

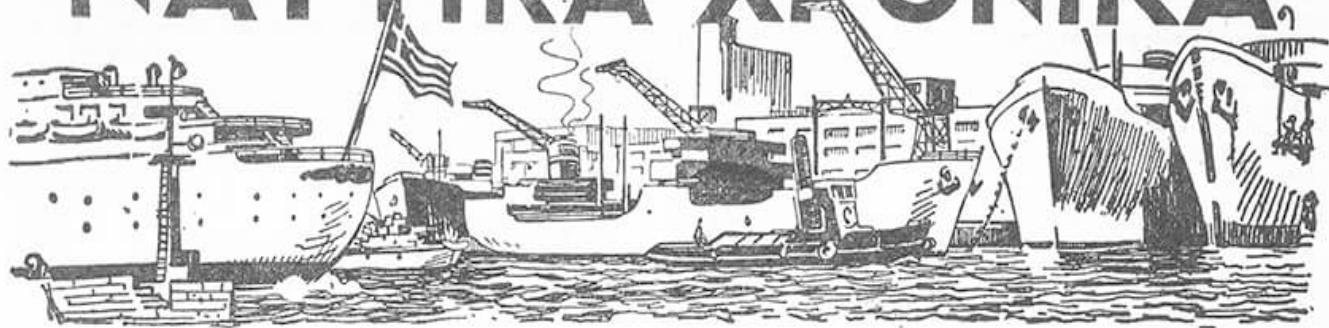
NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1964

Αρ. Φύλλου 705/464

NAYTIKA XRONIKA



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΔ (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 705)464

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1964

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΗΛΩΣΙΣ ΑΝΑΓΚΑΙΑ

Θέλουν οι περὶ τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας περισσάνοντες — ἵσως δὲ καὶ αὐτὸς ὁ κ. Μπίρης — νὰ ἀπόδουσιν τὴν ἀσκούμενην κατ' αὐτὸν, δημιεῖαν ἵσως, πλήρη ἐπιβεβλημένην, κριτικὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς ὑπόδειξις σημανόντων τινῶν ἐφοπλιστῶν ἢ καὶ πολιτικῶν παραγόντων. Ὁ κ. Μπίρης συνεσχέτισε τὰς ἐπικρίσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν μὲν τὰ προσωπικά σχέσεις τοῦ ἡμετέρου διευθυντοῦ. Εἶπεν λ.χ. εἰς ἐπιτροπὴν ἐφοπλιστῶν, παραπονούμενος: «Είναι ὁ ἄνθρωπός σας».

Τόν διεβεβαίωσαν οι ἐφοπλισταί, οτι καμμίαν δὲν ἡμποροῦν νὰ ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἀκολουθουμένην — παντελῶς ἀνεξάρτητον — πολιτικήν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Κατὰ τὴν ὑπερτριακούτατη σταδιοδρομίαν των συχνότατα διεφώνησαν μὲ παράγοντας τοῦ ἐφοπλισμοῦ, στενώτατα μὲ τὴν διευθυνσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συνδεομένους.

Τὴν οὐτίγνη τακτικὴν ἀκολουθοῦν καὶ τώρα
αἱ στῆλαι αύται. Θά συνεχίσουν τὴν πολε-
μικὴν τῶν κατὰ τοῦ κ. Ὑπουργούν μέχρις
ὅτου συνέλθῃ οὗτος καὶ συναισθανθῇ τὸ
πρός τὴν Ναυτιλίαν καθῆκον του. Θὰ ἀν-
γνωρίσουν κάθε καλήγ του ἐνέργειαν, χωρὶς
ὅμως νὰ πάουσον ἐπικρίνουσαι καὶ τὰ ἐπι-
κίνδυνα διλισθήματα.

Διατί όμως νά ξενίζωνται οι παρακοιμώμενοι τού κ. «Υπουργού; «Ας φυλαμέτρησουν τούς τόμους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Θά διαπιστώσουν τὸ γεγονός, διτὶ οὐδενὸς ἐφεύσθημεν, οὐδ' αὐτοῦ τού κ. «Ανδριανοπούλου, φίλου προσωπικοῦ τῆς Διευθύνσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». «Ανευ προηγουμένου ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τού κ. Βογιατζή ἐπίθεσις, δχι δ' ὀλιγάτερον ὀξεῖα ἡ κατὰ τού κ. Κωτιάδη. Καὶ αὐτοὶ μέν, ἂν δὲν εἰσέφεραν πολλῷ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας, δὲν ὑπενόμευσαν ὅμως διὰ τῶν ἀκαίρων ἐνεργειῶν των αὐτό τούτο τὸ καθεστώς τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, δὲν κατεδημαγώγησαν τὴν νουτιλιασκὴν ὑπόθεσιν, ὥπως ὁ κ. Μπίρης.

Καὶ δηλούμεν διὰ τελευταίαν φοράν: Θά συνεχίσωμεν ἐπιτελοῦντες τὸ πρός τὴν Ναυ-
τιλίαν καθήκον μας. Κακεῖς — ἀπόδυτως
κακεῖς — δὲν θὰ μᾶς ἐκτρέψῃ ἀπό τὴν
ἀποστολὴν μας αὐτῆν. Ἀδιαφορούμεν θιά-
τάς ἀπόφεις τῶν οἰωνῆδηποτε ὄλλων, τὰ ιδι-
αιτέρα τῶν ὅποιών συμφέροντα περιφρο-
νοῦμεν. Εἰς οὐτὸν ἡρόδει ή τακτικῇ του
νομαίνεσσος.

ОЛА ПАНЕ КАЛА!

Καὶ τὰ κρούσματα συνεχίζονται... Φορτηγὸν πλοιὸν τοῦ κ. Γιαννουλάτου, τὸ «Θησεὺς», χρονοναυλωμένον εἰς Ἰσπανούς, ἀπρακτεῖ ἀπὸ ήμερῶν εἰς τὸ λιμένα τοῦ

Μπιλμπάο. Τὸ πλήρωμά του ἀρνεῖται νὰ τοξιδεύσῃ μὲ ἄφορτον τὸ σκάφος. Εἶναι, λέγουν, κακοτάξιδο! Ἐπρόκειτο νὰ πλεύσῃ ἀπὸ τὸ Μπιλμπάο εἰς λιμένα τοῦ Κόνινγκτεν. (Τὸ «Θησεὺς» εἶναι σκάφος 3.500 τόν. d.w. τοῦ 1946).

Οι χρονοναυλατές έθεσαν τὸ πλοίον ἐκτὸς ἐνοικίου καὶ οἱ πλωιοκτῆται ὑπερχρό-θησαν νὰ διατάξουν τὸν πλοϊάρχον νὰ φέ-ρῃ ὅπωσδηποτε τὸ σκάφος εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς πρὸς ἀπόλυτιν τοῦ πληρώματος. Ζημία 3 - 4 χιλιάδων λιρῶν. Θὰ τὴν πλη-ρώσῃ ὁ κ. Μπίρης;

Παρόμιον, πάντως, γεγονός δὲν ἔχει πο-
τέ σημειωθῆ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, οὐτε
βεβαίως καὶ εἰς καυπίσιαν ξένην.

Καὶ εἶναι τὸ δεύτερον ἐντὸς ὄλιγου χρόνου κροῦσμα ἔγκαταλείψεως πλοίου...

Προσοχή είς τούς «καθοδηγητάς». Τὸ κλίμα τῆς θολῆς ἐποχῆς διευκολύνει τὴν ἀσκησιν τοῦ φθοροποιοῦ τῶν ἔργου. Τοὺς ἔγνωρίσαμεν εἰς τὸ παρελθόν, κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικά μέσα. Ἐγκλήματα κατὰ τῆς Ναυτιλίας μᾶς διέπραξαν. Τώρα δε βούτη-ειδεῖ λέπαναρχίζουν τὴν ὑπουλον δράσιν τῶν. Τὰ πρώτα κρούσματα ἐπισημαίνονται. Εἰς καὶ μόνος «διαβασμένος καθοδηγητῆς» ἀρκεῖ διὰ νάν διεγείρη τὸ πλήρωμα. Συστηματικὴ διάδρωσις μέχρις ὅστου ἀρχίσουν αποστριβιά, ἡ ἀροθύμιας καὶ ἡ ἄρνησις ὑπρεσίας. Ἀπὸ τὴν πολιτικὴν δεξιόπτα τοῦ πλοιάρχου θὰ ἔχαρτηθῇ ἡ ἔκτασις τοῦ κακοῦ, τῆς λανθανούσης στάσεως. Ἡ δικαία ἀγάνακτησις καὶ ἡ ὥργη δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των. Ἡ ἐπίδειξις ἀγάθης διαθέσεως, ἡ πειθὼ καὶ ἡ προστάσια τῆς ἀνακαλύψεως τοῦ παρασκηνιακῶς εἰς τὴν πλώρων ἡ καὶ τὸ μαγειρείον δρώντος «ίνστρουχτορα» είναι τὰ μόνα διὰ τὴν περίστασιν μέσα. «Οἱ ταν ἐντοπιστοῦ ὁ ἔχθρος, πρέπει, ὅπωσδήποτε, πάσση θυσία, νὰ ἔξυνδετερωθῇ ἐκβαλλόμενος τοῦ πλοίου. Νὰ παλιννοστηθῇ διὰ νὰ ἀρμήσουν ὅλοι.

Κλασική ή τελευταίοι περίπτωσις έπι
ένδει ποντοπόρου φορητού Χίων γνωστού-
τάνων έφοπλιστών, των κ.κ. Λώ. 'Εκ Πει-
ραιώς ἀπεστάλησαν ναυτικοί τινες εἰς ἀν-
τικατάστασιν ἀπολυμένων. Τὸ σκόφος θά-
ξετέλει ταξίδιον πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν. 'Ο
πλοϊάρχος ἀντελῆθε κατὰ τὸν πλοῦν, ὅτι
καποίοι ἀσύνθητοι ἀλλαγὴ ἐσμειώθη εἰς τὴν
սυμπεριφόρων τοῦ πληρωμάτος. 'Εκδηλοί-
σητο ή ἀπροθυμία πρὸς ἐργασίαν. Πειριώ-
ζοντο εἰς τὰς φυλακάς. Αἱ μεμψιμοτέραι η-

Τὸν ἐκόλεσεν ιδιαιτέρως εἰς τὴν γέφυραν καὶ εἰς ἡμέραν τούτην ὑπέδειξε νὰ ζητήσῃ τὴν ἀπόλυτιν του. Τοῦ ἔωσαν καὶ δώρων μερικά παραδόλαρία, τοῦ ἔξησθαλισε τὴν ἀπόζημίασιν καὶ τὴν παλιννόστησιν του.

Καὶ ἀπὸλλάγη οὕτω τὸ πλοίον τῶν καλῶν ὑπῆρεισιῶν τοῦ κομμουνιστοῦ - φωστήρος. Τὸ πλήρωμα ἐπανέλαβε τὴν ἡρεμον ὑπῆρεσιακήν του ζωὴν.

Προσοχή, λοιπόν. Οἱ καθοδηγηταὶ ἔξα-
ποστέλλονται ἀπὸ τοῦ ἐνὸς πλοίου εἰς τὸ
ἄλλο. Ἀθορύβωντος ἐργάζονται συστηματικῶς.
Προκαθωρισμένος ὁ σκοπός των: Ἡ πρό-
κλησις τῆς ἀναταραχῆς, τὸ στασιαστικὸν
κίνημα.

Δσχερής ή άνακαλύψις των. "Αν οι πλοϊ-
αρχοι έπιτηδείως πολιτευθούν θὰ κατορθώ-
σουν νὰ ἐπαναφέρουν εἰς τὸν δρόμον τοῦ
καθηκόντος τοὺς ἀφελεῖς ἀπειθαρχοῦντας,
ἀνακαλύπτοντες, καὶ τὸν καθοδηγητὴν. Αὐ-
τὸς ἀμέσως πρέπει νὰ ἔβληθῇ τοῦ πλοίου.
Ἐν καιρῷ θὰ τὸν κατονομάσῃ ὅπου δεῖ.

Γνωστή, εύτυχώς, ή ακόλουθομένη τακτική. Πρώτη πράξις: ή ναυτολόγησις τοῦ καθοδήγητοῦ, ή διείσδυσις τοῦ μεταξύ τοῦ πληρώματος. Δεύτερα πράξις: ή συστηματική ἀνάπτυξις τῶν καταπατουμένων δικαιωμάτων. Τρίτη: τὰ παράπονα, ή ἀξιώσις ὑπερωριῶν ἐκτάκτων, ή Κυριακή ἀργία, ή κακή παρασκευή τοῦ φαγητοῦ κλπ. κλπ. Καὶ τελευταία: ή πρόκλησις τοῦ πλοιάρχου κατὰ μέτωπον.

Τὰ μετέπειτα είναι γνωστά. Ή στάσις ξερράγη. Ο πλοιάρχος μηνύεται καὶ ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας ὅμιλει περὶ διεκκήσεως τῶν καταπαυμένων νομίμων διαιριμάτων τῶν ναυτικῶν.

Kai γενικεύεται τὸ σύνθημα: «Νὰ ἀπολυθῇ ὁ πλοιάρχος».

Στασιαστικὸν κρούσμα ἔλαβε χώραν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Γουόρλντ Πήις» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λορέντζο Μάρκες. Τὸ πλήρωμα ἀγκατέλειψε τὸ σκάφος ἀξιώσαν τηλεγραφικῶν τὴν ἀπόλυτιν τοῦ πλοιούρχου κ. Κοστίτη.

Ἐπεχερώθησαν οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἀποτελοῦν τὸν ἀρχιπλοιάρχον τῆς ἑταιρίας τοὺς Νότιους Ἀφρικήν καὶ μετ' αὐτοῦ ἀντικαταστάτας τοῦ α' καὶ β' πλοιάρχου.

Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Σιγκαπούρην,
ιδὴν ἡ ἀναταραχὴ δὲν ἐκόπασεν. Εἰς τὴν
Σιγκαπούρην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν ἔξι ταρ-
άια ἐπρόκειτο νὰ ἀπολυθοῦν.

Ο πλοιάρχος κ. Κολασίτης, μὲ προϋπησίαιν μακράν, εύδοκίμως ἀπὸ 14 μηνῶν ἦ-
ο κυβερνήτης του «Γουόρλεν Πήγις». Καθ'-
λον αὐτὸ τὸ διάστημα καμμία δὲν ἐσημειώ-
άνωμαδία ἐπὶ τοῦ σκάφους του. Αγα-
πὴν ὑπῆρχαν αἱ σχέσεις του μὲ τὸ πλή-
ωμα, μέχρι τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν εἰς ιτα-
κὸν λιμενὰ ἐπεβιδάσθησαν τοῦ πλοίου, ὁ
ποτπλοιάρχος Τρωιάνος καὶ τινες ἀντικα-
στάταις ἄλλων ἀπολιθέντων. «Ηρεσίς τό-
αξιδίον τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰς

Λορέντζο Μάρκες διά νά στασιάση τὸ πλήρωμα καὶ νά ἀξίωσῃ τὴν ἀπόλουσιν τοῦ πλοίου ἄρχου.

Τὰ σχετικὰ τηλεγραφήματα πρὸς τὴν ἐδῶ διεύθυνσιν ὑπεγράφοντο ἀπὸ τοὺς στασιαστὰς καὶ τὸν ὑποπλοίαρχον.

Ο «καθοδηγητῆς» μεταξὺ τῶν ναυτολογηθέντων εἰς Ἰταλίαν θὰ εὐρίσκετο, ἀσφαλῶς. Ἀποστολή του ἡ ἀναταραχῆ. Τὴν ἐπέτυχεν.

Τὸ «Ὑπουργεῖον» ἔλαβεν ἔγκαιρας γνῶσιν τῆς στάσεως. Ἐπιμελῶς τὴν ἀπέκρυψεν.

Καὶ ὅμως, ὁ κ. Μπίρης, προσποιούμενος τὸν ἀφελῆ, ἤτει ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς στοχεῖα συγκεκριμένα τῶν ἀνωμαλιῶν, ἐνῷ αὐτοῖς τὰ κατέχει ἥδη.

Καὶ μᾶς διαβεβαιοῦν οἱ παρακοιμώμενοι, γνωστοὶ ἐφοπλισταί, ὅτι «ὅλα πάνε καλά»...

ΠΟΥ ΘΑ ΔΙΑΤΕΘΟΥΝ

Διὰ τῆς δημοσιευθεῖσης εἰς τὴν «Καθημερινήν» ἐπιστολῆς τῶν κ.κ. I. K. Καρρᾶ, Μίχ. Συλλ. καὶ Μίχ. Λευτάκη, διευκρινίζεται ἡ κυρία ἀποστολὴ τῆς εἰδικευμένης «Ναυτιλιακῆς Πίστεως», μὲ κεφαλαία τοῦ «περιωρισμένου υψους» τῶν 300 ἑκατομ., δολαρίων. Συγκεκριμένως ὑποδεικνύεται:

α) Ἡ χρηματοδότησης διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὑφισταμένων καὶ ἡ δημιουργία τῶν προμηθεύσεων ἀποκτηθεῖσας νέων ασφαρδίν ναυπηγησών καὶ ἐπικευαστήρων πλοίουν.

β) Ἡ χρηματοδότησης διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὑφισταμένων καὶ ἡ διευκόλυνσις τῆς ἰδρύσεως νέων παραπλεύρων διοικητικῶν καὶ διοτεχνιῶν, ἀναγκαίων διὰ τὴν ἔξυπηρτευσιν τῆς ναυτιλίας.

γ) Ἡ δυνατότητης τῆς αὐθήσεως τῶν κεφαλαίων τῶν ὑφισταμένων ἀλληγενῶν ναυτασφαλείων καὶ ἡ διευκόλυνσις ἰδρύσεως νέων διὰ νά δυνηθῇ ἡ Ἑλλάς νὰ συμμετάσῃ ασφαρδίς εἰς τὸν διεθνῆ αὐτὸν πλουτοπαραγωγικὸν αἰλάδον.

δ) Ἡ δυνατότητης — διὰ καταλλήλου προγραμματισμοῦ καὶ μέσω ἐγγύησεων καὶ ἐλαχίστων ἀλληγενῶν κεφαλαίων — ἀνανεώσεως, ἐνὸς λογικοῦ χρονικοῦ διαστήματος, τῆς ἐπιδιπλήγοντος καταστάσεως μας, ἡτις ἀποτελεῖ διασκήνην προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς μας διοικηγανίας.

ε) Ἡ παροχὴ διευκόλυνσεων διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων πέραν τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑφισταμένων, ἵστως κατὰ τὰ περιόδους τῶν κρίσεων καὶ

στ) «Οπερ καὶ σημαντικότατον, ἡ δημιουργία τῆς συνηθείας εἰς τὸν Ἑλλήνα ἐφοπλιστὴν νὰ συνελλάσσεται; μὲ τὴν ἀλληγορικὴν οἰκονομίαν.

Καὶ προστίθεται:

«Όλα αὐτά, χωρὶς νά ἀναφέρῃ κανεὶς διὰ τὴν ὑπερέξεις «Ναυτιλιακῆς Πίστεως». Θὰ παρεῖχεν εἰς τὸ κράτος τὴν δυνατότητα νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἀνάπτυξην τῶν ἔξαγωγῶν μας πρὸς τὰς χώρας εἰς τὰς ἄποιας ναυπηγούμενας ἀλληγορικῆς πλοιοκτησίας σκάφη, ἐάν αι-

παραγγελίαι: ναυπηγήσεων ἑταίρευτον, ἐθελοντικῆς δεσμώτης, μέσην τοῦ Ἰδρύματος Ναυτιλιακῆς Πίστεως, εἰς τρόπους μάτες ἡ οἵτινας τῶν παραγγελιῶν νὰ θεωρήσεται ὡς εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐκ τῶν χωρῶν τῶν ναυπηγήσεων.

Πρὸς ἐπίτισμην τοῦ σκοποῦ τούτου θὰ συνέφερε πιλαντός εἰς τὸ κράτος διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ «πριμαδότη», ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων καὶ τῶν περιστάσεων, τὰς ναυπηγικὰς παραγγελίας, αἱ δοπιαὶ θὰ ἔγινονται μέση τῆς Τραπέζης «Ναυτιλιακῆς Πίστεως».

Καὶ συνοψίζονται τὰ ἀνωτέρω εἰς τὰ ἔξης:

α) Χρηματοδότησης τῶν ἐπισκευαστικῶν κέντρων ἀπὸ τὴν προτεινόμενην Τράπεζαν.

β) Χρηματοδότησης τῆς ἀσφαλιστικῆς προσπάθειας.

γ) Χρηματοδότησης δι᾽ ἔγγυσεων καὶ ὀλίγων κεφαλαίων τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου (ἀκτοπλοίος).

δ) Παραγγελία πλοίων εἰς τὸν ανταλαγῆ προϊόντων καὶ πρὶ μοδότησις ἀπὸ τὸ Κράτος τῶν μέσων τῆς Τραπέζης γενομένων παραγγελιῶν.

Τοῦτο οὐ προτείται εἰς προσπάθειαν. Αἱ εύχαι ὅλων μας ἀναπέμπονται διὰ τὴν ἐπιτυχίαν.

ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Δὲν ἔστερξαν, ὅπως ἄλλως τε καὶ ἀνεμένετο, οἱ συνελθόντες τὴν 10ην Σεπτεμβρίου εἰς τὴν Κοπεγχάγην ἐπέπροσποι τῶν μετεχόντων εἰς τὰς Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν ἔξιντος εἰσοπλιστῶν τῶν δέκα ναυτιλιακῶν χωρῶν, νὰ ἀντιμετωπίσουν μὲ τὴν δέουσαν κατανόησιν καὶ τὸ αὐτῆμα τῆς ἐλευθερίας εἰσδοχῆς εἰς τὰς κατὰ γραμμάς Διασκέψεις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν διατηρούντων «έκτος Κόνφερανς» γραμμάς καὶ συγκεκριμένως τοῦ κ. Καλλιμανούλου διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου - Ήνωμ. Βασιλείου.

Τὸ αὔτημα συνεχεῖται, τῇ προτάσει τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας καὶ κατόπιν συγκεκριμένων ὑποδείξεως τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν. Εξηγήθησαν αἱ ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν.

Πρώτη ἀντίδρασις: Ή ἀποφυγὴ ἀναμίζεως κρατικῆς. Διετυπώθησαν αἱ ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν τοισύτην ἀνάμιξιν, ἡτις θὰ ἱγανεῖ ἀργότερον εἰς τὴν κρατικὴν κηδεμονίαν τῆς ὑποθέσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Καὶ ἀπέφευχθη ὁ σκόπελος τῆς οὐσιαστικῆς συζητήσεως τοῦ θέματος διὰ τῆς συστάσεως ὅπως οἱ ἐπέρσποιτοι τῶν διασφόρων Διασκέψεων ὑποδείξουν εἰς τὰς διοικήσεις αὐτῶν τὴν ρεσολιστικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τῶν ἔκτος «Κόνφερανς» ἀνεξαρτήτων γραμμῶν, ἀποφευγομένης, ὅπωσδήποτε, τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως.

Η ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διετύπωσε τὰς ἐπιφυλάξεις της. Ετόνισε τὸ ἀνίκανοποιήτον τοῦ δικαίου αἰτήματος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἐδήλωσεν, ὅτι θὰ συνεχίσῃ τὰς ἐνέργειας ὅπου δεῖ.

Περὶ τὸ τέλος Οκτωβρίου νέα συνάντη-

σις κρατικῶν συμβούλων θὰ λάβῃ χώρων διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς. Εἰς αὐτὴν τὸ θέμα πρέπει νὰ ἐπανέλθῃ πρὸς συζήτησιν. Θὰ ἐπακολουθήσῃ καὶ συνάντησης τῶν ὄρμοδίων ὑπουργῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς Διασκέψεις χωρῶν. Καὶ πιστεύεται, ὅτι δυνατὸν τελικῶς νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ φιλικὴ διευθέτησης τοῦ σοβαροῦ ούτου διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν ζητήματος. Εἶναι, πλέον, τούτῳ ἔριμος. Άρκει νὰ συνεχισθῇ ἐπίμονος ἡ προσπάθεια. Η Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, ἡ τόσον εὐρεῖα, δὲν είναι νοητὸν οὐτε καὶ ἐπιτρεπτὸν νὰ παραμένῃ ἐκτὸς τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Κανεὶς ἐφοπλιστὴς δὲν προσῆλθε νὰ μειοδησῇ διὰ τὴν μίσθωσιν τῶν ἔξι ὑπολειπομένων νέων γραμμῶν. Καὶ δὲν προσῆλθε διότι, σπουδαία προεβλέψαμεν, δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμα τὰ καταλλήλα πλοία.

Μὲ περισσὴν ἐπιπλοιαίστητα ὁ τηματάρχης ἐπὶ τῆς Ακτοπλοΐας λιμενικός στεπεύεται νὰ προκρηρύξῃ τὸν διαγωνισμόν, ἐνῷ παραλλήλως ἐναρκιστεύετο προβάλλων ὡς λίδιαν τοῦ πρωτοβουλίαν τὴν πύκνωσιν τοῦ δικτύου τῶν ἀγόνων γραμμῶν εἰς τὰ χαρτιά, βεβαίως, ἀφοῦ πλοία νὰ τὰς ἐκτελέσουν δὲν διείθεντο.

Καὶ πρὸ τῆς ἀνεπαρκείας αὐτῆς, ἡτις θέλει ἐκλείψει μόνον μετά τὴν παραλοθήν τῶν τριῶν νεοτεύκτων ἀκτοπλοίκων καὶ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσίαν δύο εὔμεγέων μετακεναζομένων, ἐπανευζητήθη ἀπὸ τὸν ἐπί της Ακτοπλοΐας «έγκεφαλον» ἡ παραγγελία πέντε ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν!

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, πρόθυμον νὰ εὑρουν τὴν Κυβέρνησιν οἱ ναυπηγικὰ συμβόλαια ὑνειρεύομενοι. «Ἄσκοτος» θὰ είναι ἡ ἐπένδυσις τόσων ἐκατομμυρίων δολλαρίων, ὅπαν μετά τὴν προσθήκην τῶν πέντε ὡς ἄνω νέων σκαφῶν καὶ τὴν ἀναγγελλομένην ἀγορὰν τριῶν δικτύων δικτύων συμβούλων τὴν ἐπιβατηγὰ θὰ περισσεύσουν. Τὸ ἀκτοπλοΐκὸν ἀφ' εαυτοῦ ἐπιτύεται.

Εἶναι, δημος καὶ ἡ συζήτησης αὐτή χαρακτηριστική τῆς ἐπιπλοιαίστητος μὲ τὴν ὄποιαν χειρίζεται «Ὑπουργὸς θέματα τῆς Ακτοπλοΐας». Ο Θεός, πάντως, ἡς μας προφύλαξίς ἀπὸ τοὺς πειραματισμούς τοῦ νεοσυλλέκτου «Ὑπουργοῦ καὶ τοῦ «ἔμβριθοῦ», μετά περισσοῦ υφους, τμηματάρχου τοῦ.

ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ Π.Ν.Ο.

«Ἔχομεν νὰ συστήσωμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας νὰ στέρησουν εἰς τὴν ύπογραφὴν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

Εἶχε ταχθῇ κατὰ τὰς πρὸ ίκανον χρόνου συνεννοήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν μὲ τὸν κ. Πετρουλῆγην δίμηνος προθεσμία διὰ τὴν σύναψιν τῶν συμβάσεων αὐτῶν, χωρίς, βεβαίως, τὴν γνωστὴν εἰσφορὰν καὶ πλοάτος πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ.

Τὸ δίμηνον ἦδη παρῆλθεν καὶ δὲν θὰ εἴναι ή Π.Ν.Ο. ὑπεύθυνος, ἀν αὔριον ἀφεδούν ἐκτεθειμένα εἰς τοὺς ἐκδιασμούς τῆς Δ.Ο.Μ.

CANADIAN VICKERS

Builders of the S.S. MONTREALAIS and the S.S. QUEBECOIS

for the PAPACHRISTIDIS CO. LTD.

Your headquarters for shipbuilding and ship repairs. Drydock facilities for us to 26,000 tons.

CANADIAN
VICKERS
LIMITED
MONTREAL • CANADA
MEMBER OF THE VICKERS GROUP

τὰ πλοῖα ἔκεινα, ποὺ δὲν θὰ ἔχουν τακτοποίησει τὰ πληρώματά των διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Ἐχομένης λόγους σιδαρούς νὰ συνιστῶμεν τὴν συλλογικήν σύμβασιν καὶ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ N.A.T.

ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΟΣ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ

Θὰ συνέλθῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἡ κατὰ νόμον ἐπιτροπή, πρὸς καθορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπονεμητῶν διπλωμάτων ἀξιωματικῶν τῶν διαφόρων κλάδων διὰ τὸ 1965.

Ἐξυπακούεται, ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ θὰ κρίνῃ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας εἰς στελέχη γεφύρας, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου, μὲ εὐρὺ πνεύμα, μὴ ἐπηρεαζόμενή ἀπὸ σκοπιμούν καὶ ἀνεδαφικὸν βόρυσθον περὶ ἀνεργίας εἰς ὠρισμένους κλάδους κλπ. Εἶναι, ἄλλως τε, διαπιστωμένη ἡ τεραστία ἐλλειψις εἰς ἀξιωματικούς, ὥστε νὰ μὴ ἐπιδέχεται ὀμφισθῆταις ἡ ἀκόλουθητέα πορεία τῆς Διοικήσεως εἰς τὸ προκείμενον θέμα.

Ἐπιδόλλεται νὰ ἔξαντλήσῃ ἡ ἐπιτροπὴ ὅλο τὰ περιθώρια διὸ τὴν αὐξήσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπονεμητῶν διπλωμάτων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, θεούσις, ὅτι θὰ ληφθῇ μέριμνα διὰ τὴν αὐστηρὰν κρίσιν τῶν διαγωνιζομένων.

Ἀπεριόριστος ἐπιδόλλεται νὰ εἰναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπονεμητῶν διπλωμάτων, αὐξανομένων παραλλήλων καὶ τῶν ἔξεταστικῶν περιόδων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ παρέχωνται εἰς τοὺς ὑποψήφιους ἀξιωματικούς περισσότεραι εὐκαιρίαι συμμετοχῆς εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς καὶ προαγωγικὰς ἔξετάσεις, χωρὶς πολυμήνους καθυστερήσεις ἀπὸ τὴν ἀπασχόλησίν των.

Η ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ

Ἐνῷοι οἱ καλοί μας ἀρμόδιοι — πρῶτος ὁ λαλίστας τοῦ Υπουργού μας — ἔξαριν τὰς προσπαθείας των διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, περικόπονται καὶ αἱ μέρι τοῦδε παρέχομεναι ἐλάχισται πιστοδοτικαὶ διευκολύνσεις πρὸς τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἐδῶ ἀναπτύσσουσαν τὴν δραστηριότητά της.

Ἄξιζει νὰ ἔξαρῃ τις τὴν συνέπειαν μετοῦ λόγων καὶ ἔργων...

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Δέν ἀναγνωρίζουν τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα οἱ ἔνεοι ἀσφαλισταί. Πρόσθετα ἀσφαλιστραὶ ἐπέδολλον εἰς φορτίον ζαχάρεως ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ σκάφους, διότι τοῦτο ἡτο ταξινομημένον εἰς τὸν «Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα».

Εἰς σχετικὴν πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς διαμαρτυρίαν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν τὸ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖον American International Underwriters (London) Ltd., ἔσπευσε νὰ κοινοποιήσῃ πρὸς αὐτοὺς τὸν πίνακο τῶν Νηογνωμάτων, τῶν παραδεγμάτων ἀπὸ τὸ Ἰνστιτούτον τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὸν ὅλοι οἱ γνωστοὶ ἔνεοι Νηογνώμονες, πλὴν τοῦ ἐλληνικοῦ.

Δέν θὰ ἀποδώσωμεν ἀκεραίαν τὴν εὐθύ-

νην τῆς τοιαύτης ἀπαραδέκτου μεταχειρίσεως μιᾶς καλῆς ἐλληνικῆς προσπαθείας εἰς τοὺς διοικούντας τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα. Τῆς εὐθύνης μετέχουν καὶ οἱ ἐφοπλισταί, οἵτινες δὲν ἔστεργον μέχρι τοῦδε νὰ ὑποστηρίξουν τὸ ἔργον τῆς ὄργανώσεως αὐτῆς, τῆς τόσον συνυφασμένης μὲ τὴν ἀσφαλιστικὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ ἐλλειψις, δημοσίευσα, τοῦ διεθνῶς ἀνεγνωρισμένου Ἐθνικοῦ Νηογνώμονος, δὲν εἶναι ὑπόθεσις ἀφορῶσα μόνον εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ὅτι ζημιώνεται αὐτὴ εἶναι προφανές. Οἱ Ἐθνικὸι Νηογνώμωνες εἰναι τὸ πρώτον θετικὸν δῆμα πρὸς τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραρέτησιν μιᾶς χώρας ναυτικῆς. Θέμα ὅμως καὶ ἐθνικῆς ὑπερηφανείας ἀνακύπτει. Ή 'Ἐλλας, κατέχουσα τὴν τρίτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπορικὸν ναυτικόν, δὲν ἡμπορεῖ νὰ στερήται τοῦ Ἐθνικοῦ ὄργανου κατατάξεως πλοίων. Αὐτή, ἀκριβῶς, εἶναι ἡ ἐπισφράγισις τῆς ναυτικῆς τῆς ισχύος καὶ τῆς διεθνοῦς προβολῆς αὐτῆς.

Καὶ πρέπει νὰ ἔνισχυμῃ ἀπὸ ὅλους — τὸ Κράτος καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς κυρίως — ὁ Ἐλληνικὸς Νηογνώμων, ὥπως τύχη τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως. «Ἐχει ἥδη, χωρὶς οὐδέποτε τὴν συμπαράστασιν, ἀρκετὰ οὕτος ἐπιτελέσει. Ἀρτίαν τεχνικὴν ὑπηρεσίαν ἔχει ὄργανώσει, ἀντιπροσωπείας εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας διατηρεῖ καὶ εἰς τακτικὰς ἐδόσεις προσβαίνει, τῶν ταξινομουμένων παρ' αὐτοῦ πλοίων.

Αἴτια περίεσται τὸ θέμα προτείνεται:

α) «Οπως αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανώσεις μελετήσουν τὰ προκύπτοντα περὶ τὸν Νηογνώμονα ζητήματα καὶ συστήσουν εἰς τὰ μέλη των νὰ ἔγγραψουν τινά, ἔστω, τῶν πλοίων των εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα, ὡς δεύτερον κατ' ἄρχας τοιούτον.

β) Νὰ μελετηθῇ τὸ ζῆτημα τῆς πληρεστέρας ὄργανώσεως του, ἵνα ἀναπτοκριθῆ τυπικῶς καὶ οὐσιαστικῶς εἰς τὰς βαρείας, πράγματι, ὑποχρεώσεις του.

γ) Νὰ συντονισθοῦν αἱ ἔνεργειαι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος παρὰ τὸν Ινστιτούτο τῶν Ἀσφαλιστῶν.

δ) Νὰ περιλάβῃ τὸ Υπουργεῖον εἰς τὰς ἔγκριτικὰς πράξεις διὰ τὴν ηνοδόγησιν τῶν πλοίων, βάσει τοῦ ὄρθρου 13, εἰς τὴν σχετικὴν παράγραφον καὶ τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα. Πρέπει νὰ μὴ παρουσιάζεται τὸ θλιβερὸν φαινόμενον τῆς ἀπουσίας τοῦ Ἑθνικοῦ Νηογνώμονος, ὅταν δοι οἱ ἔνεοι ἀνοέρονται.

Τὸ δόλον θέμα ἀξίζει νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἰδιαίτερας μελέτης. Εἰς τὸ συνέδριον, ώς μὴ ὄφειλε, ἡγονόθη.

ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῶν θαλαμηπόλων τοῦ ὑπερωκεανού «ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ» δὲν εἶναι ἀπλῶς περίεργος. «Ἔχει πολὺ τὸ περιεχόμενον καὶ ἀξίζει νὰ τύχῃ κάπως μεγαλυτέρας προσοχῆς. Μὲ τὴν πρᾶξιν των αὐτῶν

οἱ θαλαμηπόλοι ἔγκαινινζουν ἔναν νέον σύστημα ναυτολογήσεων εἰς τὰ πλοῖα. Προβάλλουν, δηλαδή, ἀποκλειστικὴν τὴν προτίμησιν τῶν ναυτολογουμένων, ὅχι μόνον διὰ τὸ εἶδος τῆς ἐργασίας, τὴν ὅποιαν ἀναλαμβάνουν νὰ προσφέρουν καὶ τὸ πλοίον εἰς τὸ ὅποιον ναυτολογούνται, ἀλλὰ θέλουν νὰ κατοχυρώνται καὶ οἱ πλέον τοὺς ὅποιους προτίθεται νὰ μεταφέρῃ.

«Ναυτολόγησις εἰς πλοίον τουριστικὸν μὲ ἐπιβάτας μόνον τουρίστας». Εάν δὲ ἀποτύχῃ ἡ ἐξόρμησις καὶ, μὴ ἀνευρισκομένου τοιαύτης φύσεως ταξιδιωτικοῦ κόσμου, τὸ σκάφος ἀνακύπτει. Ή 'Ἐλλας, κατέχουσα τὴν τρίτην θέσιν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπορικὸν ναυτικόν, δὲν ἡμπορεῖ νὰ στερήται τοῦ Ἐθνικοῦ ὄργανου κατατάξεως πλοίων. Αὐτή, ἀκριβῶς, εἶναι ἡ ἐπισφράγισις τῆς ναυτικῆς τῆς ισχύος καὶ τῆς διεθνοῦς προβολῆς αὐτῆς.

Φυσικά, εἰς τὸ θέμα ὑπάρχουν οἰκονομικὰ ἀλατήρια. Αντικειμενικὸς σκοτός τὸ φιλοδώρημα, δπου, εἰς μὲν τὰ τουριστικὰ ταξίδια ἀποβαίνει παχύ, εἰς δὲ τὰ ἄλλα, μὲ κοινούς ταξιδιώτας, ισχνόν.

Τὸ προβάδισμα τούτο τῶν θαλαμηπόλων τοῦ «ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ», προσφέρει τὸ σύνθημα ἐνὸς νεωτερισμοῦ εἰς εύρυτάτους ὄριζοντας, δεδομένου ὅτι, ὅχι μόνον οἰκονομικαὶ ἀνισότητες, ἀλλὰ καὶ ἄλλου εἶδους προτίμησις ἐμφανίζονται ἀπὸ πλοίον εἰς πλοίον καὶ ἀπὸ ναυτολογήσεως εἰς ναυτολόγησιν. Καὶ ὅχι μόνον εἰς πλοία ἐπιβατηγά. Γενικευμένου δὲ τοῦ συστήματος τῶν θαλαμηπόλων, δυνατὸν νὰ προβάλλωνται ὅροι περίεσται τὰς ναυτολογήσεις μὲ πολλὰ καὶ ποικίλα θέματα.

«Ναυτολογούμεναι ὡς ἀσυρματιστὴς εἰς τὸ ἄποτο Χ» μὲ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τοῦτο δὲν πρόκειται νὰ μεταφέρῃ ποτὲ σιτηρά, δεδομένου ὅτι η κόνις των μοῦ φέρνει ἀλεργίαν». Ή, «Ναυτελογούμεναι μὲ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὸ πλοίον δὲν θὰ ταξιδεύει βορειότερον τῶν 45 μοιρῶν πλάτους, ἀποκλειούμενον ὀλοσχερών τοῦ Ειρηνικοῦ Ωκεανοῦ».

Μὲ τὰ λαμπτρὰ αὐτὰ συστήματα, πᾶς ναυτικὸς θὰ ἔχασφαλιζη κατ' ἀρέσκειαν τὰ φορτία καὶ τὰς ναυλώσεις τῆς προτιμήσεως του, διατηρῶν πλήρες τὸ δικαίωμα ἀποχωρήσεως ἐκ τοῦ πλοίου εἰς οἰονδήποτε λιμένα, ἔγειρων καὶ ἀπατήσεις ἀποζημιώσεως.

Πλείστα φορτία, δὲν εἶναι ἀπλῶς ἐπικίνδυνα, ὅπως τὰ πυρομαχικὰ ή τὰ εὐφλεκτά, ἀλλὰ καὶ ἀνθυγειενά. Πολτώδη μεταλλεύματα, ἀποσυντελείμενα καρύδες τῶν τροπικῶν, δέρματα, ὅστα κλπ., τὰ ὅποια καρμίαν εὔχαριστησιν δὲν ἔχομεν νὰ τὰ δεχόμεθα πρὸς μεταφοράν. Καὶ ἀκόμη δὲν ταξιδεύομεν χωρὶς φορτίο — συνέδη καὶ αὐτὸ — γιατὶ τὸ σκάφος εἶναι κακοτάξιδο. Ίδιον, συνεπῶς, ἔνας τρόπος νὰ ἀποφεύγωμεν τὰ δυσάρεστα, σημειούντες σχετικὴν δῆλωσιν εἰς τὸ ναυτολόγιον.

Εἶναι τὰ «φρούτα» τῶν καιρῶν. «Ἀλλως τε, τί ναυτικὸς Κράτος μεγάλης ἐπιφανείας θὰ εἰμεθα, ἀν δὲν παρουσιάσωμεν καὶ

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y.
Cables: CARRASBRO

For all ports of:

PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

πρωτοτύπους τινάς έκπληξεις, όπως αυτή τών μοντέρνων θαλαμηπόλων...

Μή χειρότερε!

ΤΟ "ΠΟΥΡΜΠΟΥΑΡ"

Τά φιλοδωρήματα πρός τοὺς θαλαμηπόλους τῶν πλοίων, ἀποδαινούν συχνότατα ἀληθῆς σχγχος εἰς τὸ ἐπιβατικὸν κοινόν. Τὸ θέμα τοῦτο εἶναι καιρός, όπως ἀποτελέση προσεκτικήν μελέτην τῶν ἄρμοδίων ὑπερεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. Πιθανόν, οἱ ιδιοκήται τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, τουριστικῶν καὶ ὑπερωκεανίων σκαφῶν νὰ ἀνέχωνται τὸ ἀμφιτραλὸν αὐτὸ καθεστῶς καὶ τὸ παραβλέπουν, κακός — κακίστα — πράττοντες. Μία ἔρευνα, δῆμος, πολὺ θὰ ἀποδείξῃ, ὅτι τὸ ὑποχρεωτικῶς πλέον ἔξελιχθεν φιλοδόρημα εἰς τοὺς θαλαμηπόλους, πολὺ βασανίζει τοὺς χρησιμοποιοῦντας τὸ πλοῖον διὰ τὰ ταξιδιώτα.

Δὲν εἶναι δῆλοι οἱ ταξιδιώται ἀνεξάρτητοι οἰκονομικῶς, ἀκόμη καὶ ἔκεινοι οἱ προσερχόμενοι μὲ εἰσιτήρια θέσεων. Μὲ μετρημένα ποσά στὸ δαλαντίον τῶν ἐπιχειρούν τὴν μετακίνησιν. 'Ως ἐφίαλτης προσβάλλει τὸ δύσκολον ἔρώτημα: Πόσο πρέπει νὰ δῶσω, ἀρά γε, εἰς τὸν καμαρῶν; 'Αν δῶσω πολλά, ἀνατρέπεται δὲ προϋπολογισμός μου. 'Αν δὲ λίγα, τῶσας παρεξηγηδῷ. 'Ισως ἀκόμη καὶ ταπεινωθῶ...

Τὸ φαινόμενον δὲν ἀποτελεῖ, φυσικά, ίδικήν μας ἀποκλειστικήν μόδαν. Πληγὴ παγκόσμιος εἶναι, ήτις κατέληξεν νὰ προβάλλεται ὡς ὑποχρέωσις πλέον. Οἱ ὑπάλληλοι τῶν ἑστιατορίων τῆς ξηρᾶς, ἐπέτυχον τὴν

καταβολὴν φιλοδωρήματος μὲ ὑποχρεωτικάς διατάξεις καὶ ἀγορανομικήν ἀνοχῆν, εἰς ὕψος ὥρισμένον. 'Εστω. Μία τοισύτη λύσις θὰ ἡτο ἀνεκτή καὶ διὰ τοὺς ταξιδιώτας τῶν πλοίων. Χειρότερον, ἀλλὰ καὶ ἐκδιοστικώτερον εἶναι αὐτὸ τὸ «κατὰ δούλησιν». «Ο, τι εὐαρεστεῖσθε». Καὶ ὃν τολμᾶς δὲν γίνεσαι γαλαντόμος μέχρις ὑπερβολῆς συνηθέστατα. Καταβάλλεις ήμισυ ποσόν ἀκόμη, τῆς ἀξίας τοῦ εἰσιτηρίου σου διὰ νὰ ἀποφύγῃς τὸ δάναυσον δέλματα τῶν θαλαμηπόλων. Μήν ἀκούσης φεύγων κάπιο σχόλιον εἰς δάρας σου. Κάποια «μουρμούρα», ὅχι κολακευτικήν.

"Ἄς θεσπισθῇ, λοιπόν, καὶ διὰ τοὺς θαλαμηπόλους τῶν πλοίων κάτι τὸ ὑποχρεωτικόν, ἀλλὰ πρὸ παντὸς κάτι τὸ σαφές, ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων τῶν θέσεων. Ἀλλὰ τὸ ἀγνωστὸν καὶ τὸ κατὰ προσάρεσιν νὰ σταματήσῃ. Νὰ ἀπαγορευθῇ. Οὕτω οἱ ταξιδιώται θὰ γνωρίζουν τὰς ὑποχρέωσεις των καὶ θὰ κάμνουν τὸν λογαριασμὸν των. Θὰ γνωρίζουν ποὺ δαδίζουν μὲ τὴν οἰκονομικὴν τῶν διατάξεων. Εἰς τὴν ἀεροπορίαν τὰ «ετίπε» ἔχουν ρητῶς ἀπαγορευθῇ. "Ενα εύχαριστῶ ἀρκεῖ.

Κάθε ἔργασία, πρέπει νὰ ἀμείβεται νομίμως καὶ πλήρως. 'Αλλὰ τὸ ἀνατολίτικον τοῦτο «μπαζίς» δὲν ἀποτελεῖ δείγμα πολιτισμού καὶ ἀξιοπρεπίας, οὔτε διὰ τὸν διδότων οὔτε διὰ τὸν λαμβάνοντα. 'Ανοίγει δὲ καὶ ὄριζοντας μὲ συνεπείας ἀπροσπελάστους, όπως καὶ αὐτὴ τοῦ ὑπερωκεανίου «ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ», μὲ τὰ θλιβερὰ γεγονότα τῆς Μασσαλίας.

Βάσιματα ἔφοπλιστῶν 44.618.000 δολ., ἀνεφοδιασμοὶ καὶ ἐπισκευαὶ 4.053.000 δολ., εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικά Ταμεῖα 2.176.000 δολ., φορολογία ἔφοπλισμοῦ 919.000 δολλάρια καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν 993.000 δολλάρια, ητοι σύνολον ναυτιλιακού συναλλαγματος 79.548.000 δολλάρια, ἔναντι 67.388.000 δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου ἐπταμήνου τοῦ 1963.

Αὔξησης 12.160.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 17,59% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἐπταμήνου τοῦ 1963. Τὰ ἔφοπλιστικά ἐμβάσιματα ἀνελθόντα εἰς 44.618.000 δολλάρια, συνεχίζουν τὴν σημειωθείσαν ἀπὸ τοῦ 1959 ἀνίσιμαν, καλύπτοντα σήμερον τὰ 56,08% τοῦ συνόλου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτου.

'Ο παρατίθεμενος πίνακας ἐμφανίζει ἐναργεστέρον τὴν ἀνοδικὴν πορείαν, τὴν ὁποίαν ἀκολουθοῦν τὰ ἔφοπλιστικά ἐμβάσιματα:

Έτη	Ναυτιλιακὸν	Έφοπλιστ.	Ποσ.
1959	60.312.000	17.324.000	29,05%
1960	76.513.000	29.605.000	38,69%
1961	102.066.000	45.660.000	44,73%
1962	108.676.000	50.983.000	45,06%
1963	125.300.000	63.700.000	50,83%
1964	79.548.000	44.618.000	56,08%
(7 μηνον)			

Τὰ ἐμβάσιματα τῶν ναυτιλούμενών καίτοι ἐσημειώσαν μικρὰν αὔξησην ἔναντι ἑκίνων τοῦ ἀντιστοίχου ἐπταμήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους, δὲν συμβαδίζουν μὲ τὴν αὔξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολούμενών ναυτεργατῶν, ἀντιπροσωπεύοντα μόνον τὰ 24,81% τοῦ συνόλου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος. 'Αξιοσημείωτος εἶναι καὶ ἡ αὔξησης τοῦ κονδύλιον, τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν καὶ τὰς ἐπισκευαζόντας τῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου κονδύλιου τοῦ 1963. 'Ανήλθε τοῦτο εἰς 4.053.000 δολλάρια, ἐμφανίσαν αὔξησην ἐξ 1.774.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοστὸν 77,78%.

'Η ἀνάλυσις καὶ ἡ σύγκρισις τῶν ἐπισήμων στοιχείων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς πάσης φύσεως συναλλαγματικούς πόρους τῆς χώρας, δεικνύουν τὸ μέγεθος τῆς συμβολῆς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου. Καὶ η συμβολὴ αὐτῆς δύναται νὰ ἀποδῆ ἐπι μεγαλυτέρος εἰς τὸ μέλλον, ἐφ' ὅσον ἐπιτρέψωμεν τὴν ἀκόλυτον τῶν πλοίων κίνησιν, χωρὶς ἀναταραχάς καὶ στασιαστικὰ κρούσματα καὶ ἐφ' ὅσον μέτρα ἀποφασιστικὰ ηθελον ληφθῆ διὰ τὴν ἀφοντέαν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτου συγκομιδῆν.

Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

ΠΡΩΤΗ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΞ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ

Σταθερά καὶ σημαντική ἡ ἀνοδικὴ πορεία, τὴν ὅποιαν ἡκολούθησε τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματος κατὰ τὸ πρώτον ἐπτάμηνον τοῦ 1964. 'Αποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐξαιρεσιν ἔναντι ὅλων τῶν ἄλλων «ἄδηλων» πόρων, οἱ ὅποιοι ἐσημείωσαν ἀντιστέως κάμψιν.

'Η νέα αὐτὴ αὔξησης τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτου — τὰ 75,41% τοῦ συνόλου τῶν ἄδηλων πόρων — τοποθετεῖ σταθερῶς εἰς τὴν πρώτην θέσιν τὴν ἑτης Ναυτιλίας συναλλαγματικὴν πρόσοδον, ἐξ ὅλων τῶν πάσης φύσεως — ὅχι μόνον τῶν ἄδηλων — συναλλαγματικῶν πηγῶν τῆς χώρας, δεδομένου δῆτι καὶ τὸ ἐκ τοῦ καπνοῦ ἔσθοδον, δῆτε ἀνέκαθεν προεπορεύετο, ἐσημείωσε σημαντικὴν κάμψιν.

Οὕτω η ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσοδος ἐκάλυψε τὰ 29,79% ὅλων γενι-

κῶς τῶν συναφῶν ἐσόδων, τῶν προερχομένων ἀπὸ τὴν ἔξαγωγὴν γεωργικῶν, διοικητικῶν, διετοχικῶν καὶ ἡμικατειργασμένων προϊόντων, ὄρυκτῶν, μεταλλευμάτων καὶ πρώτων ὄλων, ὑπερεσιών καὶ λοιπῶν ἀδήλων πόρων. Κατὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1963 τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματος ἐκάλυπτε τὰ 23,69%. Τὸ ναυτιλιακὸν ἀφα συναλλαγματικὸν δισδραματίζει πρωτεύοντα πόλεων εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ ἰσοδυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας.

'Αναλυτικώτερον, τὰ ἐπὶ μέρους κονδύλια, τὰ συνέβουτα τὸ σύνολον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, δάσκει τῶν παρασχεθέντων ἀπὸ μέρους τῆς διειδύνσεως οἰκονομικῶν μελετῶν τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος, στοιχείων, ἐμφανίζονται ὡς ἀκόλουθως:

Ναύλοι ἐμπορευμάτων 7.051.000 δολ., ἐμβάσιματα ναυτιλούμενών 19.738 δολ., ἐμ-

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 475.284

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΩΝ ΤΟ ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ

Φλυαρεῖ καὶ παραδιάζει τὴν ἀλήθειαν εἰς νεωτέραν ἐπιστολὴν του πρὸς τὴν συνοδοποροῦσαν ἐφημερίδα «Τὰ Νέα» ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. Τὸ περιεχόμενον καὶ τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς προορίζεται διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν καὶ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα. Εἰς τοὺς ὅπωσδηπερ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικὸς κινουμένους δὲν διαφένει, ἀσφαλῶς, ἡ ἀλήθεια, οὔτε καὶ κανεὶς τῶν ναυτιλλομένων παραπλανᾶται ἀπὸ τὰς δόσας ἀνακριβείας ἀναφέρει ὁ ἀπεριγραπτὸς κ. 'Υπουργός.

Αὐτάς τὰς ἔκάστοτε ἐκτοξευμένας ἀνακριβείας — ἐπιζημίους διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν — χρέος ἔχομεν νὰ ἀνασκευάζωμεν. Κάποτε θὰ ὑποχρεώσωμεν τὸν κ. Μπίρην νὰ ἔγκοταλεψίψῃ τοὺς ναρκιστισμοὺς καὶ τὴν φύλαρον τακτικὴν τῶν «ἀνατάσεων» καὶ τῆς «ἄλλαγῆς» καὶ συναισθανόμενος τὸ καθήκον του, νὰ ἐπιδοθῇ εἰς τὸ ἔργον τῆς χρηστῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, εἰς δὲ ἄλλος τε, καὶ ἔταχθη.

Γράφει εἰς τὴν ἐπιστολὴν του ὁ κ. 'Υπουργός:

«Οτικής Κυβέρνησις Κέντρου ἀνέλαβε τὴν ἔξουσιαν εὑρέθη ἐνώπιον μιᾶς καταστάσεως ἀδειούστητος καὶ συγχρόσεως, ἡ οποία ἔξεδηλοτοῦ μὲ ἀδράσας διαγράψει πλοίον ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νησιόλογον. Εἶχε καλλιεργηθῆ ἐντέλως ἡ ἐντόπωσις, διη τὸν Ἀνταρκτικὸν καὶ ὁ Ἑλληνικὸς λαός ήσαν ἔχομοι τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαιρήνος ἀπὸ τῆς ἀνόδου εἰς τὴν θάρκην τῆς Κυβερνήσεως μας διὰ σερῆς ἀποφασιστικῶν μέτρων ἀντιτρέψαμε τὸν ροῦν καὶ ἀπὸ μηδὲν εἰς μῆνα ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ὑφίσταται διολόνεν καὶ εἰς περισσότερα πλοῖα.»

Οἱ ἀδιάφευστοι ὅμως ἀριθμοὶ μᾶς λέγουν: Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963 η Κυανόλευκος ἐκάλυπτε σκάφη 7.311.620 τόν. γκρός — ρεκόρ ἀνεύ προηγουμένου. "Εκτοτε συνεχῶς μειούμενη ἡ Ἑλληνικὴ χωρητικότητα, ἔφθασεν εἰς τὸ τέλος τοῦ τριήμηνο τοῦ 1964 τὰ 7.100.760 τόν. γκρός. Ἐντὸς τῶν ἐννέα μηνῶν τοῦ τρέχ. ἔτους τὸ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκην τονιάζει περιωρίσθη κατὰ 210.860 τόν. γκρός. "Έχομεν, δηλαδή, ἀξιόλογον μείωσιν καὶ ὅχι αὐξήσιν τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὥστε θέλει νὰ πιστεύῃ ὁ κ. Μπίρης.

Τὸ πλέον, ὅμως, ἀξιοσημείωτον ὅσον καὶ ἀνησυχικὸν γεγονός, εἶναι ἡ στροφὴ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν λιβεριανὴν καὶ πάλιν σημαίαν, παρὰ τὸν τόσον πανηγυρικῶν κατὰ τὸ πολυθρύλητον Συνέδριον διατυπωνισθέντα «έπαναπατρισμόν». Αὐτή, ἀκριβῶς, ἡ στροφὴ, οὐδὲν ἄλλο ἔρχεται νὰ καταδείξῃ, παρὰ τὴν κρατούσαν ἐπιφύλαξιν πρὸς τὰς ἔδω καταστάσεις.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1963 η σημαία τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας ἡρίθμει δύναμιν εἰς πλοία Ἑλληνικῶν συμφερόντων 6.033.505 τόν. γκρός. Μετὰ ἐννεάμηνον η δύναμις αὐ-

τὴ, σταθερῶς δαίνουσα τὴν ἀνιοῦσαν, ἔφθασε τοὺς 7.321.628 τ. γκρός. Καὶ προήλθεν ἡ αὐξησις αὐτὴ — πληροφορούμεν τὸν κ. Μπίρην — ἀπὸ τίνας μεταφοράς ἐκ τοῦ Ἑλληνικοῦ νησολογίου, εἰς τὸ τῆς Μονοροβίας, ἀπὸ νεοαγορασθείσας μονάδας καὶ ἀπὸ τὰς ναυπηγήσεις διὰ λογαριασμὸν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν». "Ολα σχεδὸν τὰ καθελκυσθέντα κατὰ τὸ ἐννεάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους πλοία ἐνεγράφησαν εἰς τὸ λιθεριανὸν νησολόγιον.

Πρὸς διαπίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, ἂς λάθη τὸν κόπον ὁ κ. 'Υπουργός νὰ μελετήσῃ τὸν σχετικὸν ἀριθμὸν τῆς τελευταίας τριμηνίας στατιστικῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Θὰ τοῦ εἰναι ἀρκετὰ διδακτική. Θὰ παύσῃ ἴσως τὰς περὶ «έπαναπατρισμού» φυλαρίας του. Διὰ νὰ τὸν ἐπιτύχη προϋποτίθεται ἡ ἐμπιστοσύνη καὶ καὶ διοικητισμός, χωρὶς τοὺς δημοκρατικοὺς ἀκροβατισμούς, τὰ ἀνύπαρκτα «ἀποφασιστικά μέτρα», καὶ χωρὶς τὴν... Π.Ν.Α.!

Δευτέρας ἀνακριβείας ὀντασκευή: Γράφει εἰς συνεχείᾳ ὁ κ. 'Υπουργός:

«Τὸ νωτικὸν συγάλλημα κατὰ τὸ ἔξιμηνον αὐτὸν ἡρήθη κατὰ 9 ἑκατ. δολ., ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου διαστήματος τοῦ 1963.»

Συγκοταλέγει εἰς τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ὑπουργίας του ὁ κ. Μπίρης καὶ τὴν αὐξησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἐνῷ εἶναι πασίγνωστον, ὅτι σταθερῶς τούτῳ ἀπὸ τοὺς καὶ πλέον αὐξάνει, διότι τὰ ποτοπόρα σκάφη μας κινοῦνται ἐντατικώτερον — ἐλάχιστα τὰ παροπλισμένα — καὶ κατ' ἀκόλουθαν τὰ ἐμβάσματα εἶναι περισσότερα.

Μήπως ὁ κ. Μπίρης θαυματουργῶν ἐπανέφερε εἰς τὴν ἐνέργειαν τὰ δόσα πρὸ ἔτους ἔτελους ἐάργια φορτηγὰ καὶ τάνκερς;

Δὲν μᾶς λέγει, ὅμως, ὁ κ. 'Υπουργός, τί ἔπραξε ἵνα τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμα αὐξηθῇ, ὅπως καὶ πρέπει.

Παραλείπομεν τοὺς περὶ συνεδρίουν ναρκιστισμούς — ἀρκετὰ ἐπί αὐτοῦ ἐλέγχησαν — καὶ φάνομεν εἰς τὴν ἐπιχειρουμένην τερατώδη, καθ' ἡμᾶς, διαστροφὴν τῶν πραγμάτων, διὰ τὴν ὅποιαν διαστροφὴν ὅλοι ὁρμοδιώτεροι ἡμῶν, οἱ ἐφοπλισταί, χρέος εἶχον νὰ ἀπαντήσουν, ἀλλ᾽ ἔκεινοι δὲν ἀπήνησαν. Λόγοι — ισχυρίζονται — σκοπιμότητος, ἐπιδάλλουν τὴν σιωπὴν. Δι᾽ ἡμάς τοιοῦτοι λόγοι δὲν ὑπάρχουν καὶ ἀπαντώμεν εἰς τὸν κ. Μπίρην. Γράφει εἰς τὴν ἐπιστολὴν του:

«Ἐξ ἀλλού, μεταξὺ τῶν νωτικῶν μας ἐπεκράτει ἡ γενικωτέρα φοβία ποὺ κατεπίεῖν δύο τοὺς ἔργαζομένους ὑπὸ τὰ καθεστώτα τῆς Δεξιᾶς. Η Κυβέρνησις τῆς Ἐνιστάσεως Κέντρου ἔδωσε καὶ εἰς τὸν νωτικὸν τὴν δυνατότητα νὰ διελεύσουν τὰ νόμιμα δικαιώματα τῶν καὶ τῶν σεβασμῶν τῆς διξιοπρεπείας των. Έκερδισμένα μὲ τὴν πολιτικήν μας τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν νωτικῶν. Χαρακτηριστικῆς ἀναπέραμεν τὸ ἀ-

ναγκραψόν, προσφάτως, ὑπὸ μορφὴν διεργάτης: «Οἱ ναυτικοὶ ἀπειλοῦν τῷρα διὰ τὸ καταφύγοντας εἰς τὸν 'Πουργόν'. Η ἐμπιστοσύνη δύμας αὐτῆς ἀποτελεῖ διχὶ μορφὴν ἀλλὰ τιμῆν καὶ ὑπερηφάνειαν διὰ τὴν Κυβέρνησιν ποὺ πράττει τὸ πὲν διὰ νὰ τὴν δικαιώσῃ.»

Δὲν ὑπῆρξε ποτὲ καλυτέρα περίοδος τάξεως, ἡσυχίας, ἀγαθῶν σχέσεων — ἐφοπλιστού καὶ ναυτεργάτου — ἀπὸ τὴν τελευταίαν 15ετίαν, ἀφ' ὅτου, δηλαδή, τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀπρλάγη τοῦ ἄγους τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. «Αν ἡ Ναυτιλία μας τόσον κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνεπτύχθη, εἰς τὴν καλὴν αὐτὴν συνεργασίαν τῶν δύο αὐτῆς παραγόντων, ἐν πολλοῖς, ὅφειλεται. Μόνον οἱ κακόπιστοι καὶ οἱ ἐθελοτυφλοῦντες, ἡμπρούν νὰ ισχυρίσουν τὰ ἀντίθετα.»

Ισχυσε τὸ καθεστώς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, τῶν ἀδιάστως ἔκάστοτε συναπομένων, κατόπιν μακρῶν διαπραγματεύσεων τῶν ἐκπροσώπων τῶν δύο παραγόντων. Τὸ Κράτος, ἡρειτοῦ εἰς τὴν κύρωσιν τῶν συμπεφωνημένων. Η πιστὴ ἐφαρμογή των παρηκολουθεῖτο διὰ τῆς διαίτησίας καὶ τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς διοικήσεως.

Εἰναι πρὸς τιμὴν — ὅλοι ὄφειλον νὰ τὸ ἀναγνωρίσουν — τοῦ κ. Στρατῆ 'Ἀνδρεάδη ἀφ' ἔνος καὶ τοῦ ἀτυχοῦς κ. Μ. Πετρουλῆ ἀφ' ἔτερου, ὡς Γεν. Γραμματέως τῆς μιᾶς καὶ μόνης συνδικαλιστικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως, τῆς Π.Ν.Ο., ὅτι ἐπετεύχθη καὶ συνεχίζεται ἡ ἀπροκαταληπτού ποτὲ αὐτή συνεργασία μεταξὺ ἐφοπλισμοῦ καὶ ναυτεργατῶν.

Κακόπιστος ὁ ἡδη προβαλλόμενος ισχυρισμός. Ποτὲ δὲν ἡσκήθη πίεσίς τις, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν ἐπεκράτησε φοβία εἰς δάρος τῶν νωτικῶν μας. Η θέσις των κατὰ τὴν τελευταίαν 15ετίαν σημαντικῶς ἐξελιώθη· ἡ μισθοδοσία των αἰσθητῶν αὐξήθη — εἶναι η πλέον εὐημερούσα τάξις Ἐλλήνων ἐργάτων — καὶ αἱ συνθήκαι τῆς ἐργασίας των, διὰ τὴς καθερόσεως τοῦ 48ώρου, δὲν εἶναι ὄπωσδηποτε κατώτεραι, λαμβανομένης ὑπὸ ὄφιν καὶ τῆς Ἑλληνικῆς νωτιλιακῆς πραγματικότηος, πολλῶν ἄλλων νωτικῶν. Δὲν ἐλειφαντοὶ οἱ διοικοῦντες τὴν Δ.Ο.Μ., πολλάκις νὰ ὑπογραμμίσουν τὸ ὑποδειγματικὸν τῆς Ἑλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Αὐτὰ ὅλα, τὰ ἐ συντόμω ἀναφέρομενα, εἶναι ἀγνωστα εἰς τὸν κ. Μπίρην. Δὲν τὰ ἔχησε καὶ, ὡς φαίνεται, δὲν ἡθέλησε καὶ τὰ πληροφορηθῆ. Ἐπρεπεν, ὅμως, πρὶν ἡ ἐκτομήσῃ οὗτος τὰς περὶ καταπίσεως καὶ φοβίας κατηγορίας, νὰ ἐνέμεται πραγμάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, νὰ παρακαλέσῃ καποῖον ἀπὸ τοὺς φίλους του ἐφοπλιστὰς νὰ τὸν χρησιμεύσῃ, ἐπὶ τέλους, ὡς καθοδηγητής εἰς μίαν ὑπόθεσιν, τὴν ὅποιαν ἐκλήθη, κομματικὴ συνάρπαση, νὰ διαχειρισθῇ ὡς 'Υπουργός.

Τὸ μάθημα αὐτὸν τοῦ ἐχρειάζετο. Παρέλειψε νὰ ὑπόβαλη εἰς αὐτό. Ἐπρόσεξε μόνον τῶν «συντρόφων», τῶν ἀποβλήτων, τὰ γνωστά συνθήματα — μὲ αὐτοὺς συνεργάζεται — η κολούθησεν δύμας καὶ τὰς ιδι-

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

General Agents:

GEORGE CARRAS INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO

ας του παρορμήσεις, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸ αὐθαίρετον συμπέρασμα τῆς ἀσκηθεῖσης ἀπὸ τοὺς Δεξιούς φοβίας καὶ εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι τῷρα μόνον ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ναυτικοὺς νὸν «διεκδικούν τὰ νόμιμα δικαιώματά των». Ο κ. Μπίρης ἐνσημενίζεται γράφων, ὅτι ἐκέρδισε τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν!

Πιστεύει, μῆπως, ὁ κ. Υπουργός, ὅτι αἱ πρωτοφανεῖς διὰ τὴν τελευταῖαν 15ετίαν στάσεις, αἱ ἀπεργίαι, τὰ συχνὰ κρούσματα ἀπειθαρχίας καὶ αἱ κατὰ τῶν πλοιάρχων ἐπιθέσεις — ἀπόπειραι καταλύσεως τῆς ἔξουσίας — ἀπότελοῦν τὰ μέσα τῆς διεκδικήσεως τῶν νομίμων δικαιωμάτων τῶν ναυτικῶν;

Πιστεύει ἀκόμη ὁ κ. Μπίρης, ὅτι θὰ ἀποκαταστοθῇ ἡ τάξις καὶ ἡ ἡρμία ἐπὶ τῶν πλοίων, ὅταν τοιοῦτα συνθήματα περὶ βίας καὶ φοβίας ἐξαπολύνωνται απὸ σύντονο τοῦτον τὸν Υπουργόν, ὅταν παρατρύνωνται τὰ πληρώματα νὰ ἀπευθύνωνται πρὸς τὸν Υπουργόν, τὸν κατὰ συνθήκην μὴ δυνάμενον νὰ γνωρίζῃ τὸ δίκαιον τῶν ἔκαστοτε ἀναφυσμένων ζητημάτων ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων; Πρὸς τί τότε οἱ Πρόξενοι, οἱ Προξενικοὶ λιμενάρχαι καὶ οἱ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ ἑξατερικοῦ ἐδρύοντες ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς οὓς ἀνέκαθεν τὰ πληρώματα ἀπηυθύνοντο διὰ τὰ ζητημάτα των;

'Ἀλλοίμονον καὶ τρισαλλοίμονον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τῆς ὁποίας ἐκλήθη ὁ κ. Μπίρης νὰ διαχειρισθῇ τὰ καίρια ζητημάτα, ὅταν οὗτος διακατέχεται ἀπὸ τοιαύτας αντιλήψεις καὶ τὰς διακηρύσσει. Τὰ χειρότερα πρέπει νὰ περιμένωμεν. Κάποιος πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὴν σώτειραν ἀντίδρασιν κατὰ τῶν ἐκτροπῶν αὐτῶν.

Καὶ ἀφοῦ κανεὶς δὲν ἐνδιαφέρεται καὶ δὲν ἀνησυχεῖ διὰ τὸ κατάντημα πρὸς ὁ ἀναποφεύκων φέρομεθα, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νῆμεις, οἱ ἀπὸ 30ετίας τὸν ἄγνων τὸν καλὸν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας διεκάγοντες, νὰ συστήσωμεν εἰς τὸν Υπουργόν μας:

Προσέξατε. Ἀπεργάζεσθε τὸ κακὸν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Κλονίζετε τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν δημιουργῶν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας. Τοὺς φέρετε μακράν τῆς σημαίας μας, ἀντὶ νὰ τοὺς ἐπαναπατρίσετε, ὅπως θέλετε νὰ πιστεύετε. 'Αναθεωρήσατε τὰς ξένας πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητας ἀντιληφεῖς σας. Διοικεῖτε κλάδον κατ' ἔχοχην εὐπαθῆ, ιδιότυπον, βαλλόμενον πανταχόθεν. Θὰ ἡτο κρίμα νὰ ἴωμεν ὑποχωρούσαν τὴν ναυτιλιακὴν μας διεκστηρίτητα, ἀπὸ τὰ ἴδια ήμων σφόδρα.

Καὶ διὰ νὰ τελειώνωμεν: Πλανᾶτε πλάνην οἰκτράν ὁ κ. Υπουργός, ἀπαδίζων εἰς «πολιτικό ἐλατήριο» τὴν, κατ' αὐτοῦ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς ἀσκούμενην κριτικήν. Τὸ συμφέρον καὶ μόνον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἔχομεν πρὸς ήμῶν, συνιστῶντες εἰς τὸν κ.

Μπίρην νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς περὶ «ἀλλαγῆς» δοξασίας του καὶ τὰς περὶ βίας ἀσυστάτους κατηγορίας του. 'Αδικεῖ ἐσιτὸν τοιαύτα πρεσβεύων. 'Εξαπούλει θερμά συνθήματα, ἄξια μόνον τῶν ἐργατοπατέρων.

Αὐτοταρηγορεῖται γράφων εἰς τὴν πρὸς τὸν κ. Ψωθᾶν ἐπιστολὴν του, ὅτι «θὰ συνεχίσουν καὶ εἰς τὸ μέλλον νὰ σημειούνται διαφοραὶ καὶ προστριβαὶ καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων». Πρόκειται, ἀρά γε, περὶ συνήθων διαφορῶν καὶ προστριβῶν, ὅταν ἀξιούνται ἡ ἀπόλυτης τοῦ πλοιάρχου, ὅταν μηνύνται οἱ πλοιάρχοι ἀπὸ τὸν πρώτον τυχόντα ναύτην ἢ θεμαστὴν ἐπὶ λαθρεμπορίᾳ, ὅταν οἱ διοικοῦντες τὸ πλοίον καταγγέλλωνται ἐπὶ καταχρήσει ἔξουσίας καὶ ὅταν οἱ καθοδηγηταὶ τῆς Π.Ν.Α. δρῶσιν ἐλευθέρως, ἀξείδια τοῦ κ. Υπουργοῦ, ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς αὐτὸν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς; Πρωτοφανῶς τὸ γεγονότον αὐτό. Ποτὲ κατὰ τὴν περιόδον τῆς μεταπολεμικῆς 15ετίας δὲν ἐσημειώθησαν.

'Ἐπισημαίνομεν τὸν κίνδυνον. 'Αν ὁ κ. Υπουργός δὲν συνέλθῃ, τὰ χειρότερα, ἀσφαλῶς, μᾶς περιμένουν.

ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗΝ ΤΩΝ ΛΟΓΩΝ ΤΟΥ

'Ομιλεῖ ὁ κ. Μπίρης εἰς τὴν πρὸς τὸν κ. Ψωθᾶν δεύτεραν ἐπιστολὴν του περὶ «ἀποφασιστικῶν μέτρων» εἰς τὸ ὅπιο προῆλθεν καὶ δι' αὐτῶν ἐπέτυχε τὴν ἀναστροφὴν τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον.

'Ανεξαρτήτως τοῦ ὅτι τίποτε δὲν ἐπέτυχε — τὸ ἀπόδικον τοῦ ἀριθμοῦ — προκαλεῖται ὁ κ. Υπουργός νὰ δηλώσῃ ποιά υπηρξαν τὰ ληφθέντα «ἀποφασιστικά μέτρα».

Καὶ ἀκόμη: Εἰς τὴν αὐτὴν ἐπιστολὴν, ὅπως καὶ εἰς κάθι περίστασιν προσβολῆς τῆς ὑπουργικῆς του δραστηριότητος, ἀναφέρει ὁ κ. Μπίρης τὴν κατάθεσιν εἰς τὴν Βουλὴν 16 τὸν ἀριθμὸν νομοσχεδίων. Προκαλεῖται νὰ μᾶς εἴπῃ ὁ κ. Υπουργός, ἀν τὰ νομοσχέδια αὐτὰ ἐπὶ τῶν ἡμερών του κατριθρίσθησαν ἢ προϋπήρχον καὶ ποιά τὰ καίρια καὶ οχι ἀπλῶς διοικητικά ζητήματα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του ἐπιλύουν, ἃν τελικῶς φθάσουν μέχρι τῆς Βουλῆς, πρὸς κύρωσιν, διότι καὶ δι' αὐτὸν ἀμφιβόλωμεν.

Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ ἀποκτήσῃ τὸν ἐλεγχὸν τῶν λόγων τοῦ διακατεχόμενος ἀπὸ τὴν μανιάν τῆς προσβολῆς καὶ τῆς δημοσιότητος Υπουργός.

'Αρκετὰ τὰ λόγια. 'Ἐργα περιμένομεν. Εἶναι πλέον καιρός.

ΕΚΤΡΑΧΗΛΙΣΜΟΣ

Κόσμος πολὺς κατακλύζει καθημερινῶς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας. Εἶναι οἱ κομματικοὶ φίλοι τοῦ κ. Μπίρη. Τὰ σιτήματα τῶν ἔρχονται νὰ ὑποβάλλουν. Εἰς τὴν ἔξωθυραν, τοὺς διαδρόμους, τοὺς προθαλάμους καὶ τὸ ὑπουργικὸν γραφεῖον οὐραὶ σχηματίζονται.

"Ασχετος, παντελῶς, μὲ τὴν ναυτιλιασκὴν ύποθεσιν ὁ συρφετός αὐτός.

Φυσικὸν εἶναι ἀπὸ τὴν τόσην συμφόρησιν κινήσεως νὰ ἀναστέλλεται καὶ ἡ ὑπηρεσιακὴ δραστηριότης τοῦ Υπουργείου, νὰ παρεμποδίζεται καὶ αὐτὴ ἡ ἐπαφὴ τῶν προστατεύοντων τῶν ὑπηρεσιῶν μὲ τὸν κ. Υπουργόν. Συχά, παρουσίᾳ τοῦ πλήθους, διεξάγεται ἡ συνεργασία.

Τὸ πολιτικὸν γραφεῖον τοῦ κ. Μπίρη ἔχει ἐγκατασταθῆ, ὡς μὴ ὥφειλεν, παρὰ τὰς σχετικὰς ἐντολὰς τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, εἰς τὸ οίκημα τοῦ Υπουργείου. Πολλοὶ καὶ οἱ ιδιοτεριοί, σφρενες καὶ θῆλεις. Εύνότος ἡ συρροή.

Καινοτομῶν ὁ κ. Υπουργός ἀπέσπασεν ἐπίσης παρ' αὐτῷ καὶ ἀνώτερον ἀξιωματικόν, ἀσκούντα τὸ ἔργον τοῦ πολιτικοῦ συμβούλου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Καθ' ἦν στιγμὴν χωλαίνει τὸ ἔργον τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν στελεχῶν, ὁ κ. Μπίρης ἀπασχολεῖ τὸν λιμενικὸν αὐτὸν ἀξιωματικὸν διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ διεκπεραίωσιν τῶν κομματικῶν του ὑποθέσεων, τῶν ἀναγομένων καὶ εἰς τὴν ἀρμόδιότητα αὐτοῦ τούτου τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας.

'Ἐκτραχηλισμός, δηλαδή, ἀνευ προηγουμένου.

ΑΥΤΟ ΤΟ ΚΟΜΜΑ!

'Ἐργα ἐπιτρέποντα τὴν ἀνετον πλεύρισιν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων γραμμῆς ἐξετελέσθησαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρεθύμνου. Πολλὰ παραμένουν ἀχρησιμοποίητοι, λόγω τῶν προβαλλομένων ἀπὸ τοὺς λεμβούχους ἀντιδράσεων. Τὰ πλοία παραμένουν ἐπ' ἄκυρῳ. Οι ἐπιβάται ταλαιπωροῦνται.

'Ἐπεσκέφθοσαν, τελευταῖς, τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ καὶ πολὺ δικαίως ἐξήντησαν νὰ παραμερισθοῦν οἱ λεμβούχοι ἀποζημιούμενοι. 'Υπεδείχθη ὅπως τὰ πλοία πλευρίζουν πρὸς διευλύνσιν τῶν ἐπιβατῶν. 'Άλλως, ἐδήλωσαν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸν κ. Μπίρην, οὐτε ποτέ προσεγγίσεις.

Καὶ ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας ἐδέχθη τὴν διακοπὴν τῶν δρομολογίων. Κατέστησε προσιρετικὴν τὴν προσέγγισην τῶν πλοίων γραμμῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρεθύμνου. 'Ἐκρινει προτιμωτέραν τὴν λύσιν αὐτῆν, παρὰ νὰ δυσαρεστηθοῦν οἱ ὀλίγοι λεμβούχοι, κομματικοί, ἀναμφισβήτητοι, παράγοντες.

Ο κ. Μπίρης, ὡς γινωστόν, καταγέται ἀπὸ τὴν Ρέθυμνον. 'Εκεῖ πρὸ ἐτῶν τὸ πρῶτον ἐπολιτεύθη...

ΚΑΙ ΤΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ...

'Ἐπέλασις κομματικὴ καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Μὲ ὀκτακισιλιόδραχμον μηνισιόν ἐπίδομα

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 - 4554

TERMINAL 2 - 4229

SPROUCE 5 - 2066

108 EAST FIRST STREET
SAN PEDRO - CALIF

διωρίσθη κάποιος συμπατριώτης του κ. Μπίρη, ώς ειδικός περί... τα ασφαλιστικά. Προϋπηρεσία του είς τὴν ζυθοποίαν Φίξ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον κατελήφθη ἐξ ἀπρόσπουτου. Ἐντολῇ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ οἱ μετέχοντες τοῦ Συμβούλιου λιμενικοὶ ἄξιωματικοὶ ἀνέλαβον καὶ τῶν λοιπῶν πολιτικῶν μελῶν τὴν ἐνημέρωσιν. Πλὴν τριῶν, οἵτινες ἀξιεπαίνως διετύπωσαν τὰς ἐπιφύλαξεις τῶν, οἱ λοιποὶ — οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν — διὰ τῆς σιωπῆς τῶν συγκατένευσαν. Οἱ δύο ἀκόλουθοι τοῦ κ. Ὑπουργοῦ — ὁ ὑπασπιστής του κ. Ἀνδρέουπολος καὶ ὁ πολιτικὸς σύμβουλος κ. Ψιακῆς, πρὸ τῆς θύρας τῆς αἰδούστης τοῦ Συμβούλιου ιστάμενοι, δὲν παρέλειπον νὰ γνωρίζουν εἰς τοὺς προσερχομένους συμβούλους, τὴν ἐπιβυθίαν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ.

Τὸ N.A.T. δὲν ἔχεισθε «σύμβουλον» περὶ τὰ ασφαλιστικά. Ἡρκεὶ ὁ κ. Βογιατζάκης. Ἀνάγκην, ὅμως, εἶχεν ὁ κ. Μπίρης νὰ ἔξικονομήσῃ εἰς δάρος τοῦ Ταμείου ἔνα ιδικόν του. Ἀντιστάσεως μὴ οὐσης, τὸ ἐπέ-

τυχεν. Θλιβεραὶ αἱ σκέψεις διὰ τὴν παράστασιν τῶν κ.κ. συμβούλων. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεῖς, ὅτι αὔριον ἡ ἐπέλασις τοῦ κόμματος θὰ είναι διαιτοτέρα. Πόθεν ἡ ἀντίδρασις;

Εἰς τὸ N.A.T. προσφέρει ἀπὸ ἑτῶν τὰς ὑπηρεσίας του ὁ δικηγόρος κ. Καλαμπαλίκης. Ἡδος ἀμεριπτον, αρτία ἐπιστημονικὴ κατάρτισις, ἀφοσίωσις εἰς τὸ καθήκον, στοργικὴ ὑπέρασπισις τῶν δικαίων τοῦ Ἰδρύματος, διακρίνουσαν τὸν καλῆ τῇ τύχῃ διὰ τὸ Ταμείον ὑπηρετοῦντα τὰς ὑποθέσεις του διακεκριμένον νομικὸν. Δέν ἡμφεσθήτηθη ἀπὸ κανένα μέχρι τούθε τὸ ἔργον του. Ἐπηνέθη ἀπὸ ὅλους.

Αὐτὸν τὸν πολύτιμον νομικὸν σύμβουλον τοῦ Ταμείου θέλει ὁ κ. Μπίρης νὰ τὸν ἀπολύσῃ. Ἄντ' αὐτοῦ φέρεται διοριζόμενος — ἀν διωρίσθη — κάποιος δικηγόρος — ἀπόστρατος ἀξιωματικὸς — τοῦ Πειραιῶς. Εἴναι κομματικὸς του φίλος.

Καὶ τὸ ὄργιο συνεχίζεται. Μᾶς περιμένουν καὶ τὰ χειρότερα.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΑ, ΠΛΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΑ

Ἐργα τῆς τάξεως τῶν 50 καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δραχμῶν, μελετᾷ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Καστρακίου, ὅπου ὁ στημερὶν πολαρίδης τὸν Σ.Ε.Κ.

Προβλέπεται, εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸν τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἡ ἀπομάκρυνσις τοῦ σταθμοῦ καὶ ἡ εἰς δάθος ἐπέκτασις τῆς χερσαίας λιμενικῆς ζώνης κατὰ 100 μέτρα. Παραπλήνως ἔχει ἀποφασισθῇ ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν 160 παραπηγματούχων τῆς περιοχῆς, ὥστε δόλοκληρος ἡ χερσαία ζώνη, ἡ πέραν τοῦ σταθμοῦ τῶν Σ.Ε.Κ., νὰ περιέλθῃ εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ο.Λ.Π.

Διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν παραπηγματούχων καὶ τὴν ἐγκατάστασίν των εἰς πολυκατοικίας, τὴν ἀνέγερσιν τῶν ὑπόσιων θὰ ἀναλάβῃ τὸ Ὑπουργείον Προνοίας, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ καταβάλῃ τὸ ποσὸν τῶν 10 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Δυσχέρειαι, πάντως, ἐπὶ τῆς ἀπομάκρυνσεως καὶ τῆς νέας ἐγκαταστάσεως τῶν παραπηγματούχων ἔχουν ἀναψυή, γεγονός τὸ ὅποιον καθυστερεῖ καὶ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων.

Εὐθὺς ὡς τελικῶς περιέλθῃ εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ὁργανισμοῦ ἡ περιοχὴ θὰ γίνη ἐναρξῖς τῶν ἐργασιῶν διαμορφώσεως τοῦ χώρου, διὰ τὴν προσωρινὴν ἐναπόθεσιν τῶν ἑκεὶ ἐκφορτωνομένων ἐμπορευμάτων. Αἱ ἐν συνόλῳ ἐργασίαι τῆς διαμορφώσεως τῆς περιοχῆς, ἔχουν προϋπολογισθῆ ὅτι θὰ στοιχίσουν περὶ τὰ 30 ἑκατομμύρια δρχ. Ἐν συνεχείᾳ ὁ Ο.Λ.Π. θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν κατασκευὴν δύο ἀποθηκῶν διαστάσεων 40 X 100 μέτρων πρὸς ἐναποθήκευσιν τῶν ἐμπορευμάτων, διὰ τῆς προσθήσεως των ἐκ τῶν προβλητῶν, αἵτινες σήμερον κυριολεκτικῶς ἀσφυκτιούν καὶ δυσχεραίνουν τὴν διεξαγωγὴν τῶν φορτεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν.

Αἱ δύο ὑπὸ ἀνέγερσιν ἀποθήκαι ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ στοιχίσουν περὶ τὰ 25 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἐκτὸς τῆς δαπάνης ἡ ὅποια θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὸν μηχανικὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ τμήματος τούτου τοῦ λιμένος.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὑπὸ μελέτην ἔργων πρὸς ἀποσυμφόρησιν τοῦ λιμένος τῶν Αλών, ὁ Ο.Λ.Π. ἔχει προγραμματίσει τὴν κα-

τασκευὴν ἐνὸς μεγάλου ὑποστέγου - ἀποθήκης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλέους καὶ ἀκριβῶν δορεών τῆς προβλήτος ἐκφορτώσεως γαιανθράκων, διὰ τὴν ἐκφορτωσιν καὶ προσωρινὴν φύλοξειν τῶν ἐμπορευμάτων, τῶν μεταφερομένων διὸ τῶν πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων. Ἡ δημοπράτησις τοῦ ἔργου τούτου θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ὁκτωβρίου.

Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κερατσινίου ἐπίσης, ὅπου ὁργανούνται ὁ δεύτερος λιμέν τοῦ ὑπὸ ἀνάπτυξιν λιμενικοῦ συγκροτήματος τοῦ Πειραιῶς, κατασκευάζεται ἀπὸ μακρού καὶ περατώνται μέχρι τέλους Δεκεμβρίου τοῦ τρέχ. ἔτους, τὸ οἰκημα τοῦ Ὁργανισμοῦ, εἰς τὸ ὅποιον θὰ ἐγκατασταθοῦν ἐκτὸς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. τοῦ νέου λιμένος, ἡ τελωνειακὴ καὶ ἡ λιμενικὴ ἀρχῆ.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα καὶ συγκεκριμένων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἀγίου Νικολάου, μετά τὴν συντελεσθεῖσαν διαμόρφωσιν τῶν χώρων καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο προβλητῶν, μελετάται ἡ κατασκευὴ κατὰ μῆκος τοῦ κρηπιδώματος τοῦ Ἀγίου Νικολάου, τοῦ νέου ἀποβατικοῦ σταθμοῦ, ὁ ὅποιος θὰ ἔξυπηρτήσῃ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τοῦ ἔξωτερικοῦ.

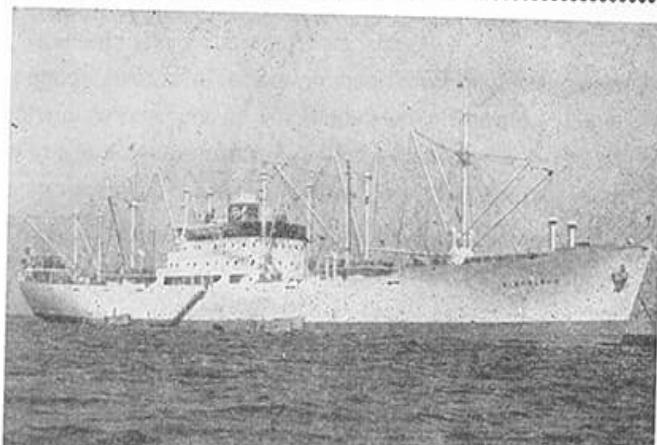
Κατὰ μῆκος, ἐξ ἄλλου, τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 3 προβλήτος, παρὰ τὴν ὀκτήνη Ἀλκίμου, βάσει τοῦ ὑπὸ μελέτην σχεδίου, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλης ἀποθήκης πρὸς ἐναπόθηκευσι τῶν ἐκφορτωνομένων εἰς τὴν νέαν προβλήτηταν ἐμπορευμάτων.

Τέλος, ἡ ὀποπεράτωσις τῆς μεγάλης ἀποθήκης, διαστάσεων 80 X 100 μέτρων, ὁ ὅποια ἀνεγείρεται ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος Α — Β, ὅπου παλαιότερον ἐγένετο ἡ ἐκφόρτωσις τῶν γαιανθράκων, θὰ παραδοθῇ πρὸς λειτουργίαν κατὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1966.

Πάντως, θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ τοιαύτη προγραμματισμένη ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος καὶ ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἔξοπλισμοῦ του, πραγματοποιούνται μὲν λίαν δραδὺν ρυθμὸν, ὀπωδόπιτο τοῦ δραδύτερον τοῦ ρυθμοῦ τῆς λιμενικῆς κινήσεως, εἰς τρόπον ὃστε νὰ μὴ δικαιολογούνται αἰσιόδοξοι προβλέψεις διὰ μίαν εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον αἰσθητὴν ἀποσυμφόρησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐμπορευματικῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ κεντρικοῦ ιδίᾳ λιμένος. Τὰ ἐκτελούμενα ἔργα ἔπονται τῶν ἐν τῷ μεταξὺ αὐξανομένων ἀναγκῶν, ὥστε νὰ μὴ καλύπτωνται αὐταὶ καὶ νὰ ἀδυνατῇ ὁ λιμὴν νὰ ἀποκτήσῃ τὴν διαλωτέραν λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσιῶν του.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

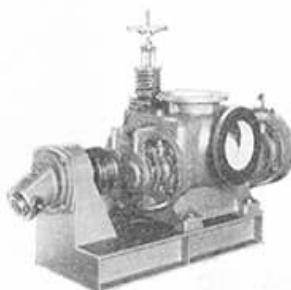


Sorry about the
grease spot

It's all that's
left in your tanks

Houttuin pumps have taken out the last drop of liquid. These pumps unload continuously, without interruption or surging. They can handle any mixture of gas, air and liquid without stalling. Delivery and pressures can be controlled by overflow valve and/or speed adjustment. Houttuin cargo pumps are used in seagoing tankers, cargo vessels, coasters and inland-tankers for handling kerosene, petrol, gas oil, diesel oil, fuel oil and crude oil; also for tar, bitumen, vegetable oils, molasses and many chemicals. The Houttuin pump is a self-priming, rotary positive displacement unit. Two meshing worms, or screws, rotate in a pump casing. There is no metal contact between screws, or between screws and pump casing; screws are coupled by gears outside the pump chamber. A built-on overflow valve acts as both pressure regulator and relief. Strainers exclude all impurities. Cargo pumps can be provided with a heater or steamjacket to facilitate pumping of high viscosity fluids.

Houttuin manufactures a wide range of horizontal and vertical screw pumps for all purposes. Write for the Houttuin pump catalogue.



HOUTTUIN-POMPEN N.V. - SOPHIALAAN 4 - UTRECHT - HOLLAND - TELEFONE 41644 - TELEX 47280
Representatives for Greece: Miltos Valsamakis commercial & Technical Representations D. Gounari Ave., PIRAEUS, Telephone 43.146

ΕΚΠΟΙΕΙΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ κ. ΝΙΑΡΧΟΥ;

ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Παγκόσμιον προεκήθη τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν φημολογεῖσαν πώλησιν τοῦ στόλου τοῦ κ. Νιάρχου. Ποικίλα, δύσος καὶ ἀσύτατα ἡ σῆσαν τὰ σχόλια. Δύσκολον, πάντως, νὰ πιστευθῇ πῶς ὁ τόσον ἐπιτυχημένος ἐφοπλιστής, εἰς ἑκ τῶν τεστάρων μεγαλυτέρων τοῦ Κόσμου, ἀπέφασις νὰ προβῇ εἰς τὴν ὁμαδικὴν ἐκποίησιν τοῦ στόλου του, μὴ πιεζόμενος, θεοῖς αὐτοῖς, οὔτε ἀπὸ δανειακάς ὑποχρεώσεις ληξιπραθέσμους, οὔτε καὶ ἀπὸ τὸ ἀσυγχρόνιστον τῶν πλοιών του. Σημαντικὸν ἔξ ἄλλου ποσοστὸν τοῦ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Νιάρχου τοννάčις πετρελαιοφόρων, είναι χρονοναυλωμένον καὶ ἡ ὑπερεστικὴ ὄργανωσις τοῦ συγκροτήματος Νιάρχου οὐδὲ 'ἐπ' ἐλάχιστον εἶναι καθυστερημένη. Ἡ ἀπάδοσις τοῦ τεραστίου, πράγματι, στόλου, ἐλέγχεται πλήρως διὰ τῶν γραφείων Λοδίνου, Νέας 'Υόρκης καὶ Πειραιῶς. Προσωπικός ὁ κ. Νιάρχος ἀνέτως ἡγείται ὅλης αὐτῆς τῆς τόσον ἀναπτημένης ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Ἀμεσώτατα παρακολουθεῖ καὶ τὰς λοιπὰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις, εἰς τὰς ὃποιας ἔχει ἐπενδύσει τὰ κεφάλαιά του.

Εἰς ἄλλας, κατ' ἀκολουθίαν ἀφορμάς —
βασικάς ὅπωσδήποτε — θὰ διέλεται ἡ
πρὸς ἐπόπισην τοῦ στόλου ἀπόφασις τοῦ
κ. Νιάρχου. Καὶ διότι ἔτιν τῶν πραγμάτων
ἀπέδειχθη, ὅτι αἱ ἐπιχειρηματικαὶ προβλέ-
ψεις τοῦ μεγάλου "Ἐλληνος Ἐφοριατοῦ οὐ-
δέποτε διεψεύσθησαν, ὑφείλομεν νὰ πιστεύ-
σαμεν, ὅτι καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἐπερχόμενα
γεγονότα — δυσδιάκριτα ἵσως εἰς τοὺς
πολλοὺς — ὑποχρεώνουν τὸν κ. Νιάρχον
νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ δυνατὸν τῆς ρευστο-
ποιήσεως μιᾶς τόσον μεγάλης ἐπειδύσεως
(σκάφη 71 τόν. d.w. 2.400.000 περίπου).

Δεν τελούμεν, θεσπίσις, Εν γνώσει τῶν ἀντιτίληψεων τοῦ κ. Νιάρχου, οὐτε καὶ ιδιαιτέρας τινάς πληροφορίας ἔχομεν, πέραν τῶν δύον ἀπὸ μηνῶν ήδη ἐγνωσθησαν διὰ τὰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν *Marine Transport*. 'Η ἔγγυτέρα ὅμως παρακολούθησις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ή διαπίστωσις τῶν δυσκόλων καταστάσεων, ὑψ' ἃς τελεῖ ἀπό τινων ἔτον ή ἐφοπλιστική ἐπικείρησις, ιδιαιτέρως ἡ ἐλληνική, ἐπιτρέπει θετικά τινα συμπεράσματα νὰ συναγάγωμεν, χρήσιμα ίσως νὰ ἔξηγήσουν καὶ την περὶ ἐκποιήσεως ἀπόφασιν τοῦ κ. Νιάρχου.

Αἱ διαπιστώσεις ἔκ τῆς ἐπισκοπήσεως τῶν διειθῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καταδεικνύουν, πράγματι, τὴν δυσχερή θέσιν ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ ἀπό ὄκτατίας ὅλης ὁ ἐλεύθερος ἐφοπλισμός, τῶν δεξαιμενοπλοίων κατά κύριον λόγον. Ἰδού αἱ μετὰ τὸ Σουεζ δημιουργηθεῖσαι καταστάσεις:

χούσας ἀξίας τῶν πλοίων, διὰ νὰ καταλήξουν εἰς τὴν προσφοράν ἐνὸς ἐλαχίστου μισθώματος κατὰ τόννον — μέχρι τῆς ὑποδιαιρέσεως τῆς πέννας — διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ἡ τὰ συνεχεῖ ταξίδια. Η μεταξὺ τῶν συνενόησις — τῆς Σέλλη, τῆς «Εσσό», τῆς Μπρίτις Πετρόλευμ, τῆς Μομπίλ καὶ τῶν ἄλλων ἐταιριῶν — δὲν λείπει, θεβαίως, κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων, οὐτε ἡ ἐπιλογὴ τῶν σκαφῶν καὶ ἡ παροχὴ προσθέτων ἀνταλλαγμάτων ἀπὸ τοὺς ἔφοπλιστας — προτιμήσις εἰς τὰ μπάνκερς — ἵνα τὸ προσφερόμενον σκάφος χρονοναυλωθῇ.

Καὶ καλεῖται ὁ ἔφοπλιστής νὰ γαυλώσῃ τάιμ τοσάρτερ τὸ σκέφος του — τὰ νεότευκτα μεγάλων διαστάσεων προτιμῶνται — συνήθως ἐπὶ μίαν 12ετίαν, μὲ δρισμένον ναύλον, χωρὶς πρόβλεψιν τινὰ κλιμακώσεώς του εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ἔκαστοτε νομιματικῶν καταστάσεων, τῶν μισθοδοτικῶν τοῦ πληρώματος αὐξήσεων διὰ τὴν πρώτην 5ετίαν ἡ δεύτεραν καὶ τῶν δοιάπτων μὴ ἀπελλεγούμενων διακυμάσεων εἰς τὰς συνθῆκας, ὑφ' ἀξὲς ἐκλείσθη ἡ χρονοναυλωσίς. Ο πληθωρισμός, δηλαδὴ, ἡ ἀνατίμησις τῶν εἰδῶν συντηρήσεως τοῦ σκάφους, τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα, τὰ μεγαλύτερα ἀσφάλιστρα καὶ αἱ αὐξήσεις τῆς μισθοδοσίας τοῦ πληρώματος, διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὰ κύρια κονδύλια τῶν δαπανῶν κινήσεως ἐνὸς χρονοναυλωμένου σκάφους, θὰ ἐπιβαρύνουν τὸν ἔφοπλιστον, μὲ κίνδυνον — ὅχι ἀπιστίαν διὰ μίαν 12ετίαν — νὰ καντανήσῃ ὁ μισθωτας νὰ μὴ καλύπτῃ οὐδὲ τὰ ἡμέρησια ἔξοδο τοῦ πλοίου. Περὶ ἀποσθέσεως αἱ τόκου κεφαλαίων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται.

'Υπ' αύτας, τὰς δυσκόλους συνθήκας ναυλώνονται ἀπό τινων ἑτού τά σκάφη τῶν ιδιωτῶν ἐφόρειστάν. Εἰς ἐργολάθους τῶν ἐταιριῶν πετρελαϊστῶν μετεβλήθησαν ὑπὸ τοὺς δυσμενεστέρους ὄρους.

Ἡ ἀπόσθετις τῆς ἄξιας, τῆς σημερινῆς χαμηλῆς, ἐνὸς χρονοναυλωμένου μεγάλου σκάφους — τὰ κάτω τῶν 40 χιλ. τόν. δὲν προτιμώνται πλέον — υπὸ ταῖς καλυτέραις τῶν προϋποθέσεων ζήτημα είναι ἂν ἐπιτυχάνεται κατά τὰ 12 ἑτη τῆς χρονοναυλώσεως. Καὶ μετ' αὐτήν, ζήτημα ἀκόμη ύπὸ ποιῶν κατάστασιν θὰ ἐπαναπαραδοθῇ τὸ σκάφος τούτῳ εἰς τὸν πλιοκτήτην. Μεγάλη θὰ είναι ἡ θθόρα, ἀν μάλιστα ἀσκηθῆ ἡ περί καθαρῶν φορτίων τὰ πρόβλεψις τοῦ ναυλο-συμφώνου, λαμβανομένης ὑπὲρ ὅψιν καὶ τῆς ἀπροθυμίας τῶν σημερινῶν πληρωμάτων.

Καὶ δὲν είναι ἐπικερδέστεροι οἱ ὄφοι τῶν κατὰ ταξίδιον ναυλώσεων. Ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, πλήρως ἐφαρμόζεται. Καὶ διότι ἡ προσφορά, πλὴν ἀλλοίστων τινῶν περιπτώσεων — δαρῦς χειμώνα — εἴναι μεγαλύτερος τῆς ζητήσεως, οἱ ναῦλοι διατηρούνται χαμηλοί, θετικώς ἐπιζημιούνται διὸ τὰ μικροτέρας ιδίᾳ χωρητικότερας αὐτῶν.

κοτήτος σαφάρι.
Καὶ τῶν Ιάπωνερ πολλοῖς αἱ διαστάσεις, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν ιαπωνικῶν, κυρίως, παραγγελιῶν, βαίνουν συνεχῶς τὴν ἀνίουσσαν. Ναυτηγούνται δὲ όλες τὰ μεγαλύτερα διὰ νὰ ἀχρηστευθοῦν τὰ μικρότερα, τὰ ἔστω καὶ νεαράς ἡλικίας. Τὰ μέχρι 20 χιλ. τ. εἰναι πλέον ἀντιοκονομικά, ἐπτός τῆς ναυλαγορᾶς ἐτέθησαν ἥηδη. Τὰ 40 χιλ. τόν. εἰναι τὰ μέτρια καὶ τὸ σύνθετος μέγεθος εἰναι τῶν 55 - 60 χιλ. τόν. Τὰ ὑπερεκάτω χιλιάδων πληθύνονται. Ο ναυλὸς δι' αὐτῶν εἶναι χαμηλότερος. Οι Ιάπωνες τὰ προτιμούν καὶ τὰ ζητοῦν αἱ μεγάλαι ἑταῖρια πετρελαίων.

Και καθ' ἡν στιγμὴν παραλαμβάνει ὁ μεγάλης ἐπιφανείας ἐφότιστής, μὲ τὸν προτευτὸν του τὰ 90 χιλ. τὸν σκάφη, ἐμφανίζεται ὁ κ. Μπέργκεστεν ὁ.χ. ἡ κάποια ιαπωνικὴ ἑταῖρία πετρελαίων παραγγέλλουσα σκάφη 125 χιλ. τὸν. διὰ νὰ τὰ αύξησῃ μετ' ὀλίγους εἰς τας 150 χιλ. τὸν. Φυσικὸς δηλαδὴ κύνιλος οὔπιτας καταστρέψει.

πτικού συναγωνισμού, δότις καθίσταται περισσότερον ἐπίζημιος ἀπό τὰς ραγδαίων ἀναπτυσσομένας τεχνολογικάς ἔφερμογάς καὶ τὸν ἀυτοματισμόν. Τὸ σημερινὸν πλοῦτον εἰναι συναγωνιστικώτερον τοῦ χθεσινοῦ· Ὁ ναῦλος διὰ τὸ πρῶτον εἶναι ἐπικερέας, διὰ τὸ δεύτερον καὶ δι' ὅλα τὰ προϋπάρχοντα ἐπίζημιος μὲν διὰ τὰ μικρά, ἀμφιβόλους δ' ἐκβάσεως διὰ τὰ μεγαλύτερα.

Καὶ ἀγόμεθα πρὸς τὸ ὄδιεξοδον. "Αν συνεισθῇ ἡ κρατουμά πρὸς τὰ μεγαλύτερα σκάφη στροφή καὶ ὁ ρυθμὸς τῶν ναυτηγήσεων δὲν χαλαρώθῃ, δύσκολον νὰ διδοθεί τις ποία ἡ ἐπισυστα διὰ τοὺς στόλους τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν ὅλου τοῦ Κόσμου.

Οι λόγοι του κ. Νιάρχου κατὰ τὴν πρότινος καθέλκυσιν τοῦ σούπερ τάνκερ «World Faith» τῶν 90.000 τόν., εἶναι χαρακτηριστικοί:

«Πολὺ ἀμφιβάλλω, εἶπεν, ἂν καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ ἴδουν αἱ ἑταῖραι πετρελάιων τοὺς ἐφοπλιστάς προθύμους νὰ ναυπηγοῦν σκάφη ὑπὸ τοὺς προσφερομένους γαύλους».

Απεικονίσαμεν διὰ τῶν ἀνωτέρω τὴν κρά-

τούσαν κατάστασιν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν

παρὰ τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν τῶν δεξαιενοποίων πάσης σημαίας. Προθαύνομεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἰδιοκόπησιν τῶν παρ' ἡ-
μῖν ιδιαίτερων συνθήκων διὰ τὰ σκάφη ἐλ-
λινικῆς ἰδιοκτησίας. 'Αγχώδης είναι ἡ θέ-
σις τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἐνὸς ποντο-
πόρου σκάφους. Γνωστὰ τὰ προβλήματα:
Δυσεύρετα πληρώματα, ἀνειδίκευτα κατὰ
ημαντικὸν ποσοστόν. Δυσεύρετοι οἱ ἀξιο-
πατικοί, περιωρισμένης καταρτίσεως. Συ-
νυπότατα τὰ ἀτυχήματα καὶ σοδαριαὶ αἱ ζη-
τίαι εἰς τὰ μηχανοστάται. Δὲν λειπούν αἱ
ἀδικαιολόγητοι πολινηστήσεις, αἱ ἀσθέει-
αι καὶ αἱ φευδασθένεαι οὔτε καὶ αἱ γνω-
ταὶ ἀντιδικίαι. Ἐπὶ πλέον, αἱ ταραχαὶ
πτὶ τῶν πλοίων καὶ τὰ στασιαστικὰ κρού-
ματα. 'Ολιγον ἀσκόη διὰ νὰ ἴδωμεν ἐπα-
ερχομένας τὰς ἀποφάσεις ἡμέρας τῶν
ρωτῶν μεταπολεμικῶν ἔτων.

Καὶ διερωτᾶται πάλον, πρὸ τῶν κατατάσεων αὐτῶν, ὁ φθασμένος ἐφοπλιστῆς ἐτὰ πολλὰ πλοῖα, στις μέχρι τοῦδε οὐανὸν ἄλλο ἔπραττε παρὰ νὰ ἐπενδύῃ τὸ ἄντον των μετρητῶν του εἰς ναυπηγήσεις ἀγοράς; Ποῦ βαδίζομεν; Πρὸς τί αὐτῆς ἀδιαλείπτως ἀναπτυσσόμενή, ἡ μὲν ἀπόδουσα τὰ ἀνάλογα δραστηρίωτες; 'Ἄξιον εἶναι ἡ ἀπόλυτος προσήλωσις εἰς μίαν ἐπικείμενην, ἥτις κάποτε, ὑπὸ ἀνωμάλους περιστάσεων, ἀπέδωσε, δεσμίαν, πολλά, ἀλλ' ἐπιτίθεται ἡδη ἀπὸ ἔτων νὰ είναι κερδοφόρος, ὡς τόσον ψυχικὸν κάματον προκαλεῖ.'

Και ή ἀπάντησις εἰς τὰ ἀνώτερω ἐρωτήσατα είναι ἡ ἐπιφύλαξις πρὸς νέας ἔξορσεις. "Οχι δύλιγοι σοθαροὶ ἐφοπλισταὶ, ταξὺν καὶ τῶν ιδικῶν μας, τὴν τακτικὴν τὴν ἀκολουθοῦν καὶ πρῶτος ὁ κ. Λουντβίχη, μεγαλύτερος τοῦ Κόσμου. Αἱ ναυπηγήσεις τὸν ἄπασχολούν πλέον.

Ο Κ. Νιάρχος, ὅπως καὶ ἀνωτέρω ἐτοσαμεν, ποτὲ δὲν ἐλανθάσθη εἰς τὰς ἐπιρηματικὰς του προβλέψεις. Ὑπέρ πάν-
ἄλλον ἔχει ὁ προβαδίζων ἐφοπλιστῆς ἀ-
πεπταμένον τὸ πεδίον τῆς δραστηριότη-
τος του. Ἐντονώτεραι καὶ αἱ δυσχέρειαι,
προβλήματα ἐπιτείνονται διὰ τὸν δια-
ριζόμενον τὰ περισσότερα πλοία.

Μήπως αι ἀνωτέρω διαπιστώσεις ἐπέδρα-

SCHERMULY (ENGLAND)

Τὰ τελειότερα καὶ παγκοσμίου φήμης ἐφόδια σημάτων κινδύνου διὰ

Πλοῖα

Αποκλ. Εισαγωγεῖς
(Διαρκής Παρακαταθήκη)
ΕΠΟΜΗΣΟΥΤΙΚΑ

ПРОМНЕСЕТИКИ
ЕТАИВИА - ПАОИОН

ΕΤΑΙΡΙΑ ΗΛΟΙΩΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΚΟΣ..
ΚΑΡΑΓΙΣΚΟΥ 111 — ΤΗΛ. 43.749
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

σαν και εις την άπόφασιν του κ. Νιάρχου διά την έκποίσιν, την σχι και τόσον ευκολον, ένος τόσης χωρητικότητος στόλου; Δέν το όποκειμενο.

ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ TONNAZ

'Ιδου έν συνεχεία, ή σύνθεσις του στόλου του κ. Νιάρχου: 'Αριθμός σκαφών — πετρελαιοφόρων και φορτηγών ξηρού φορτίου — 71. Γκρός χωρητικότης 1.434.612 τόν. Δεξαμενόπλοια 51, τόν. γκρός 1.182.274, φορτηγά 20 τόν. γκρός 252.338.

Παραθέτομεν κατωτέρω και τὸν ὄνομαστικὸν κατάλογον τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς γνωστὰς σημαίας:

	Ναυπηγή.	Τ. γκρός
Γουόρλντ 'Αϊντήαλ (δ.)	57	26.032
Γουόρλντ Γκάλλαντρου (δ.)	57	13.750
Γουόρλντ Γκλέιν (φ.)	52	15.675
Γουόρλντ Γκλέν (δ.)	53	13.256
Γουόρλντ Γκλόρου (δ.)	54	28.323
Γουόρλντ Γκρέις (δ.)	54	20.431
Γουόρλντ Γκραντάιρ (δ.)	55	25.317
Γουόρλντ Γκραπτιόντ (δ.)	54	20.580
Γουόρλντ Γκρότιγκ (δ.)	57	13.750
Γουόρλντ Γκούνιντανς (δ.)	55	20.432
Γουόρλντ Γκάρντιναν (δ.)	55	20.432
Γουόρλντ 'Εντερπράϊς (δ.)	53	21.064
Γουόρλντ 'Εξπλόρερ (φ.)	61	11.971
Γουόρλντ 'Ινταστρον (δ.)	57	25.490
Γουόρλντ 'Ινσπρέσιον (δ.)	57	25.489
Γουόρλντ 'Ινφλουενς (δ.)	57	26.031
Γουόρλντ 'Ιντελλιτζενς (δ.)	58	24.883
Γουόρλντ 'Ιντερπέντενς (δ.)	57	26.031
Γουόρλντ 'Ινχέριντανς (δ.)	58	24.895
Γουόρλντ Καμπάινερ (φ.)	43	12.949
Γουόρλντ Καβάλιερ (φ.)	43	12.805
Γουόρλντ Κόνκορντ (δ.)	52	21.102
Γουόρλντ Λίμπερτη (δ.)	49	18.226
Γουόρλντ Μάιντ (δ.)	53	13.459
Γουόρλντ Μπάννιερ (δ.)	58	20.546
Γουόρλντ Μπόντ (δ.)	57	20.533
Γουόρλντ Μπιούτη (δ.)	57	27.902
Γουόρλντ Μαρίν (φ.)	43	14.304
Γουόρλντ Ντέιλ (φ.)	52	15.729
Γουόρλντ Πήις (φ.)	49	13.956
Γουόρλντ Σή (δ.)	53	12.877
Γουόρλντ Σηφάρερ (φ.)	53	11.201
Γουόρλντ Σκίλλ (φ.)	58	11.200
Γουόρλντ Σιέφταιν (φ.)	43	12.793
Γουόρλντ Σινθέριτου (δ.)	55	20.165
Γουόρλντ Σίτιζεν (φ.)	44	12.805
Γουόρλντ Σπίριτ (δ.)	58	25.888
Γουόρλντ Τζαπόνικα (φ.)	57	10.499
Γουόρλντ Τζόνκιλ (φ.)	58	10.449
Γουόρλντ Τζάστις (δ.)	54	20.585
Γουόρλντ Τέμπεστ (δ.)	45	10.470
Γουόρλντ Τσάριτου (φ.)	43	12.886
Γουόρλντ Τσάρμ (φ.)	43	12.886
Γουόρλντ Τσεντούριον (φ.)	44	13.005
Γουόρλντ Τσέρ (φ.)	43	12.846
Γουόρλντ Τράισμφ (δ.)	44	10.172
Γουόρλντ Φαίνη (δ.)	64	50.000
Γουόρλντ Φελίτσια (φ.)	59	9.171
Γουόρλντ Χόις (φ.)	43	14.294
Γουόρλντ Χόπτ (δ.)	61	15.979
Εύγενία (δ.)	64	34.593
Εύγενία Νιάρχου (δ.)	56	30.150
Κάθρην (φ.)	64	10.864
Κωνσταντίνος (δ.)	64	34.500
Μαρία - Ισαδέλλα (δ.)	64	34.664
Μόμπιλ 'Αλλαντίν (δ.)	49	17.598
Μόμπιλ "Αστραλ (δ.)	49	17.598
Μόμπιλ Μπρίλλαντ (δ.)	50	17.598
Μόμπιλ Κόμετ (δ.)	50	17.598
Μόμπιλ Νταϊλάϊτ (δ.)	50	17.598
Μόμπιλ Πεγκάσους (δ.)	49	17.598
Μόμπιλ Ρέντιαντ (δ.)	50	17.598
Νόρδερν Γιούνιτι (δ.)	58	18.153
Νόρδερν *Ηγκλ (δ.)	44	14.800
Νόρδερν Κόγκερορ (δ.)	43	14.309
Νόρδερν Κόνκεστ (δ.)	64	18.180
Νόρδερν Τζόου (δ.)	64	36.800
Πριγκίπισσα Σοφία (δ.)	59	43.373
Σπύρος (δ.)	64	34.664
Σπύρος Νιάρχος (δ.)	56	30.150
Φίλιππος Σ. Νιάρχος (δ.)	63	50.662

Σύνολον 71 σκάφη τόν. γκρός 1.434.612
"Απαντα τὰ φορτηγά ξηρού φορτίου ἀπασχολοῦνται εἰς παγκοσμίους τράμπες μετα-

φοράς. 'Εκ τῶν δεξαμενοπλοίων, δημος, τοῦ κ. Νιάρχου, 23 είναι χρονοναυλωμένα διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον εἰς μεγάλας ἐταιρίας πετρελαϊκών, 6 εἰς τὴν Καλτέξ, 5 εἰς τὴν Σέλλ και 2 εἰς τὴν Μόμπιλ "Οίλ Κόμπαν.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΤΑΣΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ "ΟΝΤΡΥ.."

Φίλε κ. Κωττάκη,

Είμεθα υποχρεωμένοι, πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας ἐν σχέσει πρὸς τὴν εἰδησιν τὴν δημοσιεύσιν εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης τ. μ. τοῦ ἔγκριτον περιοδικοῦ ὑμῶν, νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ ἔξις:

Πράγματι ἐλήφθη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τηλεγράφημα τὴν 26ην παρ., μ. ἐκ Ηούστον, φέρον τὰς ὑπογραφὰς 19 μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἄπ. «Audrey». Ο ἀρμόδιος Διευθυντὴς μᾶς εἰδοποίησεν ἀμέσως και αὐθωρεὶ ὁ κ. 'Υπουργός ἔστειλε τηλεγραφικὰς ὀδηγίας πρὸς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην Νέας 'Υόρκης νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ὑποθέσεως μεταβαίνων ἐπὶ τόπου, νὰ φροτίσῃ νὰ ἀποτλεύσῃ τὸ πλοίον ὑπὸ τὸν αὐτὸν πλοιάρχον, ἀνευ καθοστερήσεως και νὰ προδῇ εἰς ἀνάκρισις και ἐπιβάλῃ τὰς δεούσας κυρώσεις ἔνατιον τῶν ὑπευθύνων.

Τὸ περίεργον τῆς δῆλης ὑποθέσεως εἶναι ὅτι ἐνῷ τὸ τηλεγράφημα φέρεται σταλὲν τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, ἐλήφθη εἰς τὸ Y.E.N. μόνον τὴν 26ην τοῦ αὐτοῦ μηνὸς. 'Επιστολὴ δὲ ὅτι οὔτε ὁ ἐν Νέα 'Υόρκη ἀντιπρόσωπός μας, οὔτε ημεῖς ἐνταῦθα εἰχομεν εἰδῆσιν τινὰ περὶ τῶν συμβάντων.

Τί ἀκριδῶς συνέβη ἀπομένει ἄγνωστον. "Ας ἐπίσωμεν διτὶ ὅτι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργεῖου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διαταχθεῖσα ἀνάκρισις θὰ ἀποδείξῃ πῶς ἔχει τὸ πράγμα.

Φιλικώτατα

ΑΛΚΙΜΟΣ Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

'Αθῆναι 3 'Οκτωβρίου 1964

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πειραταὶ ὁ φίλος κ. "Αλκ. Γράτσος νὰ «ἀποκαταστήσῃ» τὴν ἀλήθειαν. 'Αλλὰ δὲν τὸ ἐπιτυχάνει, ἀφοῦ ἐπιμελῶς ἀποφεύγει νὰ μᾶς γνωρίσῃ και τὸ περιεχόμενον τοῦ τηλεγραφήματος τῶν 19 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. 'Υπουργικὴ γάρ η διαταγή..

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

"Απὸ καιροῦ εἰς καιρὸν τὸ 'Εμπορικὸν 'Επιμελητήριον, ή "Ενωσις 'Ελλήνων 'Εξαγωγέων, ώς και ἄλλοι 'Οργανισμοί, διατυπώνουν παράπονα ἀναφορικῶν μὲν υψηλοὺς ναύλους ξηρῶν καρπῶν, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν

μείωσιν τῶν ἔξαγωγῶν ἐκ τῆς χώρας μας.

"Ἐν τούτοις, διαφεύγει τῆς προσοχῆς τῶν ἐλόγων 'Οργανισμῶν, δητεῖναι πράγματι ὑπερβολικὰ τὰ ἔξιδα τὰ ὅποια ἔχει νῦν ἀντιμετωπίση δην πλοίον γραμμῆς προερχόμενον ἐπ. Πειραιῶς η ἄλλου ἀνατολικοῦ Ἑλληνικοῦ λιμένος και προσεγγίζον εἰς δευτερεύοντας λιμένας Πελοποννήσου πρὸς φόρτωσιν σταφίδος η ἄλλων ξηρῶν καρπῶν διὰ Τυρρηνίκην.

Διότι, πλοίον ἐπὶ παραδείγματι 1.000 περίπου τόνων ἀποπλέον ἐπ. Πειραιῶς μέσω διώρυγος Κορινθου δι' Ἀδριατικήν, καταδύονται δρ. 2.500 δικαιώματα διέλευσεως, ἐνῷ ἐὰν τὸ ίδιον πλοίον μετὰ τὴν διέλευσιν μέσω 'Ισθμού προσεγγίζει ἐνα τιμένα γραμμῆς, Αίγιον η Πάτρας πρὸς φόρτωσιν, ἐπ. Εταιρία Διώρυγος ἔχει ἐπιβάλει ἔνα εχαράτσιον δρ. 2.000, ὑποχρεώνουσα τὸ πλοίον νὰ καταβάλῃ διὰ τὴν ίδιαν διέλευσιν δρ. 4.500 ἀντι 2.500.

"Η τοιαύτη δῆλως παράλογος ἐπιδιάρυνσις οὐσιαστικῶς ἀπαγορεύει τὴν προσέγγισιν πλοίου γραμμῆς εἰς Κιάτον, Αίγιον η Πάτρας, πρὸς φόρτωσιν 50 η 100 τόνων σταφίδος, δεδομένου δητεῖναι ἐκ τῆς προσεγγίσεως ταῦτης ἐπιδιάρυνσις - πρόστιμον θάνατον δρ. 1,30 κατά τόννον, ἐὰν μὲν τὸ πλοίον φορτώσῃ 50 πόνους, εἰς δολλάρια δὲ 0,65 κατά τόνων ἐὰν φορτάσῃ 100 τόνους. Σημειώνον δὲ δητεῖναι διά της διέρρηξης ναυάλων δὲν ὑπερβαίνει τὰ 4 η 5 δολλάρια κατά τόνων ἐὰν τὸ ἐμπόρευμα προορίζεται διὰ Τεργέστην.

"Αναφέρομεν τοῦτο ως τυπικὸν παράδειγμα και ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων τῆς ἀνά κατακαιολογήτου ἐπιδιάρυνσεως, θέλειν ἐπιτρέψη περαιτέρω μείωσιν ναύλων και τοῦτο μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἀσφαλῆ αὐξήσιν τῶν ἔξαγωγῶν μας.

Διατελούμεν μετὰ πάσης τιμῆς

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Πειραιέως, 2 'Οκτωβρίου 1964

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θά διελήσουν δρά γε οἱ ἀρμόδιοι μετὰ τὰ ὅσα διά τὴν διώρυγα ἐγράψαμεν, νὰ ἐπιληφθῶν τῆς μελέτης τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος; Πολλὰ δὲν ἀποκαλύπθουν.

ΧΗΜΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΑΝΔΡΕΟΥ

ΟΔΟΣ ΚΑΛΑΜΙΔΑ 4 - ΑΘΗΝΑΙ - 114 - ΤΗΛ. 237.976

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΟΥΝΑΡΗ 51 - ΤΗΛ. 470.714

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Α. ΑΝΔΡΕΟΥ ΧΗΜΙΚΟΣ

ΠΗΝΕΛΟΠΗ Σ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΧΗΜΙΚΟΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ Σ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΧΗΜΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

- Μέτρησις τῆς ἐκρηκτικότητος και ἀναφλεξιμότητος τῶν καυσίμων ἀερίων ἐντὸς δεξαμενῶν πετρελαιοφόρων και χώρων ἀποθηκεύσεως πετρελαιοιειδῶν.
- "Εκδοσις πιστοποιητικοῦ GAS FREE δι' ἄδειαν εἰσόδου ἐντὸς λιμένος.
- "Εκδοσις πιστοποιητικοῦ GAS FREE δι' ἀπολλαγὴν ἐκ τῶν ἐκρηκτικῶν ἀερίων και ἐργασίας.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΝΥΚΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗ ΕΡΓΑΣΙΜΩΝ ΩΡΩΝ 521.139

ΑΝΑΛΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΑΠΟΨΕΩΝ ΚΑΙ ΑΙ ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.— Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΠΙ-
ΣΚΕΥΩΝ ΕΙΣ ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΣΗΜΕΙΑ.— ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΥΛΟΥ.— ΤΟ
ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ.— ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Τόθέμα τών έπισκευαστικών βάσεων — θέμα κυρίου ένδιαφέροντος διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας — συνεζητήθη ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου. Οἱ ένδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ προεκάλεσαν τὴν συζήτησιν. Αἱ ἔκατέρωθεν ἀπόψεις ἔξετέθησαν. Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν παρέλειψαν καὶ τάς ιδικάς των νὰ ἔκθεσσον.

Χρήζει, ὅμως, ὅπως ἀπεδείχθη ἀπὸ τὰς μέχρι τούδε, οὐχὶ λεπτομερεῖς, συζήτησεις, περαιτέρω μελέτης ἡ ὅλη ὑπόθεση τῆς παρ' ἥμιν ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ἔγκαταστάσεως δεξαμενῶν εἰς σημεῖα ἐπίκοιρα τῆς Ἑλληνικῆς ἀκτῆς. Τὴν μελέτην αὐτὴν ἐπεχείρησεν ὁ συνεργάτης μας κ. Χρ. Σιδεράτος, κατ' ἐντολὴν τῆς Ἐνόσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, πλὴν τὸ πλήρες κείμενον αὐτῆς δὲν ἔτυχε τῆς δεούσης δημοσιότητος. Ἀποσπάσματά τινα ἔχρησιμοποιήσθησαν, ως μὴ ὕφειλεν, εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἐπιχειρημάτων τῆς μιᾶς μόνον πλευρᾶς τῶν μεταξύ των διαφορούντων ἐφοπλιστῶν. Παρελείφθησαν τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης ἐπὶ τοῦ ὄλου ζητήματος. Καὶ αὐτὰ ἡσαν ἀξιοπρόσεκτα πράγματα. Ἐπρεπεν εὐρύτερον νὰ γνωσθούν. Ἐπλίζομεν ὅτι ἡ Ἐνόση τῶν Ἐφοπλιστῶν, πρὸς ἥν ἀλλως τὰς ὑπεβλήθη ἡ μελέτη τοῦ κ. Σιδεράτου, θά φροντίσῃ διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἀρμοδίων καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμης.

Ἄλλα καὶ ἡ μελέτη τοῦ κ. Σιδεράτου χρήζει συμπληρώσεως, ὑπὸ τὸ φῶς ὀρισμένων ἀπτηριδωμένων στατιστικῶν στοιχείων, τὰ ὁποῖα, πράγματι, θέλουν προσδώσει πληρεστέραν τὴν ἀπεικόνισιν τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν καὶ θέλουν καταστῆσει δυνατὴν τὴν σύγκρισιν τῶν παρ' ἥμιν μὲτὰ εἰς τὴν γείτονα Ἰταλίαν καὶ τὴν ὅλην

Μεσόγειον προσφερόμενα μέσα δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπισκευῶν.

Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν συμπλήρωσιν ἐπιχειρούμενον κατωτέρω, μὲ τὴν ἐλπίδα ἐκκαθαρίσεως, κατὰ κάποιον τρόπον, καὶ τῆς ὑφισταμένης διαφορᾶς ἀπόψεων μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ καθορισμοῦ σαφῶν ἀπὸ τὸ Κράτος κατευθύνσεων εἰς ἓν θέμα, ὅπερ προώρισται, ἀν τύχη καταλλήλου ρυθμίσεως, νὰ ἀποδῷ πολλὰ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. Πρόκειται, πράγματι, περὶ βιομηχανίας ἀπολύτως προσιδιαζούσης εἰς τὴν παραγωγικὴν μας δραστηριότητα. Ἐχομεν τὰ πλοῖα. Εἶναι πολλά. Ἡμιρούν νὰ μᾶς παράσχουν ὅφθονον ἐργασίαν. Ἀρκεῖ νὰ σταθῶμεν ίκανοι νὰ προσφέρωμεν εἰς αὐτὰ καλὴν ἔχυπρέπησιν, ταχείαν, πλήρως ὡρανωμένην καὶ μὲ κόστος συναγωνιστικόν.

Καὶ, ἔρχομενοι εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Σιδεράτου, δημοσιεύμενον πρῶτον κατωτέρω πλῆρες τὸ κεφάλαιον αὐτῶν, τὸ ἀναφέρομενον εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν. Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν ναυπηγικὴν κεφάλαιον, ἀκαδημαϊκοῦ, καθαρῶς, ὡς λέγει καὶ ὁ συντάκτης του, ἐνδιαφέροντος, ἐπιφυλασσόμεθα νὰ δημοσιεύσωμεν εἰς τὸ προσεχὲς τεῦχος μας. Προτάσσονται τοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ οἱ ἀφορῶντες εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας πίνακες, ἀπαραίτητοι διὰ τὴν κατανόησιν τοῦ περιεχομένου του. Ἰδιαιτέρως ἔφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τοῦ ἀναγνώστου ἐπὶ τῶν στατιστικῶν στοιχείων καὶ τῶν συμπερασμάτων τῆς μελέτης αὐτῆς. Ἀπὸ τοὺς ἀναπτύχατας τὰς ιδίας τῶν ἀπόψεις ἐφοπλιστάς, ἀπορούμεν διατί ἡγνηθῆσαν.

Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Κ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

‘Η παρ’ Ἐλλήνων ἐλέγχομένη Ναυτιλία είχε, κατὰ τὴν ίην τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου 1964, τὴν ἀκόλουθον δύναμιν καὶ σύνθεσιν:

(ΠΙΝΑΞ 1) ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

	Υπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν	Υπὸ ξένων σημαίας	Σύνολον
717	571	1.288	
107	227	334	
7	8	15	
86	0	86	
390	0	390	
Σύνολα	1.307	806	2.113

(ΠΙΝΑΞ 2) ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ

	Υπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν	Υπὸ ξένων σημαίας	Σύνολον
434	2	436	
111	35	146	
131	74	205	
54	50	104	
384	316	700	
122	182	304	
33	47	80	
38	100	138	
Σύνολα	1.307	806	2.113

σχολήσεως ἐν Ἐλλάδι μιᾶς σοφαρᾶς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐάν δὲν ἔχασφαλι-

Φορτηγά ξηρού φορτίου γενικῶς

Δεξαμενόπλοια καὶ μικτά

Υπερωκεάνια

Διάφορα ἀποβατηγά

Διάφορα μικρότερα πλοῖα, ἀνω τῶν 100 κόρων

Σύνολα

Πλοία μέχρις 999 κόρων ὅλης καὶ χωρητ.

» ἀπὸ 1.000 μέχρι 1.999 κ.ο.χ.

» 2.000 » 3.999 »

» 4.000 » 5.999 »

» 6.000 » 9.999 »

» 10.000 » 14.999 »

» 15.000 » 20.000 »

» μεγαλύτερα τῶν 20.000 »

Σύνολα

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1. Ενώ ἀμφισβητεῖται ἡ δυνατότης ἀπα-

SALE & PURCHASE
Second hand Newbuildings
All kind of floating property
KIHLBERGS FARTYGSAGENTUR AB
Skeppsbron 4 Gothenburg C Sweden
Teleph.: 17 62 90 Telex: 2274

Telegrams: Kihlship

σθοῦν αἱ ἀντικειμενικαὶ προϋποθέσεις, περὶ ὃν τὸ προγούμενον κεφάλαιον, ἐπίσης δὲ καὶ μία συνεπῆς ἔναντι τῆς ἐν λόγῳ διομηχανίας κρατική πολιτική, ἀντιθέτως αἱ δυνατότητες διὰ τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν κρίνονται λίαν ἐνθαρρυντικαὶ. Αὐταφέρομενοι εἰς τὸν τοὺς πίνακας τοῦ κεφαλαίου Β', τοῦ παρόντος, σημειούμενοι ὅτι, ἐκ τῶν ἔλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, διέρχονται διὰ τῆς Μεσογείου καὶ ἐπομένως εὔχερώς δύνανται νὰ ἔκτελέσουν τὰς ἐπισκευαστικάς των ἔλλαδος, τὰ ἀκόλουθα πλοῖα:

390 σκάφη χωρητικότητος 800 κόρων. 46 σκάφη χωρητικότητος 800 μέχρι 1.000 κόρων. 86 ἀπειστηγά σκάφη διαφόρων μεγεθών. 15 ὑπερωκεάνια.

Ἐκ τῆς παρακολουθήσεως τῆς κινήσεως τῶν ὑπολοίπων 1.576 πλοίων, προκύπτει, διὸ μὲν τὰ δεξαμενόπλοια, 334 τὸ ἀριθμόν, ὅτι 150 περίπου ἔξι αὐτῶν διέρχονται διὰ τῆς Μεσογείου δύο ἡ περισσότερα φοράς κατ' ἔτος, 60 περίπου διέρχονται τούλαχιστον μίαν φορὰν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 124 εἴτε διέρχονται ἀραιότερον, εἰτε καὶ οὐδέποτε πλησιάζουν τὴν θάλασσαν αὐτήν. Διὰ τὰ φορτηγά ξηρού φορτίου ποὺ ὑποεἰπούνται, 1.242 τὸν ἀριθμόν, τὰ 140 περίπου διέρχονται τὴν Μεσόγειον συχνότατα, τὰ 200 περίπου δις τούλαχιστον κατ' ἔτος, τὰ 104 περίπου ἄπα τοῦ ἔτους, τὰ δὲ υπόλοιπα 798 διέρχονται κατ' ἀραιότερα χρονικὰ διαστήματα ἡ καὶ οὐδόλως πλησιάζουν εἰς τὰ θύστατα αὐτά. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀποτελούν τὸν μέσον τῶν ἔκ της Μεσογείου διελεύσεων τῆς τελευταίας τριετίας καὶ ἐπομένως ἀποτελούν ἔνα ἀξιοπίστως ἀντιπροσωπευτικὸν μέσον ὄρον. Προκύπτει δὲ ἔξι αὐτῶν ὅτι, περὶ τὰ 210 δεξαμενόπλοια καὶ περὶ τὰ 140 φορτηγά πλοῖα μικρού μεγέθους, 200 μεγέθους μικρού μέχρι μετρίου καὶ 140 μεγαλυτέρου μεγέθους, δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀσφαλεῖς μᾶλλον πελάται μιᾶς ἐπαρκούς ἐλληνικῆς ἐπισκε-

DUNLOP

ΠΝΕΥΣΤΑΙ ΣΩΣΣΙΒΙΟΙ ΣΧΕΔΙΑΙ

(INFLATABLE LIFERAFTS)
4-25 ΑΤΟΜΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

NHOTEXNIKΗ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 57, 20Σ ΟΡΟΦΟΣ

ΩΚΕΑΝΕΙΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

ΤΗΛΕΦ.: 475-432, 472-459

αστικής διομηχανίας.

2. Λαμβανομένου υπ' οψιν, ότι έκαστον πλοίον, άνεξαρτήτως μεγέθους, πρέπει νά δεξαμενίζεται πρός καθαρισμόν τουλάχιστον σπασ τού έτους καὶ οτι επωφελούνται τὰ πλοῖα κατά κανόνα τῆς εύκαιριας αὐτῆς διὰ νό διεξαγάγουν τάς συνήθεις ἐπισκευάς των συντηρήσεως κλπ., ἔπειτα οτι είναι δυνατή ή εἰς τὴν ἑλληνικήν ἐπισκευαστικήν διομηχανίαν προσέλκυσις κατ' έτος τοῦ ἀκολουθού ἀριθμού πλοίων, χωρὶς νά ληφθούν υπ' οψιν καὶ αἱ ἔκτακτοι ἀνάγκαι δι' ἐπισκευάς ζημιῶν, ώς καὶ αἱ, ἀσφαλεῖς, περιπτώσεις πλοίων ξένης πλοιοκτησίας, τὰ ὄποια θὰ εἰλικύνοταν μελλοντικῶς εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τὰς ἐπισκευάς των, εἰς ἥν περίπτωσιν τὸ κόστος, η ποιότης καὶ η ταχύτης τῶν ἐπισκευῶν θὰ ἀπεδεικνύνοταν καλύτερα τῶν ἀντιστοίχων τῶν ἄλλων μεσογειακῶν χωρῶν:

Φορτηγά μόνον πλοία: α) 250 περίπου πλοφῶν μέχρι 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

6) 185 περίπου πλοίων 500 μέχρι 1.000 κόρων.

γ) 140 περίπου πλοίων 1.000 μέχρι 4.000 κόρων.

δ) 200 περίπου πλοίων 4.000 μέχρι 10.000 κόρων.

ε) 100 περίπου πλοίων μεγαλυτέρων τῶν 10.000 κόρων.

στ) 210 περίπου δεξαμενοπλοίων παντὸς μεγέθους.

ζ) 86 περίπου ἐπιβατηγῶν πλοίων, καὶ η) 15 περίπου ὑπερωκεανίων.

3. Ἐκ τῶν πλοίων σύτῶν, τὰ πλεῖστα τῶν τῆς παραγράφου (α) δύνανται νά ἔχουν πρητηθοῦν υπὸ τῶν εἰς ἀκτὴν Περάματος ἐσχαρῶν ἀνελκύσεων, καὶ καὶ κρίνεται σκοπιμός καὶ δι' αὐτὰ ὑπαρξίς μιᾶς μικρᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς, λαμβανομένου δὲ υπ' οψιν οτι, ώς ἐκ τῆς πείρας ἔχει ἀποδειχθῆ, κατὰ μέσον ὄρον ἀπαιτοῦνται 4 περίπου ημέραι δεξαμενησμού κατ' έτος κατὰ πλοίον, συνάγεται οτι, θὰ πρέπει νά διατίθενται ἐν Ἑλλάδι αἱ ἀκολουθοί, λαμβανομένου ἐπίσης υπ' οψιν, οτι καὶ τὸ μέγεθος τῶν πλοίων, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ αὐξάνη:

α) Δεξαμεναὶ διὰ 300 περίπου μικρὰ πλοῖα.

6) Δεξαμεναὶ χωρητικότητος μέχρι 4.000 περίπου τόννων d.w. διὰ τὴν ἔχυπηρέτησιν 275 περίπου πλοίων κατ' έτος.

γ) Δεξαμεναὶ χωρητικότητος μέχρι 15.000 περίπου τόννων d.w. διὰ τὴν ἔχυπηρέτησιν 390 περίπου πλοίων κατ' έτος.

δ) Δεξαμεναὶ χωρητικότητος μέχρι 70.000 περίπου τόννων d.w. διὰ τὴν ἔχυπηρέτησιν 225 περίπου πλοίων κατ' έτος.

4. Η κίνησις τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς Σύρου, τῶν μονίμων δεξαμενῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ τῶν δεξαμενῶν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» κατὰ τὸ

1963, ἀποδεικνύει οτι, κατὰ μέσον ὄρον, τὰ 15% περίπου τῶν κατ' έτος δεξαμενηζομένων πλοίων, εἰναι ζένης πλοιοκτησίας, τῆς τοιούτης ἀναλογίας εἰδικῶν διὰ τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγείων», ἀνερχομένης εἰς 32% περίπου. Ο μέσος ὄρος τοῦ ἀνωτέρω 15% προκύπτει διὰ τὸ σύνολον τῶν ἑλληνικῶν δεξαμενῶν, λόγω τῆς φθινούσης ἀναλογίας τῶν ζένων σκαφῶν, που δεξαμενήζονται εἰς Πειραιά καὶ Σύρον. Κατὰ περιεργον σύμπτωσιν, ἔκ τῶν δεξαμενησθέντων κατὰ τὸ 1963 εἰς Μάλταν 265 πλοίων, τὰ 86 ησαν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ητοι πάλιν τὸ 32%.

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω οτι, ὅταν ἀνδραζῇ ἐν Ἑλλάδι ἀξιόλογος ἐπισκευαστική διομηχανία, μὲ ἐπαρκῆ ὄριθμὸν δεξαμενῶν, τῆς ο εἰς τὸν χώρων μας κατευθυνόμενος πρὸς ἐπισκευὴν νό γνωρίζῃ οτι ὄπωσδήποτε, μετ' ἀναμονὴν ὀλίγων ἡμερῶν, θὰ ἔχασφαλιτή δεξαμενή, ώς ἐπι παραδείγματι συμβαίνει τόρα με τὸ Ρόττερνταμ, τότε ἀσφαλῶς, πλὴν τῆς καθαρῶς ἑλληνικῆς ἐργασίας καὶ πάντοτε υπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῶν συναγωνιστικῶν τιμῶν, τῆς καλῆς ποιότητος καὶ τῆς ταχείας ἐργασίας, θὰ προσελκύσωμεν καὶ ἀρκετά πλοῖα, τῶν πότισμον τὸ μέσον ποσοστὸν δέον, λίαν συντηρητικῶς, νό υπολογισθῆται τούλαχιστον εἰς 20%. Βάσει δὲ τῶν ἀνωτέρω συμπερασμάτων, τοῦ γεγονότος οτι, πλὴν τῶν περιπτώσεων συνήθεων δεξαμενησῶν, δέον νό υπολογίζεται ἐν ποσοστὸν 10% ἐπ' αὐτῶν τούλαχιστον δι' ἐπισκευάς ζημιῶν, τετραετεῖς τακτικὰς ἐπιθεωρήσεις κλπ. οι εἰς δεξαμενὰς ἀνάγκαι τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου, μὲ βάσιν 4 ημέρας κατὰ πλοίον κατ' έτος διαμορφούνται ώς ἀκολούθως, λαμβανομένου ἐπίσης υπ' οψιν, οτι καὶ τὸ μέγεθος τῶν πλοίων, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ αὐξάνη :

α) 3 δεξαμεναὶ δυνάμεναι νό περιλάβουν πλοῖα μέχρι 3.000 τόννων d.w.

6) 5 δεξαμεναὶ δυνάμεναι νό περιλάβουν πλοῖα μέχρι 6.000 τόννων d.w.

γ) 5 δεξαμεναὶ δυνάμεναι νό περιλάβουν πλοῖα μέχρι 20.000 τόννων d.w.

δ) 4 δεξαμεναὶ δυνάμεναι νό περιλάβουν πλοῖα μέχρι 70.000 τόννων d.w.

ε) 1 δεξαμενὴ δυνάμενη νό περιλάβη πλοῖα μέχρι 150.000 τόννων d.w.

5. Αἱ ἀνωτέρω δεξαμεναὶ πρέπει νά συνοδεύωνται η, μᾶλλον, νά ἀποτελοῦν ἔξαρτημα ἀναλόγων ἐγκαταστάσεων ἐπισκευῶν διὰ λεβητεργασίας καὶ μηχανᾶς ἐπι ξηρᾶς, μὲ σύγχρονον καὶ πλουσιον ἔξοπλισμόν, ἔχασφαλιζοντα τὴν ταχύτητα, τὴν ποιότητα καὶ τὸ χαμηλὸν τῆς ἐργασίας κόστος. Οἰκοθεν δὲ νοεῖται, οτι εἰς τὰ ἀνωτέρω υπὸ μελέτων συγκροτήματα, δέον νό υπολογισθῶν καὶ τὰ ηδη υφιστάμενα «Ἐλληνικά Ναυπηγείων» εἰς Σκαραμαγκά, τὸ «Νεώριον» καὶ Μηχανουργείον τῆς Σύρου καὶ η βάσις τοῦ Περάματος.

'Ανεξαρτήτως ομως τῶν ώς ἄνω, ηδη ύφισταμένων ἐγκαταστάσεων, ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευῶν, η ἐπισκευαστική διομηχανία, αὐτοτελῶς λαμβανομένη, θὰ δύνατο νὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὰς ηδη μηνυμούσείσας ἐν παραγράφῳ 5 α τοῦ Γ'. κεφαλαίου θέσεις, ητοι εἰς Πέραμα, Ελευσίνα, Μέγαρα, Πύλον καὶ Σούδαν, πρὶν η ομως ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν σκοπιμωτέραν αὐτῆς κατανομήν, οἵδωμεν τί διαθέτει σήμερον η Ἑλλάς:

α) Πλὴν τῶν εἰς Πέραμα νεολάκων, περὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν όποιων ἀναφέρομεν εἰς παραγράφον 3 τοῦ παρόντος κεφαλαίου, διατίθενται σήμερον αἱ ἔνδον μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐντὸς τοῦ λιμένος Πειραιῶς, πλήρως δυνάμεναι νό ἔχυπηρέτησουν τὰς ἀνάγκας τῶν ἐν αὐταῖς ἐπισκευαζομένων πλοίων, ἀπὸ τὰ σήμερον ύφισταμεναὶ νέαν Πειραιεῖ λεβητοποιεῖσα καὶ μηχανουργεία, ιδίᾳ οτι διαθέτει σήμερον τὸ παρόντα ἔχοπλισμόν των. Καλύπτεται οὕτω ἀνά μία δεξαμενὴ εἰς τὰς παραγράφους 46 καὶ 47 τοῦ παρόντος λαμβανομένου υπ' οψιν, οτι εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν 6.000 - 20.000 τόννων d.w. περιλαμβάνονται πολλὰ πλοῖα τῆς πέριξ τῶν 10.000 τόννων χωρητικότηος, ητοι καὶ ἀποτελεῖ τὸ δρίον διὰ τὴν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν.

6) 'Ο Ο.Λ.Π. ἐπίσης πρόκειται κατ' αὐτὰς νό προκρητή διεθνῆ διαγωνισμῶν διὰ μίαν πλωτὴν δεξαμενὴν 14.000 τόννων καὶ μίαν 32.000 τόννων, προκειμένου νό ἐγκαταστήσει αὐτὰς εἰς Πέραμα, καὶ ἐπομένως καλύπτεται ἀνά μία ἀκόμη δεξαμενὴ εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους 4 καὶ 48. Τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων πού θὰ ἐπισκευάζωνται οὗτος τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν, δύναται ἐπίσης νό ἔχυπηρέτηση η εἰς Πειραιά καὶ Πέραμα διομηχανία σιδήρου καὶ μηχανουργείων, ἀνεξαρτήτως τῶν τυχῶν προθέσεων τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς ἀνίδρυσιν ιδίων ἐγκαταστάσεων.

γ) Εἰς Σύρον υπάρχει η γνωστή πλωτὴ δεξαμενὴ τοῦ Β.Ν., πλήρως ἔχυπηρετουμένων τῶν ἐν αὐτῇ ἐπισκευαζομένων πλοίων ἀπὸ τὸ «Νεώριον» καὶ ἐπομένως καλύπτεται μία ἀκόμη δεξαμενὴ τῆς παραγράφου 4γ.

δ) Τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» διαθέτουν, ως γνωστόν, τὰς κάτωθι δεξαμενές:

1. Τὴν υπ' ἀριθ. 1 πλωτὴν δεξαμενήν, διὰ σκάφη μέχρι 70.000 τόννων d.w.

2. Τὴν υπ' ἀριθ. 2 πλωτὴν δεξαμενήν, διὰ σκάφη μέχρι 37.000 τόννων d.w.

3. Τὴν υπ' ἀριθ. 3 πλωτὴν δεξαμενήν, διὰ σκάφη μέχρι 46.000 τόννων d.w.

4. Τὴν υπὸ κατασκευὴν μόνιμον δεξαμενήν, διὰ σκάφη μέχρι 100.000 τόννων d.w., ης η χωρητικότης προβλέπεται μελλοντικῶς νό αὐξηθῆ εἰς 150.000 τόννους.

Καλύπτονται, ἐπομένως, διὰ τῶν ἀνωτέρω 3 δεξαμεναὶ τῆς παραγράφου 4δ καὶ η τῆς παραγράφου 4ε.

The first and only Greek shipping agency formed at Eastern Canada by Shipowners.

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 St. Nicholas St.
MONTREAL, CANADA

Phone : VI. 9-4563-4

Cables : TROJAN

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION
ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS SEAWAY
SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE

29 Broadway New York 6, N.Y. Cables : CARRASBRO

GENERAL REPRESENTATIVES : GEORGE CARRAS, INC.

6. Ούτως έχόντων τών πραγμάτων και ύπό την προϋπόθεσιν ότι προγραμματίζεται πλήρης καὶ ἀλυψίς τῶν εἰς τὴν ἐπισκευάς ἄναγκαν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὁποία διασχίζει ἄποικος, τούλαχιστον, κατ' ἑτοῖς τὴν Μεσόγειον, ὡς καὶ λίαν συντρητικῶς ὑπολογιζόμενου ποσοστοῦ ἔξωθεν ἐργασίας, ἀπόμενου πρὸς ἐγκατάστασιν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν χώρον αἱ κατώντι μετὰ τῶν ἔξυπερτουσῶν οὐτάς ἐγκαταστάσεων ἐπισκευῶν πλοίων:

α) 3 μικραὶ δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ικανότητος μέχρι 3.000 τόννων d.w.

6) 4 δεξαμεναὶ ικανότητος μέχρις 6.000 τόννων d.w.

γ) 1 δεξαμενὴ ικανότητος μέχρις 20.000 τόννων d.w.

Αἱ ἀνωτέρω 8 δεξαμεναὶ, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς τάσεως πρὸς μεγαλύτερα πλοῖα, προτιμότερον εἰναι νὰ περιορισθοῦν εἰς μίαν τῆς παραγράφου (α), εἰς μίαν τῆς παραγράφου (6) καὶ νὰ αὔξησθοῦν κατὰ 2 αἱ δεξαμεναὶ τῆς παραγράφου (γ).

δ) 1 δεξαμενὴ διὰ πλοῖα μέχρις 70.000 τόννων d.w. Δύναται νὰ προστεθῇ καὶ δευτέρᾳ τοισάντη δεξαμενή, ἂν μειωθῇ ἀντιστοίχως ὁ ἀριθμὸς τῶν δεξαμενῶν τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (γ).

7. Ἡ ἐγκατάστασις τῶν ἀνωτέρω δεξαμενῶν, μετὰ τῶν ἀναλόγων ἐγκαταστάσεων ἐπισκευῶν πλοίων, προϋποθέτει ἐπένδυσιν κεφαλαίου τῆς τάξεως τῶν πεντήκοντα περίποτον ἑκατομμυρίων δολαρίων, τὸ διπλὸν ἢ τὸ δύσκολον νό ἔξευροθή ἐκ καθαρῶν Ἑλληνικῶν πόρων, ἀν καὶ δέν νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι ταχέως θὰ ἀρχίσῃ τὸ κεφάλαιον αὐτὸν ἀποδίδον, ἐφ' ὅσον εἶναι βέβαιον, ὅτι θὰ ἐλκύσῃ ἀρκετὴν πρὸς τὴν Ἐλλαδά ἐργασίαν. 'Ο δι' ἐπισκευάς πυρὴν τεχνικῶν ἐπιστημόνων καὶ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ ὑφίσταται. 'Η ἐκποιεύσεις περατέρω προσωπικοῦ χρήζει ιδιαίτερας φροντίδος.

Ἡ κατανομὴ τῶν ἀνωτέρω δεξαμενῶν καὶ βάσεων ἐπισκευῶν προτείνεται ὥπας γίνη εἰς Μέγαρα, Πύλον καὶ Σούδαν, ἔνθα, μετὰ προηγουμένην ἑκπαίδευσιν, δύναται νὰ ἐξοφαλισθῇ τοπικῶς τὸ ἀναγκαιούν ἐργατικὸν προσωπικόν.

Ὁ τεχνικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν ἀνωτέρω βάσεων, ἔξαρτωμενος, δεβαίως, καὶ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν, τὰς ὁποίας θὰ ἔχουπρετῆ, δέον νὰ εἶναι, ὡς ἡδη ἐλεχθῇ, πλήρης, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἔχουπρετῆ πάντος εἴδους ἐπισκευάς σκαφῶν καὶ μηχανῶν, συγχρόνως δὲ νὰ δύναται νὰ ἔχουπρετῆ καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν δεξαμενιζομένων πλοίων εἰς ἡλεκτρισμόν, ἀτμόν, πεπιεσμένον ἀέρα, υδρού κλπ. Ἐγκαταστάσεις δοκιμῆς, ἔξαρτισμοῦ καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως κρίνονται ἐπίσης ἀπαραίτητοι.

Κλείων τὴν παρούσαν, ἐπιθυμῶ νὰ ἐπαναλάβω ὅτι, τόσον ἡ ἕδρασις ναυπηγικῆς διομηχανίας, δόσον καὶ ἡ τῆς ἐπισκευαστικῆς διομηχανίας, μετὰ τοῦ ἀναλόγου ἀριθμοῦ δεξαμενῶν κλπ., ἔξαρτᾶται ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς καθ' ἔκαστα παραγράφους προϋποθέσεων, τῶν ὁποίων ἀποτελοῦν ἀπόλυτον συνάρτησιν, ἀνεῦ δὲ τῆς ἔξαρτισεως αὐτῶν ἀποκλείεται ἡ διωτιμότης τῶν καὶ, ἐπομένως, ἡ ἕδρασις τῶν. 'Η ἀνάγκη τῆς ὑπάρχεως παρ' ἔκαστη ἐγκαταστάσεις ἐπισκευῶν ιδίας ἐλευθέρας τελωνειακῆς ζώνης κρίνεται ἐπιτακτική. Λόγῳ τῆς Ἐλλείφεως τῶν ἐνισχυτικῶν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας τομέων περὶ ὃν ἡδη ὡμιλήσαμεν, παρίσταται ἡ ἀνάγκη τῆς διατηρησεως μεγάλων, κατὰ εἰδή, καὶ ποσότητας, ἀποθεμάτων χαλυβδελασμάτων, σιδηροδοκῶν, σιδηρογωνιῶν, σωληνῶσεων, βαλδίδων, ἀνταλλακτικῶν διαφόρων εἰδῶν, ἔξαρτημάτων, χρωμάτων, εἰδῶν ἔξαρτισμοῦ κλπ. Ἀναλόγως τοῦ μεγέθους ἔκαστης ἐπισκευαστικῆς διομηχανικῆς μονάδος, ἡ ἄξια τῶν ἀποθεμάτων αὐτῶν εἶναι δύνατον νὰ ἀνέλθῃ εἰς πολλάς ἐκατοντάδας χιλιάδων λιρῶν, εἶναι ὅμως ἀπαραίτητα, διὰ νὰ ἀποφεύγωνται καθυστερήσεις τῶν ὑπὸ ἐπι-

σκευὴν πλοίων λόγῳ Ἐλλείφεως τοῦ ἀναγκαιοῦντος ὑλικοῦ, αἱ ὁποῖαι, φυσικά, δὲν προκείται νὰ συμβάλουν εἰς τὴν καλὴν φήμην, ἐπομένων καὶ εἰς τὴν ἐπιβίωσιν, τῶν περὶ ὃν ὁ λόγος μονάδων.

Ὦρισμέναι τελωνειακαὶ καὶ γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις, θὰ ἔδει νὰ ἀρθοῦν. Τὸ θέμα τῶν ὑπὸ διαμετακόμισιν υλικῶν, ἀνταλλακτικῶν κλπ., εἶναι ἔτιστης ἀνάγκη νὰ μελετηθῇ, ὥστε νὰ ἔφαρμοσθοῦν καὶ παρ' ἡμῖν τὰ εἰς τὰς ναυπηγικάς χώρας τῆς Δύσεως, ιδίᾳ δὲ τὴν Ὀλλανδίαν καὶ τὴν Γερ-

μανίαν, κρατούντα.

Παράλληλοι διομηχανίαι θὰ πρέπει νὰ ἀναπτυχθοῦν, αἱ δὲ ἐπισκευαστικαὶ μονάδες εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας τοιαύται διομηχανίαι ὑφίστανται η δυνατὸν νὰ ἐγκατασταθοῦν, ὥστε νὰ εἶναι δυνατή ἡ χρησιμοποίησις ὑπεργολάβων (sub-contractors), διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν τινῶν ἐπί τῶν πλοίων, διὰ τὰς ὁποίας τὸ ἐργοστάσιον ἐπισκευῆς δὲν θὰ διέθετε τὰς ἀναγκαῖς εὐκολίας, τὴν περιουσίαν ἢ καὶ τὸν χρόνον.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

"Ἄν διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀνωτέρω στοιχείων ἡ τὴν ἀντικειμενικότητα τῶν συμπερισμάτων τῆς μελέτης ἡθελον προβλῆμα ἀμφισθήτησεις παρὰ τινῶν, δὲν ἔχουν οἱ ἐκφράζοντες τὰς ἐπιφυλάξεις παρὰ νὰ ἀποδεῖσουν δι' ἀριθμῶν καὶ συγκεκριμένων στοιχείων τὸ ὅρθον τῶν ἐπιφυλάξεων αὐτῶν.

Σαφῶς κοθορίζεται εἰς τὴν μελέτην ὁ ἀριθμὸς τῶν διαφόρων μεγέθων, δεξαμενῶν, ποὺ κρίνονται ἐπαρκεῖς διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων πάστης κατηγορίας, ὡς καὶ ἐνὸς ποσοστοῦ ξένων σκαφῶν ποὺ διαπλέουν τὴν Μεσόγειον.

Προτείνειν ὁ Σιδεράτος διὰ τὴν πλήρη ἐπάρκειαν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας — ποντοπόρου καὶ ἀγχιπλοούσης — δέκα δικτὸν ἐδηλούσης, διαφόρων μεγεθῶν, μετ' ἀναλόγων ἐγκαταστάσεων μηχανουργείων καὶ σιδηρουργείων. Ἐκ τούτων αἱ δικτὸν δεξαμεναὶ θὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῆς μικρᾶς Ναυτιλίας μας — 730 περίπου πλοῖα, χωρητικότητας μέχρις ἔξι χιλιάδων τόνων, d.w. — καὶ αἱ ὑπόλοιποι δέκα τῆς ποντοπόρου τοιαύτης. Περιθώριον 20% προβλέψη, ἵνα προσελκυσθῇ καὶ ἀριθμός τις ξένων πλοίων, ὅπως ἡδη συμβαίνει εἰς τὰς Ἑλληνικὰς Ναυπηγείας.

Καὶ τὰς μὲν ὁκτὼ μικροῦ καὶ μετρίου

μεγέθους δεξαμενάς, πλὴν μᾶς τὴν ὁποῖαν ἡδη ἔχομεν — τὴν δευτέραν μόνιμον τοῦ Πειραιῶς — πρέπει, ἔστω καὶ ὀλιγωτέρας, νὰ ἀποκτησώμεν καὶ ἐν καιρῷ νὰ καθορίσωμεν τὰς ἐπιφυλάξεις περιοχάς, ὅπου έχει τὰς ἐγκαταστάσεων.

Οἱ λιμένες τοῦ Πειραιῶς, τῆς Σύρου, τῆς Θεσσαλονίκης, τῶν Παταρῶν, τῆς Σούδας καὶ τῆς Πύλου εἶναι οἱ κατοληλότεροι. Αἱ ἀνάγκαι τῆς ἀκτοπλοούσης καὶ τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας ἐν ὑπεροπαρείᾳ προώρισται οὕτω νὰ καλυφθοῦν. Καὶ ἄς μη ἔχειση τινὰς ἡ ἀναφορὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. 'Η ἡδη ὑπογραφείσα μετά τῆς Βουλγαρίας συμφωνία καὶ ἡ ἀπικειμένη ἀναθεώρησις τῶν μετά τῆς Γιουγκοσλαβίας συμφωνιῶν, σημαντικὴν πρόσειται νὰ δημιουργήσουν ἐκεῖ ναυτιλιακή κίνησην.

Διὰ τὰς ἄλλας δέκα δεξαμενάς, μεγάλου μεγέθους, ποὺς ἔχουπρέτησιν σκαφῶν μέχρι 150.000 τόνων d.w., ἡ μελέτη τοῦ Κ. Σιδεράτου ἀναφέρεται εἰς τὰς τέσσαρας τῶν Ναυπηγείων Σκαρομαγκᾶ, εἰς τὴν μίαν μεγάλην μόνιμον τοῦ Πειραιῶς, τὴν πλωτὴν τῆς Σύρου καὶ τὰς δύο ὑπὸ παραγγελίαν τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν δάσιν τοῦ Περάματος. 'Απομένουν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δέκα δύο ἀκόμη μεγάλαι,

Serving ship and owner

LAMBERT
BROTHERS
LIMITED

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

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

Telephone: AVEnue 2000 Telegrams: Lambert, London
(Inland) Lambert, Telex, London, International Telex No. G.B.L.N. 28641

αύταις άκριβώς, αϊτινες πήροκειται νά έγκατασταθούν είς τό μέλλον ἀπό τὰ «Ναυπηγεῖς» τοῦ κ. Ἀνδρεάδη (ἀνψωτική ικανότης τῆς μιᾶς διὰ σκάφη 70.000 τόν. Δ.Β.γ.)

Καὶ απομένουν αἱ σχεδιαζόμεναι δύο βάσεις ἐπισκευῶν, τῆς Σούδας καὶ τῆς Πύλου. 'Εφ' ὅσον συσταθούν καὶ αὐταὶ, ἡμιπορεῖ τις θετικῶς πλέον νά ισχυρισθῇ, ὅτι ή εἰς μέσα δεξαμενοῦμενοι καὶ ἐπισκευῶν ἐπάρκεια εἰς τὴν Ἑλλάδα υπερεκαλύφθη. Κανείς, καλῆς πίστεως, συζητήτης δὲν ἡμιπορεῖ νά προβάλῃ ἀντίρρησιν, ὅτι τὰ πλέον ἐπίκαιρα σημεῖα τῶν ἑλληνικῶν ἀκτῶν — ὥσι μόνον τοῦ Πειραιῶν — θά εἶναι πλήρως ἔξαπλισμένα διὰ νά δεχθῶν καὶ τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον ποντοπόρα σκάφη, ἑλληνικά καὶ ξένα.

Καὶ πρέπει ἡ πρὸς ἀπόκτησιν ἐπισκευαστικῶν μονάδων προσπάθεια τῶν ἑφοπλιστῶν, ἀντὶ τῆς μέχρι τοῦδε ἀριστολογίας, νά τείνῃ πρὸς τὴν ταχυτέραν ἐκπόνησιν, δόσει τῶν ἀνωτέρω όριμῶν, ἐνὸς συγκεκριμένου προγράμματος καὶ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν, κρατική ἀρωγή, ταχυτέραν ἐκτέλεσιν του.

Καὶ θά εἶναι ἀκριβῶς τὸ πρόγραμμα αὐτὸν ἐντὸς τῶν ἑλληνικῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν δημιουργίαν διομηχαίας ναυτικῶν ἐπισκευῶν — αὔριον καὶ κατασκευῶν. — 6· οὐσία, ικανῆς νά ἔχηπερτήσῃ καὶ τὰ ἀπασχολούμενα εἰς αὐτὴν κεφαλαιαὶ καὶ νά προσθήσῃ τὴν ὄρθοδογικήν της ὄργανωσιν, ὥστε τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς νά εἶναι συναγωνιστικόν.

Δὲν ἐπαύσαμεν ἀπό τῶν πρώτων συζητήσεων περὶ τὸ θέμα τῶν ἐπισκευαστικῶν βάσεων νά ὑποδεικνύμενη τὴν ἀνάγκην τῆς πληρεστέρας αὐτοῦ μελέτης. Διαφωνοῦντες πρὸς τοὺς ἑφοπλιστάς ἐκείνους, οὕτινες τὰς

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΑ ΙΤΑΛΙΑΝ

Καὶ κρίνομεν, διὰ τὴν πλήρη ἀκριβῶς τοῦ ἔματος κατανόησιν καὶ τὴν ισχυροποίησιν τῆς ἀπόφεως περὶ κατασπορᾶς τῶν βάσεων, χρήσιμον ὅπως παράσχωμεν ἐνταῦθα τὰ ἀφόρωντα εἰς τὴν Ἰταλίαν. "Εχει, σημειωτέον, ἡ γείτων χώρα κίνησιν ναυτιλιακὴν δεκαπλασίαν τῆς ιδίκης μας, τεραστίαν διομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, ἐπίκαιρον γεωγραφικὴν θέσιν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ πλεονέκτημα ὅτι ὅλος ὁ ἐμπορικός τῆς στόλος ἐπισκέπτεται συχνότατα τὰς ἔθνικάς του βάσεις. Ἀνάλογα, λοιπόν, τῆς ἵταλικῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἶναι καὶ τὰ

παρεχόμενα μέσα δεξαμενοῦ καὶ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Αἱ δεξαμεναὶ ὅμως καὶ σι εγκαταστάσεις ἐπισκευῶν κατενεμήθησαν ὄρθοδογικῶν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς ιταλικῆς χερσονήσου καὶ ἡ κατανομὴ αὐτῆς ἀπέδωσε καὶ ἀποδίδει εἰς ἔχυπερτησιν. "Ολοι, οἱ σημαντικώτεροι, λιμένες τῆς γείτονος προσφέρονται νά ἔχυπερτησουν τὸ πλοίον, ὥσφελμεν δὲ νά ὄμολογήσωμεν, κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον. Ἰδού οἱ σχετικοὶ ὑπεύθυνοι ἀριθμοί, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 1963:

ΠΙΝΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

ΛΙΜΝΗ	ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ		ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΑΣΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΕΙΣ ΜΕΤΡΑ	ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΘΟΝΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1963 ΠΛΟΙΑ	
	Είδος	'Αριθμός		'Αριθμός	'Ολικη χωρητ. εἰς κορούς
Ίμπερια Γένοβα	Πλωτή Μόνιμος	1	29,99 X 9,81 X 1,21	65	3.135
	"	1	170,40 X 28,80 X 8,80		
	"	1	208,50 X 18 X 7,30		
	"	1	257,75 X 32 X 10,50		
	"	1	280 X 40 X 12,50		
	"	1	250 X 38 X 9	725	3.759.345
Σπέτσια Λιβόρνον	Πλωτή Μόνιμος	1	56 X 8 X 4	42	5.500
	Πλωτή	1	137 X 16,40 X 4,80		
	"	1	92 X 20 X 2,10	137	155.400
Νεάπολις	Μόνιμος	1	113 X 16,25 X 6,70		
	"	1	202 X 20 X 8,80		
	Πλωτή	1	320 X 38 X 12		
	"	1	232 X 27 X 7,50		
	"	1	105 X 17 X 4,50	417	1.972.279
	"	1	233,30 X 45 X 16,60	60	610.829
Τάρας Παλέρμον	"	1	193,08 X 37,18 X 14,95		
	Μόνιμος	1	214,84 X 45,76 X 14,96		
	Πλωτή	1	147,19 X 31,70 X 7,30	304	4.527.939
	"	1	71 X 60 X 2		
	"	1	150 X 16 X 8	23	188.735
Μεσσήνη	Μόνιμος	1	234 X 32,80 X 8,50		
Βενετία	"	1	155 X 20 X 7,80		
	"	1	87,20 X 14 X 3	169	895.340
Μονφαλκόνε Τεργέστη	Πλωτή Μόνιμος	1	70,05 X 15 X 7,53	6	7.560
	"	1	142 X 17,75 X 7,53		
	"	1	115 X 15,50 X 6,15		
	"	1	206 X 29,23 X 5,60		
	"	1	122 X 17,30 X 9,78	273	1.393.626
ΣΥΝΟΛΟΝ		28	Σ κάφη	2.221	13.519.688

Προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος ὅτι, καθ' ὅλην τὴν ιταλικὴν ἀκτὴν, ὑπάρχουν 28 μικραὶ καὶ μεγάλαι δεξαμεναί. Ἐξυπηρέτησαν αὐταὶ κατὰ τὸ 1963, 2.221 σκάφη παντός μεγέθους.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα, μὲ τὴν πολὺ μικροτέραν ναυτιλιακὴν κίνησιν, λογικὸν εἶναι νὰ ἀντιστοιχούν καὶ ὀλιγότεραι δεξαμεναί. Ο κ. Σιδεράτος ἀναβιβάζει εἰς 18 τὸν ἀριθμὸν τῶν, διότι ὑπόλογίζει ὅτι, ἀντὶ να ταφεύουν εἰς τὴν Μάλισταν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Γαλλίαν, ἀκόμη καὶ τὴν Αἴγυπτον, τὰ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα, πού διέρχονται τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου (καὶ ὅχι μόνον ὅσα φορτοεκφορτώσεως) ἀσφαλῶς θὰ προτιμήσουν τὴν Ἑλλάδα, ἐφ' ὅσον δεδούσις, ἡ ποιότης, η ταχύτης καὶ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν εἶναι συμφέροντα.

Διὰ τὴν Ἰταλίαν, ἐν προκειμένῳ, ἡ κατάστασις εἶναι διάφορος, διότι τὰ ιταλικὰ πλοῖα, ἀνεν σχεδὸν ἔξαιρέσεων, ἐπισκέπτονται τοὺς θέρικοὺς λιμένας ἀποξ., τούλαχιστον, κατ' ἔτος.

Η ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΚΙΝΗΣΙΣ

Ίδου τώρα καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τῶν ιδικῶν μας πέντε δεξαμενῶν — δύο τοῦ Σκαραμαγκά, δύο τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς πλωτῆς τῆς Σύρου — κατὰ τὸ 1963:

Αἱ δύο δεξαμεναὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἐδέχθησαν κατὰ τὸ 1963 206 ἐν ὅλῳ μεγάλα πλοῖα — 15 χιλ. τόν. μέχρι καὶ 70 χιλ. τόν. Διὰ τὸ μέχρι 15 Σεπτεμβρίου 1964 διάστημα ἀπό την Ιανουαρίου ἐδεξαμενίσθησαν 119 σκάφη, ἐκτελέσαντα, δεδούσις, καὶ τὰς ἐπισκευάς των. Μετὰ τὴν λειτουργίαν καὶ τῆς τρίτης μεγάλης τοῦ Σκαραμαγκᾶ, ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν θέλει ἀναλόγως αὐξηθῆναι.

Εἰς τὰς Μονίμους δεξαμενὰς τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1963 εἰσῆλθον 431 πλοῖα (342 τὸ 1962). Εἰς τὴν μεγάλην 173 (135 φορτηγών καὶ 38 ἐπιβατηγά), εἰς δὲ τὴν μικράν 258 πλοῖα (139 φορτηγών καὶ 119 ἐπιβατηγά). Διὰ τὸ α' ἔξαμηνον 1964, εἰς τὴν μεγάλην ἐδεξαμενίσθησαν 95 σκάφη (324.437 τόν. γκράς) καὶ εἰς τὴν μικράν 117 τόν. γκρός 95.059. Εἰς τὴν πλωτήν τῆς Σύρου, μὲ ἀπασχόλησιν 334 ημέρων, ἐδεξαμενίσθησαν 153 πλοῖα τὸ 1963 καὶ 51 πλοῖοι κατὰ τὸ ἔξαμηνον 1964, μὲ ἀπασχόλησιν 116 μόνον ημερών (ἐπὶ 50 ημέρας η δεξαμενὴ ἐπεσκευάζετο).

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, περὶ τὰ πεντακόσια πλοῖα ποντοπόρα ἐδεξαμενίσθησαν



καὶ τριακόσια μεσογειακὰ καὶ ἀκτοπλοϊκὰ κατὰ τὸ 1963.

Περιθώριον, ὅμως, ἐργασίας καὶ δι' ἄλλας δεξαμενὰς ἀναμφισθῆτας ύψισταται. Χρειαζόμεθα ὥπωσδηποτε μικράς, ὀλιγωτέρας, ἵσως, τῶν ὅσων ὑπολογίζει ὁ κ. Σιδεράτος, ἀλλὰ καὶ τὰς ὅσσας μεγάλας ἀναφέρει οὗτος εἰς τὴν μελέτην του. Αἱ μεγάλαι θὰ ἔχουνται σημαντικής ποσότητος τοῦ σκάφους κενοῦ ἀπὸ τὴν θέσιν ὅπου εὑρίσκεται (Κόντινεντ - Ἀγγλίαν).

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Ίδιον ὅμως καὶ μία πρόσφατος — τοῦ 1964 — μελέτη, ὀφειλομένη εἰς ἀγγλικὴν ὀργάνωσιν, τὴν Independent Sea Transport Research Ltd., ἔπει τὸν εἰς τὴν μεσογειακὴν ζώνην παρεχομένων εὐκολιῶν δεξαμενισμοῦ καὶ τῆς κινήσεως εἰς ὡκεανοπόρα σκάφη. Εἶναι λίαν ἐπίκαιρος, ὅσον καὶ ἐνδιαφέρουσα.

Ἐλήφθη ὑπ' ὅψιν ἡ κίνησις, κατὰ πρώτον, τῶν ὅσων διέπλευσαν τὴν Μεσόγειον τὸ 1963 δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια κενά ἔπλευσαν πρὸς τὸ Σουεζ καὶ θὰ ἡδύναντο νὰ δεξαμενισθῶν εἰς λιμένα τινὰ τῆς Μεσογείου, ἐφ' ὅσον θὰ ἦτο ἐπίκαιρος καὶ τὸ κόστος ἔχαμηλόν.

Ἡ Μεσόγειος, πράγματι, λόγω τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Βορ. Ἀφρικῆς τελευταίως, εἶναι μία ἀρτηρία τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως, ἀπὸ τὰς πλέον πολυσυχνάστους. Ἡ αὐξησης τοῦ βυθίσματος τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ἐπέτρεψε τὸν διάπλουν μεγαλυτέρων τάνκερων.

Ἡ ἀγγλικὴ μελέτη συνεκέντρωσεν ὅλα τὰ πετρελαιοφόρα καὶ μεταλλοφόρα σκάφη, τὰ ὥπωσδηποτε εἰσελθόντα κατὰ τὸ 1963 εἰς τὴν Μεσόγειον ἡ ἔξελθόντα αὐτῆς διὰ τοῦ Γιβραλτάρη ἢ τοῦ Σουεζ. (Προορισμὸς Ἀγγλία - Κόντινεντ, Ἀμερική, Βόρειος καὶ Νότιος, καὶ Μεσογείος).

Συμπεριελήφθησαν ἐπίσης εἰς τὴν στατιστικὴν μελέτην ὅλα τὰ ποντοπόρα φορτηγά — τράμπτες καὶ λάινερς — τὰ διελθόντα ἢ φορτοεκφορτώσαντα εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Ἀναφέρονται ἐν συνεχείᾳ αἱ ἡδη κατὰ λιμένας λειτουργοῦσαι δεξαμεναὶ 500 ποδῶν μίκους καὶ 60 ποδῶν πλάστους καὶ ἄνω, κοθώς καὶ αἱ ὑπὸ κατασκευὴν τελοῦσσαι, τὰς ὅποιας καὶ παρέχομεν εἰς τὸν ἀκολουθοῦντα πίνακα:

Λειτουργοῦσαι

Καρθαγένην 1 672 X 68,1 ποδῶν

τῶν διαπλέοντων τὴν Μεσόγειον ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ τὸν ἑκτὸς τῶν μεσογειακῶν ὄδσταν εύρισκομένων. Τὰ ἐλληνικά θὰ προτιμήσουν, ἀσφαλῶς, τὰς ἔδω βάσεις ἐπισκευῶν, ὃν τὸ κόστος τῆς διενέργειας των θὰ εἴναι ἔχαμηλότερον τῶν ξένων, ὥστε νὰ ἀντισταθμίζεται καὶ ἡ παρέκκλισις τοῦ σκάφους κενοῦ ἀπὸ τὴν θέσιν ὅπου εὑρίσκεται (Κόντινεντ - Ἀγγλίαν).

Συνόλον μεγάλων δεξαμενῶν ἐν λειτουργίᾳ καὶ ὑπὸ κατασκευὴν 37.

Ἡ Ἑλλάς, μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς δάσσους Περάματος (2 δεξαμεναί), τῆς Ἐλευσίνος μὲ δύο μεγάλας καὶ τῆς μεγάλης μονίμου τοῦ Σκαραμαγκά, θὰ κατέχῃ δέκα δεξαμενὰς διὰ σκάφη ποντοπόρα 500 ποδῶν μήκους καὶ ἄνω.

Η ΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

“Ἄν οὖς ρίψη τις ἔνα βλέμμα εἰς τὸν χάρτην τῆς Μεσογείου, ἀντιλαμβάνεται ἀμέσως τὴν ἐπίκαιρον γεωγραφικὴν θέσιν τῆς Κρήτης, διὰ τὴν ἑκεὶ ἐγκατάστασιν μιᾶς βάσεως ἐπισκευῶν. Εἶναι, πρόγματι, προνομιούχος. Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἔχωθι τῆς Κρήτης διῆλθον τὸ 1963, προερχόμενα ἀπὸ τὸ Σουεζ καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, κατὰ τὴν ἀνωτέρω ἀγγλικὴν μελέτην, 527 δεξαμενόπλοια μὲ προορισμὸν τὴν Βορειοδυτικὴν Εὐρώπην, 92 διὰ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ 27 διὰ τὴν Κούβαν. Ἐπίσης ἀπὸ τὸ Σουεζ διὰ Νότιον Γαλλίαν 40 τάνκερς καὶ τὴν Ἰταλίαν 80 ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἢ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τέλος, ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ μεσογειακοὺς προορισμοὺς 85 σκάφη πετρελαιοφόρα

Κίνησις, δηλαδή, τεραστία, τὴν ὅποιαν κατὰ κύριον λόγον ἐκμεταλλεύονται αἱ βάσεις τοῦ Παλέρμου, τῆς Μάλτας καὶ τῆς Νεαπόλεως.

Εἶναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι μία βάσις εἰς τὴν Κρήτην θὰ λάβῃ τὴν μερίδα της, λόγω τῶν πλεονεκτημάτων τῆς γεωγραφικῆς θέσης (ἀμελητέα ἡ παρέκκλισις τῶν διαπλέοντων τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου πλοίων, που θὰ προσήγγιζον εἰς Σούδαν), ὅσον καὶ ὁ φυσικὸς προστατευόμενος λιμὴν τῆς Σούδας. Λιμενικὰ ἔργα προστασίας τῆς τοχὸν ἑκεὶ ιδρυθσομένης βάσεως ἐπισκευῶν δὲν χρειάζονται. Τὰ δάση εἶναι ἐπαρκή, ὥστε νὰ μὴ ἀπαιτοῦνται ἐργασίαι ἐκβαθύστεων. Ἐργατικὸν δυναμικόν υπάρχει πρόθυμον — οἱ Κρήτες μὲ ἀνακούφισιν θὰ ἔβλεπον ὅτι δὲν χρειάζεται πλέον νὰ μεταναστεύουν. Αἱ ἐγκαταστάσεις, τὰ ρυμουλκὰ καὶ τὰ πυροσβεστικὰ μέσα τοῦ ἑκεὶ Ναυστάθμου, σημαντικῶς θὰ συνεπληρωναν, ἐν ἀνάγκη, τυχὸν ἑκτάκτως διαπιστωμένας ἐλλείψεις. Ἡ συγκοινωνία, τέλος, μὲ τὸ κέντρον (τέσσαρα ἀστροπλάνα ἡμερήσιων καὶ δύο, τούλαχιστον, ὑπερταχέα πλοίων), εἶναι πυκνή πλέον ἢ ἐπαρκής. Ἡ βάσις τῆς Κρήτης ἀποτελεῖ, πράγματι, μί-

Μασσαλίαν	1	565	X	64,4	ποδῶν
	1	646	X	80,7	»
	1	671	X	105,7	»
	1	780	X	125	»
	1	990	X	164,1	»
Γένοβαν	1	578	X	81	ποδῶν
	1	640	X	59,1	»
	1	800	X	105	»
	1	920,3	X	124,7	»
	1	859	X	131,2	»
Νεάπολιν	1	1.104	X	131,3	ποδῶν
	1	700	X	121,6	»
	1	664,6	X	76,11	»
Παλέρμον	1	794	X	124,8	ποδῶν
	1	600	X	99	»
	1	534	X	80	»
Μάλτα	1	861	X	130,6	ποδῶν
	1	827	X	126,6	»
	1	550	X	93,9	»
	1	520	X	92,9	»
Βενετίαν	1	509	X	72,1	ποδῶν
Τεργέστην	1	803,3	X	115,4	ποδῶν
	1	676,5	X	93,2	»
Πόλαν	1	500	X	171	ποδῶν
Σκαργκάν	1	646,4	X	121,3	ποδῶν
	1	605,10	X	104,1	»
	1	632	X	111	»
Κων(πολίν	1	536,1	X	62,3	ποδῶν
	1	585	X	91,6	»
'Αλεξ(δρειαν	1	520	X	64	ποδῶν
Πόρτ Σαΐδ	1	688,9	X	114	ποδῶν
'Οράν	1	681	X	111	ποδῶν
· Υ π ὁ κατασκευὴν ·					
Βαλέντσια	1	600	X	100	ποδῶν
Βαρκελώνην	1	600	X	100	»
Γένοβαν	1	853	X	118	»
Μάλταν (προέκτασις μιᾶς κατὰ 160 πόδ.)					
Σκαργκάν	1	935	X	154	ποδῶν

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ A.E. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^ο ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

αν ἀνάγκην, ἡ ὅποια πρέπει ὅπωσδήποτε νὰ πληρωθῇ.

· Ή αγγλική μελέτη παρουσιάζει ώς κατω-

ΠΛΩΙΑ ΔΙΑΣΧΙΖΟΝΤΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

	ΔΙΑΤΟ 1964		ΔΙΑΤΟ 1966	
	Κάτω των 30.000 τόν.	"Άνω των 30.000 τόν.	Κάτω των 30.000 τόν.	"Άνω των 30.000 τόν.
Δεξαμενόπλοια: διεργόμενα φορτοεκφορτώνοντα	257 93	453 69	363 128	637 99
Σύνολον	350	522	491	736
ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΝΟΝΤΑ ΕΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ				
Μεταλλοφόρα	21	3	15	19
Σιτοφόρα	588	4	604	4
Γυαλιθρακοφόρα	515	46	530	71
	1.124	53	1.149	94
	1.474	575	1.578	830
Γενικόν σύνολον	2.049		2.408	

Προκύπτει έκ του άνωτέρω πίνακος ότι, κατά τό τρέχον έτος θά διέλθουν την Μεσόγειον 710 δεξιαμενόλοια και θά προσεγγίσουν εις λιμένας αύτής ἄλλα 1.339 πλοία, μεγαλύτερα τών 15.000 τόνων Δ.Π.Π. Προβλέπεται ἀκόμη, ότι η κίνησης αύτη θά αύξηθη τὸ 1966, ἀντιστοίχως, εις 1.000 καὶ 1.408 πλοία, ἢτοι, θά παρουσιάσῃ διά τὴν διετίαν αὔξησην 17,52%. Έτ τῶν πλοίων αὐτῶν ἀρκετά θὰ κατέφευγον εἰς τοὺς λιμένας μας, κατά προτίμησην δὲ τὴν Σούδαν. Καὶ δὲν θὰ ἡσαν μόνον Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Είναι, δεβαίως, γνωστόν, ότι τὸ 32% της κινησεως τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων», τὸ ἐκπροσωπούν πλοίο ξένης πλοιοκτησίας, φοιεῖται κατὰ μέγιστον ποσοστόν εἰς τάς πρωστικὰς τοῦ κ. Νιάρχου σχέσεις μὲ τὰ μεγάλα ξένα ἔφοπλιστικά συγκροτήματα, κυρίως τῶν ἑταῖριν πετρελαιῶν καὶ τὸ διεθνὲς πρωσπικὸν κύρος τοῦ μεγάλου Ἐλληνος ἔφοπλιστου. Τὸ ἐπίκαιον, οὖως, τῆς θέσεως, τὸ συναγωνιστικὸν

τῆς τιμῆς, ἡ ποιότης τῆς ἐργασίας καὶ ἡ ταχύτης ἐκτέλεσεως αὐτῆς, θά ἡδύναντο, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ προσελκύσουν ξένα πλοιαὶ καὶ πρὸς ἐπισκευαστικὰ κέντρα, ὅπως τῆς Κρήτης, τῶν ὅποιών οἱ ἐπιχειρηματίαι δὲν θα δίθετον, ἔστω, τάς στενάς σχέσεις τοῦ κ. Νιάρχου.

Αρκετά καλή, μη δυναμένη, πάντως, νὰ συγκριθῇ ἀπὸ ἀπόψεως γεωγραφικῆς θέσεως καὶ προστασίας τοῦ λιμένος μὲ τὴν Σουδαν, κρίνεται καὶ οὐ πόλος. **Μ'Ισικαβατζίμα** - Χαρίμια εξεδήλωσεν ἥδη τὸ δι' αὐτὴν ζωὴν ἐνδιαφέρον της, τὸ ἔξηρτσεν, ὅμως, καὶ ἐκ τῆς συμμετοχῆς «τρίτου», ἐννοούσα πιθανῶς τὸ Κράτος ή Τράπεζαν ἑλληνικῆς.

Όπωσδήποτε, τὸ πεδίον εἶναι ἀνοικτόν. Πλήρως διώσιμοι προβλέπονται νὰ είναι αἱ δύο αὐταὶ βάσεις. Οἱ ἔχοντες τὰ κεφάλαια καλούνται νὰ προσθέσουν. Τὸ Κράτος ὑπόκρεωσιν ἔχει πᾶσαν αὐτοῦ τὴν συμπαράστασιν νὰ παράσῃ.

Αξίζει έπισης να σημειωθῇ, ότι ή αγγλική μελέτη υποδογίζει, ότι αι ήδη είς τὴν Μεσόγειον παρεχόμενα εύκολοι διεξαγενίσμοι καὶ ἐπιστολοί δὲν ήσαν ἐπάρκεις νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν διατελεόντων αὐτὴν μεγάλων σκαφῶν. Περιθώρια, δηλαδή, πυκνώσεως τοῦ δικτύου ἐπισκευαστικών βάσεων υφίστανται ήδη, χωρὶς νὰ ληφθῇ ύπ' οὖν η διαγραφομένη αὔξησις τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως.

Εις την μελέτην ἐπίσης δὲν περιελήφθησαν αἱ δύο μεγάλαι πλωταὶ δεξαμεναὶ — διὰ σκάφη 45.000 τόννων — τὰς ὅποιας ἐγκαθιστά ἡ Ρωσία, εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Ἡ μία ἔξ αὐτῶν ἐρρυμούσῃ κῆπη ἥδη ἀπὸ τὴν Σουηδίαν, ὅπου κατασκευάζονται.

ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ναί. Χρειάζονται και πρέπει νέαι βάσεις έπισκευαστικαὶ νὰ συσταθοῦν εἰς ἐπίκαιρο σημεῖα τῶν ἑλληνικῶν ἀκτῶν καὶ νῆσων. "Ἐργον ἔξωχα παραγωγικὸν θὰ ἐπιτελέσουν. "Ἐργασία Ικανή προσφέρεται. Τὸ Κράτος ἔχει ὑπόχρεώσιν νὰ συμπαρασταθῇ εἰς μίαν τοιαύτην προσπάθειαν.

Οχι. Αντενδείκνυται ή συγκέντρωσις εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Ἀττικῆς ὅλων τῶν ἐπίσκευαστικῶν βάσεων. Επιβορείουν αἱ λειτουργοῦσαι καὶ αἱ ύπὸ σύντασιν. Ή βιωσιμότης τῶν πειριστερών καθίσταται προσβληματική. Ὁρθῶς, ὀρθότατα ἀπηγορεύθη ἀπὸ τὸ Κράτος ἡ ἐγκατάστασις καὶ ἄλλων, πέραν τῶν ὅσων ἔνεκριθησαν, τοῦ Περάματος καὶ τῆς Ἐλευσίνος.

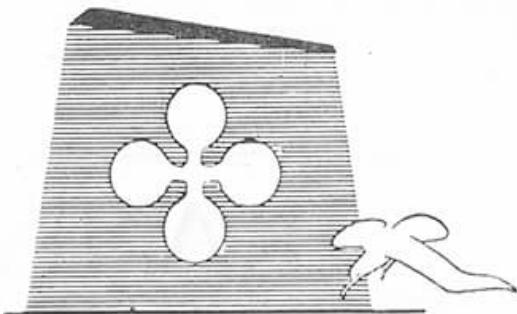
Τέλος, ὅλα τὰ δεδομένα ἐπιτρέπουν τὴν πρόβλεψιν τῆς καλῆς ἐργασίας διὰ τὰς βάσεις τῆς Κρήτης καὶ τῆς Πύλου, ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις (ἐργατικὸν δυνα-

μικούν καὶ καλὴ ὄργανωσις).

Καὶ ἀπομένει τὸ ἑρώτημα: Ποῦ τὰ κεφάλαια; Οἱ τελευταίως ἀναλόγοντες τὴν προσπάθειαν τῆς συστάσεως τῶν νέων βάσεων ἐφοπλισταὶ — μὲν τὸν κ. Ζίγδην συνειργάσθησαν ἥδη ἐπανειλημένες — θὰ μᾶς ἀπαντήσουν εἰς τὸ ὄντως τέρα ἑρώτημα.

A. N. K.

tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Πολλά έχουν μέχρι σήμερον γραφή περὶ τῆς έγκαταστάσεως κεντρικού σταθμού ἐνδείξεων μετ' ἔξ απόστάσεως ἢ καὶ αὐτομάτου ἐλέγχου εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς γειτονικὴν στήλην περιγράφεται ἀνόλογον τι σύστημα. 'Αλλ' ἀν καὶ ἀρκετὰ έχουν γραφή διὰ τὴν καθαρώς τεχνικὴν τοῦ θέματος πλευράν, οἱ λόγοι οἱ ὅποιοι συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν πολυπλόκων αὐτῶν καὶ διπανηρῶν συστημάτων δὲν έχουν ἀκόμη πλήρως κατανοθῆ. Πολλοὶ εἰναι οἱ πιστεύοντες, ὅτι αἱ ἐπιτυχανόμεναι οἰκονομίαι δὲν εἰναι ὑψους δικαιολογούντος τὴν ἀρχικὴν δαπάνην καὶ δυσκολεύονται: εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς υιοθετήσεως τῆς ἡμιαυτοματοποίησεως, ἀκόμη καὶ λόγῳ ἀμφιβολίων ὡς πρὸς τὸ καταλλήλετον σύστημα ποὺ θὰ ἔπειτε νὰ ἐλέγουν. Δικαιολογεῖται δὲν ἔν προκειμένῳ δισταγμός. Τὰ συστήματα ἀναγραφῆς στοιχείων (data logging), ποὺ συνιστούν ἐν ζωτικὸν τμῆμα τῆς δῆλης ἐγκαταστάσεως αὐτοματοποίησεως, παρέχουν ἐν τῷ πλοίῳ δύο κυρίως, συγκεκριμένας ἄλλα καὶ σημαντικῶς διαφερούστας μεταξύ των, ὑπρεσίας, ἡ φύσις τῶν ὅποιων, ὡς καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ περιβάλλοντος ἐντὸς τοῦ ὅποιου λειτουργεῖ τὸ σύστημα, ἐπιβάλλοντι τὴν προσεκτικὴν κατασκευὴν των. 'Ἐπομένως, ἐπιβάλλεται δὲν προσεκτικὴ ἐκλογὴ τοῦ εἰδικοῦ συστήματος, ἔξ οὐ καὶ δικαιολογημένος δισταγμός εἰς τὴν τοιαύτην ἐκλογήν.

Ἀρκετὴ ἐύτυχῶς περία ἔχει ἀποκτηθῆ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς αὐτοματοποίησεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ιδίᾳ κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν, καὶ τὰ δύο, πρακτικῆς φύσεως, μειονέκτηματα τῶν συσκευῶν αὐτομάτου ἐγγραφῆς στοιχείων, τὰ ὅποια δὲ περία αὐτὴ ἐντόπισεν, ἥρχισαν ἔξουδετερούμενα. Προέρχονται τὰ μειονέκτηματα αὐτὰ κυρίως ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὸ μηχανικὸς φυλακῆς χάνει τὴν προσωπικὴν ἑπαφήν μὲν τὴν μηχανήν του — ἀπομεμονώμενος ἐντὸς τοῦ εἰδικοῦ θαλαμίσκου ἐλέγχου, εἰς δὲν παραμένει διαρκούσῃ τῆς φυλακῆς του. Πρέπει, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ ἀρκεσθῇ εἰς τὰ στοιχεῖα, ποὺ τοῦ δίδουν οἱ πρὸ αὐτοῦ μετρηταί, ἐπαλήπται ἀπλῶς τὸν ἐπὶ τῶν ἀντιστοίχων τημάτων τῶν μηχανῶν εύρισκομένων θλιβούμετρων, θερμομέτρων κ.λ.π., τῶν τόσον μακρῶν ἀπὸ αὐτοῦ εύρισκομένων καὶ ἀδύνατει πλέον νὰ ἐλέγχῃ αὐτοπροσώπως, διὸ ἐποφῆς τῆς χειρός του, ἐπὶ παραδείγματι τὴν θερμοκρασίαν τοῦ ὕδατος ψύξεως τῶν κυλίνδρων. 'Υπὸ τὰς συνθῆκας αὐτὰς ἐπιβάλλεται ὅπως τὰ ἐντὸς τοῦ θαλαμίσκου ἐλέγχου ἀνεξικά ὅργανα συμπληροῦνται καὶ ἀπὸ ὑποκαταστάτων τι μέσον διότι, τυχόν διάβητος εἰς τῶν πολλῶν δεκάδων ὄργανων, ποὺ εἰσινται στοιχείων λόγον, χρονικὰ διαλείμματα, ἡ καὶ εἰς οἰσνήποτε στιγμὴν κατὰ τὴν διούλησην τοῦ μηχανικοῦ, ἀνεξαρτήτως τῆς κατὰ προκαθορισθέντα διαστήματα ἐγ-

σιναράν ζημίαν εἰς τὰς μηχανάς, πρὸς ἣ ὁ μηχανικὸς ἀντιληφθῆ ὄτιδηποτε. Καὶ τὸ ὑποκατάστατον αὐτό, εὑρέθη ὑπὸ τὴν μορφὴν συστήματος προειδοποίησεως, τελείως ἀνεξαρτήτου τῶν ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἐλέγχου μετρητῶν. Τὸ σύστημα αὐτὸν παρακολουθεῖ τὰς θερμοκρασίας, πιέσεις, στάθμην ὑγρῶν, στροφὰς κ.λ.π. δῶν τῶν ζωτικῶν τημημάτων ἐκάστης κυρίας ἡ βοηθητικῆς μηχανῆς μὲ ταύτων ρυθμὸν, συνήθως ἀνδιερθρόπεπτον, συγκρίνει τὰς μετρουμένας τιμάς πρὸς τὰς ἔκ τῶν προτέρων τεθειμένας τιμάς κανονικῆς λειτουργίας (αἱ ὅποιαι μεταβάλλονται εὐκόλως καὶ κατὰ δούλησην ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ) καὶ θέτει εἰς κίνησιν εἰδικὸν σύστημα συναγερμοῦ, εὐθὺς ὡς οἰσθίποτε τῶν μετρουμένων παραμέτρων ὑπερβῆ τὴν ἀνωτέρω τιμὴν ἀσφαλείας. Συγχρόνως παρέχεται καὶ ἀπὸ εὐθείας, διὸ ὀπτικῶν μέσων, ἡ τιμὴ ἐκάστης παραμέτρου, πάλιν κατὰ τὴν δούλησην τοῦ μηχανικοῦ, ώστε νὰ ἐλέγχεται ἡ ἀκρίβεια εἴτε τοῦ σήματος συναγερμοῦ, εἴτε καὶ τῶν τιμῶν ποὺ ἀναγράφονται εἰς τὸν ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἐλέγχου ἀντιστοίχου μετρητήν.

Πλήν τοῦ ἡχητικοῦ αὐτοῦ συστήματος συναγερμοῦ, ἔθεωρήθη ἀναγκαῖα καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐνὸς γραφικοῦ πίνακος, παριστῶντος τὴν ὅλη διάταξιν τοῦ μηχανοστασίου, μὲ ἐνδεικτικὰς λυχνίας τοῦ ποθετημένας ἐπὶ τοῦ πίνακος ἀκριβῶς ἐπὶ τῶν σχετικῶν θέσεων τῶν ἀντιστοίχων μηχανημάτων ἡ ἄλλων τημάτων τῶν ὅποιων παρακολουθεῖται ἡ λειτουργία. 'Ο μηχανικὸς δύναται οὕτω, διὸ ἀπλού δέλματος, νὰ ἐντοπίσῃ τὴν πηγὴν ἀνωμαλίας τίνος. 'Αντι τοῦ διαρράμματος αὐτοῦ, εἰς ἄλλους τύπους ἐγκαταστάσεων, ἐκάστη ἐνδεικτικὴ λυχνία φέρει ἐπιγραφὴν δεικνύουσσαν τὸ τμῆμα εἰς ὃ ἀντιστοίχει. Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ ἔχουσετεροῦνται τὸ πρώτον ἀρχικὸν μειονέκτημα τῆς ἡμιαυτοματοποίησεως.

Τὸ δεύτερον μειονέκτημα συνίστατο εἰς τὸ διὰ τὰς ἐνδεικτικὰ ὅργανα τοῦ θαλαμίσκου ἐλέγχου παρέχουν τὰ παρόντα στοιχεῖα λειτουργίας καὶ ἐπομένως ἡτο πρακτικῶς ἀδύνατον εἰς τὸν μηχανικὸν νὰ σημειώνῃ τὰς συγχρόνως ἐνδείξεις δεκάδων δόλων ὄργανων εἰς τὸ ἡμερόδιον του. Καὶ ἀνάγκην, λοιπον, αἱ εἰς χρονικὴν τινὰ στιγμὴν ἀναφέρομεναι ἐγγραφαὶ τοῦ ἡμερολογίου, ἡσαν μετρηταίς διασφέρουσαι δρκετὰ λεπτὰ τῆς ὥρας μεταξύ των. Προήλθεν ἐντεῦθεν ἡ ἀνάγκη, οὐχὶ ἀπλῶς τῆς μετρήσεως καὶ ἐνδείξεως τῶν στοιχείων λειτουργίας, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐγγραφῆς αὐτῶν, ἔξ οὐ καὶ τὸ τελικὸν δύναμα τοῦ ὅλου συστήματος ὡς «εντάτα λόγκερ». Καὶ διὰ τῆς νέας διαρροθήσεως, τὸ σύστημα αὐτὸν ἀναγράφει αὐτομάτως, κατὰ προκαθωρισμένα χρονικὰ διαλείμματα, ἡ καὶ εἰς οἰσνήποτε στιγμὴν κατὰ τὴν διούλησην τοῦ μηχανικοῦ, ἀνεξαρτήτως τῆς κατὰ προκαθορισθέντα διαστήματα ἐγ-

γραφῆς, πάντα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα λειτουργίας, εἴτε δι' αὐτομάτως λειτουργούσης γραφομηχανῆς ἐπὶ εἰδικοῦ φύλου ἡμερολογίου, εἴτε καὶ διὰ διατρήσεως εἰδικῆς τανίας. Δὲν χρειάζεται, φυσικά, νὰ ἔσαρθῃ ἡ χρησιμότης τῆς τοιαύτης ἐγγραφῆς. Τόσον δὲ πλοίαρχος καὶ ὁ μηχανικὸς τοῦ πλοίου, δύσον καὶ τὸ γραφεῖον τοῦ πλοιοκτήτου, διαθέτουν ἐν ἀκριβέστατος στοιχείων, ἀπηλλαγμένον ἀνθρωπίνων λαδῶν, ὑπερτερούν τῶν ἐπισήμων τοῦ πλοίου ἡμερολογίων δχι μόνον διὰ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ διότι πάσαι αἱ ἀναγραφόμεναι παράμετροι ἀντιστοίχουν περίπου εἰς τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάλειμμα, μὲ μεγίστην διαφορὰν 3 λεπτῶν τῆς ὥρας, καὶ ἐπομένως ὑπάρχει σχεδόν ἀπόλυτος μεταξύ αὐτῶν σχέσις. Καί, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν μίαν συγκεκριμένη περίπτωσιν: Καθίσταται δυνατή ἡ ἐγγραφή, εἰς φύλλον ἡμερολογίου διῆγαρφη, εἰς τὸν πλοίον ἡμερολογίου διῆγαρφη, εἰς τὸν πλοίον της λειτουργίας (αἱ ὅποιαι μεταβάλλονται εὐκόλως καὶ χιτωνίων καὶ θερμοκρασίας, πιέσεως καὶ ρυθμοῦ ροής τοῦ καυσίμου, πάντων αὐτῶν ἐντὸς διαλείμματος ἡμίσεως μόνον πρώτου λεπτοῦ τῆς ὥρας, ητοι πλέον διραχέος, ώστε νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ γενικὴ κατάστασις λειτουργίας καὶ ἀποδόσεως μιᾶς μηχανῆς. Εἰς ἀριστος μηχανικούς, ἐπιθυμῶν προσδιορίσῃ καὶ νὰ καταγράψῃ τὰς ἀνωτέρω τιμάς διαρκούσης τῆς ὥρας, ητοι πλέον διραχέος, ώστε νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ γενικὴ κατάστασις λειτουργίας καὶ ἀποδόσεως μιᾶς μηχανῆς παρουσιάζει σημαντικὰς ἐνίστε διακυμάνσεις.

"Άλλο πλεονέκτημα τῆς νέας διαρροθήσεως είναι τὸ διτις, αἱ αὐτομάτως ἀναγραφόμεναι εἰς τὸ φύλλον ἡμερολογίου τιμά, γίνονται μὲ ἐρυθρὸν μελάνην κάθε φορὰν πού, διὸ οἰονδήποτε λόγον, τίθεται εἰς λειτουργίαν τὸ σύστημα συναγερμοῦ. Καθίσταται οὕτω ἀδύνατον εἰς τὸν μηχανικὸν φυλακῆς ν' ἀποκρύψῃ, διὸ οἰονδήποτε προσωπικὸν λόγον, οἰονδήποτε ἀνωμαλίαν ποὺ παρετηρήθη διαρκούσης τῆς φυλακῆς του. Καὶ ἡ ἀξία τοῦ γεγονότος αὐτοῦ είναι προφανής, ἀκόμη καὶ διὰ τὸν μηχανικὸν δῆστις, κατὰ τὰς τοικτικὰς ἐπιθυμήσεις τῆς μηχανῆς του, διαπιστώνει ζημίας εἰς ἔν μεδολόν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ εἰς ἔδρανον συνεπείρος ὑπερθερμάνσεως καὶ δικαίωσις, ἐπιθυμεῖ νὰ προσδιορίσῃ πότε τοῦ πού συνέβη.

Πλὴν τῶν συνήθων τιμῶν πού ἀναγράφονται εἰς τὸ αὐτομάτως τηρούμενον, ἡμερολογίου τούτο, εἰναι δυνατή καὶ ἡ ἀναγραφή τιμῶν ἐξ ἄλλων πηγῶν, τίθεται εἰς λειτουργίαν τὸ σύστημα συναγερμοῦ. Καθίσταται οὕτω ἀδύνατον εἰς τὸν μηχανικὸν φυλακῆς του, διαπιστώνει ζημίας εἰς ἔν μεδολόν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ εἰς ἔδρανον συνεπείρος ὑπερθερμάνσεως καὶ δικαίωσις, ἐπιθυμεῖ νὰ προσδιορίσῃ πότε τοῦ πού συνέβη καὶ εἰς ποιὸν λόγον διφέλεται.

Πλὴν τῶν συνήθων τιμῶν πού ἀναγράφονται εἰς τὸ αὐτομάτως τηρούμενον, ἡμερολογίου τούτο, εἰναι δυνατή καὶ ἡ ἀναγραφή τιμῶν ἐξ ἄλλων πηγῶν, τίθεται εἰς λειτουργίαν τὸ σύστημα συναγερμοῦ τῆς μηχανῆς του, διαπιστώνει ζημίας εἰς ἔν μεδολόν, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ εἰς ἔδρανον συνεπείρος ὑπερθερμάνσεως καὶ δικαίωσις, ἐπιθυμεῖ νὰ προσδιορίσῃ πότε τοῦ πού συνέβη.

A D E N
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,
 Steamship Agents & Stevedores
 P.O.B. 33 (crater)
 ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA
 Affiliated with:
RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.
 KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ρότερον ήχητικόν σήμα, τὸ όποιον δὲν δύναται οὐτος νὰ διακόψῃ. Τὸ σῆμα αὐτὸ διακόπτεται μόνον ὅταν ἀρχίσῃ ἡ πρὸς ἄστρον τῆς ἀνωμαλίας ἐργασία.

Ἀνάλογον σύστημα ἔιτεπισμοῦ ἀνωμαλίων καὶ εἰδοποίησεως δι' αὐτάς ὑπάρχει καὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἥτις καὶ ὀπλούστερον τοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον ὑφίσταμένου. 'Υπάρχουν καὶ ἔκει φωτίζονται ἐνδεικτικοὶ πίνακες καὶ ἡχητικά σήματα, τὰ όποια δὲν διακόπτονται παρὰ μόνον ὅταν ἔχουν δετερώθη ἡ ἀνωμαλία.

"Οταν τὸ πλοίον εύρισκεται ἐν ὅρμῳ, δόποτε δὲν χρείαζεται ἐν τῷ μηχανοστάσιῳ νὰ ὑπάρχῃ ἀξιωματικὸς φυλακῆς, τὸ σύστημα ἐντοπισμοῦ καὶ εἰδοποίησεως δι' ἀνωμαλίας ἀφορᾶ μόνον εἰς τὰς ἡλεκτρογενητηρίας καὶ τὸν ἐν ὅρμῳ λειτουργούντα διοχητικὸν μηχανισμόν, οἱ δὲ πίνακες με τὰ ἡχητικὰ σήματα καὶ τὰ ἐνδεικτικὰ φῶτα εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ γραφείου ποὺ ὑπάρχει μεταξὺ τῶν δωματίων τῶν δύο τρίτων μηχανικῶν τοῦ πλοίου.

Εἰς περίπτωσιν σοδαράς βλάβης, ὡς ἐπὶ παραδείγματι ἡ ὑπερδολικὴ πτώσις τῆς πιέσεως εἰς τὸ σύστημα λιπάνσεως εἰς τινὰ μηχανήν, ή λειτουργία τῆς μηχανῆς διακόπτεται αὐτομάτως, ἐνῷ τίθενται εἰς ἐνέργειαν καὶ τὰ σχετικὰ φωτεινὰ καὶ ἡχητικὰ σήματα.

Ο πεπιεσμένος ἀρῷ, δοτὶς θασικῶς χρησιμοποιεῖται διά τὸν ἔξ ἀποστάσεως χειρισμὸν τῶν διαφόρων χειριστικῶν ὁργάνων, μηχανισμῶν κινήσεως καὶ βολβίδων, εἰναι καθαρός, φιλτραρισμένος καὶ ἔχει πίεσιν 7 χιλιογράμμων. Δι' αὐτοῦ τίθεται εἰς κίνησιν ἡ κρατεῖται καὶ ἡ πρωστήριος μηχανή, ἡ βαλδίς προκινήσεως τῆς ὅποιας λειτουργεῖ διά βαλδίδος τέλεκτρον.

Διά τὸν ἐντοπισμὸν ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν πιέσιν συστημάτων λιπάνσεως, πίεσιν ἀέρος προκινήσεως, ροὴν καυσίμων καὶ πίεσιν εἰς τὰ διάφορα ζωτικῆς σημασίας συστήματα, χρησιμοποιούνται ἐντοπισταὶ μανομετρικούς τύπου. Διά τὰ κυκλώματα ψυχτικού ὕδατος καὶ ὑδατος κυκλοφορίας, χρησιμοποιούνται θερμοστατικῶς λειτουργούσαι βαλδίδες.

Διά τὸν καθαρισμὸν τοῦ καυσίμου δὲν χρησιμοποιούνται φυγοκεντρικοὶ ἀποχωρισταί, λόγῳ τῆς ἀνάγκης προσεκτικῆς αὐτῶν ἐπιτρήσεως, ἀλλὰ εἰδικὸν σύστημα φίλτρων, οὐδεμίας χρήζοντας εἰδικῆς μερίμνης, πλὴν τοῦ συνήθους περιεδικού καθαρισμοῦ τῶν στοιχείων του. Λειτουργούν τὰ φίλτρα αὐτὰ διὰ συστήματος δενδισμένης κυκλοφορίας μέρω μιὰς σειρᾶς λεπτῶν δικτυωτῶν, τὰ τελευταῖα δὲ αὐτὰ αὐτοκαθαρίζονται δι' αὐτοεκκλήσεως, χρησιμοποιουμένου τοῦ δι' αὐτῶν διερχομένου πετρελαίου, τὸ όποιον, ἀνὰ διαστήματα, παλινδρομεῖ διὰ μέσου τῶν στοιχείων πρὸς καθαρισμὸν αὐτῶν.

ΤΟ PANTAP ME "ΦΩΤΟΠΑΟΤ.."

Εἶχομεν πρὸ καιροῦ ἀνογγείλει τὴν ὑπὸ τῆς Κέλδιν Χιούγκης κατασκευὴν ἐνὸς φωτο-

γραφικού συστήματος ὑποτυπώσεως ραντάρ, δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν συνδυασμῷ μὲ οἰανδήποτε συσκευὴν τοῦ αὐτοῦ κατασκευαστού, ἥδη δὲ τὸ σύστημα τοῦτο, ὃν μασθὲν «Φωτοπλότο», προχοιενέται ἐπὶ διαφόρων πλοίων. Παρουσιάζει τὸ ἐν λόγῳ σύστημα τὴν ἐπὶ τῆς ὁδόνης ἐνὸς ραντάρ εἰκόνα, σχετική ἡ ἀληθοῦς κινήσεως, ὡς μιὰν λαμπτράν, σταθεράν εἰκόνα διαμέτρου 27 ίντσων, ἐπὶ μιὰς ἐπιπέδου ἐπιφανείας, καλυπτομένης ὑπὸ χάρτου καταλλήλου δι' ὑποτύπωσιν. Η εἰκόνα αὐτὴ παράγεται μέσω τοῦ συστήματος ταχείας φωτογραφικῆς ἐπεξεργασίας, ποὺ ἐπενόργησαν οἱ κατασκευασταὶ καὶ ποὺ αρχικῶς ἔχρησιμοποιήθη διὰ στρατιωτικούς σκοπούς καὶ ποὺ ἐπιτέρπει τὴν ταχείαν καὶ αὐτόματον λήψιν, ἐπεξεργασίαν καὶ προβολήν σειρᾶς φωτογραφῶν μιᾶς λυχνίας καθοδικῶν ἀκτίνων.

Εἰς τὸ δασικὸν σύστημα «Φωτοπλότο», η εἰκόνα τοῦ ραντάρ παρουσιάζεται πρῶτον κατά τὸ συνήθη τρόπον ἐπὶ μιᾶς λυχνίας καθοδικῶν ἀκτίνων 3½ ίντσων, φωτογραφεῖται δὲ κατόπιν ἐπὶ ειδικοῦ φίλμ 16 χιλιοστομέτρων, τὸ όποιον ἐμφανίζεται ἐντὸς διλίγων δευτερολέπτων καὶ προβάλλεται ἐπὶ τῆς κάτω ἐπιφανείας διαφανοῦς δόθοντος, ἐπὶ τῆς ὁποίας οἱ στόχοι παρουσιάζονται μαύροι, μὲ λευκὸν δάθος. Η αὕτω προβαλλομένη εἰκόνα εἶναι προστιθή πρὸς μελέτην εἰς πολλοὺς ταυτοχρόνους παραπρότατας, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἡμέρας η κατά τὴν νύκτα, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη τοῦ γνωστοῦ ἐλαστικοῦ σκιαδίου. Δι' ἀπλῆς ρυθμίσεως καὶ ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς ὑποτυπώσεως, δύναται νὰ καθορισθῇ τὸ διάλειμμα χρόνου μεταξὺ τῶν διαδοχικῶν προβαλλόμενών εἰκόνων εἰς 15 δευτερόλεπτα, τρία δὲ 6 λεπτά.

Δοκιμαστικαὶ τοιαῦται συσκευαὶ ἔγκατεστάθησαν πρῶτον τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1961 ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανού «Καμπέρρα» κατὰ τὸ παρθενικὸν αὐτοῦ ταξίδιον καὶ κατόπιν ἐπὶ τοῦ δεξαεμενοπλοίου τῆς Σέλλα «Οσιλλά» τὸ 1963. Βάσει τῆς ἔκτοτε κτηθείσης πείρας διεμφρώθη ἡ σημερινὴ μορφὴ τῆς δῆλης συσκευῆς, ἐν τειρὰ πλέον παραγομένης δι' ἐμπορικὴν χρήσιν, τὰ δὲ ἡλεκτρικά στοιχεῖα καὶ ὁ τρόπος ρύθμισεως εἶναι τὰ αὐτά μὲ τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὸ ραντάρ τῆς Κέλδιν Χιούγκης τύπου 14/16 P.

Τὸ φωτογραφικὸν στοιχεῖον τῆς νέας συσκευῆς ἀποτελεῖται ἀπὸ μηχανισμὸν κινήσεως τοῦ φίλμ πρὸ τοῦ ἀνοιγματος τοῦ φακοῦ εἰς τὰ στάδια, εἰς κύκλους 15 δευτερολέπτων, 3 δὲ 6 λεπτῶν, ὃςτε ἔκστασην πρὸ τοῦ φακοῦ τρῆμα τοῦ φίλμ νὰ ἔκτιθεται πρῶτον εἰς τὴν λυχνίαν καθοδικῶν ἀκτίνων, μετά δὲ τὴν «ελήμην» αὐτὴν τῆς φωτογραφίας τὸ φίλμ αὐτὸν αὐτοπτωτας καὶ ταχυτάτως εἶναι καὶ σταθεροποιεῖται, πρὶν τελικῶς προβληθῇ ἐπὶ τῆς δόθοντος ὑποτυπώσεως. Η ἐμφάνισης ἐπιτυγχάνεται μέσω ἐλεγχομένου συστήματος διὰ προδόλων ραντίσμων (jet - pump), τῆς δῆλης διαδικασίας ἐπεξεργασίας καὶ σταθεροποιησεώς περατουμένης ἐντὸς 3½ μόνον δευτερό-

λεπτῶν. Η ἔκθεσις τοῦ φίλμ πρὸ τοῦ φακοῦ ἔχει ρυθμισθῆ ὡτας δισταί αἱ διαδοχικαὶ φωτογραφίαι νὰ συμπίπτουν, κατὰ τὴν ἐπὶ τῆς δόθοντος προδόλην αὐτῶν, μὲ προσέγγισιν ἐνὸς δεκάτου ἑκτου τῆς ἵντσας. Ἐπὶ παραγγελίᾳ καὶ μὲ σχετικὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς τιμῆς, εἰς τὰ διαλείμματα χρόνου δύνανται νὰ προστεθοῦν καὶ τὰ τῶν 3¾ δευτερολέπτων καὶ 7½ δευτερολέπτων, πρὸ τοῦ συνήθους τοιούτου τῶν 15 δευτερολέπτων. Οιοδήποτε πάντως, κυκλοὶ διαλείμματος χρόνου καὶ ἀν χρησιμοποιήται, δι' ἐκάστην νέαν φωτογραφίαν, ἡ ἀκριβῆς αὐτῆς μορφὴ παρέχεται πάντοτε ἐντὸς 15 δευτερολέπτων ἀπὸ τῆς λήψεως της. Οταν χρησιμοποιούνται οἱ μακρότεροι κυκλοὶ τῶν 3 δὲ 6 λεπτῶν, τὸ φίλμ ὑφίσταται διπλῆν μεταφορὰν καὶ αὕτω αἱ εἰκόνες τῶν 3 δὲ 6 λεπτῶν προβάλλονται μὲ καθυστέρησιν ποὺ περιορίζεται πάντοτε εἰς τὸν πραγματικὸν χρόνον ἐπεξεργασίας τῆς φωτογραφίας, ητοι 3½ περίπου δευτερολέπτων.

Η ειδικὴ θήκη τοῦ φίλμ περιλαμβάνει 400 πόδας φίλμ τῶν 16 χιλιοστομέτρων, ητοι ἐπαρκὲς μῆκος διὰ συνεχῆ 24ωρον λειτουργίαν τοῦ συσκευῆς μὲ χρησιμοποίησιν τοῦ διαλείμματος τῶν 15 δευτερολέπτων. Δύναται νὰ τοποθετηθῇ ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἡμέρας, η δὲ λυχνία τῶν 100 δάττη ποὺ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν προβολὴν αὐτοῦ, εἶναι εὐκόλως προστιθή διὰ τυχὸν ἀντικατάστασίν της καὶ διαρκεῖ ὑπὸ συνεχῆ λειτουργίαν 500 ὥρων.

Η συσκευὴ «Φωτοπλότο» δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰ κλίμακας ἀποστάσεων 3, 6, 12 καὶ 24 μιλίων μὲ συσκευὰς ραντάρ, σχετικῆς κινήσεως καὶ εἰς τὰς κλίμακας 3, 6 καὶ 12 μιλίων, μὲ συσκευὰς ἀληθοῦς κινήσεως, πρὸ τὸ παρόν δύμας, κοστίζει αὐτὴ πέντε χιλιάδας στερλίνας.

ΝΕΑΙ ΡΩΣΙΚΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ

Διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «ΕΒΙΟΛΚΟ» ἐκομισθησαν ἔξ 'Οδησού δύο ναυτικαὶ μηχαναὶ δῆζε, δυνάμεως 400 ἴππων ἑκάστη, παραγγελῆς Σούντοιμπορτ, διὰ τὸν ἐν Πειραιὲ ἀντιπρόσωπον τοῦ ὡς ἀνω τοῦ οἴκου Ναυτικοῦ Οἴκου κ. Γεώργιον Μουνδρέαν, ὡς καὶ μεγάλαι ποσότητες ἀνταλλακτικῶν. Αἱ μηχαναὶ εἶναι δύμαις καὶ στοιχεῖα ποσότητας, ἀνταλλακτικῶν. Αἱ μηχαναὶ εἶναι δύμαις καὶ στοιχεῖα ποσότητας, ἀνταλλακτικῶν.

Οι γνωστοί, αἱ νέαι μηχαναὶ παραγγής Σούντοιμπορτ θὰ τοποθετηθοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν Ρώσου ἐμπειρογνόμονος, τοῦ κ. Ἀρκάντι Μιχαήλοβιτς. Ἀπεστάλη ὡτας ὑπὸ τῆς διοικήσεως τῆς Σούντοιμπορτ πρὸ μηνὸν εἰς τὴν Αἰγαίαν, ὅπου καὶ θὰ παραγίνεται, πρὶν τελικῶς προβληθῇ ἐπὶ τῆς δόθοντος ὑποτυπώσεως. Η ἐμφάνισης ἐπιτυγχάνεται μέσω ἐλεγχομένου συστήματος διὰ προδόλων ραντίσμων (jet - pump), τῆς δῆλης διαδικασίας ἐπεξεργασίας καὶ σταθεροποιησεώς περατουμένης ἐντὸς 3½ μόνον δευτερο-

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 23703 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

VENEZIA

ZATTERE No 1392
TELEGRAMS: OPLITIS - VENICE
TELEPHONES: 700660 - 700661
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CONDUCTED
BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE REQUEST
OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL CORRESPONDENCE
CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE
OFFICE

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ κ. κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Η ΑΦΑΛΑΤΩΣΙΣ ΤΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

Ως είναι γνωστόν, ή πλέον χρησιμοποιούμενή μέθοδος αφαλατώσεως του θαλασσίου υδάτος είναι ή διά της θερμάνεσως αυτού, καθ' ήν υγροποιείται τὸ ἔξατμιζόμενον γλυκύ υδωρ, στοιχίζει δὲ αὐτὴ 30 δραχμὰς ἀνὰ χίλια γαλλόνια (3.77 κυβικά μέτρα) δι' ἐπαρκούς μεγέθους ἔγκαταστάσεις. Τὸ ἀκριδὸν αὐτό, σχετικῶς, κόστος τῶν 8 περίπου δραχμῶν κατὰ κυβικὸν μέτρον προσπαθεῖ ἡ ἀνά τὸν κόστον ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἔρευνα νῦ μειώσην, ἥδη δὲ ἀγγέλεται μία νέα μέθοδος, δι' ής τὸ κόστος αὐτὸς μειούται εἰς 2.3 μέχρι 4.6 δραχμὰς κατὰ κυβικὸν μέτρον, ἀναλόγως πάντες τοῦ μεγέθους τῆς ἔγκαταστάσεως. Τὸ κόστος αὐτὸς κρίνεται ὡς λίαν συμφέρον, ἀκόμη καὶ διά τὰς ἐν Ἑλλάδι συνθήκας.

Ἡ νέα μέθοδος αφαλατώσεως χρησιμοποιεῖ τὸ φαινόμενον τῆς ὁσμῶσεως, καθ' ήν ἐν υγρὸν διάλυμα ρέει μέσω μιᾶς μεμβράνης εἰς ἐν διάλυμα μικρότερο πυκνότητος. Ἡ τοιαύτη ροή διαχωρίζει τὸ γλυκὸν ἀπὸ τὸ, ὑπὸ πείσιν τελοῦν, θαλάσσιον υδωρ. Ἡ μεμβράνη, ἡ χρησιμοποιουμένη ἐν προκειμένῳ, διεμορφώθη ἀπὸ μηχανικοὺς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Καλιφορνίας, ἀποτελεῖ δὲ τὴν μεγαλύτερα ἐπίτυχιαν τῆς τελευταίας πεντηκονταετίας εἰς τὴν ἔρευναν πρὸς κατασκευὴν ὑλικοῦ καταλήλου διὰ τὸν διαχωρισμὸν τοῦ ἐν διαλύσει ἐντὸς υδάτος ἄλατος. Πρόκειται περὶ πορώδους μεμβράνης, κατεσκευασμένης ἐξ ειδικοῦ ὅξικου ἄλατος κυτταρίνης μὲν ὑδατώδες ὑπερχλωρικὸν μαγνήσιον καὶ ἀσετόνην, ἡ ὅποια ἀναμένεται δτὶ θάτη ἀποδειχθῆ χρησιμοτάτη εἰς τὴν διοχημικὴν ἔρευναν διὰ τὴν διύλισιν τῶν ἵων, τῶν πρωτεινῶν κ.λ.π.

Ἡ μεμβράνη αὗτη τοποθετεῖται πρὸ τῶν ἐξ ειδικῆς υάλου αὐλῶν τῆς ἔγκαταστάσεως ὁσμῶσεως, περὶ τὸ ἥμισον δὲ τῆς ἀρχικῆς ποσότητος θαλασσίου υδάτος συνεχίζει τὴν μέσω τῶν αὐλῶν ροήν του, δομοῦ μετὰ τῆς ἀλμῆς τῆς περιεχομένης ἐκ τῆς ἥδη διύλισθείσης ποσότητος, ὥστε νὰ διατρέπηται ἡ τίεσις τῆς ἀντλήσεως καὶ νὰ ἀπάγεται τὸ ἀλατός ἔξω τῶν αὐλῶν.

Τὸ θαλάσσιον υδωρ, ποὺ ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὴν πρώτην δοκιμαστικὴν ἔγκαταστασιν περιείχε 35.000 εἰς τὸ ἔκατον μύριον μέρη διαλευμένων εἰς αὐτὸς στερεῶν. Μετὰ τὴν διέλευσιν του διὰ τῆς πρώτης βαθμίδος ἐπεξεργασίας, τὸ υδωρ περιείχε μόνον 2.000 μέρη εἰς τὸ ἔκατον μύριον, μετὰ δὲ τὴν διέλευσιν του καὶ διὰ τῆς δευτέρας σειρᾶς αὐλῶν περιείχε μόνον 200 μέρη εἰς τὸ ἔκατον μύριον, ητοι πολὺ κάτω τοῦ ὄριου τῶν 500 μερῶν, ποὺ θεωρεῖται ὡς τὸ ὄντατον ἐπιθυμητὸν δριον ἀναλογίας στερεῶν εἰς τὸ πόστιμον υδωρ. Ἡ πρὸ τῶν αὐλῶν μεμβράνη, ἐπιτρέπει τὴν διέλευσιν τοῦ γλυκέος υδάτος, ὅταν δὲ ἀσκήται ὑπὸ τῆς ἀντλίας πίεσι: εἰς τὸ ὑπὸ ἀφαλάτωσιν θαλάσσιον υδωρ, τὸ ὑπὸ τῆς μεμβράνης διύλισθόμενον υδωρ φθάνει τὸ ἔκατον παταλάσιον τῆς ποσότητος, ποὺ δύναται νὰ διύλισθη μέσω τῶν μέχρι τοῦδε ἐν χρήσει μεμβρανῶν διύλισεως. Ση-

μειούται δέ, ὅτι η νέα μεμβράνη ἀντέχει εἰς λίαν υψηλάς πιέσεις.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἡ ἐταιρία «Σέλλα» ἐκυλοφόρησε πρὸ τίνος ἐνδιαφέρον τεῦχος ἀναφερόμενον εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς πετρελαίων. Ἀποσπώμεν ἐξ αὐτοῦ μερικάς χαρακτηριστικὰς περικοπάς: Ἡ φύσις — τρόπον τινὰ ἐξ ιδιοτροπίας της — ἔχει στερήσει τὰς μεγάλας διοικητικάς χώρας — ἔξαρτεσει τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως — ἀδηφάγους καταναλωτρίας πετρελαιού, ἐπαρκῶν πηγῶν, ἐνῷ εἰς ἄλλας χώρας, αἴτινες ἐλάχιστα ἀναλίσκουσι πετρελαιοειδῆ καὶ εἶναι ὑπανάπτυκτοι, ὑπάρχουν πλούσιαι πετρελαιοπηγαί. Ἀρκεῖ ἡ ἀπλῆ αὐτὴ διαπίστωσις, διὰ νῦν ἔγηση τὴν δημιουργίαν τῶν ρευμάτων διακινήσεως τῶν πετρελαιών, ἀπίνα καλύπτουν σήμερον εἰς τοντά 50% τοῦ δύκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Αἱ μεγάλαι δόδοι τὰς ὁποίας ἡκολούθει τὸ πετρέλαιον, ὑπέστησαν σοθαράς μεταβολάς. Ἐνῷ τὰ ἐκ παραδότεως ρεύματα ἔξαγωγῆς προπόρχοντο κυρίως ἀπὸ τὰς Ἡνωμένες Πολιτείες καὶ τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς, σήμερον τὸ πρωτεύον σημεῖον ἀφετηρίας εἶναι η Μέσης Ἀνατολής (Περσικὸς Κόλπους καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου), ὑπόθεν ἀνεφοδιάζεται η Εύρωπη, η σημαντικότερα δηλαδὴ δι' εἰσαγωγάς ἀκαθάρτου πετρελαίου ἡπειρος, καλύπτουσα ἀνά τὼν 3/4 τῶν ἀναγκῶν της. Οὕτω, τὰ ρεύματα Δύσεως — Ἀνατολῆς, τὰ ὅποια ἐπεκράτουν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἀντικατεστάθησαν ὑπὸ τῶν ρευμάτων Ἀνατολῆς-Δύσεως, χρησιμοποιουμένης τῆς γραμμῆς Μεσογείου. Ἡδη, ἐπεραρέματα ἀρχίζουσαν νὰ ἔξελίσσωνται, τὰ μὲν ὑπὸ τὸ φῶς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς κατασκευῆς «σούπερ - τάνκερς» δυναμένων νὰ διακινοῦν οικονομικῶς τὸ πετρέλαιον διὰ τῆς παλαιᾶς δόδου τοῦ Ἀκρωτηρίου, τὰ δὲ ἐκ τῆς ἀνάγκης ἔξασφαλίσεως τῆς πρὸς τὴν Εύρωπην ροῆς νέων πηγῶν ἀνακαλυφθεισῶν εἰς τὴν Σαχάραν καὶ τὴν Λιδύην την.

Οσον ἀφορᾷ τὴν Διώρυγα τοῦ Σουεζ, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἡμίσια καὶ πλέον τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων, ἔχουν βιθίσμα ἀνάτερον τοῦ βάθους τῶν υδάτων τῆς Διώρυγος, μὴ δυνάμενα νὰ τὴν διαπλεύσουν, εἰμὶ μόνον μὲ τημά φορτίου. Τὰ ἐξ αὐλῶν πλήρως ἔμφορτα εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν δόδον τοῦ Ἀκρωτηρίου. Διάφοροι ἐξ ἄλλου λιμένες φορτώσεως, εἶναι ἐκ φύσεως προκισμένοι νὰ δέχονται καὶ τὰ μεγαλύτερα δεξαμενοπλοίων. Τούτο ισχύει διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον (εἰς Ράς Τανόύρα, τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας), εἰς Μένα - ἄλ - Ἀχμαντί (τοῦ Κουβεΐτη) η εἰς Σχίρρα (τῆς Δυτικῆς Μεσογείου). Ἄλλοι λιμένες μὲ μικρότερον βάθος υδάτων δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν τὰ μεγάλα δεξαμενοπλοία, δι' ὃ το καὶ τείνουν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ὑποδρυχίων ἀγωγῶν. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ὑπάγονται οἱ λιμένες τῆς Σιδώνος, Τριπόλεως καὶ Μπάνιας εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ οἱ λιμένες τῆς Καραϊβικῆς.

Οἱ υποδρυχοί οἱ ἀγωγοί οι συνδέουν τὴν ἀκτὴν μετὰ τὰ δέσσεως εἰς τὸ πέλαγος ἐπὶ διάθετων υδάτων, ἐνθα δύνανται νὰ προσ-

γεγίζουν μεγάλα σκάφη. Τὴν δημιουργίαν τῶν ύποδρυχίων αὐτῶν ἀγωγῶν προεκάλεσεν ἡ συνεχῆς αὔξησις τῶν διαστάσεων τῶν δεξαμενοπλοίων, ητίς, ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς πλευρᾶς, ὑπερέδαινε τὰς δυνατότητας ἀντιστοίχου προσαρμογῆς τῶν λιμενικῶν μέσων. Οἱ ἐν λόγῳ ἀγωγοὶ ἀποτελοῦνται ἐκ χαλυβδίνων σωλήνων ποικίλης διαμέτρου (κατά μέσον δρον 30 ἑκατοστῶν) καὶ καταλήγουν εἰς ἐλαστικήν σύνδεσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν προσαρμογὴν τοῦ σωλήνου εἰς τὰς σωληνώσεις τῶν ἀντλιῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὸ δυθισμένον ἄκρον του τὸ σύστημα είναι προσπρομονένον εἰς κιβώτιον στερεῶς τοῦ διόπτητον στοποθετημένον εἰς τὸν διάθον. Μερικοὶ ἐκ τῶν ύποδρυχίων ἀγωγῶν λειτουργοῦν δυνάμει μετανάστες της θαρρύτης, ἀλλοὶ δὲ δι' ἀντλιῶν.

Τὸ σύγχρονον δεξαμενόπλοιον τελεῖ ὑπὸ συνεχῆ ἐξέλιξιν, ἡ δὲ τάσις πρὸς τὰ γιγαντιαῖς μεγέθη δὲν ἔπαισεν. Ἡ τεχνικὴ τῶν κατασκευῶν τελεῖ καὶ αὐτὴ ὑπὸ διαφράκτη πρόσθιον, δσον ἀφορᾶ, κυρίως, τὴν τρόπιδα, τὰς ὑπερτερικὰ τοῦ πλοίου δισφράγματα, τὴν πρώσων, τὰ μέσα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν μεταφορικὴν ίκανότητα. Ὡς πρὸς τὰ πλεονεκτήματα τῶν δεξαμενοπλοίων ἀναφέρονται τὰ ἔξι: Τὸ κόστος ναυπηγήσεως καὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως δὲν αὐξάνονται ἀναλόγως τοῦ μεγέθους. Θεωρητικῶς, ὑπάρχει μία μεγίστη ταχύτης δι' ἔκαστην χωρητικότητα. Οὕτω, ἂν ὑποτεθῇ, ὅτι τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 18.000 τόνων καὶ ταχύτης 14/4 μιλίων εἶναι ἵσον πρὸς 100 κατὰ μεταφερόμενον τόνον, τὸ κόστος τοῦ θάτη μειωθῆ εἰς 85 διὰ σκάφος τῶν 32.000 τόνων καὶ ταχύτης 16 μιλίων καὶ ταχύτης 16 ἐπίστης μιλίων.

Αἱ δαπάναι μεταφορᾶς δὲν αὐξάνονται κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸ μεγέθος τοῦ δεξαμενοπλοίου. Λόγου χάριν, εἰς σκάφος τῶν 65.000 τόνων d.w., τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς τόνου φορτίου ἀντιπροσωπεύει τὰ 56% μόνον τοῦ κόστους τοῦ μεταφερομένου τόνου ἐπὶ σκάφους τοῦ τύπου «T. 2» (16.000 τόνων d.w.). Ἐπίσης, ἐπὶ δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος 32.000 ἔως 45.000 τόνων d.w. εἶναι δυνατόν νὰ ἀχθῇ τὸ κόστος εἰς τὰ 60 η 75% τοῦ κόστους τῆς διὰ «T. 2» μεταφορᾶς. Τέλος, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἴναι ἀνεξάρτητος τῶν διαστάσεων τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ποικίλλει μεταξὺ 42 ἔως 50 ἀνδρῶν.

Οἱ κατωτέρω πίνακες δεικνύει τὴν ἐξέλιξιν τῶν διαστάσεων καὶ τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀπὸ τοῦ 1872 μέχρι σήμερον:

Ἐπη	Μῆκος	Τόν. d.w.
1872	98.— μέτρα	2.748
1892	100.58	» 5.212
1899	152.44	» 15.930
1921	174.33	» 22.600
1937	194.15	» 28.500
1954	220.05	» 44.633
1955	240.47	» 56.080
1956	260.60	» 85.515
1963	291.—	» 132.334

NAYLORSEIS, ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ANTIPROSOPΕΙΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΓΡΑΜΜΩΝ & ΜΕΣΙΤΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ
ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ
MANCHESTER 20 BRAZENNOSE ST. THE DOCK
TELEGRAMS - VOGT TELEGRAMS - VOGT
TELEPHONE BLACKFRIARS 4688 TELEPHONE PRESTON 86238

VOGT & MAGUIRE LTD.
SHIPBROKERS

HEAD OFFICE
LIVERPOOL
CROSS KEYS HOUSE
MOORFIELDS
TELEGRAMS - VOGT
TELEX 62108
TELEPHONE
CENTRAL 9007

LONDON
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS
TELEGRAMS VOGTSALE
VOGTCHART
TELEX 22665
TELEPHONE
AVENUE 7222

PHONE: 69-1924
BRANCH : 189 LONSDALE ST.,
CITY-PHONE: 32-4539

SOUVENIR OF ATHENS
IMPORTERS OF GREEK BOOKS
MAGAZINES AND SOUVENIRS

& TRAVEL SERVICES
AGENTS FOR A.N.Z. BANK

D. CARAS 197 PARK STREET,
PROPRIETOR SOUTH MELBOURNE



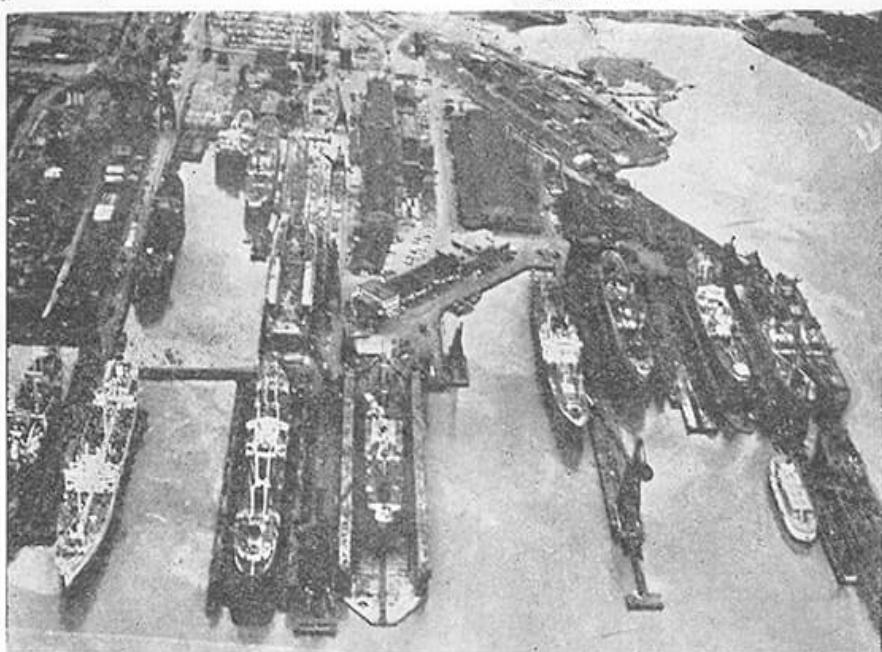
Accessibility



Από την Φιλαδέλφειαν μέχρι τού 'Ακρωτηρίου Χένρυ - Cape Henry - μέσω τής διώρυγος C & D της Βαλτιμόρης 244 μίλια. Διά τού 'Ατλαντικού 231 μίλια.



Ο. X. EMM. Δ. ΧΟΝΔΡΟΥΛΗΣ
Διευθυντής τού Έλληνικού τμήματος,
δύστις κατά τα τελευταία δεκαπέντε
έτη συνέβασται με τὰ ναυτηγεία Μέρυλαντ
καὶ προσωπικός ἐποπτεύει τὰς
ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων ἐροπλιστῶν.



Η στρατηγικὴ θέσις τῶν Maryland Shipbuilding & Drydock Company ἡ πρὸς τὰ ὄποια προσέγγισις ἀπὸ Βορρᾶν καὶ Νότον γίνεται δι' ἀσφαλοῦς ὑδατίνης δόδοῦ, ἐπιτρέπει ταχεῖαν τὴν διέξοδον πρὸς τὰ πεδία τοῦ 'Ατλαντικοῦ ὥκεανοῦ. Μία ἀπὸ τὰς καλυτέρας ἔξωπλισμένας ὁργανώσεις τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ κείται ἐδῶ, προτοιμασμένη νὰ διενεργήσῃ τὰς ἐπισκευάς σας ταχέως, ἵκανοποιητικῶς καὶ μὲ οἰκονομίαν κόστους. Ο πλήρης ἔξωπλισμός των περιλαμβάνει τέσσαρας μονίμους δεξαμενάς, ἀνυψωτικῆς ἵκανότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων καὶ τὰ πλέον σύγχρονα καὶ καλύτερον ἔξωπλισμένα μηχανουργεῖα.

Ἐπιτρέψατε μας νὰ ἔχυπηρετήσωμεν τὰ πλοῖα σας, τὰ καταπλέοντα εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Τέσσαρες μόνιμοι δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ἵκανότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων.

Maryland Shipbuilding & Drydock Company

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ, ELGIN 5-0500

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-093

CONTACT ***MacGREGOR*** ABOUT AUTOMATED CARGO HANDLING **NOW!**



**don't gamble
with the future
of your ships**



MacGREGOR
international organisation

(στατιστική της F.A.O.).

(*) β) "Εν αντίθεση πρέπει τάξ συντοτέρω άλλων: διά την διαδόμισιν της καταψύξεως τῶν άλιευμάτων, δύον νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν δια πάντη κανονίζεται: σύμφωνα μὲ τὰς κατηγοριογνάκας συνήθειας. Διά τάς Μεσογειακάς π.χ. χώρας καὶ διόν τά εἰς τὰς άνηκοντα φωράδικα ποὺ άλιεύουν εἰς τάς τροπικάς θαλάσσας, ὑπεδείχθη ἡ κατάψυξης εἰς μετόν 45° Κελσίου, ἀντι της 29.5° ποὺ ἀντικρέταται: ἀνωτέρω καὶ ἡ εἰς μετόν 25° Κελσίου συντήρησις. Ἐκ τῆς χρήσεως ἀπειδείχθη πειράρανσις, διότι ἡ ἐπὶ τῶν ἀλιευμάτων πλοίων κατάψυξης καὶ πειραπήσις τῶν άλιευμάτων είναι: — πρέπει νά τὸ τονισμόν — ἡ καλυτέρα τοῦ κόσμου! Τὰ ξένης προσελύσεως κατεψυγμένα φάρια, είναι ποιοτικῶς κατόταρα. Τοῦτο εὐκόλως δύναται νά διαπιστωθῇ ὑπὸ τῶν καταναλωτῶν, ἀντὶ πάσχων στργήν.

(*) γ) Γάρ ἐν πλῷ κατεψυχθέντα άλιεύματα εἰς μετόν 45° Κελσίου, δύναται νά ἀναποθηκεύσῃ εἰς τὰ φυγεῖα ἔγραδες, εἰς μετόν 25° ἢ 20° Κελσίου καὶ νά διατηρηθοῦν ἐν ἀριστὴ καταστάσει ἐπὶ πολλούς μῆνας. Τὸ κατὰ τὴν διακίνησιν τῶν άλιευμάτων μειονέκτημα προκύπτει κατὰ τὴν ἐκφρότων ἐκ τῶν πλοίων καὶ μεταφοράς εἰς τὰ φυγεῖα. Κατὰ τὴν διάρκεια τῆς θραδίως ἐκτελουμένης ταύτης ἔργασίας, τὰ φάρια ἀποφύγονται καὶ ἡ αἰδομείωσης τῆς θαλασσίας φύξεων είναι ἀλισθαρά. Ὁρθός λοιπὸν ὑπεδεικνύεται, διότι τὰ κατεψυγμένα φάρια πρέπει νά διατηροῦνται, ἀνεν σύσταταις ἀλλαγῆς θερμοκρασίας φύξεως, μέχρι τῆς ἀγορᾶς καὶ τῆς καταναλώσεως.

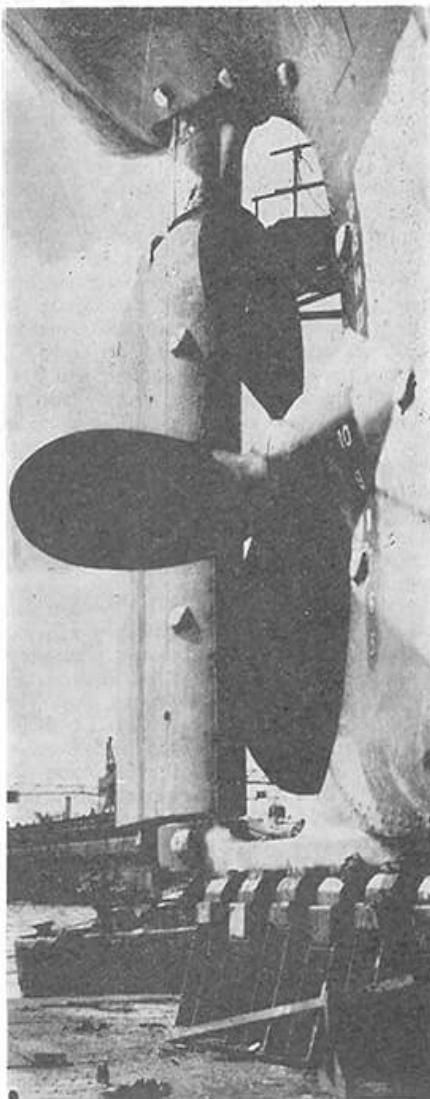
(*) δ) Ὑπερπόντιος ἀλιεύα, σήμερον, δὲν γείται: ἂνεν τῆς κρησιμοποιήσεως άλιευτικῶν πλοίων - φυγείων, ἐκτὸς πλέον ἑκείνων ποὺ κρησιμοποιοῦνται διά τὴν ἀλιείαν καὶ προστομίσιαν δικαλάδου ἀλιτηρίου. Είναι εὐνόητον, διότι τὰ πλοῖα - φυγεῖα πρέπει νά διατίθενται ἐγκαταστάσεις τελείων, διά τὴν κατάψυξιν τῶν άλιευμάτων καὶ τὴν συντήρησιν τούτων. "Αλληλης κατηγορίας είναι τὰ φραδίκα ποὺ δὲν ἔχουν φυτικάς ἐγκαταστάσεις καὶ διατηροῦν τὰ άλιεύματα διέγυμνα μόνον ἡμερῶν, εἰς τὸν πάγον. Ἐποιέιντος, πρέπει νά ὑπάρχῃ κάποιος διατηρητισμὸς μεταξὺ τῶν δύο τούτων κατηγορίων τῶν φραδίκων καὶ πολὺ φρονίμως καὶ δικαιῶς ἐπιλέγεται: ὅπό τῶν Οίκουμενῶν "Ιδρουμάτων καὶ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐπικριτῶν ἡ διευκρίνησις τῶν λέξεων «αταλλήλων φυκτικῶν ἐφοδίων». Η ἀλιεία νωπῶν ἰχθύων, διατηρούμενον μὲ πάγον (εἰς μαρκήνα περιοχάς), τείνει σύν τῷ χρόνῳ νά ἐκλειφῇ, τούτῳ δὲ χάρις εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων κατάψυξην. "Αλλωτες, ἡ παραγωγὴ τῶν νωπῶν ἰχθύων (μὲ πάγον) είναι ἀλλαγίστη, ἔναντι τῆς ἀθρόου ἀποδέσεως τῶν μεγάλων ποντοπόρων άλιευτικῶν πλοίων - φυγείων. Ωστιώτες, τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς τῶν μικρῶν πλοίων, είναι τετραπλάσιον ἑκείνου τοῦ τῶν μεγάλων. Η διά τοῦ πάγου συντήρησις είναι: προσωρινή, μέχρι 10 ἡμερῶν διὰ τὰς θερμὰς χώρας καὶ 20 ἡμερῶν διὰ τὰς φυγεῖς. Ωστε, δεξιώτες, ἡ διά φυτικῶν ἐγκαταστάσεων διατήρησις θερμοκρασίας ίσης πρὸς τὴν τοῦ πάγου, δύναται νά παρατείνῃ τὴν φρεσκάδαν τῶν ἰχθύων.

Tel. Address : Tel. Nos. :
"CLEONEGRIS" 78579, 85042

C. NEGRIS
(ESTABLISHED 1902)
SHIP CHANDLER AND IMPORTER
NEGRIS BUILDING,
YORK STREET, FORT.
P. O. Box 936
COLOMBO I CEYLON
Δήλωσις: Ούδεμίαν σχέσιν ἔχω
μὲ τὸ NEGRIS-Co.
Κλεο. Νέγρης

(*) ε) Εἶναι γεγονός ἀναφιεισθήτων πλέον, διότι ἡ καλυτέρα μέθοδος συντήρησισ τῶν ἀλιευμάτων είναι ἡ τανεία κατάψυξης ἐν πλῷ. (Quick freezing at Sea). Τὸ φάρι, μόλις ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὴν θάλασσα, καθαρίζεται, πλένεται καὶ καταψύχεται: εἰς 45° Κελσίου ὑπὸ τὸ μηδέν, καὶ οὕτω καθορίζεται: ἡ μικροσκοπικὴ κρυσταλλώσις τῶν άγρων. Ἐν αντίθεσε, ἡ θραδεῖα φύξης, προσένει θλάδην εἰς τὸδιστοῦ, προκαλοῦσα ἀνομοιογενῆ φύξην τῶν ὑγρῶν καὶ καταστροφὴν τοῦ ἰχθύος.

Οὕτω, μετά τὴν εἰς πάγον συντήρησιν τῶν ἀλιευμάτων, ἐάν πρόκειται ταῦτα νά συντηρηθοῦν περισσότερον, είναι ἀπαραίτητον διως ἡ κεραυνοθόλος κατάψυξης ἐπιτευχθῆ εἰς 30° καὶ ἀνω, διότι νά είναι ἀποτελεσματική. Ἐάν ἀρχίσῃ ἡ θραδεῖα φύξης ἀπὸ τοῦ 3 διαθυμούς μετόν 0 καὶ προγραφήσῃ θαμηθὲν πρὸς τὸδιστοῦ, τὸ φάρι: καταστρέψεται τελείως. "Άλλο πράγμα είναι: ἡ θερμία καὶ ἄλλο ἡ πορεία. Κ. K.



Berths and double graving dock
with building capacity for
vessels up to 800 ft. long

Five floating docks
for ships up to 86.000 tons dw.

Two graving docks
for ships up to 38.000 tons dw.

2000 tons forging press

Licensees for :

M.A.N. Diesel engines
Doxford oil engines
Pametrada steam-turbines
Foster Wheeler steam boilers.

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

Manufacturers of
Industrial Equipment

SHIP REPAIRERS

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLAND

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

AI WARRANTIES EN THI ΘΑΛΑΣΣΙΑ, ΑΣΦΑΛΙΣΕΙ

Από τάς πλέον περιέργους έκφράσεις τής έν 'Αγγλίας ασφαλιστικής δρολογίας, είναι τὸ ρῆμα «to warrant» και τὸ έξι αύτοῦ οὐσιαστικὸν «warranty». Τὸ ρῆμα ἀπαντάται συχνότατα, διαφέρει δῆμως ἐκάστοτε ή ἔννοια αὐτοῦ. Οὕτω, εἰς τὸ δρόμον «Warranted free from particular average», ή ἔννοια είναι διτὶ ἡ ἀσφαλίσις συνεφανῆθ μὴ καλύπτουσα τὴν μερικὴν ἀδιάριαν. Εἰς τὸ δρόμον «Warranted not to sail with Indian coal as cargo between 1st March and 30th June» ἔχει τὴν ἔννοιαν διτὶ ἡ ἀσφαλισμένος διαβεβοῖ τὸν ἀσφαλιστήν, διτὶ τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἐκτελέσῃ μεταφορὰν φορτίου ἵνδικου γαιάνθρακος, μεταξὺ τῶν ἄνω ἡμερομηνῶν. 'Απόδεσις τοῦ δροῦ διὰ τοῦ δροῦ «έγγυησις» θὰ ἡτο νομικῶς ἐσφαλμένη, ἐφ' ὅστον ὃ ἔγγυητής είναι τρίτον πρόσωπον, παρεμβαῖνον ἐν τῇ συμβάσει καὶ συνεπῶς δὲν δύναται νὰ είναι οὔτε ὁ δανειστής οὔτε ὁ οφειλέτης.

Συστοιχῶς πρὸς τὰ ἐκτεθέντα, ὁ Merchant Shipping Act, διστὶ ἀφιερώνει ἐννέα ἄρθρα περὶ τῶν warranties, παρέχει ἐν ἄρθρῳ 33 τὸν δροσμὸν τῆς warranty, ἥτις κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο είναι ὑπόσχεσις τοῦ ἀσφαλισμένου πρὸς τὸν ἀσφαλιστήν περὶ τοῦ διτὶ θὰ προσθῇ ἢ δὲν θὰ προσθῇ εἰς ἐνέργειάν τινα ἢ διτὶ θὰ συμμορφωθῇ ἢ δὲν θὰ παραθῇ δρόμον τινα. Warranty ἐπίσης είναι ἡ διαβεβαίωσις διτὶ ύψισταται κατάστασίς τις πραγμάτων.

Αἱ warranties είναι θεσμὸς προσιδιάζων εἰς τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως. Παρόμοιος δρόμοι δὲν ἀπαντῶνται εἰς τὰς ἡπειρωτικὰς συμβάσεις ἀσφαλίσεως. Ποία δῆμως ἡ ἔξηγησις τῶν δρῶν τούτων; Οἱ "Αγγλοι συγγραφεῖς ὑποστηρίζουν διτὶ ἐπειδὴ ἢ ἀπόδειξις είναι συχνὰ δύσκολος, διὰ τοῦτο ἐπενοθήθη πρακτικὸς τρόπος ἵνα συνειδητοποιήθῃ ἐκάστοτε διτὶ ἡ ἀσφαλίσις ἔχει τὰ χαρακτηριστικὰ ἀτίνα εἰχον ὑπ' ὅμην τῶν οἱ ἀσφαλισταὶ καθ' ὅν χρόνον κατήρτισαν τὴν ἀσφαλιστικὴν σύμβασιν καὶ καθώρισαν τὸ ἀσφάλιστρον. Χαρακτηρίζονται αἱ warranties ὡς ἀσφαλιστικὰ δικλεῖδες τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως. Μέσω αὐτῶν, ἐπιτυγχάνει ὁ ἀσφαλιζόμενος εὐθυνότερον ἀσφαλί-

στρον καὶ εὐνοϊκωτέρους ἐν γένει δρους ἀπὸ ἔκεινους οἵτινες θὰ συνεφωνοῦντο ἀνευ τῶν warranties. Ἡ μὲν τήρησις τούτων, παρέχει τῷ ἀσφαλιστῇ τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν καταδολὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, καὶ ἂν εἰσέτι οὐδεὶς σύνδεσμος αἰτίου καὶ ἀποτελέσματος ύψισταται μεταξὺ τοῦ ζημιογόνου γεγονότος καὶ τῆς μὴ τηρήσεως τῆς warranty. Περὶ τούτου κείται ἡ διατάξις τῆς παραγρ. 3 τοῦ ἄρθρου 33 τοῦ Merchant Shipping Act, καθ' ἥν «H warranty, ὡς τροηγουμένως ὡρίσθη, ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν πρὸς ἥν δέον νὰ γίνῃ ἐντελής συμμόρφωσις, εἴτε συνδέεται πρὸς τὸν κινδυνὸν εἴτε είναι ἀσχετος πρὸς αὐτόν. 'Εν περιπτώσει μὴ συμμόρφωσεως, τότε, ἔξαιρεσι εἰς ἀντιθέτου ρητῆς συμφωνίας, ὁ ἀσφαλιστής ἀπαλλάσσεται τῶν ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως ὑποχρεώσεών του ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς μὴ συμμόρφωσεως πρὸς τὴν warranty, χωρὶς δῆμως ἐντεῦθεν νὰ θίγωνται αἱ πρὸ τοῦ χρόνου τούτου ὑποχρεώσεις τοῦ ἀσφαλιστοῦ».

Ο νόμος προβλέπει δύο μορφὰ warranty. Τὴν ρητὴν καὶ τὴν σιωπηρὰν ἡ ἔξυπακουούμενη warranty. Αἱ σιωπηραὶ ἡ ἔξυπακουούμεναι warranties ἔλαβον τὸ δύνομα τοῦτο διότι δὲν προβλέπονται ρητῶς ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ συμβάσει, ἀλλὰ θεωροῦνται ὡς ύψισταται σιωπηρῶς καὶ χωροῦσαι νόμῳ. Τοιάυται είναι δύο: α) ἡ warranty τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ σκάφους καὶ β) ἡ warranty τῆς νομιμότητος. 'Η πρώτη τούτων ἔχει τὴν ἔννοιαν διτὶ ὁ ἀσφαλισμένος ὑπόσχεται τὸ πλοῖον ὡς ἀξιόπλουν. Τούτο, εὐνόητον διτὶ διαφέρει ἐκάστοτε ἀνάλογως τοῦ πλοίου, τοῦ πλοῦ καὶ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. 'Ο νόμος ἐν ἄρθρῳ 39 παρ. 4 θεωρεῖ διτὶ πλοίον τι είναι ἀξιόπλουν δσάκις είναι λελογισμένων εἰς κατάστασιν ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν θαλασσίους κινδύνους, ἐν όψει τοῦ ἀσφαλισμένου κινδύνου. (Βλ. σχετικῶς τὸ ἄρθρον 111 τοῦ Καδίκου 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δι-

καίου). 'Η warranty τῆς νομιμότητος ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀπολλαγὴν τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐν περιπτώσει μὴ συνόδου χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου. Οὕτω, δυνάμει τῆς warranty ταύτης, ὁ ἀσφαλιστής ἀπαλλάσσεται τῆς υποχρεώσεως πρὸς πληρωμὴν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ ἐκτελούντων λαθρεμπορικὸν πλοιόν. Τὸ ἄρθρον 41 τοῦ Merchant Shipping Act δρίζει διτὶ ύψισταται σιωπηρὰ warranty, διτὶ ἡ ἀσφαλισθεῖσα θαλασσία ἐπιχείρησις είναι νόμιμος καὶ διτὶ ἐφ' ὅσον δύναται νὰ ἐλέγη τούτο ὁ ἀσφαλισμένος, τὸ θαλάσσιον ἐγχειρητήματος θὰ διεξαχθῇ κατὰ νόμιμον τρόπον.

Αἱ ρηταὶ warranties δὲν δρίζονται ἐν τῷ νόμῳ ἀλλ' ἔγκαταλείπονται εἰς τὴν συναλλακτικήν εύχερειαν, τοῦ νόμου δρίζοντος ἐν ἄρθρῳ 35 διτὶ δέον διατύπωσις αὐτῶν νὰ είναι τοιαύτη ὥστε νὰ προκύπτῃ ἡ πρόθεσις πρὸς συνομολόγησιν warranty. Δέον αὐτὴ τὸ νὰ περιληφθῇ ρητῶς ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ συμβάσει ἢ ν' ἀναφέρεται εἰς ἄλλο ἔγγραφον ἐνσωματωθέν εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον. Εὐνόητον διτὶ αἱ ρηταὶ warranties είναι πολυάριθμοι, μικρὸν δὲ καὶ κατ' ὀλίγον ἐμονιμοποιηθῆ διατύπωσις αὐτῶν καὶ ιδιωτικοὶ κωδικοποίησις αὐτῶν ἐνεφανίσθησαν, διειλογέμενοι εἰς ἀσφαλιστικούς ὄργανοιςμούς ἢ ἐπαγγελματικάς ἀσφαλιστικάς ὄργανοις, διευκολυνομένης οὕτω τῆς εἰς αὐτὰς παραπομῆς ἐκ μέρους τῶν συναλλασσομένων. 'Ἐπὶ ἀσφαλίσεων πλοίων π.χ. είναι γνωσταὶ αἱ warranties τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν 'Αγγλων 'Ασφαλιστῶν ἐν Λονδίνῳ. Κυρίως αἱ warranties ἀποσκοποῦν εἰς τὸν γεωγραφικὸν περιορισμὸν τῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου ἐκτελουμένων ταξιδίων, λόγῳ τῶν ηγεμένων κινδύνων ὡρισμένων περιοχῶν ('Αρκτικαὶ περιοχαὶ, Θάλασσα τοῦ Μπέριγκ κ.λ.π.). 'Αλλα, ἀφορῶσιν εἰς τὸ εἶδος τοῦ παραλαμβανομένου φορτίου ἐν τῷ συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὑπὸ ἐκτελεστοῦ πλοιόν, ὡς π.χ. ὡρισμένον εἶδος γαιανθράκων ὑποκείμενον εἰς αὐτόματον ἀνάφλεξιν ὑπὸ δεδομένας ἀσμασφαιρικάς συνθήκης. Παρεκτός τῶν ἦδη ἐν τῇ πρακτικῇ καθιερωθεῖσῶν warranties, εἰδικαὶ τοιάυται προσιδιάζουσαι εἰς τὸ φορτίον συνομολογοῦνται συχνότατα, χαρακτηριστικά δὲ τούτων είναι διτὶ ἀστήρησις τοῦ ἀσφαλισμένου κινδύνου, ἐν όψει τοῦ ἀσφαλισμένου κινδύνου. (Βλ. σχετικῶς τὸ ἄρθρον 111 τοῦ Καδίκου 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δι-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ"

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9 π. μ.
ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.
'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 3 π. μ.
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ἐξ Πειραιῶς διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΑΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.
'Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:
ΒΡΙΝΑΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

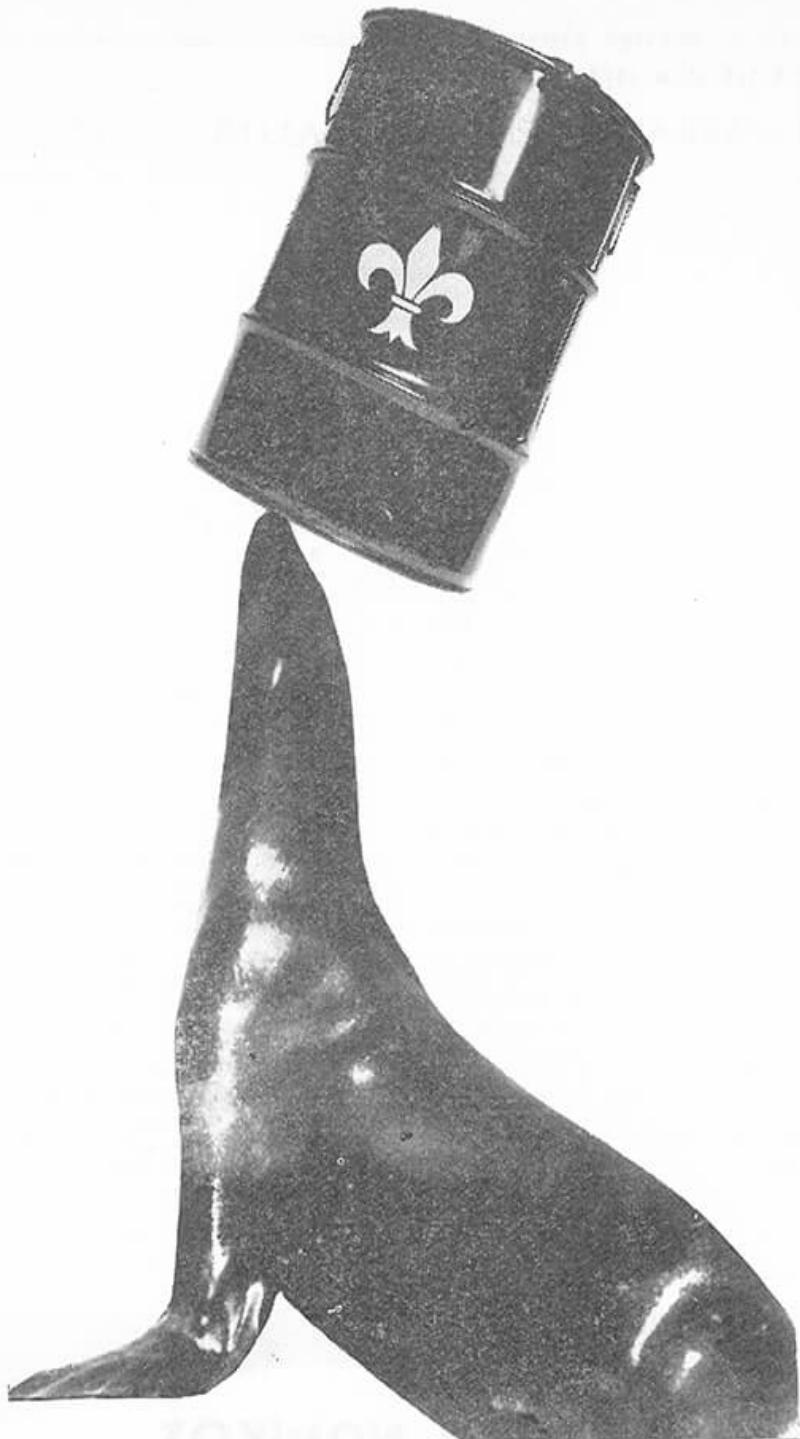
Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ",
"ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ",
"ΕΧ ΠΕΙΡΑΙΩΣ":

'Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώραν 10: διά ΑΝΔΡΩΝ — ΚΟΡΘΙΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ —
ΜΥΚΟΝΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ.
'Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ
ώραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.
» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ώραν 13: διά ΠΑΤΗΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18.30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.
'Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ.
ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΖΑΜΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ὅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

BvH

THIS BALANCE
IS TEMPORARY.



THE SUPERIOR
QUALITY OF
LILY BRAND MARINE PAINTS IS PERMANENT.



Pieter Schoen & Zoon Ltd.



since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

Stocks and associates all over the world

Associated with OCEAN PAINT CO. LTD.

Representatives in the United Kingdom: J. K. Wilkie & Co. Ltd. Cardiff, Glasgow, Liverpool, London, Newcastle-on-Tyne. Other stocks: Belfast, Dublin, Milford Haven, Par (Cornwall)

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

- Ό χρόνος άναμονής πρός έλευθέρωσιν προκυμαίας ύπελογίζεται εις τὰς σταλίας φορτώσεως ή έκφορτώσεως;

Πληθυνονται και αυξάνονται αι ειδήσεις έκ πολλών λιμένων τού έξωτερικού, άναφερουσαι συμφόρσιν πρόσων και μακροχρόνιον άναμοντα πρός διάστειν προκυμαίας η σιλό. Πρό δόλιγων έτων ή αύτη κατάστασις έδωσεν άφορμή εις διενέξεις περὶ τού ἄν δ χρόνος τῆς τοιάυτης άναμονής ύπολογίζεται εις τὸν χρόνον τῶν σταλιών ὡς και περὶ τοῦ ἀν τὸ εἰς τὴν πάρον ἀφίχθεν πλοίον θεωρήται «καταπλεύσαν» πλοῖον. Τὸ ζήτημα θεωρούμενον ἀπὸ πλευρᾶς καταλήκου διατυπώσεως τού σχετικού ὅρου τού ναυλοσυμφώνου, ήγαγεν εις τὴν ἐκπόνησιν νέων ὅρων, τῶν όποιων συνεστήθη ἡ χρησιμοποίησις εις τοὺς ἐνδιαφερομένους πλαικτήτας. Τοιούτους ὅρους συντέατεν ἡ Baltic and International Maritime Conference, ὡς π.χ. τὸν ὄρον «Waitberth», ἔχοντα οὕτω:

«Λαγκέτως πρὸς πᾶν ὅτι τις μονεψωνήθη ἀνωτέρῳ, ἐάν δὲν διατίθεται: κατάλληλος προκυπτικά φρότωσιςς κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμενὸν η̄ ἔξοι τοῦ λιμένος η̄ δεον ἐγγύτερον θὰ ἀποτραπῇ εἰς τοῦτο νὰ πλησιάσῃ, τὸ πλοῖον θὲ δικαιοῦται νὰ δώσῃ ἑκατὸν ἐπιστολὴν ἑτοιμάστητος ἔχουσαν ὡς ἀποτέλεσμα δὲτι ἀρχεται τρέχων ὁ χρόνος τῶν σταλίδων, ὡς ἐάν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὴν προκυπτικῶν καὶ ἔσταιον ὑπὸ πλασαν ἀποφίνη πρὸς φρότωσιν ὑπὸ τὴν προϊσόθεσιν ὅτι ὁ πλοιάρχος θὰ δηλώσῃ ρητῶς ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πράγματι ἔτοιμον πρὸς φρότωσιν ἀπὸ πάσης ἀπόφεως. Ὁ χρόνος, ὁ πράγματι ἀνάλαβοθεὶς πρὸς μετακίνησιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ σημείου εἰς ὃ ἔδην ἡ ἐπιστολὴ ἑτοιμάσθητος, μέχρι τῆς προκυπτικῆς φρότωσιν, δὲν ἴπολογίζεται ὡς χρόνος σταλίδων. Εάν μετά τὴν παραθολὴν τοῦ πλοίου εἰς τὴν προκυπτικῶν, δὲν εὑρίσθη τοῦτο ἔτοιμον πρὸς φρότωσιν, πουχρεοῦται νὰ δώσῃ νέαν ἐπιστολὴν ἑτοιμάστητος κατὰ τὸ ναυλο-σύμπλεον».

“Ομοιος δρος, υπό το κωδικόν ονομα «Berdiscois», προνοεῖ περὶ τοῦ αύτοῦ θέματος κατά τῶν ἐκφρότωσιν.

Καὶ τάπα μὲν ὡς πρὸς τοὺς νέους τούτους δρου, ὃν ἡ διατύπωσις θα γίνη καλύτερον ἀντίληπτή, ἐκ τῶν ἐν συνεχείᾳ ἔκτιθεμένων σχετικῶς πρὸς τὰς ἄλλας τοῦ θέματος προκυψάσας δικαστικάς διενέξεις. Οἱ μέχρι σημερὸν ἐν κοινῇ χρήσει δροῦσαι καθ' ὅν, ὁ χρόνος ὁ ἀναλαθεὶς εἰς ἀναμονὴν πρὸς ἐλευθέρωσιν προκυμαίας ὑπολογίζεται ὡς χρόνος σταδίων, δεῖ θεωρεῖται ὑπὸ πολλῶν ναυλωτῶν, ὡς ἀναμφισβήτητος καὶ ικανού ἐνεύθετον προέκυψαν δικαστικαὶ διενέξεις. Έκ τούτων δύο είναι αἱ σπουδαιότεραι, ἡ δίκη τῆς North River Freighters κατὰ President of India (1956) καὶ ἡ δίκη τῆς Κυβερνήσεως τῆς Κεϋλάνης κατὰ τῆς Société Franco-Tunisienne d'Armement (1960).

Είς τὴν πρώτην τῶν δικῶν τούτων τὸ ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν ὅτι τὸ πλοῖον θά κατευθυνθῆ εἰς ἀσφαλή προκυμαίαν τοῦ Νταΐρεν, ἵνα φορτώσῃ πλήρες φορτίον 9.000 τόνων. Ἀλλοὶ δρός τοι αὐτὸν ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν, ὅτι τὸ φορτίον θὰ φορτωθῆ ώς δρίζεται ἐν τῷ ὅρῳ 17. Ὁ χρόνος ὁ ἀναλογησόμενος εἰς ἀναμονὴν πρὸς ἔλευθέρωσιν προκυμαίας ὑπολογίζεται ώς χρόνος σταλιῶν. Ὡς δρός 17 ὥριζεν ὅτι, τὸ φορτίον θὰ φορτωθῇ κατὰ μέσον ὄρουν 1.000 τόνων κατὰ ἡργάσιμον ἡμέραν, καιρού ἐπιτρέποντος. Αἱ σταλίαι ἀρχίζουν μετὰ 24 ὥρας ἀφ' ἣς ὁ πλοιάρχος δώσῃ ἔγγραφον εἰδοποίησιν ὅτι ἀπαντά τὰ κύτη εἶναι ἐπιστρωμένα καὶ ἐποιηματικά νὰ δεχθούν τὸ φορτίον. Ἡ ἔγγραφος αὐτῆ ἐιδοποίησις θὰ δοθεῖ εἰς τοὺς ναυλωτάς ἢ τοὺς πράκτορας αὐτῶν.

Τό πλοϊον κατέπλευσεν έωσθι του Νταΐρεν,
εις τας 7.30 π.μ. της Κυριακής 3ης Ιουνίου 1951 και παρέμεινε έν ανάμονη πλοηγού. Μη έμφανισθέντος πληγού, τό πλοϊον

ήγκυροβολήσεν εἰς τὸ ἀγύκυροβολίον τοῦ 'Υ-
γειονομείου. Τὴν 8ην π.μ. ἐπέβησαν αὐτοῦ
οἱ ὑγειονομικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ἄρχαι. Πρὸ-
τῆς ἀποχωρήσεως αὐτῶν, ὁ πλοϊσχρος παρε-
κάλεσεν τὸν Ιατρὸν καὶ τὸν διερμηνέα νὰ
παραλάσουν καὶ νὰ μεταφέρουν εἰς τὸν πρά-
κτορα τῶν ναυλωτῶν, τὴν ἐπιστολὴν ἔτοι-
μότητος, ούτοι δῆμως ἡρήθησαν.

Αἱ ἄρχαι ἀπηγόρευσαν εἰς τὸ πλοῖον τὴν μετὰ τῆς ἔρας ἐπικοινωνίαν, ἀνεκοίνωσαν, δῶμας, εἰς τὸν πλοίαρχον, οὐδὲ τὴν ἐπομένην θά ἑπέδαινε τὸ πλοῖον ὁ πράκτωρ καὶ θά παρεῖχεν αὐτῷ πληροφορίας περὶ τῆς πλευρίσεως καὶ τῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου. Ἐν τούτοις, οὔτε τὴν ἐπομένην οὔτε τὰς ἄλλας ἡμέρας παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον, ἐνεφανίσθη ὁ πράκτωρ. Τὸ πλοῖον ἐκρατήθη εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον τοῦ Ὑγειονομείου μέχρι τῆς 4.30 μ.μ. τῆς Κυριακῆς 10ης Ἰουνίου, ὅτε ἐπέβη πλοηγός καὶ ἐπέτραπή εἰς τὸ πλοῖον νῦν εἰσέθη εἰς τὸν Λιμένα καὶ νῦν πλευρίσῃ. Καθ' ὅλον τὸ ἀνωτέρῳ διάστημα, ἀπὸ 3ης μέχρι 10ης Ἰουνίου, ἦτο ἀδύνατον νὰ ἀπόδιβασθαι ὁ πλοίαρχος ἢ ἄλλως πως νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῆς ἔρας, ἐν τούτοις, ώς προέβλεπε τὸ ναυλοσύμφωνον, τὸ πλοῖον ἦτο ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἢ ἔτιμον πρὸς φόρτωσιν, ὥη ἀπὸ τῆς 3ης

Ίουνιον. Η ἐπιστολή ἑτοιμότητος ἔδωσε τὴν 11ην 'Ιουνίου, ὅτε ἐπέθη τού πλοίου ἀντιπρόσωπος τῶν πρακτόρων τῶν ναυλωτῶν. Οἱ πράκτορες τῶν ναυλωτῶν ἡρήμησαν πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὴν κειμετέρησιν, ισχυρίζομενοι, ὅτι τόσην τὴν εἶσοδον εἰς τὸν λιμένα σύσσον καὶ τὴν παροχήν προκυμαίας φορτώσεως, ἐρρύθμιζον αἱ Ἀρχαι τοῦ λιμένος.

Αἱ εἰς τὴν δίκην διατυπωθεῖσαι ἀπόφεις τῶν ναυλωτῶν δύνανται νὰ συνωψιθοῦν ὡς ἔξης: 'Ανεγνώρισαν οὖτις ὅτι εἶχον ὑποχρέωσιν νὰ προσδιορίσουν τὴν προκυμαίαν πλευρίσεως, ὑπετοπήρισαν ὅμως, ὅτι ἡ ὑποχρέωσίς των αὐτῆς, δὲν ἀνέκυπτε πρὶν ἡ διθῆ εἰς

τὸν πράκτορεά των, ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος ἔκ μέρους τοῦ πλοιάρχου. Δὲν ὑφίστατο ὅθεν κατ' αὐτὸν «ἔρδον» οὐαλώθεις πρὸς εἰλεύθερωσιν προκυμαίας διὰ δραμάων πρὸ τοῦ χρονικοῦ σημείου καθ' ὃ ἀνέκπιπτεν ἡ ὑποχρέωσίς των πρὸς καθορισμὸν τῆς προκυμαίας. 'Εάν παρημποδισθῇ ὁ πλοιάρχος νὰ δῶσῃ τὴν ἐπιστολὴν ἐτοιμότητος, τούτῳ δὲν ὠφελεῖται εἰς ὑπαιτίοτα τῶν ναυλωτῶν, ἀλλ' εἰς διαταγάς τῶν Ἀρχῶν δι'. Ἅς οὗτοι δὲν είναι ευθύνην.

Οι πλοιοκτήταις έν τῇ ἀποκρούσει τῶν ἴ-
σχυρισμάν τούτων, προσέβαλον, ὅτι ὁ ὄρος
τοῦ ναυλοσυνηφόνου καθ' ὅν ὁ εἰς ἐλευθέρω-
προκομψαίς ἀναλθείς χρόνος ὑπόλογοι-
ζεται· ως χρόνοις στολιών, δέδη συνδέεται πρὸς
τὴν παράδισσιν ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος. 'Ι-
σχυρίσθησαν προσέστι, ὅτι οἱ πράκτορες τῶν
ναυλωτῶν ἔτελον ἐν γνώσει, ὅτι κατέπλευσε
τὸ πλοῖον, ὅπερ ἦρκει ἵνα ἀρχίσῃ τρέχων ὁ
πρὸ τῶν σταλιών συμπεφωνημένος ἐλεύθερος,
χρόνος τῶν 24 ὥρων.

Τὸ Ἔφετεῖον τοῦ Λοιδίνου ἐτάχθη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐκρινεὶς δὴ ἡ ρήτρα περὶ τοῦ χρόνου τοῦ ἀνάλθεντος εἰς ἀναμονὴν ἐλευθερώσεως προκυμαίας, ἐφαρμόζεται αὐτοτέλεως οὐκὶ δὲ ἐν συνδιασμῷ πρὸς ἄλλας διατάξεις τοῦ ναυλοσυμφάνους ρυθμιζούσας τὸν χρόνον τῆς ἐνάρξεως τῶν σταλιῶν. Ἐνταῦθα εἰναις ἐνδιβαφέρον νὰ τονισθῇ, δῆτι τὸ Ἔφετεῖον δὲν ἔκοψεν ἐπὶ τοῦ θέατρου τοῦ

«καταπλεύσαντος» πλοίου και τούτο, διότι ἀποχωρήσαν καὶ μεμονωμένως ἐρμηνεύσαν τὴν ἐπίμαρτιν ρήτραν, δὲν συνέτρεχε πλέον λόγος νὰ ἔξετάσῃ ἐάν το πλοίον εἶχε «καταπλεύσει» ἐν τεχνικῇ ἑννοίᾳ. Τοῦτο, παρὰ τοὺς περὶ τοῦ ἀντιθέτου ἰσχυρισμοὺς τῶν ναυλωτῶν, οἵτινες ἰσχυρίσθαν δότι ἐπτρόκειτο περὶ ναυλοσυμφώνου λιμένος (port - charterparty), δόπτε τὸ πλοίον ὑπερχερούτο νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὴν «ἔμπορικήν» περιοχὴν τοῦ λιμένος.

Εις τὴν ἄλλην δίκην, ἐπρόκειτο περὶ τῆς ἀξίωσεως τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως συνυπολογισθῇ εἰς τὸν χρόνον σταλιῶν ἑκφορτώσεων καὶ ὁ χρόνος ὃ ἀνάλωθείς εἰς ἀναμονὴν πρὸς ἐλεύθερον προκυψαίας. 'Εδώ ή διένεξις ἐστρέφετο κυρίως πέρι τοῦ σημείου καθ' ὃ ἡρξατο τρέχων ὁ χρόνος ἑκφορτώσεως, διότι τὸ πλοιὸν είχε καθ' ὅδον φορτώσει συμπληρωματικὸν φορτίον, συνανείσθε τῶν ναυλωτῶν καὶ τὸ φορτίον τούτο ἔτεθη ἄνωθεν τοῦ φορτίου τῶν ἀρχικῶν ναυλωτῶν. Τὸ δικαστήριον ἐδέχθη, ὅτι τὸ ναυλασσόμφωνον ποιούμενον λόγον περὶ ἑτοιμότητος πρὸς ἑκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, ἥννονει τὸ τόπο τὸ συμπληρωματικῶς φορτωθέν, εὐρισκόμενον φορτίον καὶ συνεπῶς ἀφ' ής ἀφαιρεθέντος τοῦ προσθέτου φορτίου, ἀπεκαλύφθη εἰς τὰ κύτη τὸ ἀρχικῶς ἐναποτέλλεν φορτίον, ἀπὸ τότε ἄρχεται τρέχουσα ή συμφωνηθεῖσα χρονικὴ περίοδος ἑκφορτώσεως (σταλίαι).

Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἀνέξαρτήτως τοῦ πότε ἥρξαντο τρέχουσαι αἱ στολίαι, ή ρήτρα τοῦ ναυλοσυμφώνου περὶ συνυπολογισμοῦ εἰς τὸν χρόνον ἐκφορτώσεως, τοῦ χρόνου δῆτις ἡγαλλώθη εἰς ὄνταιμονήν πρὸς ἐλεύθερωσιν προκυμαίας, τυγχάνει ἐρμηνευτέα μεμονωμένων καὶ ἀνέν ἀνάφοράς εἰς ἄλλους δρους τοῦ ναυλωσυμφώνου.

"Ἐν τούτοις, παρὰ τάς ἀποφάσεις ταύτας κειμένας σαφῶς ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου - ἐκ ναυλωτού, εἰναι φανερὸν ὅτι παντάπασιν δὲν ἀποκλείονται διενέξεις, ιδίᾳ ὅπου ἡ πλεύρισις ἥρτηται ἐξ τῆς κρίσεως τῶν ποτικῶν Ἀρχῶν τοῦ λιμένος. Ἀπό τῆς πλευρᾶς ταύτης, ως καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀνεξαρτήτου τῶν λοιπῶν ὅρων τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐρμηνείας τοῦ δρου, πλεονεκτεῖ σαφῶς ὁ ὄρος *"Waithertl"*, δύν εξεπόνθεν ἡ Baltic and International Maritime Conference.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Θαλασσία μεταφορά.— Περιορισμός εύθυνης του μεταφορέως είς 500 δολάρια κατά δέμα ή συνήθη μονάδα ναύλου.— "Ειναισια τών όρων τουώντων. — Σκοπός του περιορισμού τής εύθυνης.

Ο φορτωτής, θέλων ν' ἀποφύγῃ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀποζημίωσεως ἐν βλάβῃ ή ἀπωλείᾳ τῶν ἐμπορευμάτων, εἰς τὸ ποσὸν τῶν 500 κατὰ δέμα, ὅφειλε νὰ δηλωθῇ τὴν ἀξίαν τοῦ ἐμπορεύματος.

"Η άρχη αύτη, περιεχομένη ἐν τῷ ἀμερικανικῷ νόμῳ περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ἐνσωματώσαντος τοὺς Κανόνες τῆς Χάγης, ἔδθη ἀφορμή νὰ τονισθῇ διπάς ἐτὶ ἐπροσφάτω ἀποφάσιε τὸν Περιφερειακὸν Δικαστηρίου τῆς Φλώριντας. Ἐπρόκειτο περὶ τῆς μεταφορᾶς ἐλκυστήρος μετά τῶν ἀνταλλακτικῶν του ἀπὸ Φλώριντα εἰς Νασσάου τῶν Μπαχάμας.

OGAWA SEAMEN'S HOSPITAL
ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

1. Ατομικά δωμάτια, μετά λουτρού, τηλεφώνου, πλήρως κλιματισμένα.
 2. Στοργική περίθαλψις, πλήρως συγκεκροτημένη.
 3. Ιατρική έπισκεψις, όπου ζητηθή, έτι τού πλοιού.
 4. Παροχή υπηρεσιών καθ' όλον το 24ωρον, καθ' όλον τό έτος.
 5. Ομιλείται ή Έλληνική από δύο νεοσοκόμους καὶ ή ἀγγλική ἀπὸ όλον τὸ πρωσιπικόν.

ΛΙΜΗΝ ΟΖΑΚΑΣ 5 CHOME BUS STOP ICHIOKA
TEL: 03-5555-5555 FAX: 03-5555-5556

THA. 571-1971, 5733, 5651, 5052

Γενικὸς Διευθυντὴς Ἰατρὸς Ν. OGAWA

Κατά την έκφρωσιν, δέλκυστήρος έπεσεν είς τὴν θάλασσαν πλησίον τῆς προκυμαίας. Δέν ήμεσθητή ή ἀμέλεια περὶ τὴν έκφρωσιν. 'Εκ τῆς ἀμέλειας προέκυπτεν η πλημμελής ἐκτέλεσις τῆς συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς.

'Η ἐπελθόντα ζημία τοῦ δέλκυστήρος ύπερβαίνει κατά πολὺ τὸ ποσὸν τῶν 500 δολλαρίων καὶ τὸ τιθέμενον ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ζήτημα ήτο ἔτοις ὡς εἰς 500 δολλάρια κατά δέμα περιορισμός τοῦ νόμου ἐφημέζετο ἐν προκειμένῳ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ δύναται ὁ παραλήπτης νὰ διεκδικήσῃ τὸ μεῖζον ποσὸν τῆς ζημίας τοῦ ἐμπορεύματος.

'Ιδού τί λέγει ὁ νόμος:

«Οὔτε ὁ μεταφορές οὔτε τὸ πλοῖον εὐθύνεται δι' ἀπώλειαν η̄ ζημίαν τοῦ ἐμπορεύματος ἐν σχέσει πρὸς τὴν μεταφοράν, εἰς ποσὸν ὑπερβαίνον τὰ 500 δολλάρια κατά δέμα η̄ ἐν περιπτώσεις ἐμπορευμάτων μὴ φορτωνόμενων εἰς δέματα, κατὰ συνήθη μονάδα ναύλου, ἐκτὸς ἐὰν η̄ φύσις καὶ η̄ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων ἐδηλώθησαν ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ ἀνεγράφησαν ἐπὶ τῇ φορτωτικῇ».

'Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει ὁ φορτωτής δὲν εἶχε δηλώσει τὴν ἀξίαν, η̄τις δὲν ἀνέγραφετο ἐν τῇ φορτωτικῇ. 'Ο δέλκυστήρος δὲν ήτο ἔγκινωτισμένος η̄ ἀλλως πῶς συσκευασμένος, ἀλλὰ παρεδόθη ὡς η̄το εἰς τὸ μεταφορέα. 'Ιδια δυνάμει η̄χθη μέχρι τῆς προκυμαίας καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὸ πλοῖον καὶ κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἐγκατέλειψε τοῦτο, ὅπου κατὰ δέλκυστην συνέδη η̄ πτώσις εἰς τὴν θάλασσαν.

Tὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ὁ δέλκυστήρος δὲν ἀπέτελε «δέμα», ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς πρώτης περιόδου τῆς διατάξεως τοῦ νόμου, οὐδὲ ἡμεσθητήτης τοῦτο ὁ μεταφορές, διστὶς δύμως ισχυρίσθη ὅτι ἀπέτελε «συνήθη μονάδα ναύλου» ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς δευτέρας περιόδου τῆς διατάξεως.

Tὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι οἱ ἐρμηνευ-

ταὶ εἶναι σύμφωνοι ἐπὶ τοῦ ὅτι η̄ ἔκφρασις «συνήθη μονάδα ναύλου» ἀναφέρεται εἰς τὴν μονάδα ἐφ' η̄ς ὑπολογίζεται ὁ ναύλος καὶ οὐχὶ εἰς τὸν οὐσιαστικὸν μονάδα φορτωνόμενον πράγματος. 'Η ἐρμηνεία αὐτῆς παρέχει εἰς τὸ Δικαστήριον τὴν ἔξουσίαν νὰ καθορίσῃ ποιαὶ μονάδα ἔχησιμοποίησης πράγματος ὁ μεταφορέας, ἵνα ὑπολογίσῃ τὸν ναύλον διὰ τὴν ὑπὸ κρίσιν μεταφοράν. Συμφώνιας τῷ νόμῳ, η̄ μονὰδα τοῦ ναύλου καταλαμβάνει καὶ ρυμίζει τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης, ἐκτὸς ἐὰν η̄ χρησιμοποιηθεῖσα μονάδα καθορισμοῦ τοῦ ναύλου η̄το εἰκονικὴ καὶ συνεπῶς δὲν η̄το «συνήθη» ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ νόμου. 'Ο μεταφορέας ισχυρίσθη ἐπὶ τούτου, ὅτι μονάδα ναύλου η̄το δόλοκληρος ὁ δέλκυστήρος καὶ τὰ ἀνταλλακτικά του. 'Ο παραλήπτης ισχυρίσθη ἀντιθέτως, ὅτι ὁ στατήρος ἔχησιμοποίησης ὡς μονάδα καθορισμοῦ τοῦ ναύλου. 'Η φορτωτικὴ οὐδὲν ἀνέγραφε περὶ τῆς μονάδος καθορισμοῦ τοῦ ναύλου. 'Ανέφερε μόνον τὸ δάρος τοῦ δέλκυστήρος ἐκ 54.097 λιμπρῶν καὶ τὸ δάρος τῶν ἀνταλλακτικῶν ἐκ 14.344 λιμπρῶν καὶ τὸ συνολικὸν δάρος ἐξ 68.421 λιμπρῶν. Εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς προσθίας ὅψεως ἀνέγραφετο «Συνολικὸς ναύλος ἀτμοπλοίου δολλάρια 875», χωρὶς νὰ μηνηνούεται ἀνάλυσις τοῦ ποσοῦ τούτου ἡ καταμερίσμος αὐτοῦ.

'Ο διεισθυντής τῆς ἐταιρίας τοῦ πλοίου ἔξεταζόμενος ἐνόρκως κατέθεσεν, ὅτι τὸ ποσὸν τῶν 875 δολλαρίων, η̄το συνολικὸν ποσὸν δι' ἀπαντά τὰ φορτωθέντα πράγματα, στηρίζομένον εἰς τὴν ἐκ τοῦ παρελθόντος πειράν ἐπὶ δόμοιν φορτώσεων. 'Απέκρουσεν διὰ ἔγενετο χρήσις τοῦ στατήρος ὡς μονάδος καθορισμοῦ τοῦ ναύλου καὶ κατέθεσεν ὅτι ἡ ἀναγραφὴ τοῦ δάρους ὠφείλετο τὸ μὲν εἰς συνήθειαν τὸ δεῖ εἰς ἀπαίτησιν τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν τῶν Η.Π.Α. καὶ τῶν Μπαχάμας.

'Ο παραλήπτης ισχυρίσθη ὅτι διὰ ρητῆς διατάξεως ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἐπετάσσετο ἡ ισχὺς τῶν ἐν αὐτῇ ἐντύπων δρῶν, τινὲς τῶν

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

δόποιων ἐστήριζον τὴν ἄποψιν ὅτι ἔχορισμο-ποιήθη ὁ στατήρος μονάδα καθορισμοῦ τοῦ ναύλου.

Tὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι οἱ ἐλόγων ἔντυποι ὅροι ὀφείλονται εἰς φορμαλιστικὰς ἀποτέραις περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης καὶ εἰναι ἀσχετοὶ πρὸς τὴν οὐσιαστικὴν δικαιο-πραξίαν καὶ ὅτι αἱ κλίμακες ἀναφερόμεναι εἰς τοὺς ἐν λόγῳ ὅρους, δὲν παρέχουν συμ-βολὴν τινὰ πρὸς ἀπαρτισμὸν μέσω αὐτῶν τοῦ ποσοῦ τῶν 875 δολλαρίων τοῦ ναύλου.

"Ἐκρινεν ὅτι ἡ χρησιμοποιηθεῖσα ἐν προ-κειμένῳ συνήθης μονάδα ναύλου η̄το δόλοκληρος ὁ δέλκυστήρος καὶ τ' ἡ ἀνταλλακτικά του. Τούτου οὐτῶς ἔχοντος, ἡ ἀπαίτησις τοῦ πα-ραλήπτου περιορίζεται εἰς 500 δολλάρια, ἐδοσὸν καὶ ἀν τοῦτο εἰναι ἐπα-χθές η παράλογον.

• **Σωστρα.**— **Τρόπος ὑπολογι-σμοῦ.**— **Ληπτέοι ὑπ' ὄψιν πα-ράγοντες.**— **Κατανομή.**

"H κατανομή τῶν σώστρων εἶναι ἀσφαλῶς ἐν ἑκ τὸν πλέον δυσχερῶν ἔργων τοῦ δικα-στηρίου. 'Εφάνη τούτο εἰς πρόσφατον περί-πτωσιν ἀχθεῖσαν ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Ορεγκον, κατ' αἴτησιν τοῦ Αμερικανικοῦ Δημοσίου.

"Ἐπρόκειτο περὶ τῆς διασώσεως τῆς ἀκτο-φυλακίδος «INVINCIBLE» ὑπὸ τοῦ ἀλιευτι-κοῦ «BARBARA LEE». Διεξήχθη αὐτῇ ὑπὸ δραματικὰς συνθήκας. 'Η ἀκτοφυλακίς, ἀκυ-βέρνητος, διέτρεχεν ἐσχατον κίνδυνον ἐν μέσω τρομερᾶς τρικυμίας. 'Ο τιλοιαρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀλιευτικοῦ ἀντιλόφθεντες τὴν δεινὴν θέσιν τῆς ἀκτοφυλακίδος, ἐγκα-τέλειψαν τὴν ἀσφαλή θέσιν των καὶ ἐσπευ-σαν εἰς δούθειαν, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξε-

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. • Cable: CORROFOUL LDN. SW.1



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK

Telephone: WHITEHALL 3-1188

Telex: 212-571-0988 • Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE
AUSTRALIA SYDNEY
BRAZIL RIO DE JANEIRO
CANADA MONTREAL

CANADA REGINA
CANADA VANCOUVER
DENMARK COPENHAGEN
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

πεμψαν σήμα πρός τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς περὶ τῆς κινδυνευόσης ἀκτοφυλακίδος, δράσαντες ώς ἔκρινε τὸ Δικαστήριον «κατὰ παρόμησιν τῶν εὐγενεστέρων ἀθρωπίων ἐντοτίκτων». Ἐπειχούν νά προσδέσουν τὴν ἀκτοφυλακίδα καὶ νά τὴν συγκρατήσουν ἐπὶ 30 λεπτά τῆς ὥρας, ἐπίτευγμα ἀσύνθετο διὰ μικρὸν ἀλιευτικὸν πλοῖον. «Οταν ἔθραυσθη τὸ πράτον ρυμούλκιον, τὸ ἀλιευτικὸν ἀπεπειράθη νά προσδέσῃ δεύτερον καὶ τότε ὅγκωδες κύμα ἐκτύπησε καὶ ἀνέτρεψε τὸ ἀλιευτικόν, ὅτε ἐπινήγη ὁ πλοϊαρχος καὶ εἰς ναυτικὸς τοῦ ἀλιευτικού πλοίου. Τὴν σωστικήν προσπάθειαν συνέχισε τότε ἄλλη ἀκτοφυλακής, προστρέξασα κατόπιν τοῦ σήματος τοῦ ἀλιευτικού.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἡ ἀκτοφυλακίας καὶ τὸ πλήρωμά της, διεσώθησαν κατὰ συνέπεια τῆς παρασχεθεῖσας ἀρωγῆς ὑπὸ τοῦ ἀλιευτικοῦ καὶ ὅτι τὸ κυριώτερον παράγοντα τῆς διασωζόσεως ἀπετέλεσε τὸ ὑπὸ τοῦ ἀλιευτικοῦ ἀποσταλέν σῆμα πρὸς τὴν Ἀκτοφυλακήν. Τὸ ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τῆς Ὁρεγκον τιθέμενον πρόβλημα ἦτο ἡ ἀποτίμησις τῶν ἡρωϊκῶν τούτων πράξεων εἰς χρήμα. Ὁ δικαστὴς, ἀκούσας τὰς ὑπὸ τῶν διηγήσων ἀναφερθείσας προηγουμένας ἀποφάσεις, ἔκρινεν ὅτι τὸ μόνον συμπέρασμα, ὅπερ προκύπτει ἐκ τῶν προηγουμένων τούτων ἀποφάσεων, εἶναι ὅτι εἰς τὸ δικαίον τῆς ἐπιθελαστικῆς ἀρωγῆς οἱ παράγοντες πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀμοιβῆς εἰναι τόσον ρευστοὶ καὶ ἀνεπίδεκτοι ἐπακριβοῦς σταθμίσεως, ὥστε τὰ νομολογιακῶς κριθέντα εἰς ἄλλας περιπτώσεις, ν' ἀποβαίνωσιν ἔχρηστα.

Τὸ πρῶτον ἔργον τοῦ δικαστοῦ εἶναι ὁ καθορισμὸς τῆς ἀξίας τῶν διασωθέντων πραγμάτων, ἐφ' ὃσον ἐκ τῆς ἀξίας τούτης θὰ πράγμασθε τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς. Συνήθως γίνεται ἀνάφορο εἰς τὴν ἀγοραίαν ἀξίαν αὐτῶν, ἀλλ' εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἀκτοφυλακίς ήτο ειδικῶς διὰ τὴν Ἀκτούλακην ναυπηγηθὲν πλοιοῖν, μηδ ἔχουν ἀγοραίαν ἀξίαν. Ο δικαστῆς κατέργυεν εἰς τὴν ἀξίαν δινικαταστάσεως αὐτοῦ, ἦν, μετά μειστιν λόγῳ φθιρῶν, καθώρισεν εἰς δολλάρια 0.000.

Τούτου γνεομένου, ό δικαστής ήσχολήθη με τά σώστρα. 'Ακολουθήσας τά δόσα έγενοντο δεκτά έν τη δίκη τού απ' το «BLACK-WALL», έκρινεν ότι οι ληπτέοι ήπ' όψιν παράγοντες είναι: α) Η άξια τού έπικουρωντας πλοίου, β) ή σπουδή μεθ' ής παρεσχέθη ή άρωγή, γ) ό έν τη άρωγή άναλωθείς χρόνος, δ) ή άπαιτουμένη και έπιδειχθείσα ικανότης, ε) ο κίνδυνος έξι ου διεσώθη το κίνδυνευσαν πλοίον, στ) ο κίνδυνος, ον διέτρεξεν ή έπικουρήσας και ζ) τὸ ἔξαιρετικὸν θάρρος και οἱ ἡρωίσμοι τῶν ἀνδρῶν τοῦ έπικουρήσαντος πλοίου.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ σώστρα, ὁ δικαιοτής διήρεσε ταῦτα εἰς δύο ποσά, ἥτοι εἰς ἑν δασικὸν ποσὸν σώστρων δι' ἀξιεπαίνους ὑπῆρεσιας, κατανεμητέον μεταξὺ πάντων τῶν λαδόντων μέρος εἰς τὴν διάσωσιν καὶ εἰς ἑν ἄλλο ποσὸν πρὸς εἰδίκην ἀμοιβὴν τῶν ἐπικουρησάντων, ἥτοι πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν, τραυμάτων ἢ δαπανῶν.

Τό δασικόν ποσδόν ὥρισε, μετὰ λῆψιν ὑπ' ὅψιν τῶν ὡς ἄνω παραγόντων, εἰς δολλάρια 40.000 διανεμητέον μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τῶν τριών πλοίων, ητοι τῶν δύο ἀκτο-

διανομή δύμως έδει νά γίνη λαμβανομένου ύπ' άψιν τού γεγονότος ότι τό διλευτικόν έσπευσεν οίκειοθελώς, ένω τά πλοϊα τής 'Α-κτοφυλακής έξετελουν τά καθήκοντά των. Ούτω, έκρινεν ότι τά πληρωμάτα τών ἀκτοφυλακίδων έδει νά διασείμουν μεταξύ των ποσών 4.000 δολλαρίων, τό δέ πλήρωμα τού διλευτικού πλοίου έδικαιωθή είς ποσό 36.000 δολ. Έκ τού τελευταίου τούτου ποσοῦ 40% (14.400 δολλάρια) έπεδικάσθησαν είς τούς κληρονόμους τού πλοιάρχου τού διλευτικού. Τό ύπόλοιπον 60% έπεδικάσθη κατ' ίσομοιρίαν είς τὸν πλοιοκτήτην, τούς κληρονόμους τού πνιγέντος ναύτου και είς τὸν ξέπονταν ναύτην τού διλευτικού. Λόγω ειδικής ἀμοιβής, έπεδικάσθησαν έπι πλέον ἄνα 2.500 δολλάρια είς τὸν πλοιοκτήτην και τούς κληρονόμους τῶν δύο πνιγέντων ἀνδρῶν τού διλευτικού.

- Σύμβασις μεταφοράς ἐπιβάτου.— Ματαίωσις τοῦ πλοῦ λόγῳ κατασχέσεως τοῦ πλοίου.— Ἀξίωσις ἐπιβατῶν πρὸς ἀπόλληψιν ἀντίτιμου εἰσιτηρίου οὐ προνομιοκή ἐπὶ ἔκπλειστηριάσματος.— Αἴτιολογίαι.

Αφορμὴν εἰς ἐνδιαφέρουσαν προσφάτως
οὐ, οπερ εἶναι αὐτὸ τοῦ ναυτικῶν προ-
νόμιον.

διεσαχθείσαν εἰς Μαρίλαυν δίκην, ἔδωσεν κατάσχεις καὶ ὁ πλειστηριασμός ἐν ἔτει 947 τοῦ ἐπιβατηγού ἐλληνικῆς ιδιοκτήσιας πόλεως «City of Athens» εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης, γεγονότα ἐπελθόντα μικρὸν πρὶν ἐκπλεύσῃ τούτῳ πρὸς ἑκτέλεσιν προαναγελθέντος ὑπερατλαντικού πλοῦ ἀπὸ τὴν Νέαν Ύόρκην. Πολλὰ εἰσιτήρια είχον προπω-
θῆται ὑπὸ γραφείων ταξιδίων, ἀτίαν εἰσέπρα-
αν καὶ τὸ ἀντίτιμον αὐτῶν, ἵκανοι δὲ ἐπι-
άται είχον πρωαθηθῆναι εἰς Νέαν Ύόρκην με-

Οἱ ἐνάγοντες ἐπιβάται ἀνεγνώρισαν, δτὶ οὔτε τὸ θετὸν δίκαιον οὔτε ἡ νομολογία ἀ-
ναγνωρίζουν ὑπὲρ τῶν ἀπατητήσεων των ναυ-
τικὸν προνόμιον, ἐζήτησαν δημόσια ἀπὸ τὸ δι-
καστήριον νάνθησην ἐν προκειμένῳ ναυ-
τικὸν προνόμιον ἐπὶ τῇ δάσει τῆς θεωρίας,
δτὶ τὸ πλοῖον ὑποχρεούται ἐξ ἀδικήματος,
ώς ἐκ τῆς παραβάτεως τῆς ὑποχρεώσεως
του ὡς δημοσίου μεταφορέως, πρὸς τίρησην
τῆς συμβατικῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἀναλη-
φθείσης πρὸς μεταφοράν ἐπιβατῶν.

ά τῶν ἀποσκευῶν των, ἵνα ἐπιβίασθούν οὐ πλοίου. Ἀλλά, οὔτε οἱ ἐπιβάται ἐπειδιάσθησαν οὔτε αἱ ἀποσκευαὶ των ἐφορτῶθησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου, λόγῳ τῆς μεσολαβησάσ-σας κατασχέσεως καὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ. Άλλοι ἐπιβάται εἶχον ἄγοράσει εἰσιτήρια ετερός ἐπιστροφῆς καὶ ταξιδεύσαντες μὲ τὸ λοιόν εἰς Εύρωπην, ἔδικαιοντο κατὰ τοὺς θεοὺς τοῦ εἰσιτηρίου νὰ ἐπιστρέψουν δι' οὐδού εἰς Ἀμερικήν, ἐπιβιβάζομενοι εἰς εἴκονα μέντα τῆς Μεσογείου, ὅπου καὶ ἐὰν τοῖς ἐ-δίδετο τὸ εἰσιτήριον ἐπιστροφῆς.

Τότε έκπλειστηρίασμα, άνερχομένον εἰς 400.000 δολλάρια, είχε κατατεθῆ εἰς δημοσίαν αρχακαταστήσιν και οι ἐπιβάται ήγειραν άξιστεις εἰς ἀποζημίωσεως, άνερχμένας συνολικά εἰς 500.000 δολλάρια. Ἐπίσης και ἀλλιώς ἀπατήσεις είχον ἔγερθη ἐκ μέρους μερών τούς πληρωμάτος διότι καθυστερούμενους σθόνους, ἐκ μέρους προμηθευτῶν τροφίμων ή υλικῶν καὶ ἐκ μέρους ἐνὸς ναυτιγείου. Τῶν ἀπατήσεων τῶντων ἡσαν προνοακαί καὶ διετάχθη ἡ κατὰ προτίμησιν ἐκ ἑκπλειστηρίασματος ἔξφολησις αὐτῶν εἰς ἀκέραιον. "Ἄλλων ἀνέβληθη ἡ πληρωμὴ τηλικῶς ἀδικαιαθέσθων εἰς ποσοστὸν 10%, ὑπέντως δύμας καὶ αἱ ἐν λόγῳ ἀπατήσεις απαντούσιακαί. "Ἄλλαι ἀπατήσεις ἀπαντούσιακαί τοις ταῖς ναυτικαῖς συναλλαγάς, διότι ἡδὲ καθίστα τὸ πρόνομιον ταυτόσημον πρὸς τὴν ἔνσωκήν εὐδύνην τοῦ πλαισιοτήτου καὶ ἡδὲ πατεζάρρυντε τοὺς προμηθευτὰς ἢ ἐπισκευαστὰς πλοίων εἰς τὴν παροχὴν πιστῶσεων, ὥπερ στήμερον ἐνισχυεῖται ἐκ τῆς ὑπάρξεως τοῦ ναυτικοῦ προνομίου. Είναι ψυστῆς σημασίας διὰ τὸ πλοῖον νὰ ἀπολαμβάνῃ πιστεῖς, ιδίως εἰς ἀλλαδπόνυς λιμένας, ἵνα δύναται νὰ συνεχίζῃ τοὺς πλοάδας του ἐπισκευαζόμενον ἢ ἀνεφοδιαζόμενον. "Ἀντιθέτως, ἡ ναυτικὴ πιστεῖς ἡδὲ ἔδαρθρούτο, ἐάν οἱ προμηθευταὶ ἢ οἱ ἐπισκευασταὶ πλοίων ἐγνώριζαν δῆτι αἱ ἐναντίον τοῦ πλοίου ἀπατήσεις των, θὰ ὑπεκάρουν πρὸ τοῦ μεταγενεστέρως ἐμφανιζούμενου ναυτικοῦ προνομίου τῶν ἐπιβατῶν.

μετρούν την επιταγήν.
“Η απόφασις αυτή του πρωτοβαθμίου δικαστού έμμεσως έπεκυρώθη και ύπό του Έφετίου, όπερ απέρριψεν αίτησην άναστολής διανομής του έκπλειτηριάσματος, ύποβλησεσαν ύπό τινων τών έπιβατων, με βάση την άσκησησύμενην κατά τας ποιωτοδίκων ά-

DODWELL & COMPANY LIMITED

JAPAN • HONGKONG • MOMBASA • DAB es SAI AAM • VANCOUVER

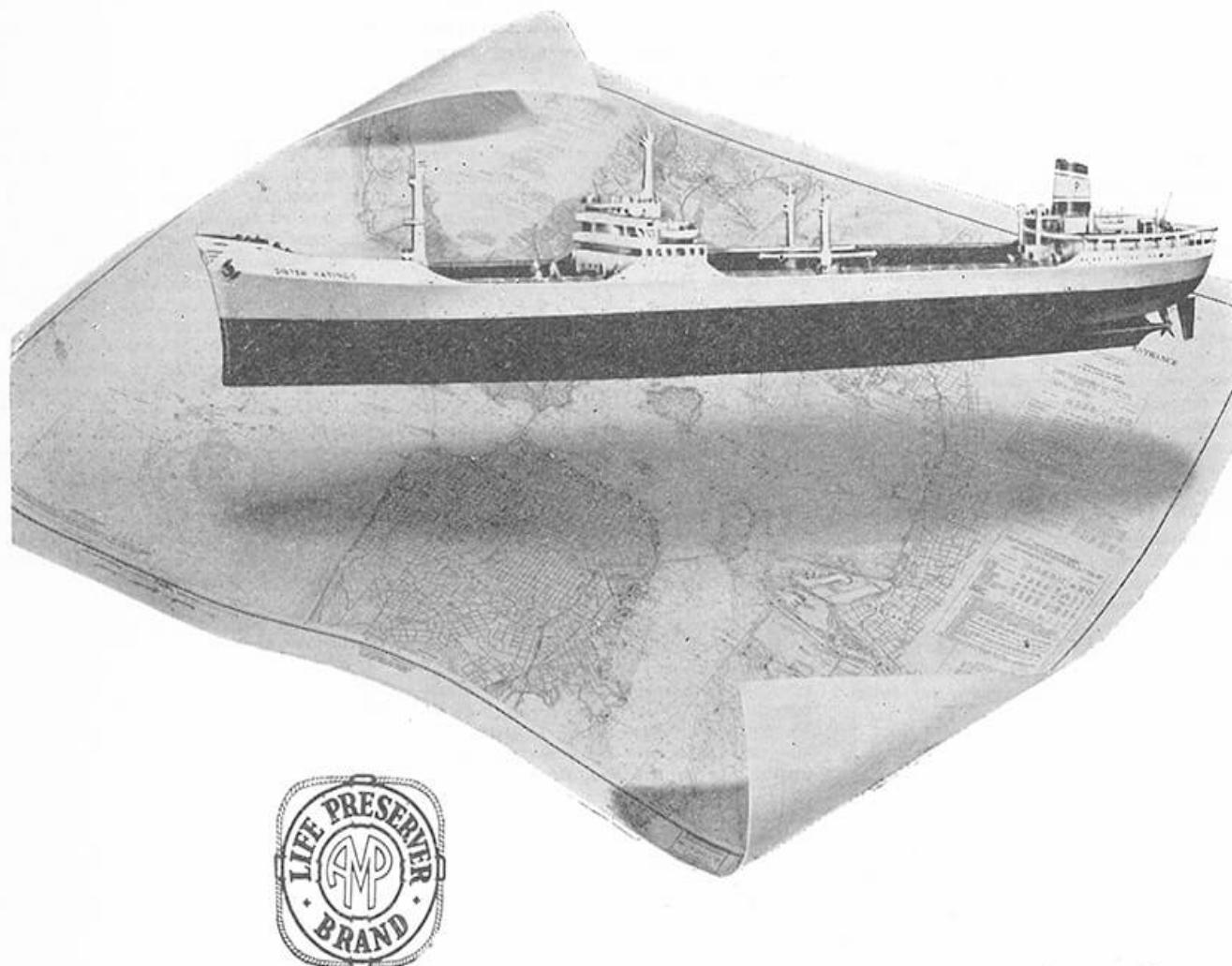
STEAMSHIP AGENTS, CHARTERING & SALE & PURCHASE BROKERS

Enquiries HEAD OFFICE: 18, FINSBURY CIRCUS, LONDON, EC2

Telephone: London Wall 68412 (15 lines)

QUALITY!

If your ship floated in air, she would not need the Quality coatings we have developed over the years. But Quality is what we believe in. You'll find it pays to fight corrosion, stress and marine growth with the best quality—American Marine Paint



SINCE 1903

There's an AMERICAN MARINE product for every surface—keel to masthead, stem to stern, interior or exterior. Bring your next paint problem to us. We'll apply the knowledge gained from half a century's experience in developing and producing one level of Quality—the best!

AMERICAN MARINE PAINT COMPANY

HOME OFFICE: 311 CALIFORNIA STREET, SAN FRANCISCO



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΑ

Δύο φορητά τών 16.000 τόνων d.w. έκαστον άνελαδον νά κατασκευάσουν διά λογαριασμὸν τῆς Κίνας, ὑπὸ δρους μακροχρονίου πιστώσεως, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουγκέρκης καὶ τοῦ Βορδὼ τὸ ἔν καὶ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεσογείου τὸ ἔτερον. 'Η παραγγελία αὐτὴ φαίνεται, διτὶ θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν εὐρυτέρας ἐργασίας, ἐφ' ὅσον ηθελον ἔξευρεθῇ ἐπαρκεῖς πιστώσεις πρὸς ἀπόκτησιν ὑπὸ τῆς Κίνας περισσοτέρων πλοίων, δεδομένου, διτὶ διὰ τὰς εἰσαγωγὰς σιτηρῶν καὶ λιπασμάτων ἀπασχολούνται ὑπὸ τῶν Κινέζων περὶ τὰ διακόσια ἔνα σκάφη.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Κονδύλια 41 ἑκατομμυρίων μάρκων πρὸς χαρήγησιν πιστώσεων διὰ τὴν ναυπηγησιν φορτηγῶν πλοίων καὶ 19 ἑκατομμυρίων μάρκων δι' ἐπιδόθησιν τῆς διαλύσεως παρηλίκων σκαφῶν, ἐνεγράφουσαν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Πρόκειται περὶ τῆς δοθείας τῆς γερμανικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ητὶς ἀπεφασίσθη, κατόπιν ισχυρᾶς πιέσεως τῶν ναυπηγικῶν κύκλων. Αἱ πιστώσεις αὗται ἔρχονται εἰς ἀντί-

θεσιν πρὸς τὴν προσπάθειαν τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ἵνα περιορίσουν τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ ἀναπτύξουν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῶν ναυπηγείων.

Οἱ Γερμανοὶ ἔξησφάλιζαν μέχρι σήμερον τὴν κρατικὴν δοθείαν, μέσω τῶν πιστώσεων πρὸς ἔξαγωγὴν, αἵτινες δὲν ἀντετίθεντο πρὸς τὴν συμφωνίαν τῆς Ρώμης. 'Ηδη, τὴν διευρύνουν, προκειμένου νά καταστῇ ἀποτελεσματικότερά, δεδομένου διτὶ οἱ Γάλλοι καὶ οἱ Ἰταλοὶ ναυπηγοὶ ἀπολαμβάνουν ἀμέσων ἐπιχορηγήσεων ἀπὸ τὰ κρατικὰ θησαυροφύλακια.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΝΕΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

'Η 'Γιαντρολίνγκας', τῆς Ριγιέκας, προῆλθεν εἰς τὴν ἀπόδοσιν δελτιώσεως ὥρισμένων ἐν τῶν ὑπερστῶν τῆς καὶ συστάσεως ἔτερων κατὰ τὸ 1965. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν προέδην ἡδη εἰς τὴν παραγγελίαν δύο ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἕνος ὀχηματαγωγοῦ, εἰς τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ ὀχηματαγωγὸν θὰ συνδέσῃ τὴν Ζάραν μὲ τὴν Ἀγκῶνα, θὰ ἔχῃ δὲ δυναμικότητα μεταφορᾶς 250 ἐπιβατῶν καὶ 110 αὐτοκινήτων. Τὰ δύο ἐπιβατηγὰ θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 5.600 τόνων ἔκαστον, θὰ κατασκευασθούν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλας, θὰ διαθέτουν δῆλας τὰς συγχρόνους ἐγκαταστάσεις, ὡς λ.

χ. ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ, σταθερωτήρων εύταθειας κ.λ.π., θὰ ἔχουν δὲ μεταφορικὴν ικανότητα δι' 165 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως, καὶ 52 τουριστικῆς. Προορίζονται νά ἐξυπηρετήσουν τὴν γραμμήν Βενετίας - Ἐλλάδος - Αίγυπτου - Κύπρου καὶ Λιθανού. 'Απεφασίσθη ἔξι ἄλλου νά ἐγκαινιασθῇ ταχεῖα γραμμὴ ἀπὸ Ριγιέκας καὶ Βενετίας πρὸς Νέαν 'Υδρκην - Φιλαδέλφειαν καὶ Βαλτιμόρην διὰ τῶν σκαφῶν «Μιτάσκα» καὶ «Ζ μπρία».

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ 170.000 ΤΟΝΝΩΝ!

'Η ιαπωνικὴ ναυτιλία θὰ περιλαμβάνῃ μετά τινα ἔτη εἰς τὴν δύναμιν τὰ περισσότερα δεξαμενόπλοια τῆς τάξεως τῶν 100.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω. 'Υπάρχουν πληροφορίαι, διτὶ παρηγγέλθησαν ἡ πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν δέκα, τούλαχιστον, τοιαύτα σκάφη. 'Ηδη ἐπραγματοποιήθη ἡ παραγγελία τριῶν τῶν 150.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἡ δὲ «Ιντεμπιτούν» 'Οιλ Κόμπαν» ιελεῖται σχέδιο διὰ τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων τῶν 160.000 ἕως 170.000 τόνων d.w. 'Η ἑταΐρια αὕτη είναι ιδιοκτήτρια τοῦ σαύπερ - τάνκερ «Νίσσο Μαρού», 132.334 τόνων d.w., διπέρ εἶναι τὸ μεγαλύτερον ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοιον ἐν τῷ κόσμῳ. 'Η ικανοποιητικὴ ἀπόδοσις τοῦ σκάφους τούτου δικαιολογεῖ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰ τοιαύτα μεγαλήρια.

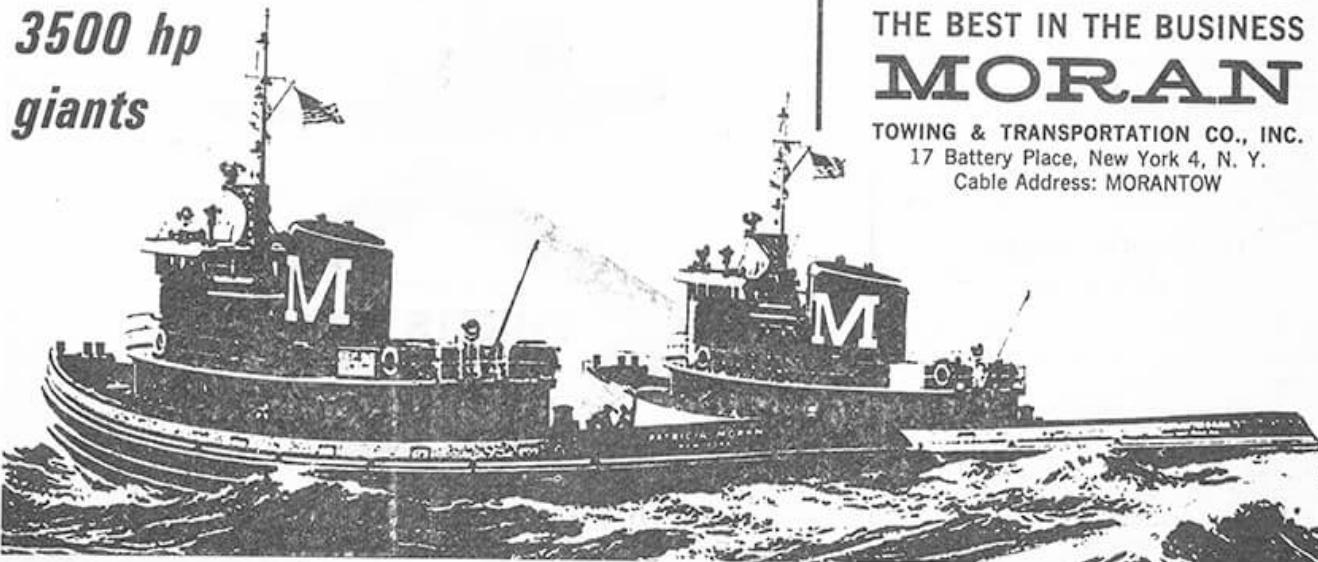
ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Συμφώνως πρὸς στατιστικὴν τοῦ Ιαπωνικοῦ νηογάνωμονος, τὸ σύνολον τῶν ἀναγεγραμμένων παραγγελιῶν εἰς τὰ διδύλια τῶν 27 μεγαλυτέρων ναυπηγείων τῆς χώρας περιελάμβανε τὴν Ιηγ 'Ιουλίου τρ. ἔ. 256 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 6.169.502 τόνων γκρός. Καταδεικνύουν οἱ ἀριθμοὶ οὐδοὶ τὴν ἐπιτυχῆ προσπάθειαν τῶν 'Ιαπῶνων εἰς τὴν ἔξασφάλισιν ναυπηγικῶν συμβολαίων,

*Introducing
America's
outstanding
harbor tugs
THE NEW
MORAN CLASS
3500 hp
giants*

Only MORAN has designed, engineered and built docking tugs of 3500 horsepower. Power that gets the biggest job done in the shortest time with the fewest tugs. Combine it with MORAN efficiency and skill and you have economy.

A century of dependable service, docking, undocking and moving ships of every size in the PORT of NEW YORK.



Agents

GREECE: National Hellenic American Line, Venizelou Street No. 10, Athens

BELGIUM: Wm. H. Muller & Co., S.A., 21, Rue de la Bourse, Antwerp

DENMARK: Jorgen A. Rasmussen, 33 Amaliegade, Copenhagen K.

ENGLAND: James A. McLaren & Co. (London) Ltd., 87, Bishopsgate, London, E.C.2.

FINLAND: A. B. Lars Krogius & Co., O.Y., S. Magasinsgatan 4, Helsinki

GERMANY: Ernst Glässer, Altenwall 21, Bremen

ITALY: Paolo Scerni, Piazza Portello 10, Genoa

NORWAY: Henning Astrup A/S, Fridtjof Nansenplasse 4, Oslo. Birger Gjestland A/S, Kong Oscars Gate 62, Bergen

SCOTLAND: Henry Abram, Ltd., 163 Hope Street, Glasgow, C.2

SPAIN: Rafael Navajas, Alameda de Recalde 30, Bilbao

SWEDEN: A. B. Sandstrom, Stranne & Co., Postgatan 2, P.O. Box 93, Gothenburg

THE BEST IN THE BUSINESS

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION CO., INC.

17 Battery Place, New York 4, N. Y.

Cable Address: MORANTOW

συνολικής χωρητικότητος 5.410.000 τόνων γκρός, κατά την διάρκειαν του διαδεκάμηνου του λήξαντος την 31η Μαΐου, τόσον διά ξένους, όσον και δι' έγχωρίους πλοιοκτήτας.

Έπει τού συνόλου τών άνωτέρω παραγγελιών, τήν μείζονα μερίδα είχον τά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι διά 50 σκάφη, χωρητικότητος 1.480.150 τόνων γκρός, κατανεμημένη είς τέσσερα ναυπηγεία των είς Ναγκασάκι, Κόμπιτε, Γιοκοχάμαν και Χιροσίμαν. Αντιπροσωπεύει ή έργασια αύτη τά 24.1% τού συνόλου τών είς τά 27 μεγάλα ιαπωνικά ναυπηγεία τοποθετημένων παραγγελιών. Είς τό σύνολον τής έργασιας τής Μιτσουμπίσι δὲν περιελήθη τό είς Σιμονόζεκι ναυπηγείον της, διότι τούτο δὲν συγκαταλέγεται μεταξύ τών 27 μεγάλων ναυπηγείων.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Έπιθεσις τών μεσιτικών Οίκων σημειούται έναντι τών γραφειοκρατικών διατυπώσεων, τάς όποιας τηρεῖ δι' Όργανισμός Πιστώσεων, καθώς και είς τόν τομέα τών μεταφορών, δάσει ναυλώσεων, είς μείζονα κλίμακα, λαμβανομένου υπ' άψιν, διτή ακρούντων θά αύξηθη κατά τά προσεχή έπει δέ μετοπικός των στόλος. Ή τοιαύτη επιδιώξις άνεμεντο. Κατά τούς Βρεταννούς παραπρητάς, ἀν οι Ρώσοι αποβλέπουν είς τήν άπασχόλησην μεγαλυτέρας χωρητικότητος των είς τήν έλευθέρων ναυλαγάρων, θά πρέπει προγομένων νά κερδίσουν τήν έμπιστοσύνην τών ένενων ναυλωτών, ώς πρός τήν ικανότητα και τήν καταλληλότητα τών σκαφών των. Τούτο σημαίνει, ίδιατέρας, διτή διατυπώσεις διά τήν παροχήν δανείου δὲν έχουν άκομη συμπληρωθή. Ή παράδοσις τών σκαφών θά καθυτερήσῃ, λόγω άκριθως τής μή έγκαιρου διεκπεραιώσεως τών διατυπώσεων.

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΔΩΝ

Μολονότι τό «Βρεταννικόν Συμβούλιον Φορτωτών» άξιοι, όπως οι έμποροι Οίκοι τής Αγγλίας χρησιμοποιούν, δσον τό δυνατόν, βρεταννικά πλοία, πρός μείωσιν τού έλλειμματος τού έμπορικού ισοζυγίου πληρωμών, έν τούτοις οι εισαγωγείς και οι έξαγωγείς έξακολουθουν νά διακινούν τά έμπορεύματά των, κατά μεγίστην άναλογίαν, διά ένενων σκαφών. Τά έσοδα έκ τής Βρεταννικής ναυτιλίας κατά τό πρώτον έξαμηνον τού τρέχοντος έτους άνηλθον είς 338 έκατομμύρια λιρών, οι Βρεταννοί φορτωτά διμως έπληρωσαν κατά τήν αύτην χρονικήν περίοδον είς ένα πλοία, διά ναύλους, ποσόν 348 έκατομμύρια λιρών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Περί τά μέσα τού τρέχοντος έτους οι Νορβηγοί έφοπλισται είχον ύπό παραγγελίαν περισσότερα δεξαμενόπλοια, έναντι πάσης άλλης χώρας. Ανήρχοντο αι παραγγελίαι των είς 5.000.000 τόνων δ.ω., έω αι βρεταννικά παραγγελίαι περιελάμβανον δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητος 2.500.000 τόνων δ.ω. Τό σύνολον τού παγκοσμίου στόλου τών τάνκερς, κατά τά μέσα τού 1964, ύπελογίζετο άνερχόμενον είς 77 έκατομμύρια τόνων δ.ω., έκ τών όποιων τά 15.3% ησαν βρεταννικά και τά 14.8% νορβηγικά.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΚΑΙ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ!

Παρεδόθη πρό ήμερών είς τά Σοβιέτ άπό τήν ναυπηγεία τού Βίσμαρ (Άνατολ. Γερμανία) τό πρώτον μιάς σειράς έξι άδελφών σκαφών ύπερωκεάνιον 18.820 τόν. γκρός, μέ τό δνομα «Ιβάν Φράνκο».

Γραμμήν τακτικήν σχεδιάζει ή Μόσχα μετεξύ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης και Βορ. Αμερικής. Φόδι θμως διατυπώνται διά τό μπτούκοτάς τών ρωσικών πλοίων άπό τούς Αμερικανούς λιμενεργάτας.

Τό «Ιβάν Φράνκο» είναι δηζελοκίνητον σκάφος μιάς θέσεως, μεταφορικής ίκανότη-

τούς 750 έπιβατών, είς καμπίνας τών δύο και μιάς κλινών και ταχύτητος 19 μιλών.

Τό δεύτερον τής αύτης σειράς θά δινομασθή «Αλέξανδρος Πούσκιν» και θά παραδοθή τό 1965.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΑΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Οι Ρώσοι έπειδίων νά εισέλθουν είς τάς τάξεις τού παγκοσμίου κλάδου τών φορτηγών γραμμής, καθώς και είς τόν τομέα τών μεταφορών, δάσει ναυλώσεων, είς μείζονα κλίμακα, λαμβανομένου υπ' άψιν, διτή ακρούντων θά αύξηθη κατά τά προσεχή έπει δέ μετοπικός των στόλος. Ή τοιαύτη επιδιώξις άνεμεντο. Κατά τούς Βρεταννούς παραπρητάς, ἀν οι Ρώσοι αποβλέπουν είς τήν άπασχόλησην μεγαλυτέρας χωρητικότητος των είς τήν έλευθέρων ναυλαγάρων, θά πρέπει προγομένων νά κερδίσουν τήν έμπιστοσύνην τών ένενων ναυλωτών, ώς πρός τήν ικανότητα και τήν καταλληλότητα τών σκαφών των. Τούτο σημαίνει, ίδιατέρας, διτή διατυπώσεις διά τήν παροχήν δανείου δὲν έχουν άκομη συμπληρωθή. Ή παράδοσις τών σκαφών θά καθυτερήσῃ, λόγω άκριθως τής μή έγκαιρου διεκπεραιώσεως τών διατυπώσεων.

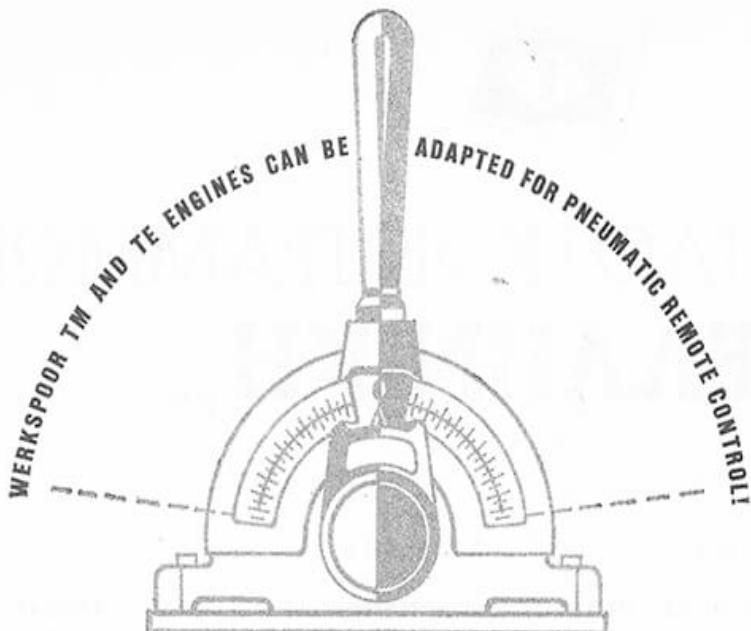
τήν κατάστασιν έπιθεωρήσεως τών πλοίων των, τόν όρθιν τρόπον λειτουργίας και έκμεταλλεύσεώς των και τά μέτρα άσφαλείας αύτών. Ή άσφαλεια ένος πλοίου έμβαλλει τούς ένενων ναυλωτάς είς ύποψιάς, αιτίες προκαλούνται έκ τής άπροθυμίας τών Ρώσων νά καλούν είς δούθειαν, όταν τά πλοία των εύρισκονται έν κινδύνῳ είς ξένα θάσα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα άποτελεί ή περίπτωσις τού ρωσικού μεταλλοφόρου «Ούμαν», διπέρ έδινθιση τόν παρελθόντα Ιανουάριον, έν καιρώ θυέλλης, δυτικώς τού Γιβραλτάρ, συνεπείς μεταποίησεως τού φορτίου του. «Αν κρίνη τις άπό τάς σοβιετικάς είδησεις, δι Ρώσος πλοίαρχος τότε μόνοι έπέτρεψε νά έκπεμφθή τό S.O.S., όταν ή κλίσις τού σκάφους έφθασε τάς 27 μοίρας. Ας σημειωθή διτή συχνάκις είς τόν σοβιετικόν τύπον άναγράφονται είδησεις περί τών άντιμετωπίζομένων δυσχερεών έξευρέσεως έμπειρων πληρωμάτων, παρά τήν διενεργούμενην προπαγάνδαν και τάς παρορμήσεις τών τοπικών άργανσεων τού κόμματος διά τήν προσέλκυσιν τών νέων είς τά θαλάσσια έργα.

MOST MODERN TOWING SERVICE IN ALL THREE:

Curtis Bay places at your command the most advanced equipment... the greatest choice of equipment... the greatest power. Modern powerful tugs provide a greater margin of protection for your ships, cargo and schedules... this saves you money. That's why more people rely on Curtis Bay.

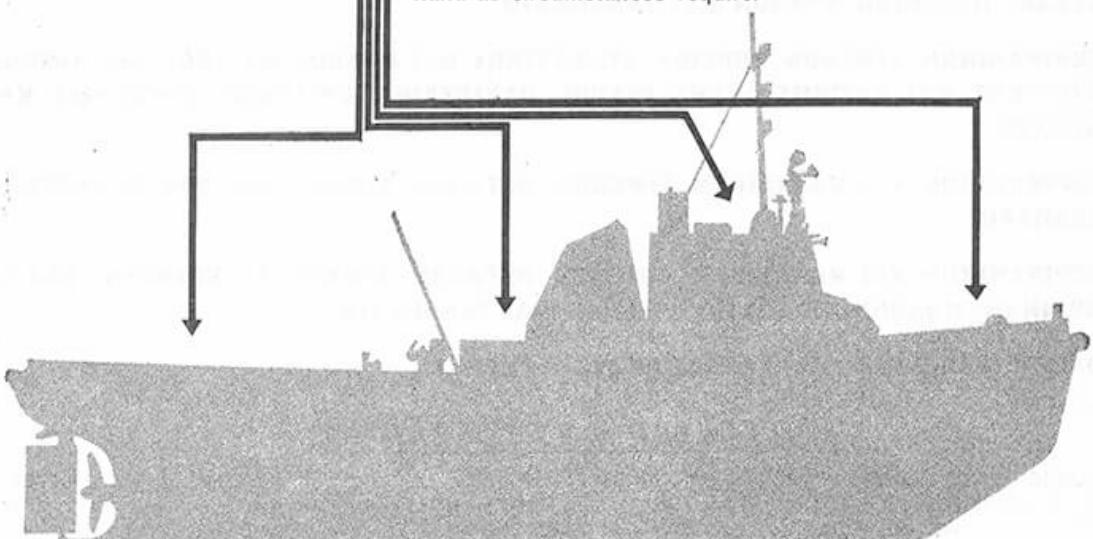


GENERAL AGENTS: HARWIN Shipping Agency Ltd.
80, Fenchurch St., London, E.C.3



**You can
decide where
the control
columns should be
installed!**

Simplified supervision by centralized control • One handle automatically stops or starts the engine, reverses its rotation and adjusts the speed as required • From "Full ahead", "Full astern" or any intermediate position, manoeuvring is carried out without waiting or checking • These simplifications lead to economy of labour • Safety in navigation is increased by direct and rapid manoeuvring from the bridge • Automatic safe-guards against faulty operation also permit manoeuvring from the bridge or any other control point even by unskilled staff • In the event of starting failure, the starting procedure is automatically repeated during a predetermined time which can be set beforehand as circumstances require.



STORK-WERKSPOR

HOLLAND

REPRESENTATIVES: SARACAKIS BROTHERS S.A., 43 THIRD SEPTEMBER STREET, ATHENS

Licensees for TMAB diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque (also TEB engines) - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid.



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, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΙΤΟΥΡΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELENIC 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"

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

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

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

'Ωσαύτως Πρόκτορες είς ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

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

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 TAX. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ”, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρουσίου

*Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιώς

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Την 30ην Σεπτεμβρίου άπό τάς έσχάρας τῶν ναυπηγείων Ούραγκα καθειλκύσθη τὸ δηζελοκίνητον τάκερ «Αργολίς» τοῦ Οἴκου Νικολάου I. Γουλανδρή.

Πρόκειται περὶ σκάφους 50.000 τόνων d.w., μὲν μηχανάς τύπου Σουλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, δυνάμεως 19.000 ἵππων εἰς τὰς 123 στρεφάς κατά λεπτόν. Ταχύτης δοκιμῶν 17,3 μίλια.

‘Από τὰ ναυπηγεία τῆς Γιοκεχάμας καὶ διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρικης παραφύσεος τοῦ κ. Αρ. ‘Ονάση καθειλκύσθη τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, τὸ ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Ο λύμπικ Γκρέιτς». Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν μετεδόθησαν.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μπάλκ κάρριερ 34.000 τόν. d.w. παρήγνειλεν ὁ κ. Μίχ. Εύσταθιον εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ «Εμβεν. Μηχανή Σουλτζερ, ταχύτης 16½ - 17 μίλ. Κόστος 1.515.000 λιρῶν Αγγλίας. Πίστωσις διὰ τὰ 75% έξαετής.

‘Ανεγράφη εἰς τὸν ιαπωνικὸν τύπον ἡ πληροφορία, διὰ εἰς τὰ ναυπηγεία ‘Ισικαβατζίμα - Χαρίμα παρηγγέλθη ἐν μπάλκ κάρριερ χωρητικότητος 33.510 τόν. d.w., δηζελοκίνητον, μὲν μηχανάς Σουλτζερ δυνάμεως 12.000 ἵππων, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Isla Pedregal» (διαχείρισις Γουλανδρή).

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ υπουργείον ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπελήκησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ ὄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι πλοίων:

1. «Μίνια» όχηματαγωγὸν (πρώην ἀγγλικὸν τάκερ «Soya Margareta», νεοαγορασθέν), 10.731 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Κ. Σ. Εὐθυμιάδην.

2. «Ρούλα - Μαρία» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Björnvik», νεοαγορασθέν), 10.608 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Εύάγγ. Κωνσταντάκην καὶ τὴν ἑταῖρίαν «Φαρακλάτα».

3. «Εύδωρα» φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Kirsten Tørris», νεοαγορασθέν), 2.358 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Εύδωρα» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Ζάννον Αρ. Σιφναίον).

4. «Αύλιξ» φορτηγὸν (πρώην «Hindewill», νεοαγορασθέν), 1.501 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Σηγουσάιη» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Θεόδ. Α. Θεοφάνην).

5. «Άγηνα» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Oak Hill», νεοαγορασθέν), 7.139 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μαροφίμο» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖρίαν «Αιγίς»).

6. «Μαρία» φορτηγὸν (πρώην φινλανδικὸν «Mariia», νεοαγορασθέν), 1.421 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μαρία».

7. ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ μπάλκ κάρριερ (τελούν εἰσέτι ὑπὸ κατασκευῆν), 23.100 τ.

d.w., ὀνόμαν εἰς τὴν «Ἐλλένικη Μαριτάϊμ Τράπσπορτς» (ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τὴν «Ἐλληνικὴν Εταιρίαν Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας»).

ΤΑ ΗΕΩΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

‘Ενηολογήθησαν εἰς τὸ προξενικὸν λιμενικείου Λονδίνου κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Σεπτέμβριον τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα σκάφος ἀπὸ π. «Αλκων» 7.150 τ. γκρός (τοῦ 1943) τῆς ἑταῖρίας «Μαρβαλιέντε», τοῦ κ. N. Παπαδίου (ἀγορασθέντα ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν). «Γκίκας» 2.357 τ. γκρός (τοῦ 1948) τῆς ἑταῖρίας «Πλινδός», τοῦ κ. Γ. Γκούμα (λίραι 132.000). «Αργώ Νάδιος» 9.457 τ. γκρός (τοῦ 1951) τῆς ἑταῖρίας «Λεονία», τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ (λίραι 150.000). Καὶ «Θάλεια» 1.661 τ. γκρός (τοῦ 1948) τῆς ἑταῖρίας «Μπλού Χάντρα», τοῦ κ. Γ. Χρυσικοπούλου (λίραι 76.000).

— Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα καὶ παρὰ τοῦ ίδιου προξενικοῦ λιμενιαρχείου ἔχοργηθησαν προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα σκάφη: «Σέλμα Θόρντεν» 3.502 τ. γκρός (τοῦ 1945) καὶ «Χριστίνα Θόρντεν» 3.605 τ. γκρός (τοῦ 1945), ἀνύκοντα ἀμφότερα εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Στέλλα Μάρις» (κ. I. Καψάλης), «Νικόλαος» 656 τ. γκρός (τοῦ 1946) τῶν κ.κ. Υἱών Λαγούτη (λίραι 12.500) καὶ «Βόρειος Ελλάς» 499 τ. γκρός (τοῦ 1938), τῶν κ.κ. Γ. Τσιντζά, I. Στεργή καὶ Σίσι (λίραι 15.500).

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ’ ΕΛΛΗΝΩΝ

Κατὰ τὸν διάρκειον τοῦ τρέχ. ἔτους ἐστημένῳ ζωρτωτὴν ἀγοραστικὴν κίνησις δηζελοκίνητον φορτηγῶν τῶν 10.000 ἔως 14.000 τόνων d.w., λίαν περιωρισμένη ἡ προσφορά. Ζήτησιν ἐπίσης ἐνεφάνισαν καὶ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, τῶν τύπων «Ελίμπερτο» καὶ «Εμπάτιρ» καὶ ούδεμισιν θά προσκάλει ἔκπληξις, ἐάν σήμερον τοιούτον σκάφος, μὲ ἀνάνεωμένη τὴν κλάσιν του ἐπωαλεῖτο εἰς τὴν ὑψηλὴν τιμὴν τῶν 100.000 λιρῶν. Βρετανοί οχοδιασταὶ ὑπεστήριξαν τελευταίως, διὰ τὴν ἐκδήλως προτίμησις πρὸς τὰ μπόλκ κάρριερ, παρεΐσθε τὸ γεγονός, διὰ ὑπάρχει συνεχῆς ἐργασία διὰ πλοία μετρίας χωρητικότητος. Πράγματι, οἱ ναυλωμεσίται τοῦ χρηματιστηρίου «Μπράτλικα» παραπονούνται, ὀλονέν καὶ περισσότερον, διὰ δὲν δύνανται νὰ ἔξευρουν συνήθη τράμπης, διὰ τοῦ που τὰ χρειάζονται. Αἱ σκέψεις αὐτοῖς τὴν γηρυόντην δημιουργίαν ἔφεριδαν νὰ κηρυχθῇ ὑπέρ τῆς συστάσεως μιᾶς τεχνικού οικονομικῆς ἐπιπροπῆς ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν ἔρευναν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης δημαρκίας κατεσκευῆς «ώφελίμων» πλοίων, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων «λίμπερτος» καὶ «εμπάτιρ». Θά πρόκειται περὶ τῶν «φολκούσιγκεν τῶν θάσασσων».

* * *

Τὸ ἀτμοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Carl Fritzen», 8.873 τόν. γκρός, 12.308 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1956, μὲ σερβέον τοῦ 1964, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων, τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 260.000 λιρῶν.

— Τὸ σουηδικὸν μότορσπιτ «Katia Banek» 4.298 τ. γκρός, 7.975 τόνων d.w. καὶ ναυ-

πρήγησεως 1937, μὲ σερβέον τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἔφοπλοιστῶν, τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 120.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Eastbank» 5.947 τ. γκρός, 9.325 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1947, μὲ σερβέον τοῦ 1960, ἡγοράσθη εἰς ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 160.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Αγγλίαν - Κόντινεντ τὸν προσχέθη Ίανουάριον, θά τεθῇ δὲ ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας.

— Τὸ ἔλληνικής πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν φορτηγὸν «Oak Hill» (ἀπροκίνητον) 7.139 τ. γκρός, 10.230 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1963, ἡγοράσθη εἰς ἔτερους Ελληνας, ἀντὶ τιμῆς 67.500 λιρῶν.

— Τὸ νορβηγικὸν μότορ - τάνκερ «Sylvania» 11.047 τ. γκρός, 17.640 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, μὲ σερβέον τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς πωλήσεις προκειται δέ, παραλαμβανόντων, νὰ τεθῇ ὑπὸ λιβεριανήν σημαίαν.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανήν σημαίαν φορτηγὸν «Ατλαντικ Γκλόρι» 10.093 τόνων γκρός, 14.810 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, μὲ σερβέον τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς πωλήσεις εἰς τὴν ἔλληνικὴν ὄργανωσιν «Πλιγασόσ» ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 400.000 λιρῶν. Τὰ ἀδελφά σκάφη «Ατλαντικ Γκλαντιέτορ» καὶ «Ατλαντικ Γκρέβερνορ» εἶχον πωλήση πρὸ μηνὸς ἀπὸ τὸν αὐτὸν Οργανισμὸν γύρω τῶν 370.000 λιρῶν ἔκαστον.

— Τὸ φινλανδικὸν φορτηγὸν «Maria» 1.421 τ. γκρός, 2.630 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Αγελική» 11.7261 τ. γκρός, 10.920 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέον λήγον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965, ἡγοράσθη εἰς ἔλληνικὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 77.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Καρύπη» (λίμπερτο ἐπιμηκυνθὲν) 8.443 τ. γκρός, 12.365 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη εἰς ἔτεραν λιβεριανὴν ἑταῖρίαν καλύπτουσαν ἔλληνικὰ συμφέροντα. Δὲν ἔγνωσθησαν ἄλλαι λεπτομέρειαι.

— Ἡγοράσθη ἀκόμη παρ’ Ελλήνων τὸ φορτηγόν «Marella» 2.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν. Λεπτομέρειαι δὲν ἔνεκοινώθησαν.

— Ἐξοργηθησαν προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα πρὸς παραλαβὴν τοῦ μικροῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Γοτζουαγ» 499 τ. γκρός, ἀπόγορασθέντα παρὰ τὸν κ.κ. Γ. καὶ I. Τσιντζά, Γ. καὶ Ήρ. Ζέρβα, Ιω. Στέργη καὶ Σπ. Κόλλια.

— Παρ’ Ελλήνων ἐπίσης ἡγοράσθησαν κοι τὰ ἀδελφά ὀλλανδικὰ μότορσπιτ «Vidios» καὶ «Neter» 388 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1937.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «I. Rama» 4.238 τ. γκρός, 8.170 τ. φορτηγίου καὶ ναυπηγήσεως 1938, μὲ σερβέον τοῦ 1964, ἡγοράσθη παρ’ Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς κυμαινομένης μεταξὺ 80.000 ἔως 85.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Παρὰ τὸν κ. Λ. Χατζηβασιλείου ἡγοράσθη τὸ ὀλλανδικὸν μότορσπιτ «Van der Haagen» 5.924 τ. γκρός, 10.100 τόν. φορτηγίου καὶ ναυπηγήσεως 1958, μὲ σερβέον τοῦ 1963. Τιμὴ καὶ ἄλλαι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν, εἰμὶ μόνον διὰ τὰ μετονομασθῆ «Λαγονήσι».

— Τὸ νορβηγικὸν μότορ - τάνκερ «Ross Neu» 10.467 τ. γκρός, 16.020 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μίμη Χανδρῆ. Τιμὴ δὲν ἔνεκοινώθη. Σημαία λιβεριανή.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν μότορσπιτ «Αταλάνη Μ. Λιβανού» 8.370 τ. γκρός, 11.700 τόνων d.w. καὶ κατασκευῆς 1956 (ναυπηγεία Μπάτραμ), ἡγοράσθη εἰς ἀγοραστάς τῆς «Απω Αναστολῆς» ἀντὶ τιμῆς 375.000 λιρῶν.

— Εἰς τὸ υπουργείον Ναυτιλίας ὑπεβολήθη

αίτησις του κ. Νικ. Παλαιογιάννη διὰ τὴν χορήγησιν πιστοποιητικού σκοπιμότητος πρὸς σύναψιν δανείου διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ μικροῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «*Guideisman*» 271 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938.

— Ή τιμὴ τῶν 100.000 λιρῶν ἐπιληρώθη διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ἀτμοκινήτου ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «*Biographier*» 6.922 τ. γκρός, 9.850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1949, διπέρ, ὡς ἡδη ἀνεγράμμεν, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Τόλμη». Σημαία Λιβερίας.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κ. Εὐθυμιάδη σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «*Soya Margaret*» 10.731 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ 'Οκτωβρίου εἰς σουηδικὸν λιμένα καὶ τιθέμενον ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν, θάμ μετωνομάσθη «Μένως». Τὸ ἐλόγῳ σκάφος θὰ μετασκευασθῇ ἐν Πειραιεῖ εἰς ὄχηματαγωγόν, προκειμένου νὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς - Κρήτης, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ ὄχηματαγωγὸν «Φαῖστός».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «*Dumfries*» 14.606 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, παραληφθὲν εἰς Μπρεμερχάφεν, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Κασσάνδρα».

— Τὸ φορτηγὸν «Ατλαντικό Γκλαντιέϊτορ» 10.096 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ὅπερ ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν Οἶκον 'Ιγγλέση, παραληφθὲν εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «Σωκράτης». Η σημαία τῆς Λιβερίας διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Berkshire*» 8.531 τ. γκρός, 12.174 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἀρχικῶς ἦτο δεξαμενόπλοιον καὶ μετετράπη τὸ 1956 εἰς φορτηγὸν ἔπροῦ φορτίου, παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα μετωνομάσθη «Δηλος Γκλόρια». Σημαία Λιβερίας.

— Εἰς Τάιν παρελήφθη ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἀγοραστῶν τοῦ τὸ σουηδικὸν μάτορ-τάνκερ «*Aida*» 9.488 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1951, τεθὲν δὲ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν μετωνομάσθη «Άργω Νάσις».

— Εἰς Πειραιά παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μ. Σκουφάλου φορτηγὸν «*Bisagra*» 1.815 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὑψωσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Πλειάς».

— Τὸ νορβηγικὸν μάτορ-τάνκερ «*Bjornvik*» 10.608 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως

1950, παραληφθὲν εἰς Παλέρμο παρὰ τοῦ κ. Ε. Κωνσταντάκη ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Πούλα - Μαρία».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ούατι Κρός» 7.133 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστάς του εἰς τὸν λιμένα Ἀμαγκασάκι, ὑψωσε τὴν σημαίαν τῶν Φιλιππίνων καὶ μετωνομάσθη «Elton Ramon».

— 'Επίσης τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Πήγασος» 7.282 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθὲν εἰς Κούρε, ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Eastward».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Μαργερίτα» 1.473 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Ντάνια». Η παναμαϊκὴ διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἐρδός» 10.700 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραδοθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Αργος». Διετηρήθη ἡ σημαία τῆς Λιβερίας.

— 'Επίσης τὸ πωληθὲν εἰς Ἀμερικανὸν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀρκτικός» 13.405 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, παραληφθὲν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του, οἵτινες θὰ τὸ μετατρέψουν διε ξηρὸν φορτίον, μετωνομάσθη «Harold H. Jaquet».

— Παρελήφθη εἰς Νεάπολιν τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Μαρία Γκρόσσο» 149 τόνων, τῶν κ.κ. Μ. Καπελάκη, Δ. Βαλμά καὶ Γ. Λιρά. Τὸ σκάφος θὰ μετωνομάσθη «Κυκλάδες».

— 'Υπεβλήθη αἴτησις τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Τσιρουνάκη, διὰ τῆς ὀποίας ζητεῖται ἡ νηλογήσις τοῦ Μεσογειακοῦ φορτηγοῦ «Παναγία Τ.», κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 2.456, ναυπηγήσεως τοῦ 1939, δάσει τοῦ ἀριθ. 13.

— Παρελήφθη εἰς τὴν Βενετίαν παρὰ τῶν 'Ελλήνων ἀγοραστῶν τοῦ τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν «Giampattista» 7.184 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τεθὲν δὲ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Δόκτωρ Αντώνης Λαζαρός».

— Τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Koehl Meyerhofer» 386 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς γερμανικὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς "Ελλήνας ἀγοραστᾶς του, ἐπέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κουστούλας Κ.».

— Τὸ πωληθὲν φορτηγὸν «Δελφοί» 7.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παρα-

ληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Ever Strength». Δὲν ἔγνωσθη ποιά σημαία ἀντικτέστησε τὴν ὑποσταλεῖσαν Κυανόλευκον.

— Εἰς τὸν λιμένα Μάρσταλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων μικρὸν δανικὸν φορτηγὸν «Lise» 393 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ὑψωσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Άγιος Σπυρίδων» καὶ ἀπέπλευσε τὴν Ιην 'Οκτωβρίου διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων λιθεριανὸν δηξαμενόπλοιον τάνκερ «Bilbao» 12.187 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παρελήφθη εἰς Λίθερπουλ καὶ μετωνομάσθη «Άνναστασία Ζ. Λ.». Η λιθεριανὴ σημαία διετηρήθη.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ καλύπτον καὶ Ἑλληνικὰ συμφέροντα φορτηγὸν «Persian Xerxes» 6.316 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἐπωλήθη εἰς 'Ολανδίου διαλυτάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ρόττερνταμ. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Τὸ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν φορτηγὸν «Νηρεὺς» 5.205 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 17 λιρῶν κατὰ τόννον ἐλαφρᾶς χωρητικότηος, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ιαπωνικὸν λιμένα.

— 'Επίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου φορτηγὸν μας «Ειρήνη Ξ.» 7.210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς 'Απωλητοῦ, ἀντὶ τιμῆς 48.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΥ

Πληροφορούμεθα, ὅτι αὔξησιν ζητοῦν τὰ ρυμουλκὰ τοῦ λιμένος. Πρόσφορον ἐκρίθη τὸ κλίμα διὰ τὴν ὑποβολὴν τοῦ αἰτήματος.

Θα ἀπαντήσουν, πιστεύομεν, οἱ ἐφοπλισταί, μὲ ἔνα καὶ μόνον ἔρωτημα: Μὲ ποιά ρυμουλκά σκάφη; Μὲ τὰ σημερινά;

ΕΙΣ ΤΟΝ Ι.Μ.Ο.Ο.

Μεταξὺ 5ης καὶ 8ης 'Οκτωβρίου συνήθεν εἰς Λονδίνον εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς σύνοδον ἡ ὁμάς ἐργασίας ἐπὶ τῶν φορτίων εἰς χῦμα τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς 'Ασφαλείας τοῦ Ι.Μ.Ο.Ο. καὶ προέδρη εἰς τὴν σύνταξιν προσχέδιον κανονισμοῦ μεταφορᾶς μεταλλεύμάτων, ὡς καὶ εἰς ὑποδείξεις ἐπὶ τῆς κατασκευῆς παραφραγμάτων (clipping boards) τῶν πλοίων.

Η ἀνώτερω ὁμάς ἐργασίας θὰ συνέλθῃ ἐκ νέου τὸν Μάρτιον τοῦ 1965, διὰ νὰ συνε-

CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE

Siège social à MARSEILLE

Chantiers à PORC-DE-BOUC (B.-du-Rh.)

BUREAUX A PARIS : 26, RUE DE LA PEPINIÈRE (8^e) - Tél. EUR. 42-11 TELEX : 41-029 MARSEILLE

CONSTRUCTION ET REPARATION DE NAVIRES



LES ATELIERS DE PROVENCE

CONSTRUCTION DE MOTEURS MARINS PROVENCE-DOXFORD et PROVENCE-POLAR

CONSTRUCTION ET REPARATION DE MACHINES MARINES

TOUS TRAVAUX DE MECANIQUE ET CHAUDRONNERIE GENERALES



REPARATIONS NAVALES DE PROVENCE

REPARATION — TRANSFORMATION — ENTRETIEN

DE NAVIRES DE TOUS TYPES (coque et moteur)



130, chemin de la Madrague, à MARSEILLE (15^e) - Tél. 62-15-43 et suivants

χίση τὸ ἔργον τῆς, βάσει καὶ τῶν ἐπὶ μέρους μελετῶν αἱ ὄποιαι ἀνετέθησαν ὑπὸ τῆς δόμαδος ἔργασίας εἰς τίνα τῶν μελῶν τῆς καὶ τῶν πληροφοριῶν αἱ ὄποιαι ἐζήτηθησαν ὑπὸ τὰς μετεχούσας εἰς τὸν Ὀργανισμὸν Κυβερνήσεις, σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς χώμα φορτίων καὶ τῶν ἐξ αὐτῶν πρερχομένων κινδύνων.

Πληροφορούμεθα ὅτι ἡ συμβολὴ τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εἰς τὰς ἔργασίας τῆς ἐν λόγῳ δόμαδος ἔργασίας, ιδιαιτέρως ἔξει-μήθη.

ΕΙΣΦΟΡΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΥΣ

Κατηρτίσθη νομοσχέδιον διὰ τοῦ ὅποιού ἐπιβάλλεται μηνιαία εἰσφορὰ 5 σελλινίων δι' ἕκαστον τῶν ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ὑπηρετούντων θαλαμηπόλων.

Ἡ εἰσφορὰ δὲ εἰσπράττεται διὰ τῶν ναυτολογίων, ὥστε καὶ ἡ προοριζόμενη διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Διὰ τῆς εἰσφορᾶς ἔξασφαλίζεται ἡ λειτουργία τῆς ὑπὸ σύστασιν Σχολῆς Θαλαμηπόλων.

Η ΣΧΟΛΗ ΝΙΑΡΧΟΥ

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐποπθετήθη διοικητής τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Σκαραμαγκᾶς ὁ ὑποπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Ἰω. Κοντογιώργης, ὁ ὅποιος ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του.

Ἡδη ἐν τῇ διενεργείᾳ τῶν εἰσαγωγικῶν ἔξετάσεων, προετοιμάζονται οἱ χώροι διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς λειτουργίας τῆς Σχολῆς.

Ως γνωστόν, ἡ Σχολὴ θὰ στεγασθῇ εἰς ἀνεγειρόμενον ὑπεδειγματικὸν οἰκήμα, διαπάνω τοῦ κ. Νιάρχου, ἀριστερὰ τῷ εἰσερχομένῳ, εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ναυπηγείων.

Πάντως, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ μέχρις ἀποπερατώσεως τοῦ οἰκήματος ἡ πρώτη τάξις τῆς Σχολῆς θὰ λειτουργήσῃ εἰς κατάλληλον αιθουσαν παραχωρηθεῖσαν ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων.

Η ΣΧΟΛΗ ΧΙΟΥ

Μὲ γοργὸν ρυθμὸν συνεχίζονται αἱ ἔργασίαι ἀνεγέρσεως τοῦ κτιρίου τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Χίου.

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν θὰ εἰσαχθοῦν μαθηταὶ εἰς τὴν Α' τάξιν, οἱ δὲ παλαιοὶ μαθηταὶ τῆς Ιδιωτικῆς Σχολῆς θὰ συνεχίσουν τὰς σπουδάς των μέχρις δῖου λάθουν τὸ πτυχίον των.

Ἄπο τοῦ προσεχοῦς ἔτους θὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Σχολὴν μαθηταὶ μὲ τὰ καθοριζόμενα νέα προσόντα διὰ τὰς Δημοσίας Σχολές.

Η ΣΧΟΛΗ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Οἰκονομικῶν ἐνεκρίθη πίστωσις ἐξ 180.000 δραχμῶν ἔτησίων, διὰ τὴν μίσθωσιν οἰκήματος πρὸς στέγασιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Θαλαμηπόλων Ἐμπορικού Ναυτικού.

Ἡδη ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία ἔρευνα διὰ τὴν ἔξεύρεσιν καὶ μίσθωσιν καταλλήλου οἰκήματος.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ., ὁ Πρόεδρος αὐτοῦ κ. Π. Τσικρίκης, ἐπρότεινεν, ὅ-

πως ποσοστὸν τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας καταθέσεων τοῦ Ταμείου εἰς Λονδίνον, μεταφερθῆ εἰς Ἀμερικανικὰ Τραπέζας, διὰ τῆς μετατροπῆς αὐτῶν εἰς δολλάρια.

Ἡ πρότασις τοῦ κ. Τσικρίκη, ἀποδέπουσα εἰς τὴν ὑπαρξίν σχετικῆς ἀναλογίας εἰς τὸ ὑψός τῶν εἰς δολλάρια καὶ λίρας καταθέσεων τοῦ Ἰδρύματος, ἐνεκριθῆ ὁμοφώνως ὑπὸ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. Κατόπιν τούτου, τὸ ποσὸν δύο ἐκατομμυρίων λίρων θὰ μεταφερθῆ εἰς Ἀμερικανικά Τραπέζας.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι διὰ τῆς τοιαύτης μεταφορᾶς καὶ μετατροπῆς τῶν καταθέσεων ἐπέρχεται καὶ αὔξησις τῶν ἐκ τόκων ἐσδόδων τοῦ Ταμείου, δεδομένου ὅτι ἐνῷ τὸ ἐπιτόκιον τῶν εἰς ἀγγλικάς Τραπέζας καταθέσεων εἶναι 3%, αἱ Ἀμερικανικαὶ Τραπέζαι ἀποδίδουν 4%.

ΤΑ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ὁκτωβρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλείων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Γιάννης», παναματικόν, τόνων γκρός 1.772, ἀπὸ 1ης Ὁκτωβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Ἀλεξίου, «Ἀγγελική», λιβεριανόν, τόνων γκρός 11.365, ἀπὸ 2 Σεπτεμβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταίριας «Νέα Τύχη», «Γεώργιος Π.» λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.685, ἀπὸ 28 Αὐγούστου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταίριας «Καρράς - Ἐλλάς», «Τόλμη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.921, ἀπὸ 17 Σεπτεμβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Εύθυμου, «Λύρικ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.521, ἀπὸ 13 Αὔγουστου, «Μύρων», λιβεριανόν, τόνων γκρός 17.500, ἀπὸ 13 Αὔγουστου καὶ «Σκίρων», λιβεριανόν, τόνων γκρός 17.500, ἀπὸ 23 Ιουλίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τῆς Σιρίνης Φίλι Κομική, «Ἐλλην», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 5.432, ἀπὸ 6 Ὁκτωβρίου 1964 ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καλαφάτη, «Βεζάντιον», λιβεριανόν, τόνων γκρός 6.537, ἀπὸ 6 Ὁκτωβρίου 1964, «Αργεντίπια», ἀγγλικόν, τόνων γκρός 5.781, ἀπὸ 5 Ὁκτωβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενα παρὰ τῶν κ.κ. Γερμέλου - Δεπάστα, «Γουόρλητ Κάρντινα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 20.432, ἀπὸ 15 Σεπτεμβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Ξένου καὶ «Αργολίκος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.479, ἀπὸ 18 Σεπτεμβρίου 1964, ἐκπρωταπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θεοδ. Παπαγγελόπούλου.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ σκάφη: «Αρης», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 7.179, ὡς θυσιάθεν, «Κάπταιν Τέο», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.993, ὡς μὴ διατηροῦν ἐλληνικὸν πλήρωμα, «Γουόρλητ Τζάσμεν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.499,

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ)
ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ:

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

Tel: Mayfair 26 46

«Νίκυ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.188, «Σάννου Μέντ», ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου, τόνων γκρός 1.988, «Μανχάτταν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.072 καὶ «Ούάιτ Κρός», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.170, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπελθούσων ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας πλείων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς 741, τόνων γκρός 7.600.984.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ὁκτωβρίου ἔχορηγήθησαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Φλωρεντίαν χρήσαν πλοιάρχου Νικ. Παλαιολόγου, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 1 ἡμέρα, λόγω αἰφνιδίου ἀτυχήματος, δρχ. 1.240 μηνιαίων.

Εἰς καὶ μηχανικούς: Στυλ. Γκ. Κάτσανον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ἡμέρων δρχ. 1.431 καὶ Ὑπαστίαν χρήσαν μηχανικούς Στεφ. Ψωμάδου, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, λόγω αἰφνιδίου ἀτυχήματος, δρχ. 1.370 μηνιαίων.

Εἰς καὶ τά ωρα πληρώματος: Στυλ. Γκ. Κάτσανον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ἡμέρων δρχ. 1.431 καὶ Ὑπαστίαν χρήσαν μηχανικούς Στεφ. Ψωμάδου, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, λόγω αἰφνιδίου ἀτυχήματος, δρχ. 1.370 μηνιαίων.

Εἰς καὶ τά ωρα πληρώματος: Γεώργιον Π. Μπεναρδῆν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν, δρχ. 897 μηνιαίων, Εύφροσύνην χρήσαν Αρ. Στάκικου, ναυτικήρου, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν λόγω αἰφνιδίου ἀτυχήματος δρχ. 1.268, Ἀπ. Γεωργ. Καγιάνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν καὶ 17 ἡμερῶν, λόγω αἰφνιδίου δρχ. 750, Πιπίτσαν χρήσαν Ἡλ. Ηλιάδου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 750, Παν. πατέρα Κων. Σπουργίτη, ἡλεκτρολόγου, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν λόγω αἰφνιδίου δρχ. 750, Παρ. Κων. Αγγρίμην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν δρχ. 750, Γεώργ. Νικ. Μπούφην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.526, Κων. Δημ. Αστάνογλου, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 750, Δημ. Ἰω. Μπαχάν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.579, Πέτρον Χρ. Ράπτην, ξυλουργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν καὶ 22 ἡμερῶν λόγω αἰφνιδίου δρχ. 750, Γεώργ. Βασ. Βουδιάν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 750, Αδελφάς θρανάντ Μάρ. Παπάγη, ναυτικήρου, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 750, Αναστ. Ἰω. Αγκιστριώτην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 750, Ανδρ. Μιχ. Κάτρην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.445, Παν. Εμμ. Γλαντζήν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 884, Σταύρον Μαρ. Λαδικόν, ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν, 11 ἔτῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 2.233 μηνιαίων.

“HELLENIC UNIVERSAL NAVIGATION COMPANY,,

SHIP OWNERS & SHIPBROKERS

AGENCIES — BRANCHES — CORRESPONDENTS
PRINCIPAL FRENCH & ABROAD PORTS

Telph. 33.17.46 - Telegr. HELUNIVERS, Marseilles
52, Rue de Rome, MARSEILLES (B.d.R.)

PURCHASE AND SALE OF SHIPS, INSURANCES
FREIGHT, AND CHARTERING OF STEAMERS.

ΠΕΝΩΗ

ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ

Μετά πολυάδυσυν δύσθενειαν, νέος άκομη, άπειδημησεν εἰς Κύριον ἔνας καλός ἐργάτης τῆς ὑπόθεσεως τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικὸς πράκτωρ Μάνος Λαιμός.

Ἐπὶ μίσι ὅλην εἰκοσαετίαν προήσπισε μὲ τὸ κύρος τῆς γνώσεως καὶ τὴν εὐθύτητα τοῦ χασακτῆρος τοῦ τὰ συμφέροντα πλειάδος Χίων καὶ Οίνουσίων ἐφοπλιστῶν.

Κατὰ τὰ πρώτα δύσκολα μεταπολεμικά ἔτη, τὸ Γραφεῖον τοῦ Μάνου Λαιμοῦ ἦτο διὰ τοὺς τότε ἀποδημούς ἐφοπλιστάς ὁ καθοδηγητής φάρος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν πολλαπλῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ τὸ καταφύγιον διὰ τὴν ἐπίλυσίν των.

Ἔτος ἀκαταπόνητος, ἀνιδιοτελῆς, συμπαθῆς εἰς ὅλους ὁ Μάνος Λαιμός. Ἔτος ὁ πι-



στὸς θεράπων τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Τοὺς πάντας ἔξυπηρέτησε μὲ καλωσύνην, πρεδυμίαν, ἐνθουσιασμόν. Ἀπὸ τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἔκτιμησιν περιεβάλετο ὅλων ποὺ ὑπερδήποτε συνηλλάγησαν μὲ τὸ Γραφεῖον του.

Κενὸν δυσαναπλήρωτον ἡ ἀπώλεια τοῦ διακεκριμένου ναυτικοῦ πράκτορος. Πολλοὶ θὰ τὸν κλαύσουν καὶ πολλοὶ θὰ στερηθοῦν τῶν ὑπερεσιῶν του.

Ὦς ἄνθρωπος καὶ οἰκογενειάρχης ἐπόνεσε πολὺ εἰς τὴν ζωὴν. Ἡρε τὸν σταυρὸν τοῦ μαρτυρίου του μὲ χριστιανικῆν ὑπομονῆν. Θὰ ἀναπαιδῇ εἰς τὴν τελευταίαν του κατοικίαν ὁ ἀλησμόνητος Μάνος.

Τὸ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν εἰς τὴν βασιτάτα πληγεῖσται οἰκογένειάν του τὰ θερμά των συλλυπητήρια.

* * *

Συνεκφερούσης ἐκλεκτῆς μερίδος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἐκδεύθη ἐν Ἀθῆναις ὁ Μάνος Λαιμός.

Ο. κ. Ἀνδρέας Λαιμός τοῦ ἀπέμυθυνε τὸν κατωτέρω συγκινητικὸν ἀποχαιρετισμόν:

Ναταπνίγω τὴν ὁδόν μου καὶ συγκρατῶ τὴν συγκίνησί μου, γιὰ νὰ σ' ἀποχαιρετῶ καὶ νὰ σοῦ δώσω τὸν τελευταῖον δισπασμόν, πολύκλωστό μου Μάνο.

Στὴν ἀναρριθμητὴν συνωνυμία τῆς πληθωρῆς γενῆς τῶν Λαιμῶν, ποὺ τόσην σύγγενισι προκαλεῖ στὴν διάκρισι τῶν προσώπων, τὸ δόγμα Μάνος Λαιμός ἔγυροίτε οὖν μοναδικὸ καὶ ἀνεπανάληπτο, γιατὶ μοναδικὴ ἡτονὴ ἡ προσωπικότης του καὶ ἔχωριστὸς ὁ χαρακτήρας του καὶ τὰ χαρίσματα του καὶ αἱ ιδιότητές του καὶ οἱ ἀρετές του.

Στὴν ἀλησμόνητη Σμύρνη μας, ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ αἰώνα μας, καλός τῆς οἰκογενείας τῶν Λαιμῶν είχε μεταφυτεῦθεν καὶ είχε καρ-

ποφρήσει. Ἐκεῖ ὁ Γιάγκος Λαιμός, ὁ πατέρας σου, είχεν ἔγκυπτασταθῆ καὶ ἐκεῖ είχε τὴν ἔργασίαν του καὶ ἔφυκε τὸ σπιτικό καὶ τὴν οἰκογένειά του. Ἄλλα ἔψυγεν ἀπὸ τὸν κόσμο ἑνωρίες. Ἀφῆκε τὴν σύζυγό του χήρα καὶ πέντε ὄφρανά ἀνήλικα παιδιά. Ἐσένα Μάνο σὲ ἥλικια εἶπαν γράνων.

Ἡ κυρί Σοφία, ὃν τρόπον, κατὰ τὴν Γραφήν, ὅρνες ἔπισυνάγει τὰ νοσοία ματῆς, ἔτοι καὶ ἐκεῖνη ἀπλωτες τὰ φτερά της καὶ ἔξεστανε καὶ ἀνέμρεψε καὶ ἐπικιδύγωγης τὰ δραστανά της. Ὁ Μάνος ἐμαθήτευε στὴν περιώνυμη σχολὴ τοῦ Ἀράνη, φωτεινήν πνευματικήν ἐστίαν τοῦ Μικρασιατικοῦ Ἑλληνισμοῦ.

Μὲ τὴν σωφροσύνη τῆς ἡ κυρί Σοφία ἔπειρε ποὺ τὶς ἐναντιότητες τῆς δύσκολης ἐκείνης περιόδου τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Σμύρνης κατὰ τὸ Α' Παγκόσμιον Πόλεμον καὶ ἐπέζησε μὲ τὴν ὄφρανική φραμέλαις της, γιὰ νὰ δοῦν τὴν ἡμέρα τῆς ἀπολυτήρωσεως τῶν κατὰ τὴν ἀποδίσεων τοῦ ἐλληνικοῦ στρατοῦ ἐκεῖ.

Ἄλλα ἐπηκολούθησεν ἡ Μικρασιατικὴ καταστροφὴ τοῦ 1922 καὶ κατατρεμένην καὶ κυνηγημένην διεσώμφυκεν ἡ προσφυγικὴ φυλέσια στὸν γενέτερο μας τὴν Αἴγανον.

Ἄπὸ ἔδη καὶ πέρα ἀρχῆς δεκαπεντάχρονος διοπλακιστῆς ὁ Μάνος. Στὸν ἀρχὴν στὸ φαρμακεῖο τοῦ Θείου του Ἀδαμαντίου, θεραπεύεται τὸν ἀξελλόφυτο τοῦ Μιχαήλ Λαιμοῦ καὶ διοκληρωμένος ἔφηδος μπρεκριμένος ἀργότερα μὲ τὸ «Κωσταντῆς Λαιμός», ὃν τὸν καθοδηγητὸν τοῦ μπαρμπα-Χρήστον. Ἐδούλεψε στὴν Θάλασσα μαρκονιστῆς καὶ ἀξιωματικὸς τῆς κουβέρτας καὶ ἀξιώθηκε νὰ ἔξοπλισθεῖ ἔγκυκλος παιδικούς ἀπόδημος ἀπὸ τὴν πελέτην καὶ τὴν σπουδὴν τῶν λαπούδων ποὺ ἔγνωρισεν, ὅπετε νὰ ἀναπληρώσῃ ὅτι δὲν είχε γενοθῆ ὡς ἔκπαθευτός μας τὴν ἀνώτερα σχολεῖα. Σ' αὐτὴν τὴν περίοδο συνέπησε καὶ τὴν ἀτομικὴν του οἰκογένεια.

Ἐπειδὴθεν μέχρι τοῦ τέλους τοῦ Β' Παγκοσμίου Πόλεμου, ὅτε καὶ ἐπανήλθε στὴν Αίγανον καὶ στὸ σπιτικό του.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσην ἀρχῆς: ἡ νέα ἐδρμήσις τοῦ Μάνου. Ἰδρύει τὸ Ναυτικό του Γραφεῖο στὸν Ηεράπετρα. Είναι ἡ περίοδος ποὺ ἡ Ναυτιλία μας ἀναπυγχροτεῖται, μετανάστες καὶ ἀπόδημος.

Τότε δύο ὀνόματα γεμίζουν τὸ ναυτιλιακόν μας στέρεωμάν εἶδος τὴν κοιτίδα: τοῦ Ιθαυρήτου καὶ ἐκδότου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τοῦ Μάνου Λαιμοῦ. Ἀποδεκίνουν οἱ ποτοπηγράται τῆς Ναυτιλίας μας ἔδη καὶ ἡ γέφυρα τῆς διοικήσεως πρὸς τὸν μάκενον, ὅπου ἐταξίδευν τὰ ποντοπόδαρα μας.

Τὸ Γραφεῖον Μανλαϊμὸς ἔγινε τὸ ἔμπεδον

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ποὺ ἐφωδίαζε τὴν στρατευμένην Ναυτιλίαν μας ἀπὸ ἔμφυγον καὶ ἔψυχον ὅλην. Κατὰ δὲ τὴν περίοδον τῆς ἐθνικῆς ἀδελφοτονίας καὶ τοῦ συμμαρτυρούμενου, ποὺ τόσα δεινά ἐπεσφύρευε τότε στὴν κίνησι τῶν σκαψῶν μας, τὸ Γραφεῖον Μανλαϊμὸς ἔγινε ὁ ἐλεγγος τῆς ἐθνικῆς ποιότητος τῶν πληρωμάτων.

Τότε ἀναδειχθηκει τοῦ ἐπιδεξιότητος καὶ τοῦ ικανότητος καὶ αἱ ἀρεταὶ τοῦ Μάνου καὶ τότε ἀνήλικη εἰς περιοπήν τὸ δυνατό του.

Ἐδέσποιε τοῦ ναυτιλιακοῦ στερεόματος καὶ ἐκυριαρχησεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ηεράπετρα. Ἀργότερα, ὅταν τὰ πράγματα ἡρέμησαν καὶ ἡμέρεψαν καὶ ἀρχῆς τὸν τόπον στὶς δέσσεις του, τότε ἀνέκυψε καὶ ἡ πληθὺς τῶν ναυτικῶν γραφείων καὶ τότε ἡ δραστηριότης τοῦ Μάνου συνεπόγη εἰς τὰ πλαίσια πλέον τοῦ κορυφαίου Ναυτικοῦ του Γραφείου.

Ἔτος ἀριστερὸς καὶ επιτυχημένος καὶ εὐτυχῆς ναυτιλιακούς παράγων.

Ἄλλα δύες ἡτούσιος ὡς οἰκογενειάρχης. Ο πόνος είχε θρονίσει στὸ σπιτικό του καὶ αἱ ἐναντιότητες τῆς Μοίρας τὸν ἐκτυπώσαν ἀνέλεητα. Ἀλλὰ ἀλεξικέραυνος καὶ εὐψυχος καὶ γεννακος ἡ σύντητη τόπια τερπνός του στὴ Ζωή, ἡ γριοτική καὶ καρτερική Ασταζία, σὰν λέρεια τοῦ πόνου, ἐσάστατη τῆς Μοίρας τὴν καταδρομή.

Καὶ ἦρθεν ἡ ἐπάρπατος νόσος. Καὶ τότε ἀναδειχθηκε ὁ χαροπαλαιστής. Ἐκονταρκούπιδουν οὖν τὸν Διγενῆ Ακρίτα τοῦ μαρμαρένας ἀλώνιας τοῦ Ηεράπετρα. Γενναῖος καὶ εὐήγερχος, ἔως διτοῦ ἔπεισε δρόσιον. Καὶ ξεκουράστηκε...

Ἄρτιν τὴν φρεν πεσοτοιχίους τὸ φέρετρόν σου, ἡ μαρτυρικὴ γυναίκα σου, τὰ παιδία σου, τὸ ἀδέρφιό σου, οἱ συγγενεῖς σου, οἱ φίλοι σου, οἱ γυναῖκοι σου γιὰ νὰ ἔκδηλωση μὲν τὴν ὅδηγον μας καὶ τὴν ἀγάπην μας καὶ γιὰ νὰ προευγγέθωμες νὰ δρῇ ἡ φυγὴ σου τὴν ἀνάπτωσι καὶ τὸν τόπον ποὺ δὲν ὑπέρχεται λόγη καὶ στεναγμούς. Καὶ ἀπὸ τὴν πένθημη ἀνθράκην εἶπεν τὸν θρόνον πίστεως τῶν ναυτιλούμενον, δῆτα στὸ ἐπαγγελματικὸν σου ἔργον, στὸ πνευματικὸν σου δημιούργημα, στὸν μήνυμό σου τὸ Μανλαϊμός, θὰ ὀλέπωμεν πάντοτε τὴν παρουσίαν σου τὴν ζωὴν της Οκτωβρίου καὶ θὰ δέηται τὸν πρακτορεύη μας νὰ μης περισποτῇ τὰ σημφέροντά μας σὰν νὰ ὑπέρχεται δὲν κατέκτησε τὸ φῦλο τοῦ προσώπου σου.

Καὶ στὸ σπιτικό σου στὴν Φιλοθέη, ἡ στοργὴ καὶ ἡ ἀγάπη μας θὰ ἀναπληρώνη τὰ δικά σου.

Ηολόκλωντέ μου Μάνο, πορεύου σὲ εἰρήνη.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Λόγοι ἀνωμαλίας εἰς τὴν προσφοράτην τῶν λεδίων, ἀλιωρὸν ὅδωρ ἐξ κεντρίου εἰσήλθεν εἰς τὴν πρυμνάκια στροβιλογεννήτρων, ἡ ὁποία κρήσεις γεννικοῦ καθορισμοῦ καὶ δυνατικῆς λυγαστοθήσεως. Επισκευαὶ ἥρχισαν τὴν 2ην Οκτωβρίου.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Ἕγκυροδόληγες τὴν 2ην Οκτωβρίου εἰς κόλπον Ηεραπετρα, παρὰ τὸ λιβύριο, λόγῳ κακοκαιρίας καὶ ἀποκόπησαν αἱ ἀλλοδαπές του, συνεπέις δὲ τούτου ἥρχισε παραχωρόμενον ἐπικινδύνων. Ρυμούλκη ἔσπευσαν καὶ τὸ σινεκεράτητον, δᾶσαι ἀνοικτοῦ συμφωνητικοῦ τόπου λαδῆς, ὅδηγησαντας αὐτὸν εἰς ἀσφαλές ἄγκυροδόλιον.

ΑΔΡΙΑΣ: Ἀπὸ Ἀμμούδηστον διὰ Ηέργον Ηεραγαρίας κανόν, προσήγγισε τὴν 2ην Οκτωβρίου εἰς πλάτος 59° 11'. Β καὶ μῆκος 22° 20' Α. ἐπὶ ἀρμάδους δυθεοῦ. Μετ' ἀπόρριψην 150 τόνων πετρελαίου καὶ 200 τόνων θαλασσόματος, ὡς καὶ τριμήνος τοῦ φορτίου καταστρέψατο, ἀνειλικοῦ διὲ ίδιων μέσων τὴν 1ην Οκτωβρίου καὶ συνέχισε τὸν πλοῦτο πρὸς τὸν προσφιλέστερον τοῦ Αδριατικοῦ.

ΑΙΓΑΙΟΣ: Ηρούπορες τὸν 27ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸν Αιγαίον έπειρον προσπάθειαν έπλευσεν εἰς Ηεράπετρα, ηπειρίαν τοῦ Αιγαίου.

ΑΙΟΛΑΩΝΙΑ: Ηρούπορες τὸν 28ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸν Αιγαίον έπειρον προσπάθειαν έπλευσεν εἰς Ηεράπετρα, ηπειρίαν τοῦ Αιγαίου.

λιονταν δε παραγραφούνται: άνωμαλίαι: εἰς τὴν λεπτουργίαν τῆς προσωπικού σημειώσεις ανηγόρων του. Μετά προσωπικής ἐπισκεψής, ἀνεγόρων της Τῆς Οκτωβρίου δι' Όραν.

ΑΣΣΙΜΙΝΑ: Ήταν λιμένια Ηεράκιων, ἔσχη μεταθήσεων τὴν 28ην Σεπτεμβρίου παρακατά εἰς τὸ μηχανοστάσιον του, κατακρεβατίσεις μετά μίαν ώραν ἀπό τὴν πυροσβεστικήν ὑπηρεσίαν λιμένος καὶ τὸ ρυμουλκόν «Θηραϊδές», μὲ τὸ διπόλιον ὑπεργάρητη συμφρονητικόν τῶν Λόβδων.

ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΗΙΟΝ: Έξ Χιονού, διὰ Μόζει, προσήγγισε τὴν 30ην Σεπτεμβρίου σες Γεωγάράμιαν μὲ ζημιάς εἰς τὴν ἡλεκτρογεννητικάν του.

ΟΓΚΡΗΣΙΑΝ ΕΜΠΙΔΕΙΜ: Άνεκοινωσε τὴν 9ην Οκτωβρίου, διὰ ὑπέστη ἐκ κακοκαιρίας ζημιάς εἰς τὸ σκάφος, ὃς καὶ εἰς τὴν μηχανήν. Ανεμένετο εἰς Κόρμπε, διποὺ καὶ ἀφίγθη τὴν 11ην Οκτωβρίου.

ΟΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν δοκιμῶν τὴν 16ην Σεπτεμβρίου, μετ' ἀκταπλένας ἐπισκεψάς τῆς μηχανῆς του, ὑπέστη ζημιάς ἐξ ὑπερθερμάνσεως εἰς τὸ ἔδρανα τῶν στροφείων τῶν ἀπόστροβιλῶν του, τὰ δοπιὰ καὶ ἀντεκατεστάθησαν.

ΟΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΕΙΑΝ: Απὸ Γέρνια διὰ Νάρποτον Ρέουντος, συνεκρύσθη εἰς τὴν ράδαν τοῦ Κιάλου μὲ τὸ φιλανδικόν ἀπόστροβον «Βάλμα». Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἐλαφρᾶς ζημιάς καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των πρὸς προσφορικόν τουν.

ΟΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ: Άναχωρήσαν ἐκ Σκαραμαγκά τὴν 24ην Σεπτεμβρίου διὰ Γρήλατάρ, ἐπέστρεψε μετὰ τετράροφον, λόγῳ ὑπερθερμάνσεως τοῦ στορέως τῆς Ἐλιούς, καταστραφέντος τόσον τοῦ χιτωνίου δύον καὶ τῆς ἐξ ἀγοριξέλου νέας ἐπανδύσεως αὐτοῦ.

ΟΓΡΗΑ: Ήγκυροδόλησε τὴν 8ην Οκτωβρίου δίποινθεν τῆς Μπραχανούδλλα, λόγῳ σοδαρῶν ζημιῶν εἰς τοὺς λέθητας καὶ τὴν μηχανήν.

ΔΙΟΣΚΟΡΙΟΙ: Απὸ Λίθερπον, καθ' ὅν γρόντον ἐπλεύτησεν εἰς λιμένα Χεισάμη τὴν 28ην Σεπτεμβρίου, προσήγαγεν ἐπὶ τοῦ λαστιδόνος δυοθοῦ, ἀνελκυσθὲν μετὰ τρίμον. Δένη διεπιστρέψαν ἐμφανεῖς ζημιάς.

ΔΩΡΙΕΙΓΣ: Απὸ Μπαΐ Κοριώ εἰς Μοντρέαλ,

προσέκρουσεν ἐπὶ ἐπιπλέοντος ἀντικειμένου τὴν 23ην Σεπτεμβρίου, ὑποστάντας ζημίας εἰς τὴν ἐλική του, τὰς ὑποίκες καὶ ἐπεσκεύασεν.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ: Απὸ Τοταγχάρχης διὰ Νιούστον, μὲ γενικὴν φορτίον, προσήγαγεν εἰς τὸ 68ον γιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὴν νότια τῆς Σηγ «Οκτωβρίου».

ΚΑΡΙΝΑ: Τοποτάς ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας τὴν 22ην Σεπτεμβρίου εἰς τὴν πλευράν, τὸ κατάστροφα, τὸ διρούλιον ἀγκύλως καὶ τὴν μηχανήν, ἐπισκευάζεις αὐτὸς εἰς Ηεράκι.

ΚΑΣΤΩΡ: Απὸ Σάντος, καθ' ὅν γρόνον προσφριμέτο εἰς Μαρσέγιο τὴν Οκτωβρίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ προδόλητος καὶ τὴν μηχανήν, τὰς ὑποίκες καὶ ἐπεσκεύασεν εἰς Ηεράκι ἔπειτα ἀπό τὴν 23ην Σεπτεμβρίου.

ΝΕΗΤΙΟΝ: Αφίχθη εἰς Κόρμπε τὴν 1ην Οκτωβρίου μὲ σοδαρῶν ζημιῶν εἰς τὴν προστήριον μηχανήν του.

ΟΑΓΑ: Απὸ Ράγκον διὰ Χάλλ, προσήγειται εἰς Αντεν τὴν 25ην Σεπτεμβρίου, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν δεξιὰν ἡλεκτρογεννήτριαν του.

ΟΑΓΜΗΙΚ ΒΑΛΟΡ: Υπέστη ζημιάν τῶν μηχανῶν του τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, συνεπειά τῆς ὑποίκες προσήγγισε μὲ μειωμένην ταχύτητα εἰς Νιούστορο: Νιούστος καὶ ἀκείθεν εἰς Βαλτιμόρην, ὅπου καὶ ἐδεξαμενίσθη τὴν 23ην Σεπτεμβρίου. Πλήρη τῶν ἀναφραγῶν ἐπισκεύασεν εἰς τὴν μηχανήν, ὑπελεύθηκη καὶ ἡ ἀντικατάστασης τοῦ τελικοῦ θέσην καὶ τῶν ἀγοριξέλων τοῦ στορέως αὐτοῦ.

ΚΙΡΑ ΕΑΕΝΗ: Απὸ Ιντιάν Μπαΐ της Νιούστορος διὰ πιάτων διαρροὴν εἰς τὰ κάτην ὅπ' ἀριθμ. 1 καὶ 2 τὴν 24ην Σεπτεμβρίου, εἴρισκόμενον περὶ τὰ 200 μίλια ἀπό τὴν Νέας Γῆς καὶ ἐπέστρεψεν ἐκεῖ, ἀφιχθὲν εἰς Σαλιν Τέρνους τὴν 26ην Σεπτεμβρίου, μὲ ημιπλήρη θάστος τὰ ἀνωτέρων κύριην. Αντικρύστησεν τῷ δεξιάν τῶν ἀντλιῶν τοῦ πλοίου, διεπιστρώθη ἐτεῖς ἀπορρήτη προσήρχεται ἀπὸ δύο σωλήνας· μπονίκα τῶν κουρασθέρων ποὺ είχαν λησμονήθη σκοτεινοῖς. Οἱ σωλήνες ἐκλείσθησαν καὶ τὸ πλοίον ἀπέπλευσε τὴν 29ην Σεπτεμβρίου διὰ προσφορικόν του, πατακοτράχητον 35 φάδων τοῦ ἐξ ἀλοποτοῦ φορτίου του.

ΜΑΡΑΘΩΝ: Απὸ Ηεράκιν Κόλπον διὰ Ναζάπολιν, προσήρχεται τὴν νότια τῆς 30ης Σεπτεμβρίου ἐπὶ τῆς ΝΔ ἄκρας τῆς Κέ Αλαντ.

Μετὰ διαδεκάρον, δογμοίσης τῆς πλήρημης, τὸ πλοῖον ἀνειλήσθη καὶ συνέγινε τὸν πλοῦν των πρὸς τὸ προσφορικόν του, γυρίς νὲ δικαπιστούμενον ἐμφανεῖς ζημίει.

ΜΙΣΕΛΕΝ: Απὸ Κακινάδα διὰ Μαρσάρ, ἀπόλλεται συνεπειά κακοκαιρίας τὴν 23ην Σεπτεμβρίου εἰς Σάντης τὴν δεξιὰν τοῦ ἄγκυρων μὲ τὴν ἐξ 9 ἀμπάτων ἀλυσίδων της, συνεπειά μερικώστερης ζημίας.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Απὸ Λατάκειαν διὰ Βεγγάζην, ὑπέστη τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, συνεπειά κακοκαιρίας, ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν μηχανήν, τὰς ὑποίκες καὶ ἐπεσκεύασεν εἰς Ηεράκι ἔπειτα ἀπό τὴν 23ην Σεπτεμβρίου.

ΝΕΗΤΙΟΝ: Αφίχθη εἰς Κόρμπε τὴν 1ην Οκτωβρίου μὲ σοδαρῶν μηχανήν του.

ΟΑΓΑ: Απὸ Ράγκον διὰ Χάλλ, προσήγειται εἰς Αντεν τὴν 25ην Σεπτεμβρίου, λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν δεξιὰν ἡλεκτρογεννήτριαν του.

ΟΑΓΜΗΙΚ ΒΑΛΟΡ: Υπέστη ζημιάν τῶν μηχανῶν του τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, συνεπειά τῆς ὑποίκες προσήγγισε μὲ μειωμένην ταχύτητα εἰς Νιούστορο: Νιούστος καὶ ἀκείθεν εἰς Βαλτιμόρην, ὅπου καὶ ἐδεξαμενίσθη τὴν 23ην Σεπτεμβρίου. Πλήρη τῶν ἀναφραγῶν ἐπισκεύασεν εἰς τὴν μηχανήν, ὑπελεύθηκη καὶ ἡ ἀντικατάστασης τοῦ τελικοῦ θέσην τοῦ στορέως αὐτοῦ.

ΟΑΓΜΗΙΚ ΚΛΑΟΙΝΤ: Ανεχώρησεν ἐκ Ηεράκιδης τὴν 29ην Σεπτεμβρίου διὰ Νόρτ Σαΐδ, ἀλλ' ἐπέστρεψε τὴν ιδίαν ημέραν εἰς Ηεράκι συνεπειάς θλάσης εἰς τὴν μηχανήν του.

ΠΑΝΑΓΙΑ: Καθ' ὅν γρόνον εἰσήρχετο εἰς τὴν 1ην Μάλτας δεξικενήν τὴν 27ην Σεπτεμβρίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν προστατευτικῶν διεκδικητῶν θέσης, ὑποστάντων ζημιῶν καὶ τῶν ἀγοριξέλων τοῦ στορέως αὐτοῦ.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΣ: Προσήρχεται παρὰ τὴν Τεργέστην τὴν 8ην Οκτωβρίου, τὴν δὲ 9ην ἀπεκόπη εἰς δύο, διωτισθέν. Τὸ πλήρωμα μισεώθη.

ΣΤΥΡΑ: τὸ διποὺν παρελθόντα Σεπτεμβρίου, ἀπέπλευσεν εἰς τὸν Καλλάδη τὴν 8ην Οκτωβρίου διὰ Ρότερνταμ, ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ ρυμουλκόν «Πράξια Γιράντε».

ΛΕΒΗΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΜΕΤΑΛΛΟΥ

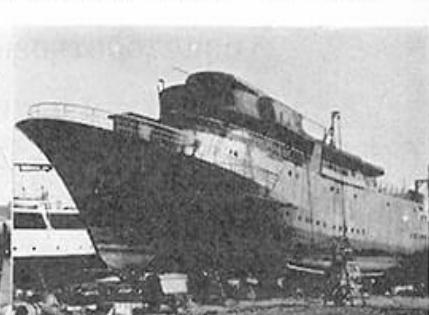
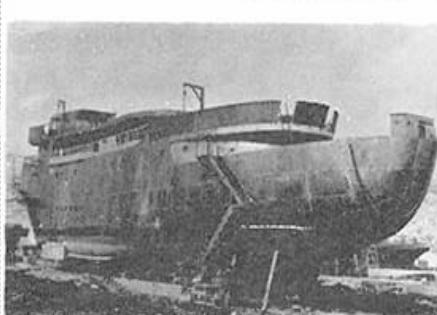
'Ο ΘΕΟΦΙΛΟΣ,, Σ. ΤΡΙΚΑΜΗΝΑΣ & Θ. ΚΑΒΟΥΡΑΣ Ο.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 38 — ΤΗΛ. 411.618 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ : ΛΕΩΦ. Β. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 287 ΠΕΡΑΜΑ - ΤΗΛ. 462.234

BOILER'S REPAIRS & SHIP YARD ELEKTRO-SOLDERING OF EVERY KIND OF METAL

"THEOPHILOS,, S. TRIKAMINAS & TH. KAVURAS Co.

OFFICE: AKTI POSSIDONOS 38 TEL: 411.618 - PIRAEUS
FACTORY: KING GEORGE 287 - PERAMA TEL: 462.234



Τουριστικὸν Δ)Π «ΛΙΝΑ Α.» ιδιοκτησίας Βύρ. Αθανασούλα χωρητ. 700 τόν. ταχύτητος 20 μιλίων, κατεσκευάσθη ἐξ δολοκλήρου εἰς τὰ ἐν Περάματι Ναυπηγεία μας. Ἐκπόνησις σχεδίων καὶ ἐπίθλεψις παρὰ διπλ. ναυπηγού Δρος Χ. Μεσσήνη. Τὸ πλοῖον ἐλαβε ἀνωτάτην κλάσιν VERITAS.

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

Πάσης φύσεως κατασκευαὶ σιδηρῶν πλωτῶν μέσων καὶ πλοίων παντὸς τύπου ὑπὸ εἰδικευμένου ἐμπείρου τεχνικοῦ πρωταρχικοῦ ὑπὸ τὴν ἐπίθλεψιν διπλωματούχου Ναυπηγοῦ.

Ἐπίσης πάσης φύσεως κατασκευαὶ πλοίων παντὸς τύπου, ὡς καὶ λεβήτων, μὲ συντομωτάτην παράδοσιν.
Κατασκευαὶ ἡ ἐπισκευαὶ πάσης σιδηρᾶς ἑτέρας ἔργασίας.

ΤΙΜΑΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΙ — ΕΡΓΑΣΙΑ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικῶν Γραφείων
'Ε μ β α σ μ α τ α
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, καταστήματα εἰς δλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δὲν ἐπαρκεῖ τὸ προσφερόμενον τονάζ — λέγουν οἱ ναυλομεσίται — διὰ νὰ ικανοποιήσῃ τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας εἰς μετρίας κυρίων χωρητικότητος σκάφη. Αὐτή εἶναι ἡ διαπίστωσις τῶν "Ἀγγλῶν ναυλομεσιτῶν. Καὶ ἀπεικονίζει τὴν κρατούσαν εἰς τὴν ναυλαγοράν σταθερότητα, ητις καὶ ἐπιτρέπει τὰς αἰσιωτέρας τῶν προβλέψεων διὰ τοὺς ἀμέσους προσεχεῖς χειμερινοὺς μῆνας.

Δὲν εἶναι μόνον τὰ σιτηρά καὶ αἱ χρονιανώδεις ποὺ ἀπασχολοῦν σηματικήν μερίδαν τοῦ προσφερομένου τονάζ. "Ολα τὰ εἶδη τῶν φορτίων, τὰ συνήθως διὰ τῶν τράμπης ξηροῦ φορτίου διακινούμενα, ἐμφανίζουν καταπλήσσοντα, τῷ δότι, ζωρότητα μεταφορικήν, ητις καὶ ἀπόδιδεται εἰς τὴν σταθερῶς ἀνοδικήν πορείαν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Πράγματι, καθ' ὅλον τὸ 10μηνον τοῦ τρέχ. ἔτους αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν, τῶν λιμένων καὶ τῶν διωρύγων, αὐξήσουν ἀπὸ μηνὸς εἰς μῆνα ἐμφανίζουν. Συνέτεινον, θεσίσις, αἱ εἰς σιτηρά πούξημεναι εἰσαγωγαὶ τῶν δύο μεγάλων ἀστικῶν λαῶν, τῶν Ἰνδῶν καὶ τῶν Κινέζων, ἀλλ' εἶναι ἀξιοπατήρητον τὸ γεγονός τῶν ἀδρῶν ναυλώσεων ταίμι τσάρτερ ἀπὸ τὰς ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν. Σημαίνει τούτῳ αὐξήσιν σημαντικὴν φορτίων διομηχανικῶν προϊόντων καὶ ἐνίσχυσιν τῆς ἀγοραστικῆς ικανότητος τῶν πρωτογενούς παραγγυράς ὑπερποντίων χωρῶν.

Τὰ πάντα, συνεπῶς, δικαιολογοῦν τὴν σταθερότητα τῆς αὔριον.

Κύριον πεδίον ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυλαγορᾶς ὑπῆρξε καὶ κατὰ τὸ διαρεύσαν α' 15θέμερον τοῦ μηνὸς 'Οκτωβρίου, ὁ τομένης τῆς Βορ. 'Αμερικῆς. Πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν πρωρίζουντο τὰ σιτοφορτία. 'Η ἀνατίμησις τῶν νυστών ὑπῆρξε λίαν ἐνδιαφέρουσα. Τὰ 11,25 δολλάρια ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (Νοέμβριον) εἰς μεγάλα σκάφη καὶ τὰ 8,35 εἰς σκάφη «λιμπερτυς» διὰ Δυτ. 'Ιατλίαν.

"Αθρόαι αἱ ναυλώσεις διὰ τὸ Κόντινεντ. Μέχρι τῶν 5,75 δολ. ἔφθασαν σταθερῶς ἀνατιμώμενοι οἱ ναύλοι διὰ μπάλκ κάρριερ καὶ μεγάλα συνήθη τράμπης. Τάνκερς δολ. 4,60 φιο.

'Απὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης διὰ Τσιτταγκόγκη ἢ Τσάλνα δολ. 18 καὶ διὰ Μπέριαν (λίμπερτυς) δολ. 11. Διὰ τὸν Χάιφαν μπάλκ κάρριερ δολ. 7,95 καὶ διὰ τὴν Αϊγύπτου δολ. 8,50 (Νοέμ.). 'Ορυζα εἰς σάκκους διὰ τὴν 'Ινδιαν 118/-.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7,75 - 8 (Τολέδο), μὲ συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον δολ. 4,50 - 4,75 καὶ ἀπὸ Λείκσχεντ 8,25, μὲ συμπλήρωσιν δολ. 4,25. Μικρότερον σκάφος δολ. 8,90 διὰ Ρόττερνταμ καὶ τάνκερ χωρὶς συμπλήρωσιν δολ. 8,25. Οἱ ναύλοι ἐν συνεχείᾳ ἔφθασαν τὰ 9,10 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς "Αγιον Λαυρέντιον δολ. 4,60.

'Απὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν 'Αγγλίαν 37/6, ὥρισμένους λιμένας (38/9 δι.'Ειδομένασθ), μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ., καὶ 56/3 γκρός ἐκφρωτινον. Διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς μπάλκ κάρριερ δολ. 4,50 καὶ 4,75 δολ. διὰ τὸ 'Αμβούργον καὶ ἐν συνεχείᾳ 4,75 δολ. διὰ τὴν 'Αμβέρσαν. Διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 5,10 εἰς τάνκερ καὶ 5,30 εἰς ξηροῦ φορτίου σκάφος.

Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7,10 - 7,30 εἰς σκάφος 23.000 τόν. καὶ δολ. 8,25 εἰς μέτριον. Διὰ Δουβλίνου δολ. 5,25 καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6 εἰς μπάλκ κάρριερ δολ. 23.000 τόν. Λίμπερτον διὰ Βίττόρια δολ. 7,15.

Παλαιοισίδηρος ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 122.500 δι' 'Ιαπωνίαν. Φωσφάτα ἀπὸ Τάμπα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 10,15.

* Ο σταθερὸς ναύλος τῶν 80/- καὶ 82/6 (Νοέμ. - Δεκ.) ἐπληρώνετο ἀπὸ τὸ Πλέιτ διὰ Δυτ. 'Ιατλίαν μὲ 1.000 τόν. γκρός ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ 71/6 μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ.

ἐκφόρτ. καὶ ἐν συνεχείᾳ 71/9 εἰς μπάλκ κάρριερ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν £ 77.000 κατ' ὄποιον εἰς σκάφος 14.600 τόν. καὶ εἰς ἔτερον £ 1.000 ὀλιγώτερον. Διὰ Δεκ./'Ιανουάριον 107/6 τούς 60 κ. π.

Σιτοφορτία πολλὰ ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν. Μέχρι τῶν 7,60 δολ. μὲ 2½% προμηθειαν (δύο λιμένας Χοκκαΐντο) ἐπληρώθησαν εἰς μεγάλα σκάφη. Διὰ τὴν Κίναν μεγάλα σκάφη 45/- (Νοέμ.). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν (Σαουθάμπτον καὶ Γλασκόδην), δολ. 7,85 (κριθή) εἰς σκάφος 21.000 τόν. Διὰ τὴν Βενεζουέλαν δολ. 7,50 δι' ἀπωτέρων ήμερωμήνιαν. Ξελεία καὶ γενικά ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ τὴν 'Αγγλίαν εἰς λίμπερτος δολ. 14,55 καὶ σκάφος 536.000 κ. π. 108/-. Διὰ τὴν Αύστραλίαν δολ. 215.000 κατ' ὄποιον εἰς σκάφος 710.000 κ. π. δέματα.

Παλαιοισίδηρα ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν δι' 'Ιαπωνίαν 85 χιλ. δολ. Μεταλλεύματα εἰς μπάλκ κάρριερς ἀπὸ Χιλήν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 7.

Περιωρισμένη ἡ ἔξι Αύστραλιας ἐργασία. Σιτηρά διὰ Μπαντάρ Σαπούρ 74/- καὶ κριθή διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 90/-.

Χαμηλότεροι οἱ ναύλοι διὰ τὰ ἴνδικά μεταλλεύματα. 'Απὸ Μαρμάγκοα διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 41/- καὶ τὸ Ρόττερνταμ 39/-, ἀλλ' ἀπὸ τὸ Πόρτ Ρέντι διὰ Κωνστάντζαν 50/- (Νοέμ.).

Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Ντωμρυπαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ 67/9. Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Πόρτ Κάμφα διὰ τὸ Κόντινεντ 58/- καὶ 56/- 'Ανθρακίτης ἀπὸ τὸ Ντωμρυπαν 52/- διὰ Δυτ. 'Ιατλίαν καὶ ἀπὸ τὸ Πόρτ Κέμπλα (Αύστραλια) διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς μπάλκ κάρριερ 25/6. Κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Κόντινεντ 20½ σέντην.

Τέλος, ἀλλας ἀπὸ Τορρεβίεγια διὰ λιμένας Βορ. 'Ατλαντικού δολ. 2,35.

Τὰ τάιμι τσάρτερες μὲ ζωρότητα ζητήσεως σκαφῶν, ἀσυνήθη διὰ τοὺς τελευταίους μῆνας. Ναύλοι καλύτεροι. Κίνεζοι ἐπληρώσαν διὰ 21/26 μῆνας εἰς δημητρίουν σκάφος 10.250 τόν. 20/6 καὶ ἔτερον διὰ 22/26 μῆνας 23/6. Διὰ 4/7 μῆνας δολ. 3,50 ἢ 3,80 ἀναλόγως λιμένος παραδόσεως.

Ναύλωσεις πολλαὶ διὰ ταξίδια μὲ ναύλους ὑψηλοτέρους. Ταξίδια λ.χ. ἀπὸ Δυτ. 'Ινδιαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 25/6, μὲ πρέμιον διὰ τὸ σάφορτον ταξίδιον. Μὲ παράσοιν καὶ ἐπαναπαράσοιν 'Αμερικήν (δυτ. ἀκτή) εἰς σκάφος 15.134 τόν. Ι.Β. (ἀτμοστρόβιλοι), κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 1.500 τὴν ἡμέραν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Βελτιωμένοι ναύλοι καὶ διὰ τὰ πετρελαιοφόρα. Ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν. Τὰ 45% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ ἐπληρώθησαν δι' 'Οκτωβρίου δι' 'Αγγλίαν 25/6, μὲ πρέμιον διὰ τὸ σάφορτον ταξίδιον. Μὲ παράσοιν καὶ ἐπαναπαράσοιν 'Αμερικήν (δυτ. ἀκτή) εἰς σκάφος 15.134 τόν. Ι.Β. (ἀτμοστρόβιλοι), κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 1.500 τὴν ἡμέραν.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν μικρὸν σκάφος διὰ

τὴν ἀμερικανικὴν ἀκτὴν τοῦ 'Ατλαντικοῦ 20% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ (τρία συνεχῆ ταξίδια διὰ τὸ δέυτερον καὶ τρίτον 17½%). Φορτία νάφθας 2½% πλέον τοῦ 'Ιντασκέιλ διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Φορτία καθαρὰ δι' ὑπερατλαντικούς προορισμούς 15% πλέον τοῦ 'Ιντασκέιλ.

Συνεχὴ ταξίδια 15 μηνῶν 87.500 τόν. νεότευκτον εἰς τὰ 7½% τοῦ ἀμερικ. ναυλολογίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν. Δηξελοκίνητον 18.920 τόν δολ. 2,80 ἢ 2½% προμηθειαν (δύο λιμένας Χοκκαΐντο) πεντατετές τάιμι τσάρτερ πρὸς 2,38 δολ. ἀμεσος παράδοσης ('Εσσο). Συνεχὴ ταξίδια εἰς σκάφος 20.000 τόν. ἀπὸ τὸν 'Οκτώβριον μέχρι τοῦ 'Απριλίου 23¾% κάτω τοῦ 'Ιντασκέιλ ('Εσσο).

Γενικῶς διὰ τὰ τάιμι τσάρτερ παραδόσεων μεγάλων νεοτεύκτων, οἱ ναύλοι ἐμφανίζουν τάσιν πρὸς ὑπότιμησιν.

Νεότευκτον ιαπωνικὸν 69.800 τόν. (15½ μιλ. 57 τόν. φιούελ διλ) διὰ δώδεκα Ἑτη τάιμι τσάρτερ μὲ ἔναρξην 'Ιούλιον 1965 σελ. 11/1½ ἐάν ταξίδια 'Ιαπωνίας καὶ 11/4 ἀλλαχοῦ.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἐλάχισται διαταγαὶ ἐν κυκλοφορίᾳ, περιωρισμένη ζητήσις τονάζ καὶ διατήρησις τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν εἰς τὰ ἀπὸ μηνὸς κρατούντα ἐπίπεδα, εἶναι τὰ στοιχεῖα τῆς εἰκόνος τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου. 'Η ἐργασία ἀνέφερετο, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὰ πτωχά φορτία τῶν τσιμέντων καὶ τῶν μεταλλευμάτων. Σποραδικὴ ἡ ζητήσις χωρητικότητος ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. 'Η Κωνστάντζα καὶ ἡ Βάρνα προσέφερον τὰς φορτώσεις. Διὰ τοιμέντα (4.000 τόν.) ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν διὰ Γιάμποτο ἐπληρώθησαν 43/φόρτη, Νοέμβριον, μὲ 4/- ἐκφορτωτική. 'Απὸ τὴν Βάρναν (τοιμέντα) διὰ Κουδάϊτ υπῆρχον δύο φορτία (σκάφη τῶν 10.000 τόν.) εἰς τὰ 48/- φίο, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ τέλους 'Οκτωβρίου μέχρις ἀρχῶν Δεκεμβρίου. 'Επισήσης ἀπὸ Βάρναν 10.000 τ. τσιμέντων διὰ Μουσκάτ 48/- φίο, ἀρχὰς Νοέμβριου.

Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ 'Ιτέαν ἡ 'Ασπρα Σπίτια (σκάφη τῶν 4.000 ἑως 4.500 τόν.) διὰ Νορδηγίαν ἐπληρώνοντο πρὸς 35 νορθιγικὰς κορώνας κατὰ τόννον, τέλη Νοέμβριου, διὰ Λονδίνου 34/- καὶ διὰ Λίμχαν (σκάφη 3.000 - 4.000 τόν.) 35/- φίο, ἀρχὰς Νοέμβριου. 'Απὸ Μαρίνα ντὶ Καρράρο ἐκκυκλοφόρησε μίσι διαταγὴ διὰ σκάφος 4.000 τόν. πρὸς μεταφοράν εἰς Κουδάϊτ τεμαχίων μαρμάρων καὶ προσεφέροντο 60/- φίο, διὰ φορτίων Νοέμβριου. Τέλος, διὰ γιουγκοσλαϊκῶν διατητῶν 60½ σέντην. 'Αδριατικής, διὰ Ροστόκ ἢ Βίσμαρ (σκάφη τῶν 4.000 τόν.) εἰς τὰ 33/- φίο, μὲ φόρτωσιν τέλη 'Οκτωβρίου.

ΤΑ ΠΑΡΩΠΑΙΣΜΕΝΑ

Τὴν ίην 'Οκτωβρίου τὸ παγκοσμίως παρωπλισμένον τονάζ ἀνίρχετο, κατὰ στατιστικὴν τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, εἰς 166 σκάφη, 1.244.811 τ. γκρός. 'Εκ τούτων 99 ἥσαν σκάφη γκρός φορτίου, τόν. γκρός 536.217 ἢ 1% τοῦ παγκοσμίου

ΕΡΜΗΣ
ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΕΦΙΚΟΣ — ΝΙΚΟΣ ΦΑΙΩΡΑΚΗΣ

ΞΕΞΤΑΣΕΙΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ Α' - Β' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"Εναρξίς μαθημάτων τὴν 15ην 'Οκτωβρίου ἐ.ἔ.

ΞΕΞΤΑΣΕΙΣ Α' ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1965 Γ' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

"Εναρξίς μαθημάτων τὴν 15ην Δεκεμβρίου ἐ.ἔ.

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΗΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΝ ΣΑΣ ΣΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 19 — ΤΗΛ. 411.794 — 472.968 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

συνόλου και 67 τάνκερς 708.594 τ. γκρός ή 1% επίσης τού παγκοσμίου συνόλου.

Τήν Ιην Σεπτεμβρίου τὰ παρωπλισμένα άνηρχοντο εἰς 193 σκάφη, 1.553.233 τόν. γκρός (1% τού παγκοσμίου συνόλου), έκ τῶν διποίων 101 ηρού φορτίου και 92 τάνκερς (1.038.771 τόν. γκρός). 'Η έλληνική σημαία άνεφέρετο μὲ 9 φορτηγά 77.510 τόν. γκρός και 4 τάνκερς 47.985 τόν. γκρός. Σύνολον 13 σκάφη 125.495 τόν. γκρός ή 2% τού υπὸ τῆς Κυανόλευκον τοννᾶς.

"Ας σημειωθῇ, τέλος, ὅτι 19 μόνον μεταπολεμικής κατασκευῆς φορτηγά ήσαν παρωπλισμένα και 35 τάνκερς, ἐπὶ συνόλου ἀργούντων 166 σκαφῶν.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

'Η δύναμις τῆς τράμπ παγκοσμίου Ναυτίλιας (ηρού φορτίου) εἶχε κατὰ τὸ Δελτίον «Οὐέστινφορμ» εἰς τὸ τέλος τοῦ 'Ιουνίου 1964, ὡς κάτωθι, εἰς χιλιάδας τόνων d.w., ἐν συγκρίσει και πρὸς τὰ προηγούμενα τρίμηνα:

	Ζον τρίμ. 1963	Ζον τρίμ. 1963	Ζον τρίμ. 1963	Ζον τρίμ. 1964	Ζον τρίμ. 1964
'Αρχικὴ δύν.	35.900	36.145	37.024	37.894	38.460
Νεότευκτα	808	832	749	575	227
Μεταφοραὶ	1174	166	199	143	68
Τάνκερς	72	88	140	15	49
Μείον:					
Διαλύσεις	441	123	197	107	117
Άπολειαι	51	28	—	11	32
Μεταφοραὶ	317	56	21	49	85
Σύνολον	36.145	37.024	37.894	38.460	38.570
Διαφοραὶ	+245	+879	+870	+566	+110

Εἰς τὸ τέλος, ἔξ αὐλαῖς, τοῦ 'Ιουνίου, ἐτέλει ύπὸ παραγγελίαν τὸ κάτωθι τοννᾶς τράμπς φορτηγῶν ηρού φορτίου σκαφῶν, εἰς χιλιάδας τόνων d.w., ἐν συγκρίσει και

πρὸς τὰ προηγούμενα τρίμηνα:

Σ ημεραισι	'Ιουν. 1963	Σεπτ. 1963	Δεκ. 1963	Μάρτ. 1964	'Ιουν. 1964
Νορβηγίας	1.147	933	1.455	1.617	1.769
Λιθερ. - Παν.	667	580	525	706	1.321
'Αγγλίας	296	763	11.338	1.374	1.483
Γερμανίας	207	125	275	390	427
'Ιταλίας	458	405	455	350	341
'Ολλανδίας	74	59	59	191	272
Γαλλίας	70	27	27	27	30
'Ισπανίας	204	204	204	151	154
Σουηδίας	213	179	130	200	170
Έλλαδος	434	326	458	616	494
'Ιαπωνίας	108	82	91	154	180
'Ινδίας	205	140	108	110	234
'Ισραήλ	126	97	100	133	213
'Αμερικής				171	171
Λοιπῶν χωρῶν	171	135	447	317	699
Σύνολον	1.390	4.055	5.672	6.507	7.958

ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΓΕΡΟΝΟΤΑ ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑ ΤΗΝ ΖΩΗΡΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΑΓΟΡΑΣ

Τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐπιρεάσθη κατὰ τὸ πρῶτον ὥμισυ τοῦ ὕστου, ιδιαιτέρως, ἀπὸ τὰς εὐνοϊκὰς διεθνεῖς συνήθης, συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπας Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως. 'Η αὔξησις δὲν περιωρίσθη εἰς τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἀλλ' ἐπεξετάθη και εἰς τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν τούτων και τῶν παραγωγικῶν χωρῶν διὰ πρώτας ς. Εἰς τὴν γενικὴν κίνησιν τοῦ ἐμπορίου, ητος κατὰ τὴν τελευταίαν τρίμηναν ἐνεφάνισεν αὔξησιν 14%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' δημον π. ζ., η μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν και τῶν παραγωγικῶν πρώτων ς. κίνησις ἐστημέωσεν αὔξησιν 11% περίπου. Εἰς τὴν ἔξελιξιν τούτην, η αὔξησις εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τῶν παραγωγικῶν εἰς πρώτας ς. ς. ωρῶν, καταστάσα δυνατὴ διὰ τῆς αὔξησεως τῶν τιμῶν τῶν γεωργικῶν

προϊόντων και τῶν βιομηχανικῶν πρώτων ς. εἰχε τὴν μεγαλυτέραν μερίδα, ἀφεώρα δέ, κυρίως, πωλήσεις πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

Τὴν μεγαλυτέραν μερίδα εἰς τὴν δημιουργίαν εἰσαγωγῶν εἶχεν η Βόρ. 'Αμερική, μὲ ποσοστὸν +12%, ἐν συγκρίσει πρὸς +8% τῆς Δυτικῆς Εύρώπης. Τὸ φαινόμενον τούτο ἀντικατοπτρίζει τὴν βελτίωσιν τῆς συναγωνιστικῆς και καταναλωτικῆς δυνάμεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Εἰς τὸ ἐμπόριον ἀφ' ἔτερου μετά τῶν ς. ς. τῆς Εύρωπας Οικονομικῆς Συνεργασίας ἐπισημαίνεται ἡ μεγάλη αὔξησις τῶν συναλλαγῶν (+25%). Μεγάλη ἐπίσης παρουσίασαν αὔξησιν αἱ εἰς 'Ιαπωνίαν και Δυτικὴν Εύρώπην εἰσαγωγαὶ ἐξ ἄλλων βιομηχανικῶν ς. ς. (+30% και +18% ἀντιστοίχως), γεγονός ὅπερ δεινούνται τὰς πληθωρικὰς ἔξελίξεις εἰς τὰς ς. ς. τούτας. Τὸ δτι, ἔξ αὐλαῖ, αἱ δορεοιαμερικανικαὶ πωλήσεις πρὸς τὴν Δυτικὴν Εύρώπην ηγήθησαν τόσον, σχεδόν, δσον και αἱ μεταξὺ τῶν ς. ς. τῆς Εύρωπας Οικονομικῆς Συνεργασίας, τούτο ἀποκαλύπτει τὴν βελτίωσιν τῆς συναγωνιστικῆς Ικανότητος τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν και τοῦ Καναδᾶ.

ΝΕΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Φορτία δημητριακῶν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν προσφέρονται περισσότερα ἀπὸ τὴν ἀκτὴν τοῦ Είρηνικοῦ παρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Συμφέρει ἡ διακίνησις τῶν σιτηρῶν τοῦ Τέξας, πρὸς τοὺς τούς δυτικούς λιμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Ο ἑκεῖθεν ναῦλος εἰναι ς. ς. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν κατὰ 40%. Εὐθηνότερον τελικῶς θὰ στοιχίζουν τὰ ἀμερικανικὰ σιτοφορτία.

* 'Αμυδραὶ αἱ ἐλπίδες, ὅτι ἡ κατὰ τοὺς

MARINE DIESEL ENGINES

capable of
powering
any
merchant ship
now building

and chosen to
power half of
all the new
motor tanker
tonnage
currently
building or
on order.

B&W

BURMEISTER & WAIN

Copenhagen · Denmark

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

τελευταίους μήνας έλλειψις τροφίμων είς Ινδίαν είναι δυνατὸν νὰ έκλειψῃ ἐντὸς δύλιγων έδηδόμαδων. Η έλλειψις τροφίμων, η χειροτέρα τῆς τελευταίας δεκαετίας, παραμένει ακόμη δύστατη. Αἱ τιμαὶ διατηροῦνται εἰς υψηλά ἐπίπεδα καὶ ή δυστυχία ἔξαπλούται.

— 'Η αἰσιοδοξία τῶν ἐπισήμων 'Ινδῶν διστίζεται, κυρίως, εἰς τὸ δὴ ή συγκομιδὴ τοῦ Χαρίφ ἐπιτελεῖ καλᾶς προόδους καὶ εἰς τὸ δὴ ή εἰσαγωγὴ ὄργυς καὶ σίτου, ιδίᾳ ὀμερικανικοῦ σίτου, ἐπιταχύνεται. "Έχουν προγραμματισθῇ εἰσαγωγαὶ 700.000 τόν. ὀμερικανικοῦ σίτου κατ' Ὀκτώβριον, μὲ ἔτερους 1,5 ἑκατομ. τόν., τὸν Δεκέμβριον.

— 'Η 'Ινδία, κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ τρίτου πενταετοῦ σχεδίου, θὰ παράγῃ ἐπησίως 100 ἑκατομμύρια τόννων σιτηρῶν. Κατὰ τὸ 1963-64, η παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς ὅλιγωτέρους τῶν 80 ἑκατομ. τόννων,

ἡ δὲ εἰσαγωγὴ, ἐν συνόλῳ, δὲν ἦτο ἀνωτέρα τῶν 4 ἔως 5 ἑκατομ. τόννων. Κατὰ τὸ 1964-65, αἱ εἰσαγωγαὶ εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ αὐξήσουν.

— 'Η Κίνα ἡγόρασεν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ — κυρίως ἐξ Αὐστραλίας καὶ Καναδᾶ — ἀπὸ τοῦ 1960 καὶ ἐντεύθεν 22 ἑκατομμύρια τόννων δημητριακῶν, πρόκειται δὲ ἐφέτος νὰ εἰσαγάγῃ ἐδὼλα 6 ἑκατομμύρια τόννων. "Ήδη αἱ παλῆσις πρὸς τὴν Κίναν, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔφθασαν εἰς 5,6 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι 3,4 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ 1963.

— 'Η Αὐστραλία ἀποτελεῖ ἐφέτος τὸν κύριον προμηθευτὴν μὲ 1,8 ἑκατομμύρια τόννων σίτου καὶ 355.000 τόννων κριθῆς. Ἀπὸ τοῦ 1960 ἔφορτώθησαν διὰ Κίναν ἐξ Αὐστραλίας 8,7 ἑκατομ. τόννων, ἐκ Καναδᾶ 7,8, ἐκ Γαλλίας 2 καὶ ἐξ Ἀργεντινῆς 1,5 ἑκατομ. τόννων.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΠΕΥΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Ἀγιον Λαυρέντιον 9.500 τόν. παλαιοσιδηρῶν (475.000 κ. π.) Ἰαπωνίαν δολ. 128.500, ἔαν δὸλ. λιμένας δολ. 12.500 ἔτρα, φίο, Ὁκτώβριον 20-30.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπον (ξειράσιο Χιούστον) 20.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 10,50 ἐναὶ λιμένᾳ, 10,65 δύο, 10,85 τρεῖς καὶ 11,05 τεσσάρας λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 5-25.

«ΚΟΡΝΟΥΑΛΛΑΣ» λιβ. (ὑπὸ τάπῃ τοπέρ) Χαρ- πον ρόδ. 14.000 τόν. γεννημάτων Βέρα 26/-, μὲ 2.500 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 8-20.

«ΛΕΡΟΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 10,75 μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 19-31.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ» (λιβ.) Χάρπτον ρόδ. 28.000 τ. γαιανθράκων Γουγκασλαύτου δολ. 6, μὲ 2.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 10-20.

«ΚΟΙΜΗΣΙΣ» (παναμ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 10.000 τ. γεννημάτων λιβρών δολ. 8,35 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 14-24.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤΕΡ» (λιβ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 13.500 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 10,75, δύοις ἐναὶ λιμένᾳ, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 20 - Νοεμβρίου 16.

«ΠΥΓΜΟΣ» Χάρπτον ρόδ. 14.000 τ. γαιανθράκων Ἰαπωνίαν δολ. 8,25, δύοις ἐναὶ λιμένᾳ, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, μέσα Ὁκτώβριος.

«ΠΟΛΥΤΙΩΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 22.500 τ. γεννημάτων Ρόττερντουν ἡ Ἀμερικήν δολ. 5,40, ώφιον Ἀμέρισον 5,50, ἔαν δύοις Γερμανίαν 5,65, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 17-30.

«ΠΕΡΑ ΑΙ·ΛΑΝΤΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 15.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 10,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 2-20 Νοεμβρίου.

«ΦΟΡΗΓΙΩΝ» (λιθαναρ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 6,75, ἔαν δύοις Γερμανίαν 6,95, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 17-30.

«ΠΕΡΑ ΑΙ·ΛΑΝΤΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 10.000 τ. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 10,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 2-20 Νοεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ» (λιβ.) Ἀγιον Λαυρέντιον 20.500 τ. γεννημάτων Ἀμέρισον - Ρόττερντουν ἡ Ἀμερικήν δολ. 4,50, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 26 - Νοεμβρίου 10.

«ΑΚΤΗΝ» Χάρπτον ρόδ. 10.000 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 7,15, μὲ 750 τ. ἐκόσιν 60 σέντες, Ὁκτώβριον 19-26.

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 12.000 τ. θείοις Κιλλάγκ 78/9 φίο, μὲ 2.000 τ. φόρτ. 750 τ. ἐκόσιν, Ὁκτ. 20 - Νοεμ. 10.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Τσιτταγκόκ ἡ Τσάλων δολ. 18, μὲ 650 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν εἰς Τσιτταγκόκ η 750 τ. εἰς Τσάλων, Νοεμβρίου.

«ΑΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 11.200 τ. γεννημάτων Πόρτο Σουδάν δολ. 11,50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ἀγιον Λαυρέντιον 13.500 τ. γεννημάτων Ειδομένου 38/9, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. φόρων ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 2-20.

«ΑΜΠΡΙΖΑ» (λιβ.) Χάρπτον ρόδ. 9.000 τ. γαιανθράκων Δουβλίνου δολ. 5,25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 10-24.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Νόρδερν ρεῖντς 9.500 τ. παλαιοσιδηρῶν (475.000 κ. π.) Ἰαπωνίαν δολ. 122.500 φίο, Ὁκτώβριον 25 - Νοεμβρίου 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ» (λιβ.) Ἀγιον Λαυρέντιον 24.000 τ. γεννημάτων Ἀμέρισον δολ. 4,75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον 18-28.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ» (λιβ.) Χάρπτον ρόδ. 23.000 τόν. γαιανθράκων Ἰαπωνίαν δολ. 7,10, δύοις ἐναὶ λιμένᾳ, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτώβριον.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (λιβ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 22.000 τ. γεννημάτων Ρόττερντουν ἡ Ἀμερικήν δολ. 5,50, ἔαν δύοις 5,60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Ὁκτ. 23 - Δεκ. 10.

«ΗΛΕΚΤΡΑ» (λιβ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 22.500 τ. γεννημάτων Χαϊφαν δολ. 7,95, μὲ 3.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 3-18.

«ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.» (λιβ.) ὀμερικ. λιμένας Κάλπου 10.000 τ. ὄρθης, δύοις ἀκτὴν 'Ινδίας 118/-, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν γκρός τέρμες, 750 τ.

«ΟΛΑΖ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (499.000 κ. π.) Ἀγγλίαν δολ. 14,55 φίο, Νοεμβρίου.

«ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΟΡΕ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ὀμερικ. λιμένες Βορ. Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων χύμα Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 6,85, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 1-25.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» Βόρ. Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6,90, μὲ 1.000 τ. ξελύθερον ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 10-25.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων δύο λιμένας νήσου Χεκκάινον δολ. 7,60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 17 - Δεκεμβρίου 7.

«ΑΡΙΣΤΕΑ» Καλφορνίαν 9.500 τ. παλαιοσιδηρῶν (475.000 κ. π.) Ἰαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, Νοεμβρίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Καλφορνίαν 9.500 τ. παλαιοσιδηρῶν (475.000 κ. π.) Ἰαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, Νοεμβρίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ὀμερικ. λιμένες Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρεῖντς δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ξελύθερον ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 15 - Δεκ. 5.

«ΠΡΟΡΑ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (499.000 κ. π.) Ἀγγλίαν δολ. 14,25, φίο - στόσουεντ, Νοεμ. 25 - Δεκ. 5.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (499.000 κ. π.) Ἀγγλίαν δολ. 14,25, φίο - στόσουεντ, Νοεμ. 10 - Δεκ. 10.

Ἐκ Νοτίου Ὀμερικῆς

«ΝΙΚΟΣ» (λιβ.) Νεκοτσία, συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάγκαν 9.500 τ. γεννημάτων Βισαρ 77/6, μὲ 2.000 μέτρ. τρέπ. ἐλεύθ. ἔκφ. Σεπτ. 28 - Οκτ. 6.

«ΕΛΑΡΘΑ» (θεραμέν.) ἀνα λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουνένος Ἀύρες 15.000 τ. γεννημάτων ἔτεινα λιμένας Διτ. Ἰταλίας 76/10½, μὲ 1.000 τόν. ἐφέτοισιν γκρός τέρμες, Νοεμβρίου 7 - 20.

«ΜΕΓΑΡΑ» (λιβ.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 8,50, φίοντος ἀριθμοτέρων δολ. 8,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 1-15.

«ΠΕΡΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείαν ἡ Πόρτ Σαΐδ δολ. 8,50, φίοντος ἀριθμοτέρων δολ. 8,75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Νοεμβρίου 1-15.

«ΑΓΙΑΙΩΝ» (λιβ.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείαν δολ. 8,50, φίοντος Διτ. Ιταλίας 76/10½, μὲ 1.000 τόν. ἐφέτοισιν γκρός τέρμες, Νοεμβρίου 7 - 20.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) ἀνα λιμένας Ρίβερ Ρίλεϊτ, συμπλήρωσιν Μπουνένος Ἀύρες 14.600 τόν. γεννημάτων 39/6, φίο, ἐτοιμος φόρτωσις.

Ἐξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Ἀμέρισον 4.200 τ. λιπασμάτων Αλεξανδρείου 39/6, φίο, ἐτοιμος φόρτωσις.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΑΝΝΑ Μ.» Πόρτο Μάργκερα 2.800 τ. λιπασμάτων Πειραιά 18/9, Ὁκτώβριον.

«ΕΛΛΗΝ» (λιθαν.) Λαττακία 2.000 τ. γεννημάτων Μασσαλίας δολ. 4, ἄ.φ.

«ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ» (λιθαν.) Ριγίκεν 3.700 κ.μ. ξυλείας Αλεξανδρείαν 32/6 τό κ.μ., σύττο-παλαγκό, Ὁκτώβριον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» Λαττακία 2.850 τ. κριθῆς Αρδένιαν δολ. 3,70 φίο, ἄ.φ.

«ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ» Λαττακία 1.800 τ. γεννημάτων Συρεπερμάτων Βεγγάνην, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 2.200, ἄ.φ.

«ΛΙΑΚΟΣΤ» Ραβένων 3.200 τ. λιπασμάτων Ναύπλιος (Συνέχεια εἰς τὴν σελ. 60)

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LIMITED

καλύπτει τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοΐα

UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD.

(Ἡ μεγαλύτερα Ὀργάνωσις διὰ τὴν Προστασίαν καὶ

Ἄποζημωσιν πλοιοκτητῶν εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον)

καλύπτει τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαίων διὰ ζημίας πρὸς τρίτους

UNITED KINGDOM FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD.

παρέχει νομικὴν προστασίαν εἰς τοὺς πλοιοκτητὰς ἐν περιπτώσει διαφορῶν

UNITED KINGDOM MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,

καλύπτει τὰ ὑπὸ σημαίαν τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ χωρῶν τῆς Κοινοπολιτείας

πλοΐα κατὰ κινδύνων πολέμου

All managed by THOS. R. MILLER AND SON,
14/20, ST. MARY AXE, LONDON E.C.3.

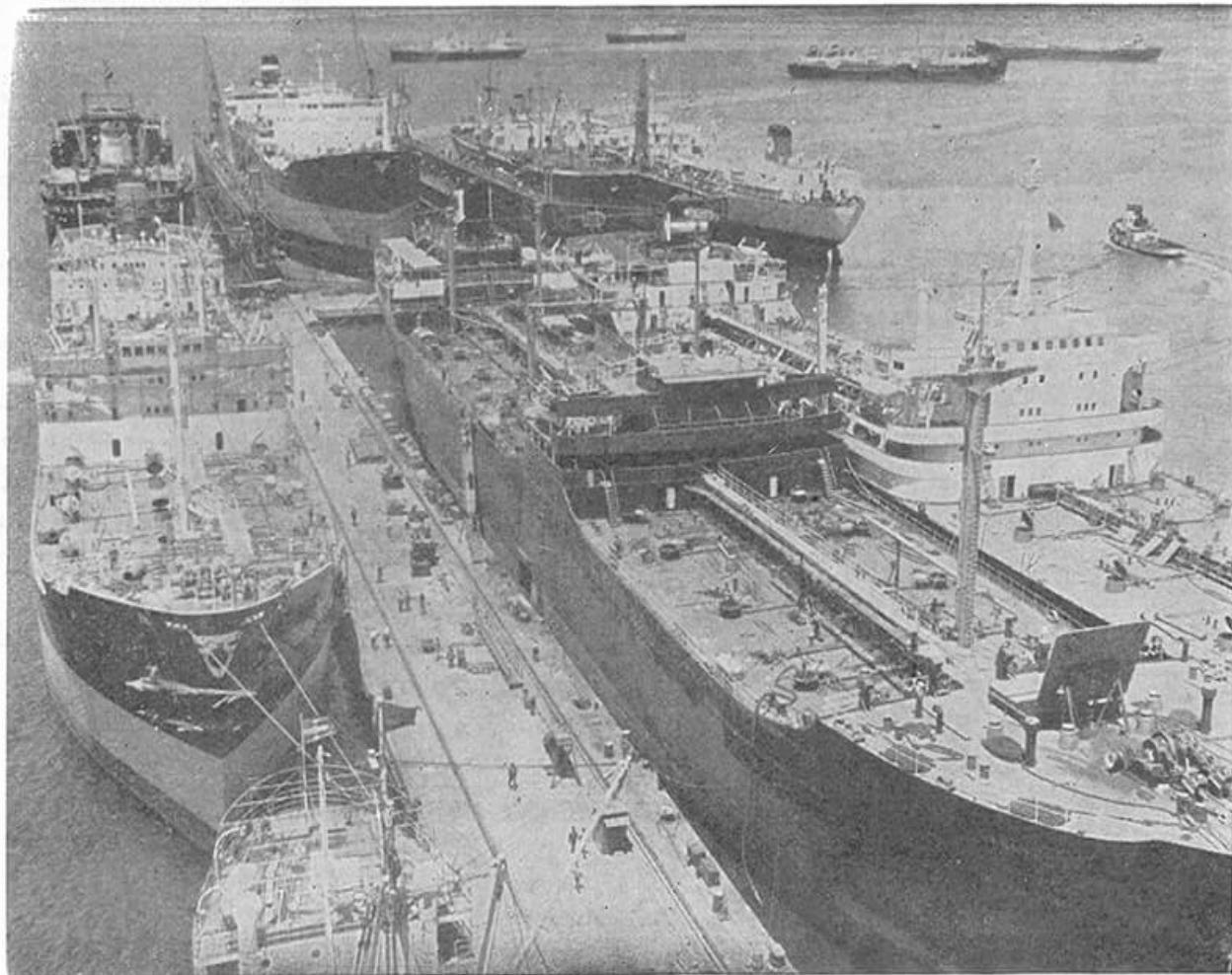
HELLENIC SHIPYARDS

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



A busy day at Hellenic Shipyards.

Conveniently situated on the main shipping lanes through the Mediterranean. Fully equipped with the most modern installations for all types of shipbuilding and ship-repair work.

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.I.

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

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

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

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σ. "Ελλες"	48	5667	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαΐνης	29	1943	άνεχ. Τύνιδα 6 'Οκτ. διά Φιλιππίθιλλ
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εθέρμια»	58	8952	άνεχ. Σίκαγο 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Σάλιζ»	40	2912	άνεχ. Ρόττερντα� 10 'Οκτ. διά Βρέμην
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Καρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Μπ. Αύρες 5 'Οκτ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΓΗΝΟΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 8 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Μαρφιόμι»	43	7139	εἰς μεσογειακόν λιμένα, ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	άδ. Σάρδην	43	1813	άνεχ. Πύλον 24 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ντιοτρίχτη»	43	7228	έφθ. Πλύμουθ 10 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 10 'Οκτ. διά Μπέλφαστ
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρτιάνη»	55	8450	εἰς Οζάκαν ἀπό 15 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	άνεχ. Πύλο Μπούκομ 7 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαρβίεντο»	37	5574	έφθ. Καρταχένα (Κολ.) 20 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αυτρεβίρζιν»	51	7066	διπλήε Πόρτ Σαιδ 6 'Οκτ. διά Λιθερουλ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	I. Κατοπης	37	1272	έφθ. Πειραιά 12 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ετ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πύλον ἀπό 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεχ. Λονδίνον 15 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Καρέναι»	43	7062	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. διά Σάν Νικολάς
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι	35	1217	άνεχ. Κάλλιαρι 8 'Οκτ. διά Σαθόνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σάν Θεράπων	46	5617	έφθ. 'Αμβέρσαν 9 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2286	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλής Σουέζ 9 'Οκτ. διά Ραγκούν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Y	Τζωρτζής καὶ Συκιάς	26	2321	άνεχ. Πιούμπινο 1 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδίκη»	29	3963	άνεχ. Χούλια 30 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	έφθ. Καλκούτταν 10 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μοριάντε»	55	5967	άνεχ. Κέπτη Τάουν 28 Σεπτ. διά ποταμ. 'Αγ. Λαυρεντίου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Κόρπους Κριστί 4 'Οκτ. διά 'Ειδονυμάσιθ
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Τουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Σπαλάτον 3 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	46	1892	εφθ. 'Αλ.' δρειαν 7 'Οκτ.
ΑΓΓΑΓΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Σέτα 2 'Οκτ.
ΑΓΡΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	46	5383	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Θεο(ν)ικήν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΑΙΗΤΖΑΣ	έτ. «Μπελδιέντο»	43	7259	άνεχ. Μορμουγάκο 28 Σεπτ. διά Γιαβάταν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσέανικα»	42	7255	άνεχ. Κιουρασσάδ 2 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλῆς	44	1650	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	41	2992	έφθ. Λονδίνον 1 'Οκτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	άνεχ. Πόρτ Σουδαν 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομπαρ»	59	8132	άνεχ. Μόζι 7 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τραφασόπιφικ»	56	2863	έφθ. Νέπολιν 8 'Οκτ. (διά Ν. 'Ορκην)
ΑΘΛΟΝ	Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	άνεχ. Ριό Γκραντές 7 'Οκτ. διά Πειροϊδί
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. Μόζι 27 Σεπτ. διά Σίδνευ, έφθ. 11 'Οκτ.
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαιμοπρίαν»	44	7271	εφθ. Ριό 'Ιανέντρο από 13 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργυκούάρντια»	46	7329	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 9 'Οκτ. διά Εύρωπην
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφορί»	44	7239	διπλήθ. Τζιμπούτι 8 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	διπλήθ. Παναμά 4 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΙΘΩΝ	έτ. «Ελληνική» A.E.	45	2805	διπλήθ. Παναμά 19 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Μαρδάμα»	43	7131	άνεχ. Μόνα 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΟΙΔΑΝ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	έφθ. Χούλι 26 Σεπτ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοφρούίτη»	39	6429	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 10 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Μαργοκούάρντια»	52	11292	άνεχ. Μπάχια Μπλάκα 8 'Οκτ. διά Γκλλόγκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακούλα»	57	8427	διπλήθ. Αγ. Βικέντιου 1 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	διπλήθ. Παναμά 4 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Φρέστερς Τρανον.»	56	9090	διπλήθ. Παναμά 19 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	άνεχ. Λός 'Αντέλες 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Απόλολο»	46	7331	εἰς Βισκαϊκὸν Κόλπον 6 'Οκτ. διά 'Αλ.' δρειαν
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. «Άλεμάτη»	59	9735	έφθ. Μόζι 12 'Οκτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 10 'Οκτ. διά Κούρε
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ. II	Δ. Σανθόουσιος κλπ.	46	2103	άνεχ. Αύγουσταν 29 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	δδ. Τσουρινάκη	29	2352	άνεχ. Ούλού 2 'Οκτ. διά Αυτοτραλίαν
ΑΙΕΣΙΑ	Α. Μ. Νεικόδις κλπ.	51	994	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μορδάβια»	53	7563	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Λίθερουπούλ
ΑΙΛΙΣ	έτ. Στάμλε	44	7189	έφθ. Λονδίνον 7 'Οκτ.
ΑΙΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9939	εἰς Γκουαΐμας ἀπό 31 Ιουλ.
ΑΙΚΥΟΝΗ	έτ. «Άλκυόνη»	53	9149	άνεχ. Μόζι 3 'Οκτ. διά Αυτοτραλίαν
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	έφθ. Ναγκόνια 4 'Οκτ.
ΑΙΚΩΝ	έτ. «Μαρβαλόντεντο»	43	7150	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΑΙΛΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλιαβίτο»	42	7272	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Οκτ.
ΑΙΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Σπέτζια 4 'Οκτ.
ΑΙΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάκνερ Φασιλίτις»	53	12897	έφθ. Μασσαλίαν 26 Σεπτ.
ΑΙΤΑΓΑ ΙΓ' ΓΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπονος»	50	10426	άνεχ. Γκέλα 5 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΙΓΑ	έτ. «Βέτυσον»	42	7286	διπλήθ. Παναμά ἀπό 31 Αύγ. διά Φορμόζαν
ΑΙΜΑΛΙΑ	Κουτσάς καὶ Γρονορίου	46	2062	άνεχ. Μαυρίκιον 1 'Οκτ. διά Κουελιμάρε
ΑΙΜΕΝΤΟ	έτ. «Μαρφοντέρα»	43	7215	άνεχ. Σορέλ 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	διπλήθ. Κων(υ) πολίν 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΜΟΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	13780	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Καράτοι
ΑΙΜΟΓΟΣ	άτ. «Σηγουαΐνη»	48	1514	διπλήθ. Κων(υ) πολίν 27 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΜΑΛΙΑ	K. Σ. Ποταμίδηνος	46	2814	έφθ. Λεμεσόν 5 'Οκτ.
ΑΙΜΑΛΙΑ	έτ. «Κόδωναρ»	44	7359	άνεχ. Κολόπιο 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΑΙΜΕΝΤΟ	έτ. «Ανασ»	55	8519	άνεχ. Δουβλίνον 27 Σεπτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Μαριπονένες»	42	7177	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Σεπτ. διά Χαιφόγκ
ΑΙΜΟΓΟΣ	έτ. «Λάμβδαν»	43	7187	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 7 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΙΑΝΑ	έτ. Τοιμέντων	19	1320	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΑ	έτ. «Πανκρήστο»	37	5683	άργει. Αμπελάκι από 14 Ιουλ. 1962
ΑΙΑΝΑ	Λ. Φραγκίκος	45	6712	έφθ. Καζαμπλάκιαν 25 Σεπτ.
ΑΙΑΝΑ	έτ. «Κάνοπονς»	57	11978	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
ΑΙΑΝΑ	έτ. «Ζέωρος»	63	34114	έφθ. Περο. Κόλπον 11 'Οκτ.
ΑΙΑΝΑ	έτ. «Ριάκιον»	36	2128	διπλήθ. Ηθουάνταν 14 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΑΙΑΝΑ	δδ. Καλαφάτη	35	1865	άνεχ. Σύρον 28 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΙΑΝΑ Μ.	Μαρκάκης - Σάρδης	37	1541	έφθ. Βενετίαν 7 'Οκτ.
ΑΙΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	άννα Μαλεύρη	38	1489	άνεχ. Βικτωρίαν 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΑΝΝΙΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Χάρτελεπού 29 Σεπτ.
ΑΙΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλασι»	38	5016	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Οκτ. διά Λάδοεντ
ΑΙΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Καριάννα»	57	11897	διπλήθ. Σουέζ 7 'Οκτ. διά Καράτοι
ΑΙΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Βιατόρο»	57	12558	άνεχ. Αίλ οφ Γκραιν 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΑΝΤΠΑΡΟΣ	έτ. «Μαρελόζο»	53	13694	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ.
ΑΙΑΝΤΠΑΡΟΣ (δ.)	έτ. «Βιασμάρο»	59	24716	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Οκτ. διά Μαυρίκιον
ΑΙΑΝΤΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιασμάρο»	36	2175	άνεχ. Γενόβαν 3 'Οκτ. διά Χαμπτον ρόδης
ΑΙΑΝΤΟΝΙΑ	έτ. «Λάμβδος»	39	5171	έφθ. Αρχάγγελον ἀπό 12 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ ΚΟΥΔΑΥΘΟΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	άνεχ. Αλγερίον 7 'Οκτ. διά 'Οράν
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνοι»	43	2937	εἰς Κερκηπόλι 6 Σεπτ.
ΑΙΑΝΤΟΝΙ ΙΙ	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	είς Κερκηπόλι 6 Σεπτ. διά Γκουανίκα
ΑΙΞΙΟΣ	A. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7195	είς Μόντρεαλ 30 Αύγ. 30 Σεπτ.
ΑΙΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηνκλ»	44	7249	άνεχ. Χιροχάτα 2 'Οκτ. διά Η.Π.Α.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιάν»	57	9744	άνεχ. Αμβέρσαν 2 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαΐνης»	49	1351	άνεχ. Βανκούμπερ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράτεν»	61	11226	άνεχ. Φρημάντλ 16 Σεπτ. διά Ιμιγκαρ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάντον Κατερίνε»	37	5404	είς Τάιν
ΑΡΑΜΙ ΖΟΥΦΑΡΙΚΟΥ	'Ιω. Λάτσος	23	3628	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Οκτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή Όσεανφάρικ»	61	13553	είς Μόντρεαλ ἀπό 30 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Ευπρός»	46	5382	άνεχ. Χιροχάτα 2 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Βανκούμπερ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπημεντ»	58	10392	άνεχ. Φρημάντλ 16 Σεπτ. διά Ιμιγκαρ
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλασσα»	51	9488	είς Τάιν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπημεντ»	57	10376	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Οκτ.

ΑΡΗΣ		έτ. «Άροψ»	47	5059	έφθ. 'Αμέρεραν 11 'Οκτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κανονους»	57	11897	έφθ. Κοοιν 7 'Οκτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Αγκρα»	43	8462	άνεχ. Καλλάρι 11 'Οκτ. διά Μαζατλάν
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ		Κ. Χαλκιά	45	3861	έφθ. Μπαραγουκούλλα 23 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ		έτ. «Μερκάντε»	38	5030	άνεχ. Χακοδάτη ἀπό 12 Σεπτ. διά Φιλιππίνας
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Μήνυας»	45	8422	έφθ. Πειραιά 8 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Αστερίνων»	44	7273	έφθ. Όδησσον 30 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Ντακάρι 7 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΣ		έτ. «Αργώ»	39	5196	άνεχ. Χουέλδα 30 Σεπτ. διά Σλούσικιλ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		Φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4856	έφθ. Τέμα 1 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Νεκοτέα 25 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	έργει. Σύρος ἀπό 29 Μαρτ. (ἀποθήκη)
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Άριων»	38	3570	έφθ. Λονδίνον 4 'Οκτ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.)		έτ. «Άρκαδια»	31	20648	έφθ. Σαουθάμπτον 12 'Οκτ.
ΑΡΜΑΓΙΑ		έτ. «Άλαμεντα»	43	7091	άνεχ. Μπάχια Μπλάκα 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. 'Αμδούργον 8 'Οκτ. κατ. 'Αμέρεραν 11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		Δρακόπουλος	43	2905	άνεχ. Χαλκίδα 2 'Οκτ. διά Λάρνας
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονια»	61	9443	διπλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΑΡΣΕΝΑΛ		έτ. «Σάρεταπ»	48	3877	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 1 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7083	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Σάφφι
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ		παναμαϊκή έταριά	63	17880	εἰς Φερράρι, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σηγουαΐς»	49	1358	έφθ. Μασσαλίαν 6 'Οκτ.
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	42	7266	άνεχ. Κολόδιο 7 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	έφθ. Τάμπα 5 'Οκτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αντζεμίκαπλή»	51	6171	έφθ. Γένοβαν 4 'Οκ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	5324	άνεχ. Θρόπορ (Μποχ.) 25 Σεπ. δι' Ινδίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ		Άσημ. Γκούμα	39	1007	εἰς Πειραιά 28 Σεπ.
ΑΣΠΑΣΙΑ		Ραφ. Δελαχαρούν & Υιοί	47	246F	έφθ. 'Αλ.' Δρειαν 4 'Οκ.
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Οχέα»	43	2878	άνεχ. Γκράντον 5 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	717F	άρνει. Γένοβαν από 4 'Οκ. 1962
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)		έτ. «Ζεψύρη»	63	34114	άνεχ. Αύγουστον 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Σηγουαΐς»	48	1348	έφθ. Κωνικούλη 3 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάκεος»	57	25156	άνεχ. Ντόρμπατ 27 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασσούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΕΥΤ-ΛΟΡ		έτ. «Αταλάντικ Φράγτερς»	45	7091	έφθ. Ραγκούν 26 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	άνεχ. Λος Αντιζελες 16 Σεπτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Μπριούπαν 7 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Χάιφαν 7 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Δέιμη Τραναστάλ»	60	29741	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	30	1172	άργει. Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΑΥΔΙΣ		έλληνικά ουμφέροντα	48	1345	άνεχ. Τυνιδά 8 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΑΥΡΑ		έτ. «Τρόπης»	44	7176	άνεχ. Αύγουστον 8 'Οκτ. διά Βούδαν
ΑΥΡΑ		έτ. «Μαρούσιερτε»	43	7235	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 7 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΧΑΙΟΣ		Ζαχάρης - Βασιληπάς	43	988	εἰς Κωνικούλη πολιν 28 Σεπτ. διά Νοθευσιοκν
		έτ. «Αλμα»	36	5795	εἰς Ιμ.γχερι από 26 Αύγ.
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Βρέμυν 30 Σεπτ.
ΒΑΡΗ		έτ. «Βάρην»	43	8394	άνεχ. Λος Αντιζελες 4 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο Άζούλλα»	62	10741	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Οκτ. διά Βανκούθερ
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Τσερόντη 2 'Οκτ. (διαταγάς)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Νουέσθ Βιστα»	55	10507	άνεχ. Κολόμπο 7 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		Χόμη Λάδης	27	21329	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΟΠΟΛΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		Γουόρλεντ Μπρίλιαντς	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	58	20958	διπλήθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Τζιμπούλλι 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΛΟΣ		έτ. «Ηγκιλ Τράνοπορτ»	61	14218	έφθ. Ειδεν 2 'Οκτ.
ΒΕΝΟΥΑΣ (δ.)		έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Κιουρασάδο 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΒΕΡΟΙΔΙΝΩΝ		Γιουνιβέρσολ Κάργκο	45	1892	άνεχ. Κωνικούλη 26 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Κολόμπο 4 'Οκτ. διά Σουραμπάγια
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Πράντο»	64	15200	άνεχ. Αύγουστον 7 'Οκτ. διά Κόρπους Κριότι
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ		Μουνδρέας	38	3090	άνεχ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Βαρκελώνην
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	έφθ. Κολόμπο 8 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Κολόμπο 2 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Θεούνικην 30 Σεπτ. διά Κωνιτάντ'αν
ΒΟΡΗΑΣ		έτ. «Μαργυκάντε»	36	10496	έφθ. Κολόμπο από 12 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΒΟΡΗΙ		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7080	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ		έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει. Πειραιά από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)		έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	άνεχ. Μπαντάρ Μασσούρ 6 'Οκτ. διά Χάθρων
ΒΥΖΑΝΤΙΚΗ		έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Καλλιάρι 4 'Οκτ. διά Πύλον (σημ. Λιθερίας)
ΓΑΛΛΗΝΗ		έτ. «Ασπασία»	44	7266	έφθ. Βρέμυν 30 Σεπτ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)		έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεχ. Λος Αντιζελες 4 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΓΕΡΕΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Αντριάτικο»	64	36284	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	80 μ. Νοτ. Ουάντ 7 'Οκτ. δι' Όλλανδιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Β. Λινόδας	51	7564	διπλήθε Παναμάρι 14 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		Χο. Σαρόλις	48	1529	έφθ. Λά Γκουλέτ 5 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		όδ. Γράτσου	44	7176	διπλήθε Παναμάρι 29 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΕΜΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Α.Ε. Μεταφορών	48	10928	άνεχ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Μοχαμέντια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Ενσενάντα»	56	8818	έφθ. Λονδίνον 9 'Οκτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ		Στρ. Ανδρεόπολης	43	7176	άνεχ. Βατιμόρην 10 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7142	έφθ. Βενετίαν 26 Σεπτ.
ΓΙΟΣΟΝΑΣ		έτ. «Χουμενίτας»	63	11194	άνεχ. Μεμπάριο 20 Σεπτ. διά Σαγκάπων
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ. «Αστονίσας»	52	8129	έφθ. Αματερόντα 18 Σεπτ.
ΓΚΙΚΑΣ		έτ. «Μπλάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Σαΐντ Μικαέλ' 29 Σεπτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)		έτ. «Πινδος»	48	2358	άνεχ. Τοκουγιάμα από 3 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	άνεχ. Μοντεβίδεος 28 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΤΑΣ		έτ. «Μιντατάθητικ»	43	7229	διπλήθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Βίλο Νόδα»	57	9173	έφθ. Κούρε 4 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Ολινάρες»	57	8884	έφθ. Ναγκόγια 4 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ		έτ. «Ολινάρες»	63	15389	άνεχ. Λόδεστ 6 'Οκτ. διά Λιθερπούλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεχ. Βανκούθερ 9 'Οκτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ'		έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	63	15381	έφθ. Αλ' νδρειαν 6 'Οκτ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ (δ.)		Ίω. Λάτοπς	52	11580	έφθ. Κυνούριαν 29 Σεπτ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (ὑπερωκ.)		Ίω. Λάτοπς	44	9384	εἰς θέσιν 71.50 Β. - 63.4 Α. Σεπτ. 30 διά Χούλλα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστερν Τράνονπορτ»	45	2933	άνεχ. Ροζάριο 5 'Οκτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκλέιντ»	59	9268	έφθ. Ειδεν 7 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)		έτ. «Γουόρλεντ Γκλέν»	52	15675	έφθ. Μέγαρα 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)		έτ. «Γουόρλεντ Γκλέν»	53	13256	άνεχ. Βαναμάρι 14 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝ (δ.)		έτ. «Γουόρλεντ Γκλέν»	53	21064	άνεχ. Μπαντάρ Μπούκορ 30 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΠΙΝΤΑΝΕ (δ.)		έτ. «Μπέλιοντ»	58	24895	διπλήθε Πόρτο Σαιδ 6 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΙΛ		έτ. «Γουόρλεντ Ντέλα»	52	15729	άνεχ. Μπαντάρ Μπούκορ 3 'Οκτ. διά Χαμπούριαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ		έτ. «Γουόρλεντ Τεμπεστ»	45	10478	εἰς διώρυγα Κιέλου 8 'Οκτ. διά Γενόβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΤΟΜ (δ.)		έτ. «Παν. Όσεάνικ»	44	10172	άνεχ. Βεροιά 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ		έτ. «Αχιλλές»	43	12846	διπλήθε Παναμάρι 14 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Κόλιορ»	43	12846	άνεχ. Βικτωρίαν 3 'Οκτ. διά Γενόβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρών»	61	15979	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 'Οκτ. διά Μοντεβίδεο
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ		έτ. «Γιούκον»	44	7176	διπλήθε Σουέζ 3 'Οκτ. δι' Αντεν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	7227	άνεχ. Αλ' νδρειαν 5 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	έφθ. Λονδίνον 8 'Οκτ.
ΔΕΛΦΙΝ		έτ. «Χίον»	45	7259	έφθ. Κολούμπια πίθερ 30 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιόλια»	59	9350	έφθ. Ντέρμπατ 5 'Οκτ.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	όνεχ. Λαοδίνον 5 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Ν. Όρλεάνην 27 Σεπτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπεντη»	62	16417	όνεχ. Αντεν 26 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σιππιγκ Ντεβελόπεντη»	63	16277	έφθ. Χιούστον 7 'Οκτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΥΡΙΤ (δ.)	έτ. «Σιππιγκ Ντεβελόπεντη»	61	16417	όνεχ. Πρώτο Κόλπου 4 'Οκτ. διά Γένοβον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Κρίνα»	61	9327	όνεχ. Γιοκοχάμα 3 'Οκτ. διά Βαγκούνερ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θιλιόρι»	63	10523	έφθ. Οζάκα 4 'Οκτ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	όνεχ. Ροττερνταμ 10 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Φιλική»	29	4524	εις Αλεξανδρειαν ἀπό 25 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ	Δημάδης - Γκιούλη	44	7243	έφθ. Γκάρατον 9 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βερώπτη»	44	7207	όνεχ. Μαγκολόρε 8 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Α. Χαλκούσης κλπ	42	6904	έφθ. Σερπού 8 'Οκτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έλληνικη έταιρια	22	1754	διηλθε. Κων/πολίν 27 Σεπτ. διά M. Θάλασσαν
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Π. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	όνεχ. Ούλού 2 'Οκτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Χάμπτον 4 'Οκτ.
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Άδελφοι Λύρα»	43	7280	όνεχ. Ραγκόν 6 'Οκτ. διά Καράτσι
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Καλκούταν 26 Σεπτ.
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Βιλαγκαπατάνη ρόδς 8 'Οκτ.
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Μαραθών»	43	8588	διηλθε. Γιεραλτάρ 7 'Οκτ. διά Ντουλούθ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωαδόχος»	44	7249	διηλθε. Γιεραλτάρ 7 'Οκτ. διά Βεντζίαν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πλάν - Οσεαν»	25	3297	διηλθε. Κων/πολί 12 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουωρλυντουάιντ»	43	7131	εις Μενάντο από 18 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τουντάς & Σία	32	1484	όνεχ. Λά Νουβέλλ 7 'Οκτ. διά Βηρυττόν
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊάς κλπ.	21	2325	όνεχ. Πειραιά 5 'Οκτ. διά Γαλάτσι
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελέτρανσόπτη»	56	10530	όνεχ. Αλγερίου 6 'Οκτ. διά Καλλάσ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	1958	έφθ. Λοδίνον 9 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέανιον»	63	14164	όνεχ. Μορμουγάκο 7 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	έφθ. Λορεντζο Μαρκές 19 Σεπτ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργυκο»	44	7210	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Οκτ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ελδά»	43	8371	έφθ. Μπασία Μπλάγκα 23 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	διηλθε. Ντακάρ 8 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	44	7213	έφθ. Βικτωρίαν 27 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	έφθ. Γιασάτα 6 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ Κ.	Έλενη Κυριακού	39	3023	όνεχ. Χάρηριον 5 'Οκτ. δι' 'Ιταλίαν
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρρελιζ»	48	3829	όνεχ. Ντεμεράρα 4 'Οκτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Σφωφάρερς Ινθέστομενς	43	7176	διηλθε. Παναμά 3 'Οκτ. διά Λίβερπουλ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Πρίντεςς	21	1549	εις Αλεξανδρειαν από 8 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	όργεις Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	Τρανσοπασίφικ	55	2863	όνεχ. N. Ύρκην 30 Σεπτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ	I. Χρ. Λαιμός	43	7176	όνεχ. Χόκη Κόγκ 8 'Οκτ. διά Χαϊδόγκ
ΕΛΛΑΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσοπασίφικ	62	6666	έφθ. Βομβάνη 8 'Οκτ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνιδ.	61	7297	έφθ. Αλεξανδρειαν 7 'Οκτ. (διά Καλκούτταν)
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσοπασίφικ & Γιουνιδ.	60	7293	διηλθε. Γιεραλτάρ 10 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΤΩΝΗΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	62	8927	όνεχ. Τσαλάν 6 'Οκτ. διά Τσιτταγκόκ
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνικήν Α.Ε.»	59	7293	όνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ. διά Βίλμιγκτων
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Κουάντων
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Αλεξανδρειαν 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	57	10280	έφθ. Τσαλάν 7 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικήν Α.Ε.»	39	6281	έφθ. Νέαν Υόρκην 11 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.»	44	7207	όνεχ. N. Ύρκην 29 Σεπτ. διά Μπάσρα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσοπασίφικ	56	7510	έφθ. Άμπανταν 3 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Τρανσοπασίφικ	56	7510	έφθ. Καλκούτα 29 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνικήν Α.Ε.»	43	7176	όνεχ. Βομβάνη 8 'Οκτ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Τρανσοπασίφικ»	57	10279	διηλθε. Γιεραλτάρ 8 'Οκτ. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικήν Α.Ε.»	43	7254	όνεχ. Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΣΣ (Λάινερ)	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.»	43	7208	έφθ. N. Ορλεάνην 6 'Οκτ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Λούζη»	43	7302	διηλθε. Πόρτ Σαΐδ 7 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΛΠΙΣ Π.	Μαρφουρέτζα	32	18564	όνεχ. Πειραιά 9 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	όνεχ. Γκρέντζιμασιθ 7 'Οκτ. δι' ΗΠΑ
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. Πρίντες	38	2265	όνεχ. Καζαπλάγκαν 18 Σεπτ. διά Πειραιά
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Γκόλφο Αζόύλη»	42	7058	διηλθε. Πόρτ Σαΐδ 26 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ' (δ.)	έτ. «Πίσι Κάριμπι»	44	14878	έφθ. Βοστόνηρ 7 'Οκτ.
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	όνεχ. Μπαγκούρε 30 Σεπτ. διά Τόκιο
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντερπράζ»	45	8404	διηλθε. Κων/πολί 3 'Οκτ. δι' Οδησσόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	εις Αμπελάκι 14 Σεπτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Σεπτ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σφωφάρερς»	44	7251	όνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Οκτ. διά Δουβλίνον
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	έφθ. Ρόττερνταν 22 Σεπτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ιω. Λάτονς	45	8548	όνεχ. Αλεξανδρειαν 5 'Οκτ. διά Νοδορωσίσκην
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωρη)	έτ. Λατόνς	37	23732	όργεις Ελευσίνα από 30 Απρ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμωσο»	58	9585	όνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	έφθ. Τεργέστην 26 Σεπτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμουσο»	59	9584	όνεχ. Τόκιο 3 'Οκτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	εις Σύρους από 26 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σφωφάρερς»	44	7276	έφθ. Βοστόνηρ 7 'Οκτ.
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Μαρπιμέρα»	43	7207	όνεχ. Μπανιόλι 25 Σεπτ. διά Νοδορωσίσκην
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατανάτις»	57	10689	διηλθε. Παναμά 23 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δωμεστίνη	34	1716	όνεχ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ. διά Πούλα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Εβρεγκλαντ 23 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπα - Έλευθεριάδην	17	3976	όνεχ. Πειραιά 8 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΕΓΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Μπάσια Μπλάγκα 21 Σεπτ.
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Καστοριώγκ 29 Σεπτ.
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα»	48	2358	έφθ. Ελσίνορ 4 'Οκτ.
ΕΥΗ	έτ. «Στάδικο»	43	7244	έφθ. Βρέμην 8 'Οκτ. και 'Αμβέρσαν 11
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αφρονία»	43	7176	εις Οζάκα από 5 Σεπτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8903	όνεχ. Ντουσεντίν 19 Σεπτ. διά Όκλαντ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	διηλθε. Παναμά 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	έφθ. Γιοκοσύκα 6 'Οκτ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαζ»	56	8985	διηλθε. Παναμά 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	όνεχ. N. Ύρκην 9 'Οκτ. διά Γκηλόγκ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διηλθε. N. Ύρκην 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταυ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Καράτσι 30 Σεπτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Μόσι 26 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	όνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Σεπτ. διά Σάντος
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	διηλθε. Γιεραλτάρ 10 'Οκτ. διά Κόλπου Μεξικού
ΕΦΘΗ	Α. Μ. Νομικός	35	1512	διηλθε. Θίουτα 22 Σεπτ. διά Βόλου
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	όνεχ. Μόλι 5 'Οκτ. διά Ντουγκούν
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμπό»	43	7214	έφθ. Σαβάνα 10 'Οκτ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ρίγαν 7 'Οκτ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισιάλη»	43	8758	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Κοατζακοάλκος
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	5120	όνεχ. Ρόττερνταυ 15 Σεπτ. δι' Ονέγκα
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.

HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

Cable Address "GRECO - CEUTA"

Mail Postbox 87 - CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

Provisions, Deck and Engine Room Supplies.

T/Phones 3240. Night 3936 & 2887

ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Μορμουγκάδο 7 Οκτ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	ανεχ. Γκοτεμπουργκ 6 Οκτ. διά Κέρη
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζουν»	57	10316	ανεχ. Ηλόιδο 5 Οκτ. διά ΗΠΑ
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	ανεχ. Αριβρούσο 7 Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7189	έφθ. Κρήλομπο 9 Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριβίδι»	43	7236	ανεχ. Μποχόμας 6 Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λας Πέρλας»	43	7167	διήθε Μονά 25 Σεπτ. διά 'Αμβούργον
ΘΕΡΜΟΠΟΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	έφθ. Κολόμπο 7 Οκτ.
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3685	ανεχ. Χάρον 5 Οκτ.
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Ελλε»	43	7259	ανεχ. Μόζι από 28 Αύγ. διά Χαϊφόγκ
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Μπιλιάτρα 27 Σεπτ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουναμέρικα	46	1988	ανεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΡΥΟΥΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	ανεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 19 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Τάιν 4 Οκτ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Ινιάρες»	44	7154	διήθε Παναμά 8 Οκτ. (διαταγάς)
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιον»	43	7232	έφθ. Καζαμπλάκα 3 Οκτ.
ΙΡΙΔΑ	Α. «Ερμογένης κλπ.	43	1760	είς Γαλάτσι 12 Οκτ.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	διήθες Πόρτ Σαΐδ 8 Οκτ. διά 'Ινδιάν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Μπελφαστ 10 Οκτ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ) σεις»	45	9918	έφθ. Πειραιά 7 Οκτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	ανεχ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά 'Αμπιτζάν
ΙΩ. ΙΓΓΑΛΕΙΣΗΣ	έτ. «Φρίντον»	42	7035	ανεχ. Χιούστον 7 Οκτ. διά Σάντος
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σάιντ Ιωάννης»	44	7248	ανεχ. Σιγκατούρη ρόδις 30 Σεπτ. διά Βαμπόα
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	ανεχ. Αρούριπα 29 Σεπτ. διά Βαμπόα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10909	ανεχ. 'Αρούριπα 29 Σεπτ. διά Κερπέκ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Λονδίνον 10 Οκτ. διά Χούλλ
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	ανεχ. Ρεσίρε 27 Σεπτ. διά Μπελέμ
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 16 Σεπτ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάτζα»	37	4765	έφθ. Μπελφαστ 30 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7249	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 27 Ιουλ. διά Πόρτ Κάμφα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Άντεν 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΛΥΨΩ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	έφθ. Χάρισον 5 Οκτ.
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόβοτα ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Κιουρασό 23 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. 'Αλμπουν (Δ.Α.) 26 Σεπτ. διά 'Οζάκαν
ΚΑΠΑ	Ίω. Καπράλος	44	2704	έφθ. Λονδίνον 27 Σεπτ.
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΣ ΙΝΤΕΡ	'Αθανασιάδης Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Άντεν 16 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απτάνονας»	44	7279	διήθες Ούζαν 6 Οκτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	έφθ. Κούρε 25 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. Νιούκαστλ Νιούς 9 Οκτ. διά Φρημάντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	άνεχ. Λάγκας 22 Σεπτ. διά Ραγκουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Ελλής»	44	8453	άνεχ. Μπόκες Γκράντε 4 Οκτ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λίμανον»	43	7281	έφθ. Κολόμπο 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΑΝΗΣ	έτ. «Ιρις»	46	4576	διήθες 'Αγ. Βικέντιον 7 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΑΝΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικίλια»	60	8717	άνεχ. Σαουδά 6 Οκτ. διά Τακοράντι
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Λόδς Αντέλες 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	είς θέσιν 21.14.Β. — 18.21.Δ. Σεπτ. 22 διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πυρόρυφρο Κομέρο»	44	7213	άνεχ. Μανίλα 6 Οκτ. διά Φιλιππίνας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7227	διήθες 'Αγ. Βικέντιον 7 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Σαουδάν ρόδις 1 Οκτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Ελανδάλι	61	13408	άνεχ. Πικορχόου 21 Σεπτ. διά Χίλην
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7163	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 15 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Ινιεροποιη»	44	1920	έφθ. Ταϊταγκόκ 4 Οκτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	διήθες Κων/πολιν 6 Οκτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΣΟΣ	άδ. Βασιλιά	22	1584	άνεχ. Μαντράρις 8 Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άνεχ. Βαγκούνερ 6 Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Χιούστον 9 Οκτ.
ΚΑΣΣΑΜΑΝΔΡΑ (δ.)	παναμαϊκή έταιριο	58	14606	έφθ. Ματσέοι 7 Οκτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Μόζι 7 Οκτ. διά Γκηλόδη
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεχ. Νιούσιοντιν 10 Οκτ. διά Σιδνέϋ
ΚΑΤΕ Α.	Γ. Αφεντάκης	50	5627	άνεχ. Πουό Μπούκοι όποι 23 Αύγ. διά Σουραπάγια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Λάγκος 22 Σεπτ. διά Λορ. Μαρκές
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσάνθεμον»	43	7176	έφθ. Λορ. Μαρκές 29 Σεπτ.
ΚΕΑ	έτ. «Σάν Σεαίλιο»	58	13752	διήθης Γιβραλτάρ 8 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλτέρα»	58	12193	άνεχ. Κούρε από 31 Αύγ. διά Σιδνέϋ
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρφάντανα»	42	7265	άνεχ. Πιού Ουεστμίνστερ 15 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	έφθ. Ταϊταγκόκ 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	62	10494	διήθες Σουεζ 6 Οκτ. διά Κίναν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεχ. Μπάρσαρα 4 Οκτ. διά Σαγκάνη
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7159	έφθ. Αγ. Βικέντιον 10 Οκτ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Σιδνέϋ 26 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Μόζι 7 Οκτ. διά Γκηλόδη
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περοεύν»	57	9153	διήθης Σιγκατούρη 28 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Βολάκαν»	63	15740	άνεχ. Τσιμπάνι 1 Οκτ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	έφθ. Θεσσαλονίκην 8 Οκτ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Αλεξανδρείαν 6 Οκτ.
ΚΙΝΗ	έτ. «Κίνη»	43	8432	άνεχ. Μπαχάι Μπλάγκα 26 Σεπτ. διά Καλλάδο
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελάρη»	44	7190	έφθ. Κολόμπο 8 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μασκαντανάκης & Υιοί	35	946	διήθης Σιγκατούρη 28 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Χάλφας 26 Σεπτ. διά Κερπέκ
ΚΝΩΣΣΟΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική Δεξαμενονήσιοια	53	2173	είς Πειραιά από 5 Ιουλ.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ	έτ. «Σόλλα»	30	1988	διήθης Σουεζ 29 Σεπτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Πρωτεύν»	43	7207	διήθης Κων/πολιν 15 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΟΡΑΗΣ	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Λαττάκια 2 Οκτ. διά Βηρυτόν
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Γκόδαρο»	43	7242	άνεχ. Κολόμπο 12 Οκτ. διά Μορμουγκάδο
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Ντόρμπριτον 25 Σεπτ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	έφθ. Μασσαράδων 7 Οκτ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10135	διήθης Γιβραλτάρ 8 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΤΗΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Εμπειρίκος Σ. Γ.	44	7207	έφθ. Σάντον 23 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	είς Ελλησμποργκ ύπο παραλαβήν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Διαν. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 Οκτ. διά Βαμπόα
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεαίλιο»	57	13755	διήθης Παναμά 1 Οκτ. διά Τόκιο
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Χάιφαν 4 Οκτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Ζαφίρ»	39	3381	διήθης Μπρόνσιμποττελ 4 Οκτ. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	άνεχ. Κολόμπο 3 Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Μαρουσώρτε»	42	7248	άνεχ. Λόρ. Αντέλες 26 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Εσκοριάλ»	44	7292	άνεχ. Μπ. Αύρες 22 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΚΤΩ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3794	έφθ. Πειραιάς 5 Οκτ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Ρούν 8 Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Ολισφάνη»	56	9086	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 Οκτ. διά Κόμπες
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καροβένα»	44	6888	άνεχ. Ναγκόγια 17 Σεπτ. διά Χαδάναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	έτ. «Μπουσές & Σια»	41	979	άνεχ. Τσιμπάνη 29 Σεπτ. διά Φιλιππίνας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Ραγκουν 11 Οκτ. διά "Άδεν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Λαττάκια 2 Οκτ. διά Λάς Πάλμας
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	λίλ. Κ. Μιχάλου	54	8063	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4 Οκτ. διά Μπαδαναγκάρ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωατόπης»	44	7263	άνεχ. Εμπειρόν 28 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	άνεχ. Μπαδέρα 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Νανάιο 8 Οκτ. διά Κάρδιφ
ΛΑΓΟΝΗΣΙ	λ. Χατζηβασιλείου	58	5924	ύπο παραλαβήν
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	2340	είς θέσιν 49 Β. — 7. Δ. Οκτ. 7 διά Βέλγιον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσένο»	59	27462	διήθης Σουεζ 22 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικά»	60	14431	έφθ. Βοστόνην 7 Οκτ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	διήθης Λίζαρψτ 6 Οκτ. διά Κομά Μπαί

ΛΑΜΨΙΣ						
ΛΕΑΝΔΡΟΣ						
ΛΕΑΕΤΑ						
ΛΕΟΝΤΙΟΣ						
ΛΕΩΝ						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΛΙΑΚΟΣΤ						
ΛΙΑΗ						
ΛΙΑΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ						
ΛΙΜΝΗ (δεξ.)						
ΛΙΝΑ (δ.)						
ΛΙΝΤΑ						
ΛΟΓ' ΙΝΤΑ						
ΛΟΝΤΟΝ						
ΛΟΥΚΑΣ Ν.						
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)						
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)						
ΜΑΓΚΑΝΑ						
ΜΑΚΕΔΩΝ						
ΜΑΝΔΡΑΚΙ						
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)						
ΜΑΝΕΣ						
ΜΑΝΘΟΣ						
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)						
ΜΑΝΤΟ						
ΜΑΟΥΝΤ ΣΑΝΑΙ						
ΜΑΡΑΘΩΝ						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (επίδ.)						
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)						
ΜΑΡΙΑ						
ΜΑΡΙΑ						
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ						
ΜΑΡΙΑ Κ.						
ΜΑΡΙΑ Λ.						
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ						
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΝ						
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ						
ΜΑΡΙΑ Ν.						
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ						
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ						
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ						
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ						
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)						
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ						
ΜΑΡΙΓΩ						
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)						
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ						
ΜΑΡΙΠΙΤΑ						
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.						
ΜΑΡΛΙ (δ.)						
ΜΑΡΜΙΝΑ						
ΜΑΡΟΥΑΙΟ						
ΜΑΡΝΗΣΣΑ						
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)						
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ						
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ						
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ						
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ						
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II						
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.)						
ΜΑΤΡΟΖΟΣ						
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ						
ΜΕΓΑΡΑ						
ΜΕΛΑΕΤΙΟΣ						
ΜΕΛΙΝΑ						
ΜΕΛΑΤΕΜΙ						
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ						
ΜΕΣΣΗΝΙΑ						
ΜΕΤΑΜΟΦΩΣΙΣ						
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ						
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ						
ΜΙΜΙΝΑ						
ΜΙΝΙΖ						
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ						
ΜΙΣΤΕΡ ΣΤΑΘΗΣ						
ΜΙΧΑΗΑ						
ΜΙΧΑΗΑ Κ.						
ΜΙΧΑΛΗΣ						
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ						
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ						
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ						
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ						
ΜΠΑΡΑ						
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ						
ΜΠΕΤΑΜΑΡ						
ΜΠΙΛΛΙ						
ΜΠΟΣΤΟΝ Α.						
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ						
ΜΠΡΟΓΟΥ-ΙΝΤ						
ΜΠΡΟΥΚΦΙΛΑΝΤ						
ΜΥΚΗΝΑΙ (δ.)						
ΕΤ. «Πρωτεύς»	43	7229	έφθ. Άλγεριον 5 'Οκτ. εις "Αγ. Σαράντα από 2 Σεπτ.			
ΕΤ. «Ντιμάντε»	63	10515	άνεκ. Κοατζακούλος 4 'Οκτ. διά Φρήπορτ (Μπαχ.)			
ΕΤ. «Έλμο Σιπηγκ»	39	10060	άνεκ. Βικτωρίαν 19 Σεπτ. διά Φιλοδέλφειαν			
Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεκ. Βενετίαν 6 Οκτ. διά Τεργιάζον			
Π. Βράγκος	36	1131	διηλθες Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Χάστρην			
«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	διηλθες Γιβραλτάρ όπω 18 Σεπτ. διά Ραδέννων			
ΕΤ. «Γκλύσκα»	44	1723	εις Πέραμα 2 'Οκτ.			
ΕΤ. «Άργυρ»	11	1459	έφθ. Μιτάχια Μπλάγκα 4 'Οκτ.			
«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7291	εις Πειραιά από 5 Αύγ.			
έλληνικο συμφέροντα	44	1149	εις Πειραιά από 18 Σεπτ.			
ΕΤ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΕΤ. «Μαρβέλιντο»	60	14302	άνεκ. Λος. Αντίζελες 24 Σεπτ. διά Μόζι			
ΕΤ. «Ριο Αζούλ»	44	8536	έφθ. Κοκουρά 8 'Οκτ.			
ΕΤ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Αμπτζάν 30 Σεπτ.			
ΕΤ. «Ιόνιαν Νουθιγκ.»	64	9615	άνεκ. Ντακάρ 3 'Οκτ. διά Λιβερπουλ			
ΕΤ. «Εστέρλελα»	58	27526	άνεκ. Περο. Κόλπον 6 'Οκτ. δι 'Αμβέρσαν			
ΕΤ. «Μαροσεάνο»	58	27462	άνεκ. Περο. Κόλπον 2 'Οκτ. (διαταγός)			
έτ. 'Ιατροῦ	48	1600	έφθ. Χαϊφαν 5 'Οκτ.			
έτ. «Τραναφρούτι»	46	7142	έφθ. Ν. Όρλεάνην 28 Σεπτ.			
έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεκ. Γκάλεστων 21 Σεπτ. διά Σάντος			
έτ. «Ολύμπιο»	53	11276	έφθ. Ναγκόγια 7 'Οκτ.			
έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεκ. Τζιμπουτί 18 Σεπτ. διά Σογκάνη			
Μαρκαντώνακης	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
έτ. «Γκοκού»	45	3766	έφθ. Πειραιά			
έτ. «Μάντων»	30	1041	έφθ. Πειραιά 16 Σεπτ.			
παναμαϊκή έταιρισι	44	2902	άνεκ. Κοπερβίκ από 23 Αύγ. δι 'Αρχάγγελον			
έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	έφθ. Λορέντζη Μαρκές 2 'Οκτ.			
'Ιω. Λάτος	45	9374	εις Κυνόδουραν 21 Σεπτ.			
ΣΠ. Έλευσιθεριάδης	49	10099	έφθ. Αματερντημ 5 'Οκτ.			
έτ. «Μπένκος»	50	2668	διηλθες Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Πειραιά			
έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 30 Σεπτ. διά Τζιμπουτί			
Μητρόπουλος & Σίσι	32	1598	άνεκ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Στρατώνη			
έτ. «Μάρεμπα»	56	8799	άνεκ. Αμδούργον 3 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην			
έτ. «Σάμοςκο»	56	6156	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 29 Σεπτ. δι 'Ισπανίαν			
έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Μόρμπην 7 'Οκτ.			
έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	διηλθες Γιβραλτάρ 28 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην			
Π. Μπούρμπουλης	40	886	όργει Πέραμα από 26 Νοεμ. 1962			
έτ. «Μιχαήλη»	43	7219	άνεκ. Ντακάρ 5 'Οκτ. διά Κείπ Τάουν			
έτ. «Πλατανάνη»	41	5294	διηλθες Σημόπουλος 25 Σεπτ. διά Μπαλμπόρα			
έτ. «Πάρναπα»	44	7176	έφθ. Λάγκος 29 Σεπτ.			
έτ. «Μίχαλη»	43	7217	διηλθες Μπρόνουπτοτελ 28 Σεπτ. διά Μονφολκόνε			
Γερ. Σταθάδος	43	7176	έφθ. Γένοβαν 6 'Οκτ.			
έτ. «Βέγας»	43	7245	άνεκ. Μοντεβίδεο 25 Σεπτ. διά Βενετίαν			
έτ. «Πανιθιστα»	57	10314	έφθ. Μόλι 12 'Οκτ.			
έτ. «Μαρίαννα»	39	4998	έφθ. Χιούστον 8 'Οκτ.			
'Ιω. Λάτοπς	29	14216	όργει Κυνόδουραν από 31 Ιουλ. 1963			
'Ιω. Λάτοπς	50	16394	άνεκ. Μπέλφαστ 2 'Οκτ. διά Πειραιά			
'Ιω. Λάτοπς	35	23580	όργει Ελευσίνα από 23 Μαΐου			
έτ. «Νεθδά»	42	7147	έφθ. Μπαχία Μπλάγκα 26 Σεπτ.			
Έλλην. Αστήρ	54	11577	διηλθες Σουεζ 6 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον			
έτ. «Αρτένα»	46	9172	45 μ. δορ. Τζεκάρτα 13 Σεπτ.			
έτ. «Πιουρόπιαν»	56	8716	άνεκ. Σαγκάπην 3 'Οκτ. διά Μπαγκόγκ			
έτ. «Μάρλι»	59	5047	έφθ. Αρχαγγελον 8 'Οκτ. διά Χουλλ			
N. Γκούμας	44	2817	διηλθες Φόρελαντ 1 'Οκτ. διά Γδυνιαν			
έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Οκτ. διά Σουεζ			
έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	9125	άνεκ. Νταρμπουαν 30 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην			
'Ιω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Οκτ.			
έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Τακετόγιο 6 'Οκτ.			
άδελφοι Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Τοκογιάμα 8 'Οκτ. διά Χσινκάγκ			
έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Σαγκάπην 25 Σεπτ.			
έτ. «Μίραλγκα»	55	7471	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 19 Σεπτ. διά Κίναν			
έτ. «Ούλιος Εντερπρ.»	43	5226	έφθ. Σιλαγίκ 2 'Οκτ. (διά Σάντος)			
έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	εις Κύθρηπον (άποδημη)			
έτ. «Φοπάνη»	57	9168	άνεκ. Σίδινε 24 'Οκτ. διά Νιάρεν			
έτ. «Αίτζιαν Θράιτ»	60	14431	άνεκ. Σύρου 2 'Οκτ. διά Ραδέννων			
έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10514	άνεκ. Λαμπρούν 23 'Οκτ. διά Κείπ Τάουν			
έτ. «Επτάλινη	44	7180	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Σεπτ. διά Μανιλαν			
έτ. «Εκούφαλος	43	1815	διηλθες Κων/πολίν 20 Σεπτ. διά Κωνστάντζον			
έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	έφθ. Πριγκέπων 2 'Οκτ.			
έτ. «Βετακρούζ»	44	7159	έφθ. Ριγκόκουν 8 'Οκτ.			
έτ. «Παν. Όσεαν»	36	5275	διηλθες Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. δι 'Ισπανίαν			
έτ. «Ποσειδώνια»	34	4163	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.			
έτ. «Γουεστχουάνιτ»	56	10191	έφθ. Γιοκούμ 7 'Οκτ.			
Σιγάλας - Α' φοι Πλατή	35	2642	έφθ. Γκέλερ 4 'Οκτ.			
έτ. «Γιούνιον Έντερπροδάχ»	39	2829	άνεκ. Βενδόνη 8 'Οκτ. διά Τζιμπουτί			
«Ελλην. Δεξαιωνέπλοια»	51	2173	εις Πειραιά από 5 Ιουλ.			

ΕΡΜΗΣ

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ — ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΕΙΚΟΣ — ΝΙΚΟΣ ΦΑΩΡΑΚΗΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 19 — ΤΗΛ. 41.794 - 472.968 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ ΣΥΝΔΥΑΖΕΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
ΜΕ ΤΗΝ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΙΝ ΤΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμμ. Ν. 'Άμερ.	34	2709	διήλθες Πειραιά 12 'Οκτ. διά Νότ. Αμερικήν
ΜΥΡΙΑΜ		Γ. Μοστός	45	3805	έφθ. Πότι 8 'Οκτ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)		Παπαδημητρίου	49	9025	διήλθες Οιζύν 27 Σεπτ. διά Ρεζόριο
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Μην. "Άυρες 6 'Οκτ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	διήλθες Παναμά 6 'Οκτ. δι' "Αγγλίαν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λιμπρα»	58	13152	όνεχ. Βούρμαν 9 'Οκτ. δι' "Αντεν
NANTIN		έτ. «Τόρο»	44	2854	έφθ. Μπαρραγκουίλετ 30 Σεπτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Λουζίπη»	44	7313	έφθ. Μάρτιν τηλ. Πλάτα 30 Σεπτ.
ΝΑΥΠΛΙΟΝ		Γεωργακόπουλος κλπ.	34	1469	έφθ. Χουλή 6 'Οκτ.
ΝΑΥΤΙΑΣ		Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Άλεξανδρειον 21 Σεπτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Εσπερία»	54	7068	όνεχ. Καλκοποντ 11 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΝΕΦΟΣ		οτ. «Πολιχίρι»	56	5860	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταλ
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντάλ Μάρ»	44	7158	όνεχ. Κιουρασό 24 Σεπτ. διά Σάντος
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		Γεωργόπουλος	38	1762	έφθ. Χάιδραν 6 'Οκτ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	2000	εις Κοντινέντ υπό παραλαβήν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		Άθανασιάδης-Γεωργόπουλος	49	1953	όνεχ. Πούλειο Μπουκού 26 Σεπτ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ		Α'. Άθανασιάδης	49	1851	όνεχ. Ούλού 6 'Οκτ. διά Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΥΡΟΣ		Α. Άθανασιάδης	37	838	όνεχ. Ελλεσμέρη Πόρτ 8 'Οκτ. διά Τουρκου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)		έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	όνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 3 'Οκτ. διά Κοράτσι
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	όνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Βόλον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Στ. Ντιρίδης κλπ..	44	3911	όνεχ. Έμπιγχα 8 'Οκτ. διά Ροστόκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ		έτ. «Ταιμέντων»	53	2174	εις μεσογειούς μεταφοράς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΗΙΙ		έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	έφθ. Ρεσφί 2 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. «Ασοπιών»	44	7255	εις Αμπανα όπό 4 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Σάν Βίκτωρες»	55	7216	έφθ. Μαρρουάκο 7 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εψιλον»	58	8460	έφθ. Χιούστον 6 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.		Λ. Φραγκίτας	44	7179	διήλθες Χέλονιγκποργκ από 6 Αύγ. διά Μούρμανον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.		Στ. Καδβαδάς	44	1100	εις Τεργέστην, υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Πουντό Χερμόδα»	37	7991	εις Λαύριον (απόβαση)
ΝΙΚΟΣ		Μαίρη & Γεώρη. «Αντωνάτος	20	1283	εις μεσογειούς μεταφοράς
ΝΙΝΗ		έτ. «Οακ Σιππίγκη»	62	28651	όνεχ. Ταμπά 29 Σεπτ. δι' 'Αιοί
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	όνεχ. Μαδέρα 4 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεαν Τρείντερ»	44	7290	όνεχ. Κιουρασό 7 'Οκτ. διά Κάρδιφ
ΝΟΡΘ ΒΑΊΚΑΟΥΝΕΣ		έτ. «Πανκαλάντες»	60	10236	όνεχ. Σεμπάνιους 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	έφθ. Λονδίνον 15 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Πειραιά 4 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ		Πον. «Ατλάντικο»	60	9341	έφθ. Ρόζαριο 5 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πριομ»	59	12390	όνεχ. Νιούκαστλ 7 'Οκτ. διά Φρημάντλ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8630	διήλθες Αγ. Βικέντιο 2 'Οκτ. διά Νεκοτάσιο
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάντο»	58	8639	όνεχ. Βενετίαν 3 'Οκτ. διά Μη. "Άυρες
ΝΟΡΘ ΠΕΤΖ		έτ. «Παιννία»	52	3964	όνεχ. Γκάσπε 15 Σεπτ. διά Μονφάλκονες
ΝΟΡΘ ΠΟΥΟΥΛ		έτ. «Ρεφρίτζερέπιτορ»	63	6434	όνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Οκτ. διά Πόρτ Λιρόν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΞΕΣ		έτ. «Πριντοποίε»	61	15092	διήλθες Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Πόρτ Λιρόν
ΝΟΡΘ ΧΑΊΝΕΣ		έτ. «Πριντοποίε»	62	15110	όνεχ. Νέαν 'Υρκην 10 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ»	42	7251	όνεχ. Αμπέρσαν 3 'Οκτ. διά Ν. 'Υρκην
ΝΟΥΝΤΣΙΑ		Συμπλοιοκτησία	43	1790	όνεχ. Πάλον 3 'Οκτ. διά Ραδένναν
ΝΤΑΜΦΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Καρλαίλ»	58	14606	ΐδεται: «ΚΑΣΣΑΝΟΡΑ», ως μετωνυμάσθη
ΝΤΑΝΑΧΟΑΜ		έτ. «Δανάδος»	39	3573	όνεχ. Ν. Υόρκην 26 Σεπτ. διά Στοκχόλμην
ΝΤΕΣΤΕΡΧΕΑΝ		έτ. «Πράντο»	63	15297	έφθ. Ορλέαν 9 'Οκτ.
ΝΤΙΑ		έτ. «Ούνεστερν»	43	2865	έφθ. Αμπέρσαν 25 Σεπτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	έφθ. Μορμουγκό 22 Σεπτ.
ΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Γλυφάδα»	36	1988	όνεχ. Ντακάρ 26 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΣΕΛΑ		έτ. «Τζένεραλ Ναδιγκ.»	59	9030	όνεχ. Λός Αντζελες 2 'Οκτ. διά Μοζι
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	57	9953	διήλθες Αδεν 11 'Οκτ. διά Σουεζ
ΝΥΜΦΑΙΑ		έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσοπτρο»	43	7276	όνεχ. Μπερία 11 'Οκτ. διά Ντώρμπον
ΝΥΜΦΟΙ		έτ. «Νύμφη»	54	8251	όνεχ. Μαρικίον 30 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Λονδίνον 7 'Οκτ.
ΟΘΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Μην. "Άυρες 30 Σεπτ.
ΟΙΝΟΗ		έτ. «Μαρόϊκτωρ»	41	2036	έφθ. Μπάρρο 28 Σεπτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Οινόσισιον»	56	9217	όνεχ. Σιδηνίου 8 'Οκτ. διά Κίναν
ΟΛΓΑ		Ραφ. Μελαχροίνδης & Υιοί	25	996	όνεχ. Λαπτάκια 21 Σεπτ. διά Ραδένναν
ΟΛΓΑ		έτ. «Εφοπλιστική	44	7284	έφθ. Κοικοχάμα 28 Σεπτ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Σηγουσαίνη»	49	4663	διήλθες Πόρτ Σαϊδ 7 'Οκτ. διά Χουλή
ΟΛΓΑ		έτ. «Ολγά»	48	2372	όνεχ. Αλεξανδρειαν 8 'Οκτ. διά Γάζαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνικήνη»	56	2863	όνεχ. Νέαν 'Υρκην 10 'Οκτ. διά Πόρτ Σαϊδ
ΟΛΥΜΠΟΣ		έτ. «Ρόντα»	43	8593	έφθ. Λορ. Μαρκες 30 Σεπτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Κονκόρντια»	42	7132	όνεχ. Χαμπον ρόδι 5 'Οκτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)		έτ. «Καριμπιάν 'Ατλάντικη»	60	5960	έφθ. Γκουαγιάκιλ 6 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ		Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Χιουάγκ 19 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΑΕΓΙΣΚΕ		έτ. «Μάντ Ήστ»	45	7787	έφθ. Σικάγο 8 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Κόδομος»	43	7211	όνεχ. Καλκούτταν 9 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Ορίεντ Ήστ»	63	8665	όνεχ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ. διά Μιλγουάνου
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Ορ. Μάντ Ηστ»	44	9894	όνεχ. Βούρμαν 6 'Οκτ. διά Βατιμόρην
ΟΡΜΟΣ		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7681	διήλθες Παναμά 29 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Καριμπιάν 'Ατλάντ.»	56	9942	όνεχ. Τάμπα 24 Σεπτ. διά Ρίο Γκράντες
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Οδατραμάρ»	61	5972	διήλθες Γιβραλτάρ 30 Σεπτ. δι' Ατλαντικόν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ		έτ. «Φουρτούνια»	56	9198	όνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Οκτ. διά Γκουαγιάκιλ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ούσλατρα»	56	10120	όνεχ. Πρίνς Ρούτερπερτ 10 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεανικ»	61	10996	όνεχ. Σιδηνίου 6 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΑΓΙΤ ΗΓΚΑ		έτ. «Γιουν. Ούάιτ Σιν».	42	7192	όνεχ. Γιοκοχάμα 5 'Οκτ. διά Κασσιούγκ
ΟΥΛΥΣΣΕΣ		έτ. «Ούλασες»	42	8570	έφθ. Ταρραγκόνα 27 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Ούλανια Σ.»	49	1987	όνεχ. Πειραιός 21 Σεπτ. (διαταγάς)
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βολαντόρο»	63	15370	διήλθες Πούλο Μπουκού 11 'Οκτ. δι' Αγγλιαν
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Ούρανος»	42	7150	έφθ. Βέρα Κρουν 14 Σεπτ.
Π. ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	47	2889	όνεχ. Μοντεβίδεο 28 Σεπτ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρένγιες»	60	9317	όνεχ. Σιδηνίου 19 Σεπτ. διά Χατικούγκ
ΠΑΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Μπάρρο 24 Σεπτ.
ΠΑΓΜΙΤ		έτ. «Χαλκούσης	45	3929	έφθ. Κονακρύ 6 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		Τσουρινάκης	39	2456	διήλθες Κωνιάτοις 1 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	διήλθες Θεούτον 10 'Οκτ. διά Κιουρασσό
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.		έτ. «Αθανασιάδης	24	1352	έφθ. Πειραιά 4 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ		έτ. «Φουντουλάκης	22	2759	όνεχ. Τζεδδάν όπό 3 Σεπτ. διά Κοσσέριρ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Κ. Γ. Καραβίσης	43	7176	όνεχ. Μπωμόν 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γουινάτορος»	44	7251	όνεχ. Μπωμόν 5 'Οκτ. διά Σάντος
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακμής»	57	10720	έφθ. Κολόύπιτσος ρίδερ 3 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. φοι. Βεντούρων	36	1211	όνεχ. Αμπέρσαν 8 'Οκτ. διά Λένινγκραντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		έτ. «Βαλλιδίντες»	55	10135	έφθ. Γιοκοσούκον 5 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Εύρωτας»	44	7254	έφθ. Ρότερνταμ 11 'Οκτ.
ΠΑΝΑΧΑΓΙΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ελάζινο»	57	10747	έφθ. Καλλάδη 6 'Οκτ.
ΠΑΝΑΧΑΓΙΩΝΗΣ		έτ. «Σεφύρωσι	63	34420	διήλθες Σουεζ 10 'Οκτ. διοταγάς)
ΠΑΝΑΦΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	όνεχ. Φάλμουθ 14 Σεπτ. διά Κομη Μποι
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)		έτ. «Μαρπρογκέρεσ»	55	11430	έφθ. Βαλόνα 4 'Οκτ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.		έτ. «Ελναθιγκείτορς»	44	7254	όνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 2 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύτυχια»	43	7149	διήλθες Χέλσιπτορκ 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		έτ. «Πανωραία»	39	4550	διήλθες Κωνιάτοις όπα 8 'Ιουλ. διά Ιλίτσεβσκ
ΠΑΣΟΙ		έτ. «Μαριμπέρια»	43	7144	έφθ. Λονδίνον 14 Σεπτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Άγγελάκης»	43	1589	έφθ. Μπότονα Μπαιη 10 'Οκτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	έφθ. Χόγκ Κόγκ 6 'Οκτ.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	όνεχ. Κόπτε 18 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλόρα»	61	13903	όνεχ. Λίεβρπουλ 25 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΌΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 2 'Οκτ.
ΠΑΤΑΓΟΝΙΑ		έτ. «Παταγονία»	44	7128	έφθ. Πειραιά 13 'Οκτ.
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	47	2754	διήλθες Θόρσατον Αϊλάντ 5 'Οκτ. διά Πειραιό
ΠΑΤΡΙΣ (Λάινερ)		έτ. «Χανδρή	50	18400	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ. διά Ν. Όρλεσόνην
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έτ. «Ελλόρα Κέριερος	56	9972	όνεχ. Πρόδιντενς 6 'Οκτ. διά Ν. Όρλεσόνην
ΠΕΛΛΑΓΟΣ		έτ. «Θέρερος Θράύτερ»	61	11767	όνεχ. Κούνελ 18 Σεπτ. διά Πόρτλαν

ΠΕΛΟΥ			
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		39	863
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		59	23601
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΙΣ (δ.)		43	7176
ΠΕΡΙΟΔΟΣ		56	20778
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		44	7050
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		60	8962
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ		58	8692
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		58	8692
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ		62	10122
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		60	8693
ΠΕΡΣΕΥΣ		63	33462
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		48	2086
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΕΣ II		56	15852
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		45	7639
ΠΗΑΙΩΝ (δ.)		57	11089
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		58	23607
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		61	10072
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		41	3307
ΠΗΤΕΡ Λ.		61	13379
ΠΙΝΤΑΡ		54	6154
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		58	9603
ΠΛΕΙΑΣ		43	1815
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		44	7186
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ		54	8155
ΠΛΕΙΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		43	7303
ΠΛΟΙΕΡ		45	7331
ΠΛΟΑ II		31	967
ΠΛΟΑΡΙΣ		58	9603
ΠΟΛΙ		54	8825
ΠΟΛΙΚΟΣ		43	7258
ΠΟΛΛΟΥΣ		61	9956
ΠΟΛΥΔΩΡΑ		49	2755
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		43	7122
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		45	7159
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		57	9797
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		43	14425
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		56	7213
ΠΟΝΤΟΣ		43	7284
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ		43	8394
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		64	38000
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		64	37987
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΣ (δ.)		48	11173
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		54	16210
ΠΡΟΚΥΩΝ		58	10996
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		43	7127
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		58	8414
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		55	16718
ΠΡΩΤΟΝ		60	18889
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		43	7225
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		21	1515
ΠΥΘΕΑΣ		43	7176
ΠΥΡΓΟΣ		44	7252
ΠΥΛ (δ.)		52	10224
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		38	5910
PANTIAN MENT		46	3920
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		43	7138
ΡΕΑ		44	7176
ΡΗΝΟΥΛΑ		30	4014
ΡΙΟ ΜΑΡ		44	7229
ΡΙΤΑ		25	1412
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Α. ΛΑΤΟΝΣ		45	7176
ΡΟΓΩ		44	7239
ΡΟΔΟΠΗ		44	1923
ΡΟΥ Υ		41	6901
ΡΟΥΟΗ		37	2348
ΡΟΥΛΑ		33	6850
ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		50	10608
ΡΥΘΜΟΣ		57	10316
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		60	19300
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		56	21081
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		47	1575
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ		40	6992
ΣΑΜΟΣ		43	7268
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		43	7282
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		50	11313
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		63	13830
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΖ		60	8772
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ		64	13830
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		43	7176
ΣΑΟΥΘΠΟΥΣΟΥΛΑ		63	6421
ΣΑΡΩΝΙΣ		45	7293
ΣΑΣ		40	5360
ΣΑΤΟΥΡΝΟΥΣ (δ.)		50	10608
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		28	1660
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		55	16241
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		45	3503
ΣΕΡΙΟΣ		58	13753
ΣΕΡΙΟΣ		63	3098
ΣΙΜΟΣ		43	7275
ΣΙΣΟΥΛΑ		40	4499
ΣΙΟΝΟΣ		62	3097
ΣΙΟΝΟΣ		58	13752
ΣΙΚΙΝΟΣ		53	2340
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		48	3814
ΣΟΜΙΑ		53	805
ΣΟΝΙΚ		62	28390
ΣΟΥΛΙΝΑ (δεξ.)		51	9992
ΣΟΦΙΑ		45	1598
Χρ. Σαρλής & Σιά			είς μεταφοράς Ελλάδος - 'Αδριατικής
Χρ. Σαρλής			ένεχ. Περσ. Κόλπον 1 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ διηγήσεις Κων) πολίν 12 Σεπτ. διά Κωνσταντζανάς αύγουστος 8 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρι αύγουστος 8 'Οκτ. διά Βρετ. Κολομβίαν διηγήσεις Πανσάπα 15 Σεπτ. διά Μόζι αύγουστος 5 'Οκτ. διά Γρίφερτανας αύγουστος 7 'Οκτ. διά Λα Παλλίς αύγουστος 1 'Οκτ. διά Αγγλίαν διηγήσεις Μπρόμπολ 9 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ διηγήσεις Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Λουμπτεκ αύγουστος 1 'Οκτ. διά Ντογκάκες αύγουστος 2 'Οκτ. διά Κιροχάτα αύγουστος 2 'Οκτ. διά Χιροχάτα εφθ. Μαντράς 5 'Οκτ. αύγουστος 7 'Οκτ. διά Λα Παλλίς αύγουστος 1 'Οκτ. διά Καλέσιτων αύγουστος 24 Σεπτ. διά Γκάλεσιτων αύγουστος 5 'Οκτ. διά Πειραιώς αύγουστος 3 'Οκτ. διά Τσανάραλ αύγουστος 26 Σεπτ. διά "Αγ. Σαράντα" αύγουστος 10 'Οκτ. διά Σαδόναν εφθ. Μπ. Αύρες 5 'Οκτ. αύγουστος 10 'Οκτ. διά Κάμφο φέντερ αύγουστος 4 'Οκτ. διά Βέντσπιλς αύγουστος 1 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν αύγουστος 8 'Οκτ. διά Βεγγάζην εφθ. Γιοκοχάμα 3 'Οκτ. αύγουστος 28 Σεπτ. διά Μόδης εφθ. Ρεσιφ 23 Σεπτ. εφθ. Μόδης 6 'Οκτ. αύγουστος 6 'Οκτ. εφθ. Βρέμην 6 'Οκτ. αύγουστος 29 Σεπτ. διά Πόρτ. Κάμφα εφθ. Πόρτ. Ελιζαμπεθ 5 'Οκτ. αύγουστος 1 Κολούπια σύριπο 1 'Οκτ. διά Μανίλων εφθ. Ρότερνταμ 9 'Οκτ. αύγουστος 5 'Οκτ. διά Μορμουγκάο διηγήσεις Κων) πολίν 7 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν εφθ. Σάντος 9 'Οκτ. αύγουστος 16 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον διηγήσεις Σουζές 5 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον διηγήσεις Σουζές 4 'Οκτ. διά Ερυθράν αύγουστος 1 τάιν 25 Σεπτ. διά Αρούμπαν αύγουστος 5 'Οκτ. διά Βαγκούδηρ διηγήσεις Μπελλίνερε 2 'Οκτ. εφθ. Ειδονυμάδο 30 Σεπτ. διηγήσεις Σουζές 6 'Οκτ. διά Κόρπη εφθ. Ρίο Ιανέντρο 18 Σεπτ. εφθ. Γρίνιαν 5 'Οκτ. αύγουστος 2 'Οκτ. διά Πούλα αύγουστος 1 'Οκτ. διά Τόκιο εφθ. Καλκούτταν ρόδος 6 'Οκτ. εφθ. Σπαλάτον 7 'Οκτ. αύγουστος 1 Οκτ. διά Σήραπορτ αύγουστος 28 Σεπτ. διά Μορμουγκάο αύγουστος 7 Κολούπια σύριπο 1 'Οκτ. αύγουστος 1 Κολούπια σύριπο 4 'Οκτ. αύγουστος 1 Κολούπια σύριπο 28 Σεπτ. διά Ραγκούν αύγουστος 1 Αντεν 28 Σεπτ. διά Μεντόνατο 4 Σεπτ. εφθ. Μεντόνατο 4 Σεπτ. διά Μπόνα εύνης 1 Βάσαν 7 'Οκτ. διά Μπόνα εύνης 5 'Οκτ. εφθ. Λοινίνον 5 'Οκτ. εφθ. Χόγκ Κόγκ 7 'Οκτ. διηγήσεις Παναρά 8 'Οκτ. διά Αγγλίαν εφθ. Παλέρμον υπό παραλαβήν είς Παλέρμον υπό παραλαβήν αύγουστος 1 Ινοκούνα 1 Οκτ. διά Σήραπορτ αύγουστος 31 Ιουλ. διηγήσεις Κυνόσουραν ύπό παραλαβήν διηγήσεις Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον διηγήσεις Ν. Όρλεάνην διηγήσεις Κων) πολίν 24 Σεπτ. διά Κωνσταντζανάς διηγήσεις Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Ν. Όρλεάνην διηγήσεις Σαλβαδόρ 5 Οκτ. διά Νοτάλ (Βραζ.) διηγήσεις Αρχάγγελον 23 Σεπτ. διηγήσεις Ντακάρο 6 Οκτ. διά Καλαί αργεί Πέρσιμα από 28 Σεπτ. 1958 αύγουστος 1 Αντεν 29 Σεπτ. διηγήσεις Μενάντο από 4 Σεπτ. διηγήσεις Βάσαν 7 'Οκτ. διά Μπόνα εύνης 1 Λοινίνον 5 'Οκτ. εφθ. Χόγκ Κόγκ 7 'Οκτ. διηγήσεις Παναρά 8 'Οκτ. διά Αγγλίαν είς Σεδιλλήν, υπό συμπλήρωσιν διηγήσεις Κων) πολίν 6 'Οκτ. διηγήσεις Αντζελίν 6 'Οκτ. διηγήσεις Μενάντο 4 Σεπτ. διηγήσεις Σαλβαδόρ 5 Οκτ. διά Νοτάλ (Βραζ.) διηγήσεις Λορ. Μαρκές 24 Σεπτ. διηγήσεις Μακρίδης 6 'Οκτ. είς Σεδιλλήν, υπό συμπλήρωσιν διηγήσεις Λαζαρίδης 6 'Οκτ. διηγήσεις Αντζελίν 6 'Οκτ. διηγήσεις Μπασάρμας 8 'Οκτ. διά Ινδίαν διηγήσεις Αμερέσαν 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ διηγήσεις Κων) πολίν 5 Οκτ. διά Μεσόγειον διηγήσεις Φαιμαγκούντα 6 'Οκτ. εφθ. Αλεξανδρείαν 21 Σεπτ. διηγήσεις Ν. Όρλεάνην 7 'Οκτ. διηγήσεις Λάς Πλέμας 3 'Οκτ. διηγήσεις Γερμανίας 3 'Οκτ. διηγήσεις Τσιμπάτα 24 Σεπτ. διηγήσεις Σαλβαδόρ 5 Οκτ. διά Τσιμπάτα 29 Σεπτ. διηγήσεις Ελσίνι 5 'Οκτ. διηγήσεις Αμερέσαν 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ διηγήσεις Κων) πολίν 5 Οκτ. διά Μεσόγειον διηγήσεις Φαιμαγκούντα 6 'Οκτ. διηγήσεις Αλεξανδρείαν 21 Σεπτ. διηγήσεις Ν. Όρλεάνην 7 'Οκτ. διηγήσεις Λάς Πλέμας 3 'Οκτ. διηγήσεις Γερμανίας 3 'Οκτ. διηγήσεις Τσιμπάτα 9 'Οκτ. διά Περού διηγήσεις Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Μεσόγειον διηγήσεις Ελλάδος - 'Αδριατικής

Δι' διδήποτε είναι δυνατὸν νὰ χρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν

ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA, TOKYO, NIIGATA, NAGOYA, OSAKA, KOBE, MOJI,

NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ολιοτίμη»	29	7030	ανεχ. Χαδόναν 7 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	έφθ. Πειραιά 8 'Οκτ.
ΣΟΦΙΑ III	Σ. Νταΐφας	30	739	σίς Ελευσίνα από 13 Σεπτ. (ζημίας)
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιοιρ»	57	10739	ανέχ. Γιοκοχάμα 2 'Οκτ. διά Τακόμη (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπαλλατόρι»	44	7310	ανέχ. Τζιμπουτή 1 'Οκτ. διά Κίναν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	ανέχ. Μπρισμπάιν 23 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Μπαχία Μηλάγκα 21 Σεπτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	έφθ. Σαουθάμπτον 8 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'ιω. Λάτος	26	5648	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΑΚΗΣ	έτ. «Τρανσάρκο»	42	2065	διηλθε Θεούταν 5 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	ανέχ. Ρουέν 30 Σεπτ. διά Καζαρπλάγκαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	ανέχ. Μακάο 26 Σεπτ. διά Μπαλμπό
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	έφθ. Μιδδλσερπρό 5 'Οκτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	ανέχ. Σιμίζο 29 Σεπτ. διά Βαγκούνηρ
ΣΤΑΣΑ	έτ. «Τριάγιγ»	51	1685	ανέχ. Ληή 17 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	διηλθε Θεούταν 28 Σεπτ. διά Μπανάγκαρ
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Έλευθεριάδης	49	8630	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Μάτσας	45	4014	ανέχ. Λιβερπούλ από 3 Σεπτ. διά Μπαίν ντ' Εσπουρό
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσασοφίκα»	43	7255	διηλθε Πόρτα Σαΐδ 6 'Οκτ. δι' 'Εμδεν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Σ. Μπαξεδάνης	47	2023	άργει όρμους 'Αγιον Γεωργίου από 16 Σεπτ.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλη»	43	7167	ανέχ. Βαγκούνηρ 8 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Δελφοί»	44	1876	ανέχ. Λονδίνον 3 'Οκτ. διά Βιρτζτόν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Ενίκη» Α.Ε.	39	4693	ανέχ. Γκάλεστον 3 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Πιούν. Μαρ. Έντεροράζ»	52	2073	ανέχ. Μεβίλ 6 'Οκτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	εις Καλλάο από 30 Αύγ.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	ανέχ. 'Αμστερτού 8 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΤΑΝΑΓ'ΙΣ	έτ. «Τριτώνια»	59	2847	διηλθε Θεούτα 6 'Οκτ. δι' 'Αρμπατός
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Γκαράντες»	31	3991	ανέχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΤΑΣΙΑ	Α. Κατονιώρης κλπ.	44	2321	έφθ. Κολόμπο 5 'Οκτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	56	20332	ανέχ. Σαλαδόρρο 6 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	ανέχ. Σεπτέμπερι 6 'Οκτ. διά Κων) πολιν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	έφθ. Μομπίλ 2 'Οκτ.
ΤΖΟ'Υ'	έτ. «Σουλάγκη»	37	5556	διηλθε Λιζαρντ 6 'Οκτ. διά Ντητρόϊτ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ (δ.)	Εύγενία I. Χανόρη	43	10448	έφθ. Σαδανα 8 'Οκτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Πασιφίκη»	43	8479	16: «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ», σημαία Λιβερίας
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλαι»	43	6959	έφθ. Πειραιά 3 'Οκτ.
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιοτίμη»	42	7362	διηλθε Μπρανσμποτέλ από 20 Αύγ. διά Κεύαν
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Ν. Υόρκην 7 'Οκτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	Γατζάνης & Μωράϊτης	49	1366	ανέχ. Βριτων 26 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντελίτην»	57	10493	έφθ. Λός 'Αντζελες 5 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ	όδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρων 4 'Οκτ.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	έτ. «Τροπικάνα»	62	6420	εις Ν. Ορλεάνην από 3 'Ιουν.
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	1686	ανέχ. Βρεστην από 22 Αύγ. διά Μουρμάνοκ
ΥΔΡΑΙΟΣ III	έτ. «Βέριτας»	38	5239	έφθ. Αρβίσεων 25 Σεπτ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολήν»	41	7195	διηλθε Γιρραλτάρ 28 Σεπτ. διά Φορμόζαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ»	59	23678	ανέχ. Περσ. Κόλπον 25 Σεπτ. (διαταγός)
ΦΑΒΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	2878	εις ταξίδια Μεσογείου
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Κόμετη»	43	15005	έφθ. Χάρμπτον ρόδς 9 'Οκτ.
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάννερ»	45	15574	ανέχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Πασκαγκούλο
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπαλάτικο»	43	15441	διηλθε Παναμά 3 'Οκτ. δι' ΗΠΑ
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	έτ. «Άλόρα»	60	13997	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Καράτσι
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	έφθ. Ταράντα 28 Σεπτ.
ΦΑΝΗ	Δ. Κούντας κλπ.	38	2564	έφθ. Χουλί 26 Σεπτ.
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξη»	44	15579	ανέχ. Τομπάτα 5 'Οκτ. διά Μορμουγκάο
ΦΑΛΩΡΑ Α.	Αθανασιάδης	23	1369	έφθ. Κύπρον 9 'Οκτ.
ΦΑΛΩΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	ανέχ. Νταμάριμ από 26 Αύγ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίλιν»	57	9950	ανέχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Οκτ. διά Σιχανούκβιλλ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΑΡΟΣ	έτ. «Άλόρα»	60	13993	διηλθε Παναμά από 3 Σεπτ. διά Μιζουσιμά
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Σπλείνγκ»	44	15020	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
ΦΡΥΓΑΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλίας	47	1106	διηλθε Κων) πολιν από 5 Σεπτ. διά Νοδωρωσίσκην
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμόπηριαν»	43	7152	έφθ. Ριό 'Ιανέπρω 20 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτην»	57	10493	ανέχ. Καμάτσι 5 'Οκτ. δις Ν. Ορλεάνην
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	έφθ. Βριττων 10 'Οκτ.
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπουλάκος	26	1958	διηλθε Κων) πολιν 28 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καποτάς κλπ.	27	2448	διηλθε Κων) πολιν 11 Σεπτ. διά Μπουργκός
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχόρης. Βασιλίας κλπ.	13	1282	διηλθε Κων) πολιν 28 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7240	διηλθε 'Αγ. Βικέντιον 7 'Οκτ. διά Μπ. Αύρες
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκης»	60	9319	ανέχ. Πρίν Πούπερ 1 'Οκτ. διά Κίναν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτζε»	44	1876	έφθ. Δάντσιγκ 27 Σεπτ.
ΧΙΟΣ	Κοντός & Ψαρέληνς	44	1752	διηλθε Κων) πολιν 5 'Οκτ. διά Γολάτσι
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Ντεδελόπεντη	53	8458	διηλθε Πόρτα Σαΐδ 10 'Οκτ. (διαταγός)
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μαγιά»	54	16193	ανέχ. Φιλοδέλφειον 30 Σεπτ. διά Χιούστον
ΧΗΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	έφθ. Αλεξάνδρειον 8 'Οκτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικο»	49	7526	έφθ. Γιοκοχάμα 1 'Οκτ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάσει»	25	958	ανέχ. Αλεξανδρειαν 27 Σεπτ. διά Μυτιλήνην
ΨΑΡΑ	έτ. «Φαραίος Δ. Ι.»	45	7247	ανέχ. Χάρμπτον ρόδς 5 'Οκτ. διά Ρουμανίαν
ΡΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	διηλθε Παναμά 3 'Οκτ. διά Λιβερπουλ

ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΤΙ (δ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	47	9856	ανέχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 23 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ματσεύτονιαν»	44	7271	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ.
ΑΓΑΠΗΝ (Λιθάνου)	έτ. «Ακτίς»	42	7259	ανέχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Σύρουν
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Κοντινένταλ»	45	10249	έφθ. Καρότσι 28 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	Οίκος Φασαλίου	53	11365	ανέχ. Πουέρτο λό Κρούζ 21 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	έτ. «Γκρίνιλλα»	44	7261	άργει 'Αμπελάνι από 29 'Ιουν.
ΑΓΡΑ ΕΠΙΛΣ	έτ. «Μαρδάλια»	45	6877	ανέχ. Καρότσι 4 'Οκτ. διά Κάντλα
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Μαριμπλάνκα»	56	20153	ανέχ. Σάντος 4 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Αβίλα»	43	7238	ανέχ. Φόνιες 13 Σεπτ. διά Μπράουνσδιλλ
ΑΓΓΙΑ ΣΕΦΙΑ (Λιθάνου)	έτ. «Έλπισαγαν»	43	3106	έφθ. Χούλι 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Μαρσίλιαν»	24	1988	έφθ. Σπαλάτος 2 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	έτ. «Εσερπάντζιαν»	22	1833	διηλθε Σουέζ 3 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (δ.)	έτ. «Μαριμπλάνκα»	56	20140	έφθ. Βαλτιμόρη 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Λιθάνου)	έτ. «Απόλλοι»	44	10172	άργει Καζαρπλάγκαν από 24 'Ιουλ. 1963
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	21	1946	έφθ. Μπρωτών 26 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	έτ. «Γιουνίτε»	43	8434	ανέχ. Μπωμόν 29 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσερπάντζιαν»	43	7265	έφθ. 'Αλεξάνδρειον 8 'Οκτ.
ΑΔΕΛΦΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Κυπρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7134	ανέχ. Η. Αμδέρσαν 1 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΕΛΩΝ (δ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Βενετία 27 Σεπτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Λοττάνια 30 Σεπτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	έτ. «Μεντ. Σηγουάπι»	49	3484	έφθ. Ροζάριο 15 Σεπτ.
ΑΗΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Αρμαντόρες	42	6997	έφθ. Μαντζεστέρ 9 'Οκτ.
ΑΗΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	έτ. «Αμφιτρίπη»	30	4125	ανέχ. Χαδόνα 1 'Οκτ. διά Φέλτον
ΑΘΑΜΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	ανέχ. Περσικόν Κόλπον 10 'Οκτ. δι' Αύγουστον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	τις Σάουθεντ 26 Σεπτ. διά Λουδίνον
ΑΘΗΝΙΑΝ	έτ. «Εύκάριερς»	45	9728	ανέχ. Σεμπούτο 7 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	έτ. «Σάντα Βιργινία»	43	7280	διηλθε Παναμά 7 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	έτ. «Πατσοφίκα»	42	7227	έφθ. Μπελίκερε 28 Σεπτ.
ΑΓΓΙΝΑ	έτ. «Πατσοφίκα»	43	7267	ανέχ. Βαγκούνηρ 23 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΑΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Λαϊμπήριαν»	58	10018	έφθ. Οζάκαν 20 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Λαϊμπήριαν»	58	10018	ανέχ. Κολούμπια πίρεβ 5 'Οκτ. δι' Ισπανίαν
ΑΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Λαϊμπήριαν»	58	10020	διηλθε Παναμά από 4 Σεπτ. διά Γιοκοχάμα
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	διηλθε Θεούτα 2 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	έτ. «Σάν Ζοέ»	45	7285	ανέχ. Ρεσίφε 26 Σεπτ. διά Ν. Υόρκην
ΑΚΤΗ	έτ. «Μελέτειμ»	43	7281	εις Βομβάνη 27 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	εις Βομβάνη 27 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον

ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	έφθ. Κολόμπιο 29 Σεπτ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουαΐνη»	54	29440	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 16 Σεπτ. διά Φερνταΐηλ
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφαι»	43	6989	έφθ. Άλεξανδρειαν 23 Σεπτ.
ΑΛΕΞ. (π.)		έτ. «Πιταλέζη»	25	2323	έφθ. Ραβένες 6 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδζα»	44	1413	άργει Βαλτιμόρην όπω 16 Οκτ. 1963
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτο»	56	10480	έφθ. Γιαβάτα 2 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζη»	58	10499	έφθ. Σπολάτον 25 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριάν»	56	20926	έφθ. Τεργίστην 8 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Νικόλαι»	43	2908	διήλθε Γιαβραλτάρ 3 Οκτ. (διοταγάς)
ΑΛΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	έφθ. Σάντος 2 Οκτ.
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιδιάδης»	42	7066	έφθ. Ματί 2 Οκτ.
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Μπέρια 4 Οκτ.
ΑΛΜΠΑΛΟΥΖ (Α.δ.)		έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Γένοβαν 24 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΝΤΑ	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	44	11625	έφθ. Σάντος 23 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7250	άνεχ. Μοντεδίκεο 18 Σεπτ. διά "Αγ. Βικέντιον
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7280	άνεχ. Μπ. "Άθρες 2 Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΑΛΣΤΕΡΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σ. Ζερός	17	955	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Σεπτ. διά Σύρου
ΑΛΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άτις»	41	7169	έφθ. Μαντράς 9 Οκτ.
ΑΛΧΕΙΔΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Ρότερνταμ 25 Σεπτ.
ΑΛΧΕΙΡ (Λιθάνου)		έτ. «Μένα»	44	7183	άνεχ. Γιοκοχάμα 27 Σεπτ. διά Μορπάσιον
ΑΛΜΑΝI (Λιθάνου)		έτ. «Αμαρυλλία»	45	7201	έφθ. Άρχρους 5 Οκτ.
ΑΛΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	52	4894	άνεχ. Χιούντον 7 Οκτ. διά Σάντος
ΑΛΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)		ελληνικά συμφέροντα	43	7184	άνεχ. Τακοράντι 4 Οκτ. διά Μπερντάιλαντ
ΑΛΜΙΛΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκάνο»	44	7242	διήλθε Σουέζ 5 Οκτ. διά 'Εριθράν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	52	12187	έφθ. Γκάλεστων 7 Οκτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (Α.δ.)		έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	έφθ. Τάιν 12 Οκτ.
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	άνεχ. Πούντα Καρνιόν 27 Σεπτ. διά Χάρρην
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιμονι»	40	3182	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 26 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΑΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. Λούμπου 6 Οκτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	42	7044	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 2 Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντόραντο»	57	25441	άνεχ. Γιοκοχάμα 30 Σεπτ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	45	4229	άνεχ. Λονδίνου 12 Οκτ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Αμπιτζάν 13 Σεπτ.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)		έτ. «Σάνστον»	44	10599	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκου 24 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαδύνη»	44	7259	άνεχ. Κοοϊν 1 Οκτ. διά Κάντα
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Λιβερπούλ 2 Οκτ. διά Βρίμην
ΑΝΤΡΙΑΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθάλορ»	48	3781	έφθ. Ν. Ορλεάνη 1 Οκτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνής»	48	6259	διήλθε Θέσιουταν 9 Οκτ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινιθλά»	43	7244	άργει Αμπελάκι όπω 18 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΗΤΗΣ		έτ. «Νταϊφά»	44	1589	άνεχ. Καβάλα 24 Σεπτ. διά 'Αλεξανδρούπολιν
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)		Σάνουθ "Νοτ Ατλάντικη"	63	15985	έφθ. Νιούκαστλ 10 Οκτ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	Σαν Ζουάν	24	4436	άνεχ. Ντόρμπαν 28 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπων
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Σεπτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεδε»	42	6706	άνεχ. Αγύουσταν 2 Οκτ. διά Χότγουελ
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τιοδιάνη»	44	7284	έφθ. Καλαί 3 Οκτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	Α. Κατούγεωρης	40	1280	έφθ. Μπλεμπάσιον 16 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Βαλτιμόρη 30 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΡΓΟΛΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιριν Τράνσοπορτ»	43	8479	άνεχ. Ντάρμπαν 29 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΑΡΕΝΤΑΛ		έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	έφθ. Λισανδρώνα 7 Οκτ.
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Βραγκός	46	1951	έφθ. Βρέμην 6 Οκτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίμπων»	42	7176	έφθ. Πειραιά 8 Οκτ.
ΑΡΗΣ		έτ. «Βαλέρα»	45	4660	άνεχ. Μάλτα 2 Οκτ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικη»	44	7179	έφθ. Ρότερνταμ 30 Σεπτ.
ΑΡΙΚΑ (π.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	23626	άνεχ. Σάντος 4 Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΡΙΣΤΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιάρια Ναθικός»	19	2395	άνεχ. Μονφαλκόνες 23 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(π.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	έφθ. Αγ. Φραγκίσκου 5 Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίσιας»	63	27748	άνεχ. Κοκουμπίτο 26 Σεπτ. διά Μουρόραν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διήλθε Μπρόνσμποτελ 3 Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Κιουρασός 6 Οκτ. διά 'Ειδονγμάσουθ
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)		έτ. «Περγαμός»	43	6995	άνεχ. Μόδι 25 Σεπτ. διά Ντουγκούν
ΑΡΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	διήλθε Σουέζ 5 Οκτ. διά 'Ινδιαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	άνεχ. Πειραιά 6 Οκτ. διά Κωνυλίων
ΑΡΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10511	άνεχ. Μπ. "Άθρες 29 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδων
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμίνης»	41	7159	έφθ. Βρέμην 30 Σεπτ. διά 'Ελευσίνα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούτες»	53	18743	έφθ. Γιοκοχάμα 7 Οκτ.
ΑΡΝΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	43	8666	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Οκτ. διά Κόλπων Μεξικού
ΑΡΧΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσ»	43	7303	άνεχ. Σεμαίνους 8 Οκτ. διά 'Αγγλιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομιέροιολ»	32	3848	άνεχ. Ριγιέκα 3 Οκτ. διά Πούλα
ΑΡΧΑΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2409	έφθ. Ν. Ορλεάνην 27 Σεπτ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντού»	48	11319	άνεχ. Κιουρασόδ 4 Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Ήλ. Φράγκου	44	7179	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 22 Σεπτ.
ΑΣΗΜΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7176	άργει Αμπελάκι όπω 18 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαραγία»	26	2903	άνεχ. Λονδίνου όπω 4 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανσόν»	44	10454	έφθ. Βορμόν 8 Οκτ. διά Καλκούταν
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασημή»	40	2667	άνεχ. Κέπι Τάουν 23 Σεπτ. διά Βολτιμόρην
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	άνεχ. Ηστχαμ 27 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπέριορ»	53	13415	έφθ. Νιού Ούεστμπινστερ 1 Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	εις. Σασθεντ 24 Σεπτ. διά Λονδίνου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	διήλθε Γιβραλτάρ 30 Σεπτ. διά Βορδόνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	56	8370	άνεχ. Αρχάγγελον 30 Σεπτ. διά 'Αμστερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Περσ. Κόλπων 22 Σεπτ. διά Κόμπη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	60	20444	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Οκτ. διά Λόδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	26032	έφθ. Βολτιμόρην 6 Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10094	ίδε: «ΣΩΚΡΑΤΗΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10149	άνεχ. Πούλο Μπουκόρ 29 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10091	άνεχ. Μανίλο Από 29 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (λιθ.δ.)		έτ. «Μπλού Στάρ»	49	17094	άνεχ. Λορ. Μαρκές 29 Σεπτ. διά Χόρ όλ 'Αμαγιό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ		έτ. «Γουέστ Ατλάντικη»	64	31800	εις. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
			63	15977	έφθ. Γιοκοχάμον 29 Σεπτ.

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΔΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία: εις τούς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΚΑΟΥΝΤΕΣ ...	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	54	9833	Έφθ. Ναυγάρια 3 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24831	διήλθε Λαδίσεντ 6 'Οκτ. διά Μπουζί
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	55	12985	άνεχ. Μπάρι 3 'Οκτ. διά Γκέλα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	53	11322	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 30 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	53	12696	είς Σκαραμαγκάν όπό 31 Ιουλ. (έπισκεψια)
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	53	12712	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Σεπτ. διά Μοντεβίδε
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΜΠΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ 'Ατλαντικός»	51	11524	άνεχ. Μόσι 4 'Οκτ. διά Μίρι
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	62	15921	διήλθε Παναμά 19 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός»	56	14839	διήλθε Γιερολάτόρ 11 'Οκτ. δι' 'Αλγερίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	39000	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	49	10908	είς Λιγνονίου, υπό συμπληρώσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ακμέ»	58	10139	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Οκτ. διά Ελ Πολίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ογιούσετ 'Ατλαντικός»	58	10139	άνεχ. Μιτζουσίμα 1 'Οκτ. διά Διτ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικός»	63	15985	άνεχ. Κόμπη 3 'Οκτ. διά Βαγκούμπερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΤΖΕΝΕΡΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Βαγκούμπερ 24 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ 'Ηοτ 'Ατλαντικός	64	15977	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Σεπτ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	44	7257	έφθ. Χάργη Κόγκ 6 'Οκτ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιμπέρ»	56	10312	άνεχ. Ινακούσα 12 'Οκτ. διά Βολτιμόρην
ΑΧΙΛΑΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέτ»	41	5281	έφθ. Τέμε 2 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάνη»	44	7192	άνεχ. Χαβάνα 25 Σεπτ. δι' 'Αντίλλας
ΒΑΣΤΡΙΚΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	διήλθε Πόρτ Σαιδ 9 'Οκτ. διά Κωνσταντίνου
ΒΕΑΤΡΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Γιουνιόν	44	7203	έφθ. Ροζάριο 7 'Οκτ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιριόρι»	41	6339	έφθ. Ρόττερνταν 3 'Οκτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια κάρριερς»	42	6749	είς Άρχη Κόγκ όπό 6 Σεπτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριον Τρανόσα»	58	26566	έφθ. Γιοκοχάμα 7 'Οκτ.
ΒΛΑΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Ίωάν. Χιωτάκης	21	1410	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Στυλιόδ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Ντόρμπιταν όπό 31 Αύγ. δι' 'Ισπανίαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΤΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	άνεχ. Ματαράνι 1 'Οκτ. διά Τσιμπότης
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Κάλλιορι 4 'Οκτ. διά Πύλον
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	έφθ. Πειραιά 15 Σεπτ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόνφλαντ»	42	7286	έφθ. Χάρη Κόγκ 2 'Οκτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Χώριτον ρόδς 7 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Ν. Ορλέανην 18 Σεπτ.
ΓΑΛΙΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Οκτ. διά Σιχανούκβιλλ
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμορ»	44	7176	άνεχ. Γκάρτορεν 10 'Οκτ. διά Ελλεσμέρ Πόρτ
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Βατιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐν»	45	7256	άνεχ. Λός Αντέλες 12 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικός - Όιλ»	54	18790	έφθ. Δουγκέρην 6 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	έφθ. Πειραιά 11 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	43	8531	άνεχ. Αμβούργον 16 Σεπτ. διά Μορπίλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (π.)	N.A.T.	έτ. Ελληνικού ουμφέροντα	22	1731	διήλθε Σεμπρούγκ 8 'Οκτ. διά Μπριστόλ
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	Ιω. Χιωτάκης	43	1772	διήλθε Κωνιόπολιν 29 Σεπτ. δι' 'Οδρόσον
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	διήλθε Πονομάρ 1 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζίαν»	41	5270	έφθ. Οζάκον 30 Σεπτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ελλενικού ουμπίκ & Ίντάστρ	43	2513	διήλθε Γιεραλάτόρ 4 'Οκτ. διά Ροζάριο
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παντρε»	39	10051	άνεχ. Χόγη Κόγκ 5 'Οκτ. διά Νιουκστόλ (Ν.Σ.)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πορθ Πασιφίκ	40	5550	διήλθε Σεμπρούγκ 8 'Οκτ. διά Τσιδιταβίκισα
ΓΙΩΡΓΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7246	διήλθε Θρασταϊ "Αίλαντ 7 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΚΙΤΤΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα»	28	5907	έφθ. Βρέμην 5 'Οκτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φεαν»	44	11873	άνεχ. Σιδένα 29 Σεπτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιέτρομαρ»	56	20668	άνεχ. Κουνιάνα 7 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπου
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλπινίκι ουμφέροντα	39	1626	έτις Μπαρραγκούιλε 8 'Οκτ.
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15200	άνεχ. Σανί Ζόν 28 Σεπτ. διά Κόλπου Μεξικού
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Μπαχια Μπλάγκα 28 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥ ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	άνεχ. Σαιν Ζόν 28 Σεπτ. διά Λορπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ατλαντικός Τράνσορπτ	57	26032	άνεχ. Περσ. Κόλπου 10 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιουνίτι»	52	20667	διήλθε Γιεραλάτόρ 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκάρπτιαν»	55	20432	άνεχ. Σουεζ 28 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερ»	54	28232	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΛΑΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουσαζουλ»	55	13750	άνεχ. Ολντ Κιλαπάτρικ 25 Σεπτ. διά Λοντόντερρου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΖ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Ιντάνζ»	55	20432	έτις Σκαραμαγκάν όπό 8 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διήλθε Σουεζ 5 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντ»	54	20580	άνεχ. Σουεζ 26 Σεπτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΪΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20431	άνεχ. Σουεζ 7 'Οκτ. διά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλα»	57	13750	άνεχ. Ρίο Γκράντε 7 'Οκτ. δι' 'Αγγούσταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ουαίλα»	61	11971	έφθ. Πειραιά 3 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τεόστος Μπαιν»	57	25489	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Σεπτ. διά Ντογύρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαϊφόνου»	57	25490	άνεχ. Σουντά Στρέτ 5 Οκτ. διά Μπόταν Μποίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ	57	26031	άνεχ. Γιοκοχάμα 26 Σεπτ. διά Μπόταν Μποίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΑΙΟΥΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίνγκ Γουΐλλ Μπαιν»	57	26031	άνεχ. Πέρσ. Κόλπου 2 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	άνεχ. Βατιμόρη 2 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΐΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	43	12949	έφθ. Σκαραμαγκάν 15 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρουν»	43	14309	άνεχ. Αμβούργον 9 'Οκτ. (διατογής)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Κόνκορντ»	52	21102	διήλθε Σουεζ 10 Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λιμπέρτυ»	49	18226	έφθ. Αμβούργον 5 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλωνα»	43	14304	άνεχ. Κιουρασόσ 11 Οκτ. διά Μορακοίμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μήντη»	53	13459	άνεχ. Αμέρεσαν 5 Οκτ. διά Χάρης Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλαντ Μπάνυερ	57	27902	άνεχ. Σιδένα 9 Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλαντ Μπιούτυ	57	20533	άνεχ. Μελδούρην 1 Οκτ. διά Πέρσ. Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλαντ Μπόντ	57	18277	άνεχ. Κιουρασόσ 26 Σεπτ. διά Σιδένευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ:Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πί:σ»	49	13956	διήλθε Λάδσεντ 30 Σεπτ. διά Κιουρασόσ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Σή»	53	12877	διήλθε Σουεζ 8 Οκτ. διά Καράτσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστον»	58	11201	άνεχ. Σιδένα 22 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Γουόρλαντ Μπάνυερ	43	12793	άνεχ. Σιδένα 7 Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΠΕΡΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	διήλθε Γιεραλάτόρ 4 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΖΙΤΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρδος»	44	12805	άνεχ. Μπόνα 2 Οκτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφένι»	58	11200	άνεχ. Λα Σαλίνο 4 Οκτ. δι' 'Αρουμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Παναμέ 7 Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λόνταλου»	57	10499	άνεχ. Αμέρεσαν 7 Οκτ. διά Κελλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20585	διήλθε Πόρτ Σαιδ 8 Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρσετ»	58	10499	άνεχ. Βοστώνη 8 Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέμφις»	43	14313	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ π.	(N.A.T.)	έτ. «Στείτελ»	44	13005	έφθ. Τσιμπού 4 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίτη»	43	12846	διήλθε Παναμέ 7 Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΟΙΣ:	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσια»	43	14294	άνεχ. Σιδένα 9 Οκτ. διά Κελλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαεφόνη»	43	14294	έφθ. Τσιμπούρην 9 Οκτ. διά Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	64	50000	άνεχ. Σιδένα 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	59	9171	άνεχ. Μεντρέαλ 2 Οκτ. διά Φάσο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Μαντρέαλ 5 Οκτ. διά Καρίν. έφθ. 11
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιο»	56	10180	άνεχ. Νόρτεγχαμ 1 Οκτ. διά Χαβανάν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρενικός»	44	7282	άνεχ. Πόλον όπα 26 Αύγ. διά Χαβανάν</

ΔΟΚΤΩΡ ΑΝΤΩΝΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	43	7184	άνεχ. Βενετίαν 2 'Οκτ. διά ΗΠΑ
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	διήλθε Πόρτ Σαιδ 2 'Οκτ. διά Κοπέρ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεχ. Καράτσι 5 'Οκτ. διά Ντάρμπαν
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17500	διήλθε Παναρά 21 Σεπτ. διά 'Ισπανίαν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσσα»	42	2757	έφθ. 'Αμερέσσαν 11 'Οκτ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίες»	58	6331	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Οκτ. διά Κάμποτ
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρία»	54	6042	έφθ. Θρή Ρίζερς 30 Σεπτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	έφθ. 'Αμβούργον 7 'Οκτ.
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταουντέσιον 'Αρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Ρότερνταν 30 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ Άτλαντικ	63	15983	διήλθε Παναρά 30 Σεπτ. διά 'Ισπανίαν
ΕΖΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσπούτη»	39	6697	άνεχ. Βαρκελώνη 7 'Οκτ. διά 'Αγ. Φραγκίσκου
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δράκε»	56	10329	έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 4 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρενάς»	29	6941	άνεχ. Ντάκαρ 30 Σεπτ. διά Μπέριο
ΕΙΡΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	ελληνικό συμφέροντα	56	9975	άνεχ. Ιλόσι 27 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΟΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Στέφε»	43	7261	διήλθε Παναρά 9 'Οκτ. διά Γιαβατάν
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	45	7160	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Σεπτ. διά 'Ολλανδίαν
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκουα»	38	5500	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 18 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Νίμποργκ 10 'Οκτ. διά Μπαιτράουν
ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα»	33	5432	διήλθε Πόρτ Σαιδ 5 'Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	έφθ. Ιλο 5 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκου 7 'Οκτ. διά 'Ισπανίαν
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκα»	56	10312	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 8 'Οκτ. διά 'Ισπανίαν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Οκτ. διά Τζακάρταν
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	διήλθε Παναρά από 5 Σεπτ. διά Βακαματσού
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεχ. Φιλοδελφειαν 7 'Οκτ. διά Σέδεν 'Αιλαντ
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Ζοζέ»	43	7272	άνεχ. Χάρηπον ρόδης 19 Σεπτ. διά 'Ισπανίαν
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6223	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 2 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πανγιά»	42	2720	όργει Ρότερνταμ από 23 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντανέντενς»	43	7231	άνεχ. Τσιμπά 9 'Οκτ. διά Βαγκούμερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 'Οκτ. διά Σουέζ
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφουνέτε»	29	4248	διήλθε Σέλαντ 13 Σεπτ. διά 'Αρχαγγελον
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπηπικ & Ιντάστρ.	43	8393	έφθ. Κόπη 13 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 9 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεχ. 'Αντεν 1 'Οκτ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οφεύες»	64	35200	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Οζάκον 6 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	έφθ. Μπαντάρ Μασάρι 10 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποειδών»	56	30150	άνεχ. Τάμεσιν 9 'Οκτ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Σάντος 10 'Οκτ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέϋμαρ»	49	17613	άνεχ. Μπαχρέιν 30 Σεπτ. διά 'Ισπανίαν
ZΑΝΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέμελοκ»	44	10393	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Σεπτ. διά έλ. Σεκούντο
ZΑΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	όνεχ. Γκρύφοχαν ρόδης 27 Αύγ. διά 'Αρχαγγελον
ZΕΥΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βήτα»	43	7273	έφθ. Ερέσ 6 'Οκτ.
ZΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	55	7696	εις Ρότερνταμ από 19 'Ιουλ. (επισκευαι)
ZΩΦΟΔΟΧΟΣ ΠΗΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ινουσσαϊ»	37	1917	άνεχ. Ντελεσάρη ρόδης 15 Αύγ. διά 'Αρχαγγελον
HΙΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαρεγιές»	30	1569	όργει Λός 'Αντζελες από 22 Μαρτ. 1963
HΑΛΕΚΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Παλμέα»	45	14418	έφθ. Γδυνια 5 'Οκτ.
HΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	έφθ. Σάντος 7 'Οκτ.
HΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιομέρτα»	48	4697	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 27 Αύγ. διά 'Οζάκον
HΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκη»	37	1166	έφθ. Καδέζ από 8 Σεπτ.
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	έφθ. Σάντος 1 'Οκτ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 'Οκτ. διά 'Ισπανίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλήπαρ»	44	7194	άνεχ. Σεπουτόν 29 Σεπτ. διά 'Αμερέσσαν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	38	7246	έφθ. Μπ. 'Αύρες 16 Σεπτ. (επισκευαι)
ΘΕΟΜΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Ντώρμπαν 28 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	43	7188	διήλθε Μπρονσμποτέλ 28 Σεπτ. διά Φρητάουν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέδεβά»	42	7205	άνεχ. Βρότερντα 24 Σεπτ. διά Πόρτ 'Αρθουρ
ΘΕΟΦΑΝΟΝ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κάργκο»	63	15923	διήλθε Παναρά 29 Σεπτ. διά 'Αμερέσσαν
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	2015	άνεχ. Σαδόνα 16 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	έφθ. Ραγκούν 9 'Οκτ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμιόν»	42	9853	άνεχ. Χάρηπον ρόδης 5 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΘΩΜΑΣ Α. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. 'Αιλ άφ. Γκραιν 18 Σεπτ. διά Μπ. 'Αύρες
IΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης από 31 Αύγ. διά Κίναν
IΑΝΕΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσύνοιον»	20	2253	εις Βενετίαν από 31 Αύγ.
IMMY (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	44	12646	έφθ. Βαγκούμερ 5 'Οκτ.
INΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	21	1173	άνεχ. Μπάραρ 7 'Οκτ. διά 'Αντεν
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τραφαλγκάρο»	56	10414	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά N. 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλα»	44	7176	έφθ. Μουρόραν 1 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεσεύ»	63	13516	άνεχ. Κεκπεν 2 'Οκτ. (δισταγός)
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	53	13555	διήλθε Πόρτ Σαιδ 9 'Οκτ. διά Περσ. Κάλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐφαραρ»	56	10422	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ. διά Φουζίκι
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσφόρντη»	63	13517	έφθ. Ιλόσι 22 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσθεσανή»	53	15826	διήλθε Πόρτ Σαιδ 9 'Οκτ. διά Γενόβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλα»	44	7198	διήλθε Αντεν 8 'Οκτ. διά Βατιμόρων
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσάνικ»	53	13485	άνεχ. Βιλελμαράν 30 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	διήλθε Κωνιόπολιν 19 Σεπτ. διά M. Θάλασσαν
ΙΡΙΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλίνας»	41	7289	άνεχ. Κυπρον 6 'Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΙΡΩΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούσεύδα»	17	1295	όργει Κυνόσουραν από 1 'Ιουλ. 1959
ΙΩΑΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	30	9001	εις θίσισ 55.6 B. — 9.20 Δ. 'Οκτ. 7 διά Μπέλφαστ
ΙΩΑΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρού»	58	10077	άνεχ. Αλεξανδρείαν 1 'Οκτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμβδος»	43	7297	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχα) 24 Σεπτ. διά Σαγκούν
ΙΩΛΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκιοδάνι»	42	7020	έφθ. Σαδόνα 30 Σεπτ.
ΙΩΛΚΟΣ ΓΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρόσι»	57	12618	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Μοχαμέντιο
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. Ελλενικ Σίπ. Ιντάστριες	43	8428	άνεχ. Μόντρεαλ 9 'Οκτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Σάν Νικόλας (Άργ.) 28 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	46	3821	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΒΟΥΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ατλαντική»	57	10122	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά N. 'Υόρκην
ΚΑΒΟΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντινος»	43	8443	έφθ. Αιμπούργον 9 'Οκτ.
ΚΑΩΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίς Τανκοπί»	30	2377	άνεχ. Παλέρμου 29 Σεπτ. διά Σφας
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	έφθ. Πόρτ Σαιδ 3 'Οκτ.
ΚΑΛΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελ. Τρείντερς»	44	7255	όργει Γιανόμα πάροι 11 Φεβρ. 1963
ΚΑΛΙΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπις»	43	7176	έφθ. Γιανόμα 1 'Οκτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τρανσπόρτ»	57	8774	διήλθε Αγ. Βικέντιου 29 Σεπτ. διά Ρότερνταρ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελικώνι»	43	8465	άνεχ. Γιανίτσερ 5 'Οκτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπότεντε»	44	7192	άνεχ. Βολτιμόρη 5 'Οκτ. διά Βαρκελένην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλδίσας»	35	5103	όργει Λισσαδάνα 6 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σικιδένε»	29	2666	έφθ. Χαρτλέπου 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	21	1498	έφθ. Λισσαδάνα 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	όνεχ. Γάνδην 5 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	όνεχ. Κότκα 3 'Οκτ. διά Πειραιό
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	έφθ. N. 'Ορλεάνην 5 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλελουέδα»	07	1075	άνεχ. Βολτιμόρη 4 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	όργει Λισσαδάνα 4 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνη»	43	2874	έφθ. Χάρτλεπου 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Βαλέντιος 26 Σεπτ.

ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Ν. Όρλεανην 20 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Άλγυκομπέντας»	57	25183	διήλθε Παναγία 20 Σεπτ. διά Περού
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διήλθε Σουεζ 30 Σεπτ. διά Περού, Κόλπον
ΚΙΓΓ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανη»	56	21131	έφθ. Νεάπολην 22 Σεπτ. (επισκωπιαί)
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Μασσαλίας 5 Οκτ. (διαταγάς)
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	διήλθε Πόρτ Σαιδ 5 Οκτ. διά Τεργέστην
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	έφθ. Γένοβαν 25 Σεπτ.
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελίστρια»	44	7299	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Οκτ. διά Βοστώνην
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	όνεχ. Ντόμπιταν 30 Σεπτ. διά Περού, Κόλπον
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαβλίρης»	27	5411	όνεχ. Φράιπορτ (Μπαχ.) 1 Οκτ. διά Ισπανίαν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντιν»	59	10400	όνεχ. Τζιμπούτι 6 Οκτ. διά Γενύιον
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντούλας»	42	7176	όνεχ. Σάντου Χόου 20 Σεπτ. διά Κάντλα
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόσπορος»	47	7246	έτ. Σάντου Χόου 20 Σεπτ. διά Ν. Υόρκην
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη Πετρόλεουμη»	58	22129	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Οκτ. διά Βιλέλμσχαφεν
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμη»	43	7248	έφθ. Βαγκούβερ 9 Οκτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Οκτ. διά Νέαν Όρλεανην
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Ν. Υόρκην 1 Οκτ.
ΚΟΜΕΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα»	53	12284	έφθ. Αμβούργον 12 Σεπτ.
ΚΟΜΕΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρρυ»	53	11270	έφθ. Μπρόνσταττο 5 Οκτ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουλίλα»	19	2949	διήλθε Ούζαν από 9 Σεπτ. διά Νέλσων (N.B.)
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Δόγιαλ»	43	7230	όνεχ. Χιρόσατό από 16 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέινς»	53	12062	άνεχ. Αντεν 4 Οκτ. διά Μιδδλεσαμπρο
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλρους»	56	12843	όνεχ. Λευδίνων 26 Σεπτ. διά Αρούμπαν και Κόμπε
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Ηστχαμ 10 Οκτ.
ΚΟΡΙΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννούλα»	40	3496	διήλθε Κων/πολίν 5 Οκτ. διά Κωνστάντζον
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούδα»	63	30705	όνεχ. Πόρτ Μπούνι 6 Οκτ. διά Περού, Κόλπον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7247	διήλθε Σουεζ 4 Οκτ. διά Μπαναγκάρ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	έφθ. Ν. Υόρκην 7 Οκτ.
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Ση Τράνοπορτ»	62	14963	όνεχ. Στεβεν 4 Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	όνεχ. Κούρε 22 Σεπτ. διά Πόρτ Κάμφα
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7135	διήλθε Σουεζ 30 Σεπτ. διά Περού, Κόλπον
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρα»	57	24304	διήλθε «Αγ. Βικέντιον 29 Σεπτ. διά Γενόβαν
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρις»	38	6032	όνεχ. Ν. Όρλεανην 5 Οκτ. διά Μπελίζε
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριαν»	56	4031	έφθ. Μπαντάρ Μασάύρ 10 Οκτ.
ΚΡΥΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Θεσσαλονίκην 29 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΑΤΕΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάδα»	44	2896	άνεχ. Φώσιγκ άπό 28 Αύγ. διά Γκλόμφιορδ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	21	2294	άνεχ. Αλεξανδρειαν 9 Οκτ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραναντέρος»	45	6172	έφθ. Ροζάριο 5 Οκτ.
ΚΥΡΩΝΤΑΝΤΙΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύες»	64	34600	έπις Ναγκασάκι ίππο συμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	άνεχ. Στόρα Βίκα 2 Οκτ. διά Ρίγαν
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8683	άνεχ. Λισσαβάνων 6 Οκτ. διά Ροζάριο
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	έφθ. Μομπάσα 7 Οκτ.
ΛΑΙΚΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντόπτειρελ Μαρίνη»	43	8466	άνεχ. Κιουρασάο 2 Οκτ. (διαταγάς)
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Περού Κλανον 10 Οκτ. διά Λάδανεντ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόλειρ»	48	9511	όνεχ. Σάν Λαρνάζο 9 Οκτ. διά Ροζάριο
ΛΕΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεντασόπιπηκ»	48	2694	έφθ. Αριέρσαν 27 Σεπτ.
ΛΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βισεντούρα»	56	10048	άνεχ. Μασινόλιον από 10 Σεπτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέφτρικη»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Κριστούπαλο 30 Σεπτ. διά Λάς Μίνας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζητα»	43	7109	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρας»	53	12577	διήλθε Βιγκρόταρ 26 Σεπτ. διά Φρήπορτ
ΛΗΝΤΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόρρες»	62	10836	όνεχ. Βαγκούβερ 25 Σεπτ. διά Βακοματσάου
ΛΙΝΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρο»	42	7252	διήλθε Παναμά 3 Οκτ. διά Ντητρόιτ
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίττλ Τζών»	54	1604	έπις Ακάμπα από 13 Αύγ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ Τρανόπ.»	43	8395	άνεχ. Χιούστον 5 Οκτ. διά Μαντρας
ΛΟΥΑΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντνίνετα»	50	15943	άνεχ. Αντεν 8 Οκτ. διά Μαντρας
ΛΟΥΚΡΗΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδια»	57	7583	διήλθε Θόρστανη Αίλαντ 18 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΛΟΥΣΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλίδρια»	44	7244	διήλθε Βιγκρόταρ 26 Σεπτ. διά Φρήπορτ
ΛΥΔΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	43	7228	όνεχ. Μπουργκάς 15 Σεπτ.
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτεστίνο»	29	6638	άνεχ. Αριέρσαν 7 Οκτ. διά Ρεντί
ΛΥΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	23936	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Οκτ.
ΛΥΡΗΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οπατόρ»	43	10251	άργις Οραντί από 18 Ιουν. 1961
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρης»	43	2847	άνεχ. Γλασκόνην 7 Οκτ. διά Φόδευ
ΛΥΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλλην κα συμφέροντα	47	3500	άνεχ. Αλγύεριον 17 Σεπτ. διά Βαλλερίκεν
ΜΑΓΑΔΗΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καργκόνεα Ίντερνάρο»	39	2819	άνεχ. Μπ. Αύρες 25 Σεπτ. διά Μπελφαστ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Λαρ. Μαρκες 19 Σεπτ. διά Γιασάταν
ΜΑΙΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδια»	49	5685	άνεχ. Καλκούταν 4 Οκτ. διά Κοκούρα
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίναρδια»	60	13742	άνεχ. Κελπάτα 11 Οκτ. διά Αμπανταν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσούδεανικ. Π.Κ.»	58	24065	διήλθε Πόρτ Σαιδ 7 Οκτ. διά Μερσίνα
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Διπλήτρα»	37	4838	έπις Ιμιρχάρ όπα 4 Ιουν.
ΜΑΙΛΕΜ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστουλη»	18	920	άνεχ. Πέραμ 10 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυριαριανού	43	7145	διήλθε Κων/πολίν 28 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	διήλθε Μπρόνσταττο 4 Σεπτ. διά Χαδάνα
ΜΑΝΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Φανούριος»	30	1890	άνεχ. Σέουπταν 28 Σεπτ. διά Γκρανβίλλη
ΜΑΝΟΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης»	42	7260	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Οκτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Κεμπέκ 7 Οκτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοτσέπτο»	44	7190	άνεχ. Ρεσίφε 4 Οκτ. διά Λισσαβώνα
ΜΑΡ ΝΤΕΛ ΠΛΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	Ούάιτλιφ	50	9847	άνεχ. Φρήπορτ 29 Σεπτ. διά Κάντλα
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Μπαντάρ Μασάύρ 29 Σεπτ. διά Νεόπολιν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσουσ»	27	1554	έπις Αλεξανδρειαν 2 Σεπτ. διά Κεντρί
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατης	30	4620	έφθ. Χούλη 6 Οκτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναβίδερο»	62	8951	έφθ. Περιφερεια 10 Ιουλ.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2841	έπις Φινλανδίαν ώπο παραλαδήν
ΜΑΡΗΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	48	2009	άνεχ. Πειραιείς 17 Σεπτ. διά Βαλλερίκεν
ΜΑΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία»	39	1421	άνεχ. Πύλων 27 Σεπτ. διά Μολόριττο
ΜΑΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτροφάντς»	29	2569	έφθ. Καλλάρο 3 Οκτ.
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	43	8426	άνεχ. Μόζι 5 Οκτ. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νάδσα»	56	5490	άνεχ. Πουλό Μπουκούρ 29 Σεπτ. διά Ν. Υόρκην
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αντίτα»	43	7273	έφθ. Καμαίσ 4 Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ' (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιο.σάπα»	44	7254	άνεχ. Περού 6 Οκτ. (διαταγός)
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντερ»	64	34664	άνεχ. Κατανων 11 Οκτ. διά Περού
ΜΑΡΙΑ ΡΕΝΕ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριαντόρες»	42	7203	άνεχ. Ντοκόρπο 30 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κιπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόρευερ»	43	6994	διήλθε Σουεζ 21 Σεπτ. διά Καράτσι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	51	16060	άνεχ. Βαγκούβερ 6 Οκτ. διά Αμαγκοσάκι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	έφθ. Πόρτ Σαιδ 5 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργούκα»	39	5548	έφθ. Περανάγκουο 1 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7202	έφθ. Αριέρσαν 27 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΝΤΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριαντόρες»	51	10892	άνεχ. Χέζουν 11 Οκτ. διά Περού
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριβίκι»	52	11169	άνεχ. Ραγκουν 11 Οκτ. διά Καλόμπο
ΜΑΡΙΒΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριβίκι»	40	5110	άνεχ. Μποσένιεν 6 Οκτ. διά Ραγκουν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	44	7212	

ΜΑΡΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολίντα»	29	4537	διήλθε Κωνίπαλιν ἀπό 5 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτοντά»	43	7232	ένεχ. Γιοκοχάμα 9 'Οκτ. διά Ρογκόν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	ένεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 26 Σεπτ. διά Εύρωπην
ΜΑΡΙΧΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	έφθ. Καλκούτας 3 'Οκτ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδος»	42	7244	έφθ. Μάντζεστερ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΕΑΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Βέσπρες»	50	15929	διήλθε Πόρτ Σαιδ 6 'Οκτ. διά Ρόττερντομ
ΜΑΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Στάρ»	44	2547	άνεχ. Πόρτ Εσκούτελ από 11 Σεπτ. διά Πονέρτο Κορτέζ
ΜΑΡΑΙΝΤΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεσβίταιο»	46	2270	εἰς θέσιν 52 B. — 1.45 A. 'Οκτ. 8 διά Ληφ
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	54	16567	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 25 Σεπτ. διά Οζάκον
ΜΑΡΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 20 Σεπτ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπτρ»	44	7251	άνεχ. Σορέλ 6 'Οκτ. (διαταγός)
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	Ηλ. Θράγκου	43	7160	έφθ. Μπαμόν 7 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Κόδρικ»	56	23871	άνεχ. Πέρσ. Κόλπος 3 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Εύσταθίου	64	9100	έφθ. Λίδερον 29 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμάρο»	54	19190	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Λιβύην
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντ Σίππιγκ»	48	2346	διήλθε Κωνίπαλιν 28 Σεπτ. διά Βραίλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	20	1512	άνεχ. Βηρυτόν 8 'Οκτ. διά Ερμενίκ
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	Τράνσοπτρ Ναϊνκ.	40	7121	διήλθε Παναμά 9 'Οκτ. διά Κούρε
ΜΑΣΤΡΟΜΗΤΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 7 'Οκτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιρθλ Μότοροπι»	57	8855	άνεχ. Μαυρίκιον 7 'Οκτ. διά Αγγλίαν
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	28	2288	άνεχ. Σύρος 4 'Οκτ. διά Ρεδένναν
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαΐκα»	45	7264	έφθ. Καλκούταν 8 'Οκτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Οκτ.
ΜΕΛΙΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	27	2766	άνεχ. Λαύριον 21 Σεπτ. διά Κωνίπαλιν
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόντορ»	46	4140	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 'Οκτ. διά Διαταγάς
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιράλι»	54	12552	άνεχ. Αύγουστον 4 'Οκτ. διά Κίλτε
ΜΕΡΚΑΝΤΙΑΛΕ ΠΑΓΩΝΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρο»	45	7190	άνεχ. Σιγκαπούρη 29 Σεπτ. διά Καράτσι
ΜΕΡΔΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πιουρόπα»	41	6782	άνεχ. Αύγουστον 6 'Οκτ. διά Μελίλλα
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίππιγκ & Ιντάστρ.	43	8537	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 10 'Οκτ. διά Οζάκαν
ΜΗΤΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ, Μ.Σ.»	43	7263	εἰς θέσιν 50,5 B. — 2,17 Δ. 'Οκτ. 8 διά Ρόττερντον
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 15 Σεπτ. διά Αρεύμπαν
ΜΙΜΟΖΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Μ. 'Αρακτίνις	43	7314	έφθ. Καλκούταν 8 'Οκτ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	άνεχ. Λαύριον 21 Σεπτ. διά Κωνίπαλιν
ΜΙΣΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	49	12803	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 'Οκτ. διά Διαταγάς
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»	44	7249	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 3 'Οκτ. διά Αμβούργον
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Καλκούτα 27 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 6 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΙΟΣ Ξ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐρη»	44	7543	διήλθε Παναμά 6 ἀπό 11 Αύγ. διά Τόκιο
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	έφθ. Τρινιντάντ 9 'Οκτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάε»	29	6984	άνεχ. Καρταγένα 5 'Οκτ. διά Ράς έξ Σιδέρ
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσι»	43	7139	διήλθε Κωνίπαλιν 5 'Οκτ. διά Μελίλλα
ΜΠΛΟΥΤ - ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	3146	άνεχ. Κίγκοταν (Ζαρ.) 6 'Οκτ. διά Κοστακούλλος
ΜΠΟΡΝΚΑΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εοσάρη»	40	5355	έφθ. Τόκιο 7 'Οκτ. διά Καλιφορνίαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλη»	50	9864	άνεχ. Αμβούργον 7 'Οκτ. διά Αμπιτζάν
ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φράύτερς»	40	5134	άνεχ. Χανδάνο 13 Σεπτ. διά Καναδάν
ΜΥΚΟΝΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρθέρα»	16	3528	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 6 'Οκτ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17500	εἰς θέσιν 18,5 N. — 78,11 A. Σεπτ. 29 διά Λορέ, Μαρκές
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ		έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ. διά Πρίνς 'Εντουαρντ 'Αϊλαντ
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Γρόκο»	25	4949	άνεχ. Πάιντιαν Πίτρ 28 Σεπτ. διά Περτιγκαλέτε
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	έφθ. Λάγκος 2 'Οκτ.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	διήλθε Κωνίπαλιν 13 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναγός»	37	7699	έφθ. Ανοιχτόν 30 Σεπτ.
ΝΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Σεπτ. διά Σουέζ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	43	7228	έφθ. Ιμιγκούμαν 8 'Οκτ. διά Πουσόν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Σιδένευ (Ν.Σ.) 6 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΝΕΑΠΟΛΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκυραντ»	58	24068	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 26 Σεπτ.
ΝΕΑΙΔΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	διήλθε Κωνίπαλιν 29 Σεπτ. διά Κωνιστάντζαν
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Ναούστου 29 Σεπτ. διά Μπάλκ Γουώρριορ
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ Τράμπη»	42	9730	διήλθε Παναμά 14 Σεπτ. διά Βακαματοσού
ΝΕΞΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	63	15000	άνεχ. Αμμουσάν Μπαϊν 7 'Οκτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΝΕΩΣΔΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρης»	58	24256	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 5 'Οκτ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Μεροίνα 2 Σεπτ.
Ν. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Ειδονέαδου 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδες .
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεδίλλα»	64	38600	άνεχ. Έποντ Σιδάρης 6 'Οκτ. διά Βαλπαραίο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	έφθ. Γκάρστων 4 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μασχερέντοια»	43	7228	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 8 'Οκτ. διά Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απονικόλας»	43	7294	άνεχ. Πειραιάς 6 'Οκτ. διά Κύπρον
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλες»	46	2527	έφθ. Μπάχια Μπλάγκα 5 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Αρίκας 8 'Οκτ. διά Βαλπαραίο
ΝΙΚΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	έφθ. Δουνέκρην 20 Σεπτ. διά Δουναβίν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Χαδάνα 22 Σεπτ. διά Ματάνζας (Κούδαν)
ΝΙΟΒ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Γκάλθεων 2 'Οκτ.
ΝΟΕΔ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπτερο»	44	7063	διήλθε Κωνίπαλιν 6 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεχ. Λάς Πόλας ἀπό 27 Αύγ. διά Χαδάναν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 24 Σεπτ. διά Τρινιντάντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ»	58	20451	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Σεπτ. διά Παραμαρίπο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράύτερ»	44	14800	άνεχ. Δουνέκρην 1 'Οκτ. διά Πόρτ Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	58	18183	άνεχ. Πιοκοχάμαν 18 Σεπτ. διά Κανοκάδα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ'Y (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμ»	64	38600	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 10 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	έφθ. Λονδίνον 9 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	56	18210	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Αρμ.»	52	2029	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	52	12557	άνεχ. Φράρπορτ (Μπο.) 22 Σεπτ. διά Βεμπάν
ΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ»	44	7061	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδες .
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωνάς»	25	1473	διήλθε Κούνιπαλιν 24 Σεπτ. διά Κωνιστάνζαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνιγουσορντ»	58	17743	έφθ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 2 'Οκτ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Εντερπράζι»	58	13545	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Οκτ. διά Αμοτερντάμ
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Εντερπράζι»	61	13198	άνεχ. Γλάδωτων 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Εντερπράζι»	63	13751	έφθ. Γλάδωτων 6 'Οκτ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. Εντερπράζι»	59	13545	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 9 'Οκτ.
ΝΤΕΡΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουάπι»	58	10396	άνεχ. Τρινιντάντ 30 Σεπτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναθιγκέιτορς»	60	13847	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 3 'Οκτ. διά Όλλανδιον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εδμυράνια»	58	10483	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 1 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (θετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλαντ»	51	16405	εἰς Ιννούσια ἀπό 17 Αύγ. (μετασκευαί)
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Σάο Λουΐς 7 'Οκτ. διά Μπελέμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Ληθ 8 'Οκτ. διά Κόρφων Μεζικού
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10116	έφθ. Χούλι 29 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486	διήλθε Παναμά 4 'Οκτ. διά Κασιούνγκ
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Οκτ. διά Αγ. Βικέντιου
ΟΛΓΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7199	άνεχ. Φράρπορτ (Μπο.) 25 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ψευδώκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιά 9 'Οκτ.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	άνεκ. Νύνασχαμ 7 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	13678	άνεκ. Ιαπωνίαν ἀπό 11 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	53	13660	άνεκ. Τρινιντάντ 1 'Οκτ. διά Σλέμμερσαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόη»	54	13934	άνεκ. Κιουρασάο 9 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλ»	55	13709	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 30 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκονιγένταλ»	54	13713	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 30 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέριλαντ»	55	13934	διπλήθε Ν. Ορλέανη 5 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	έφθ. 'Αμβέρσαν 7 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	άνεκ. Μιζουίμα 28 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπρουκ»	54	13665	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσος 'Αλάντικ»	55	18790	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δίμερτο Τράνσοπορτ»	55	13934	έφθ. Κούινάνα 12 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο»	54	20595	έφθ. Νύνασχαμ 7 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσενάτα»	54	13665	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέλαντ»	49	17792	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόντε»	54	14047	διπλήθε Σουέζ 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ 'Οίλ»	49	17792	διπλήθε Ντέρμπιαν 11 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεκ. Ράς Τανούρα 14 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	63	30320	διπλήθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ»	64	30320	άνεκ. Τάινερον 7 'Οκτ. Γιβραλτάρ 11 διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΑΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινινένταλ»	58	27602	άνεκ. Περο. Κόλπον 7 'Οκτ. διά Μομπάς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήφορτ»	50	17791	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θνάσος»	64	52000	άνεκ. Περο. Κόλπον 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκ. Ναδίνη»	54	13580	έφθ. 'Αμβούργον 8 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριβαντάθια»	54	20611	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 30 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οινόνοια»	44	7297	έφθ. Κούρε 27 Σεπτ.
ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	άνεκ. Γκλόρικ 1 'Οκτ. διά Πούλο Σαμούπο
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 25 Σεπτ.
ΟΡΙΑΝΑ (π.)		έτ. «Οριάνα»	44	7165	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 6 'Οκτ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολ»	58	12667	άνεκ. Μπανιάς 4 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΟΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	9787	εἰς Τεργεστίν από 29 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Μοχαμέντια 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΚΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15773	διπλήθε Μπρόνωπτελ 13 Σεπτ. δι' 'Αγ. Λαυρέντιον
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	43	8615	άνεκ. Ρεσίφε 23 Σεπτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουνίφ Φράτερ»	44	7253	διπλήθε Παναμά 5 'Οκτ. δι' Η.Π.Α.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρινγκθίλλα»	43	7210	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	άργει Μοντεβίδεο ἀπό 10 'Οκτ. 1963
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούμπιάν»	43	7189	άνεκ. Ναγκόνια 2 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	23234	άνεκ. Μπαντάρ Μασσύρ 18 Σεπτ. διά Βαγκάρει
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	διπλήθε Παναμάρ 29 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	άνεκ. Κούς Μπαϊν 1 'Οκτ. (διαταγής)
ΟΥΑΙΤ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7125	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Σπητάιντ»	43	7261	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεκ. Δουγκέρκην 1 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΠΑΓΚΕΤ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	10429	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 28 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενίκ Σίππιγκ»	43	8657	έφθ. Κούλλα 8 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεκ. Χιούστον 25 Σεπτ. διά Ροζάριο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πέρντον»	43	2742	άνεκ. Χιούστον 19 Σεπτ. διά Σουραμπάγια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Θινανοίερα»	44	7308	άνεκ. Τζιμπούτι 2 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 διά Ροζάριο
ΠΑΝΑΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλαρτη»	54	15481	άνεκ. Δουγκέρκην 24 Σεπτ. διά Ραδέννα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	2867	έφθ. Χουλά 8 'Οκτ.
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανόσεαν»	53	3753	έφθ. Ν. Ορλεάνην 23 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΡΑΙ Λ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμπα»	37	1575	άνεκ. Βοστώνη 2 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Πόπος»	30	2807	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 10 'Οκτ. διά Μη. 'Αύρες
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστιον»	44	14250	έφθ. Χιούστον 6 'Οκτ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στυλίμα»	36	1974	άργει Πέραμα ἀπό 11 'Ιουλ. 1963
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοδάνα»	27	2457	εἰς Πειραιά ἀπό 20 Αύγ. (εποκευδι)
ΠΑΡΑΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαΐκανικά»	43	6721	έφθ. Χαδάνα 23 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	14238	διπλήθε Παναμά 6 'Οκτ. δι' Η.Π.Α.
ΠΑΤΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Μανιλαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατρίτσα»	43	5308	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 'Οκτ. διά Δουγκέρκην
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτήριορ»	44	10702	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δράνκα 'Αρζεντίνα»	35	3475	εἰς Σιένταμ ἀπό 13 Σεπτ.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνα»	56	24520	άνεκ. Φιλαδέλφειον 6 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασσύρ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	7337	έφθ. Κολούμπιο 2 'Οκτ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	διπλήθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Χάρυκ 'Αϊλαντ
ΠΕΡΑΙΑΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρδικα»	44	7228	άνεκ. Αύνούσταν 8 'Οκτ. διά Βαρκελώνην
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	64	11200	εἰς Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	διπλήθε Κουρασάος 8 'Οκτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	8119	διπλήθε Λιζαρόν 26 Σεπτ. διά Χιούστον
ΠΕΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μορέτα»	56	8001	έφθ. Καλκούταν 25 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Πληνελόπη»	43	7070	άνεκ. Τόκιο 1 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΠΛΑΝΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορεγκ»	42	7140	έφθ. Σάντος 9 'Οκτ.
ΠΛΑΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεγκ»	43	7204	έφθ. Μαλάγα 29 Σεπτ.
ΠΛΟΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάντεντ»	53	12513	άνεκ. Χιούστον 7 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	62	11500	άνεκ. Αύγούσταν 5 'Οκτ. διά Χιούστον
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντ Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Βανκούμερ 8 'Οκτ.
ΠΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίπε»	38	2561	άνεκ. 'Αμβούργον 7 'Οκτ. διά Γκόττεμπουργκ
ΠΟΠΗ Κ.		έτ. «Ζανόλουκ»	42	2808	άνεκ. Γάνδον 3 'Οκτ. διά Θεονίκην
ΠΟΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάκα Μπλάνκα»	43	7257	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Καλκούταν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσάντε»	52	11391	έφθ. Μπ. 'Αύρες 10 'Οκτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπου»	48	7715	άνεκ. Μόζι 17 Σεπτ. δι' 'Οναχάμα
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)		έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεκ. Γκλόριον 9 'Οκτ. διά Μπεϊλ Μπαϊν
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγελέφ»	42	7106	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
ΡΑΙΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέτρο»	44	7192	έφθ. Όζάκαν 22 Σεπτ.
ΡΑΝΤΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΑΝΤΝΟΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7133	έφθ. Κολμπό 16 Σεπτ. (ομη. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρεϊκάνα»	59	13918	έφθ. Ούρακάνα ἀπό 25 Αύγ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	έφθ. Ν. Ορλεάνην 5 'Οκτ.
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	διπλήθε Κωνίαν ἀπό 6 Σεπτ. διά Ρενί
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθόδουλ»	17	1293	άνεκ. Κιγκατόν (Ζαμ.) 27 Σεπτ. διά Γκουαντανάμο
ΡΙΟ ΛΑΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρναν»	43	7194	άνεκ. Ν. Υόρκην 23 Σεπτ. διά Γκουαντανάμο
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	43	6993	άνεκ. Κούπια 28 Σεπτ. διά Μανιλαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεντντ»	43	7244	έφθ. Οξελοσουντ 21 Σεπτ.
ΡΟΚΠΟΡΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρεν Σῆ»	56	21028	άνεκ. Άλανκριαν 5 'Οκτ. δι' 'Ιταλίαν
ΡΟΜΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτέμα»	45	7204	έφθ. Χάμπτον ρόδες 15 Σεπτ.
ΡΟΜΕΟ		Κοντινένταλ	50	10429	άνεκ. 'Αμβέρσαν 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΟΣΑΝΝΑ (λ.)		Κομέριο Ναδίκη	56	5288	έφθ. Ν. Υόρκην 5 'Οκτ. δι' Η

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	44	7242	άνεκ. Ν. Ύόρκην 2 'Οκτ. διά Τόκιο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άργει 'Αμπελάκι άπό 16 Αύγ. 1962
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7197	διπλής Παναμά 2 'Οκτ. διά Σικάγο
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ		έλληνικα συμφέροντα	44	10702	εις Κόμπη άπό 25 'Ιουλ. (μετασκευα)
ΣΑΝ ΡΕΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γουάιντ»	45	3161	έφθ. Πενσακόλα 6 'Οκτ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)		έτ. «Καρολίν»	43	7206	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Η.Π.Α.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	άνεκ. Χαβάνα 30 Σεπτ. διά Ματάνζας
ΣΑΝ ΤΖΟΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάδα»	42	2825	άνεκ. Νορρέσουντμπι 5 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	43	7267	έφθ. Καζαμπλάκαν 3 'Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκορόνα»	40	5192	διπλής Μπρόνομποτελ 28 Σεπτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΣΑΝΜΙΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ»	43	2824	άνεκ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουδαικής»	45	12723	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 6 'Οκτ. διά Ινδονησίαν
ΣΑΝΖΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέπτρα»	44	7252	έφθ. Οζάκαν 29 Σεπτ. διά Ινδονησίαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Μάρτιν»	44	7210	έφθ. Χανέλθαν 5 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		έτ. «Άγιο Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Φάλμουθ 10 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Νηρέιντα»	45	2802	άνεκ. Μόσι 1 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Σεμπού 13 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	εις ταξίδια Πλέιτ
ΣΑΝΤΑ ΘΕ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεκ. Μουρόραν άπό 4 Σεπτ. διά Παγκάιαν Μπράνταν
ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	«Οθεροπί Μίννερας»	63	31066	διπλής Παναμά 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΘΕ ΠΑΤΣΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	«Οθεροπί Μίννερας»	64	30682	εις Λονδίνον 8 'Οκτ. διά Εμδεν
ΣΑΝΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμπαρ»	44	7200	έφθ. Ηλιού 5 'Οκτ.
ΣΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	«Κάρυκο Ιντερνάσιοναλ»	44	7177	έφθ. Μασαλίαν 9 'Οκτ.
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)		έτ. «Ντέλ Σουύρ»	31	4704	άνεκ. Τσωρτσίλα 29 Σεπτ. διά Χούλλα
ΣΙΑΙΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Βενετίαν 7 'Οκτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΥΟΥΤ (Λιθ.)		Π. Βράκης	46	1059	διπλής Παναμά 12 Σεπτ. διά Γιαθάταν
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισίον»	44	7252	άνεκ. Τοιμπά 24 Σεπτ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΣΙΚΙΡΩΝ		έτ. «Τζιουνό»	63	17500	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 1 'Οκτ. διά Αίγυπτον
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαντίουν»	45	14132	άνεκ. Μαϊμι 6 'Οκτ. διά Κορίντο
ΣΙΚΟΡΙ		έτ. «Σοκάδα»	50	5304	εις Μπάρρυ άπό 9 Αύγ.
ΣΟΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	έφθ. Ν. Ορλέανην 17 Σεπτ.
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοκοπίλλα»	52	16127	άνεκ. Λονδίνον άπό 7 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ		έτ. «Λίζου»	57	10661	έφθ. Μουρόραν 28 Σεπτ.
ΣΠΕΤΣΑΙΑΣ Α·Γ·ΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σούνιον»	56	10693	άργει Πόρτο Χέλι άπό 6 Μαρτ. 1959
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεκ. Λός Αντζελες 22 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οὐλύσσεσ»	64	34664	άνεκ. Πουλό Μπουκόμ 2 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)		έτ. «Νέποντα Τάνκερς»	56	30150	άνεκ. Πόρτ Σουδάν άπό 2 Σεπτ. διά Κοσσείρ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	άνεκ. Βανκούμερ 8 'Οκτ. διά Λός Αντζελες
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. διά Τόκιο
ΣΤΑΣΣΑ (λ.)		έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άνεκ. Ληφ 17 Σεπτ. διά Αρχάγγελον
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ		άδ. Κολλάκη	51	1685	άνεκ. Περο. Κόλπον 23 Σεπτ. διά Φάουλυ
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)		έτ. «Μπούκ Στάρ»	64	38000	άνεκ. Ρέτζο άπό 1 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΣΤΕΦΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταυη»	44	7066	έφθ. Κοπεγχάγην 9 'Οκτ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ. (π.)		έτ. «Άλμα»	43	2836	εις όρμον Αγ. Γεωργίου 16 Σεπτ. (σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	Στ. Μπαζέάνης	47	2023	έφθ. Οζάκαν 5 'Οκτ.
ΣΥΜΠΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαύδο»	56	10360	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ.
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ»	43	7151	έφθ. Λόρεντζο Μαρκές 9 'Οκτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Ιγγλεσον	56	10096	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 7 'Οκτ. διά Ντουμάι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Χαβάνα 18 Σεπτ. διά Νουέθιτας
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Μπ. Αύρες
ΤΕΓΕΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	30	5316	έφθ. Λόρης Πάλμας 15 Σεπτ. (διά Λάγκος)
ΤΕΓΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόπη»	43	7314	έφθ. Ταιτιτάβεια 30 Σεπτ.
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεκ. Αντρόδαν άπό 5 Σεπτ. διά Αρχάγγελον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμενί»	49	2420	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθιγκ.»	38	1465	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 9 'Οκτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικι»	43	7040	έφθ. Σάντος 17 Σεπτ.
ΤΖΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. Αμούδη Ίνκορπ.	39	1714	άνεκ. Κολόμπι 9 'Οκτ. διά Χέντλαντ
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)		έτ. Σαρίδην	22	2201	άνεκ. Κονάρκυ 2 'Οκτ. (διαταγάς)
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικίκι»	42	7532	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Τακοράντι
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	5479	έφθ. Γενόβειαν 7 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιάρδο»	54	19129	άνεκ. Κουνιάνα 3 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμας»	53	27853	έφθ. Σάντος 6 'Οκτ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ		Οίκος Νιάρχου	64	15800	εις Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΤΟΛΜΗ		έλληνικα συμφέροντα	49	6922	άνεκ. Γλασκώβην 6 'Οκτ. διά Σουάνον
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4561	άνεκ. Ντάρ έλα Σαλάμ 5 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΡΓΑΙΑΝΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2858	έφθ. Λιοσαθίνα 29 Σεπτ.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ		έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Τόκιο 26 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	44	8636	έφθ. Στεττίνον 30 Σεπτ.
ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεκ. Χιροχάτα 29 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΡΙΚΚΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισίον»	44	7247	άνεκ. Κιουραδό 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	31000	άνεκ. Μόντρεαλ 30 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Οζάκαν 1 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Α'λ ζεφ Εκραίν
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριάνη»	42	7177	άνεκ. Ντιπλής Παναμά 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ II (παν.)		έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	30	5324	εις Τάμπα υπό παραλαβήν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΙΛ»	57	23664	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 Σεπτ. (διαταγάς)
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Πειραιά από 29 Αύγ. (έπισκεψια)
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)		Κατσουλάκος κ.λ.π.	42	2831	άνεκ. Ντάρ έλα Σαλάμ 5 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΦΑΒΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινικ»	50	5180	άργει 'Αμπελάκι άπό 3 Σεπτ.
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκούΐν»	47	15543	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤΣ (π.)	(N.A.T.)	«Μπάχια Ντόλτοες»	43	7176	άνεκ. Καράτοι 26 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΦΑΙΡΠΟΡΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρπόρτ»	35	1652	άνεκ. Χαβάνα 23 Σεπτ.
ΦΑΝΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίλος»	42	7259	άνεκ. Γιοκάσια 28 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραίνην»	57	21910	άργει Κυνόσουραν άπο 10 'Οκτ. 1962
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικαρ»	45	7181	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 4 'Οκτ. διά Ταϊταγκόγκ
ΦΑΡΟ		«Παναι. Μαριν. Ενεργράτ»	42	7231	άνεκ. Περο. Κόλπον 20 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	έφθ. Χάιφαν 7 'Οκτ.
ΦΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οισεαν Γουαίνης»	36	2642	διπλής Παναμά 5 'Οκτ. διά Ειρηνικόν.
ΦΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	51	8220	άνεκ. Τζίμπουτ 7 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΦΩΝΙΣ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρος»	45	10547	άνεκ. Σαγκάν 2 'Οκτ.
ΦΟΥΛΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεκ. Καράτοι 2 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΦΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούνα»	48	3668	άνεκ. Μπαντρ Σαπούρ 28 Σεπτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτυ»	63	10382	άνεκ. Χαβάνα άπο 10 Σεπτ. διά Αντίλλας
ΦΡΗ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	«Άλ. Τσαθλίρης	44	7067	έφθ. Μπ. Αύρες 6 'Οκτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήριας»	45	7224	άνεκ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Λεμεσόν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1965	άνεκ. Χαβάνα άπο 10 Σεπτ. διά Αντίλλας
ΧΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	έφθ. Καράτοι 6 'Οκτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	διπλής Παναμά 24 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμόδ»	41	5236	έφθ. Γένοβαν 7 'Οκτ. (διά Σαγκάνην)

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY Co.,

CABLE: "HELLENICO"

SINGAPORE

OFF PHONE: 76673; 93554

RESD. → 46015

Stockists of all Greek Provisions

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES

DAY and NIGHT SERVICE

U. K. Representative:

II, GORING STREET

LONDON E.C.3

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

ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	άνεκ. Λά Γκουλέττ 6 'Οκτ. διά Μπαγίον
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	«Οσεαν Κάργκο»	56	10597	διπλήθε Παναμά 3 'Οκτ. διά Ειρηνικόν
ΧΟΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνίας Σαλίνας»	43	7127	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Οκτ. διά 'Ειδον
ΧΡΗΤΕΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σολάμπρε»	42	2873	άνεκ. Μπεργκεν 15 Σεπτ. διά 'Αρχαγγελον
ΧΡΥΣ		έτ. «Τράνς Γουόρλντ»	43	7258	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 29 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρό»	43	7140	έφθ. Ριγιέκαν 6 'Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	εις θέσιν 58.10 B - 2.30 A. Σεπτ. 17 διά 'Οσολο
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούγιαλ»	55	23930	άνεκ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ. διά Μουρόραν
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεκ. Βαλτιμόρων 9 'Οκτ. διά Λας Πιέντρας
ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	διπλήθε Γιρβαλτάρ 28 Σεπτ. διά Βίλμιγκτων (N.K.)

ΤΑ ΝΑΥΛΟΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

(Συνέχεια έκ της σελ. 43)

πλιον 17/8, έτοιμος φόρτωσις.
«ΜΑΡΙΑ» (Λιθάνου) Βεντίαν 3.200 τ. λιπαρομάτων Πειραιά 19/-, άφ.
«ΑΓΓΛΙΑ-ΙΑ» Σέπτεμβριον 2.300 τ. λιπαρομάτων Αλεξανδρούπολιν 24/6, 'Οκτωβρίου.
«ΓΕΩΡΓΙΑ» Μεριναν 600 τ. δάμβακος (εις δέματα) διό Πάτρας δολ. 7, έτοιμος φόρτωσις.
«ΤΕΥΚΡΟΣ» (Λιθάνου) Ραβένναν 2.300 τ. λιπαρομάτων Πειραιά 19/3, άφ.
«ΝΟΥΝΤΣΙΑ» Λαττάκια 2.800 τ. κρήνην Ραδενναν δολ. 3,75, δασιν ένα λιμένα εκφόρτωσις άφ.
«ΣΠΥΡΟΣ ΑΡΜΕΝΙΚΑΣ» Καλύβια και Μυκονον 1.850 τ. μεταλλευμάτων Ρότερντην ή 'Αριστερντην 50/-, έτοιμος φόρτωσις.

Έκ Μαύρης Θαλασσής και Τουρκίας
«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ» Κωνσταντίνου (ζώα) Λαττάκια, δολ. 4.000, άφ.

«ΕΠΑΡΠΑΛΙΑΣ» Γαλάτοι 1.700 κ.μ. ζυλείας Τζιότζια και Μονφαλάνον 3.150 λιρέττας τό κ.μ., έτοιμος φόρτωσις.

«ΧΙΟΣ» Γαλάτοι 3.500 ν.μ. ζυλείας Τζιότζια και Μονφαλάνον 3.050 λιρέττας τό κ.μ., 'Οκτωβρίου.
«ΚΑΣΣΙΩΝΗ» Κωνσταντίνου 1.100 κ.μ. ζυλείας Μαρίνα ντι Καρράρια 4.100 λιρέττας τό κ.μ., 'Οκτ.
«ΑΛΑΣΤΕΡΝ» (Λιθάνου) Γαλάτοι 1.950 κ.μ. ζυλείας ένα λιμένα Σαρδηνίας, 2.800 λιρέττας τό κ.μ., άμεσος φόρτωσις.

«ΧΑΔΙΕΣ» Γαλάτοι 3.900 τ. γενικών έμποριμάτων Λουδίνων 85/-, άφ.

«ΕΛΕΝΗ Κ.» Γαλάτοι 3.200 κ.μ. ζυλείας Μολφέτταν 36/- το κ.μ., 'Οκτωβρίου.

Έξ Άυστρολίας, Ινδίας

καὶ Ἀπωνίας

«ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ» (λιθέρ.) Κάρδαρ-Μαγγαλόρ-Μετελικέρ 13.000 τ. μεταλλευμάτων Γδυνίαν ή Δαντούτην 57/6 φίο, μέ 1.200 τ. φόρτωσιν, 2.500 μπτ. τον. έκφροτωσιν, 'Οκτωβρίου 10-30.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» Μοριούγκαν 12.000 τ. μεταλλευμάτων Ολλανδίαν 40/-, όψιον 'Ερδεν 40/6 φίο, 1.500 μ.τ. φόρτ. 4.000 μ.τ. έφοισιν, 'Οκτ. 5-25.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» Μάλπη 10.000 τ. μεταλλευμάτων ένα λιμένα Γιουγκελανίας 46/6 φίο, 850 τ. φόρτ., 1.000 μ.τ. έφοισιν, Νοεμβρίου 2-21.

«ΚΑΣΩΣ» Μαρίκιον 9.000 τ. ζαχαρώως χύμα Λουδίνων-Λίβερπουλ-Γκρήνεκ 70/- γκρος τεμέν. 900 τ. φόρτ. 750 τ. έφοισιν, όψιον 'Αριέρσαν-Ρότερντην ή Αμερερύτον 64/-, μέ 1.000 τ. έλενθ. έκφροτωτικών, 'Οκτωβρίου 20- Νοεμβρίου 20.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ» (Λιθάνους) δυτικήν άκτην Ινδίας 7.500 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντίνου 43/-, 'Οκτ.

«ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ» (λιθ.) Πόρτ Κάμφα 10.000 τ. άνδρακίτην Αμερερύτον-Ρότερντην ή 'Αμερερύτον 56/- φίο, 2.500 τ. φόρ: ισανιν, 2.500 τ. έφοισιν, Νοεμβρίου 1-25.

Έκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΒΕΛΟΣ» Μπάις Κόρο 20.000 τ. γενικώματων 'Αμερίσαν ή Ρότερντην δολ. 4/10, μέ 3.000 τόν. έλενθ. έκφροτωτικών, 'Οκτωβρίου 12-20.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣΣ» Αγύδιον 1.400 τ. γενικών έμποριμάτων Ριγίενας, κατ' άποκτην λίρας 2.900, 'Οκτωβρίου.

«ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ» Σὸν Ροφάελ 1.300 κ.μ. ζυλείας Κεσάριον 75/- τό κ.μ., άμεσος φόρτωσις.

«ΤΖΩΝ Β.» (Λιθάνου) Δυτικήν Αφρικήν 3.600 τ. φωσφάτων ένα λιμένα Δουνόδεων 52/-, έτοιμος φόρτωσις.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιθ.) Μεγάλας Λίμνας 12.000 τ. γενικώματων 'Αριέρσαν-Ρότερντην ή 'Αμερερύτον δολ. 8.25 φίο, 'Οκτ. 27- Νοεμ. 10.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» Μητρόσινσιλλ 11.000 τ. ὀλόγυρων Πουερτο Κορπέλλο δολ. 5.60, φίο, 'Οκτωβρίου 20-26.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» Ντόρμπουν 12.500 τ. ζαχαρώς εις σάκκους Τεκίο-Χακάτα σάιντ 67/9 φίο, δάσιν ένα λιμένα, 700 τ. φέρ., 1.000 τ. έφοισιν, Νοεμβρίου 12. Δεκεμβρίου 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. N. I. Γευλανδρής) Μόρπιλ 12.000 τ. ὀλόγυρων εις σάκους 'Ηνωμ. 'Αριέρσην Δημοκρατίαν δολ. 12.75, μέ 1.000 τ. φόρτ. γκρος τέρμ., 1.000 τ. έλενθ. έκφροτων, Νοεμ. 15- Δεκ. 15.

«ΕΑΝΤΝΤΟΡ» Πόρτ Ρεντ 13.000 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντίνου 50/- φίο, μέ 1.200 τ. φόρτωσιν, 1.000 μ.τ. έφοισιν, 'Οκτ. 15-31.

«ΟΡΦΕΥΣ» Μπάις Κόρο 12.400 τ. γενικώματων (712.000 κ.π.) Δυτ. Ιταλίας δολ. 90.000, όψιον 'Αριέτατην 99.000, έναν Ραδενναν 5.000 δολ. έξτρα, φόρτωσιν γκρος τέρμ., 1.000 τ. έλενθ. έκφροτωτικών, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. N. I. Γευλανδρής) Μόρπιλ 14.000 τ. ὀλόγυρων εις σάκους 'Ηλεζάνθρειαν ή Πόρτ Σαιδ δολ. 12.75, μέ 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έλενθρων έκφροτωτικών, Νοεμβρίου 5-25.

«ΣΕΙΡΙΟΣ» Τόμπαν 9.000 τ. φωσφάτων Ιαπωνίαν δολ. 10, φίο, δάσιν ένα λιμένα, 2.500 τ. φόρτ., 1.000 τ. έλενθ. έκφ., Νοεμ. 15- Δεκ. 15.

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Ταλέδο 8.500-9.600 τ. γενικώματων Μάντζεστερ 85/-, μέ 1.000 τ. έκφροτωσιν, Νοεμβρίου 2-25.

Αἱ χρονοναύλωσεις

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ» 14.817 τόνων d.w. (715.000 κ.π., 14½ μιλ., 40-42 τ. φιούελ), τόπιμ

τούρτερ διά ταξίδιον έπιστρεφής εις Εύρωπην 22/6, έμπος παράδοσις εις Μπαγκάκο, έπαναπαραδοσις 'Αριέρσαν-'Αριδεργούν ριντζ.

«ΚΕΙ-Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ» 10.325 τόνων (d.w. (525.000 κ.π., 10½-11 μιλ., μέ 11 τ. φιούελ ούλ.), τόπιμ τούρτερ διά ταξίδιον Βορ. Ειρηνικόν - Εύρωπης 22/-, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Οκτ. - Νοέμβρη, έπαναπαραδοσις 'Αγγλίαν.

«ΡΟΜΕΟ» (λιθ.) 9.300 τόνων d.w. (470.000 κ.π., 10 μιλ., 25-26 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ διά 4 έως 5 μήνας δολ. 950 ήμερησίως, έμπος παράδοσις Βαλτιμόρων.

«ΕΥΒΟΙΑ» 12.850 τόνων d.w. (588.000 κ.π., 10-10½ μιλ., 26-27 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ δολ. 1.000 ήμερησίως (έπι πλευρό δύορον 9.000 δολ.), παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Οκτ. - Νοέμβρης.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 14.447 τόνων d.w. (702.000 κ.π., 14 μιλ., 40-42 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ διάσημης Ιαπωνίας - Καλκούτας, μέσω οντολικής έκτης Ινδίας 20/-, παράδοσις Ναγκόγια 1-6 'Οκτωβρίου.

«ΕΛΛΗΝ» 9.150 τόνων d.w. (500.000 κ.π., 10 μιλ., 22 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ δολ. 1.000 ήμερησίως (έπι πλευρό δύορον 9.000 δολ.), παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Οκτ. - Νοέμβρης.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.» (λιθ.) 15.992 τόνων d.w. (727.000 κ.π., 15 μιλ., 40-42 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ δολ. 1.925 ήμερησίως, έμπος παράδοσις Αμερικής, λίμενα Βερ. Ειρηνικό, έπαναπαραδοσις 'Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.» (λιθ.) 15.992 τόνων d.w. (727.000 κ.π., 15 μιλ., 40-42 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ δολ. 1.925 ήμερησίως, έμπος παράδοσις Αμερικής, λίμενα Βερ. Ειρηνικό, έπαναπαραδοσις 'Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΑΓΙΟΣ ΠΑΠΩΝΩΝ» (λιθ.) 10.350 τόνων d.w. (527.000 κ.π., 12½ μιλ., 16 τ. φιούελ και 1½ τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ 21 έως 26 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί), έξαιρουμενής της Κούβας 20/6, παράδοσις 'Αριέρσαν 10 'Οκτ. - 10 Νοεμ., έπαναπαραδοσις Ευρώπης, Ασίαν ή Αφρικήν.

«ΑΙΟΛΙΑΝ» (λιθ.) 9.950 τόνων d.w. (558.000 κ.π., 12½ μιλ., 23-25 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ 26/3, παράδοσις Βρετ. Κολευσίων 10 Νοεμ. - 10 Δεκ., έπαναπαραδοσις 'Αγγλίαν-Κόντινεντ.

«ΔΗΜΗΤΡΟΣ» 11.760 τόνων d.w. (646.000 κ.π., 13½ μιλ., 19-20 τ. φιούελ ούλ.), τόπιμ τούρτερ 4 έως 7 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 3.50, παράδοσις Νόρδερη ριντζ., Οκτωβρίου 17-28, έπαναπαραδοσις Αμερικής, λίμενα Κόλπους ή Ατλαντικού, έξ οψιών των ναυλωτών δι' έπαναπαραδοσις Κοράτσι - Σιγκαπούρη πρόδος δολ. 4.50.

«ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ» 8.325 τόνων d.w. (453.000 κ.π., 12 μιλ., 10 τ. φιούελ ούλ.), τόπιμ τούρτερ δολ. 5-17 'Οκτωβρίου, έπαναπαραδοσις Ασίαν ή Ιαπωνίαν.

«ΑΤΤΑΛΙΚΙΚ ΦΑΛΚΟΝ» 15.800 τόνων d.w. (748.000 κ.π., 13½-14 μιλ., 20 τ. φιούελ), τόπιμ τούρτερ δολ. 3.60, παράδοσις Πουέρτο 'Ατσενό 6-20 'Οκτωβρίου, έπαναπαραδοσις Ασίαν ή Ιαπωνίαν.

«ΑΙΩΝΙΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ» Ράς ές Σιντέρ 30.000 τ. άκαδέρου πετρελαίου 42½% έλαστον Ιντασκέιλ, 'Οκτωβρίου 4.

«ΑΣΤΡΕΑ» (λιθ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαδέρου πετρελαίου ήμερης, λίμενας 'Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 25% έλαστον Ιντασκέιλ, 'Οκτ. 9.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ» (λιθ.) 20.000 τόν. d.w., συνέχη ταξίδιο 6 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί υγρών καυσίμων) 20% έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης Οκτωβρίου.

«ΚΟΝΦΙΝΤΕΣ ΣΙΝΕΡΙΤΥ» (λιθ.) 15.000 τόνων d.w., τόπιμ τούρτερ 5 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί υγρών καυσίμων) 16% έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης 20 Νοεμβρίου.

«ΠΕΡΙΚΑΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ» Καραϊβικήν 42½% έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης 20.000 τόν. d.w., άκαδέρου πετρελαίου ήμερης, λίμενας 'Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) 25% έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης 20 Νοεμβρίου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ» (λιθ.) Καραϊβικήν 24.500 τ. άκαδέρου πετρελαίου ήμερης, λίμενας 'Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) δύο συνεχή ταξίδια (μετοφοράς υγρών καυσίμων) 25% τό πάστρο και 22½% τό διεύθετον, έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης 10 'Οκτωβρίου.

«ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤΑ» Σιδέναν 23.000 τ. άκαδέρου πετρελαίου ήμερης, 65% έλαστον Α.Τ.Κ.Ν., όψιν Σαιρί Τζόν 63½% έλαστον Α.Τ.Κ.Ν., έφον Σαιρί Σπάσιφικε-Ι-ΤΟΡ» Πουέρτο Ορντός 18.500 τ. άκαδέρου πετρελαίου Νόρδερη ριντζ. 7½% έλαστον Ιντασκέιλ, όψιν άπο Καραϊβικήν διό Νόρδερη ριντζ.

«ΠΑΛΑΤΙΚΗ Ι-ΤΟΡ» (λιθ.) 20.000 τ. d.w., συνέχη ταξίδια από 'Οκτωβρίου μέχρι τέλους Απρίλιου 1965, 23½% έλαστον Ιντασκέιλ.

«ΠΕΛΛΑΔΗΝΙΑΝΗΣ» Καραϊβικήν 39.000 τ. άκαδέρου πετρελαίου 'Αγγλίαν-Κόντινεντ - Σκοινιδηνούν 51½% έλαστον Ιντασκέιλ, όψιν Μεσόγειον 62½% έλαστον Ιντασκέιλ, έφον Σαιρί 11-19.

«ΕΙΝΑΙΝΑ» (λιθ.) Περισκόπης 31.000 τ. άκαδέρου πετρελαίου 'Αμερίσαν 47½% έλαστον Ιντασκέιλ, έφον Οκτωβρίου 20-30.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΡΙΤΑ» (λιθ.) Καραϊβικήν 24.500 τ. άκαδέρου πετρελαίου ήμερης, λίμενας 'Ατλαντικού (βορείων Χάττερας) δύο συνεχή ταξίδια (μετοφοράς υγρών καυσίμων) 25% τό πάστρο και 22½% τό διεύθετον, έλαστον Ιντασκέιλ, έναρξης 10 'Οκτωβρίου.

«ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤΑ» Σιδέναν 23.000 τ. άκαδέρου πετρελαίου Νόρδερη ριντζ. 7½% έλαστον Ιντασκέιλ, έφον Σαιρί 20- Νοεμβρίου 20.

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

85,000 TONNER IN 25 WEEKS

The 85,000 D.W.T. tanker "FRISIA" was completed at Kure in just 25 weeks... from steel laying to delivery!

Kure Shipbuilding & Engineering offers you this kind of super-fast construction because it is one of the world's largest, most modern, most experienced shipbuilders.

Facilities for 160,000 tonners

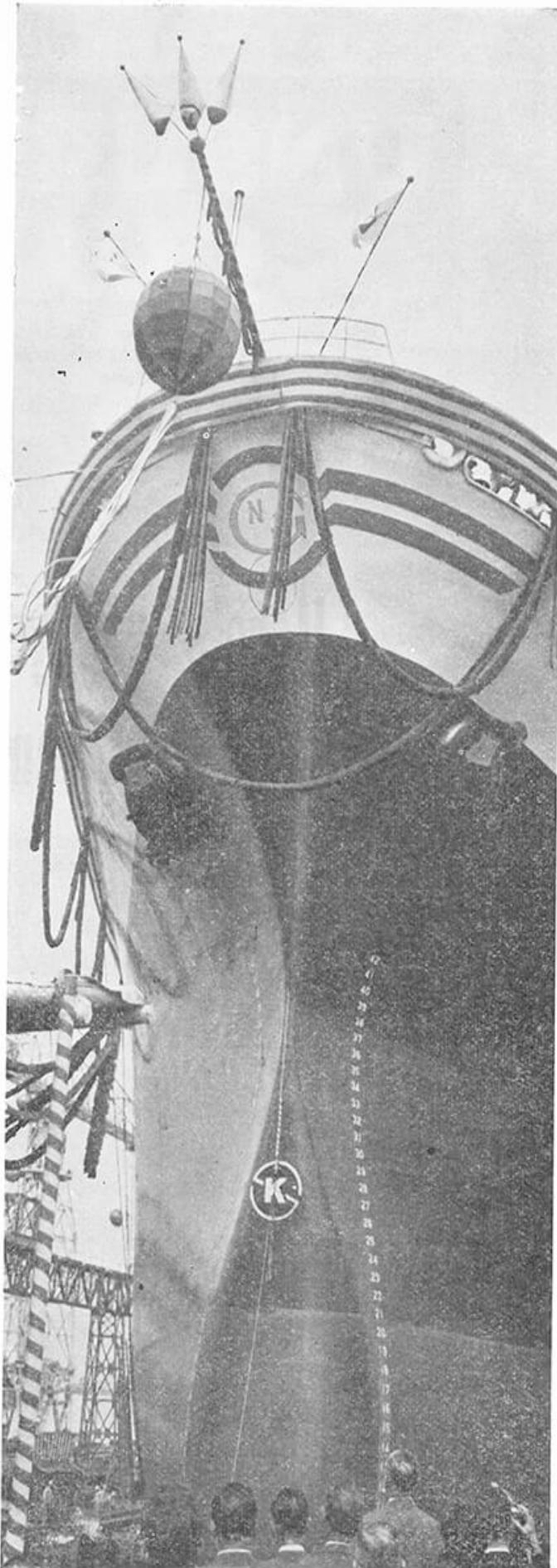
Kure S & E is one of the largest in the world with its annual newbuilding capacity of over half a million D.W.T. Ships up to 60,000 D.W.T. can be built at Kure yards.

Big-ship-experience

Here, ready to work on your new ship, are skilled engineers and workmen who have built such great ships of the past as the super-super-dreadnought "YAMATO". The world's first 100,000 tonners — the tankers "UNIVERSE DAPHNE" and "UNIVERSE POLLO" — were also built at Kure.

We're ready to put our vast experience to work for you. Before you order, talk with Kure.

The 53,000 DW ton tanker, Corinthos, is launched at Kure. ▶



THE KURE SHIPBUILDING & ENGINEERING CO., LTD.

No. 1 Tekko Building, 1, 1-chome, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo Tel: Tokyo 201-0381 Cable Address: KUREZOSEN TOKYO

NEW YORK OFFICE: Room No. 702, 52 Broadway, New York 4, N.Y., U.S.A.
LONDON OFFICE: 113/116 Leadenhall St., London, E.C. 3, England

Tel: Bowling Green 9-8237
Tel: AVenue 1379

Cable Address: KUREZOSEN NEWYORK
Cable Address: KUREZOSEN LONDON

UNSURPASSED QUALITY

When bunkering at the Panama Canal, ship-owners the world over rely on the dependable quality of all Refineria Marine Fuels.

- Bunker C • Marine Diesel Oil
- 16 Intermediate Blends from 200 secs to 2,500 secs

RW No. 1 @ 100°F.

These fuels are consistently:

- low in ash content
- low in BS&W
- low in sulfur content
- low in carbon residue

AND they pass all compatibility tests.

To be sure that all specs are always met...at all times...stem with REFINERIA.

Here's why you should stem your bunker requirements with REFINERIA!

UNMATCHED SERVICE

It's a fact—REFINERIA, and only REFINERIA, can offer you all these time and money-saving services.

- 24 hour bunkering service by barge at each end of the Panama Canal
- Saves port charges
- Quicker deliveries mean faster transit scheduling
- No port congestion—no delay

- The only deballasting service in the area
- Four anchorages to choose from
- Potable water by barge while bunkering

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.	BLUERIBOL	22602 or 21543
OSLO	A. Anker Nilsen	ANKERNIL	6094 or 6095
BERGEN	C. Kubon & Co.	BONCO	2130
STOCKHOLM	Josef Nilsson AB	OILCHARTER	10080
GOTHENBURG	Runa Waller	BLIDBERGS	2230
COPENHAGEN	The Maritime Agency, Ltd.	MARAG	5845
ROTTERDAM	Oil-Shipping Co.	OILSHIP	22149
GENOA	Silvio Della Piane	OILSTATION	—
TOKYO	Mitsubishi Shoji Kaisha, Ltd.	MITSUBISHIPET	222

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 97

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1964

FLEET FOR SALE

DIM PROSPECTS FOR PRIVATE ENTERPRISE

The news that Mr. Stavros Niarchos, one of the Big Four in world shipping, was planning to sell his fleet lock, stock and double-bottom caused considerable surprise in shipping circles the world over.

Those in the know were taken aback even more considering that Mr. Niarchos is not labouring under any crushing burden of debt, that his ships are by no means obsolete, that the greater part of his tanker fleet is on timecharter and that his administrative organisation is working as smoothly as it ever did. Indeed, the operation of his truly vast fleet is adequately supervised by his offices in London, New York and Piraeus and Mr. Niarchos himself keeps a personal finger on the pulse of his shipping empire. He finds time, also, to crack the whip over his other significant capital investments.

Why then has he put up his fleet of 72 ships grossing 1,458,885 tons (55 tankers grossing 1,249,410 tons and 17 cargo ships grossing 209,475 tons) or about 2.3 million tons dwt. for sale?

We do not profess to divine the inner workings of Mr. Niarchos' mind nor do we know more than the fact that negotiations have taken place with the Marine Transport Lines for the sale of the Niarchos fleet.

DIFFICULTIES OF WORLD SHIPPING

A closer look at the workings of shipping and an understanding of the difficulties with which it has been plagued in recent years leads, however, to certain conclusions that may give a clue as to why Mr. Niarchos wants to liquidate his sizable shipping investment.

A brief review of these difficulties, as they have cropped up during the past eight years, shows how they have effectively shackled free shipping enterprise and tanker operations in particular.

Surplus tonnage, an avalanche of new-buildings — in Spain and Russia chiefly with the Norwegians and Greeks close behind — an increase in unit tonnage as high as 150,000 dwt. and even larger ones to come perhaps in the not so distant future and, finally, automation which drastically reduces running costs. All these things have delivered the freight market on a silver platter to the oil companies.

During the whole of the past eight years, with the exception of one or two brief periods, charterers have kept a firm hand on freight rates. Electronic computers not only enable them to keep an instant check on available tonnage but also to gauge the running costs in terms of flag and size, the value of annual depreciation over 15 years and a low rate of interest on the capital investment based on the ship's current market value and to come up with a minimum per ton freight rate calculated to within a fraction of a penny for timecharters or continuous voyages. Naturally, the oil companies — Shell, BP, Esso, Mobil, etc. — work together in setting these rates and more often than not a timecharter comes hand in hand with a bunkering contract.

The shipowner is therefore called upon

to timecharter a ship — giant-sized new-buildings are preferred — for as long as twelve years at a certain rate with no provision for scaling upwards in the event of currency fluctuations, wage increases, higher insurance premiums, higher maintenance costs and all the other misfortunes that can visit a shipowner in the space of twelve years. It may well happen that in such circumstances the charter rate would be insufficient to cover a ship's daily running costs, let alone service the capital investment.

NO PROFIT INCENTIVE

Shipowners have been chartering their ships at these highly unfavourable terms for the past few years and have found themselves reduced to little more than contractors for the oil companies.

It is doubtful whether the value of a supertanker at present timecharter rates could be recovered after twelve years even under ideal conditions. The rates for single voyages are no better. The law of supply and demand is strictly applied in these cases and as the supply is plentiful, rates are pitifully low — particularly for the smaller-sized vessels.

Furthermore, as newbuilt tankers tend to grow in size so do the smaller ones retreat into premature obsolescence. Tankers up to 20,000 dwt. are no longer economical. 40,000-tonners are considered medium-sized and the normal capacity is now 55 to 60,000 dwt.

Thus, no sooner has the big operator taken delivery of his 90,000 dwt. giants, when along comes Mr. Bergesen or some Japanese oil company with orders for 125,000-tonners to be increased shortly to 150,000 dwt. A vicious circle, in other words, of suicidal competition that is hastened by rapid technological advances and increased automation. The conclusion is, therefore, that only a modern ship can turn a profit. Of the older ones, the smaller vessels are uneconomical while the larger ones may or may not end up in the black.

If the trend for larger ships continues and if the rush to build does not slow down it is difficult to see how the world's merchant fleets can continue to earn a living for their private owners.

Mr. Niarchos was very much to the point when he stated, at the recent launching of the 90,000 dwt. supertanker "World Faith": "I very much doubt whether in the future, the oil companies will find shipowners willing to build ships under present freight rates."

GREEK SHIPPING

As far as the Greek shipowner is concerned, the problems outlined above are compounded by additional ones such as the shortage of crews and the lack of experience of those that are available; the shortage of properly trained officers; frequent accidents and serious damage in the engine rooms; frequent and unnecessary repatriations, sickness, malingerer and law suits for extra compensation. Now we also have agitators and instances of mutiny that bring back the chilling spectre of the communist dangers of the immediate postwar period.

The successful shipowner with a large

fleet who until recently did not give a second thought to ploughing back his profits in the business he knows and loves may now well stop and ask himself: "Quo vadis. Is it worth while persisting in a business that was once profitable but has now ceased to be, with no prospect of improvement and with more headaches than it is worth?"

The biggest of the Big Four has already made his decision. Mr. D. K. Ludwig is no longer building new ships.

Mr. Niarchos has always been able to predict the future with a high degree of accuracy and much if not all of his success is attributable to this rare gift. The thoughts that prompted him to put up his fleet for sale may well have run along the lines outlined above.

The outsiders

The shipowners of the ten maritime countries who met in Copenhagen on September 10, to discuss matters relating to the liner conferences did not, as expected, show any eagerness to admit Greeks into the conferences.

Such entry had been specifically sought by Mr. Kallimanopoulos who maintains a regular U.K.-Mediterranean line but who is an "outsider".

The application was discussed on the basis of a proposal made by the Greek delegation and at the specific suggestion of the British Ministry of Transport.

The first reaction was that state interference should be avoided at all costs after which it was agreed that the representatives of the various liner conferences should place before their administrative superiors a realistic plan by which the problem of "outsiders" could be met without running the risk of state interference.

The Greek delegation expressed its reservations, stressing the fact that the fair demands of Greek shipping had not been satisfied and stating its intention to pursue its objectives where necessary.

A new meeting on the liner conferences is scheduled for October after which the appropriate Ministers of the countries concerned will meet to make final decisions. It is believed that a friendly settlement will eventually be reached and it is high time for one too. It is inadmissible that Greek shipping, which covers such a broad field of activity, should be excluded from the liner conferences.

Foreign exchange earnings

Foreign exchange earnings from shipping continued their steady upward trend during the first seven months of the year. They were the only source of "invisibles" to do so, all the others having dipped downwards.

This new increase of earnings from shipping — 75.41% of all "invisibles" — puts shipping at the top of the list of Greece's foreign exchange earnings whether invisible or not, and ahead of tobacco earnings which once usually led the field.

Thus, earnings from shipping covered 29.79% of Greece's total foreign exchange earnings from the export of agricultural, industrial, handicraft and semi-processed

goods; from the export of mineral ores and other raw materials, from services and from other "invisibles". During the same period in 1963, the percentage stood at 23.6%. Shipping therefore plays the most important role of all in Greece's balance of payments.

The total earned during the first seven months of 1964 amounted to \$79,548,000 broken down as follows:

Freights	\$ 7,051,000
Crew remittances	\$ 19,738,000
Shipowners' remittances ..	\$ 44,618,000
Ships' stores & repairs ..	\$ 4,053,000
Contributions to insurance funds	\$ 2,176,000
Shipowners' taxes	\$ 919,000
Passenger fares	\$ 993,000
Total	\$ 79,548,000

This is \$12,160,000 in excess of the total for the first seven months of 1963 which stood at \$67,388,000, or a 17.59% increase. Shipowners' remittances now make up 56.08% of the total — a record score that is almost twice as much as the 29.05% proportion marked in 1959.

The total for crew remittances is slightly higher than it was during the first seven months of 1963 but the increase is less than the proportional increase in employment. Crew remittances account for 24.81% of shipping earnings. The increased earnings from ships' stores and repairs are worthy of note, amounting as they do to \$4,053,000 for the first seven months of the year as against only \$1,774,000 during the same period in 1963 — an increase of 77.78%.

Shipping credits

In a letter to the newspaper "Kathimerini", Messrs. J. C. Carros, M. Xylas and M. Lentakis explain how \$300 million worth of shipping credits would be spent. They say this money should go towards:

No financing the development of existing shipyards and repair bases and laying the groundwork for new establishments of this type.

b) Financing the development of existing ancillary industries and facilitating the establishment of new industries and workshops in the service of shipping.

c) Making it possible to increase the capital of existing Greek marine insurance and facilitating the creation of new firms in order that Greece might participate substantially in this profitable international business.

d) Making it possible to renew our passenger shipping within a reasonable period of time through suitable planning and by means of guarantees and very little Greek capital. This is a basic necessity for developing our tourist industry.

e) Providing facilities for the movement of ships, over and above those facilities provided abroad, particularly at a time when the market is depressed and

f) Last but by no means least, to inculcate in Greek shipowners the habit of dealing with the Greek economy.

It goes without saying, the letter-writers go on, that the existence of shipping credits would give the state the power to develop our export trade to countries where Greek-

owned ships are being built. If these orders were, voluntarily of course, placed through a shipping credit institution, the value of the order could be considered an import into Greece from the shipbuilding country.

Towards this end, it would probably be in the interest of the state to subsidise, in one way or another and in accordance with each particular circumstance, shipbuilding orders that would be placed via the shipping credit institution.

The above can be summarised as follows:

a) Financing of repair centres by the proposed credit bank.

b) Financing of marine insurance firms.

c) Financing by means of guarantees and very little capital the renewal of the coastal passenger fleet.

d) The order of ships in exchange for Greek goods and a state subsidy for such orders made via the credit bank.

The Greek Register

Foreign underwriters do not recognise the Greek Register. They have imposed additional premiums on a sugar cargo to be carried by a Greek freighter classified by the Greek Register.

When the owners complained to the underwriters in question — American International Underwriters (London) Ltd. — they were shown the list of Registers approved by the Institute of Underwriters which contains all the familiar foreign Registers except the Greek one.

The Board of the Greek Register is not to blame for this omission. The fault lies with those Greek shipowners who have not rallied round the Greek Register and supported it to the extent it deserved, in view of its close relationship with a national marine insurance set-up, constituting the first step towards our emancipation from foreign tutelage.

It is inconceivable that Greece, with the third largest merchant fleet in the world under her virtual control, should not possess a properly recognised national Register.

The Greek Register should receive the full and unequivocal support of all concerned — the shipowners and the state in particular.

In spite of the lack of such support, the Register has achieved a great deal to date. It has been able to organise excellent technical services, appoint representatives in every major port and produce regular published lists of ships classified by it.

Proposals for the further development of the Greek Register are as follows:

a) Shipowners' associations should study ways and means of improving the Register's organisation and urge members to inscribe at least some of their vessels.

b) Coordinate steps by the shipowners and the state to secure recognition of the Greek Register by the Institute of Underwriters.

c) The Ministry of Mercantile Marine should include a provision that ships transferred to Greek registry under the law favouring foreign investments should be inscribed with the Greek Register.

It is regrettable that nothing on the subject was mentioned during the recent Shipowners' Congress.

Contracts with P.N.O.

Shipowners who operate ships flying flags of convenience are advised to make haste and sign collective agreements with the Panhellenic Seamen's Federation.

During the discussions that took place between the shipowners concerned and Mr. Manthos Petroulis, the Secretary-General of P.N.O., a two-month time limit had been set on the understanding that if the shipowners signed up with P.N.O. they would not have to pay the poll tax to the I.T.F.

The time limit has now passed and P.N.O. should not be held responsible if the I.T.F. renews its pressure and blackmail on ships with unprotected crews.

Piraeus harbour works

The Board of Governors of the Piraeus Port Authority (O.L.P.) is studying harbour works in the order of more than fifty million drachmas in the Kastraki area where the Greek State Railways station is situated.

The works call for the removal of the station and the extension of the dock area 300 yards inland. At the same time, some 160 refugee shacks would be pulled down and the whole district would come under O.L.P. jurisdiction.

The refugees will be housed in apartment blocks to be built by the Ministry of Welfare and O.L.P. will be called upon to pay ten million drachmas in compensation.

The resettlement of the refugees is currently holding up the projected harbour works. When this is done, the first step will be to level off the area (at an estimated cost of 30 million drachmas) and make it suitable for the storage of discharged goods. Later, two 120 x 300 yd. sheds will be built to relieve the docks which are presently so crowded with goods that loading and unloading operations are considerably hampered.

Estimated cost of the sheds is 25 million drachmas not counting the dock machinery.

In addition to these works which are aimed at relieving the Halos Harbour from congestion, O.L.P. is planning a new large warehouse in Herakleus Harbour to the north of the coaling pier for the storage of goods landed by coiques. Tenders will go out for this project in October.

In the Keratsini area, work is progressing on the building that will house all O.L.P. services as well as the Port Police and Customs offices. The building is expected to be ready in December.

In the Aghios Nicolaos area, a new passenger terminal is being planned. This building will run along the entire length of the passenger dock. Another large warehouse is being planned for the Alkimos Wharf. It will run along the entire length of No. 3 pier. Finally, the large 240 x 300yd. warehouse on A-B dock will be ready by January 1966.

It should be noted here that all these works are proceeding at a snail's pace and are certainly not keeping up with the port's increased activity. The congestion and overcrowding in Piraeus Harbour will therefore continue to hinder the smooth functioning of the port's various services.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

FOR ALL YOUR BANKING NEEDS

MAIN OFFICE

960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE

123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation