΧΗΜΙΚΗ" Ο.Ε.  
ΒΥΣΣΗΣ 6 - ΤΗΛ. 316.453  
ΑΘΗΝΑΙ

καὶ τὸ «Τόκιο Μαρού» τῶν 150.000 τόν., παραδοθὲν πέρυσι. Καταδεικνύουν αἱ λεπτομέρειαι αύται τάς ραγδαίως ἔξελισσομένας τεχνολογικάς προόδους τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς.

Οὕτω τὸ «Νίσσο Μαρού» κατεσκευάσθη ἐντὸς 329 ημερῶν, τὸ «Τόκιο Μαρού» ἐντὸς 228 ημερῶν καὶ τὸ «Ιντεμίτσου Μαρού», παρὰ τὸν μεγαλύτερον δύκον του, δὲν θά χρειασθῇ χρόνον περισσότερον τῶν 230 ημερῶν διὰ τὴν παράδοσιν του.

Τὸ δάρος του σκάφους τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού» ἀνέρχεται εἰς 31.000 τόν., ἔναντι τῶν 30.000 τόν. τοῦ «Νίσσο Μαρού», παρὰ τὴν μεγάλην διαφορὰν τῆς χωρητικότητός των.

'Επετεύχθη τούτῳ χάρις εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν κανονισμῶν ναυπηγήσεως καὶ τῆς χρησιμοποίησεως νέας ποιότητος χάλυβος, συγκεκριμένας χάλυβος ύψηλῆς τάσεως ἔφελκυσμον. Τὰ ἐλάσματα εἶναι ολιγάτερον παχέα. Τὰ ἐλάσματα λ.χ. διὰ τὴν τρόπιδα τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού» ἔχουν πάχος 35 χιλιοστά, ἔναντι τῶν 38 διὰ τὸ «Τόκιο Μαρού» καὶ τῶν 40 χιλιοστῶν διὰ τὸ «Νίσσο Μαρού». Τὸ τελευταῖον ἔχει 40 δεξαμενάς, τὸ «Τόκιο Μαρού» ἔνδεκα μόνον καὶ τὸ «Ιντεμίτσου Μαρού» δώδεκα.

"Οσον ἀφράτη τὰς τιμάς: Παρὰ τὴν πληρεστέραν αὐτοματοποίησιν τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού», τὸ κόστος ὑπολογίζεται εἰς 73,3 δολ. τὸν τόνον d.w., ἔναντι τῶν 79,6 δολ. διὰ τὸ «Τόκιο Μαρού» καὶ τῶν 105 δολ. διὰ τὸ «Νίσσο Μαρού». Πληρώματα: 48 ἀνδρῶν διὰ τὸ μῆταυτοματοποιημένον «Νίσσο Μαρού», 29 ἀνδρῶν διὰ τὸ «Τόκιο Μαρού» καὶ 31 διὰ τὸ «Ιντεμίτσου Μαρού», καθελκυσθὲν τὴν 5ην Σεπτεμβρίου.

Εἶχεν ἀρχίσει η κατασκευὴ του τὴν 30ην 'Απριλίου καὶ θὰ παραδοθῇ περὶ τὸ τέλος Νοεμβρίου. 'Επιτάμηνον διάσπημα διὰ σκάφους 209.000 τόνων!

Μερικαὶ λεπτομέρειαι: 'Η γέφυρα εἰς τὸ μέσον διὰ τὸν εὐχερέστερον καὶ ἀσφαλέστερον χειρισμὸν καὶ διακυβέρνησην τοῦ σκάφους. 'Έχει 12 δεξαμενάς φορτίου καὶ 8 ἔρματος. Θὰ δύναται τὸ σκάφος νῦν καταπλέῃ καὶ ἀποπλέῃ ἐνὸς λιμένους μὲ πλήρη τὰ τάκης τοῦ ἔρματος, ὥστε νὰ καθίσταται εὐχερής δὲ ἀπόπλους, εὐθὺς ὡς ἐκφορτώσῃ.

'Ψηφιλῆς τάσεως ἔφελκυσμού χάλυψ πῶν 50 χιλιογρ. κατὰ τεραγ. χλιοστόμετρον διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν ναυπηγικὴν ἔχρησιμοποίησην εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους.

Τὸ πρωστήριον σύστημα ἀπότελεται ἀπὸ ἀτμοστροβίλον ἐπαναθερμανόμενον, διὰ πρώτην φοράν χρησιμοποιούμενον εἰς Ιαπωνίαν. Είναι τόπου 'K - 802' ἐπὶ ἐνὸς ἐπιπέδου ποποθετημένος, δυνάμεως 33.000 ίππων, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν. Κατανάλωσις 195 γραμ. κατὰ 5ππον καὶ δρα, πρώτην φοράν εἰς σκάφος κινούμενον δι' ἀποικοστροβίλου. Πίσσις λεβήτων 86.5 κιλὰ κατὰ τετραγωνικὸν ἐκποστὸν εἰς ποὺς 515 βαθμοὺς Κελσίου. 'Η ψηφιλῶτέρα πίσσις ποὺ χρησιμοποιεῖται ποτὲ εἰς ἐπιμοριόν σκάφους.

Εἰς ἐκτεταμένον βαθμὸν αὐτοματοποιημένον. 'Ιδιαιτέρα φροντὶς διὰ τὴν ἀσφάλειαν κατὰ τὸν πυρὸν καὶ τὴν προφύλαξιν τοῦ πληρώματος ἀπὸ τὰ ἀέρια. 'Η πυρκαϊά ἐπιστημένης.

ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΝΠΟΛΟΓΙΟΥΣΤΟΥ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ, ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΑΔΙΟΝ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΣ, ΜΕ ΘΛΑΣΣΑΙΑ ΜΕΙΩΣΕΙΣ ΣΤΡΟΦΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΚΥBERΝΗΩΝ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑ ΝΑ ΠΛΕΣΣΗ ΤΟ ΔΙΑΤΙΣΤΟΙΧΟΝ ΕΙΣ ΕΚΑΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΚΟΜΒΙΟΝ, ΔΙΑ ΝΑ ΘΕΣΤΗΣ ΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ ΤΟ ΔΙΑΤΙΣΤΟΙΧΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥ ΉΠΟΛΟΓΙΟΥΣΤΟΥ. "Ολοι τότε οι χειρισμοί γίνονται αυτομάτως.

Βοηθεία τοῦ ηλεκτρονικού υπολογιστοῦ τοῦ σκάφους, προγραμματίζονται αἱ διάφοροι κινήσεις τῆς μηχανῆς, ἀπὸ τοῦ άρχικοῦ σταδίου τῆς προθερμάνσεως μέχρι καὶ τοῦ σταδίου τῆς τελικῆς κρατήσεως, μὲ δόλας τὰς πιθανὰς κινήσεις πρόσων - ἀνάποδα καὶ αύξομενεις στροφῶν καὶ οἱ κυβερνῶν τὸ σκάφος δὲν έχει παρὰ νὰ πλέσσῃ τὸ διατίστοιχον εἰς εἰκάστην κίνησιν κομβίον, διὰ νὰ θέστησε οι λειτουργίαι τοῦ διατίστοιχου κέντρου τοῦ υπολογιστοῦ. "Ολοι τότε οι χειρισμοί γίνονται αυτομάτως.

## ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ ΚΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

Εἰς προσεχῆ του διάλεξιν ἐνώπιον τοῦ Βρετανικού 'Ινστιτούτου Ναυτικῶν Μηχανικῶν, ὁ πλοίαρχος Ντ. 'Άρσον πρόκειται νὰ δημιλήσῃ επερὶ τοῦ μέλλοντος τῆς δι' ἀτμού προσφέρεις, ἀναφέρει δὲ ή ἐν λόγῳ δημιλία, διὰ έκομεις στήμερον ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν δηζελομηχανὴν μὲν μεγάλας διαστάσεις κυλίνδρους καὶ ἀφ' ἔτερου τοὺς τελευταίους τύπους ἀτμολεβήτων καὶ ἀτμοστροβίλων. 'Η δηζελομηχανὴ προπηρείας «εἰς τὰ σημεῖα» ἐπί τινα τώρας ἔτη, οἱ δὲ κατασκευαστοί τῆς ἐπέτυχον μίαν σημαντικήν πρόδοσιν μὲ τὴν υπερπλήσιων διάστημαν τοῦ καταστροφίου, κινουμένων ὑπὸ διάφορων καταστροφῶν. Μὲ έλασίστας ἔξαιρέσεις, οἱ κατασκευαστοί δηζελομηχανῶν δύνανται νὰ προσφέρουν εἰς τὴν κατανάλωσιν μηχανῶν ισχύος 40.000 τόπους μὲ τὴν καταστροφήν τοῦ πλοίου τοῦ ΚΖ105/180, μὲ διάμετρον 1.050 καὶ διαδρομὴν 2.000 χιλιοστῶν, μηχανὴν της πλοίου τοῦ ΚΖ105/180, μὲ διάμετρον 1.050 καὶ διαδρομὴν 2.000 χιλιοστῶν. 'Η κατασκευασμένη δεκακύλινδρος μονάς, λέγεται διὰ οἵ τοις διάδεινος πρόσθιας της ισχύος 40.000 τόπους.

Κατὰ τὸν πρώτου μῆνας ποὺ 1967, ἡ Μπουρμάστερ ἀντί Βαΐν θὰ ἔχῃ ἐτοίμην μίαν 7 κύλινδρων μηχανὴν μὲ διάμετρον 980 καὶ διαδρομὴν 2.000 χιλιοστῶν, ἀναπτύσσοντας τοῦ καταστροφήν τοῦ πλοίου τοῦ ΚΖ105/180, μὲ διάμετρον 1.050 καὶ διαδρομὴν 1.800 χιλιοστῶν. 'Η κατασκευασμένη δεκακύλινδρος μονάς, λέγεται διὰ οἵ τοις διάδεινος πρόσθιας της ισχύος 3.000 τόπους μὲ διάμετρον 900 χιλιοστῶν καὶ ἀναπτύσσει 3.000 τόπους διάδεινος πρόσθιας μηχανῆς Στόρκ - Βέροκπουρ έχει διάμετρον 900 χιλιοστῶν καὶ ἀναπτύσσει 3.000 τόπους διάδεινος κύλινδρους, ητοι 36.000 μὲ 12 κύλινδρους, μία δὲ ἔξακολινδρος τοιαύτη μηχανὴ ἀνέπτυξεν ηδη κατὰ τὰς δοκιμάς 21.000 τόπους.

Παρήλθεν ηδη τριετία ἀπὸ τόπε ποὺ ή πρώτη μηχανὴ φίσατ μὲ διάμετρον 900 χιλιοστῶν ἀνέπτυξε ισχὺν 3.000 τόπων κατὰ κύλινδρον, ἀρκετοὶ δὲ τοιαύται μηχαναὶ κινοῦν σήμερον διάφορα πλοία. 'Η Γκόταρεκεν δὲν ἀνέκοινωσε πρόθεσιν περὶ αὐξήσεως τῶν διαστάσεων κυλίνδρου τῶν μηχανῶν της καὶ περιορίζει τὰς προσπαθείας της εἰς τὴν αὐξήσην τῆς κατὰ κύλινδρον ἀποδόσεως τῶν ἔχοντας σήμερον, λίαν ἐπιτυχημένων, μηχανῶν της.

Εἰς τὸν τομέα τῶν ἀτμοστροβίλων, ἀναπτερώνεται ἐπίσης τὸ ηθικόν, συνεπεία τῆς χρησιμοποιησεως νέων, ἀνωτέρας ποιότητος

## MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

### BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & Dunnage

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

ύλικων, καὶ πλέον όσφαλῶν συστεκοῦν θλέγχου. Καὶ οἱ νέοι τύποι ἀτμοστροβίλων τῆς Στάλ - Λασδάλ, Τζένεραλ 'Ελεκτρικ, Γουέστινχαους καὶ Παμετράδα, ἐλαχίστην ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς ἀνάλογους πρωστηρίους μονάδας τῆς περιόδου 1950 - 1960. Μία τῶν κυριωτέρων εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἔξελίξεων, εἶναι οἱ περιστρεφόμενοι ἡ ἐπικυκλικοὶ μειωτήρες, οἱ χρησιμοποιούμενοι ἐν συνδυασμῷ μὲ τοὺς νέους στροβίλους. 'Ο τελευταῖος τύπος ἀτμοστροβίλου τῆς Στάλ - Λασδάλ AR, περιλαμβάνει ἐπικυκλικοὺς μειωτήρες, οἱ δποῖοι ἔξασφαλίζουν μείωσιν εἰς τὸ δάρος καὶ τὸ μέγεθος, μικρότερον κόστος καὶ μικράν αὔξησιν εἰς τὴν ἀπόδοσιν. "Ἐν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς χρήσεως μειωτήρων, εἶναι τὸ διτέτρους τὴν μείωσιν τῶν στροφῶν τῆς θλίκους εἰς τὸ πλέον ἀποδοτικὸν δι' αὐτὴν σημεῖον, πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ μεγαλυτέρου δικτυοῦ κέρδους. Καὶ διὸ διάτοιχος διὰ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν περάστις δεξαμενόπλοιος, μὲ τὸ ἐκπληκτικῶς μέγα πλάτος.

Παρά τὰς ἀναμφισβήτητους ἀρετὰς τῶν δηζελομηχανῶν μεγάλης διαμέτρου, πολλοὶ πῶν μεγάλων πλοιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων προτιμοῦν τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ἀτμοστρο-

βίλων, προσφέτως δὲ ἡ Σέλλα παρήγγειλεν ἐπτὰ μεγάλας τοιαύτας ἐγκαταστάσεις, ποὺ νεωτέρου πρωστηρίου τύπου τῆς Στάλ - Λασδάλ. Προορίζονται διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια πήγε ἐταιρίας αὐτῆς ποὺ ναυπηγοῦνται εἰς 'Ολλανδίαν, Δανίαν καὶ Γαλλίαν. Πολλὰ τῶν δεξαμενοπλοίων ποὺ θά ἐφοδιάσθων μὲ τοιαύτας μηχανάς ἔχουν χωρητικότητα 175.000 τόνων d.w. καὶ ἀνάκουν εἰς τὴν Σέλλα, ἀρκετά δημιῶν ἀνάκουν καὶ εἰς τὴν Μπριτικής Πετρόλεουμ. Οἱ ἀτμοστροβίλοι, αὐτοὶ ἔχουν Ισχὺν 28.000 ίππων εἰς τὰς 85 στροφὰς τῆς θλίκους. Διά τὰ μεγάλα ἐπίσης δεξαμενόπλοια τῶν 275 ἑως 300 χιλιάδων τόνων, ποὺ θά ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ισπανίαν πρὸς ναύλωσιν εἰς τὴν Γκάλφ 'Οιλ, προβλέπονται ἐπίσης ἀτμοστροβίλοι, διὰ τὰ δύο μηχαναὶ ποὺ θά ἔχῃ ἐκαστον τῶν ἀνώτερων διπλελίκων πλοίων, θά ἔχουν Ισχὺν 18.700 ιππων ἔκαστη καὶ ἐπομένως, ἢντα εὐκολώντερον νὰ προτιμηθῇ δηζελομηχανή.

Δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ φειλεται ποῦτο εἰς τὴν πρὸς τὸν ἀτμοστροβίλον προτίμησιν τῶν Ἀμερικανῶν. Γενικὴ εἶναι ἡ γνώμη, διτέ τοι εἴρησε τύποι δηζελομηχανῶν μὲ μεγάλη διάμετρον κυλίνδρου εἶναι ἀσφαλέστεροι πῶν νέων ἐγκαταστάσεων ἀτμοστροβίλων. Διότι οὐτοὶ εἶναι ἀκόμη ἀδοκίμαστοι καὶ, ὡς πάντοτε

συμβαίνει μὲ τοὺς νέους ἔξειλιγμένους τύπους μηχανῶν, παρουσιάζουν μερικά προβλήματα, ὡς τὰ τῶν ὄδοιντωσεων, πτερυγίων κλπ.

'Ος ἀναφέρει δικαίως κ. Ντ' Αρφύν εἰς τὸ κείμενον τῆς διαλέξεως του, διότιος ἔχει ταξιδεύσει ἐπὶ πλοίοιν καὶ μὲ δηζελομηχανᾶς καὶ μὲ ἀτμοστροβίλους, παρὰ δὲ τὸ διτέ τὸ γεγονός αὐτὸ δέν εἶναι φυσικά ἀφετὸν διὰ νὰ ἴσχυρισθῇ τις διτέ δικαιούσται νὰ ἐκφέρῃ δογματικῶς γνώμας, οὐδεμία γεννᾶται ἀμφιβολίᾳ, διτέ η συντήρησις τῆς δηζελομηχανῆς πρέπει νὰ εἶναι συνεχής. Αἱ σύγχρονοι, δεβαίως, μηχαναὶ, δύνανται νὰ λειτουργήσουν ἐπὶ πέντε ἔως ὅκτε χιλιάδας ὥρας, χωρὶς νὰ χρειασθῇ ἀνοιγμα κυλίνδρων, καταστήγει δύμας, διτέ δημιούρηται μὲ τὴν εἰλικρινή δηλώσιν, διτέ εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατασκευάζονται ἀρισταστάσεις ἀτμοστροβίλων, ἐνῷ δέν διατίθενται πόσον διαδεδομένα δηζελομηχαναὶ καὶ, ἐπομένως, τὸ θέμικόν συμφέρον ἐπιτάσσει τὴν πρὸς τὸν ἀτμοστροβίλον προτίμησιν.

#### ΑΣΥΜΦΟΡΟΝ ΤΟ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ

Τὸ ἀτομικὸν πλοίον, κατὰ τοὺς Νορβηγούς, δὲν εἶναι ἀποδοτικὸν ὡς ἐπιχείρησις. Τὸ συμπέρασμα προήλθεν ἀπό εἰδικῶς διεξαχθεῖσαν ἔρευναν.

Τὸ κόστος τοῦ δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας κινουμένου πλοίου εἶναι ἀκόμη ὑψηλὸν καὶ δέν δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τοῦ μὲ συνήθη πρόσωσιν σκάφους. Θά πρέπει διτέ νὰ ὑποθίσασθῇ αἰσθητῶς τὸ κόστος κατασκευῆς τοῦ ἀντιδραστήρος διτέ νὰ ψωθεῖσιν αἱ τιμαὶ τῶν ὑγρῶν καυσίμων διὰ νὰ στραφοῦν οἱ ἀφοπλισταὶ πρὸς αὐτὸν.

Προκινδυνεύει διτέ συναγωνιστική ίκανότης τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου, ἀν τις παρεδέχετο διτέ οἱ ἀφοπλισταὶ θὰ ἀνέχητον τὴν ἀτομικήν ἐνέργειαν. Καμμία ἀνάγκη δέν ψωδεικύνει τὴν στροφὴν αὐτῶν, διὰ τὴν ὁποῖαν, ἀλλως τε, μεγάλα κεφάλαια θὰ ἀποτύνωτο.

"Ηδη διτέ Σουηδία ἀπειρύθη τὸ σχεδίου τῆς ἀπό κοινοῦ μὲ τὴν Νορβηγίαν κατασκευῆς ἐνὸς ἀτομοκινήτου μπάλκ κάρριερ 67.000 τόν. Τὸ κόστος — 6.2 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας — ἔκριθη ὑψηλόν. 'Η Νορβηγία δέν πρόκειται μόνη της νὰ συνεχίσῃ τὴν προσπάθειαν. 'Ανωφελής κρίνεται.

#### Η ΔΙΑΒΡΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

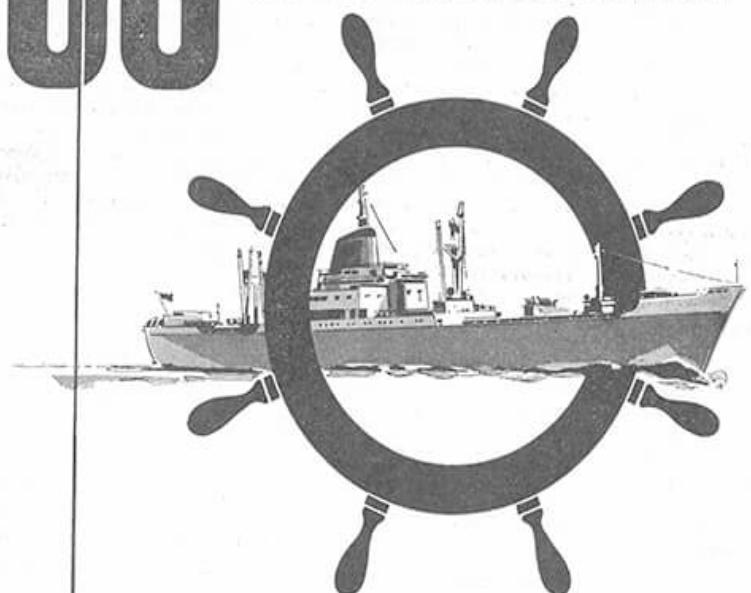
Πρόσφατος σουηδικὴ μελέτη ἐπὶ τῆς διαβρώσεως τῶν πλοίων, ὑπολογίζει διτέ διτέ αἰτίας αὐτῆς ζημία τῆς συντριβῆς Ναυτιλίας ἀνέρχεται εἰς 7 περίπου ἑκατομμύρια στερλίνας ἐπτρίώς. Λαμβανομένους ὑπὲ δψιν, διτέ η σουηδικὴ καθύπητει τὸ 3% τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, προκύπτει διὰ ἀπλούς ὑπολογισμός, διτέ η παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ὑφίσταται ἐπτρίώς συνολικήν ζημίαν 235 περίπου ἑκατομμύριον λιρῶν ἔξι αἰτίας τῆς διαβρώσεως καὶ μόνον. Δοθέντος δὲ διτέ, κατὰ γενικήν ἀναγνώρισιν, τὸ σουηδικὸν πλοῖον εἶναι ἐκ τῶν καλύτερων συντηρούμενον εἰς τὸν κόσμον, διτέ γενικός αὐτὸς ἀριθμὸς τῶν 235 ἑκατομμυρίων θὰ ἔδει νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς μᾶλλον συντηρητικός, τοῦ πραγματικοῦ ἀριθμοῦ πιθανῶν ὑπερβαίνοντος τὸ 280 ἑκατομμύριον στερλίνων.

'Ἀποδεικνύεται διτέ, διτέ διάδρωσις εἶναι ἀνάλογος μὲ τὸ κρυαλόγημα τῶν ἀνθρώπων: στοιχίζει πολὺ περισσότερα ἀπὸ δύσει λογικῶς δύναται τις νὰ φαντασθῇ.

Οι ἀνωτέρω ἀριθμοὶ τῶν ζημιῶν ἐκ διαβρώσεως τῶν πλοίων, δημιουργοῦν εὐλόγως τὸ ἔρωτημα δια τὸ πράγματι ἀντιμετωπίζεται αὐτὴ ὡς θὰ ἔδει, διὰ τῶν ὑπαρχόντων μέσων, διτέ ἀποτελεσματικότης πῶν διποίων κρίνεται πλέον διτέ ἐπαρκής. Δοκιμαὶ γεννόμεναι εἰς δεξαμενόπλοια, ἀποδεικνύουν, διτέ αἱ ἀντιδιαβρωτικαὶ μέθοδοι ποὺ διατίθενται σήμερον, περιορίζουν σημαντικῶς τὴν φορδίαν, τὸ αὐτὸ δέ δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὰ πλοία ξηρού φορδίου, διτέ η καθοδικὴ προστασία διτέ τοιαύτη διὰ καταλήγου χρήσεως ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, ἀποδεικνύεται λίαν ἀποτελεσματική.

"Υφίστανται, δεβαίως, διαφοραὶ ἀντιλήψεων ὡς πρὸς τὴν προσφορατέρων μέθοδον προ-

**63 ΧΡΟΝΙΑ ΠΤΕΙΡΑΣ**  
**30 ΑΤΟΜΑ**  
ΚΑΙ ΜΙΑ ΤΕΛΕΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ....



.....ΣΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΑΣ  
ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΗ  
ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΣΑΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ

**I. Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ**  
ΑΣΤΙΓΓΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 410.625 - 421.256

στασίας του έσωτερικού, ίδια πάντα δεξαιμενοπλοίων, συνεπεία των διποίων δέν έχει άκρη μι τυποποιηθή δι τόπος αντιμετωπίσεως τής διαδρώσεως, ούδεμια δύμας γεννάται άμφιδολίσ, ότι και τούτο θά γίνη —εις τό ούχι ίσως απότερον μέλλον. Αι σχετικοί γνώσεις και τά κατάλληλα μέσα, ήδη ύφισταινται.

## ΒΑΛΛΟΥΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Κατά πρόσφατον διμιλίαν του, ο μέχρι πρότινος πρέδερος τής Σάλδατς, Ασσοσιέτες κι: Πήλη Ντίξιου άνεφερεν, ότι συνεχώς και περισσότερον οι άσφαλισται έξαρτωνται έκ της τεχνικής πείρας και της άκραιότητος πάντα Ηηγονυμώνων, διότι μέ τάς Ισχυούσας άσφαλιστικάς μεδόδους δέν δύνανται μόνοι των νά έρευνήσουν έντονο μερερέα τὸν χαρακτήρα έκάστου κινδύνου. Κατ' άναγκην, έπομένως, ή ικλάσις ένδος πλοίου λαμβάνεται ήπ' όψιν ως δύο κύριοι παράγωντας έκτιμησεως αύτού έκ μέρους τῶν άσφαλιστών, θούμο, θεβαίως, μέ τὴν φήμην τοῦ Ηηγονυμώνος.

'Από τοῦ 1760 ήδη είχε κατανοηθῆ ή άναγκη αύτη, διότι οι συνηάσοντες εἰς τὸ καφενεῖον τὸν Λόδη, έσχηματίσαν μίαν έπιτροπήν, διὰ νά συντάξῃ μητρώον τῶν πλοίων, τά διποία ηπήρηχ πιθανότης νά ζητήσουν κάλυψην ηπό τῶν εἰς τὸ ούτο καφενείον συχναζόντων άσφαλιστών. 'Επι 70 και πλέον έπι, ή πιστροχή κλάσεως εἰς έν πλοίον παρέμεινεν ηπό τὸν έλεγχον τῶν άσφαλιστών, πό 1934 δύμως, ούτοι, θούμο μέ έφοπλιστάς και έμπορους, έσχηματίσαν μίαν «Γενικήν Επιτροπήν τοῦ Λόδης Ρέτζιστερ θφ Σίππιγκ», ή διποία και άνελασ δό θέμα τῆς καταστάξεως τῶν πλοίων και έξέδωσαν κανονισμούς διὰ τὴν κατασκευήν και συντήρησην αὐτῶν.

Σήμερον ύφισταται άριθμός της Ηηγονυμώνων, πολλοί δέ έξ αὐτῶν διερωτῶνται πῶς είναι δυνατόν έφοπλισταί τινες νά άποφεύγουν προκλητικάς νά συμμορφωθούν πρὸς τὰς έπιταγάς ένδος σοδαρού Ηηγονυμώνος, καταφεύγοντες εἰς δόλλον περισσότερον ηλαστικὸν και πῶς, ηπό τὰς συιθήκας αὐτάς, ηπάρχουν άσφαλισται δεχόμενοι νά τούς καλύψουν. 'Απιρίθμησεν δό κ. Ντίξιος άκρετάς περιπτώσεις πλοίων λίμπερτυς μέ έπικινδυνα μειονεκτήματα, ώς καταστροφήν τῶν άγκώνων τῶν κυτῶν παρά πόνον άνδροι ολέκτας ηπό άρπαγας (γριλιά) έκφορτσεως, καταστροφήν τῆς στεγανότητος τῶν έγκαρσίων διαφραγμάτων, ζημίας εἰς τὸ περίβλημα ηπό φορτίον παλαιοστιδήρων, έλλειψιν στοιχειώδους μερίμνης διὰ χρωματισμόν και συντήρησιν, μέ άποτέλεσμα νά έπιταχυνθῇ έπικινδυνός ή διάβρωσις, σοδαρωτάτην μείωσιν τοῦ πάχους τῶν έλασμάτων, ίδιας εἰς τὰς μεταξύν άρδοτον και έμφορτου ισάλου σειράς αὐτῶν, μείωσιν τοῦ πάχους τοῦ καταστρώματος, έγκαρσίαν γραμμωτήν φθοράν τῶν έλασμάτων τοῦ πυθμένος κλπ. Καὶ άπανθλάσεν δό διμήτητης παλαιούτεραν του διλάσιν, καθ' ήν μόνον ή έπιθεώρησις τῶν πλοίων αὐτῶν ηπό έπιθεωρητοῦ τῶν άσφαλιστών ή άνεγκωρισμένου Ηηγονυμώνος πρὸ τῆς παραλασῆς έκάστου φορτίου, δύναται νά προφυλάξῃ τοὺς άσφαλιστάς.

Ούδεμιάν έξεφαστεν δό κ. Ντίξιος λόπην, διότι διὰ τῶν άνωτέρων δηλώσεων του προσέθετε μερικά άκομη καρφία εἰς τὸ φέρετρον τῶν λίμπερτυς. Κατὰ τὴν γνώμην του, ή παφή των καθυστέρησεν ήδη άδικαιολογήτως. Πασσό δὲ τὴν γνώσιν τῶν κινδύνων και τὰς

άνησκτικάς πῶν άσφαλιστών, έξακολούθουν νά ηπάρχουν άφετοι έφοπλισταί, οι διποίοι, βοηθούμενοι και άπο δώρισμένους λίαν ηποχρεωτικούς την ηηγονυμώνας, προθύμους νά κλείσουν τοὺς άφθαλμούς, άποκομίζουν εύκολα κέρδη διὰ τῆς έπι δραχείαν περισσούν κτήσεως ένδος λίμπερτυς εἰς χαμηλήν τιμήν.

Πολλοί Ηηγονυμώνος έρήμωσαν ήδη αύτην κατά τῶν λίμπερτυς μέτρα (περὶ τῶν διποίων άνησκτικάς πείρας και τῆς άκραιότητος πάντα Ηηγονυμώνων, διότι μέ τάς Ισχυούσας άσφαλιστικάς μεδόδους δέν δύνανται μόνοι τῶν νά έρευνήσουν έντονο μερερέα τὸν χαρακτήρα έκάστου κινδύνου). Κατ' άναγκην, έπομένως, ή ικλάσις ένδος πλοίου λαμβάνεται ήπ' όψιν ως δύο κύριοι παράγωντας έκτιμησεως αύτού έκ μέρους τῶν άσφαλιστών, θούμο, θεβαίως, μέ τὴν φήμην τοῦ Ηηγονυμώνος.

'Από τοῦ 1760 ήδη είχε κατανοηθῆ ή άναγκη αύτη, διότι οι συνηάσοντες εἰς τὸ καφενεῖον τὸν Λόδη, έσχηματίσαν μίαν έπιτροπήν, διὰ νά συντάξῃ μητρώον τῶν πλοίων, τά διποία ηπήρηχ πιθανότης νά ζητήσουν κάλυψην ηπό τῶν εἰς τὸ ούτο καφενείον συχναζόντων άσφαλιστών. 'Επι 70 και πλέον έπι, ή πιστροχή κλάσεως εἰς έν πλοίον παρέμεινεν ηπό τὸν έλεγχον τῶν άσφαλιστών, πό 1934 δύμως, ούτοι, θούμο μέ έφοπλιστάς και έμπορους, έσχηματίσαν μίαν «Γενικήν Επιτροπήν τοῦ Λόδης Ρέτζιστερ θφ Σίππιγκ», ή διποία και άνελασ δό θέμα τῆς καταστάξεως τῶν πλοίων και έξέδωσαν κανονισμούς διὰ τὴν κατασκευήν και συντήρησην αὐτῶν.

Σήμερον ύφισταται άριθμός της Ηηγονυμώνων, πολλοί δέ έξ αὐτῶν διερωτῶνται πῶς είναι δυνατόν έφοπλισταί τινες νά άποφεύγουν προκλητικάς νά συμμορφωθούν πρὸς τὰς έπιταγάς ένδος σοδαρού Ηηγονυμώνος, καταφεύγοντες εἰς δόλλον περισσότερον ηλαστικὸν και πῶς, ηπό τὰς συιθήκας αὐτάς, ηπάρχουν άσφαλισται δεχόμενοι νά τούς καλύψουν. 'Απιρίθμησεν δό κ. Ντίξιος άκρετάς περιπτώσεις πλοίων λίμπερτυς μέ έπικινδυνα μειονεκτήματα, ώς καταστροφήν τῶν άγκώνων τῶν κυτῶν παρά πόνον άνδροι ολέκτας ηπό άρπαγας (γριλιά) έκφορτσεως, καταστροφήν τῆς στεγανότητος τῶν έγκαρσίων διαφραγμάτων, ζημίας εἰς τὸ περίβλημα ηπό φορτίον παλαιοστιδήρων, έλλειψιν στοιχειώδους μερίμνης διὰ χρωματισμόν και συντήρησιν, μέ άποτέλεσμα νά έπιταχυνθῇ έπικινδυνός ή διάβρωσις, σοδαρωτάτην μείωσιν τοῦ πάχους τῶν έλασμάτων, ίδιας εἰς τὰς μεταξύν άρδοτον και έμφορτου ισάλου σειράς αὐτῶν, μείωσιν τοῦ πάχους τοῦ καταστρώματος, έγκαρσίαν γραμμωτήν φθοράν τῶν έλασμάτων τοῦ πυθμένος κλπ. Καὶ άπανθλάσεν δό διμήτητης παλαιούτεραν του διλάσιν, καθ' ήν μόνον ή έπιθεώρησις τῶν πλοίων αὐτῶν ηπό έπιθεωρητοῦ τῶν άσφαλιστών ή άνεγκωρισμένου Ηηγονυμώνος πρὸ τῆς παραλασῆς έκάστου φορτίου, δύναται νά προφυλάξῃ τοὺς άσφαλιστάς.

Ούδεμιάν έξεφαστεν δό κ. Ντίξιος λόπην, διότι διὰ τῶν άνωτέρων δηλώσεων του προσέθετε μερικά άκομη καρφία εἰς τὸ φέρετρον τῶν λίμπερτυς. Κατὰ τὴν γνώμην του, ή παφή των καθυστέρησεν ήδη άδικαιολογήτως. Πασσό δὲ τὴν γνώσιν τῶν κινδύνων και τὰς

συντηρήσεως ή έπισκευών εἰς μίαν μηχανήν, άποστανδρεύμένην, χωρὶς τὸ πλοίον κατασκευής πάντα ηπάρχουν περισσούν τῶν πλούτου του. Τὸ μικρότερον άφ' έτερου μεγέθους και δέρος τῶν διαφόρων τημημάτων τῆς μηχανῆς, φυσικόν είναι νά διευκολύνη πάς έργασίας συντηρήσεως και έπισκευής και μά έπιταχύνη αὐτάς.

Τύπραχουν, βεβαίως, και δύο μεγάλα μειονεκτήματα, προστιθέμενα εἰς τὸ κύριον τοιούτον τῆς πολυτύπου κάπως έγκαταστάσεως και τού μεγάλου άριθμού κινουμένων μερῶν: μεγαλύτερα κατανάλωσις τούς καύσιμα και λιπαντικά και έλαφρότερον καύσιμον, τού τύπου πετρελαίου Α, τὸ διποίον, φυσικά, στοιχίζεται περισσότερον.

'Η Πλίστικ ύποστηρίζει, ότι φι μεσδότροφοι μηχαναί της πύπου Ρ.Ε. Καταναλίσκουν καύσιμον Ο και ότι ή κατανάλωσις των «ευγκρίνεται» μέ έκείνην τῶν άλιγοστρόφων μηχανῶν, λέγεται άκομη, ότι οι μηχαναί δύνανται νά έργασθων έπι 10.000 ώρας, χωρὶς νά χρειάζεται άνοιγμα τῶν κυλίνδρων, ή δέ Σοσιετέτε ήτ' 'Επιύτ Μασίν Τερμίκ της Γαλλίας, ή άρχική κατασκευάστρια τῶν μηχανῶν Πλίστικ, πιστεύει ότι αύται έποτελούν τὸ καταλληλότερον μέσον προώσεως διὰ πάντα τύπου και μεγεθος πλοίου.

## ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ

'Επ' εύκαιρια τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα Πειραιών τοῦ ρωσικού ιπταμένου σκάφους (μέ ηποδρύχια πτερύγια) «Κόμετ», τὸ Γραφείον Τύπου και τὸ 'Εμπορικὸν Τμῆμα τῆς Πρεσβείας τῆς Ε.Σ.Δ., άργανωσαν πρές κονφερανς.

'Ομιλῶν κατ' αύτην δό πρόεδρος τῆς «Συντοξευτήρος» κ. Βλ. Φρολώφ, άνεφέρθη εἰς τὰ προτερήματα τοῦ νέου πύπου σκάφους και εἰς τὸ άκεδηλούμενον ένδιαφέρον ξένων χωρῶν διὰ τὴν πρωστήριον μηχανήν και οὕτω δύνανται σοδαρών νά περιορισθῇ τὸ μήκος τοῦ μηχανιστισμού διαπάντασίου, τόσον κατά τὸ μήκος δύσον και κατά τὸ πλάτος, τὸ δη σημαντικῶν μηχαρότερον ηπός των, μειώνει τὸ ηπόδρυχον ένδον τοῦ μηχανιστισμού τὸ άπατούμενον διὰ τὴν πρωστήριον μηχανήν και οὕτω δύνανται σοδαρών νά περιορισθῇ τὸ μήκος τοῦ μηχανιστισμού διαπάντασίου, διαπάντασίας και έπιοτελούμενης ή Βουλγαρίας, ή Γιουγκοστινίας, ή Φινλανδίας και ή 'Ανατ. Γερμανίας, ένδο έπεδειξαν ένδιαφέρονταν ή 'Αμερική, ή Καναδάς, ή Σουηδία, ή Τουρκία κ.ά.

Τὸ κόστος τοῦ σκάφους, φράνκο ρωσικὸν λιμένα, άνερχεται εἰς 360.000 δολ., ή άγορά του δέ είναι δυνατή δι' ανταλλαγῆς άγροτικών προϊόντων.

'Ο κυβερνήτης τοῦ σκάφους κ. Β. Μπακοπώφ, άνωφερόμενος εἰς τὰ τεχνικά στοιχεῖα αύτού, άπεγράμμισε:

Tὸ «Κόμετ» — έπιβατηγόν — άποτελεῖται από τρία σαλόνια χωρητικότητος 100 έπιβατών. 'Εχει μήκος 36 μ. και πλάτος 6,5 (μεγαλύτερον φάρδος 9,6 μ.), τὸ δύθιμο του είναι εἰς τὴν πρώτην 3,5 μ., εἰς τὴν πρύμην 2,8 μ. και εἰς τὸ πτερύγιον 1,5 μ. 'Ανοιπόστειρο τούτη της 34 - 37 κόμβων (χωρὶς κρήσιν τῶν πτερυγίων 12 μίλια). Φέρει δύο κινητήρας εντηζέλα, πύπου Μ - 400, ίσχυος 1.100 ίππων έκαστος. 'Η κατανάλωσί του είναι 360 χλγρ. πετρελαίου και 12 χλγρ. έλασιν ωριαίων και τὸ άποθεμά που είναι καύσιμα είναι διὰ πλούτων 10 - 11 ώρων. Τὸ πλήρωμά του είναι 360 χλγρ. πετρελαίου και τὸ άποτελεῖται έκ πέντε άτομων.

## DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAR es SALAAM • VANCOUVER

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

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

TELEX: LONDON 25-451 21-813

# HELLENIC SHIPYARDS

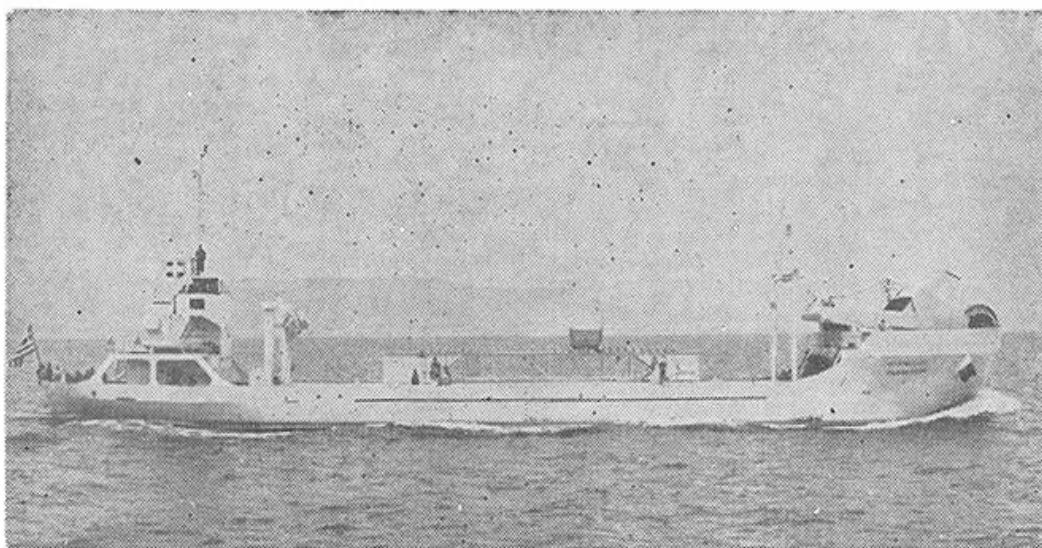
## PIRÆUS (Skaramanga)

- \* MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS  
CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- \* CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP  
TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.

### FLOATING DRY-DOCKS

- No. 1 LENGTH 827 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 30,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 70,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 105 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 37,000 D.W.T.
- No. 3 LENGTH 720 FT. BREADTH INSIDE WALLS 111 FT.  
LIFTING CAPACITY 24,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 46,000 D.W.T.

### \* INDUSTRIAL WORKS



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

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

Registered Office :

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

Cables: SHIPYARD ATHENS. Telex: ATHENS 123. Telephone: ATHENS 611-141, 2, 3  
Yard: Skaramanga, Eleusis Bay, Near 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.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

#### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Τά συναλλαγματικά έσοδα τών γερμανικών ναυτιλιακών έταιριών ήδη ήδησαν τό 1965 κατά 55 έκατομ. δολ., άνελθόντα εις 65 i έκατομ. μάρκα. Κατά την ίδιαν περίοδον οι καταβληθέντες ναύλοι εις ξένας πλοία έμειώθησαν εις 824 έκατομ. δολ. κατά 7,2 έκατομ. δολ. ολιγότερον, έν συγκρίσει πρὸς τό 1964. Ουτώ, τό θλειμμα τού ισοζυγίου τής Δυτικής Γερμανίας εις τάς θαλασσίας μεταφοράς έμειώθη κατά 62,2 έκατομ. δολ., άλλα παραμένει άκόμη σημαντικόν (172 έκατομάρκα δολ.).

Άλι γερμανικάι ναυτιλιακάι έπιχειρήσεις απεκόμισαν 318,5 έκατομ. δολ. ή σχεδὸν τό ήμισυ τών συνολικών των έσοδών ἀπό τόν εύρωπαϊκόν τομέα. 'Από τάς χώρας τής ΕΦΤΑ 152 έκατομ. δολ. και 141 έκατομ. ἀπό τάς χώρας τής Εύρωπαϊκής Κοινότητος. Εἰκοσι πέντε, τέλος, έκατομ. δολ. έξ αλλων εύρωπαϊκών χωρών.

Τά έσοδα έκ ναύλων τής γερμανικής Ναυτιλίας έκ διοικησινών υπέρποτνών χωρών, άνελθόντα εις 193 έκατομ. δολ., άποτελούν τά 29,6% τού συνόλου. Τό μεγαλύτερον ποσοστόν έκ τού συνόλου τούτου προήλθεν έξ Η.Π.Α., οι δοποίαι κατά τό 1965 κατέβαλον διά ναύλους εις τάς γερμανικάς ναυτιλιακάς έταιριάς 143 έκατομ. λιρών.

'Έξ αλλου, οι καταβληθέντες ναύλοι τῆς Γερμανίας πρὸς τάς άμερικανικά πλοία, άνηλθον εις 165,5 έκατομ. λιρών, ητοι έσημειώθη έλλειμμα 22,5 έκατομ. λιρών. Δέον νά σημειωθή, οι μόλις πρὸς τό έπος ή διαφορά τού ισοζυγίου τών ναύλων μεταξύ Η.Π.Α. και Δυτικής Γερμανίας άνηρχετο εις 88,2 έκατομ. λιρών, ητοι κατά τέσσαρας φοράς σχεδὸν μεγαλυτέρα.

Γενικών τό έλλειμμα τής Δυτικής Γερμανίας εις τάς θαλασσίας μεταφοράς έμειώθη σημαντικά έν συγκρίσει πρὸς τό 1964.

Άλι γερμανικάι πληρωματικάι ναύλων τό 1965 πρὸς εύρωπαϊκάς ναυτιλιακάς έταιριάς άνηλθον εις 476,5 έκατομ. δολ. ή 57,7% τού συνόλου τών δαπανών διά τάς θαλασσίας μεταφοράς, μέ διπολέσθημα αι πληρωματικάι νά ύπερβούν τάς εισπράξεις κατά 158 έκατομ. δολ. ή κατά 6 έκατομ. δολ. περισσότερον, έν συγκρίσει πρὸς τό 1964. Άλι τά περισσότερα εισπράξασι χώρας είναι αι τής ΕΦΤΑ (137, 5 έκατομ. δολ., μέ πρώτην τήν 'Αγγλίαν, μέ 102,5 έκατομ. δολ.).

"Οσον άφορά τήν Εύρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα, τό θλειμμα ηδήθη ἀπό 16,5 έκατομ. δολ. τό 1964 εις 21 έκατομ. δολ.

τό παρελθόν έτος.

'Έκ της άναλύσεως τού ισοζυγίου πληρωμών εις τάς θαλασσίας μεταφοράς, προκυπτει, οι Γερμανοί φορτωται έχρησιμοποιήσαν εύρέως τάς ξένας Ναυτιλίας, και ίδιατέρως τάς εύρωπαϊκάς, διά τήν διακίνησην τού έξωτερικού πονέριον πρὸς και ἀπό τήν Γερμανίαν. 'Εν τούτοις, είναι ἐπίσης έμφαση, οι Γερμανική Ναυτιλία έπραγματοποίησε «μίαν μή δυναμένην νά ἀγνοηθῇ συμβολήν εις τήν δελτίωσιν τού διεθνούς γερμανικού ισοζυγίου πληρωμῶν».

'Εν τούτοις, οι Γερμανοί είδικοι διερωτώνται μηπάς ή Γερμανική Ναυτιλία, ή όποια πραγματοποιεῖ σημαντικά κέρδη εις ξένους συναλλαγματικά, είναι μικρά έν συγκρίσει πρὸς τό δύκον τού γερμανικού έξωτερικού έμποριον.

Κατά τά τελευταίως παρασχεθέντα στοιχεῖα, δι γερμανικός έμπορικός στόλος αύξανεται ἀπό έπος εις έτος, και κατά τήν 30ήν Ιουνίου 1966 ήριθμει 3.969 μονάδας συνολικής χωρητικότητος 6,21 έκατομ. τ. γκρούς, σημειώθησεν αύξησης κατά 12 μονάδας, 200.000 τόν. γκρούς, έν συγκρίσει πρὸς τά τέλη τού έπος εις 1965. Συμφώνως, δμως, πρὸς τάς έπισημούς στατιστικάς, οι όποιαι περιλαμβάνουν ἀπόντα τά σκάφη θαλάσσης, ως και τά δλιευτικά, πορθμέων, κρουαζιερόπλοιοι, ακτοπλοϊκά, διοπτητικά και ειδικά σκάφη, ή σημειρησίδη διαμάντις τής Ναυτιλίας τείνει νά ἔμφανηση διαφοροποίησεις.

'Έκτος τών άνωτέρω κατηγοριών, δι έμπορικός στόλος περιλαμβάνει 2.364 φορτηγά ξηρού φορτίου, συνολικής χωρητικότητος 4,79 έκατομ. τόνων, 118 δεξαιμενόπλοιας χωρητικότητος ένως έκατομ. τόνων, και 6 έπιβατηγά γραμμῆς συνολικής χωρητικότητος 120.000 τόν., ητοι συνολικώς 2.488 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 5,91 έκατομ. τόν.

Διά μίαν χώρων ή όποιαι κατά τό παρελθόν έτος παρουσίασε έμπορευματικήν κίνησην διά θαλάσσης διν τών 100 έκατομ. τόνων, δι στόλος ώντος κρίνεται ως άνευταρκής. Τούτο ισχύει ίδιατέρως διά τών γερμανικών στόλον τών δεξαιμενόπλοιων, τά περισσότερες διν ποτίων, ένω εύρισκονται ύπό γερμανικήν σημαίαν, έξυπητησούν διεθνή συμφέροντα.

"Όχι μόνον οι Γερμανοί πλοιοκτήται, άλλα και οι άρχηγοι τών έργατικών ένωσεων τής Γερμανίας ζητούν τήν λήψιν μέτρων διά τήν ένσησην τού άνεξαρτήτου γερμανικού στόλου τών δεξαιμενόπλοιων, προκειμένου εις τά σκάφη αύτά νά παρέχεται ή άνωγκαίς μερίδας εις τάς μεταφοράς άργου πετρελαιού. 'Ο Πρόεδρος τής 'Ενωτών 'Εργατών Μετάλλου έζητησεν, διπως ή Κυβέρνησης τής Βόνης άσκηση πολιτικήν πίεσιν έπι τών έχόντων εις

Γερμανίαν συμφέροντα ξένων έταιριων πετρελαιού, προκειμένου αι τελευταίαι νά ύπογραψουν περισσότερα μακροχρόνια συμβολαιαί με τάς γερμανικάς ναυτιλιακάς έταιριας. Παρόμοιον μέτρον θά παρείχε τήν δυνατότητα εις τούς Γερμανούς πλοιοκτήτας νά ναυπηγήσουν νέα δεξαιμενόπλοια. Πάντως, αι γερμανικά ναυτιλιακά έταιρια χρειάζονται περισσότερων χρηματική ένίσχυσιν διά νά έκσυγχρονίσουν και ἐπεκτείνουν πόν στόλον των.

Συμφώνως πρὸς άνακοινώσεις τής 'Ενωσεως Γερμανών 'Εφοπλιστών, κατά τό δεύτερον έξάμηνον τού 1966 θά καθελκυσθούν νέα πλοία συνολικής χωρητικότητος 300.000 τόνων, ένω κατά τήν διάρκειαν τού 1967 θά λογίζεται, δι τό προστεθή χωρητικότης 450.000 τόνων.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

#### ΚΕΡΔΟΦΟΡΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

'Επωφελούμενα τής άπασχολήσεως τών άμερικανικών πλοίων γραμμῆς εις τάς μεταφοράς τού Βιετνάμ, έργασονται και κερδίζουν πολλά τά ιαπωνικά εις τήν ταχείσαν και κυρίων γραμμήν 'Ιαπωνίας - Βορ. Αμερικής και τάναταν. Τέ δρομολόγια τών πλοίων πέντε ιαπωνικών έταιριών έπικυνθησαν (13 μηνιαίων) και θέλουν πικνωνή άκόμη περισσότερον.

Κατά 10 - 15% παραλαμβάνουν περισσότερον φορτίον έξ 'Ιαπωνίας εις ειδη μέ άνηλθον ναύλων. Σκάφος γραμμῆς 11 - 12.000 τόν. δύναται τώρα άνετως νά έπιπτη ναύλων 400.000 δολ. διά τό πρός Β. Αμερικήν ταξιδιών του, έναντι τών 200.000 δολ. πρὸ τής άνδιοργανώσεως διά τών συγχωνεύσεων τής ιαπωνικής ναυτιλίας ('Απρίλιος 1964) και 300.000 δολ. πρὸ τού Βιετνάμ. Ο ναύλος έπισης έπιστροφής άπολογίζεται εις 200.000 δολάρια έναντι 120 - 130.000 προγυμένων.

#### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τό κρατική άρωγη ιαπωνικών ναυπηγικών πρόγραμμα τού έπος εις ειδη μέ άνηλθον ναύλων. Σκάφος γραμμῆς 11 - 12.000 τόν. δύναται τώρα άνετως νά έπιπτη ναύλων 400.000 δολ. διά τό πρός Β. Αμερικήν ταξιδιών του, έναντι τών 200.000 δολ. πρὸ τής άνδιοργανώσεως διά τών συγχωνεύσεων τής ιαπωνικής ναυτιλίας ('Απρίλιος 1964) και 300.000 δολ. πρὸ τού Βιετνάμ. Ο ναύλος έπισης έπιστροφής άπολογίζεται εις 200.000 δολάρια έναντι 120 - 130.000 προγυμένων.

Οι έφοπλισται έζητησαν τήν ναυπηγήσιν σκάφων 3 έκατομ. τόν. Τό ήποτε κατασκευήν τονάκη 6 έκατομ. τόν. — μέ χαμηλὸν έπιπτοκίον διά τήν χρηματοδότησην τής κατασκευής των — και 10 πλοίσ γραμμῆς κοντέηνερς.

\* \* \*

Κατά τούς γνωστούς 'Ιαπωνίας μεσίτας Χαμασάκι Λθ., αι ξέναι παραγγελίαι εις τά ιαπωνικά ναυπηγεία κατά τήν τριμηνίαν 'Απρίλιον - Ιουνίου τρέχοντος έπος άνηλθον εις 67 πλοία συνολικής χωρητικότητος 1.730.000 τόνων γκρούς (23 φορτηγά 210 χιλ. τόν., 11 τάνκερς 800 χιλ. τόν., 30 μπάλκ κάρριερς 590 χιλ. τόν. και τρία μικτά 130 χιλ. τόν.).

Διά τό δολον οίκονομικόν έπος 1965 - 66

### Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

### HELLENIC SHIP SUPPLY Co.

#### SHIP-CHANDLERS

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

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

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. + 46015

Stockists of all Greek Provisions

#### SINGAPORE

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

αι παραγγελίαι είναι δυνατόν νά άνέλθουν τούλαχιστον είς έξι έκαπτομύρια τών. γκρος. Μεταξύ τών παραγγελιών, αι όποιαι έδεσθησαν κατά τήν έν λόγω τριμήνων, διά λογαριασμόν τής Ιστωνίας και άλλοδαπών, περιλαμβάνονται 46 μεγάλα πετρελαιοφόρα, έξι ήν 30 τούλαχιστον είναι τών 150.000 τόνων d.w. Τά 60% τούτων διά λ) σμόν ξένων έφοπλιστών.

Τά Ιστωνίκα ναυπηγεία είναι σήμερον είς θέσιν νά προσφέρουν ήμερομηνίας παραδόσεων διά τά μεγαλύτερα σκάφη είς τά μέσα τού 1969. Αι παραδόσεις τών μικροτέρων σκαφών τών 15.000 τόνων δύνανται νά γίνουν έντος τού 1968 ή και ένωρίτερον κατά τό 1967. Έξ άλλου ούδεμίαν ύπεστησαν μεταβολήν αι τιμαί από τού Ιουλίου μέχρι τού Αύγουστου.

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Η γείτων Ιταλία θά έπενδυση διά τήν άναπτυξής τής δηλας ναυτιλιακής της υπόθεσεως, κατά τήν πενταετίαν 1966 - 1970 κεφάλαια διερχόμενα είς 260 δισεκατομμύρια λιρεπτών (έναντι 70 δισεκατ. τής πενταετίας 1959 - 63). Οι κυριώτεροι στόχοι τού νέου πενταετούς προγράμματος διά τήν άναπτυξή τής Ναυτιλίας, τά όποιον συνεζητήθη είς τό Ιταλικόν κοινοβούλιον είς τό πλαίσιον τού προγράμματος οίκονομικής άναπτυξεως τής χώρας, διαφέρονται κατά τήν σχετικήν εισηγητικήν έκθεσιν, είς δόλους τούς κλάδους τής ναυτιλιακής δραστηριότητος.

Πρόπος και κύριος στόχος ή μείωσις τού έμφανιζομένου έλλειμματος είς τό ιστορίγιον τών πληρωμών, διά τάς από διαλάσσης μεταφοράς τής χώρας. Περισσότερον έθνικόν τονάζχεται πρός τούτο και εύρυτέρα ή συμμετοχή του είς τά έθνικά φορτία. Ή

αύτή πρόβλεψις μεγαλυτέρου δριμού άκτοπλοϊκών σκαφών διατυπώνται, όπως και η αύξησης τού άλιευτικού στόλου, ήνα περιορισθών αι εισαγωγαί ίχθυρων από ξένας άλιευτικάς έπιχειρήσεις.

Εις τό λιμενικόν τομέα άναπτυξης τού τεχνικού έξοπλισμού τών λιμένων και τής διευρύνσεως τών χώρων των, ώστε νά διευκολύνεται η διακίνησης με χαμηλόν κόστος των φορτίων. Ο Ιταλικός στήλος πρέπει νά έπιτυχη καθαράν αύξησιν έξι 1-1,5 έκαπτομ. τόν. κατά τήν προσεχή πενταετίαν. Η κρατική παρέμβασης πρέπει νά είναι άμεσος, πρός έπιτευξην, όχι μόνον τής διαντέρω ποσοτικής αύξησεως, άλλας και τού συγχρονισμού και τής ειδικεύσεως τών πλοίων. "Οσον άφορά τάς έπιδοτουμένας θαλασσίας υπηρεσίας, ήδη έπιπλα έχει την ένδιαφέροντος, ή αύξησης τής κρατικής εισφοράς έγειρει τό πρόβλημα τού έστιν πράγματι ύφιστασαι δημόσιον συμφέρον δικαιολογίουν τήν έπιδάρυνσιν τού κράτους δι' ωρισμένας γραμμάς έξωτερικού ή άκτοπλοίας. "Ισως ή διαπάνη νά δικαιολογήται διά τάς έσωτερικάς γραμμάς έπικοινωνίας με τάς νήσους.

Έξ άλλου έξετάζεται η βαθμιαία ένοποιησης τών έθνικον συμφέροντος έταιριών. "Οσον άφορά τάς μετά τής Σαρδηνίας έπικοινωνίας, τάς όποιας στήμερον διαχειρίζεται έταιρια πρόχειρος έθνικον συμφέροντος και οι κρατικοί σιδηρόδρομοι, θά χρειασθή νά ληφθή πρόνοιας ένοποιησεως τών διαχειρίσεων των πρός τόν σκοπόν καλυτέρου συντονισμού τών θαλασσίων αύτών μεταφορών μετά τού δικτύου τών χερσαίων μεταφορών. Διά τάς έπιδοτουμένας ποτικάς υπηρεσίας ή έπεκτασης τών έπιχειρησεων θά περιορισθή μόνον έπι τών μη έπαρκων έξυπηρετουμένων τομέων.

Διά τόν έλευθερον έφοπλισμόν αι ισχύουσαι διατάξεις κρίνονται ώς έπαρκεις, και άν αύξημα χρειασθών μείζονα οίκονομικά διαθέ-

σιμα και τινα δημοσιονομικά μέτρα, μέτρα προνοίας και κηδεμονεύσεως τής έθνικής σημαίας.

Βαρέα έξ άλλου, χαρακτηρίζονται τά λιμενικά μειονεκτήματα τού λιμενικού συστήματος, τά όποια πρέπει νά αντιμετωπίσουν. Αι έλλειψεις τών λιμένων άναφέρονται εις τήν άνεπάρκειαν τών θέσεων προσορμίσεως και μηχανικών μέσων, ώς και άδων άνετος έπικοινωνίας μετά τής ένδιοχράς. Αι λειτουργικές έλλειψεις προέρχονται έτοι τού ύπερβολικού άριθμού τών λιμένων και τής μη άνανεώσεως τής νομοθεσίας ή όποιας διέπει τούτους. Τό λιμενικόν πρόγραμμα αποδέπτει εις τήν αύξησην τής παραγωγικότητος δι' έκτελέσεως έργων, διά τήν βελτίωσιν τής ίκανότητος τών λιμένων νά δεχθούν περισσότερα πλοίων.

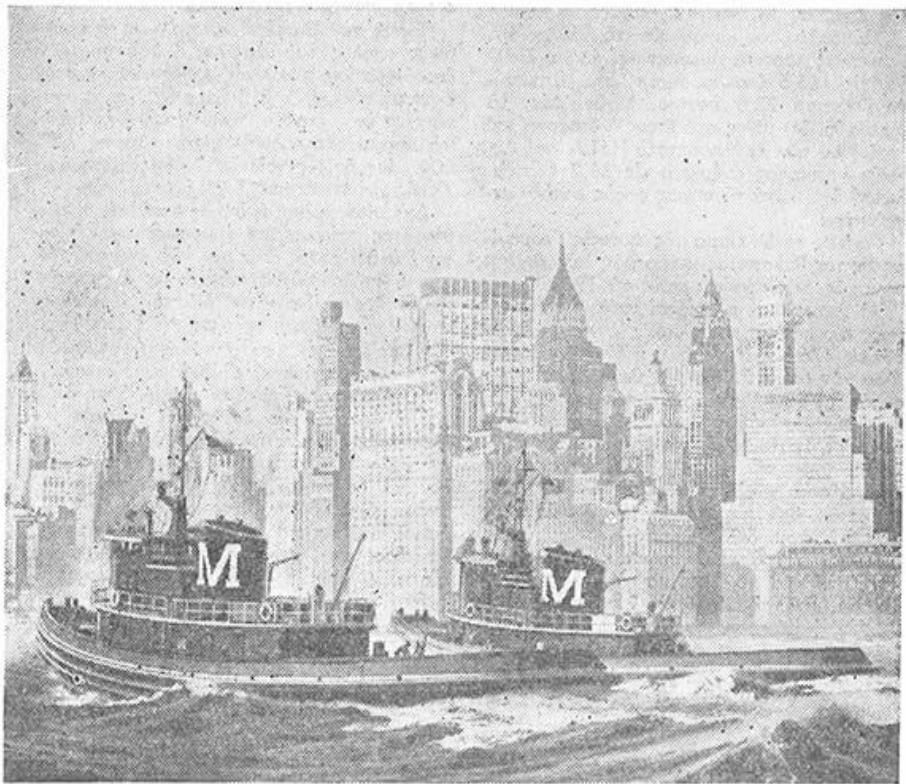
Η μεγίστη δλοκλήρωσης πού λιμενικού συστήματος και τών χερσαίων μεταφορών θά έπιδιωθή διά στενού συντονισμού μετά τού σιδηροδρομικού και διδικού συστήματος και μετά τών πετρελαιογεωγών. "Οσον άφορά τάς λειτουργικάς έλλειψεις, τά μάλλον έπειγοντα πρός λήψην μέτρα άφορούν είς τήν άναδιογάνωσην τών σχέσεων μεταξύ τής κεντρικής ναυτιλιακής διοικήσεως και τών διοικήσεων έκτος κέντρου.

Τέλος, θά ληφθή πρόνοια διά τήν προστασίαν τών άκτων, αι όποιαι πρέπει νά κρατηθούν μακράν τών λιμενικών έργων, ώστε ύπο τήν κηδεμονίαν τού κράτους, νά έπιτευχθή ή κατά τό δυνατόν άρθρογική τουριστική άξιοποίησί των.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΕΛΛ

Εις έκτελεσιν τού ήδη έν έξελίζει ναυπηγικού της προγράμματος διά 43 πλοία, τό συγκρότημα τής Σελλ ύπεργραψε τήν 15ην



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

# MORAN

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

AGENT IN GREECE:  
National Hellenic American Line  
Acti Miaouli 3, Pireaus

OTHER AGENTS

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

Σεπτεμβρίου συμβόλαια διά την ναυπήγησιν 4 δεξαμενοπλοίων τών 165.000 τόνων έκαστον εἰς Ιαπωνίαν. 'Έκ τού μεγέθους αυτού θὰ ναυπηγηθούν συνολικώς εἰς την Ιαπωνίαν 11 πλοία, ήτοι 3 εἰς την Μιτσούμιτσι, 3 εἰς την Ιαπωνική Καριμά, 3 εἰς την Χιτάτοι και 2 εἰς την Καβασάκι, λέγεται δὲ ότι έν τη πράξει και τά 11 αυτά πλοία θὰ είναι 175.000 τόνων έκαστον και ούχι 165.000. Θά ναυπηγηθούν έπισης 3 διμοια σκάφη εἰς Γαλλίαν, 2 εἰς Γερμανία, 2 εἰς Δανίαν, 2 εἰς Ολλανδίαν και έν εἰς Αγγλίαν.

Αι ύπόλοιποι ναυπηγήσεις τού προγράμματος αυτού άφορούν 7 πλοία τών 105.000 τόνων, έν τών όποιων 2 ναυπηγούνται εἰς Αγγλίαν, έν εἰς Ολλανδίαν, έν εἰς Δανίαν και 3 εἰς την Ιαπωνίαν, έκ τών όποιων τὸ έν παραδίδεται έντος τοῦ μηνὸς. Τὰ ύπόλοιπα 15 πλοία τού προγράμματος είναι τῆς κλάσεως τών 65.000 τόνων, έξ αυτῶν δὲ έξ παρεδόθησαν ήδη κατά τὸ παρελθόν δίμηνον.

'Ανηγγέλθη έπισης ή ύπο τῆς Σέλλα μακροχρόνιος χρονοναύλωσις τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τών 175.000 τόνων, ναυπηγουμένων διά λογαριασμὸν τῶν έταιρων Τόγκ, Μπέργκεσεν, 'Ολσεν και Υίων Π. Γουλανδρῆ.

#### ΕΚΑΘΑΡΙΣΙΣ

Κατὰ πρότασιν τῆς έταιρίας Κιούναρ, ή ήμικραστική έταιρία Β.Ο.Δ.Ο. θὰ άγοράσῃ τοῖς μετρητοῖς τὴν 15ην 'Οκτωβρίου τὸ ἐκ 30% μεριδίου τῆς πρώτης εἰς τὴν έταιρίαν Β.Ο.Δ.Ο. - Κιούναρ Λτδ. Κατὰ δήλωσιν τοῦ Προέδρου τῆς Κιούναρ κ. Σμόλπης, ή πώλησις αὐτῆς θὰ άποδώσῃ εἰς τὴν Κιούναρ τὸ πιοσύν τῶν ἐνδεκάμισυ ἔκατομμυρίων λιρῶν και θὰ προσθέσῃ οὕτω έν σοδαρόν ποσὸν εἰς τὰ διαθέσιμα κεφάλαια τῆς έταιρίας διὰ τὴν εύρυτεραν αὐτῆς στροφὴν πρὸς τὸν τομέα τῶν πλοίων κοντένερς, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ νεοδημουργηθέντος τμήματος δεξαμενοπλοίων και διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ τομέως έπιβατηγῶν πλοίων.

#### ΔΙΑΤΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΛΟΥΝ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Οι λόγοι, οι όποιοι ἔφεραν τὴν P & O, τὴν μεγαλύτεραν ἀγγλικήν ναυτικήν ἔταιρίαν, εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία, κατά τὸ γενικὸν διευθυντή αὐτῆς κ. R. M. Thwaites:

Παρηγγελθησαν ἐνέα πλοῖα, διότι αἱ τιμαὶ τῶν Ιαπωνῶν, η ποιότης τῆς κατασκευῆς και ὁ χρόνος παραδόσεως ησαν ἀσυναγώνιστοι. Τελευταίως καθειλκύσθη τὸ «Strathallée», φορτηγὸν γραμμῆς ταχύτατον. 'Υποδειγματικὸν διὰ τὴν 'Απω 'Αντολήν.

Καὶ προσθέθεσεν ὁ 'Αγγλος ἐφοπλιστής: «Η Ναυτιλία δέονται νὰ διατηρήσῃ τὴν συναγωνιστικήν της ίκανότητα και κάθε γραμμῆς δέονται νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν πρόσκτησιν πλοίων τοῦ χαμηλότερου δυνατοῦ κόστους.

»Η δρετανική ναυπηγική βιομηχανία καταβάλλει κάθε δυνατήν προσπάθειαν πρὸς τὴν ἐπαύξησιν τῆς συναγωνιστικῆς παραγωγῆς της.

#### ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΩΝ

Βρετανική Τράπεζα (Γκλύν, Μίλλς & Σια), ἔξεφρασ τελευταίως ἐπιφυλάξεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων «ἄπο τοῦ θύρας εἰς θύραν διὰ τῶν πλοίων εκοινένερος», πὴν στηγμὴν μάλιστα, κατὰ τὴν όποιαν πολλαὶ δρετανικαὶ, εὐρωπαϊκαὶ και ἀμερικαϊκαὶ Τράπεζαι εὑρίσκονται εἰς τὰ πρόθυρα τῆς ἐπενδύσεως μεγάλων κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγησιν τοιούτων σκαφῶν. Φαίνεται, ὅτι αἱ Τράπεζαι χρειάζονται νέον τύπον ἐγγυήσεων και ἔχασφαδίσεων, πρὸ τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς τοῦ ἐλόγῳ συστήματος. Εἰς σχετικὴν ἀνασκόπησιν τῆς θέσεως τῶν Τραπεζῶν ἔναντι τῶν ἐπερχομένων διαφοροποίησεων ἔκ της ἐπαναστάσεως τῶν πλοίων διὰ δοχείων, προέβη ἐσχάτως ὁ διευθυντής τῆς ως ἄνα μεγάλης δρετανικῆς Τραπέζης, δ ὅποιος ἐτόνισεν, διὰ τὴν μεταφορὰν πυποτοιημένων φορτίων διὰ θαλασσῶν, διδικῶν και σιδηροδρομικῶν μέσων, δημιουργεῖ πλήθος προσλημάτων διὰ τὰς Τραπέζας, αἱ όποιαι δὲν συναντῶνται εἰς Εὐρώπην.

ὅποιαι χρηματοδοτοῦν, εἰς μεγίστην κλίμακα, τὰ πρὸς διακίνησιν και διαμετακόμισιν φορτία.

Τὸ όλον πρόδηλημα ἀνελύθη ὡς ἔξῆς: Πατροπαραδότως αἱ Τράπεζαι δέχονται φορτωτικάς ἐκδιδομένας ύπὸ ἡ διὰ λογαριασμὸν ναυτιλιακῆς ἔταιρίας. 'Η λογικὴ ὑπαγορεύει, διὰ αἱ Τράπεζαι δὲν δύνανται νὰ δεχθῶνται οἰνδηπότε έγγραφον, παρουσιαζόμενον ὡς φορτωτικό, ἐὰν πράγματι δὲν εἶναι παρόμοιον έγγραφον, ηποι έγγραφον ἐπιβαλλοῦσι συμβατικὴν ύποχρέωσιν τοῦ μεταφορέως τῶν ἐμπορευμάτων, δηλωτικὸν δὲ τῆς κατοχῆς τοῦ ἐγγράφου τούτου νὰ ισοδυναμῇ πρὸς τὴν κατοχὴν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἐν τῶν σχετικῶν ἔρευνῶν κατεφάνη, διὰ διαστικὸν πρόδηλημα καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευρᾶς τοῦ 'Ατλαντικοῦ εἶναι ή ἔξευρεις μέσου, καταλλήλου πρὸς καθέρωσιν εἴδους ἐγγράφου, διὰρ δέ έχασφαδίζῃ πλήρως τὰ ώφελήματα, τὰ όποια θὰ παρασχῃ η μεταφορὰ διὰ τῶν εκοντένερων. 'Ιδιαιτέρως δ τύπος τῆς φορτωτικῆς, ηποι θὰ ἀναφέρεται εἰς πολλὰ μεταφορικὰ μέσα, δέονται νὰ προσλάβῃ μορφὴν δυναμένην νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὰς Τραπέζας. Τούτο εἶναι σημαντικόν. Εἶναι εὐκολωτέρη η ἔξευρεις λύσεως εἰς Εύρωπην παρὰ εἰς Ήνωμένας Πολιτείας, διου ή ὑπαρχείς ὄργανισμῶν διασχειριζομένων ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς τὰ τῶν θαλασσῶν και διδικῶν μεταφορῶν, δημιουργεῖ διαστικάς νομικάς δυσχερείας, αἱ όποιαι δὲν συναντῶνται εἰς Εὐρώπην.

Όσον ἀφορᾷ τὴν χρηματοδότησιν ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν τῶν ἐγκινωτισμένων φορτίων, παρ' ὅλα τὰς συζητήσεις αἱ όποιαι διεξήχθησαν εἰς τὰς Η.Π.Α. και τὴν Βρετανίαν, μικρὰ μόνον πρόσδοσις ἐπετελέσθη. Τούτο, ἐτόνισεν δ ὅμιλητης, εἶναι τοις ἀποκαρδιωτικὸν πλήν διμος, κατανοητόν, διότι δοσὸν περισσότερον μελετῶνται τὰ ζητήματα, τόσον περισσότερα δυσχέρειαι ἀνακύπτουν.

# INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP  
QUALITY

TOP  
SERVICE

You can't beat International marine coatings for quality and extreme durability under all climatic conditions. You can't beat International service either because their specialised products are available in every major port—and throughout the world there are over 1000 agents ready to serve you.

LONDON

**International Paints Ltd.**

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.

Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)

Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON

Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. - Cables: CORROFOUL LDN. SW.1.



NEW YORK  
**International Paints Co. Inc.**  
21, WEST STREET, NEW YORK,  
NEW YORK 10006, U.S.A.

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA  
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER  
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN  
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE

FRANCE ROUEN  
GERMANY HAMBURG  
HOLLAND ROTTERDAM  
INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA  
ITALY TRIESTE  
MEXICO MEXICO CITY  
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN  
NEW ZEALAND AUCKLAND  
NEW ZEALAND WELLINGTON  
SPAIN BILBAO

SWEDEN GOTHEBORG  
U.S.A. NEW ORLEANS  
U.S.A. SAN FRANCISCO  
VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

'Ορισμένων άμερικανικαί καυτικαί έταιρισι αφίνεται ότι καρκινοβατών τόσον, ώστε έλαχιστα νά έχουν πάρει διά νά βοηθήσουν είς τάς διαπραγματεύσεις. "Άλλαι ή κολούθησαν μίαν πλέον πρακτικήν απόφιν τού ζητήματος, ένω άλλαι έδωσαν ήδη παραγγελίας διά εκοντένερχα".

"Οσον άφορά, δημοσ, τάς μεταφοράς είς Η.Π.Α., κατέληξεν ό διμιλητής, ώρισμέναν έταιρισι είναι άπρόθυμοι δημοσίου εύθυνας διά πράκτορας ή μεταφοράς άπό ξηράς τών δοχείων, ένω άλλαι θά έπρεπτον τούτο έφ' δσον ή αφοράσα τά τών μεταφορών νομιθεσία ή προποτοιείτο.

"Οσον άφορά, τέλος, πάς συνεπαγομένας δαπάνας, πολλαὶ έταιρισι φοδούνται, ότι άφοι δαπανθίσουν μεγάλα ποσά έπι σχεδίων, τό τελικόν άποτέλεσμα θά είναι μείωσις τών καύλων, μὲ δόλιγον δι' έστας κέρδος, έκτος έναν ήτο δυνατόν νά μετέχουν έπι τών άμοιδών διά τάς άπό ξηράς μεταφοράς τών δοχείων.

Οι Βρετανοί πλοιοκτήται, έπερφανεν ό διμιλητής, έχουν έπιστης πλήρη έπιγνωσιν τού προβλήματος πούτου.

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΣΩΣΙΝ

Αι συνέπειαι τής ναυπηγικής κρίσεως είς τήν 'Αγγλίαν: Μετά τά ναυπηγείας Φαίρφελδ, έφθασαν, λόγω ζημιών, είς τό οίκουνικόν άδιεξοδον τά μεγάλα ναυπηγεία πού Μπέλφαστ «Χάρλαντ και Γούλφ».

Η κυβέρνησις τής Βρ. Ι'ρλανδίας πρό τής άπειλής άναστολής τών έργων πιών άπολυτες 12 χιλιάδων έργαζομένων, παρέσχε πήν άμεσον οίκουνικήν της άρωγήν έξ 1,5 έκατομ. λιρών, ίνα πληρωθούν ληξιπρόθεσμοι ύποχρεώσεις τών ναυπηγείων. Νέαι πιστώσεις μεσοποτεμεσιού θά παρασχεθούν.

"Ας σημειωθή, δτοι οι οίκουνικαι δυσχέρειαν χρονολογούνται άπό μακρού, άφότου παρεδόθη πό άπειρωκέανον «Εκαμπέρρω», ή ναυπηγήσις τού όποιου προεκάλεσεν είς τά ναυπηγεία ζημιάν δύν έκατομμυρίων λιρών. Η κυβέρνησις άνθειε τήν άνδιοργάνωσιν τών διοικητικών και οίκουνικών πραγμάτων τών ναυπηγείων, τών όποιων ού πό έκπειλεσιν παραγγελίαι, είναι άρκεται πλήρως νά τά άπασχολήσουν μέχρι και τού 1968.

\*\*\*

Δύο τάκερς τών 175.000 πόν. παρήγγειλεν έπιστης ή επεινόνταλα & 'Οριέντα' είς τήν 'Ιαπωνίαν (ναυπηγεία Μιτσού). Προ-

ναυλώθησαν είς τήν Σέλλ ή έν και πήν Μπρίτις Πετρόλεουμ πό έπερον. Κόστος περί πά τρια έκατομ. λιρών έκαστον.

Τά άγγλικά ναυπηγεία δέν ήδύναντο νά δεχθούν παραγγελίας μὲ προκαθωρισμένον κόστος, λόγω πού νομισματικού πληθωρισμού.

#### ΝΟΡΒΗΓΙΑ

##### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Τήν 1ην 'Ιουλίου ή δύναμις τού στόλου τής Νορβηγίας άνήρχετο είς 16.113.000 τόνους γκρός (πλοία 2.867 ήνω τών 100 τ. γκρός). Τά τάκερς ήριθμουν δύναμιν 520 σκαφών, 8.659.000 τόνους.

Σταθερό ή ποιοτική του βελτίωσις. Κατά τό α' έξαμηνον τρέχ. έτους 74 σκάφη 853.000 τόν. γκρός νεότευκτα παρεδόθησαν, ένω 55 σκάφη, παρθίκα κατά τούς Νορβηγών, 508.000 τόν. γκρός έπωλήθησαν είς ένους.

Ηγόρασαν δώμας έκ τής ένης οι Νορβηγοί έφοπλισταί 26 σκάφη, μικράς χωρητικότητος, ένω άπό τά έγχωρια ναυπηγεία παρέλασον 48 σκάφη (117.118 τόν. γκρός).

##### ΠΑΝΤΟΥ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ

Εις τήν Νορβηγίαν έπροτάθη άρμοδιώς ή πραγγαγή τών νέων, οι όποιοι έπερπάτωσαν τάς γυμνασιακάς των σπουδάς, προκειμένου ώντοι —έπιμυούντες νά άκολουθήσουν τό ναυτικόν έπαγγελμα— έντος 2/3 έπον νά δύνανται νά άναλάδουν άνωτερα καθήκοντα είς τό πλοϊον, ως φέρ' έπειτη καθήκοντα μηχανικού. Ούτω, κατηγρήθη ή παράδοσις, συμφώνως πρός τήν όποιον, διά νά προσαχθή τις είς τό έμπορικον ναυτικόν, έπρεπε νά δινέθη διλας τάς θαμίδας τής ιεραρχίας, γεγονός πού δέν έπέτρεπτο νά προσαχθούν είς πλοιάρχους πρό τής ήλικιας τών 30 έτων.

Έν τώ μεταξύ, είς διάλογηρον τήν Νορβηγίαν 7 μόνον ύποψηφίοι προστήθων διά τήν παχείαν αύτήν πραγγαγή, διασκορπισμένοι είς διαφόρους πόλεις. Κατόπιν τούτου, διερωτώνται οι είσηγθεντες τό μέτρο.

έάν υπό ποιαστάς συνθήκας είναι δυνατή ή διδασκαλίσ τών προβλεπομένων μαθημάτων, τά όποια, άλλως τε, είς έν μόνον έπικαιρευτικών κέντρων είναι δυνατόν νά λάβων χώρων.

Δέον νά σημειωθή, ότι τό νορβηγικόν έμπορικόν ναυτικόν, άπασχολεί σήμερον περι τούς 5.400 άξιωματικούς μηχανής, έξ 195 είναι ένοιοι και 1.500 έργαζονται ώς μηχανικοί κατά παράδασιν (νόμων ή κανονισμών), λόγω τής έλλειψεως διπλωματούχων.

#### ΣΟΥΗΔΙΑ

##### ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΟΛΙΟ

Η Σουηδική — Αμερικανή γραμμή ("Ομίλος Μπρόστρομ"), άφού έπετυχε νά πωλήση είς λίαν συμφέρουσαν τιμήν παλαιόν σκάφος της, άπέκτησε τό «Κούγκσοχλμ», έν τών ώραιοτέρων είς τού κόσμου σκάφος ταξιδίων άναψυχής, είς τιμήν πολὺ κατωτέρων τού κόστους τής ναυπηγήσεώς του. Διά τού διπλού πούτου πλεονεκτήστος, ή έν λόγω έταιρίσ απολαμβάνει διλων τών έπιθυμητών συνθηκών διά μίσια έπικερδή έκμετάλλευσιν.

Ἐν τῷ μεταξύ, είς τό στάδιον τής θεωρίας παραπέμπεται άκομή ή μεταφορά διά σκαφών «Χόρερκραφτ». "Αν οι άνωμενοικα τεχνικαί πρόσδοι πραγματοποιηθούν, τό ύπο πής σουρδο-αμερικανικής γραμμής έπιπελεσθέν πρωτοπορειακόν έργον, θά είναι άκρως άποδοτικόν.

Ἐξ άλλου, τά παξίδια άναψυχής είς Σουηδίαν, προσλαμβάνουν ραγδαίαν έξελιξιν, δε άριθμός πών έφοπλιστών, τών άσχολουσμένων με πάς έργασίας αύτάς, αύξανει διαρκώς. Ούτω, έμισθωθή τελευταίως τό σοβιετικόν υπερωκεάνιον «Άλεξανδρος Πούσκιν», χωρητικότητος 20.000 πόνων και ναυπηγήθη τό 1965, διά τρείς κρουαζέρας πρός τάς 'Αντίλλας. Τό έν λόγω σκάφος δύνανται νά παραλάβη 750 έπιβάτας είς ταξιδίου άναψυχής διαφρένας 31 ήμερων. Τιμή κρουαζέρας 1.245 κορώναι. Καινοτομία ήτης προσελκύει τούς έπιβάτας, είναι ή λειτουργία καπαστήματος έπι τού σκάφους, διόπι τά πωλούμενει είδη — κυρίως σοβιετικά γυναικικά — είναι άπηλλασμένα πελαιωνικών δασμών. Έπι πλέον έπι τού νεοτελέου πούτου έπιβατηγού σκάφους θά παραδίνωνται μαθήματα πρός έκμαθησιν τής ρωσικής.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

#### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Δ.Ε.Σ. "ΔΗΛΑΟΣ"

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

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

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραν 12 ήτης Πειραιώς διά:  
ΠΑΤΡΑΣ - ΚΕΡΚΥΡΑN - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΑΓΚΩΝΑ

T.S.S. "ΑΗΤΩ,,

Καθημερινώς, 9 π.μ. διά:

ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

##### Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΜ,,

Καθημερινώς, 9 π.μ. διά: ΣΥΡΟΝ - ΠΑΡΟΝ - ΝΑΕΩΝ - ΣΥΡΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, - "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Έκ Πειραιώς :

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
ώραν 11 διά ΚΥΘΩΝ (Λουτρά) — ΣΕΡΙΦΟΝ —

ΣΙΦΩΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ

ώραν 13: διά ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 17: διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

» 13: διά ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΕΩΝ — ΙΩΝ — ΘΗΡΑΝ

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 4 π. μ. διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΟΝ

ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ:

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

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκασταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιάς

**Ναυτιλιακαὶ Εἰδίσεις****ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Δέκα (5 ώρια) μπάλκ κάρριερ δηξειάς τών 28.000 τόν. d.w. παρήγγειλεν ό. κ. Γεώργ. Στ. Λιβανός εις τὰ ναυπηγεία σακετάντης τῆς Ιαπωνίας. Τιμὴ 3.650.000 δολ. Παράδοσις ἀπὸ τοῦ 1967.

— Τέταρτον φορτηγὸν σκάφος τῶν 15.660 τόν. d.w. παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκκων ἡ ἐταιρία «Απόλλων» (κ. Λιγνὺς) τῆς Νέας Υόρκης. Τρίτον προηγουμένων εἶχον παραγγελθῆ καὶ τὸ τέταρτον ἔτελει ὑπὸ αἵρεσιν. Χαρακτηριστικά: 10.000 τόν. γκρός. Μῆκος 132 μέτρα. Πλάτος 22 μ., ὁμος 12,6. Βυθισμα 9 μέτρα. Μηχαναὶ δῆζελ 7.200 ίππων. Ταχύτης 15,1 μίλ. Τιμὴ 2,5 ἑκατομ. δολ. Πίστωσις τῶν 80% ὀκταετής. Παράδοσις Μάιον 1969.

— Δεύτερον μπάλκ κάρριερ 22.500 τόνων d.w. παρήγγειλεν ἡ ἐταιρία Γκρέσιαν Σιτηπική (κ. Κούλουθρος), εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ούραγκα. Τὸ πρώτον παρηγέλθη κατ' Απρίλιον. Χαρακτηριστικά: 16.000 τ. π. γκρός. Μῆκος 152 μέτρα. Πλάτος 22,8 μέτρα, ὁμος 14,5 μέτρα. Βυθισμα 10,33 μέτρα. Μηχαναὶ δῆζελ 10.500 ίππων, πύπον Σοῦλτζερ, καπασιεῦς τῶν ναυπηγῶν. Ταχύτης 16 μίλια. Τιμὴ 3,8 ἑκατομ. δολ. Πίστωσις 80% πληρωτέας εἰς ὅκτὼ ἔτη. Παράδοσις Σεπτέμβριον 1968.

**ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ**

Ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσι τῆς Χιροσίμας καθειλύσθη τὴν 5ην Σεπτεμβρίου τὸ δηξειάνητον μπάλκ κάρριερ 40.000 τ. d.w. (23.000 τ. γκρός), εἰς τὸ ὅποιον ἔδθη τὸ ὄνομα «Αϊόνιαν Παϊόνιο» (Οἰκος Γ. Βεργαρῆ).

— Τὴν 7ην Σεπτεμβρίου καθειλύσθη εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ μπάλκ κάρριερ «Καπετέν Ψαρρός», 17.800 τ. γκρός (κ. I. K. Καρρᾶς).

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι (Ναγκασάκι) καθειλύσθη τὴν 28ην Σεπτεμβρίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ατλαντικ Πρίνσεψ», 85 χιλιάδων τόνων, τοῦ κ. Γεωργίου Σταύρου Λιβανού.

**ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ**

Πρὸ δεκαημέρου ἀπησχολήθη ἡ Ἐπιτροπὴ Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδότησεως μὲ τὸ ἀπὸ χρόνου μακροῦ πρὸς κύρωσιν κατεσθέν εἰς τὴν Βούλην νομοσχέδιον ἐπὶ ὥρισμένων θεμάτων ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Ἡ συνεδρίασις τῆς 21ης Σεπτεμβρίου ἡναντίων εἰς ἀκάρπους συζητήσεις, πλήν, δρασίως, τῆς συντόμου ὀμιλίας τοῦ κ. Μπουρνιᾶ, ὅστις εἰσηγήθη τὴν ψήφισμαν ποὺ νομοσχέδιον. Οἱ δουλευταὶ τοῦ Κέντρου, ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, ἀντέταξαν τὴν ἐπίμονον ἀντίδρασίν των.

Ἐπρόκειτο τὸ νομοσχέδιον ἐν συνεχείᾳ νά συζητήθῃ εἰς μίαν τῶν ἐμβολίων συνεδρίασεων τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς τρεχούστης ἔδομάρδος. Μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς ἐκτυπώσεως τῶν σελίδων αὐτῶν, ἡ συζητησίς δὲν ἐπανελήφθη, ἀγνωστον δὲ καὶ πότε τὸ νομοσχέδιον θὰ ψηφισθῇ. "Ἄσ ἀπίσωμεν τὸ συντομώτερον.

— Τὸ λιβεριανὸν ἀπηκόνητον φορτηγὸν «Λέρος», 10.059 τόν. γκρός, 15.350 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἀγοραστάς.

— Ἐπισής εἰς Ἰταλοὺς ἀγοραστὰς ἐπωλήθη καὶ τὸ φορτηγὸν τῆς ίδιας ἐταιρίας «Πάτμος», 10.048 τόν. γκρός, 15.357 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957.

— Τὸ κυπριακὸν ἀπηκόνητον φορτηγὸν «Αθάμας», 4.729 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἐπωλήθη εἰς διαυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ.

— Τὸ ἀπηκόνητον δεξαμενόπλοιον «Αλ Μαλίκ Σαούδ ἐλ Αβάλ», 29.440 τόν. γκρός, 47.130 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1954, ἐπωλήθη εἰς ἀγνώστους ἀγοραστάς, μὲ παραλαβὴν εἰς Τρίνινταν ὅπου εύρισκεται μὲ ζημιὰς ἐκ πυρκαϊᾶς. Πρόκειται νὰ διαλυθῇ.

— Τὰ δύο φορτηγά λάινερος τῆς Φορέντιτε «Μαίνη» καὶ «Φλόριντα» 4.600 τόν. d.w. τοῦ 1945 μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν των ἡγοράσθησαν, κατά τινας πληροφορίας, ἀπὸ «Ελλήνης» ἀντὶ 287.000 λιρῶν καὶ τὰ δύο.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Alderney» 567 τόν. γκρός, 685 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων μὲ προσεχῆ παραλαβὴν εἰς Λίβερπουλ. Θὰ μετονομασθῇ «Αστρονάυτης».

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Αρτέμων» 1.502 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Κόντινεντ, μὲ ζημιὰς ἐκ πυρκαϊᾶς, καὶ ἐπανεπωλήθη εἰς Ἰτανεύσιον.

— Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο «Mystra» 8.553 τόν. γκρός, 12.390 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπιμηκυθὲν τὸ 1961, ἐπωλήθη εἰς δασικὰ συμφέροντα μὲ παράδοσιν εἰς Στρεμμούντε.

— Τὸ λιβανούν ἀπηκόνητον φορτηγὸν «Παρμαρίνα» 6.721 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Κόντινεντ μὲ παραλαβὴν εἰς Ταΐδαν.

— Τὸ ἀπηκόνητον δεξαμενόπλοιον «Φαίδων» 15.543 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἐπωλήθη εἰς διαυτάς τοῦ Ταΐδαν.

— Επισής τὸ ἀπηκόνητον δεξαμενόπλοιον «Ουούρλητ Λίμπερτ» 18.226 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Κόντινεντ μὲ παράδοσιν εἰς Ἐλλάδα διπού εύρισκεται μὲ ζημιὰς. Ἐπανεπωλήθη εἰς Ισπανίους διαυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς Βαλέντισαν.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Στεφανία» 15.881 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, τὸ ὄποιον ἐπωλήθη εἰς λιβεριανά συμφέροντα, τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Αδαμαντίου Μιχ. Λασιμοῦ.

**ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ**

Τὸ ἀγγοράσθὲν παρ' Ἐλλήνων νορθηγικὸν φορτηγὸν «Βοΐδην», 2.641 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληφθὲν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον μετονομασθὲν «Γκουντχόουπ».

**UNITED MARINE SUPPLY CO.**

**ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΩΝ ΕΝΟΠΑΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ  
ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

**ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ, ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ, ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ**

28, TELOK AYER STREET

P. O. Box 1214

SINGAPORE, 1

ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ 75820

72831

ΟΙΚΙΑΣ 86272

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΑΙ

28, PHILLIP STREET

TΗΛΕΓΡ. "SAMSUPPLY"

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ :

ΦΥΛΑΚΕΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΑΙ

ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ BENZINAKATΩΝ

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cape Wrath», 10.905 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Στεφανία» (πρακτόρευσις «Ἀδάμανθος»).

—Τὸ ἀγγλικὸν ἐπίσης φορτηγὸν «Kadeik», 7.489 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Κυρά Κατίνα». Σημαία Λιβεριάς.

—Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Storstad», 20.495 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, παραληφθὲν ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον μετονομασθὲν «Ἐλενα Βενιζέλου».

—Παρελθόθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Hudson Cape», 2.524 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946 καὶ ὑψώσαν τὴν σημαίαν τοῦ Γιβραλτάρ μετωνομάσθη «Εὐγενία».

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Goudrillot Tserit», 12.846 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Βαρδάρα». Σημαία Λιβεριάς.

—Τὸ πωληθὲν εἰς δουλγαρικὰ συμφέροντα Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Θεομήτωρ», 2.324 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, παραληφθὲν ὑψώσε τὴν δουλγαρικὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Algits».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων φορτηγὸν «Tafawa Balewa», 3.211 τὸν γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, παραληφθὲν ὑψώσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Venturer».

#### ΤΟ ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ..

Ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, οἵτινες καὶ ἀνεγνώρισαν τὴν ὄλικὴν ἀπώλειαν, τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαριέττα Νομικού». Ἐξε-

χωρῆθη καὶ πάλιν εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν, ἥτις ἀντιμετωπίζει τὴν μετασκευὴν του εἰς μπάλκ κάρριερ, τοποθετουμένης καὶ νέας πρωστηρίου ίσως μηχανῆς.

#### ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΤΟ "ΟΔΥΜΠΙΑ,"

—Ινα εὐχερέστερον ἀντιμετωπίζενται αἱ ἐργατικαὶ ἀνωμαλίαι εἰς τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν ὑπερωκαένιον «Ολύμπια», ἡ Γκρίκ Λάιν ἀπεφάσισε τὴν ἔγγραφήν του εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, δάσει τοῦ ἄρθρου 13.

Ἐύθὺς ὡς δημοσιευθῆ ἡ σχετικὴ ἐγκριτικὴ πρᾶξις, θά ὑψωθῇ ἡ Κυανόλευκος ἐπὶ τοῦ «Ολύμπια».

#### ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τὴν 20ὴν Ὁκτωβρίου ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Λάτση ἐπίβατηγὸν «Οράν Σάν», χωρητικότητος 900 τ. γκρός, τὸ ὅποιον θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ «Ἀργοσαρωνικοῦ, ἀφοῦ προηγουμένως ὑποστῆ ὧδισμένας μετασκευάς. Ἡδὴ τὸ πρῶτον κλιμάκιον πληρώματος μετέβη εἰς Μαΐασμο Φλωρίδος διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ σκάφους.

#### ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατὰ τὰ στοιχεῖα τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτου ἀνήλθεν εἰς 84.144.000 δολ., ἔναντι 73.998.000 δολ. τοῦ πρῶτου ἔξαμηνον 1965. Οὕτω ἐστημείωθη αὔξησις κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ 1966 κατὰ 10.146.000 δολ., ἐν σχέσει πρὸς τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ 1965.

#### ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

#### ΑΛΩΡΕΜΠΟΡΙΟΝ

Εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Δημοσθένης Πανταλέων», 7.260 τόννων, ἀπηγορεύθη ὁ ἀπόπλους ἐκ Ρεσίφε μέχρι καταβολῆς τοῦ προστίμου εἰς τὸ ὄποιον κατεδικάσθη. Εἰκοσιτετράωρος ἔρευνα ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔφερεν εἰς τὸ φέρετρο 39 κιβώτια ούτισκυ Σκωτίας καὶ 63 κιβώτια σιγαρέττων, τὰ ὅποια ἐπρόκειτο νὰ εἰσαχθεῖν λαθραίως εἰς τὴν Βραζιλίαν.

#### ΕΠΙ ΤΕΑΟΥΣ

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 28ης Σεπτεμβρίου τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως ἐψηφίσθη ἐπὶ τέλους καὶ ἡ σύμβασις μὲ τὴν Ἰνδίαν πρὸς ἀποφυγὴν διπλῆς φορολογίας. Ἐξυπηρετεῖται διὰ τῆς συμβάσεως ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ἡ τόσον συχνάζουσα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἰνδίας.

#### ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐρρυθμίσθη τελικῶς τὸ θέμα τῆς προσκομίσεως πιστοποιητικῶν διὰ τὴν ἔξαγοράν τοῦ χρονού κατοχικῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν. Οὕτω, πέραν τῆς ἐνόρκου δεδιαιώσεως δύο μαρτύρων ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδικοῦ, δὲ ἐνδιαφερόμενος οἵτιειλει νὰ προσκομίσῃ καὶ δεδιαιώσται τῆς οἰκείας συνδικαλιστικῆς ὀργανώσεως, ὅτι κατὰ τὴν περίοδον τῆς Κατοχῆς ὁ ναυτικός εἶχεν ἀποκλεισθῆ εἰς τὴν Ἐλλάδα. Διὰ τῆς προσθέτου ταύτης δεδιαιώσεως τὸ Ν.Α.Τ. ἐλπίζει διτὶ διασφαλίζει κατὰ τὸ δυνατὸν τὰ συμφέροντά του.

Ἐρωτηθεὶς δὲ διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ. ἐὰν διὰ τῆς ανωτέρω ἀποφάσεως ρυθμίζεται ὁριστικῶς τὸ θέμα τῶν συντάξεων, καὶ ἐάν δῆμος τῶν ἐκκρεμουσῶν 800 καὶ πλέον αἴτησεν θὰ διεκπεραιωθῇ, ἀπήντησεν δὲτι ἀγνοεῖ πότε θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου περὶ Ν.Α.Τ. νόμου.

Ἐξ ὅλου κατὰ τὴν ἴδιαν συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐγένοντο δεκταὶ ὀρισμέναι τροποποιήσεις ἀφορῶσαι εἰς τὸν κανονισμὸν τῶν συμβεδηλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοίων.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Ἡ ἐκκρεμότης εἰς τὸ Ν.Α.Τ. παρατείνεται ὡς πρὸς τὴν ἀποιομήνη συντάξεως εἰς τοὺς δικαιούχους ναυτικούς, συνεπείᾳ τῆς ἀδυναμίας ἐφαρμογῆς τοῦ νέου νόμου. Οὕτω κατὰ τὸ παρελθόν δεκαπεντήμερον ἔχοργηθῆσαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς δύο μόνον ναυτικούς, εἰς τοὺς Καραπέτην Σταύρου τοῦ Προδρόμου, θεμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν (δρχ. 1.000) καὶ Δελακοβίδην Ἰωάννην ποὺ Εὐαγγέλου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν (δρχ. 1.000).

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον 150ῆμερον τοῦ Σεπτεμβρίου ὑπεγράφθησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κέπων σκαφῶν ὑπὸ ἔνηνη σημαίαν Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἄνυτος», κυπριακόν, τόν. γκρός 11.148, ἀπὸ 26.8.66, ἐκτροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΕΠΕ, «Καπτετάν Παναόσ», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 2.874, ἀπὸ 9.9.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Βολταίρου, «Ολύμπια», λιβεριανόν, τόν. γκρός 8.593, ἀπὸ 1.9.66, ἐκτροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Ἀλκμάν», λιβεριανόν, τόν. γκρός 28.000, ἀπὸ 1.9.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κιμ. Ταφλαμπά, «Ἄντιγκουσ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 20.000, ἀπὸ 1.7.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπυρ. Ποφυράτου, «Κάππαν Τζωρτζ Λ.», λιβεριανόν, τόν. γκρός 19.000, ἀπὸ 1.8.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χατζηαντωνίου (ΣΕΡΕΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ Κο), «Ἀγήνωρ», κυπριακόν, τ. γκρός 7.139, ἀπὸ 19.9.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΕΠΕ, «Βεντούρερ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 3.211, ἀπὸ 23.7.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ ΠΗΓΑΣΟΣ.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι σκάφη:

«Σταύρος Γ. Λιδανός», λιβεριανόν, τόννων



ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΑΕ.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Χαριλ. Τρικούπη 8

Τηλ. 454.003, 451.928

Τηλεγρ. Δ/σις ΥΙΤ - Πειραιεύς

ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Τηλ. 66, Πύλος-Τηλεγρ. Δ/σις ΒΙΚΤΩΡΙΑ, Πύλος

ΔΙΤΣ











ήτοι 10 ολιγώτερα από πέρυσι. Και ή ζάχαρις τών Φιλιππίνων δι' Αμερικήν, μέν ναύλον \$ 6.50, πληρώνει έν και πλέον δολαρίους ολιγώτερα τών τού αντιστοίχου μηνός τού παρελθόντος έτους.

Επιστρέφοντες εἰς τὸν τομέα δοσίς και αποτελεῖ τὴν δάσιν τῆς ναυλαγορᾶς, βλέπομεν διτὶ τὰ σιτηρά ἐκ λιμένων τοῦ Κόλπου διὰ μὲν τὴν Ἰαπωνίαν πληρώνουν \$ 9.75 - 10.25 ἔναντι 13 πέρυσι, διὰ δὲ τὸ Κόντινεντ \$ 5.50, ἔναντι τῶν \$ 6.25 τοῦ περυσινοῦ Σεπτεμβρίου.

Ἡ κατά τομεῖς, δόπωσδήποτε, κατάστασις διεμορφούμενη τὴν ἐσπέραν τῆς 29ης Σεπτεμβρίου ὡς ἀκολούθη:

Σι τηρά : Διετηρήθη καθ' ὅλοκληρον τὸ δεκαπενθήμερον μία σχετικὴ δραστηριότης ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ, χωρὶς δῆμος βελτίωσιν τῶν ναύλων, ἐνῷ εἰς τὰς ἐξ Ἀυτραλίας φορτώσεις ἐστημένη και περιτέρω ἐλαφρὰ ὑποχώρησις.

Γαι τηρά : Διετηρήθη καθ' ὅλοκληρον τὸ δεκαπενθήμερον μία σχετικὴ δραστηριότης ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ, χωρὶς δῆμος βελτίωσιν τῶν ναύλων, ἐνῷ εἰς τὰς ἐξ Ἀυτραλίας φορτώσεις ἐστημένη και περιτέρω ἐλαφρὰ ὑποχώρησις.

Ἄλλα φορτία : Ἡσυχία εἰς ὅλους σχεδόν τοὺς τομεῖς καθ' ἄπαν τὸ δεκαπενθήμερον, μὲ σποραδικάς ναυλώσεις, ἀν και ἀρκεταὶ ναυλώσεις δὲν ἀνεκοινώθησαν. Ἡ κατά περιοχὰς κίνησις τῆς ἀγορᾶς, εἶχεν ὡς κάτωθι:

Νότιος Ἀτλαντικός : Καθ' ὅλοκληρον τὴν τρίτην ἑδδομάδα τοῦ μηνός, μία μάνον ἐξ Ἀργεντινῆς ναυλώσις ἀνεκοινώθη. "Ἐν διμερεῖται ἑναυλάθη ἀπὸ Λά Πλάτα δι' Ἰαπωνίαν εἰς τὰ 61/6 μὲ ἐλευθέρων ἐκφόρτωσις, Σεπτεμβρίου - Ὁκτώβριον. "Υπῆρχον φορτία διὰ Κόντινεντ και Ἰαπωνίαν, εἰς χαμηλὸς δῆμος ναύλους και χωρὶς ν' ἀνακοινώθη μέχρι στιγμῆς ἀλλιού ναυλώσις.

Αμερικανικοὶ λιμένες : Σι τηρά, 23.000 τόνοι δι' ἔνα λιμένα Κόντινεντ και ἔνα λιμένα Πολωνίας \$ 5 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. Πλοίον 26.500 τόνων διὰ Ρίο τε Τζανέιρον και Ρεσίφε, μὲ 750 τόνους ἐκφόρτωσιν, ἔλαβε \$ 6.85 ἐλευθέρα φόρτωσις Ὁκτώβριον. "Άλλο σκάφος 23.900 τόνων διὰ Σάντος ἐπληρώθη \$ 6 ἐλευθέρα φόρτωσις, Ὁκτώβριον. Διὰ Καλλάο, πλοίον 10.000 τόνων ἔλαβε \$ 7 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. Διὰ Σάν Αντόνιο ἡ Βαλπαραΐζ, πλοίον 17.000 τόνων ἐπληρώθη \$ 7.10 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. Δι' Ἀλεξανδρείαν ἡ Πόρτα Σαΐδ, δεξιεμένοπλοιον 23.000 τόνων ἐπληρώθη \$ 5.80 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον, τὸν αὐτὸν δὲ ναύλον ἔλαβε και δεξαιμενόπλοιον 25.000 τόνων. Διὰ Ρόττερνταμ, μπάλκ κάρριερ 30.000 τόνων ἔλαβε \$ 3.55 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. Διὰ Καλέρερσαν Ρόττερνταμ - "Αμετερνταμ διὰ Ρίγιέκα 32.000 τόνων ἐπληρώθη \$ 3.75 διὰ Νοέμβριον - Ἰανουάριον, ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις. Διὰ Ταρραγκόνα, πλοίον 16.000 τόνων ἐπληρώθη \$ 4.65 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Νοέμβριον. Λιπάσματα ἀπὸ Τάμπα διὰ Χιλήν, 10.000 τόνων \$ 7 f.i.o., Ὁκτώβριον.

Ακτὴ Ἀτλαντικοῦ : Πλοίον 9.500 τόνων, ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων δορέων τοῦ Χάπτερας διὰ Βερακρούζ, πωλαιοσιδήρα, ἔ-

λαβε \$ 58.000 κατ' ἀποκοπὴν f.i.o., "Οκτώβριον. Δι' Ἰαπωνίαν, πωλαιοσιδήρα πάλιν, σκάφος 30.600 τόνων ἐπληρώθη \$ 10.50 f.i.o., Νοέμβριον - Δεκέμβριον. "Απὸ Χάμπιτον Ρόσοντες διὰ Ρίο τε Τζανέιρο 20.000 τόνοι γαιανθράκων ἐπληρώσαν \$ 5.60 μὲ 60 σέντς ἐκφόρτωσιν, Ὁκτώβριον. "Απὸ Αγιον Λαυρέντιον δι' Ἰαπωνίαν 14.600 τόνοι πωλαιοσιδήρας ἐπληρώσαν \$ 160.000 κατ' ἀποκοπὴν f.i.o., Ὁκτώβριον. "Απὸ Τολίντο τῶν Μεγάλων Λιμνῶν εἰς Αγγλίαν 16.000 τόνοι σιτηρά 51/3 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. "Ἐκ τοῦ αὐτού λιμένος 13.000 τόνοι σιτηρά διὰ Γένοβα \$ 6.10 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον, ἐνῷ ἀπὸ Ντουλόύδι δι' Ἀλγερίου πλοίον 8.000 τόνων διὰ δρόμην ἔλαβε \$ 11 ἐλευθέρας ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον και διὰ Βενεζούελαν πλοίον 10.000 τόνων ἐπληρώθη τὸν αὐτὸν ναύλον τῶν \$ 11 ἐλευθέρας ἐκφόρτωσις, ἐπίσης δι' Ὁκτώβριον.

Ακτὴ Ειρηνικοῦ : "Απὸ Βρετανικοῦ Κολομβίαν διὰ Τόκιο - Χακάτα σιτηρά, ἐπληρώσαν \$ 7.50 εἰς πλοίον 13.500 τόνων, μὲ πολὺ μεγάλην προμήθειαν, περιλαμβάνουσαν 10% ἀντρές, ἐλευθέρας ἐκφόρτωσις, Ὁκτώβριον - Νοέμβριον. Δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν Ινδίας ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων, πλοίον 11.300 τόνων ἔλαβε διὰ σίτον 71/6, ἐλευθέρας ἐκφόρτωσις Ὁκτώβριον. "Ἐκ τῆς ίδιας περιοχῆς, πωλαιοσιδήρα δι' Ἰαπωνίαν ἐπληρώσαν κατ' ἀποκοπὴν \$ 68.350 εἰς σκάφος 9.500 τόνων f.i.o. μὲ ἀμεσον φόρτωσιν. "Απὸ Πόρτα Λιμόν δι' ἀμερικανικόν λιμένων, Ατλαντικοῦ ζάχαρις, 5.100 τόνοι \$ 4.50 f.i.o. πρώτη ἑδδομάρας Ὁκτώβριον. "Απὸ δύο λιμένων Περού διὰ δύο λιμένας Κόντινεντ, Ιχυάλευρον ἐπληρώσεν εἰς σκάφος 460.000 κυβικῶν ποδῶν κατ' ἀποκοπὴν \$ 76.000 f.i.o.s., 20 Ὁκτώβριον - 5 Νοέμβριον.

"Άλλοι τομεῖς : "Απὸ Πόρτα Μούντυ δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν Ινδίας, 10.000 τόνων θειῆκης ἀμμώνιας \$ 9.75 f.i.o. Ὁκτώβριον. "Απὸ Λουάντα δι' Ἰαπωνίαν 30.000 τόνοι μετάλλευμα \$ 5.70 f.i.o. Νοέμβριον - Δεκέμβριον. "Απὸ Οζάκα δι' Ινδίας 8.000 τόνοι σύρεα 44/6 f.i.o.s. Σεπτεμβρίον. "Απὸ Γκηλόγκ διὰ Καράτα, σίτος μὲ σκάφη 22.000 τόν., δεξαιμενόπλοια, ἐπληρώσεις 56/- γκρός τέρμης, Ὁκτώβριον - Νοέμβριον. "Απὸ Βόρειον Κορέαν διὰ Φόττερνταμ, χελῶναι μολύβδου 117/- f.i.o.s. "Απὸ Καλκούντα δι' Ιαπωνίαν 8.500 τόνοι πωλαιοσιδήρας 55/- f.i.o.s. Ὁκτώβριος. "Απὸ Μορμούγκαρο διὰ Ρίγιέκα 10.000 τόνων, μετάλλευμα 27/6 f.i.o. Ὁκτώβριον. "Απὸ Ντάρμπιταν ζάχαρις δι' Αγγλίαν 10.000 τόνοι 55/- f.i.o. Δεκέμβριον και δι' ἀμερικανικῶν λιμένων Ατλαντικοῦ 22.000 τόνοι διὰ \$ 6.60 f.i.o.s. Ὁκτώβριον - Νοέμβριον. "Άλλος ἀπὸ Σαλιφ δι' Ιαπωνίαν 10.000 τόνοι 50/- f.i.o. Νοέμβριον και φωσφάτα ἀπὸ Κοσεΐρ δι' Ινδίαν 10.000 τόνοι 50/6 f.i.o. Ὁκτώβριον.

#### ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΙΣ

"Ἀρκεταὶ αἱ χρονοναυλώσεις, ιδίᾳ αἱ δι' ἀπλὰ ταξίδια, ἀν και εἰς χαμηλούς μᾶλλον ναύλους. Δηξελόπλοιον 9.000 τόνων μὲ 521.600 κυβ. πόδας διὰ δέματα και 14 μιλια μὲ 16 τόνους ντηζελ, διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ντάρης ἐς Σαλαμή διὰ Σκανδιναվίαν \$ 475 ημεροσίως. Λιμπερτούς ἔλαβε 17/- διὰ ταξίδιον ἀπὸ Γιο-

κοχάμα εἰς Σαγκάν, ἐνῷ ἀλλο λιμπερτού διὰ ταξίδιον ἀπὸ Νεάσ Όρλεάνης εἰς Αγγλίαν. "Άλλο 14.390 τόνων μὲ 715.000 κυβ. πόδας και 14.5 μιλια μὲ 20 τόνους φιούντελ 1.500 δαμμῶν ἔλαβε \$ 1.525 ημεροσίως διὰ ταξίδιον ἀπὸ Νεάσ Όρλεάνης εἰς Αγγλίαν. "Άλλο 10.200 τόνων μὲ 535.690 κυβ. πόδας και 14 μιλια μὲ 19 τόνους φιούντελ 1.000 δαμμῶν £ 490 ημεροσίως διὰ ταξίδιον ἀπὸ Γκλάσγουκού εἰς Ανατολικήν Αφρικήν μὲ ἐπιστροφὴν και δικαίωμα δευτέρου ταξίδιου. Δηξελόπλοιον 13.500 τόνων μὲ 622.000 κυβ. πόδας και 13 μιλια μὲ 21 τόνους φιούντελ 1.000 δαμμῶν 25/3 κατὰ τόνους διὰ ταξίδιον ἀπὸ Τάιν εἰς Κίναν. Λιμπερτούς ἔλαβον 16/6 δι' ἐν ταξίδιον ἀπὸ Ινδίας εἰς Ιαπωνίαν.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Οι ναυλοὶ τῶν πετρελαίων παρέμειναν καθ' ὅλον τὸ παρελθόν δεκαπενθήμερον εἰς τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα που ἐσταθεροποιήθησαν ἀπὸ τῆς ἐνάριξεως τοῦ μηνός, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυλώσεων εἰς δόλους τούς τομεῖς ήτο μεγαλύτερος. Κατὰ τὴν τελευταῖαν μάλιστα ἔδηματος τοῦ Σεπτεμβρίου, οἱ ἐκ τῆς Καραϊβικῆς ναυλοὶ ἐστημένωσαν μικράτινα δελτίωσιν, μὲ δασίμους ἐνδεξεῖς στοιχεῖαν διὰ τὰς μετὰ τὸν Οκτώβριον φορτώσεις ή δελτίωσις θά είναι και εύρυτέρα και μεγαλυτέρα.

Εἰς τὰ καθαρά φορτία, πλοίον 14.000 τόνων ἀπὸ Καραϊβικήν διὰ Μόντρεαλ ἐλλείσθη εἰς 30% ὑπὸ τὴν κλίμακα Ὁκτώβριον, ὅλο σκάφος 18.000 τόνων δι' Απω Αναστολήν ἔλαβε 17.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα, ἐνῷ διὰ τὸ αὐτὸν ταξίδιον πλοίον 31.000 τόνων ἔλαβεν 25% ὑπὸ τὴν κλίμακα πάντοτε δι' Οκτώβριον. Διὰ καθαρά φορτία ἀπὸ Ιαπωνίαν διὰ τοῦ Καραϊβικήν διὰ Ιαπωνίαν 30.000 τόνων πετρελαίου πλοίον 23.500 τόνων, ἀπὸ Ιαπωνίας διὰ ιδίαν λιμένα "Απω Αναστολής ἔδημης και κλίμακας ἀνεψικτώσεως εἰς πλοίον 15.000 τόνων Οκτώβριον, ἐνῷ διὰ συνεχῆ ταξίδια εἰς μηνῶν ἔδημος 12.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς σκάφος 21.000 τόνων μὲ ἔναρξην Οκτώβριον. Καθαρά ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Απω Αναστολήν ἐπληρώθησαν 42.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς πλοίον 23.500 τόνων, ἀπὸ Ιαπωνίας διὰ ιδίαν λιμένα "Απω Αναστολής ἔδημης και κλίμακας ἀνεψικτώσεως εἰς πλοίον 15.000 τόνων Οκτώβριον, διὰ τὸν κλίμακα πάντοτε δι' Οκτώβριον, οἱ δασίμοις δελτίωσις 12.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς σκάφος 21.000 τόνων μὲ ἔναρξην Οκτώβριον. Καθαρά ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Απω Αναστολήν ἐπληρώθησαν εἰς σκάφη πέριξ τῶν 18.000 τόνων 10% ἐνως 17.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα, "Οκτώβριον πάντοτε.

Δι' ἀκάθαρτα φορτία, ἀπὸ Καραϊβικήν δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 67.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς πλοίον 56.000 τόνων, 52.5% εἰς πλοίον 25.000 τόνων δι' ἀμερικανικῶν λιμένων Ατλαντικοῦ και 42.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς σκάφος 17.500 τόνων διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν, πάντοτε ἀρχὰς Οκτώβριού.

"Απὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ πλοίον 34.000 τόνων ἔλαβε 50% ὑπὸ τὴν κλίμακα δι' ἀμεσον φορτωσιν. "Άλλο 19.000 τόνων διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν ἐπληρώθη 37.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα δι' Οκτώβριον, ἐνῷ διὰ Λορέντζο Μαρκές πλοίον 28.500 τόνων ἔδεχθη 50% ὑπὸ τὴν κλίμακα. Δι' ἀμερικανικόν λιμένα Ατλαντικοῦ ἐπληρώθησαν 53% ὑπὸ τὴν κλίμακα εἰς πλοίον 65.000 τόνων Οκτώβριον,

**Δι' ὅτιδηποτε εἶναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν**

**S. U. & Co. Ltd**

**τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοιών εἰς τὴν Ιαπωνίαν**

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

**London Agent: C. R. KNIGHT & CO. (SHIPPING LTD.)**

**ADENHALL STREET, LONDON E.C. 3**

διὰ πάντα προορισμὸν πλοίον 48.000 τόνων ἔλαβε 52.5% 'Οκτώβριον, δι' 'Ιαπωνίαν σκάφος 59.000 τόνων ἐπιληρώθη τὸν αὐτὸν ναύλον τοῦ 52.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα, ἐνῷ διὰ συνεχῆ ταξίδια 12 μηνῶν πλοίον 46.500 τόνων ἔλαβε 47.5% 'Οκτώβριον. 'Απὸ Βόρειον 'Αφρικήν διὰ Κόντινεντ, πλοῖον 23.000 τόνων ἔλαβε 35% ὑπὸ τὴν κλίμακα 'Οκτώβριον, ἐνῷ ἀπὸ Τευρίφε διὰ Γένοβα ἐπιληρώθησαν δι' 23.000 τόνους 45% ὑπὸ τὴν κλίμακα διὰ Σεπτέμβριον.

'Εσμημέθησαν ἐπίσης χαρακτηριστικά τινες τῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς χρονονιαλῶσεις πλοίοις πέριξ τῶν 80.000 τόνων μὲ \$ 1.79 διὰ τρία ἔτη, ὡς καὶ τριῶν σκαφῶν τοῦ κ. Νιάρχου τῶν 40.000 τόνων διὰ συνεχῆ ταξίδια τριῶν ἔτῶν εἰς τὰ 47.5% ὑπὸ τὴν κλίμακα.

#### Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η συνήθης κίνησις παρετηρήθη καὶ κατὰ τὸ παρελθόν δεκαπενήμερον εἰς τοὺς λιμένας τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου. Περιωρισμέναις αἱ διαταγαί, μὲ ναύλους οὐχὶ ἀξιολόγους.

'Απὸ Λά Νουδέλ 3.000 5% κριθῇ εἰς σάκκους διὰ Νταμάμ 72,6/-, φόρτωσις 5 - 15 'Οκτώβριον. 'Απὸ Λισσαδῶνα καὶ Γένοβα διὰ Κωνστάντζαν 1.500 τόνων περίπου χαλύδινοι σωλῆνες, χωλισθόφυλλα, σίδηρος κατ' ἀποκοπὴν 2.200 λίρας 'Αγγλίας, φόρτωσις ἀρχὰς 'Οκτώβριον. 'Απὸ Δυρράχιον διὰ Πολωνίαν 4.000 τόνων χρώμιον 37,6/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Κωνστάντζαν διὰ Βεγγάζην - Τρίπολιν 3 - 4.000 τόνων τοιμέντα εἰς σάκκους 29/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Βάρναν διὰ Ραβέναν χῦμα ἀραβόσιτος 2.500 - 3.000 τόνων 33,6/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Αζοφίκην διὰ Σαδόνα πυρίτης 2.500 τόνων 29/-, φόρτωσις 10 - 20 'Οκτώβριον. 'Απὸ Πότι διὰ Πορτομάγκερα 3.000 τόνων μετάλλευμα 32/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Βάρναν εἴτε Πύργον διὰ Λατάκια σίτος χῦμα (βύθισμα 26') 28/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Βάρναν δι' 'Ιαπωνίαν 10.000 τόνων χελωνές σιδήρου 71,6/-, φόρτωσις 'Οκτώβριον. 'Απὸ Κωνστάντζαν 3.500 τόνων τοιμέντα ἵνα ισπανικὸν λιμένας Μεσογείου 4.20 δολ., φόρτωσις 1 - 10 'Οκτώβριον. 'Απὸ Κωνστάντζαν διὰ Τζέντα εἴτε Γιάμπο 5 - 10.000 τόνων τοιμέντα εἰς σάκκους 42/- φόρμη, μὲ 4 σελ. ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

#### NEA EPI TON METAFORON

• 'Ενδείξεις κάποιας συστολῆς παραγωγικῆς ἀναφέρονται εἰς τελευταίας στατιστικάς τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος. Τοῦ δασικοῦ προϊόντος, τοῦ χάλυβος ἢ παραγωγῆ εἰς τὰ αὐτὰ περυσινὰ ἐπίπεδα μέχρι τοῦνδε κυμαίνεται (50,3 ἑκατομ.) τὸν τὸ ἐπτάμηνον τοῦ 1966, ἔνατοι 50,3 ἑκατομ. τὸν τὸ ἀντίστοιχον περυσινόν). 'Ανεμόντο καλύτερο ἀποτελέσματα. Εἰς τὰς μεταφορὰς εὐνόθης ὁ ἀντίκτυπος, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς προσθήκης τόσων καὶ τόσων μπάλκα κάρριερ.

• Κατὰ νορδηγικὴν στατιστικήν, ὁ στό-

λος τῶν μπάλκα κάρριερ τὴν Ιην 'Ιουλίου ἀνήρχετο εἰς 1.250 πλοῖα, 30,6 ἑκατ. τόν. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 9,5 ἑκατ. τόν. ἀνεφέροντο εἰς μεταλλοφόρα. 'Η αὔξησις ἐντὸς ἑξαμῆνου ἀνέρχεται εἰς 82 πλοῖα, τόν. d.w. 3.064.000 (11%).

—Αἱ παραγγελίαι ἀνέρχονται εἰς 462 στοάφη, 18,6 ἑκατ. τόν. d.w., περιλαμβανομένων 39 μεταλλοφόρων, 2,3 ἑκατομ. τόν. d.w. Παραγγελίαι ἔξαμηνου 4,6 ἑκατομ. τ. d.w., ἐκ τῶν ὅποιων σκάφη 700.000 τόν. ἀναφέρονται εἰς μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα.

• "Ινας ἀπασχολήσῃ τὰ μεγάλα σκάφη τοῦ ὁ κ. Λούντειχ ἔξηγόραστε τὰ γαιανθρακωρυχεῖα παρὰ τὸ Κάμπυτεν τῆς Αὐστραλίας. Θὰ ἐλέγχῃ οὕτω τὰ τρία πέμπτα τῶν ἔξαγομένων ἀπὸ τὴν ἐν λόγῳ περιοχὴν γαιανθράκων (5 ἑκατομ. τόν.).

• Εἰς τὰ μέσα Σεπτεμβρίου 159 τάνκερς 3.628.860 τόν. d.w. ἀπησχολοῦντο εἰς τὰ σιτοφορτία, μὲ 10 ἑπὶ πλέον 244.624 τόν. ναυλωθέντων δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας

• 'Ο μεγαλύτερος ναύλος ποὺ ποτὲ ἐπληρώθη εἰς ἐμπορικὸν σκάφος, πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον, εἶναι ὁ κλεισθεῖς ἀπὸ τὸ γνωστὸν μας ἀμερικανὸν δεξαμενόπλοιον 'Μανχάτταν' 108.000 τόν. 'Εναυλώθη διὰ τὴν μεταφορὰν περὶ τὰ μέσα 'Οκτώβριον σιτη-

ρῶν εἰς Πασιστάν (70.000 τόν.) ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν, μὲ ναύλον 28,50 δολ. κατὰ τὸν ημέραν. 'Επιστρέφον, θὰ παραλάβῃ 100 χιλ. τόν. πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσ. Κάλπον δι' 'Ιαπωνίαν, μὲ ἄμεσαν φόρτωσιν.

• "Εἰς τὰ 1980 προβλέπεται, ὅτι τὸ 75% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου θὰ μεταφέρεται διὰ «κοντέινερ» καὶ περὶ τὸ 1970 1.000 μεγάλα τοιαύτα «κοντέινερ» θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς πλησιεστέρας θαλασσίας ἀποστάσεις. Αύταὶ εἰναι αἱ προβλέψεις ἐνὸς ἐκ τῶν διακημάτων 'Αγγλων ἐφοπλιστῶν, τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς Τζένεραλ Στήμ Ναυτικέσσον, αἱ πρὸ τινῶν ἡμερῶν διατυπώθεισαν.

—Θὰ χρειασθοῦν πλήρεις διαφρυμίσεις τῶν εὐρωπαϊκῶν λιμένων διὰ νὰ δεχθοῦν τὴν εἰσβολὴν τῶν 'Αμερικανῶν διὰ τῶν «κοντέινερ».

—Καὶ ἡ ἀντίθετος ἀποψίς, τοῦ κ. Γκέντες τῆς 'Πενίνουσαλοφ καὶ 'Οριένταλ: 'Εδήλωσε: 'Δὲν εἰναι πανάκεια τὰ «κοντέινερ» διὰ τὰς μεταφοράς. Δι' ὥρισμένα φορτία καὶ ὥρισμένας γραμμὰς εἰναι κολά. 'Οχι, ὅμως, καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Πάντως, στρέφομεθ ἡδη καὶ πρὸς τὰ «κοντέινερ», ἐν συνεργασίᾳ μὲ τρεῖς ἄλλας ἑταῖρίας. Τὰ ἐπενδυμένα κεφάλαια εἰναι, πράγματι, σημαντικά.

#### ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

##### Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΛΕΑΝΘΟΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 14.200 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11,25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 20 Σεπτεμβρίου - 3 'Οκτώβριον.

«ΚΑΛΛΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 24 Σεπτεμβρίου - 5 'Οκτώβριον.

«ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10,50 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 5 - 20 'Οκτώβριον.

«ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ» λιμένας Κόλπου 10.065 τόν. ὄρθης Νότιον Βιεννείων δολ. 20,25, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 15 Σεπτεμβρίου - 5 'Οκτώβριον.

«ΠΕΛΛΟΣ ΚΑΓΡΟΥ» (λιβ.) Μεγάλας Λίμνας 12.500 τόν. γεννημάτων Μαρόκου δολ. 9 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 15 - 30 Σεπτεμβρίου.

«ΠΟΥΚΟΥ» (λιβ. δ.) Μπού Κορμ 10.000 - 10.500 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίου, 'Οράρ, Σκίκιτα δολ. 5,65 μὲ 1.800 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 30 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτώβριον.

«ΩΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10,75, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 15 - 25 'Οκτώβριον.

«ΓΕΩΡΓΕΛΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 5,50 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 1 - 10 'Οκτώβριον.

«ΡΥΜΟΣ» λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10,75, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 5 - 20 'Οκτώβριον.

«ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ» Χιούστον 9.500 τόν. d.w. (475.000 κ.π.) παλαιοισθήρων Νότιον Κορέαν δολ. 110.500 φίο 1 - 10 'Οκτώβριον.

«ΑΚΤΗΝΑ» (λιβ.) φύιον «ΚΥΡΑ» (λιβ.) Χιούστον 10.000 τόν. θεικῆς ἀμμώνιας 'Ινδιαν δολ. 12,50 φίο μὲ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. ἐκφόρτωσιν 5 - 15 'Οκτώβριον.

«ΡΥΜΟΣ» ή ἔτερον "Αγ. Λαυρέντιον" 14.600 τόν. d.w. (70.000 κ.π.) παλαιοισθήρων 'Ιαπωνίαν δολ. 160.000 φίο 7 - 15 'Οκτώβριον.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» ἀμφερι. λιμένας 'Αλαντικοῦ ή Κόλπου 9.500 τ. d.w. (475.000 κ.π.) παλαιοισθήρων Βέρα Κρούς δολ. 58.000 φίο, 'Οκτώβριος.

«ΒΕΛΟΣ» λιμένας Κόλπου 17.000 - 17.800 τόν. στίον Σάν 'Αντώνια ή Βαλπαραΐδον δολ. 7,10, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 4 - 20 'Οκτώβριον.

«ΚΥΡΑ» (λιβ.) Τόμπαν 10.000 τόν. λιπαρομάτων Χίλιων δολ. 7 φίο, φόρτωσις μεσα 'Οκτώβριον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβ.) Τολέδο μὲ συναπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 13.000 τόν. γεννημάτων Γενοβαν δολ. 9,10 Τολέδο, δολ. 6,10 'Αγ. Λαυρέντιον, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 5 - 14 'Οκτώβριος.

E. PHOCAS (PTY.) LTD.

SHIPS' CHANDLERS, MERCHANTS  
AND IMPORTERS

DURBAN

DIRECTOR: E. PHOCAS

P.O.Box 3689 - TELEPHONE: 61972

CABLES & TELEGRAMS: "EPCHAND"

Tel. Address : 78939, 83724

"CLEONEGRIS"

Tel. Nos.

**C. NEGRIS**

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLER AND IMPORTER  
NEGRIS BUILDING,  
YORK STREET, FORT.  
P.O.Box 954

COLOMBO I CEYLON

«ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ» Ντουλούθ - Σαπτέριορ 8.000 τ. βρώμης 'Αλγέριον δολ. 11, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 4-15 'Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» Μεγάλας Λίμενας 10.000 τόν. γεννημάτων Βενζούελαν δολ. 11, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν Σεπτεμβρίου - 'Οκτωβρίου.

«ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ» (λιβ.) λιμενάς Κόλπου 23.900 τόν. σίτου Pion 'Ιανέριον ή Σάντος δολ. 6 ένα λιμένα έκφρτωτες, δολ. 6.25 δύο, με 1.000 τόν. έκφρτωσιν 15-27 'Οκτωβρίου.

«ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ» (λιβ.) λιμενάς Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Καλλάν δολ. 7, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 29 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτωβρίου.

«ΕΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ» (λιβ.) Χάρμπτον Ρόδους 20.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90 έλευθ. έκφρτωτες, δολ. 15-30 'Οκτωβρίου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» λιμενάς Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Τόκο - Σασεμπρο πείντ δολ. 10.75, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν, 28 Σεπτεμβρίου - 5 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ.Ι.Τ.» (λιβ. 6.) Χόπγουελ 12.000 τόν. λιπασμάτων δυτικήν όπτην 'Ινδιας και έτερον 10.000 τόν. και τά δύο δολ. 11, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (παν.) Σικιγγον 8.000 τόν. παλαιοσιδήρων 'Ιαπωνίαν δολ. 14 φίο, 3-10 'Οκτωβρίου.

«ΚΙΤΓ ΝΕΣΤΩΤΩΡ» λιμενάς Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων Βρέμην ή 'Αμβούργον δολ. 3.75, ένα λιμένα έκφρτωτες, δολ. 4 δύο, με 3.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν, 17-29 'Οκτωβρίου.

### 'Εκ Βορείου Είρηνικού

«ΝΕΙΛΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, άμερικανικούς λιμενάς Βορείου Είρηνικου 14.200-14.490 τόν. σίτου Τόκο - Χακάτα πείντ δολ. 7.50, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 4-25 Νοεμβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΖΑΣ» Βόρ. Είρηνικον 20.000 τόν. σίτου Λαττάνια δολ. 8, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 20-30 Σεπτεμβρίου.

«ΣΟΦΙΑ» (λιβ.) βόρ. Είρηνικον 23.000 τόν. σίτου δύο λιμενάς 'Ιαπωνίας δολ. 6.50 με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 22 'Οκτωβρίου - 10 Νοεμβρίου.

«ΗΛΕΚΤΡΑ» (λιβ.) λιμενάς Βορείου Είρηνικού, Βρετ. Κολομβίαν 23.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50 με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν Οκτώβριος - Νοεμβρίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Λ.» Βρετ. Κολομβίαν, λιμενάς Βόρ. Είρηνικον 13.500 τόν. σίτου 'Ιαπωνίαν δολ. 7.50, όφιον κρήθης δολ. 7.75, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 1-20 Νοεμβρίου.

«ΑΔΑΜΑΣ» (παν.) Καλιφόρνιαν 9.500 τόν. d.w. φορτίον παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Κορίαν, δολ. 70.000 κατ' άποκοπήν φίο 26 Σεπτεμβρίου - 10 Οκτωβρίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.» Βρετ. Κολομβίαν, άμερικανικούς λιμενάς Βορείου Είρηνικού 13.500 τόν. σίτου Τόκο - Χακάτα πείντ δολ. 7.50 όφιον κρήθης δολ. 7.75 με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 24 'Οκτωβρίου - 10 Νοεμβρίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ» άμερικανικούς λιμενάς Βορείου Είρηνικού 11.300-11.800 τόν. σίτου άνατολικήν όπτην 'Ινδιας 71/6, όφιον δυτικήν όπτην 74/- με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 1-15 'Οκτωβρίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» άμερικανικούς λιμενάς Βορείου Είρηνικού 9.500 τόν. (d.w. (475.000 κ.π.) παλαιοσιδήρων 'Ιαπωνίαν δολ. 68.350, όφιον Κορέαν δολ. 2.500 δύτρα, Ταϊτάν δολ. 5.000 δύτρα, έτοιμος φόρτωσις.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ» Βρετ. Κολομβίαν, άμερικανικούς λιμενάς Βορείου Είρηνικού 14.200 τόν.

γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 7.50, όφιον 2 λιμένας Χοκκαΐτον 35 σύντες έξτρα, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 'Οκτωβρίου - Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» Μεγάλας Λίμενας 10.000 τόν. γεννημάτων Βενζούελαν δολ. 11, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν Σεπτεμβρίου - 'Οκτωβρίου.

«ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ» (λιβ.) λιμενάς Κόλπου 23.900 τόν. σίτου Pion 'Ιανέριον ή Σάντος δολ. 6 ένα λιμένα έκφρτωτες, δολ. 6.25 δύο, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 15-27 'Οκτωβρίου.

«ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ» (λιβ.) λιμενάς Κόλπου 10.000 τόν. γεννημάτων Καλλάν δολ. 7, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 29 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτωβρίου.

«ΕΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ» (λιβ.) Χάρμπτον Ρόδους 20.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90 έλευθ. έκφρτωτες, δολ. 15-30 'Οκτωβρίου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» λιμενάς Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Τόκο - Σασεμπρο πείντ δολ. 10.75, με 1.000 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν, 28 Σεπτεμβρίου - 5 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ.Ι.Τ.» (λιβ. 6.) Χόπγουελ 12.000 τόν. λιπασμάτων δυτικήν όπτην 'Ινδιας και έτερον 10.000 τόν. και τά δύο δολ. 11, με 1.500 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (παν.) Σικιγγον 8.000 τόν. παλαιοσιδήρων 'Ιαπωνίαν δολ. 14 φίο, 3-10 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβ.) Σάντος 10.000 τόν. ζαχάρες άμερικανικούς λιμενάς δύτης 'Ατλαντικού δολ. 7,10 έλευθρων έκφρτωτων.

«ΕΓΡΥΔΑΜΑΣ» Σάντος 14.000 τόν. ζαχάρες άμερικανικούς λιμενάς 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 5.05 φίο με 700 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν έτοιμος φόρτωσις.

### 'Εξ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ» (παν.) Δουγκέρην 10.000 τόν. νιτρικής άμμωνίας δυτικήν όπτην 'Ινδιας 65/- δύον άνατολικήν όπτην 67/6 φίος, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν 1-15 'Οκτωβρίου.

«ΛΙΝΤΑ» (λιβ.) Πόρτ Μούντα 10.000 τόν. θειούκης άμμωνίας άνατολικήν όπτην 'Ινδιας δολ. 9.75, όφιον δυτικήν όπτην δολ. 10.10 με 1.500 τόν. φόρτωσιν 650 τόν. έκφρτωσιν 17-31 'Οκτωβρίου.

### 'Εκ Μεσογείου και 'Άδριατικης

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Βόλον 10.330 τόν. σίτου Μασσαλίαν 24/-, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, είς Πειραιά, 750 τόν. εἰς τούς άλλους λιμενάς και 2000 τόν. έκφρτωσιν 29 Σεπτεμβρίου - 5 Οκτωβρίου.

«ΕΞ Αύστραλις, 'Ινδιάς και 'Απω Ανατολής

«ΤΡΟΓΙΑΝ» (λιβ.) Βαμπό 10.000 τόν. όρόζης Κυπαλάνη 42/11 με 800 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. έκφρτωσιν 1-15 'Οκτωβρίου.

«ΕΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιβ.) Σαγκάνη 10.000 τόν. όρόζης Κευλάνη 43/- με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. έκφρτωσιν 10-25 'Οκτωβρίου.

«ΦΡΙΞΟΣ» (λιβ.) Φιλιππίνας 22.000 τόν. ζαχάρες άμερικανικούς λιμενάς 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.50 με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. Έλευθ. έκφρτωσιν 5-20 'Οκτωβρίου.

«ΦΙΑΤΡΙΚΑ» Νιγγάκτα και Μίνε 8.000 τόν. λιπασμάτων 'Ανατολικήν Ακτήν 'Ινδιας 45/-, όφιον δυτικήν όπτην 47/6, δύο λιμενάς έκφρτωτες ίδιας όπτης δολ. 7.50 με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν 29 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτωβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΣ» Οζεκάν 8.000 τόν. λιπασμάτων είς σάκους άνατολικήν όπτην 'Ινδιάς άποκλεισμένης της Καλκούτας 44/6, όφιον θυμικήν όπτην 47/- δύο

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» Άιτης 10.960 τ. d.w. (451.000 κ.π. 11 μίλια, 29 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 1.400 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Μαδράς 20-40 ήμερων.

«ΑΚΤΙΣ» (λιβ.) 10.945 τ. d.w. (485.000 κ.π. 10 μίλ., 26-27 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 850 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Μαδράς 15-18 Σεπτεμβρίου ταξίδια 20-40 ήμερων.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.000 κ.π. 10 μίλ., 26 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 825 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Μαδράς 19-23 Σεπτεμβρίου, ταξίδια 20-40 ήμερων.

«ΤΥΧΗ» (Άιτης) 10.960 τ. d.w. (451.000 κ.π. 11 μίλια, 29 τόν. φιούλι σίλι και ¾ ντηζέλ σίλι) δολ. 825 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Μαδράς 20-26 Σεπτεμβρίου, ταξίδια 20-40 ήμερων.

«ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΑ» (λιβ.) 12.800 τ. d.w. (619.000 κ.π. 13½ μίλ., 17-18 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 3.80, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 12 'Οκτωβρίου - 15 Νοεμβρίου ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΗΣΑ» 13.350 τ. d.w. (631.000 κ.π., 14 μίλ., 17 τόν. φιούλι σίλι) παράδοσις Καλκούτας 1-20 'Οκτωβρίου ταξίδιον 'Ιαπωνίας 21/6-22/6.

«ΚΕΡΤΗΣ» 10.750 τ. d.w. (475.000 κ.π., 10 μίλ., 25 τόν. φιούλι) 16/6 παράδοσις Μορμουγάκο 1-14 'Οκτωβρίου, ταξίδιον 'Ιαπωνίας.

«ΑΖΙΑΝ» 10.750 τ. d.w. (475.000 κ.π. 10 μίλ.

λιμένας έκφρτωσις 2/6 έξτρα, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν 25-30 Σεπτεμβρίου.

### 'Εκ παντού σ' όλων άγορών

«ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ» (λιβαν.) Καζαρπλάκων 9.000 τόν. φωτόπατων Βορείων και Κάντλαν 66/6/25 Σεπτεμβρίου - 5 'Οκτωβρίου.

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» Δομινικανή Δημοκρατία 12.000 τόν. ζαχάρεως άμερικανικούς λιμενάς 'Ατλαντικού (βορείων Χαττερας) δολ. 5.05 με 700 τ. φόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

«ΒΕΝΤΚΙΜΠΛΟΣ ΛΑ.» Λεύνιγκραντ 11.00 φαδόμεις ζυμείας Βόρειον Γαλλίαν 155/-, 10-25 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ» (λιβ.) Χερδόγια 10.000 μετρ. τόν. νιτρικής άμμωνίας είς σάκους δυτικής ακτής Ινδίας 70/-, όφιον άνατολικήν 72/6 φίο με στόμευτη, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν 26 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτωβρίου.

### Αι χρονοναυλώσεις

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 12.800 τόν. d.w. (619.000 κ.π. 13-13½ μίλια 17-18 τόν. φιούλι διλ. 1 ντηζέλ σίλι) δολ. 3.80, παράδοσις Κόσος Μηταίη - Πούγκετ Σάουντ πείντ 20 'Οκτωβρίου - 5 Νοεμβρίου, έπανεπαράδοσις Μεσσηγείου.

«ΓΙΟΣΩΝΑΣ» φίον «ΑΝΝΙΤΣΑΣ» (λίμπερτρος) δολ. 850 ήμερσιων, δολ. 350 μηνιαίων υπερορίας, παράδοσις έξωθι Μαδράς 23-29 Σεπτεμβρίου έπανεπαράδοσης άνατολικήν όπτην 'Ινδιας.

«ΚΟΙΜΗΣΙΣ» (λιβ.) λίμετριτερ 17/- παράδοσις Ιαπωνίαν 16-23 Σεπτεμβρίου έπανεπαράδοσης Σαγκάνη.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβ.) 23.700 τόν. d.w. (1.043.000 κ.π. 15½ μίλ., 35 τόν. φιούλι διλ. και 2 τόν. ντηζέλ σίλι) δολ. 2.80 παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 17-25 'Οκτωβρίου έπανεπαράδοσης άμερικανικούς λιμενάς 'Ατλαντικού (Βορείων Χαττερας).

«ΕΥΡΥΑΛΟΣ» 13.026 τ. d.w. (587.000 κ.π. 14 μίλ. 33 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 1.400 ήμερσιων παράδοσης Καλκούτας 19-22 Σεπτεμβρίου, έπανεπαράδοσης άμερικανικούς λιμενάς 'Ατλαντικού ή Κόλπου.

«ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ» (λιβαν.) 10.890 τόν. d.w. (475.000 κ.π. 10 μίλ., 20 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 2.80 παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 12 'Οκτωβρίου - 15 Νοεμβρίου ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ.

«ΤΑΚΤΙΣ» (λιβ.) 13.026 τ. d.w. (458.000 κ.π. 14 μίλ. 33 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 1.400 ήμερσιων παράδοσης Καλκούτας 19-22 Σεπτεμβρίου, έπανεπαράδοσης άποκοπής της Καλκούτας 20-40 ήμερων.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.000 κ.π. 10 μίλ., 26 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 825 ήμερσιων, παράδοσης έξωθι Μαδράς 15-18 Σεπτεμβρίου, ταξίδια 20-40 ήμερων.

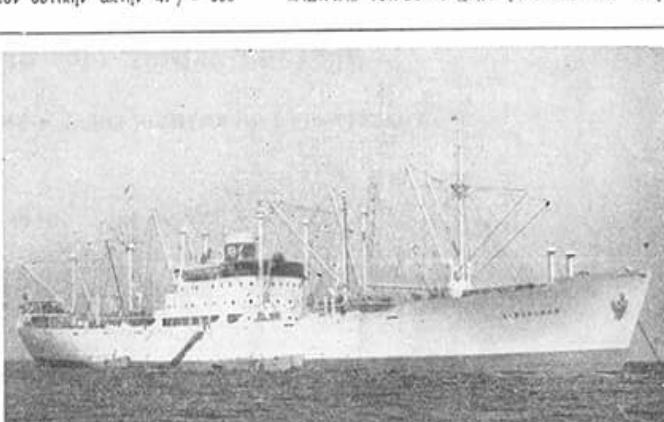
«ΤΥΧΗ» (Άιτης) 10.960 τ. d.w. (451.000 κ.π. 11 μίλια, 29 τόν. φιούλι σίλι και ¾ ντηζέλ σίλι) δολ. 825 ήμερσιων, παράδοσης έξωθι Μαδράς 20-26 Σεπτεμβρίου, ταξίδια 20-40 ήμερων.

«ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΑ» (λιβ.) 12.800 τ. d.w. (619.000 κ.π. 13½ μίλ., 17-18 τόν. φιούλι σίλι) δολ. 3.80, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 12 'Οκτωβρίου - 15 Νοεμβρίου ταξίδιον 'Αγγλίας - Κόντινεντ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΗΣΑ» 13.350 τ. d.w. (631.000 κ.π., 14 μίλ., 17 τόν. φιούλι σίλι) παράδοσις Καλκούτας 1-20 'Οκτωβρίου ταξίδιον 'Ιαπωνίας 21/6-22/6.

«ΚΕΡΤΗΣ» 10.750 τ. d.w. (475.000 κ.π., 10 μίλ., 25 τόν. φιούλι) 16/6 παράδοσης Μορμουγάκο 1-14 'Οκτωβρίου, ταξίδιον 'Ιαπωνίας.

«ΑΖΙΑΝ» 10.750 τ. d.w. (475.000 κ.π. 10 μίλ.



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

25 τόν. φιούντ) δολ. 950 ήμερσιών παράδοσης Βαγκούδερ 17-31 'Οκτωβρίου, ταξίδιον 'Ινδίας.

«ΑΘΛΟΣ» (λιβ.) 10.900 τόν. (d.w. (475.000 κ.π. 10 μιλ. 26-27 τ. φιούντ διλ) 16/6 παράδοσης Καλοκαύτουν 26 Σεπτεμβρίου - 10 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν μέσω άνατολικής άκτης 'Ινδίας.

«ΣΤΕΦΑΝΙΑ» 14.390 τ. d.w. (715.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 40 τόν. φιούντ διλ) δολ. 1.400 ήμερσιος, παράδοσης 'Ιαπωνίαν όφρας 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης Βορ. Ειρηνικών.

«ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) 10.900 τόν. d.w. (499.000 κ.π. 10 μιλ., 26 τόν. φιούντ διλ) 17/-, παράδοσης Γιορκχάμαν 26 Σεπτεμβρίου - 3 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης Σαϊγκόν.

### Τά δεξαμενόπλοια

«ΓΕΡΕΧΤΟΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 54.000 τ. 'Αγγλιαν Κόντινεντ 52½% θάττον 'Ιντασκείλ, όψιν Μεσόγειον 51¼% θάττον 15 Σεπτεμβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 31.000 τόν. Λά Πλάτα 53¾% θάττον 'Ιντασκείλ και έν συνεχείς από Λά Πλάτα δι' 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας) 63¾% Ελαττον 'Αμερικανικού.

«ΑΘΕΝΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αμερικανικούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 55% θάττον 'Ιντασκείλ 13 Σεπτεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 45.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, "Απω 'Ανατολήν, Νότιον 'Αρφική 50% θάττον 'Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΦ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 31.000 τόν. 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 57½% θάττον 'Ιντασκείλ, 22 Σεπτεμβρίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπον 18.000 τόν. Σίδεν (Νέα Σκοτία) 50% θάττον 'Ιντασκείλ, 26 Σεπτεμβρίου.

«ΙΩΑΚΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 50% θάττον 'Ιντασκείλ 17 Σεπτεμβρίου.

«ΑΣΤΡΕΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικανικούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Παναμά 50% θάττον 'Ιντασκείλ, 17 Σεπτεμβρίου.

«ΚΥΜΗ» (λιβ.) 40.000 τ. συνεχή ταξίδια έξι μηνών 42½% θάττον 'Ιντασκείλ μέχρι 31 Μαρτίου

1967.

«ΧΛΟΗ» Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. 'Ινδίαν 40% θάττον 'Ιντασκείλ, όψιν 'Απω 'Ανατολήν, 42½% θάττον, όψιν 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 45% θάττον 'Ιντασκείλ, 16 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Η» Μπάνιας 23.000 τόν. Βρινδήσιον 45% θάττον 'Ιντασκείλ 19 Σεπτεμβρίου.

«ΣΑΜΠΡΙΝΑ» (λιβ.) Πριόλο 29.000 τόν. 'Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 46½% θάττον 'Ιντασκείλ 22 Σεπτεμβρίου.

«ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» (λιβ.) τάξις τοστέρε 83.937 τ. d.w. (16½ μιλ., 69 τόν. φιούντ διλ και ή υπήρξε διλ) δολ. 1.79, ταξίδια τριών έτων βάσεις 74.557 τόν. d.w., όψιν πλήρες φορτίον 75 σεντ-έξτρα έναρξη 1 Δεκεμβρίου - 5 'Ιανουαρίου.

«ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ» Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. (άκτηστα) 'Απω 'Ανατολήν 37½% θάττον 'Ιντασκείλ 25-30 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» ταξίδιον Καραϊβικής 18.000 τόν. (καθαρό) 42½% θάττον 'Ιντασκείλ, έπιμος φόρτωσης.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τόν. 'Ιαπωνίαν 66½% θάττον 'Ιντασκείλ σμέσος φόρτωσης.

«ΕΛΕΝΗ» Περσικόν Κόλπον 17.500 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 37½% θάττον 'Ιντασκείλ, έπιμος φόρτωσης.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ» (λιβ.) Καραϊβικήν 27.000 τόν. Φλωρίδα 60% θάττον 'Ιντασκείλ, 27 Σεπτ.

«ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τόν. Φλωρίδα 47½% θάττον 'Ιντασκείλ, 29 Σεπτεμβρίου.

«ΤΟΥΡΚΙΚ ΖΑΡΝΤΙΑΝ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 43.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον 55% θάττον 'Ιντασκείλ, 25 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον 55% θάττον 'Ιντασκείλ, 27 Σεπτεμβρίου.

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον 55% θάττον 'Ιντασκείλ, 25 Σεπτεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 65% θάττον 'Ιντασκείλ, έπιμος φόρτωσης.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. Καλιφόρνια 65% θάττον 'Ιντασκείλ, έπιμος φόρτωσης.

«ΕΙΩΛΚΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού 35% θάττον 'Ιντασκείλ 1 'Οκτωβρίου.

«ΧΛΟΗ» Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας), Μεσόγειον 51¼% θάττον 'Ιντασκείλ, 14 'Οκτωβρίου.

«ΑΣΤΡΕΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. 'Εκουάντης 43¾% θάττον 'Ιντασκείλ, 24 Σεπτεμβρίου.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ» (π.) Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας) Μεσόγειον 52½% θάττον 'Ιντασκείλ, 29 Σεπτεμβρίου.

ΤΡΙΑ ΣΚΑΦΗ (πτ. Νιάρχου) τριάν έτων συνεχή ταξίδιο 40.000 τόν. Έκαστον 47½% θάττον 'Ιντασκείλ.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 42½% θάττον 'Ιντασκείλ, ίαν βοσκαν 37½% θάττον, 27 Σεπτεμβρίου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ» (λιβ.) Βόρ. Αφρική 23.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 35% θάττον 'Ιντασκείλ, 8 'Οκτωβρίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» Καραϊβικήν 14.000 τόν. (καθαρό) Μόντρεαλ 30% θάττον 'Ιντασκείλ, 4 'Οκτωβρίου.

«ΔΑΝΑΗ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. 'Αγγλιαν - Κόντινεντ - Μεσόγειον 37½% θάττον 'Ιντασκείλ, όψιν 'Ινδιαν - Πακιστάν 32½% θάττον, 2 'Οκτωβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (παν.) Περσικόν Κόλπον 28.500 τόν. Λορέντζο Μαρκές 50% θάττον 'Ιντασκείλ, τέλος Σεπτεμβρίου.

«ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Τενέριφε 23.000 τ. Βόστον ή Γένοβαν 45% θάττον 'Ιντασκείλ, τέλος Σεπτεμβρίου.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΦ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 51¼% θάττον 'Ιντασκείλ, 8 'Οκτωβρίου.

«ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ» Καραϊβικήν 13.500 τόν. (καθαρό) Καναδάν 30% θάττον 'Ιντασκείλ, όψιν δύτερων ταξίδιον εις βάσιν 'Ιντασκείλ, 10 'Οκτωβρίου.

«ΙΩΛΚΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικανικής δαχτής 'Ατλαντικού 35% θάττον 'Ιντασκείλ, 1 'Οκτωβρίου.

«ΧΛΟΗ» Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας), Μεσόγειον 51¼% θάττον 'Ιντασκείλ, 14 'Οκτωβρίου.

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάροι» .....	56	12230	διπλήσε Έσκουμίνς 12 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρωτας» .....	48	3596	έφθ. Τσάλνα 23 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαΐνς» .....	48	8482	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Ά.	έτ. «Εθέρμα» .....	29	1943	διπλήσε Κωνυ λιν 25 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ» .....	58	8952	άνεχ. Σουέζ 16 Αύγ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεανικα» .....	40	2912	έφθ. Λάς Πάλμας 20 Σεπτ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	11630	έφθ. Ντάς «Αίλαντ 26 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Σύρου 21 Σεπτ. διά Ράττερνταμ
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	δδ. Σάρδην	43	1764	έφθ. Κάρδιβ 23 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Τζωρτζής & Συκιάς	45	974	άνεχ. Λαττάκια 28 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαριτάιμ» .....	55	6498	έφθ. Ισκεντέρον 6 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρφουέντος» .....	43	7298	έφθ. Μάλτα 18 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Αντρεβιρζίν» .....	51	7066	άνεχ. Οζάκα 1 Σεπτ. διά Μπλάκ Γουόριορ Λαγκούν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	I. Κατσίπης	37	1272	άνεχ. Πόρτο Σαΐδ 14 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολόδου	44	10448	άνεχ. Ριγιέκα 12 Σεπτ. διά Λαττάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	έτ. «Καρένα» .....	43	7062	εις Πύλον ἀπό 9 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	Ραφ. Μελαχροίνδ & Υιοί	35	1217	άνεχ. Λόδς «Αντζελες 11 Αύγ. διά Κασσιούνγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος - Μπλαπόππος	29	2569	άνεχ. Πειραιάς 23 Σεπτ. διά Νοθορωσίκην
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. «Αποστολόπουλος	17	1860	έφθ. Αλεξανδρείας 13 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΑΝ	δδ. Θεράπων .....	46	5617	άνεχ. Καράρα 15 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσος	19	2286	έφθ. Χούνγκαν 26 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	ιδε: «ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Π.» ως μετωνομάσθιη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Κ. Βλάχος .....	46	2414	άνεχ. Ντάρμπον 7 Σεπτ. διά Μελβούρνην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική» .....	29	3963	έφθ. Μπρίστολ 26 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράταια» .....	53	11558	έφθ. Σαγκάνη 20 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντα» .....	44	7150	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Σεπτ. διά Γλασκώβην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοριάντες» .....	55	8254	έφθ. Μαντράς ρόδες 19 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	άνεχ. Οζάκα 13 Σεπτ. διά Νηπτρόπι
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταρίδης	21	2725	διπλήσε Κωνυ πολιν 25 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ» .....	54	11077	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .....	46	1892	διπλήσε Πιβρακάρι 21 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Φράνκο» .....	38	1333	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργω - Ελλάς» .....	46	5383	άνεχ. Θεούτα 15 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άλις» .....	35	3724	άνεχ. Αμέθερσαν 24 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα» .....	42	7255	έφθ. Καματοι 25 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς .....	44	1545	διπλήσε Κωνυ πολιν 18 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής .....	31	2992	άνεχ. Σουέζ 14 Σεπτ. διά Κουβέτη
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμιρά» .....	43	7216	άνεχ. Θέουτα 26 Αύγ. διά Σαράντες
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωσαρ» .....	59	8132	άνεχ. Θέουτα 15 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανοπούοφικ» .....	56	2863	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 21 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΛΗΤΗΣ	'ΕΛΛ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	άνεχ. Τενερίφον 21 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΔΟΝ	έτ. «Αθλητής» .....	45	7664	άνεχ. Ντάρμπον 9 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθλος» .....	45	13570	άνεχ. Αινδούρην 23 Σεπτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αθως» .....	45	2933	έφθ. Μαδέρια 26 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρ» .....	44	7239	άνεχ. Τζιμπούτη 7 Σεπτ. διά Γουάμποα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν» .....	44	8481	έφθ. Ραδένα 24 Αύν.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Πειραιᾶ 22 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μπελδέντον» .....	43	7259	άνεχ. Πούλο Μπούκον 17 Σεπτ. διά Σουέζ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργυκούρντια» .....	52	11292	εις Γένοβαν ἀπό 9 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» .....	62	11063	άνεχ. Μαντράς 26 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Φρεύτερς Τρανσόν» .....	56	9090	άνεχ. Κομώ Μπαί 22 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σάρονικ» .....	61	14431	έφθ. Τόκιο 14 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαραμάζον» .....	49	11105	άνεχ. Αμέθερσαν 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΓΑΙΟΝ	N. Βεονίκος - Εύγενιδης	52	1534	άνεχ. Κωνυ πολιν 6 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αστροπρόποιτσα» .....	49	4297	άνεχ. Πειραιᾶ 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζα
ΑΙΓΑΙΟΝ	Θ. Παπαδημητρίου .....	48	8550	έφθ. Μη. 'Αύρες 24 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αλεμάτη» .....	59	9735	άνεχ. Μημαρπάντος 25 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΑΙΓΑΙΟΝ	Στρατης «Ανδρεάδης» .....	44	7207	έφθ. Μίζουιαν 17 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	Δ. Σανθόπουλος κλπ. .....	46	2103	εις Πειραιᾶ ἀπό 6 Θερ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	δδ. Τσουρινάκη .....	39	3375	άνεχ. Γέμπο 14 Σεπτ. διά Ακάμπα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μορτέρο» .....	47	1724	άνεχ. Κόπερβικ 28 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Εμπρός» .....	54	5254	έφθ. Σέρρας 22 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Στάμλει» .....	44	7189	άνεχ. Κοπεγχάγην 1 Σεπτ. διά Αρχάγγελον
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ραιμπού» .....	60	9959	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 19 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σηγουαΐνς» .....	53	1886	διπλήσε Βιβραλτάρ 19 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αλκυόνη» .....	53	9149	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Χεοκολίανα» .....	44	7365	άνεχ. Τζιμπούτη 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αλμαδίτα» .....	42	7272	έφθ. Πόστλαντ (Με.) 24 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαρθέρας» .....	47	5441	έφθ. Καλλάδο 17 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Τάκερο Θασιλίτις» .....	53	12897	διπλήσε Κωνυ πολιν 24 Σεπτ. διά Τουάψ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Κάνοπους» .....	50	10426	άνεχ. Σουέζ 20 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Βέτταρ» .....	42	7286	έφθ. Μπρούνκες 16 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ακαρνανία» .....	48	5021	άνεχ. Σουέζ 30 Ίουλ. διά Ντάριεν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαρφοντέρα» .....	43	7215	έφθ. Βουλγάν 24 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Άλτος» .....	44	7104	άνεχ. Καλλάδο 16 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σηγουαΐνς» .....	47	1514	διπλήσε Κωνυ πολιν 12 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	K. Σ. Ποταμιάνος .....	46	2814	έφθ. Κίγκετον (Ζαρ.) 22 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Γκάλικη» .....	58	12772	άνεχ. Τζιμπούτη 18 Ίουν. διά Κορέαν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Κόδομαρ» .....	44	7359	έφθ. Κωνοτάντζαν 11 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αναξ» .....	55	8519	έφθ. Χιούστον 18 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ρεζουρέκοιον» .....	42	7177	έφθ. Βομβάν 7 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ανατόλιαν» .....	52	12525	

**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.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	άνεχ. Χοινικαγκ 19 Σεπτ. διά φίλιππίνες
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΔΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άργει άμπελάκι από 24 Ιουλ. 1964
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	έφθ. Πειραιά 13 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Νέαπολη 27 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρουντίκι»	53	10431	έφθ. Μη. Αύρες 12 Σεπτ.
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Πριάκιον»	36	2128	έφθ. Γενόβα 21 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρι»	49	4933	ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	47	7981	έφθ. Καντζί 6 Σεπτ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	άνεχ. Τζίμπουτι 18 Σεπτ. διά Σαγκάνων
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκασι»	45	7140	άνεχ. Τοιταγκόδυκ 24 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11342	έφθ. Γενόβα 28 Αύγ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5016	εις Πειραιά από 19 Αύγ. (έπισκευαι)
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Μπούλεν Μπαι 8 Σεπτ. διά Πουάντ Νούάρ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Κολόπω 21 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΛΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζι»	59	24716	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. δι' Αϊλ οφ Γκραΐν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	έφθ. Φρημάντλ 21 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνα»	43	2937	άργει Άμπελάκι από 8 Φεβρ.
ΑΝΥΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουάρτια»	55	11148	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Μη. Αύρες (σημ. Κύπρου)
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάρη - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά Βομβάν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολ»	39	1830	έφθ. 'Ασοντόντ 23 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθήνιαν»	57	9744	άνεχ. Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Σηνουαίνς»	49	1502	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΆΝΤ	έτ. «Μαρκουάρτια»	34	1695	έφθ. Ριγιέκα 19 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Ίω. Λάτοπς	23	3682	άργει Άμπελάκι από 12 Ιουλ. 1965
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Εμπρος»	46	5382	έφθ. Θεογνίκην 6 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Κοτσαζάκαλος 23 Σεπτ. διά Τοκοπίλα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	K. N. Γκιώνης	45	8641	άνεχ. Μόζι 11 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Οσεανούσαρτικη»	61	13553	έφθ. Ναγκόγια 17 Σεπτ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Σίππι. Ντεβέλοπμεντ»	58	10392	έφθ. 'Οζάκα 19 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 Σεπτ.
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππι. Ντεβέλοπμεντ»	57	10376	άνεχ. Μπωμωντ 26 Σεπτ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρρης»	47	10391	άνεχ. Κόμι 16 Σεπτ. διά Πόρτ Μούντι
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	52	12323	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	έφθ. Μαντράς ρόδης 11 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	έφθ. Μπούλεν Μπαι 22 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτανον»	46	7783	άνεχ. Ναυρόου 16 Σεπτ. διά Ραγκούν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	διπλήθε Κων(πολ) 25 Σεπτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	9189	άνεχ. Κόνακρ 7 Σεπτ. διά Ροοτόκ
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7273	έφθ. 'Αρχάγγελον 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργων»	39	5196	άνεχ. Λαύριον 20 Σεπτ. διά Στρατόνι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	άνεχ. Αμβούργον 2 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ	A. Χαρισιάδης	48	2397	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. δι' 'Ασοντόντ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Αρκαδία»	31	20648	έφθ. Μπάρι 14 Σεπτ.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμίτης»	44	7138	έφθ. Λάς Πάλμας 27 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. διά Μονρόδια
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ευπόδης»	43	2905	άνεχ. Αμβούργον 25 Αύγ. διά Ρωσίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Λαύριον 20 Σεπτ. διά Στρατόνι
ΑΡΝΤΕΝ.	έτ. «Αρντεν»	49	2574	έφθ. Καλκούτα ρόδης 24 Σεπτ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	ύπο παραλαβήν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8819	άνεχ. Μαντάγκ 26 Σεπτ. διά Ραμπαούλ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	άνεχ. Λισσαδώνα 20 Σεπτ. δι' Αύγούστα
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	διπλήθε Εσκουμιν 8 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΟΝ	έτ. «Ντίκτα»	47	2497	άνεχ. Ρουέν 9 Σεπτ. διά Λενίνγκραντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Σηγουαίνης»	49	1502	άνεχ. Πειραιά 24 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	έφθ. Καλλίδο 22 Σεπτ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ολυμπους»	66	15100	εις 'Οζάκα ύπο συμπληρωσιν
ΑΡΧΟΝ	έτ. «Ντέλ Κορίμπη»	51	15846	έφθ. Πούλο Μπούκομ 23 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	Λ. Νομικός	11	1458	άργει Άμπελάκι από 22 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Αντζεμιχάλλη	51	7294	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ. (διά Κίναν)
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πλανομίτης»	50	5324	άνεχ. Φλώσιγκ 16 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεχ. Ασοντόντ 21 Σεπτ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	Γκούνας	39	1007	άνεχ. Ριό Γκράντε 12 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Μίνια»	43	7129	άνεχ. Νέαν Όρδεσσαν 17 Σεπτ. διά Μογκαντίσιο
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ελλανις»	48	2515	διπλήθε Κων(πολ) 20 Σεπτ. διά Βάρνα
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Yios	47	2465	έφθ. Μπέργκεν 20 Σεπτ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ρέα»	43	3151	άνεχ. Σουέζ 22 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαίνης»	51	1851	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Αργκό»	43	7120	έφθ. Κανάλι 16 Σεπτ. διά Βάρνα
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Σηγουαίνης»	48	1501	διπλήθε Κανάλι 16 Σεπτ. διά Βάρνα
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αταλάντικ Φράύτερς»	45	7281	έφθ. Μαντράς 19 Σεπτ.
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Θρ. Ρίθερς 12 Σεπτ.
ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αύλις»	44	7190	άνεχ. Τρινκομαλί 21 Σεπτ. διά Σουέζ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	έφθ. Βενετίον 13 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Δάμη Τρανσάτλ.»	60	29741	διπλήθε Θέρονταιν "Αίλαντ 13 Σεπτ. διά Βενετίον 12 Σεπτ.
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Μαρουτίλη»	53	12301	έφθ. Βενετίον 12 Σεπτ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Σηγουαίνης»	48	1501	διπλήθε Κων(πολ) 25 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Οκεανία»	40	26314	άνεχ. Σουέζ 21 διά Σίδνεϋ
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαίνης»	54	1747	άνεχ. Πιούρινο 20 Σεπτ. διά Σαβόνα
ΑΥΡΑ	Ζαχόπης. Βασιληπάς	43	988	διπλήθε Κων(πολ) 15 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Μεντιτερέραν. Φράύτη»	53	1028	έφθ. Τζέντα 24 Σεπτ.
	έτ. «Πλησεύς»	65	21505	διπλήθε Παναμά 25 Σεπτ. δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Βιουττόν 17 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζούρ»	62	10741	έφθ. 'Οζάκα 23 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	47	5340	έφθ. Ντόουες "Αίλαντ 19 Σεπτ.

## UNIVERSE SUPPLY LTD.

SHIP - CHANDLERS

FRESH & DRY STORES

DECK & ENGINE STORES

NICOS I. VITALIS

DIRECTOR

WALTER  
MANAGER

SANTOS (BRASIL)

CABLE ADDRESS : "UNIVERSE"

TELEPH. : 2.81.62 - 4.92.94

Rua : MARTIM AFONSO 78 S. 41  
P. O. BOX : 1334

ΒΑΣΙΑ, ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ.	«Γκρήλ Λάινι»	56	25516	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Σεπτ. διά Χάιφα
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ.	«Θεμιοτοκλής»	27	21329	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		Γουόρλην Μπρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Σκαραμαγκά	
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ.	«Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. 'Αιμδούργον 23 Σεπτ. δι' 'Αιλ όφ Γκραίν
ΒΕΛΓΙΟΝ		έτ.	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Λορδονίουν 24 Σεπτ.
ΒΕΛΟΣ		έτ.	«Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14218	άνεχ. Κέιπ Τάουν 9 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ.	«Βένους»	53	12897	έφθ. Κεμπέκ 22 Σεπτ.
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ		άδ.	Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	διπλή Μπρούνωμπουτελ 12 Σεπτ. διά Βιομόρ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	διπλή Ειρηνάλταρ 18 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		έτ.	«Βέτα»	44	7140	έφθ. Γκουαγιακίλ 6 Σεπτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ.	«Πράντο»	64	15283	άνεχ. Άνκόνα 17 Σεπτ. διά Ροζάριο
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ		Μουνδρέας	38	2563	έφθ. Ρινιέκα 21 Σεπτ.	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ.	«Σαντιάγκο»	58	11624	έφθ. Σουέζ 25 Σεπτ. (δι' 'Οδησσόν)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ.	«Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Ρουέν 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλή Ούσαντ 18 Σεπτ. διά Κωνιού πολιν'	
ΒΟΡΙ		έτ.	«Πόρτο 'Αλεγκρε»	42	7080	άνεχ. Ήστχαμ 18 Σεπτ. διά Τεζας
ΓΑΛΑΣΙΑΣ		έτ.	«Γεράνεια»	50	5449	εις Βιζακαπατανάμ από 28 Μαΐου (Ζημια)
ΓΑΛΗΝΗΝ		έτ.	«Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Σουέζ 3 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΓΑΡΑΕΝΙΑ		έτ.	«Γαρδένια»	47	3607	έφθ. Χιούστον 23 Σεπτ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ.	«Αστρομπέλο»	37	5613	έφθ. Μπέλφαστ 21 Σεπτ.
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α.		Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	άνεχ. Θεοβίκην 13 Σεπτ. διά Μερσίνα	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλή Ειρηνάλταρ 26 Σεπτ. δι' 'Αιμδούργον	
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ		N. Μιχαλος & Yioi	46	2920	άνεχ. 'Αιμετερνταμ 5 Σεπτ. διά Καναδά	
ΓΕΡΟΒΙΛΑΚΑ		έτ.	«Μίρεμπρι	44	7250	άνεχ. Ταραγκόνα 17 Σεπτ. διά Χάιφα
ΓΕΡΟΓΙΓΙΑ		Μαρκούπος - Γιαννιώπης	20	1112	εις Μεσογειακάς μεταφοράς	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ		B. Λιβανός	51	7564	έφθ. Σουέζ 24 Σεπτ.	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ		Χρ. Σαρλής	48	1529	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	εις Πειραιάς από 20 'Ιουν.	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΣ		άδ. Κοντού	46	943	άνεχ. 'Αιλεξάνδρειον 13 Σεπτ. διά Κατάνια	
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ.	«Μίνωα»	48	10928	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ.		έτ.	«Δύμπτρο»	39	6713	άνεχ. Πόρτο 'Αλεγκρε 19 Σεπτ. δι' 'Αιμδούργον
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Μ. ΕΠΙΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ.	«Ενεσάντα»	56	8818	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Σεπτ. δι' 'Αιμδούργον
ΓΕΡΟΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ		έτ.	«Ντανίνα»	43	4654	έφθ. Καλκούττα 26 Σεπτ.
ΓΕΡΟΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ		Στρ. Ανδρέαδης	43	7176	άνεχ. Σφάλ 20 Σεπτ. διά Νέαν Καρβαλί	
ΓΙΑΓΚΟΣ		έτ.	«Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	διπλή Ειρηνάλταρ 26 Σεπτ. διά Γουόρκιγκτον
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Φ.		Φραγκούλης - Γκευζούλης	23	1369	διπλή Κωνιού 7 Σεπτ.	
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)		έτ.	«Μόγενιο»	52	10081	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ.	«Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Τσάλα 22 Σεπτ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ		έτ.	«Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 10 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ.	«Αστούριας»	52	3129	άνεχ. 'Αιμδέρσαν 23 Σεπτ. διά Λειζοες
ΓΙΩΤΑ		Νομίκος - Άλεξαντος	51	2071	έφθ. Βομβάνη 23 Σεπτ.	
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	διπλή Ειρηνάλταρ 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΙΚΑΣ		έτ.	«Πίνδος»	48	2358	έφθ. Τσάλα 22 Σεπτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ.	«Μιντατάντικη»	43	7229	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Σεπτ.
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)		άδ. Γουλανδρή	56	20668	άνεχ. Μόντρεαλ 20 Σεπτ. διά B. Κιναν	
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		έτ.	«Φρανκούλιντυ»	49	2641	έφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ		έτ.	«Βίλα Νόβα»	57	9173	έφθ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ.	«Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Ντάρειον 15 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ.	«Λίττλ Μπαρ»	63	15389	έφθ. Τόκιο 18 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΑ-ΙΤ		έτ.	«Μέντη»	45	3826	άνεχ. Όζακα 22 Σεπτ. διά Τοιθούκταο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ.	«Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	62	15381	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-ΙΜ		'Ιω. Λάτονς	52	11580	έφθ. Βονκούδειον 8 Σεπτ.	
ΓΚΡΕΙΚΟΡΥ (δ.)		Θ. Κατσούλης	47	2533	έφθ. Πόρτο Σαΐδ 24 Σεπτ.	
ΓΚΡΕΤΑ		'Ιω. Λάτονς	44	9892	έφθ. Μόντρεαλ 20 Σεπτ.	
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιθ.)		έτ.	«Γουεστερτρ Τράνοπορτ»	59	9268	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ		έτ.	«Άγγελάκος κ.λ.π.	51	5170	έφθ. Μπ. "Αύρες 14 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΖ ΠΑΝΑΜΑ		έτ.	«Γ. Γκλέιντην»	52	15675	έφθ. Ματαρανί 23 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ		έτ.	«Γουόρλην Έντερπράϊς»	53	21064	έφθ. Νέαν 'Οδαλάνην 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΛΠΑΙΖ (δ.)		έτ.	«Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Σουέζ 9 Σεπτ. διά Πεσσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ.	«Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Σουέζ 16 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)		έτ.	«Γουόρλην Λίμπερτυ»	49	18226	άνεχ. Σουέζ 21 Σεπτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΑ		έτ.	«Γουόρλην Ντέιλη»	52	15729	εις Σκαραμαγκά από 15 'Αρη.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ.	«Ηρων»	61	15979	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Σεπτ. διά Περούκόν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		έτ.	«Ελληνική Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Θέουτα 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		έτ.	«Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ.	«Μαργκουάρντια»	55	12146	διπλή Ειρηνάλταρ 22 Σεπτ. διά Ραθένα
ΔΑΦΝΗ		έτ.	«Δάφνη»	54	6032	έφθ. Λίβερπουλ 24 Σεπτ.
ΔΕΛΦΟΙ		Μαρκαντανάκης	48	1331	διπλή Μπρούνωμπουτελ 17 Σεπτ. διά Πειραιά	
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ		έτ.	«Αιολία»	59	9312	άνεχ. Κολόμπο 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ.	«Βέλκος»	37	2002	άνεχ. Σύλτη 'Εντ 27 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΕΣΣΠΟΙ		έτ.	«Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ.	«Ντεβελόπιεντ»	63	16417	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 12 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)		έτ.	«Σινπίκη Ντεβελόπιεντ»	64	16417	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 4 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		έτ.	«Σινπίκη Ντεβελόπιεντ»	61	16417	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 10 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ		έτ.	«Αλκης»	53	7829	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ.	«Αιολος»	61	9326	διπλή Ειρηνάλταρ 17 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ.	«Φραγουίνες»	55	3534	άνεχ. Κουινγκ 10 Σεπτ. διά Χοινκάγκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ.	«Ορίενταλ»	49	3668	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Σεπτ. διά Γκουάμιας
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ.	«Φιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Τζιμπούτι 31 Αύγ. διά Κίναν

Η ΜΟΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

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

**CAPE TOWN**

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	διπλήθες Κων) λιν 25 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμάρας» . . . . .	44	9589	άνεχ. Ρόπτερταρι 23 Σεπτ. διά Βρέμην
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δίμος» . . . . .	44	7266	άνεχ. Αντεν 11 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ	'Αχ. Χαλκούπος . . . . .	43	7244	άνεχ. Σύρου 17 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιβύνς)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργυτῆς» . . . . .	44	7236	έφθ. Αγ. Φραγκιούν 11 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Ι. & Β. Πονταλέων . . . . .	43	7260	έφθ. Ρεσίφε 12 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντῆς» . . . . .	42	6904	άνεχ. Σλούσκιλ 23 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο» . . . . .	58	9087	διπλήθες Κων) λιν 22 Σεπτ. διά Πότι
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	έτ. «Φράνκο» . . . . .	22	1754	εις μεταφοράς 'Ελλάδος - Μ. Θαλάσσης
ΔΙΑΝΑ	Μακρῆς . . . . .	45	1082	έφθ. Κολόμπι 11 Σεπτ.
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κ.λ.π. . . . .	45	2302	άνεχ. Σύρου 17 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιβύνς)
ΔΙΟΝΥΣΟΣ Δ.	Σπ. & Βρ. Άλπις . . . . .	50	1485	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονπους» . . . . .	60	13335	έφθ. Μη. Αύρες 23 Σεπτ.
ΔΙΡΟΥΣ	'Αδελφοί Λύρα . . . . .	43	7280	έφθ. Καλκούττα ρόδς 6 Σεπτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Ιαρίντα» . . . . .	57	9722	άνεχ. Ναυκόγια 25 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ» . . . . .	52	12132	άνεχ. Κοσιν 14 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωαδόχος» . . . . .	44	7249	έφθ. 'Οζάκα 21 Σεπτ.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρίνκιπος» . . . . .	49	11771	άνεχ. Ποινιά Ρουπερτ 26 Αύγ. διά Κίναν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Οσεαν» . . . . .	25	3297	διπλήθες Κων) λιν 8 Σεπτ. διά Μπουργκάς
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χέγκει» . . . . .	42	7388	άνεχ. Λάγκος 9 Σεπτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντγουάιντ» . . . . .	43	7131	έφθ. Βιζακαπανάμ ρόδς 23 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαραντσο» . . . . .	43	7267	έφθ. Κοσιν 22 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τουντάς & Σία . . . . .	32	1502	άνεχ. 'Αμβέρσαν 16 Αύγ. δι' Αμοτερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Σ. Νταϊφᾶς κ.λ.π. . . . .	21	2988	άνεχ. Τζέντα 18 Σεπτ. διά Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Βαλδᾶς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	έφθ. Χοινάρκη 20 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	44	2074	άνεχ. Μπαγιόν 24 Σεπτ. δι' Αλεξανδρούπολιν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Ελτρανοπόρτ» . . . . .	56	10530	άνεχ. Γιοκοχάμα 26 Σεπτ. διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	Σ. Μπιλίντης . . . . .	48	2105	διπλήθες Κων) λιν 21 Σεπτ. διά Γαλάται
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Φόρρος» . . . . .	54	7835	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΛΑΕΑΝΝΑ	έτ. «Καρνέσιον» . . . . .	63	14164	άνεχ. Φρόμπατλ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΛΕΝ	Κ. Εύθυμιαδης . . . . .	54	11232	εις Πειραιά υπό μετασκευήν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ολιστικι» . . . . .	43	7128	άνεχ. Κολόμπι 27 Σεπτ. διά Τοιταγκόκ
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ» . . . . .	58	20495	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Σεπτ. διά Μογκαντίσιο
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανής . . . . .	39	1742	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 19 Σεπτ. διά Ριγιέκα
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Ανδρία» . . . . .	48	8430	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Σεπτ. διά Καράτοι
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Βίστα Ριός» . . . . .	52	12228	έφθ. Βενετίαν 26 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ειλαν» . . . . .	48	2515	άνεχ. Μπέλεμ 18 Σεπτ. διά Μακάπα
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ταομανία» . . . . .	44	7213	διπλήθες Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη» . . . . .	43	7245	έθυμισθη Ν. Αύστραλιας 29 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Κ. II	'Ελένην Κυριακού . . . . .	39	3023	διπλήθες Γιβραλτάρ 6 Σεπτ. δι' Αμπιτζάν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	Π. Φραυκούλης κλ.π. . . . .	45	7698	έφθ. Μπαντάρι Σαπούρι 22 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Ελένη» . . . . .	46	7289	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μίνως» . . . . .	49	10908	έφθ. Φαλκονάρια 16 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Μάρφελις» . . . . .	48	3829	άνεχ. Ντεμαράρα 16 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΛΕΥΣΙΣ	'Ηλ. Τομπούλης . . . . .	29	2851	άνεχ. 'Αυθέρσαν 21 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΕΛΛΑΣ	Πριντζης . . . . .	21	1549	άνεχ. Σύρου 22 Σεπτ. διά Κάλιαρι
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός . . . . .	43	7186	διπλήθες Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Είλαν» . . . . .	48	2515	άνεχ. Ντέψιλα 22 Σεπτ. διά Ζαντάμ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ» . . . . .	43	7989	εις Πειραιά υπό 22 Αύγ. (έπισκευαι)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσαπασίφικ . . . . .	62	6666	άνεχ. 'Αντεν 20 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσαπασίφικ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεχ. Σουέζ 25 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	Τρανσαπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	άνεχ. Μουσκάτ 20 Σεπτ. διά Μπάρον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	Γιουνιβέρσαλ Κέρυκο	62	6659	έφθ. Καλκούττα 21 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ. διά Μπάρον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	59	7293	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Σεπτ. δι' Ακάμπη
ΕΛΛΗ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	έφθ. Μορμουγκάο 18 Σεπτ.
ΕΛΛΗ	έτ. «Μαρφούντον» . . . . .	39	5219	έφθ. Γουόρκιγκτον 19 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Σ. Μελέπτος κ.λ.π. . . . .	27	1364	εις Πειραιά υπό 12 Αύγ. (έπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κέρυκο	57	7068	έφθ. Τοιταγκόκ 24 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	39	6281	άνεχ. Πειραιά 22 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	7229	έφθ. Σαδέβα 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσαπασίφικ . . . . .	56	7510	άνεχ. Κοσιν 25 Σεπτ. δι' Αντεν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	56	7510	έφθ. Αλγέριον 22 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσαπασίφικ» . . . . .	57	7063	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Κόρπους Κριότι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7254	διπλήθες Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Μπάρα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7208	διπλήθες Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΗΣ	έτ. «Πλούην» . . . . .	43	7302	έφθ. Γιαδάτα 21 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗΣ (Αδίνερ)	Μαρφουέρτζα . . . . .	32	18564	άνεχ. Αντεν 20 Σεπτ. διά Σιδηνεύ
ΕΑΠΙΣ	έτ. «Μάκην» . . . . .	48	2474	άνεχ. Αύγουστα 21 Σεπτ. δι' Ούντεδάλα
ΕΑΠΙΣ Π.	έτ. «Πριντεζην» . . . . .	38	2265	έφθ. Ιτέα 12 Σεπτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	49	4663	άνεχ. Αντεν 16 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Π.	έλλ., ουμφέροντα . . . . .	19	2286	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλ» . . . . .	42	7058	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Σεπτ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο» . . . . .	56	10529	διπλήθες Παναμά 31 Αύγ. διά Ταγκονούρα
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος» . . . . .	41	7122	έφθ. Νεάπολιν 24 Σεπτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σποφάρερς» . . . . .	44	7251	διπλήθες Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μάγενιρ» . . . . .	52	10081	έφθ. Βενετίαν 12 Σεπτ.
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης . . . . .	43	1589	διπλήθες Κων) λιν 18 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μερεστέλα» . . . . .	43	7199	άνεχ. Βομβάνη 12 Σεπτ. διά Κοσιν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (ὑπερωκ.)	'Ιω. Λάτοης . . . . .	35	23580	άργει 'Ελευσίνα υπό 3 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (δ.)	'Ιω. Λάτοης . . . . .	66	45300	εις Τοκιό υπό ουμπλήρωσιν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοικο» . . . . .	58	9585	έφθ. Γιοκοχάμα 26 Σεπτ.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ» . . . . .	44	2872	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 Σεπτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοικο» . . . . .	59	9584	έφθ. Μιζούσιμα 7 Σεπτ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργκολία» . . . . .	58	12168	διπλήθες Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Τουάφ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	σδ. Γ. Δομεστίνην . . . . .	34	1716	άνεχ. Σύρου 24 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Εναρξις» . . . . .	50	2454	έφθ. Μεσσίνα 18 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ΕΛ-ΠΑ Α.Ε. . . . .	54	10261	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Τουάφ
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος» . . . . .	57	9061	διπλήθες Παναμά 16 Σεπτ.
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Οξελόδουσσην 2 Σεπτ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. Πόρα Βίσσες . . . . .	43	7234	άνεχ. Πούλο Μπούκουν 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα» . . . . .	48	2358	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 Σεπτ.

**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.

ΕΥΘΑΛΙΑ		έτ. «Κόνκορντ»	44	7292	έφθ. Καλκούττα ρόδς, 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΛΟΔΟΣ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	8859	έφθ. Καλκούττα 20 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθε Παναμά 17 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	9659	ανεχ. 'Αμβέρσαν 23 Σεπτ. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάνι Νικόλασον»	56	8985	άνεχ. Νεάπολιν 22 Αύγ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Σεπτ. διά Κασσιούνκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	8631	ανεχ. Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 18 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 7 Σεπτ.
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Φράνκο»	65	9500	έφθ. Χαδάνα 21 Σεπτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Καλκούττα 15 Σεπτ.
ΕΦΗ		Α. Μ. Νομικός	35	1512	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		Ν. Π. Κολαΐτης	38	1595	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Θικλαντ»	61	10965	διπλήθε Παναμά 15 Σεπτ.
ΗΑΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθε Κωνίλιαν 25 Σεπτ. διά Μεσογειον
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ελίερ»	57	9060	έφθ. Καζαμπλάνκα 20 Σεπτ.
ΗΑΙΑΣ Π.		έτ. «Πόλμπρος»	47	2287	άνεχ. 'Αμβέρσα 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ		έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	έφθ. Εμπέν 20 Σεπτ.
ΗΡΩΝ II		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Πενάγκ 15 Σεπτ. διά Γουάμποα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ		έτ. «Βουλλάκαν»	65	21400	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 2 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	διπλήθε Κωνίλιαν 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΟΔΕΙΑ		έτ. «Μηλού Χάντρα»	44	1662	άνεχ. Ντάρ - εις Σαλαμά 23 Σεπτ. διά Ντάρμπαν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ		έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Μορμούνκα 22 Σεπτ. διά Νορβηγίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7258	άνεχ. Σουεζ 23 Σεπτ.
ΘΕΟΔΟΣΙΑ		'Αφοι Καλαφάτη	35	1862	άνεχ. Πέραμα 24 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαριβίθα»	43	7236	άνεχ. Χαμπτών ρόδς 23 Σεπτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ.		'Αροι Λάρη	50	1478	άνεχ. Μπέλφαστ 19 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΘΕΟΛΟΓΟΣ		έτ. «Μαρκόρονε»	61	16561	άνεχ. Τούμπα 16 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)		Οίκος Βάπτ.	58	15895	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ.
ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)		έτ. «Γκρήν Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Σουραμπάνγα 18 Σεπτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΘΕΩΡΙΕΣ		'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Θέουτα 23 Σεπτ.
ΘΗΜΠΙΑΝ		έτ. «Σάντο Ρομπέρτα»	43	7259	άνεχ. Σουραμπάνγα 15 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Κάλιζ 17 Σεπτ. διά Πειραιά
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ		T. Μουσογιάννης	43	1760	έφθ. Σουεζ 23 Σεπτ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Γκραίτοια»	64	40043	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΙΖΩΜΠΕΛ		έτ. «Αριαντόρες»	57	9746	έφθ. Γιοκοχάμα 22 Σεπτ.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)		έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Μη. 'Αύρες 10 Σεπτ. εις Πειραιά από 13 'Ιουν. (επισκευαί)
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	52	8662	έφθ. Νεάπολιν 5 Σεπτ.
ΙΟΝΙΚ ΜΠΑΙΑ		έτ. «Τζέμινι»	43	7176	άνεχ. Μπάρα 21 Σεπτ. δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Βιογκράντε»	49	1991	άνεχ. Σουεζ 17 Αύγ. διά Τέλεντα
ΙΟΥΛΙΑ		Νταϊφάς	29	1808	διπλήθε Κωνίλιαν 20 Σεπτ. διά Νοθορωισκού
ΙΡΕΝΑ		έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	άνεχ. Μη. 'Αύρες 23 Σεπτ. διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΙΣΤΡΟΣ II		έτ. «Βερίτας»	43	7275	έθυμοθι 5 μίλια έξωθι 'Αστζου 22 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Ριγιέκα 22 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ναυτίλ. 'Εκμετ' σεις»	45	9918	έφθ. Πειραιά 20 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ B.		έτ. «Βαρνίκος»	56	12920	έφθ. Τορόντο 25 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ		'Αγγελάκης κ. λ. π.	38	4740	έφθ. Κολόμπο 12 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ K.		έτ. «Γλαύκη»	48	1845	άνεχ. Μομπάσα 18 Σεπτ. διά Ντάρ - εις - Σαλαμά
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Σαΐντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Σουεζ 22 Σεπτ.
		όδ. Γουλανδρή	44	7277	άνεχ. Σουεζ 22 Σεπτ.
I. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άστρο»	43	7244	έφθ. Καλκούτα 13 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)		έτ. «Χέροπ Τάνκερ»	52	10160	άνεχ. Ροζάριο 24 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)		έτ. «Εβεραλέϋ»	60	14076	έφθ. Χοινάκηγ 19 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ (δ.)		έτ. «Λαμούς Άδελφοι»	55	11991	άνεχ. 'Οζάκα 16 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ		έτ. «Καλλιδώρα»	38	2368	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ		έτ. «Βέλαμαρ»	42	2697	άνεχ. Ντάρμπαν 19 Σεπτ. διά Βαρκελώνη
ΚΑΛΛΙΜΑΝ		έτ. «Ιντάστριας»	43	7091	άνεχ. Βίλεμποταν 15 Σεπτ. διά Στάνλοου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Μιχαλίδης»	55	11798	έφθ. Ραγκούν 17 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Μόζι 26 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Κερκέπις»	37	2348	άνεχ. Σαλαδόρο 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ		έτ. «Ζαδέ»	51	7154	άνεχ. Τεργεόστην 20 Σεπτ. δι' 'Ασντόντ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		A. M. Νομικός	50	1517	άνεχ. ΣΠΛΕΝΤΙΝΤ ΣΚΑΥ' (παν.)
ΚΑΝΑΡΗΣ		έτ. «Κανάρης»	44	7240	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Ντάρη 24 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.		'Αφοι Τουρινάκη	36	4071	έφθ. Καλκούττα ρόδς 20 Σεπτ. δι' 'Ασντόντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τραμι»	55	8902	άνεχ. Τρίνινταντ 10 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Κερκέπις»	50	4876	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι		έτ. «Τρόμπι Τσάρτερικη»	54	8003	έφθ. Καντίζ 24 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ		έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Σεπτ. διά Μάντοςοτερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ντελμάρ»	55	12534	άνεχ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ. διά Χόδρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Ιρίς»	46	4576	έφθ. Κανέν 15 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.		έτ. «Νικόφρος»	43	7176	έφθ. Καντίζ 24 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΩΝΤΑΣ (δ.)		έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	άνεχ. Τρίνινταν 15 Σεπτ. διά Νορβηγίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Πουέρτο Ντάριενη»	43	7275	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Περοντίνη»	51	8842	άνεχ. Αμβούργον 17 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Μορμούνκα 24 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Γιουρόπα Κομέρο»	44	7213	άνεχ. Τζιμπούτη 10 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)		Γκρήκ Σίπ. 'Εντερεράζ	43	7227	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Τάμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		έτ. «Σάλιξ»	53	11101	άνεχ. 'Αντεν 3 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΙΤΛΟΟΥΕΡ (δ.)		έτ. «Μπράι Στάρ»	47	9956	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΚΑΡΑΒΑΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Ελνάδαλ»	61	13408	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 13 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Αστροβίλι»	43	7163	άνεχ. Πύλον 15 Σεπτ. διά Τούλεστον
ΚΑΣΟΣ		έτ. «Γκλόμπους»	44	1920	άνεχ. Μπαχρέν 22 Σεπτ. διά Μπουούρες
ΚΑΣΟΣ		(Κάσος) Α.Ε.	39	5215	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 21 Σεπτ. διά Γένοβα
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		άδ. Βασιλιάδη	22	1584	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΚΑΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Ντάριεν 17 Σεπτ. διά Πασούν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Αγιαμούτε»	51	9956	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 15 Σεπτ.
ΚΑΣΤΟΡ		έτ. «Βασιλική»	53	1901	άνεχ. Θέουτα 11 Σεπτ. δι' 'Ηράκλειον
ΚΑΣΤΟΡ		άδ. Γράτσου	44	7148	έφθ. Ρεοίφε 23 Σεπτ.
		έτ. «Κάνονους»	60	10494	έφθ. Καλκούττα ρόδς 31 Αύγ.

## THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποζημιώσεως (P &amp; I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εις τούς διαχειριστάς

A. BILBROUGH &amp; CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX 262670

ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Κρέθων»	51	2373	άνεχ. Χάιφαν 21 Σεπτ. δι' Ισκεντερούν
ΚΑΤΕ Α.		έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ. (διά Καράτοι)
ΚΑΤΕ Ν. Δ.		έτ. «Άροζα»	65	18723	είς θέσιν 21.13 Β - 123.18 Α Σεπτ. 15 διά Ντουγκούν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Μαντράς 7 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Λαστροσούρενο»	36	1413	έφθ. Μπαγιόν 15 Αύγ. (διά Ριγιέσκα)
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)		άδ. Κολοκοτρώνη	55	11100	έφθ. Γένοβαν 23 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.		έτ. «Χουσαΐθεμον»	43	7234	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΚΕΓΓΗ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	έφθ. Μπιζέρτα 25 Σεπτ.
ΚΕΓΓΗ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	άνεχ. Σουφαρμάγια 18 Σεπτ. διά Σεραμάγκ
ΚΕΓΓΗ ΒΕΝΕΤΙΚΟ		έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	έφθ. Νιού Πλύμουθ 21 Σεπτ.
ΚΕΓΓΗ ΝΤΑΛΕΜΟΣ		έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	άνεχ. Πόρτ Κεμπλά 6 Σεπτ. διά Πόρτ Μούντι
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάνοντσουφ»	62	10494	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ. δι' Αντεν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Λουκέρνον»	44	5069	άνεχ. Αγύούσταν 23 Σεπτ. διά Σαν Ζουάν (Ν.Β.)
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Αύγ. δι' Ινδιαν
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Στροβίλιο»	43	7159	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. Επιφανιάδης	44	7176	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Δουβλίνον
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ('Op.)
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ		έτ. «Περσές»	57	9153	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Σεπτ. διά Ναγκούια
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Σπόρτη»	63	15740	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 15 Σεπτ. δι' Αύρες
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Ελλήν. Αστήρ»	58	11156	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Βανκούμπερ 23 Σεπτ.
ΚΙΜΩΛΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	39	4716	άνεχ. Τοιταγκόγκη 24 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΚΙΟΝΙ		έτ. «Αττικά»	48	1922	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Σεπτ. διά Κάντλα
ΚΙΡΙΝ		Έπιφανιάδης	56	9403	ύπο παραλαβήν
ΚΙΤΣΑ		έτ. «Μαρακτίδα»	44	7279	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Μπαχρέν 20 Σεπτ. διά Χοραμσάχρ
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Φράνκο»	66	10867	ανεχ. Νέαπολην 23 Σεπτ. διά Μη. - Αύρες
ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	έφθ. Μόζι 27 Σεπτ.
ΚΛΕΙΟ		Α. & Δ. Χανδρής	47	.935	άνεχ. Μούπασα 16 Σεπτ. δι' Είλατ
ΚΝΩΣΣΟΣ		Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	έφθ. Χάδρον 21 Σεπτ.
ΚΟΜΟΙΝΤΕΣ (δ.)		έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	εις θέσιν 26.20 Β - 53.54 Α 'Ιουλ. 25 (προσήραξε)
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Νάρτον 20 Σεπτ. διά Αμβέρσαν
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Διοικάντη»	46	2361	έφθ. Μάρτρα 22 Σεπτ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 23 Σεπτ. διά Κορέαν
ΚΟΥΛΑ Φ.		'Α) φοι Κλιάφρα - Φραγκούλης	43	7061	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΡΗΤΗ		Έμπειρος Σ. Γ.	44	7207	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεχ. Νέαπολην 23 Σεπτ. διά Μη. - Αύρες
ΚΡΩΝΙΟΣ		έτ. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. Μάρτρα 21 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 23 Σεπτ. διά Κορέαν
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 23 Σεπτ. διά Κορέαν
ΚΥΘΟΝΟΣ		έτ. «Ζαφίρ»	46	3648	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ελλην. Δεξαμενόπλοια	39	3287	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΥΛΛΗΝΗ		Ρούσσος και Σία	35	1598	άνεχ. Πειραιά 24 Σεπτ. διά Θεο(νίκην)
ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	εις Πέραμα από 3 Αύ.
ΚΥΠΡΟΣ		έτ. «Κυρά»	45	3794	διπλήθε Κων) πολιν 22 Σεπτ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Άύρα»	49	2032	έφθ. Κων) πολιν 21 Σεπτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Λιμπάνο»	56	9086	έφθ. Άλεξανδρειαν 22 Σεπτ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Άλκαχάιμ»	43	7291	ανεχ. Μαντράς 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΡΙΑΚΗ		«Καπετάν Λιαμαντής»	45	3312	ευθ. Φιλοδέλφειαν 23 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		'Ιω. Κατσουλάκος	66	24400	έφθ. Κυρατοι 22 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.		άδ. Κ. Πατέρα	38	4840	διπλήθε Κωναμ 23 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		έτ. «Κονκιαντόρο»	43	7201	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδα 23 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	45	7157	έφθ. Κολκουττα ρόδας 18 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΚΗΣ Ε.		I. Μιμίδης κ.λ.π.	57	10044	ανεχ. Φρίτσουν 7 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΚΩΣΤΑΣ		Γαλάτης	45	899	διπλήθε Κων) πολιν 9 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ, θά μετ. ANNA)
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μικαλίνος»	30	1988	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 26 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Κωστής»	54	8063	άνεχ. Αύγουστος 18 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΚΩΣΤΗΣ		άδ. Λύς	44	7263	έφθ. Ναγκόγιας 23 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ		έτ. «Ωκεανοπόρος»	56	8474	έφθ. Καλκουττα ρόδας 18 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ		έτ. «Αίτζιαν»	44	7297	έφθ. Βανκούμπερ 19 Σεπτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ		Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	65	14088	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 28 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΛΑΓΩΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ		έτ. «Κούμτεκαλ»	49	2273	έφθ. Σερος 23 Σεπτ.

## 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 HOUSE2 3121/4

TELEX : 261619

ΔΩΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΛΑΚΟΝΙΑ (μεταλ.)		60	14431	έφθ. Ναυάιμο 17 Σεπτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ		44	7252	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 27 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΛΑΣΣΗ ΙΙ	"Θ. Γ. Μεταξάς	46	1053	άνεχ. Βιρτούπον 23 Σεπτ. διά Βάρνα
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	"Θ. Γ. Μεταξάς	48	1053	διπλήθε Κωνύπολιν 16 Σεπτ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 18 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΛΕΓ' ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Αρτεμισίου»	45	10385	άργις Έλευσίνα από 8 'Ιουλ.
ΛΕΛΕΤΑ (δ.)	έτ. «Ελμο Σιππιγκ»	39	10060	άνεχ. Αμβέρσαν 25 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΛΕΝΚΟ	έτ. «Κάλαι»	53	1887	εἰς Πειραιά από 24 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άνεχ. Πέραμα 20 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7196	έφθ. Ρεσιφε 19 Σεπτ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	εἰς Πειραιά από 12 Αύγ. (έπισκευαι)
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1631	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	8408	έφθ. Ιεραία 19 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαίροπς»	65	16000	έφθ. Ν. Κρήταν 7 Σεπτ.
ΛΙΒΥΗ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	41	890	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	έφθ. Θεσσαλονίκη 17 Σεπτ.
ΛΙΝΑ ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Κονσόλαντο»	48	3349	ύπο παραλαβήν
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεχ. Κομπε 22 Σεπτ. διά Πουσάν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	διπλήθε Εσκούμινς 14 Σεπτ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Αμβούργον 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΝΤΟΝ	«Μαρδόγκρο»	38	2588	έφθ. Κολόνιο 20 Σεπτ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΤΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στάμαρο»	51	11317	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 10 Σεπτ. διά Κίναν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	'Αχ. Χαλκούσης	44	7150	έφθ. Τρίπολη (Λιθανίου) 16 Σεπτ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουθινκ.»	64	9615	άνεχ. Σουέζ 6 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκιες»	46	4249	έφθ. Κόρμη 23 Σεπτ.
ΛΟΥΣΣΕΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	έφθ. Ιμριγκαμ 26 Σεπτ.
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Εύδοια»	37	2312	άνεχ. Ζάνατρο 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	έφθ. Βαλεντίνια 21 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ ΝΙΚ	έτ. «Μαιρόνικη»	44	1876	άνεχ. Κούνιγκ 19 Αύγ. διά Γουάμποα
ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	έτ. «Μαρδόκαι»	62	1703	έφθ. Εσενίκην 12 Σεπτ.
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχιλ. Χαλκούσης	48	8583	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ.
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άδελφόπης	43	7194	εἰς θεοίν 9.2 B - 61.33 A Σεπτ. 5 δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανόρακι»	45	7201	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά Βορμάν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ Ή (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	έφθ. Νεάπολιν 3 Σεπτ.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 16 Σεπτ. διά Καράτοι
ΜΑΝΘΟΣ	Μορκαντωνάκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτα»	37	1344	διπλήθε Κωνύπολιν 16 Σεπτ. διά Κωνστάντζα
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βέρνιμε»	52	11022	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 24 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Γκρήκη»	45	3766	άνεχ. Ταρακάν 5 Αύγ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	διπλήθε Κωνύπολιν 7 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	διπλήθε Κωνύπολιν 24 Σεπτ. διά Νοβορωσίκην
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιουρόπα»	43	15030	έφθ. Βανκούμπερ 22 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιπ.)	'Ιω. Λάτοπς	45	9900	έφθ. Αλεξανδρείαν 14 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	100 μίλια ΝΑ Λάντς 'Εντ 4 Σεπτ. διά Μπουζι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	66	18569	έφθ. Σέδεν 'Αιλάντς 23 Σεπτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένεραλ Κάρριερς	66	18600	άνεχ. Κόμπε 17 Σεπτ. διά Ναυγκόνια
ΜΑΡΟΑ (δεξ.)	Ση. «Ελευθερίαδης	49	10123	άνεχ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντερνάθιοναλ»	44	4958	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	1647	άνεχ. Σφαλ 14 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Βανκούμπερ 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπουλος & Σιά	32	1597	εἰς άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρδα»	39	1506	διπλήθε Κωνύπολιν 8 Σεπτ. διά Πότι
ΜΑΡΙΑ	Γ. Γεράρης	16	1808	εἰς Πειραιᾶ από 12 Αύγ. 1965
ΜΑΡΙΑ (δεξ.)	Πετράς	20	1293	διπλήθε Κωνάμα 5 Σεπτ. διά Νοβορωσίκην
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Ιοθιμένιο»	56	12230	διπλήθε Παναμά 14 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	εἰς Νεάπολιν από 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «ΕΛ-ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Μπωμόντ 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Σάμοοκι»	56	6156	διηλώς Παναμά 25 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Γάνδην 8 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ ΜΗΣΗ	έτ. «Λακνία»	38	4238	διπλήθε Κωνάμα 16 Σεπτ. διά Χιούστον
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	έφθ. Πειραιᾶ 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Ν.	Α. Μπνιάδηρης κ.λ.π.	48	2661	εἰς Πειραιᾶ από 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	άνεχ. Μπωμόντ 26 Σεπτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μίχαλη»	43	7219	έφθ. Κομπε 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Πλατσάνι»	41	5294	εφθ. Καλκούτταν 9 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Παρπάντα»	44	7280	ανεχ. Τζέντα 21 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Μίχαλη»	43	7217	διπλήθε Κωνάμα 15 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Ελέτσον»	36	1690	έφθ. Πειραιᾶ 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεχ. Ελευσίνα από 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Πανθίστα»	37	23732	έφθ. Ντακάρ 6 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπς	41	5294	εἰς Πειραιᾶ από 22 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΓΩ	έλληνικά ουμφέροντα	47	1219	έφθ. Σερέλ 26 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	4710	ανεχ. Τζέντα 26 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	54	11577	άνεχ. Σφαλ 13 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Τ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7185	έφθ. Πειραιᾶ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. (NEK)	53	15789	άνεχ. Σφαλ 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	62	8111	άνεχ. Αμπαντάν 4 Σεπτ. διά Γιοκκαΐσ
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Πόλ. Στάρ»	53	11310	εἰς Ρόττερνταν από 15 'Ιουν.
ΜΑΡΙΣΠΙΛ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	έφθ. Ντακάρ 6 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ ΘΩΡΗΤΕΝ	έτ. «Σαρετάπι»	48	3877	εἰς Πειραιᾶ από 22 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	έφθ. Μαυρικίου 23 Σεπτ.
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούνας	44	2817	έφθ. Πειραιᾶ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σιππιγκ»	49	5038	άνεχ. Σφαλ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1665	διπλήθε Κωνάμα 25 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθέροαλ»	55	9125	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	διπλήθε Κωνάμα 22 Σεπτ.

**"SINGAPORE,"**

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**DAWOOD & CO. LTD.**

(INCORPORATED IN 1895)

SHIPCHANDLERS

57, RAFFLES, QUAY, SINGAPORE-1

24 HRS SERVICE

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

PHONES: 95631, 95632  
NIGHT: 72277

ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες» .....	59	9168	διπλήθε Κων) πολιν 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια» .....	57	8906	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 23 Σεπτ. διά Σιγαπούρην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μίραλάγκα» .....	55	7471	άνεχ. Σουέζ 21 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη» .....	57	9168	έφθ. Μόζι 26 Σεπτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλλην. Θαλάσσαι Μεταφ.	65	14264	διπλήθε Παναμά 30 Αύγ. διά Μελβούρην
ΜΕΓΑΡΑ	έτ. («Ακρες» .....	46	6907	άνεχ. Σιμονοσέκι 14 Σεπτ. διά Σαγκάιν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μένταλφ» .....	44	7277	άνεχ. Ντάρμπαν 15 Σεπτ. διά Μανίλα
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. («Μαραρπρέσιο» .....	42	7262	έφθ. Κοράκας Μπαίν 21 Σεπτ.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. («Μαρεστέλλα» .....	46	3949	άνεχ. Λατάκια 17 Σεπτ.
ΜΕΡΥ	έτ. («Αιτζιαν Φράιτ» .....	43	7257	άνεχ. Στεττίνον 12 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. («Ρασσία» .....	60	14431	έφθ. Μόζι 24 Σεπτ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. («Ατλαντικ» .....	44	7282	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 Σεπτ. διά Γένοβα
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. («Ακμίς» .....	43	7131	άνεχ. Πούσλο Μπούκομ 6 Σεπτ. διά άνατ. Πακιστάν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. («Κόστα ντέ Μάρφιλ» .....	63	10514	άνεχ. Τάιν 21 Σεπτ. διά Φλώινγκ (διαταγάς)
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. («Αρμαντόρα» .....	43	7180	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. («Μοτοράρδες» .....	57	9200	διπλήθε Παναμά 26 Σεπτ. διά Χιούστον
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. («Πυθανόράς» .....	59	9855	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 14 Σεπτ. δι' Ιοπανίαν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	Ιω. Λάτοπς .....	39	1552	έφθ. Λονδίνον 20 Σεπτ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Χρ. Σαρλίς & Σία	33	1503	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (δ.)	έτ. («Ιλουντόζοτ» .....	55	15983	είς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικής
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. («Πούντα Άρενας» .....	56	8873	ύπο παραλαβήν
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. («Ταλαβέρα» .....	56	8046	διπλήθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. («Μαρκρέάπα» .....	57	12230	εις θέσιν 15.56 B. - 42.38 A. Σεπτ. 15 διά Γκιζάν
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. («Ιντεγκρίτας» .....	44	7375	άνεχ. Αμπαντά 17 Σεπτ. διά Πούσλο Μπούκομ
ΜΠΑΡΜΠΛΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. («Σεκούρινταντ» .....	55	10013	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούον 15 Σεπτ. διά Σάν Νικολας
ΜΠΑΡΜΠΛΑΡΙΝΟ	έτ. («Στάμελ» .....	43	7084	έφθ. Σαγκάν 17 Σεπτ.
ΜΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. («Μαρέστε» .....	50	2828	άνεχ. Στεττίνον 22 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. («Βετακρούζ» .....	52	8111	διπλήθε Μάχην 12 Σεπτ. διά Κομώ Μπαίν
ΜΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. («Παν. - Όσεαν» .....	44	7289	έφθ. Λίθερπουλ 11 Σεπτ.
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. («Γουέστηγουν» .....	56	10191	άνεχ. Λός 'Αντζελες 10 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	Σιγάλας - 'Α'φοι Πλατη .....	35	2642	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά Καράτσι
ΜΠΡΟΓΟΥΙΝΤ	έτ. («Γιούνιον Εντερπράϊς» .....	39	2829	διπλήθε Γριβόλταρ 24 Σεπτ. διά Λάγκος
ΜΠΡΟΥΚΦΙΑΝΤ	Έλλην. Γραμμή Ν. Άμερ. Γ. Μοάστος .....	34	2709	άνεχ. Εμδεν 18 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΜΥΚΗΝΑΙ	Παπαδημητρίου .....	45	3889	έφθ. Σιμπενίκ 19 Σεπτ. διά Πειραιά
ΜΥΡΙΑΜ	Παπαδημητρίου .....	49	9025	άνεχ. Βαλτιμόρην 13 Σεπτ. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	έτ. («Σαλαμίνια» .....	47	9957	άνεχ. Ρόστρο 24 Σεπτ. διά Μπ. 'Άυρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ. («Λίμπρα» .....	57	9345	διπλήθε Μάχην 19 Σεπτ. διά Οντενς
ΜΥΡΤΙΔΙΟΥΤΣΑ	έτ. («Ιντεροποι» .....	58	13152	άνεχ. Σουέζ 6 Σεπτ. διά Σαγκάν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	Ν. Βλαχάκος .....	34	1469	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΝΑΥΠΙΟΝ	έτ. («Μαρκρείστις» .....	42	708	άνεχ. Ντάρμπαν 25 Σεπτ. διά Κιομαγιού
ΝΑΥΣΙΚΑ	Μιλ. Γουλανδρής .....	46	2270	διπλήθε Κων) πολιν 17 Σεπτ. διά Βάρναν
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	έτ. («Εσπέρια» .....	21	2492	έφθ. Αλγερίον 17 Σεπτ.
ΝΑΥΤΙΑΣ	έτ. («Πολίχρι» .....	54	7968	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Σεπτ. διά Κίνητον (Ζαμ.)
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. («Πολύχρι» .....	56	5860	εις Τζέντα από 14 Δεκ. 1965
ΝΕΦΟΣ	έτ. («Αθηναϊκή-Ναυτίλιακή» .....	47	2686	άνεχ. Αντεν 21 Σεπτ. διά Σουέζ
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. («Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	έφθ. Μοριουγκάδο 19 Σεπτ.
ΝΗΣΙ	Γεωργόπουλος .....	38	1770	άνεχ. Βοστώνην 1 Σεπτ. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος .....	46	748	άνεχ. Χαλιφάς 13 Σεπτ. διά Αντραλίαν
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. («Μαρέας» .....	49	1953	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. («Ερέμος» .....	35	946	άνεχ. Γουάλας Μπαίν 25 Αύγ. διά Σαγκάν
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	έτ. («Μορέας» .....	48	2000	διπλήθε Κων) πολιν 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	Α. Αθανασίδης .....	49	1851	άνεχ. Σιγαπούρην ρόδα 6 Σεπτ. διά Σικανουκβίλ
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος .....	47	1953	άνεχ. Χαλιφάς 13 Σεπτ. διά Ρουέν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	έτ. («Βέλουμού» .....	47	1700	άνεχ. Τρόμος 6 Σεπτ. δι' 'Ονεύγκα
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. («Μαρτ. Κέρριερ» .....	60	14204	έφθ. Σουντόβαλ 21 Σεπτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	έφθ. Τζέντα 16 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. («Μιχαΐνός» Α.Ε. ....	42	7203	έφθ. Καλκούττα 19 Σεπτ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. («Σάντα Μαρία» .....	18	2547	διπλήθε Κων) πολιν 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. («Σάν Βικτωρες» .....	55	7216	έφθ. Τάιν 16 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΡΔΗΣ	έτ. («Εφιλόν» .....	58	8460	άνεχ. Μόζι 15 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. («Φράνκο» .....	44	2321	άνεχ. Καράνα 3 Σεπτ. διά Σαντιάγκο
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. («Μίτιδος» .....	44	7199	άνεχ. Θεούτα 13 Σεπτ. διά Σαντιάγκο
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γεώργη. 'Αντωνάτος .....	20	1283	άνεχ. Φρίπορτ (Μπα.) 19 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΝΙΚΟΣ Β.	έτ. («Μπτροφάνης» .....	42	2757	άνεχ. Χαλιφάς 13 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. («Βαρνιμπροσ» .....	49	15901	έφθ. Πειραιά 13 Σεπτ. (εποικειών)
ΝΙΝΗ	έτ. («Οσαν Σιπηγκ» .....	62	28651	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΝΙΟΒΗ	έτ. («Οσεάνικα» .....	42	7248	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 16 Σεπτ.
ΝΟΡΑ	έτ. («Οσεαν Τρέιντερ» .....	44	7290	άνεχ. Βερακρούζ 23 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΝΟΡΟ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. («Πλακαλάντες» .....	60	10236	άνεχ. Φρίπορτ (Μπα.) 19 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΝΟΡΟ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. («Πλακαμάντες» .....	60	10236	έφθ. Καλκούττα ρόδα 24 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. («Πλακοκούσια» .....	57	10904	άνεχ. Βούδανην 13 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΚΙΚΓ	έτ. («Πλασιώκι Κάρριερ» .....	58	10662	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	Παν. Ατλαντικα .....	66	24500	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 24 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. («Πλίριαμ» .....	60	9341	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. («Πλουέρτο Ράλλ» .....	59	12390	άνεχ. Τσάρολετων 24 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. («Πλόντο» .....	59	8646	άνεχ. Θεούτα 19 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. («Πρίντοπε» .....	58	8639	άνεχ. Σερέτζα 19 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΧΑΊΝΕΣ	έτ. («Πρίντοπε» .....	61	15092	άνεχ. Ανκόνα 17 Σεπτ. διά Ροζάριο
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. («Σίλετ» .....	62	15110	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Αύγ. διά Σαγκάν
ΝΟΥΝΤΣΙΑ	έτ. («Γανάκης .....	42	7251	έφθ. Πειραιά 12 Σεπτ.
ΝΟΥΦΑΡΟ	Μεσογειακή - Βαλκανική .....	43	1790	άνεχ. Πόρτ Χάρκουρτ 2 Σεπτ. διά Λάγκος
ΝΤΕΙΠΗ	έτ. («Ράθμαρ» .....	50	2484	άνεχ. Κων) πολιν 17 Σεπτ. διά Βραΐλαν
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. («Πράντο» .....	53	2089	έφθ. Βάντο 21 Σεπτ.
ΝΤΙΑΖΙΕΝΣ (δ.)	έτ. («Βίγκνα» .....	63	15297	άνεχ. Μπ. 'Άυρες 15 Σεπτ. διά Ραθένα
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. («Χροντόνησ» .....	49	14672	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. («Γλυφάδα» .....	62	14150	άνεχ. Αλεξανδρειαν 13 Σεπτ. διά Κόνακρου
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. («Παναυ. - Έουρόπα» .....	36	1988	έφθ. Βρυξέλλων 19 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. («Ηροδότης» .....	57	9953	άνεχ. Σιγαπούρην ρόδα 22 Σεπτ. διά Ν. Κορέαν
ΝΥΜΟΔΙΑ	έτ. («Γιουν. Ση Τράναπορτ» .....	43	7276	άνεχ. Ντακάρ 2 Σεπτ. διά Πορκάλα
ΝΥΜΟΗ	έτ. («Νύμφη» .....	54	8251	άνεχ. Είδονμάουθ 26 Σεπτ. διά Φώλεϋ
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. («Νόρδερν Μαρίν» .....	43	7303	άνεχ. Σουέζ 23 Σεπτ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. («Σουνταμερίκα» .....	50	2059	έφθ. Εμδεν 21 Σεπτ.
ΟΘΩΝ	έτ. («Αιτζιαν» .....	57	9367	άνεχ. Σουέζ 22 Αύγ. διά Σαγκάν
ΟΛΓΑ	έτ. («Εμπορ. - Εφοπλιστική» .....	44	7284	άνεχ. Μπέλφαστ 17 Σεπτ. διά Κορώ Μπαίν

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

ΟΛΓΑ		έτ. «Όλγα»	48	2372	έφθ. Κολόμπι 18 Σεπτ.
ΩΛΓΑ		έτ. «Όλγα»	43	7199	έφθ. Ιγκάρκα 14 Αύγ. (δι' Έλλασα)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Σαβάνα 23 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΝΤ ΝΤΡΗΜ		έτ. «Σάν Ανδρέας»	41	1831	ύπο παραλαβήν
ΟΝΗΣΙΔΟΣ		έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεχ. Ρεόφε 14 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΝΤΙΝ		έτ. «Καριμπαν Ατλαντική»	60	5960	έφθ. Γκουαγιακίλ 22 Σεπτ.
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Γιοκοχάμα 3 Σεπτ. διά Σαιγκόν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Οριεντ Μηντ Ήτ»	57	9367	άνεχ. Πόρτ φ Πρίνς 20 Σεπτ. διά Λά Ρομάνα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ		έτ. «Ητ»	45	7787	άνεχ. Σφάδ 22 Σεπτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΓΚΣ		έτ. «Κόσμος»	43	7211	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Σεπτ. διά Γκάλφορτ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Οριεντ Μηντ Ητ»	64	9483	έφθ. Κοκούρα 13 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Κομπε 22 Σεπτ.
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφέυς»	56	9942	άνεχ. Λεγκάσι 16 Σεπτ.
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Σάντο Ρόζα»	61	5972	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Σεπτ. διά Γκουαγιακίλ
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΆΣΟΣ		έτ. «Αρμάντορα»	61	16622	έφθ. Χοινάκηκ 15 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρίνκβιλ»	43	7210	άνεχ. Πούλο Μπούκον 8 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ		έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ούλτρα»	56	10120	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσέανικ»	61	10996	έφθ. Γιοκοχάμα 22 Σεπτ.
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ		έτ. «Γιουν Ουάιτ Σίππη»	42	7269	εις Κελδόγκ όπο 13 Αύγ. (έπισκευαι)
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Αντικλεία»	50	3187	έφθ. Μπ. Αύρες 19 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Σεπτ. διά Κουάλα Ρούμπιν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ		Δ. Δραγανός & Σία	49	1238	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Σεπτ. διά Σύρου
Π. ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Κολόμπι 21 Σεπτ.
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9317	έφθ. Καλκούττα 20 Σεπτ.
ΠΑΤ'ΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	58	23607	άνεχ. Χάργκ «Αϊλαντ 19 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	έφθ. Βανκούμπερ 11 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ		έτ. «Μασπλάσιο»	36	1553	άνεχ. Κότκα 6 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ		Γ. Φουντουλάκης	22	2759	διηλίθε Κων) πολιν 16 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Κ. Γ. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Σουέζ 25 Αύγ. διά Νταμάμη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Τουιντόρο»	44	7251	έφθ. Καλκούττα 4 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκιες»	57	10720	άνεχ. Βανκούμπερ 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Εντερόρ.	47	2576	έφθ. Λεμεσόσ 19 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		Τσουρινάκης	39	2456	διηλίθε Κων) πολιν 26 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 24 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ		Π. Κουλούρης	47	1346	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελιάζαν»	57	10747	άνεχ. Ναγκόδια 17 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.		Ι. Π. Κατσουλάκος	39	3562	έφθ. Ταραγκόνα 17 Σεπτ.
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Αριρδο»	47	2811	άνεχ. Ρόττερνταν 25 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Ν.Β.)
ΠΑΝΟΣ		έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	διηλίθε Κων) πολιν 13 Σεπτ. διά Ρένι
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)		έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	άνεχ. Βομβάνη 20 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ		έτ. «Φράνκο»	43	7149	άνεχ. Θέουτα 1 Σεπτ. διά Γκουαγιαμπάλ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ		έτ. «Αστροπρόδηπερο»	48	5146	άνεχ. Αντεν 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		έτ. «Πανωραία»	39	4550	έφθ. Ρουέν 16 Σεπτ.
ΠΑΞΟΙ		έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	άνεχ. Σάντος 22 Σεπτ. διά Βαλπαραΐζο
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ		Ίω. Παράσοχος	41	2029	διηλίθε Μπρούμανμπούτελ 21 Σεπτ. διά Μυτιλήνην
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Πούλο Μπούκον 19 Σεπτ. διά Σαγκάπην
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεχ. Μόζι 19 Σεπτ. διά Χάιφα
ΠΑΤΡΑΙ		«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Σύρου 19 Σεπτ. διά Σίδνευ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		δδ. Χανδρή	50	16259	άνεχ. Αντεν 20 Σεπτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έλλ. «Οσεαν Κέρριερς	56	9972	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΠΕΛΑΓΟΣ		«Οθερον Φράύτερ»	61	13692	άνεχ. Λός Αντζελες 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΟΨ		Χρ. Σαολίς	39	863	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΑΣ		έτ. «Πεντάς»	65	21374	έφθ. Σέδεν Αϊλαντ 17 Σεπτ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόριπο»	59	23601	άνεχ. Αμβούργον 13 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (δ.)		έτ. «Περικλῆς»	56	20778	έφθ. Πειραιᾶ 5 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιζάνα»	44	7050	άνεχ. Γιοκοχάμα 22 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόβια»	60	8962	έφθ. Αμπερνταν 22 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεχ. Σπέτζια 22 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Κιέλον 18 Σεπτ.
ΠΕΡΓΑΣΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπονος»	56	15852	έφθ. Μανιλά 18 Αύγ.
ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Τάμπα 20 Σεπτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ταρκούδα»	61	10072	έφθ. Κελδόγκ 8 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Σπηνουάΐς»	41	3307	άνεχ. Τενερίφων 17 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΠΙΤΕΡ Α.		έτ. «Ελσιφάρερος»	61	13379	έφθ. Καλλάδ 13 Σεπτ.
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομιέρισαλ» κ.λ.π.	54	6154	άνεχ. Λίβερπουλ 22 Σεπτ. διά Κή Γουέστ (διαταγάς)
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μαϊνφέρο»	50	10776	έφθ. Ραβένα 11 Σεπτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Σεπτ. διά Σιογκάμα
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Γιουνίον Μαριτάιμ»	43	1815	άνεχ. Κόπερβικ 11 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	44	7186	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδες 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΤ ΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	54	8155	«Ιδε: ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ», (ομη. παναι.)
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Ναούρου 21 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Γλασκώθην 24 Σεπτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνοπονος»	61	9956	έφθ. Μόζι 27 Σεπτ.
ΠΟΛΥΑΓΩΡΑ		έτ. «Μασκίου»	49	2755	άνεχ. Χάιμλατον (Οντ.) 26 Σεπτ. διά Ντιπτρόϊτ
ΠΟΛΥΑΓΩΡΟΣ		έτ. «Στροθιλί»	62	11500	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Σεπτ. διά Σαγκάπην
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Μόζι 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 22 Σεπτ.
ΠΟΠΗ Π. Κ.		έτ. «Πλειάς»	37	4840	έφθ. Τάιν 15 Σεπτ.
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Μαριντάλα»	65	20893	διηλίθε Παναμᾶ 25 Σεπτ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νουέβα Σεβιλλά»	64	40098	άνεχ. Μπότανον Μπαίν 16 Σεπτ. διά Ντουμάτι
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Ανώνυμους»	64	37987	έφθ. Πόρτ Τάλποτ 27 Σεπτ.
ΠΡΟΕΑΡΝ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	διηλίθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10996	έφθ. Ναυλάκι 6 Σεπτ.
ΠΡΟΟΔΟΣ		έτ. «Μαρπρίμο»	51	2063	έφθ. Τζιμπούτι 22 Σεπτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Μαρτέρνο»	55	16718	άνεχ. Σιμόπουτον 19 Σεπτ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	άνεχ. Φρημάντηλ 27 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ		έτ. «Αστήρ»	60	18889	έφθ. Κοκούμπο 13 Σεπτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελοχοροινός & Υιοι	21	1515	διηλίθε Μπρούναμπούτελ 21 Σεπτ. διά Ροοτόκ
ΠΩΛ (δ.)		Ίω. Λάτοντος	52	10224	διηλίθε Κων) πολιν 25 Σεπτ. διά Ντιπτρόϊτ
ΠΑΖΑΝΙ		έτ. «Αγκάλι»	49	1773	άνεχ. Μασαλίαν 7 Σεπτ. διά Λά Νουθέλ
ΠΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμιά»	37	5910	έφθ. Μπορντά 19 Σεπτ.
ΠΑΝΤΙΑΝΤ ΜΕΝΤ		έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Αμπερνταν 26 Σεπτ.
ΠΑΝΤΝΟΡ		έτ. «Τζεραλντό»	43	7133	άνεχ. Πούλο Μπούκον 3 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροθίλι»	43	7138	έφθ. Καλκούττα 18 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	άνεχ. Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. δι' Αμέρερσαν
ΡΙΤΑ Β.		έτ. «Ραχκαϊ»	51	2062	έφθ. Λιοσσώνηα 22 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΕ		έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	άνεχ. Λαττάκιο 18 Σεπτ. διά Συμύρην
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Μπότγουντ 9 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΡΟΥΥ		έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Κούρε 17 Σεπτ.
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μπικονοφιλδ»	48	5487	έφθ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ.
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. Κ. Κωνταντάκη κ.λ.π.	50	10608	έφθ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ. διά Σαιγκόν
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόπε»	57	10316	έφθ. Π. Μόντρεαλ 22 Σεπτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Πειραιᾶ 26 Αύγ. (έπισκευαι)
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κεραμές»	56	21081	άνεχ. Μέρα Αχμαντί 12 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		όδ. «Αγγελάκη & Σία	47	1575	έφθ. Αμέρεραν 12 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μάγενιρ»	52	10176	έφθ. Μπ. Αύρες 22 Σεπτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Φράντον»	43	7268	έφθ. Ο'Ζάκα 23 Σεπτ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ		έτ. «Βιαντελόζ»	38	1532	άνεχ. Λονδίνον 10 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ		έτ. «Μαριαλίζα»	37	2409	έφθ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΟΝ		έτ. «Σάν Παντελεημώνη	44	7282	άνεχ. Λαγκόντον ρόδες 2 Σεπτ.
		έτ. «Πόλοκουαρ»	38	1848	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Ριγιέκα

ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ .....	έτ. «Σάντα Καικιλία» .....	63	13830	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 11 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ .....	Παπαδόπουλος κ.λ.π. ....	36	1684	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Ιουλ. (επισκευα)
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΣ .....	έτ. «Σάντα Καικιλία» .....	60	8772	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	Ελληνικά συμφέροντα .....	47	1927	άνεχ. Κων) πολὺ 10 Αύγ. διὰ Βατούμ
ΣΑΥΟΥ ΣΤΑΡ .....	έτ. «Χόμερ» .....	59	9010	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΣΑΡΩΝΙΣ .....	έτ. «Μαρίνα» .....	45	7293	έφθ. Μοντεβίδεο 26 Σεπτ.
ΣΑΣ .....	'Α) φοι Σιγάλα .....	40	5360	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπλας 25 Αύγ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ .....	«Γιουν. Μαριτ. Έντερπράϊζ» .....	46	3921	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Σεπτ. διὰ Βόλον
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνονπους» .....	55	16241	άνεχ. Μόδι 22 Σεπτ. διὰ Βανκούβερ
ΣΕΛΑΜΑ ΘΩΡΝΤΕΝ .....	έτ. «Στέλλα Μαρίνα» .....	45	3503	διῆλθε Ελινόρε 19 Σεπτ.
ΣΕΡΙΟΣ .....	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ» .....	63	3098	άνεχ. Βηρυττόν 14 Σεπτ. δι' Ηράκλειον
ΣΗΜΠΕΡΝΤ .....	έτ. «Μαρίνι» .....	52	11705	έφθ. Λάς Πάλμας 24 Σεπτ.
ΣΙΜΟΣ .....	έτ. «Αμαντά» .....	43	7275	έφθ. Κυνόσουραν 7 Σεπτ.
ΣΙΜΠΑ .....	έτ. «Κατάνι» .....	48	5957	έφθ. Τορόντο 26 Σεπτ.
ΣΙΣΙΟΥΛΑ .....	Φρ. Θεοδωρίδης .....	40	4499	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 25 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΙΟΝΟΣ .....	έτ. «Ρήφερ» .....	62	3097	άνεχ. Καζαμπλάνκα 13 Σεπτ. διὰ Λαττάκια
ΣΚΙΝΟΣ .....	έτ. «Μαρμάνα» .....	53	2340	διῆλθε Παναμά 25 Σεπτ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ .....	έτ. «Κόραλ» .....	48	3745	άνεχ. Δέλ Πάλμας 25 Σεπτ. διὰ Ιανέριο
ΣΜΑΡΑΓΔΑ .....	έτ. «Σπηνοκόλ» .....	53	3311	άνεχ. Φλώινηκ 23 Σεπτ. διὰ Στεττίνον
ΣΟΝΙΚ .....	έτ. «Τάιγκερ» .....	62	28390	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 22 Σεπτ. διὰ Σουνδίαν
ΣΟΥΚΙ .....	έτ. «Φράνκο» .....	28	1660	άνεχ. Αλεξανδρειαν 28 Αύγ. διὰ Ραθένα
ΣΟΦΙΑ .....	Χρ. Σαρλόπη & Σία .....	45	1598	εἰς μεταφορας Ελλάδος - Αδριατικῆς
ΣΟΦΙΑ .....	έτ. «Ολιστιμ» .....	29	7030	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 26 Σεπτ. διὰ Λιθερπούλ
ΣΟΦΙΑ Κ .....	'Αφοι Καπετάνιου .....	25	996	διῆλθε Κυνόσουραν 17 Σεπτ. δι' Ιλίτσεφοκ
ΣΟΦΙΑ Κ .....	έτ. «Εξέλεσιορ» .....	57	10739	άνεχ. Τακοράντι 22 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ .....	έτ. «Σπαρτό» .....	57	9460	έφθ. Βιζαγκαπατάνιον 19 Σεπτ.
ΣΠΕΤΣΑΙΑ .....	έτ. «Σπέτσαι» .....	44	7276	άνεχ. Τρίνινταντ 22 Σεπτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΣΠΟΡΑΔΕΣ .....	έτ. «Ζάφιφ» .....	43	3327	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) .....	έτ. «Μαρφάμα» .....	54	12721	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΣΠΥΡΟΣ .....	Α. Νομίκος .....	50	2516	άνεχ. Ντακάρ 21 Αύγ. διὰ Λάγκος
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....	'Ιω. Λάτος .....	26	5648	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 21 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΠΥΡΟΣ Δ .....	Σπύρος Λάλης .....	40	2209	άνεχ. Σουέζ 9 Σεπτ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ .....	έτ. «Σουαρέζ» .....	59	10801	έφθ. Καλόρια 25 Σεπτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ .....	έτ. «Νίκολαου» .....	38	3317	διῆλθε Παναμά 8 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Ποσειδώνια» .....	56	8789	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	άνεχ. Σουάνον 20 Σεπτ. διὰ Ρουέν
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ .....	Α. & Π. Καλλίτος .....	44	1723	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΓΡΙΟΥΣ .....	Γ. Α. Καλλίτος .....	46	2010	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
ΣΤΑΡΑΙΑΤ ΙΙ .....	έτ. «Κοντίνεντολ» .....	44	2341	άνεχ. Μαρκίκιον 17 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Ντά Κόστα» .....	30	4184	άνεχ. Σουέζ 4 Σεπτ. διὰ Περικόν Κόλπον
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	έτ. «Κάσος» .....	44	7223	έφθ. Πειραιᾶ 21 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.) .....	έτ. «Σταύρος Σίππηγκ» .....	64	39672	άνεχ. Ντακάρ 21 Αύγ. διὰ Λάγκος
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ .....	Σ. Ελεύθεριάδης .....	49	8630	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 21 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΤΕΟΑΝΟΣ Μ .....	Σ. Μάτσας .....	45	4014	έφθ. Μπαράρι 21 Σεπτ.
ΣΤΡΟΒΙΔΙ .....	Σ. Μπαξεδάνης .....	47	1998	έφθ. Σπέτζια 24 Σεπτ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ .....	έτ. «Στροβιλί» .....	43	7187	έφθ. Μπούμπουρι 6 Σεπτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ .....	«Γενίκη» Α.Ε. .....	39	7401	διῆλθε Παναμά 24 Αύγ. διὰ Γιοκαίσι
ΣΥΡΟΣ .....	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊζ» .....	52	2073	άνεχ. Βηρυττόν 22 Σεπτ. διὰ Κατάνια
	έτ. «Σύραμαρ» .....	42	7146	έφθ. Μαντράς ρόδι 19 Σεπτ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ .....	έτ. «Βαλίντα» .....	45	4880	έφθ. Ειδουμέσιου 15 Σεπτ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ .....	έτ. «Σιγάλας - Πλατπίς» .....	31	3991	έργει Κυνόσουραν ἀπὸ 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΙΠΟΝ ΜΠΑΙΗ .....	έτ. «Τάρπον» .....	53	7564	ανεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διὰ Ταΐθαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Τρανακούτινενταλ» .....	56	20332	έφθ. Χοινάκιαν 11 Σεπτ.
ΤΑΥΡΟΣ .....	Π. Βράνκος .....	39	1502	άνεχ. Βομβάνη 20 Σεπτ. διὰ Λιθερπούλ
ΤΕΡΕΑΝ .....	έτ. «Σάντα Καλλίδη» .....	43	7314	έφθ. Μιναμάτα 20 Σεπτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ .....	έτ. «Ποντοπόρος» .....	56	9236	άνεχ. Τεγκάλ 22 Σεπτ. διὸ Σουραμπάγια
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ .....	έτ. «Σύνεισις» .....	61	9636	έφθ. Σαντάντερ 21 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ .....	έτ. «Τσάταμ» .....	44	7184	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 3 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ .....	έτ. «Ρρόμπιταρ» .....	62	16563	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διὰ Σικάγο
ΤΖΟΥ' .....	έτ. «Σουλάγκη» .....	37	5556	άνεχ. Αμέρεραν 15 Σεπτ. διὰ Μπουργκάς
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.) .....	έτ. «Θεού νίκη» .....	65	38100	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 Σεπτ. διὰ Μπαχρέιν
ΤΙΝΑ .....	έτ. «Ολιστιμ» .....	42	7362	έφθ. Ροζέριο 21 Σεπτ.
ΤΟΥΛΑ Ν .....	έτ. «Σησούφιτη» .....	53	3411	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 8 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	56	2863	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣ ΡΟΔΟΝ Ι .....	έτ. «Τραναρόδοπη» .....	36	5795	διῆλθε Κων) πολὺ 18 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΝΗ ΙΙ .....	έτ. «Τραναρόδοπη» .....	39	6429	διῆλθε Κων) πολὺ 20 Σεπτ. διὰ Βάρνα
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΝΗ ΙΙΙ .....	έτ. «Τραναρόδοπη» .....	47	3578	διῆλθε Κων) πολὺ 15 Σεπτ. διὰ Μπουργκάς
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ .....	έτ. «Τρέιντ Λάινς» .....	45	7635	έφθ. Χιροσίμα 15 Σεπτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	45	7667	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 21 Σεπτ. διὰ Σαϊγκόν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ .....	άδ. Γράτοις .....	65	15900	άνεχ. Βανκούβερ 22 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΤΡΙΤΟΝ .....	έτ. «Ιρόπαρη» .....	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Σεπτ. διὰ Φρηπόρτ (Μπαχ.)
ΤΥΦΩΝ .....		34	2353	έφθ. Χάρτελπον 23 Σεπτ.
ΥΒΩΝΗ (δεξ.) .....	έτ. «Εϋγερος» .....	51	8997	έφθ. Βενετίαν 4 Σεπτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III .....	Ραφαήλ - Μελαχρίνος & Υιοί .....	38	5239	έφθ. Χιούστον 23 Σεπτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ» .....	59	23678	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 21 Σεπτ. διὰ Περικόν Κόλπον
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ .....	έτ. «Ιλ - Μέντικο» .....	37	4298	άνεχ. Νιούπορτ 21 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΦΑΙΔΡΑ .....	έτ. «Μαρόδαιο» .....	65	15597	έφθ. Κάντλα 6 Σεπτ.
ΦΑΛΗΡΩΝ .....	έτ. «Φάληρον» .....	39	1880	άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διὰ Τάραντα
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ .....	Τζωρτζής & Συκιάς .....	22	3117	διῆλθε Κων) πολὺ 18 Σεπτ. διὰ Ζυτάνωφ
ΦΑΝΗ .....	Μουνδρέας .....	38	2564	έφθ. Πειραιᾶ 17 Αύγ.
ΦΙΛΙΑ .....	έτ. «Πτρόγκρες» .....	44	7244	άνεχ. Λος Αντζελες 16 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΦΙΛΙΑ .....	«Επτανησιακή» .....	44	1596	άνεχ. Κόπερβικ 26 Αύγ. δι' Αρχαγγελον
ΦΙΛΤΡΙΚ .....	έτ. «Μωρήν» .....	56	5471	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΦΙΝΑΝΑΙΑ .....	έτ. 'Α) φοι Αλεξιάδης & Σία .....	47	2607	άνεχ. Μεσούνια 23 Σεπτ. διὰ Μπιλμπάο
ΦΙΩΡΑ Ν .....	έτ. «Διαπόρι» .....	54	3534	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Πλάτα
ΦΙΩΒΟΣ .....	έτ. «Αμφιών» .....	57	9950	έφθ. Ντακάρ 13 Σεπτ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ .....	έτ. «Μαράκιον» .....	43	5350	άνεχ. Σουέζ 4 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ .....	έλληνικά συμφέροντα .....	56	1082	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διὰ Γοσάλτον (Ν.Σ.)
ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ .....	Θ. Εύσταθιου κ.λ.π. ....	52	2039	έφθ. Σικάγο 20 Σεπτ.
ΦΡΟΣΥΝΗ .....	έτ. «Αστροβέλαιο» .....	43	6838	διῆλθε Κων) πολὺ 22 Σεπτ.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ .....	Ζαχάρης - Βασιλάς .....	47	1106	διῆλθε Κων) πολὺ 20 Σεπτ.
ΦΡΟΣΩ ΜΑΝΟΛΩ .....	έλληνικά συμφέροντα .....	49	1987	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ.
ΦΩΤΗΣ .....	«Ελληνοκυπριακή» .....	35	1253	έφθ. Βενγγάζην 7 Σεπτ.
ΦΩΤΗΣ Π .....	Φ. Πετροπούλας .....	26	1953	έφθ. Κουρδείτ 21 Σεπτ.
ΦΩΦΩ .....	έτ. «Κονσταλλέσιον» .....	54	1961	άνεχ. Σδολβάερ 16 Σεπτ. διὰ Μπέργκεν
ΧΑΔΙΕΣ .....	Μ. Καπότας κ.λ.π. ....	27	2448	άνεχ. Σετούμπαλ 10 Σεπτ. διὰ Πάτρας



## NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.

THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING

NAVAL CONTRACTORS

TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 2128 - P. O. BOX 1647

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling,  
Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken  
by Contract or by day. OWNERS P. SANIANOS, P. HAZAKIS & M. CAMPOS

## COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX No 610

Telegram CONFORNA

BEIRA

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS

OWNERS P. HAZAKIS &amp; M. CAMPOS

ΧΑΔΣΟΥΝΤ		έτ. «Βάπελα»	46	1563	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II		Μαρκαντωνάκης	47	1209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Αϊκεμ»	60	9319	διπλής Παναμά 21 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Βομβάριον 19 Σεπτ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ		Παπαδημητρίου	50	9787	διπλής Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Άλτέσο»	44	2675	διπλής Μπρούνωμπουτελ 20 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΧΙΟΣ		'Αφοι Κοντού	44	1752	άνεχ. Πειραιά 11 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ		έτ. «Βετεδέλομπεντ»	53	8458	άνεχ. 'Αλεξάνδρειον 15 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	εις θέσιν 19.13 Β – 117.11 Α Σεπτ. 20 διά Χόκ Κόκ
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγιας»	54	16193	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Σεπτ. διά Βομβάν
ΧΡΗΓΚΑΛ		έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	άνεχ. Φλώιρης 21 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκην
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	εις 'Αμπελάκι άπό 14 Δεκ. 1965
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		δδ. «Άγγελόπουλοι	44	7193	άνεχ. Πειραιά 14 Σεπτ. διά Ριγιέκα
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρεσπούμια»	43	2074	εις Πειραιά από 6 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		έτ. «Μηλού Σῆ»	45	4746	έφθ. Κιοκοχάμα 23 Σεπτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	διπλής Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. δι' 'Αλικάντε
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάδε»	25	958	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Μιλάζο
ΨΑΡΑ		έτ. «Ψαρρά»	40	4959	έφθ. Πειραιά 6 Σεπτ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 7 Σεπτ. διά Καλαμάτα

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ		(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	53	11415	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Τερνόύζεν
ΑΓΑΠΗ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 18 Σεπτ. δι' 'Οζάκα (ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΓΓΕΛΑ		(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3694	έφθ. Πόρτ Άρεσουρ 26 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11365	έφθ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 24 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ		(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	43	7229	έφθ. Σαϊγκόν 12 Σεπτ.
ΑΓΗΝΩΡ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Σίους»	51	16355	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλια»	45	8677	έφθ. Νταμάλια 26 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ		(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεχ. Αγύρωστα 21 Σεπτ. δι' 'Αρτζου
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	έφθ. Χαλάλα ρόδες 27 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)		M. & K. Αρκάδης	43	2836	εις Πειραιά άπό 24 Αύγ. (έπισκευαι)	
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεχ. Ύμουντεν 5 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτη»	53	11010	άνεχ. Τάμπα 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιέλο»	24	1988	εις Σουέζ άπό 10 Μαρτ.
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΑΝΑ		(N.A.T.)	έτ. «Άγιογαλούσιανα»	43	7165	έφθ. Μπαδναγκάρ 17 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. Β.		(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	έφθ. Καράτοι 20 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Ιαϊς»	53	12402	άνεχ. Μπούκαπορτ 21 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Νικόλας»	53	11024	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντιά»	53	12356	διπλής Γιβραλτάρ 22 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτι Μαριτάι»	44	7134	άνεχ. Τρίπολην (Λιβάνου) 26 Σεπτ. δι' 'Αγιον Νικόλαον
ΑΕΛΛΟΣ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Μπέλαφοτ 19 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΖΑΝΤΕΧ		(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρτε»	47	2992	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
ΑΖΑΡ		(N.A.T.)	έτ. «Πάτμο»	44	2853	άνεχ. Θέουτα 6 Σεπτ. διά Μολέφττα
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεχ. Παρανάκουα 23 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐν»	49	3484	διπλής Ντόρελ 18 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)		(N.A.T.)	Τρανσμαρίνα 'Αρμαντόρες	42	6997	άνεχ. Σουέζ 24 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Άστροπολέντορ»	30	4125	άνεχ. Μπάραρα 22 Σεπτ. διά Καράτοι
ΑΘΑΜΑΣ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	41	4729	άνεχ. Χόγκ Κόκ 26 Σεπτ. διά Γουάμποια
ΑΘΕΝ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Τορόζα»	61	13679	άνεχ. Μπέρια 21 Σεπτ.
ΑΙΘΑΛΙΑ		(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Τζάκονσβιλ 19 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΑΙΘΩΝ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιργίνια»	43	7290	έφθ. Καλκούττα 19 Σεπτ.
ΑΙΛΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπορίαν»	44	7271	άνεχ. Θέουτα 24 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΑΙΟΛΑΙΑ		(N.A.T.)	έτ. «Λιθαλία»	43	7248	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΙΟΥΝ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	43	7133	διπλής Παναμά 7 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ		(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπορίαν»	58	10018	έφθ. Σουραμάρια 17 Σεπτ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπορίαν»	58	10018	άνεχ. Ναγκόγια 21 Σεπτ. διά συν. άκτην ΗΠΑ
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ		(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπορίαν»	58	10020	έφθ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	έφθ. Κρουέϊτ 19 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ-ΑΝΤ		(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα»	57	8184	άνεχ. Αντεν 13 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'		(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικη»	66	23400	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ		(N.A.T.)	έτ. «Τσέρο Κουάκα»	65	18400	διπλής Παναμά 13 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Ακάμαις»	45	7285	έφθ. Φρέντρικοταν 18 Σεπτ.
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)		(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	εις Σιγγαπούρην άπό 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	46	7331	έφθ. Καραγιαν 16 Σεπτ.
ΑΚΕΡ		(N.A.T.)	έτ. «Άκερη»	42	7066	διπλής Κωνιγκαμά 20 Σεπτ. διά Βάρνα
ΑΚΜΗ (κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άκμη»	44	7159	άνεχ. Τοκουγιάμα 14 Σεπτ. δι' 'Αιόι
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)		(N.A.T.)	έτ. «Λύνηπρουκ»	47	7171	άνεχ. Θόδυνες 13 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΤΗ		(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμη»	43	7224	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 15 Σεπτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	έφθ. Μαντράς ρόδες 24 Σεπτ.
ΑΚΤΙΕΣ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Σεπτ. διά Λόμες
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6989	άργει Βαλτιμόρων άπό 18 'Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίζα»	44	1413	άνεχ. Κολούμπια ρίζερ 1 Σεπτ. διά Κορέαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.		(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	56	10480	έφθ. Βανκούμπερ 16 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗ		(N.A.T.)	έτ. «Ρέξη»	58	10499	άνεχ. Μουπάσα 20 Σεπτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγία
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπορίαν»	56	20926	έφθ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άνεχ. Σπετζία 20 Σεπτ. διά Κοοσέρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Πριόριτου»	42	7241	άνεχ. Λίμπερουλ 21 Σεπτ. διά Κή Γουέστ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		(N.A.T.)	έτ. «Μορνδίσια»	65	10865	έφθ. Χάμπτον ρόδες 11 Σεπτ.
ΑΛΙΚΙΑΙΔΗΣ		(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελ»	43	7070	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 15 Σεπτ. διά Πόρτ Ντίζον
ΑΛΚΙΣ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	55	12334	εις Ιανουάριαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΚΜΑΝ		(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	34000	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδες 19 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΑΛΚΥΩΝ		(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Αμέρεσαν 25 Σεπτ.
ΑΛΚΩΝ (κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	44	7150	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά Τοιτταγκόκ
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Καράτοι 8 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ		(N.A.T.)	έτ. «Γκρόφορντ»	44	11460	έφθ. Σάντος 23 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΡΑΝ		(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7276	άνεχ. Ντακάρ 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Ε' Ετραμάρ»	44	7280	έφθ. Αντίγκουα 25 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΝΙΟ		(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	άνεχ. Καλλάδ 22 Σεπτ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ		(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	44	7270	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΛΧΕΙΤ' ΙΠ' (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	44	7183	άνεχ. Βομβάν 13 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΧΕΙΛ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Χάμπτον ρόδες 24 Σεπτ.
ΑΝΤΙΣ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	41	7169	έφθ. Χιροχάτα 21 Σεπτ.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ Φίς»	46	2062	έφθ. Είλατ 17 Σεπτ.
ΑΜΑΝΙ (Λιβάνου)		(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	άνεχ. Σαράνταντον 9 Σεπτ. διά Γάζα
ΑΜΕΝΑΙΤ' ΙΤ' (παν.)		(N.A.T.)	έτ. «Σαϊντ Τόμας»	52	4894	έφθ. Σαδάννιαν 24 Σεπτ.
ΑΜΟΡΓΟΣ		(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	άνεχ. Ταλκαχουάνο 12 Σεπτ. διά Κρούζ Γκράντε
ΑΜΠΕΡ (δ.)		(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΜΟΙΔΑΗ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Φρέϋτιγκ»	43	7036	διπλής Μπρούνωμπουτελ 22 Σεπτ. διά Μη. 'Αυρες
ΑΜΟΙΣΕΑ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Τράμπιγκ & Φρέϋτιγκ»	39	5171	έφθ. Ρί. Ιανέριο 21 Σεπτ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	42	7147	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ. διά Χούγκναν
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)		(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229	άνεχ. Σαγκάνη 11 Σεπτ. διά Κόντ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)		(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	άνεχ. Χιούστον 26 Σεπτ. διά Σάντος</

ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αδωνις"	42	7044	διπλής Γιθαράταρ 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κόνδωρα"	43	10582	έφθ. 'Αλγερίου 22 Σεπτ.
ANNA K.	(N.A.T.)	έτ. "Ελντράντο"	57	25441	διπλής Θερόποια 11 Σεπτ. διά Ντουμάρι
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Γουσέστ Αφρικανή"	54	6112	ανεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΝΤΕΙΣΤΟΥΣΟΥΡΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αννίτσα"	65	19758	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάντονο"	44	10599	έφθ. Βούδανη 21 Σεπτ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ελεούσσα"	44	7158	έφθ. Τόκιο 6 Σεπτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μαριτζένιο"	66	15800	ανεχ. Γιοκοχάμα 23 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βιαντόρο"	63	14048	έφθ. Νέαν Υόρκην 13 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Άτλας Πετρόλεουμ"	57	22130	ανεχ. Σουέζ 19 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αντώνης"	48	6259	έφθ. Δυρράχιον 16 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αμφιθέα"	43	7303	εις θέσιν 19.16 B - 113.35 A Σεπτ. 12 διά Γουάμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	Κ. Βεντούρης	28	1707	διπλής Κυνή πολιν 16 Σεπτ. διά Νοβορωσίου
ΑΝΤΩΝΙΟΥ	(N.A.T.)	Σάδουθ "Ηστ' Ατλάντικη"	63	15985	έφθ. Καράκας Μπαιν 7 Σεπτ.
ΑΝΤΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρντόρο"	57	11041	διπλής Παναμά 14 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αγιντρώρου"	55	11148	διπλής Γιθαράταρ 21 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. "Απατούρια"	43	7154	έφθ. Μη. 'Αύρες 13 Σεπτ.
ΑΠΟΔΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Απεξ"	42	6706	ανεχ. Μπιωμόντ 22 Σεπτ. διά Λέγκορν
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. "Σαν Τζιοβάνη"	44	7284	ανεχ. Χιροκάτα 4 Σεπτ. διά Τούγκιν
ΑΠΑΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σάντα Κατερίνα"	37	5405	ανεχ. Λιτλ Νάροο 26 Σεπτ. διά Τάμπα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Α. Κατογεωργηών	40	1280	έφθ. Μαυρικίουν 14 Σεπτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Σενκόδιος"	56	10180	έφθ. Πειραιώς 23 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πλασιφίκι Τράνονπορτη"	43	8479	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Πιούνιτας"	35	4965	έφθ. Ντάρμαν 11 Σεπτ.
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρβέλδος"	64	28313	έφθ. Βιάγκαπατνου μόδης 18 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Εύραφρικαν"	46	1889	έφθ. Χιούστον 26 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Ολιμπαν"	42	7176	ανεχ. Χαδάνα 15 Σεπτ. διά Καρντένας
ΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Βολέρας"	45	4578	έφθ. Καράται 23 Σεπτ.
ΑΡΦΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Φρανσαστάλαντικ"	44	7179	έφθ. Μορμούγκαο 19 Σεπτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Άστροσιέλο"	58	16258	έφθ. Χάρηκ 'Αιλαντ 21 Σεπτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άγκρες"	43	8462	έφθ. Βιάγκαπατνου μόδης 18 Σεπτ.
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Οδεαν Τάνκερ"	58	23626	ανεχ. Σουέζ 25 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Μινώταυρος"	45	3861	έφθ. Σάν Ζουάν (ΠΡ) 30 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Βάρκιζα"	45	7540	ανεχ. Θιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Λά Γκουάιρα
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ (π.)	(N.A.T.)	Mix. Καοραγεωργηών	40	5488	ανεχ. Σάντος 23 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	Κ. Καραγεωργηών	40	7480	έφθ. Λάγκος 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρίας"	63	28029	έφθ. Μορμούγκαο 19 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αριστείδης"	37	4635	έφθ. Ελιζαμπεθ 12 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αριστομένης"	43	7247	διπλής Μπρούνιμπουτελ 3 Σεπτ. διά Βέντοπιλς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λεβάντε"	35	992	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καοραγεωργηών	40	7433	ανεχ. Γκότεμπουργκ 26 Σεπτ. διά Καστέλον
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ (π.)	(N.A.T.)	M. Καοραγεωργηών	44	7589	ανεχ. 'Αμβούργον 26 Σεπτ. διά Χιούστον
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Ομπρος"	56	10093	διπλής 'Εκουμενίς 21 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. "Μιραφλόρες"	38	10280	ανεχ. Μη. 'Αύρες 25 Σεπτ. διά Ραθένα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αρμαντόρας"	43	7254	έφθ. Ρεσίφε 13 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Αριάτει"	44	7216	έφθ. Σαιγκόν 19 Αύγ.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αρίων"	28	1707	Ίδε: «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ» (λιθερ.)
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ροζντέιλ"	44	10511	έφθ. Βιάγκαπατνάμ 23 Σεπτ.
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Άστρωα"	43	8527	έφθ. Καλκούττα μόδης 13 Σεπτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Πιόσοδος"	43	7303	έφθ. Τοιταγκόγκ 1 Σεπτ.
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ροζντέιλ"	44	10496	ανεχ. Σιγκαπούρου μόδης 16 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΑΡΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Σάντονο"	48	11379	ανεχ. Αρούπιτα 14 Σεπτ. δι' Αρίκα
ΑΡΤΕΜΙΔΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρακόρντει"	47	3000	ανεχ. Βίγκο 20 Σεπτ. διά Μπάραρα
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	Θερεπούτη Μπάλκ Κάρριερς	64	17976	πολιθες Παναμά 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Σαρόραγια"	26	2903	ανεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διά Ρουέν
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. "Κάρκονο Λάινερ"	63	10929	ανεχ. Κοοίν 18 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λάιμπ Στρόντη"	43	7137	διπλής Γιθαράταρ 23 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σαουσιθαλάντικ"	44	7283	έφθ. Ιντσόν 19 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Σύνθια"	45	7260	ΕΠΩΛΗΘΗ ηρός διάλυσιν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Σέντ Καμπριέλη"	44	7176	έφθ. Μάντονεστερ 22 Σεπτ.
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. "Ασήμη"	40	2667	έφθ. Σουάνον 26 Σεπτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Θήρας"	53	13415	ανεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. "Αστρομαρίνη"	45	14132	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ.
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Αστήρη"	50	5324	έφθ. Σεπούη 16 Σεπτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Ζεψύρη"	63	34114	έφθ. Χάρηκ 'Αιλαντ 21 Σεπτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλματη"	58	12624	έφθ. Κιοστομπαλ 21 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άκωνε"	58	20608	ανεχ. Μένα 'Αχμαντ 22 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερς"	60	20444	ανεχ. Σουέζ 25 Σεπτ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ"	49	17094	ανεχ. Σουέζ 15 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Στάρη"	64	31716	ανεχ. Άμβούργον 21 Σεπτ. διά Σάροχ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Γουεστ Αντλάντικ"	63	15977	έφθ. Ιντσόν 21 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ"	57	24831	ΕΠΩΛΗΘΗ ηρός διάλυσιν 23 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντική"	55	12985	έφθ. Φινάρτο 24 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερς"	57	24813	έφθ. Λάς Πάλμας 26 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ"	53	11322	ανεχ. Πούερτο Μιράντα 13 Σεπτ. δι' Αμβέρσα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ"	53	12696	έφθ. Σεπούη 16 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ"	53	12712	έφθ. Πούλο Μπούκοφ 24 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ηστ 'Ατλαντικ"	62	15921	ανεχ. Σινάτ Τένων (Ν.ό.) 12 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Τάνκερ"	56	14839	διπλής Παναμά 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικ"	52	10930	ανεχ. Σαΐντ Τένων (Ν.ό.) 12 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Στάρη"	64	38672	διπλής Παναμά 20 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	57	10189	ανεχ. Κόρπους Κρίστι 20 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	58	10139	έφθ. Γιοκοχάμα 26 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΡΤΖ	(N.A.T.)	έτ. "Άκμει"	58	10139	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΕΝΕΡΑΪ	(N.A.T.)	έτ. "Γουεστ Ατλάντικ"	63	15985	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΕΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κάρυκο"	56	10087	εις Οζάκαν άπό 6 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ "Ηστ 'Ατλαντικ"	64	15977	ανεχ. Αντεν 27 'Ιουλ. διά Σαιγκόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	59	10505	διπλής Παναμά 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο"	60	10789	ανεχ. Κόρπους Κρίστι 20 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ακάμας"	51	8867	έφθ. Νέαν Τζέντα 20 Σεπτ. διά Κόντιν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. "Κονκρόντια"	43	7257	ανεχ. Γκότεμπουργκ 20 Σεπτ. διά Τζέντα
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλόβερ"	56	10312	ανεχ. Σιγγαπούρου μόδης 21 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΒΑΝΚΑΑΤ	(N.A.T.)	έτ. "Αχιλλετ"	41	5281	ανεχ. Βανκούμερ 12 Σεπτ. δι' ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΒΑΡΒΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Τράιουμφ"	43	8540	έφθ. Μάντονεστερ 21 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Κοντινένταλ"	43	12845	ανεχ. Λιοσαδώνα 23 Σεπτ. διά Κων)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οιλισμαν"	44	7192	πολιθε Κωναδόνη 21 Σεπτ. διά Μπανιόλι
ΒΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ελληνικά συμφέροντα	51	11045	διπλής Ούσαντ 21 Σεπτ. διά Μπανιόλι
ΒΕΑΤΡΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. "Κόμι"	34	1698	έφθ. Μουκάρι 23 Σεπτ. διά Μπαρέιν
ΒΕΝΤΟΥΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πιούνιον"	44	7134	εις Σιγγαπούρου άπό 23 Νοεμ. 1965
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πλειάδες"	40	8205	έφθ. Ιμιγκαμ 21 Σεπτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Βεντούρα"	60	3211	προσφίραξη πλοίου Σεράντον Γκελιμπολού 19 Σεπτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. "Σιρικόρι"	41	6339	ανεχ. Μακάτεα 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΚΩΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Βεντούριον"	45	3736	έφθ. Κάλιρι 23 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λιμπερίαν Τρανσόδο."	58	26565	ανεχ. Σαουέζ 22 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρίν"	45	7604	ανεχ. Μοντεβίδεο 25 Σεπτ. διά Καλλάρο
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. "Αντράιτικα"	56	8615	διπλής Παναμά 9 Σεπτ. διά Βρέμην
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Ζεψύρη"	44	7243	ανεχ. Ναγκόνια 16 Αύγ. διά Χιλήν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Έπος"	43	34114	έφθ. Μορμούγκαο 19 Σεπτ.
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σέντντρε"	43	7248	ανεχ. Κατόνια 8 Σεπτ. δι' Αμπιτζάν

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» .....	58	23626	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 17 Σεπτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάνφολντ» .....	64	36281	άνεχ. Γιαδάτα 15 Σεπτ. διά Μαλαισίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντες» .....	42	7286	άνεχ. Εθερετ 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΓΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» .....	56	9462	διπλής Παναμά 29 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΓΑΛΙΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	άνεχ. Βαρκελώνην 10 Σεπτ. διά Νέαπολιν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» .....	63	34517	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΕΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ» .....	45	7253	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασωπος» .....	45	7255	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 18 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» .....	66	30000	έφθ. Καλκούττα 18 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οιλ» .....	54	18790	άνεχ. Αιγαίνων 11 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ» .....	35	5028	έφθ. Μπρέμερχαφεν 18 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Η. .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασούρδρα» .....	43	8531	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ» .....	31	2841	άνεχ. Καλκούττα 7 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	άνεχ. Γουόρκιγκτον 11 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν» .....	41	5270	διπλής Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Γκάνα
ΓΙΑΝΝΗΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7150	έφθ. Τζιμπούτι 22 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Έλλεινικ Σίππικ & Ιντάστρ.	43	8544	άνεχ. Άσα Πάλμας 1 Σεπτ. διά Κπέμε
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	έφθ. Γένοβα 15 Σεπτ.
ΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια» .....	40	5550	άνεχ. Βέρα Κρούς 15 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΓΙΟΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνιβέρσαλ» .....	44	7145	άνεχ. Μονφαλάνε 18 Σεπτ. διά Σύρου
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» .....	45	7240	διπλής Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Βίλελμοσχάφεν
ΓΚΕΜ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ» .....	63	34517	έφθ. Τζάκονθιλ 16 Σεπτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια» .....	52	10593	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 27 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιο» .....	41	7024	άνεχ. Αντεν 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7277	έφθ. Τσάρλεστον 20 Σεπτ.
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	44	11873	έφθ. Ναυγκόγια 15 Σεπτ.
ΓΚΡΕ'ΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντέγκριτο» .....	50	12240	έφθ. Ρότσεστερ 23 Σεπτ.
ΓΚΡΕΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουάντρος» .....	34	1803	εις Όζακα άπο 11 Αύγ. (επισκευα)
ΓΚΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Οσεάνικ» .....	43	12846	εις Μπαραγκούιλα άπο 9 Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΧΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίρια» .....	39	1626	έφθ. Γκαλεστον 24 Σεπτ.
ΓΛΑΥΔΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι» .....	64	15282	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 23 Σεπτ. διά Γένοβα
ΓΛΟΥΣΤΑ ΔΙΓΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	άνεχ. Μόμπλι 23 Σεπτ. διά Αμπιτζάν
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	45	7648	έφθ. Βαλτιμόρη 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΒΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάσοντ» .....	43	14313	άνεχ. Σιγαπούρων ρόδες 19 Σεπτ. διά Βομβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστουσιώντερ» .....	55	10961	διπλής Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Γιόρκταουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνοπορ» .....	57	26032	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούντινι» .....	52	20667	έφθ. Αμπαντάν 20 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουσαζουλ» .....	57	13750	άνεχ. Σουέζ 17 Σεπτ. διά Νερο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζούγκο» .....	55	27278	άνεχ. Μελδούρων 10 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ» .....	54	28323	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 17 Σεπτ. διά Ντάρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουνίκης» .....	55	27278	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 24 Σεπτ. διά Δουγκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανορεάνικ» .....	55	25317	άνεχ. Σουέζ 8 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατιτίουντ» .....	54	27278	άνεχ. Γένοβα 23 Σεπτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	20431	έφθ. Παρισιά 11 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλια» .....	57	13750	διπλής Γιβραλτάρ 6 Σεπτ. διά Ραβένα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΠΑΡΟΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίλη» .....	62	11971	άνεχ. Μένε Αχμαντί 20 Σεπτ. διά Μπάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τσεστός Μπαινί» .....	57	25489	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 18 Σεπτ. διά Λάντς Έντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαιφόνι» .....	57	25490	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιασοφίκη» .....	57	26031	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 19 Σεπτ. διά Αμπούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΕΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης» .....	57	26031	άνεχ. Βαλτιμόρη 23 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπολκάρη» .....	43	12805	εις θέσιν 54.0 N. – 153.54 A. Σεπτ. 20 διά Νιούκαστλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίουν» .....	43	14309	έφθ. Σάροκ 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θώρη» .....	50	17588	εις Γοκοχάμα άπο 28 Ιουν. (μετασκευή)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύθσανδρος» .....	49	17598	60 μίλια άνατ. Νόρθ Θόρελαντ Σεπτ. 23 δι' Αμστερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουντενέ» .....	50	25360	άνεχ. Μόμπά 21 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλινέλοπη» .....	49	17598	έφθ. Τομπάτα 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια» .....	50	18802	έφθ. Θαλκονάρα 14 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα» .....	49	17597	άνεχ. Αμβέρσαν 26 Σεπτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντινα» .....	49	17598	άνεχ. Βίλεμπατον 20 Σεπτ. διά Μαρακαϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοντονί» .....	55	20546	έφθ. Μονρόδια 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πλίσ» .....	57	27902	έφθ. Μονρόδια 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'ΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πλίσ» .....	49	13956	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 17 Σεπτ. διά Ριγιέκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Σή» .....	53	12843	άνεχ. Νέα Υόρκη 18 Σεπτ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτόνο» .....	58	11201	έφθ. Νότιοντζες 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερ» .....	55	20165	έφθ. Γιοκοχάμα 17 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάροψ» .....	44	12805	άνεχ. Σικάγο 19 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν» .....	58	11200	διπλής Παναμά 24 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερ» .....	58	25888	άνεχ. Μπαχρέιν 23 Σεπτ. διά Μπότανο Μπαινί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίν» .....	54	20585	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 18 Σεπτ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Περαφένη» .....	64	47344	έφθ. Νότιοντζες 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος» .....	59	9171	έφθ. Γιοκοχάμα 17 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΙΝΤΣΙΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη» .....	65	47344	άνεχ. Μπανιάς 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ» .....	52	12705	άνεχ. Βομβάν 22 Σεπτ. διά Ταμπακάο (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΡΑΝΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	άνεχ. Χάρτελεπούλ 10 Σεπτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικόδη» .....	44	7282	έφθ. Τσαϊγκόδη 22 Σεπτ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομέντωρ» .....	18	1545	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Σεπτ.
ΔΑΝΑΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ .....	53	12705	άνεχ. Καλκούτταν 21 Σεπτ. δι' Αμπαντάν
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίστολ» .....	44	7235	άνεχ. Καράτι 10 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάμουσοκ» .....	66	17057	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγν. Ιωάννης» .....	44	7255	έφθ. Βομβάν 13 Σεπτ.
ΔΗΣΠΩ (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	53	5579	έφθ. Ακαζουτλά 9 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	άνεχ. Αύγυντονταν 21 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Διγάλα» .....	29	2935	διπλής Φινιστέρον 22 Σεπτ. διά Γένοβα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δηληος» .....	43	8602	άνεχ. Σικάγο 19 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δηληος» .....	44	7258	έφθ. Βομβάν 6 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεντινέμα» .....	29	2947	διπλής Μπρούνουμπούτε 22 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα» .....	65	28000	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΔΙΑΙΑΝΑ ΔΙΑΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβαν» .....	37	1917	άνεχ. Κόμπε 3 Σεπτ. διά Τάμπα
ΔΙΑΚΟΡΩΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβαν» .....	44	13488	άνεχ. Χόκη Κόκη 16 Σεπτ. διά Χοινκάγκ
ΔΙΟΝΗΣΗ ΔΙΟΝΗΣΗ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλῆς» .....	44	7252	άνεχ. Κόμπε 21 Σεπτ. διά Τοιδαγκτάο
ΔΙΟΝΟΣΙΟΣ ΔΙΟΝΟΣΙΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	Κυπριανού .....	43	7187	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Σεπτ. διά Σαιγκόν
ΔΙΟΝΑ ΔΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα» .....	52	3695	άνεχ. Χιούστον 19 Σεπτ. διά Κριστομπαλ
ΔΙΟΝΙΣΟΣ ΔΙΟΝΙΣΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολαμιστό» .....	40	2819	έφθ. Τάραντα 7 Αύγ.
ΔΙΟΝΙΣΟΣ ΔΙΟΝΙΣΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	άνεχ. Ακάμπα 21 Σεπτ. διά Βομβάν
ΔΙΟΝΙΣΟΣ ΔΙΟΝΙΣΟΣ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάτεντ Κρόδη» .....	52	12523	έφθ. Βομβάν 8 Σεπτ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΪΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζόλφο» .....	44	7264	έφθ. Τσαϊγκόδη 17 Σεπτ.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα» .....	45	12813	έφθ. Βαλτιμόρη 23 Σεπτ.
ΔΩΡΙΕΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	58	6331	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 25 Αύγ. διά Γκουαύμας
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	54	6042	έφθ. Κορώ Μπαιν 19 Σεπτ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ» .....	58	9431	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΒΗ W .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρης» .....	43	8562	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 15 Σεπτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μο			

ΕΛΕΝΗ (π.)	έτ.	«Σέισικ»	34	4163	άνεχ. Σαβδόνα 7 Σεπτ. διά Ραθένα εἰς θέσιν 5.40 N - 29.39 Δ Σεπτ. 21 διά Μάντοσεοτερ έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άράνκουα»	36	5500	άνεχ. Τουσκούμη 20 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	έφθ. Μομπάσ 22 Σεπτ.
ΕΛΙΖΑ		έτ. «Ητόριν»	44	7151	άνεχ. Ντακάρ 14 Σεπτ. διά Γένοβα
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλαντί»	60	10660	άνεχ. Καλκούτταν 13 Σεπτ. διά Μασίνλοκ
ΕΛΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιτα»	33	5432	έφθ. Δουνγκέρκην 26 Σεπτ.
ΕΛΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόραλλον»	52	11466	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 26 Αύγ. διά Σαγκάπων
ΕΛΛΗΡΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνκα»	56	10312	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 26 Αύγ. διά Σαγκάπων
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	M. Κοραγεώργης	44	7555	έφθ. Μορύπολη 22 Σεπτ. διά Κοπεγχάγην
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	εἰς Τρινκούμαλι ἀπό 12 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ (π.)		έτ. «Βάγκουαρντ»	55	12134	άνεχ. Ηστχαμ 24 Σεπτ. διά Σικάγο
ΕΛΠΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίς»	42	7106	έφθ. Γκαλλέ 11 Σεπτ.
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλετέραι»	44	8541	εἰς 'Αιόλι ἀπό 1 Αύγ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	άνεχ. Ημαντάν 10 Σεπτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάν.)		έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεχ. Χάμπον ρόδις 25 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΕΡΟΪΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίερα Φινανζ.»	43	7272	έφθ. Καλκούττα ρόδις 14 Σεπτ.
ΕΣΠΕΡΑΝΣ (παν.)		έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Κόρπους ρόδις 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τζέιμις»	42	7243	άνεχ. Αμπέρσαν 23 Σεπτ. διά Βρέμην
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10689	άνεχ. Τακάμ 23 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Κονεγκάχινη 13 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	άνεχ. Χαρτεπούλη 22 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντπεντένες»	43	7231	άνεχ. Τοιμπα 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουέντε»	29	4248	άνεχ. Βρέμην 11 Σεπτ. διά Σαδάνα
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλλ»	66	39494	άνεχ. Σουέζ 25 Σεπτ.
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σιππιγκ & Ιντάστρ.	43	8482	άνεχ. Μοντεβίδεος 10 Σεπτ. διά Μπιλμπάο
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Βρέμην 11 Σεπτ. διά Σαδάνα
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανη»	42	6975	άνεχ. Πόρτο Αράρουρ 16 Σεπτ. διά Ρόττερντον
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμποθέζ»	54	11208	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 21 Σεπτ. διά Φίλιππινες
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	άνεχ. Σουέζ 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Τόκιο 20 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσεάνικη»	54	18730	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδώνη»	56	30150	άνεχ. Μπανιάς 17 Σεπτ. διά 'Αμβούργον
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Πόρτο Αράρουρ 16 Σεπτ. διά Ρόττερντον
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπεντούνο»	54	20896	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 21 Σεπτ. διά Φίλιππινες
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	άνεχ. Σουέζ 11 Σεπτ. διά Μωχαμέντια
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	άνεχ. Σουέζ 22 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΦΥΡΑ		έτ. «Βεέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Πόρτο Σαΐδ 22 Σεπτ. διά Ραθένα
ΖΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	άνεχ. Μόμπιλ 17 Σεπτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΖΑΝΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμλοκ»	44	10393	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 6 Αύγ.
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Τάιν 26 Σεπτ.
ΗΓΚΑ (π.δ.)		έτ. «Πλανευρόπο»	55	20449	άνεχ. Κουνιάνα 8 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΗΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	άνεχ. Άγν. Φραγκίκον 10 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος	48	4574	άνεχ. Χάργουιτς 16 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιολά Φραγκάντοια»	43	7180	άνεχ. Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ιόλα Φραγκάντοια»	65	23535	άνεχ. Σίδνευ 14 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έτ. «Πλόρτο Άλεγκρε»	46	7369	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά 'Αμπιτζάν
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	άνεχ. Μόζι 18 Σεπτ. διά 'Ινδονησίαν
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 15 Σεπτ. διά Εύρωπην
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Θάρρος»	50	1845	έφθ. Βαρκελώνην 19 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Βιλμπιάν (N.K.) 31 Αύγ.
ΘΕΝΚΕΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Θάσσασμαρ»	52	12446	έφθ. Κασιούνγκ 8 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Σημιπορντη»	44	7260	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	έφθ. Θιλαδέλφειαν 26 Σεπτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλάπη»	44	1794	άνεχ. Θεούτα 25 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Μοριουκάντο 17 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα»	43	7188	άνεχ. Λισσαρώνη 23 Σεπτ.
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κάρυκο»	42	7205	άνεχ. Μπωμόντ 24 Σεπτ. διά Μπουεναθεντούρα
ΘΗΜΑΡ Σ.		έτ. «Φαιρόπη»	63	15982	διῆλθε Παναμά 18 Σεπτ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόροι»	64	4715	έφθ. Καλκούττα ρόδις 13 Σεπτ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	62	13785	διῆλθε Παναμά 10 Αύγ. διά Γιοκοχάμα
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	55	2858	έφθ. Νέαν 'Υρκην 17 Σεπτ.
ΟΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδρίαν»	43	2015	άνεχ. Βενετίαν 21 Σεπτ. διά Μασλινίκα
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπήνι»	66	41500	διῆλθε Βίτορια 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Βιτοριά 9 Σεπτ. διά 'Αμοτερνταμ
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΙΘΑΚΑ Α'ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακά»	47	7426	έφθ. Καλλάο 15 Σεπτ.
ΙΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7666	έφθ. Σαρέμπο 11 Σεπτ.
ΙΚΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7198	έφθ. Χιράο 16 Σεπτ.
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιότιπη»	37	5925	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Σεπτ. διά Γένοβα
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ασσούνσιον»	20	2253	άνεχ. Λά Γκουνλέτ 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΙΜΠΙΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Σεπτ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 Σεπτ. διά Σείγκον
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφολγκαρ»	56	10414	άνεχ. Βανκούμπερ 17 Σεπτ. διά 'Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδικη»	65	30516	άνεχ. Σουέζ 14 Σεπτ. διά Χάργη 'Αίλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊ»	63	13516	έφθ. Γιοκοχάμα 2 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόδελσουμη»	63	13555	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ		έτ. «Σεατούρνια»	66	23000	εἰς Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΝΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐφαιαρη»	56	10422	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 21 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΚΝΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντοφορη»	63	13517	διῆλθε Παναμά 5 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Γένοβα 10 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 26 Σεπτ. διά Κόντη
ΙΟΝΙΚ (δ.)		έτ. «Πλανοσέανικη»	53	22531	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 22 Σεπτ. διά Δουνγκέρκην
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Διαυτραλίς»	66	45280	εἰς Γιοκοχάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΚ ΚΡΕΣΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστο»	47	5188	άνεχ. Σαιν Μικαέλς 23 Σεπτ. διά Βρέστον
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Σουΐσες»	44	7230	έφθ. Καρδίρη 18 Σεπτ.
ΙΟΝΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ελμόδελη»	53	7602	άνεχ. Αμέρεροαν 7 Σεπτ. διά Τάμπα
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σόμεροετ»	53	7021	εἰς θέσιν 49.20 B. - 14.50 Δ. 22 Σεπτ.
ΙΡΙΣ		έτ. «Τριόμαρ»	33	3946	έφθ. Τερέστον 14 Σεπτ.
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	έφθ. Καλκούττα ρόδις 24 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεδο»	17	1295	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (π.)		έτ. «Μαρτίνα»	30	9001	εἰς Σουέζ ἀπό 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσύρο»	58	10077	έφθ. Καλκούττα ρόδις 2 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Γκιοδάνι»	42	7020	άνεχ. Μαντάρ Μαχάρχε 24 Σεπτ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)		έτ. «Στέροπη»	44	2850	διῆλθε 'Ελαιόνδρε 19 Σεπτ. διά Στεττίνον.
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	άνεχ. Σίδνεϋ (N.S.) 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμ»	47	4882	άνεχ. Γλασκώνην 22 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. Ελλενικ. Σίπ. Ιντάστριτς	43	8529	έφθ. Χιούστον 23 Σεπτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ		έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 25 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	έφθ. Σουραμπάγια 10 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 20 Σεπτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάσουθ Ατλάντικη»	57	10122	διῆλθε Παναμά 10 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίκ Τέκνωπι»	30	2377	έφθ. Ποζουόλι 14 Σεπτ.
ΚΑΘΡΙΝ		έτ. «Μονρόδια»	64	10864	άνεχ. Καλκούττα 18 Σεπτ.
ΚΑΙΜΠΡΙΤΖ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστρογουώτερος»	56	12788	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Ατλαντικάμφ»	46	1921	άνεχ. Αγύουστα 19 Σεπτ. διά Κόπερ
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάν»	65	23524	άνεχ. Μουράρόν 18 Σεπτ. διά Χιλήν
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	53	13469	έφθ. Σαουδάνποτον 8 Σεπτ.
ΚΑΛΗ ΕΠΙΣ (ομηρ. Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτη»	37	4766	εἰς θέσιν 49 B. - 11 Δ. Σεπτ. 22 διά Νέαν 'Υρκην
ΚΑΛΗ ΙΟΥΝΙΟΥ Σ					

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.) . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	50	3913	άνεχ. Σουέζ 20 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ . . . . .	έτ. «Βίργκο» . . . . .	63	17057	άνεχ. Γεράλδεστον 8 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .	έτ. «Φιάντζαι» . . . . .	56	10015	άνεχ. Νέαν 'Ορλέάνην 20 Σεπτ. διά Ντηπρόϊτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.) . . . . .	έτ. «Υπαντάπη» . . . . .	43	2874	άνεχ. Σουέζ 22 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.) . . . . .	έτ. «Φράνικους» . . . . .	32	1551	διπλής Κωνύπολιν 20 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μπροφάνης» . . . . .	24	2060	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Πορτοραφτι» . . . . .	56	20899	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΘΕΩΝΗΣ . . . . .	έτ. «Ρίο Βαλδίζο» . . . . .	64	18995	άνεχ. Σίδνευ 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (π.) . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	31	1871	έφθ. Σικάγο 22 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αστρονούέθο» . . . . .	37	5137	άνεχ. Νιουκαρτλ (Άντορ.) 27 Σεπτ. διά Γκήλογκ
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Βαλμέντε» . . . . .	46	8147	έφθ. Χιροκάπα 26 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. . . . .	έτ. «Ελμάρινα» . . . . .	66	19450	διπλής Παναμά 15 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΣΟΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κοισμάρι» . . . . .	56	3281	άνεχ. Βιζαγκαπατνάμ 2 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Καρλάϊλ» . . . . .	58	14606	έφθ. Βομβάν 21 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σαν Φελίτσα» . . . . .	43	7033	άνεχ. Μένοντ' Άχμαντ 24 Σεπτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Οσαν Κάργκο» . . . . .	57	20564	άνεχ. Τενερίπον 16 Σεπτ. διά Σαντάντερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Φράνκο» . . . . .	29	9357	έφθ. Μπλέφαρον 21 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μαρνίκα» . . . . .	48	4696	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 22 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Θεσσαλία» . . . . .	56	16226	έφθ. Βερακρούζ 14 Σεπτ.
ΚΑΤΣΕΡ . . . . .	έτ. «Εντίνα» . . . . .	43	7238	άνεχ. Σουέζ 25 Σεπτ. διά Καράτοι
ΚΕΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σάν Σεσίλιο» . . . . .	58	13752	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαρμούνενο» . . . . .	63	15364	άνεχ. Θεούτα 22 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πάγκετ» . . . . .	41	6799	άνεχ. Σουέζ 26 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ιντούστριαλ φρέυτ.» . . . . .	57	17180	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πριμέρα» . . . . .	59	24333	
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μυκήναιαν» . . . . .	66	47000	έφθ. Τομπά 21 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Βόλκαν» . . . . .	56	21131	άνεχ. Μπόννυ 16 Σεπτ. διά Φινάρτ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κάδμιος» . . . . .	64	29797	άνεχ. Μπαχρέιν 25 Σεπτ. δι' Ούμ Σαιδ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μυρμιδών» . . . . .	58	20487	έφθ. Τεργέστον 24 Σεπτ.
ΚΙΡΚΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Γκλόμπαλι» . . . . .	52	11157	έφθ. Πειραιά 10 Σεπτ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροεσάνα» . . . . .	56	23232	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 17 Σεπτ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έλ. Τσαθλίρης . . . . .	27	5411	άργει Κυνόσουραν ἀπό 22 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πικούντ Γουίντι» . . . . .	59	10400	έφθ. Σαδάνα 20 Σεπτ.
ΚΛΕΙΩ (παν.) . . . . .	έτ. «Πλευτόλας» . . . . .	42	7176	διπλής Μπρούνομπούτελ 11 Σεπτ. διά Τζέντα
ΚΛΥΤΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλ» . . . . .	58	22129	άνεχ. Σουέζ 17 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ορόνια» . . . . .	44	7159	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ ρόδις 22 Σεπτ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ . . . . .	έτ. «Νότλου» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μόζ 23 Σεπτ. διά Σπάττα
ΚΟΜΕΤ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7250	άνεχ. Ταλκάκουάνα 2 Σεπτ. διά Πατίλος
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντράγκον» . . . . .	53	12107	άνεχ. Αμπαντάν 15 Σεπτ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.) . . . . .	έτ. «Αγκουιλλά» . . . . .	19	2949	έφθ. Γενόβα 20 Σεπτ.
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κονονέινς» . . . . .	53	12062	έφθ. Βομβάν 17 Σεπτ.
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΛΙΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Κοντελέλιον» . . . . .	52	12132	άνεχ. Μπραχέριν 24 Σεπτ. διά Χόρ όλ 'Αμαγια
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.) . . . . .	έτ. «Πάτη Μάνφιλντ» . . . . .	45	8492	έφθ. Μορμουκάο 22 Σεπτ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Βάλρους» . . . . .	56	12843	άνεχ. Ιμιμχάμ 20 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΚΟΝΤΣΙΤΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαράθενς» . . . . .	44	7261	έφθ. Κόμπη 14 Σεπτ.
ΚΟΡΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	έτ. «Γουεστγουώθερφ» . . . . .	55	12500	άνεχ. Μπόκο Γκράντε (Φλα.) 20 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΟΡΗ (π.) . . . . .	έτ. «ΟΞιλιάρι» . . . . .	41	5173	άνεχ. Χόμπον ρόδις 21 Σεπτ. διά Βενέζουέλα
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Βιλανουέθαι» . . . . .	63	30705	άνεχ. Μομπάσα 12 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΟΡΘΙ (N.A.T.) . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7239	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ. διά Μπέιρα
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ . . . . .	έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .	45	7176	άνεχ. Ναούτσου 5 Σεπτ. διά Μπλάκ Γουόριορ Λαγκούν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Φιγκουέρας» . . . . .	56	10567	διπλής Εοκνίμινς 18 Σεπτ. διά Σμαλκάλντεν
ΚΟΡΣΑΤΡ . . . . .	έτ. «Ηστερη Σπ Τράνσπορτ» . . . . .	62	14963	διπλής Μπρούνομπούτελ 9 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΟΣΜΑΡ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κέδουμος» . . . . .	49	7478	άνεχ. Γιοκοχάμα 12 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Χόμη» . . . . .	57	17827	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μάρφιελ» . . . . .	44	14878	διπλής Κωνύπολιν 24 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λαδάρη» . . . . .	47	1401	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 Σεπτ.
ΚΡΕΣΤΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Βιλλαδόνδζα» . . . . .	44	7135	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Σεπτ. διά Σουέζ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μέρα» . . . . .	57	24304	έφθ. Πουέρτο Κορτές 16 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κριστιαν» . . . . .	56	4031	
ΚΡΟΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κρόνος» . . . . .	43	7132	άνεχ. Ντιαμάντε 17 Σεπτ. διά Ροζάριο
ΚΥΘΝΟΣ . . . . .	έτ. «Σάν Σεσίλιο» . . . . .	57	13755	άνεχ. Ζάκαρα 20 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΚΥΚΝΟΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Εσκουατοριάλ» . . . . .	48	1534	έφθ. Σιμπενίκ 14 Σεπτ.
ΚΥΜ (δ.) . . . . .	έτ. «Γκλάρα» . . . . .	55	24305	διπλής Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΥΡΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αστρορίκο» . . . . .	43	7239	άνεχ. Θεούτα 20 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΥΡΗΝΙΑΝ (N.A.T.) . . . . .	έλ. ουμφέροντα . . . . .	52	7489	άνεχ. Λίβερπουλ 24 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μινώταυρος» . . . . .	40	6992	άνεχ. Ματαράνι 24 Σεπτ. διά Καλλάδο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Γκουραμένο» . . . . .	36	3149	άνεχ. Κόνκραρι 21 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Καραβένα» . . . . .	44	7274	έφθ. Καλκούτα 20 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ρούμφεάλ» . . . . .	23	3097	εἰς Ραβένα ἀπό 27 θέρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Πρωτέυνη» . . . . .	64	34594	άνεχ. Λονδίνον 11 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.) . . . . .	έτ. «Βασιλικό» . . . . .	53	11047	άνεχ. Τεργέστον 15 Σεπτ. διά Πούλα
ΚΩΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κριομάρι» . . . . .	56	3267	έφθ. Αμέρσαν 25 Σεπτ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κοοτίκος» . . . . .	39	2993	άνεχ. Κοπεγχάγην 15 Σεπτ. διά Κλαπέντα
ΚΩΣΤΟΥΑΔΑ . . . . .	έτ. «Εύαγγελιοτρία» . . . . .	44	7249	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΛΑΕΡΤΗ . . . . .	έτ. «Στάλα» . . . . .	50	8530	έφθ. Μη. "Αὔρες 15 Σεπτ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.) . . . . .	έτ. «Εργκάπα» . . . . .	53	11262	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ. (διά Μένα 'Αχμαντί)
ΛΑΚΚΟΜΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροεσάνο» . . . . .	59	27462	διπλής Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.) . . . . .	έτ. «Σπηκού» . . . . .	65	34185	έφθ. Νεάπολιν 20 Σεπτ.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Ιντάστριεν Μαρίν» . . . . .	43	8533	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 25 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΛΑΜΠΡΟΣ . . . . .	έτ. «Οδιόσο» . . . . .	44	8299	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΛΑΥΡΓΚΟ (δ.) . . . . .	έτ. «Ρέα» . . . . .	56	23880	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αστρολέά» . . . . .	48	9511	άνεχ. Υακόγια 4 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΕΙΤΙΚ ΠΛΑΣΙΩΝ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σαπτρίορ» . . . . .	44	14243	άνεχ. Υουσιοντεν 17 Σεπτ. διά Σαδόνα
ΛΕΝΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λένα» . . . . .	48	2694	άνεχ. Τόκιο 12 Σεπτ. διά Ρουμόδι (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΛΕΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βιαστεντύρα» . . . . .	56	10048	εἰς Θείουν 5.46 Β - 83.30 Α Σεπτ. 5 διά Σαγκάνη
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λέφτηκ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Λέγκορν 14 Σεπτ. διά Τίκο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Εμπρέσσα» . . . . .	52	3346	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 14 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	53	13406	άνεχ. Ανέρενας 13 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ζίτα» . . . . .	57	10499	άνεχ. Νεάπολιν 14 Σεπτ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΛΗΤΡΩ (δ.) . . . . .	έτ. «Ατλας» . . . . .	40	5172	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 10 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Άλμα» . . . . .	53	12577	έφθ. Μέλατον 25 Σεπτ.
ΛΙΝΤΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Εμπρέσσα» . . . . .	52	3351	άνεχ. Μέλατον Μπάρι 25 Σεπτ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Άλεξανδρα» . . . . .	42	7252	160 μίλια ΝΔ Λάντις "Εντ 23 Σεπτ.
ΛΙΤΩΝΤΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λιττά Τζών» . . . . .	54	1604	άνεχ. Σουέζ 15 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΛΟΓΑΙΔΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πιο Αζώλλ» . . . . .	57	21123	άνεχ. Χάργκ 4 Σεπτ. δι' Ούλαντ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	58	27526	άνεχ. Πάρντ Ελίζαμπεθ 26 Σεπτ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροεσάνο» . . . . .	59	27466	άνεχ. Κόρκρα 19 Σεπτ. διά Πούγκουος
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.) . . . . .	έτ. «Μαρτεστίνο» . . . . .	29	6638	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ . . . . .	έτ. «Κοντελέσιον» . . . . .	64	29396	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Σεπτ. διά Πούγκουος
ΛΩΣΑΝ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λουζάν» . . . . .	52	2980	άνεχ. Κόρκρα 19 Σεπτ. διά Μόνκτον
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λόρης» . . . . .	43	2847	έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ.
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λεβάντ Σίππιγκ» . . . . .	47	2306	άνεχ. Ντακάρ 21 Σεπτ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ . . . . .	έτ. «Μπρόουντ» . . . . .	44	7060	έφθ. Γενόβα 17 Σεπτ.
ΜΑΙΑΝΔΑΡΟΣ . . . . .	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ» . . . . .	63	15983	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Σεπτ. διά Γιοκκάσι
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	60	13592	άνεχ. Σουέζ 23 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) . . . . .				

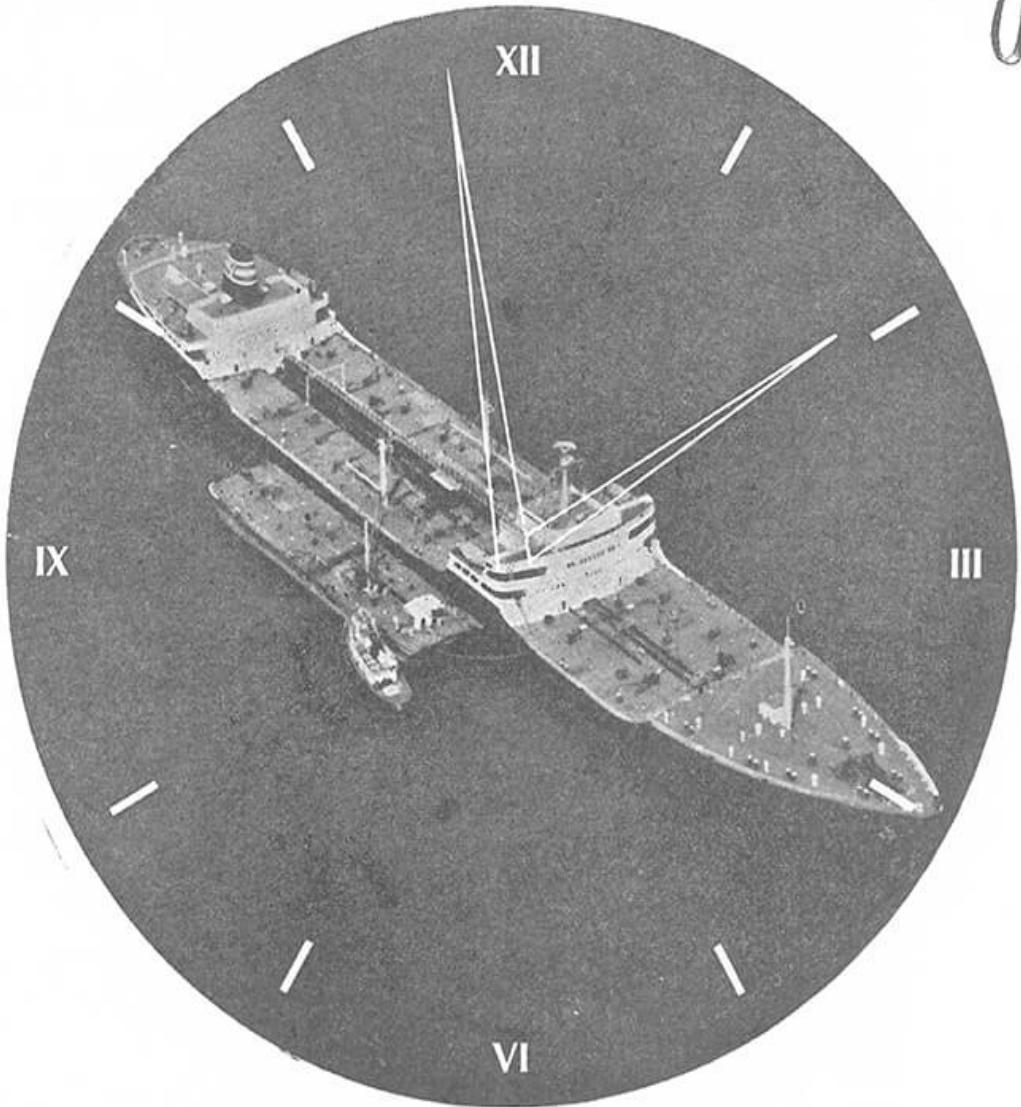
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα» .....	43	7255	έφθ. Στεττίνον 16 Σεπτ.
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης» .....	42	7260	έφθ. Μαντράς ρόδις 20 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Αθως» .....	44	7155	έφθ. Μαντράς ρόδις 21 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Γιθραλτάρ (σιαταγάς)
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτσέπτο» .....	44	7190	έφθ. Μάλιο 3 Σεπτ.
ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλασίπιγκυ» .....	43	7259	άνεχ. Άιμερσαν 22 Σεπτ. διά Χιούστον
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	20564	άνεχ. Βούδαν 22 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερον Κρόδς» .....	27	1554	έφθ. Μαντράς ρόδις 22 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	Σιγάλας & Πλατής .....	66	15700	έφθ. Καλκούττα ρόδις 31 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναθέρο» .....	43	2743	έφθ. 'Αλαμποργκ 19 Σεπτ.
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγιά» .....	48	1911	είς Γενέβαν 28 'Απρ. (ζημιά)
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	8426	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 Σεπτ. διά 'Οκλαντ
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	43	8951	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάντην 17 Σεπτ. διά Μαρακαΐμπο
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .....	43	7273	έφθ. Τοιταγκόνη 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	(N.A.T.)	Μ. & Σίπηκ .....	44	7252	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Λίπτερη» .....	64	34594	έφθ. Τέμα 18 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέθαντ Μαρίτ.» .....	42	7203	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΦΕΝΕ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη» .....	43	8518	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 23 Σεπτ. διά Τζιμπουτί
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	Βίντι Θράυτερς .....	43	6962	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Βόλον
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάι Στάρι» .....	40	9255	έφθ. Βενετίαν 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Β. (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργκουλι» .....	38	5548	έφθ. Πειραιά 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπετάνος» .....	43	7202	άνεχ. Μορφουγκά 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	52	10892	άνεχ. Σουέζ 16 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα» .....	44	7212	έφθ. Πούλο Μπούκοι 16 Σεπτ. διά Κόλπον
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	άνεχ. Σουέζ 21 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανούλτρα» .....	61	8951	έφθ. Ναγκόνια 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Ακίραμάρ» .....	43	7253	έφθ. Πόρτ Σουδάν 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» .....	44	7279	άργει 'Αμπελάκι άπο 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	10451	άνεχ. Χάροξ 'Αιλαντ 21 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιου» .....	66	19411	έφθ. Κόμπι 15 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα» .....	65	19758	άνεχ. Καλντέρα 5 Σεπτ. διά Μουρορόν
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριεντες» .....	45	10448	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 26 Αύγ. διά 'Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς» .....	48	2739	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ		έτ. «Αντηπάρκι» .....	58	4576	άνεχ. Τζιμπουτί 22 Σεπτ. διά Σαϊγκόν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	άδ. Φαφαλιού .....	58	12676	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	50	16027	εις Μόντρεαλ άπο 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	11901	άνεχ. Τάμπα 21 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	10467	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφορτούνα» .....	43	7232	άνεχ. Μαντράλ 22 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού .....	43	7124	άνεχ. Σουέζ 21 Σεπτ. διά Γιέρυπο
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» .....	40	5147	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδις 23 Σεπτ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ» .....	42	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Σεπτ. διά Τζάκοσονβιλ
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωναταντίνο» .....	44	10313	έφθ. Νεάπολιν 15 Σεπτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμφωνια» .....	44	7250	έφθ. Μπαθαγκάρ 7 Αύγ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος» .....	54	16023	άνεχ. Αμετέρνταμ 9 Σεπτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκοουλι» .....	43	7263	άνεχ. Μόντρεαλ 18 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.		έτ. «Μαροσέλι» .....	44	7251	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικι» .....	56	23871	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 24 Σεπτ. διά Αύγουστα
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου .....	64	9390	διπλήθε Παναμάρ 19 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέθαντ Σιππιγκ» .....	48	2346	διπλήθε Κώνη) πολιν 18 Σεπτ. διά Βραΐλα
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Τράνονπορ Ναβιγκ .....	20	1512	έφθ. Βηρυττόν 20 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαξίας» .....	40	7121	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 18 Αύγ. διά Χιούστον
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρόπεαν» .....	65	34185	άνεχ. Μπόννυ 21 Σεπτ. διά θινάρτ
ΜΑΤΙ (π.)		έτ. «Αίρβιλα Μότορσπι» .....	20	1953	άνεχ. Μπιλμάρτο 23 Σεπτ. διά Λύμπεκ
ΜΑΧΗΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή» .....	57	8855	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 17 Σεπτ.
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προζέργακα» .....	28	2288	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 15 Σεπτ. διά 'Ελλάδα
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζέριο» .....	45	7264	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ.
ΜΕΛΙΤΗ	(δ.)	έτ. «Αλπεργκα» .....	57	11691	διπλήθε Γιόραλτάρ 15 Σεπτ. διά Ραβένα
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ» .....	66	39666	εις 'Αϊδι, όπο συμπλήρωσιν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθάν.)		I. Νάχας .....	27	2766	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάν.) 16 Αύγ. διά Βάρνα
ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΕ ΠΑ·ΓΟΝΙΡ (δ.)		έτ. «Αρτούρια» .....	54	12308	διπλήθε Γιόραλτάρ 22 Σεπτ. διά Γένοβα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	58	20894	διπλήθε Παναμάρ 23 Σεπτ.
ΜΕΡΙΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	45	7190	έφθ. Σαράντε 14 Σεπτ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική Σίπηγκ» .....	41	6782	άνεχ. Θέουτα 17 Σεπτ. διά Σεβίλην
ΜΕΣΟΛΟΓΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική Σίπηγκ» & 'Ινταστρ.	43	8537	έφθ. Σικάγο 24 Σεπτ.
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» .....	49	17905	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Σεπτ. διά Σαιντ Νικολάς
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανεθ» .....	36	1965	έφθ. Πειραιά 20 Σεπτ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καοτέλλα» .....	56	21090	έφθ. Πειραιά 8 Σεπτ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος» .....	41	9260	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Σεπτ. διά Καλλάο
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Μίλιμαρ» .....	66	26000	εις 'Εμρεν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριομιέντο» .....	65	28313	άνεχ. Μπόννυ 19 Σεπτ. διά Λιθερπούλ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	άνεχ. Σουέζ 11 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανικι» .....	58	8390	έφθ. Σάντος 19 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» .....	53	11289	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσεύ» .....	29	9307	έφθ. Χόγκ Κόγκ 18 Σεπτ.
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναύτης» .....	53	4085	άνεχ. Πειραιά 11 Σεπτ. διά 'Οδούδην
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	48	3574	έφθ. Νεάπολιν 23 Σεπτ.
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρερ - Γκουάκα» .....	65	18400	έφθ. Σιμίου 16 Σεπτ.
ΜΠΑΛΛΟΡΑΛ		έτ. «Μπάλλουραλ» .....	44	2066	έφθ. Μάλμο 20 Σεπτ.
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο» .....	45	3929	διπλήθε Κώνα) πολιν 20 Σεπτ. διά Βάρνα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσι» .....	43	7139	έφθ. Τοιθαδέκαια 24 Σεπτ.
ΜΠΕΑΤΑ		έτ. «Τρανσογουόδραντ» .....	45	7210	έφθ. Βέρακρους 17 Σεπτ.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σήκα» .....	48	3351	άνεχ. Καράτοι 20 Σεπτ. διά Ραγκούν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϋ» .....	41	4189	έφθ. Ραγκούν 15 Σεπτ.
ΜΠΟΓΚΟΤΑ		έτ. Μ. και Γ. .....	47	1796	άνεχ. Μανίλα 27 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εεντούρα» .....	53	13144	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδις 10 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλι» .....	50	9627	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 12 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Ε. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφικ Κόστι» .....	43	7233	άνεχ. Μόζι 15 Σεπτ. διά Πουσόν
ΜΠΡΟΥΓΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ» .....	45	5105	άνεχ. Σάντος 9 Σεπτ. διά 'Αμερέρσον
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έλληνικ ουμέροντα .....	43	8588	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 17 Σεπτ. διά 'Ολλανδίαν
ΜΥΣΤΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς» .....	44	8508	εις Λύμπεκ άπο 30 'Ιουλ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	63	17487	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 17 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Αργους» .....	43	8394	διπλήθε 'Εσκουμίνς 19 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί» .....	45	3486	έφθ. Λιοσάθωνα 20 Σεπτ.
ΝΑΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός» .....	37	7699	άνεχ. Αύγουστα 19 Σεπτ. διά 'Ανκόνα
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζωνής» .....	43	7092	έφθ. 'Αμπιτζάν 14 Σεπτ.
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	57	23690	άνεχ. Νεάπολιν 19 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πανονεσάνικ» .....	43	7228	άνεχ. Καράτοι 18 Αύγ. διά Φουσίκι
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυ» .....	57	9990	άνεχ. Νιούκαστολ (Άντρ.) 21 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροκραντ» .....	58	24068	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 8 Σεπτ.
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	42	7227	έφθ. Αυδέρσαον 20 Σεπτ.
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο» .....	56	10693	άνεχ. Τάουνοθι 26 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	έφθ. Λιοσάθωνα 20 Σεπτ.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι» .....	42	9730	διπλήθε Παναμάρ 20 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΝΕΡΒΙΩΝ		έτ. «Άστρα» .....	44	8536	έφθ. Ρουέν 2 Σεπτ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πινονεσάνικ» .....	64	16073	διπλήθε Παναμάρ 22 Σεπτ. διά Τόκιο
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	άνεχ. Πόρτερνταμ 22 Σεπτ. διά Ζεεμπρούγκε
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» .....	52	11267	έφθ. Τρίνιταντ 6 Σεπτ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	45	3739	άνεχ. Μπέλφαστ 16 Σεπτ. διά 'Αζόρες

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας» . . . . .	43	7294	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Σεπτ. διά Ραγκούν
ΝΙΚΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιτάλεξ» . . . . .	46	2927	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 1 Αύγ. (ἐπισκευαι)
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7003	άνεχ. Μαδέιρα 21 Σεπτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΝΙΚΟΣ Σ. (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» . . . . .	42	2873	άνεχ. Σίδνεϋ (Ν.Σ.) 18 Σεπτ. διά Σαρδηνίαν
ΝΙΚΤΗΡΙΚ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» . . . . .	44	7180	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Σεπτ. διά Αμερικήν
ΝΙΟΒΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» . . . . .	44	7294	άνεχ. Σουέζ 22 Σεπτ.
ΝΙΟΥΓΚΡΟΒ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ» . . . . .	44	7063	άνεχ. Άγ. Βικεντίου 20 Σεπτ. διά Μπ. "Άυρες
ΝΙΟΥΜΙΝΤΟΟΥ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασβλίρης . . . . .	42	7172	εἰς θέσιν 21.22 Β. - 76.38 Δ. Μαΐου 14 (προσπάραξε)
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασβλίρης . . . . .	35	5654	άργει Κυνόσουρα ἀπό 29 Αύγ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ» . . . . .	44	7145	άργει Κυνόσουρα ἀπό 9 Αύγ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος» . . . . .	41	7251	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διά Καλαμίτα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουλού» . . . . .	58	20451	εἰς θέσιν 50.48 Β. - 0.57 Α. Σεπτ. 19 διά Μπάνιας
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράιτερ» . . . . .	44	14800	έφθ. Πόρτ Σαιδ 12 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιντγουάιν» . . . . .	58	18184	έφθ. Γένοβαν 16 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Παναίν» . . . . .	59	18180	άνεχ. Βενετίαν 8 Σεπτ. διά Μπ. "Άυρες
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμ» . . . . .	64	38649	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Σεπτ. διά Πόρτ Ντίζον
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μαρ. Έντερ.» .	52	5626	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα» . . . . .	56	12404	έφθ. Πόρτ Σαιντ Τζέ 16 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» . . . . .	56	18210	έφθ. Γένοβαν 14 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιέτρολέρα 'Αρμ.» . . . . .	52	12029	έφθ. Ρότερνταμ 31 Αύγ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα» . . . . .	52	12557	έφθ. Βενετίαν 12 Σεπτ.
ΝΤΑΝΥ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κωνστάντην» . . . . .	25	1473	άνεχ. Ριγιέρκα 22 Σεπτ. διά Κωνστάντζα
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρο» . . . . .	43	7196	άνεχ. Πόλιν Σέντραλ 2 Σεπτ. διά Γιοκοκάμα
ΝΤΕΛΟΥΡΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» . . . . .	58	13545	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ.
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» . . . . .	61	13198	έφθ. Λουλέα 12 Σεπτ.
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» . . . . .	59	13545	άνεχ. Ροζάριο 24 Σεπτ. διά Μπ. "Άυρες
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» . . . . .	63	13751	άνεχ. Σάντος 25 Σεπτ. διά Γένοβα
ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑ'Υ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν» . . . . .	58	10396	άνεχ. Κέιν Τάουν 26 Σεπτ. διά Θρημάντλ
ΝΤΕΡΜΠΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαχάρα» . . . . .	57	22226	έφθ. Τρίνινταν 20 Σεπτ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντιπέρτερ» . . . . .	56	20848	έφθ. Άλεξάνδρειαν 6 Σεπτ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτική» . . . . .	52	20667	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 15 Σεπτ. διά 'Άλεξάνδρειαν
ΝΤΗΦΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκέιτορς» . . . . .	60	13847	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΤΙΝΟΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς» . . . . .	44	18671	έφθ. Καράπι 20 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμπαρ» . . . . .	13	1216	άνεχ. Σαβόνα 15 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» . . . . .	53	12463	άνεχ. Σουέζ 23 Σεπτ. διά Βορδάνη
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» . . . . .	50	9956	έφθ. Άνκόνα 15 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» . . . . .	43	11040	έφθ. Ραδένα 26 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» . . . . .	58	10483	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλαντι» . . . . .	51	14804	έφθ. Τοίμπα 14 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» . . . . .	55	11209	έφθ. Φολταλέτσα 22 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιαναμεν-'Εουρόπα» . . . . .	56	8716	άνεχ. Γιοκοκάμα 22 Σεπτ. διά Γιοκοσούκα
ΝΤΟΡΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σωράπτας» . . . . .	46	10014	έφθ. Μελβούρνην 27 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ» . . . . .	56	10486	διῆλθε Παναμά 17 Σεπτ.
ΝΤΟΡΟΣΕΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέπτεντη» . . . . .	66	50200	εἰς Γιοκοκάμα ύπό συμπλήρωσιν
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» . . . . .	58	10396	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 16 Σεπτ. διά Ντεμεράρα
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ταγεγίεν» . . . . .	33	6923	άνεχ. Κομώ Μπαίν 21 Σεπτ. διά 'Ιταλίαν
ΟΙΛΒΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τοσένειν» . . . . .	43	7262	άνεχ. Καλκούττα 17 Σεπτ. διά Τοπταγκόδυκ
ΟΙΛΥΜΠΙΑ (υπερωκ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολιδιος» . . . . .	48	9821	άνεχ. Νεκοσία 23 Σεπτ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΟΙΛΥΜΠΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασταλάντικα» . . . . .	53	17362	άνεχ. Νεάπολιν 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα» . . . . .	43	8593	άνεχ. Πειραιά 16 Σεπτ. διά Λιπάρι
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρτογκένα Σίππιψκ» . . . . .	54	17999	άνεχ. Αγούσια 23 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πριμπρόουζ» . . . . .	54	13652	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντέιλη» . . . . .	54	20453	άνεχ. Κέιν Τάουν 16 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγούελλη» . . . . .	65	38600	έφθ. Αρκία 20 Σεπτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-ΙΜΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκι» . . . . .	64	32380	άνεχ. Σουέζ 26 Σεπτ. διά Χαλούλ "Αίλαντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάμι» . . . . .	65	32400	άνεχ. θιλαδέλφεια 24 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρφαρ» . . . . .	64	38598	άνεχ. Μελβούρνην 9 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πότραρη» . . . . .	65	38608	άνεχ. Σαδόνα 25 Σεπτ. διά Λέγκορν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέπσιον» . . . . .	65	32407	άνεχ. Σουέζ 20 Σεπτ. διά Χόρ άλ 'Αμάγια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδους Σίππιψκ» . . . . .	54	14047	έφθ. Χάργκ 'Αίλαντ 18 Σεπτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομάριν» . . . . .	50	27602	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τσεσέρη» . . . . .	53	14221	έφθ. Ρότερνταμ 26 Σεπτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπάριμπαντος» . . . . .	53	14009	άνεχ. Σαδόνα 21 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα» . . . . .	54	17999	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσφιντ» . . . . .	49	24682	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» . . . . .	53	18245	έφθ. Ραδένα 18 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ουανασοή» . . . . .	54	13934	άνεχ. Μόμπιλ 16 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβίλλα» . . . . .	55	13709	άνεχ. Λά Σαλίνα 9 Σεπτ. διά Βίλεμουσαφέν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΤ'ΓΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» . . . . .	54	18011	έφθ. Τοίμπα 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πριτομοντ» . . . . .	65	13900	άνεχ. Αίλ άρ Γκραίν 27 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κλιρότον» . . . . .	65	13923	άνεχ. Τοίμπα 13 Σεπτ. διά Λόδς Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ» . . . . .	65	13923	διῆλθε 'Εσκούμιν 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιμουθ» . . . . .	55	13934	έφθ. Σιλκάργ 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μεντρέπεύ» . . . . .	60	23290	άνεχ. Βοστώνην 19 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερν» . . . . .	59	23280	εἰς Γιοκοκάμα ἀπό 12 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκι» . . . . .	54	17999	διῆλθε Παναμά 10 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ» . . . . .	54	18790	άνεχ. Α'Μεδιούργον 22 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσιον» . . . . .	55	13900	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο τράνσοπορτ» . . . . .	55	13934	άνεχ. Καρταγένα 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΝΕΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσεντά» . . . . .	54	13665	έφθ. Μόντρεαλ 26 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΝΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο» . . . . .	54	20595	άνεχ. Χάργκ 14 Σεπτ. διά 'Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤΟΡΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ» . . . . .	49	17792	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤΟΡΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» . . . . .	54	14047	έφθ. Μίλφορτ 27 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΤΣΕ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλλ» . . . . .	49	24689	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Λόντς 'Εντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ» . . . . .	59	37958	άνεχ. Μίλφορτ Χάρφεν 24 Σεπτ. διά Σιδόνια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΙΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιψκ» . . . . .	60	37744	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαιν» . . . . .	63	30320	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 25 Σεπτ. διά Λίθερπουλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λουσκερν» . . . . .	64	30320	έφθ. Γιοκκαΐσ 16 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου» . . . . .	65	13900	άνεχ. Κεμπέκ 15 Σεπτ. διά Ριμούσκι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσιντένταλ» . . . . .	58	27602	άνεχ. Γιοκκαΐσ 20 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΓΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον» . . . . .	65	47493	άνεχ. Κεμπέκ 25 Σεπτ. διά Υόρκην 25 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπεζέρλαιπον» . . . . .	64	47493	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 2 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγ.» . . . . .	54	13598	έφθ. Μπαρμπάντος 24 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πριβαντάδια» . . . . .	54</td		

ΟΣΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	57	15724	έφθ. Μη. "Άυρες 22 Σεπτ.
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 19 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΟΥΑΐΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάιτ»	43	7176	άνεχ. Σουέζ 19 Σεπτ. διά Καλκούττα
ΟΥΑΐΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Ούάιτ»	43	7125	έφθ. Καλκούττα ρόδς 17 Σεπτ.
ΟΥΑΐΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Πιπτάιντ»	43	7261	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 14 Σεπτ.
ΟΥΓΓΛΙΑΜ (Κυπρ.)		έτ. «Βίντι»	48	2483	άνεχ. Νεάπολις 2 Σεπτ. διά Γένοβα
ΟΥΓΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Λειζερ 21 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανός»	42	7150	άνεχ. "Αγ. Φραγκίκον 28 'Ιουλ. διά Θάρ Ούέστ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΩΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεχ. Κούνι Μπαιν 10 Σεπτ. διά Σιδνεύ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριό Πάρντο»	43	2742	έφθ. Σαγκάν 24 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Θινανοιέρα»	44	7208	έφθ. Μπαδναγκάρ 3 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτελμ»	45	7133	έφθ. Κολόμπο 23 Σεπτ.
ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρος»	63	34426	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 23 Σεπτ. διά Τενερίφων
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμάρτ»	54	15481	διήλθε Παναμά 10 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναῦς»	43	2867	εἰς Πειραιά ἀπό 31 Μαΐου (Εποικευαί)
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	άνεχ. Μπαχρέιν 17 Σεπτ. διά Κάνθεϋ "Αίλαντ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελναδιγκέτορς»	44	7254	έφθ. Εγκέντιον 22 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΡΑΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμπος»	37	1575	έφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαραπορτιανή»	27	2457	διήλθε Κωνι 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3807	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 11 Σεπτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	6721	άνεχ. Δάντσικ 20 Σεπτ. διά Καναρίους νήσους
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρ' πο»	59	23607	άνεχ. Σουέζ 18 Σεπτ. διά 'Ορμούζ
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13903	άνεχ. Γιοκοχάμα 14 Σεπτ. δι' 'Ιράν
ΠΑΣΙΟΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σελέστιαλ»	65	43600	έφθ. Λίθερπούλ 21 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	14238	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 10 Σεπτ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Πλέονεα»	38	2275	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδς 23 Αύγ. διά Σαϊγκόν
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαβεντούρα»	57	10048	άνεχ. Χιούστον 16 Σεπτ. δι' Αιγυπτον (ΕΠΙΛΗΜΗ)
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. 'Ηράκλειον 6 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 15 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτιόρι»	44	10448	άργει "Ελευσίνα ἀπό 31 'Ιουλ. (μετων. ΛΕΓΚ ΚΑΤΡΙΝΑ)
ΠΑΥΑΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. "Ιργουέλ 24 Σεπτ.
ΠΕΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκας»	47	4609	εἰς Πειραιά ἀπό 21 'Ιουν.
ΠΕΛΛΑΓΟΣ (π.)		έτ. «Φάρος»	30	2861	εἰς Φορταλέατα ἀπό 1 Φεβρ.
ΠΕΛΛΗΝΙΑΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 23 Αύγ. διά Μπριούπαιν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλι»	54	19190	έφθ. Πουέρτο Λά Κρούζ 14 Σεπτ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Γιοκοκάμα 27 Αύγ. διά Σαϊγκόν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσοπορτ»	43	7176	άνεχ. Μαυρίκιον 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΕΡΑ Α'-ΙΑΝΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Μαντράς 7 Σεπτ. διά Κουνταλόρε
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Κολόμπο 15 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Καλκούτα
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Βιλέμποταν 26 Σεπτ. διά Μαδέιρα
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Κομώ Μπαιν 24 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	έφθ. Μαντοεστέρ 22 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Μπρέμερχερφεν 16 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΠΕΡΑ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	διήλθε Παναμά 18 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	65	39494	άνεχ. Ράς Τανόύρα 12 Σεπτ. διά Χαδάνην
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	50	2028	έφθ. Χούλ 18 Σεπτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ		έλληνικά συμφέροντα	21	2369	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 26 Σεπτ.
ΠΗΑΙΟΝ (Κυπρ.)		έτ. «Βαγκουαρντ»	53	11886	έφθ. Λιοσαδόνα 22 Αύγ.
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικκόνεν»	41	2856	έφθ. Οζάκα 15 Σεπτ.
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7204	άνεχ. Αντεν 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΙΑΝΕΤ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΙΑΕΙΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Αντεν 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΙΑΕΊΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	άνεχ. Ταξέρμουργον 13 Σεπτ. διά Μη. "Άυρες
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάνηντομ»	65	34000	διήλθε Παναμά 11 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Μαρίθακα»	43	7258	έφθ. Σουαρμπάγια 14 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάθλ. ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 11 Αύγ. διά Ραθένα
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	διήλθε Παναμά 11 Σεπτ. διά Τομπότε
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2561	έφθ. Κάλι 20 Σεπτ. διά Κέμι
ΠΟΠΗ Κ.		έτ. «Ζανλούκι»	42	2808	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτόπατέ»	52	11391	άνεχ. Βενετίαν 3 Σεπτ. διά Μη. "Άυρες
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ Ατλάντικ»	43	7231	άνεχ. Ντάρμπαν 11 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδυμπα»	48	7404	έφθ. Αλιεύτιν 21 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Καλκούτα 24 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχάσκρ
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Αφρίκα»	58	8414	έφθ. Σουέζ 21 Σεπτ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	άνεχ. Βερακρούζ 15 Σεπτ. διά Τζάκοουνθιλ (έπωληθη)
ΠΥΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σύνθια»	44	7252	έφθ. Μπαδναγκάρ 17 Σεπτ.
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Νεάπολιν 16 Σεπτ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουες»	57	23693	έφθ. Ταιμάρα 26 Σεπτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Άσοντόντ 13 Σεπτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ		έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	άνεχ. Σαδόνα 22 Σεπτ. διά Σαΐντ Λούις (Ρόν)
ΡΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρρος»	44	7260	διήλθε Παναμά 14 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	άνεχ. Κωνικά πολιν 18 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθεδουλ»	17	1293	άνεχ. Κωνικά 26 Αύγ.
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρροα»	43	7194	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 17 Σεπτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	άνεχ. Σουέζ 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Καράρο 21 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	46	6917	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρερ Σρ»	56	21028	έφθ. 'Αμβέρσα 17 Σεπτ.
ΡΟΜΕΟ		Κομέριο Ναβίγκ.	56	5288	άνεχ. Καλκούττα 20 Σεπτ. δι' 'Αντεν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκακι»	44	7176	έφθ. Ανκόνα 15 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκτώβριου»	45	7091	έφθ. Τζέντα 11 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 23 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθα»	66	16334	άνεχ. Νούάρ 19 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μητάλα Κάρριερς»	47	3504	έφθ. Πούντα Μπλάνκα 17 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	Μάγκελαν Στρέιτ	45	7656	έφθ. Μασσαλίαν ἀπό 19 'Ιουλ.
ΣΑΜΠΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλέττη»	43	7257	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδς 19 Σεπτ. διά Σόγκ Κούκ
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Καρολίνη»	50	2736	άνεχ. Α'Μπαντάν 30 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσαστο»	29	4537	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανδομπήτριος»	43	7239	έφθ. Καλλάρο 16 Σεπτ.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	45	3161	έφθ. Καράρο 21 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ		έτ. «Άλταΐρ»	43	7224	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Σεπτ. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	51	10353	άνεχ. Μίκες 5 Σεπτ. διά Μασινόλδ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρέ Ρίος»	43	7197	έφθ. Καρδόρι 12 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΠΑΜΙΤΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7206	άνεχ. Σιγγαπούρων ρόδς 10 Σεπτ. διά Μανίλα
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	άνεχ. Σάντος 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσα»	46	2849	άνεχ. Βρέμπαλ 22 Σεπτ. διά Λειζερες
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	46	9966	έφθ. Γκιλούκ 20 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	άνεχ. Σάντος 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγνούσις»	55	11922	άνεχ. Σάντος 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΡΑΐΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Βρέμπαλ 22 Σεπτ. διά Λειζερες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Γκιλούκ 20 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Μιννεράλς	63	30886	διήλθε Παναμά 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΓΙΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Μιννεράλς	64	30682	διήλθε Παναμά 24 Σεπτ.
ΣΑΝΦΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Σεμαίνους 2 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΣΑΝΦΟ Ι		έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΣΕ-ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)</td					

ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Σαΐντ Νικολάς ('Άργ.) 21 Σεπτ.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)	(N.A.T.)	Βράγκος	46	1059	άνεχ. Πειραιδ 22 Σεπτ. διά Χαλκίδα
ΣΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σταύταρδ»	65	33287	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 12 Σεπτ. διά Γιόρκταουν
ΣΙΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βισσηλή»	44	7252	έφθ. Κάντλα 13 Σεπτ.
ΣΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Σεσίλιο»	58	13752	άνεχ. Κέιπ Τάουν 16 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	διπλής Παναμά 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	άνεχ. Θρήπορτ (Μπαχ.) 14 Σεπτ. διά Μάντοβεστερ
ΣΙΜΕΡΙΞΕΤ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	53	12681	έφθ. Βομβάν 23 Σεπτ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Γένοβαν 6 Σεπτ.
ΣΙΟΥΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Ρίο Ιανέντρο 16 Σεπτ. διά Κόνακρυ
ΣΙΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλής Παναμά 9 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΣΙΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	έφθ. Γκότεμπουργκ 3 Σεπτ. (έπισκευα)
ΣΙΛΑΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννούλα»	41	3496	εἰς Πειραιδ ἀπό 9 Μαρτ. (έπισκευα)
ΣΙΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέθικ»	57	20683	άνεχ. Καρταγκένα 16 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΣΠΛΕΝΤΙΝΤ ΣΚΑΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτέιδ»	44	7240	έφθ. Σπέτεριδ 10 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλισες»	64	34593	άνεχ. Σουέζ 24 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεχ. Κριστομάλι 14 Σεπτ. δι' ΈΛ Παλίτο
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30150	έφθ. Ραθένα 18 Σεπτ.
ΣΤΑΛΩ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης»	43	7230	έφθ. Βομβάν 15 Σεπτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΣΤΑΡΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Τομπα
ΣΤΕΒΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρη»	44	7066	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 6 Αύγ. διά Βάρνα
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλντ»	56	16081	έφθ. Μοντρέαλ 21 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαούρο»	56	10360	έφθ. Βανκούμερ 17 Σεπτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ. «Αγάπηνωρ»	57	9315	έφθ. Μπρισμπέν 26 Σεπτ.
ΣΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σύρα»	43	8394	άνεχ. Ήστχαν 17 Σεπτ. διά Θρή ρίθερς
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	Οικος Ιγγλέση	56	10096	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 23 Σεπτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Ντάρμπραν 26 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	7349	άνεχ. Τρίνκομαλί 5 Σεπτ. διά Κανκεσαντουράι
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Μαυρίκιον 17 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Ταοία»	43	8578	έφθ. Μαντράς 22 Σεπτ.
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Σαδόνα 19 Σεπτ.
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρέια»	58	10499	έφθ. Λείσες 20 Σεπτ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Κώνιον πολίν 26 Ίουλ. διά Βάρνα (προσήραξε)
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	άνεχ. Χάρτλεουν 7 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Νοβιγκ»	38	1465	έφθ. Βαστο 6 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Βιτόρια 23 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άνεχ. Βομβάν 21 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	έφθ. Γιοκοχάμα 8 Σεπτ.
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμοο»	53	12521	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
ΤΖΕΟΝΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	διπλής Παναμά 15 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Εύγ. Ι. Σαρίδην	22	2201	άνεχ. Σουέζ 21 Αύγ.
ΤΖΩΝ ΛΥΜΠΗ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Καπέτοικο»	39	6698	έφθ. Αντεν 2 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	έφθ. Γιαβάτα 23 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπη»	53	5479	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 17 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλπάσο»	54	19129	άνεχ. Κουίνανα 22 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	66	39500	άνεχ. Μένα Σουάδ 15 Σεπτ. διά Πόρτ Ντιζόν
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στινάν»	39	5333	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ.
ΤΙΝΑ ΨΩΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 15 Σεπτ. διά Ντουμάρι
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 16 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	9922	έφθ. Μασαλίαν 17 Σεπτ.
ΤΟΝΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνη Καραπιλέρη	43	7176	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Αύγ. δι' Ιμπιτούμπα
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστημ»	37	4561	έφθ. Λιθεούπολη 26 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μπάρμπαρα»	43	2858	έφθ. Μπαχρέιν 7 Αύγ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	άνεχ. Βιζαγκαπανάμ 23 Σεπτ. διά Βομβάν
ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάσον»	44	8636	έφθ. Λέγκορ 30 Αύγ. (έπισκευα)
ΤΡΙΔΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μητάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Κάντλα 14 Σεπτ.
ΤΡΙΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	άνεχ. Ντάρμπαν 7 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιτροσαυερτέ»	48	5199	έφθ. Παλέρμο 15 Σεπτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	53	5579	έφθ. Καλλάδο 9 Σεπτ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 26 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Σουέζ 17 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Σιμονοσέκι 20 Σεπτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικο»	54	11913	διπλής Ούσαντ 22 Σεπτ. διά Βίλελμσχάφεν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρινά»	42	7243	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Σεπτ. διά Μάρσας ἐλ Μπρέγκα
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Κοσιν 13 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΥΧΗ (οπμ. Αΐτης)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	έφθ. Πάλμη Μητής 22 Σεπτ.
ΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πιοτίκη»	43	6993	άνεχ. Τσάλνα 21 Σεπτ. διά Μαντράς
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Σησπορτ 19 Σεπτ.
ΥΠΑΝΠΑΝΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκορς»	42	2831	διπλής Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Γκράντον
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεχ. Ρίο Ιανέντρο 20 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΙΑΣΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούνιν»	47	15543	διπλής Παναμά 24 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ ρόδς διάλισον)
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουνιντ»	45	7696	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 8 Σεπτ. διά Χιούστον
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Ντόλτος»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτη 17 Σεπτ. διά Βομβάν
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλικοι»	43	15441	έφθ. Λορέντζο Μαρκέτ 17 Σεπτ.
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	άνεχ. Κοκούνιπο 13 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΙΛΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίλι»	42	7259	άνεχ. Κονιν 23 Σεπτ. διά Μπαντάρη Ημπάς
ΦΑΙΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάνιτη»	57	21910	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 23 Σεπτ. δι' Λύγούστα
ΦΑΙΡΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιναίακα»	45	7181	άνεχ. Μπάκια Μηλάνκα 15 Σεπτ. διά Καλλάδο
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 23 Σεπτ. εἰς θέσιν 33 B. - 178 Δ. Αύγ. 23 διά Χάρυκ Αϊλαντ
ΦΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρούσιδα»	63	50622	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΦΑΙΡΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Όσεάνικ»	43	12839	άνεχ. Θεσσαλονίκην 9 Σεπτ. διά Μασλινίκα
ΦΑΙΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Γουαίνες»	36	2642	άνεχ. Θεσσαλονίκην 9 Σεπτ. διά Μασλινίκα
ΦΑΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	51	8085	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Σεπτ.
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντιβιού»	54	11693	άνεχ. Φιλαδέλφειρον 22 Σεπτ. δι' Άρούμπα
ΦΟΙΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσενβίλαντο»	41	7244	άνεχ. Ντάρμπαν 5 Σεπτ. διά Σουέζ
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	διπλής Παναμά 5 Σεπτ.
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόναν»	48	3668	άνεχ. Καλκούττα 18 Σεπτ. διά Μπάραρα
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	έφθ. Λασιθίουν 11 Σεπτ.
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ (Κυπρ.)		έτ. Α. Τσαβλίρης	40	6807	άργει Κυνόδουραν ἀπό 31 Αύγ.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έτ. Α. Τσαβλίρης	40	5237	άργει Κυνόδουραν ἀπό 25 Ίουλ.
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαβλίρης	42	7181	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 Σεπτ. διά Κούβα
ΦΡΗ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Α. Τσαβλίρης	44	7132	εἰς θέσιν 25.6 - 32.58 Δ Σεπτ. διά Ματάνζας (Κούβα)
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράνων»	49	10630	έφθ. Σικάγο 22 Σεπτ.
ΦΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένιν»	44	15020	διπλής Παναμά 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΡΟΦ ΞΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Α. Τσαβλίρης	44	7067	έφθ. Ριγιέκα 24 Σεπτ.
ΦΡΟΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σπάτηρας»	45	7224	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 20 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΦΑΙΔΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	49	1952	άνεχ. Αγύούστα 13 Σεπτ. διά Δάντοικ
ΧΑΡΡΙΝΓΚΤΟΝ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουώτερς»	59	13094	άνεχ. Αμπαντάν 16 Σεπτ.
ΧΑΡΤΕΝΜΠΕΡΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	48	1231	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 20 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χελευάν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Γιοκοχάμα 16 Σεπτ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Σεπτ. διά Κίναν
ΧΕΡΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράραλ»	19	2559	διπλής Κωνίδων 18 Σεπτ. διά Σαλίνα
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10597	έφθ. Βιζαγκαπανάμ ρόδς 15 Σεπτ.
ΧΙΟΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδου Κρός»	55	13646	εἰς θέσιν 13 Σεπτ. διά Σαλίνα
ΧΗΡΗΤΟΣ (Λιβάνου)					

# \$ave time...\$ave money...



### Bunker with Refineria Panama

How would you like to save as much as \$1.00 per ton on your bunker bill at Panama? Bunkering by barge from Refineria Panama, S.A. makes important savings possible and only Refineria can provide these time and money-saving services on a regular basis.

- Quicker deliveries mean faster transit scheduling
- Saves port charges
- 24 hour bunkering service by barge at each end of the Panama Canal

- No port congestion—no delay
- Potable water by barge while bunkering
- Deballasting service
- Several anchorages to choose from

Refineria marine fuels are also supplied at the Cristobal and Balboa piers.

Don't "dock" your profit! For products of unsurpassed quality ...for unmatched service...stem with REFINERIA.

## Refineria Panama, S.A.

Marine Fuel Sales Division: 625 Madison Avenue, New York, N.Y. 10022  
 Cable: PANREFCO Telex: 224790 (RCA) Telephone: HA 1-2370

City	Bunker Agent	Cable Address	Telex Number
LONDON . . . . .	E. A. Gibson & Co., Ltd. . . . .	BLUERIBOIL	22602 or 21543
OSLO . . . . .	A. Anker Nilsen A/S . . . . .	ANKERNIL	6094 or 6095
BERGEN . . . . .	C. Kubon & Co. . . . .	BONCO	2130
STOCKHOLM . . . . .	Josef Nilsson AB . . . . .	OILCHARTER	10080
GOTHENBURG . . . . .	Rune Waller . . . . .	CONCORDIA	20716
COPENHAGEN . . . . .	The Maritime Agency, Ltd. . . . .	MARAG	5845
ROTTERDAM . . . . .	Oil-Shipping Co. . . . .	OILSHIP	22149
GENOA . . . . .	Silvio Dello Piano . . . . .	OILSTATION	—
TOKYO . . . . .	Mitsubishi Shoji Kaisha, Ltd. . . . .	MITSUBISHIPET	222

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 144

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1966

### The replacement of obsolete ships

There will be a sizable drop in Greek-owned tonnage during the next few years in spite of the large number of newbuildings on order. This is because the disposal of warbuilt and prewar ships will have run its course.

Total superannuated tonnage in Greek hands is estimated at five million gross tons. Two thirds of this will undoubtedly be scrapped as a result of the war declared on it by the underwriters.

The possibility of placing a mass order of a new type of ship to replace the Liberty was discussed but the reluctance of the shipowners to participate in such a scheme nipped it in the bud. So now it is every man for himself and it is up to each individual shipowner to decide when and how and with what he will replace his obsolete tonnage.

Yet the problem is one that has a bearing on Greek shipping as a whole. We do not believe the smaller shipowners—and it is they who own the largest number of superannuated ships—can afford to buy vessels of more recent vintage or place orders for newbuildings. It is also unlikely that they could obtain low-interest loans for this purpose.

It is therefore inevitable that the size of the Greek-owned fleet will shrink and this will be the direct outcome of the Greek shipowner's innate inability to cooperate with his fellow Greeks and increase the scope of his operations by judicious mergers. This is a trend that is becoming more and more prevalent in the western world and it results in powerful and competitive organisations that are gradually edging the small and individual shipowner out of the picture.

It is the only road to salvation left open to the Greeks and it is to be hoped that the force of circumstances will lead them along it.

If, within the next two or three years, four hundred of the eight hundred obsolete ships are withdrawn from service, and if one newbuilding is acquired for every two scrapped, the staggering amount of a hundred million dollars will be required for the 20% advance payment alone.

And if these two hundred ships are not newbuildings but second-hand ships of recent construction, the cost would run into sixty million pounds sterling.

Greek shipowners, as a result of their massive purchases of obsolete tonnage and their orders for newbuildings, are already short of ready cash and we must confess we do not see where they could raise such large sums.

By merging, however, and forming stronger and larger individual units, the problem of financing could be more easily overcome and the replacement of obsolete tonnage made much easier.

In a recent statement, Norway's leading shipowner, Mr. Erling Naess said a shipowner must have foresight. We agree with him fully and it is this quality our own shipowners need more than anything else at the present time.

### A basic target

Following the steps taken by the Greek Shipowners' Association with the Prime Minister and the Foreign Minister on the subject of insurance for Greek shipping in time of war, the Foreign Minister, Admiral John Toumbas, was able to discuss the matter with a member of the British cabinet on a recent visit to this country.

Mr. George Thomson, Minister without portfolio for European affairs, told the Admiral he was aware of the fact the matter was pending before the Special Working Group of the P.B.O.S. where the allied countries would make their views known on the subject. He added that we would have to wait until the decisions of the Group were made known.

We note the position taken by the British minister to stress once more that the insurance coverage of Greek shipping in time of war must constitute one of the basic targets of Greek diplomacy within the Atlantic community. We cannot stand idle before the danger of seeing the Greek flag one day obliterated from the oceans of the world.

Thanks to the good work done so far, the matter remains open. This, however, is not enough. There is much groundwork to be covered. The Foreign Ministry needs to be made fully conscious of the precarious position of Greek shipping in this respect and it must use all its influence to bring about the required insurance scheme.

The fact that Greek shipping was able to survive World War I after losing two thirds of its total strength and World War II after losing three quarters of its tonnage is

due only to the fact that the shipowners involved were able to collect part, if not all, of their indemnity.

If the Red Guards in China go berserk on a world-wide scale and humanity is embroiled in a third world war—then Greece will either keep her shipping out of it or else risk having it destroyed with no hope of ever rebuilding it again.

### The South African Line

There is no doubt the freight rates charged from Greece to South Africa are high and appreciably higher than they are from other Mediterranean countries to the Cape.

A regular Greek cargo line would certainly help our exports in that direction but no shipowner would take the risk. Indeed, it is a foregone conclusion that the first years of operation would show a considerable deficit. The government, furthermore, would not be very likely to subsidise such a deficit.

Nevertheless, such a link between Greece and South Africa is very necessary and we consider it the duty of the Chamber of Shipping to make a detailed study of the whole matter and submit it to the government. If and when a reputable shipowner decides to embark on the project, then the government should be called upon to make up the operational deficit until such time as the line pays its way. Another obstacle to be overcome will be the antagonism of the liner conferences. These are the major difficulties in the way of a Greek line to South Africa and we have noted them for the benefit of those who blithely pop up from time to time and ask "Why are freight rates to Africa so high?"

### Harbour works

Mr. Pippa's plans for enlarging the harbour of Piraeus have been shelved for the time being. Also, Mr. Pippa, who is Vice-President of the Piraeus Port Authority (OLP) has not submitted the estimated cost of the works involved. Technical experts believe the cost would exceed one billion drachmas.

Meanwhile, OLP's reserves do not amount to more than a quarter billion drachmas this year and, furthermore, they will be needed to cover the cost of work already in progress.

Consequently, OLP would have to secure a loan to carry out Mr. Pippa's project. A

CABLES: "HERMES"

## DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

BOX 475  
PHONES 65.181  
23.002  
A/H 88.8465

LILY BRAND MARINE PAINTS

AMEROID PRODUCTS

## "NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad

(U.K. - Continent) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

state loan is out of the question and the only other alternative is a foreign loan. Under present circumstances, however, the interest would be prohibitively high.

The only other solution is to enlarge the port of Perama. The cost of this project is estimated at only 400,000,000 drachmas and OLP's engineering department has drawn up detailed plans. The addition of 800 metres of dock space at Perama would do much to alleviate the congestion in Piraeus.

### The Eleusis Shipyard

Speaking at the opening of the Ionian-Popular Bank head office in Piraeus, Professor Stratis Andreadis took the opportunity to announce the happy conclusion of his negotiations with foreign firms for the setting up of a shipbuilding and repair yard at Eleusis.

The cost of the entire project will amount to twenty million dollars. Four large foreign firms will participate in the expenses. The Italian firm of "Bresile" will undertake the steel construction and harbour works. The Trieste yards will supply the two fully automated floating docks —one with a 50-60,000-ton lifting capacity and the other with a 100,000-ton capacity, to be delivered in 1968. Bloem and Voss of Germany and Krupps will supply the machinery and technical know-how for the operation of the yard.

The Eleusis Shipyard will also engage in steel construction work and Krupps are interested in using it to execute orders for clients in the Middle East.

The only problem in connection with this new industrial unit is the finding of skilled workers and technical personnel. Professor Andreadis is sending more than three hun-

dred young workers to Germany for training. On their return, they will form the core of the yard's work force. Two training schools will also function at the shipyard. One for machinists and metalworkers and the other for marine engineers.

### The Perama base

We are pleased to hear assurances by Piraeus Port Authority engineers to the owners of the Piraeus ironworks that there will be no delays in the completion of the Perama repair base resulting from the Authority's administrative troubles.

According to these assurances, within a month's time, the plans for the steel framework of the six workshops will be ready.

Thus, by mid-October, bids will be sought for the construction of the steel and concrete sheds.

Meanwhile, the Industrial Development Bank has invited the owners of the ironworks who have submitted bids for space inside these sheds to discuss the method by which the procurement of mechanical equipment is to be financed.

### 200,000-ton graving dock at Skaramanga

The giant graving dock now being excavated at Skaramanga by the Hellenic Shipyards Co. to supplement the three floating docks, will be enlarged to accommodate ships up to 200,000 dwt. Originally planned for 100,000-tonners, it will now become one of the five largest graving docks in the world.

Meanwhile, HSY have informed the Piraeus Port Authority, (OLP), that the 4,000-ton floating dock being built for OLP at Skaramanga will be ready for delivery by April 2, 1967. Its main specifications are: Length OA: 113.9 m. Breadth: 27.4 m. Height: 11.9 m. Depth: 6.5 m.

Construction on OLP's second floating dock, with a lifting capacity of 15,000 tons, will begin on November 15. It is expected to be ready for delivery on October 2, 1967, or earlier. The specifications are: Length OA: 202 m. Breadth: 40.2 m. Height: 14.9 m. Depth: 7.5 m.

Both docks will be anchored at Perama on dolphins.

### School for deck boys

A training school for deck boys is to be set up at Preveza. A suitable plot of land has been found, about six acres in area, belonging to the state.

### "NAFTIKA CHRONIKA"

Funds for the building will be sought from the public investment budget while the two pounds per month extra contribution per ship to the merchant navy training fund will cover the running costs.

The school is expected to accommodate 500 boys who will receive six months' training to prepare them for a career at sea. Board and lodging and clothes will be free. Graduates will embark on merchant ships as deck boys and after two years of sea service will get their able seaman's certificate. The Ministry of Mercantile Marine will see to their sea berths and award their A.B.'s certificate in due course. Thus, one thousand deck boys per year will be trained and these boys will originate mainly from western Greece and the Ionian islands.

The budgets for the school buildings, running costs, etc. have already been calculated and construction work is expected to begin soon.

When ready and functioning, this school will be a major step forward in solving the problem of our acute shortage of crews.

### A neglected area

The port of Preveza, gateway to the whole of Epirus and once a hive of activity, is now dead. Even the coastal liners do not call there any more. Road and air links, plus the car ferry links to Corfu and Italy from Igoumenitsa have deprived Preveza of the traffic in goods and passengers that it once enjoyed.

Yet Preveza does not cease to constitute the natural outlet for a sizable land area and the shortest route via Trieste—not Ancona—for Greek agricultural products from Thessaly and Western Macedonia to Central Europe.

Under present conditions, the port of Preveza cannot be used because, for one thing, there are no proper roads or highways connecting it to the interior. Only when these roads are built and when deep-water docking facilities are made available for refrigerator-truck ferries will it become easier—and cheaper—to transport Greek products via Preveza.

Meanwhile, the Italian Government is making a serious effort to link Trieste with the European expressway network and studying proposals for a special type of reefer ship to carry fruit and other perishables from Southern Italy, Greece and other Mediterranean areas to Trieste.

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

### SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of:

Hellenic Register of Shipping

Director

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

Surveyor:

Eng. Pablo J. More

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

TEL. NIGHT: 72905

**ΜΑΛΤΑ**

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ  
ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ  
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΟΥΣ

**S. MIFSUD & SONS Ltd.**  
**NAYTIKOYΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

7 East Street, Valletta - MALTA

Tel. SILNAVE Phone: 24199  
25349  
30921

TELEX No MALTA 233

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

EN ΜΑΛΤΑ