

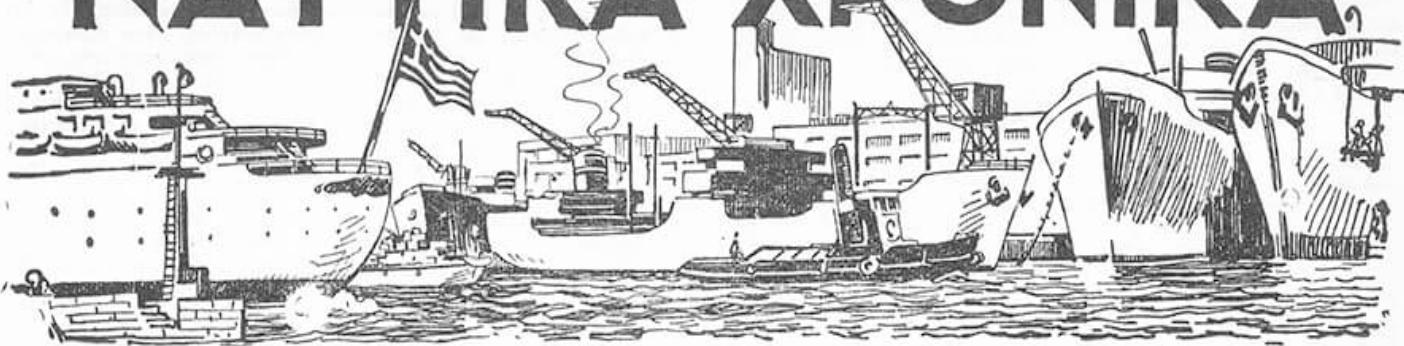
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1962

Αρ. Φύλλου 653/412

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΙ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 653 412

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1962

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Η ΚΡΙΣΙΣ

Άμειώτος συνεχίζεται ή κρίσις. Τὰ φορτία είναι όλιγότερα κατά τούς τελευταίους αύτούς μήνας; τὰ σκάφη περισσέσιν. Η σύγκριση με τὴν ἀντίστοιχην περιστήνη περιόδου, ἀλλά καὶ μὲ αὐτὴν τὴν πρὸ τοῦ ἐφετείνου Μαΐου κρατήσασαν εἰς τὴν ναυλαγορὰν κατάστασιν, ἀποκαλύπτει τὸ γεγονός, τῆς ἀπότομου συστολῆς τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. Ακόμη πρὸ ἔξαμηνου ὑπὸ χαρημούς ἔστω ναύλους, ὅλα σχεδὸν τὰ τράμπτη σκάφη ἐπετύχανον ὄπωσδήποτε τὴν ἀπασχόλησιν. Τὸ ἀργοῦν παγκοσμίων τονᾶς ἔβαινε μειούμενον, ἐνῷ τὰ ναυπηγεῖα δὲν εἶχον πάυσει νὰ παραδίδουν τὰ ταχύτερα καὶ μεγαλύτερα σκάφη.

Τώρα, παρὰ τὸ γεγονός ὃτι πλείστα σαστάσια δεξιμενόπλοια ἀπεσύρθησαν τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν, παρὰ τὴν ἔναρξην τῆς φινιοπωριῆς περιόδου, καθ' ἣν συνήθη τὸ σιτοφορτία εἶναι περιστότερα, ἡ ναυλαγορὰ καθηλωμένη εἰς τὰ γνωστὰ τῶν τελευταίων ἔβδομάριαν χαμηλὰ ἐπίπεδο καὶ τὰ σκάφη μάρτιν ἀναζητοῦν τὸ φορτίον, περιπλανώμενα ἀνὰ τὴν Υδρόγειον. Ποτὲ ἀλλοτε δὲν ἐσημειώθη τὸ γεγονός τῆς ἀναιμονῆς ἐπὶ μῆνα καὶ πλέον εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου—τοὺς συγκεντρώνοντας τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν τῶν ἔξαγωγῶν δημητριακῶν—δεκάδαν σκαφῶν, τὰ δοποὶ τέλος ἐναυλόθησαν μὲ ζημιάν πολλῶν χιλιάδων δολαρίων, ἵνα ἀποφύγουν τὸν ἐν πλήρει ἐπανδρώσει παροπλισμόν. Καὶ ἐπρόκειτο περὶ νεοτεύκτων μεγάλων τράμπτης!

Πέρυσι, κατὰ τὸ τρίμηνον Αύγουστου, Σεπτεμβρίου καὶ Ὁκτωβρίου, ἐναυλόθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ δύο τῶν κόσμου σκάφη 8.657.000 τόνων. Διὰ τὴν αὐτὴν περίοδον τῶν ἑπτὼν 1959 καὶ 1960 αἱ ναυλώσεις ἀνῆλθον εἰς 8.250.000 τόν. Τῶν τάνκερς ἡ συμμετοχὴ ὑπελογίζεται εἰς 2.75 ἑκατομ., τόν. διὰ τὸ 1959, εἰς 2.25 ἑκατομ., τόν. διὰ τὸ 1960 καὶ περὶ τὰ 3 ἑκατομ., τόν. διὰ τὸ 1961. Ἐφέτος τὰ προσφερόμενα τάνκερς εἶναι κατὰ πολὺ όλιγότερα. Πλεῖστα σαστάσια λίμπερτς, ἀκόμη καὶ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη, παροπλισθησαν καὶ ὅμως ἡ ναυλαγορὰ δὲν φαίνεται εἰσέτι ἀναλαμβάνουσα.

Κρίσιν, συνεπῶς, φορτίων ἀντιμετωπίζει τὸ τράμπτη φορτηγόν. Οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης μεταφορικῆς στενότητος εἶναι εἰσέτι ἀκαθόριστοι. Αὐτή, πάντως, ἡ στενότης διαπιστούται εἰς τὴν κίνησιν τῶν μεγάλων λιμένων. Τῆς Μασσαλίας λ. χ. ἡ ἐμπορική κίνησις τοῦ Ιουνίου ἐμφανίζει πτώσιν κατὰ 362.448 τόν. (2.083.138 τόν. ἔναντι 2.445.586 τοῦ ἀντίστοιχου μηνὸς τοῦ 1961). Καὶ ὅπου δὲν ἐμφανίζεται πτώσις, ἡ αὐξησης εἶναι δυσαναλόγως μικρά ἔναντι τῆς σημειωθείσης κατὰ τὰ προηγούμενα τρία ἔτη τοιαύτης καὶ ἐνῷ τὰ ναυπηγεῖα ἐργάζονται...

Διαπιστούται, ἀλλως τε, ἀπὸ τὰς σχετικὰς ὑπευθύνους ἐκθέσεις ἐπὶ τῶν ἔξελιξεων τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας, ὅτι «τὸ ἐπίπεδον τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος δὲν ἐμφανίζει τοιαύτην ἀνάπτυξιν, ὥστε νὰ δικαιολογῇ μίαν ζωηρὰν πρωθόδησιν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς πρώτων ώλων». Καὶ εἶναι αἱ πρώται ςταὶ τὰ βασικὰ φορτία τῶν τράμπτη φορτηγῶν.

Πρέπει οἱ ἀμέσως ἐπόμενοι μῆνες νὰ ἐμφανίσουν κίνησιν μεταφορῶν ζωηροτέραν, ἐφόσον ἡ παγκόσμιος οἰκονομία δὲν ἥθετε σημειώσει συστολὴν τινὰ τῆς δραστηριότητος τῆς. Τὰ φορτία, τούλαχιστον, τῶν δημητριακῶν εἴθισται κατὰ τὸν χειμῶνα νὰ εἶναι περιστότερα. Τὰ τάνκερς εἶναι πιθανὸν νὰ ἀπουσιάσουν ἀπὸ τὴν ἀγοράν. Τὰ τράμπτη καὶ τὰ μπάλια κέρριερς θὰ πρέπει νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν. Ιδωμεν καὶ ἀλπίσωμεν.

\*\*\*

«Ἄν ὅμως, παρ' ἐλπίδα, ἡ μεταφορική κίνησις κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον δὲν ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνετον ἐκμετάλλευσιν τῶν μεταπολεμικῆς, τούλαχιστον, κατασκευῆς φορτηγῶν, δύσκολοι μᾶς περιμένουν.

Τώρα κινοῦνται μὲ ζημίαν καὶ τὰ οἰκονομικὰ συγχρονισμένα σκά-

φη, τινὰ δὲ καὶ παροπλίζονται. Τὰ βαρυνόμενα μὲ τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις θὰ ἀντικρύσουν αὔριον τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκποίησιν, ὃν ἔξι ἄλλων πηγῶν ὃ πλοιοκτήτης δὲν σπεύσῃ νὰ πληρώσῃ τὰ τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις. Υφίστανται ὅμως αἱ ἄλλαι αὐταὶ πηγαὶ; Διὰ πολλοὺς τῶν ἐφοπλιστῶν τὸ ἀμφιδάλωμα.

Δυσχερεστέρα είναι πράγματι ἡ θέσις τῶν χρεωκόμενων πλοίων ἐπισυγκρίσει πρὸς τὰ λίμπερτς. Αὐτὰ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἔχουν ἀποσεβθῆ. Δὲν ἀποτελοῦν παροπλίζονται ἐπὶ τέλους καὶ περιμένουν. Υφίστανται, θεοδίσιοι, φθοράν, δὲν τὰ περιμένειν ὅμως καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκποίησις, ητὶς ὅλιγα θὰ ἀποφέρῃ, λόγῳ τῆς σημαντικῆς ἐκπτώσεως τῶν ἀξιῶν.

\*\*\*

Καὶ τὸ ἐρώτημα: Τί θὰ γίνουν τὰ λίμπερτς; Πρέπει νὰ θεωροῦνται ὁριστικῶς καταδικασμένα; «Ἐπαυσε νὰ τὰ χρειάζεται ἡ ναυλαγορά; Εἰς τὸ στόμα δύον τῶν ἐπαγγελματικῶν συνδεομένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα προβάλλουν. Η ἀπάντησις είναι δύσκολος, ἀν μὴ καὶ ἀδύνατος.

Πολλαὶ αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπιδίωσιν τῶν λίμπερτς. Δὲν ἔπαυσαν, πράγματι, τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς σκάφη νὰ εἶναι χρήσιμα εἰς τὰ μεταφοράς. Γεγονὸς είναι τοῦτο ἀναμφισβήτητον. Τὰ μετρίας χωρικότητος φορτηγά ἀποτελεσματικῶς ἔχουν προσφέρειν τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον, διότι ὅλοι οἱ λιμένες τοῦ κόσμου δὲν προσφέρονται εἰς τὰ μεγαλύτερα σκάφη, διότι τὰ μικρότερα φορτία, τῶν 10.000 τόνων, πάντοτε θὰ προσφέρωνται καὶ διότι εἰς τὰ παγκόσμιον τονᾶς τῶν τράμπτης φορτηγῶν η συμμετοχή τῶν λίμπερτς καὶ τῶν ὁμοιοτύπων είναι εἰσέτι σημαντική, ὑπὲρ τὸ τρίτον τοῦ συνόλου. Αὐτὸ τὸ τρίτον δὲν ἔχει ἀκόμη ἀντικατασταθῆ ἀπὸ τὰ νεότευκτα.

Είναι, ὅμως, ἀντιοκονομικά τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ ἔξιδά των δὲν τοῖς ἐπιτρέπουν νὰ δεχθοῦν χαρημούς ναύλους. Παροπλίζονται, διὰ νὰ ἐπανέλθουν ὅμως εἰς τὴν ἀγοράν, ὅταν ἡ ζήτησις τονᾶς δελτιαθῆ καὶ μέχρις ὅτου διὰ τῶν ναυπηγήσεων πλήρως ἀντικατασταθοῦν.

Καὶ ἡ ἀντικαταστασις αὐτὴ δὲν είναι καταστήματα μηνῶν. «Ἐτη θὰ χρειασθοῦν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι καὶ ἡ μεταφορική κίνησις— ἀν δὲν ἀντιμετωπίσωμεν νέαν τινὰ κρίσιν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον— θὰ δαίνη αὐξανομένην.

Χρειάζονται, λοιπόν, ἀκόμη τὰ λίμπερτς δι' ὧρισμένας μεταφοράς. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ παύσουν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των. Είναι, ἀλλως τε, κουρασμένα σκάφη. Αἱ ἐπισκευαὶ των στοιχίζουν πλέον τολύ. Μὲ τὴν λῆξιν τῆς ἐπιθεωρήσεως των θὰ τίθεται πρὸ τοῦ πλοιοκτήτου τὸ ἐρώτημα τῆς ἐπισκευῆς ἡ τῆς διαλύσεως.

Δὲν πρόκειται, ὅμως, καὶ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγά νὰ παύσουν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ προσπαθήσουν νὰ τὰ κρατήσουν ἐπιθεωρήσεως των. Είναι, ἀλλως τε, κουρασμένα σκάφη. Αἱ ἐπισκευαὶ των στοιχίζουν πλέον τολύ. Μὲ τὴν λῆξιν τῆς ἐπιθεωρήσεως των θὰ τίθεται πρὸ τοῦ πλοιοκτήτου τὸ ἐρώτημα τῆς ἐπισκευῆς ἡ τῆς διαλύσεως.

Δὲν πρόκειται, ὅμως, καὶ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγά νὰ παύσουν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των. Είναι, ἀλλως τε, κουρασμένα σκάφη. Αἱ ἐπισκευαὶ των στοιχίζουν πλέον τολύ. Μὲ τὴν λῆξιν τῆς ἐπιθεωρήσεως των θὰ τίθεται πρὸ τοῦ πλοιοκτήτου τὸ ἐρώτημα τῆς ἐπισκευῆς ἡ τῆς διαλύσεως.

Απειλὴ τῆς ναυλαγορᾶς δὲν θὰ παύσουν νὰ εἶναι τὰ παρήλια πλέον λίμπερτς. Οἱ ἄλλοι—Νορβηγοί, Ἀγγλοί, Όλλανδοί, Γάλλοι—ἀπηλλάγησαν αὐτῶν. Οἱ «Ελληνες, οἱ Ἰταλοί καὶ οἱ τῆς Απωλετοῦς ἐφοπλισταὶ τὰς τὰ κατέχουν. Ήμεῖς κατὰ τὴν μεγαλύτεραν ἀναλογίαν. Έφόσον η ναυλαγορὰ διατηρεῖται εἰς τὸ Ν.Α.Τ.—, περιορίζουν διὰ μόνας τὰς πρὸς τρίτους ζημιάς τὴν ἀσφάλισιν, ἀγνοοῦν ἀκόμη ὧρισμένας ἀνάγκας συντηρησεως διὰ νὰ ὑποβιάσουν τὰ ἡμερήσια ἔξοδα τοῦ λίμπερτου εἰς τὰς 135 λίρας! Η σημαία τοῦ Λιβάνου καλύπτει, θεοδίσιας, τὴν προσπάθειαν αὐτήν. Οὐκ ἔστιν ἄλλως γενέσθαι.

Τὰ λίμπερτς, λοιπόν, θὰ προσφέρουν ἐπὶ τινὰ ἀκόμη ἔτη τὰς ὑπηρεσίας των. Οἱ μετρίας ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος ἐφοπλισταὶ θὰ τὰ κρατήσουν, μη ἔχοντες ἄλλο τι νὰ πράξουν. Η ἐπιθεωρη-

σις καὶ αἱ δαπανηραι ἐπισκευαὶ θὰ τοὺς ὑποχρέωσουν μόνον νὰ τὰ ἔκποιήσουν. "Αν αἱ τιμαὶ τοῦ παλαιοσιδήρου αὐγῆθουν, ή ἔκποιήσις διευκολύνεται. Γύρω τῶν 35 χιλ. λιρῶν ὑπολογίζεται πρὸς τὸ παρὸν ἡ ἀξία των. Είναι χαμηλή. "Η ἀντίτιμησις θὰ ἐπιταχύνῃ τὴν ἔκποιήσιν.

Ούτω πως διαγράφεται ή καταστασίς της φορτηγού να μας υπό τό καθεστώς τής πρωτοφανούς είς δύστητα κρίσεως.

ΤΑ ΟΣΑ ΧΡΗΣΤΟΥΝ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ  
Διαπιστούται έκ της μέχρι τούδε έφορμογής τού Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ότι, λόγῳ τῆς γενικότητος τῆς διατυπώσεων ὠρισμένων διστάκεων τού κεφαλαίου περὶ πληρώματος καὶ ἐλλείψει συσχετισμοῦ μεταξὺ οὐτῶν καὶ συνδέσεως των, ἔξεδόθησαν δικαστικαὶ ἀποφάσεις, δι' ὣν ἐπεδικάσθησαν πολλαπλαὶ ἀποζημιώσεις εἰς ναυτικούς διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν. Τὸ ἀνακύψαν θέμα ἐμελετήθη ἀρχικῶς ὑπὸ τῆς ἀρμοδιάς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τῆς «Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν». Ἐκ τῆς ἐνδηλεχούς μελέτης τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς ἐκδοθείσας ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω θεμάτων ἀποφάσεις, προέκυψαν τὰ ἔξης :

Κατά τὸ ἄρθρον 62, ὁ ναυτικός ναυσιγῆσαντος πλοίου δικαιούεται μισθοῦ δι' ὅσας ἡμέρας εἰργάσθη συντρέχων πρὸς διάσωσιν αὐτοῦ, τῶν ἐπιβιωνόντων ἡ τοῦ φορτίου, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ μισθῶν δύν τὸ πολὺ μηνῶν, ἔφοσον δὲν ἔξειμόσθω τὰς ὑπέρπεισίς του ἀλλαχοῦ. Ἐπίσης τὸ ἄρθρον 75 τοῦ ίδιου Κώδικος προβλέπει τὴν καταδολήν εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποζημιώσεως διὰ λύσιν τῆς συμβάσεως, ἐνεκα τῶν ἐν ἄρθρῳ 68 ἀναφερομένων λόγων, μεταξὺ τῶν ὅποιών περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἀπόλεια τοῦ πλοίου, τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως ταύτης καθοριζομένου διὰ τοῦ ἄρθρου 76 τοῦ Κώδικος.

Αι δύο αυται διατάξεις προεκδιλεσαν την έκδοσιν δικαστικών τινων ἀποφάσεων, δεχομένων την, εις περίπτωσιν λύσεων της συμβάσεως ναυτολογίησεως, λόγω ἀπαλείας του πόλιον ἐν ναυαγίου, ὑφίσταται ἀθροιστική ἔξισωσις ἀπατήσεων ἐκ μισθῶν δι' ἐργασίαν κατὰ τὸ ναυάγιον, μισθοῦ ἐπὶ δίμηνον μετά τὸ ναυάγιον και ἀποζημιώσεως, λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως, ἐνῷ ἕτεραι δικαστικαὶ ἀποφέσεις δὲν ἀπεδέχθησαν τὴν τοιαύτην ἀποψιν, ἐφαρμόσασαι, ἐν προκειμένῳ, τὰ εἰδικάς μόνον διατάξεις τοῦ ἄρρενος 62.

Τὸν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποστηρίζεται ἡ ἀποφις, ὅτι ὁ μισθός μέχρι δύο μηνῶν, διά τὴν ἀποβολήν, διά τὴν ἀνέργιαν, εἰς τὴν ὁποίαν οὐτός εὑρέθη ἔνεκαν τοῦ ναυαγίου. Συνεπώς, δὲν δύναται ὁ ναυτικός νά τύχῃ διά τὴν αὐτήν αἰτίαν καὶ τῆς ἑτέρας ἀπόζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75, δεδομένου, ἂλλως τε, ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δὲν ἐλήνθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ λόγω ἀνωτέρας βίας, τῆς ὁποίας τὸ βάρος δικαίου εἶναι, ὥσπες μὴ πιπίττη ἐφ' ἐνὸς μόνον τῶν συμβαλλομένων, ἀλλ' ἐπ' ἀμφοτέρων τούτων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἐγένετο ἀποδεκτῆ κατ' ἀρχὴν ἡ πρότασις τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν», ὅπως διὰ νόμου τροποποιηθούν αἱ ἐπίμαχοι αὐτοὶ διατάξεις τοῦ Κώδικος, ώστε νὰ παρέχεται τὸ δικαίωμα εἰς τὸν ναυτικὸν, ὅπως ἀπιδιώκῃ κατ' ἀπόλυτον ἐκλογήν του τὴν μίσαν ἐκ τῶν δύο τούπων ἀποκλιμάσεων.

Ζητήματα ανέκυψαν έπισης και κατά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 66, 72 καὶ 75. 'Αμφισβήτησις ἔγεννηθη ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀκριβῆ ἔννοιαν τῆς δευτέρας παραγράφου τοῦ ἄρθρου 66, ἦτοι, ἐάν συντρέχουν σωρευτικῶς αἱ ἀξίωσις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου τούτου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 551 (τοῦ 1914) ἀπερι ἀποκημιώσεως τῶν ἔξι ἀτυχημάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων». Εάν — δηλαδὴ — ὁ ναυτικός, ὑπέρ τοῦ ὅποιου συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις ἀποκημιώσεως, λόγω ἀσθενείας καὶ λόγω ἀτυχήματος — εἴ τις διαίσιον συμβάντος, δικαιούται εἰς ἀπόληψιν ἀμφοτέρων τῶν ἀποκημιώσεων ἀθροιστικῶν.

Κατά σχετικήν διάταξιν τού προϊσχύσαντος νόμου 1752 (τοῦ 1951) «περὶ καντικῆς ἐργασίας», αἱ ἀνωτέρω ἀξιώσεις ἔξι ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματος συνεψηφίζοντο. Ἡ διάταξις ὅμως αὕτη δὲν ἐπανέληφθη εἰς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστηρίζωνται πλείονες τῆς μιᾶς γνῶμαι ἐπὶ τῆς ἀληθοῦς ἐνοίας τοῦ ἄρθρου 66. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποστηρίζει τὴν ἀποψιν, δτὶ, ἐφόσον συρρέουν δύο ἀξιώσεις, τείνουσαι πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ιδίας ζημίας, ἥτοι τῆς ἀνικανότητος πρὸς ἔργασίαν δύνανται, νὰ ἀπορθοῦν ἀνθέτος.

τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι πᾶν ὅ,τι λαμβάνεται ἐκ τῆς μιᾶς συμψηφίζεται εἰς τὴν ἄλλην.

Πέραν δημοσίων τῶν ἀνωτέρω, ἀνέκυψε προσέστι καὶ τὸ θέμα, ἐὰν ἐπὶ τῆς πρώτου λύσεως τὰς συμβάσεις ναυτολογίσεως, λόγῳ ἀσθενείας καὶ ἀποδιβήσασις τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Ἑρacle πρὸς νοσηλείαν, γεννᾶται ἀξίωσις τούτου πρὸς ἀποζημίωσιν, κατὰ τὸ ὄρθρον 72 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἔξεδδόθησαν ἀντιφατικαὶ ἀποφάσεις, ἀλλαὶ μὲν ἐπιδικαζούσαις ἀθροιστικῶς τὰς ἀνωτέρω ἀποζημιώσεις, ἄλλαι δὲ δεσχόμεναι, ἀντιθέως, ὅτι αὗται δὲν ὄφελονται ἀθροιστικῶς, ἀλλὰ διὰ τῆς καταβολῆς τῆς μιᾶς συμψηφίζεται πρὸς αὐτὴν καὶ ἡ ἀξίωσις δια τὴν ἑτέραν.

Ἐπί τῶν ἀνωτέρω, ἡ γνώμη τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας εἶναι, ὅτι δὲν εύσταθεὶς ἡ ἀποψίς τῆς ἀδριοτικῆς ἀποζημιώσεως, καθόσον διά τοῦ ἄρθρου 72, παράγραφος 2, τοῦ Κώδικος, προβλέπεται λόντις τῆς συμβάσεως διὰ ταπεγγίας, ἐνῷ διὰ τῆς ἀποβίβασεως τοῦ ναυτικοῦ, λόγῳ ἀσθενείας, ἐπέρχεται ἀνυπαίτιος λόντις τῆς συμβάσεως διὰ τε τὸν ναυτικὸν καὶ τὸν πλοιοκτήτην κοινῇ δὲν ἀπομένει ἔδαφος ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ Κώδικος. Εἰς ἐπίρρωσιν, ἄλλως τε, τῆς ἀπόφεως ταύτης, ἔρχεται ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 30 τοῦ «Ποιινού καὶ Πειθαρχικού Κώδικος τοῦ Ε. Ν.», προβλέπουσα ποιηνὴ διὰ τὸν πλοίσαρχον, δόστις δὲν ἀποβίβαζει εἰς λιμένα τὸν ἀσθενήσαντο ναυτικόν.

Καὶ διὰ τὰς ἀνωτέρω περιπτώσεις τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας προτείνει τὴν ἐρμηνείαν τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος, συμφώνως πρὸς τὰς προεκτείσας ὅποιες, ὡστε νὰ ρυθμισθῶν τὰ ἀνάκυψατα ζητήματα, ἀπίνα ἔχουν καὶ ἐπανδημψιν προκαλέσει σοβαρὰς διαφορὰς μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, αἱ ὄποιαι καὶ κατέληξαν εἰς ὅξεις δικαστικούς ἀγώνας.

## **ΚΑΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ**

'Ησθένησεν ἐπὶ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ναυτικός τις. Ἐνοσηλεύθη δα-  
πάναις τοῦ πλοιοκτήτου, ἀπέξημιώθη δάσεις τοῦ ἑλληνικοῦ νόμου καὶ  
ἔξωφλησε διὰ συμβολαιογραφικῆς πράξεως κάθε του ἀπάίτησιν ἐπού-  
της ἀσθενείας του. Ἐν συνεχείᾳ ἐπανόπρεψελήφθη παρὰ τοῦ αὐτοῦ  
πλοιοκτήτου ἔλαβε προκαταδολὴν ἐκατὸν δολλαρίων καὶ ἀπεστάλη  
εἰς τὴν Ν. Υόρκην πρὸς ἐπιβίσασιν ἐπὶ τοῦ σκάφους. Μόλις ἔθεσεν  
ἐκεῖ, ἡγειρεν ἀγύωνην ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων διὰ τὴν  
αὐτὴν ἀπαίτησιν, δι' ἣν ἐδόθη ἀπέξημιώθη. Ἡξιώσει συγκαταβατικῶς  
ἔξηκοντας πέντε χιλιάδες δολλαρίων!

Καὶ ἡ περίπτωσις αὐτὴ δὲν εἶναι η μόνη. Πλειστοί σσαι παρόμοιαι ἐκδικάζονται εἰς τὴν Ἀμερικήν. Δέν μας ἐνδιαφέρει τὸ ἄν καὶ κατὰ πόσον τὰ ἀμερικανικὰ δικαιστήρια ἔχουν δικαιοδοσίαν τινὰ ἐπί υπόθεσεων ξένων ναυτικῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων. Μᾶς ἐνδιαφέρει η ήθική πλευρά τοῦ ζητήματος, οἱ ἀσκούμενοι ἐκδικουμένοι εἰς δάρος τοῦ Ἑλληνικού πλοίου καὶ η περιφρόνησις τοῦ Ἑλληνικοῦ Νόμου ἀπό "Ελλήνας ναυτικούς.

Μήπως θὰ πρέπει νὰ ἐπίλαμβάνεται τῶν ἀδικημάτων αὐτῶν—περὶ ἀδικημάτων πρόκειται—ὅ ποινικὸς καὶ πειθαρχικὸς κῶδις; Μήπως, ἂν ἔγνωστοποιοῦντο τὰ ὄνόματα τῶν οὕτω ἀντιδικούντων ἐνώπιον ἔχων δικαστηρίων καὶ ἐλαυνόντο τὰ κατάλληλα διοικητικά ἔστοι μέτρα, θὰ καθίσταντο περισσότερον διστακτικοὶ οἱ προσφεύγοντες εἰς ἔνα δικαστήρια, ἀφοῦ ρητά διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἀναγνωρίζεται ὡς ἐλληνικὸς καὶ μόνον Νόμος;

#### **ΕΠΑΙΔΕΥΣΗ ΧΡΟΝΟΥΣ**

Τὸ «χαράτσι» τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ καὶ πάλιν. Συμμετέχει, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν μοιραστιά του καὶ ή ίδική μας Π.Ν.Ο. Ἡ οἰκονομικὴ εὐφορία—ή ἄνευ προηγουμένου—ύπὸ τὴν ὁποίαν διαβιοῖ ἡ Ναυτική μας Ὀμοσπονδία, ὀφείλεται εἰς τὸ «χαράτσι» καὶ τὰς ἐξιφορὰς—τὰς ὑπερμέτων μεγάλας—τῶν ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετούντων, ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ «σπουδαίας εὑκόλιας».

"Οταν πρὸ μηνῶν ἐπετεύχθη, κατόπιν ἐπιμόνων διαθημάτων τῶν ἐφοπλιστῶν, ή μείσως τῆς πρὸς τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν καὶ τὴν Π.Ν.Ο. εἰσφορᾶς εἰς τὸ ἡμίσου (10 σελλίνια), ὁ κ. Οὐάйт καὶ ὁ σύντροφός του κ. Πετρουλᾶς ἐδικαιοδόγησαν τὴν εἰσφοράν, μὲ τὸ ἐπίχειρον τοῦ διατίθεταί αὐτήν ὑπὲρ τῆς κοινωνικῆς προσοῦ πάσης κυριεύ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΔΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΔ.

#### ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ· ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥΝΕΙ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 3033, MINORIES

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

**RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.**

SHIP OWNERS BROKERS  
FOR THE

## SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES  
LONDON E.C. 3

γατικής τάξεως. Ανεφέρθησαν συγκεκριμένοι πρό τριετίας δωρεαί ποσών τινων εις τὸν ἔδον «Οἰκον τοῦ Ναύτου».

Απολογισμός, δεδιαίως, τῆς διαχειρίσεως τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς, ὥπως καὶ τὸν ὑπέρ τῆς Π.Ν.Ο. ιδιαιτέρως καταβαλλομένων ὅπο τοὺς ναυτεργάτας συνδρομῶν, δὲν εἶδε ποτὲ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, οὔτε καὶ ἀνεκοινώθη διάδεστις ποσοῦ τινος ἐκ τῶν εἰσπραττούμενων—δεκάδες γιλιάδες λιρῶν Ἀγγλίας—ὑπέρ εὐαγούς τινος ἰδρύματος ἢ ἄλλης ὄργανσεως, ἀποσκοπούσης τὴν πρόνοιαν ὑπέρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Καὶ καθίσταται διαβλητή—διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν σκανδολώδης—ὅλη αὐτή ἡ ὑπόθεσις τῶν εἰσφορῶν, ἐφόσον μυστική καὶ ἀνέξελεγκτος παραμένει ἡ διαχειρίσεις των. Καὶ δὲν βλέπομεν τὸν λόγον νὰ συνεχισθῇ τὸ καθεστώς αὐτό, ἂν ὁ ἔλεγχος δι' ὄρκων λογιστῶν δὲν ἥθελε διενεργηθῆ ἐπὶ τῆς μέχρι τοῦδε διαχειρίσεως τῶν εἰσπραττόντων καὶ ἂν ἡ ἐποπτεία τοῦ ἀρμόδιου Ὑπουργείου καὶ ἡ τακτικὴ δημοσιεύσις τῶν ισολογισμῶν δὲν ἥθελον καθιερωθῆ.

Νὰ προέρχωνται οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων εἰς τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, χωρὶς ὅμως τὸ ἀδικαιολόγητον «χαράτσι», μετριαζομένης δὲν ταῦτῳ καὶ τῆς πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. ναυτεργατικῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ ἐλάχιστον. Εἰναι πολλοὶ οἱ ναυτικοὶ καὶ τὰ κατὰ κεφαλὴν εἰσπραττόμενα ὑπὲρ τοῦ διατάξιον.

Πρέπει νὰ προσέξουν οἱ τοῦ Ὑπουργείου ἀρμόδιοι καὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν. Θὰ προληφθοῦν αἱ περαιτέρω ἀνωμαλίαι, τὸ σκάνδαλον τοσοῦ.

### Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ „Ρ & Ι“

Ο ἑτησίος ἀπολογισμὸς τῶν πεπραγμένων τῆς ἀλληλασφαλείας (Club) United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd, παρὰ τῇ ὅποιᾳ σημαντικὸς ὅγκος ἀλληλικοῦ τονιάς εἶναι ἡ σφαλισμένος, μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ ἐνὸς ζητήματος, ὅπερ, ἀτυχῶς, δὲν ἐφελκύει, ὅσον βά ἐπερπετε, τὴν προσοχὴν τῶν χρεώτερων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰναι πολλαὶ αἱ εἰσπραττόμεναι εἰσφοραὶ, προαναγγέλλεται δὲ ἀπὸ τοὺς διαχειριστάς τοῦ Club, κ. κ. Thos. R. Miller and Son, ἡ περαιτέρω αὐξῆσις των διὰ τῶν ἐκ τῶν προσθέτων τοιούτων (back calls), ἐφόσον διογκοῦνται αἱ καταβαλλόμεναι ἀποζημιώσεις. Ολίγον, δηλαδὴ, ἀκόμη, καὶ ἡ κάλυψις τῶν κινδύνων Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως (P & I) θὰ φθάσῃ νὰ στοιχίζῃ εἰς τὴν πλαιοκτησίαν ὅσον καὶ ἡ ἀσφάλισις αὐτοῦ τοῦ σκάφους.

Εἰναι ὅμως ἀξιοσημείωτον τὸ γεγονός, τὸ διαπιστούμενον ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς διαχειρίσεως τοῦ «Κλάμπ», ὅτι αἱ ἐπὶ φορτίων ἀπαιτήσεις καὶ δῆ τῶν διὰ τῶν φορτηγῶν γραμμῆς μεταφερομένων, ἐμφανίζουν σημαντικήν αὐξῆσιν (ἐντὸς πεντετετούς σχεδὸν ἐδιπλασιάσθησαν) συμμετέχουσι κατὰ 37 ½ % ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀποζημιώσεων, ποὺ κατεβλήθησαν κατὰ τὰ ἑταῖρα 1953) 1959.

Καὶ δεδομένου ὅτι τὰ ίδικα μας τράμπτες ἔχει ὀλοκλήρους ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χῦμα, μη ὑποκειμένων, πλὴν τῶν σιτηρῶν, εἰς ἀλλοιούσαις καὶ ζημίας ἐκ κακῆς στοιβασίας, ἀλλιπούς ἀερισμού καὶ κλοπῆς, δικαιολογεῖται τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ τράμπτη ἔχουν τὰς ὀλιγωτέρας ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεων ἐπὶ φορτίων καὶ καλούνται νὰ συμμετασχουν εἰς τὰς περισσότερας ζημιάς τῶν λάινερος.

Μία στατιστική, διαχωρίζουσα τὰς ἀπαιτήσεις τῶν μὲν καὶ τῶν δέ, θὰ ἡτο λίαν διαφωτιστική. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπερπετε νὰ τὴν ἀξιώσουν.

Ἐξ ὅσων πληροφοριῶν κατέχομεν, δὲν κατώρθωσαν μέχρι τοῦδε οἱ ἐνδιαφερόμενοι «Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ νὰ συναγάγουν σαφῆ συμπεράσματα ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἀλληλικοῦ κινδύνου P & I. Εἰναι, πάντως, γεγονός ὅτι πληρώνουν πολλὰ καὶ ἵσως αὔριον περισσότερα, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν ἐπὶ φορτίων ζημιῶν εἶναι μικρότερον καὶ κατ' ἀναλογίαν ὀλιγώτεροι αἱ ἀποζημιώσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς καταβαλλομένες ἐκ τῆς ἀσφάλισίσεως τοῦ ἀγγλικοῦ κινδύνου τοιαύτας, λόγω ζημιῶν ἐπὶ φορτίων καὶ ὅτι, τέλος, ἡ δικαιοτέρα κατανομὴ τῶν ἀμοιβαίων κινδύνων θὰ ἀπέφερε τὴν μείωσιν τῶν προσθέτων εἰσφορῶν διὰ τὸ ἀλληλικὸν πλοῖον.

Ἡ περίπτωσις ὅμως τῶν ζημιῶν ἐπὶ φορτίων δὲν εἶναι ἡ μόνη, ἡ καλυπτομένη ἀπὸ τὰς ἀλληλασφαλιστικὰς ὄργανσεως τοῦ Λονδίνου. «Ἐχομεν καὶ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐργατικῶν ἀπαιτήσεων. Περὶ αὐτῶν ἐλάχιστα γνωρίζομεν. Σκότως καλύπτει τὴν διαχειρίσιμην τοῦ ἀλληλικοῦ κινδύνου. Ἀγνωστα τὰ ἀσφαλιστικὰ ἀποτελέσματα. Οἱ διαχειρισταὶ τῶν Clubs ὄμιλουν περὶ σοδαρῶν ἀνοιγμάτων. Κανεῖς—πλὴν τῶν ἐφοπλιστῶν—δὲν θὰ ἡτο εἰς θεσινὸν νὰ τοὺς ἀντικρύσουν. Θὰ ἐπερπετε ὅμως εἰς ἔρευναν εἰδικήν τὸ κάθε ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον νὰ προβῇ διὰ τὰς καταβληθείσας ἀποζημιώσεις. Καὶ ἡ ἔρευνα αὐτὴ οὔτε διενηργηθῇ, οὔτε καὶ θὰ διενεργηθῇ. Διά τινας τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀνάγεται εἰς τὴν ζώνην τοῦ ἀπηγορευμένου κάθε σχετικὸν ἔρωτημα.

Κακῶς καθ' ἡμᾶς. Ο ὅλος λογαριασμὸς τῆς δισχειρίσεως τῶν κινδύνων «Προστασία καὶ Ἀποζημίωσις» πρέπει νὰ διερευνηθῇ, νὰ διαπιστωθῇ τὸ δικαιολογημένον τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου.

Τώρα, μὲ τὴν ἔντασιν τῆς κρίσεως, μὲ τὴν ἐπιταγὴν κάθε οἰκονομίας, τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας, ὑπὲρ πάσαν ἀλλῆ φοράν, ἐπιβάλλεται ἀποφασιστικώτερον νὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμεν.

### Ο ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Μὲ ἄνεσιν ἐργάζεται ἡ ἑθνικὴ πρὸς Αὐτοτραλίαν γραμμῇ, ἀφ' ὅτου ἐπετεύχθη ἡ στενὴ ὀπωδόπτη πουεργασία τῆς μετά τῆς οἰκείας Διασκέψεως. «Ολαι αἱ ἀντιδράσεις, οἱ ἀπροσγέματιστοι ἐκβισμοὶ τῶν πολλῶν καὶ ισχυρῶν ἀνταγωνιστῶν της, αὐτομάτως ἔχειτον. Τὰ πρακτορεῖα εἰς τὴν Αὐτοτραλίαν ἔκδιδον ἐλευθέρως πλέον εἰσιτήρια ὃι ἀμφότερα τὰ ἀλληλικὸν ὑπερωκεάνια, ἀνεμποδίστως διενεργεῖται ἡ τύρεια διαφήμισις τῆς ἀλληλικῆς γραμμῆς, ἐνῷ τὸ συμφωνηθὲν υφος τῶν ναύλων τηρεῖται ἀπαρεγκάτως. «Ηδη εἰς διατραγματεύσεις εὑρίσκεται ὁ Οἰκος Χανδρίας διὰ τὴν ἐπίτευξιν παρομοίας συμφωνία, καὶ μετὰ τῆς Κόνφερας Ἐμπορευμάτων, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἀντιδράσεις καὶ αὐτῆς δὲν ἡμιδίσταν τὴν κατὰ ταξίδιον αὐξῆσιν τῶν παραλαμβανομένων φορτίων ὑπὸ τῶν ὑπερωκεανῶν μας ἐκ τῶν λιμένων τῆς Αὐτοτραλίας. «Η ἴδρυσις εἰσαγωγικῆς ἑταῖριας κατεψυγμένων κρεάτων εἰς τὴν Ἐλλάδα ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Πατρίς» καὶ τοῦ «Βρετάνην» ἐπερρεψε μέχρι τοῦδε εἰς τὴν Βαθμὸν ἱκανοποιητικὸν νὰ ἀντιμετωπίσθων αἱ εἰς τὸν τομέα τῶν φορτίων παρεμβαλλόμεναι δυσχέρειαι τῶν ἀνταγωνιστῶν μας. Πάντως, μία συμφωνία διὰ τὸν συμμετίσιον καὶ μετὰ τῆς Κόνφερας τῶν ἐμπορευμάτων, κρίνεται ὅτι ἀποτελεσματικώτερον θὰ ἔδραση τὴν θεσινή τῆς νεοταγούν καὶ τόσον ταχέως ἀνταποχθείσης ἑθνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

«Ολαὶ ἀντίθετοι πρὸς τὰς θετικὰς αὐτὰς ἔξι Αὐτοτραλίας δ.απιστωσίεις, εἰναι αἱ ἀμεσοὶ προσποτικαὶ διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς κινητεύσεως τῆς γραμμῆς εἰς τὴν ἑθνικήν της ἀφετηρίαν, τὴν Ἐλλάδα. Δικαιολογοῦνται αὐταὶ σοδαράς ἀντοχῆς, ἐάν ληφθῇ ὑπὲρ ὄψιν ἡ ἐπιμονὴ τῶν ἰταλικῶν ἐταιριῶν, ἡ ἐσχάτης ιδιαιτέρως ἐνταθεῖσα, διὰ τὴν συμμετοχήν των, πάσια θυσία, εἰς τὴν Ἐλλάδον μεταναστευτικὴν κίνησιν. Πέντε ιταλικά ὑπερωκεανά, κατὰ τὰς ὑπαρχόντας πληροφορίας, διὰ προσεγγίζουν ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τακτικῶν εἰς τὸν Πειραιά, διὰ τὴν παραλαβὴν ἐλευθέρων μεταναστῶν. «Η αἰσθητὴ μείωσις τῆς μεταναστευτικῆς κινητεύσεως ἐξ τῆς τρίτης τοῦ Ελλάδος εἶναι προφανής. Αἱ συνχριν προσεγγίζουν ἀπὸ τοῦ πλεονάζοντος ἐργατικοῦ δυναμικοῦ της ὑπὲρ τῶν λοιπῶν τῆς Κοινῆς Ἀγροάς, ἔξαναγκάζει, ὡς φαίνεται, τὰς τακτικὰς ὑπερωκεανίους γραμμας πρὸς τὴν Αὐτοτραλίαν νὰ ἀναζητήσουν ἐπιβάτας ἐκ τῶν ἐγγύς εὐρισκομένων μεταναστευτικῶν χωρῶν, τὴν Ἰσπανίαν, τὴν Μάλταν καὶ τώρα τὴν Ἐλλάδα. «Ο κινδύνος εἶναι προφανής. Αἱ συνχριν προσεγγίζουν τὰς τακτικὰς ὑπερωκεανίους, προστιθεμέναι εἰς ἔκείνας τῶν ἀγγλικῶν, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι θὰ σαρφώσουν τὴν ἀλληλικὴν ἀγοράν ἀπὸ τὰ μεγάλα μέρη τῶν ἐλευθέρων, ὡς καλούνται, μεταναστῶν. Καὶ νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὄψιν ὅτι βάσις τῆς κινητεύσεως τῶν δύο ὑπερωκεανῶν μας εἶναι μόνον ὁ «Ἐλλήν πρὸς τὴν Αὐτοτραλίαν ἐπιβάτης. Ἀλλοίμονον ἀν σύτος, εἰς τὴν ἀπειλουμένην μάλιστα ἔκτασιν, ὑπὸ τοῦ ζένου πλοίου ἀπορροφηθῇ.

«Η ἀντιμετώπισις ἐνὸς τοιούτου κινδύνου δὲν εἶναι δυσχέρης, παρὰ μόνον διὰ τὴν ἀλληλικὴν ραθυμίαν καὶ διστακτικότητα. «Ἐὰν ὁ ὄρος καὶ μόνον τῆς ἀμοιβαιότητος εἰς τὰ προστατευτικὰ τοῦ «Ἐλληνος μετανάστου μέτρα ισχύσῃ, πλήρης θὰ εἶναι ἡ προστασία τοῦ ἀλληλικοῦ ὑπερωκεανίου ἐκ τοῦ ἀνταγωνιστού τῶν ζένων εἰς τὴν ἑθνικήν του βάσιν. «Ἐάν, δηλαδὴ, θελήσῃ, η Κυβερνητικής νὰ λάβῃ διὰ τὸ ιταλικὸν ὑπερωκεανὸν τὰ μέτρα, τὰ ὅποια ἔχει λάβει πρὸ πολλοῦ ἡ ιταλικὴ διὰ τὸ ἀλληλικόν, ἀλλὰ καὶ δι' ὅλα τὰ ζένα, ἐάν καθιερώσῃ τὴν κατόπιν εἰδικῆς ἀδείας παραλαβὴν «Ἐλλήνων μεταναστῶν ὑπὸ τῶν ζένων πλοίων, τὴν πρόσληψιν, τέλος, «Ἐλληνος ιατροῦ καὶ ἀλληλικοῦ βοηθητικοῦ ὑγειονομικοῦ προσωπικοῦ.

Εἰς δύο ἄρθρα τοῦ νομοσχεδίου περὶ μεταναστεύσεως περιελήφθησαν ἀπὸ μακροῦ χρόνου τὰ μέτρα ταῦτα. «Ἐπειδὴ ὅμως τὸ νομοσχέδιον καθυστέρησε καὶ καθιυστεῖ πάντα νὰ εἰσαχθῇ εἰς τὴν Βουλήν πρὸς ψήφισμα, υἱούτηθή τοῦ αὐτῆμα τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ὅπως τὰ ὡς ἄνω μέτρα περιληφθοῦν εἰς ἔνα ἐκ τῶν δύο ἐτοίμων νομοσχεδίων τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας», εἰς τὸ «περὶ Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων» ἢ εἰς τὸ προβλέπον τὴν κύρωσιν τῆς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

Τὰ ἄρθρα ταῦτα ἔχουν ὡς ἔξις: Τὸ πρώτον: «Ἄπαγορεύεται εἰς οἰονδήποτε ἀλληλικῆς ή ζένης σημαίας πλοίον νὰ παραλαμβάνῃ ἀξέσιας, ἐάν δὲν εἶναι ἐφοδιασμένον διὰ σχετικῆς ἀδείας, ἐκδιομένης παρὰ τὸ Υ.Ε.Ν. μετ'

Telegrams: "GENICOLAOU,  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS  
PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

Telephone: ROTAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

έπιθεωρησιν ένεργουμένην εν Πειραιεῖ ύπό τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων'.

Καὶ τὸ δεύτερον ἄρθρον: «Παντὸς πλοίου ύπὸ ἑλληνικὴν ἡ ξένη σημαίαν μεταφέροντος μετανάστας εἰς ἀριθμὸν μείζονα τῶν τρικοντα, ἐπιβιβάζεται εἰς κυβερνητικὸς ἐπίτροπος, ὁρίζομενος ἔκαστοτε ύπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Εἰς περίπτωσιν πλοίου ἐπηνδρωμένου δι' ἀλλοδαποῦ πληρόματος, προσλαμβάνεται ἀπαραιτήτως παρ' αὐτοῦ ἐπαρκὲς ἐξ 'Ελλήνων δομητικὸν ὑγειονομικὸν προσωπικὸν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν παραλαμβανομένων μεταναστῶν, "Ελλην δέ ιατρὸς θὰ ἔχῃ τὴν διεύθυνσιν τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου, εἰς πᾶν ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν ὑγειεινὴν διαδίωσιν καὶ τὴν ιατροφερμακευτικὴν καὶ νοσοκομειακὴν περίθαλψιν τῶν μεταφερομένων 'Ελλήνων μεταναστῶν, κατὰ τὰς ὅδηγιας τοῦ κυβερνητικοῦ ἐπίτροπο, μεθ' οὐ στενές συνεργάζεται».

'Αυτούς ὅμως καὶ τὰ νομοσχέδια, εἰς τὰ ὅποια περιελήφθησαν τὰ δύο ὃς ἄνω ἄρθρα, δὲν φάνεται ὅτι ταχέως θὰ πρωθηθοῦν μέχρι τῆς 'Επιτροπῆς Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως. Καθ' ὅλας τὰς ἔνδειξεις, ὁ Σεπτέμβριος θὰ εὑρῇ ἀκάλυπτον τὴν γραμμὴν ἐκ τοῦ πρετοιμαζομένου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ιταλικῶν πλοίων. Καὶ ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ἢ ἀρχίσουν νὰ καταπλέουν εἰς τὸν Πειραιά τὰ πέντε ιταλικά ὑπερωκεάνια. Στοιχειώδης πρόνοια εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ δόλου θέματος τὰ ἐπιβάλλει.

### Η ΤΕΤΑΡΤΗ ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΑΩΝ

'Εντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενθέμερου τοῦ προσεχοῦ μηνὸς, ἡ τετάρτη κατὰ σειρὰν Δημοσία Σχολὴ Πλοιάρχων, η ἰδρυθείσα εἰς τὴν Σύρον, θὰ εἶναι ἔτοιμη, ἀπὸ τοῦτον τοῦ πλήρη ἑξοπλισμὸν τῆς νέας Σχολῆς τῆς Σύρου. Τὸ οἰκημα τοῦ παλαιοῦ Ἀγγλικοῦ Τηλεγραφείου ἀνεμοφρώθη καὶ ἡ ξιοποιήθη κατὰ τοιούτῳ ἐπιτυχῆ τρόπον, ὥστε νὰ συνδυάζῃ τὰς ἀνέσεις ἐνὸς ἀπολύτως συγχρονισμένου διδακτηρίου καὶ οικοτροφείου καὶ τὸν ὑποβλητικὸν ἀρχιτεκτονικὸν ρυθμὸν τὸν ὅποιον συνήθως διετηροῦν τὰ κτίρια ποὺ στεγάζουν σχολὰς μὲν πολυετεῖ παράδοσιν. Οὕτω θὰ ἡδύνατο νὰ εἴπῃ τις, ὅτι ἡ Σύρος ἀπέκτησε μίαν σχολὴν, συγκεντρώνουσαν τὰ δασικά πλεονεκτήματα τῶν σχολῶν 'Ασπροπόρου καὶ 'Υδρας.

"Ολας ἴδιαίτερον ἐνδιαφέρον, μᾶς πληροφοροῦν οἱ ὄρμοδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ ὁ μηχανικὸς κ. Κατζουράκης, δόστις ἔξετέλεσε τὰς μετασκεύας, παρουσιάζει ἡ ἀνεγερθείσα εἰς τὸ δῶμα τοῦ παλαιοῦ κτίριου τεραστία αἰθουσα χαρτῶν, μὲ προσανατολισμὸν πρὸς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος καὶ μὲ ὑαλόφρακτον σχεδὸν δλόκηρον τὴν μίαν πλευρὰν τῆς. Παρέχει τὴν ἐντύπωσιν γεφύρας διακυβερνήσεως, εἰς τοὺς ὄποιον θὰ ζοῦν καὶ θὰ ἐκπαιδεύωνται σκληραγωγούμενοι οἱ ναυτίλοι ἀξιωματικοί τῆς αὔριον.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀρμοδιὰ διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπέτυχε τὴν ἑκάρωστην ἀπὸ τὸ Δημόσιον παρακειμένου εἰς τὴν Σχολὴν οἰκήματος, τὸ ὅποιον περιβάλλεται υπὸ εὐρέως ἀνοικτοῦ χώρου. Θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν στέγασιν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, διὰ τὴν διαμόρφωσιν γηπέδου δι' ἀθλοπαδιάς καὶ τὴν δημιουργίαν ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν ἀσκήσιν εἰς τὰ πρωταρικὰ ἔργα.

Παραλλήλως μὲ τὰς καταβαλλομένας προσπάθειάς διὰ τὴν ὀδοκήρωσιν καὶ ταχείαν ἀποπεράτωσιν τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τῆς νέας σχολῆς, τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἐπρωχώρησεν εἰς τὴν διοικικασίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ἀναγκαίων ἐπίπλων καὶ ὄργανων ἐποπτικῆς διδασκαλίας. Οὕτω κατεκύρωσε τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν ἀγοράν σιδηρῶν καὶ χυλίνων ἐπίπλων, ἐνὸς ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ διενεργήσῃ τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν διαφόρων σκευῶν. "Οσον ἀφορᾶ τὸν εἰς ὄργανα καὶ λοιπά μέσα ἐποπτικῆς διδασκαλίας ἐξοπλισμὸν τῆς σχολῆς, παρεκλήθησαν καὶ πάλιν οἱ ἐφοπλισταὶ ὅπως συμπληρώσουν τὰ ὑπάρχοντα κενά, δεδομένου ὅτι ἔνα μέρος τῶν ὄργανων αὐτῶν ἔχει περισσεύσει ἐκ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἄλλων σχο-

λῶν, τοῦ διατεθέντος ύπὸ τῆς γερμανικῆς ἐπιστημονικῆς βοηθείας.

Καθ' ὅλας τὰς ἔνδειξεις, ἡ τετάρτη Σχολὴ Πλοιάρχων, ἡ ὅποια σὺν τοῖς ἄλλοις θὰ ἔχῃ τὸ πλεονέκτημα νὰ λειτουργῇ εἰς ἓνα γνήσιον ναυτικὸν περιβάλλον, εἰς τὴν πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν, θὰ δεχθῇ τοὺς πρώτους μαθητάς της, τεσσαράκοντα τὸν ἀριθμόν, τὸν προσεχῆ Νοέμβριον.

\* \* \*

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωνιάδη, προεκρυθῆ διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατάταξιν εἰς τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Σύρου 35 μοσθητῶν. 'Ο διαγωνισμὸς θὰ γίνη τὴν 5ην Οκτωβρίου.

Οἱ ἐπιμυμούντες νὰ λάβουν μέρος εἰς τὸν διαγωνισμὸν, δέον νὰ ὑποβάλλουν τὸ δραδύτερον μέχρι τῆς 20ης Σεπτεμβρίου 1962 εἰς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ σχετικὰ δικαιολογητικά. Εἰς τὰς ἔξετάσεις γίνονται δεκτοὶ ὑποφήφιοι ἡλικίας μέχρι 19 ἔτων ητοί, γεννηθέντες τὸ 1943 καὶ ἐντεύθεν.

### ΕΚΚΛΗΣΙΝ ΠΟΙΟΥΜΕΘΑ

'Εδαπανήθησαν πολλὰ καὶ θὰ δαπανηθοῦν ἀκόμη οὐκ ὀλίγα ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως διὰ τὸν πλήρη ἑξοπλισμὸν τῆς νέας Σχολῆς τῆς Σύρου. Τὸ συμπαράστατις τοῦ ἑφοπλισμοῦ χρειάζεται. Τὸ Κράτος διέθεσε τὰς πιστώσεις διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὸν διαρύθμισμαν τοῦ κτιρίου (2.2 ἑκατόμ. δραχμῶν). Κάθε περιστέρων ἐνίσχυσις ἀπὸ τὸ Δημόσιον ἀποκλείεται. 'Απὸ τοὺς ἑφοπλιστάς, κατ' ἀνάγκην, θὰ πρέπει νὰ προέλθῃ ἡ χρηματοδότησις διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν δασικῶν ἐκείνων ναυτικῶν ὄργανων, ποὺ συμπληρώνουν τὰς ἐλλείψεις. Καὶ αὐταὶ ἔγκεινται εἰς τὰς ἔξις ὄργανα:

Διπαράλληλοι, διστήται, φακοὶ ἀναγνώσεως χαρτῶν, διόπτρα κοινῆ, διόπτρα ἀξιμουσικῆ, διόπτρα πρισμοτική, ταξίμετρον, χρονόμετρον, στιγμόμετρον, στιγμογράφος, βολίς μηχανική, δρομόμετρον κοινὸν ρυμουλκούμενον (walker), ἐξάντες, μαγνητικὴ πυξίς, μαγνητικὴ πυξίς λέμβου, κλισιόμετρον, γεωγραφικὴ σφαίρα, βαρογράφος ἢ βαρόμετρον τοίχου, ύγρογράφος ἢ ύγρομετρον, φανός ALTIS, ραδιογνώσιμον, ραντάρ, γυροσκοπικὴ πυξίς.

'Εχομεν ἐπίγνωσιν τῶν δυσκόλων περιστάσεων. 'Εξαιτούμεθα καὶ τῶν ὀλίγων τὴν παροχήν. Δεκτὸν καὶ ἔνα μόνον ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀντικειμένων.

Δύσκολον ἔργον ἀνέληφθι. 'Εντὸς ἔτους ἐπετεύχθη ἡ ὄργανωσις τῆς Σχολῆς. 'Αν τὴν ἀνάληφθείσαν πρωτοβουλίαν ἐνισχύσουν καὶ οἱ ἑφοπλισταί, μετὰ δίμηνον ἡ ναυτιλομένη 'Ελλάς θὰ εἶναι ὑπερήφανος δι' ὅτι ἐπετελέσθη εἰς τὴν πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν.

Πιστεύομεν ὅτι ἡ ἐκκλησίς μας αὐτή οὐχὶ ἐπὶ ματαίφ ἀπευθύνεται.

### ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Δύο νέα τουριστικά σκάφη προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Είναι καὶ τὰ δύο ἀξιόλογα: Τὸ «Στέλλας Σολάρις» καὶ τὸ «Ρόδος». Τὸ πρῶτον ἀνήκει εἰς τὴν «Σὲαν Λάϊν» (διαχείρισις τῶν κ.κ. Κιοσσέογλου, Σαμαράκη), τὸ δεύτερον εἰς τὴν ἐταιρίαν Τυπάλδου.

Τὸ «Στέλλας Σολάρις», ἀδελφὸν σκάφους τοῦ «Δῆλος», παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Αμβούργου. Θὰ ὑποστῆται διαρυμάτες τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἐπιβάτας εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μονφαλκόνε τῆς Τεργέστης. Πρόκειται περὶ σκάφους ἐκτάκτου πολυτελείας, ἐξαιρετικῶν ἀνέσεων. 'Εφάμιλλον δυσκόλως θὰ ἐξευρίσκεται καὶ μεταξὺ τῶν ξένων τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ μεγέθους σκαφῶν.

Τὸ «Ρόδος» μετασκεύαζεται εἰς τὸν Πειραιᾶ, βάσει σχεδίων τοῦ ναυπηγοῦ κ. Γιακουμάκη. 'Η ἐπιβατηγὸς ναυτιλία μας κερδίζει ἔνα ἀκόμη σκάφος πρωτίστης κλάσεως, ικανὸν νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸν ἀπαιτητικῶν ταξιδιώτην. Διατίθεται εἰς τουριστικοὺς πλόσις ἀπὸ τοὺς προσεχούς 'Απριλίου.

Καὶ φθάνομεν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὀκτὼ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, εἰδικῶς διὰ τοὺς τουριστικοὺς πλόσις, λόγῳ διασκευῆς, προοριζομένων. 'Εξηπλεύσησε τὰ σκάφη αὐτὰ μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ξένων πρὸς τὸν τόπον μας, προάγουν τὴν σχετικὴν προσπάθειαν καὶ οὐκ ὀλίγα εἰσφέρουν εἰς τὴν ἔθνικὴν ἡμῶν οἰκονομίαν. Τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας είναι καὶ αὐτὰ δημιουργήματα. Τὸ Κράτος, ὅπως συνήθως, τὴν ἡγεμόνησεν. Εἰς ἐπικρίσεις μόνον καὶ περιορισμούς ὑπῆρξαν πρόθυ-

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

μοι οι οι του Τουρισμού όμρόδιοι.

Κεφάλαια σημαντικά διετέθησαν διά την άποκτησιν των τουριστών αύτών πλοίων. Διά τὰ τέσσαρα μόνον, τὰ ἀγορασθέντα καὶ μετασκευασθέντα ἐντὸς τῶν τελευταίων δύο ἔτῶν, διετέθησαν περὶ τὰ ἑπτά ἔκατον μύρια δολαρίων.

Τὰ κεφάλαια αὐτὰ δυσκόλως θὰ ἔξυπηρετηθοῦν ύψ' ἀς συνήθηκας διενεργεῖται ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν τουριστικῶν μας πλοίων. Τὸ πεντάμηνον τῆς ἀπασχολήσεως — διά νὰ μὴ εἴπωμεν τὸ τετράμηνον τῆς πλήρους τοισιάτης κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον — δὲν ἀρκεῖ. Θὰ πρέπει νὰ συνεχίζουν τὰ ταξίδια των ἐπὶ μακρότερον χρονικὸν διάστημα. Θὰ πρέπει νὰ ἐπιτύχουν τὸν χειμερινὸν καὶ ἀρινὸν τουρισμόν, τὴν κάθιδον, δηλαδή, τῶν βορείων πρὸς τὴν εὐκρατὸν ζώνην τῆς Μεσογείου. Αἱ ἑδῶ κρατούσαι κλιματολογικαὶ συνθήκαι τὴν κάθιδον αὐτὴν διευκολύνουν.

Ἀναλαμβάνουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ χειμῶνος τὴν προσπάθειαν αὐτὴν ἡ «Σάντα Λάιν» διὰ τοῦ «Στέλλα Σολάριες» καὶ ἡ «Εταιρία Τυπάλδου δι' ἐνὸς τῶν δύο ὑπερωκεανίων της, τοῦ «Ἀθῆναι». Χειμερινὴν κρουαζιέραν ἀνὰ τὴν Μεσογείον ἐπιχειρεῖ ἐπίσης καὶ τὸ ἑβονικὸν μας ὑπερωκεανὸν «Βασίλισσα Φρειδερίκη».

Ἄν τη προσπάθεια αὐτὴ, ἡ δυσκόλος καὶ δαπανηρά, ἐπιτύχη, διανοίγεται ὁ δρόμος πρὸς τὴν πραγματοποίησιν τῆς δασικῆς ἐπιδιώξεως τοῦ χειμερινοῦ πρὸς τὴν Ἑλλάδα τουρισμοῦ. Τὰ ὑψηλοῦ κόστους τουριστικὰ σκάφη θὰ κατανείμουν οὕτω εἰς περισσότερα ταξίδια τὰς δαπάνας συντηρήσεως, ἀσφαλίσεως, ἐπανδρώσεως καὶ ἔξυπηρετήσεως τοῦ κεφαλαίου των.

Ἄλληθες είναι ὅτι τὰ τουριστικὰ πλοῖα — οὐδ' αὐτὰ τὰ γνωστὰ νορμηγικά — δὲν ἐπέτυχον μέχρι τοῦδε τὴν καθ' ὅλον τὸ χειμῶνα ἐκτέλεσιν τουριστικῶν δρομολογίων, ἔξαιρουμένων, δεσμώτων, τῶν χειμερινῶν ταξίδιων πρὸς τὴν Καραϊβικὴν ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, εἰς τὰ ὅποια ἀπασχολοῦνται πλείστα σσα ὑπερωκεάνια, ξένα καὶ ἴδικά μας. Τοὺς πλουσίους Ἀμερικανοὺς μεταφέρουν πρὸς τὰ θερμότερα, τὰ τροπικά κλίματα τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς.

Εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἄκριδῶς, θὰ ἀναζητηθῇ ἡ πελατεία καὶ τῶν ἐλληνικῶν τουριστικῶν σκαφῶν. Τὸ «Στέλλα Σολάριες» θὰ ἔχῃ ὡς ἀφετηρίαν τῶν δρομολογίων του τὸ λιμένα τῆς Νεαπόλεως. Τὰ ὑπερωκεανά καὶ τὰ ἀεροπλάνα θὰ μεταφέρουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην τοὺς Ἀμερικανοὺς τουρίστας, οἵτινες θὰ ἐκτείνουν τὰ ταξίδια τῶν μέχρι τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Νοτιοανατολικῆς Μεσογείου. Τὸν αὐτὸν συνδυασμὸν δρομολογίων ἔχει ηδη ἐφαρμόσει ἡ «Εταιρία Τυπάλδου ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Βενετίας.

Πολλαί, δεσμώτως, αἱ δυσχέρειαι αἱ προβολλόμεναι εἰς τὴν ὅλην αἰτίην προσπάθειαν τῶν τουριστικῶν πλοίων. Καὶ ἡ σοδαρωτέρα: Ἡ Ἑλλειψις καταλλήλου προσωπικοῦ. Σὺν τῷ χρόνῳ — μᾶς λέγουν — θὰ τὸ ἀποκτήσωμεν. Ἐν τῷ μεταξύ, δημος, πολὺ φοδούμεθα, ὅτι ἀπὸ τὴν κατάστασιν αὐτὴν τῆς ἐλλειψεως θαλαμηπόδων, πλήρως κατητησμένων, ίκανῶν ἐν ἐπαρκείᾳ νὰ ἔξυπηρετήσουν τὸν ξένον τουρίσταν, οὐκ ὀλίγον ἔχει κλονισθῆ ἡ ἐμπιστούνη πρὸς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον.

Διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; Ἀπεδύθημεν καὶ εἰς τὴν νέαν αὐτὴν προσπάθειαν ἀπαράσκευοι.

### ZHTHMA ΣΟΒΑΡΟΝ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΝ

Ἄπο διετίας, πράγματι, συζητούν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί, οἱ συνδικαλισταί ἐκτρόπωποι τῶν θαλαμηπόδων καὶ οἱ ὄμρόδιοι τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας τὴν σύστασιν σχολῆς, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ κατητίζοντο τὰ νέα στελέχη τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Ἐσταθή ἀδύνατον νὰ συμφωνήσουν μεταξὺ τῶν, δοσον ἀφορὰ τὰς δασικὰς κατευθύνουσις τῆς ἐκτακτικῆς αὐτῆς προσπάθειας. Οἱ μὲν ἡδεῖλον τοὺς μαθητὰς ἑσωτερικούς, οἱ δὲ ἑσωτερικούς, ἀπλῶς φοιτῶντας ἐπὶ ὄκταρων καὶ δισκούντας ἐπὶ ἔτος μόνον τὰ μαθήματα. Προσβλήτος, τέλος, καὶ ἡ ποικιλία τῆς δημοσίας σχολῆς μετεκπαιδεύσεως.

Πρὸ τῶν διαφωνιῶν αὐτῶν, αἴτινες, δεσμώτως, ἀμεσον εἶχον σχέσιν μὲ τὴν εἰσφορὰν εἰς τὰς δασπάνας τῆς σχολῆς, αἱ συζητήσεις ἐσταμάτησαν καὶ ἡ σύστασις αὐτῆς ἀνεβλήθη... δι' εὐθετώτερον χρόνον!

Ἄγνωστον πότε θὰ ἐπιστῇ ὁ χρόνος αὐτός. Ἀχαρακτήριστος, πάντως, είναι ἡ ἀδιαφορία αὐτῶν ποὺ ἔχουν τὰ ἀμεσώτερα συμφέροντα, μακαρία ὅμως — σπως πάντοτε — καὶ ἡ σκέψις τῶν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ἀρμοδίων.

Καὶ δημος, ἐπείγει ἡ λύσις τοῦ σοδαρού αὐτοῦ προβλήματος. Τί ἄλλο χρειάζεται νὰ προβάλῃ τις ὡς ἐπιχειρήματα διὰ τὴν ἀμεσον ἀντιμε-

τώπισίν του, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀνεπάρκεια ποιοτικὴ καὶ ποσοτικὴ — ποιοτικὴ κατὰ πρώτων λόγων — τὸ προσωπικοῦ τῶν δοητικῶν ὑπηρεσιῶν ἀπεργάζεται τὴν δυσφήμησιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ, καθιστά ἀδύνατον ὅχι πλέον τὴν περιστέρων ἀνάπτυξιν του, ἀλλὰ αὐτὴν τὴν διατήρησιν τῆς σημειωνῆς του θέσεως εἰς τὰς γραμμας ἔξωτεροι καὶ τὴν διεθνῆ τουριστική κίνησιν;

Εἰς τὸ παρόπανα — τὰ πολλὰ σημειωτέον — ξένων καὶ ιδικῶν μας ἐπιβατῶν, διὰ τὴν πλημμελῆ προσφορὰν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν θαλαμηπόδων, διὰ τὴν ἐλλειψην καλῆς συμπεριφορᾶς καὶ εὐπρεποῦς παραστάσεως, προσβάλλεται ἡ αὐτὴ πάντοτε δικαιολογία ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς: Δὲν ἔχομεν τὸ κατάλληλον προσωπικόν. Καί, δημος, δὲν ἐφρόντισαν μέχρι τοῦδε διὰ τὴν κατάρτισιν του.

Τώρα, ποὺ ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία ἀνέλαβε πλέον τὸν κύριον ρόλον τοῦ φορέα τῆς τουριστικῆς μας προσπάθειας, τώρα ποὺ ἡ ἀνεπάρκεια τῶν δοητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν πλοίων ἀποδεικνύεται ὅτι δὲν είναι πλέον ὑπόθεσις ιδικὴ μας καὶ μόνον — τῆς ἀκτοπλοΐας δηλαδή — ἀλλὰ καὶ τοῦ διεθνούς ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ, πρὸς τὸ ὅποιον τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγὸν στρέφεται διὰ τὴν ἀπασχόλησιν του, ἡ κατάρτισις ίκανον διοικητικοῦ προσωπικοῦ ἀκόμη δὲ καὶ ναυτίλων διξιοματικῶν, δῶν γλωσσομαθῶν, μὲ παράστασιν καὶ ἐπίγνωσιν τῶν ὑποχρεώσεών των, ἀποδεικνύεται ἀνάγκη ὄργανη τῆς Ναυτιλίας μας, χρήζουσα ἀμέσου θεραπείας.

Καθηκον τοῦ κρατικοῦ πλεον παράγοντος είναι νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος, χωρὶς ἐνδιασμούς καὶ περισσοτέρας συζητήσεις. Ἡ οἰδιόπετος λύσις θὰ είναι καλυτέρα, παρὰ ἡ κρατούσα ἀδράνεια. «Ἄς ἀγόνηθούν οἱ ἀντιγωμούντες καὶ ἀς χωρήσωμεν εἰς ἀποφάσεις. Πρέπει ἐντὸς τῆς προσεχοῦ διετίας νὰ ἔχωμεν τὸν πρώτον πυρήνα τῶν νέων θαλαμηπόδων καὶ μαγείρων διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ μας πλοία. Οἱ ἄλλοι, οἱ Ἰταλοί πρώτοι, οἱ Νορβηγοί καὶ οἱ Γάλλοι προπρέονται καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτῶν.

### ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΔΕΝ ΧΩΡΕΙ

Εἶναι ἀκριβώτερα τὰ τρία ἀκτοπλοϊκὰ τῶν 4.000 τόν. γκρὸς πρὸς κάθε ναυτήγησιν ὁμοιοτύπου σκάφους, τὴν ὅποιαν θὰ ἐπεχείρει ὁ ιδιώτης ἐφοπλιστής. Αἱ μέχρι τοῦδε προσφοραὶ ξένων ναυτηγείων ἐπικυρώνουν τὴν ἀνωτέρω διαπίστωσιν. Θὰ ἡτο, πράγματι, ἀφελῆς ὁ ἐφοπλιστής, ποὺ θὰ ἀνεδέχεται τὸ δάρος τῆς πληρωμῆς τῶν τεσσάρων περίπου ἑκατομμυρίων δολαρίων — τόσον τελικῶν θὰ στοιχίσουν — δι' ἔκαστον τῶν παραγγελθέντων ἀκτοπλοϊκῶν, ἀφοῦ ὑπὸ δρους πληρωμῆς καλυτέρους καὶ μὲ εὐθηνοτέρους τιμῆς θὰ ἡδύνατο καλυτέρον σκάφος ναυτηγείας.

«Ἀπειρά τὰ σχετικὰ παραδείγματα,» Ιδού καὶ ἔνα πρόσφατον πρὸς πρόχειρον σύγκρισιν: «Ἐναυπηγήσαν εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεία τοῦ Μπιτιλάτου δύο ἐπιβατηγὰ διὰ τὴν Βραζιλίαν, τὰ «Princess Leopoldina» καὶ «Princess Isabella», τόν, γκρός 9.500, d.w. 3.890, μὲ μηχανάς «B. καὶ W.» 9.200 πόπων καὶ ταχύτητα 17.5 μιλίων. «Ἐχουν μήκος 132 μέτρων, πλάτος 18.6 μέτρων καὶ ύψος 10.7 μέτρ. Πλήρης ἡ ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ. Μηχανήματα εύσταθείας προβλέπονται. Μεταφορική ίκανότητης, μὲ πᾶσαν ἄνευσιν 530 ἐπιβατῶν. Κόστος 330 ἑκατομ. πεντετοῦ ἔκαστον ἡ λιρῶν Ἀγγλίας δύο περίπου ἑκατομμυρίων. Πίστωσις ὁκταετεῖς.

Οἱ προτιθέμενοι νὰ μετάσχουν εἰς τὸν προκηρυχθέντα πλειοδοτικὸν διαγωνισμὸν διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν ιδιοτύπων ιδικῶν μας σκαφῶν ἔχουν εύκολον τὴν σύγκρισιν. Κατὰ 20%, τούλαχιστον, είναι ἀκριβώτερα τῆς κάθε ἀλλῆς ξένης ὁμοιοτύπου κατασκευῆς, μὲ διαστάσεις, μάλιστα, πλέον ἀρμονικάς.

Καὶ πρέπει νὰ προστεθῇ ὅτι τὰ παρ' ἡμῶν παραγγελθέντα ἐρήμην τοῦ νοικοκύρη κατασκευάζονται...

### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΑΡΧΟΠΟΙΗΣΙΝ

Πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ ὑποβάλῃ τὴν παραίτησιν του διαναρχοκα. Σακκάρης. Κλείει ἡ νόμῳ ὁρίζομένη τετραετία τῆς θητείας του. «Η Κυβέρνησις, εἰσήγουμένου τοῦ κ. Κωτιάδη, θὰ ἐπιλέξῃ τὸν διάδοχον. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι μεταξὺ τῶν διεκδικούντων τὴν ναυαρχοποίησιν θὰ ὑπερειχθῇ ὁ καταλλήλοτερος.

Ἐν τῷ μεταξύ, κινούνται δραστηρίες οἱ πλοίαρχοι - Λιμενικοί, σσοι ἀγνοοῦντες τὴν σειρὰν τῆς ἐπετηρίδος καὶ τὴν εὐδόκιμον προϋπηρεσίαν τῶν συναδέλφων των, πιστεύουν ἐσαύτους ίκανούς νὰ προαχθοῦν καὶ ἀναλαβοῦν τὸ πολυμερὲς ἔργον τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοῦ

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

Directors:  
Capt. Ant. Callergis  
Mr. Stam. Elefteriou

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
TELEPHONE: 82226  
» NIGHT: 412905

Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καὶ δὲν εἶναι ὀλίγοι οἱ ἐκ τῶν παρασκηνίων δρῶντες. Ἀποφεύγομεν πρὸς τὸ παρὸν νὰ τοὺς κατονομάσωμεν. Δὲν θὰ λείψωμεν, ἐν καιρῷ, νὰ τὸ πράξωμεν.

Ἄπο τῶν διαδρόμων τοῦ 'Υπουργείου καὶ τῶν προθαλάμων τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου, μέχρι καὶ αὐτῶν τῶν ὑπρετικῶν διαμερισμάτων τῶν 'Ανακτόρων, ἡ ἐπικειμένη ναυαρχοποίησις συζητεῖται. Τὰ κατώτερα, σῆμα, κλιμάκια— αὐτὸς εἶναι καὶ τὸ χειρότερον κατάντημα— τῆς κυβερνητικῆς ἱεραρχίας, ἀσχολοῦνται μὲν αὐτήν. Δὲν πάουν αἱ μέχρι φορτικότητος παρακλήσεις πρὸς τοὺς ισχυροὺς τῆς ἡμέρας. Οἱ μεσάζοντες— δουλευταὶ, ἐφοπλισταὶ, δημοσιογράφοι, ιδιαίτεροι ὑπουργῶν, ἀξιωματικοὶ τοῦ B.N., ὑπασπισταὶ κλπ.— οἱ πάντες χρησιμοποιοῦνται. 'Η κατασυκφάντησις, δεδιώκαστρα, τῶν συναδέλφων τῶν δὲν λείπει. Εἰναι, ἀτυχῶς, τὸ ὅπλον τῆς ἐπικρατήσεως. Τί ντροπή!

'Ο κ. Κωτιάδης αὐτὴν τὴν κατάστασιν—τὴν οἰκτράν, τὴν ἀνεπίτρεπτον— ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ κατὰ τὴν εἰσήγησίν του. Τελεῖ ἐν πλήρει γενώσαι τῆς δράσεως τῶν παρασκηνίων. Φθάνουν μέχρις αὐτοῦ αἱ διαπραττόμεναι μικρότερες. Καὶ διότι γνωρίζει τοὺς δράστας, ἡμοροφερεῖ εὐχερέστερον νὰ ἐκτιμήσῃ καὶ ἐνὸς ἑκάστου τῶν ἐπιδόξων ναυάρχων τὸ ηθος, τὴν ἐπρέπειαν, τὰς διοικητικὰς ικανότητας. Εἴμεδα δεδιώκοι ὅτι σφάλμα περὶ τὴν ἐπιλογὴν δὲν θὰ διαπράξῃ ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Δὲν θὰ θελήσῃ ποτὲ— σώφρων αὐτὸς— νὰ ἐπιβραβεύσῃ τὰ κακοήθη τεχνάσματα τῶν παρεισάκτων.

\*\*\*

Δὲν πιστεύομεν νὰ ειοθετήσῃ ποτὲ ὁ κ. Κωτιάδης τοὺς ἔξωφρενούς, τοὺς ὄποιους ὥρισμένοι γνωστοὶ ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας τεχνήντως διοχετεύονται εἰς τὴν δημοσιότητα, ἐπ' εύκαιρίᾳ τῆς ἐπικειμένης ἀπόφασεως διὰ τὴν ἐπιλογὴν τοῦ νέου ναυάρχου-Γενικοῦ Διευθυντοῦ. 'Η σκέψις των εἶναι διαφανής. Διότι αὐτοὶ δὲν κέκτηνται ἀκόμη τὰ τυπικὰ καὶ ὑπηρεσιακὰ πρόσων διὰ τὸν βασθμὸν τοῦ ναυάρχου, διότι ἐν τούτῳ πιστεύουν— κακῶς, κάκιστα— ὅτι οἱ ἔχοντες τὰ πρόσωντα πλοίαρχοι εἶναι ἀκατάλληλοι διὰ τὴν ἀνωτάτην διοικητικὴν θεώτιν τοῦ 'Υπουργείου, μὴ παραλείποντες δεδιώκαστρα πολλάρια καὶ διαφόρους πρὸς τοῦτο λογούς νὰ προβάλλουν, ὅπως δήποτε ἀστηρίκτους, διότι τέλος ἀντιλαμβάνονται, ὅτι ἡ Κυβέρνησις δὲν εἶναι διατεθειμένη νὰ ἀκολουθήσῃ τὰς ἐπιμόνων ὑπόδεικνυμένας δολιχοδρομίας, προτείνουν: Νὰ περιορισθῇ νέος ναύαρχος εἰς μόνα τὰ καθήκοντα τοῦ ἀρχηγείου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ νὰ ὑποδειχθῇ ἄλλος πλοιάρχος γενικοὶ διευθυντῆς τοῦ 'Υπουργείου, χειρίζόμενος αὐτὸς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας. Μὲ ἄλλους λόγους: Τὸ φυτὸ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοὺς ἐνδιαφέρει καὶ οχι τὸ ναυαρχιλίκι. "Αν αὐτὸς ἐπιτύχουν, χολάλι καὶ

τὰ γαλόνια! Τὴν ἐκπόρθησιν τῆς ἐπικαιρίας ουθέσεως καὶ μόνον ἐπιδιώκουν.

### Ο κ. ΚΑΛΛΙΤΣΑΣ

Τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἐντυπώσεων θὰ διατηρήσῃ ὁ ναυτικός μας κόσμος ὅποι τὴν ὑπερδιετὴ εύδοκιμον ὑπηρεσίαν τοῦ κ. Καλλίτσα ὡς κεντρικοῦ λιμενάρχου Πειραιῶς. Τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του, τὴν τάξιν καὶ τὴν καλὴν τοῦ λιμένος λειτουργίαν πλήρως ἔξυπηρέτησεν ὅ ἐπίλεκτος αὐτὸς λιμενικός ἀξιωματικός, ἀλλὰ καὶ κανένα δὲν δυσηρέστησεν. 'Η εὐγένεια, ἡ πολιτισμένη ἀντίληψις, ἡ ἀποστίσις ἀπὸ τὴν κάδε τοῦ ἐνέργειαν τῆς ἀστυνομικῆς νοοτροπίας, ἡ προσήλωσις ἐν ταύτῳ εἰς τὸ καθῆκον καὶ ἡ εὔστροφος διασχείρισις πολυπλεύρων ζητημάτων, ἀποτομένων συχνὰ τῶν διπλωματικῶν μας σχέσεων μὲν ἔννα κράτη, διέκρινον πάντοτε τὴν ὑπηρεσιακὴν δραστηριότητα τοῦ κ. Καλλίτσα. 'Ας δεχθῇ, παρακαλούμεν, τὰ θερμὰ συγχαρητήρια ὅλων μας, μαζὶ μὲ τὴν εὐχήν, ὅπως εἰς κάθε περίοπτον θέσιν, τὴν ὄποιαν καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ ἀναλάβῃ, τὰς αὐτὰς καλάς ὑπηρεσίας νὰ προσφέρῃ.

### Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Νέος κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς, ὁ πλοίσαρχος κ. Θ. Μωραΐτης. Πεπεισμένος ἀξιωματικός, εύδοκίμως ὑπηρετήσας μέχρι τοῦδε ὡς προϊστάμενος εἰς καιρίας τινὰς ὑπηρεσίας, ὡς εἰς τὸ N.A.T., εἰς τὸ προξενικὸν Λιμεναρχεῖον N. 'Υόρκης κλπ., θὰ δυνηθῇ, ἐλπίζομεν, νὰ ἀναπτύξῃ τὴν ἐπιβαλλομένη δραστηριότητα εἰς τὴν νέαν του θέσιν. Τὸ Λιμεναρχεῖον τοῦ πρώτου ἐλληνικοῦ λιμένος ἔχει ὅμεσον ἀνάγκην μιᾶς πλήρους ἀναδιογωνώσεως τῶν ὑπηρεσῶν του καὶ μιᾶς φιλικῆς ἀλλαγῆς τῆς τόσον ἀνεδαφικῆς ἐνίστε αἵστυνομικῆς νοοτροπίας τῶν δργάνων του. 'Εξ ιδιοσυγκασίας, ἀλλὰ καὶ ἐκ πεποιθίσεως, ὁ κ. Μωραΐτης ἔχει δηδύνεται νὰ ἐπιτύχῃ, ἀναλαμβάνων νὰ φέσῃ εἰς πέρας μίαν τοιαύτην προσπάθειαν.

### Η „ΨΥΡΟΚΩΣΤΑΙΝΑ“

'Η... λιτότης τῶν δημοσίων δοπιανῶν ἔξικενται μέχρι καὶ τῆς διακοπῆς τοῦ τηλεφόνου τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Λονδίνου!

Εἰμεδα πολὺ περίεργοι νὰ ὑπερφορθῶμεν ποιος ὁ διατάχας τὴν διακοπὴν αὐτήν. 'Αρμόδιος τις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας δὲν ἡμπορεῖ νὰ είναι. Κάποιος ξένος παντελῶς πρὸς τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου θὰ ἐπίστευσεν, ὅτι τὸ δημόσιον χρήμα σπαταλάται, ὅταν τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον ἐπικοινωνῇ τηλεφωνικῶς μὲ τὰ ὑπερογδόνκοντα ἐλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα τῆς ἀγγλικῆς Μητροπόλεως, τὰ διασχείριζομενα τὰς τύχας ὑπερχιλίων ποντοπόρων σκαφῶν μας.

Καὶ θὰ ἐσκέφθῃ ὁ τὸν κώνωπα ἀσφαλῶς διὺλιζων καὶ τὴν κάμηλον

# SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES  
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:

CARENAGGIO-NAPOLI

## DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

REPAIRS, CONVERSIONS AND OUTFITTING ON NAVAL AND MERCHANT SHIPS UP TO 85.000 TDW.

RECONDITIONING OF BOILERS, TURBINES AND ENGINES OF ALL TYPES AND DIMENSIONS  
SERVICE OF CRANES UP TO 40 TONS

SUPPLY OF ELECTRIC CURRENT (A.C. AND D.C.) AT VARIOUS VOLTAGES, STEAM, COMPRESSED AIR, FRESH AND SALT WATER ETC.

### DRYDOCKS MANAGED

#### GRAVING DRYDOCKS

- mt. 335.40 X 40.00 X 11.56  
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 202.50 X 20.90 X 8.40  
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 113.00 X 16.20 X 6.15  
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

#### FLOATING DOCKS

- mt. 233.30 X 37.00 X 7.60  
28.000 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 65.000 TDW.
- mt. 105.75 X 15.64 X 4.50  
1.500 TONS LIFTING CAPACITY  
FOR SHIPS UP TO 3.000 TDW.

καταπίνων Ἡρακλῆς τοῦ δημοσίου θησαυροῦ: Διατί οἱ ἑφοπλισταὶ νὸς μὴ πληρώνουν καὶ τὸ τηλέφωνον τοῦ λιμενάρχου; Τὰς ὑπόθεσεῖς τῶν δισχειρίζεται. Νοστροπία, πράγματι, τῆς ἐποχῆς τῆς κρατικῆς κακομοιριάς. Ἐπανερχόμεθα εἰς αὐτήν; 'Ο κ. Κωτιάδης θὰ μᾶς ἀπαντήσῃ.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟΝ

Καὶ ἡ ἔτερα πλευρά, θάσει πληροφοριῶν παρεχομένων ἐκ κύκλων, οἵτινες εἶχον ἐσχάτους ἀμέσους ἐπαφάς μετὰ τῆς Κυπριακῆς Κυβερνήσεως. Ἐμφανίζει αὕτη τὴν καταρτισθείσαν νομοθεσίαν διὰ τὴν δημιουργίαν Κυπριακῆς ναυτιλίας, ὡς μηδόλως προιωνιζομένην τὴν ἐγκατάστασιν καθεστώτος ἀσύνδοσίας εἰς τὴν νεαράν Δημοκρατίαν. Ὑπερβολικῶς, τονίζεται, παρεστάθησαν τὰ πράγματα εἰς τὸ ίδιον μας Ὅπουργειόν της Ναυτιλίας, τὸ ὄποιον λίαν ἐπιφυλακτικὴν στάσιν ἔχει υἱοθετήσει ἔναντι τοῦ ὄλου ζητήματος, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἀναγκασθῇ ὁ Ἀρχιεπίσκοπος Μακάριος νὰ προβῇ εἰς δηλώσεις, συμφώνων πρὸς τὰς ὅποιας ἡ Κυπριακὴ σημαία δὲν ἐπιδιώκει νὰ προελκύσῃ πλοία τελούντα σήμερον ὑπὸ τὴν κυνουρίαν.

Ίδού, θάσει τῶν πληροφοριῶν αὐτῶν, πῶς ἔχει ἡ ὅλη προπαρασκευαστικὴ ἐργασία διὰ τὴν συγκρότησιν μικροῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὴν Κύπρον.

Τὰ καταρτισθέντα τρία νομοσχέδια ὑπὸ εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, τελούσης ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως κ. Τορναρίτη, ἀναφέρονται εἰς τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων, εἰς τὴν διαδικασίαν νηλογήσεως καὶ ὑποθηκεύσεως αὐτῶν καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τοὺς ὄρους ἀπασχόλησης ἡμεδσπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων. Ἡ ἀπλῆ καὶ μόνον ἀνάγνωσις, τονίζεται, τοῦ πρώτου ἐν τῶν νομοθετήμάτων αὐτῶν, ἀποδεικνύει ὅτι θὰ είναι κατὰ πολὺ δυσμενεστέρα ἡ φορολογικὴ μεταχειρίσισις τοῦ Κυπριακοῦ πλοίου ἐξ ἑκείνης τῆς ὅποιας τυγχάνει τὸ Ἐλληνικόν. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι δὲν ἀποκλείει κατὰ ρήτον τρόπον οὔτε τὸν φόρον ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας, ὅστις ἔχει ἀπαλειφθῆ ἐξ ὄλων τῶν ὀπωσθῆποτε συγχρονισμένων φορολογικῶν συστημάτων τῶν πλοίων. Ἀντιθέτως τὸ νομοθετήματα δρίζει σαφῶς, ὅτι διακριτικῆς μεταχειρίσισεως, εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις, θὰ ἀπολαμβάνουν μόνον τὰ πλοία τῶν ἑταῖρων τῶν συνιστωμένων διὰ Κυπριακῶν κεφαλαίων, ἐνῷ διὸ τὰς ἐκ τοῦ ἔξωτηρικοῦ προσελκυομένας ἐπιχειρήσεις, ἡ μεταχειρίσισις αὐτῆς θὰ ἀποτελῇ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας ἀποφάσεως τοῦ Ὅπουργοκοῦ Συμβουλίου.

Δὲν ἀποκρύπτουν, βεβαίως, τὰς φιλοδοξίας τῶν οἱ Κύπριοι ἀρμόδιοι, τονίζουν οἱ αὐτοὶ πάντοτε κύκλοι, ὅπως ίδουν τὸ ταχύτερον τὴν Κυπριακὴν σημαίαν νὰ καλύπτῃ ἔνα μικρὸν ἔστοις ἐμπορικούς στόλον. Γνωρίζουν δὲ καλῶς, ὅτι ὄντες τῆς συνδρομῆς τῆς Ἐλλάδος καὶ εἰδικώτερον τῆς βοηθείας τοῦ Ἐλληνος ἐφόπλιστού, ἡ φιλοδοξία τῶν αὐτῶν, ἐδραζομένη ὦχι μόνον εἰς οἰκονομικούς, ἀλλὰ εἰς πολιτικούς καὶ ἔθνικούς ἀκόμη λόγους, δὲν δύναται συντόμως νὰ πραγματοποιηθῇ. Πιστεύουν πάντως, ὅτι αἱ τεθεῖσαι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν προϋποθέσεις, ἀπέχουν ἀπὸ τοῦ νὰ δημιουργοῦν καθεστώτος ἀσύνδοσίας, ἀνασχιτικῶς ἐπρεπάζοντος τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Ἡ νηολόγησις μικροῦ ἀριθμοῦ πλοίων Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τελούντων ὑπὸ ξένας σημαίας, εἰς τὸ Κυπριακὸν νηολόγιον, πρέπει νὰ ἔχῃ περισσότερον τὸν χαρακτήρα ἐλληνοκυπριακῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας, παρὰ ἀδεμίτου ἀνταγωνισμοῦ εἰς βάρος τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας.

Ἄλλα καὶ διὰ τὸ θέμα τοῦ ἐμφύουν ὑλικοῦ, διὰ τοῦ ὄποιου ὥα ἐπανδρωθῆ τὸ Κυπριακὸν πλοίον, ἡ Κυβερνήσις τῆς νέας Δημοκρατίας στηρίζεται ἀπόλυτας εἰς τὸν ἔξι Ἐλλάδος συνδρομήν. Ἡ ἐγκαίνιασθεσίας ἡδη ἐκπαίδευσις Κυπρίων νέων εἰς τὰς Δημοσίας Σχολάς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐντεινομένη κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ἡ ὑπὸ εὐνοϊκὰς συνθήκας ἐργασία Ἐλληνικῶν πληρωμάτων εἰς τὰ Κυπριακὰ πλοῖα καὶ ἡ ἀξιοποίησις εἰσέτι, τῇ βοηθείᾳ Ἐλλήνων εἰδικῶν, ἐνὸς ικανοῦ ἀριθμοῦ Κυπρίων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ξενοδοχειακῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, προσδέπονται ἀπὸ τὸ οἰκεῖον νομοσχέδιον ἡ ἀποτελούν θοσικάς σκέψεις τῆς Κυβερνήσεως τῆς Μεγαλονήσου. Σημειώνται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἡ Κύπρος διαθέτει ἔνα ικανὸν δυναμικὸν διὰ τὴν δημιουργίαν δοθητικοῦ προσωπικοῦ ἐκ θαλαμητῶν καὶ μαγείρων, μὲ ἀξιόλογον ξενοδοχειακὴν πειρίσων καὶ γλωσσομάθειαν.

Οὕτω παρουσιάζεται ἡ ἔτερα πλευρά τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς

τῆς Κύπρου. Συντηρητική, σώφρων καὶ μὲ θεμιτὰς ἐπιδιώξεις. Τί λέγει ὅπα γε ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ Ὅπουργειόν Ναυτιλίας; "Ἐχει εἰς χειράς του στοιχεία—διότι πρέπει νὰ ἔχῃ—δικαιολογούντα τὰς ἐπιφυλάξεις του; Καὶ ἂν ναί, ποιά είναι ταῦτα; Τηρεῖ, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἀδικαιολόγητον σιγήν ἐπὶ ἐνὸς θέματος εὐρύτερας ναυτιλιακῆς, ἀλλὰ καὶ ἔθνικῆς σημασίας.

## ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΜΑΘΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Τῆς διοικ.τικῆς μεταχειρίσεως, τῆς ὁποίας τυγχάνουν οἱ ἀπόφοιτοι τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων, ὑπηρετούντες εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν ὡς ἔφεδροι σημασιόφοροι, θὰ τυγχάνουν ἔφεδρος καὶ οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπόρου. Δὲν θὰ ὑπηρετούν, δηλαδή, ὡς ἀπλοί ναῦται, ὡς μέγρι τοῦδε συνέβαινε. Διὰ σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ, θὰ λαμβάνουν τὸν δασμὸν τοῦ κελευστοῦ κατ' ἀρχὴν καὶ τοῦ κελευστοῦ Α' βασιλέον, ἀναλαμβάνοντες ὑπεύθυνον ὑπηρεσίαν εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πολεμικῶν πλοίων. Οὕτω οἱ ἀπόφοιτοι τοῦ Ἀσπροπόρου θὰ συμπληρώνουν εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν τὴν πρακτικήν των σπουδῶν των καὶ διὰ μιᾶς εἰκοσιτετραμηνού καὶ πλέον γονίμου ὑπηρεσίας.

Δι' ἔγγραφου του, εἰς ἄλλου, τὸ Ὅπουργειόν Ναυτιλίας ἔζητησεν ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν. ὅπως ἐπεκταθῇ τὸ ὑφιστάμενον καθεστώς ἀναστολῶν διὰ τοὺς μαθητάς τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν καὶ εἰς τοὺς μαθητάς τῆς Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν. Θὰ τυγχάνουν καὶ αὐτοὶ ἀναστολῆς κατατάξεως εἰς τὸ στρατόν, μέχρι πέρατος τῶν σπουδῶν των καὶ διὰ μίαν ἐπὶ πλέον διετίαν, τὴν ἀπαιτουμένην δ.ἄ. νὰ λάδουν τὸ πρώτον πτυχίον τοῦ κλάδου των.

## ΟΡΘΟΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ

Υιοθέτησε τὸ Ὅπουργειόν της Παιδείας τὴν πρότασιν τῆς ἀρμοδιας, ὑπηρεσίας τοῦ Y.E.N. διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς στολῆς τῶν μαθητῶν τῶν ναυτικῶν γυμνασίων. Εἰς σχετικὴν ἀπόφασιν του, προσφάτως ἐκδοθεῖσαν, καθορίζει ὅτι ἔφεδρος θὰ ἔδει νὰ διακρίνεται αὐτὴ σφώτως, ἔκεινης τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ κατὰ συνέπειαν τῶν μαθητῶν τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. Οὕτω καὶ οἱ φοιτούντες εἰς τὰς τελευταίας τάξεις τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων θὰ ἀποκτήσουν τίδιον τύπον στολῆς, πλέον προσημοσμένης ὡς θὰ ἔδουμεν, εἰς τὸν πραγματικὸν χαρακτήρα τῆς ἐκπαίδευσεώς των, ἐνῷ δὴ ἐπισήμως καθιερώμενη ναυτική περιβολή δεν θὰ διασύρεται, μέχρι τοῦδε συνέβαινε, ἀπὸ ἀπτακούντας καθ' ὅδον μικρούς μαθητάς, καταφόρτους ἀπὸ χρυσοποιίκιτα πηλῆς, ἀκόμη καὶ ἐπωμιδίας καὶ περιχειρίδας!

Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Υπουργείου τῆς Παιδείας, ὑπογραφομένη ὑπὸ τοῦ κ. Κασιμάτη, δρίζει συγκεκριμένως τὰ ἔχης:

«Ἀπὸ τοῦ σχολικοῦ ἔτους 1962 - 1963, καθορίζεται ίδιος τύπος στολῆς διὰ τοὺς μαθητάς τῶν τριῶν τελευταίων τάξεων τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων καὶ τῶν Τμημάτων Ναυτικῆς κατευθύνσεως Γυμνασίων δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν, ἢτις θὰ ἀποτελήσῃ: 'Ἐκ περισκελίδος χρώματος φαιού, κυανού ίματίου μετὰ ἐπιχρύσων κορδίων, λευκού ὑποκαμίσου καὶ μέλανος λαιμοδέτου. 'Η στολὴ αὐτῆς θὰ συμπληρούται διὰ τοῦ σήματος ἐκάστου γυμνασίου, ἐπιρραπτούμενον ἐπὶ τοῦ ὄριστερού θυλακίου τοῦ ίματίου τοῦ σήματος τῆς τάξεως φοιτήσεως ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ἐπιχειρίδος καὶ δι' ἐνὸς τέλος πηλήκιου μετὰ λευκού καλύμματος, φέροντας ἀντί τοῦ έθνοσήμου τὴν ἄγκυραν ἐντὸς συμπλέγματος φύλλων δάφνης. »

«Ἐις τὴν ίδιαν ἀπόφασιν ἀναφέρεται ἐπίσης ὅτι: α) Ἡ ἀνωτέρω στολὴ θὰ φέρεται εἰς τὸ σχολεῖον καὶ εἰς τὰς ἐπισήμων ἐκδηλώσεις αὐτοῦ. β) Ἡ χρησιμοποίησις οιουδήποτε τύπου στολῆς ἀπαγορεύεται ὑπὸ τῶν μαθητῶν τῶν τριῶν πρώτων τάξεων τῶν ναυτικῶν γυμνασίων, γ.) Ἡ χρησιμοποίησις τῆς ἐπισήμων καθιερώμένης στολῆς διὰ τοὺς μαθητάς τῶν ΔΣΕΝ ἀπαγορεύεται ἐπίσης ἀπολύτως, ὡς μὴ προσιδίαζουσα πρὸς τὴν ιδιότητα τῶν μαθητῶν τῶν ἐν λόγῳ γυμνασίων, τὰ διποία ἀνέξαρτήτως τῆς ναυτικῆς κατευθύνσεως τῶν μαθητῶν τῶν ἐκπαιδευτικῶν τῶν προγραμμάτων, δέν παύουν νὰ ἀποτελούν σχολεῖα γενικῆς μέσης ἐκπαιδεύσεως. »

Πρόκειται περὶ ὅρθης καθ' ὅλα ἀποφάσεως, ἡ ὁποία μετὰ αὐστηρότητος θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ. Ἡ διὰ καθαρῶν ἐπιχειρηματικῶν λόγους χρησιμοποίησις, μέχρι διακωμαδήσεως ἐνίστε, τῆς ναυτικῆς στολῆς καὶ ὑπὸ αὐτῶν τῶν λιλιπούτεων ἀκόμη μαθητῶν τῶν μικρῶν τάξεων τῶν ναυτικῶν γυμνασίων, ἐπεβάλλετο κάποτε νὰ σταματήσῃ.

THE FIRST AND ONLY GREEK SHIPPING AGENCY FORMED AT EASTERN CANADA BY SHIOPNERS.

Established 1960

*Nutilus Shipping Agency Ltd.*

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

Cables: TROJAN

Phone: VI. 9.4563.4

353 ST. NICHOLAS ST.

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ  
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασμα

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Η ΚΡΙΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Ανεξάρτητα διό το 'Υπουργείον τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας εύρισκεται εἰς τὸ Πασσά - Λιμάνι, ἐνῷ θὰ ἔπειτε νὰ είναι κάπου σὲ κάποιο κτήριο τῆς παραλίας τοῦ κεντρικοῦ Λιμένος ή κάπου ψηλά πού νὰ μπορῇ νὰ βλέπῃ καὶ τὸ λιμάνι καὶ πέραν αὐτοῦ ἥως τὴν Κυνόσουρα η τὸ 'Αμπελάκι, ἀνεξάρτητα, λέγω, τῆς θέσεως τοῦ κτιρίου, θὰ ἔχῃ πληροφορῆθη, διό δὲ ἀριθμός τῶν παρωπλισμένων ἀνήλικών αἰσιώς, μόνον εἰς τὸ Πειραιά καὶ τοὺς γειτνιάζοντας δρυμούς, τὰ ἑκατὸν (100) λίμπερτος.

'Ακόμα θὰ ἔπειτε νὰ κάνῃ ἐντύπωσιν εἰς τοὺς ἀρμοδίους, διό ἀπὸ τὰ ἑκατὸν αὐτὰ λίμπερτος, μὲν ὁ νὸν τρίσι, ἐπαναλειμβάνων μόνον τρίσι, εύρισκονται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὑπὸ ἐπισκευήν. 'Ολα τὰ ἄλλα ἔδεσαν γερά στὶς δέστρες τους η στὴν Κυνόσουρα η στὸ 'Αμπελάκι καὶ ἀπέλυσαν τὰ πληρώματα. Νεκρική σιγή ἐπικρατεῖ μέσα σ' αὐτά. Οὔτε μιὰ σφυριά, οὔτε μιὰ φλόγα ὅξυμόνου, οὔτε μιὰ πινελιά μπογιά.

Αὐτὴ η νεκρική σιγή ἔπειτε νὰ είχε ἐμβάλλη σὲ συλλογισμούς, τοὺς κ.κ. ἀρμοδίους καὶ σὲ ἀνησυχίας. Γιατί ἀρά γε οἱ ιδιοκτήται τῶν πλοίων αὐτῶν, ἐνῷ γιὰ τὰ πλείστα ἔχει φάσθαι δὲ χρόνος τῆς τετραστοῦς ἐπιθεωρήσεως καὶ σὲ περίπτωσι ποὺ ὑπῆρχε η ἐλάχιστη ἐπίτις καλλιτερέύσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἔπειτε νὰ ἔχουν ἀρχίση τὰς ἐπιθεωρήσεις, καὶ τὰς ἐπισκευάς, προτιμοῦν τὴν νεκρικήν αὐτὴν σιγήν εἰς τὰ πλοῖα τῶν; Διότι οἱ ἐλπίδες καλλιτερέύσεως τῆς ναυλαγορᾶς δεν φαίνονται πουθενά.

Στὴν ἀπελπιστικήν αὐτὴν κατάστασιν, ποὺ βρίσκεται η ἀγορά καὶ ποὺ ήναγκάστη τὸν ἔφοροπλιστὰς νὰ παροπλίσουν τὰ πλοῖα τῶν καὶ ἀρκετοὶ μετὰ ἀπὸ μακρὸν πλοῦν ἄνευ φορτίου, δαπανήρον, ὑπάρχουν, φίλοι μου, ἀνθρώποι ποὺ ἔρωτον, ἔχαν ἀλληδεύη, διό ὑπάρχει κρίσις η παροπλίζονται τὰ πλοῖα δι' ἄλλους λόγους.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τὸ ἐπίσημον κράτος εἰσπράττεται η φορολογία, οὐχὶ ἐπὶ τῶν κερδῶν, ἀλλὰ ἐπὶ τῶν ζημιῶν. 'Αποζημιώσεις καταβάλλονται εἰς τὰ ἀπολύμενα πληρώματα τῶν παροπλιζομένων η ἐπισκευαζομένων πλωτῶν, ἀδειαὶ καὶ πίσω ἀπὸ δλα, τὸ μέγιστον μέρος τῶν πληρωμάτων, ἀπολύονται «λόγω ἀσθενείας».

'Ἐὰν τὰ πλοῖα τὰ προσέδαλεν δὲ δάκος, οἱ ἔφοροπλισταὶ θὰ ἐδικαιοῦνται ἀρωγῆς ἀπὸ τὸ Κράτος, ὡς δακόπληκτοι. 'Ἐὰν τὰ πλοῖα παρῆγον φρούτα, μὲ τὴν πρώτην δροχήν η χάλαζαν, οἱ ἔφοροπλισταὶ θὰ ζητούσαν τὴν διοίθειαν τοῦ Κράτους διὰ τὴν καταστροφὴν τῆς φρουτοπαραγωγῆς; καὶ θὰ τὴν είχαν. 'Ἐὰν εἴχαμε ἀμπέλια μέσα στὰ πλοῖα, πάλιν κάποια ἀποζημιώσις θὰ ἐδίδετο διὰ τὴν καταστροφὴν τῆς σταφιδοπαραγωγῆς κ.ο.κ.

Εἶναι δῆμος πλοία, Γιὰ τοὺς πολλοὺς τὰ πλοῖα ἀποδίδουν πολλὰ καὶ γι' αὐτοὺς συγχωρεῖται η ἔγνωσις. Γιὰ τοὺς κ.κ. ἀρμοδίους δῆμος ποὺ χρόνια παρακολουθοῦν τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ πρέπει νὰ ξερούν, διό ἀπὸ πενταετίας τὰ πλοῖα εἶναι «έπιχειρησις ἄγχους», αὐτοὶ στὴν παρούσαν κατάστασιν πρέπει νὰ ἔλθουν ἀρωγοί.

Πρέπει νὰ μελετήσουν καὶ νὰ θεσπίσουν μέτρα, ποὺ θὰ είναι ίκανά νὰ ἀνακοψίσουν τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἥκησην τῆς κρίσεως κατάστασιν καὶ ἀγωνίαν γιὰ νὰ κρατήσουμεν τὰ κεκτημένα πρὸς τὸ καλὸν δλῶν μας, τῶν ἐντός καὶ ἕκτος τῶν πλοίων.

Τὸ φρούτο αὐτὸν ποὺ λέγεται «Ναυτιλία» εἶναι καλλίτερο καὶ ἀπὸ τὴν ἔλια καὶ ἀπὸ τὴν σταφίδα. Εἶναι τὸ φρούτο ποὺ καὶ τὶς καλές καὶ τὶς κακές ἐποχές φέρνει τὸ «συνάλλαγμα».

Διατελέω μεθ' ὑπολήψεως  
ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΠΕΙΘΩΣ

Παλ. Φάληρον, 9 Αύγουστου 1962. Πλοίαρχος Ε. Ν.

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρὸς τὸν γνωστὸν ἔξωμότην τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως παρακαλεῖται δὲ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας νὰ ἀπευθύνῃ τὰς ἀνωτέρω δροθοτάτας παρατηρήσεις του. Κατ' αὐτὸν κρίσις δὲν ὑπάρχει...

ΑΙ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μὲ τὴν σημειωθεῖσαν σιτοδείαν εἰς τὴν ἔρυθρὰν Κίναν, ηττις ὑπερχρώθητο νὰ εἰσαγάγῃ 2.000.000 τόνων σίτου ἐξ Αὐστραλίας, ἀπησχολήθησαν διὰ τὰς σχετικὰς μεταφορὰς πολυάριθμα Ἑλληνικά καὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς». Ήτο πρὸ μηνῶν

σύνηθες τὸ φαινόμενον νὰ βλέπῃ τις μὲ εύχαριστησιν πέντε ἐλληνικὰ πλοῖα νὰ φορτώνουν ταῦτα χρόνως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίδνευ διὰ Κίνας καὶ νὰ καμαρώνῃ, μὲ ὑπερήφανειν, τὴν ἐπιβλητικότητά των. Τὸ μεσονύκτιον τοῦ Μεγάλου Σαββάτου καὶ τὰ πέντε σκάφη ἔχαιρεταισαν τὸ «Χριστός» 'Ανέστη» μὲ συναυλίαν συριγμῶν καὶ μὲ φωτοβολίδας. «Εσπειρευεν ἐπὶ τόπου η πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία, νομίζουσα διτὶ ἐπρόκειτο περὶ ἐνάρξεως πυρκαϊάς. 'Αργότερον οἱ Αὐστραλοὶ πυροσβέσται ἐπέστρεψαν εἰς κατάστασιν εὐθυμίας, ἐθνουσιασμένοι ὅποι τὰς περιποίησεις ἔκ μέρους τῶν 'Ελλήνων πλοιάρχων.

Είχον δῆμος αἱ εἰς Αὐστραλίαν προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν μας καὶ τὴν δυσμενή πλευράν των. 'Εξακόσιοι περίπου ναυτικοὶ μας ἔδραπετευσαν ἀπὸ τὰ πλοιά των. Μολονότι 150 ἔξ αὐτῶν ἐναυτολογήθησαν φροντίδι τοῦ «Ελλήνος προέξουν ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, καὶ ἔτεροι 80 ἀπεστάλησαν εἰς 'Ελλάδα, δὲ ἀριθμός τῶν ἐναυτομεινάτων ηγήθη, ἀντὶ νὰ ἐλαττωθῇ. «Εφασαν εἰς τοὺς 650. Διεπιστώθη ἀπὸ σχετικὴν ἔρευναν, διό οἱ εἰναὶ λόγῳ δραπετεῖται ησαν, κυρίως, λευκοφυλλάδειται καὶ μαθητεύομενοι, ὅλιγοι δὲ μόνον ησαν αἱ περιπτώσεις παλαιῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

«Οσον ἀφορᾷ τοὺς μαθητευόμενους, ἀξία ιδιαιτέρας προσοχῆς εἶναι η ἔξης παρατήρησις: 'Οτι ἐλάμβανον μισθὸν μαθητευόμενου, ἀλλ' εἰογάζοντο σκληρά, ὡς κανονικοὶ ναυτικοὶ, εἰς ὅργανικὰς θέσεις. 'Ο μισθὸς τῶν ἀπὸ λίρας 11.10.0, εἰς τὴν ὄλην ἀκρην τοῦ πλανῆτου, ητο πάνος ἀνεπαρκῆς. Φθάνοντες ἔδω, εἰς χώραν εὐήμερούσαν καὶ μὲ μεγάλους μισθῶν, ὅχι μόνον δὲν ἡδύναντο νὰ ἀγοράσουν ἐνδύματα, ὑποδηματα καὶ μάλλινα ἐσώρουχα, ἀπαραίτητα διὰ τὴν ὑγείαν των, ἀλλ' οὐτε καὶ στοιχειώδη νὰ ἔχουν ψυχαγωγίαν, ἀποβιδαζόμενοι εἰς τὴν ξηράν, κατόπιν πρότιδα, οὐτε λόγος νὰ γίνεται...»

«Υπὸ τοιαύτας συνθήκας εἶναι ἐπόμενον νὰ ἀρχίσουν αἱ προστριβαὶ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ νὰ αὐξάνωνται αἱ «εδηλώσεις ἀσθενείας». 'Εφ' ἐνὸς καὶ μόνον πλοίου προσεκούμισθησαν «οὐλόκληρα μάτσασ αἱ πιστοποιητικὰ λιτρῶν διὰ τὸ πλήρωμα. 'Η ὄργη τῶν πλοιάρχων, δὲ θυμὸς τῶν ναυτικῶν καὶ ἡ ἀπὸ ξηρᾶς ἀσκουμένη κομμουνιστικὴ προπαγάνδα, παρασύρουν τοὺς μαθητευόμενους εἰς δραπετεύσεις ἀπὸ τὰ πλοιά. Δέκα ἔξ αὐτῶν ἐπαναπατρίζονται κατ' αὐτάς μὲ τὸ λαίνερ «Πατρίς». Δόνη ἡ τρεῖς ησαν ἀξιολύπητοι. 'Απὸ διημέρου ησαν νήστεις. 'Η ἐλεημοσύνη τῶν δημογενῶν κατέστη ἀναγκαῖα. Αὐτοὶ οἱ δυστυχοῦντες θὰ γίνουν κήρυκες ἐναντίον τῶν δραπετεύσεων.

Χρειάζεται, δῆμος, κάποιος ἀποφασιστικὴ λύσις τοῦ προβλήματος. Θά ἐπρεπεν, ἵσως, νὰ ἔχουσετεροῦθῇ η «μονοτονία» τοῦ ναυτεργάτου εἰς τὰ μακρυνά ταξίδια τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῆς Αὐστραλίας, νὰ παταχθῇ η τάσις τῶν πλοιάρχων, ὅπως ἀντλοῦν δόμητα ἀπὸ τὴν μισθοδοσίαν καὶ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρωμάτου— Ιδίᾳ εἰς τὰ σκάφη ποὺ φέρουν τὴν σημαίαν τῆς «ζούγκλας»— καὶ νὰ ἀναθεωρήθῃ η δάσις τοῦ μισθολογίου τῶν μαθητευόμενών της τέλος νὰ μὴ ναυτολογώνται μαθητεύομενοι διὰ τόσον μακρυνά ταξίδια.

Τὸ φαινόμενον, πάντως, τῶν δραπετεύσεων δὲν είναι μονοπώλιον μας. Τὰ ιδιαίτερα συμβαίνουν καὶ εἰς τὰ σουηδικά, τῶν ὁποίων δὲ πλοιάρχος παραμένει μακράν τῆς διαχειρίσεως τῶν τροφίων καὶ τῶν μισθῶν. 'Ενδείκνυται, ἀρά γε, μία μελέτη πρὸ τὴν κατεύθυνσιν ταύτην; 'Η μήπως οἱ Σουηδοὶ πλοιάρχοι καὶ οἱ ναυτικοὶ ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἔχουν καλυτέραν συνείδησιν τῆς ἀποστολῆς των ἀπὸ ήμέρας;

Σίδνευ 26 Ιουλίου 1962

«Ολας ὑμέτερος  
ΕΝΑΣ ΑΠΟΔΗΜΟΣ

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Επικαλούμεθα τὴν ἀμέριστον προσοχὴν τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἐφοροπλιστῶν ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἀποστολῆς. Είναι ὑπεύθυνοι αἱ παρεχόμεναι δι' αὐτῆς πληροφορίαι. Πρέπει καὶ τὸ «Υπουργείον» νὰ είναι ἐνημερωμένον ἐπὶ τῶν δῶν διεκτραγώδωνται. 'Αποκαλύπτεται μία κατάστασις οἰκτρά, ἀπαράδεκτος. Είναι η ὅπτη ἀπόδειξης τῆς κρατούσης ἀσυνθοσίας ἐπὶ τῶν πλοιών κυρίως «σημαίων εύκολιάς», ἀλλὰ καὶ τῶν ἐλεεινῶν μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως, τὰς ὁποίας μετέρχονται εἰς δάρος ἀτυχῶν βιοταλαιστῶν, τῶν «μαθητευόμενών», τῶν «λευκοφυλλαδιτῶν» ἔνιοι πλοιάρχοι.

Η ΤΡΙΤΗ ΠΛΕΥΡΑ

Φίλε κύριε Διευθυντά,

Ανέγνωσα εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς τὰ

**EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.**

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE**

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

**GENERAL AGENTS:**

**GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

CABLES : CARRASBRO



## ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

## ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΔΙΑΙΤΟΛΟΓΙΟΥ ΕΠΙ ΤΑΠΗΤΟΣ

Αι άπόψεις των ειδικών διά τὸ ἐν ισχύι διαιτολόγιον: 'Αντιεπιστημονικόν, διανοίγον τὴν ὄδὸν πρὸς βαρείας χρονίας παθήσεις.— Η ἀνάγκη τῆς διαφρυμάτισεως του ἐπὶ τὸ ὑγειεινότερον.— Τὸ αὐτὸ πρόβλημα εἰς τὰς ξενας ναυτιλίας.— Αἱ ιταλικαὶ ὄργανώσεις ἡγουνται κινήσεως διὰ τὴν πλέον ἐπιστημονικὴν διατροφὴν τῶν πληρωμάτων.— Τὸ προτεινόμενον νέον διαιτολόγιον διὰ τὰ ἑλληνικὰ πλοια είναι ποικίλον καὶ δύναται νὰ προσαρμοσθῇ εὐχερῶς εἰς τὰς διαφόρους κλιματολογίας καὶ συνθήκας ἐνὸς μεγάλου ταξιδίου.— Αἱ σημειωθεῖσαι ἀντιδράσεις απὸ μερους τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων.— Μακρόπονος πρέπει νὰ είναι ἡ προσπάθεια τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ νὰ ἐπιτύχῃ οὐσιαστικὴν ἀλλαγὴν εἰς τὰ τῆς διατροφῆς τῶν Ελλήνων ναυτικῶν.

Διὰ πρώτην φορὰν τίθεται εὐρύτερον, τὸ καίριον θέμα τῆς διατροφῆς τῶν Ελλήνων ναυτικῶν, τῆς ὑγείας αὐτῶν. 'Η ἐπιτροπὴ ἔξ ειδικῶν, ἀρμοδίων καὶ ἐνδιαφερομένων, ήτις συνεκροτῆθη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ἐμπορίου Ναυτιλίας, ὑπέβαλε τὴν σχετικὴν εἰστήσην τῆς εἰς τὴν ὁποίαν σὺν τοῖς ἀλλοις, ἡ ἀντικειμενικὴ γνώμη τῆς ἐπιστήμης ἐμφανίζεται διαπορούσα διὰ τὸν τρόπον καὶ τὰς μεθόδους, βάσει τῶν ὁποίων διαιτάται ἐπὶ δεκαετηρίδας ὃν τοῦτος μας.

Πρόκειται, πάντως, περὶ τοῦ πρώτου διαιτολογίου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀποφασιστικῆς περιφρύμησεως τῆς ὑγείας τῶν χιλιάδων ἐπὶ τῶν πλοίων ἀσχολουμένων. Θὲ χρειασθῆ μεγάλη προσπάθεια εἰσέτι, εἰς ίκανὸν δάσος χρόνου κλημακουμένη, διὰ νὰ φθάσῃ μέχρι τῶν μαγειρεύων τῶν πλοίων καὶ διὰ νὰ ισοθετῇ προθύμως παρ' αὐτῶν, ἔνα διαιτολόγιον, τὸ ὁποίον ἐνῷ θὰ παρέχῃ τὴν ἐπιβαλλομένην γαστρονομικὴν τέρψιν εἰς ἀνθρώπους διαιτιούντας ὑπὸ τὴν κατάθλιψιν μιᾶς πολυημέρου μονώσεως καὶ ἀποτελεσματικὴν θὰ ἐισχύῃ τὸν ὄργανον τῶν, δὲν θά πάρχουν ὑποψίας ὅτι διὰ δροσεώς ἔστω ὑποσκάπτει τὴν ὑγείαν των.

'Η προκατάληψις, ἀτυχῶς, ή δασεία ἄγνοια, ίσως δὲ καὶ ποιά τις τάσις πρὸς δημαρχίαν, ἐμποδίζουν οἰαυδήποτε προσπάθειαν πρὸς μίαν ταχείαν καὶ ριζικὴν ἀλλαγὴν εἰς τὸν τρόπον καὶ τὰς μεθόδους τῆς διατροφῆς τῶν ναυτικῶν μας. Είναι ἀποκαλυπτικὴ ἐν τῇ εἰλικρινείᾳ της, ή δῆλωσις ναυτεργατικού παράγοντος εἰπόντος διὰ τὸ ἔργον τῆς προαναφερθείσης ἐπιτροπῆς:

— Πῶς θὰ εἴπωμεν εἰς τὰ πληρώματα ὅτι αἱ πέντε χιλιάδες θερμίδες τὴν ἡμέραν θὰ πρέπει νὰ γίνουν τρεῖς;

— Βεβαίως, θὰ ήτο δυνατὸν νὰ εἴπωμεν τοιούτον τι, ἀπαντῶμεν ἡμεῖς, ἀφοῦ πρόγονούμενάς πληροφορθεῖσαν οἱ ναυτικοί, ὅτι αἱ τρεῖς χιλιάδες θερμίδες προσάγουν τὴν ὑγείαν καὶ διατηροῦν ἀκραίαν τὴν ζωὴν, ἐνῷ αἱ πέντε ὅδηγονται εἰς χρονίας σοβαράς νόσους, εἰς τὸ πρόωρον γῆρας καὶ ἐνίοτε εἰς τὸν θάνατον!

## ..ΔΙΑΙΤΟΛΟΓΙΟΝ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΟΝ

Αἱ κρατούσαι σήμερον συνθήκαι εἰς τὴν διατροφὴν τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἡρευνήθησαν εἰς μεγάλην ἔκτασιν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ἐπὶ τῇ δάσει προχειρῶν ἔστω, στατιστικῶν, αἵτινες ἐνεφάνιζον ὑψηλὰ ποσοστά νόσων τοῦ πεπτικοῦ καὶ τοῦ κυκλοφοριακοῦ συστήματος τῶν εἰς τὰ πλοία ἐργαζομένων. Διακεριμένοι ἐπιστήμονες, ἔχοντες καὶ σαφῆ ἀντίληψιν τῆς ιδιομόρφου πραγματικότητος ἐντὸς τῆς ὁποίας ζῆται ἀργάζεται ὁ ναυτικός, ὡς οἱ ιστροί κ.κ. Πάγκαλος καὶ Κατσαφάδος, ἐπεισήμανον τὸν κίνδυνον καὶ ὑπέδειχαν τὴν ἀνάγκην μιᾶς ἀμέσου ριζικῆς ἀλλαγῆς τοῦ τρόπου διὰ τοῦ ὁποίου διατρέφεται ὁ 'Ἐλλην ναυτικός. Είναι γνωσταὶ εἰς τὸν ἀνάγνωστας τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' αἱ μελέται αἱ δημοσιεύθεισαι κατὰ καιροὺς εἰς τὰς σελίδας τῶν ὑπὸ τοῦ ιστροῦ κ. Παγκάλου. 'Εθεσαν ἀναμφισθῆτας τὰς ἐπιστημονικὰς δάσεις τῆς ἐπιχειρουμένης ήδη ἔξορμήσεως δι' ἔνα ὀφέλιμον καὶ ὑγιεινὸν διαιτολόγιον.

Καὶ θὰ ἡδύνατο ἐπὶ ἔνταξις νὰ προσδιορισθῇ ἡ μορφὴ τοῦ ἀκόλουθουμένου σήμερον διαιτολογίου εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, διὰ μιᾶς καὶ μόνον λέξεως: 'Αντιεπιστημονικόν. Μέχρι τοιούτου διαθέμου μάλιστα, ὥστε νὰ παραμένῃ ἀκατανόητον πῶς ήτο δυνατὸν κατὰ τὸν καταρτισμὸν του, νὰ ἀποστιάζῃ ὅχι ὁ διαιτολόγος ἐπιστήμων, ἀλλὰ καὶ αὐτὸς ὁ δύναται ὁ ἀπλοῦς ιστρός. Αἱ θερμίδες, τὰ λευκώματα, τὰ λίπη, αἱ βιταμίνες (ἀνύπαρκτοι ἀλλωστε), αἵτινες τὸ συνθέτουν, καθωρίσθησαν μὲν γνώμονα τὴν ποσότητα, μεταξὺ διαιταγματεούμενων ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, τῇ εἰσηγήσει τῶν πρώτων, ὡς ἀκριβῶς ἀντεμετωπίσθησαν καὶ ὅλα θέματα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας. 'Η πεποίθησις τῶν ἔχοντων τὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὰς διαιταγματεούμενας αὐτάς, ὅτι τὸ πολὺ φαγητό σημαίνει καὶ Ισχυράν ὑγείαν, φαίνεται ὅτι κατέστησεν περιττήν οἰαυδήποτε γνώμην τῆς ἐπιστήμης. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Τὸ ἡμερήσιον σιτηρέσιον ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου, ἀποτελεῖται ἀπὸ 185 γραμμάριας λευκώματος, ὅτε

τὰ 80—90 θεωρούνται ὑπεραρκετά. Δὲν διαθέτει οὐδόλως σχεδὸν βιταμίνας ἐμπειριοχόμενας εἰς τὰ φρούτα, τὰ χορταρικά, τὸ γάλα, τὰ τυροκομικά προϊόντα, τὸσ τόνας ἀναγκαίας, σὺν τοῖς ἀλλοις, καὶ διὰ τὴν ἰσχυροποίησιν τῆς ὑγείας τῶν ναυτικῶν ἔναντι ώρισμένων ἀσθενειῶν καὶ τινῶν λοιμώξεων. Είναι ἐνιαίον δι' ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους, δι' ὅλας δηλαδὴ τὰς κλιματολογίας συνθήκας, τὰς ὁποίας συνεντά ἔνα πλοίον κατὰ τὸν πολυημέρεον πλοῦν του. Καὶ ὡς ἡτο ἐπόμενον, ὑπέσκαψε καὶ ὑποσκάπτει τὴν ὑγείαν τῶν ναυτικῶν εἰς ἑκτασιν, τὴν ὁποίας ἀποκριῶνται διὰ τὸν παρόντος νὰ προσδιορίσωμεν. Διότι τὰ στοιχεῖα τῶν στατιστικῶν νοσηρότητος, ἀνησυχητικούς αὐτά καθ' ἑαυτά, μόνον μικράν εἰκόνα παρέχουν τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς πολυετούς ἐφαρμογῆς τοῦ διαιτολογίου αὐτοῦ 'αὐτοκτονίας', ὡς ἀπεκλήθη.

'Ο ιστρὸς κ. Πάγκαλος, ἐπὶ 2.000 καὶ πλέον ἀσθενησάντων ναυτικῶν, ἐπεισήμανεν ἄνω τῶν 300 περιπτώσεων γαστρίτιδος καὶ ὑψηλὸν ποσοστὸν παθήσεων τοῦ στομάχου, τοῦ κυκλοφοριακοῦ, ὡς καὶ τῶν νεφρῶν εἰσέτι. Δὲν χρειάζονται περιστότεραι μαρτυρίαι φρονούμεν, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι εἰς τὰ μαγειρεύει τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καταβάλλεται συστηματικὴ προστάθεια διὰ τὸν κλονισμὸν τῆς ὑγείας καὶ τὴν συντόμευσιν τῆς ζωῆς τοῦ 'Ἐλληνος ναυτικοῦ.

'Εχουν, δεδιάσι, καὶ οἱ ζένοι ναυτικοί δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τοῦ ἐφαρμοζομένου διαιτολογίου, ἐπὶ τῆς ὑγείας τῶν. 'Εμφανίζονται αὐταὶ κυρίως, ὑπὸ τὴν μορφὴν νοσημάτων τοῦ νευρικοῦ συστήματος μεταξὺ τῶν δορείων— 'Ἄγγιλων καὶ Σκανδιναύων— αἵτινες ὅμως δὲν εἰναι ἀποτέλεσμα τῆς ἀνθυγείας δεβαρυμένης διατροφῆς των,, ἀλλὰ συνεπία τῆς μεγάλης χρήσεως οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῶν δὲν πταίει τὸ ἀδεσματολόγιον, δύσον κυρίως μία ισχυρὰ φυλετικὴ πλέον ἔλξις, ή δόπια εἶναι φυσικόν ἀντὶ νὰ ἀμβλύνεται, νὰ δύνεται μετά τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίου.

'Αντιθέτως, οἱ 'Ιταλοί ναυτικοί, ἀκολουθούντες μίαν μέσην ὅδον εἰς τὴν διατροφὴν των, θεωροῦνται ως οἱ ὀλιγώτερον ταλαιπωρούμενοι ἀπὸ νόσους ἔχοντας ὡς αἵτια τὸ φαγητὸν καὶ τὸ οἰνόπνευμα. Παρὰ ταῦτα, αἱ ναυτικαὶ τῶν ὄργανων, ἀνησυχητικαὶ εἰς τὰς δάσεις, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἐντερικῶν νόσων μεταξὺ τῶν πληρωμάτων, ἔχηταισαν ἐπιμόνως τὴν ἐπιστημονικῶτερον διαφρύμισιν τοῦ διαιτολογίου των. Παραθέτομεν εὐδύνης ἀμέσως τὸ σχετικὸν ὑπόμνημα τῆς 'Ιταλικῆς Ναυτικῆς Όμοσπονδίας. 'Αποτελεῖ χαρακτηριστικὸν παράδειγμα ἐντίμου καὶ τομηρᾶς προστασίας τῆς ὑγείας τῶν χιλιάδων ἐργαζομένων εἰς τὰ πλοία μελῶν της.

## Η ..ΠΑΡΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑΝ

Αἱ ἀπόψεις τῆς 'Ιταλικῆς Όμοσπονδίας 'Εργατῶν Θαλάσσης, αἵτινες διειδόσθησαν δι' ἔγκυλίου της πρὸς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, ἐπὶ τοῦ διαιτολογίου, ἔχουν εἰς τὰ κύρια σημεία των ὡς ἔξης :

**«ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**: Τὸ διαιτολόγιον τοῦ πληρωμάτος πλοίου τινός, τὸ ὁποίον ἀποτελεῖται ἀπὸ νέους καὶ ἡλικιωμένους προερχομένους ἀπὸ διαιτολογίου περιοχᾶς μὲ ἔνα παρελθόν κλινικῆς καταστάσεως δεβαρυμένους πολὺ ἡ δλίγον, ἐντὸς τῶν περιθωρίων τῶν ὁποίων ἡ ζωὴ μεταβάλλεται ταχέως ἐξ αἵτιας τῶν διαιφρών κλιμάτων καὶ τῶν ἀντιθετῶν ἀτμοσφαιρικῶν ἐναλλαγῶν, ἀποτελεῖ ἔνα θέμα χρῆζον σοβαρωτέρας προσοχῆς.

Τὸ διαιτολόγιον, οὐχὶ λογικὸν ως ἐφαρμόζεται τώρα ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀποτελεῖ τὴν αἵτιαν καὶ τὴν προδιάθεσιν τῶν εἰδικῶν ἀσθενειῶν καὶ διαιτητῶν πλοίων τοῦ διαιτολογίου περιοχῆς, αἵτινες τὸν πεπτικὸν συστήματος, αἱ ὁποῖαι περικλείουν ἔνα περιστοῦ δέλικοιδῶν γαστρεντερίτιδων. 'Η συχνότης τῶν ὁποτεῖων τοῦ πεπτικοῦ συστήματος (ἔλκος, ηπατίτιδες, ἐντερικά) δεινούει μεταξὺ τῶν ναυτικῶν, συμφώνως πρὸς τοὺς λίαν προσφάτους νοσολογικοὺς πίνακας τοῦ Οίκου τοῦ Ναυτοῦ τῆς Γενούς, ποσοστὸν 37, 09%, ἐνῷ αἱ στατιστικαὶ τῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων δεικνύουν διὰ ἔκ

CAMPANELLA  
SINCE 1916

SAVONA  
CAMPANELLA - ASCENSO  
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address: VIA DEI CARPENTERI, 3/R.  
Cables: CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA  
T. l.: 27772 - 21721 - 22210 - 26802

GENOA  
S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI  
"CAMPANELLA",  
HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address: GALATA GADDA (PORT OF GENOA)  
Cables: CAMPANELLA - GENOA  
T. l. 207450 - 205803 - 208461

τῶν αὐτῶν ἀσθενειῶν, οἱ ἔργαται τῆς χερσαίας βιομηχανίας πλήττονται μόνον κατά ποσοστὸν 13,20%.

Οἱ πίνακες προσδιορισμοῦ τῶν ἐδεσμάτων κατὰ τὰς διαφόρους ἡμέρας τῆς ἑδδομάδος διὰ τοὺς ὑπαξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα καὶ τῆς ποσότητος ἐκ τῆς ὁποίας ἀποτελούνται, παραμένουν ἀμετάβλητοι ὡς εἶχον κατατισθῆ τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1922, μὲν ἔξαρτεσιν τῶν φρούτων, ἀτίνα προσετέθησαν εἰς τὸ σιτηρέσιον 200 γραμμάρια κατ' εἶδος καθημερινῶς. Ἡ διαδεδασις αὕτη τῆς στατιστικῆς, δεικνύει ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς διατροφῆς τὸ ὅποιον ἔχει τοσαύτην μεγάλην σημασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἔχει παραμελῆθη, ἐνῷ διὰ τὴν ἐνδειχὴ μελέτην ἐπὶ τοῦ διαιτολογίου, ἡ ἀνθρωπιστικὴ κατευθύνεται πρὸς καταναλώσεις τροφῶν ἀντιστοιχῶν τῶν ιδιωτέρων ἀναγκῶν καὶ τῶν πλέον ἀπαραιτήτων διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἐνεργητικότητος.

Ἡ παράλογος διατροφὴ δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ ὄργανισμοῦ καὶ παρασκευάζει τὸ ἔδαφος εἰς τὰς σοδαράς ἀσθενείας συμφώνως πρὸς τὰς κλινικάς ἐνδείξεις. Αἱ προερχόμεναι ἐκ τοῦ ἀνωτέρω συστήματος διατροφῆς ἐνοχλοῦνται εἰς τὸ ἀγγειακὸν σύστημα καὶ εἰς τὸν πεπτικὸν σωλήνα, διανοίγουσαι τὴν ὁδὸν πρὸς ἀρτηριοσκλήρωσιν καὶ ἄλλας ἀσθενείας.

Εἰς τὰς παρεχόμενας σήμερον τροφὰς σπανίζει ἡ διταμίνη Α, ἡ ὁποία ἀναπτύσσει τὴν ἐνεργητικότητα κατὰ τῆς ἐλαττώσεως τῆς δηπτικῆς ὁξύτητος, κατὰ τοῦ ἐλκύματος τοῦ κεραποιείδου, κατὰ τῆς ἄλλοισισεως τοῦ πεπτικοῦ συστήματος καὶ τῶν ἀναπνευστικῶν ὄργάνων. Τοιαῦτη ἐλλειψις θὰ ἥδηντα νὰ ἀπαλεῖθῇ διὰ τοῦ διπλασιασμοῦ τούλαχιστον τῆς ἡμεροσίας τροφῆς τῶν ὀστρίων καὶ ὠμῶν λαχανικῶν καὶ τῆς προσθήκης χυμῶν καὶ ἐκκαθαρισμένης τομάτας καὶ τῆς ἀντικαταστάσεως, κατὰ μεγάλο μέρος τοῦ λίπους, κατὰ τὰς συμβουλὰς καθηγητοῦ τῆς διολογίας. Διὰ τοὺς νέους είναι καλύτεραι αἱ τροφαὶ τοῦ γάλακτος, τυροῦ καὶ μαρμελάδας.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν νέων ἡδη ἐκτελεσθέντων, οἱ πίνακες τῶν ἐδεσμάτων διὰ τοὺς ὑπαξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα, οἱ ἰσχύοντες σήμερον, δέον νὰ τροποποιηθοῦν.

**ΤΡΟΦΗ ΕΙΣ ΤΡΟΠΙΚΑ ΚΛΙΜΑΤΑ:** Τὸ θέμα ἔχει ἔξετασθη ἀπὸ καιροῦ ὑπὸ τῆς Κεντρικῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Υγιεινῆς καὶ 'Ἐνδιαίτησεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ ὁποία δύμοφῶν ἀπεφάσισε νὰ ὑποδείξῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, δηπταὶ νιοθέτουσαν δοκιμαστικῶς ἀρκετάς τροποποιήσεις τοῦ ισχύοντος πίνακος τροφῶν. Αἱ τροποποιήσεις αἵτινες θὰ ἔδει νὰ ἐπέλθουν εἰς τοὺς ισχύοντας πίνακας ἐδεσμάτων είναι αἱ ἔξης: α) 'Ἀντικαταστατικοὶ τοῦ χοιρείου ἡ ἄλλων ζωϊκῶν λιπῶν: Τὰ λίπη ταῦτα δέον νὰ ἀντικατασταθοῦν μὲν λαϊσούς ἔλαισας.

β) 'Ἀντικαταστασιοὶ μέρους τῆς χορηγουμένης ἡμεροσίας ποσότητος οἵνου: 'Ἐπειδὴ ἡ παρεχόμενη ποσότης οἵνου ὑπολείπεται ἔκεινης ἡτοῖς δύναται νὰ προκαλέσῃ δλάβην εἰς τὴν υγείαν τῶν εύρισκομένων εἰς τὰς τροπικὰς ζώνας, δέον νὰ παρασχεθῇ ἡ εύχερεια εἰς τοὺς ναυτικοὺς τῆς ἐκλογῆς μεταξὺ οἵνου, χυμοῦ φρούτων καὶ τείου.

γ) 'Ἀντικαταστασιοὶ τοῦ τόνου καὶ τῶν σαρδελλῶν κατὰ τὸ πρῶτον γεῦμα (ἀκράτισμα): Νὰ ἀντικατασταθοῦν τὰ διατροφημένα ψάρια μὲ 50 γραμμάδας.

δ) "Οσπρια ἔχρα: Νὰ καταργηθοῦν ἀπολύτως.

ε) Βιταμίναι θεραπευτικαὶ (φάρμακα): Νὰ προστεθοῦν εἰς τὰς τροφὰς καὶ νὰ παρέχωνται ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ πλοιάρχου.

Ἡ ἀνωτέρω ὑποδειχθείσα διατροφὴ είναι κατάλληλος ὥστας καθορισθῆ διὰ ζώνας τροπικοῦ κλίματος.

**ΤΡΟΦΗ ΨΥΧΡΩΝ ΚΛΙΜΑΤΩΝ:** Τὸ ἄρθρον 72 τοῦ νόμου τῆς 16) 6) 1939 ἐπὶ τῶν συμβόλων ὑγειεινῆς καὶ ἑνδιαίτησεως τῶν πληρωμάτων, δρίζει μίαν εὐρεῖαν ἀλλασήγη τῆς διατροφῆς τῶν πληρωμάτων ἐντὸς κλιμάτων παγερῶν ἡ ίδιαιτερως ψυχρῶν. 'Ἐπειδὴ ὁ καθορισμὸς τῶν εἰδιαιτέρων ψυχρῶν κλιμάτων εἶναι ἀντικείμενον διαφόρων ἔρμηνῶν, καθίσταται ἀπαραιτήτον δηπταὶ προσδιορισθῆ μία σταθερὰ θερμοκρασία πέραν τῆς ὁποίας οἱ ναυτικοὶ θὰ ἐδικαιούντο τῆς ίδιαιτέρας αὐτῆς διατροφῆς.

#### ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΙΑΙΤΟΛΟΓΙΟΝ

'Αλλ' διὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς. 'Ἡ ἐπιτροπὴ διὰ τῶν μελέτων καὶ τὴν ἀναθεάσησιν τοῦ διαιτολογίου τῶν ναυτικῶν μας, συσταθεῖσα ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου κ. Π. Καλογήρου, ὡς πρόεδρου καὶ τῶν κ.κ. Α. Λεμπέση Ιατροῦ τοῦ Β.Ν., Γ. Παγκάλου Ιατροῦ,

Α. Γράτσου ἐκπροσώπου τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ Π. Ἐλευθερίου καὶ Κ. Χατζηθεοδώρου τῶν ναυτικῶν, κατέληξεν εἰς θασικὰ συμπεράσματα, ἀτίνα περιέχονται εἰς ἐν την πρακτικόν, μίαν ἐκτενή εἰσήγησιν καὶ εἰς ἔξι ὑποδειγματικοὺς πίνακας διαιτολογίου.

Διὰ τὴν καλυτέραν κατανοήσιν τῶν προτάσεων τῆς ἐπιτροπῆς, παρέχονται αἱ ἀκόλουθοι ἐπὶ τῆς δῆλης ἐργασίας της, διευκρινίσεις:

α) 'Ἡ αὔξησις τοῦ σιτηρέσιον κατὰ 15—20% εἰς περιπτώσεις ἐκτάκτων ἀναγκῶν, ἀφορᾷ τὸ σιτηρέσιον τὸ διοίκητον προβλέπεται νὰ ισχύῃ κατὰ τὴν ἐποχὴν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ λαμβάνουν χώραν αἱ ἀνάγκαι.

β) Εἰς τὰς περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὁποίας τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς λιμένας ἐνθα δύναται ἀδύνατος ἡ ἐστω ἀπλῶς δυσχερής, ἡ ἔξειρεσις ἀλαϊσίου ἀλαϊδῶν, δύναται τούτο νὰ ἀντικαθίσταται διὰ σογελαίου ἡ σπορελαίου, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύμως διὰ ὑδρογονομένου ἀλαίου.

γ) 'Ἐπίσης δυάκις τὸ πλοίον εὐρίσκεται εἰς λιμένας, ἐνθα δὲν καθίσταται δυνατή ἡ ἔξειρεσις ὀρισμένων ἐκ τῶν κατονομαζομένων εἰς τὰς ἔξι ὑποδειγματικά διαιτολόγια λαχανικῶν, ταῦτα δέον νὰ ἀντικαθίστανται διὰ διέτρων ἀναλόγων ἡ εἰς περιπτώσειν ἀνάγκης διὰ συντετηρημένων (κονοέρβει).

δ) Τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ σιτηρέσιον μηπιτέκι, εἶναι κρέας ἀπηλλαγμένον λιπῶν καὶ εἰς διάτριψην λειοκοπημένον.

ε) Οἱ προτεινόμενοι κατ' ἐποχήν δύο ὑποδειγματικοὶ πίνακες διαιτολογίουν θὰ ἐναλάσσωνται καθ' ἑδδομάδα.

'Ιδον τόρα καὶ ἡ εἰσήγησις τοῦ καθηγητοῦ κ. Καλογήρου, εἰς τὴν δῆλην πόσιαν ἀναπτύσσονται ἀπό ἐπιστημονικῆς σκοπιάς οἱ λόγοι οἱ ἐπιθάλλοντες τὴν ἀμεσον ἀλλαγὴν εἰς τὸν τρόπον διατροφῆς τῶν ἀλληλικῶν πληρωμάτων:

«Τὸ ἀφαρμοζόμενον ἡμερήσιον σιτηρέσιον εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔχει νὰ ἐκπληρώσῃ κυρίως τρεῖς σκοπούς:

1ον. Τὴν κάλυψιν τῶν εἰς ἐνέργειαν ἀναγκῶν, αἵτινες σύγκεινται ἐκ τῆς ἐνέργειας συντηρήσεως καὶ τῆς καταναλοισκομένης κατὰ τὴν ἀπόδοσιν ἐργασίας.

2ον. Τὴν περίληψιν ἀπάντων τῶν διολογικῶν ἐκείνων συστατικῶν, δι' ὃν θὰ ἀποφεύγωνται διάφορα κενά δημιουργούντα νοσογόνους προδιαθέσεις.

3ον. Τὴν ἀποφυγὴν πληθωρισμοῦ, ἐκ τοῦ ὁποίου δίκινον νοσησεως, ἔνεκα τῆς καταπονήσεως καὶ διεγέρσεως τῶν ὄργάνων τοῦ σώματος, εἴναι μέγας.

Τὸ ἡμερήσιον σιτηρέσιον τῶν πληρωμάτων, ὡς ἔχει σήμερον, εἶναι ἀφ' ἐνὸς πληθωρικὸν εἰς θερμίδας (ἐνέργειαν) καὶ λευκώματα, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀλλιέπεις εἰς διολογικὰ συστατικά, προπαντός εἰς ἀσέστιον, διταμίνας Σ καὶ Α, ὡς καὶ ἀναντικατάστατα τινὰ λιπαρά δέξα. 'Ἐπι πλέον, τὸ ἐν χρήσει ἡδη σιτηρέσιον διὰ τῆς περιλήψεως πολλῶν λιπαρῶν ὄλικων καὶ μάλιστα ὑπὸ τὴν μᾶλλον ἀκατάλληλον μορφὴν (ὑδρογονομένα) ὡς καὶ πολλῶν τηγανιῶν ἐδεσμάτων, πολλῶν καρκινεμάτων καὶ δὴ κατὰ τὰς μᾶλλον ἀκατάλληλους δρασ (συχνὴ χρῆσις τηγανιῶν αὐγῶν κατὰ τὰς πρωινάς δρασ), ἀποβαίνει, ἐν πολλοῖς, παράγων διατητικὸς διὰ τὰ πεπτικά ὄργανα καὶ τὰ δραγανά κυκλοφορίας.

Οὕτως ἔρμηνεται ἡ ἀπαντωμένη εὐρεῖα νόσησις, οὐχὶ μόνον μεταξὺ τῶν ἡλικιωμένων, ἀλλὰ καὶ τῶν νέων, τοῦ στομάχου (γαστρίτιδες, ἔλος στομάχου), τοῦ ἡπατού, τοῦ κυκλοφοριακοῦ συστήματος (ἄγγειοπάθεια, καρδιοπάθεια) ἐνίστε δὲ καὶ τῶν νεφρῶν.

Ἡ ἀποδιδούμενη ἐνέργεια τοῦ σιτηρέσιον τῶν πληρωμάτων, κατόπιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων διὰ συγχρόνων μηχανικῶν μέσων, ἀτίνα ἀντικαθίστωσι κατὰ μέγα μέρος τὴν ἀλλοτε καταβαλλομένην βαρείαν μικῆν ἐργασίαν, δέον δημοσίαν ὑφ' ὀμαλὰς συνθήκας πλεύσεως τὰς 3000—3500 θερμίδας. Μόνον ὑπὸ ἀνωμάλους συνθήκας πλεύσεως εἰς ψυχράς ζώνας, ἡ ἀποδιδούμενη ἐνέργεια διὰ τοῦ ἡμερήσιου σιτηρέσιον πρέπει νὰ ἀνέρχεται εἰς τὰς 5.000 θερμίδας, ὡς ἔχει σήμερον, καθ' δλας τὰς ἡμέρας καὶ καθ' ὅλας τὰς κλιματολογικὰς μεταβολὰς καὶ τὰς μετακινήσεις ἀπό ψυχράς εἰς θερμάς ζώνας.

Ἡ περιεκτικότης τοῦ ἡμερήσιου σιτηρέσιον εἰς λεύκωμα θὰ παραμείνῃ πάντοτε ἡ αὐτή, κυμαινομένη κατ' ἀνώτατον δρισοῦ ἀπὸ 90—100 γραμμάρια, ἀνεξαρτήτως τοῦ ποσοῦ τῶν παρεχομένων θερμίδων. Τὸ ποσὸν τῶν 185 γραμ. λευκώματος τοῦ ἐν χρήσει ηδη σιτηρέσιον δέον νὰ ἀποφεύγεται ὡς διατητικὸν διὰ πολλὰ ὄργανα καὶ ίδια καρδιά, ἀγγεῖα καὶ νεφρούς.

Τὸ ἀνά χειρας ἡμερήσιον σιτηρέσιον ἐπλούτισμεν διὰ μεγαλυτερας ποσότητος γάλακτος καὶ γαλακτοκομικῶν προϊόντων, ἀτίνα πλὴν τῆς ἀποδόσεως λευκωμάτων ἀνωτέρως διολογικῆς ἀξίας, ἔξασφαλίζουν ἐπίσης ἐπάρκειαν εἰς ἀσέστιον καὶ σχετικήν ἐπάρκειαν εἰς βιταμίνας

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

## ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ: ΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΞΜΑΤΣ 4

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.  
BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES  
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E. C. 2.



σθή καὶ εἰς ἀριθμὸς σχετικῶν παρεκκλίσεων. Διότι ἀποτελεῖ μακράν συνήθειαν ἀνταποκρινομένην εἰς τὴν Ἑλληνικὴν νοοτροπίαν καὶ εἰς τὴν ψυχολογικὴν ἀνάγκην τοῦ ναυτικοῦ, τὸ δίλιγον κρασὶ κατὰ τὸ γεύμα, ἡ δλίγη μπύρα κατὰ τὸ δεῖπνον.

Τύπο τὸ πνεύμα αὐτὸς ἀντιμετωπίζομένη ἡ ἐπιστημονικὴ ἔργασία, ἡ γενομένη ὑπὸ τῆς ἐλόγῳ ἐπιτροπῆς, θὰ πρέπει ἵσως νέας ἐπεξεργασίας νὰ τύχῃ, τὴν φοράν αὐτήν σμως ἀπὸ τοὺς γνωρίζοντας καλῶς τὴν ζωὴν εἰς τὸ πλοῖον.

Ίδον ποιὸν εἶναι τὸ δεύτερον δῆμα εἰς τὴν δῆλην προσπάθειαν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀναμόρφωσιν τῶν δρῶν διατροφῆς τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

#### KAI AI ANTIΔΡΑΣΕΙΣ

Ἐν τῷ μεταξὺ ἔσημειώθησαν αἱ πρώται ἀντιδράσεις ἀπὸ ναυτεργατικῆς πλευρᾶς διὰ τὴν ἐπὶ τὸ ἐπιστημονικῶτερον διαρρύθμισιν τοῦ νέου διαιτολογίου. Ὁ μετασχών εἰς τὰς ἔργασίας τῆς ἐπιτροπῆς κ. κ. Χατζηθεοδώρου διεφώνησε πλήρως μὲν τὰς ἀπόψεις της. Εἰς σχετικὴν ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὸν καθηγητὴν κ. Καλογήρου, τονίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰ ἔξης:

«Χωρίς κάν νὰ θέλω νὰ ἀμφισβητήσω τὴν δρόβοτητα ἀπὸ ἐπιστημονικῆς ἀπόψεως τῶν προτάσεων ὑμῶν ὡς καθηγητοῦ καὶ τῶν κ. κ. Ιατρῶν ὑγειονολόγων καὶ διαιτολόγων, καθὶ δοσον δὲν ἔχω γνώσεις ἐπιστημονικάς πρὸς τοῦτο, ἡ μακροχρόνιος σμως πεῖρα μου καὶ ἡ ἐπού σύνεγγυς παρακολούθησις τῆς διαβίωσεως τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, καθὼς καὶ ἡ ἐπολλοῦς ἀδυναμία προμηθείας ἡ διατηρήσεως ὠρισμένων τροφίμων καὶ ἴδιως νωπῶν λαχανικῶν κλπ., μοῦ ἐπιβάλλει νὰ διαφωνήσω πρὸς τὰς γενομένας προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς περὶ μεώσεων τῶν ποσοτήτων τῶν παρεχομένων διὰ τοῦ ἐν ισχύι ἐδεσματολογίου εἰς τοὺς ναυτικούς. Όσατως σπηλιών, διτὶ ὁ ὑποδεικνύμενος τρόπος αὐξήσεως ἡ μειώσεως τοῦ στηρεσίου ἀναλόγως τῶν κλιματολογικῶν συνθηκῶν ἡ τῆς αὐξήσεως αὐτοῦ εἰς περίπτωσιν τηλεύτεως ὑπὸ ἀνωμάλους συνθῆκας, εἶναι πρακτικῶς ἀνεφάρμοστος, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν ὅτι τὸ ἐδεσματολόγιον θὰ είναι ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένον Ἀντιθέτως θεωρῶ ἐπιβεβλημένας ὠρισμένας τροποποιήσεις ὡς πρὸς τὸ εἶδος καὶ τὰ τρόπων παρασκευάσματος ὠρισμένων παρεχομένων τροφῶν, ήτοι τὰ ὡς νὰ παρασκευάζωνται βραστά, ἀντὶ τηγανιτά, νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ χρησιμοποίησις ἔγγονού καὶ ὑδρογονομένου λίπους καὶ νὰ ἀντικατασταθοῦν ταῦτα δι᾽ ἐλαῖον μέχρι δύο δεκτήτων. Ως πρὸς τὰ λοιπά, προτείνω τὸ παρὸν ἐδεσματολόγιον νὰ παραμείνῃ ὡς ἔχει.

Παρακαλῶ ἡ παρούσα ὥπως καταχωρίζῃ εἰς τὰ πρακτικά, ὡς ἀποτελούσα τὴν γνώμην μου ἐπὶ τῆς προτεινομένης τροποποιήσεως τοῦ ισχύοντος ἐδεσματολογίου.

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς, ἥτις θεωρεῖται ὅτι ἐκφράζει τὴν γενικότεραν ἐπιφύλαξιν τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων, ὡς πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀλλαγῆς τοῦ ισχύοντος διαιτολογίου, ὁ μετασχών εἰς τὴν ἐπιτροπὴν Ιατρὸς κ. Πάγκαλος διατείνει τὴν ἀκόλουθον ἀπομνη:

—Τὸ θέμα τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ διαιτολογίου εἶναι ὑπόθεσις ἀφορῶσα τὴν ναυτιλίαν γενικώτερον, ἀλλὰ ὀμεσώτερον καὶ σοδαρώτερον τοὺς ίδιους τοὺς ναυτικούς. Ὡς ἔκ τούτου, δύνανται οὗτοι νὰ ἔχουν θαρρύνουσαν γνώμην πρὶν ἡ ἐπιχειρήσθη ὥισθητο ἀλλαγὴ. Προτείνω δύνειν, δημοσίαν διαιτολόγη τὸ καταρτισθέν διαιτολόγιον μετ' εἰδικοῦ διαιτολόγου ἡ διαιτολόγη τῆς ἀπολύτου ἐμπιστοσύνης τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων. Οὕτω θὰ ὑπάρξῃ τρόπος ἀντικειμενικῆς σταθμίσεως τῶν πραγμάτων καὶ θὰ διασκεδασθῇ πᾶσα δχι ἀδικαιολόγητος ὑποψία, διτὶ τὸ νέον ἐδεσματολόγιον δὲν εἶναι προὶὸν γητσίου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν

ναυτικόν, ἀλλὰ καλύπτει ἐπιδιωξιν τῶν πλοιοκτητῶν δι᾽ οἰκονομίας.

Δέσον νὰ σημειωθῇ, ἐπ᾽ εὐκαιρίᾳ, διτὶ ἡ ποικιλία τοῦ προτεινομένου διαιτολογίου καὶ ἡ ἀντὶ μεγάλου ποσοστοῦ σύνθεσίς του ἀπὸ εἴδη δυσεύρετα εἰς τινας ξένους λιμένας (ἐλαῖον ἐλαιών, λαχανικά, φρούτα), ἀν δὲν καθιστᾶ αὐτὸς διαπανρότερον διὰ τὸν πλοιοκτήτην, δὲν τὸ καθιστᾶ σμως καὶ οἰκονομικώτερον τοῦ ηδη ισχύοντος.

#### ΤΙ ΔΕΟΝ ΓΕΝΕΣΘΑΙ

Προσπάθειαν μακρᾶς πνοῆς ἀντιπροσωπεύει ἡ ριζικὴ ἀλλαγὴ τῶν συνθηκῶν διαιτοφῆς τῶν πληρωμάτων μας, ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἐρεύνης ἀνεφέρθη. Μὲ μιὰν ἐπιτροπὴν καὶ μὲ ἐν μόνον πόρισμα δὲν λύται τὸ σοδαρώτατον τοῦτο ζῆτημα. «Ἄς προσέξῃ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας διὰ νὸν μὴ σπεύσῃ, χωρὶς προηγουμένως νὰ προετοιμάσῃ μετὰ προσοχῆς τὸ δύσκολον, πράγματι, ἔδαφος. Ἀπαιτεῖται μακρὰ καὶ συστηματικὴ προεργασία, ἡ ὁποία, κατὰ τὴν γνώμην μας, θὰ πρέπει νὰ περιλάβῃ τὰς ἀκολούθους φάσεις:

1.— Περιστέρω ἐπεξεργασίαν τοῦ νέου διαιτολογίου ὑπὸ εἰδικῶν, οἵτινες γνωρίζουν καλὸν τὴν ζωὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

2.— Μελέτην τοῦ νέου διαιτολογίου καὶ ὑπὸ εἰδικῶν ἐπιστημόνων τῆς ἀλλογῆς καὶ τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων.

3.— Μεθοδικὴ διαφώτισιν τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν κινδύνων, τοὺς ὁποίους συνεπάγεται ἡ συνέχισις τῆς διαιτοφῆς των ὑπὸ τὰς σημερινάς ἀνθυγεινάς συνθῆκας.

4.— Διαφώτισιν ἡ καὶ μετεκπαίδευσιν ἐν ἀνάγκῃ, τῶν μαγείρων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ φορτηγών πλοίων, προκειμένου νὰ ἐφαρμόζουν πλέον ἀπλᾶς καὶ ὡγεινάς μεθόδους διὰ τὴν παρασκευὴν τῶν δισφόρων ἐδεσμάτων.

Πρόκειται περὶ τοῦ σοδαρωτέρου ὕσωα μέτρου, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει νὰ λάβῃ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, ἐὰν ἐπιθυμῇ οὐσιαστικὴν ἐπὶ τὸ ὑγειεινότερον ἀλλαγὴν τῆς διαιτοφῆς τῶν ναυτικῶν. Διότι δύναται νὰ είναι θαυμάσιον ἀπὸ ἐπιστημονικῆς πλευρᾶς τὸ νέον διαιτολόγιον, προθύμως νὰ τὸ ὑποδεχθοῦν τὰ πληρώματα, ἀλλὰ ἐκ τῶν μαγειρίων τῶν πλοίων νὰ ἔξερχεται τοσούτον παραμορφωμένον, διτε νὰ μὴ ὑπολείπεται εἰς βλαπτικότητα τοῦ σήμερον ισχύοντος. Πρέπει οἱ μάγειροι νὰ πάύσουν νὰ παρασκευάζουν φαγητά κατὰ τὸν δερύν τρόπον τῆς καλουμένης «ἀνατολίτικης κουζίνας». Νὰ ταιγαρίζουν τὸ κρέας καὶ τὰ λαχανικά ἀκόμη, νὰ τηγανίζουν τὰ αὐγά καὶ τὰ φάρια καὶ νὰ κάνουν κατάχρησιν δυσπέπτων καρυκευμάτων.

«Ανευ λοιπὸν ἀλλαγὴς εἰς τὴν νοοτροπίαν αὐτὴν τῶν μαγείρων, δινευ ἔξοικειώσεως τῶν πρὸς τὸ ἀλιφόρων ἐδεσματολόγων, οἰσαδήποτε προσπάθεια διὰ τὴν ὑγειεινήν διαιτοφῆς τῶν πληρωμάτων μας θὰ παραμείνῃ ἀνευ οὐσιαστικοῦ ἀποτελέσματος.

Καὶ ἀνακεφαλαιώνεμεν ἐν κατακλεῖδι:

Μὲ σύτημα καὶ προσοχὴν δέον νὰ προχωρήσῃ τὸ Υπουργείον εἰς τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν, ἐπιδιώκον τὴν σύμφωνον γνώμην ὅλων τῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐνδιαφερομένων παραγόντων. «Ἡ ἀλλαγὴ τοῦ διαιτολογίου δὲν είναι ὑπόθεσις μιᾶς διαταγῆς, ἀλλὰ τῆς καλῆς συνεργασίας τοῦ Υπουργείου, τῶν ἀφοπλιστῶν καὶ τῶν πληρωμάτων. Μόνον ούτω θὰ ὑποδώσῃ γενικώτερον. Θὰ δελτιωθῇ δηλαδὴ ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἐμφύκου ὄλικου τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἀπαλλαγῇ ὁ πλοιοκτήτης ἀπὸ τὰς ὑπερμέτρους δαπάνας νοσηλείων καὶ ἀποζημιώσεων —πρόκειται ἀλλωτες περὶ τοῦ μόνου ὄλικου καὶ λίαν θεμιτοῦ συμφέροντός του—καὶ θὰ δυνηθῇ διὰ τὸν πλοιοκτήτην τὸ σπουδαιότερον ἀνθρώπινον ἀγαθόν, τὴν ὑγείαν του.

## N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E. C. 3

CABLE ADDRESS : LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

## UNITED OPERATORS SHIPPING

AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N. Y.

CABLE ADDRESS : OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS : ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

## Η ΠΡΟΒΟΛΗ ΜΙΑΣ ΕΡΓΩΔΟΥΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

# Η Α. Μ. Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

**ΑΠΕΝΕΙΜΕ ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΑΣ ΜΑΘΗΤΑΣ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ, ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ**

Μὲ λιτήν έπισημότητα καὶ υποδειγματικήν τάξιν, υποδηλούσταν τὴν προσπάθειαν τῆς ὄργανωσεως; τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς ἀπένειμεν ιδιοχείρως τὰ διπλώματα καὶ τὰ βραβεῖα εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν. Ἡ ἐπιβλητική τελετὴ ἔλαβε χώραν εἰς τὸν εὐρὺν περίβολον τοῦ κτιριακοῦ συγκροτήματος τοῦ Ἀσπροπυργοῦ, τὴν 9ην πρωΐνην τῆς Ιης Αὔγουστου.

Εὐταλεῖς, παρατεταγμένοι εἰς ὑποδειγματικοὺς σχηματισμούς, μὲ τὰς λευκὰς στολάς των, μὲ λάμπουσαν τὴν νεανικήν των ἀλκίν, τὴν αἰσιοδοξίαν, τὴν αὐτοπεποίθησιν διὰ τὴν σταδιοδρομίαν τὴν ὅποιαν ἔγκαινιάζουν ὑπὸ τὰς εὐχάς τοῦ Ἀνωτάτου Ἀρχοντος, οἱ μαθηταὶ καὶ τῶν πέντε ναυτικῶν σχολῶν, παρείχον τὸ μέτρον τῆς ἐπιτευχθεῖσης προσδόου εἰς τὸν τομέα τῆς συστατικῆς προετοιμασίας τῶν νέων στελεχῶν τοῦ πλοίου καὶ ἐν ταύτῳ τὴν εἰκόνα ἐνὸς αἰσιοδόξου μέλλοντος διὰ τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ παρουσία τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως, ὡς καὶ ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐκπροσώπων τοῦ ἐπισήμου Κράτους, κατέδειξε πόσον βαθέως ἐκτιμᾶται ὁ ρόλος τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἔθνικὴν συνείδησιν καὶ ποιὸν γόητρον καὶ ποίαν αἴγην ἀπέκτησε κατὰ τὰ τελευταῖα ιδίως ἔτη, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Οἱ ἀξιωματικοὶ τῆς γεφύρας, τοῦ μηγανοστασίου καὶ τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τιμῶνται κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς σταδιοδρομίας των, ὅπως ἀκριδῶς καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν τριῶν πολεμικῶν ὅπλων, οἵτινες λαμβάνουν τὰ ξίφη των, κατὰ παγίσιν παράδοσιν, ἀπὸ τῶν χειρῶν τοῦ Βασιλέως. Ἀναγνωρίζεται δηλαδὴ καὶ ἔξειρται ὑπὸ τῆς Πολιτείας ὁ εὑρύτερος ἔθνικὸς καὶ κοινωνικὸς πόλος τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

### Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΒΡΑΒΕΙΩΝ

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν βραβείων καὶ τῶν διπλωμάτων τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἥτις ἔλαβε χώραν, ὡς προσνέφερθη, εἰς τὸν περίβολον τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου, παρέστησαν ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Στρατιωτικοῦ Οἴκου τοῦ Βασιλέως ἀντιστράτηγος Δόδας, ὁ ἐπίτιμος ὑπασπιστῆς ναύαρχος Λάππας, ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδης, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ ιδίου ὑπουργείου ναύαρχος κ. Ζέππος, ὁ ἀρχηγὸς καὶ ἡ ἡγεσία τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ, ἐκπρόσωποι τῶν Γενικῶν Ἐπιτελείων Στρατοῦ καὶ Ἀεροπορίας, οἱ ἐν Ἀθήναις ξένοι ναυτικοὶ ἀκόλουθοι, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ναύαρχος κ. Σακκάρης καὶ οἱ πλοιάρχοι-τιευθυνταὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Ἐπίσης παρέστησαν ὁ πρόεδρος τῆς Ἔνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν κυριγητῆς κ. Σ. Ανδρέαδης, πλείστοι ὅσοι ἐφοπλισταί, αἱ διοικήσεις τῶν ναυτικῶν ὄργανωσεων, ἀντιπρόσωποι τοῦ Τύπου καὶ οἱ γονεῖς καὶ

οἱ κηδεμόνες τῶν ἀποφοίτησάντων μαθητῶν.

Ἡ ὅλη τελετὴ ἥρχισε μὲ τὴν ἀφίξιν τοῦ Βασιλέως εἰς τὰς Σχολὰς τοῦ Ἀσπροπύργου ἀπὸ θαλάσσης, διὰ τῆς ἐπιθεωρήσεως παρ' Ἀυτοῦ τῶν παρατεταγμένων εἰς ἀφόγους σχηματισμούς μαθητῶν καὶ τῶν πέντε Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. Ἀκολούθως ὁ διοικητὴς τοῦ συγκροτήματος τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου πλοίασχος κ. Α. Βαγενᾶς ἀνέγνωσε τὴν ἀκόλουθον Ἡμερησίαν Διασταγῆν:

«Νέοι Δόκιμοι, Πλοιάρχοι, Μηχανικοί, Ασυρματοτατοί:

Μετ' ὀλίγον θά ἔκπτε τὴν υψηστὴν τιμὴν νὰ λάθητε ἀπὸ τὰς κείρας τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως τὸ διπλωμα τῆς εὐδόκιμου ἀποφοίτησεως καὶ νὰ καταταγῆτε εἰς τὰ στελέκη τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας μας, τῆς τοίτης ναυτιλίας τοῦ Κόσμου.

«Οποια ἀντιλαμβάνεσθε, οὐ υποχρεώσεις σας θὰ είναι πολὺ περισσότεραι τῶν δικαιωμάτων σας. «Υποχρεώσεις πρὸς τὸν έαυτὸν σας, τὴν Σχολὴν σας, τὴν Ναυτιλίαν, υποχρεώσεις πρὸς τὸν Πατρίδα καὶ πρὸς τὸν Βασιλέα.

Αἱ Σχολαὶ αἱ ὄποισι ἐπὶ σᾶς κατήρθισαν ἐπαγγελματικῶς καὶ σᾶς διεπιδαγώγησαν πόθικῶς, ἀναμένουν διτὸ θὰ φανῆται ἀντάξιοι τῶν προσδοκιῶν των καὶ θὰ τιμήστε τὴν προέλευσιν σας.

Τὴν μεγάλην αὐτὴν στιγμὴν τὴν ὅποιαν λαιπρύνει ἡ παρουσία τῆς Α. Μεγαλειότητος, τὴν στιγμὴν αὐτὴν καθ' ἓν ἔγκαταλείπετε ὁριστικῶς τὰ θυραία διὰ νὰ εἰσέλθητε εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς ζωῆς, σᾶς ὁπευθύνω τὸν θερμὸν καιρετισμὸν τῆς Διοικησεως τῶν Σχολῶν σας, τῶν Καθηγητῶν σας, τῶν διδασκάλων σας. Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας, διὰ νὰ σᾶς ὁπευθύνω μιὰν τελευταῖον συμβούλιον: Δώσατε εἰς τὸ ὥραιον ἔργον σας δόλην σας τὴν ψυχήν, δώσατε ἀνά παιτηθῆ, τὴν ζωὴν σας, συνεχίζοντες τὴν ωραίαν παράδοσιν τοῦ Ἑλλήνος ναυτού παραλλήλως δέ, μεινατε σεμνοῖ καὶ ἀγνοῖ, μείνατε καθαροί καὶ διάφανοι σάν τὴν ἀπέραντη γελάζια θάλασσά μας.

Αἱ Σχολαὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ σᾶς ἐνθυμοῦνται πάντοτε μὲ συγκίνησιν καὶ θὰ σᾶς παρακολουθοῦν εἰς τὸ ὥραιον ἔργον σας. Ζήτω ὁ Βασιλέας!»

### Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣ ΤΟΥ Κ. ΚΩΤΙΑΔΗ

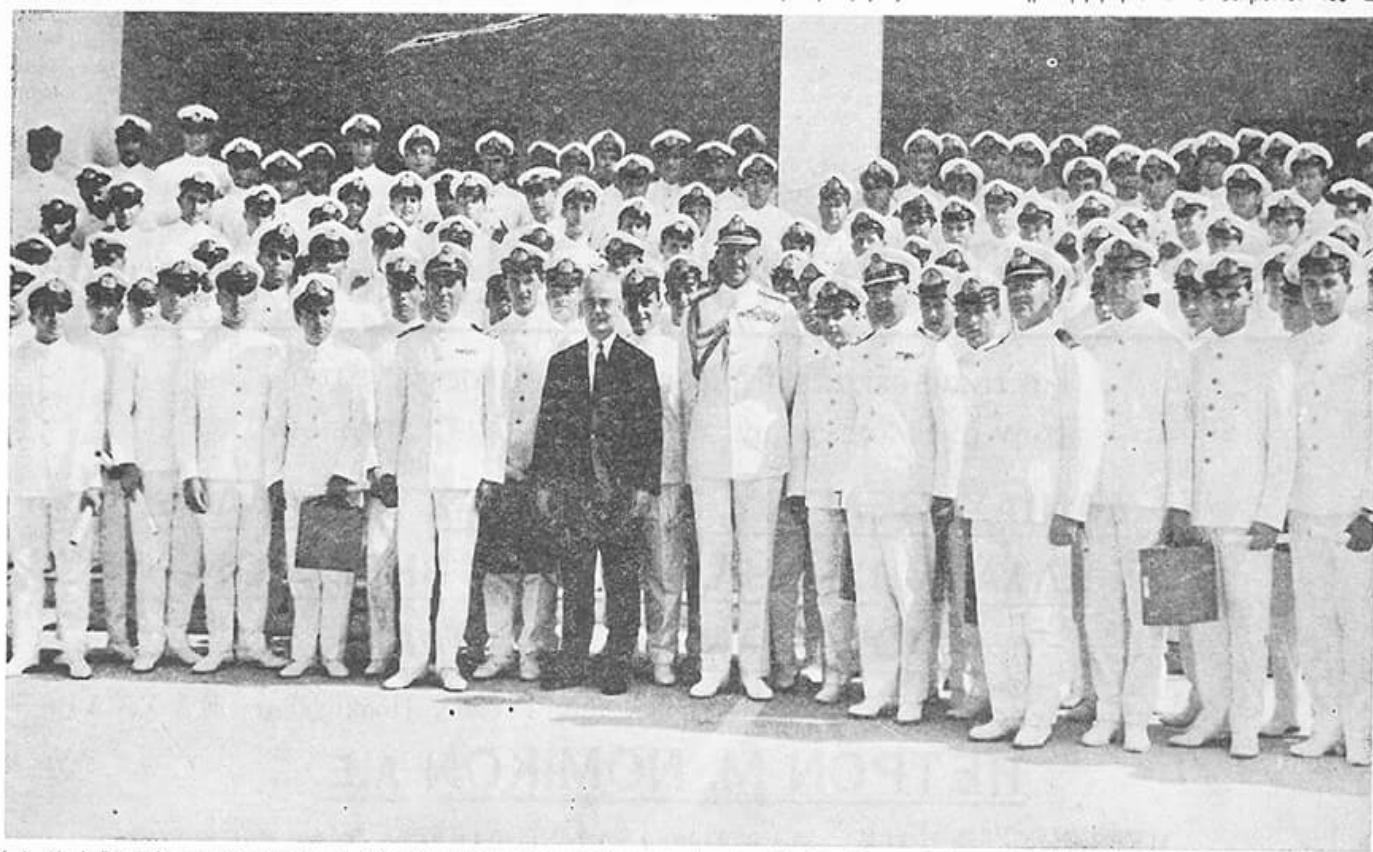
Ἐξαίρων ἀκολούθως τὸν ρόλον τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαίδευσης, ὡς καὶ τὴν σημασίαν τῆς καταλλήλου προετοιμασίας τῶν νέων στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας, ὁ Υπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, προσεφώνησεν ὡς ἀκολούθως τὴν Α.Μ. τὸν Βασιλέα:

«Μεγαλειότατε,

Εἶναι ἡ δευτέρα φορά, καθ' ἣν τιμάτε διὰ τῆς παρουσίας Σας τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων καὶ βραβείων εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, λαμπρῶντες τὸ ἔργον αὐτῶν καὶ ἐπιδεικνύοντες τὴν προσωπικήν Σας ἀγάπτην καὶ ἐκτιμησιν διὰ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Δι' αὐτὸν αἱ εὐχαριστίαι ἡμῶν είναι βαθεῖαι καὶ ἀπειρον.

Μεγαλειότατε,

«Ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία ἐδημιουργήθη ἀπὸ τὸ δαιμόνιον τοῦ Ἑλ-



«Η Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, φωτογραφούμενος μὲ τοὺς ἐφετεινοὺς ἀποφοίτους τῶν πέντε Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εὐθὺς μετά τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων καὶ βραβείων εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἀσπροπύργου. Εκατέρωθεν τοῦ Βασιλέως ὁ υπουργὸς τῆς Ελλήνων Εφοπλιστῶν κ. Σ. Κωτιάδης καὶ οἱ διοικηταὶ τῶν Σχολῶν. Τούτη η φωτογραφία ήταν η πρώτη που παρέδοθη στην Εθνική Ναυτιλία.»



Ο υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδης ύποδέχεται τὸν Βασιλέα κατά τὴν ἀφίξιν του εἰς τὸν Ασπρόπυργον διὰ νὰ παραστῇ εἰς τὴν τελετὴν.

ληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ τὸν μόχθον τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ, στενῶς συνεργαζομένων.

Διὰ νὰ διατηρηθῆ τὸ *"θαῦμα"* αὐτὸ τῆς ναυτιλίας μας, δὲν ἐπαφέμεθα μόνον εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, δύσον καὶ νὰ είναι ἀξιοθαύμαστος. *"Υπάρχουν τομεῖς,* δύπον ἡ παρουσία τοῦ Κράτους είναι ἀναγκαῖα καὶ ἐπιβεβλημένη. Εἰς ἑκ τῶν τομέων αὐτῶν, εἰς τὸν ὄποιον τὸ Κράτος ὄφειλε νὰ δημιουργῆ, νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ ἐλέγχῃ, εἶναι καὶ ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις. Διὰ τούτο λίαν ἐνωρὶς τὸ *"Ελληνικὸν Κράτος* ἔστρεψε τὴν μέριμνάν του πρὸς τὴν δημιουργίαν Σχολῶν προοριζομένων νὰ προπαρασκεύασσον τὰ βασικὰ στελέχη τοῦ *"Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ".*

Εἶναι μακρὰ ἡ Ιστορία τῶν προσπαθειῶν, τὰς ὄποιας ἀπὸ τῆς *"Απελευθερώσεως* τὸ *"Ελληνικὸν Κράτος* κατέβαλε διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν στελέχων τοῦ *"Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ*, μία Ιστορία μὲ ἐπιτυχίας καὶ ἀποτυχίας, ἀλλὰ πάντοτε μία Ιστορία εὐγενοῦς ἀγώνος διὰ τὴν συνδρομὴν τῆς Ναυτιλίας. Εἴμεθα ὑπέρηφανοι σήμερον, διότι δυνάμεθα νὰ Ισχυρίζωμεθα ἀπὸ τοῦ ἐπισῆμου τούτου βήματος, διότι ἡ κρα-

τικὴ προσπάθεια εἰς τὸν ναυτικὸν ἐκπαιδευτικὸν τομέα εὑρίσκεται πράγματι εἰς σημεῖον ἀκμῆς.

Τέσσαρες Δημόσιαι Σχολαὶ Πλοιάρχων, ἐν *"Υδρα"*, *"Ασπρόπυργῳ*, *"Κύμη* καὶ *"Σύρῳ*, ἀποτελοῦνται φυτώρια ἀξιωματικῶν γεφύρας, τῶν ὄποιων ἡ ἀξία καὶ ἡ ὑψηλὴ ἀπόδοσις εἰναι ἡδη εὐφήμως γνωσταῖ. Ἐκ τῶν Σχολῶν αὐτῶν ἀπεφοίτησαν ἡδη 580 δόκιμοι πλοιάρχοι καὶ ἀποφοιτοῦν ἔφετος ἔτεροι 120. Εἶναι ἡ νέα γενεὰ τῆς *"Εμπορικῆς Ναυτιλίας*, ἡ ὄποια διὰ τῆς καταρτίσεως καὶ τοῦ ἥθους της εἰμεθα βέδαιοι διὰ θὰ λαμπρύνῃ τὸ ὠραῖον ἐπάγγελμα εἰς τὸ ὅποιον ἔταχθη ἔθελοντης.

Ἐξ ὅλου, εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς κατεβλήθη ἴδιαιτέρα φροντὶς διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, ἥτις ὑπῆρξεν ἡ πρώτη ἐν *"Ελλάδι* Δημοσίᾳ Σχολὴ τῆς κατηγορίας ταύτης καὶ διὰ τῆς ὄποιας προβλέπεται ἡ κάλυψις τῶν κενῶν τοῦ *"Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ* εἰς στελέχη, κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου μηχανικῆς ἐπιστῆμης. Ἐκ τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν *"Ασπροπύργου* ἔχουν ἀποφοιτῆσει ἐκατὸν εἴκοσι μαθηταὶ μηχανικοί, εὐδοκίμως ἡδη σταδιοδομοῦντες εἰς τὴν μεγάλην *"Ελληνικὴν Ναυτιλίαν*, καὶ ἀποφοιτοῦν ἔφετος ἔτεροι 45. Καὶ δι' αὐτοὺς πιστεύομεν ἀκραδάντως ὅτι ἀποτελοῦν τὸ σύγχρονον τεχνικὸν καὶ ἐπιστημονικὸν προσωπικόν, τὸ ἱκανὸν νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ σημερινοῦ πλοίου. *"Ελπίζομεν ἀλλωστε, ὅτι μὲ τὴν μελετωμένην ἴδρυσιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Χίου θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν αὐξησιν τῆς ἀποδόσεως μηχανικῶν στελεχῶν εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν ὅριον.*

Τέλος, ἐν τῇ ἐκτιμήσει τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ προπαρελθόν ἔτος, εἰς τὸ συγκρότημα τῶν Σχολῶν *"Ασπροπύργου*, προσετέθη καὶ τρίτη Σχολὴ, ἡ Σχολὴ τῶν *"Ἄξιωματικῶν Ασυρμάτου*, διὰ τῆς ὄποιας συνεπληρώθη τὸ τρίπτυχον τῶν ἀνωτέρων στελέχων τοῦ *"Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ*. Εἰς τὴν νέαν ταύτην Σχολὴν *"Ασυρμάτου*, ἐφοίτησαν ἡδη οἱ πρῶτοι πεντήκοντα μαθηταὶ καὶ ἀποφοιτοῦν οἱ πρῶτοι 20 τελειόφοιτοι, οἱ ὄποιοι εἰμεθα βέδαιοι ὅτι θὰ καταλάδουν ἐπαξιωτὰς θέσεις των ἐπὶ τῶν πλοίων μας.

Μεγαλειότατε,

Εἰς ὅλας τὰς Δημοσίας Σχολὰς *"Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ* ἐφοίτησαν καὶ ἐμορφώθησαν κατὰ τὸ λῆσαν σχολικὸν ἔτος 550 μαθηταί, ἐν τῶν ὄποιων 300 πλοιάρχοι, 200 μηχανικοί καὶ 50 ἀσυρματισταί. Εἰς τὰς Σχολὰς αὐτὰς δὲν ἐπιδιώκομεν ἀποκλειστικῶς τὴν ἐπαγγελματικὴν τεχνικὴν κατάρτισιν. Καλλιεργοῦμεν συγχρόνως τὸ ἥθος καὶ τὸν χαρακτῆρα, διότι δὲν λησμονοῦμεν ὅτι διὰ τὸ *"Ελληνικὸν Ναυτικὸς δὲν είναι μόνον ἀξιωματικὸς τοῦ σκάφους*, ἀλλὰ εἶναι καὶ ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ἐνδόξου χώρας μας εἰς τὰ *"Εθνος τοῦ κόσμου*. Δι' αὐτό, εἰς τοὺς νεαροὺς μαθητὰς τῶν Σχολῶν διδάσκεται ἡ ἀτομικὴ καὶ κοινωνικὴ ἀγωγὴ, σφραγιλατεῖται τὸ ἐθνικὸν φρόνημα, διαμορφοῦνται ὁ χαρακτὴρ καὶ ἐπιδιλλεται ἡ αὐστηρὰ τάξις καὶ πειθαρχία.

Εἰδικὸν Συμβούλιον ἐκπαιδεύσων, μὲ ἐκπροσώπους ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, διευθύνει ἐπαξιῶς καὶ μὲ στοργήν τὰς Σχολὰς ταύτας, τῶν ὄποιων ἡ συντήρησις καλύπτεται ἐκ διπανῶν τοῦ Κρατικοῦ Προύπολογισμοῦ καὶ ἀπὸ εἰδικᾶς εἰσφορᾶς τῶν *"Ελλήνων* ἐφοπλιστῶν. Τοιάτη δὲ ἡ προσπάθεια τοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτικῆς *"Ἐκπαιδεύσεως*, δῶσε δχι μόνον νὰ προτείνῃ τὰς δραδεύσεις τῶν μαθητῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ συμβάλῃ οὐσιωδῶς καὶ εἰς τὴν ἑξέρεσιν τῶν χρηματικῶν δρασείων. Οὕτω, διὰ τὰς δραδεύσεις τῶν μαθητῶν προσέφερον εὐγένως αἱ *"Ενώσεις τῶν Ελλήνων* *"Εφοπλιστῶν*, τῶν *"Ελλήνων πλοιάρχων*, μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν, δὲ *"Ελληνικὸς Νηογνώμων*, δὲ *"Ραδιοναυτικὴ Έταιρία* καὶ οἱ κύριοι Στρατῆς *"Ανδρεάδης*, Δημήτριος Κωντάκης καὶ Σ. Ρέατης.

Πρὸς διπαντας τοὺς ἐνισχυτὰς τῶν προσπαθειῶν τοῦ *"Υπουργείου* μας καὶ πρὸς τοὺς διοικοῦντας τὴν ἐκπαιδεύσιν τῶν Σχολῶν μας ἀ-

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ γῶρον ψυγείου.

**Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ  
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΑΛΙΝ**

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΤΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. Ἀκτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφ. 470.895



Η Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, καθ' ἡν στιγμὴν παροδίδει δραδεῖον—ζητά εἰς ἔξαντα—εἰς ἀριστεύσαντα ἀπόφοιτον μᾶς τῶν Σχολῶν πλοιάρχων.

πευθύνομεν καὶ δημοσίᾳ τὰς θερμὰς εὐχαριστίας μας.

Μεγαλειότατε,

Ἐνώπιον 'Υμῶν ιστανται οἱ ἀπόφοιτοι τῶν Δημοσίων Σχολῶν "Υδρας, 'Ασπροπύργου καὶ Κύμης, πλοίαρχοι, μηχανικοὶ καὶ ἀσυρματισταὶ, διὰ νὰ τύχουν τῆς ἐπιθραβεύσεως τῶν προσταθείων των καὶ διὰ νὰ δώσουν τὴν ὑπόσχεσιν ἐνώπιον τῆς Μεγαλειότητός Σας, ὅτι εἰς ὅλας τὰς γωνίας τῆς ὑδρογείου, ὅπου τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον τοὺς φέρει, θὰ φανοῦν ἄξιοι τῆς ἑνικῆς ὥτων ἀποστολῆς καὶ δὲν θὰ λησμονήσουν ποτὲ ὅτι εἰναι τέκνα τῆς μεγάλης καὶ ἐνδόξου ναυτικῆς Ἐλλάδος.

Ἐναρεστηθῆτε, Μεγαλειότατε, νὰ ἐπιδώσητε τὰ διπλώματα καὶ δραδεῖα εἰς αὐτούς.

#### ΟΙ ΒΡΑΒΕΥΘΕΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ

Μετὰ τὸ πέρας τῆς προσφωνήσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς ἐπέδωκε τὰ δραδεῖα καὶ τὰ διπλώματα, ἐν μέσῳ τῶν θερμῶν χειροκροτημάτων τῶν παρισταμένων.

Οι δραδεύθεντες ἀπόφοιτοι κατὰ Σχολὰς εἰναι οἱ ἔξης: Μ. Ζάρπας, Η. Ἀντωνίου καὶ Μ. Βολικάκης τῆς Σχολῆς "Υδρας, Σ. Ἐμμανουὴλ, Δ. Κουμανιώτης καὶ Γ. Παπαδάτος τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων 'Ασπροπύργου, Π. Ἀγγελῆς, Κ. Μπεντόπολος καὶ Ι. Κρίτσαλος τῆς Σχολῆς Κύμης, Π. Σφοκλέους, Γ. Χαζάπης, Χ. Καραπαναγιώτης καὶ Π. Κωστούρος τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν 'Ασπροπύργου. Καὶ Κ. Ουζούνης, Γ. Κουλάκος καὶ Α. Καλογεράκος τῆς Σχολῆς 'Ασυρματιστῶν 'Ασπροπύργου. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἀπονεμθέντα δραδεῖα ἔξαντες τύπου HEATH καὶ KELVIN καὶ διόφθαλμα MASKAT διὰ τοὺς πλοιάρχους, χρυσᾶς χρονόμετρας καὶ ὠρολόγια διὰ τοὺς μηχανικοὺς καὶ ἡλεκτρικὰ πολύμετρα METRIX διὰ τοὺς ἀσυρματιστάς, ἐδώρησαν: 'Η Ἔνωσις Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν, ὁ καθηγητής κ. Στρατῆς Ἀγδρεάδης, ὁ κ. Δημήτριος Κωττάκης, ὁ Ἐλληνικὸς Νηογάμων, ἡ Ἔνωσις Πλοιάρχων, ἡ Ἔνωσις Μηχανικῶν, ὁ Σύνδεσμος Ἀξιωματικῶν 'Ασυρμάτου, ἡ Ἐλληνικὴ Ραδιοναυτικὴ Ἐταιρία καὶ ὁ κ. Σ. Ρέστης.

Ἴδού καὶ ὁ κατάλογος τῶν λοιπῶν ἀποφοιτησάντων κατὰ Σχολάς.

**ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ:** Κοδούλης Σ., Καρανικολόπολος Γ., Νίκας Σ., Κόντης Δ., Τσίχλης Δ., Νιότης Γ., Ἡλίας Ν., Χατζηπαναγιώτης Κ., Κουνενός Ι., Κατσούλης Π., Στρατάκης Ε., Βαγιανὸς Μ., Ἀθανασόπολος Α., Καλαφάτης Ι., Μαντζαΐνος Ε.,

Μενδριὸς Χ., Ζάννος Ν., Βέρας Θ., Κάστης Α., Στυλιανὸς Κ., Στρατηγόπολος Κ., Κρεκούκιας Γ., Κατσαμάκης Γ., Τριλιούρης Γ., Ζαχαρίας Π., Καβαλλιέρος Ν., Εύσταθιος Β., Νικολαΐδης Κ., Τζοδάρης Γ., Μουστακάκης Α., Λεοναρδόπολος Χ., Μάγκος Γ., Κοντέας Π., Μοδινός Μ., Τσάκος Κ., Γεωργόπολος Ν., Γρούντας Γ., Σαλταμανίκας Π., Γουντζές Η., Ἀσημάκος Ε., Βλαχόπολος Κ., Σπυρόπολος Κ., Χριστόπουλος Σ., Κατράς Ε., Παπαντωνίου Α., Λύρας Θ., Καστίμ 'Αλη 'Οσμάν, Τρίχας Γ., Κασιμάτης Π., Τζανιδής Κ., Βασιλάκης Γ., Νικολακόπολος Γ., Γαζέλης Σ., Φραγκάκης Ν., Ζαχαρίας Η., Ἀλιφέρης Γ., Λέκκας Ε., Κουμαριανὸς Γ., Παπαδημητρόπολος Γ., Βερναρδάκης Δ., Κουδιέλος Γ., Τζίνιας Π., Ὁροκλός Ι., Κανελλόπολος Β., Κοκκινόπολος Σ., Κανάκης Γ., Γρίβας Α., Ρετσεμπέρης Γ., Ἰμπράημ Γιουσούφ.

**ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΥΔΡΑΣ:** Μαργαρίτης Γ., Σπανουδάκης Ἐμμ., Ρόκκος Β., Λεμονῆς Α., Βότσης Δ., Φιλιππάκης Σ., Σκόνδρας Ι., Ἰωάννης Ι., Καράκαλος Δ., Καλαντζής Λ., Μαρουλέττης Π., Θεοδωράκης Ι., Νικολόπολος Δ., Ταλσίμης Χ., Δασδιανός Ι., Κριτέπης Κ., Καραμανίδης Κλ., Ρουμπάνης Θ.

**ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΥΜΗΣ:** Κωνιταντινίδης Σ., Μάγγος Γ., Μαραβέλιας Α., Ἀλεξανδρίδης Π., Ἀσημομύτης Ι., Μοι-



Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δεξιωσεως, ἡ ὁποία ἐπηκολούθησε τῆς τελετῆς, ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς συνομιλεῖ μετά τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδη, τοῦ Προέδρου τῆς Ἔνωσεως Ἐλλήνων 'Εφοπλιστῶν καθηγητοῦ κ. Σ. Ανδρεάδη καὶ τοῦ Διεύθυντος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν κ. Α. Κωττάκη.

ρας Ν., Τομαράς Α., Καπιτανέκης Κ., Παπακωνσταντίνου Κ., Βουτσιάνος Σ., Παπαδόημας Δ., Κανελλόπολος Α., Καλάργυρος Α., Παπούστιδης Σ., Λάσκαρης Κ., Μπαλατσούφας Ε., Παναγόπουλος Δ., Παπακωνσταντίνου Χ. καὶ Ντζαήρας Σ.

**ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ:** Ζουμπούλακης Ι., Μαδιάς Μ., Φωκέας Ἡλ., Στρατῆς Λ., Παπακωνσταντίνου 'Αθ., Γραβάνης Π., Κοκκότας Σπ., Καράντζης Θ., Γιαριμούστας Β., Διρχαλίδης Π., Ἀγγελόπολος Κ., Σαρμπάνης Γ., Ἀριστος Γ., Κωλιακάτος Χρ., Συδάς Χρ., Σαλάκος Σ., Παναγιώτου Ελ., Μανδήλας Γ., Τουμαζάτος Δ., Καζάνης Λυτ., Βανιεράκης Γ., Μακρύλος Δ., Παυλίδης Α.

**ΣΛΟΛΗ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ:** Ἀγαπητός Π., Κατσαρός Σ., Κρίκος Α., Γιανάτος Γ., Κατσιμπρής Γ., Βλαχάκης Μ., Δρίτσης Ι., Πυτικάκης Α., Τσάλτας Ι., Κυριακού Δ., Μαργαρίτης Γ., Φωστήρας Γ., Καπνουλάς Ι., Σταματέλος Δ., Μπολοδιάς Γ., Ποπαγιάννης Β., Μινάρδος Α., Παπαγεωργίου Σ.

Διὰ τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς Ἰαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

**N. LIAROS & CO. TD.**

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Εἶναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔξυπηρετήσουν δι' οἰονδήποτε πρόβλημα σᾶς ἀπασχολεῖ:

Ἀναλαμβάνουν:

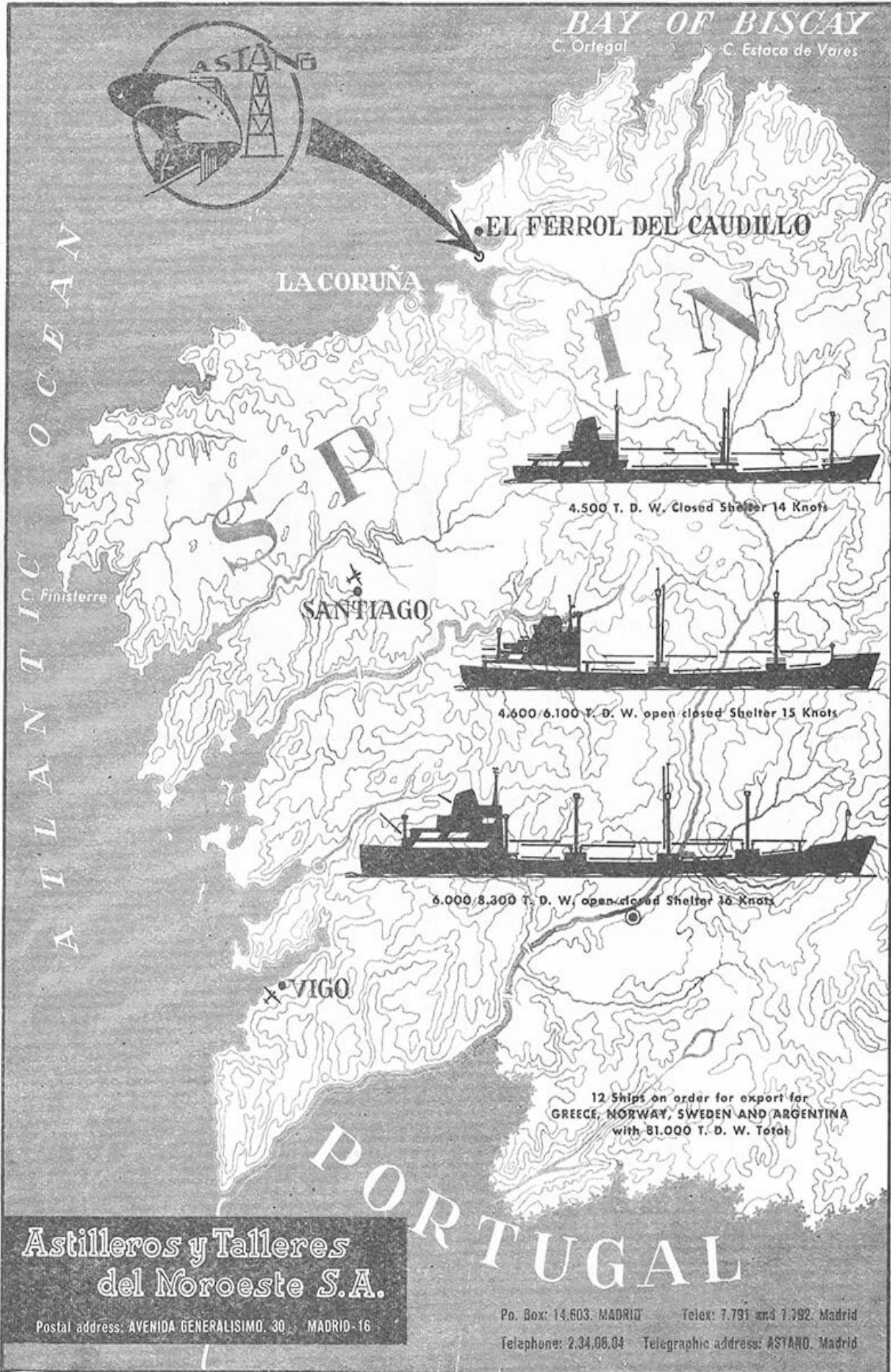
'Επίβλεψιν νέων ναυπηγήσεων, jamboizings, lengthenings, ἐκπόνησιν of specifications, inquiries, ἐπισκευάς, surveys, δεξαμενισμούς, ON-OFF-HIRE SURVEYS etc.

'Η πολυετής πείρα ἐν Ἰαπωνίᾳ τῶν μηχανικῶν καὶ ναυπηγῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν ἐταιρίαν μας, σᾶς ἐγγυῶνται ταχυτάτην καὶ οἰκονομικωτάτην ἔξυπηρέτησιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:  
NILIAROS TOKYO

Ταχυδρομική Διεύθυνσις:  
SHIBA P.O.B. 75  
TOKYO — JAPAN

Τηλέφωνον: 431-6845, 431-5514, 431-4629



ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣ...

## Ο ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

'Από τινος χρόνου σημειούνται άνά τὸν κόσμον συγχωνεύσεις αεροπορικών έταιριών καὶ τάσεις τοῦ έφοπλιστικού ένδιαιφέροντος πρὸς συμμετοχήν εἰς αεροπορικάς έπιχειρήσεις. Κατώτερον άναφέρομεν τὰς πλέον ἀξιολόγους περιπτώσεις, μία τῶν ὅποιων, ἀρκετὰ ἀξιόλογος, ὡς ἔκ τῶν λαμπρῶν ἀποτελεσμάτων δχι δεβαίως εἰς κέρδη, ἀλλ' εἰς καλὴν ὄργανων εἶναι ἡ ἀνάληψις παρὰ τοῦ κ. Όναστη τῶν αεροπορικῶν συγκοινωνιῶν τῆς 'Ἐλλάδος':

1. Η ΕΤΑΙΡΙΑ «Σαρξέρ Ρεουνίς ΚΑΙ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ: Τὴν 28ην Φεβρουαρίου 1962 ὀπεφασίσθη ἡ κατ' οὐσίαν ἀπορρόφησις τῆς 'Ενώσεως 'Αεροθαλασσίων Μεταφορῶν ἀπὸ τὴν 'Ναυτικήν 'Εταιρίαν 'Ηνωμένων Φορτωτῶν (Chargeweis Reunis), τῆς ὅποιας τὸ ἐνεργητικὸν ἔκαλυπτε σαμαρικὸν ὀριθμὸν μετοχῶν τῆς ἐν λόγῳ αεροπορικῆς ἔταιριος. Εἰς τὴν νέαν ἔταιριν, ὁ 'Ομιλὸς δηλαδὴ ἐφοπλιστικῶν συμφερόνων', συνέβεται τὸν κυριότερὸν μέτοχον τὸν ἔχοντα καὶ τὴν πλειοψηφίαν. Τὸ κεφαλαῖον τῆς νέας ἔταιριας ἀνέρχεται εἰς 35 ἑκατομμύρια νέων γαλλικῶν φράγκων, ἐκ τῶν ὅποιων ἄνω τῶν 10 ἑκατομμυρίων ἀνήκουν εἰς υπηκτικὰ συμφέροντα (382.000 μετοχῶν ἐπὶ συνόλου 700.480). 'Εξαιρετικὴ ή τοιούτη διαμόρφωσις, διότι ἡ νέα σύτη αεροπορικῆς ἔταιρια εἶναι ἡ δευτέρα γαλλική, ἡ οποία διαθέτει στόλον, ἐκ πέντε τετρακινητηρίων ἀεριοπρωθουμένων 'Ντάγκλας D.C.8' καὶ τριακοντάδος κλασσικῶν ἀεριοπρωθουμένων ὁποῖα ἀντιπροσωπεύονται, κατὰ μέγα μέρος, τὰ «D.C.7», «D.C.6» καὶ «D.C.4».

2. Η «ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΛΑΙ·Ι·ΝΣ» ΚΑΙ Η ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ — ΚΟΙΝΟΠΟΛΙΤΕΙΑΚΗ «ΦΕΡΝΕΣ ΟΥ·Ι·ΘΥ»: Κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1961 συνεστήθη ἡ Air Holdings Limited, ὡς ἐπιχείρησις ἐπιφορτισμένη νὰ ὄργανωσῃ τὴν δῆλην δραστηριότητα τοῦ 'Ομίλου 'British United Airways', στὶς προβλήματα τῆς συγχωνεύσεως, κατ' 'Ιούλιον τοῦ 1960, τῶν «Airwerks» καὶ «Χάντιγκ». Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην κατείχον τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα τὴν πλειοψηφίαν εἰς τὴν 'Βρεταννικὴν 'Ηνωμένην 'Αεροπορίαν'.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἡ «Air Holding Limited» ἀνέλαβε τὰ κεφάλαια τῆς 'Βρεταννικῆς 'Ηνωμένης 'Αεροπορίας' καθὼς καὶ τῆς ἔταιριας 'Βρεταννικῶν 'Αεροπορικῶν 'Υπηρεσιῶν', ἡ οποία ἐλέγχει τὴν αεροπορίαν «Σίλβερ Σίτου Αίργουσαΐς». Αἱ ναυτικαὶ ἔταιρισι «Μπλού Στάρ» καὶ «Φέρνες Ούιθου» παρέμειναν διαθέτουσαι τὴν πλειοψηφίαν εἰς τὸν νέον 'Ομίλον, εἰς τὸν ὅποιον πρόκειται ἡδη νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ἔταιρια «Πλεινίσουλαρ» καὶ 'Οριένταλ» (P. ἐντὸν O.), ἡ οποίας κατέχει τὰ 70% τῶν μετοχῶν τῆς αεροπορικῆς ἔταιριας «Σίλβερ Σίτου».

Ἡ κυριαρχία αὐτῆ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, δοσον ἀφορά τὰ κεφάλαια, ὑφίσταται ἐπίσης καὶ ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν ἔργωνται. Αἱ ἔταιρισι «Αεροπορία 'Αργυροῦ 'Αστεως» καὶ ἡ τῆς «Αερογεφύρας Μάγχης» εἶναι ἡδη εἰδικευμέναι εἰς τὰς μεταφορὰς όχημάτων υπεράνω τῆς Μάγχης.

Ἡ μεγάλη αὐτῆ συγκέντρωσις κατέληξεν εἰς τὴν σύστασιν 'Ομίλου ἀντιπροσωπεύοντος τὰ 40% τῆς δυναμικότητος τῶν Βρεταννικῶν — Εὐρωπαϊκῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν. 'Εν δῷ 72 καὶ συντόμως 94 αεροσκάφη (ὅταν θὰ παραδοθοῦν τὰ 22 παραγγελθέντα) κατανέμονται μεταξὺ εἰκοσάδος μικρῶν ἔταιριών, τῶν ὅποιων ἡ ἀτομικότης ἔχει ἔξαφνισθη μέσω τοῦ 'Ομίλου.

3. «ΒΟΑC» — ΕΤΑΙΡΙΑ «ΚΙΟΥΝΑΡ»: Τὴν δην 'Ιουνίου ἐ.ξ. ὑπεγράφη εἰς τὸ Λονδίνον συμφωνία, διὰ τῆς ὅποιας συνεστήθη ἔταιρια ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'Βοα—Κιούναρ, Λτδ.', μία δηλαδὴ νέα μεγάλη αεροπορικὴ ἔταιρια, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ «ΒΟΑC» μετέχει κατὰ 70% καὶ ἡ «Κιούναρ» κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 30%. Τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον ὠρίσθη εἰς 3 ἑκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας, εἰς αὐτὸ δὲ περιλαμβάνεται τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ΒΟΑC ἔξι ὥκτω αεροσκαφῶν Μπούγκ (τόσα παρεχωρήθησαν εἰς τὴν νεοσυσταθεῖσαν ἔταιριαν ἐκ τῶν 18, ποὺ διαθέτει ἐν συνόλω η ΒΟΑC) καὶ τὸ ἐνεργητικὸν τῆς αεροπορικῆς ἔταιριας «Κιούναρ—'Ηγκλ», παραφύαδος τῆς «Κιούναρ Λάιν», ἀποτελούμενον ἀπό δύο Μπούγκ.

Ἡ νεοσυσταθεῖσα αεροναυτικὴ ἐπιχείρησις, χωρὶς νὰ παρουσιάζῃ τὸν αὐτὸν συντελεστὴν σημασίας τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, σίον εἰς τὰς προηγουμένας περιπτώσεις, ἀντιπροσωπεύει, ἐν τούτοις, ἐνδιαφέρουσαν συμπληρωματικὴν ἀπόδειξην τοῦ ἐνδιαιφέροντος ποὺ ἐπιδεικνύουν οἱ βρεταννικοὶ ναυτικοὶ κύκλοι διὰ τὴν αεροπορίαν. 'Η εἰδησις,

ἄλλως τε, τοῦ συνεταρισμοῦ «Κιούναρ—ΒΟΑC» ἔπεσεν, ὡς δόμος, εἰς τὴν 'Αγγλίαν. 'Απὸ τῆς δην μέχρι τῆς 24ης 'Ιουνίου εἶχε τηρηθῆ μυστική, ἐκοινολογήθη δὲ τὴν 24ην 'Ιουνίου πρὸς μεγάλην ἐκπλήξιν.

'Η νέα ἔταιρισι ἡ ἐργσίσιας τῆς ἐπὶ τοῦ πραγματικῶς, πλουσιωτέρου ἐν τῷ κοστῷ τομέως διεθνῶν μεταφορῶν, τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ. Αἱ σημεριναὶ γραμμαὶ τῆς ΒΟΑC πρὸς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, καθὼς καὶ τὰς γραμμαὶ τῆς «Κιούναρ» πρὸς τὰς Βερμούδας καὶ τὴν Καραϊβικήν, θὰ ἀποτελέσουν τὸν σκελετὸν πεδίου δράσεως, ὅπερ θὰ καλύψῃ τὸ μᾶλλον ἐνδιαιφέρον τὰς δυναμικῶν πηγῶν ἐργασίας τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ τῆς τουριστικῆς περιοχῆς τῆς Καλιφορνίας καὶ τῆς Καραϊβικῆς.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: Πολλαπλὰ εἰναὶ τὰ συμπεράσματα ἀτινα δύναται τὶς νὰ συναγάγῃ ἐκ τῆς ἐνώσεως τῆς ἀεροναυτικῆς δραστηριότητος. Τὰ ναυτικὰ συμφέροντα φαίνεται ὅτι ἔλασθον ὑπὸ δψιν τῶν καὶ δτι ἡχησαν εἰς συμπεράσματα, ἀτινα ἐπεδάλλοντο ἐκ τῆς διαπιστωθείσης ἐπαναστάσεως εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Γνωρίζουν, ὅτι αἱ ἀτλαντικαὶ μεταφοραὶ ἀποτελοῦν τὴν κλεῖδα τῶν ἐναερίων καὶ θαλασσίων μεταφορῶν. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῆς ύδρογειού αἱ αεροπορικαὶ καὶ αἱ ναυτικαὶ ἔταιρισι πραγματοποιοῦν τὸ σύστασις τημά των εἰσπράξεων τῶν. 'Η κρίσις τῶν ἐπὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ μεταφορῶν δὲν ἡμίδισε τὴν αεροπορίαν νὰ διασφαλίσῃ τὴν κυριαρχίαν τῆς.

'Ολίγον μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον τὸν 1940—45 καὶ καθ' ἦν στιγμὴν ἡ αεροπορία τακτικῶν γραμμῶν ἐπρόκειτο νὰ ἀρχίσῃ τὴν ἐξιστετικὴν ἐξέλιξιν, αἱ πλέον ἐμφανεῖς προσπτικαὶ διεφανίσαντο ὑπὲρ τῆς θαλασσίας ναυσιπλοίας, κυρίως δὲ εἰς τὰς μεταξὺ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης σχέσεις τῆς: 815.000 ἐπιβάται διά τηλάσσης, ἔναντι 450.000 ἀπὸ δέρος.

Δέκα ἔτη δραδύτερον (1956—57) ἡ ἐμπορικὴ αεροπορία ἥρχισε νὰ καλύπτῃ τὴν καθυστέρησίν της. Πράγματι, ἀν αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ ἐπέτυχον νὰ ὑπερβοδύνονται τὸ 1.000.000 ἐπιβατῶν, αἱ ἐναέριοι τοιαῦται ὑπερεδηλασίσαν τὸν ὀριθμὸν τῶν ὑπέρανω τοῦ 'Ατλαντικοῦ διακινηθέντων ἐπιβατῶν. Εἰς διάστημα ὀλιγώτερον τῶν δέκα ἔτων, τὰ δύο συναγωνιζόμενα μεταφορικά μέσα ἡλθον ἐν τῷ 'Ατλαντικῷ εἰς ἴσην μοίραν. Παρῆλθε πλέον ἡ ἀμέριστος ἐμπιστούνη πρὸς τὸ ἐπιβατηγὸν λάινερ, ἔναντι τοῦ ἐμπορικοῦ ἀεροσκάφους, τοῦ δποτίου— μέχρι τινὸς — ἡ ἐπιτυχία ἐθεωρεῖτο, ὡς ἀπομεμάρκυραν μύθος.

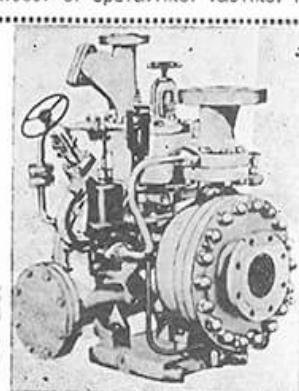
'Απὸ τὸν 1956—57 τὰ γεγονότα ἔτη περαιτέρω ἔξειλιχθησαν. 'Απὸ τητραετίας, δο ὀριθμὸς τῶν αεροπορικῶν ταξιδίων ὑπέρανω τοῦ 'Ατλαντικοῦ ἐδιπλασιάσθη καὶ σήμερον εὑρίσκεται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν δύο ἑκατομμυρίων ἐπιβατῶν, ἐνώ αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ κατέπεσαν κάτω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου. Δὲν ὑπάρχει πλέον ἀμφιβολία, δτι αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατῶν 'Ατλαντικοῦ καλύπτουν τὰ 30% τῆς κινήσεως ἡ— λαίως — καὶ ἀκόμη ὀλιγώτερον. 'Αντιστρόφως, τὸ μερίδιον τῶν ἐναερίων μεταφορῶν ἐπὶ τοῦ ίδιου τομέως ἀνήλθεν ἐντὸς 10 ἔως 12 ἔτῶν ἀπὸ τοῦ 1) 3 εἰς τὰ 2).

Ποία δομαὶ εἰναι ἡ θέσις τῆς τόσου γνωστῆς ἀνά τὸν κόσμον «Κιούναρ Λάιν» εἰς τὴν μάχην ταύτην; Εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἡ «Κιούναρ Λάιν» ἔχασφαλίζει ὑπὲρ εαυτῆς ποσοστὸν πλησιάζον τὸ ἐν τέταρτον (23,5%) περίπου τῆς κινήσεως, γεγονός δπερ παρέχει μίαν ιδέαν περὶ τῆς εὐρύτητος καὶ τῆς σταθερότητος τῆς θέσεως της. Συνδιάζουσα τὰ ὄνομάτα αὐτῶν καὶ τὰς ικανότητάς των, ἡ «Κιούναρ» καὶ ἡ ΒΟΑC, σημειώνουν σταθμὸν εἰς τὴν ἀεροναυτικὴν μάχην τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Πρόκειται, ἀναμφιδόλως, περὶ χαραξέων ἀποφασιστικῆς πολιτικῆς, τῆς ὅποιας στοιχεῖα τινά, ἀτινα προσενέρθησαν ἀνωτέρω, ἔχουν ἡδη ἀναφανεῖ καὶ εἰς ἄλλους ἔταιρικοὺς 'Ομίλους ἐνδιαιφερούμενων.

Πρέπει, πάντως, νὰ λεχθῇ, δτι οὐδέποτε ἡ τάσις τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ αεροπορικὰς μεταφοράς, δὲν ἔχειδηλώθη τὸ τόσον σαφῶς, ἀλλὰ καὶ τόσον αἰφνίδιως, δσον εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ συνεταρισμοῦ «Κιούναρ—ΒΟΑC». Εἰς τὸν ἀσκούμενον ἀχαλίνωτον συναγωνισμὸν εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, ύφισταται ἡδη ἔνα στοιχεῖον δυνάμενον νὰ διαδραματίσῃ σημαντικὸν ρόλον.

'Ενδιαφέρει, ἐν προκειμένω, νὰ ἔξετασθῇ ἡ ἀμερικανικὴ ἀντίδρασις. 'Ενδέχεται νὰ ἐκδηλωθῇ αὐτῇ κατὰ τρεῖς τρόπους: α) Δι' ἑισιχύσεως τοῦ σημερινοῦ συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ύφισταμένης ὄργανωσεως. β) Διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ τομέως τοῦ 'Ατλαντικοῦ εἰς δύο ζώνας, προοριζόμενας ή— ἐκάστην τῶν δύο μεγάλων αεροπορικῶν ἔταιριών, τῆς T.W.A. καὶ τῆς P.A.A. Καὶ γ) Διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ἔταιριών τούτων (T.W.A. καὶ P.A.A.).

'Ο συνεταρισμὸς τῆς «Κιούναρ» μὲ τὴν ΒΟΑC φαίνεται νὰ ἄρῃ, τελικῶς, τὰς τελευταίας ἐπὶ τοῦ θέματος, ἀνακοινωθείσας ἐπιφυλάξεις τῶν ἀρμόδιων ἀμερικανικῶν ὄρχων.



COFFIN TURBO PUMPS - ENGLEWOOD. N. Y.

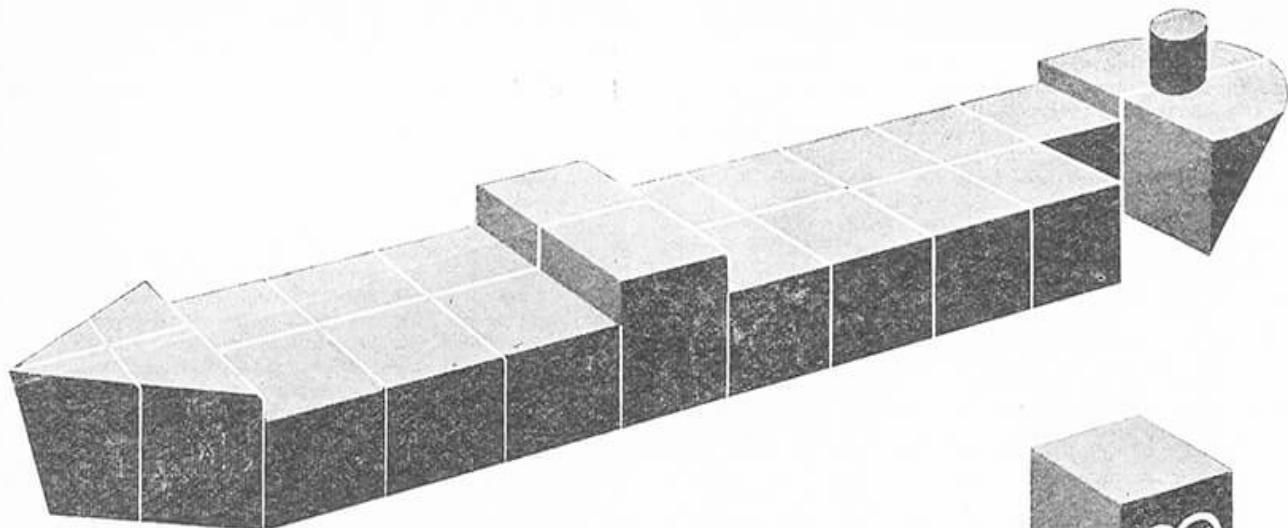
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΙΤΑΛΙΑΝ ΚΑΙ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟΝ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ

TRADER CORPORATION ΑΘΗΝΑΙ

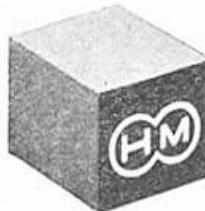
ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΑΙΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ TRANZITO — ΩΣ ΕΠΙΣΗΣ  
ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΩΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΜΕΝΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΕΙΣ ΤΑ ΕΝ ENGLEWOOD N.Y.  
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ COFFIN TURBO PUMPS

ΠΛ. ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙΟΥ 12  
ΤΗΛ. 224.076, 224.065  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ TRADCO

HOUTTUIN · HOUTTUIN · HOUTTUIN



Where every foot  
of space counts, specify Houttuin

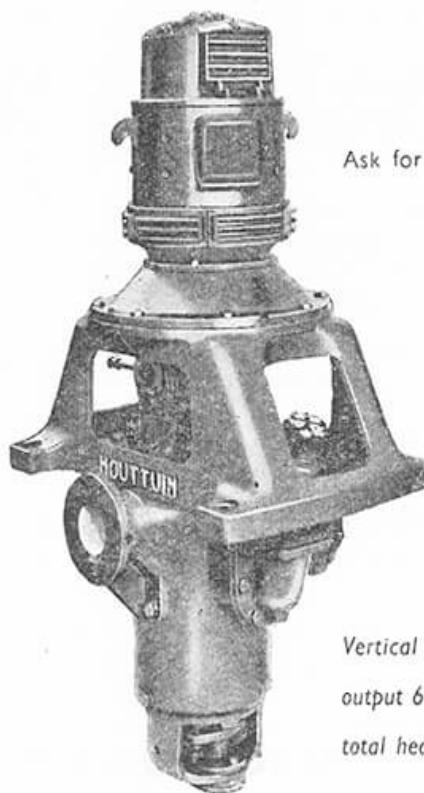


### vertical screw pumps

The customer gets the benefit of our policy of specialisation: We make horizontal and vertical screw pumps in a wide variety. If you are cramped for space, consider the many advantages of Houttuin screw pumps. In addition to compact dimensions, these bonus points include:

- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- high efficiency
- can be coupled direct to power unit
- timing gears either inside or outside pump casing particularly suitable for viscous liquids
- pumps both lubricating and non-lubricating fluids

Ask for our catalogue



Vertical bilge ballast pump,  
output 60 m<sup>3</sup>/h,  
total head 35 m



HOUTTUIN POMPEN N.V. - 4 SOPHIALAAN - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644  
REPRESENTATIVE IN GREECE: MILTOS VALSAMAKIS, COMMERCIAL AND TECHNICAL REPRESENTATIONS, D. GOUNARI AV., PIRAEUS

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΑΦΟΡΜΕΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ

Στὸν αὐλόγυρο τοῦ συνοικιακού σπιτιού, δησοὶ οἱ σοφοὶ τῆς γειτονίας μαζεύονται καὶ λύνουν ὅλα τὰ σύγχρονα κοινωνικά προβλήματα, φαίνεται πώς ἡ συζήτηση εἶχε ἀρχίσει πολὺ πρὶν ἐπισημανθῆ ἑκεῖ καὶ ἡ δική μου ἄφιξη.

Καὶ φαίνεται, ἀκόμα, πῶς τὸ θέμα ἡταν τῆς ὀρμοδιότητός μου. Τοῦτο τὸ κατάλαβα, σάν ἔφασα, ἀπὸ γενικὸ σίσθημα ἱκανοποιουμένης ἀδημονίας. Ἀπὸ μιὰ γενικὴ ἐκδήλωση ἀσυνήθιστης ὑποδοχῆς.

— «Ἐλα, δρὲ ἀδελφέ, καὶ μᾶς ἐσκασες!.. Λίγο ἀκόμα καὶ θὰ στέλναμε νὰ σὲ καλέσουμε μὲ ἐπίσημη πρόσκληση!.. Ἀπόφε, τέλος πάντων, δρέθηκες νὰ καθυστερήσῃς;

Αἰσθάνθηκα ἰδιαίτερη ὑπερφάνεια διαπιστώνοντας τὴν ἀξία τῆς παρουσίας μου καὶ μὲ ἀνάλογο καμάρωμα, φουντάρησα στὴν καρέκλα, ποὺ μοῦ προσερέθη.

Τὸν λόγο τῆρε ἡ οἰκοδέσποινα, ἡ «Πεθερά», ὅπως τὴν ὄνομάζουμε στὸν κύκλῳ, γιὰ τὸ λόγο ποὺ ἔχει δυὸ κόρες κ' ἔνα γυιὸ φρεσκοπανδρεμένους:

— Θέλαμε νὰ μᾶς πῆς, μοῦ κάνει, χωρὶς ἄλλη εἰσήγηση, ἀν αἰσθάνθηκες ποτὲ τὴν ἐπιθυμία νὰ αὐτοκτονήσῃς, γιὰ μόνη τὴν αἰτία τῆς ἀργοπορίας νὰ λάβης γράμματα, ὅπων ταξιδεύεις μὲ τὰ πλοῖα.

— «Ἡ ἐρώτηση ἡταν γρίφος καὶ φυσικὰ δρέθηκα σὲ ἀδυναμία νὰ δώσω τὴν ἀπάντηση.

— Δέν καταλαβαίνω τί μ' ἐρωτάτε, εἴπα υστερα ἀπὸ τραβηγμένη σιωπή.

— Διάβασε στὸν χριστιανὸ τὴν ἐφημερίδα, μαμμά, πετάχθηκε καὶ εἴτε ἡ μεγάλη κόρη της. «Ἐξήγησε στὸν ἀνθρώπο τι θέλεις νὰ σὲ πληροφορήσῃς.

— «Οχι, ἐπιμένω στὴν ἐρώτησή μου, εἴπε πάλιν ἡ Πεθερά. Καὶ γυρώνωντας σὲ μένα, συνέχισε :

— «Οταν υστερα ἀπὸ μακρυνὰ ταξίδια γυρινούσπατε σὲ λιμάνι καὶ ἑκεὶ δὲν λαβαίνατε τὸ ταχυδρομεῖο σας, ἡ στενοχώρια ποὺ ἀκολουθοῦσε, ἔφθασε ποτὲ σὲ βαθμὸν νὰ αἰσθανθῆτε σεῖς ἡ κάποιος ἄλλος, τέλος πάντων, ἀπὸ τὸ πλήρωμα τὴ διάθεση γιὰ αὐτοκτονία;

— Νὰ σᾶς πῶ, Μαντάμ, ἀπάντησα μὲ τὴ σοδαρότητα, ποὺ πάντοτε μὲ διακρίνει. Διάθεση γ' αὐτοκτονία, ὁμολογῶ πῶς δὲν αἰσθάνθηκα ποτὲ γιὰ τέτοιο λόγο οὔτε μοὺ ἔτυχε νὰ διαπιστώσω τέτοια περίπτωση σὲ κανένα σύντροφο μου τῶν πλοίων. Διεπίστωσα δμως, πολλὲς φορές, τόσο στὸν ἑαυτὸ μου δσο καὶ στοὺς ἄλλους τὴ διάθεση ἐγκλημάτως, ἀν τύχαινε καὶ κείνη τὴν στιγμὴ τύχαινε νὰ ἔχουμε μπροστά μας τὸν ὑπαίτιο, ποὺ δὲν λάβαμε τὸ ταχυδρομεῖο μας. Ἀλλὰ σᾶς παρακαλῶ δάλετε με στὸ θέμα. Γιατὶ μοῦ κάνετε αὐτὸ τὸ ἐρώτημα; Θὰ ἥθελα σαφέστερο τὸ πρόβλημά σας.

— Η μεγάλη κόρη ἔναντιμητήκε στὴ μέση. «Ανοιξε τώρα μιὰν ἐφημερίδα καὶ διάβασε μεγαλόφωνα :

«Εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην τοῦ Πόρτ Σάιντ παρουσιάσθη ὁ Πλοιάρχος τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου, Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου «ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ» καὶ ἀνέφερεν δτὶ ὁ ναύτης Ἰωάννης Καρύδας, ἡλικίας 28 ἑτών, ἐρρίθη ἀπὸ τὸν καταστρώματος εἰς τὴν θάλασσαν, μὴ ἀνευρεθεῖς παρὰ τὰς ἐπιμόνους ἀναζήτησεις. Ἐν συνεχείᾳ ὁ Πλοιάρχος ἐδήλωσεν εἰς τὸν Λιμενάρχην, δτὶ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου, συμπεριλαμβανομένου καὶ αὐτοῦ τοῦ Ιδίου, ἀρνούνται νὰ συνεχίσουν τὸ ταξίδιον, διότι ὁ πλοιοκτῆτης τῶν ἐπιδεικνύει συνεχῆ ἀδιαφορίαν διὰ τὴν ἔχυπτρέπτων τῆς ἀλληλογραφίας τοῦ πληρώματος».

— Περὶ αὐτοῦ πρόκειται, ξαναλέει τώρα ἡ Πεθερά. Σεῖς ποιὰ γιώμη ἔχετε νὰ μᾶς πῆτε; Λέτε νὰ ὑπάρχῃ καμμιὰ σχέση στὴν αὐτοκτονία αὐτοῦ τοῦ δυστυχισμένου τοῦ Καρύδα μὲ τὴν ἀρνηση τῆς ἔχυπτρέτησεως στὴν ἀλληλογραφία του;

— Ἐπανέρχομαι στὴν πρώτη μου ἀπάντηση, Μαντάμ, ἀπαντῶ καὶ πάλιν ἀλλὰ περισσότερο κατηγορηματικά. Δὲν μπορῶ νὰ κρίω, ἀν ὁ Καρύδας ἐτέματις τὴ ζωὴ του ἀπὸ ὑπερβολικὴ εὐαισθησία γιὰ τὴν ἀλληλογραφία του. Ἀλλὰ σᾶς δεῖπνο πῶς πολλὲς φορές αἰσθάνθηκα τὴν ἐπιθυμία νὰ ἐγκλημάτισω σὲ παρόμοιες περιστάσεις καὶ θὰ ἐγκληματοῦσα ἀν θὰ μοῦ ἡταν βολικό νὰ μὴν ἀποκαλυφθῶ!... Δηλαδή, μόνον ὁ φόδος τῆς τιμωρίας μὲ συγκρατοῦσε καὶ δκι τὸ ἐγκλημα, αὐτὸ καθ' ἑαυτό. Στοιχηματία δὲ πῶς τὸ ίδιο συνέβαινε καὶ μ' δλους τοὺς ἄλλους, ἀκόμα καὶ μὲ τὸν Πλοιάρχο. Ἡ εἰδῆση, ποὺ μοῦ διαδάστε, βλέπετε πῶς τὸ δεῖπνοινε μὲ τὸ σαφέστερο τρόπο. Δὲν ἐγκληματεῖ, δεῖπνοι, κανεὶς ἄλλος πλὴν τῆς δι' ἀγνώστους λόγους αὐτοκτονίας τοῦ Καρύδα, ἀλλὰ ἡ δῆλωση τοῦ Πλοιάρχου δτὶ, τόσον αὐτὸς δσον καὶ δλ τὸ πλήρωμα ἀρνούνται νὰ συνεχίσουν τὸ ταξίδι γιὰ τὸ λόγο τῆς ἀδιαφορίας στὴ διεκπεραίσσω τοῦ ταχυδρομείου, ἀπότελει μὲ πράξη, ποὺ δὲν ἀπέχει ἀπὸ τὸ ἐγκλημα. Είναι ἔνα ἐγκλημα ποὺ δημικά διαπράττεται κατὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ιδιοκτήτη του. Μιὰ καθυτέρηση πλοίου, ἔστω καὶ γιὰ μιὰ μόνη μέρα σημαίνει πολλὲς λίρες στὴν καμπούρα τῆς ἐπιχειρήσεως. Σημαίνει ζημιά, ποὺ ἄν ἔφθανε στὰ

δικαστήρια, θὰ ἔπρεπε νὰ δικασθῇ μὲ διαθμὸ κακουργήματος.

Αὐτὴ τὴ στιγμὴ, κατάλαβο τὸς δλοι κρεμόντουσαν, κατὰ ποὺ λένε, ἀπὸ τὰ χεῖλη μου. «Ολοὶ ἡσαν ἔτοιμοι νὰ προβάλουν τὸ ἐρωτήματά τους.

Τοὺς σταμάτησα μὲ μιὰ κατάλληλη κίνηση τοῦ χειροῦ μου, ξερόδηξα μὲ τὴν ἐπιβαλλομένη βαρύτητα καὶ πῆρα φόρα γιὰ μιὰ διάλεξη ἀπὸ κείνες τὶς συνηθισμένες μὲ τὶς ὅποιες κερδίζω τὴν ἐκτίμηση καὶ πάντα καταπλήσσω τὸ ἀκροατήριο μου, ἑκεῖ στὸν αὐλόγυρο τῆς γειτονίας :

— Είναι πολὺ δύσκολο, Κυρίες καὶ Κύριοι, εἰναι πολὺ δύσκολο, λέγω, νὰ υπεισέλθετε στὴν ψυχολογία τοῦ ναυτικοῦ, στὰ διάφορα συναπαντήματα τῆς ζωῆς του καὶ μὲ τὰ ζητήματα ποὺ τὸν ἀπασχολοῦν. Τὸ ταχυδρομεῖο, ἀπότελει μιὰ σωστὴ διάσηση στὸ ζῆται καὶ πολὺ διασανισμένον τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὴν ἀσκητικὴ του τὴ ζωή.

»Θυμούμασται ἀπὸ τὰ παλιὰ χρόνια, τότε ποὺ μοναδικὴ ἀπασχόληση τῶν πλοίων μας ἡσαν τὰ σιτοφορτία τῆς Ἀργεντινῆς καὶ δπου, μὲ τὰ ἀργοκίνητα καράβια μας, τὰ ταξίδια κρατοῦσαν τέσσερες καὶ περισσότερο μήνες, τὶς τρεῖς - τέσσερες τελευταῖς μέρες, πρὶν μπούμε σ' Ἐυρωπαϊκὸ λιμάνι, γενικὸ θέμα μας ἡταν τὸ ἀναμενόμενο ταχυδρομεῖο. «Ολοὶ περιμέναν μὲ ἀγωνία κάτι νὰ πληροφορηθοῦν στὸ τὶ συνέδη μέσα σ' αὐτὴ τὴν τετράμηνη διαδρομή.

»Ἐξουν, καθὼς γνωρίζετε, οἰκογένειες καὶ οἱ ναυτικοί. «Ἐχουν καὶ αὐτοὶ προσφili πρόσωπα στὸν κόσμο. «Ἐχουν καὶ αὐτοὶ ἐνδιαφέροντα στὴ ζωή, ἀπὸ τὰ δποια δὲν είναι εύκολο νὰ ἀποκοποῦν. «Ἐνας περιμένει νὰ μάθη ἀν ἔγινον οἱ ἀρραβώνες τῆς κόρης του. «Ἀλλος, ἀν μπόρεσε γιὰ γυναίκα του ν' ἀποφύγη τὴν έξωση ἀπὸ τὸ σπίτι, γιὰ τὴν δποια, μήνες τώρα, τὴν παιδεύει μὲ τὰ δικαστήρια ὁ σπιτονικούρης. «Ἀλλος περιμένει νὰ μάθη ἀν ἔρριξαν τὴν πλάκα στὸ γιαπὶ του καὶ ἄλλος τὶ ἀπέγινε μὲ τὴ γυγένηση τοῦ γυιοῦ του. Περιμένουν δηλαδὴ πολλὰ οἱ ναυτικοὶ καὶ στὰ δποια μόνο τὸ γράμμα καταφέρνει νὰ δώσῃ κάποια συγκεκριμένη πληροφορία καὶ διαφώτιση.

»Αύτὰ τὰ γράμματα τῶν ναυτικῶν, στέλνονται στὰ γραφεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως, ποὺ συνηθέστατα δρίσκονται στὸ Λονδίνο ἢ στὴν Νέα Ύόρκη. Μπορεῖ καὶ στὸν Πειραιά. Τὰ γράμματα συγκεντρώνονται γιὰ κάθε πλοίο χωριστὰ καὶ προωθοῦνται στὸ λιμάνι, στὸν κατευθύνεται τὸ πλοίο, ἡ πορόκειται νὰ περάσῃ, τὸ ταχύτερο, ὃστε νὰ τὰ πάρουν οἱ ναυτικοὶ καὶ νὰ στείλουν τὶς ἀπαντήσεις τους. «Ἡ διαδικασία αὐτὴ γίνεται μὲ τὴ φροντίδα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Γραφείου, ποὺ φυσικὰ είναι μιὰ ἀπὸ τὶς ὑποχρεώσεις στὸν ναυτικὸν τῶν πλοίων του.

»Σᾶς μιλήσα, λοιπόν, γιὰ τὴν δόμησια τῶν τελευτώνιων ἡμερών. Σᾶς δεῖπνοινα πῶς κανεὶς δὲν χάριται τὸν ὑπνο του. «Ολοὶ ἔχουν ἐφιάλτες. «Ἀλλος ἀπὸ κάποιας κακὴς προσάσθηση, ἄλλος ἀπὸ τὸν «καφὲ» ποὺ ζέρει καὶ τοῦ διάβασε δόμηρας, δλος ἀπὸ τὶς πασιέντζες, ποὺ ρίχνει μὲ τὴ τράπουλα καὶ ποτὲ

»Ἐλλει τὸ φούντο, δλοι μαζεύονται στὴν κουπαστή. Παρακολουθοῦν ἀν δηλότος κρατεῖ κανένα δέμα. Προσέχουν ἀν είναι φουσκωμένη ἡ τσάντα τοῦ διτζέντη, παρακολουθοῦν μὲ ἐρευνητικὸ μάτι δσους ἀνεδίαινουν στὴ σκάλα, βασανίζονται νὰ βρούν πότε καὶ ποιδὲς θὰ φέρη καὶ αὐτὰ τὰ εὐλογημένα τὰ γράμματά τους...

»Σκεφθήτε, λοιπόν τὴν ψυχικὴ τους δόδυνη, δταν ἀκούσουν τὴ φοβερὴ δήλωση τοῦ καπετάνιου, πῶς, λόγω κάποιας ἀνωμαλίας, δὲν ἐστάλη τὸ ταχυδρομεῖο, ἄλλα δὲν σταλῆ δπωδήποτε στὸ ἐπόμενο λιμάνι... Καὶ νὰ σκέπτωνται πῶς πρέπει νὰ περιμένουν δέκα ἀκόμη μέρες, κοντά στὶς τόσες ἀλλες τῆς ἀναμονῆς τους... «Ἀρκούνται τότε σὲ κατάρες, σὲ δρισές, σὲ ἀναβάματα καὶ σ' ἀφορισμούς.

»Τώρα, Κυρίες καὶ Κύριοι, ίσως μ' ἐρώτησετε ἀπὸ ποὺ δηγάζω τὰ συμπεράσματα δτὶ δλοι αὐτοὶ παίρουν τὴ διάθεση νὰ ἐγκληματήσουν; «Ἐχω τὰ ἐπιχειρήματα μου καὶ τὰ παραθέτω:

»Εἴχαμε φθάσει κάποτε στὴ Φιλαδέλφεια, προερχόμενοι ἀπὸ τὴ Νότιο Αφρική. Τὸ ταχυδρομεῖο, δὲν μᾶς ἐστάλη. «Οταν δηγήκε εξω δ καπετάνιος γιὰ τὸ Γραφείο, τὸν παρακαλέσαμε νὰ κάμη ἔνα τηλεφώνη μας στὴ Νέα Ύόρκη, γιὰ νὰ μᾶς στείλουν τὸ ταχύτερο τὸ γράμματα. Ο καπετάνιος μᾶς τὸ υπεσχέθη. «Ἀλλά δταν τὸ δράδυν γύρισε στὸ καράβι, μᾶς εἶπε δτὶ, μίλησε μὲν τὸ Γραφείο τῆς Νέας Ύόρκης, ἄλλα τὰ ζητήματα ποὺ ἀπασχόλησαν τὴ συνδιάλεξη ἡσαν πολὺ σοδαρά. «Ἔτσι δὲν τοῦ δόθηκε νὰ εύκαιρια νὰ δημιηθῇ καὶ νὰ ἀναφέρει γιὰ τὰ γράμματα.

»«Ε! κείνη τὴ δραστηρία μιὰ ζωὴρ διάθεση νὰ τὸν πνίξω τὸν καπετάνιο. Μάλιστα, τὰ χέρια μου πήραν, αὐθόρμητα, τὸ σχῆμα δρόγχου. «Ἄν σὲ λίγο τὸν εύρισκα κοντὰ στὴν κουπαστή, τίτοτε δὲν θὰ μ' ἐμπόδιζε νὰ τὸν σπρώξω στὴ θάλασσα. Τέλος, τὰ γράμματα, οὔτε στὸ λιμάνι τοῦ Νόρφολκ μᾶς τὰ στείλαν, δπου προσεγγίσαμε γιὰ φόρτωση. Τὰ λάβαμε δμας στὸν Παναμά, δπου μετὰ εἰκοσάτμερο

**OCEAN OIL CO. [1942] LTD.**  
LONDON  
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE  
OF  
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE  
AND  
DIESEL LUBRICATING OILS.  
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS  
AGENTS AT PIRAEUS:  
PIRAEUS SUPPLY COMPANY  
14a George Skouze Street - Tel. No 474.479

**DIAMANTIS LEMOS LTD**

SHIPBROKERS

57/60 Aldgate High Street

LONDON E.C. 3

TEL: DIALEMCO LONDON

περάσαμε ταξιδεύοντας γιὰ τὴν Ἰαπωνία.

»Ἄλλη περίπτωση, ποὺ μᾶς ὠπλισε μὲ ἑγκληματικές διαθέσεις ἡταν ὅταν ἐστείλαμε ἐμεῖς μόνοι μας καὶ ρεφενίζοντας τὰ ἔξοδα, ἔνα δόκιμο ἀπὸ τὴ Βαλτιμόρη στὴ Νέα Υόρκη, γιὰ νὰ μᾶς φέρῃ ῥὰ γράμματα. Εἶχαμε φθάσει ἔκει ἀπὸ μακρινὸ ταξίδι καὶ... ὡς συνήθως, τὸ Γραφεῖο ἔχεσσε νὰ μᾶς στείλῃ τὸ ταχυδρομεῖο μας. Γιὰ νὰ γίνη, λοιπόν, δουλειά σωστή, στείλαμε ἔκει τὸν δόκιμο. Μᾶς ὁ λεβέντης αὐτός, πρὶν πάει στὸ Γραφεῖο, προτίμησε νὰ κάμη μερικές δικές του ἐπισκέψεις διποὺ καὶ ἔφαγε τίς ὥρες του. Γυρνώντας ὀργάνη γιὰ τὰ γράμματα, δρῆκε τὸ Γραφεῖο κλειστό. Ἡ ἐπομένη ἡταν Κυριακή καὶ τὴ Δευτέρη πρωῒ, τὸ καράβι εἶχε παρτέντικα γιὰ τὸ Ρόττερνταμ. Γιὰ ταξίδιο είκοσι ἡμέρων. Μᾶς κόπιασε, λοιπὸν στὸ καράβι μ' ἄδειο τὰ χέρια, προβάλλοντας ἔνα σωρὸ δικαιολογίες καὶ φευτιές. Πῶς γλύτωσε τὸ λυντζάρισμα, ὡς Θεός τὸ ἔρει. Ἰσως γιατὶ τὸ κατάλαβε καὶ ὁ ἴδιος καὶ ἔτρεξε νὰ κλειδωθῇ στὴν καμπίνα του, ὃς που νὰ παρέλθῃ ἡ... κρίσις.

»Σᾶς ἀράδιασα δυὸ περιπτώσεις. Θὰ μπορούσα νὰ τὶς συμπληρώσω μὲ πολλές - πολλές ἄλλες, ποὺ δὲν θὰ είχαν τέλος. Κάθε μιά, φέρνει τὸ τιοῦ ἀποτέλεσμα. Τὴ διάθεση γιὰ ἑγκληματικό.

»Θέλω, δηλαδή, μ' αὐτὰ νὰ πῶ, Κυρίες καὶ Κύριοι, πῶς τὸ ταχυδρομεῖο καὶ τὸ γράμμα τοῦ ναυτικοῦ, ἔχουν πολὺ μεγαλύτερη ἀξία ἀπὸ τὸ γράμμα τοῦ μετανάστη, τοῦ στρατιώτη στὸ μέτωπο ἢ τοῦ καταδίκου στὴ φυλακή. Φυσικά, δῆλοι αὐτοὶ, μὲ τὸ ταχυδρομεῖο μόνο ἐλπίζουν κάποιος σύνδεση μὲ τοὺς δικούς τους, ὅπως καὶ ὁ ναυτικός. Στὸν ναυτικὸ δῆμος προστιθεταὶ καὶ ὁ συντελεστής «χ ρ ὁ ν ο ζ» μὲ τὴν ἀτέρματιστη ἀδημονία καὶ τῶν χιλιάδων μιλίων τὰ φράγματα.

»Εἶναι ἀλήθεια, πῶς στὰ τελευταῖς χρόνια θεραπεύεται καὶ αὐτὴ ἡ πληγὴ. Οἱ νεώτεροι καραβοκυραῖοι, δίνουν καὶ κάποια προσοχὴ καὶ σ' αὐτὴ τοὺς τὴν ὑποχρέωση. «Ἐτοι τὸ φαινόμενο τοῦ «ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ», ἀπεσύρη πειά πίσω ἀπὸ τὰ παραπετάσματα κάποιος λαθρόδιας Λιβανέζικης ἢ Λιβεριανῆς παντίρεας. Ἡ πραγματικὴ Ἑλληνικὴ ναυτιλία δὲν φιλοξενεῖ τέτοιες δυρσοσμίες. Στὰ δικά μας, δῆμως τὰ χρόνια τὸ κακὸ ἡταν μόνιμο. Δὲν ἡταν ἀπλὴ ἀδιαφορία. Ἡταν ταπείνωση γιὰ ἔνα ἐφοπλιστικὸ Γραφεῖο νὰ ἀσχοληθῇ μὲ μιὰ τόσο ἀσημη φροντίδα. Καὶ ἀν κανένας πλοιάρχος τολμούσε νὰ τὸ ὑπενθυμίσῃ

μὲ γράμμα του ἢ μὲ τηλεφώνημα, ἢ ἀπάντηση ἡταν στερεότυπη:

—»Δὲ μᾶς παρατάς, κοπετάνιε; Μὲ τὰ ραβασάκια τοῦ πληρώματος θὰ ἀσχοληθούμε τώρα; Δὲ δέλπεις ποὺ πάμε νὰ πουληθούμε μὲ τὰ ναῦλα, καθὼς καταντήσανε; Δὲν δέλπεις, ποὺ δὲν μποροῦμε οὔτε μπογιές ν' ἀγοράσουμε καὶ μᾶς φάγανε πρύμα - πλώρως οἱ σκουριγιές καὶ τὸ καράβι πάει νὰ τρυπήσῃ γιὰ νὰ σάς πνίξῃ ὅλους σας καμμιά μέρα; Τὰ γράμματα δρέθηκες νὰ μοῦ θυμίσης; Δὲν είχες τίποτ' ἄλλο νὰ μοῦ πής;

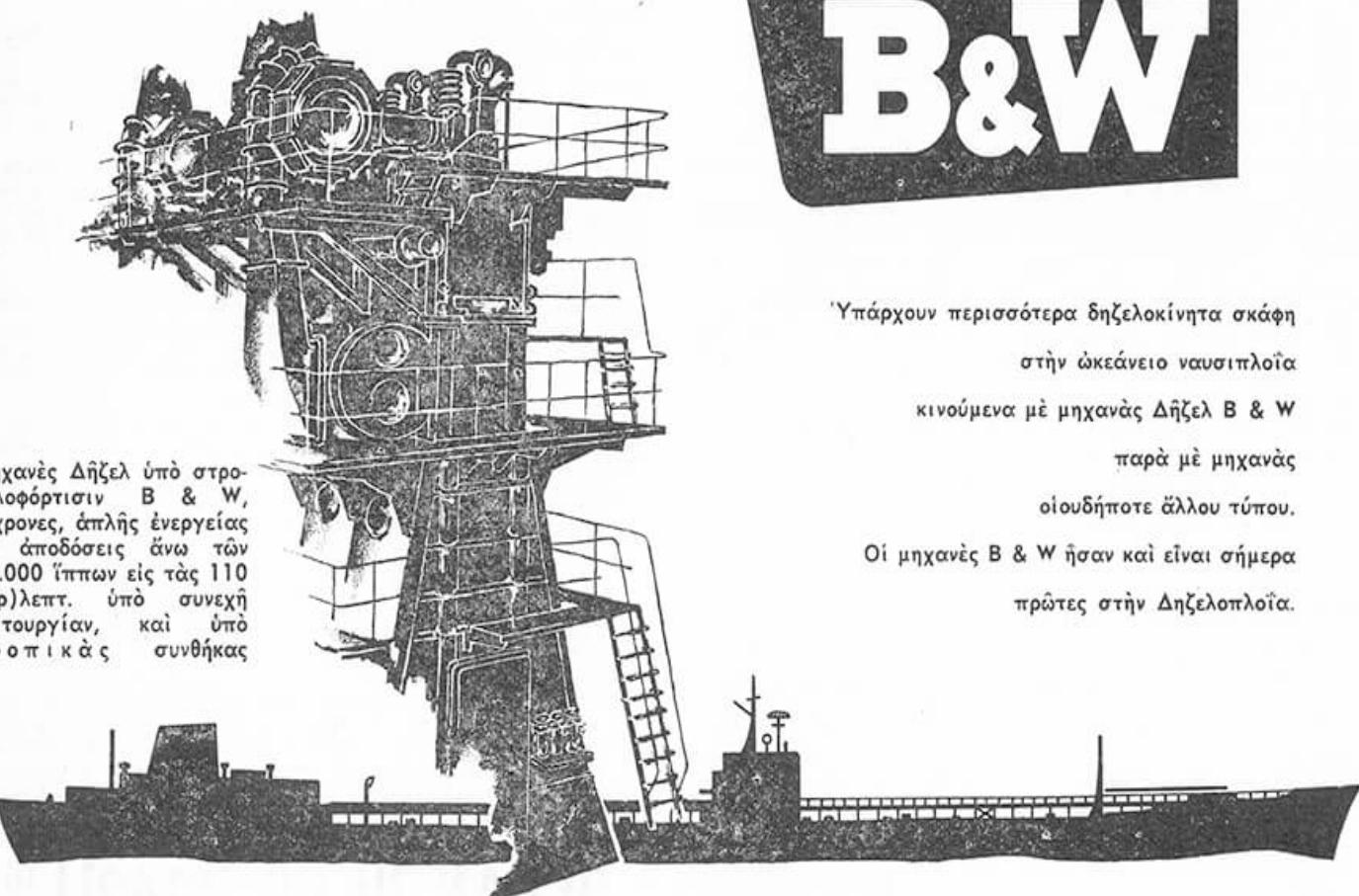
»Ἀλλαξε δέδιασα ἡ νοοτροπία τῶν καραβοκυραίων. «Ἀλλαξε δῆμως καὶ τὸν πλοιάρχων. Στὰ χρόνια μας, πλοιάρχος μὲ ἀνδρισμὸ καὶ αὐτοθυσία τοῦ πλοιάρχου τοῦ «ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ», δὲν ὑπῆρχε. Ἡταν ὀδύνωτο νὰ δρεθῇ καὶ νὰ τολμήσῃ νὰ δηλώσῃ οὔτε αὐτὸς ἔδήλωσε:

—»Ἀρονύμεθα νὰ συνεχίσουμε ταξίδι μὲ τέτοιους ὄρους. Ἀδιαφορεῖ γιὰ ἐμάς ὁ πλοιοκτήτης, ἀδιαφοροῦμε κ' ἐμεῖς γι' αὐτὸν. Παραδείνει ὁ πλοιοκτήτης τὶς ὑποχρέωσεις του, παραδείνουμε κ' ἐμεῖς τὶς δικές μας. «Ἄς στείλῃ ἄλλους νὰ παραλάβουν τὸ καράβι του, ἀν φυσικὰ εὐρη ἄλλους δεχομένους τοὺς ταπεινούς ὄρους τῶν σχέσεων του». — Καὶ γιὰ τὴν αὐτοκτονία; Δὲν μας δώσατε γι' αὐτὴν καμμία ἑξῆγηση.

— Νομίζω, Μαντάμ, πῶς καὶ ἡ αὐτοκτονία εἶναι ἔνα ἑγκληματικό τὸν ἴδιο τὸν ἑαυτό μας. Κατὰ τοὺς μεγάλους ἐπιστήμονας, κάθε ἑγκληματίας βρίσκεται ἐκτὸς πλαισίων λογικῆς καὶ συνεπώς μπορεῖ νὰ κάμη εύκολα κάθε κακὴ πράξη. Γιατὶ δχὶ καὶ αὐτοκτονία; Εἰναι καὶ αὐτὴ ἀποτέλεσμα κάποιας κακῆς, ποὺ λέμε, ὥρας. Ἀρκεῖ νὰ δοθῇ ἡ ἀφορμὴ τοῦ ἑγκλήματος. Καὶ τέτοια ἀφορμή, ἔγω τούλαχιστον, ἀπόλυτα πιστεύω πῶς δόθηκε καὶ στὸν Καρύδα γιὰ ν' αὐτοκτονήσῃ, ἀλλὰ καὶ στὸ ὑπόλοιπο πλήρωμα, μετὰ τοῦ πλοιάρχου του, γιὰ νὰ ἔκδηλωθῃ μὲ τὸ ἐπίσης φοβερὸ ἑγκληματικό τῆς ἀρνήσεως νὰ συνεχίσουν τὸ ταξίδι τους.

— Εδῶ τελείωσε ἡ διάλεξη, μὲ ἔνα νέο φουντάρισμα στὴν καρέκλα μου. Καὶ ναὶ μὲν δὲν δρέθηκε κανεὶς τους νὰ μὲ χειροκροτήσῃ, διαπίστωσα δῆμως ξεκάθαρη τὴν κατανόηση στὰ μάτια δῶν τῶν μελῶν, στὴ συζήτηση τοῦ αὐλόγυρου ἔκει στὴ συνοικία μας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



## BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικός Αντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ**

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28 Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573

ΔΑΝΙΑ

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ;

## ΤΑ "ΙΠΤΑΜΕΝΑ" ΚΑΙ ΤΑ "ΑΙΩΡΟΥΜΕΝΑ"

### ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

## II

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Άνεφέραμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὅτι τὰ «αἰώρουμένα» πλοία (Hovercraft) εἶναι ίκανά, ὅταν εύρισκωνται ἐν κινήσει, νὰ τηρούνται εἰς μικρὸν τὸ ὑψός, αἰώρουμένα ἐπὶ στρῶματος ἀέρος, ὅπερ δημιουργεῖται ὑπὸ τὸ σκάφος. Τὸ στρῶμα τοῦτο δύναται νὰ σχηματισθῇ κατὰ δύο τρόπους:

'Ο πρῶτος εἶναι ἡ διάταξη τοῦ σκάφους ἡ ἐνὸς χώρου, ποὺ ἀποτελεῖ τημῆτα τοῦ σκάφους ἡ ἐνὸς χώρου ὑπὸ τὸ σκάφος, ἐντὸς τοῦ ὄποιού, διατρέπεται πίεσις υψηλοτέρα τῆς τοῦ περιβάλλοντος χώρου (Plenum). Βαθμίαίς ὁ ὄπιος συμπειζόμενος ἀπὸ διαφέυγει ὑπὸ τὸ σκάφος καὶ καθ' ὅλην τὴν περιφέρειαν αὐτοῦ, ἐνῷ αἱ ἀντίδιαι τείνουν νὰ πληρώσουν τὸ κενόν.

'Ο δεύτερος τρόπος συνίσταται εἰς δακτυλιοειδὲς ρεῦμα ἀέρος, ἔκχυνοντος ὑπὸ ἀπλῆν σειράν προφυσών πρὸς τὰ κάτω καὶ μὲ κλίσιν πρὸς τὰ ἔσω ὑπὸ σχετικῶς μεγάλην ταχύτητα καθ' ὅλην τὴν περιφέρειαν τοῦ σκάφους. Σχηματίζεται οὕτω ἔνα παραπέτασμα, τὸ ὄποιον παγιδεύει ἐντὸς αὐτοῦ κατά τινα τρόπον τὸν ἀέρα, τὸν ἔξ αλλῆς σειράς προφυσών ἔκχυνοντον καὶ δημιουργεῖ ἔνα στρῶμα ἀέρος πίεσεως μεγαλύτερας τῆς τοῦ περιβάλλοντος, ὥφειλομένης εἰς τὴν συνεχίζομένην ἀπὸ τὰ προφύσια κατὰ τὴν περιφέρειαν τοῦ σκάφους ἔκχυσιν ἀέρος.

'Η δευτέρα αὐτὴ μέθοδος κρίνεται πολὺ πλέον ἀποτελεσματική διὰ τὴν ἐπίτευξιν μεγαλύτερου ὑψοῦ αἰώρησεως καὶ υἱοθετήθη ὑπὸ τῶν Ἐυρώπης κατασκευαστῶν, ἐνῷ εἰς τὴν Αμερικήν τινές ἔξακολουθούν χρησιμοποιοῦντες τὴν πρώτην.

Δύναται ἀπὸ τοῦδε νὰ λεχθῇ, ὅτι τὸ ἐπὶ τῆς ἀρχῆς αὐτῆς βασιζόμενο σκάφος εὑρίσκεται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναπτύξεως. Αἱ μελέται ὅμοια τῶν C. Cockerell, D. Hennessey, R. Stanton - Jones, C. F. Morris, Graham Keen, N. D. Norman καὶ ἄλλων, μᾶς ἐπιτρέπουν τὴν συναγωγὴν τελικῶν τινῶν συμπερασμάτων ὡς πρὸς τὴν μορφήν, τὸν τρόπον κατασκευῆς, τὸν τρόπον δημιουργίας τοῦ ἀπαιτουμένου στρῶματος ἀέρος καὶ τὴν προσφοράτεραν πρωταρίου ἔγκατάστασιν.

Τὸ σύστημα αἰώρησεως τοῦ σκάφους ἀποτελεῖται κυρίως ἀπὸ ἔνα κεντρικὸν ἀγωγόν, εἰς τὸ κέντρον τοῦ ὄποιον εὐρίσκεται ὁ ἀνεμιστήρος σκάφος ἀέρος, καὶ ἀπὸ σύστημα ἀγωγῶν ὅδηγούντων τὸν ἀέρα πρὸς τὰ κατὰ τὴν περιφέρειαν τοῦ σκάφους προφύσια, δι' ὧν οὕτος ὁδηγεῖται παρὰ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ἡ τοῦ ἔδαφους, διόπου σχηματίζεται τὸ «στρῶμα ὑποστήριξεως» τοῦ σκάφους. Διὰ καταλλήλου διαρρυθμίσεως διατρέπεται ἡ ἀπαιτουμένη πυκνότης τοῦ στρῶματος, δι' ἐνρυπτάσματος» ἀέρος μεγαλύτερας ταχύτητος. 'Ἐνίστε χρησιμοποιεῖται πραγματικὸν παραπέτασμα ἐξ ἐλαστικοῦ, πρὸς ἐλάττωσιν τῆς ἀπαιτούμενης ἵπτοδυνάμεως, ὃ δὲ χρησιμοποιούμενος ἀπὸ ἐπανακυκλοφορεῖ, ἐν κλειστῷ κυκλώματι.

Εἶναι ἀπὸ πολλοῦ γνωστόν, ὅτι ἡ ἐπανακυκλοφορία αὐτὴ τοῦ ἀέρος ἔξασφαλίζει οἰκονομίαν, ηὔημένον ὑψός αἰώρησεως καὶ μείωσιν τῶν ψεκάδων τοῦ ὕδατος, ἀλλὰ συγχρόνως δημιουργεῖ καὶ μηχανικά προσκούτιδιών γενικῶς, ὡς καὶ τὸ ἀεροδυναμικὸν πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως γοῦ καὶ προφυσών ἡδύνατο νὰ δῆγηται εἰς τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων αὐτῶν.

Σήμερον φαίνεται ἐπικρατοῦσα ἡ ἀττίληψις ὅτι, πρὸς ἔξασφαλίσιν τῆς «αἰώρησεως» τοῦ σκάφους, εἶναι προτιμέτον νὰ χρησιμοποιοῦνται χαμηλοὶ πίεσις διὰ τὸ στρῶμα ἀέρος, διότι οὕτω μειούνται σημαντικῶς τὸ μειονέκτημα τῆς εἰσόδου σκόνης ἐντὸς τοῦ συστήματος ἀέρος, τῆς δημιουργίας ψεκάδων ὕδατος, καὶ ἐπιτρέπει εἰς τὸ σκάφος νὰ ἔπιπται ἀνωθεν μὴ τελείως δύμαλων ἐπιφανειῶν.

Ἐάν ἔχρησιμοποιεῖτο μεγάλη πίεσις εἰς τὸ στρῶμα ἀέρος, ὑπολογίζεται ὅτι τὸ αἰώρουμένον σκάφος, ὅπερ μὲν τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὕδατος θὰ προεκάλει φεκάδας, ἀνυψουμένας εἰς ὑψόν ἀνά τῶν ἐκατὸν μέτρων, ὑπὲρ δὲ τὸ ἔδαφος θὰ προεκάλει τὴν εἰς σημαντικήν ἀπόστασιν ἐκτόξευσιν λίθων κλπ.

Ἡ χρησιμοποίησις χαμηλῆς πιεσεως εἰς τὸ συμπιεστήν ἔχει ὡς ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν τὴν ἐπανακυκλοφορίαν τοῦ ἀέρος καὶ οὕτω ἐπιτυγχάνεται ἐξ ἀμφοτέρων αὐτῶν τῶν αἰτίων οἰκονομία εἰς τὴν ἀπαιτουμένην ἵπτοδυνάμην καὶ ἐπομένως οἰκονομία εἰς τὸ κόστος κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως.

'Απὸ ἀεροδυναμικῆς, βεβαίως, ἀπόφεως τὸ σκάφος αὐτὸν δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πλεονεκτοῦν, διότι εἰς τὴν, ὡς ιδινήν θεωρουμένην δι', ἐν τοιούτον σκάφους, ταχύτητα μεταξὺ τῶν 70 καὶ 100 μιλίων, ἡ καλύτερα ἀναλογία μεταφερομένου βάρους πρὸς ἀντίστασιν (lift to drag ratio), ποὺ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, είναι τῆς τάξεως 4 μέχρι 7. 'Η ἀναλογία αὐτῆς δι' ἐν σύνθετης σημερινὸν ἀεροσκάφος είναι μεταξὺ 10 καὶ 15, δι' ἐν αἰριαθούμενον ἀεροσκάφος είναι 20, δι' ἐν δὲ σύνθετης σημερινὸν πλοίον είναι 40 μέχρι 80. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον αὐτά διαφορούνται ὡς οἱ βασιλεῖς τῶν μεταφορών φορτίων εἰς μεγάλας ποσότητας, λόγω τοῦ μικροῦ κόστους κατὰ τόννου μεταφερομένου φορτίου καὶ μιλίων.

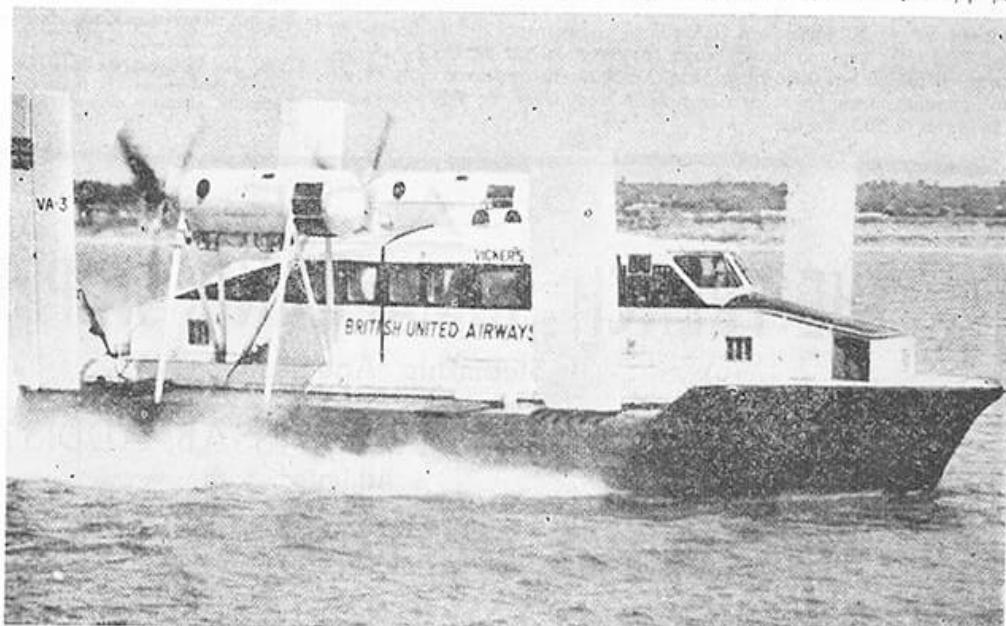
Είναι ἀλλήλες, διτὶ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς ἐπιτυχημένου «αἰώρουμένου» πλοίου δὲν ἔχαρτάται μόνον ἐκ τῆς ἀεροδυναμικῆς πλευρᾶς. 'Η ἀεροδυναμική ικανότητης ἐνὸς συστήματος στρώματος ἀέρος χαμηλῆς πιεσεως, είναι δυνατόν νὰ φθάσῃ καὶ τὸ 80%, ἐπὶ σχετικῶς μικρῶν δὲ σκαφῶν τὸ εἰς ἀπόδοσιν κέρδος, ποὺ θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ ἀκόμη καὶ διὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατής ἀεροδυναμικῆς τελειοποίησεως εἰς τὸ σκάφος, δὲν θὰ είχε καὶ μεγάλην σημασίαν.

'Η ἀπὸ πάσης ἀπόμενως ικανοποιητική ἀπόδοσις ἐνὸς τοιούτου σκάφους ἔχαρτάται περισσότερον ἀπὸ τὴν μείωσιν τοῦ βάρους τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι διὰ λίθρων εἰς τὸ βάρος τῆς κατασκευῆς ἀνά τετραγωνικὸν πόδα ἐπιφανείας στρώματος ἀέρος ἀντιστοιχεῖ αἱξησις τῆς εἰς βάρος μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ σκάφους κατὰ ήμιους τόνων. 'Η οἰκονομική, ἐφ' ἔτερου, ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου δὲν ἔχαρτάται μόνον ἀπὸ τὸν λόγον lift to drag, ἀλλά, κατὰ σοδαρῶν μεγαλύτερον ποσοστὸν, ἀπὸ τὸν λόγον ὀφελίου φορτίου πρὸς τὸ συνολικὸν βάρος τῆς κατασκευῆς (payload to all-up weight ratio). 'Ο λόγος αὐτὸς δι' ἐπιβατηγὸν πλοίοις είναι μόνον 5 %, δι' ἐν αεροσκάφος είναι 15 μέχρι 20 τοῖς ἔκατον καὶ δι' ἐν αἰώρουμένον σκάφος δύναται νὰ φθάσῃ τὸ 50 %. 'Η ἐπιτυχής, ἐπομένως, κατασκευὴ ἐνὸς αἰώρουμένου πλοίου δὲν ἔχαρτάται καὶ τόσον ἐκ τῆς ἀεροδυναμικῆς αἵσιος τοῦ συστήματος ἀνυψώσεως ἡ αἰώρησεως αὐτοῦ, ἀλλ' ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐκ τοῦ καταλληλοτέρου σχεδίου καὶ ἀφ' ἔτερου ἐπὶ τῶν προσφοράτερων μεθόδων ναυπηγήσεως καὶ κυρίως ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ βάρους.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους μειούνται τώρα αἱ μέθοδοι κατασκευῆς ἀεροσκαφῶν, χρησιμοποιούμενάν τοιούταν λεπτοτάτων ἐλασμάτων ἐκ κραμάτων ἀλουμινίου, πάχους περίπου 3 εκατοστῶν τῆς ἵντσας, οὕτως ὥστε τὸ βάρος τῆς κατασκευῆς νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰς 20 λίτρας κατὰ τετραγωνικὸν πόδα ἐπιφανείας στρώματος ἀέρος, ἐλπίζεται δὲ καὶ μικρά τις περαιτέρω δελτίσια, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἐλαφροτέρων μηχανῶν, τῶν ὅποιων τὸ ἀδονικὸν πίπον βάρος νὰ είναι μικρότερον τῶν 3 λιτρῶν.

'Η ἐλαφρὰ αὐτὴ κατασκευὴ καθίσταται δυνατή ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ αἱ κοπώσεις, τὰς ὁποίας ὑφίσταται ἐν «αἰώρουμένον» σκάφος, είναι σχετικῶς μικρότεραι ἐκείνων ἃς ὑφίστανται τὰ ἀεροσκάφη, ἐπίσης δὲ ὑπάρχουν διλγύθεραι συγκεντρωμέναι κοπώσεις (loads).

Μία πολλὰ ὑποσχομένη δελτίσιας είναι τὸ λεγόμενον «εὔκαμπτον αἰώρουμένον πλοίον», εἰς τὸ ὄποιον ἡ κυρίως κατασκευὴ θὰ φέρεται ἐπὶ εὔκαμπτου τοιαύτης, ικανής νὰ δεχθῇ κατὰ πολὺ μεγαλύτερας ἐπιτάχυνσεις ἐκείνων ποὺ δύναται νὰ ἀνέχῃ τὸ κύριον σῶμα τοῦ σκάφους. 'Η εὔκαμπτος αὐτὴ κατασκευὴ θὰ είναι ἐξ ἐλαστικοῦ ἢ ἀλλών ἀναλόγων ύλικων, δυναμένων νὰ ὑποστοῦν ἐκτροπήν, ὅπως είναι τὸν έρχονται εἰς τηνέτην.



Τὸ αἰώρουμένον πλοίον (Χόδερκραφτ) ἐν ὑπηρεσίᾳ.

τήν υπό τό σκάφος έπιφανειαν τῆς θαλάσσης ή τοῦ έδαφους, όνομαζεται δέ «εξ έπαφής κινούμενον εύκαμπτον σύστημα (contact-actuated flexible system), ἐν ἀντίδιαστολῇ πρὸς ἄλλα, ηδη υπό δοκιμήν, μηχανο-ήλεκτρονικά συστήματα.

Ἡ ἐπὶ οὐκάμπιτου κατασκευῆς τοποθετησίς του κυρίου οωματίου εἰς αἱώνων μενούς σκάφους δύναται, κατὰ τινὰ τρόπουν, νὰ θεωρηθῇ ἀνάλογος πρὸς τὸ σύστημα ἀρτήσεως τοῦ αὐτοκινήτου, ἔξασφαλίζον τὴν ἐντὸς τοῦ κυρίου σώματος αὐτοῦ ὄντεν παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν, τὸ οὐκάμπιτον τῆμα τοῦ αἰώνωνένου σκάφους ἀποτελεῖ Ἑν σύστημα ἀρτήσεως, Ικανὸν νὰ προσράμξεται πρὸς τὰς ἀνωμαλίας τῆς υπὸ τὸ σκάφος ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἢ τοῦ ἑδάφους, ἡ χρήσις δὲ αὐτοῦ μειώνει κατὰ πολὺ τὴν Ισχὺν ποὺ θὰ ἀπητεῖτο ἄλλως διὰ νὰ κρατῆται τὸ σῶμα τοῦ σκάφους ὑπὲρ τὴν ὑπ' αὐτῷ ἐπιφάνειαν υφ' ἀπάσας τὰς συνθήκας.

Η έπι τη δάσει τῶν ἀνωτέρω ἄρχων καὶ στοιχείων κατασκευή του «αιώρουμένου» στάφους, ὅρεῖται εἰς τὸν Βρετανὸν μηχανικὸν Christopher Cockerell, ὃ ποιοὶ ἥσχολείτο κυρίως μὲν ἡλεκτρονικάς μελέτας καὶ ἡτο ἡδη γνωστός διὰ τάς ἐπὶ τοῦ πεδίου αὐτοῦ ἐπιτυχίας του ὅταν, τὸ 1952, ἐκληρονόμησεν ἔν μικρὸν ναυπηγείον ἐλαφρῶν σκαφῶν (speed boats) εἰς Norfolk. Ο ἑρευητικός νῦν τοῦ Cockerell ἀπέβηψεν ἀμέσως πρὸς τὴν δελτίωσιν τῶν κατασκευαζόμενῶν σκαφῶν καὶ τὴν μείωσιν τῆς ἀπαιτούμενής διὰ τὴν κίνησιν αὐτῶν ἵπποδυνάμεως καὶ οὐ- τῷ συνέλαβε τὴν ίδεαν τοῦ «αιώρουμένου» πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὅποιον προ-χισε πειραματιζόμενος τὸ 1953.

Τὸν 'Ιουλίον τοῦ 1958 τὸ δοκιμαστικὸν του σκάφος εἶχεν ἡδη φθάσει εἰς ικανοποιητικὸν βαθύμον ἔξελίζεως, ὅπει τὰ κινητὰ τὸ ἀνιδιαφέροντης Βρετανικῆς Κυβερνήσεως καὶ μεγάλων διομήνακινν συγκροτημάτων, ὡς ἡ Vickers-Armstrong καὶ Saunders-Roe καὶ οὕτω, τὸ Νοέμβριον τοῦ 1958 οἱ τελευταῖοι αὐτοὶ ἥρχισαν τὴν κατασκευὴν ἐνὸς προτύπου σκάφους, τοῦ SR-N1, ὃς εἶναι σχεδίων τοῦ Cockerell, τὸ διποίον ἔξετέλεος τάξ δοκιμᾶς του εἰς Cowes τὴν 11ην 'Ιουνίου 1959, τὴν ἡμέραν δὲ τῆς πεντηκοστῆς ἐπετείου τῆς ιστορικῆς πτήσεως τοῦ Bleriot, τὸ σκάφος αὐτὸ διῆλθε τὴν Μάγχην μὲ πλήρωμα τριών ἀνδρῶν, εἰς ὑψος 2 ποδῶν ὑπὲρ τὴν θάλασσαν καὶ μὲ ταχύτητα 50 μιλίων καθ' ὅραν.

"Ηδη, τὰ «αιώνιούμενα» σκάφη έφθασσαν εἰς έπαρκές σημείουν ἔξειλιξεως, ώστε νά έξυπηρετούν ἐμπορικής φύσεως μεταφοράς, καὶ τὴν 20ήν Ιουλίου 1962 τὸ πρῶτον τοιούτου σκάφους, τὸ ΒΔ-3, κατασκευῆς Vickers, ηρχισε τὰ δρομολόγια του διά μεταφοράν ἐπιβατών μεταξὺ Rhyl τῆς βορείου Ουαλλίας και Wallasey, ἐπὶ τῶν ἐκβολών τοῦ ποταμοῦ Dee.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ σκάφους αὐτοῦ εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

Μήκος 54 πόδες 9 ίντσες. Πλάτος 25 πόδες, "Υψος 17 πόδες 9 ίντσες. Συνολικού δάρος 28.000 λίδρες. Μηχαναί τέσσαρες, Bristol Siddeley Turmo 603, άπριστορθιόι. Μέγιστον στατικόν ύψος αιωρήσεως ύπετο τὸ ἔδαφος, 8 ίντσαι. Μέγιστον ύψος κύματος, ὑπὲρ τὸ δόπιον δύνατο τὸ σκάφος νὰ αιωρηθῇ, ὑπὲρ τὴν θάλασσαν, 3 πόδες. 'Αριθμός πληρώματος 2. 'Αριθμός ἐπιβατῶν 24. 'Υπηρεσιακή ταχύτης 60 μίλια.

Παρό τὸ δτι ἡ ἔξιπτηρετουμένη ὑπὸ τοῦ σκάφους αὐτοῦ ἀπόστασις είναι 20 μόλις μίλια, καλυπτομένη εἰς 25 λεπτά τῆς ὥρας καὶ ὁ ναύλος ἀπλῆς διαδρομῆς ἀνέρχεται εἰς μίαν στερλίναν, ποσὸν σασφάρων διὰ τὴν Ἀγγλίαν, 5.000 θέσεις είχον ἡδη προπληρωθῆ τὴν ἡμέραν ἐνάρ-  
ξεως τῶν δρομολογίων, καλύπτουσαι ἄνω τῶν διακοσίων δρομολογίων, χαρακτηριστικῶν τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ κοινοῦ διὰ τὸ νέον αὐτὸν σκάφος.

"Αν καὶ ή εἰς βάρος ώφελίμου φορτίου μεταφορική ίκανότης τού σκάφους αὐτοῦ μόλις φθάνει τοὺς 5 τόνους, τὸ κόστος κατασκευῆς του ἐφοδεῖ τὰς 200.000 στερλίνας, πτοι ὑπέρεβδη τὰς 7 λίρας κατά λίδρα βάρους της δῆλης κατασκευῆς, τὰ ἔξοδα δύμως ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ δὲν ὑπερβαίνουν τὸ ἐν σελλίνι κατά μεταφερόμενον ἐπιβάτη καὶ μίλιον.

Υπολογίζεται ότι, μὲ τὸ σημερινὸν κόστος κατασκευῆς, τὸ οἰκονομικώτερον μέγεθος τοιούτου σκάφους εἶναι τὸ μεταξὺ 100 καὶ 200 τόνων, τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὅποιου δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὴν μίαν πένναν κατὰ ἐπιβάτην καὶ μῖλιον, τὸ δὲ νῦν κατασκευαζόμενον ἀπὸ τὴν Vickers VA-4, 30 τόνων καὶ μεταφορῆς ἵκανότητος 200 ἐπιβατῶν θὰ ἔχῃ ἔξοδα 4½ περίπου πεντών κατὰ ἐπιβάτην καὶ μῖλιον. Θά ἔχῃ ταχύτητα 70 μῖλιών και ὕψος αἱρήσεως 2 ποδῶν, θά ὑποκαταστήσῃ δὲ εἰς τὸ μεταφορικὸν του ἔργον ἐν τῶν συνήθων πορθμείων τῆς Μάγχης, χωριτικότητος 2.500 τόνων.

"Αν καὶ οὐδὲν ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς ἐμπόδιον ὑπάρχει διὰ τὴν κατασκευὴν «αιώνιουμένων» πλοίων, μεγέθους μέχρι καὶ 10.000 τόνων, φαίνεται ὅτι τὰ σκάφη αὐτά θὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐπὶ μικρῶν κυρίων ἀποστάσεων, μέχρι 200 τὸ πολὺ μιλίων, διότι ἀπὸ μὲν τῆς ἀπόφεως τῆς ταχύτητος, διὰ μεγαλύτερας ἀποστάσεις, θὰ προτιμῶνται τὰ ἀεροπλάνα, ἀπὸ δὲ τῆς ἀπόφεως τῆς ἀνέσεως θὰ προτιμῶνται, φυσικά, τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, ὃν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διότι ἡ ἐπὶ «αιώνιουμένου» πλοίου στατάλη χώρου διὰ τὴν κατασκευὴν καμπινῶν μὲν κλίνας θὰ καθίστα τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν ἀσύμφορον.

Μέ τὸ σημερινὸν ὑδροδυναμικὸν σχῆμα τῶν τοιούτων πλοίων ἐπιτυγχάνεται ὅμοιος αἰώρησεως 1 ποδός, πρᾶγμα ποὺ ἔπιτρέπει εἰς τὸ σκάφος νὰ «ψιτταῖ» ύπερ ἐπιφάνειαν θαλάσσης ἔχουστης κυματισμὸν ὑψους 3 - 4 ποδῶν. Οἱ τεχνικοὶ ἀσχολοῦνται μὲ τὴν περαιτέρω δελτίωσιν τῶν ὑδροδυναμικῶν δεδομένων, μέχρις διοῦ ἐπιτευχθῆ ἀσφάλεια πλοῦ ὑπέρ κύματα ὑψους 10 - 13 ποδῶν, ἀρκετοῦ διὰ τὰ ὑδατα τὰ διοῖα πρόκειται ἐν τῷ μέλλοντι νὰ ἔξυπηρτησουν τὰ σκάφη αὐτά.

Πιθανώς τούτο νά έπιτευχθῇ διά συνδυασμών των ἄρχων του «αιώνου μένουν» μὲ τάς του «ίπταμένου» σκάφους οὕτως, ὅστε αὐτὸν οὐδὲν μέν νά αὐξηθῇ τὸ ψύχος αἰώνισσεως καὶ τὸ θύμος κύματος καὶ αὐτὸν οὐδὲν οὐδὲν ηθῆ ή ταχύτης εἰς περισσότερα τῶν 100 μιλίων καθ' ὥραν, ποὺ ἀποτελεῖ τὸ δριού πέραν τοῦ ὑπολογίζεται ὅτι δὲν δύναται νά διατηρηθῇ τὸ στρώμα ἀέρος τὸ ὅπιον, τρόπον τινά, ὑποβαστάζει τὸ σκάφος. Διὰ τῆς προσθήκης τῶν πτερύγων τοῦ «ίπταμένου» πλοίου εἰς τὸ «αιώνυμον», ὅστε νά ἐλαφρύνθῃ τὸ βάρος ποὺ πίπτει ἐπὶ τοῦ στρώματος ἀέρος, πιθανὸν νά έπιτευχθῶν ταχύτητες 150—200 μιλίων. Οἱ Ἀμερικανοί ἔργαζονται πρὸς πραγματοποίησιν τῆς ἐπιδιώξεως αὐτῆς.

Υπάρχουν, φυσικά, πολλά άλλα άναλογα συστήματα, ώς και συνδυασμοί συστημάτων, που δύνανται νὰ δόδηγησουν εἰς μεγαλύτερας ταχύτητας, οικονομικά θέρευράν εἶναι καλύτεραν ὑπὲρ τρικυμίαν θάλασσαν ἀπόδοσιν, παρ' ὅλον δὲ τὸ ὅτι ἡ ἀρχὴ τοῦ «αιώνων μένουν» σκάφους ἔχει πλέον ἀποδειχθῆ, δοκιμασθῆ καὶ καθιερωθῆ, υπάρχουν ἀκόμη πολλαὶ καὶ ἐνδιαφέρουσαι δυνατότητες πρὸς βελτιώσεις τῶν σκαφῶν αὐτῶν μὲ τούς, ἐκ πρώτης ὄψεως, ἀπείρους τομεῖς χρησιμοποιήσεως.

Είς τὴν πραγματικότητα δύμως τὸ «αιώνυμενον» πλοῖον μόνον ὑπέρ τὴν θάλασσαν, λίμνας, ποταμοὺς ἐπαρκούντι πλάτους καὶ χωρὶς ὅπερ μους στροφάς καὶ ὅμαλάς ἔρήμους δύνανται νὰ χρησιμοποιήθῃ, διότι τὸ μικρὸν ὑπὲρ τὸ ἔδαφος ὑψος αἰώρησσας αὐτοῦ καθιστά σχεδόν ἀδύνατον τὴν χρησιμοποίησιν του εἰς κατοικημένας περιοχάς ἡ καὶ ἀνωμένη ἔρησις ἀνωμάλου ἡ καὶ ὅμαλῆς ἄλλα μὲ υπολογίσιμον ἀνωφέρειαν ἡ κατωφέρειαν.

Κατά τὸν ἐφευρέτην του C. Cockerell, τὸ «αιώρουμενον» πλοιὸν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὰς κάτωθι χρήσεις, αἱ ὅποιαι καὶ ρυθμίζουν τὰ στοιχεῖα μεγέθους καὶ ταχύτητος αὐτοῦ :

1. Είς προστατευμένα θάλαττα, ένθα τὸ ὑψός τοῦ κύματος δὲν δύναται· νὰ ὑπερβῇ τοὺς 10 πόδας, σκάφη 100 μέχρι 1.000 τόνων συνολικοῦ βάρους (πλοϊοῖσαν σὺν φορτίον) μὲ ταχύτητα 50 μέχρις 120 μιλίων καὶ, εἰς τὴν περίπτωσιν μικτοῦ συστήματος ἀνύψωσεων, μέχρι 200 μιλίων.

2. Ἐντὸς δεκαετίας τὸ πολύ, ὅτε θὰ ἐπιτευχθῇ κατάλληλος ὑψός αἰωρῆσεως, θὰ εἶναι δυνατή ἡ κατασκευὴ ὑπερωκεανίου αἰώρουμένων πλοϊῶν, μὲ μικτὸν σύστημα αἰώρησεως (Hydrofoil - Hovercraft), συνολικοῦ βάρους 2.000—10.000 τόνων καὶ μὲ ταχύτητας 120—200 μιλίων.

3. Διά τὴν ὑπέρ τὴν Ἑράκλη συγκοινωνίαν, ὑπὸ τῆς προϋπόθεσιν ὁμαλοῦ ἐδάφους, θὰ κατασκευάζωνται σκάφη συνολικοῦ βάρους 20—200 τόνων καὶ ταχύτητος μέχρι 70 μιλών, ποὺ δύναται νὰ αὔξηθη εἰς 400, σ্থαν θὰ ὑπάρχει ειδική ο κυροδέματος «ὅδος», πράγμα μαλλονὸν ἀπίθανον. λόγῳ τῆς διατάντης ποὺ τὸ σκυροδέμα αὐτὸν προϋποθέτει.

Διὰ τὴν θάλασσαν, πάντας, τὸ μέλλον εύρυ διανοίγεται, τόσον διὰ τὰ «εἰπτάμενα» καὶ τὰ «αἰωρούμενα» δόσον καὶ διὰ τὸ σύνθετον σκάφος, πρέπει ἂν νῦν προετοιμαζώμεθα διὰ κάθε ἐκπλῆξην, ὅχι μόνον διὰ τὰς ὑπέρης ἢ ὑπὸ τῶν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης τοποθέτησης πλέοντα» πλοῖοι, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ πλέον πασάρδεος. διὰ τὰς σπουδαιότερας ὄντιλήνεις, σχήματα αὐτῶν.

Εις τὴν προηγουμένην συνέχειαν (τεύχος «Ναυτ. Χρονικών» Ιης Αύγουστου) εἰς τὴν δευτέραν στήλην τῆς σελίδος 30, ὁ τυπογράφος ἔγραψε «ἀναισθῆτις» αντὶ «εὐαισθῆτος», καθιστών οὕτω τὸ νόημα μᾶλλον δύσπεπτον διὰ τὸν μὴ ειδικὸν ἀναγνώσταν.

A D E N

# THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

## Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,

P.O.B 55 (crater)

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

# RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΘΡΥΛΟΣ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

**ΚΑΡΧΑΡΙΑ - ΚΗΤΗ - ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΕΡΑΤΑ...**

ΑΙΓΑΙΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΡΩΤΩΝ ΥΔΩΝ

ΤΟΥ Σ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Δέν περιά σχεδόν ήμέρα, χωρίς νά δημοσιευθούν εις τάς έφημεράς, έντυπωσιακά ειδήσεις διά τούς καρχαρίας και τούς έκ τούτων κινδύνους διά τούς λουομένους, διά τά δελφίνια και τάς ζημίας πού προξενούν εις τούς φαράδες, τά διάφορα αλλά κητοειδῆ και τά θαλάσσια τέρατα... πού κατέκλυσαν—δήθεν—έφετος τάς έλληνικάς θαλάσσας. Σύμφωνα με τήν έκάστοτε ειδησεογραφίαν, καρχαρίαι κατ' άγέλας έμφανίζονται διά μέν εις τό Κρητικόν πέλαγος, όπε δε εις τόν κόλπον τής Καλαμάτας. «Άλλοτε πάλιν παρουσάζονται αιφνιδιών εις τόν Θερμαϊκόν κόλπον, ξαναγυρίζουν εις τάς Σποράδας, μετακινούνται πρός τήν Καβάλαν, Θάσον, Λήμνον και διασκορπίζονται εις τά νησιά. Τά ίδια συμβαίνουν με τά δελφίνια και άλλα άκινδυνα κητοειδῆ πού εύρισκονται εις τάς θαλάσσας μας χειμωνικαλοκαΐρι. Τό παράδοξον είναι ντι, υπέρτερα άπό κάθε έμφανιστ τών θηρίων—ώς τά αποκαλούν—προστίθεται εις τάς ειδήσεις και ληπτομέρεια, διά τά λιμεναρχεία, ειδοποιηθέντα εγκαίρως, έστειλαν σήμα εις τά πλησιέστερα φυλάκια, ίνα λάδουν τά κατάλληλα μέτρα διά τήν προστασίαν είτε τών λουομένων, είτε τών φαράδων. Τά σπουδαῖα δε αύτά μέτρα, ώς δοι γνωρίζομεν, είναι, διά μέν τούς φαράδες, νά σταλῇ τό ταχύτερον ἐπί τόπουν μία ἀκτανάρδα, για νά τραβήξῃ μερικές κανονιές και έξοντάση η διαλύση τά δελφίνια. (sic). Διά δε τούς λουομένους, δε ποπτεύων τά μπάνια ναύτης νά φωνάξῃ άπό τήν βάρκα του με τήν «τρόμπα μαρίνα», νά μή απομακρύνωνται άπό τήν άκτην, λόγω τών καρχαριών.

Άντα διατυπωνίζονται καθημερινώς με τήν σχετική φιλολογία πού κάθε έντυπωσιακή ειδήσης έπιβάλλει, εις στιγμάς κατά τάς διοίας τοιαύτη έκ μέρους τής Ποδιτείας καταβάλλεται προσπάθεια διά τήν έκδιομηχάνισιν τής Χώρας, τήν αὐξησην τής παραγωγής, τήν ένθρηνσιν τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας, τήν δημιουργίαν νέων θιομηχανών και παραγωγικών έργων, τήν έξεύρεσιν και τήν άξιοποίησιν δύλων τών έντος τής Χώρας εύρισκομένων ΠΡΩΤΩΝ ΥΔΩΝ.

Ἐπειδή, ώς γνωστόν, εις τόν έξω κόσμον και δχι εις τήν έξόχων ναυτικήν Έλλάδα.... ΟΙ ΚΑΡΧΑΡΙΑΙ, ΤΑ ΚΗΤΗ, ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΕΡΑΤΑ, Η ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΒΛΑΣΤΗΣΙΣ και διτίθηστο μάς χαρίζει η θαλάσσα από τήν πανίδα της, δλα μαζί αποτελούν μίαν ἀκένωτον πηγήν πρωτων ύλων, πολυτίμων και απαραιτήτων διά τήν διοικητικήν έναν γένει, τολμῶν νά πιστεύων, διτί πτερακτική πλέον καθίσταται η άναγκη νά ανανεωρηθούν αι παρ' ήμην απηρχαμέναι θεωρίαι επί τών δελφινών, τών καρχαριών κ.ο.κ. Είναι τελείως απαραδέκτον, σημερον, νά γίνεται λόγος περὶ έξοντάσεως τών δελφινών διά τήν δήθεν προστασίαν τών φαράδων και νά τρομοκρατήται δύ κόσμος άπό τόν άντηρακτον έν τών καρχαριών κίνδυνον. Είς δλας τάς προηγμένας εις τήν διλείαν χώρας, τά κήτη, τά κητοειδῆ, οι καρχαρίαι, αι θαλάσσιαι χελώναι, τά μή δρωσιμα άλιεύματα, η ύποδρυχιος δλάστησις, δλ α μαζί άξιοποιούνται.

Πρό τινων ήμερων, τό ιπτάμενον «Εξηρές», πού έξυπηρετεί τήν γραμμήν Πόρου—“Υδρας-Σπετσών τό καλοκαΐρι, έτεμάχιστ με τό δεξι πτερύγιον του ένα καρχαρίαν... έπτα μέτρων, ώς έλέχθη, εις απόστασιν δύο μιλών άπό τό Πασαλιμάνη. Ή ειδήσης έδημοσιεύθη εις δλας τάς έφημερίδας, με τά σχετικά σχόλια και τήν λεπτομέρειαν, διτί «ό πλοιάρχος του «Εξηρές» διέφερε τό γεγονός δι» επισήμου σήματός

του πρός τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας. Τό σήμα έκοινοποιήθη εις τό Κεντρικόν Λιμεναρχείον Πειραιώς και εις τό φυλάκιον 14 τού Πασαλιμάνη. Τήν μεθετομένην έδημοσιεύθη άλλη είδησης, διτί εις απόστασιν 100 μέτρων άπό τά νέα κρηπιδώματα τής Φρεαττύος έθεαθη πελώριον κήπος... κατευθυνόμενον πρός τό Φάληρον κ.τ.λ. Ό κόσμος τώρα, ιδία δε οι ταξιδεύοντες στά νησιά και οι λουόμενοι, τρομοκρατηθέντες, βοηθούσας και τής φαντασίας των, δλέπουν παγού, η μαλλον νομίζουν διτί δλέπουν, πελώρια κήπη, καρχαρίας τεραστίων διαστάσεων και θαλάσσια τέρατα...

Αφοριμόν λαμβάνων άπό δλα αύτά τά κουβεντολογήματα, διά νά γράψω όληγα τινά περὶ καρχαριών, τά γύρω τούτων μυθεύματα και έν συνεχεία νά έπειηγήσω ποία είναι ή πραγματικότης ώς πρός τήν άξιαν τών έν ταΐς θαλάσσαις μας κητοειδών, σκουαλιδών και μή δρωσίμων άλιευμάτων.

Παρακαλώ, φίλε κ. Διευθυντά, δπως ή έπιστολή μου αύτή, άντι τού διά τήν άλληλογραφίαν χώρου, δημοσιεύθη μαζί με τό σημείωμά μου, ώς άναφερομένη εις έν και τό αύτό θέμα.

Φιλικώτατα

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

\*\*\*

## Ο ΚΑΡΧΑΡΙΑΣ Κ.Τ.Λ.

Εις τήν Εύδοικόν κόλπον ήλιερού πρό τινων έδημομάδων ένας πελώριος καρχαρίας και μετεφέρθη εις τήν Χαλκίδα, δπου, έπι τινας ήμερας, συντηρούμενος μέσα στόν πάγο, έγινε τό πιό ένδιαφέρον θέάμα διά τούς παραθερίζοντας. Άπό στόμα σέ στόμα διεδόθη διτί έπροκειτο περὶ θαλασσίου τέρατος, τού άγριωτέρου εις τό ειδός του, διτί μειά μπουκιά τό θηρίο αύτό καταβροχθίζει ανθρωπο, διτί οι φαράδες με χλιαίδια δάσσαν τό δύλασσον άπό τά δικτυα κλπ. Εύρισκομενος έκει κοντά, δεν ήμπρεσα νά άμεχνα εις τόν πειρασμό νά δώ και έγω τό τρομερό αύτό θηρίο. Ποιά δύμας άπογοήτευσι! Άντι θηρίου η θαλασσίου τέρατος, ώς διετυπωνίσθη, δρέθηκα έμπρος σέ ένα άπό τούς συνθετέρους άντα τήν Μεσόγειον μεγάλους καρχαρίας, τού γνωστού «Εξάγχους έπιστημ, **«HEXANGUS GRISEUS»**, άγγιλστι «Μεδιτερρανεί Shariκ» και γαλλιστί «Requin griset». Τό μηκός του, τό δάρος του και τά δόντια του, ώς πειραγμάτων, ήσαν τελείως διάφορα. Παρόμοια σκυλόδφαρα, μικρότερα, άλιεύονται πολὺ συχνά χειμωνιακαλοκαΐρι και άφού έκοιλασθούν και γδαρθούν, πωλούνται τεμαχισμένα εις τήν άγορα. Οι φαράδες μας, τά μεγάλα τά σκυλόδφαρα (καρχαρίας), τά ονομάζουν με τό δικό τους λεξικό «Σμητρίους—«Φινόγατους» — «Δοντάδες» — «Φαφούτηρες» — «Κοκαλάδες» — «Γαλέους» — «Πατερίτες» κ.τ.λ. Κατά γενικόν δε κανόνα, τά αποκαλούν άγρια.

Η άγριότης τών σκυλαλιδών δεν καταλογίζεται σύμφωνα με τόν δγκον τόν σώματός των, άλλα σύμφωνα με τό μέγεθος των δδόντων των. Ή ονομάσια, άλλωστε τόν καρχαρίου προέρχεται άπό τό καρχαρος, δηλαδή κοπτερός. Υπάρχουν τέραστοι καρχαρίαι, μήκους δέκα είκοσι μέτρων και δάρους πολλών τόνων, πού είναι έντελως άκινδυνοι, δπως δικαρχαρίας δηλιαζόμενος «BASKING SHARK», δικαρχαρίας φάλαινας «WHALE SHARK». Ένω δλλοι πολὺ μικρότεροι, δπως δ γλαυκός καρχαρίας, η σφύρα ζύγιαντα, δικαρχαρίας τίγρις, δηλαδία και δλλοι τινές είναι έπικινδυνοι, διότι έχουν δδόντια σουδελάρη ή κοπτερά και δαγκώνουν.

Υπάρχουν 150 είδη καρχαριών μικρών και μεγάλων, παρακτίων, πελαγικών και δασύδιων, διαστορισμένων εις τόν πειρασμό, τάς θαλάσσαις και τόν σώματός των, ώς άνωστε τόν καρχαρίου προέρχεται άπό τό καρχαρος, δηλαδή κοπτερός. Υπάρχουν τέραστοι καρχαρίαι, μήκους δέκα είκοσι μέτρων και δάρους πολλών τόνων, πού είναι έντελως άκινδυνοι, δπως δικαρχαρίας δηλιαζόμενος «BASKING SHARK», δικαρχαρίας φάλαινας «WHALE SHARK». Ένω δλλοι πολὺ μικρότεροι, δπως δ γλαυκός καρχαρίας, η σφύρα ζύγιαντα, δικαρχαρίας τίγρις, δηλαδία και δλλοι τινές είναι έπικινδυνοι, διότι έχουν δδόντια σουδελάρη ή κοπτερά και δαγκώνουν.

“Υπάρχουν 150 είδη καρχαριών μικρών και μεγάλων, παρακτίων, πελαγικών και δασύδιων, διαστορισμένων εις τόν πειρασμό, τάς θαλάσσαις και τόν σώματός των, ώς άνωστε τόν καρχαρίου προέρχεται άπό τό καρχαρος, δηλαδή κοπτερός. Υπάρχουν τέραστοι καρχαρίαι, μήκους δέκα είκοσι μέτρων και δάρους πολλών τόνων, πού είναι έντελως άκινδυνοι, δπως δικαρχαρίας δηλιαζόμενος «BASKING SHARK», δικαρχαρίας φάλαινας «WHALE SHARK». Ένω δλλοι πολὺ μικρότεροι, δπως δ γλαυκός καρχαρίας, η σφύρα ζύγιαντα, δικαρχαρίας τίγρις, δηλαδία και δλλοι τινές είναι έπικινδυνοι, διότι έχουν δδόντια σουδελάρη ή κοπτερά και δαγκώνουν.”

“Έχουν γραφή μέχρι σήμετρα στά νησιά και τάδε τέρατα...”

FOR REPAIRS IN ROTTERDAM

# BOELE BOLNES

BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK N.V.—BOLNES (HOLLAND)

TELEPHONE:  
ROTTERDAM 195100 (6 lines)TELEX:  
ROTTERDAM 22012TELEGRAMS:  
BOELE - BOLNES.

REPRESENTATIVE FOR ENGLAND:

G. C. RIDLEY &amp; Co. Ltd.,

15, St. Helen's Place

Bishopsgate,

LONDON E.C. 3.

TELEX:  
25173 RIDCO, LONDON.TELEPHONE:  
LONDON WALL 5125(6)7.TELEGRAMS:  
(Inland): RIDCO, STOCK, LONDON.  
(Foreign): RIDCO, LONDON.

μερον τόσες συγκλονιστικές ιστορίες διά τούς καρχαρίας και τήν άγριότητά των, έχουν λεχθή τόσα παραδόξα και φανταστικά πράγματα διά λογαριασμού των, ώστε είναι δύσκολο νά ξεχωρίσῃ κανείς ποιά είναι άλληνά και ποιά είναι παραμύθια. Κάθε ναυτικός έχει έτοιμη κάποια ιστοριώλα νά μάς διηγηθῇ για τήν ζωή και τάς συνθείσις τῶν θηρίων τούτων, πού είδε εἰς τὰ μακρυνά του ταξιδιά και νά μάς άνακοινώσῃ έμπιστευτικῶς... πώς γλύτωσε άπό τὰ δόντια των εἰς κάποιο δραματικό ναυάγιο!

"Ολαι αύται εἰς διαδόσεις άπό τήν συνεχή ἐπανάληψι και μὲ τὰ χρόνια, μετετράποσαν εἰς πιθανοφανή γεγονότα, δυνηθώσης δὲ και τῆς φαντασίας και τῆς άμαθείας, κατήντησαν θρύλοι, οι όποιοι—άς μή τὸ ὀποκρύπτωμεν—ἐπειδήθησαν εἰς τήν συνείδησιν σχεδὸν δλού τοῦ κόσμου. "Ηκουσα ἐπανειλημένως φωράδες και δύτες νά δηγούνται τίς ίδιες ιστορίες και νά τὶς χρωματίζουν σύμφωνα μὲ τὸ περιβάλλον, τοὺς ἀκροατὰς και τὴν ἔκαστοτε ἐπίδρασιν τοῦ... οἴνου. Κάθε φορά ποὺ γίνεται λόγος γιὰ μεγάλα φάρια, γιὰ καρχαρίες, ναυάγια και θαλάσσια δυντυχήματα, δλο τὸ παλὸν ρεπερτόριο τῶν μύθων δγαίνει στήν μέση. Τήν πλουσιωτέρα συλλογὴ μύθων, τήν έχουν οι δύται. "Ολαι σχεδὸν οι βουτητάδες μάς, δηγούνται μὲ πεποθήσιν, δτι παρ' ολίγον νά τοὺς είχε καταδροχίσει ἔνα μεγάλο σκυλόφαρο εἰς μιὰ ἀπό τὶς πολλαπλές καταδροχίσεις των. Οι περισσότεροι μάλιστα ἔξ αὐτῶν είναι δένται, δτι ὡς τάδε συνάδελφος τῶν ἀπωλέσθη εἰς τήν θάλασσα, διότι τὸν ἔφαγε ἔνα μεγάλο φάρι και ὡς δεῖνα ἔχαθη, διότι ἔνα θηρίο τοῦ ἔκφε τὸ κεφάλι μὲ τήν περικεφαλαία μαζὶ και κατόπι τὸν κατάπτε δλόκληρο!"

"Ἐπειδή τὰ παραμύθια διασκεδάζουν τὸν κόσμο, τώρα μάλιστα μὲ τήν ἑμφάνιστ τῶν καρχαριῶν κατ' ἄγελας... ἐπιτρέψατε μου νά σᾶς διηγηθῶ μιὰ ἀπό τὰς πλέον διαδεδομένας μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου ιστορίας, ποὺ κυκλοφορεῖ εἰς κάθε ταξιδιώτικον, δπου συχνάζουν δύται και σφουγγαράδες. Σᾶς τήν μεταδίδω δπως τήν ήκουσα εἰς κάποιο γραφείο σπογγεμπάρου.

"Εἰς τήν Κάλυμνο ζούσε, πρὶν λίγα χρόνια ἀκόμη, ἔνας γυμνίτης δύτης ὄνοματι Λαταρῆς. Τὸν δύτη λοιπὸν αὐτὸν,—δπως τὸ ἐπιθεβαιοῦν δλοι οι συνάδελφοι του—τὸν κατάπτε πρὸ ἐτῶν ἔνας πλειώριος καρχαρίας μὲ τὴν πέτρα τῆς καταδροχίσεως μαζὶ και κατόπιν... τὸν ἔξεραστο! 'Ο δύτης ἔμεινε τρεῖς μῆνες στὸ νοσοκομεῖο γιὰ τὰς θεραπευθῆ και, ὡς λέγουν, μέχρι τοῦ θανάτου του ἐφαίνοντο εἰς τὸ σῶμά του τὰ διάφορα τραύματα. 'Ο ιστρὸς ποὺ τὸν ἐθεράπευσε ἐλέγετο Α. Πελεκάνος, και δσοι τὸν ἥρωτησαν, ἱκουσαν νά ἐπιθεβαιώνη τὸ καταπληκτικὸν αὐτὸν πάθμα. 'Εζήτησα νά πληροφορθῶ ἀπὸ ἀλλούς σφουγγαράδες, ἔαν ἡ διάδοσις αὐτὴ είναι ἀληθινή και δλοι μαζὶ μὲ δένταις, δπι πράγματι τὸν Λαταρῆ τὸν κατάπτε ἔνα μεγάλο φάρι και κατόπι τὸν ξέρασε. Πολλοὶ μάλιστα σφουγγαράδες τὸν ἔγνωρισαν και είδον και τὰ τραύματά του ἀκόμη. 'Ἐπομένως, κατόπιν τόσων διαθεσιών εκ μέρους ἀξιοπίστων προσώπων, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία δτι ὡς Λαταρῆς κάτι ἐπαθε καταδύμενος. 'Αλλά τί;

\*\*\*

"Οσα διεδόθησαν διὰ τὸ ἀτύχημα τοῦ Λαταρῆ, είναι αὐτὰ τὰ δποια δ ἴδιος μετέδωσε, χωρὶς νά είναι δυνατὸν νά ἐλεγχθοῦν, ἡ δὲ συνέχεια τῆς ιστορίας διεπλάσθη ἀπό τὴν λαϊκὴ φαντασία. Τὰ ίδια συμβαίνουν και σήμερον παντοῦ, εἰς δλο τὸ κόσμον. Κάθε λιμήν, κάθε νησί, κάθε φαρούρι, ἔχει τὸ παραμύθι του, τὸ δποιον, μεταδιδόμενον ἀπό γενεὰν εἰς γενεάν, μετατρέπεται εἰς παράδοσιν, εἰς θρύλουν ἡρωϊκούν. Και δσοι θέλουν νά τὰ πιστεύουν, δπως τὰς ἀκούσουν, θὰ συνεχίσουν τὴν μετάδοσιν. "Οσοι δμως θέλουν νά ξεφύγουν ἀπό τὰς προλίψεις, τὰς δοξασίας και τοὺς μύθους τοῦ καλοῦ παλαιοῦ καιροῦ, και προ-

παθήσουν νά ἐρμηνεύσουν, νά καταλάβουν, νά δοῦν τὸ κάθε δημην μυστηριώδες μὲ τὸ μάτι τῆς ἐπιστήμης, τῆς παιδείας και τῆς στυγνῆς πραγματικότητος, θά δλέπουν τὰ πράγματα ἐντελῶς διαφορετικά. Χωρὶς νά ξεφύγω ἀπό τὸ θέμα μου, δις μοῦ ἐπιτραπῇ νά ἔξηγήσω ὡς παραδειγμα τὸ πάθημα τοῦ Λαταρῆ, ἐπικαλούμενος δεδομένα τῆς στοιχειώδους ἐγκυκλοπαιδίας. "Οσοι κάτι γνωρίζουν ἀπό τὴν θάλασσα, τὰ φάρια, τὰ κήπη και τὰ θηρία-τέρατα, δις πούμε, θά συμφωνήσουν εύκολωτέρα.

"Ἐνας ἀνθρώπος γυμνός, καταδύμενος μὲ μιὰ μεγάλη πέτρα μαζὶ, δπως οι γυμνίται δύται, δὲν είναι δυνατὸν νά χωρέσῃ, παρὰ εἰς τὸ στόμα ἐνός τεραστίου καρχαρίου μόνον ἡ ἐνός γιγαντιαίου κήπους. 'Από δσα γνωρίζουμεν ἀπό τὴν Ιχνολογίαν, καρχαρίας δυνάμενος δωρεά, που φθάνει νά ἔχη μηκούς ἀνά τῶν 12 μέτρων, πλὴν είναι δυσεύρετος σήμερος. (Ο προϊστορικός καρχαρόδων υπέρεβαν τὰ 25 μέτρα). Κατόπιν είναι διεκόπειος καρχαρίας, ειδος καρχαρόδοντος, διεκόπειος και ἀνθρωποφάγος, μήκους 10 περίπου μέτρων, πλὴν μη ἐμφανίζομενος ποτὲ εἰς τὴν Μεσόγειον. 'Ἐπειτα ἔρχονται, καρχαρίας δ δόντασπις, δταν ὑπερβαίνει τὰ ἐπτὰ μέτρα, και διεκόπειος - τιγρίς, δταν και αὐτὸς είναι πελωρίων διαστάσεων. Πλὴν τοιαῦτα θηρία είναι πολὺ σπάνια και ἀγνωστα εἰς τὴν Μεσόγειον. Κατὰ τοὺς φυσιοδίφας, ὅμως, διεκόπειος καταδροχίζει τὰ πάντα ἀπλήστω, πλὴν δὲν τὰ δερνά. 'Ο οἰσοφάγος της σχηματίζει ἔνα είδος δαλδίδος που ἀνοίγει διά τὴν εἰσόδον τῶν τροφῶν, κλείει δμως κατόπιν και δὲν ἀφίνει νά ξαναθηγή τίποτε ἀπό τὸ στομάχι. 'Ἐπομένως, είναι ἀδύνατον τὸν Λαταρῆ νά τὸν ἔχη κατατην ἔνας οἰσοδήποτε καρχαρίας, δ συνδήποτε μεγάλος.

'Ἀπομένει λοιπὸν νά τὸν κατεβρόχθισε κανένα γιγαντιαίον κήπος. 'Από δσα μάς διδάσκει ἡ κητολογία, κήπος δυνάμενον νά καταδροχίστη τοιούτον δγκον, είναι ἔνα και μόνον. 'Ο φυσητήρ κατόδων ἡ μακροκέφαλος, αὐτὸς ποὺ δι' δσους πιστεύουν τὰς παλαιάς ιστορίας, κατέπι τὸν Ιωάννην. 'Αλλά και αὐτὸς είναι δύσκολο, διότι τοιούτοι φυσητήρες δὲν ἐμφανίζονται εἰς τὴν Μεσόγειον. Κατὰ τὸν μέγαν Σουηδὸν φυσιοδίφη Λινναΐον, ἔαν πράγματι κανένα φάρι κατέπι τὸν Ιωάννην και ἐπομένως ποτὲ διδού τὸ συνέδη και εἰς τὸν Λαταρῆ, αὐτὸς είναι διεκόπειος Ροντελέτη. 'Εδῶ δμως αὶ ἐπιστημονικαὶ ἐκδοχαὶ ἀλληλοσυγκρούονται και δὲν είναι τῆς δικαιοδοσίας μου νά τὰς ξεμπερδέψω. Προσεπάθησα νά δώσω μιὰ συνοπτική ἐρμηνεία στὸ πάθημα τοῦ Λαταρῆ, εἰς τὸ δποιον ένας κόσμος δλόκληρος πησιωῶν, δυτῶν, σφουγγαράδων και ναυτικῶν πιστεύουν μὲ πεποθήσιν, δτι τὸν κατέπι τὸν θηρίον μεγάλο φάρι. Μὲ αὐτὰ τὰ παραμύθια φανταζούνται σήμερον οι ἀμαθείς και τρομοκρατούνται οι ἀφελεῖς, εἰς δαθμὸν ὕστε διεκόπειος καρχαρίας νά είναι διεκόπειος και τὸ φόβητρον τῶν θαλασσῶν μας.

'Ανέφερα τὸν ἀπλοϊκὸ μέθο τοῦ Λαταρῆ, διά να τούσια δτι δ πολὺς κόσμος και σήμερον ἀκόμη, πού δ ἐπιστήμη ἔξηγει τὰ πάντα μὲ σαφήνειαν, πιστεύει εἰς τὰς διαδόσεις και τοὺς θρύλους. Πρὸ δλίγων

## ΔΕΝΑΞΑΣ & ΤΡΑΚΑΣ

### ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Σταδίου 7 - ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 230-610, 229-183

Γενικοὶ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ  
SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

Τὸ μόνον ἐν Ἑλλάδι ὑπεύθυνον συνεργείον διά τὴν συντήρησιν και ἐπισκευὴν προϊόντων SPERRY.

Τὸ ειδικῶς ἐν Ἀγγλίᾳ και Η.Π.Α. ἐκπαιδευθὲν προσωπικόν μας ἔγγυάται τὴν ἀνωτάτην ποιότητα ἐργασίας ὑπὸ τοὺς καλυτέρους δυνατούς δρους.

Ἀναλαμβάνομεν ὑπεύθυνως τὴν ἐγκατάστασιν, ἐπισκευὴν και συντήρησιν πάσης φύσεως ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν πλοίων, ήτοι: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ, ΓΥΡΟΠΙΛΟΤΩΝ, PANTAP, ΛΟΡΑΝ, ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ, ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ.

### EIS THN GERMANIAN

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

### ΕΑΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv. 446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510 via 4151	
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P. O. B. 98	Priv. 2651 via 0244151	
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

**ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΛΕΙΨΥΔΡΙΑΣ ΤΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΟΙ ΑΣΚΟΙ "ΔΡΑΚΟΝΤΕΣ,, ΜΕΣΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ  
Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΠΕΤΡΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ**

Εις τελευταίον φύλλον τοῦ «Λόδης' Λίστα», ειδικός συνεργάτης τῆς έφημερίδος άναφέρεται διὰ μακρῶν εἰς τὴν έφαρμοσθεῖσαν τὸ πρώτον κατὰ τὸ 1959 μεταφορὰν ὑδατος εἰς τὰς Κυκλαδας νήσους διὰ θαλασσιών ἐν νάυλον καὶ καυστσούν κατεσκευασμένων σκάβων, τοῦ τύπου «Δράκων». Η ἀρχικὴ ίδεον τοῦ συστήματος ώφελετο εἰς τὸν καθηγήτην κ. Hawthorne, δοστις κατὰ μίαν διάλεξιν του ἔκαμε μνεῖσαν τῆς μεταφορᾶς ὑγρῶν φορτίων διάσκον. Η δύλια ἐκείνη εἴλκυσε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Πέτρου Νομικού, διὰ τὸν ὅποιον τὰ προβλήματα τῶν Κυκλαδῶν ἀπετέλουν ἀνέκαθεν οἰκογενειακὴν ὑπόθεσιν. Ο πάππος του— ἰδρυτής τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου— εἶχε γεννηθῆ εἰς τὴν Σαντορίνη, τὴν νοτιωτέραν τῶν Κυκλαδῶν, ηῆτις τὸσον ὑπέφερεν ἀπό ἔλλειψιν ὑδατος.

Ο κ. Νομικός ἤρχισεν ἀπό τίναν ἐτῶν σειράν πειραμάτων, προκειμένου νὰ διαπιστώσῃ τὰς πρακτικὰς δυνατότητας ὑδρεύσεως τῆς νήσου Θήρας. Ἐπεσήμανεν, διὰ ἀσκός πλήρης ὑδατος ἐπιπλέει χωρὶς πρόσθετα ὑποστηρίγματα καὶ διὰ τὸ νάυλον ἀπέτελε σκληρὸν καὶ διαρκεῖας ὑλικὸν διὰ τοιαύτας μεταφορᾶς ἀπὸ θαλάσσης. Δύο θαλάσσαις τοῦ «Δράκοντες» παρηγέλθησαν ἐν «Αγγλίᾳ, οἱ μεγαλύτεροι δῶλων τῶν μέχρι τότε κατασκευασθέντων, ἔχοντες διαστάσεις μῆκους 230 ποδῶν, διάμετρον 10.6 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 500 τόννων ὑδατος.

Τὴν 15ην Μαΐου 1961 τὸ πρῶτον ἀπὸ τὰ δύο αὐτὰ «Θήρια» ἀπέπλευσεν ἔμφορτον ἐπὶ Πόρου διὰ Σαντορίνην, ρυμουλκούμενον ἀπὸ ἕνα μικρὸν μηχανοκίνητον σκάφος. Τὸ ταξίδιον, ἀποστάσεως 150 μιλίων, ἐπραγματοποιήθη ἀνευ δυσκολίας καὶ τὸ ὑδωρ παρεδόθη ἀσφαλῶς εἰς τὴν Σαντορίνη. Ἐσημειώθη μάλιστα καὶ ἔνα χαρακτηριστικὸν ἐπεισόδιον κατὰ τὸ παρθενικὸν ἐκεῖνο ταξίδιον, διὸ ὁ ἀσκός ἐφωδίασεν ἔνα μικρὸν σκάφος τοῦ B.N., διότε ἐπεριβρήθη ποσίμου ὑδατος κατὰ τὸ ταξίδιόν του. Διεπιστώθη, ἀπὸ τὴν πρώτην κατέκαινην προσπάθειαν, διὰ τὴν παράδοσις ὑδατος ἀπέτελε πρακτικὸν καὶ οἰκονομικὸν ἔγχειρομα.

Ἀργότερον, ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὁ δεύτερος ἀσκός, μῆκους 230 ποδῶν. Ἡ περία εἶχε πλέον ἀποκτηθῆ καὶ αἱ τακτικαὶ παραδόσεις ὑδατος ἡρχισαν. Εἰς μίαν μάλιστα νήσου— τὰς Σπέτσας— ἐξεδηλώθη τόσος ἐνθουσιασμός, ὥστε ἀφεασίσθη ἡ ἐπέκτασις τῶν ὑδατοδεξαμενῶν καὶ ἡ ἐγκατάστασις δικύτων διανομῆς. Εἰς τὰς Κυκλαδας ἐπίσης, δύο κοινότητες τῆς Σύρου κατεσκεύασαν ὑδατοδεξαμενάς διὰ τὴν τακτικὴν παραλαβὴν ὑδατος δι᾽ ἀγροτικοὺς σκοπούς.

Ἡδη, δύο ἀκόμη «Δράκοντες», μῆκους 300 ποδῶν καὶ διαμέτρου 14 ποδῶν, περιεκτικότηος 1.000 τόννων, παραδίδονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Ἐν τῷ μεταξύ, συζητήσεις ἤρχισαν διὰ μεγαλυτερούς ἀκόμη ἀσκούς ἐντὸς τοῦ ἔγγυς μέλλοντος. Ἡ ἑταῖρια τοῦ κ. Νομικού κατασκευάζει, παραλήλως καὶ μικρὰ ρυμουλκὰ πρὸς διακίνησιν τῶν «Δρακόντων». Ναυπηγεῖται ἔνα ρυμουλκὸν 80 τόννων, μὲ μηχανὴν δυνάμεως 152 ἵππων καὶ δῆμα Ἑλικος ἀναστρεφόμενον, διπέρ εἶναι κατάλληλοι διὰ τὰς ρυμουλκήσεις. Μέριμνα ἐπίσης καταβάλλεται διὰ τὸν ἐσοπλισμὸν ἀντλήσεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειωθῇ ἡ τιμὴ πωλήσεως τοῦ ὑδατος. Τὸ κόστος προμηθείας θὰ περιορισθῇ ἴσως γύρω τοῦ 1/— κατὰ τόννον ἢ καὶ διλιγότερον, ἔναντι 10/— μὲ μικρὰ τάνκερς καὶ 27/6 ἀπὸ διαφόρους ἄλλους πηγάς μεταφορᾶς ὑδατος εἰς Σαντορίνη.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

**ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ  
ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**

**D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,,**

'Εκάστην **Δευτέραν** ὥραν 9  
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —  
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.  
'Εκάστην **Πέμπτην** ὥραν 14  
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ — ΔΗΛΟΝ  
— ΜΥΚΟΝΟΝ.

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,**

'Εκάστην **Πέμπτην** ὥραν 12 ἐξ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά:  
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΝΚΩΝΑ.  
'Εκάστην **Σάββατον** ὥραν 23 ἐξ ΑΝΚΩΝΟΣ διά:  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

Πληροφορίαι: 'Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξίδιών.

**ΘΕΡΙΝΗ  
ΠΕΡΙΟΔΟΣ**

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, · "ΚΑΝΑΡΗΣ,,  
"ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,**

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

'Εκάστην **Δευτέραν** διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ.

'Έκαστην **Τρίτην** διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην **Πέμπτην** διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

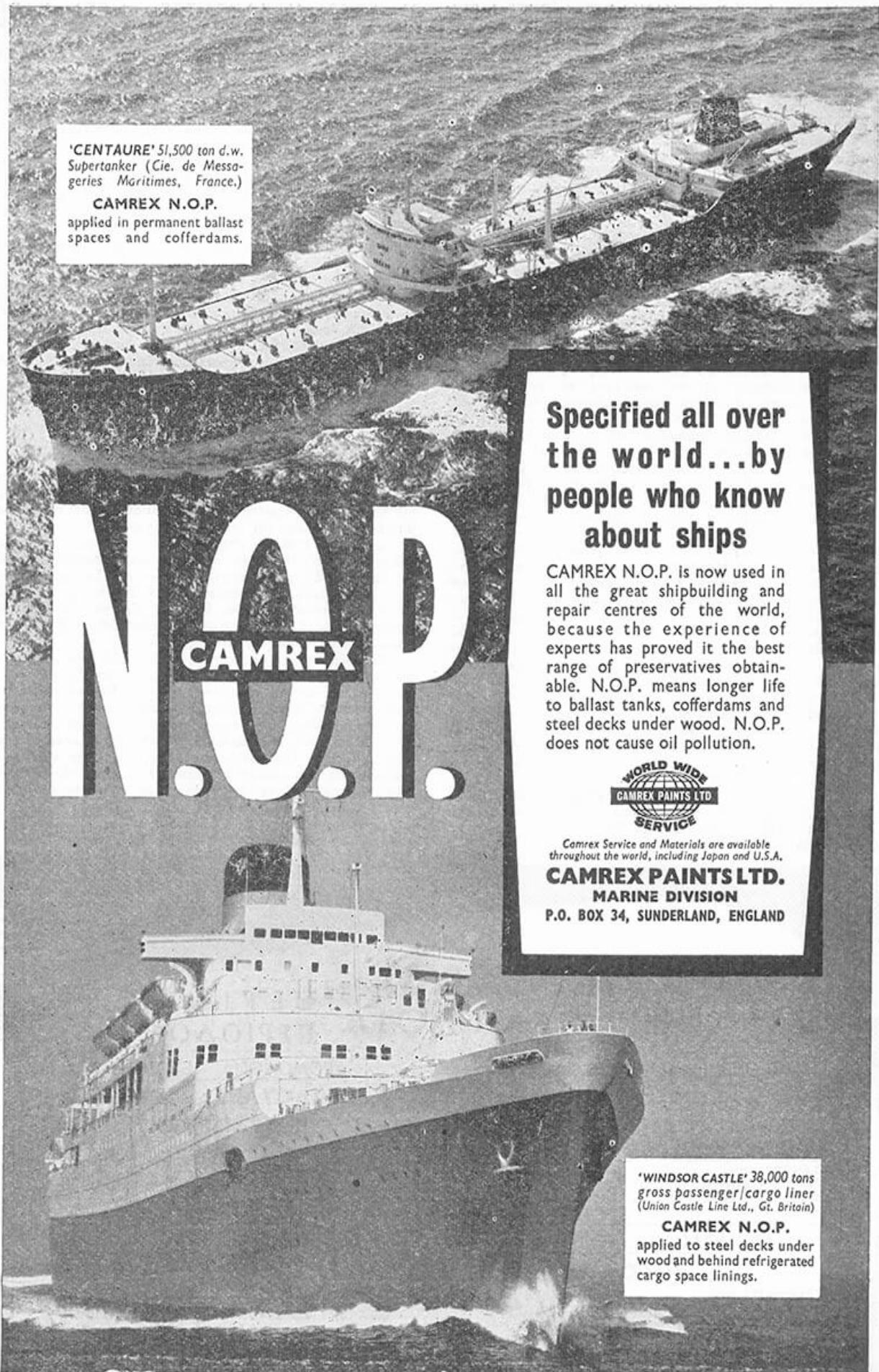
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18.30: διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

'Έκαστην **Σάββατον** διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ.

ΚΗΡΥΚΩΝ — ΣΑΜΟΝ — ΚΑΡΑΟΒΑΣΙ.

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.



'CENTAURE' 51,500 ton d.w.  
Supertanker (Cie. de Messageries Maritimes, France.)

CAMREX N.O.P.  
applied in permanent ballast  
spaces and cofferdams.

Specified all over  
the world...by  
people who know  
about ships

CAMREX N.O.P. is now used in all the great shipbuilding and repair centres of the world, because the experience of experts has proved it the best range of preservatives obtainable. N.O.P. means longer life to ballast tanks, cofferdams and steel decks under wood. N.O.P. does not cause oil pollution.



Camrex Service and Materials are available  
throughout the world, including Japan and U.S.A.  
**CAMREX PAINTS LTD.**  
MARINE DIVISION  
P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

'WINDSOR CASTLE' 38,000 tons  
gross passenger/cargo liner  
(Union Castle Line Ltd., Gt. Britain)

CAMREX N.O.P.  
applied to steel decks under  
wood and behind refrigerated  
cargo space linings.

SOLE AGENT FOR GREECE: FILKA LIMITED, 9 KOLOKOTRONI STREET, ATHENS.

## Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΜΟΝΑΣ

# Ο. Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ ΤΗΣ

## ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΣΧΑΡΑ ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ 50.000 ΤΟΝΝΩΝ ΚΑΙ ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Την δευτέραν της μονάδα αποκτή ή ναυπηγική μαζί βιομηχανία. Έφοπλιστής και πάλι ό δημιουργός της, ο κ. Στρατής Ανδρεάδης. Πλούτος μέχρι 50.000 τόνων θα κατασκευάζωνται και πάσης φύσεως έπισκευαί θα έκτελούνται. Αι πλέον συγχρονισμέναι έγκαταστάσεις προσβάλλονται, μέλλουσαι νά υποβιβάσουν το κόστος εις τό δυνατόν έλαχιστον. Τό κατωτέρω δημοσιεύμενον διάταγμα καθορίζει τάς προϋποθέσεις της συστάσεως της νέας ναυπηγικής μονάδος.

Τό διάταγμα δύναται, διτί τό μέν μετοχικόν κεφάλαιον της έπιχειρσεως, ή όποιας θά λάβη μορφήν άνωνύμου έταιρίας, με περιθώριον ίδρυσης της έντος έξι μηνών, θά είναι δύο έκατομμύρια δολλάρια, τό δέ σύνολον της έπενδυσεως θ' άνελθη εις δύο έκατομμύρια δολλάρια, τά όποια αι δύο Τράπεζαι — ή 'Εμπορική και ή 'Ιονική — Λαϊκή — και ή μέλλουσσα νά ιδρυθη παρ' αυτών 'Εταιρία, όφειλουν νά είσαγαγούν έκ του έξωτερικού εις συνάλλαγμα ή εις μηχανήματα. Τό ίδρυθσόμενον έργοστάσιον ύποχρεούται νά έχη την δυνατότητα έκτελέσεως έργασιών έπιθεωρήσεως, έπισκευών και μετασκευών και συμπληρώσεως εις τά υφαλα και την μεταλλικήν λεπτότηταν έν γένει του σκάφους, άκρημη δέ και εις τάς μηχανάς και εις τους λεβδήτας.

Εις τήν ίδρυσην έπιχειρησιν παρέχεται έπι δεκαετίαν άτελεια και αποτέλλασση άπο τέλη και φόρους έπι τών είσαγομένων μηχανημάτων, άνταλλακτικών και έργασιών, παρέχεται δέ και τό δικαίωμα δηπως κατά τά έπτα πρώτα έτη λειτουργίας του ναυπηγείου χρησιμοποιήθηται εις αύτο και άλλοδοπόν προσωπικόν, τό δηποίον, άναλόγως της ειδικότητός του, δύναται νά διποτελή άπο τό 50 έως τό 10% τού συνόλου τών απασχολούμενών εις την έπιχειρησιν.

Παραπλήληα πρός τό ώς άνω διάταγμα, υπεγράφη και σύμβασις μεταξύ τών ύπουργών Συντονισμού κ. Π. Παπαληγούρα και Βιομηχανίας κ. Ζ. Ζησάκη αφ' ένος και τού Προέδρου τών δύο Τραπέζων κ. Στρ. Ανδρεάδη, διά τής όποιας έφαρμόζονται εις τήν ύπό ίδρυσιν έταιριαν ναυπηγείων αι διατάξεις τού νόμου 4171)1961, διά τού όποιου, ώς γνωστον, παρέχονται φορολογικαί διευκολύνσεις και άλλα ενεργετήματα δεδομένους διτί τό υψης της έπενδυσεως ύπερβασίνει τά έξι έκατομμύρια δολλάρια.

Συμπληρωματικώς πρός τ' άνωτέρω έγνωσθησαν τά έξης: Τό νέον ναυπηγείον θά ίδρυθη εις τόν κόλπον τής 'Ελευσίνος και δή παρά τό κτήμα Εύταξια, έπι έκτασεως πεντακοσίων στρεμμάτων, ή δέ λειτουργία του θ' άρχιση πολύ πρό τής λήξεως τής τακτοσημένης τετραετούς προθεσμίας. Τ' άπαιτημοσμένα κεφάλαια εις σισαχθούν έξι δολοκήρους άπο τό έξωτερικόν, όπου ήδη έχουν διεξαχθή αι σχετικαί διαπραγματεύσεις. 'Ως πρός τό προσωπικόν, παρεσχέθη ή διαβεβαιώσις διτί τά ίδρυμένα ναυπηγεία θά έκπαιδεύσουν έξι δολοκήρους ίδικόν των προσωπικόν, χρησιμοποιούνταν έν τώ μεταξύ ειδικευμένους τεχνίτας και έργατας άλλοδοπόν, ώς προβλέπει και τό σχετικόν διάταγμα.

### ΠΡΑΞΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 74 ΤΗΣ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1962

Περὶ ίδρυσεως ύπό τών Τραπέζων 'Εμπορικής και 'Ιονικής και Λαϊκής ναυπηγείων ίδιαζούσης σπουδαιότητος διά τήν άναπτυξιν τής οικονομίας τής Χώρας.

### ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

'Ακούσαν τών 'Υπουργών έπι τού Συντονισμού, Οικονομικών και Βιομηχανίας, εἰσηγήθησαν ώς άκολουθά:

Αι Τράπεζαι 'Εμπορική Τράπεζα τής 'Ελλάδος» και «'Ιονική και Λαϊκή Τράπεζα 'Ελλάδος Α.Ε.» διά τής άπο 7 Φεβρουαρίου 1962 αιτήσεως των πρός τό 'Υπουργείον Συντονισμού πήρασαν τήν έγκρισην έπισημων κεφαλαίων δια δανεισμού μέχρι ποσού δολλαρίων Η.Π.Α. δικτύου έκατομμυρίων (δολ. 8.000.000), είτε εις αύτούσιον συνάλλαγμα, είτε εις μηχανήματα, έξαρτήματα, άνταλλακτικά, έργασια έν γένει και ύλικα, είτε εις άμφοτέρα, πρός τόν σκοπόν ίδρυσεων και λειτουργίας έργοστασίου διά τήν κατασκευήν (ναυπήγοντας) πλοίων, σκαφών και

πλωτών μέσων παντός ειδους μεθ' δόλων έν γένει τών έξαρτημάτων και τού έξοπλισμού αύτων και τήν έκτελεσιν έπισκευών πλοίων και πλωτών μέσων παντός ειδους, είτε επί της ζηρᾶς, είτε επί της ημέρας, μεθόδων τών πάσης φύσεως έργοστασίου έπιθεωρήσεως, έπισκευών, μετασκευών και συμπληρώσεων εις τά υφαλα και την μεταλλικήν λεπτότηταν έν γένει του σκάφους κατασκευήν, είτε τάς μηχανάς και τούς λεβδήτας, είτε τά διθοτρικά μηχανήματα, τήν πλεκτρικήν έγκατάστασιν, τόν έξαρτημαν και τήν ζυλίνην κατασκευήν και εις δόλας έν γένει τάς έγκαταστάσεως επί έμπορικων πλοίων παντός τύπου, ώς και επί πλωτών ναυπηγημάτων έν γένει.

Η συνολική άξια τής ώς άνω παραγωγικής έπενδυσης θ' άνελθη εις τό ποσόν τών δολαρίων Η.Π.Α. δικτύου έκατομμυρίων (δ. 8.000.000) περίου, πλην τού εις μετρότα κεφαλαιού κινήσεως τής έπιχειρησεως. Ή εις ουνάλλαγμα επιστροφή τών, μέχρι τού ώς δύο δρίου τών δολ. 8.000.000 εισαχθησαν κεφαλαιών και ή έξαγωγή συναλλάγματος διά την είσαγωμενή κεφαλαιών θά γίνεται άνευ χρονικού τινός περιορισμού κατά παρέκκλισιν άπο τών διατάξεων τού άρθρου 5 τού Ν.Δ. 2687)1953.

Η 'Επιτροπή τού άρθρου 3 τού Ν.Δ. 2687)1953, εις τήν όποιαν παρεπέμφθη πρός γνωμοδότησιν ή προμνηστεία αίτησης τών δύο Τραπέζων, έγνωμοδότησεν ήμοφωνας υπέρ τής έγκρισεως της. Δεδουλεύοντος άμως, διτί, ουμάρησαν πρός τό άρθρ. 14 παράγρ. 2 τού Ν.Δ. 2687)1953 έξαγωγή συναλλάγματος διά την επιστροφήν τών έκ τού 'Έξωτερου είσαγομενών κεφαλαιών και την πληρωμήν τόκων της ίδιαζούσης πημένων έπι αύτών κατά παρέκκλισιν άπο τών έν άρθρου 5 παράγρ. 1 και 2 τού ίδιου Ν.Δ. θριζομένων έπιπρεπεται μόνον, εφ' δοσον ή ίδρυθησαν έπιχειρησης διά Πράξεως τού 'Υπουργικού Συμβούλιου ήθελε κριθή ώς ίδιαζούσης σημασίας διά την οικονομίαν τής Χώρας, είσηγούμεθα ήπως, λαμβανομένων υπ' οφίων τών έκ της ίδρυσεως τής έν λόγω έπιχειρησης πολλαπλών άφελειών της 'Εθνικής Οικονομίας (τής ουμαντικότητας αυδησίεως της έθνικης παραγωγής, της άπασχολησεως χιλιάδων υπαλλήλων και εργατών, της άναπτυξεως διοικηνών και διοτεχνιών, της άδιαζούσης τών δημοσίων προσδόσων κλπ.), κριθή ή έπιχειρησης αύτη ώς ίδιαζούσης σημασίας διά την οικονομίαν τής Χώρας.

Κρινει ής ίδιαζούσης σημασίας διά την οικονομίαν τής Χώρας την ύπό τών Τραπέζων «ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ» και «ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΣΟΣ Α.Ε.», ίδρυσιν έν 'Ελλάδι τού Σεπτέμβρου 1962.

Τά Μέλη

'Ακριβές άντιγραφον  
'Εν 'Αθηναις τη 30 Ιουλίου 1962  
'Ο Γραμματεύς τού 'Υπουργικού Συμβούλιου  
I. ΠΑΠΑΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ

### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 486

Περὶ έγκρισεως είσαγωγής κεφαλαίων έκ τού έξωτερικού δυνάμει τού Ν.Δ. 2687)53 ύπό τών Τραπέζων «Εμπορική Τράπεζα τής Ελλάδος» και «'Ιονική και Λαϊκή Τράπεζα 'Ελλάδος Α.Ε.»

### ΠΑΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες ύπ' οφίων τάς διατάξεις τού Ν.Δ. 2687)53 «περὶ έπενδυσεως και Προστασίας Κεφαλαίων 'Έξωτερικού», τήν άπο 7 Φεβρουαρίου 1962 αιτήσεων τών Τραπέζων «Εμπορική Τράπεζα τής Ελλάδος» και «'Ιονική και Λαϊκή Τράπεζα 'Ελλάδος Α.Ε.» περὶ έγκρισεως είσαγωγής κεφαλαίων έπον τού 'Έξωτερικού διά τήν έγκατάστασιν και λειτουργίαν έν 'Ελλάδι έργοστασίου κατασκευών και έπισκευών πλοίων. σκαφών και πλωτών μέσων παντός ειδους, τήν άπο 16 Μαΐου 1962 γνωμοδότησην τής 'Επιτροπής τού άρθρου 3 τού ώς άνω Νομού Διατάγματος και την υπ' άριθ. 662 πράξην τού 'Υπουργικού Συμβούλιου, έκδοσισαν θάσει τήν παραγράφου 2 τού άρθρου 14 τού Ν.Δ.2687)53 πράξεις τών 'Ημετέρων 'Υπουργών έπι τού Συντονισμού, Οικονομικών και Βιομηχανίας, άπεφασισμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

I. Έγκρινομεν, τήν έκ μέρους τών Τραπέζων «Εμπορική Τράπεζα τής Ελλάδος» και «'Ιονική και Λαϊκή Τράπεζα 'Ελλάδος Α.Ε.» είσαγωγήν έπον τού έξωτερικού κεφαλαίων μέχρι τού ποσού τών δολαρίων Η.Π.Α. δικτύου έκατομμυρίων (δ. 8.000.000). διά δανεισμού πρές ίδρυσιν και λειτουργίαν έν 'Ελλάδι έργοστασίου, τό όποιον σκοπόν θά έχη την κατασκευήν (ναυπήγησην) πλοίων, σκαφών και πλωτών μέσων παντός 50.000 τόνων Δ.Π. μεθ' δόλων έν γένει τών έξαρτημάτων και τού έξοπλισμού αύτων και την έκτε-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

**SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY - HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y.

GENERAL AGENTS:  
**GEORGE CARRAS INC.**

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

λεσιν ἐπισκευῶν πλοίων, σκαφῶν καὶ πλωτῶν μέσων παντός εἰδους εἴτε ἐπὶ τῆς ξηρᾶς εἴτε ἐν τῇ θαλάσσῃ.

‘Η συνολική άξια της πραγματοποιηθείσμενης ώς έων παραγωγικής έπενδυσης θ’ ανέλθη περίπου εις δολαρία 8.000.000 π. το εις δραμάς ισάχιον αυτών (τού δολαρίου υπολογισμένου βάσει της τιμής αυτού κατά τόν χρόνον πραγματοποιήσεως έκστατης δαπάνης) πλήν τού είς μετρητά κεφαλαιού κινητεύεις της ίπιεκπιείσθεως.

2. Τὸ ἀντὶ ἔργοστάσιον δέον νὰ ἔχῃ υποκρεωτικῶς τὴν δυνατότητα ἐκτέλεσθαις διὰ καταλλήλων και συγχρόνων μέσων και μεθόδων τῶν πάσης φύσεως ἔργωνσαν ἐπιτεωρίσεως, ἐπισκευών και μετακευών και συμπλορώσεων εἰς τὰ ὑφαλα και τὴν μεταλλικὴν ἐν γένει τοῦ σκάφους κατασκευὴν εἰς τὰς μπχανάς και τοὺς λέβητας, εἰς τὰ δοθητικὰ μπχανήματα, τὴν ἡλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν, τὸν ἑξαπτισμὸν και τὴν ξυλίνην κατασκευὴν και εἰς δλας ἐν γένει τὰς ἐγκαταστάσεις ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων παντός τύπου, ὡς και ἐπὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων ἐν γένει.

3. 'Εφ' ούσον τὸ Ἐργοστάσιον λειτουργεῖ ἐντὸς περιοχῆς, ἡ ὥποια πλέον ἀναγνωριθῇ ὡς ἀποτελόνδος Ἐλευθέρων Τελωνειακὸν Συγκρότημα Ναυπηγίησεως καὶ Ἑπισκευῆς Πλοίων, τότε ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ ἐν λόγῳ ἔργοτασίου θὰ δύναται νὰ χρηματοποιηθῇ ἑκτὸς τοῦ κυρίου του οκοποῦ και διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀλλών ἐργασιῶν οἰσσόδηπος φύσεως ἀνέν περιορισμού τινός, οίον διαλύσεως πλοίων, οκαφών και παντὸς πλούτου μεσου, διαλύσεως βιομηχανικῶν μονάδων, κατασκευῆς, ἐπισκευῆς και συναρμολογίησεως μηχανῶν, λεβήτων και μεταλλικῶν κατασκευῶν παντὸς εἰδούς ως και ἐξαρτημάτων αὐτῶν. Τοῦ οὕτως ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ Ἐλευθέρων Τελωνειακοῦ Συγκροτήματος παραγμένα προϊόντα είσαισαγόμενα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγορὰν, θὰ ἐξομοιώσουν μὲν ταύτων τοιούτων ποιητῶν τοιούτων.

ώντας πάντοτε πρός προϊόντα είσαγωμένα έκ του έξωτερικού και θά έφαρμαζονται έπι' αὐτών αἱ ἔκστοτε ισχύουσαν διατάξεις διά την είσαγωγήν ομοίων προϊόντων έκ του έξωτερικού.

4. Λαϊκή Τράπεζα ("Εμπορική Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος" E.A.) υποχρεούνται, όπως ἐντός προθεσμίας εἰς μηνών αὐτού της δημοποιεύσεως του παρόντος Β.Δ. εἰς τὴν "Ἐπημερίδα τῆς Κυβερνήσεως συστήνουν ἐν Ἐλλάδι μόνι αὐταὶ μεθ' οἰνωδίηποτε ἀλλων προσώπων ἀνώνυμων ἑταίρειαν μὲταχοικὸν κεφαλίον δραχμῶν ἔζηκοντα ἐκατομμυρίων ἡ δολαρίων Η.Π.Α. δύο ἐκατομμυρίων, εἰς τὴν ὥσπειαν ἀπό της συστάσεως της μεταβιθάζονται αὐτοδικίας ὥσπαντα τὰ έκ του παρόντος ἀπορρέοντα δικαιώματα και υποχρεώσεις.

5. Κατωτέρω αἱ Τράπεζαι «Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος» καὶ «Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ἑλλάδος Α.Ε.» ἡ δὲ κατὰ τὴν παράγραφον 4 του παρόντος ὅρθρου συσταθσομένη ἀνώνυμος ἐταιρεία χάριν συντομίας καλοῦνται «ὅ διοιαγωγές».

- Ap0rov 2.

1. Τὰ μέχρι τοῦ ὄρου τῆς παραγράφου 1 τοῦ προηγουμένου ὅρου κεφαλαία θὰ εἰσαχθούν εἴτε εἰς συνάλλαγμα, ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἔκδοτων ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος δεκτῶν γενομένων, εἴτε εἰς μηκανήματα, ἐξαρτήματα, ἀνταλλακτικά καὶ ἐργαλεῖα ἐν γένει, ὡς καὶ ὑλικά χροιμοποιηθόμενα διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ κατὰ τὸ ὅρθρον 1 Ἕργοστασιον, εἴτε εἰς ὁμότερα.

2. Ή κατά τὴν προηγουμένην παράγραφον τοῦ ἀρθροῦ τούτου εἰσαγγήλη καθαρισμού πρὸς πραγματοποίους τῆς κατὰ τὸ ἀρθρὸν Ι ἐπενδύσεως δυναμεῖλνά νόμιμα ἐνέργυται καὶ τηματικός, δέον τοις αὐτοῖς εἰσεσθίαντος πέντε ἑτῶν, ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Β. Δ) τος.

3. 'Εάν παρεμβλήθη γεγονός ἀντέταρας διας ἡ τυχαίον ή ἀποδέκτου τεκνικής δυσκορείας ή δόλο ή μη δύναμενον' *απόδοθη εἰς υπαιτιόπτη τοῦ Εισαγγέων*, ή ὁνώρα προθεμέιμι παρατείνεται δι' ἀποφάσεως τοῦ *Υπουργού Συντονισμού* ἐπὶ χρόνον ἵσον πρὸς τὴν διάρκειαν τοῦ γεγονότος τούτου πλέον τὸ πῆμα αὐτῆς.

4. Ο χρόνος πραγματοποιήσεως τῆς εἰσαγωγῆς τῶν κεφαλαίων εἰς

είδος (μποχανήματα κλπ.) βεβαιούται υπό τού Υπουργείου Βιομηχανίας επί τη διάση του χρόνου έκτελωνται τών εισαχθούσαν μποχανήματων.

Ο χρόνος πραγματοποίησεως της εισαγωγῆς των κεφαλαίων εις συνάλλαγμα θεραπείας ήταν υπό της Τραπέζης της Ελλάδος έπι τη βάσει της μηρομηνίας έκκλωρήσεως τού συναλλάγματος εις ταύτην ή εἰς μίαν τῶν ἐν Ἑλλάδι ἔξουσιοθημένων Τραπεζῶν.

"Approv 3.

1. Έγκρινομεν δυνάμει των ἄρθρων 4, 5 και 14 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 τὴν ἀνεψια περιορισμοῦ ἐπιστροφήν τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 1 παρ. I εἰσαχθούσενων κεφαλαιῶν καὶ τὴν ἔξαγωγήν τῶν τόκων αὐτῶν.

2. Ό Εισαγωγεύς δικαιοῦται ἐλευθέρως ἀνευ προπομένης ἀδειας  
ἢ ἔγκρισεως να συνομολογηθεί ασδπτοε εἰς ξένον νόμισμα ή συνάλ-

λαγμά δικαιοπραξίας ὅπουδηποτε ἔτελεστας α) ἐφ' ὁσον αὐτὰ ἔχουν  
σχέσιν μὲ τὴν ίδρυσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ Ἐργοστασίου καὶ τὰς ἐν  
αὐτῷ διενεργουμένας ἐργασίας καὶ συνυμολογύνται μετά ἐπι-  
κειρόθεαν η προσώπων ἐγκατεστημένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ β') ἐφ'  
ὅσον ἔχουν σχέσιν μὲ κατασκευάς ή ἐπισκευάς πλοιῶν, ἀγοράν πρώ-  
των ὅλων ή μπανημάτων ή διάθεσιν τῶν προϊόντων τοῦ Ἐργοστασίου  
καὶ συνυμολογοῦνται μετά τῶν ἐπικειρόθεαν η προσώπων ἐγκατεστη-  
μένων ταῖς τῇ ἡμέρᾳ προτεταμένων διατάξεις εἰς συνάλλαγμα.

των εισηγήσεων είς την συνάλληψη.  
3. «Επιτρέπεται είς την «Ιανοπορικήν Τράπεζαν της «Ελλάδος» και τὴν «Ιονικὴν καὶ Λαϊκὴν Τράπεζαν Ἐλλάδος Α.Ε.» δῆμος παρέκουντες ἐγγύουνοι αὐτῶν διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν πάσον ὑποχρέωσεως εἰς συν-  
ἀλλαγματικὸν ἀναλαμβανομένην τὴν κατὰ τὸ ὄρθρον 1 παρ. 4 συνατθι-  
σμένην «Ἀνωνύμου Ἐταιρείας ἔναντι οἰνωνίηποτε προσώπων ἐγκά-  
στημένων ἐν τῇ ήπειρῳ ή ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ μέχρι πασοῦ κατ’ ἀν-  
τατονὸς ὅριον § 8.000.000 δι’ ὄμφοτέρας τὰς Τραπέζας προσφυγεῖν πάν-  
τοτε τῆς ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπομένην διαδικασίαν  
διὰ τὴν ὑπὸ τῶν Τραπέζων ἐκδούσιν ἐννυπτικῶν ἐπιστολῶν.

οια την υπό των Γραμματέων εκδόσιν εγγυητικών επιστολών.  
3. Ή κατά τό άρθρον 1 παρ. 4 αυταθηομένη άνώνυμος έταιρεία δικαιούται.

α) Όπως τά έν τη ἀλλοδαπή περιουσιακά της στοιχεία και τά διαθέσιμά της εἰς ουνάλλαγμα διαιχείριζεται και διαβιβά έλευσθέωρας και ἀνέν προηγουμένης ἀδείας ή ἐγνήσιως, και β) Όπως τό έν 'Ἐλλαδί έτι τῶν Ἑργασιῶν τούς 'Ἐργοστασίου κτώμενον ουνάλλαγμα διαπρή εἶτε παρ' αὐτή είτε καταθέσια παρὰ Τραπέζαις και ἔξαν τούτο εἰς τὴν ἀλλοδαπήν μέσω ἔξουσιοδοτημένης Τραπέζης ἀνευ τοποθεσίας της ἀδείας ή ἐγνήσιως.

4. «Απογεύρεται εις τὸν Εἰσαγόγεαν ἢ ἐναντὶ συναλλάγματος πρόσκτοπος δραχμῶν ἢ ἐναντὶ δραχμῶν πρόσκτοπος συναλλάγματος ὀλῶς ἢ μέσω τῆς Ταρεψένς τῆς Ἑλλάδος.

λως η μεσός της γραμμής πις Ελλάδος:

5. «Η Τράπεζα της Ελλάδος» δεν υποχρεούται νά χορηγή εις τὸν Εἰσαγαγέα συνάλλαγμα διά τὸν ἐπαναπτυξίουν τῶν εἰσαχθούσιμων κεφαλαίων καὶ τὴν ἑξιπρέπτων αὐτῶν, τῶν ἀναγκῶν τούτων ἱκανοποιεύμενών δι' ιδίου τοῦ Εἰσαγαγέως συναλλάγματος. Εἳν τυχὸν ὁ μῆν πθετε διαπιστωθῇ, ὅτι ἡ Εἰσαγαγέας δὲν ἔχει διαθέσιμα εἰς συν-  
άλλαγμα τὰ ταῦτα δὲν ἐπαρκοῦν διά τὴν ἐπιστροφὴν ληπτορεύσμου δόσησθαι τῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν I εἰσαχθούσιμων κεφαλαίων καὶ διὰ τὴν πληρωμῶν ληπτορεύσμων τόκων αυτῶν, τὸτε ἡ Τράπεζα τῆς Ελλάδος υποχρεούται ὅπως ἔκστατο διὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν ὡς ἀνώ πληρωμῶν χορηγή εἰς τὸν Εἰσαγαγέα τὸ ἀνάγκαιον συνάλλαγμα ἐν διαθέσιμων προτείνεις.

α) Δια τὴν πληρωμήν ληπτιροθέσμων τόκων μέχρι 8% ἑποιώς, λογιζομένων ἐπὶ τοῦ ἔκστοτε ἀνέσκοπήτου ὑπολοίπου τῶν εἰσαχθο-  
μένων κεφαλαιῶν καὶ  
β) Πρὸς ἑπτοτρόφην ληπτιροθέσμων δόσεων μέχρι ποσοστοῦ 20%  
ἐπὶ τὴν εἰσαχθομένων κεφαλαιῶν ἑποιώς ὑπὸ τὴν ποούποθεσίν



Berths and double graving dock  
with building capacity  
up to 65,000 tons dw.

Five floating docks  
for ships up to 86,000 tons dw.  
Two graving docks  
for ships up to 38,000 tons dw.

**Licensees for:**

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

**SHIPBUILDERS**      **MARINE ENGINE BUILDERS**

## SHIP REPAIRERS

**WILTON-FIJENOORD SCHIEDAM-HOLLAND**

(διά τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν), ὅτι θὰ ἔχῃ παρέλθει ἔτος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς παραγνικῆς δράσεως τῆς ἐπιχειρήσεως.

6. Αἱ εἰς συνάλλαγμα ἀνάγκαιοι τῆς Εἰσαγωγέως διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ἐπιχειρήσεως δύνανται νὰ ἱκανοποιῶνται ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, λαμβανόμενων ὑπὸ ὄφιν καὶ τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθεούμενων τῆς ἐπιχειρήσεως.

#### Ἄρθρον 4.

1. Ἐγκρίνομεν δυνάμει τοῦ ὄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 2687)53, ὅπως ἐπὶ μίαν δεκαετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς συντάσεως τῆς κατὰ τὸ ὄρθρον 1 παράγραφον 4 τοῦ παρόντος Ἐταιρείας ἀπαντά ἐν γένει τὰ εἰσαγόμενα εἰς πραγματοποίησιν τῆς παρούσης ἐπενδύσεως μηχανήματα, ἔξαρτηματα, ἀνταλλακτικά καὶ ἐργαλεῖα ἀπαλλάσσονται τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν καὶ διασδήποτε φύσεως φόρων καὶ τελῶν (περιλαμβανόμενών καὶ τῶν τελῶν χαρτοφύλου), ὡς καὶ ἀπὸ πάσης ἐν γένει εἰσιφορᾶς ἡ δικαιωμάτων υπὲρ Δήμων καὶ Κοινοτήτων, τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμενών Πειραιώς, Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων ἢ ἀλλών Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου ή Ἰδιωτικοῦ Δικαίου.

2. Αἱ Τελωνειακαὶ Ἀρχαὶ ὑποχρεούνται, ὥστα παραδίδονται τὰ ἀνωτέρω εἴδη ἀτελῶν ἐπὶ τὴν ὑποδολή εἰς διπλοὺς διασφορούς εἰσαγωγῆς, ὡς καὶ ὑπενθύνου διπλώσεως τοῦ Εἰσαγωγέως, διὰ ταῦτα εἰσάγονται διὰ τὸν ἀνωτέρου σκοπὸν καὶ δυνάμει τῆς παρεκκομένης διὰ τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος ἐγκρίσεως.

Τὸ ἐν τῷ πρωτοτύπῳ τῆς ὑπενθύνου διπλώσεως τοῦ Εἰσαγωγέως διαδίδεται εὐθὺς μετὰ τὸν ἐκτελωνισμὸν τῶν μηχανημάτων, ἔξαρτημάτων, ἀνταλλακτικῶν καὶ ἐργαλείων εἰς τὸ Υπουργείον Βιομηχανίας.

Ἐν τῇ ὑπενθύνῳ διπλώσεως τοῦ Εἰσαγωγέως δέοντα νὰ περιγράψωνται λεπτομερῶς τὰ εἰσαγόμενα μηχανήματα, ἔξαρτηματα, ἀνταλλακτικά καὶ ἐργαλεῖα, ἡ δὲ περιγραφὴ τούτων νὰ εἶναι οὐμφωνος πρὸς τὰς συνταχθείσας καὶ υποβληθείσας εἰς τὸ Τελωνεῖον διασφορεῖς, μὴ ὀπαίουμενης ἐκάστοτε σκετικῆς ἀδειας διὰ τὴν εἰσαγωγὴν αὐτῶν.

Τὰ κατὰ τὸ ἀνωτέρω εἰσαγόμενα μηχανήματα, ἔξαρτηματα, ἀνταλλακτικά καὶ ἐργαλεῖα δέοντα νὰ κρομιοποιῶνται ἀποκλειστικῶς πρὸς ἐκπρότερη πώλη τῆς ἀνωτέρω 1 τοῦ παρόντος περιγραφούμενης ἐπενδύσεως. 'Η κρομιοποίησις οἰδουπότερον τῶν κατὰ τὸ ἀνωτέρω ἀτελῶν εἰσαχθέντων μηχανημάτων κλπ. διὰ σκοπὸν διάφορον τῶν ἐν ὄρθρῳ 1 καθοριζομένων, πλὴν τοῦ διὰ ἀποτέλεσμα λαθεμερούρων, συνεπαγμούντων ἐφαρμογὴν τῶν περὶ ταῦτα ισχυούσων διατάξεων, συνιστᾶ ἐπὶ πλέον παράδσιον τῶν ὄρων τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος, πῆται συνέπαγεται τὰς ὑπὸ τοῦ ὄρθρου 8 τοῦ παρόντος προβλεπομένας κυρώσεις.

3. Τὸ τμῆμα τῶν κερδῶν τοῦ Εἰσαγωγέως, τὸ κρομιοποιημόσιον ἐτοιούς πρὸς πληρωμὴν τῶν ὑπὸ μορφὴν δανείων ἢ πιστώσεων ληφθέντων ποσῶν διὰ τὴν ίδρυσιν (κατασκευή, ἀποπεράτωσις καὶ ἐναργίας λειτουργίας) τοῦ Εργοστασίου, θὰ φορολογήται ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου πρὸς 3%, μέχρις ἐξοφλήσεως τῶν δανείων ἢ πιστώσεων τούτων καὶ πάντως οὐκὶ πέραν τῆς δεκαετίας απὸ τὴν ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἐργοστασίου. Τὸ ἐπὶ πλέον ποσῶν ποσῶν τῶν καθαρῶν κερδῶν θὰ φορολογήται ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἐπὶ μίαν δεκαετίαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἐργοστασίου συμφώνως πρὸς τὰς σημερινούς φορολογικὰς διατάξεις. Μείωσις δόμας τῆς φορολογίκης ἐπιθαρύνσεως θὰ ἐφαρμόζεται καὶ ἐποκειμένων.

Πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ κατὰ τὸ ἀνωτέρω κρεωλούσιου, λαμβάνεται ὑπὸ ὄφιν α) τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος εἶτε εἰς ἐργαλεῖα μηχανήματα ἢ ἐξοπλισμὸν ἐν γένει, εἴτε εἰς αὐτούσιον συνάλλαγμα εἰσαχθόμενον ποσῶν ὑπὸ μορφὴν δανείων ἢ πιστώσεων τὸ ὀπαίτηθομένον διὰ τὸν κατασκευὴν, ἀποπεράτωσιν καὶ ἔναρξιν τῆς λειτουργίας τοῦ Εργοστασίου καὶ β) τὰ εἰς δραχμάς δανεία ἢ πιστώσεις, τὰ κρομιοποιημόσια διὰ τὸν αὐτὸν ὡς ὄντων σκοπὸν.

Ἐὰν κατὰ τίνα ἑπτοῖς κρήσιν τὰ ἐναντί δανείων καὶ πιστώσεων

κληρωθέντα ποσὸν ἐκαλύψθοσαν ἐν μέρει μόνον διὰ κερδῶν καὶ ἐν μέρει (κατὰ τὸν διαφοράν) διὰ κρημάτων ἢ ἀλληληγορίας προσερχομένων, τότε τὸ ἐκ τῶν κερδῶν τῶν ἐπομένων κατὰ σειράν κρημάτων τούτων πρὸς τὸν διά την διαφοράν, φορολογεῖται πρὸς 3% πρὸς τὸν τμῆματος τῶν κερδῶν τῶν ἐπομένων τούτων κρημάτων, τὸ διπόσιον ἐκπροσωπούθεται κατὰ τὰς κρημάτες ταῦτας διὰ πλοωμάς ἐναντί τῶν ὡς ὄντων δανείων καὶ πιστώσεων καὶ τὸ ὄφοιν φορολογεῖται εἰπούση με 3% κατὰ τὸ ἀνωτέρω προβλεπόμενα.

4. 'Ο Εἰσαγωγεὺς διπλαίσθεται ἐκ τῶν τελῶν καὶ πάσης φύσεως δικαιωμάτων διὰ τὴν ἐγγραφὴν ὑποθήκης ἢ σύστασιν ἐνεκύρωσην πρὸς τὸν εἰσαγομένην κεφαλαίων ἑξατερικού, ὡς καὶ διὰ τὴν κατάρτιον τῶν σχετικῶν συμβολαιών.

#### Άρθρον 5.

Τὰ λογιστικὰ διβλία τῆς ἐπιχειρήσεως θέλουσι πρὸς τὸν διά της γενικῶς παραδεδεγμένας ὄρχας καὶ κανόνας.

Ἐπιτρέπεται εἰς τὴν ίδρυθησμένην 'Ανωνύμην Εταιρείαν, ὥστε ἐκφράζεται τὸ ἐκ τοῦ Εξωτερικοῦ εἰσαχθόμενα κεφάλαια εἰς δολλάρια Η.Π.Α. καὶ ὥπως πρὸ τῆς λογιστικῆς αὐτῆς διβλία καὶ συντάσση τούς ισολογισμούς τῆς εἰς τὸ νόμιμο τούτο.

#### Άρθρον 6.

1. Ἐγκρίνομεν δυνάμει τοῦ ὄρθρου 7 τοῦ Ν.Δ. 2687)53, ὥστα προμένων τῶν δωρῶν περὶ Δημοσίου 'Ασφαλείας Ἐπιτραπῆς ἢ ὑπὸ τῆς κατὰ τὸ ὄρθρον 1 παρ. 4 συσταθησμένην 'Ανωνύμημον Εταιρείας κρηματισμοποίησις ἀλλοδαπού προσωπικού διὰ τὰς διοικητικὰς θέσεις, ὡς καὶ τὰς τοῦ τεκνικού προσωπικού, τῶν ὁμοίων σύντονων ἐλευθέρως υπονομολογουμένων εἰς συνάλλαγμα, δυνάμενον ἐλευθέρως νὰ μεταφέρεται μέχρι τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸ Εξωτερικόν κατὰ μίαν μερικὴν ποσοστὸν 5%.

2. Τὸ οὕτω κρηματισμοποιηθόμενον ἀλλοδαπὸν προσωπικὸν δέν δύναται νὰ υπερβῇ τοῦ ἐξηγούμενος:

	'Ακολούθως:
'Ανωτάτον ὑπαλληλικὸν καὶ διοικητικὸν προσωπικὸν πέραν τῶν τεσσάρων	50% 40%
'Ανωτάτον τεχνικὸν προσωπικὸν πέραν τῶν τεσσάρων	50% 30%
Διοικητικὸν προσωπικὸν	10% 10%
'Αρχιτεκτίναι καὶ Ἐπιμεληταὶ	40% 20%
Εἰδικευμένοι ἔργαται	20% 10%

Οι προμηθέντες τέσσαρες διοικητικοὶ ὑπάλληλοι καὶ τέσσαρες τεχνικοὶ δύνανται νὰ εἶναι ἡμεδαιοὶ ἢ ἀλλοδαποί.

Υἱέρδαισθαι τῶν ὡς ὄντων ὄρων θὰ ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῶν Ὂηνορών εἰπούσης τοῦ Συντονισμού Βιομηχανίας καὶ Οἰκονομικῶν. Οἱ δῶν περιορισμοὶ κρηματισμοποιεώνται ἀλλοδαπού προσωπικού, πλὴν τῶν ἀφορώντων τοὺς εἰδικευμένους καὶ μὴ εἰδικευμένους ἐργάτας, δέν δὲ ισχύουν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ίδρυσεως τοῦ Εργοστασίου καθ' ἓν τὸ ἀλλοδαπού προσωπικού τοῦ δυναμένου νὰ κρηματισμοποιηθῇ διὰ τὴν ίδρυσιν εἰπούσης.

Τὸ Δημόσιον, πλὴν τῶν περιπτώσεων τῶν ἀναγομένων εἰς λόγους Δημοσίας 'Ασφαλείας ὑποχρεούται, ὥστα κορηγῆται τὰς σκετικὰς ἀδειας εἰσόδου, παραμονῆς καὶ ἐργασίας ἐν 'Ἑλλάδι τοῦ προαναφερομένου ἀλλοδαπού προσωπικού.

#### Άρθρον 7.

1. Τὸ ὑπὸ τοῦ ὄρθρου 1 προβλεπόμενον ἐργοστάσιον δέν νὰ ἔχῃ ἀποπερατώθη καὶ νὰ εἶναι ἐτοιούμονος πρὸς λειτουργίαν ἐντὸς προθεμαίος τεσσάρων ἐῶν ἀπὸ τὴν δημοσίευσην τοῦ παρόντος Β. Δ) τος. 'Η ὡς ἀνὰ προθεμαίο δύναται νὰ παρατείνεται διὰ δικαιολογημένην αἵτιαν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργού εἰπούση τοῦ Συντονισμοῦ.

2. Οἱ ἀποπερατώσις τοῦ Εργοστασίου νοεῖται ἢ κατασκευὴ εργοστασίου δυναμένου νὰ ἐκπληρωθεῖ τοῦ παρόντος 1 παράγραφον 2 καθορίζομένους σκοπούς.

2. 'Ο Εἰσαγωγεὺς δικαιούεται καὶ πρὸ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ 'Εργοστασίου νὰ κρηματισμοποιῇ αὐτὸν διὰ τὴν ἐκτέλεσην ἐπισκευῶν ἢ ἀλλων κατὰ τὸ ὄρθρον 1 ἐργασίων, ἐφ' δοσον ἐπέτρηθησαν διὰ τὸ τμῆμα τοῦτο αἱ κείμεναι διατάξεις περὶ διοικητικῶν ἑγκαταστάσεων, παρεσκεύη διὰ τοῦ πιστού σκετικῆς ἀδειας τοῦ Υπουργείου Βιομηχανίας.

3. Μετὰ τὴν ἀποπερατώσιν τοῦ 'Εργοστασίου ὡς Εἰσαγωγεὺς ὑποχρεούται καὶ ὡς γυνωτοποίηση τοῦ δι' ἀναφορᾶς τοῦ εἰς τὸν 'Υπουργὸν ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ, ὡς ἐκπροσωπούντα τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον τὸ διπόσιον διὰ τῶν ἀρμοδιῶν ὄργανων του θὰ προθῇ εἰς ἐλεγχον πρὸς διαπιστωσιν τῆς ουμηροφώσεως τοῦ Εἰσαγωγέως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Βασ. Διατάγματος.

4. 'Ορατώς τὸ Δημόσιον θὰ προθῇ εἰς τὸν ἐλεγχον τῶν δαπανῶν διαγέρεσσα τοῦ Εργοστασίου καὶ τῆς προελεύσεως τῶν κρηματισμοποιηθέντων κεφαλαίων δι' 'Επιτροπῆς, ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἢ τοῦ νομίου ἀναπληρωτοῦ του, ὡς Πρόεδρου, ἐνός ἐκπροσώπου τοῦ Δημοσίου καὶ ἐνός ἐκπροσώπου τοῦ Εἰσαγωγέως.

Ἐάν τὸ Δημόσιον ὡς ὁ Εἰσαγωγεὺς εἰδοποιούμενοι, δέν προθοῦν εἰς τὸν διορισμὸν τοῦ ἐκπροσώπου του εἰπούσης 30 πήμερών, τούτον θὰ διορίζεται πρὸ τοῦ Αθηναϊκοῦ 'Εφετῶν.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ὑψοῦ τῶν δαπανῶν διὰ λαμβάνωνται ὑπὸ τὰ στοιχεῖα τοῦ Εἰσαγωγέως καὶ τὰ ἐπίσημα διβλία αὐτοῦ ἢ σύνδιασμῶν πρὸς τὰς τιμὰς τας ἐν 'Ἑλλάδι κατὰ τὸν κρόνον ἐκτελέσσεως τῶν ἐργασίων ισχυούσας κατὰ κατηγορίας ἐργασιῶν καὶ ἐπισήμων στοιχείων προκυπτούσας ἢ τὰς διεθνεῖς τιμὰς, προκειμένου περὶ εἰδῶν εἰσαγομένων ἐκ τοῦ Εξωτερικοῦ.

Ἀνεκταὶ διαφοραι ἀπὸ τῶν τιμῶν τούτων δέν νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ

### SHIP OWNERS WE SPECIALISE IN OBTAINING YOUR INDIAN FREIGHT TAX REFUND

CONSULT:

JAMES MACKINTOSH & CO. PRIVATE LTD.,

STEAMSHIP AGENTS - OPERATORS - CHARTERERS - SHIPBROKERS

DARABSHAW HOUSE, BALLARD ESTATE,

(POST BOX 123), BOMBAY - I (INDIA)

TELEPHONES : 26 • 1686

26 • 4598

CABLE: "MACKINTOSH,"

TELEX: PR 76 BOMBAY.

Telegr. Address: FURNESS - ANTWERP

Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)

Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178

AN 03-179





## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ατύχημα είς έργάτας στοιβασίας ἐξ ἀναθυμιάσεων σίτου φεκασθέντος μὲν ἐντομοκτόνον.— Σκάφος ἄνευ τεχνητοῦ ἀερισμοῦ εἰς τὰ κύτα.— Δὲν είναι ἀναξιόπλουν.

Τὸ πλέον ἀμφισβητούμενον ζῆτημα ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ είναι ὡς καθορισμός τῆς ἑννοίας τοῦ ἀναξιόπλου πλοίου. Πότε ἐν πλοίον είναι ἀναξιόπλουν, στασιάζεται δεινώς τὸ δ' ἐριζόμενον τούτο θέμα ἀπησχέλησε καὶ πάλι προσφάτως τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῶν Η.Π.Α., εἰς δ' οὐρανοθεσίαν αἱ γνώμαι.

Ἐπρόκειτο περὶ πλοίου παραλαμβάνοντος φορτίον σίτου διὰ σιδὸν εἰς Γκάλβεστον. Ἡ τελευταίως φορτωθεῖσα μικρὰ ποσότης περιεῖχε σίτον, ὑποστάντα ψεκασμὸν διὰ χημικοῦ ἐντομοκτόνου παρασκευασματος, ἐκ τοῦ ὅπιον ἀνεπιύθησαν δηλητηριώδεις ἀναθυμίασεις, βλάψασαι τοὺς εἰς τὰ κύτα ἔργαζομένους ἔργάτας στοιβασίας, λόγῳ τοῦ περιωρισμένου τοῦ χώρου, εἰς δὲν οὗτοι εἰργάζοντο.

Οἱ ἔργαται ἐνήγαγον τὸ Δῆμον τοῦ Γκάλβεστον, εἰς δὲν ἀνήκον τὰ σιλό, καὶ τοὺς πλοιοκτήτας ἐπὶ ἀμελείᾳ καὶ μὲ τὸν ισχυρισμὸν διτὸ πλοίον ἦτο ἀναξιόπλουν.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον διὰ ψήφων 5 κατὰ 3 ἐπεκύρωσεν ἀπόφασιν κατωτέρου δικαστηρίου ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν κρίνασαν. Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἔκρινεν διτὸ ἀτύχημα δὲν ἡδύνατο ν' ἀποφεύχθῃ διὰ τῆς καταβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας καὶ διτὸ οἱ πλοιοκτῆται οὔτε ἔγνωρίζον οὔτε εὐλογον ἐπιμέλειαν ἐπιδεικνύοντες, ἡδύναντο νὰ γνωρίζουν διτὸ σίτος εἰχεν ὑποστῆ ψεκασμὸν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας ὑπὸ τρίτου τινος.

Αὐτὴ διτὸ ἡ ἐπὶ τῆς ούσιας κρίσις τοῦ ὑποδεεστέρου Δικαστηρίου, ἢτις ἐλεγχθεῖσα κατὰ δεύτερον βαθμόν, δὲν ἐκρίθη πεπλανημένη καὶ οἶδεν νὰ ἐπικυρώθῃ.

Τὸ σημαντικότερον σημεῖον τῆς δίκης ἦτο διπὲρ τοῦ πλοίου ισχυρισμός. Οἱ ἔργαται στοιβασίας ισχυρίσθησαν διτὸ οἱ πλοιοκτῆται εἰχον ἐναντὶ αὐτῶν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παράσχουν πλοίον ἀναξιόπλουν, ἐφ' οὕτως οὗτοι (οἱ ἔργαται στοιβασίας) ἔξετέλουν ἐργασίαν ἥτις παλαιόθεν ἔξετελεῖ ὑπὸ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ταῦτην παρέδησαν οἱ πλοιοκτῆται, μὴ διαθέτοντες τεχνητῶν σφριόδων εἰς τὰ κύτα.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἔξετάζον τὸν ισχυρισμὸν τούτον προέβη ἐν ἀρχῇ εἰς διαχωρισμὸν τῆς προκειμένης περιπτώσεως ὑπὸ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ «ΡΕ·Ι·ΣΕΡ». Ἐκεὶ, ἐπρόκειτο περὶ ἀναξιόπλου διαταστάσεως τοῦ πλοίου οὗτον ἡ χειρολαβὴ ἦτο διλοισθή. Ἐκριθη τότε διτὸ ἀναξιόπλου δὲν ἐπηρέάζεται ἐκ τῆς πραγματικῆς ἡ πλασματικῆς γνώσεως τοῦ πλοιοκτήτου περὶ τῆς τοιαύτης καταστάσεως, διότι οὗτος ἔχει ἀπόλυτον ὑποχρέωσιν νὰ παράσχῃ πλοίον καὶ ἔχαρτηματα εὐλόγως κατάλληλα διά τὴν ἡν προορίζονται χρήσην.

Εἰς τὴν προκειμένην δικηγορίαν, διαχωρισμὸν τῆς προκειμένης περιπτώσεως, ἡ πλασματικῆς γνώσεως, Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον συνετάχθη πρὸς τὴν κρίσιν τοῦ κατωτέρου Δικαστηρίου καθ' ἧν ἡ αἰτία τοῦ ἀτυχήματος δὲν ἀνήγετο εἰς ἐλάττωμα τοῦ πλοίου, ἀλλ' εἰς τὸ γεγονός διτὸ ἡ τελευταία ποσότης φορτίου ἦτο μολυσμένη. Ἡ ἀνάπτυξις ἀναθυμίασεων ἦτο ἀπροσδόκητον καὶ μεμονωμένον περιστατικόν, ὥστε ὑπὸ τὰ πραγματικὰ ταῦτα περιστατικὰ δὲν είναι σφαλερά ἡ κρίσις διότι ἡ ἐλλειψις συστήματος τεχνητοῦ ἀερισμοῦ, δὲν συνιστᾶ ἀναξιόπλου τοῦ σκάφους.

Ἡ ἀναξιόπλοια πλοίου τινος, παρετήρησεν τὸ Δικαστήριον, δύναται νὰ ὄφειλεται εἰς πλήθος ἐπὶ μέρους αἰτίων. Τὰ ἔξαρτηματα τοῦ πλοίου δυνατὸν νὰ είναι ἐλαττωματικά ἡ ἀνεπισκεύαστα ἡ καὶ τὸ πληρωμα νὰ είναι ἐστερημένον πείρας. Ἐτὶ, ἡ μέθοδος φορτώσεως τοῦ φορτίου νὰ μὴ είναι ἡ κατάλληλος. Ἐν τούτοις, ἡ αἰτία τοῦ ἀτυχήματος εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν δὲν ἀνήγετο οὔτε εἰς τὸ πλοίον, οὔτε εἰς τὰ ἔξαρτηματα, οὔτε εἰς τὸ πληρωμά του, ἀλλ' εἰς μεμονωμένην καὶ τελείως ἀπρόσποτον εἰσδυσιν βλασφεμῶν ἀναθυμίασεων ἐκ τῶν ἔξω.

Οἱ μειοφήφησαντες δικασταὶ διεφώνησαν δις πρὸς τὸ δίκαιον οὐχὶ δὲν πρὸς τὰ πραγματικὰ περιστατικά. Ἐδέχθησαν διτὸ ὁ ψεκασμός τοῦ σίτου δὲν είναι μεμονωμένον περιστατικόν, εἰς δὲ τὴν περιπτώσιν ταῦτην ἡ ἐλλειψις τεχνητοῦ ἀερισμοῦ εἰς τὰ κύτα, καθιστᾶ τὸ πλοίον ἀναξιόπλου καὶ διτὸ εἰς τὸ διπλεκές καὶ οὐχὶ προσκαίρως, ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ ἀλιευτικοῦ «ΡΕ·Ι·ΣΕΡ».

"SOCIETÉ DES ANCIENS ETS.

## A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

Tel. : 20.9884 & 20.1885

CABLES : LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

Operating : Marseille, Port de Bouc, Lavera, Berre

and all Mediterranean French Ports.

τοῦ λιμένος τοῦ Χάλλ, ἔνθα συνήθως ἐκφορτώνουν παρομοίου τύπου καὶ χωρητικότητος πλοία, εἰναι δὲ ἡ περιοχὴ αὐτη, ἡ κατάλληλος προβλήσις ἐκφορτώσεως στηρῶν. Ἔπιθεστηκών, ὑπεστήριξαν οἱ ναυλωταὶ διτὸ ἐπάγοντες περιπτώσει τὸ πλοίον δέν ἡτο ἐτοιμον πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου προδῆτα, διτὸ ἐγένοντο αἱ τελωνειακαὶ καὶ αἱ ὑγειονομικαὶ διατυπώσεις. Ὁ δικαστής λαμβάνων ὑπὸ διέτην τὰ ἐκτεθέντα πραγματικὰ περιστατικά, ἐκηρύχθη κατὰ τῶν ἐναγόντων— πλοιοκτητῶν καὶ ὑπὲρ τῶν ἐναγομένων— ναυλωτῶν. Ἐδάσισεν τὴν ἀπόφασιν τοῦ ταῦτην εἰς τὰς τάξις Βουλῆς τῶν Λόρδων ἐπὶ τῶν ὑπόθεσεων τοῦ διμοπλοίου «ΑΕΛΛΩ» (1960) καὶ «ΛΕΟΝΗΣ» (1908). Τὸ νομικὸν θέμα διπέρ τιθεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πότε δέν τὸ πλοίον νὰ θεωρηθῇ ὡς «καταπλεύσαν». Κατὰ πλειοψηφίαν, οἱ Βουλῆς τῶν Λόρδων ἔκρινεν διτὸ τὸ εἰς τὴν πάραν ἀφιχθέν πλοίον, δέν είναι «καταπλεύσαν» πλοίον, ἀφοῦ δέν εύρισκεται ἐντὸς τῆς ἐμπορικῆς, διοικητικῆς καὶ οἰκονομικῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος ἐπιφορτίσεως, ἐπεκαλέσθη τοῦ λόγους τοῦ δικαστοῦ Λόρδου Τζένκινς εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀπό την πλοΐα.

«Παρόμοιαι ρήτραι, αἱ διόποιαι ὑποχρέωντον τὸ πλοίον νὰ πλεύσῃ εἰς ὡρισμένον λιμένα καὶ ἔκει νὰ φορτωθῇ, ἀνευ καθορισμού λεπτομερειῶν ὡς πρὸς τὴν φορτώσεων ἐνέχουν τὴν ἐννοίαν διτὸ πλοιοκτητῶν τοῦ δικαστηρίου— ἐκναυλωτῆς τότε συμμορφουταὶ πρὸς τὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν τοῦ, διτὸ φέρη τὸ πλοίον ἐντὸς τῆς ἐμπορικῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος, δέν είναι εἰς τὴν περιοχὴν διτὸ πλοίον ἐπιφορτίσεως, ἐπεκαλέσθη τοῦ λόγους τοῦ δικαστοῦ Λόρδου Τζένκινς.

«Πράγματι, οἱ ἐνάγοντες ἐστηρίχθησαν ἐπὶ τοῦ δρου τούτου ὑποστηρίζαντες διὰ τοῦ πληρεξουσίου τῶν δικηγόρου διτὸ η παρεμβολὴ αὐτοῦ, ἔξεσθαν τὴν καθιερωμένην ἐννοίαν τοῦ πλοιοκτήτου πλοίου.

«Ἐξετάζων τὸ ἐπιχείρημα τούτο δικαστής Μάκ Νέαρ ἔκρινεν διτὸ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀλόγου δρου εἰναι διτὸ προβλέπεται διτὸ δρόνος διστηρίου πρὸς τρέχων εἰς τὸν πρῶτον λιμένα ἐκφορτώσεως, θά δράχσῃ ἐκ νέου τρέχων μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ διαπλού πρὸς τὸ δεύτερον λιμένα ἐκφορτώσεως διὰ τοῦ «κατάπλου» τοῦ πλοίου εἰς αὐτόν. Ὁ δρος «εἴτε ἐπλεύσειν εἴτε μῆ» ἐτέθη ἵνα προσδοθῇ ἔμφασις εἰς τὸ ποντίκι.

«Εἰναι σαφές, συνέχειν δικαστής, διτὸ δάσει τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν τῆς ὑπόθεσεως, τὸ πλοίον ἀφιχθέν εἰς Σπέρν Χέντ, δὲν ἐφθασσεν ἐντὸς τῶν διοικητικῶν, νομικῶν καὶ δημοσιονομικῶν δρίων τοῦ λιμένος τοῦ Χάλλ καὶ διτὸ ἀδύνατον δι' οἰστρηποτε ἐρμηνείας τῶν λέξεων, νὰ ἐρμηνευθῇ ἡ ἐκφορτώσεως διὰ τοῦ «κατάπλου» τοῦ πλοίου εἰς αὐτόν. Ὁ δρος «εἴτε ἐπλεύσειν εἴτε μῆ» ἐτέθη ἵνα προσδοθῇ ἔμφασις εἰς τὸ ποντίκι.

«Ἀκολούθως, ἀπέρριψεν τὴν ἀγώγην τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπεδίκασεν δὲ τὴν ἀνταγωνικὴν ἀπάτησιν τῶν ναυλωτῶν ἐκ Λ.Α. 197.16.3 μετά τῶν ἔξδων.

«Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Ἡ ἀποφις τοῦ δικαστοῦ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως, ἀκολούθει τὴν παγιωθεῖσαν ἐπὶ τοῦ θέματος, ἀγγλικὴν νομολογίαν. Κατάπλους ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως καὶ τοῦ τόπου τούτων, δὲν ἀποτελεῖ συμμόρφωσιν τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς τὴν ἐκτόπου κείμενον ἐκτὸς τῶν δρίων τοῦ λιμένος, διότι ἀλιευτικοῦ ἡ γνώσης τοῦ πλοιοκτήτου πλοίου εἰς τὸ ποντίκι.

«Ομοίων ρύθμισιν περιέλαβεν διπέρ τοῦ ἀλιευτικοῦ Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δρίσας ἐν ἄρθρῳ 112 αὐτοῦ, διτὸ δέν ἡ ἐκναυλωτὴς ὑποχρεούται νὰ φέρῃ τὸ πλοίον εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως καὶ ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθήκων «ἰ εἰς τὴν ἐν δε ει γεννητην διατάξιν αὐτη τὸν φράτην 560 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἀλλὰ κατὰ τὴν Εἰσηγητικὴν «Ἐκθεσιν τοῦ ΚΙΝΔ, δὲν ἐμιμήθη οὗτος τὴν λεπτομερή καὶ περιπτωσιολογικὴν γερμανικὴν διατύπωσιν, ἐπειδὴ ἐπροτιμήθη ἡ θεσικὴ γενικού κανόνος καὶ ἀφεθη εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ δικαστοῦ, ἡ ἐπίλυσις τῶν ἐπὶ μέρους ζητημάτων.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΘΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

**HORACE L. OKELL & SONS**

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

LIVERPOOL 8.

Telephone : ROYAL 4482

24 Hour Service

183/185 REGENT ROAD

Salford 5, MANCHESTER

Telephone : TRAFFORD PARK 0573

Telegrams : "REPLENISH,, ALL PORTS

Πλήρως κατηρτισμένον Ἑλληνικὸν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἀμεμπτον ἐξυπηρέτησιν.



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

«Η παγκόσμιος ναυπηγική διοικησαία έξακολουθεί νά πλήσσεται όποδιαν χαμηλήν ναυλαγορά, από δύστατον ανταγωνισμόν εἰς τὰ φορτία, από περισσοτέραν άργυρον και προσφερομένην χωρητικότητα και από τὴν αύξησιν τοῦ κόστους διαχείρισεων και τῶν ἐργατικῶν. Εἰς αὐτὸύ τὰς διαπιστώσεις προέρχεται κατὰ τὴν έξαυγιασίαν γενικῆν συνέλευσιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος (American Bureau) ὁ πρόεδρος αὐτοῦ κ. Ντεΐδιν Μπράουν. 'Υπενθύμισεν οὗτος, ὅτι εἰς τὴν πρὸ ἔτους ἔκθεσίν του ἀνέφερετο εἰς τὴν σημειωθεῖσαν τὸ 1960 ἔκπτωσιν κατὰ 10% τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1959, ὅτε εἶχε πραγματοποιηθῆ ἔνα ρεκόρ δι' εἰρηνικῶν περιόδων κατασκευῆς σκαφῶν 12.667.000 τόνων d.w. Κατὰ σχετικάς στατιστικάς, μία περαιτέρω ἔκπτωσις κατὰ 10% ἐσημειώθη καὶ εἰς τὴν παραγωγὴν τοῦ 1961. Κατεσκευάσθησαν 674 σκάφη (τῶν 1.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 7.137.000 τ. γκρός ή 10.189.000 τόνων d.w., μὲ μείωσιν 1.017.000 τόν. d.w., ἔναντι τοῦ 1960. Διὰ τὸ 1962, αἱ προβλέψεις διαγράφουν μίαν ἀκόμη ὑποχώρωσιν. Κατὰ τὰ διαρρέωσαντα 16 μεταπολεμικά ἔτη, η παγκόσμιος ναυπηγική διοικησία παρήγαγεν 9.330 πλοίων, 77.435.000 τ. γκρός ή 111.159.000 τόνων d.w. Τὰ 50% τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἀνέφερον εἰς δεξαμενόπλοια, 47% εἰς σκάφη ἐπορύ οφτίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 3% εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

Όι απότελεσμα της μεγάλης ταύτης και συνεχιζομένης εισέτι μεταπολεμικής ναυπηγικής παραγωγής, ύφισταται σήμερον έν τῷ κόσμῳ ἔνα ρεκόρ πρωτοφανούς συνόλου, περιλαμβανούς 17.426 ποντοπόρων ἐμπορικά πλοίων (τών 1.000 τ. γκρός και άνω) συνολικής χωρητικότητας τος 125.851.000 τ. γκρός ή 177.290.000 τόνων d.w., βάσει ἀποκριβώσεων στατιστικής της ἀμερικανικής «Maritaiju 'Athmionistreisioν». Πρὸ τοῦ πολέμου ὑπήρχον 13.004 ἐμπορικά πλοία 59.000.000 τ. γκρός ή 81.000.000 τόνων d.w., δηπερ σημαίνει, διτὶ η σημειωνή χωρητικότης d.w. είναι ὑπερδιπλασία τῆς πριοπολεμικής, μὲ μίαν ἐκ παραλλήλου αὐξησιν τοῦ κατὰ μανδά μεγέθους καὶ τῇ μέσης ταχύτητος.

Μεγαλύτερά ανάπτυξις έστημειώθη είς τάς κατηγορίας τῶν δεξαμενοπλοίων και τῶν φορτηγών ξηρού φορτίου χῦμα. Ή κατά τὸ 1961 κατασκευή έμπορικών πλοίων από τάς ναυτικάς χώρας περιέλαβεν 163 δεξαμενόπλοια, 4.754.000 τόνων Δ.Π., 495 κοινά φορτηγά ξηρού φορτίου και εμπάλκ - κέρριερς, 5.342.000 τόνων Δ.Π. και 16 έπιβατηγά, 274.000 τ. γκρός. Μέσον δριον μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων ήτο τὸ 29.160 Δ.Π. Δ.Π., ἔναντι 28.840 Δ.Π. τοῦ 1960. Ακυρώσεις έστημειώθησαν ἐπὶ παραγγελίων διὰ 36 πλοία, συνδλικῆς χωροτικόπτης 995.000 τόνων.

Έπι τη βάσει τού γκρός τουνά, τά ιστονικά ναυπηγεία ένεφαντισαν την μεγαλύτεραν παραγωγήν μὲ 1.430.000 τ. γκρός, άκολουθούμεναν από την 'Αγγλιαν μὲ 1.277.000 τ. γκρός και την Γερμανίαν μὲ 861.000 τ. γκρός. Της Γερμανίας ή παραγωγή ήτο κατά 163.000 τ. διλγωτέρα, της Ισπανίας κατά 184.000 τ. διλγωτέρα και της 'Αγγλίας κατά 59.000 τ. μεγαλύτερα, έναντι τού 1960. Τα ναυπηγεία τών τριών σύτων χωρών συνεκέντρωσαν τὰ 50% της παγκοσμίου παραγωγής κατά τὸ 1959 και 1960, τὰ 56% κατά τὸ 1958, τὰ 60% κατά τὸ 1957 και τὰ 65% κατά τὸ 1956, γεγονός ὅπερ αποδεικνύει τὴν προοδευτικῶς εύρυτέραν συμμετοχήν διαφόρων χωρών εἰς τὰ ναυπηγήσεις.

Αἱ ὑφιστάμεναι παραγγελίαι διὰ τὰς κυριωτέρας ναυπηγικὰς χώρας

άναφέρονται είς σκάφη συνολικής χωρητικότητος 31 έκατομμυρίων τόνων d.w., είς οίον δηλαδή ποσόν, συμφώνως πρός τάς τελευταίας στατιστικάς, έκυμαίνοντο και πρό έτους. Πρό πενταετίας αἱ παραγγελίαι ήταν κάλυπτου χωρητικότητα 55 έκατομμυρίων τόνων d.w. Ή παγκόσμιος ἐπίσης ναυπηγική παραγωγικότης πρόβλημα άπο 9.000.000 τ. γκρός (τοῦ 1956) είς 13.000.000 τ. γκρός, τὸ 1961, ἀλλὰ κατά τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 56% μόνον τῆς ίκανότητος ταύτης ἀπησχολήθησαν καὶ τοῦτο είχεν ὡς ἀποτέλεσμα χαμηλᾶς προσφοράς ναυπηγήσεων καὶ δόξην ἀνταγωνισμού διὰ τὴν ἔξασφάλισιν συμβολαίων. Ή ἐπιμήκυνσις καὶ μετατροπή «Τ. 2» εἰς φορτηγά ξηρού φορτίου ἔξηκολούθησε καὶ 130 σκάφη ὑπέστησαν τοιαύτην μετατροπήν.

"Οσον άφορε τας 'Ηνωμένας Πολιτείας δ. κ. Μπράουν άνεφερθή εις τας παραγγελίας 82 φορτηγών και 8 μικτών (φορτηγών και έπιβατηγών) αντί συνολικού κόστους ένδος δισεκατομμυρίου δολαρίων, με δάσσιν τας σχετικάς κρατικάς έπιχορηγήσεις. Εις 300 ένω δύλω πλοιού παρεχωρήθησαν έπιχορηγήσεις, έκτελέσεως τακτικών γραμμών, ένω και πρόσθετοι τοιούται προβλέπονται. 'Η ναυπηγική βιομηχανία των 'Ηνωμένων Πολιτειών άναμενει περισσότεραν άκομη έργασίαν, όντι ληφθή όπ' ζητούν το γεγονός, δητι τά 75% της άμερικανικής χωρητικότητος άναφερονται εις σκάφη πολεμικής κατασκευής, άτινα συντόμως θά φέσσουν το διοικητή εικοσαετούν ήλικιας.

Κατά τό α' έξαμηνον τού τρ. έτους έναυπηγήθησαν 167 σκάφη, 1.027.618 τ. γκρός, ύπό την έπιβλεψιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, τὰ δὲ υπάρχοντα συμβόλαια τὰ προβλέποντα έπιβλεψιν τοῦ αὐτοῦ Νηογνώμονος άναφέρονται εἰς 333 σκάφη, 4.420.441 τ. γκρός, ἀτίνα τελοῦν ύπό ναυπήγησιν εἰς 'Ηιωμένας Πολιτείας καὶ ἀλλαχοῦ. Καὶ ὁ κ. Μπράους κατέληξεν ὡς ἔξης: «Ἐντάσις διὰ περισσότερον εἰδίκευμένα πλοῖοι συνεχίσθη. 'Ενας ἀριθμὸς μετατροπῶν ἐλασθε χώραν διὰ τὴν παραλαβῆν φορτίων ἐγκιβωτισμένων, δομοιομόρφου μεγέθους, ὑγροποιημένων ἀερίων καὶ διαφόρων ἄλλων ειδικῶν φορτίων. Ἡ τοιαύτη πρόδοσ προβλέπεται νὰ σημειώσῃ περαιτέρω τεχνικὰς ἔξελιξεις».

ITALIA

## ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Πρόερχεται εις άποφασιστικά μέτρα ή 'Ιταλική κυβέρνησης πρός ένίσχυσιν τής ώκεανιού άλιειάς. Μετά μακράς έπι τοῦ θέματος τούτου συζητήσεις κατά τὴν συγκροτηθεῖσαν εἰς 'Αγκώνα ἀλιευτικήν Έκθεσιν, ἐπεξήητη ή κρατική συμπαράστασις διὰ τὴν ἐντατικήν ἄφ' ἔνος ἐκμεταλλεύσιν τῶν Μεσογειακῶν πεδίων ἀλιειάς καὶ ἀφ' ἔτερου διὰ τὴν δραστηριωτέραν ἀπασχόλησιν πέραν τῶν στενῶν τοῦ Γιβραλτάρο. 'Υπογραμμίζεται η ἀνάγκη συγκεντρώσεως ὅλων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀλιείαν ὑπῆρεσιών, η παροχὴ πιστώσεων πρὸς ναυπήγησιν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν σκαφῶν, η κατάρτισης εἰδικευμάτων πλομάριάτων καὶ η ἀμεσωτέρα μελέτη τῆς τεχνικῆς τῆς ἀλιείας. 'Υπενθυμίζεται συναφῶς, δτὶ ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς θὰ πρέπει η Ιταλικὴ ἀλιεία νὰ ὁργανωθῇ οὕτω πως, ὅπτε νὰ ἔνισχυθῇ η συναγανοιστική της ικανότης. 'Ἐπι τῇ δάσει στατιστικῶν δεδομένων ἀναφέρεται, δτὶ τρία ἑκατομμύρια 'Ιταλῶν ἀπασχολεῖ σήμερον η ἀλιευτική διομηχανία, ητις ἀποτελεῖ τομέα, τὸν διότοι δὲν δύναται νὰ παρίδῃ τὸ κράτος, διότι εἶναι ὡς τρίτος μετὰ τὴν διομηχανίαν γενικῶς καὶ τὴν γεωργίαν, ποὺ τυγχάνει τόπος κρατικῆς προστασίας.

Είς σχετικόν υπόμνημα πρός τὴν κυβέρνησιν τονίζεται τὸ παράδειγμα ἔξιν χωρῶν καὶ Ιδαιτέρως τῆς Ἰσπανίας, ἣτις ἐπέτυχεν, δῆλον νά ὀργανώσῃ ίδιαν ύποδειγματικὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πληθυσμοῦ της, ἀλλὰ καὶ τρίτας χώρας νά ἔχουπρετή διά τῶν ἀλιευτικῶν της. "Ἡ ὁκεανοπόρος αλιεύει ἐφανίζει σηματικὸν πεδίον δράσεως διὰ τὰ Ιταλικὰ ἀλιευτικὰ καὶ διανοίγει ἔνα περισσότερον καρποφόρον δρόμον διά το μέλλον. Χρειάζονται δύομά πρὸς εὐδωσιν τῆς ἐπιδιώξεως μεγάλα οἰκονομικά μέσα. Τὰ σκάφη τῆς μεγάλης ἀλιείας στοιχίζουν ἀκριβά. "Ἐνα συγχρονισμένον σκάφος ὀπταῖτε δαπάνην ἐνὸς δισεκατομμύριου λιρεττῶν, διὰ νά ναυπτηγηθῇ, θὰ δύναται δύομά νά ἀποφέρῃ ἀλιεύσα 1.000 τόνων ἑτησίως, μὲν μέσον εἰσόδημον 250 λιρεττῶν κατὰ κιλόν. Δάνειον 200 δισεκατομμύριων λιρεττῶν προ-

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΑΝΤΗ ΕΞΟΠΛΙΖΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗΝ**

ΤΩΝ ΠΑΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

TRIESTE - PIAZZA DUCA DEGLI ABBUZZI, 1

**STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS**

Άπό τὴν προσωπικὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ

#### SUB - AGENCIES IN ALL ADRIATIC PORTS

CABLES : AGEMAR TRIESTE

TELEX : INTERNATIONAL 46059

**TELEPHONE : 23703 - 29784 - 38262**

τείνεται διὰ τὴν ἀπόκτησιν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν. Τὸ παράδειγμα τῆς Γαλλίας φέρεται ὡς τὸ πλέον πρόσφατον. Ἡ ἀπόδοσις τῶν μεγάλων ἀλιευτικῶν — ἀναφέρεται ἐν κατακλεῖδι — θὰ περιορίσῃ τὰ δαπανώμενα σήμερον σημαντικά ποσά δι' εἰσαγωγὴν ἀλιευμάτων πρὸς διατροφὴν τοῦ Ἰταλικοῦ λαοῦ.

#### ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ὑπογραμμίζεται ἀπὸ μέρους τῶν κύκλων τῶν ἑλευθέρων Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ποσοστόν τῆς κρατικῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ναυτιλίαν βαίνει δῆμηρα αὐξανόμενον. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 4.243.855 τόνων ἀνήκουν εἰς τὸν ἔλευθερον ἐφοπλισμόν, ἐνῷ τὸ ἔλεγχόμενον ὑπὸ τοῦ κράτους τονῶν ἔφθασε τὸ 1.019.752 τ. Ἐξ αὐτῶν, πλοῖα 664.000 τόνων ἀνήκουν εἰς τὸν "Ομίλον *Φινιμάρε*", ἔτερα 124.000 τόνων εἰς τὸν "Ομίλον *Φινισάιντερ*" καὶ 230.000 τόνων εἰς τὸν "Ομίλον E.N.I.". Κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν τὸ κρατικὸν τονῶν, ηὔξηθε κατὰ 16.3%, τοῦ δὲ ἑλευθέρου ἐφοπλισμοῦ μόνον κατὰ 5.4%. Βάσει τῶν ηδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν παραγγελιῶν προβλέπεται νὰ σημειωθῇ περαιτέρω αὔξησις τοῦ τονῶν κρατικοῦ συμφέροντος ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας.

### ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΕΦΕΚΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Σημεῖα τῶν καιρῶν. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ πολέμου μειοῦται τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικὸν τῆς Ἀγγλίας. Ἀπροθυμία διαπιστοῦται τῶν νέων διὰ τὴν εἰσόδου εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Κατὰ τὸν Ιούνιον 304 ὀλιγώτεροι μαθητεύομενοι, δόκιμοι καὶ λοιπῶν κατηγοριῶν ναυτικοὶ ἐπέβησαν τῶν πλοίων. Σύνολον δυνάμεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ 143.754.

Ἐλλειψις σημειούται εἰς ἀξιωματικοὺς γεφύρας καὶ μηχανοστασίου. Ἡ ναυτικὴ παράδοσις ἀμβλύνεται καὶ εἰς αὐτὴν τὴν ἄλλοτε θαλασσοκράτειραν.

#### ΜΕΤΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗ ΒΙΟΝ

Τὰ ναυτηργεῖα Οὐλλησιμ Γκραίη, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπουλ, τῶν ὁποίων ἡ σταδιοδρομία καλύπτει μίαν ὀλόκληρην ἐκατονταετίαν, πρόκειται νὰ ἀναστείλουν κατ' αὐτᾶς τὰς ἐργασίας των, ἀλείψει νέων παραγγελιῶν. Μετὰ τὴν παράδοσιν δύο πλοίων καὶ τὴν συμπλήρωσιν ὠρισμένων ἐπισκευῶν, τὰ ρηθέντα ναυτηργεῖα καὶ τὸ ἐξ αὐτῶν ἔξαρτώμενον μηχανουργεῖον τῆς «Σέντραλ Μαρίν», θὰ παύσουν ἐργαζόμενα καὶ προσωπικὸν ἐκ 1.500 ἐργατοεργάτων θὰ περιέλθῃ εἰς ἀνεργίαν. Ἡ ἀπόφασις αὗτη τῶν ναυτηργείων Γκραίη ἐνεποίησε βαθυτάτην ἐντύπωσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν καὶ ναυτηργικῶν κύκλων τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

Ἀναστολὴ ἐργασιῶν ναυτηργείων δὲν ἔχει σημειωθῇ ἀπὸ τῆς μεγάλης κρίσεως τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν. Πρὸ ήμερών ὁ διευθυντής τῶν

ναυτηργείων Τζάν Μπράουν ἀπέκτησε τὰς γνώμας καὶ ὅλων ναυτηργῶν, προσανηγγείλε τὴν ἀνάστολήν ἐργασιῶν ὠρισμένων ναυτηργείων. Σημειώτεον, δῆτα νὰ ναυτηργεῖα Γκραίη ἐργάζονται ἀπὸ τίνος χρόνου μὲ ζημίαν, εἰς μάτην δὲ ἀνεζήτησαν ἐργασίαν, ἵνα δυνηθοῦν — ἔστω καὶ μὲ σίκονομικὴν θυσίαν — νὰ συνεχίσουν τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν.

Ἐνδιαφέρει νὰ προστεθῇ, δῆτα τὰ ναυτηργεῖα Γκραίη ἔχουν δεσμούς μακράς συνεργασίας μὲ "Ελληνικὰς ἐφοπλιστάς, Ιδιαιτέρως δὲ μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν Οἶκον τοῦ κ. Λιβανοῦ.

#### ΤΟ „ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΕΓΚΕΦΑΛΩΝ“ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ

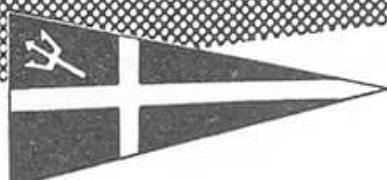
Ἡ κρίσις, τὴν ὁποίαν καὶ ἡ βρετανικὴ ναυτιλία διέρχεται εἰς δῆλους αὐτῆς τοὺς τομεῖς, ὑπερέωσε τὴν κυβέρνησιν νὰ προέλθῃ εἰς ἀμεσωτέρων πρὸς αὐτὴν συμπαράστασιν. Συνεπήθη «Συμβούλιον Εγκεφάλων», ως ἔχαρακτηρίσθη, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν πρὸς μελέτην καὶ γνωμοδότησιν ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Δέκα ἐπτά ἐν δλω ἐκπρόσωποι τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας θὰ μετάσχουν τοῦ συμβουλίου. Δύο μόνον θὰ προέρχωνται ἀπὸ τὴν μὴ ναυτικὴν διοικησίαν. Ἐξέχουσαι ἐφοπλιστικοὶ φυσιογνωμίαι τῆς Ἀγγλίας, δῆπας ὁ σέρ Νικόλας Κέυζερ καὶ ὁ σέρ Ντόναλντ Αντέρσον καταλέγονται μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ συμβουλίου, ὅπερ θὰ εἰσηγήται τὰ ληπτά μέτρα. Αἱ ὑποδείξεις του δεν θὰ διδωνται εἰς τὴν δημοσιότητα. Αἱ σημειωθῆ, δῆτα διχογνωμία ἀπόφεων ἐνδέχεται ζωηρότατα νὰ ἐκδηλωθῇ κατὰ τὴν διαπρώσωσιν τῶν ἐκάστοτε πορισμάτων τοῦ συμβουλίου μεταξὺ ίδιας τῆς κατηγορίας τῶν φορτηγῶν γραμμῆς καὶ τράμπης, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς ἔργατοις ἐκπροσώπους.

### ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

#### Η ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗΝ

Κατὰ σοβιετικάς ἀνακοινώσεις ἡ ναυτιπλοΐα ἐπὶ τῆς ἀρκτικῆς ὁδοῦ θὰ ἔξειληχθῇ ἔφετος ὑπὸ συνθήκας περισσότερον περιπλόκους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν ἔτος. Ιδιάζουσαι δυσκολίαι ἀναμένεται νὰ ἀνακάψουν εἰς τὰς θαλάσσας Λασπίεν καὶ Μπάρεντζ, καθὼς καὶ εἰς τὸ νοτιοδυτικὸν τῆμα τῆς θαλάσσης τοῦ Καρά. Πέραν τῶν παλαιμάχων παγοθραυστικῶν «Κράσσιν», «Ἐρμάκ», «Πλοίαρχος Μελεκάφ», «Πλοίαρχος Μπιελούσοφ», «Πλοίαρχος Βορονίν», «Σινθρία», «Ναύαρχος Λαζάριεφ» καὶ «Ναύαρχος Μακάρωφ», θὰ μετείχον θερινῆς ἀξομήσεως τὸ ἀτομοκίνητον παγοθραυστικὸν «Λένιν» καὶ τὰ δηζελοηλεκτρικὰ παγοθραυστικά «Λένινγραδ» καὶ «Μόσκβα».

Κατὰ προχείρους ὑπόλογισμούς, ἡ ποσότης τῶν φορτίων, ἄτινα δημικινθοῦν ἔφετος διὰ τῆς ἀρκτικῆς ὁδοῦ θὰ ἀποτελέσῃ ρεκόρ. "Ἄνω τῶν 100 σκαφῶν θὰ προσεγγίσουν εἰς τὸν λιμένα Ιγκάρκα, δ-



# ΕΛΜΕΣ

Ταξίδια μὲ ἀνεσιν παὶ περιποίησιν  
Παράδοσις 33 ἑτῶν

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΓΑ

Α/Π ΙΩΝΙΑ ΑΠ ΜΑΣΣΑΛΙΑ ΑΠ ΛΑΥΔΙΑ ΑΠ ΜΗΔΙΑ

ΤΑΧΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ

Α/Π ΕΓΝΑΤΙΑ Α/Π ΑΠΠΙΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ: ΕΛΜΕΣ - ADRIATIC

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αποταθῆτε εἰς τὸν ταξιδιωτικό σας Πράκτορα



πόθεν διεξάγεται ή έξαγωγή ξυλείας τού λεκανοπέδιού τῶν ποταμῶν "Άγκοβα καὶ Ἐνισέῃ, ηῆς καὶ θά αὐξηθῇ κατὰ 35%. Σκάφη ἀνοικτῆς θαλάσσης, μόνον ἐπὶ 60 ἑώς 70 ἡμέρας τοῦ ἔτους δύνανται νὰ πλέύσουν εἰς τὰ ὄχατα τοῦ Ἀρκτικοῦ ὥκεανοῦ. Κατὰ τὰς ὑπολοίπους ἡμέρας ή περιοχὴ καλύπτεται ἀπὸ πάγους καὶ εἶναι ἀπροσπέλαστος. Οἱ ναυτιλούσις τότε δοθεῖται ὑπὸ παγοθραυστικῶν, ἄτινα κατώρθωσαν τὸ παρελθόν ἔτος νὰ παρατείνουν τὴν ναυσιπλοΐαν κατὰ 25 ἀκόμη ἡμέρας. Περιστέρω παράτασις τῆς ναυσιπλοΐας ἀναμένεται δι' ἕφτος, μὲ συμμετοχὴν ἑκατοντάδων σκαφῶν. Τὸ παγοθραυστικὸν «Λένινη» θὰ διανοίγῃ ὁδὸν διὰ τὰ πλοῖα ἐπὶ διαδρομῆς 200 μιλίων ἐντὸς τῶν πάγων τῶν στενῶν Βλκίτσκι.

Τεσαράκοντα τέσσαρες εἰδικοὶ τοῦ "Ιδρύματος Ἐρευνῶν τοῦ Ἀρκτικοῦ καὶ Ἀνταρκτικοῦ λαμβάνουν ἅμεσον μέρος εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῶν μεταφορῶν διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ τοῦ Βορρᾶ, ἐνῷ τὸ προσωπικὸν τῶν ἐπιστημονικῶν παραπροτηρίων τῶν νήσων καὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ παγωμένου ὥκεανοῦ θὰ παράσῃ τὴν δούθειάν του εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῆς ναυσιπλοΐας. "Ηδη, αἱ σχετικαὶ προετοιμασίαι ἐπερατώθησαν καὶ τὰ σκάφη ἥρχισαν ἀποπλέοντα ἐκ διαφόρων λιμένων κατευθύνομενα πρὸς τὸν Ἀρκτικόν.

#### ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

«Ἔπιτάμενον σκάφος, δυναμικότητος μεταφορικῆς 300 ἐπιβατῶν, καθειλκύσθη πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὰ ναυτηγείας Σόρμοδο τοῦ Βόλγα. Μέταχύτητα 45 μιλ., καθ' ὅρων θὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοκιμάς του εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ὅπου καὶ θὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν.

Δὲν εἶναι τὸ πρώτον «ἔπιτάμενον» διὰ τοὺς Ρώσους τεχνικούς. Εἶναι τὸ ἔδυδον κατὰ σειράν. Τὰ τέσσαρα προηγούμενα, μικροτέρας δυναμικότητος, τελούν ήδη ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τοὺς ποταμοὺς Βόλγαν, Δνεί-περον, Κάμα καὶ Γιενισέϋ.

#### ΜΕΓΑΛΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΑΡΑΓΩΓΟΣ ΧΩΡΑ

Ἡ Ρωσία συγκαταλέγεται σήμερον μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων παραγωγῶν πετρελαίου χωρῶν. Τοῦτο τούτεται εἰς ἄρθρον τοῦ «συντρόφου» Καλαμγκάρωφ, ἀρμόδιου ἐπὶ τῆς σοβιετικῆς διοικησίας πετρελαϊών καὶ φυσικοῦ ἀερίου. Πρὸ τεσαράκοντασίας, ἡ ἐποίσια παραγωγὴ ρωσικῶν πετρελαίων ἔφθαν μᾶλις τὰ 3.000.000 τόνων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1961 ἀνήλθεν εἰς 161 ἑκατομμύρια τόνων. Πρὸ 44 ἔτῶν, ἡ Ρωσία κατετάσσετο μεταξὺ τῶν τελευταίων παραγωγικῶν χωρῶν, σήμερον ὅμως κατέχει τὴν δευτέρην καὶ συντόμως προβλέπεται νὰ καταλάβῃ τὴν πρώτην θέσιν. Κατὰ τὸ κρατικὸν σχέδιον, τὸ 1965 ἡ πετρελαιοπαραγωγὴ θὰ φθάσῃ εἰς 240 ἑκατομμύρια τόνων, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1980 εἰς 700 ἑκατομμύρια τόνων!

Συστηματικῶς καὶ ἐπὶ εύρυτάτης κλίμακος ἐπισημαίνονται καὶ τυγχάνουν ἐκμεταλλεύσεως νέα κοιτάσματα. Αἱ σχετικαὶ ἔρευναι δὲν πε-

ριορίζονται εἰς τὸν Καύκασον, ἀλλ' ἐκτείνονται καὶ εἰς πολλὰς ἄλλας περιοχάς. Κατὰ τὴν περίοδον 1929—33 ἀπεκαλύφθησαν πηγαὶ εἰς τὴν περιοχὴν Πέρμ καὶ κατὰ τὸ 1934—39 ἔτεραι εἰς τὰς περιφερείας Κουμπίτσεφ, "Ορεμπούργι" καὶ Πασκιρί, ἥδη δὲ αἱ ἀναζητήσεις προχωροῦν εἰς τὴν μεταξὺ τοῦ Βόλγα καὶ τῶν Ούφαλίων περιοχήν, διόπου νέαι πετρελαιοπηγαὶ ἀπεκαλύφθησαν, γνωσταὶ ὑπὸ τὸ δόνομα «δεύτερον Μπακού».

Μεταπολεμικῶς, αἱ σχετικαὶ ἔργασίαι ἐνέταθησαν, εἰς τρόπον ὃστε σήμερον τὰ 2)3 τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου προέρχονται ἀπὸ τὸ «δεύτερον Μπακού». Στρώματα, ἐπίσης, φυσικοῦ ἀερίου ἀπεκαλύφθησαν εἰς τὴν χώραν τῶν Τατάρων, τὸ Κουμπίτσεφ, τὸ Πέρμ, τὸ Αζερμπαϊτζάν καὶ τὴν Τουρκομανίαν, ἐνῷ νέαι πετρελαιοπηγαὶ ἀνευρέθησαν εἰς Οὐκρανίαν, Κράσονγιαρσκ, Σταυρούπολιν, Βόγκογκραντ καὶ εἰς πλείστας ἄλλας περιφερείας τῆς δημοστόνδυνης Σοβιετικῆς "Ενώσεως, ἔξικυνουμένας μέχρι τῆς Δυτικῆς καὶ Ἀνατ. Σιβηρίας, παρὰ τὴν Ιρκούτσκην.

Κατὰ τὴν τελευταίαν, κυρίως, ἔξαετίαν, ἡ αὐξησίας τῶν ρωσικῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου ἔφθασε τὰς ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων τόνων. Οἱ γεωλόγοι ὑποστηρίζουν, διτὶ ἡ πετρελαιοφόρος ἐπιφάνεια τῶν χωρῶν ὅπου τοῦ κόσμου ὑπολογίζεται εἰς 29.4 ἑκατομμύρια τετραγωνικῶν χιλιομέτρων, ἐκ τῶν ὅποιών 11.3 εὑρίσκονται ἐπὶ ρωσικοῦ ἔδαφους, 4.3 εἰς "Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 13.8 εἰς δῆλας τὰς ἄλλας χώρας.

'Εξ ἀλλου, νέα συστήματα ἀνεπτύχθησαν διὰ τὴν ἀποκάλυψιν πηγῶν φυσικοῦ ἀερίου καὶ δάσει αὐτῶν διεπιστώμησαν, κατὰ προσέγγισιν, τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα. "Ἄς σημειωθῇ, διτὶ τὸ 1961 ἡ συμμετοχὴ τοῦ πετρελαίου καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνεργείας εἰς Ρωσίαν, ὑπελογίζετο καλύπτουσα τὰ 41.3% τῶν ἀναγκῶν. Διὰ τὸ 1980, ἀναμένεται νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 2)3 τῆς παραγωγῆς κάθε εἰδους καισμάτων πετρελαίου.

#### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΝ

"Η σοβιετική "Ενώσις παρήγγειλεν εἰς τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα 14 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 240.000 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιών ἐννέα θὰ εἰναι δεξαμενόπλοια τῶν 20.000 τόνων καὶ τὰ ὑπόλοιπα πέντε φορτηγά τῶν 12.000 τόνων ἑκατόντα. Διὰ τὴν πρώσων των τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ δύτακολινδρούς μηχανάς μὲ υπερφότισιν, τύπου B. καὶ W. καὶ δυνάμεως 12.000 πόπων. Αἱ μηχαναὶ αὗται θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, κατόπιν σχετικῆς ἀδείας τοῦ δανικοῦ ἔργοστασίου.

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΤΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

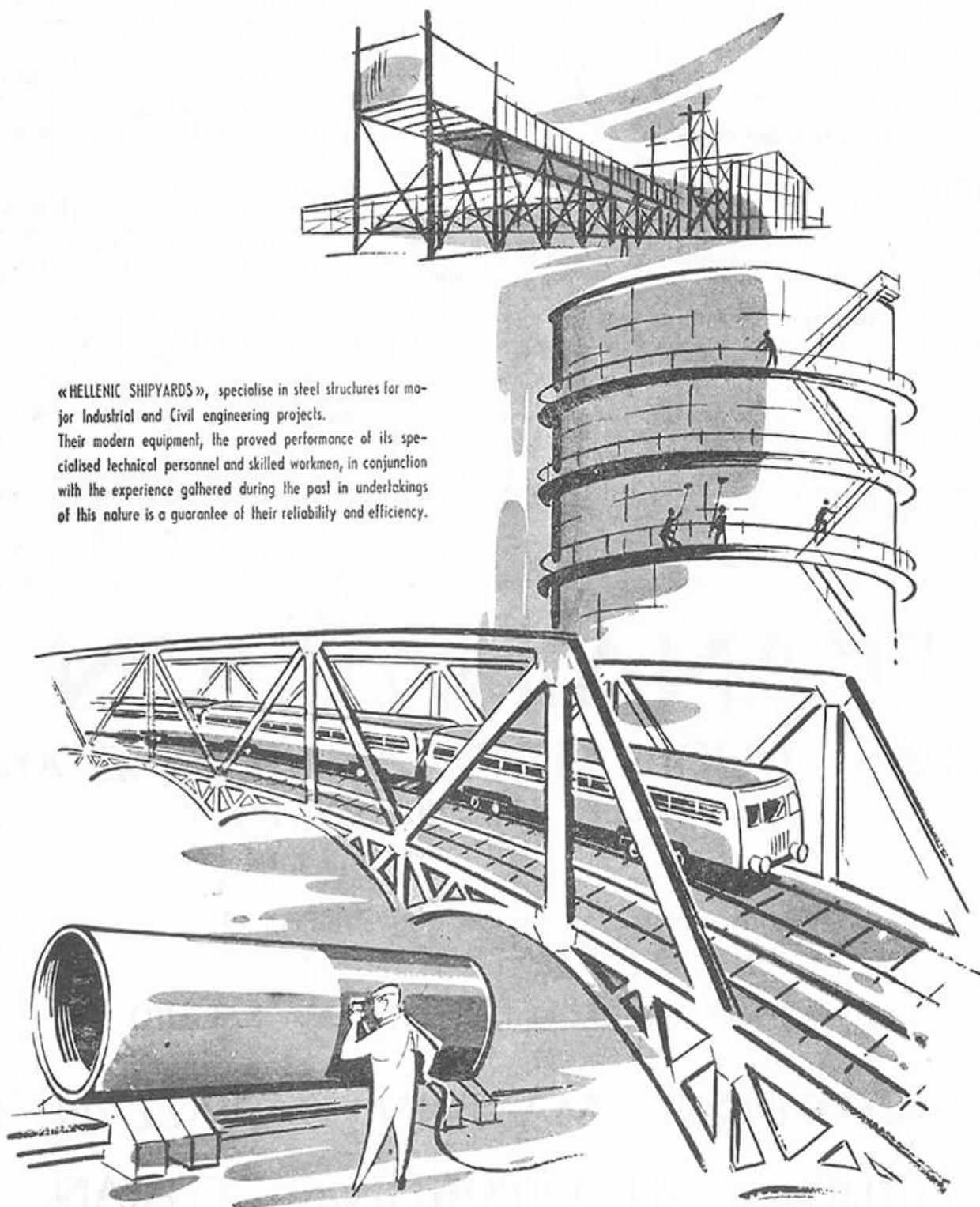
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,  
ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,  
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA, ELEUSIS BAY, NEAR PIRAEUS, GREECE



«HELLENIC SHIPYARDS», specialise in steel structures for major Industrial and Civil engineering projects.

Their modern equipment, the proved performance of its specialised technical personnel and skilled workmen, in conjunction with the experience gathered during the past in undertakings of this nature is a guarantee of their reliability and efficiency.

#### REGISTERED OFFICE

Athens,  
6 Acadimias Street, P.O. Box 480  
Telephones: 611.141-2-3  
Cables: SHIPYARD ATHENS  
Telex: ATHENS 123

#### U. K. AGENTS

Hellenic Shipyards (London) Ltd.  
41/43 Park Street, London, W. 1.  
Telephone: MAYfair 8400  
Cables: SHIPNIAR LONDON  
Telex: LONDON 28561/2

Agent for INDUSTRIAL application steel structures:

MILTON P. PESNIKIDIS Civil Engineer, Athens. 20 Omirou street, phones 624-431, 623-671, 625-643

#### U. S. AGENTS

Transoceanic Marine Inc.  
39 East 51st Street,  
New York 22, N.Y.  
Telephone: MURRAY HILL 8-7070  
Cables: TROCEANIC NEW YORK  
Telex: NEW YORK 4042

#### SKARAMANGA YARD

Eleusis Bay,  
Near Piraeus, P.O. Box 480  
Telephones: 073.471 (9 lines)  
073.351 (10 lines)  
Cables: HELLENICSHIPYARDS  
Telex: ATHENS 96 & 297

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:  
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδόληθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Οριεντ Λέϊκ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 7.211 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόσμος», παρασφύαδα τῆς «Οριεντ Μήνης Ήστ» (τοῦ κ. Μ. Λάρα).

2. «Χρυσάνθη» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 7.280 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν «Σεντράλ», ἀντιπροσωπευομένην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τοῦ κ. Δ. Μπουκάκη.

3. «Θερμοπύλαι» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Astri», νεοσχορασθέν) 8.311 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἀνώνυμον ἐταιρίαν «Ἐλληνικὰ Δεξαμενόπλοια».

## ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Μᾶς παρέχεται ἡ πληροφορία ὅτι ἡ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία «Río Valioso», ἥτις παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα “Εμδεν ἔνι μπάλκ κέρριερ τῶν 19.000 τόνων δὲν ἀνήκει εἰς τὸ συγκρότημα τῆς Capeside τοῦ Λονδίνου.

Πράγματι, ἄλλοι ἔξι Ἀνδρου ἐφοπλισταὶ παρήγγειλαν τὸ ἐν λόγῳ σκάφος.

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 30ὴν Ἰουλίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Seebek (τοῦ «Μπρεμερχάφεν») τὸ φορτηγὸν «Πολύδωρος» 12.000 τόν. γκρός ἢ 20.000 d.w. περίπου, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Στροβίλο» (διαχείριστις τῶν κ.κ. Πολυδ. καὶ Μάρκου Λαιμού). Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Fassa» 1.280 τ. γκρός, 1.902 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲν ἀνακατασκευὴν τὸ 1950, ἡγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 42.500 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Ἀιμούργον ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἀπόστολος Κ.».

## ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ



Ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργο-Σαρωνικοῦ (Πόρον, “Υδραν καὶ Σπέτσας) τὸ νεοαγορασθέν δηζελόπλοιον τῆς ‘Εταιρίας Τυπάλδου «Ydro». Ἡτο ἀπαραίτητον διὰ τὴν πληρεστέραν ἔξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς. Τὸ «Ydro» εἶναι τὸ ταχύτερον ἀκτοπλοίον σκάφος (20 μίλια), φέρει δύο μηχανὰς ὀρίστης ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, σχεδὸν καινουργεῖς, τύπου Φαίρμπανκς. Ἡγοράσθη πρὸ μηνῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ ἐδῶ μετεσκευάσθη. Τὰ δύο ἀνετα καταστρώματα τοῦ σκάφους, διίκοντα ἀπὸ πρύμνης μέχρι τῆς πρώρας, ἐπιτρέπουν τὴν παραμονὴν ὑπερεξικοσίων ἐπιθατῶν. Διατίθενται ἐπίσης εὐρύχωρος αἴθουσας ἐστιατορίου, μὲν ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ περιωρισμένος ἀριθμὸς ιδιαιτέρων διαμερισμάτων. Ἀξιοσημειώτος εἶναι ἡ ευτάθεια τοῦ σκάφους καὶ ἡ ἀπουσία κάθε κραδασμοῦ, παρὰ τὴν μεγάλην ταχύτητα ποὺ ἀνοπτύσσουν αἱ μηχαναί του. Τὸ «Ydro» μέλλει νὰ ἔχει πρετήσῃ θετικὴν συγκοινωνιακὴν ἀνάγκην τῶν νήσων τοῦ Ἀργο-Σαρωνικοῦ, νὰ ἐνισχύσῃ τὴν πρὸς αὐτὰς τουριστικὴν κίνησιν.

— ‘Επίσης, τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of London» 668 τ. γκρός, 800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἡγοράσθη παρ’ Ἑλλήνων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

## ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν εἰς Ἰσπανὸς φορτηγὸν «M. I. A. L. A. C. H.» (ex, «Toulouse») 7.027 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1934, διπερ εἶχεν ἔγκαταλειφθῆ εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς του, συνεπείς ἐκτεταμένων ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς, παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς Σάν Χουάν (τῆς Περούβιας). Ἡδὴ τὸ σκάφος ρυμουλκεῖται ἀπὸ ναυαγοσωστικὰ διὰ Μπιλμπάο, ὅπου καὶ θά διαλυθῇ.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἑλληνικὸν δεξαμενόπλοιον «Γουστράντ Ιντέγκριτ» 26.031 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, παραδοθὲν ἐν Πειραιεῖ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του ἐπέθη ὑπὸ λιθεριανὴ σημαία καὶ μετωνομάσθη «Pacific Satellite».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Γουστράντ Λόγαλτ» 7.231 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθὲν εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς τὸν λιμένα τῆς Οζάκας μετωνομάσθη «Φάρος». Ἡ λιθεριανὴ σημαία διεπρήθη.

— Τὸ τύπου «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Τρίτων» 10.603 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ὅπερ ἐπεμηκύνθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά καὶ συγχρόνως μετετράπη εἰς φορτηγὸν ἡρού φορτίου, ὑπέστηει λήν σημαίαν τῆς Λιθερίας καὶ ἀντ’ αὐτῆς ὑψώσει τὴν ἀστερόεσσαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of London» 668 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, παραληφθὲν εἰς Λονδίνον ἐπέθη ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Αγιος Ιωάννης».

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Καρίμπιαν Σκάρια» 10.691 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραδοθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του μετωνομάσθη «Άσπρον η Σούσιον».

— Παρελθόφθη ἐξ ἄλλου εἰς Κόντινεντ τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων μικρὸν δηζελοκίνητον γερμανικὸν κόστερ, «Haskerland» 383 τ. γκρός, 600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, τεθὲν δὲ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Νήσος Σκύρος».

## ΝΕΑ ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ

Παρελθόφθη ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Lurssen Werft τοῦ Μπρέμεν τὸ νέον δηζελοκίνητον γιώτ «Πήγασος II» τοῦ Εύαγ. Νομικοῦ, τόνων 542. Ἐχει μῆκος ὀλίκων 54,7 μέτρων, πλάτος 8,7 μέτρων, καὶ ὕψος 5,7 μέτρων. Βύθισμα 2,9 μέτρων. Μηχανὴ δῆζελ τύπου Μαϊμπάκη 16κύλινδρος. Ταχύτης 20 μιλ. Δέκα ἐπιβάται καὶ πλήρωμα 21 ἀνδρῶν. Πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ.

## ΥΠΟ ΕΚΠΟΙΗΣΗΝ

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανὸν φορτηγὸν «Σπέτσας α Πάτριος» 4698 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ὅπερ τελεῖ ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς Λάγκος, πρόκειται νὰ ἐκποιηθῇ ἐκεὶ διὰ δημοσίου πλειστηριασμοῦ τὴν 31ην Αύγουστου, κατόπιν σχετικῆς δικαστικῆς ἀπόφασεως.

## ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΑΛΥΣΙΝΑ

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 34774 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, ἐνεκρίθη ἡ ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν χρηματοδότησις τῶν ἐπιχειρήσεων ἀγο-

**„ΑΘΑΜΑΣ“ ΚΑΙ ΟΧΙ „ΑΔΑΜΑΣ“**

‘Η διεξαχθείσα είς τὸ Λονδίνον δίκη, ἐφ' ἡς ἡ εὐνοϊκὴ ύπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπόφασις (τεύχος τῆς Ιησ Αὐγούστου), ἀνεφέρετο εἰς τὸ φορτηγὸν «Α' Θ ἀ μ α σ» καὶ οὐχὶ «Α' Δ ἀ μ α σ». Τελεῖ τοῦτο υπὸ τὴν διοχείρισιν τῆς ἐδν ναυτικῆς ἑταιρίας «Αιγίς».

**Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑ ΤΟ "ΣΑΒΑΝΝΑ"**

‘Η ύπογραφεῖσα μεταξὺ τῶν κυβερνήσεων Ἐλλάδος καὶ Ἀμερικῆς συμφωνία διὰ τὸν εἴσπολον τοῦ ἀτομοκινήτου πλοίου «Σαβάννα» εἰς ἐλληνικούς λιμένας, ἀποτελεῖ ἥδη τὸ πρότυπον διμερῶν συμφωνιῶν καὶ μὲ ἄλλας εὐρωπαϊκὰς χώρας. Ἐφόσον αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι δὲν ἔστερχαν νὰ ύπογράψουν τὴν τελευταίαν σύμβασιν, τὴν ἐγκριθεῖσαν ἀπὸ τὴν διάσκεψιν τῶν Βρυξελλῶν, ἐκριθησαν ἐπιβεδλημέναι αἱ διμερεῖς συμφωνίαι, προκειμένου νὰ διευκολυνθῇ τὸ ταξίδιον τοῦ «Σαβάννα» ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον. Βάσει τῶν ὅρων τῆς ἐλληνο-ἀμερικανῆς συμφωνίας, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ἀναλαμβάνουν αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι τὴν ὑποχρέωσιν καταβολῆς τῶν ἀποζημιώσεων, τῶν προβλεπομένων υπὸ τοῦ νόμου Πράτης - «Ἀντερσον, διὰ τοὺς ἀντιδραστήρας ξηρᾶς. Το δριον τῶν ἐν λόγῳ ἀποζημιώσεων ἔξικνεῖται μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 500 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Ἀναγνωρίζεται ἐπίσης διὰ τῆς ίδιας συμβάσεως ἡ δικαιοδοσία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν δρίων ἀποζημιώσεων ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐλληνικοῦ Νόμου.

**ΤΙΜΗΤΙΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ**

Πληροφορούμεθα ὅτι διὰ Βασιλικοῦ Διατάγματος ἀπενεμήθη ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος Γεωργίου τοῦ Α' εἰς τὸν κ. Ιάκωβον Ἐμμ.

‘Ἐπίσης, ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος τοῦ Φοίνικος εἰς τὸν ἐν τῶν πλαυτότερων πλοηγῶν τῆς Διώρυγος κ. Δημοσθένην Π. Πασχάλην.

‘Ἡ ἐπίδοσις τῶν παρασήμων θὰ γίνη λίον προσεχῶς εἰς τὸ ἔκει Βασιλικὸν Ὑποπροξενεῖον τῆς Ἐλλάδος υπὸ τοῦ ουποροξένου κ. Διαμαντοπούλου.

**Ο κ. Ι. ΔΙΑΜΑΝΤΟΥΡΟΣ**

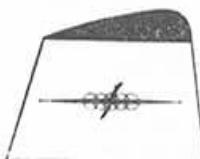
Μετὰ τεσσαροκοντατῆρ ἐν Ἐλλάδι ὑπηρεσίαν εἰς τὴν μεγάλην ἀμερικανικὴν ἑταιρίαν πετρελαίων Μόμπιλ “Οἴλ ὁ κ. Ιωάν. Διαμαντούρος τοποθετεῖται εἰς τὴν κεντρικὴν διεύθυνσιν τῆς ἑταιρίας εἰς τὴν Νέαν Υόρκην (Mobil International).

‘Αναλαμβάνει ὑπεύθυνον εἰδικὴν θέσιν εἰς τὸ Bunker Sales Department.

Εἴμεθα πεπεισμένοι ὅτι ἀπὸ τῆς περιόπτου αὐτῆς θέσεως ὁ κ. Διαμαντούρος θὰ ἐξηπηρετήσῃ τὰ συμφέροντα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν προμήθειαν καυσίμων καὶ λιπαντικῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν ναυλώσεων μὲ τὴν μεγάλην ἀμερικανικὴν ἑταιρίαν πετρελαίων.

**ΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ**

Κατηρτίσθησαν ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας πίνακες τῶν ἐργαζομένων Ἐλλήνων ναυτικῶν, βάσει τῶν δελτίων κινήσεως ναυτικῶν, τὰ ὁ-

**ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.****Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ",**

ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΧΡΙ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1962

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ ΒΕΝΕΤΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

21 Νοεμβρίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 π.μ.

14, 28 Νοεμβρίου

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 μεσημέρ.

15, 29 Αύγουστου

12, 26 Σεπτεμβρίου 10, 24 'Οκτωβρίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

22 Αύγουστου

5, 19 Σεπτεμβρίου 3, 17 'Οκτωβρίου

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 π.μ.

22 Αύγουστου

5, 19 Σεπτεμβρίου 3, 17 'Οκτωβρίου

ΤΕΤΑΡΤΗ 9 π.μ.

15, 29 Αύγουστου

12, 26 Σεπτεμβρίου 10, 24 'Οκτωβρίου

ΘΕΛΟΥΣΙΝ ΑΝΑΓΓΕΛΘ ΠΡΟΣΕΧΩΣ

ΘΕΛΟΥΣΙΝ ΑΝΑΓΓΕΛΘ ΠΡΟΣΕΧΩΣ

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:** Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν ὑνυνατότητα νὰ συνδύσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ & ΦΟΡΤΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»**ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 27 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 474.492, 477.489, ΉΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ποιά διετάχθησαν νά ύποβαλλουν κατά μήνα οι πλοίαρχοι τών ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν και έλληνικής πλοιοκτησίας πλοίων.

Βάσει τῶν συγκεντρωθέντων ως ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτει ὅτι κατά τὸν Μάρτιον τοῦ 1962 τὸ σύνολον τῶν ἐργαζομένων 'Ελλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πάσης κατηγορίας πλοίων, ἄνω τῶν 100 κόρων δικῆς χωρητικότητος ἀνήρχετο εἰς 44.329. 'Εξ αὐτῶν 20.549 εἰργάζοντο ἐπὶ έλληνικῶν φορτηγῶν, 4.241 ἐπὶ έλληνικῶν δεξαμενοπλοίων, 3.479 ἐπὶ έλληνικῶν ἐπιβατηγών πλοίων καὶ 15.093 ναυτικοί ἐπὶ πλοίων ύπὸ ξένων σημαίας έλληνικῶν συμφερόντων.

'Αναλυτικότερον οἱ ἐργάζομενοι ἐπὶ πλοίων ύπὸ ξένας σημαίας κατανέμονται, κατ' ειδικότητας, ὡς ἀκολούθως :

Πλοίαρχοι Α' 698, ἀξιωματικοί καταστρόματος 1.485, ἀξιωματικοί μηχανῆς 2.102, ἀξιωματικοί ἀσυρμάτου 660, γενικῶν ὑπηρεσιῶν 21, κατώτερον προσωπικὸν καταστρόματος 5.298, κατώτερον προσωπικὸν μηχανῆς 2.848, κατώτερον προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν 1.694, ὑγειονομικὸν προσωπικὸν 2 καὶ δόκιμοι 293.

Τέλος δ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1962 ἀνήρχετο εἰς 4.147.

#### ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ ΠΡΟΣ ΙΑΠΩΝΑΣ

'Ο πλοίαρχος τοῦ ναυαγήσαντος ἔλληνικον φορτηγοῦ «Σκύρος» κ. Χ. Κουλιανὸς ἀπῆκατε πρὸς τὴν ἀγγλόφωνον Ιαπωνικὴν ἐφημερίδα *«Shipping and Trade News»* τὴν κάτωθι δημοσιεύμενην ἐπιστολὴν, ἵνα ἐκφράσῃ τὴν εὐγνωμοσύνην αὐτοῦ καὶ τῷ πληρωματος πρὸς τοὺς κατοίκους τῆς νήσου Τοσίμα διὰ τὴν παρασχετήσαν πρὸς αὐτοὺς δοήθειαν κατὰ τὰς σκληρὰς στιγμὰς τοῦ ναυαγίου τοῦ σκάφους. Τὴν ἐπιστολὴν ἔδημοσίευσεν εἰς περίοπτον θέσιν ἡ Ιαπωνικὴ ἐφημερὶς εἰς τὸ φύλλον τῆς 19ης Μαΐου, ἔχει δὲ ὡς κάτωθι :

'Ἄξιότιμες Κύριε,

"Οπως γνωρίζετε, ἔξωθι τῆς ἡφαιστειάδους νησῖδος Τοσίμα κατὰ τὴν ἀλλημόνητον νύκτα τῆς 30ῆς Μαρτίου 1962 ύπηρξα τὸ θῦμα μιᾶς κακῆς μοίρας. Τὸ ύπὸ τὴν διακυβέρνησιν μου 18.000 τόν. ἔλληνικὸν ἀτόμοπλοιον «Σκύρος» προσάραξε.

Δόγγος ἀκριβῶν τοῦ ἀτυχήματος μου αὐτοῦ καὶ παρὰ τὴν ψυχικὴν ἀνατραφὴν, ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἐτέλουν, δὲν διέφυγον τῆς προσοχῆς μου τὰ πλούσια ἐστωτερικὰ χαρίσματα τῆς Ιαπωνικῆς ψυχῆς. Δὲν θὰ λησμονήσω ἐφ' ὅρους ζωῆς, ὅτι ἔνα μόλις λεπτὸν μετά τὴν προσάραξην ἐκατοντάδες πυρσῶν μέσα εἰς τὸ βαθὺ σκότος ἐκινούντο ἀπὸ ἥρας διὰ νὰ μᾶς ἐπιστάμανον τὸν κίνδυνον, τὴν παρουσίαν, δηλαδὴ, πρὸ ήμων τῶν δράχων πρὸς τοὺς ὅποιους ἀσύναισθήτας ἐφερόμεθα.

Τὸ θέαμα τῶν μεγάλων πυρῶν τὰς ὅποιας διετήρουν ζωηράς οἱ κάτοικοι τῆς νησῖδος διὰ νὰ φωτίζουν τὴν ἀκτὴν ύπὸ μίαν ἀφρίζουσαν γύρω μας θάλασσαν, θὰ μοῦ μείνῃ ἀλλημόνητον. Μᾶς κατηύθυναν διὰ τὴν ἀσφαλῆ προσπέλασιν τῶν σωσιδίων λέμβων.

Δραματικοὶ ὑπῆρξαν αἱ στιγμαὶ τῆς αὐτούτους τῶν νεαρῶν Ιαπωνῶν, οἱ ὅποιοι μὲ στολὰς θατραχιαθρῶν ἀφόδως ἐπηδούσαν εἰς τὰ κατάψυχα θραύσματα κύματα καὶ κολυμβῶντες μέσα εἰς τὸ σκότος προσπέλασθον νὰ φάδουν τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου διὰ νὰ παραλαβούν ἔνα σχοινίον καὶ νὰ τὸ φέρουν πρὸς τὴν ξηρὰν διὰ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς γέφυρα τοῦ πλοίου μὲ τὴν ἀκτὴν.

Συγκινητικά ὑπῆρξαν καὶ αἱ φροντίδες, ἡ καθαυτὸ μητρικὴ στοργὴ τῶν κατοίκων διὰ τὴν ἀνακούσιτον τῶν ἀτυχῶν ναυαγῶν, ριγούντων ἀπὸ τὸ δριμὺ ψύχος. Μὲ παραδειγματικὴν προθυμίαν προσέφεραν θερμά ποτὰ καὶ στεγνὰ ἀνδύματα, ἀκόμη καὶ τὴν οἰκοῖ φιλοξενίαν τῶν, τὴν ὅποιαν οἱ ναυαγοὶ συστελλόμενοι δὲν ἐδέχθησαν. Κοινὶ παρέμειναν μὲ τοὺς ναυαγοὺς πλησίον τῶν πυρῶν καθ' ὅλην τὴν ψυχρὰν ἐκείνην νύκτα.

Τῶν αὐτῶν φιλοξένων αἰσθημάτων ἀπήλαυσαν κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας οἱ ἐπὶ τοῦ προσαράξαντος σκάφους παραμείναντες ἄνδρες τοῦ πληρώματος.

Δὲν θὰ ἔξαλειφθοῦν ἀκόμη ἀπὸ τὴν μνήμην μου αἱ ἀδιάλειπτοι καὶ ἀθρόοι διηρησίαι, τὰς ὅποιας προσέφερεν εἰς ἐμὲ καὶ τὸ πλήρωμα τῆς Ιαπωνικῆς ἀκτοφυλακῆς.

'Εξ αἰτίας τῆς θεριασμένης ἀναχωρήσεώς μου ἐξ Ιαπωνίας δὲν μοῦ ἐδόθη ἡ εὐκαρία νὰ ἐκφράσω καταλλήλως τὰς εὐχαριστίας μου πρὸς τοὺς φιλοξένους κατοίκους τῆς Τοσίμα καὶ εἰς τοὺς γενναίους ἄνδρας

τῆς Ιαπωνικῆς ἀκτοφυλακῆς.

Καὶ πρὸς αὐτὸν τὸν σκοτὸν σᾶς ἀπευθύνω τὴν παροῦσαν μου, ἵνα δι' ὑμῶν λάβουν γνῶσιν οἱ τόσας ἐπιδιψιλέσσαντες πρὸς ἡμᾶς περιποιήσεις 'Ιαπωνες διὰ τὴν ἀπειρον εὐγνωμοσύνην μας.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Κ. ΚΟΥΛΙΑΝΟΣ

τέως πλοίαρχος τοῦ ἀποστολῆς «Σκύρος»

#### Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΕΓΗ ΤΩΝ ΘΕΡΜΑΣΤΩΝ

Μὲ γοργὸν ρυθμὸν συνεχίζονται αἱ ἐργασίαι τῆς ἀνεγέρσεως τοῦ παρὰ τὴν ὁδὸν Νοταρᾶ 108 τοῦ Πειραιῶς ιδιοκτήτου Μεγάρου τῆς Πανελλήνιου 'Ενωσεως Θερμαστῶν Θαλάσσης, ὃ «Στέφενσων», τὸ ὅποιον πρόκεται νὰ προσφέρῃ πολυτίμους ὑπηρεσίας εἰς τὰ μέλη τοῦ κλάδου τῶν ναυτοθερμαστῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ ἀνέγερσις τοῦ Μεγάρου ἐπιστοῦθεται κατόπιν τοῦ ἐκδηλωθέντος ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος πολλῶν 'Εφοπλιστῶν μας, οἱ ὅποιοι προσεφέρθησαν νὰ δοθῆταιν αὐτὴν προστάθειαν.

Συγκεκριμένας ἔγγνωσθε ὅτι: οἱ κάτωθι 'Εφοπλισταὶ προσέφερον συνολικῶς τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν ἔξικοντα ἔξι χιλιάδων ἔξακοσίων ἔξικοντα (66.660) διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σιδηρουργικῶν ἐργασιῶν ἐρχόμενοι εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μετὰ τοῦ σιδηρουργοῦ κ. Θωμᾶ Παπαδασίλεων Ναζιακοῦ 8 Νίκαιας καὶ καταβάλλοντες εἰς αὐτὸν τὰ χρήματα.

'Ο κ. Ιωάννης Λάστης προσέφερεν 12 παράθυρα στραντζαριστὰ προσόφεως, σιδηρᾶ μετά τῶν ρουλεμάν, μηχανισμῶν καὶ χειρολαβῶν αὐτῶν.

'Ο κ. Σταύρος Λιβανός προσέφερεν 2 μπαλκονόπορτες δίφυλλες στραντζαριστές, καὶ τρία παράθυρα φωταγωγῶν.

'Η Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΗ προσέφερε 7 παράθυρα στραντζαριστά καὶ διαφόρους ἄλλας συναφεῖς ἐργασίας.

'Η ΕΛΜΕΣ προσέφερεν 9 παράθυρα προσόφεως στραντζαριστά, ἵνα φωταγωγὸν καὶ διάφορα ἄλλα.

'Ο κ. Νικολάου προσέφερεν τὴν σιδηρὰν θύραν ταράτσας καὶ τὴν σιδηρὰν σκάλαν τοῦ παταρίου.

'Ο κ. Χρήστος Σιδεράτος προσέφερεν 4 φωταγωγούς, τὰ σιδηρὰ κάγκελα μὲ στραντζαριστή κουπαστή, 8 παράθυρα προσόφεως στραντζαριστά, 2 κλειδαριές τύπου ΤΣΑ.Ι.Σ, τὴν κουπαστή σκάλας ὑπογείου, ἐν φανάριον καὶ διάφορες ἄλλες ἐργασίες.

'Η CANOPUS COMP. TRANSOCEANICA Λονδίνον (κ.κ. Κουλουκούτης-Γκούμας) προσέφερε 2 θύρες στραντζαριστές μονόφυλλες, τις κλειδαριές αὐτῶν, 4 παράθυρα πλαίνα τῶν θυρῶν τῆς αιθούσης καὶ 6 παράθυρα ἄνω τῶν θυρῶν τῆς θύρας.

'Ἐπίσης ἡ Γενικὴ Ατμοποίησις τῆς Ελλάδος Α.Ε. (κ. Παρθενόπουλος) προσέφερε τὴν κατασκευὴν 26 μ2 ξυλίνων κουφωμάτων, ἐρχόμενος εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μετὰ τοῦ ξυλουργοῦ κ. Βασιλείου Παύλου Δημητρακοπούλου 38 Καλλιθέας.

'Ωσαύτως ἡ 'Ενωσις Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συνέδαλεν εἰς τὴν ἀνέγερσιν τοῦ Μεγάρου προσφέρουσα μέρος τῶν μαρμαρίνων ἐπενδύσεων.

Τοι τέλος η Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία προσέφερε τὴν κατασκευὴν τῶν Μηχανολογικῶν ἐγκαταστάσεων (κεντρική θέρμανσις καὶ θύραιοι).

#### ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοίαρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Γ. Ἀρσένης, Εύ. Ἀνδρεαδάκης, Ιω. Ἀταλιώτης, Ν. Ἀθανασίου, Ιω. Βάγιας, Αθ. Βακαλόπουλος, Β. Βρεττός, Αν. Βουτσισούδης, Μ. Βῆχος, Γ. Γαλιάτσος, Κ. Γκιώνης, Γ. Γλυκῆς, Π. Γούτης, Κ. Γιανούλης, Εύ. Γαλάνης, Ν. Γιάνναρος, Β. Γκέλης, Θ. Γκρούνας, Π. Γκόρας, Μ. Γάλιας, Π. Δημητριάδης, Π. Δεσύπρης, Εύσ. Ζουζανέας, Μ. Ζεϊμπέκογλου, Αρ. Ζήκος, Π. Θεολογίτης, Ν. Ιωάννου, Μ. Κολλάκης, Ν. Καμπάς, Ξ. Κοράκης η Φώλης, Δ. Κασμάς, Εύσ. Κυριαζής, Ιω. Καραμέτης, Π. Κλαδάκης, Θ. Κορφιάτης, Ιω. Κουλάδης, Δ. Κοντογιάνης, Γ. Καλογρίδης, Σ. Κυπριώτης,

## ΜΑΓΝΗΤΙΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΙ "CEPI - COMAV,"

### Η ΝΕΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΒΕΛΓΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ "EPIRO,"

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑΣ ΚΑΘΑΛΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ  
ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ ΑΝΕΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ  
ΕΙΝΑΙ ΑΦΘΑΡΤΑΙ ΚΑΙ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ  
ΟΥΔΕΝ ΕΞΟΔΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ  
ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΥΔΩΡ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ  
ΜΕΓΑΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΙΣ ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ  
ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΤΑΣ ΕΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΝ ΜΕ ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ**

**GENERAL ENGINEERING OFFICE - Θ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ**

ΕΜΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 24 — ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 621-065 — ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΥΑΓΕΟ

'Ανδ. Καλόξυλος, 'Αρ. Καλούδης, Β. Λύκος, 'Αντ. Λεπίδας, Π. Μποσίνης, Χ. Μωραΐτης, Χρ. Μονογιούδης, Κ. Μακρυνός, 'Ιω. Μαλάζης, 'Ιω. Μπάβας, Δ. Μακρής, 'Αντ. Μπαϊράτης, 'Ηλ. Μπεκύρας, Κ. Μανίκας, 'Ιω. Μπόλιας, Σ. Μαυρομάτης, Δ. Μπάλλας, Κ. Ντούλης, Δ. Νιασμούτος, Δ. Ξανθόπουλος, Γ. Παπαδεσδώρου, 'Ηρ. Πετρίδης, Γ. Περσίνας, 'Ιω. Πιέσκας, Δ. Παπαντωνίου, Στ. Παππάς, Β. Παπουτσάνης, 'Ιω. Παππάς του Δημ., Γ. Πετράτος, Φ. Πετσάς, 'Αντ. Πλωρίτης, Κλ. Ρόρρης, Λ. Ρίγκος, Κ. Σαλπέας, 'Ηλ. Σπυρόπουλος, 'Αθ. Σκλέπης, Γ. Σαρρής, Ν. Σωτηρίου, 'Εμμ. Σαλιαγκόπουλος, Κ. Σπαλάρης, 'Αρ. Τσάφος, Εύ. Τσαμπάκος, Κ. Τατάκης, Γ. Τσαουσάκης, Κ. Τριφύλης, Δ. Τσουκαλᾶς, Δ. Φλεδάρης, Μ. Φεγγούδακης, Π. Χλυμπάτσος, Δ. Χελιώτης, Ν. Χρυσάγης, Χρ. Χελιώτης και 'Αδ. Ψαρρός.

\*\*\*

Εις τὸν δημοσιευθέντα πίνακα τῶν ἐπιτυχόντων πλοιάρχων β' τάξεως ἔκ παραδρομῆς τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου φέρεται ὡς ἐπιτυχῶν δὲ Μηνιάς οἱ θεορίας τοῦ Ἀντωνίου, ἀντὶ τοῦ κ. Μηλιάς οἱ θεορίας τοῦ Ἀντωνίου.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου ἔχορηγήθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς μηχανικούς: Γεώρ. Στ. Κυριτσόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 16 ήμερών, δραχ. 3071 μηνιαίων. 'Υακίνην χήραν Διον. 'Αλιπράτη, μὲν ὑπηρεσίαν 7 ἑτῶν καὶ 15 ήμερών, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 1397 μηνιαίων, Αἰκατερίνην χήραν Δημ. Τρίκουλη, μὲν ὑπηρεσίαν 6 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 24 ήμερών, δραχ. 1582 μηνιαίων, Νικ. Ζαν. Χαραλάμπους, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 3 ήμερών, δραχ. 4111 μηνιαίων καὶ 'Ιωάν. 'Αντ. Κόπελον, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 17 ήμερών, δραχ. 5.553 μηνιαίων.

Εἰς ραδιοτηλεγραφήτας: 'Αθαν. Βασ. Παπαναστασόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 9 ήμερών, δραχ. 4922 μηνιαίων, Γεώργιον Χρ. Δέρθον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 29 ήμερών, δραχ. 2.260 μηνιαίων καὶ Εὐαγγελίαν χήραν Στ. Φιλοσόγλου, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ήμερών, δραχ. 1302 μηνιαίων.

Εἰς κατάτερα πληρώματα: Λάμπρον 'Ιακ. Βλάχον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν καὶ 11 ήμερών, δραχ. 1510 μηνιαίων, Πέτρον Κ. Μπούνταν, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 22 ήμερών, δραχ. 2921 μηνιαίων, 'Αναστ. Γ. Καβδαδάν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 25 ήμερών, δραχ. 921 μηνιαίων, Γεώργ. 'Αθ. Μάνεσην, ναύληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 13

ἡμερῶν, δραχ. 625 μηνιαίων, 'Ιω. Δημ. Βρεττόν, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 3 ήμερών, δραχ. 1273 μηνιαίων, Νικ. Δ. Μπακούμητρον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 21 ήμερών, δραχ. 1254 μηνιαίων, 'Ιω. Ν. Καλυθάκην, ἀρχιθελαμηπόλον, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 12 ήμερών, δραχ. 2.652 μηνιαίων, Δημ. Εύ. Παπαμιχαήλη, ναύληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 23 ήμερών, δραχ. 1.689 μηνιαίων, Τριαν. 'Αντ. Μούτην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 3 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 22 ήμερών, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 702 μηνιαίων, Σταύρου 'Ανδ. Μούνθρον ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν καὶ 4 μηνῶν, δραχ. 2513 μηνιαίων, Γεώρ. Χρ. Πουλήν, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ήμερών, δραχ. 625 μηνιαίων, Κων. Θ. 'Αθηνιώτην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 27 ήμερών, δραχ. 1284 μηνιαίων, Μαρκέλλαν χήραν 'Ιω. 'Αστημένιον, κυβερνήτημ, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 23 ήμερών, δραχ. 625 μηνιαίων, Πάτρ. Γερ. Γερασιμάτον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 10 ήμερών, δραχ. 907 μηνιαίων, Σταυρούλλαν χήραν μητέρα Κων. Ρήγα, ναυτόπαιδος, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ήμερών, λόγω αἰφνίδιου ἀτυχήματος δραχ. 625 μηνιαίων, Δημ. Χαρ. Καρδιόλακαν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 19 ήμερών δραχ. 625 μηνιαίων, Ζωήν χήραν Θεοδ. Κελέκα, ναύτου, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 8 ήμερών δραχ. 690 μηνιαίων, Δημ. Γ. Χρήστου, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 6 μηνῶν, καὶ 12 ήμερών δραχ. 1.192 μηνιαίων, Δημ. 'Αλ. Μάνην, ἀρχιθερμαστήν μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 25 ήμερών δραχ. 2.683 μηνιαίων, Ν-κόλ. 'Ιω. Μουστάκαν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 13 ήμερών δραχ. 1.530 μηνιαίων, Μιχ. Γ. Καρδαμήλαν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 13 ήμερών δραχ. 1.127 μηνιαίων, Διον. Κ. Καβδαδάν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 7 ήμερών δραχ. 1.213 μηνιαίων, Δημ. 'Ιω. Μπούραν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 4 ήμερών δραχ. 817 μηνιαίων, 'Εμμ. Σπ. Καρράν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 29 ήμερών δραχ. 1.714 μηνιαίων, 'Ιωάν. 'Εμμ. 'Αμπατιέλον, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 29 ήμερών δραχ. 2.153 μηνιαίων, Χρ. Στ. Μαζαράκην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 13 ήμερών δραχ. 1.598 μηνιαίων, Πάτραν χήραν μητέρα Γεώρ. Λιώνη, δοκίμου πλοιάρχου, μὲν ὑπηρεσίαν 2 έτῶν, 11 μηνῶν καὶ 22 ήμερών δραχ. 625 μηνιαίων, Βαλ. Μ. Βλαστάραν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 18 ήμερών δραχ. 996 μηνιαίων, Γεώρ. Ν. Βλαχάκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 21 ήμερών δραχ. 1.189 μηνιαίων, Γεώρ. Δ. Γιαννακόν, ναύληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 22 ήμερών δραχ. 1.608 μηνιαίων, 'Οθωνα Δ. Καλαμαράν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ήμερών δραχ. 643 μηνιαίων, Σταμ. Ν. Πύρρον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 5 ήμερών δραχ. 1.983 μηνιαίων καὶ

## ΑΣΥΓΧΡΟΝΙΣΤΟΣ "Η ΜΟΝΤΕΡΝΟΣ"

Καταλλήλως σχεδιασμένοι όριζόντιοι λέβητες, πληρούντες ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις ἀπὸ τὸν ἀτμὸν κατὰ τὸν καλύτερον ἀποδοτικὸν τρόπον. Τὸ Spanner Swirlypac εἶναι—λόγω τοῦ καταλλήλου σχεδίου, τοῦ περιωρισμένου ὄγκου καὶ τῆς υψηλῆς ἀποδόσεως—πραγματικῶς καλόν. Μὴν εἰσθε, λοιπόν, καθυστερημένοι. Θὰ σᾶς στείλωμεν κάθε ἀναγκαῖαν λεπτομέρειαν καὶ θὰ σᾶς προμηθεύσωμεν τὸ Swirlypac. Καὶ τότε δὲν θὰ μείνετε ποτὲ χωρὶς ἀτμόν. Γράψατε διὰ πλήρεις τεχνικάς πληροφορίας:

## SPANNER BOILERS LIMITED

WOKINGHAM ROAD, BRACKNELL, BERKS, ENGLAND

TELEGRAMS: SWIRLYFLO, BRACKNELL, TELEX.



Γεώργ. Στ. Χατζηκωνσταντίνην, θερμαστήν, μὲ ώπρεσίαν 25 έτών, μηνός καὶ 10 ήμερών δραχ. 1.987 μηνιαίως.

#### ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

Εἰς τὴν ἔφετεινὴν πολυτελὴ ἕκδοσιν τοῦ «Tanker Directory of the World», προσφάτως κυκλοφόρησασαν, μεταξὺ περισπουδάστων ἄρθρων διαφόρων Ἀγγλῶν καὶ ξένων τεχνικῶν, δημοσιεύεται καὶ ἄρθρον τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἰωάν. Α. Χατζηπατέρα ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα τῶν τάνκερες. Τὸ ἄρθρον τιτλοφορεῖται «Οἱ Ἑλληνες ὡς ἐφοπλισται τάνκερες» καὶ ἀναφέρεται εἰς τὰ πρώτα δῆματα—τὰ μεταπολεμικά κατὰ κύριον λόγον—εἰς τὴν ἀπόκτησιν δεξαμενοπλοίων, καὶ περιγράφει τὴν λαμπτράν εξέλιξιν τῆς προσπαθείας κατὰ τὴν τελευταίαν δωδεκαετίαν. Πίνακες κατεχομένου τοννᾶς—περὶ τὰ 5 ἑκατομ. τόν. Δ.Δ.—καὶ εἰκόνες δεξαμενοπλοίων τινῶν Ἑλληνικῶν συνοδεύουν τὴν μελέτην τοῦ κ. Ι. Α. Χατζηπατέρα.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.» (λιθ. δεξ.): 'Ἐξερράγη ἐπ' αὐτοῦ πυρκαϊά, ἐνῷ εὑρίσκετο εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρέμης. 'Η πυρκαϊά κατεσβέσθη μετά μίαν ὥραν. ('Ιουλ. 30)

«ΑΙΓΑΙΝΑ» (λιθ. δεξ.): Συνεκρύσθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης μὲ τὸ ὑπὸ σημαίαν Φιλιππίνων σκάφος «Πρόεδρος Μακεζεσέ». 'Αναφέρονται ἐλαφραὶ ζημιαὶ. (Αὔγ. 1.)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ»: 'Ἐξετέλεσεν εἰς Ἰσικαβατζίμα ἐπισκευάς εἰς καρφώσεις, λόγῳ διαρροής, εἰς ἐλάσματα τῆς τρόπιδος καὶ εἰς ἐλαφρά τινα ρήγματα ἀνωθεὶς τῶν μεσαίων ὑπερκατασκευῶν. ('Ιουλ. 30)

«ΑΥΡΑ»: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Πειραιά, κατόπιν τῆς προσαράξεως του εἰς τὰ Δαρδανέλλια. 'Ἐλαφραὶ τινες ζημιαὶ ἀνευρέθησαν εἰς τινὰ ἐλάσματα, εἰς τὸν ἀκραίον ἄξονα καὶ εἰς τὴν Ἑλικα. (Αὔγ. 4.)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ» (λιθ. δεξ.): 'Ἐξωθι τοῦ Μένα Ἐλλαγμαντί ἐστημειώθησαν ἀνωμαλίαι εἰς τὰς μηχανάς του, τὴν 28ην Ἰουλίου. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς τὸν λιμένα, ὅπου ἐπεσκευάσθησαν ζημιαὶ εἰς τὸ πηδάλιον, τὰς ἀντλίας, τοὺς ἡλεκτροκινητήρας καὶ τὰς ἡλεκτρικάς ἐγκαταστάσεις τοῦ πληρώματος, προερχόμενα ἀλλαὶ μὲν ἔξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος, ἄλλαι δὲ ἐκ τρικυμίας μεταξὺ 17ης καὶ 19ης Ἰουλίου. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 3ην Αὐγούστου κατευθύνοντας Σπέτζιαν. ('Ιουλ. 28 — Αὔγ. 3.)

«ΕΛΕΝΗ Κ.»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Γιοκοχάμαν εἰς Νέαν Υόρκην ὑπέστη, ἐκ συγκρύσεως πρὸς ἔτερον σκάφος εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Ιζε Μπαΐη, ἐλαφράς ζημιαὶ εἰς τὸ ποδόστημα καὶ εἰς ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. Τὸ σκάφος εἰσέπλευσεν εἰς Ναγκόγια πρὸς διενέργειαν Σπέτζιαν. ('Ιουλ. 28 — Αὔγ. 3.)

«ΕΡΜΗΣ»: Κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Ναγκόγια ἐδηλώθησαν ζημιαὶ εἰς τὰ ἔδρανα τοῦ κυρίου στροφαλοφόρου ἄξονος, προελθούσαι ἐκ τρικυμίας. ('Ιουλ. 30)

«ΕΣΤΡΕΛΛΑ» (παν.): Κατέπλευσεν εἰς Τεργέστην τὴν 2αν Αὐγούστου, ὁ δὲ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν, ὅτι τὸ σκάφος εἶχε προσαράξει εἰς Θάσον. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του θά ἐδεξαμενίζετο πρὸς διαπιστωσιαν ἐνδεχομένων ζημιῶν εἰς τὰ ὑψαλα. 'Ἐδηλώθη ἐπίσης, ὅτι ἀπώλεσθησαν αἱ δύο ἄγκυραι τοῦ πλοίου καὶ δύο μήκη σύρματος. (Αὔγ. 2.)

«ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗΣ» (Λιθάνου): Κατευθυνόμενον εἰς Νέαν Γῆν, εἰσῆλθεν εἰς Φάλαιμοθ δι' ἐπισκευὴν ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του. (Αὔγ. 10)

«ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ» (λιθ.): 'Απὸ Μανίλαν διὰ Χάμπτον πόδης κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημιὰς ἐκ τρικυμίας. 'Ἐπισκευάσθην ἀπέτελεσην τὴν 5ην Αὐγούστου.

«ΗΛΙΑΣ Ξ.» (Λιθάνου): Ταξιδεύον ἀπὸ Μορμούγκαο εἰς Ἰταλίαν μὲ 9.800 τ. μεταλλευμάτων, ἔχητησε δοθήσιαν ρυμουλκοῦ, διότι ἀπώλεσε τὸ πηδάλιον του εἰς θεσιν πλάτους 12—40 Β. καὶ μῆκους 63—59 Α. 'Ανεμένετο εἰδοποιηθὲν ναυαγοσωστικόν. (Αὔγ. 5.)

«ΘΕΟΜΑΝΑ»: 'Ἐνῷ ἔξεφόρτωνεν εἰς Ρόττερνταμ, ὅπου εἶχε καταπλεύσει ἐκ Περούδιας, ἐστημειώθη πυρκαϊά εἰς τὸ No 2 κύτος του, ὅπερ περιείχεν ίχθυστροφάς. Κατεστράφησαν 1600 τ. φορτ. (Αὔγ. 5.)

«ΚΟΡΙΝΘΙΚ»: 'Ημιέμφορτον εἰς 'Ἡστ Λόντον, ἐπειθεωρήθη ἐπ' ἀγκύρᾳ, πρὸς ἔξακριθωσιν πιθανῶν ζημιῶν, τὰς ὥποιας ὑπέστη εἰς Ναγκόγια τὴν 21ην Ἰουνίου ἐκ συγκρύσεως μὲ τὸ φορτηγὸν «Πη-

#### ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ", ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΕΟΡΤΗΣ ΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΜΙΑΝ ΗΜΕΡΑΝ ΕΝΩΡΙΤΕΡΟΝ

λεύς». 'Ανευρέθησαν ὁδοντώσεις εἰς τινὰ ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς μεταξὺ τῶν ὑπὸ ἀριθ. 188 καὶ 189 νομέων. ('Ιουλ. 19)

«ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.»: Λόγω ἀπωλείας τῆς ἔλικός του, εἰσῆλθε ρυμουλκούμενον εἰς τὸν ποταμὸν Τίτης. Θά ἐδεξαμενίζετο πρὸς τοποθετησιν νέας ἔλικος. ('Ιουλ. 29)

«ΜΑΡΙΒΗΝΑΣ» (λιθ. δεξ.): 'Εμφορτον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Χέυσχαρ ἐπόδισεν εἰς 'Ἄδεν μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του, προελθούσας ἐκ τρικυμίας. 'Ἐπισκευαὶ ἔξετελεσθησαν καὶ τὸ πλοῖον συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Αὔγ. 4—6)

«ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ»: 'Ἐνῷ ἀπέπλευσεν ἐκ Χίου τὴν 20ην Ἰουλίου, συνεκρύσθη μὲ δύο ἡγκυροθολημένα μικρὰ καὶ κενὰ δηζελοκίνητα πλοιάρια, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἐν ἐδυθισθή καὶ τὸ ἔτερον ὑπέστη σοδαράς ζημιας. Τὸ «Ηῆσος Σκιαθος» ἀπέπλευσε τὴν νύκτα. ('Ιουλ. 26)

«ΝΟΡΘ ΒΑΙ·ΚΑΟΥΝΤΕΣ»: Κενὸν ἐκ Πειραιῶς διὰ Σαμψούντα πρὸς φόρτωσιν ζαχάρεως δι' Ἡν. Πολιτείας, ἀπώλεσεν εἰς τὸν 'Ανω Βόσπορον μίαν τῶν ἄγκυρῶν του μετ' ἀρκετῆς ἀλύσεως. Τὸ σκάφος παρέμενεν εἰς Μπουγιούν Ντερέ, ἐν ἀναμονῇ ἀνελκύσεως τῆς ἀγκύρας, του ἀπό δύτας. Κατὰ τὴν διεσχαθεῖσαν ἐπιθεώρησιν ἀνευρέθησαν ἐλαφραὶ ζημιαὶ εἰς τὸ σκάφος καὶ ὑπεδειχθῆ ἡ κάλυψις μιᾶς ὑπῆρχη προσθέτου ἐλάσματος καὶ τοιμεντοκιβωτίων. (Αὔγ. 5—7)

«ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ» (δεξ.): 'Απὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ Τενερίφας ἔφθασεν εἰς τὸ Σούεζ μὲ ζημιὰν εἰς τὸ πηδάλιον του. (Αὔγ. 4)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΤ» (λιθ. δεξ.): Κατέπλευσε τὴν 28ην Ἰουλίου εἰς Πόρτα Σαΐδ μὲ ζημιὰν εἰς τὴν ἡλεκτρογενήτριαν. 'Άνεμενοντο ἀμοιβαῖ, αἱ δὲ ἐπισκευαὶ θά διηρκούν πέντε ημέρας. Τὴν δην Αύγούστου τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμόν του. ('Ιουλ. 28—Αὔγ. 6)

«ΟΡΕΜΑΡ» (λιθ.): Προερχόμενον ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας εἰσῆλθεν εἰς Μοντεβίδεο πρὸς ἐπισκευὴν ζημιάς τῶν μηχανῶν του, μεθ' ἣν καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Ιουλ. 29—Αὔγ. 4)

«ΠΗΓΑΣΟΣ»: Προσηργάμενον εἰς ἀδαθῆ θέσιν τοῦ Μορμουγκάο, ὡς ἀνέγραψαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. 'Ηντλήθησαν τὰ ὑδάτα ἀπὸ τὰ κύτη του Νο 4 καὶ 5, ἡ συγκεντρωμένη δμως εἰς αὐτὰ ἵλυς δὲν ἐπέτρεπε τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ τοῦνελ. Τὰ πλευρικά ἐλάσματα εὐρέθησαν ἀθικτα, ἡτο δμως ἀδύντος ἡ διαπίστωσις ζημιῶν εἰς τὰ ὑφαλα. Πηδάλιον καὶ ποδόστημα ήσαν ἀδιαθῆ. 'Ἐνα πτερύγιον τῆς ἔλικος εύρεθη βεδλαμένον. Τὸ σκάφος εύρισκεται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, τὸ δὲ μηχανοστάσιον του καὶ τὰ πρωράτια διαμερίσματα εἰναι ἀθικτα. Ναυαγοσωστικὸν εύρισκεται πλήσιον καὶ ὑπέγραψε συμβόλαιον διὰ τὴν ἀνέλκυσιν. 'Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ κύτη ἐκκαθαρίζονται ἐκ τῆς ἴλιας καὶ ἀντλούνται τὰ ὑδάτα, προκειμένου νὰ καθορισθούν αἱ ζημιαὶ. (Ιουλ. 28 — Αὔγ. 8)

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιθ.): 'Ἐπεισκεύασεν εἰς 'Ἡστ Λόντον ζημιάς, λόγω κακῆς ἐφαρμογῆς, εἰς τὸν δακτύλιον στερεώσεως τοῦ ἀγιοδύλου τοῦ τελικοῦ ἄξονος. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν δην Αύγούστου διὰ Μπείραν. (Ιουλ. 28 — Αὔγ. 6)

«ΣΑΡΩΝΙΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν, ὅπου καὶ ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον του. (Ιουλ. 30)

«ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ»: 'Ἐξετέλεσεν εἰς Γιορδαλτάρ προσωρινάς ἐπισκευαὶς εἰς τὸ πηδάλιον του καὶ λαδὸν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀνεγράφησε κατευθυνόμενον εἰς Λισαδάνων. (Ιουλ. 27—28)

«ΣΠΑΡΤΟ» (λιθ.): Συνεκρύσθη τὴν 31ην Ἰουνίου εἰς Μορμουγκάο μὲ τὸ φορτηγὸν «Νικόλαος Γ. Κουλουκουντῆς». Αἱ ζημιαὶ ήσαν ἀκαθόριστοι, τὸ σκάφος δμως ἀπέπλευσε τὴν 1ην Αύγούστου διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. (Ιουλ. 31 — Αὔγ. 1)

«ΣΥΡΑ»: 'Απὸ Πάρτιγκτων διὰ Τσάρλεστων συνεκρύσθη τὴν 24ην Ἰουλίου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Μάντζεστερ μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Φάρλαντ». Αἱ προξενηθῆσαι ζημιαὶ ήσαν ἐλαφραί. (Ιουλ. 24)

«ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ.» (λιθ.): Προσήραξεν ἐπὶ λασπώδους θυμοῦ εἰς τὸ δέρρειον τέρμα τοῦ ποταμοῦ Γκουάγιας, ἀνεμένετο δὲ νὰ ἀνελκυσθῇ μὲ τὴν παλίρροιαν. (Αὔγ. 6)

**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



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 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 ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΔΙΑ 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 ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E. C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

### ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μισούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έναν αναμονή της φθινοπωρινής κινήσεως—συνήθως ζωροτέρας—τελούν οι έφοπλισται. Έλπιζουν είς τὴν καλυτέραν ζήτησιν χωρητικότητος, διὰ γεννήματα κυρίως. Καὶ δεδομένου ὅτι τὰ τάνκερς ἀπειροθησαν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἀπὸ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν—τὸν Ἰούλιον δύο μόνον ἐναυλώθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον—οἱ ναῦλοι εἰναι πιθανὸν νὰ σημειώσουν ἐλαφράν τινα βελτίων. Έν τῷ μεταξὺ ἡ κίνησις τοῦ δεκαπενθέμερου ἐνεργίους καποῖα σημεῖα, θετικὰ ππωσδιπότε, τῆς προσδοκωμένης ζητήσεως τονᾶ διὰ σιτηρᾶ. Οἱ ναῦλοι ὑπῆρχαν σταθεροὶ εἰς τὰ γυνωστά, χαμηλὰ ἔστω, ἐπιζήμια πάντως ἐπίπεδα, μὲ τινὰς ἕδω καὶ ἔκει ἐλαφρὰς αὐξήσεις.

Ἡ ἀγορὰ λ. χ. τοῦ Πλείτ έστημείωσεν αἰφνιδίαν ζήτησιν τονᾶ δι' Αὔγουστον, ὥπερ, σημειώνο, ήτο σηκικῶν πειραιωμένων. Προεκλήθη οὕτω ἡ αὐξήσις τῶν ναῦλων κατὰ 5—6 σελλίνια. Η ζήτησις δμως ἀνέφερε εἰς ὀλίγα φορτία, δὲν ἔξετάθη εἰς φορτώσεις Σεπτεμβρίου. Αἴ ἀνάγκαι τῶν ναῦλων ἐκαλύφθησαν εύχερῶς καὶ οἱ ναῦλοι ἔτειναν καὶ πάλιν πρὸς τὴν κατιούσαν. Ἐπιληρώθησαν ἀπὸ ἄνω Ποταμὸν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 56/— μὲ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν γκρός τέρμης (Αἴγ.) καὶ ὁ αὐτὸς ναῦλος διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρ. (55. κ. π.) γκρός τέρμης, όψιδον Γένοβαν 53/9. Έν συνεχείᾳ 55/— διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 52/6 διὰ τὴν Γένοβαν.

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἡ ζήτησις ὑπῆρξε καπτῶν διαδείπουσσα. Ἀρκεταὶ ναῦλωσεις ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ ἀπὸ τὸ Τσωρτσὶλ ἐπίσης δι' Ἀγγλίαν, Κόντινεντ. Ἀπὸ τὸν Κόλπον τὰ μπάλκ κέρριες ἀντικατέστησαν τὰ τάνκερς. Χαμηλοὶ οἱ ναῦλοι τῶν. Διὰ τὴν Ἰσπωνίαν δολ. 7 καὶ 6.75 διὰ τὸν Αμερικανὸν 5.45. Τὰ 3.30 καὶ 3.35 δολλάρια διὰ τὴν Αμερικὴν ἡ Ρόττερνταμ, τὰ 3.50 δολ. διὰ τὸν Αμερικανὸν κατ' εὐθείαν δι' Αὔγουστον καὶ διὰ Σεπτεμβρίου. Διὰ τὴν Ινδίαν (ἀνατολ. ἀκτὴν) δύο λιμένας 58/9 (Σεπτέμβ.) καὶ τὸ Ειδονόμαθον 33/3 φίο (Αἴγ.-Σεπτέμ.). Ἀπὸ τὸν Αγγειον Λαυρέντιον δι' ὠρισμένους λιμένας Αγγλίας ἐπιληρώθη δὲ ηδημένος ναῦλος τῶν 40/— (Νοέμβριον), ἀπὸ τὸ Μπαί Κομώ διὰ Λίθερπουλ ἡ Χούλλα 30/—, ἀπὸ τὸ Τσωρτσὶλ μὲ ἀρκετὰς ναῦλωσεις διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.96 (Αἴγ.-Σεπτέμ.) καὶ διὰ Χούλλα 39/9, 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, (Σεπτέμ.). Ἡ αὐτὴ κατάστασις ναῦλων ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Δι' Ὁκτ./Νοέμ. ἐπιληρώθησαν δολ. 8 διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς σκάφος 10.000 τόν. Διὰ Λονδίνον 59/—. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Αγγλίαν 32/6.

Τὰ παλαιοισθηρα μὲ ἐλαχίστην ἐργασίαν. Αἱ 92.500 δολ. φίο ἔντ στούνεντ διὰ τὴν Ισπωνίαν (Αἴγ.) ἔναντι τῶν 90.000 προηγουμένων. Οἱ γαιάνθρακες δολ. 3.30 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, 3.40 δολ. διὰ Δουβλίνον, διὰ Πειραιᾶ 3.85 δολ. καὶ διὰ Βιττόριαν δολ. 5—4.90.

Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Σάν Ντομίγκο διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν δολ. 3. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βιττόρια διὰ Πολωνίαν 39/—.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν μετρίας κλιμακος ἐργασία. Οἱ ναῦλοι διὰ σιτηρᾶ ἐλάχιστα διέφερον τῶν χαμηλῶν προηγουμένων. Σταθερωτέρα πως ἡ κίνησις φορτίων ξυλείας καὶ γενικῶν. Ταῦμ τσάρτερες εἰς χαμηλὰς τιμὰς ἐκλείσθησαν διὰ ταξίδια ἀπλὰ πρὸς τὴν Αγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ (δολ. 1.75—1.80 εἰς δηλεοκίνητα σκάφη) καὶ δολ. 1.45 διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Σιτρά διὰ τὴν Ισπωνίαν 4.75 καὶ 4.55 (Αἴγ.—Σεπτ.). Ξυλείας καὶ γενικὰ δολ. 9.40 διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ παλαιοισθηρα δολ. 53.500 διὰ τὴν Ισπωνίαν. Διὰ τὴν Αύστραλιαν (τρεῖς λιμένας) εἰς σκάφος 463.000 κ. π. δολ. 85.000 φίο ἔντ στούνεντ (24 ημέραι) ξυλεία καὶ γενικά (Σεπτ.).

Ηρεμος δ τομεύς τῆς "Απω Ανατολῆς. Ναῦλωσεις τινες διὰ κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας ἐκλείσθησαν μὲ ναῦλους χαμηλούς. (13—13 1/4 σέντς κατὰ κυβ. πόδα εἰς δέματα). Αἱ ζαχάρεις τοῦ Κούνηλαν εἰς τὰ 80/— (Σεπτέμ.-Οκτώβρ.) δι' Αγγλίαν. Σιτρά ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν φορτία τινα εἰς τὰ 72/6 δι' Αγγλίαν καὶ 70/— φόμπ.

Ἀρκεταὶ φορτία σιδηρομεταλλεύματος ἐκλείσθησαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὑπάρχεως διαθεσίμων. Ναῦλοι χαμηλοί. Τὰ 26/6 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 25/9 δι' Ἀδριατικὴν ἐπιληρώθησαν. Διὰ τὴν Ισπωνίαν 35/6 φίο καὶ τὸ Κόντινεντ 25/6 (Αὔγουστον).

Ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικὴν καλὴ κίνησις ναῦλωσεων δι' ἀραδόσιτον διὰ τὴν Εύρωπαν καὶ Ισπωνίαν. Χωρὶς καμμίαν δυσκολίαν τὰ σκάφη μὲ χαμηλούς ναῦλους ἐκλείσθησαν. Η ζήτησις ἔξετείνετο μέχρι τῶν ἀρχῶν Οκτωβρίου. Διὰ Βενετίαν ἀπὸ Ντόρμπραν 46/6 (Σεπτ.), διὰ τὴν Ισπωνίαν 46/3 ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές καὶ 43/9 ἀπὸ Ντόρμπραν, διὰ τὸ Κόντινεντ 42/6. Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν διὰ Βενετίαν-Αγκώνα 41/6. Ορυζα ἀπὸ Ραγκούν διὰ Δυτ. Ἀφρικὴν 53/—.

Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον φορτία σιτηρῶν διὰ τὴν Νότ. Κίναν ἀπὸ τὸ Λά Παλίς 48/6. Τοιμέντα ἀπὸ τὴν Αλεξάνδρειαν διὰ τὴν Δυτ. Ἀφρικὴν 31/— καὶ χρώμιον ἀπὸ τὸ Δυρράχιον 32/6 διὰ τὴν Πολωνίαν καὶ 34/— διὰ Βισμάρ. Λιπάσματα ἀπὸ Πρίολο διὰ Βορδάγη δολ. 5.50

καὶ ἀπὸ Μόρφου Μπαΐ 31/— διὰ Ρουέν.

Ἄπο τὸ Κόντινεντ ἐλάχιστη ἐργασία εἰς λιπάσματα. Η ξυλεία Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης μὲ τὴν συνήθη κίνησιν. Εἰς τὰ 320/— ἀπὸ τὴν Λευκήν Θαλάσσαν διὰ Λονδίνον. Ἀπὸ τὴν Κάτω Φιλαδελφίαν 273/6 διὰ δυτ. ἀκτὴν. Γενικὰ ἀπὸ τὴν Βαλτικὴν διὰ Κούθαν εἰς τὰ 32/— καὶ 31/6.

Τὰ τάιμ τσάρτερες μὲ ίκανοποιητικὴ κίνησιν, ἀλλὰ ναῦλους χαμηλούς. Δηλεοκίνητον 10.900 τόν. d.w. (15 1/2 μιλ. 20 τόν. ἐνδιάμεσον φιούελ δύλ) £ 9.000 μηνιαίως διὰ τοὺς πρώτους ἔξι μῆνας καὶ £ 10. 200 διὰ τοὺς ὑποδοίπους μέχρι 11/13 μῆνας, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαν. Δηλεοκίνητον 10.270 τόν. d.w. 13/9 ταξίδιον ἀπὸ Αγγλίαν δι' Ινδίαν μὲ ἔκει παράδοσιν. Κυκλικὸν Νοτ. Ἀμερικῆς ἀπὸ τὸ Κόντινεντ δηλεοκίνητον 11.830 τόν. d.w. £ 20.000 ἡμερησίως, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ. Λίμπερτ μὲ παράδοσιν εἰς Κή Ούεστ διὰ ταξίδιον Μεσογείου—πρὸς παροπλισμὸν θως—δολ. 475 ἡμερησίως. (Ναῦλωται Ζιμ Λάιν).

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ζωρὴ ἡ ἀγορὰ καὶ κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Αύγουστου. Εἰς τὰ ἀπό τίνος κρατοῦντα ίκανοποιητικά πως ἐπίπεδα ἐπιληρώθησαν καὶ σκάφη Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Οἱ ναῦλωται φίνεται νὰ ἔχουν ἡδη πλείστας δσας διαταγὰς νὰ καλύψουν δι' ἀπλὰ ταξίδια, ὅπως διὰ χρονοναυλώσεις.

Εἰς τὰ 40% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ ἀρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν δι' Αγγλίαν, Κόντινεντ καὶ τὴν Μεσόγειον (Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον). Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ τὰ 60—65% κάτω τοῦ A.T.R.S. καὶ 45% διὰ σκάφος 80.000 τόν. διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια. Διὰ τὴν Ισπωνίαν τὰ 62 1/2% τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου καθαρὰ διὰ τὴν "Απω Ανατολήν" 20% κάτω τῆς Ιντερσκέιλ (Σεπτέμ.).

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ὑπερατλαντικὰ ταξίδια (ἀκάθαρτα φορτία) 51/4—57 1/2 ἐπιληρώθησαν, όψιδον Μεσόγειον πέντε μονάδας διλγύτερον ἀναλόγως μεγέθους. Καθαρὰ φορτία 30—31 1/4% τῆς Ιντερσκέιλ καὶ 27 1/2%, μὲ όψιδον ἀνατολ. ἀκτὴν Νοτ. Ἀμερικῆς.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ἀκάθαρτα 40—42 1/2% κάτω τοῦ A.T.R.S. Διὰ Καναδῶν 47 1/2—50% κάτω τοῦ A.T.R.S. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἔξι μηνῶν μὲ όψιδον ἔτερον ἔξ 27 1/2% τῆς Ιντερσκέιλ εἰς μικρὸν δηλεοκίνητον σκάφος μὲ ἔναρξιν Οκτώβριον. Ταῦμ τσάρτερ ἐνός ἔτους διὰ καθαρὰ φορτία, εἰς σκάφος 20250 τόν. 2.27 δολ., παράδοσις Ιανουάριον 1963. Σκάφος 41.846 τόν., 18 μῆνες μίσθωσις 15/— (B. P.). "Ετερον 46.623 τόν. 18 μῆνες ταῦμ τσάρτερ 15/2 (παράδοσις Σεπτ.-Οκτ.).

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καὶ κατὰ τὸ πρώτον ημισού τοῦ Αύγουστου, κατάστασις ἀμετάδοτος. Η ἀγορὰ διεπρήθη χαλαρά, μὲ ἔλλειψιν διαταγῶν καὶ τιμῶν ὀνομαστικῶν ἐπίπεδα. Ἀπὸ Μαριανούπολιν 3.000 — 3.500 τ. ἀνθρακίτον δι' Ιταλίαν 26/— φίο, Σεπτέμβριον καὶ ἀπὸ Κωνσταντζαν 4.000 — 5.000 τ. τοιμέντων δι' ἔνα λιμένα Ερυθρᾶς Θαλάσσης 36/6, φίο, Σ. μεριον. Ἐκ Βάρης ἐκυκλοφόρησε μία διαταγὴ διὰ Μάλτας (2.350 τ. ζαχάρεως) εἰς τὰ 27/— φίο, τέλη Αύγουστου — ἀρχὰς Σεπτεμβρίου. Ἀπὸ Λαττάκια ἐκλείσθησαν τρία σκάφη 9.000 — 10.000 τ. ἔκαστον (σιτηρά) διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 25/— φίο, Σεπτέμβριον. Δι' Ἑλληνικὰ μεταλλεύματα ἐλλειψις διαταγῶν.

## Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΩΝ

Τὸ «Γραφεῖον Πληροφοριῶν» τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ» προσπαθεῖ, εἰς τελευταίως κυκλοφορήσαν δελτίον, νὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἔρωτημα: «Διατι, παρὰ τὴν εύρειαν καὶ συνεχῶς ἐπεκτεινομένη ἀγορά, τὸν καθυστερημένη ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ἡ δελτίωσις τῶν ναῦλων εἰς τὰς διὰ δεξαιμενοπλοίων μεταφορᾶς»; Κατὰ σχετικούς ὑπολογισμούς, περὶ τὰ 20 ἐκατομμύρια τόνων πετρελαϊού καὶ πετρελαιοειδῶν— κατὰ μέσον ὅρον ημερησίως ἀξίας μείζονος τῶν 100 ἐκατομμυρίων λιρῶν Αγγλίας—μεταφέρονται ἀπὸ θαλάσσης ἐπὶ τάνκερς. Καὶ διεταφέρομενος αὐτὸς δύκος διαρκῶς αὐξάνει. Έν τῷ τούτοις, οἱ ναῦλοι δι' ὑγρὰ καύσιμα εύρισκονται πολὺ κάτω τοῦ ὑψους, εἰς τὸ διποίον εἰχον φθάσει πρὸ διλγύων ἔτῶν, μολονότι ἐν τῷ μεταξὺ σημαντικὴ χωρητικότητας δεξαιμενοπλοίων διελύθη, ἐτέρα παρωπλίσθη καὶ ἀλλῃ ἐστράφη ἀπὸ τὰς μεταφορὰς πετρελαϊών εἰς τὰς μεταφορὰς γεννημάτων.

Οἱ λόγοις— κατὰ τὸ δελτίον τῆς «B.P.»— πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν περίσσειαν χωρητικότητος. Πρὸ ἐπταετίας— τὸ 1955— ὁ παγ-

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

**JEDDAH (SAUDI ARABIA)**

**SHIPPING AGENTS**

**GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

κόσμιος στόλος τών δεξαμενοπλοίων έκαλυπτε δύναμιν έλαφρώς άνωτέρων τών 39 έκατον μυρίων τόνων γκρός, ένώ σήμερον άνερχεται είς 67 έκατον μυρία τόνων. Η ίδιη δηλαδή έντος έπατειας ή διαθέσιμος είς δεξαμενόπλοια χωρητικότης κατά 72%, ένώ κατά την ίδιαν περίοδον η παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίων ηδήθιν κατά 63%. Εν τη εκτίμηση, δημοσιαίς, τών έν λόγω άριθμων, δέον νά ληφθούν ύπ' οψιν αἱ ἐπελθούσαι μεταβολαί. Οὕτω, αἱ Ἰνδίαι. Πολιτεῖαι, αἱ ὀποῖαι ἀλλοτε ἔξηγον πετρελαιον εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, κατέστησαν ήδη εισαγωγική χώρα. Κατὰ συνέπειαν, αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἔχειάσθι νὰ στρέψουν τὰ δέλματά των πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ήταν ἔξασφαίσουσιν τὰς εἰς πετρελαίων προμηθείας των. 'Αρ' ἔτερον, ή ἔγκατάστασις διύλιστηριων εἰς πολλάς καταναλωτρίας χώρας σημαίνει, διτι μεγάλαι ποσότητές πετρελαίου καὶ πετρελαιοειδῶν μετεφέρθησαν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

"Ετερος σπουδαίος συντελεστής τῆς παρούσης καταστάσεως προέρχεται ἀπὸ τὴν μεγάλην αὔξησιν εἰς τὰ μεγέθη τῶν δεξαμενοπλοίων, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς ικανότητος. Ἐπὶ παραδείγματι, τὸ τάνκερ τῶν 20.000 τόνων (l.w., ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς δεκαετίας 1940—49, θεωρεῖται σήμερον μικρὸν σκάφος. Οἱ σημερινὸι παγκόσμιοι στόλοι ἀποτελεῖται κατὰ τὸ ημισυ ἀπὸ πλοίων χωρητικότης γύρω τῶν 30.000 τόνων (l.w., μὲ 150 σκάφη, πετρίτου, τῶν 45.000 τόνων (l.w. καὶ ἄνω. Η τάσις, ἀναμφιδόλως, εὔνοει τὰ ἔτι μεγαλύτερα μεγέθη, ἐκ δὲ τῶν παραγγελθέντων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δεξαμενοπλοίων, τὰ 2)3 περίπου ἀναφέρονται εἰς σκάφη τῶν 65.000 τόνων (l.w. Μὲ τὴν ἔξειλιν ταύτην τῶν μεγεθῶν εἶναι συνυφασμένη ή δελτίωσις τῆς ταχύτητος καὶ ή ἔπιτάχυνσις τῶν ἐργασιῶν ἀντλήσεως εἰς τοὺς τελίκους λιμένας φορτώσεως καὶ ἔκφρωσεως. ὅπερες νὰ ἔπιβραχύνεται ή παραμονὴ τῶν πλοίων ἐν ὅρμῳ.

Φαίνεται δέον, διτι ὅπερ τὰς παρούσας συμθήκας, πειραιωτιμέναι υφίστανται προοπτικαὶ τῆς δελτίωσεως καὶ διτι οἱ πλοιοκτήται τάκερες θά εἴναι, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, δεδαρμένοι καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη μὲ περίσσειαν χωρητικότηος. Υπαίνεται περαιτέρω τὸ δελτίον τῆς 'B.P.', διτι διάφοροι ἔξελιξεις, ἡδη συντελούμεναι, δυνατῶν νὰ παρατείνουν τὴν δύναστον κατάστασιν. Περιλαμβάνουν αὐτὰ τὴν τοποθέτησιν πετρελαιοαγάγων ἀπὸ τὴν Ρωσίαν πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Βορείου Αφρικῆς, ὡς πηγῆς προμηθείας, καθὼς καὶ τὴν τάσιν διαφόρων χωρῶν, ὡς λ.χ. τῆς Ἀργεντινῆς, νὰ καταστούν διαθημαίως αὐτάρκεις ἐκ τῶν ίδιων αὐτῶν πηγῶν.

#### ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Κατὰ 40 διλ. ἔκατον. τὸν. ηδήθιν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου τὸ πρώτον ἔξαμπλον τοῦ τρέχ. ἔτους, (591 ἔκατον. τὸν. ἔναντι 551 τοῦ ἀντιστοίχου περυσινοῦ καὶ 567 εἰς τὸ 6' ἔξαμπλον τοῦ 1961). —Τοῦ ἐλεύθεροῦ κόσμου ἡ παραγωγὴ ηδήθιν κατά 6.6%, τῆς 'Ἀνατολ. Εὐρώπης καὶ τῆς Κίνας κατά 11% ἔναντι τοῦ α' ἔξαμπλον 1961. Παρήγαγεν δὲ ἐλεύθερος κόσμος 491 ἔκατον. τὸν. καὶ αἱ χώραι



#### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

#### Ο "ΠΡΩΤΕΥΣ,"

ΙΓΡΑΦΕΙΑ: Βασ. Σοφίας 114, Πειραιά. Τηλ. 475.502.

ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: 'Υμηττοῦ-Δωδεκανήσου, Πειραιά. Τηλ. 477.496.

#### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

1. Αἱ Εισιτήριοι ἔχετάσεις θὰ διενεργηθοῦν τὴν 20ὴν Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ.

Δεκτοὶ γίνονται μαθηταὶ μὲ ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου (Δημοσίου ἢ 'Ιδιωτικοῦ).

2. Αἱ Κατατακτήριοι ἔχετάσεις διὰ τὴν Δ' τάξιν (μόνον εἰς τὸ μάθημα τῶν 'Αγγλικῶν) καὶ τὴν Ε' τάξιν (εἰς τὸ μάθημα τῆς Ναυτιλίας, 'Ιστ. 'Εμπ. Ναυτικοῦ καὶ 'Αγγλικῶν) θὰ διενεργηθοῦν τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ.

3. Ἀπὸ Ιης Αύγουστου λειτουργεῖ Φροντιστήριον διὰ τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ εἰσαχθοῦν εἰς τὴν Σχολήν.

'Η Σχολὴ διαθέτει: α) Πλήρες καὶ σύγχρονον διδακτήριον. β) 'Ολα τὰ ναυτικὰ ὄργανα. γ) 'Ολα τὰ ἐποπτικὰ ὄργανα Φυσικῆς καὶ Χημείας. δ) Λέμβους διὰ τὴν πρακτικὴν ἔξαστησιν εἰς τὴν ίστιοπλοίαν καὶ κωπηλασίαν.

Τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Πειραιώς ὁ «Πρωτεύς» εἶναι ἀνεγνωρισμένον ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ ίστιμον μετὰ τῶν λοιπῶν Γυμνασίων.

Πληροφορίαι καθ' ἐκάστην ἀπὸ 8½ π. μ. ἔως 1 μ. μ. καὶ ἀπὸ 5 μ. μ. ἔως 8 μ. μ.

Ἄποστέλλεται δωρεὰν κανονισμός.

τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκ 99.8 ἔκατον. τὸν. 'Η Μέση 'Ανατολὴ 150 ἔκατον. τὸν.

\* \* \*

Ἄντιμετωπίζεται ή μείωσις τῶν τιμῶν τοῦ φιούελ οἵλ εἰς τὴν 'Ιταλίαν. 'Ανάλογος θὰ είναι ή υποτιμησίς καὶ τῶν μπῶνκερς.

#### ΤΑ ΝΑΥΔΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

##### Ἐκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΟΡΩΝΙ» Χάμπτον ρόδις 9.000—11.000 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 5. 750 τ. ἑκ'σιν 60 σέντε, Αὔγ. 1—5.

«ΚΑΣΤΩΡΙ» (λιμπερτοῦ) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000), Κατώνην δολ. 54.000 φίο, Αὔγ. 27 — Σεπτ. 10.

«ΜΑΡΣΕΛΛΑ Μ.Χ.» (λιβ.) Χάμπτον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων Βενετίαν δολ. 3.90, μὲ 2.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 10 — 30.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια Κοπεγχάγην ἡ 'Άσροχος, δολ. 4 ἔνα ἡ 4.25 δύο λιμένας, ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 11—20.

«ΛΑΜΥΡΕΥΣ» Κόλπον 10.000 τ. λιπαρισμάτων Βραζιλίαν δολ. 4.25 ἔνα λιμένα, φίο, Αὔγ. 15 — 25.

«ΚΥΘΩΝΟΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν — Ρότερνταμ ἡ 'Αριστερόνταμ δολ. 3.35, μὲ 3.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 15 — 25.

«ΠΥΘΕΑΣ» Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων ἔνα λιμένα Βραζιλίας δολ. 5.45, μὲ 1.000 τ. ἑκφ'κων 60 σέντε, Αὔγ. 18—30.

«ΧΡΥΞΑ» (λιβ.) Βολτιμόρην 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 90.000 φίο, Αὔγ. 20—28.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΣ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Βομβάν δολ. 7, μὲ 1.500 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 1 — 25.

«ΣΥΡΑ» Κόλπον 11.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.45, μὲ 1.000 τ. ἑκφ'κων 60 σέντε, Αὔγ. 28 — Σεπτ. 10.

«ΕΦΕΡΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ.) Κόλπον 7.500 τ. γεννημάτων Ματαράν δολ. 4.25 φίο, Αὔγ. 15 — 20.

«ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ» Χάμπτον ρόδις 10.000 τ. γαιανθράκων Πειραιά δολ. 3.85, μὲ 500 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 13 — 25.

«ΠΕΡΑ Ι-ΙΝΤΕΡ» Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια 'Αριστερόνταμ — Ρότερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ δολ. 3.35, μὲ 3.000 τ. ἑλ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 5 — 20.

##### Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΔΗΛΩΣ ΠΑΙ·ΟΝΙΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 4.25 μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 25 — Οκτ. 10.

«ΟΙΝΟΥΣΤΟΣ» ἀμέρ. λιμ. Βρετ. Ειρηνικοῦ 12.200 τ. γεννημάτων Κορέαν δολ. 5.10, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 10 — 25.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ» Ν. ΒΑΛΣΩΣΟΠΟΥΛΟΣ Βρετ. Κολομβία — Πούγκετ Σούντ ρέιντζ 9.600 τ. παλαιοσιδήρων (475.000) 'Ιαπωνίαν δολ. 53.000 φίο, Αὔγ. 28 — Σεπτ. 5.

«ΚΑΤΣΕΡΕ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000) 'Αγγλία, δολ. 9.40 φίο, Σεπτ. 21 — Οκτ. 15.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ἑλληνικὸν) Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000) 'Αγγλία, δολ. 9.40 φίο, Σεπτ. 15 — 25.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΦ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν (ἐξαριστεὶ Πίν Ρούπερ) 14.175 μ.τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτερ ρέιντζ δολ. 4.75 ἔνα δολ. 5 δύο λιμένας 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 20 — 25.

«ΜΠΛΑΤΗΣ» (λιβ.) ἀμέρ. λιμ. Βρετ. Ειρηνικοῦ 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 4.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 22 — Σεπτ. 10.

«Α·Ι-ΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) ἀμέρ. λιμ. Βρετ. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 4.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπ. 1 — 20.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΛΗΤΖΙΟΝ» (φορτικόν 'ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ') Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000) 'Αγγλίαν, δολ. 9.40, φίο-στοσουεντ, Σεπτ. 1 — 20.

«ΠΟΛΑΡΙΣ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμ. Βρετ. Ειρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 4.65, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ'κων, Σεπτ. 18—'Οκτ. 4.

##### Ἐκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΚΝΟΖΑΚΑ» (λιβ.) Ρεσιφ 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Νόρδερν ρέιντζ δολ. 4.25 φίο-στοσουεντ, 750 τ. φόρτ., 1500 τ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 15—31.

«ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι-ΑΛΑΝΤ» (λιβ.) Ρίο Γκράντες τὸ Σούλ 8.000 τ. χύμα (καὶ 15% εἰς σάκκους) Βορδώ — 'Αμεριούργον ρέιντζ λίρας 25.000 ἔνα λιμένα, μὲ 1.000 λίρας ἔχτρο διά δύο λιμένας, Αὔγ. 15 — 25.

«ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ.» (λιβ.) Ρίμερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν — 'Αμεριούργον ρέιντζ λίρα 1.000 λίρας — Λίβορνο — Νέοπολιν 55/—, Αὔγ. 9 — 31.

«ΑΣΤΕΡΙΣ» Ρίμερ Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων, Γενόβεν — Λίβορνο ἡ Νέαπολιν 55/—, μὲ 1.000 τ. ἑκφ'κων 'γκρός -τέριας, Αὔγ. 17 — 31.

##### Ἐξ Αγγλίας — Κόντινευτ

«ΚΑΣΤΩΡΑ» Βρέμην 9.000 — 10.000 τ. ποτάσσης Βαλτιμόρην — Νόρφολκ — Ρίτσμοντ δολ. 3 φίο, ἔνα λιμένα φόρτωσιν, ένα φίο, Αὔγ. 8—13.

##### Ἐκ Μεσογείου καὶ 'Αδριατικῆς

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ», Ἐλευσίνα 4.000 τ. δωδεῖτον Χερρέντον 27/6, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν 10 πέννας, 1.500 ἑλεύθ. ἑκφ'κων, τέλη 'Οκτ.

«ΕΝΤΙΑΣ Λαττόκια 5.600 τ. κρήτης Μπάρι δολ. 3.15, ἄ.φ.

«ΣΠΑΡΤΙΑΣ Λαττόκια 2.400 τ. κρήτης Λίβρον δολ. 3.50, ἄ.φ.

«ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ» Λαττόκια 1.900 τ. ἑλαιοπλακούντων Δανίαν 55/— ὀψίου κρήτης 45/—, Σεπτ.

«ΕΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Στρατῶν 4.200 τ. μεταλλευμάτων Σαδόνα 20/—, ἄ.φ.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ριγκέν 3.400 τ. λιπαρούντων Λισσαβόνη 27/—, Αὔγ.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιδάνου) Λαττόκια 3.500 τ. κρήτης Νεάπολιν δολ. 3.70, Αὔγ.

«ΑΡΗΣ» (Λιδάνου) Χουέλαν 8.500 τ. μεταλλευμάτων Ρότερνταν 19/6, μὲ 2.

500 τ. φόρτ. 2/6 καὶ 1.000 τ. ἑκφ'κων 2/—, Αὔγ. — Σεπτ.

«ΝΙΚ Σ.» (Λιδάνου) Νεάπολιν 1.000 τ. έπαρτό 'Αγγλίαν 80/—, ἄ. φ.

##### Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» (Λιδάνου) Κωνσταντζαν 9.000—10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους Κειλάνην 44/— φίο - στοδουεντ, 725 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 15 — Σεπτ. 10.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» Νοβορασίσκην 2.500 κ.μ. ξυλείας Λίδανον 35/— κ.μ., ἄ.φ.

«ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ» (λιβ.) Μαύρην Θάλασσαν 9.000 τ. γεννημάτων Κούβαν 32/3, ἄ.φ.

«ΤΡΙΑΣ» (Λιδάνου) Κωνσταντζαν 4.500 τ. ζαχάρεως Κόρραι Σάχηρ 48/9, φίο, 750 τ. φόρτ., 600 τ. ἑκφ'κων, Αὔγ.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» Νοβορασίσκην 3.600 κ.μ. ξυλείας Πόρτο Τόρρες 2.600 λιρέττας το κ.μ., Αὔγ.

«ΑΝΝΙΤΣΑΣ» Κωνσταντζαν 10.000 τ. τοιμέντων ένα - δύο λιμένας 'Ισπανίας Βαρκελώνη — Χουέλαν ρέιντζ (περιλαμβ. Βαλεαρίδων) δολ. 3.40 φίο - στοδουεντ,

1.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἑκφ'κων, Αὔγ. 25 — Σεπτ. 15.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Ἑλληνικόν) Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. γε

«ΔΑΕΔΑΦΟΤΗΣ ΙΙ.» Οδησσόν 5.000 τ. λιπαρογάτων Κόνακρι 46/— φίο - στόνευτ, Αύγ. — Σεπτ.

**'ΕΞ Αύστραλίας, 'Ινδιών και 'Απω 'Ανατολής**

«ΝΤΟΡΙΚ» Μπαγκόν 9.500 τ. γενικών (499.000) τρεις λιμένες 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς λίρας 31.000, ελάνερ - τέρμη, Αύγ. 20 — 28.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Μιχάλου) Σαγκάρη 10.000 τ. τσιμέντων Ραγγούν 25/—, φίο - στόνευτ, 1.000 τ. φόρτ., 600 τ. έκφοισιν, Αύγ. 1 — 15.

«ΥΠΑΝΠΑΝΤΗΣ» Φιλιππίνας 495.000 κ.π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 13% σύντες, έξι Μεσόγειον δολ. 1.500 έπι πλέον, φίον Σκανδιναβίαν δολ. 2.500 έξτρα, φίο - στόνευτ, Αύγ. 8 — 18.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» Φιλιππίνας 623.528 κ.π. 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 13 σύντες το κ.π., φίον Μεσόγειον δολ. 1.500 έπι πλέον, έξι Σκανδιναβίαν δολ. 2.500 έξτρα, φίο - στόνευτ, Αύγ. 17 — 28.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) Μαρμαγκόν 11.000 τ. μεταλλευμάτων Ριγιέκαν ή Τεργύστην 25/9 φίο, 800 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Αύγ. 15 — 28.

«ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ» Νιούπορτ Νιούς 9.800 τ. γενινημάτων χύμα 'Αγγλίαν — Ιρλανδίας 72/6, έξι Λουδίνων 70/—, 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 67/6, Αύγ. 25 — Σεπτ. 20.

«ΚΡΙΣΙΣ» Λιδένου (εκ «Roscommon») Φιλιππίνας 530.000 κ.π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 13% σύντες το κ.π., Μεσόγειον δολ. 1.500 έπι πλέον, Σκανδιναβίαν δολ. 2.500 έξτρα, φίο - στόνευτ, Αύγ. 8 — 18.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Λουκά Νομικού) Ραγγούν 9500-10000 τ. όρθιζες εις σάκους Ντακάρ και ή 'Αμπιτζάν 53/—, φίον Κοδίς και ή Τεργύστην ή 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, ή ιδια τημ, Αύγ. 10 — 30.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Μαρμαγκόν 13.500 τ. μεταλλευμάτων Γιαβάτα — Τομπάτα ρέιντς 33/3 φίο, 1.000 τ. φόρτ., 1.500 τ. έκφοισιν, Σεπτ. 20 — Οκτ. 5.

**'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν**

«ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ» Μακέν, Τάουνσεϊλ, Μουρτίλιαν 11.500 τ. ζαχάρεως χύμα 'Αγγλίαν 80/—, φίον 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ — 'Αμστερνταμ 77/6, μέ 1.000 τ. έκφοισιν, Σεπτ. 20 — Οκτ. 20.

«ΑΡΝΤΕΝΣ» (Λιδένου) ένα λιμένιο Δυτικών 'Ινδιών 3.900 τ. γενικού εφορίου Κόντινεντ 58/6, Σεπτ.

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Καζαμπλάγκων 4.200 τ. φωσφάτων Πειραιά 24/—, Αύγ.

«ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (Λιδένου) Καναδάν 1.250 φάθμος υδειάς, ωρισμένους λιμένες Αγγλίας 225/— τό φάδρο, Αύγ. — Σεπτ.

«ΤΟΥΛΑΣ» (Λιδένου) Ιγκάκα 2.400 στανταρτς ξυλείας Κούβαν 285/—, Αύγ.

«ΦΙΑΙΛΑΣ» (Λιδένου) Μπουντάρ 'Αμπας 6.000 τ. μεταλλευμάτων Γένοβαν, 39/—, Αύγ.

«ΟΥΑΙ-Τ ΚΡΟΣ» (λιδ.). Σάντο Ντομίγκο 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντς ή Κόλπων δολ. 3 φίο, δ.φ.

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» (Πόρτα Κέντζερ 22.000 τ. δωξίτου Γκράμερου ή Μπατόν Ρους δολ. 1.05 φίο, Αύγ. 25 — 29.

«ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ» (λιδ.) Μεγάλας Λίμνας 11.000 τ. γενινημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 6.25, μέ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοισιν, Αύγ. 20 — 31.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ.» Μεγάλας Λίμνας 11.000 τ. γενινημάτων 'Αδριατικήν δολ. 8.35, μέ 2.000 μ. έλεύθ. έκφοισιν, Οκτ. 1 — 15.

**Αἱ χρονοναυλώσεις**

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ» 10.757 τόνων d.w. (499.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26 τ. φιούελ) τοξίδιον Περουνίδαις—Βορ. Ειρηνικού δολ. 525 ήμερησίων (δώρον δολ. 10.000), παράδοσις Περουνίδαις, όρχας Αύγ., έπαναπαράδοσις Βορ. Ειρηνικόν ή Βρετ. Κολορδίαν.

«ΚΙΝΙ» (η έπερον) 12.600 τόνων d.w. (613.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26—27 τ. φιούελ) τάιμ - τοπάρτερ τοξίδιον Μεγ. Λίμνας δι' 'Απω 'Ανατολήν δολ. 750 ήμερησίων, παράδοσις Μόντρεαλ, Αύγ., έπαναπαράδοσις Καράτσι — Μανιλαν ρέιντς.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» 14.641 τόνων d.w. (704.802 κ.π., 14—14½ μίλ., 20—21 τ. φιούελ και 1 τ. ντηζελ) τοξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Εύρωπης δολ. 1.75, παράδοσις λιμένιον Βορ. Ειρηνικού, 18 — 24 Αύγ., έπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» 14.833 τόνων d.w. (715.000 κ.π., 14½ μίλ., 40 — 41 τ. φιούελ) τοξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Εύρωπης δολ. 1.85, παράδοσις λιμένιον Βορ. Ειρηνικού 10—14 Αύγ., έπαναπαράδοσις Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μερόγειον.

«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΝΩΝ» (λιδ.) 10.850 τ. d.w. (499.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 25 τ. φιούελ) δυτικήν άκτην Νοτ. Αμερικής — Εύρωπην (δύο συνεχή τοξίδια) 10/6

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» 10.890 τ. d.w. (499.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26—27 τ. τό πρωτον, 10/9 τό δεύτερον, ξαρδής 28 Αύγ. — 5 Σεπτ.

φιούελ) τοξίδιον Κόλπων — Ιαπωνίαν δολ. 1.70, ξαρδής 20—31 Αύγ.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιδ.) 16.432 τ. d.w. (768.000 κ.π., 13—13½ μίλ., 18—19 τ. φιούελ και 1 τ. ντηζελ) τοξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Νόρδερν ρέιντς δολ. 1.45, Αύγ. 20—30.

«ΑΘΛΟΣ» 10.800 τ. d.w. (499.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26 τ. φιούελ) τοξίδιον Ήνωμα. Πολειτείων — Μεσόγειον δολ. 475 ήμερησίων, παράδοσις Κέυ Ούετην Νέαν 'Ορλεάνην 10 — 15 Αύγ., έπαναπαρ. Χάιφαν.

**Τὰ δεξαμενόπλοια**

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (λιδ.) 16.475 τόνων d.w. (14½ μίλ., 45 τ. φιούελ) τάιμ - τοπάρτερ δύο μήνες (μεταξύ λιμένων Μεξικού) δολ. 2.20, ξαρδής τέλη Αύγ.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» Καλιφορνίαν 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 77% ρέιντς ήμαθον άμερικανικού, όρχας Αύγ.

«ΑΘΩΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) Σιδώνα 28.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% ρέιντον άμερικανικού, Αύγ. 4.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ» (λιδ.) Λάς Σκίρρα 20.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Κόντινεντ 37½ % ρέιντον Σκιττ., όρχας Αύγ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιδ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Βραζιλίας 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Ιουλ. 27.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπων 43.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Αγγλίαν-Κόντινεντ 51% η Μεσόγειον 42½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 15.

«ΧΛΟΗ» Περσικόν Κόλπων 23.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Ιταλίας 42½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αγύοστον.

«ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ» (παν.) Περσικόν Κόλπων 26.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 65% ρέιντον άμερικανικού, Σεπτ. 9.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδ.) 41.200 τόνων d.w. (17 μίλ., 100 τ. φιούελ C.), τάιμ - τοπάρτερ 18 μήνες, 15/—, παράδοσις 5—30 Οκτ.

«ΦΟΙΝΙΣ» Καραϊβικήν 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 42½% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ. (δύο συνεχή τοξίδια), ξαρδής ορχάς Αύγ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπων 25.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 40% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 3.

«ΔΙΩΝΗ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπων 18.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% ρέιντον άμερικανικού, όρχας Σεπτ.

«ΙΩΑΝΚΟΣ» Περσικόν Κόλπων 18.500 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% ήμαθον άμερικανικού, όρχας Σεπτ.

«ΚΥΜΗ» (λιδ.) Καραϊβικήν 38.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 55% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ. (δύο συνεχή τοξίδια), ξαρδής 14 Αύγ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ» (λιδ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 54½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, έξι Μεσόγειον, ομώνιμος Αύγ. 18.

«ΠΑΝΟΗΡΗ» Καραϊβικήν 23.500 τ. ήμαθ. πετρελαίου ομέρ. λιμένες Κόλπων (ιδιαίτεροι δροι), Αύγ. 14.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 32.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 48¾% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 22.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» Καραϊβικήν 18.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 7.

«ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ» (λιδ.) Περσικόν Κόλπων 18.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Αγγλίαν — Κόντινεντ 40% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 15 — 30.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιδ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίας 51½%, έξι Μεσόγειον 56½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 23 — Σεπτ.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ» (λιδ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 45% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 8.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιδ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 22.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιδ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Φλωρίδας 42½% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Σεπτ. 1.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (β. ταξ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 15.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (β. ταξ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 25.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιδ.) Σιδώνα 18.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 61½% ρέιντον άμερικανικού, Αύγ. 13.

«ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ» (σπρ. άμερ.) Περσικόν Κόλπων 50.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 65% ρέιντον άμερικανικού, Οκτ. 20.

«ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ» Καραϊβικήν 39.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 52½%, έξι Μεσόγειον 57½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 3.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ» (λιδ.) Καραϊβικήν 21.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 10.

«ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ» (λιδ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. καθαρού πετρελαίου Καλιφορνίας 40% ρέιντον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 15.

«ΑΤΤΙΚΑ» 46.623 τ. d.w. (16½ μίλ., 97 τ. φιούελ) τάιμ - τοπάρτερ 18 μήνας 15/2, παράδοσις 20 Σεπτ. — 15 Οκτ.

«ΒΑΣΙΛΙΩΠΑΣ ΣΟΦΙΑ» Καραϊβικήν 65.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Σκανδινανίας 57½% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 5.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ-Y» (λιδ.) Περσικόν Κόλπων 20.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, Μεσόγειον ή Σκανδινανίας 40% ρέιντον Ίντερσεκέλ, ένορξης Σεπτ. 6.

«ΥΔΡΟΥΣΣΑΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον άμερικανικού, Αύγ. 21.

«ΠΗΑΙΟΝ» 41.846 τ. d.w. (16½ μίλ., 92 τ. φιούελ) Περσικόν Κόλπων 39.500 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΠΗΑΙΟΝ» 41.846 τ. d.w. (16½ μίλ., 92 τ. φιούελ) Περσικόν Κόλπων 39.500 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65% ρέιντον Ίντερσεκέλ, Αύγ. 24 — Σεπτ. 1.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΖΕΥΣ» Σιδώνα 30.000 τ. ήμαθ. πετρελαίου Νόρδ

AVLOS

# ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

1  
D  
R  
I  
G

ΤΡΑΝΖΙΤΟ

Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.  
Ειδική συσκευασία γιά τη ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ  
Σ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

**"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,"**

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤ Ε.Π.Ε.  
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958  
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΥΛΟΣ

(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)

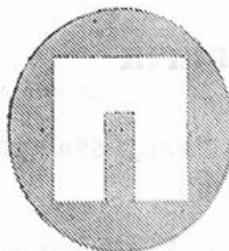
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ

(ΚΡΗΤΗΣ)

**"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,"**

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ

ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



**ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	άνεχ. Κούθαν 6 Αύγ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Αύγ. διά Ντάρεν
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστρίχτ»	43	7228	έφθ. Νέαν Ύόρκην 1 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Σύρον 20 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώχη»	55	8450	άνεχ. Πύλον 2 Αύγ. διά Μπιλμπάο
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Λά Γκουαΐρα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πύλον ἀπό 14 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	αργεὶ Πέραμον ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεχ. Τοιτανάκογκ 1 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γραφ. Μελαχροινός & Υιοί	35	1217	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσσος	19	2285	άνεχ. Σέτουμπαλ 7 Αύγ. διά Λειζόες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Κάρδιφ 21 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τουρινάκη	22	988	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Ρουμανίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Βαλύας	29	3963	έφθ. Ούλον 26 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Τσάγκαρης - Φωτιάδης	43	8434	άνεχ. Πόρτο ο Πρένς 9 Αύγ. διά Κόρπους Κριστί
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λαδον»	44	7150	έφθ. Τρινιτάντ 2 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Γκιζόν 29 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουστουλάκης - Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ.
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ. (ἐπισκευαι)
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	35	3724	άνεχ. Λαύριον 21 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Βρέμην 3 Αύγ. διά Τσάρλεστων
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανασεάνικα»	42	7255	άνεχ. Γκάλεστων 25 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Αρούμπαν 18 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Νεαπόλιν 7 Αύγ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3576	άνεχ. Κάδις 31 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΑΘΑΝ	έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΟΣ	έτ. «Άθλος»	45	14000	άνεχ. Κόμπε ἀπό 25 'Ιουν. διά Περού
ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ	έτ. «Λαμπτήριαν»	44	7271	έφθ. Ν. Ορλεάνην 2 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Σμύρνην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	έτ. «Ιμπρέτες»	43	7197	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακούλας»	57	8184	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	10300	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ.Κολ.) 4 Αύγ. διά Κίναν
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΚΤΗ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	άνεχ. Βικτωρίαν 3 Αύγ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΑ	Μ. Καποτάς και Σια	30	1775	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Εύρωπην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Φιντέλιτυ»	56	10482	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Αλεμάτ»	59	9720	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 9 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	άδ. Τουρινάκη	20	1112	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ. (πρὸς παροπλισμὸν)
ΑΛΙΚΗΝΙΔΗΣ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7181	άνεχ. Μαζουλιπατάνη 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΛΙΚΗΝΙΔΗΣ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	άνεχ. Μακέν 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΙΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμοσ»	43	7037	άργει Πειραιά ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΙΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόνι»	60	9959	έφθ. Γιαβάτα 3 Αύγ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαβίτα»	43	7272	διπλήθε Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΛΜΑΡ	παναμαϊκή έταιρια	47	5441	άνεχ. Κολόμπο 8 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΛΤΑ Ι·Ρ. (δ.)	έτ. «Κάνοπονς»	50	10426	άνεχ. Γένοβαν 5 Αύγ. διά Οδησσόν
ΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσαστ. Φράγκτερ»	53	12897	άνεχ. Σαντιάγκο 3 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΩΔΑ	έτ. «Βέμαρα»	42	7286	έφθ. Μπ. "Αύρες 8 Αύγ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σπ. Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Αμβούργον 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Καματί 23 'Ιουλ. διά Τεζάντα "Αἴλαντ
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15700	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. διά Πέρα. Κόλπον
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τούκη»	44	7258	άνεχ. Ναν. Ύόρκην 8 Αύγ. διά Μπωμόν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	έφθ. Βομβάν 2 Αύγ.
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναδ»	55	8519	άνεχ. Κούρε 2 Αύγ. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΑΝΑΣΤΑΪΑ ΙV	έτ. «Ντέρναν»	43	7176	έφθ. Γδύνιαν 17 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαϊμός & Πατέρας	42	7177	άργει Φουρκέρο ἀπό 1 Αύγ.
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμβδα»	43	7187	άργει Πειραιά ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Πειραιά ἀπό 28 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Τρανδόσεαν»	55	21075	διπλήθε Παναμάν 1 Αύγ. (ἀπό Πούντα Καρντόν)
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	εἰς Άμπελάκη 14 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλῆς»	19	1320	άνεχ. Βενετίαν 12 Αύγ. διά Βίλλα Κονστιτούσον
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Χαδάναν 4 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 Αύγ.
ΑΝΤΑΡΕΣ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Χούλα 1 Αύγ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπονς»	57	12113	άνεχ. Βενετίαν 12 Αύγ. διά Βίλλα Κονστιτούσον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίαννα»	57	12558	άνεχ. Χάρκην Αίλαν 29 'Ιουλ. διά Μιζουσίμα
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Μαροελόζο»	59	24716	εἰς μεταφορὸν ἐν "Ελλάδι
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμόρ»	36	2175	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Αύγ. διά Πολιτείας
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιθαλήνη»	43	8717	έφθ. Φορμάνη 12 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΟΥΟΥΡΟΣ	έτ. «Βαλεντίναν»	61	12000	άνεχ. Ψάρη Τανούρα ἀπό 9 'Ιουλ. διά Ην. Πολιτείας
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Βορμάνη 12 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7108	άνεχ. Υμουνίτεν 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Ηναρντόρο»	57	11041	διπλήθε Κωντάντζαν 5 Αύγ. διά Κίναν
ΑΞΙΟΣ	άντ. Δ. Γκιούλη	43	7253	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΥΡΟΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρε 30 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9541	άνεχ. Χαδάνα 1 Αύγ. διά Νικάρο
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	έφθ. Αϊός 22 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	παναμαϊκή έταιριο	40	1280	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπηντ»	58	10392	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπηντ»	57	10376	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 17 'Ιουλ. διά Δυτ. Αύστραλιαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπηντ»	58	10391	άνεχ. Πύλον 4 Αύγ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Δή Όσεαρφάργκικ»	61	13553	άνεχ. Μπ. "Αύρες 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κάνοπονς»	57	11897	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8462	άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Κύπρον
ΑΡΙΣΤΟΝ	Κ. Χαλκιά	45	3861	άνεχ. Σαλαβάδρο 4 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(Ειρηνικός) Α.Ε.	44	7243	άργει Πειραιά ἀπό 9 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Μιχ. Καρογέωργης	37	6704	διπλήθε Σουεζ 5 Αύγ. διά Ερυθρὰν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	άνεχ. Αμέρεραν 21 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΡΚΑΔΙΑ (Ύπερωκ.)	έτ. «Αριστείδης»	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΑΡΜΑΘΙΑ	(Γκρήκη Λάιν)	31	20256	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αλμέντα»	43	7091	άνεχ. Χαδάνα 5 Αύγ. διά Σιενφουέγκος
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	43	8527	έφθ. Πόρτ Ματαράν 5 Αύγ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αρμαρ»	46	6951	άνεχ. Αμέρεραν 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	έφθ. Βίγκα 2 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Λός Αντζελες 2 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	'Ιω. Αύγερινδος κλπ.	44	7176	άνεχ. Λορεντζό Μαρκές 8 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΧΟΝ	έτ. «Μαριπάου	60	10050	άνεχ. Γκαλθεστών 19 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	έφθ. Κωνταντινούπολιν 3 Αύγ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Σκάύ»	39	1007	άνεχ. Ντούλούθ 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκοπίτις»	45	7253	άνεχ. Πουέρτα λά Κρούζ 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	41	7013	έφθ. Σάντος 26 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΕΑ (δ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	43	7176	άνεχ. Χεύζαρ 2 Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	12624	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάροκο»	58	21039	διπλήθε Πόρτ Σαιν Ζάν 21 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάροκο»	57	10146	έφθ. Ρεοί 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΓΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάροκο»	56	10149	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Κούθαν

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	56	10145	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	56	10091	διπλής Κωνύ πολιν 1 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	57	25156	άνεχ. Λα Σαλίνα 27 'Ιουλ. δι' 'Αιλ σφ Γκραίν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ . . . . .	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	57	10149	διπλής Παναμάν 24 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	58	10139	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Κούβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΤ'ΙΜ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	58	10150	άνεχ. Λόδας "Αντζελές 29 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	58	10139	άνεχ. Τόκιο Ιαύν. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	56	10043	διπλής Ντόβερ 7 Αύγ. διά Κή Γουέστ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	59	10823	έφθ. Νοεμβρίας 1 Αύγ.
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Άναξ» . . . . .	58	9724	έφθ. Ιανουάριον 27 'Ιουλ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ρηπάμπλικ» . . . . .	53	13675	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Κεελούγκ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.» . . . . .	60	29741	έφθ. Πουέρτο Λά Κρούν 20 'Ιουλ.
ΑΥΓΗ . . . . .	έτ. «Μπιπέρε» . . . . .	56	10312	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΑΥΡΑ . . . . .	έτ. «Τρόπις» . . . . .	44	7176	έφθ. Χούλλα 3 Αύγ.
ΑΥΡΑ . . . . .	έτ. «Μαρουνέρτε» . . . . .	43	7235	έφθ. Νέαν Ρέθυμνον 27 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ . . . . .	Ζαχάρης - Βασιλίας . . . . .	43	988	άνεχ. Νεαρούσταν 5 Αύγ. διά Νοθορωσίσκην
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα» . . . . .	36	5795	έφθ. Νεαρούσταν 3 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη . . . . .	61	10700	έφθ. Νέαν Ρέθυμνον 27 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα» . . . . .	55	10507	άνεχ. Νεαρούσταν 29 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΕΡΙΚΗ	έτ. «Εθν. Γραμμ. Ελλ. Αμερ.» . . . . .	27	21329	άνεχ. Νεαρούσταν 5 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος . . . . .	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους» . . . . .	58	21215	διπλής Θωρακίστην 27 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΒΕΛΓΙΟΝ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	46	2025	έφθ. Χούλλα 5 Αύγ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσονπορτ» . . . . .	61	14218	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους» . . . . .	53	12897	διπλής Κωνύ πολιν 3 Αύγ. διά Νοθορωσίσκην
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ	έτ. «Σιρικόρι» . . . . .	41	6339	άνεχ. Νεαρούσταν 3 Αύγ. διά Κούβαν
ΒΕΡΜΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαριν Ήγκλ» . . . . .	54	17857	έφθ. Πέριαρα 9 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	45	1892	άνεχ. Σαβάννα 1 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα» . . . . .	44	7140	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε» . . . . .	52	11547	άργει. Αμπελάκι από 12 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	1923	έφθ. Ντώρμπαν 8 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7258	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλγκερ» . . . . .	42	7080	άργει. Σύρον από 30 'Ιαν. 1962
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βεροίκος» . . . . .	29	1022	άργει. Πειραιά από 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΕΤΑΝΗΝ (λάινερ)	έτ. Χανδρόπ . . . . .	52	16355	άνεχ. Βερμούδα 6 Αύγ. διά Νασσάου
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ . . . . .	έτ. «Εποξ» . . . . .	43	7276	έφθ. Μπριμπαΐν 2 Αύγ.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία» . . . . .	44	7266	έφθ. Αμβέρσαν 18 'Ιουλ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	46	2016	διπλής Ούζαν 6 Αύγ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	«Μονρόθια» . . . . .	51	7564	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλην . . . . .	48	1529	άνεχ. Μακόρις 8 Αύγ. διά Κωνύ πολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	δδ. Γράτσου . . . . .	44	7176	άνεχ. Μακόρις 8 Αύγ. διά Ν. Ορλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» . . . . .	56	6656	παραλαμβάνεται εἰς Αγγλιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου . . . . .	39	10061	διπλής Λίζαρπτ 5 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Γκεστάρς» . . . . .	43	7273	διπλής Λίζαρπτ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς» . . . . .	35	5654	άνεχ. Μορμούγκασ 21 'Ιουλ. διά Γκιζόν
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. Ανδρέαδην . . . . .	43	7176	άργει. Πέραμα Κυνόδουρων από 17 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πατούφικο» . . . . .	42	7142	άργει. Κυνόδουρων από 8 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Καρολίν» . . . . .	43	7238	διπλής Αίζαρπτ 5 Αύγ. διά Ντάιρεν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Τακιδάπορο» . . . . .	43	8513	άνεχ. Γιοκοκάμαν 2 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο» . . . . .	43	7067	άργει. Καλάμας από 16 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Λεστούριας» . . . . .	52	8129	
	έτ. «Γιουρόπα» . . . . .	43	7255	
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκίστα» . . . . .	43	7132	
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάλντικ» . . . . .	43	7229	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΛΑ	έτ. «Βίλα Νόδα» . . . . .	57	9173	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρδες» . . . . .	57	9410	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττλ Μπίλαρ» . . . . .	62	15300	
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπιλο ντε 'Ορο» . . . . .	62	15300	
ΓΚΡΙΣΙΩΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος . . . . .	45	3825	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσονπορτ» . . . . .	59	9268	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτ» . . . . .	52	20667	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νιόρχου . . . . .	55	20432	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλείντ» . . . . .	52	13262	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν» . . . . .	53	13255	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντερπράϊζ» . . . . .	53	21064	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ» . . . . .	57	24883	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίλκ Γουίλλ Μπαίν» . . . . .	57	26031	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον» . . . . .	58	24895	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ» . . . . .	43	12808	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ» . . . . .	52	20657	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ» . . . . .	53	13459	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέλλ» . . . . .	52	13320	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Πίγι» . . . . .	49	10862	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρος» . . . . .	44	12808	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙ'ΝΤ (δ.)	έτ. «Μέψιρι» . . . . .	43	10449	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπιεστ» . . . . .	44	10470	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ'ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Οσεάνικ» . . . . .	44	10172	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	10195	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	Στ. Νιάρχος . . . . .	43	14000	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ» . . . . .	43	12800	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων» . . . . .	61	15979	
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιουκόν» . . . . .	44	7176	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176	
ΔΑΝΑΗ	Άλεξανδρος - Δούκας . . . . .	23	1566	
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη» . . . . .	54	6032	
ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Χιαν» . . . . .	45	7259	
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Μάδμεν» . . . . .	45	7252	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδολια» . . . . .	59	9350	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη . . . . .	40	5006	
ΔΗΑΙΑΝΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πάλμα» . . . . .	44	7255	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Πανταλέων» . . . . .	61	16349	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Φούρκερο» . . . . .	58	9087	
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Κάνονπους» . . . . .	60	13335	
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δίρφες» . . . . .	43	7280	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	52	12523	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Σπάρταν» . . . . .	43	7176	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ζωοδόχος» . . . . .	44	7249	
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	Σιμος Παλόπουλος . . . . .	25	3297	
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Μονρόθια» . . . . .	57	13711	
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Ντρέικ» . . . . .	56	10328	
ΔΟΞΑ	έτ. «Ελγράντονπορτ» . . . . .	56	10530	
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Νούεβ Μόντο» . . . . .	41	7289	
ΔΥΡΟΘΕΑ	έτ. «Μερκαντόρια» . . . . .	43	7239	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μαργκό» . . . . .	44	7210	
ΕΦΝΟΣ	παναμαική έταιρια . . . . .	43	8371	
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Αντρια» . . . . .	48	8420	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Τασμάνια» . . . . .	43	7213	
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Ελέγραντονπορτ» . . . . .	43	7245	
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Ελένη» . . . . .	33	5432	
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ανίτα» . . . . .	43	7213	
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελενίτα» . . . . .	43	7213	
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Σταθάτος & Σια» . . . . .	43	7176	
ΕΛΕΝΗ Κ.				
ΕΛΕΝΗ Κ.				
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ				

ΕΛΛΕΣΙΣ	Κουμαριανοῦ - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ.
ΕΠΙΣΑΒΕΤ	αδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863	ἀνεχ. Τολέδον 9 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΗΤΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8730	διῆλθε Παναμάν 2 Αύγ. δι' ,Ατλαντικὸν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	έφθ. Καρπάτοι 7 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	έφθ. Βαριάτρη 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6660	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7297	εἰς Κάντλα 5 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	5219	ἀνεχ. Μπ. - Αὔρες 4 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Μαρφομέντο»	56	10312	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. διὰ Βανκούμερ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	ἀνεχ. Ν. 'Υόρκην 1 Αύγ. διὰ Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	έφθ. Γκάλθεστον 8 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Καλκούταν 30 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 8 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Πειραιᾶ 9 Αύγ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 26 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Βομβάνη 2 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	ἀνεχ. Κορίνθ. 7 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζόπαλι»	44	8541	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 26 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. Πρίντεζη	38	2265	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Ι' κόλφο Αζουλ»	42	7058	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουλ. διὰ Στρατῶνι
ΕΜΠΟΡΟΣ (δ.)	έτ. «Πλο Κάριμπη»	44	10173	ἀνεχ. Μπ. - Αὔρες 7 Αύγ. διὰ Ρόττερντα μ
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διῆλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
ΕΝΟΤΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	56	10486	αργεὶ Τσάρλεστον 1 Αύγ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυροῦ Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διὰ Ζεεμπρούγκε
ΕΠΙΚ (Μετ.-δεξ.)	έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	έφθ. Σέβεν 'Αιλαντς 9 Αύγ.
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Λιθερπούλ 8 Αύγ.
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	άδ. Σάρδη	41	857	ἀνεχ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διὰ Μύκονον
ΕΡΕΤΡΙΑ	Εύαγγ. Η. Νομίκος	43	7199	εἰς Όζακαν ἀπὸ 27 'Ιουν.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμιος»	58	9585	ἀνεχ. Ναγκόνια 3 Αύγ. διὰ Βανκούμερ
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	Ίω. Λάτοπης	46	8604	διῆλθε Κων/πολιν 3 Αύγ. διὰ Μεσόγειον
ΕΡΜΙΟΝΗ	Οίκος Κουλουκουντῆ	43	7247	ἀνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 4 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμιος»	59	9584	έφθ. 'Αγ. Φραγκίσκον 6 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λουράγκα - Κολυμβᾶς	21	2369	αργεὶ Αμπελάνη ἀπὸ 17 Αύγ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπηφάρερς»	44	7276	εἰς θείαν 13.15 Β.-58.42 Α. 'Ιουλ. 27 διὰ Μόζι
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10689	διῆλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διὰ Γιαδάταν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστικόν	34	1716	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	ανεχ. Κοδίσταν Μπαΐν 25 'Ιουλ. διὰ Λιθερπούλ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπο. - Ελευθερίαδην	17	3976	έφθ. Πότνιερ ντ 6 Αύγ.
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	ανεχ. Θρίπερς 9 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	Οίκος Χανδρῆ	54	11209	ανεχ. Βομβάνη 30 'Ιουλ. διὰ Κάντλα
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόξα»	56	10053	έφθ. Κομπ. 10 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	ανεχ. Κόπη τόπο 26 'Ιουν. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ.
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	αργεὶ Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουν.
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρευν»	43	8397	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 13 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνη	61	9656	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9800	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	Π. Μαρκεσίνης	56	8985	ανεχ. Ντακάρ 1 Αύγ. διὰ Τάμπαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	60	9582	διῆλθε Παναμάν 9 Αύγ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9202	ανεχ. Μανίλα 5 Αύγ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	ανεχ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	ανεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διὰ Μανίλαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Κολόμπα 2 Αύγ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	ανεχ. Χάμπτον ρόδες 8 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΖΑΚΥΝΟΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διὰ Ρεσφ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	ανεχ. Φρημάντη 26 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΖΙΛΛΥ	παναμαϊκή έταιρια	24	4436	ανεχ. Καλκούταν 6 'Ιουλ.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθάκαρα»	43	7214	εἰς Σιγκαπούρην ρόδες 27 'Ιουλ. διὰ Κάντλα
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρένιες»	30	1569	αργεὶ Ν. 'Ορλεάνην ἀπὸ 18 Σεπτ. 1958
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	διῆλθε Κων/πολιν 2 Αύγ. διὰ Ζογκουλδάκ
ΗΠΕΙΡΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8578	ανεχ. Μορμούγκαο 5 Αύγ. διὰ Γερμανίαν
ΗΡΑ	«Ναθέρα»	43	7218	διῆλθε Παναμάν 20 'Ιουλ. διὰ Κόλπον Μεζικοῦ
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	διῆλθε Σουεζ 5 Αύγ. δι' 'Ερυθράν
ΟΑΛΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	15300	ανεχ. Ρορέντζο Μαρκές 3 Αύγ. διὰ Κίναν
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	διῆλθε Βανκούμερ 5 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Μπούφαλο 8 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιονίον»	44	7198	ανεχ. Νταρέμπαν 21 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρθίνα»	43	7236	εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπη»	42	6997	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΘΕΟΔΗΤΩΡ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7117	έφθ. Βανκούμερ 25 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7188	ανεχ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. δι' 'Άρχαγγελον
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ	έτ. «Πρέδεσα»	42	8205	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 2 Αύγ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Μπέρια 2 Αύγ.
ΣΕΟΤΟΚΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7086	ανεχ. Ντακάρ 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7232	ανεχ. Στάκο 2 Αύγ.
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Εξπορ Κέρρερψ»	43	8465	ανεχ. Καλλάρο 4 Αύγ. διὰ Μπαλμπόν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	49	8311	ανεχ. Όσλο 8 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2231	διῆλθε Κων/πολιν ἀπὸ 26 Μαρτ. διὰ Τουάφ
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναθέρα»	44	7250	ανεχ. Σικανούκβιλα 27 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Κάμφα
ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπληρώσιν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	διῆλθε Ντόρερ 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΘΗΥΓΑΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΘΩΜΑΣ Α.	Θ. 'Αθανασιάδης	37	1113	διῆλθε Κόλπο 4 Αύγ. διὰ Μπαλμπόν
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. Χανδρῆ	57	9746	ανεχ. Ήτ Λόντον 3 Αύγ. δι' 'Αντζελες
ΙΘΑΚΟΣ	Οίκος Δρακούλη	43	8466	έφθ. Νταρέμπαν 21 'Ιουλ. διὰ Λός Αντζελες
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αντίνα»	52	11289	ανεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Βέρα Κρούζ 1 Αύγ.
ΙΩΑΝΗ	έτ. «Φόρνκο»	38	1333	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΙΣΤΕΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7275	ανεχ. Μοντράζ 23 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιανάνα»	26	2873	έφθ. Μοντράζ 5 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	ανεχ. Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ. διὰ Βανκούμερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκέότας»	45	7204	ανεχ. Αγ. Φραγκίσκον 18 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. 'Ιγγλεόν	42	7035	ανεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διὰ Ντάρεν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννην»	44	7248	ανεχ. Γκλαβεστών 15 'Ιουλ. διὰ Βραζιλίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7277	ανεχ. Σεπούν 16 'Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	44	10441	έφθ. Νεάπολιν ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γ. & δ. Κ. Χ. Πατέρας	43	12618	έφθ. Βομβάνη 9 Αύγ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Θεοδωράκοπουλος	43	7244	ανεχ. Βανκούμερ 30 'Ιουλ. διὰ Γκάρστον
ΚΑΒΑΛΛΑ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	43	8428	ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 2 Αύγ. διὰ Τοιτταγκόκ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Χάρη Τάκνερς»	60	14076	ανεχ. Αδ. Αντζελες 22 'Ιουλ. διὰ νήσον 'Αγ. Μάρκου
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	Σμιος Πιαλόδουπουλος	32	4633	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 27 'Ιουν.
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλλ»	43	8390	ανεχ. Αγ. Φραγκίσκον ἀπὸ 12 Οκτ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	έφθ. Βανκούμερ 11 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	ανεχ. Χόγκ Κόρχ 2 Αύγ. διὰ Σαγκάνη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Κόστο ντε Μάρφελ»	44	7240	ανεχ. Βικτωρίαν (Βρ.Κόλ.) 26 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	ανεχ. Βανκούμερ 25 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Απηγνον»	44	7279	αργεὶ Χίον ἀπὸ 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Τράμη»	55	8798	ανεχ. Βανκούμερ ἀπὸ 4 'Ιουλ. δι' Αυστραλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμη Τσάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 5 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Πάλμα»	40	5032	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 5 Αύγ.

ΚΑΠΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λιμπανού»	43	7281	έφθ. Κοσίν 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Ντακάρ 8 Αύγ. διά θιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Καλλάο 5 Αύγ. διά Ρίτομοντ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άργει Καλάμας άπό 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εβέρμια»	58	8961	άνεχ. Σουτικόριν 8 Αύγ. διά Μαντράς
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	Α. Παπαδάκης	43	7185	άνεχ. Άμερεραν 4 Αύγ. διά Τζάκοσονβιλλ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	έτ. «Ελλαδάλη»	61	13342	άνεχ. Αμαγκασάκι 8 Αύγ. διά Περού
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. Μιλγουώκυ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. φρπάσουν 6 Αύγ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Μπιζέρτα 4 Αύγ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Κόμπε 5 Αύγ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρουν άπό 15 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Μπ. Αύρες 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Αμβούργον 29 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κανουός»	60	10494	άνεχ. Σακαίτες 29 'Ιουλ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	εις Πειραιάδι άπό 11 'Ιουν.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοϊκού»	45	7349	διπλής Μπρόνωμποτελ 3 Αύγ. δι' "Υξπιλα
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Κουκάκι»	44	7242	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	έφθ. Πόρτ Σαιδ 1 Αύγ.
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Καμπάνα 16 'Ιουλ. διά Καραϊθικήν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Μπιλμπάν 17 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	εις Μενάτο άπό 9 'Ιουν.
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	άργει Ν. Υόρκην άπό 13 Φεβρ. 1961
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Τοκίο 2 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνουός»	62	10494	άνεχ. Φρπάσουν 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Λός Αντζελες 31 'Ιουλ. δι' Αιόλι
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Κόμπε 10 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλής Μπρόνωμποτελ 17 'Ιουλ. διά Πουαδόν
ΚΕΧΡΕΑ	θ. Επιφανείαδης	44	7176	έφθ. Μπέρια 26 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νοικίδος	56	8429	διπλής Ποναρμάν 7 Αύγ. (άπο Νουέβιτας)
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	έφθ. Νουέβιτας 15 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικίδος	58	11156	άνεχ. Χιμπόν 27 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΚΙΝΗ	έτ. «Κίνη»	43	8432	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Λάδοσεντ
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Σίδνεϋ 16 'Ιουλ. διά Κεύλανν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άνεχ. Θεσσαλονίκιν 27 'Ιουλ. διά Πάτρας
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	Μ. Μαρκαντωνάκη & Yiol	35	946	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Αύγ. διά θερνταίλ
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 29 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Νοβορωσίκιν 10 Αύγ.
ΚΟΡΑΙΑ III	όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκόδαρη»	43	7242	διπλής Παναμάν 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Σέρβεν "Αιλόντς
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Λός Αντζελες 26 'Ιουλ.
ΚΟΥΜΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολούδη»	44	7250	έφθ. Βενετίαν 2 Αύγ.
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7207	διπλής Θεύταν 25 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαις Πατράς»	59	9360	διπλής Ρότραπ 24 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13909	άνεχ. Φάλμουθ 1 Αύγ. δι' Ήνων. Πολιτείας
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Τάνκερ Θάινανς»	44	2902	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	54	10860	άνεχ. Σαδόνα 7 Αύγ. διά Μονφαλκόνε
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	42	7248	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΚΥΜΩ	έτ. «Εσκορίοι»	44	7292	διπλής Παναμάν 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Γένοβαν 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	διπλής Κων (Κων) πολιν 24 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	άνεχ. Φάλμουθ 1 Αύγ. δι' Ήνων. Πολιτείας
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάνη»	43	6888	άνεχ. Σαδόνα 7 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. δι' Ην. Πολιτείας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Γκιζόν 19 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπωλτική»	44	7214	διπλής Παναμάν 28 'Ιουλ. δι' Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	διπλής Αγ. Βικέντιουν 5 Αύγ. διά Βικτινέαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινόδης»	45	7176	έφθ. Αρχάγγελον 9 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Φρπάρτ (Μπαχ.) 28 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΩΣΤΗΣ	όδ. Λώνι	56	8474	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έλληνικο ουμφέροντα	39	395	διπλής Πρίνινταν 3 Αύγ. διά Γκέφλε
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Μαροεάνο»	59	27462	άνεχ. Λός Αντζελες 10 'Ιουλ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Α' Αττικά»	60	14431	έφθ. Ρίο Ιανέριο άπό 10 'Ιουλ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πεντρεγκαλ»	45	7242	άνεχ. Λόζι 6 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Λόρετο»	44	7252	διπλής Πόρτ Σαιδ 13 'Ιουλ. δι' Ην. Πολιτείας
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Καλλάο»	43	7084	άργει Αμπελάκι άπο 9 'Ιουν.
ΛΕΑΝΔΑΡΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεχ. Γκιζόν 19 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	9500	έφθ. Ναγκόρια 21 'Ιουλ.
ΛΕΡΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Βιλεντόνιστερ 25 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Αύγ. διά Καριπίτο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	έφθ. Χούλι 2 Αύγ.
ΛΗΤΩ (δ.)	«Μιχαλινός» Α.Ε.	53	12577	εις Ριγκέαν, ύπο μπιλήρωσιν
ΛΙΔΗ	έτ. «Γιουνάπιτεντ Κρός»	11	1459	έφθ. Ναγκόρια 25 'Ιουλ.
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Λαργά»	43	7291	έφθ. Αλεξανδρείαν 25 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	44	7286	άνεχ. Σπετζιά 7 Αύγ. διά Χάρυκ "Αιλόντς
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολον»	44	1339	έφθ. Τρίνινταν 2 Αύγ. (διά Βραζιλίαν)
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Σέρβεν
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ριο Αζούν»	44	8536	έφθ. Μανιλάν 10 Αύγ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	έφθ. Μαουνταν 6 Αύγ.
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.»	43	8395	έφθ. Ρόττερνταμ άπο 5 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθερίαδης	28	2288	διπλής Κων (Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Βραίλαν
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Ρωσίαν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροεάνο»	58	27526	άνεχ. Βιλελμοχάφεν 8 Αύγ. διά Χάρυκ "Αιλόντς
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεάνο»	58	27466	διπλής Βιλράταρ 9 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λιδάνος» Α.Ε.	45	7281	έφθ. Τσάλνα 19 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	διπλής Σουεζ 31 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΝΔΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκη»	45	7201	άνεχ. Αμδέρασον 30 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΜΑΝΕΤ	N. Ευσταθίου	55	8526	άνεχ. Λορέντζο Μαρκες 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΝΤ'	έλληνικη έταιριδα	30	772	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Κύπρον
ΜΑΝΙ, Ο. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραθάλλες»	60	18889	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΑΞΙΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	έφθ. Εμρεν 12 'Ιουλ.
ΜΑΡΦΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	άνεχ. Μαϊζόρου 25 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	έφθ. Μαϊζόρου 9 Αύγ. δι' Ην. Πολιτείας
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάννα»	44	7272	εις Μαϊζόρου 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ANNA	έτ. «Μαράνα»	44	1752	εις Κοντεγκάνην, ύπο παραλαθήν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσοπορτέοιν»	43	7238	έφθ. Μιδδλεσεμπρο 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Μιχαηλίδης - Παπαδέλης	44	7254	άνεχ. Φρπάρτ 7 Αύγ. διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σόμασκι»	56	6156	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 'Ιουλ. διά Σάλεφ
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Σεμπού 6 Αύγ. διά Ταρακάν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7133	εις Πέραμα άπο 2 Μαΐου (επισκευαί)
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	P. Μπουρμπούλης	40	886	διπλής Παναμάν άπο 10 'Ιουλ. διά Μανζανίλλο
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μικαηλί»	43	7219	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάροντα»	44	7176	διπλής Κων (Κων) Πολιν 25 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μιχαήλ»	43	7217	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διπλής Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας»	43	7134	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. (άπο Καρντένας)
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	άργει Πειραιά άπο 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτοπος	29	14216	άργει Κυνόδοσυραν άπο 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΟΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	έφθ. Μορμούγκαδ 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νεθόδαι»	42	7147	άνεχ. Κείπ Τάουν 1 Αύγ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πανεύλατρο»	61	9221	έφθ. Ντάριεν 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νοικίδος	54	11577	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	8942	άνεχ. Σαντιάγο 7 Αύγ. διά Χαβάνα
ΜΑΡΙΤΣΑ	Mix. Καραγεώργης	29	4537	

ΜΑΡΚΟΣ . . . . .	έτ. «Εύκαρριερ» . . . . .	43	7033	διηλώθεν «Άγ. Βικέντιον 30 'Ιουλ. διά Βενετίου
ΜΑΡΛΙ (δ.) . . . . .	έτ. «Μάρλι» . . . . .	59	20827	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΜΙΝΑ . . . . .	έτ. Γκουμας . . . . .	44	2817	εις Πειραιά ἀπό 13 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΑΙΟ . . . . .	έτ. «Άλμαντιν» . . . . .	46	7369	ἀνεκ. Κολόποι 2 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .	έτ. «Ούνιβερσαλ» . . . . .	55	9125	ἀνεκ. Μπ. «Άύρες 22 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Μοτόρες» . . . . .	59	9168	διηλώθε Σουέζ 3 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ . . . . .	άδελφ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5500	έφθ. Οδησσόν 28 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μόνδια» . . . . .	57	8906	ἀνεκ. Κιουρασάο 13 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ . . . . .	έτ. «Μιρσλάγκα» . . . . .	56	7471	έφθ. «Είλατ 28 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ Η . . . . .	έτ. «Ρεάλμα» . . . . .	43	7282	έφθ. Καζαμπλάγκαν 26 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟΛΙΑΣ . . . . .	άδ. Ρήγα και Σιά . . . . .	17	836	εις ταξίδια Μεσσηγείου
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ . . . . .	έτ. «Μυριέλλα» . . . . .	27	6144	ἀργεὶ Πέραμα ἀπό 8 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ . . . . .	έτ. «Φονάν» . . . . .	57	9168	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Μπαλμπόσ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	Νικολέρην - Παπαζούγλου . . . . .	16	2081	ἀνεκ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΜΕΛΑΤΕΜΙ . . . . .	έτ. «Γιουνιβερσαλ Τράμπ» . . . . .	42	7262	ἀνεκ. Λόδης Αντίτελες 4 Αύγ. διά Κούρε
ΜΕΝΙΤΕΣ . . . . .	έτ. «Νούέδα Γρανάδα» . . . . .	45	7198	έφθ. Νταμάρι 28 'Ιουλ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ . . . . .	έτ. «Βιστομάρες» . . . . .	43	8433	ἀνεκ. Ντουλόθ 30 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΕΣΣΗΝΙΑ . . . . .	έτ. «Αϊτζιαν Φράιτ» . . . . .	60	14431	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Ντάρεν
ΜΙΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μοτοράνδες» . . . . .	57	9200	ἀνεκ. Λορέντζο Μαρκές 9 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	έτ. «Πισθαρός» . . . . .	59	9855	έφθ. Μάρπρο 7 Αύγ.
ΜΙΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	'Ιω. Λάτος . . . . .	39	1552	ἀνεκ. Αλεξανδρεία 2 Αύγ. διά Λαττάκια
ΜΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Γιούπιτερ» . . . . .	43	7216	ἀνεκ. Καλλάδο 3 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΧΑΗΑ . . . . .	Χρ. Σαρλής & Σιά . . . . .	33	1503	ἀνεκ. Πειραιάς 8 Αύγ. διά Βόλον
ΜΙΧΑΗΑ Γ. . . . .	έτ. «Ντομινίον» . . . . .	44	7249	έφθ. Μαλάγα 26 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. . . . .	έτ. «Λαδέρα» . . . . .	56	8046	ἀνεκ. Γκραΐς Χάρηπουρ 8 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ» . . . . .	58	22129	έφθ. Μένα έλλ. Αχιμάντι 5 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	Ν. Εύσταθιον . . . . .	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΗΣ . . . . .	έτ. «Ιντεγκρίτα» . . . . .	44	7375	ἀνεκ. Μαυρίκιον 7 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .	Mix. Π. «Αγγελός» . . . . .	41	7084	ἀνεκ. Κόμια Μπαίν 30 'Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
ΜΙΛΑΡΜΑ ΧΡΗΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Σεκούρινταν» . . . . .	55	10013	ἀνεκ. Τσαρκόγκ 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ . . . . .	έτ. «Ελκέρριερς» . . . . .	44	7190	ἀνεκ. Ρίο Ιανέριο 31 'Ιουλ. δι' Αντονίνια
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ . . . . .	έτ. «Βετακρόύζ» . . . . .	44	7289	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	έτ. «Ντιαμάντε» . . . . .	56	10061	έφθ. Λάγκος 23 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑ . . . . .	Έλλην. Γραμμ. N. Άμερ.	34	2709	έφθ. Μπ. «Άύρες 28 'Ιουλ.
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.) . . . . .	Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	47	9957	ἀνεκ. Κόμια Μπαίν 30 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	έτ. Φαφαλίου . . . . .	57	9345	ἀνεκ. Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
N. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Λιμπρά» . . . . .	58	13152	έφθ. Ρόζαριο 25 'Ιουλ.
NANTIN . . . . .	'Ιω. Δράκος . . . . .	44	2854	διηλώθεν Ούζάν 5 Αύγ. (διαταγάς)
NATA . . . . .	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	43	7228	έφθ. Ρουέν 1 Αύγ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ . . . . .	έτ. «Καρδάμυλα» . . . . .	44	7247	έφθ. Λονδίνον 2 Αύγ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ . . . . .	Μιλτ. Γουλανδρής . . . . .	21	2492	εις θέσιν 61.36 B.-4.22 A. Αύγ. 6 δι' Ελλάδα
ΝΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Εύγενια» . . . . .	43	7264	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 16 Μαΐου
ΝΕΙΤΙΟΥΝ . . . . .	έτ. «Εσπερία» . . . . .	54	7068	ἀνεκ. Κοοί 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ. . . . .	37	5205	άργει Πειραιά ἀπό 21 'Ιουλ.
ΝΗΡΙΤΟΣ . . . . .	Οίκος Δρακούλη . . . . .	43	8443	έφθ. Τρινκομαλί 18 'Ιουλ.
ΝΗΣΙ . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	44	7158	ἀνεκ. Κολούμπια ρίθερ 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΗΣΙΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ . . . . .	παναμαϊκή εταιρία . . . . .	24	1352	ἀνεκ. Χίον 26 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (μεταλ.) . . . . .	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» . . . . .	60	14204	έφθ. Τόκιο 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. . . . .	έτ. «Ασσημώ» . . . . .	44	7255	διηλώθεν Άγ. Βικέντιον 7 Αύγ. διά Μάντζεστερ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Κ. Πατέρας & Σιά . . . . .	43	7230	άργει Πειραιάς ἀπό 17 Μαΐου
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ . . . . .	Θυμάς «Επιφανειάδης	43	7176	εις Οδσαόν 20 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΡΗ ΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Σπινάν . . . . .	43	7244	ἀνεκ. Μορμουγάκο 5 Αύγ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III . . . . .	έτ. «Μικαλίνος» Α.Ε. . . . .	42	7203	διηλώθε Κύνη πολιν 7 Αύγ. διά Βορδάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	55	7216	ἀνεκ. Λορέντζο Μαρκές 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Εφιλον» . . . . .	58	6279	ἀνεκ. Κόρπους Κρίστι 27 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ . . . . .	Τσαθλίρης . . . . .	44	7278	έφθ. Σαγκάν 3 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ . . . . .	έτ. Θραγκίστα . . . . .	44	7198	διηλώθε Κύνη πολιν 6 Αύγ. διά Σαμοσούντα
ΝΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Κόνδαλ» . . . . .	44	7190	διηλώθε Κύνη πολιν 30 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΝΙΝΗ . . . . .	Οίκος Κ. Μ. Λαιμού . . . . .	62	28651	ἀνεκ. Πόρτ Σουδάν 8 Αύγ. δι' Αμπαντάν
ΝΙΟΒΗ . . . . .	έτ. «Θεσεάνικα» . . . . .	42	7248	έφθ. Βοστώνην 3 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ . . . . .	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ» . . . . .	44	7290	διηλώθε Κύνη πολιν 27 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	60	10235	διηλώθε Κύνη πολιν 27 'Ιουν. διά Κόμπε
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Παλαμέντες» . . . . .	57	10904	διηλώθε Κύνη πολιν 21 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ . . . . .	έτ. «Παλμύρα» . . . . .	56	12723	έφθ. Βασιλείου 3 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΚΙΚ' (δ.) . . . . .	έτ. «Πετρολέρα» . . . . .	58	10662	διηλώθε Βανκούμπερ 6 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	60	12191	διηλώθε Βιρβατάρ 8 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.) . . . . .	έτ. «Πράιμ» . . . . .	59	9341	διηλώθε Κύνη πολιν 27 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ . . . . .	έτ. «Πάρντο» . . . . .	59	12139	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	58	8630	διηλώθε Λίζαρντ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΦ ΓΕΙΤΖ . . . . .	έτ. «Πανιώνια» . . . . .	52	8639	ἀνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ . . . . .	έτ. «Πρίντοπε» . . . . .	61	15200	άργει Αμπελάκι ἀπό 23 'Ιουν.
ΝΟΡΦ ΧΑΙ'ΝΕΣ . . . . .	έτ. «Πρίντοπε» . . . . .	62	15200	έφθ. Σουεζ 23 'Ιουλ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σίλετι» . . . . .	42	7251	άργει Κυνόδουρων ἀπό 27 Μαΐου
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Άλμα» . . . . .	52	12556	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ.
ΝΤΑΥΓΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.) . . . . .	έτ. «Γουντηνόυαρντη» . . . . .	58	30235	έφθ. Βαλτιμόρων 8 Αύγ.
ΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Γουέστερν» . . . . .	43	2865	έφθ. Αλεξανδρείαν 14 'Ιουλ.
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ . . . . .	έτ. «Αρχοντόνυος» . . . . .	62	14000	εις Βέλγιον, υπό συμπληρωμάν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ . . . . .	έτ. «Παναμ.-Ευρόπιαν» . . . . .	59	9030	διηλώθε Σουεζ 8 Αύγ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Παναμένε - Γιουρόπα» . . . . .	57	9953	έφθ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 4 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	56	8716	έφθ. Σαγκάν 1 Αύγ.
ΝΤΟΡΙΚ . . . . .	έτ. «Ντόρικ» . . . . .	44	7128	ἀνεκ. Τσάλαν 9 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΝΤΟΡΙΚ ΣΕΤ . . . . .	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» . . . . .	58	10396	διηλώθε Παναμάν 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΥΜΦΑΙΑ . . . . .	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσπορτ» . . . . .	43	7276	άνεκ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΥΜΦΗ . . . . .	έτ. «Τρανσοτοσεάνικα» . . . . .	54	8251	έφθ. Είθονμάρο 9 Αύγ.
ΞΕΝΟΦΩΝ . . . . .	έτ. «Βάλια» . . . . .	42	7120	διηλώθε Κύνη πολιν 28 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΟΔΥΣΣΕΥΣ . . . . .	έτ. «Σουνταμέρικα» . . . . .	50	2059	έφθ. Ασπρά Σπιτίο 6 Αύγ.
ΟΘΩΝ . . . . .	έτ. «Άιτζιαν» . . . . .	57	9367	ἀνεκ. Ριγιέκαν 25 'Ιουλ. διά Κατάνην
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ . . . . .	έτ. «Λα Πλάτα» . . . . .	56	9217	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΟΛΓΑ . . . . .	Ραφ. Μελάχροινός & Υιοι . . . . .	25	996	έφθ. Συμύρην 1 Αύγ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ . . . . .	έτ. 'Εμπορ. - Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	2863	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδε 7 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΟΜΟΝΟΙΑ II . . . . .	έτ. «Ρόντα» . . . . .	43	7213	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον) . . . . .	έτ. «Νέα Τύχη» . . . . .	42	7132	άργει Σύρου ἀπό 3 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ . . . . .	έτ. «Καριμπιαν Ατλαντικ» . . . . .	60	5960	ἀνεκ. Ν. Όρλεαντον 3 Αύγ. διά Λά Σέιμπα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΓΚΕ . . . . .	Κ. Γράσσος . . . . .	45	7258	διηλώθε Σαιν Ζαν 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ . . . . .	έτ. «Κόδιος» . . . . .	43	7211	έφθ. Πόρτ Σουδάν 31 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΡΕΡΤΣΑΝΤ . . . . .	έτ. Όρ. Μάντ "Ηοτ» . . . . .	44	9894	ἀνεκ. Σεμπού 5 Αύγ. διά Μπαγκόκ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	έτ. Όρ. Μάντ "Ηοτ» . . . . .	45	7861	διηλώθε Παναμάν ἀπό 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μπιέλαντ» . . . . .	43	7229	εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουλ.
ΟΡΣΑ . . . . .	έτ. «Εστέλλαος» . . . . .	43	7152	ἀνεκ. Ν. Όρλεαντον 20 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΟΡΦΕΥΣ . . . . .	έτ. «Ορφέυς» . . . . .	56	9942	διηλώθε Σαιν Ζαν 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ούλτραδ» . . . . .	61	5972	έφθ. Πόρτ Σουδάν 10 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	έτ. «Σπρινγκβιλλ» . . . . .	43	7210	διηλώθε Λίζαρντ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ . . . . .	έτ. «Ούλτρα» . . . . .	56	10120	έφθ. Σαντιάγκο 5 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ . . . . .	έτ. «Μπλού Μπαίν» . . . . .	43	7194	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ . . . . .	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	61	10966	έφθ. Οζάκαν 9 Αύγ.
ΟΣΣΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	56	23232	ἀνεκ. Ριο «Ιανέριο 9 Αύγ. διά Σαλθαδόρ
ΟΥΛΑΣΣΕΣ . . . . .	έτ. «Ούλινσας» . . . . .	42	8570	διηλώθε Μπρόνομποττελ 3 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ούρανια Σ.» . . . . .	49	1987	έφθ. Πόρτ Σουδάν 27 'Ιουλ. διά Γένοβαν

ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άργει Πειραιάς ἀπό 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		Α. Καραβίας	43	7176	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 6 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ		Άφοι Βεντούρη	18	494	έφθ. Τρίπολιν (Λιβανού) 3 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Γκουαντρό»	44	7251	έφθ. Ρίο "Ιανεύρο 17 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. δι' 'Ολλανδίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλαιζόν»	57	10747	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Γκούλφορτ
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Χάιφον 2 Αύγ.
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)		έτ. «Λεμάρτη»	54	15841	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.		έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	43	7254	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκιότα»	43	7149	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ		έτ. «Κορφιάτα»	09	633	διπλήθε Κων/πολιν 25 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Πειραικόν» Ν.Ε.	43	1540	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πανκόριμπο»	59	23607	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Βρέμην 20 'Ιουλ.
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλορα»	61	15156	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 30 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	57	12775	διπλήθε Ντόρερ 21 'Ιουλ. διά Κιουρασσάο
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	έφθ. Ματαξίδιο 3 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΣ (Αδίνερ)		δδ. Χανδρή	50	18400	άνεκ. Φριμάντλ 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έτ. «Ηλιος»	56	9972	άνεκ. Βανκούμπερ 28 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Οθερον Φράύτερ»	61	10680	άνεκ. Γιαβατά 3 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. Βεργού	43	7176	άνεκ. Γένοβαν 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόριμπο»	59	23601	άνεκ. Λός "Αντζελες 12 'Ιουλ. δι' 'Αιτίοι
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ		έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 29 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ. (πρός παροπλισμόν)
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιάζαντα»	44	7050	άνεκ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Βαυπόδα
ΠΕΡΛΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8472	άνεκ. Ν. "Ορλέανην 8 Αύγ. δι' 'Ινδιάν
ΠΕΡΛΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	58	8466	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΕΡΛΑ ΜΠΗΤΣ		έτ. «Μονρόδια»	58	8465	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΠΕΡΛΑ ΣΗ		έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεκ. Μαυσίκιον 19 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΡΛΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		Nik. Λιδανός	62	10025	άνεκ. Μόζι 1 Αύγ. διά Κίναν
ΠΕΡΛΑ ΧΑΦΕΝ		έτ. «Μονρόδια»	60	8461	έφθ. Τάιν 5 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σαυνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Αγύούσταν 1 Αύγ. διά Νοθορωσίακην
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπον»	56	15852	εις Νέαν Ύρκην ἀπό 9 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ		Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνοπονς»	57	11089	εις Μορμουγκά 21 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διά Πούντα Πάλμας
ΠΗΓΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεκ. Καλκούτταν 2 Αύγ. διά Βομβάν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶν»	44	7207	έφθ. Μπουένος "Αύρες 31 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πινελόποπη»	45	6712	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	άνεκ. Βικτωρίαν 28 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΗΤΕΡ Λ.		N. Βερνίκος - Εύγενιδης	41	3337	έφθ. Μαζινόλκ 5 Αύγ.
ΠΙΝΤΑΡ		'Iw. Γ. Π. Λιδανός	61	13379	εις Κή Γουετό 30 'Ιουλ. (διά Κόλπον Μεξικού)
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Κομιμέριαλη» κλπ.	54	6154	άνεκ. Καράτσι 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεκ. Πόρτ "Εθεργκάλντ 3 Αύγ. διά Πάλμας
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		Karpp. Καρρής	53	12513	άνεκ. Καλκούτταν 2 Αύγ. διά Βομβάν
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ		Π. B. Παντελής Λτδ.	44	7185	έφθ. Μπουένος "Αύρες 30 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		Π. B. Παντελής Λτδ.	54	1620	άνεκ. Ροζάριο 7 Αύγ. διά Μπ.
ΠΟΛΑ II		Μ. Πυλιαρός	31	967	άνεκ. Αύρες 30 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεκ. Βανκούμπερ 8 Αύγ. διά Τόκιο
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάς»	54	8825	διπλήθε Θέουνταν 4 Αύγ. διά Βίζαγκαπατάνημ
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκιρώνων»	43	7258	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνοπονς»	61	10494	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ		έτ. «Στροβίλιο»	62	10200	εις Γερμανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπέριτου»	43	7122	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 31 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΟΛΥΚΤΩΡ		Οίκος Δρακούλη	44	8543	άνεκ. Μπέλφαστ 27 'Ιουλ. διά Θρή Ρίθερς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Κόμπολης»	45	7159	άνεκ. Βομβάν 4 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεκ. Ν. "Ορλέανην 3 Αύγ. διά Τεργέστην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Α'Νδρεάδης	43	10193	άργει Ελευσίνα ἀπό 28 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Τοντοπόρος»	56	7213	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Βομβάν
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	διπλήθε Γιβραλτάρ ἀπό 3 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΠΟΠΗ		παναμά. έταιρια	11	1599	εις Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεκ. Λός "Αντζελες 4 Αύγ. διά Ναγκασάκι
ΠΟΡΤΟΡΑΘΗ		παναμαδ'κη έταιρια	43	8394	άνεκ. Αμέρερσαν 29 'Ιουλ. διά Μπάρον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νόρδερον»	54	16210	άνεκ. Περσικόν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΦΑΝ		έτ. «Σάουθερν»	43	7277	άνεκ. Βικτωρίαν 28 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσούσεανικά»	58	10995	άνεκ. Σύρον ἀπό 18 Ιουλ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ		έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεκ. Ντάρμπον 9 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	διπλήθε Θέουνταν 4 Αύγ. διά Γενοβαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Άλλαριζι»	55	16718	έφθ. Ισπάνη 24 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	έφθ. Ισπάνη 6 Αύγ.
ΠΡΥΘΑΡΕΙΟΝ		Raf. Μελαχορίνος & Yioi	21	1515	άνεκ. Λάς Γκουαίρα 2 Αύγ.
ΠΡΥΘΕΑΣ		έτ. «Άρμονια»	43	7176	άνεκ. Σφάξ 6 Αύγ.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύη»	44	7252	άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 6 Αύγ. διά Σφάξ
ΠΥΡΓΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμιά»	38	5910	άνεκ. Χαδάνη 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΡΑΧΙΩΝΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	εις Πειραιά ἀπό 18 Μαΐου (ἐπιοκευαί)
ΡΕΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	έφθ. Μαυρίκιον 1 Αύγ.
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	άνεκ. Χούλλα ἀπό 10 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Κύαμος»	44	7229	άνεκ. Φίλαδελφειαν 24 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Μοντελέδονις»	44	7131	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΡΙΤΑ		Yioi Σιγάδο	25	1412	άργει Αμπελάκι ἀπό 18 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 4 'Ιουλ.
ΡΟΓΟ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Ντάρμπον 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Πουέστερον Σῆ»	55	21028	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΥΘΗ		έτ. «Ρούθη»	37	2348	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Αύγ.
ΡΟΥΛΑ		Mix. Καραγεώργης	33	6850	άνεκ. Σαντιάγκο 28 'Ιουλ. διά Βαλτικήν
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Κλιόπιτε»	57	10316	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Θρή Ρίθερς 6 Αύγ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεκ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΜΑΡΕΙΤΗΣ		έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	άνεκ. Ταρακάν 17 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΣΑΜΟΦΡΑΚΗ		έτ. «Μπιοκάύ»	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
ΣΑΜΟΣ		Yioi Δ. Ιγγλέσον	43	7268	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	εις Πειραιά ἀπό 15 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεκ. Μελβούρνην 2 Αύγ. δι' "Αντεν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεκ. Μερμούρην 25 'Ιουλ. δι' 'Ολλανδίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικικία»	60	8772	άνεκ. Μουρόπραν 31 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ		παναμαϊκή έταιρια	36	1151	άργει Πέραμον ἀπό 25 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Yiōn Σιγάλα	43	7176	έφθ. Τουτικόριν 2 Αύγ.
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεκ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Μπαλμόπα
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μορανία»	45	7293	έφθ. Τοκι 27 'Ιουλ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		A. Πρίντεπς	28	1660	άνεκ. Ραγγούν 2 Αύγ. διά Ζανζιβάρην
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Δίδω»	43	7231	έφθ. Νεάπολιν 2 Αύγ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	55	16241	έφθ. Αλεάνδρειαν 31 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σάν Σεούλιο»	58	13910	άνεκ. Κούς Μπαιν 27 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΣΕΙΡΡΑΙ		έτ. «Βικατόμερες»	43	8501	διπλήθε Σουεζ 22 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΙΜΟΣ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	άνεκ. Γκόττεμπουργκ 8 Αύγ. διά Σαντάντερ
ΣΙΟΝΟΣ		N. Βερνίκος - Εύγενιδης	62	4500	άνεκ. Αντεντεραν 29 'Ιουλ. διά Περού
ΣΙΦΩΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεούλιο»	58	13921	έφθ. Βανκούμπερ 9 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βικαλδάρο»	44	6725	άνεκ. Κολόμπια, ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	άργει Σύρον ἀπό 3 Αύγ.
ΣΟΝΙΚ		έτ. «Τάγκερ»	62	29000	άνεκ. Κολόμπια, ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΟΥΛΙΟΤΗΣ ΙΙ		έτ. «Αλάδαστρος»	44	7176	άνεκ. Κολόμπια, ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΟΥΝΙΟΤΙΣ		έτ. «Σουνίουν»	56	10692	άνεκ. Κολόμπια, 6 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΟΥΛΕΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρο			

ΣΟΩΙΑ .....	έτ. «Λέσταμ» .....	29	7030	έφθ. Κολόμπο 7 Αύγ.
ΣΟΩΙΑ III .....	έτ. «Φιντελίτας» .....	44	7150	άργει Σύρον από 9 Μαρτ.
ΣΟΩΙΑ Κ. ....	παναμαϊκή έταιρια .....	30	739	εις Πέραμα (έπισκευαι)
ΣΠΑΡΤΙΑ .....	έτ. «Εξελιόρ» .....	57	10398	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 29 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΣΠΕΤΣΑΙ .....	έτ. «Σπαρτία» .....	30	1572	εις Πειραιά από 1 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Σπετσαι» .....	44	7276	άνεχ. Λος 'Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΣΠΥΡΟΣ ΗΟΛΕΜΗΣ .....	'Ιω. Λατός .....	26	5648	διηλθε Κών) πολιν 26 'Ιουλ. δι' Οδησσόν
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Σουαρεζ» .....	59	10801	άνεχ. Τόκιο 12 'Ιουλ. διά Ιεροῦ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Φάραλον» .....	56	8789	άνεχ. Μπέρα 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	άνεχ. Βανκούμερ 3 Αύγ. διά Πόρτ Μελλόν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.) .....	έτ. «Καροσ» .....	44	7223	άργει Σύρον
ΣΤΕΑΝΙΟΣ .....	Σ. «Ελευθεριάδης» .....	49	8630	έφθ. 'Ελευσίνα 8 Αύγ.
ΣΤΡΟΒΙΔΙ .....	έτ. «Τρανσόπατοιφικα» .....	43	7255	άργει Φούρκερο από 8 'Ιουλ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7167	έφθ. Χαδανα 29 'Ιουλ.
ΣΥΡΑ .....	αδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	άνεχ. Χακοδάτην 30 'Ιουλ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΣΥΡΟΣ .....	έτ. «Σύρω» .....	43	7156	έφθ. Τεργέατην 8 Αύγ.
ΤΑΝΑΙΣ .....	έτ. «Σύραμαρ» .....	42	7176	άργει Σύρον από 9 'Ιουν.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ .....	έτ. «Τρακάνα» .....	59	2847	άνεχ. 'Αντεν 9 Αύγ. διά Μασσάδαν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	Μικ. Καραγεωργης .....	31	3991	έφθ. Ντόρτρεχτ 3 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ .....	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ» .....	56	20332	άνεχ. Σαλαδόρο 31 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν
ΓΖΩΝ ΛΥΡΑΣ .....	έτ. «Τσιάμη» .....	44	7184	άνεχ. Όζακαν από 4 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ .....	έτ. «Βάγκικη» .....	42	7513	έφθ. Μανάτι 21 'Ιουλ.
ΓΗΑΕΜΑΧΟΣ .....	Εύγενια I. Χανδρή .....	43	10448	άργει Παλέρμο από 2 'Απρ. 1961
ΓΗΑΕΜΑΧΟΣ .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	43	6959	άργει Πειραιά από 18 'Απρ.
ΓΗΝΟΣ .....	Οίκος Δρακούλη .....	43	8479	έφθ. Σάντος 9 Αύγ.
ΤΟΞΟΝ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	44	7161	άργει Πειραιά από 2 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Σκάου» .....	42	7242	εις Καλκούτταν από 3 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΕΠΤΕΡΟΛ (δ.) .....	έτ. «Τρανοπετρόλ» .....	56	4380	άνεχ. Λισσαβώνα 31 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ .....	έτ. «Αιλά Γκράντε» .....	43	9243	άργει Κυνδουραν από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΙΚΕΡΙ .....	'Ιω. Ανθερινός κλπ. .....	43	7275	άργει Αμπελάκι από 5 'ουλ.
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	έτ. «Φιντέλιτη» .....	57	10493	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 3 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.) .....	έτ. «Τρόπικα» .....	54	12131	άνεχ. Πουλών 28 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΤΡΙΤΩΝ .....	αδ. Γράτσοι .....	44	7207	άνεχ. Γενόβαν 31 'Ιουλ. διά Μύκονον
ΥΔΡΑΙΟΣ III .....	έτ. «Βέριτας Α.Ν.Ε.» .....	38	5239	έφθ. Ντουλούθ 7 Αύγ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ .....	έτ. «Μαραθών» .....	43	8587	έφθ. Χόκι Κόγκ 29 'Ιουλ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ .....	έτ. «Ανατόλη» .....	41	6830	διηλθε Βιβράλτρα 8 Αύγ. διά Πώλσμπορο
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) .....	έτ. «Βίκιγι Τρέιντερ» .....	59	23678	διηλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΦΑΕΩΝ (δ.) .....	Δήλ Κόμετ .....	43	15005	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Αύγ. διά Νιούπορτ Νιούς
ΦΑΙΑΣ .....	έτ. «Μπλάτικο» .....	45	15574	άνεχ. Χαμπτον πόδης 9 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΦΑΛΚΟΝ .....	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	43	7132	άργει Κυνδουραν από 21 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ .....	έτ. «Μέχι» .....	60	15162	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΦΑΡΟΣ .....	Λ. και Χ. Μάτασ .....	44	15579	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΦΛΩΡΑ Μ. .....	έτ. «Ραντούσα» .....	41	7244	εις Αγγλιαν, υπό παραλαθήν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ .....	έτ. «Αμφιών» .....	57	9950	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΦΟΙΒΟΣ .....	Οίκος Καρρά .....	49	10548	έφθ. Μπελάγκι 2 Αύγ.
ΦΟΙΝΙΣ (δεξ.) .....	έτ. «Άλορα» .....	60	15157	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. δι' Ελ Παλίτο
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ .....	Θ. Σταφύλοπατης .....	27	755	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ. δι' Αύγουστον
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Δήλ Σελείν .....	44	15020	διηλθε Κωνσταντίνη 31 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΦΡΙΞΟΣ (δ.) .....	έτ. «Ελ-Μές» .....	38	1230	έφθ. Οζάκαν 23 'Ιουλ.
ΦΡΥΓΙΑ .....	Ζαχάρος - Βασιλίδης .....	43	1106	άνεχ. Ούλου 2 Αύγ. διά Κύπρου
ΦΡΥΓΙΟΤΗΣ .....	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	43	7152	διηλθε Βιβράλτρα 19 'Ιουλ. διά Πιό 'Ιανέριο
ΦΩΣ .....	έτ. «Φιντέλιτη» .....	57	10493	άνεχ. Χάμπτον πόδης 19 'Ιουλ. διά Ριό Ιανέριο
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	έτ. «Σιρικόρι» .....	43	7265	διηλθε Βιβράλτρα 28 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ .....	έτ. «Πλανκριότο» .....	44	7067	έφθ. Κόνακρου από 23 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΑΙΡΗ .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. .....	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαρτ.
ΧΑΔΙΟΤΗΣ .....	έτ. «Άκμει» .....	60	9319	έφθ. Σιούκοχάμον 8 Αύγ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρεας .....	44	7239	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Μπλάχια Σαλίνας» .....	43	7030	διηλθε Νίτον 6 Αύγ. διά Βρέμπν
ΧΑΡΡΙΕΡ .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10735	άνεχ. Τζιμπούτι από 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΧΑΤΖΗΠΑΤΑΚΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Παιονιρέζα Σιππιγκ» .....	53	8456	διηλθε Παναμάν 29 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Μάγια» .....	54	16193	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΧΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Ντός Ερμάνος» .....	42	2865	άνεχ. Καζαπλάγκον 8 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ .....	άδ. Άγγελοπουλοι .....	44	7193	διηλθε Σουεζ 7 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	έτ. «Σεντράλ» .....	43	7281	άνεχ. Γιαβατάν 1 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΧΡΥΣΑΝΗ .....	Π. Ποντικός - Ζ. Λαϊμός .....	49	7526	έφθ. Κόπει 31 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΩΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άργει Κινησσόραν από 26 Μαΐου
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Σαμπινάλα» .....	42	7175	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου) .....	έτ. «Ακτίς» .....	42	7259	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Βαμπόα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.) .....	έτ. «Γκρινθίλλη» .....	21	1173	έφθ. Κωνσταντίτες από 1 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7261	έφθ. Σουεζ 31 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (Α.δ.) .....	έτ. «Αθίλα» .....	56	20153	έφθ. Πόρτ Αλμπέρνι 7 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (Α.) .....	έτ. «Ελληνική συμφέροντα» .....	43	7238	διηλθε Βιβράλτρα 14 'Ιουλ. διά Λά Γκουαίρα
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μαρισέλο» .....	24	1988	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 28 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (Α.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Στάσσα» .....	16	1653	άνεχ. Τζιμπούτι 27 'Ιουλ. διά Βέλγιον
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αίτζιαν Μάρ» .....	10	1471	άργει Πειραιά από 21 θερ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αγκάνα» .....	41	5225	έφθ. Τέμα 15 'Ιουλ.
ΑΓΓΑΜΑΣ .....	έτ. «Επεράντζα» .....	43	7265	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (Α.) .....	έτ. «Ομηρος» .....	29	3725	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. διά Σάφφι
ΑΕΛΛΑΩ (Α.δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	άνεχ. Αμέρεραν 2 Αύγ. διά Μπάνιας
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	έφθ. Ροζάριο 2 Αύγ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (Α.δ.) .....	έτ. «Ανίος Παύλος» .....	44	7201	άργει Νιούπορτ από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μεντ. Σπηγουάιν» .....	49	3484	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Χαλκίδα
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Αθάμας» .....	41	4729	άνεχ. Αματερνταμ 10 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Πάμελ» .....	44	3061	άνεχ. Μασσαλίαν από 27 'Ιουν. διά Λά Σέεν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Α.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	18784	άνεχ. Σιδώνα 7 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΙΓΑΙΝΑ (Α.) .....	έτ. «Πατοϊφίκα» .....	43	7267	έφθ. Βαλτιμόρων 1 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Α.) .....	έτ. «Λαιμοπριάν» .....	58	10018	έφθ. Μόζι 3 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.) .....	έτ. «Λαιμοπριάν» .....	58	10020	έφθ. Αστρόρια 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.) .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΣΩΝ (Α.) .....	έτ. «Κονκρόντια» .....	42	7002	έφθ. Πόρτ Εθεργκλαντ 13 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΣΑΝ (Α.) .....	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	έφθ. Τόκιο 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΣΑΟΥΔΕ ΛΑΒΑΛ (Α.δ.) .....	έτ. «Ινσονάρ» .....	44	7058	έφθ. Καλαί 1 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΣΟΖΕΝ (Α.) .....	έτ. «Σάν Ζοζέν» .....	45	7285	άνεχ. Σαγκάνη από 2 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ (Α.) .....	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	άνεχ. Αιγαντάν 27 'Ιουλ. διά Διαταγάς
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	30	2115	έφθ. Νεάπολιν 4 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Αρ. Νάσσης» .....	44	7254	έφθ. Μπουένος Αύρες 29 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	54	29440	διηλθεν 'Αρ. Νάσσης 29 'Αυγ. διά Λάδσεντ
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Φίρταλεν» .....	43	6989	έφθ. Λονδίνον 31 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Μαρθιός» .....	25	2323	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ. διά Ραθένναν
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	44	1413	έφθ. Κιουρασάδο 30 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	56	20926	άνεχ. Μένα Σαούν 25 Αύγ. διά Γαέταν
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	έφθ. Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Φίρταλη» .....	44	7215	άνεχ. Ριό Γκράντε 5 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	διηλθεν 'Φινιστέρων 30 'Ιουλ. δι' Ούντεβάλλα
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	άργει Γένοβαν από 25 Μαΐου 1961.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Τζουλιανίκο» .....	23	1323	άνεχ. Μασσαλίαν 3 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Κάπουσι» .....	41	7401	έφθ. Μπ. Αύρες 25 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Πλάμαρη» .....	44	7259	άργει Κινησσόραν από 12 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΑΙΓΑΙΝΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ (Α.δ.) .....	έτ. «Πλάμαρη» .....	44	7359	

ΑΛΤΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουλ. διά Ραγγούν.
ΑΛΧΕΛΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν 'Αντώνιο» .....	43	7171	άνεχ. Άλγεσίρας 25 'Ιουλ. διά Πάλμα (Μαγ.)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις» .....	45	7201	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 3 Αύγ.
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις» .....	43	10578	άργει Βαλτιμόρων από 12 'Απρ. 1958
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ - Αφρικαν» .....	56	13262	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Αύγ. διά Ταμπικό
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κανοπούς» .....	57	11978	άνεχ. Κάλουντμποργ 6 Αύγ. διά Κίντρου
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντερ» .....	41	7257	άργει Χάρρουτς από 21 Δεκ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρων από 5 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	άργει Βαλτιμόρων από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	άργει Βαλτιμόρων από 12 Θερ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεχ. Βιλελμοχαφεν 9 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρων από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΕΔ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	άργει Βαλτιμόρων από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρων από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	έφθ. Αϊλ οφ Γκραιν 7 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βεντουράντο» .....	53	18735	διπλής Μπράνομποττελ 20 'Ιουλ. διά Λενινγκραντ
ΑΝΔΡΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις» .....	42	7044	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	άνεχ. Μίκε 26 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ - Αφρικαν» .....	54	6112	άνεχ. Τζάκονθιλ 31 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπά» .....	45	10708	άνεχ. Σαβάννα από 29 'Ιουν. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νοίτοντο» .....	20	4992	άνεχ. Φροπόρτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. διά Βρέμπν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα 'Αννα» .....	44	7258	άνεχ. Αλεξανδρειαν 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	44	7259	έφθ. Βικτωρίαν 19 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες» .....	44	7061	έφθ. Μπουνέος 5 Αύγ.
ΑΝΤΟΝΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» .....	57	15845	άνεχ. Βορδάνη 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Βαλμάς .....	48	6259	άνεχ. Ρότερνταν από 7 'Ιουλ. διά Χαβάναν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλλά» .....	43	7244	άργει Καλάμας από 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΗΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. Ντα.φά .....	44	1599	άνεχ. Άλλο δρειαν 8 Αύγ. διά Λαττάκια
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	43	7154	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 26 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΑΠΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» .....	42	6706	έφθ. Κολόμπη 9 Αύγ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	άνεχ. Λιθερόπουλ 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέστο» .....	57	10657	άνεχ. Ν. Όρλεαν 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» .....	43	7176	έφθ. Χαβάναν 31 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον» .....	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 29 'Ιουλ. δι' Ούρουγουάν
ΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρες» .....	30	4557	διπλής Κων 2 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΡΙΕ Χ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντολφίνι» .....	45	7216	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ "Οίλ» .....	58	23626	άνεχ. Βιλελμοχαφεν 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε» .....	19	2395	άνεχ. Αμβούργον 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης» .....	37	4635	άνεχ. Θρί Ρίβερ 2 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένη» .....	43	7247	άνεχ. Κολόμπη 31 'Ιουλ. διά Μπριούμπαίν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαρούτα» .....	44	6995	άργει Πειραιᾶ από 12 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	άργει Φερρόλ από 2 Θερ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 Θερ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» .....	44	7216	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ. (πρός παροπλισμόν)
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	διπλής Κων 2 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΑΡΚΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς» .....	44	7159	έφθ. Ρουεν 22 'Ιουλ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλίν» .....	58	18743	άνεχ. Ρότερνταν 2 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. Εύθυμιον & Σιά .....	43	7303	έφθ. Τειταγκόκ γρόδι 18 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιν Κομμέροια» .....	32	3848	άνεχ. Φλωιρικ από 2 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	37	2409	διπλής Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Καρατοί
ΑΡΡΟΟΥ (λιθ. δεε.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	48	11379	άνεχ. Κιουρασάο 24 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγια» .....	26	2903	άνεχ. Ύμημουντεν 27 'Ιουλ. διά Καναδᾶν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαράνκα» .....	43	7155	διπλής Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος» .....	22	1754	άργει Πέραμα από 14 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Στράνσον» .....	43	7137	έφθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» .....	44	7283	διπλής Παναράμ από 24 'Ιουν. διά Τόκιο.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μηνιάδινον» .....	44	7157	άνεχ. Ε'βονάμουσ 5 Αύγ. διά Τσαρτσίλα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μικουέλ» .....	28	4809	διπλής Σουέζ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» .....	44	7176	άνεχ. Ντρόμπαν 23 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίο» .....	43	7129	άνεχ. Μπ. "Άρες 8 Αύγ. δι' Αγγλιαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θηρά» .....	53	13415	διπλής Παναράμ 5 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	44	10691	είς Πέραμα από 27 'Ιουν.
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	56	8370	έφθ. Κόμπε 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» .....	54	11815	έφθ. Ταμπικό 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	άνεχ. Μπράουνοβιλ 2 Αύγ. διά Μπράουνοβιλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	20451	διπλής Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17062	άνεχ. Από 8 Αύγ. διά Βρέμπν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	9869	έφθ. Κοατζακούλακος 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	10758	έφθ. Αμβούργον από 7 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	9833	έφθ. Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Τάμεσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	57	24831	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	18183	διπλής Σουέζ 8 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	60	18180	άνεχ. Παλέρωμον 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	άνεχ. Σαιν Τζών 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	έφθ. Τειταγκόγ γρόδι 21 'Ιουλ. διά Πέρθ Άμπού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11248	έφθ. Νεάπολιν 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11241	έφθ. Κιουρασάο 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	έφθ. Ρίο Ιανέριο 9 Αύγ. διά Ρίο Γκράντε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 4 Αύγ. διά Τζάκονθιλ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	11767	άνεχ. Ντακάρ 1 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	56	14839	άνεχ. Ταμπικό 8 Αύγ. διά Πέρθ Άμπού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	έφθ. Νεάπολιν 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	έφθ. Κιουρασάο 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	έφθ. Ρότερνταμ από 7 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΟΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	ποναμαϊκή έταιρία .....	44	7257	έφθ. Ρότερνταμ 18 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΤΤΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουπρέμ» .....	43	6872	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδι 9 Αύγ.
ΒΑΛΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσιαν» .....	44	7192	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια» .....	42	6453	έφθ. Λονδίνον 21 'Ιουλ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Γ. Γουλανδρής .....	58	26566	άνεχ. Γκαλθεστών 2 Αύγ. διά Κόρπους Κριστί
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» .....	58	11623	έφθ. Σπαλάτον 26 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρδι Βιστα» .....	57	11623	διπλής Παναράμ 30 'Ιουλ. δι' Ατλαντικόν
ΒΙΡΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι» .....	56	8638	έφθ. Νέαν Όρλαντνη 17 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΑΙΔΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	23626	έφθ. Νέαπολιν 4 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΕΙΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	42	7286	άνεχ. Μόζι 20 'Ιουλ. διά Μπιντάν
ΓΙΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντερ» .....	56	9462	έφθ. Ρεσιφ 9 Αύγ.
ΓΙΑΛΗΝΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα» .....	55	9464	άνεχ. Γκαλθεστών 5 Αύγ. διά Βιλελμοχαφεν
ΓΙΑΛΙΚΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	έφθ. Τοδλαν 2 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλα» .....	45	7253	άνεχ. Ρότερνταμ 18 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακοί» .....	45	7256	άνεχ. Μορμουγκάδ 6 Αύγ. δι' Ολλανδίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα» .....	27	5407	άνεχ. Αμβέρσαν 1 Αύγ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιερότ Σεγκούροι» .....	53	9149	έφθ. Ιανικάμ 1 Αύγ. δι' Αμερίκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμόνετ» .....	39	3729	άνεχ. Πύλον 28 'Ιουλ. δι' Αμερίσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ «Οίλ» .....	54	18790	έφθ. Θεσσαλίας 6.36.58 A. από 9 'Ιουλ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχοι .....	57	26032	όνεκ. Περσικόν Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλντ Γλείντ» .....	54	27812	όνεκ. Κριστομπαλ 2 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής» .....	57	13750	όνεκ. Πέρα. Κόλπον 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Πλανοεστικόν» .....	55	20432	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	54	25317	έφθ. Σκαραμαγκάν 16 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	54	20580	έφθ. Κεμπέκ 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχος .....	57	13750	όνεκ. Ναγκασάκι 10 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	έτ. «Ομοιλό» .....	61	12700	διπλήθε θόλκεστον 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τοέστος Μπαιν» .....	57	25489	διπλήθε Σουεζ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	25490	όνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπαιν» .....	57	26031	όνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 31 'Ιουλ. διά Ντουμάτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	43	10891	έφθ. Υμούντεν 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΑΝΤΕΡ .....	έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12853	όνεκ. Γιοκοχάμαν 12 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	Στ. Νιάρχος .....	43	12808	όνεκ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζιόν» .....	43	7244	όνεκ. Καλλάο 1 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....	42	7257	έφθ. Κολομπία ρίθερ 4 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	43	7176	όνεκ. Εμδεν 6 Αύγ. διά Καζαμπλάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .....	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 13 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	όνεκ. Βικτωρίαν 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	28413	όνεκ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. δι' Άρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	20533	έφθ. Σκαραμαγκάν 4 Αύγ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	όνεκ. Εμδεν 6 Αύγ. διά Καζαμπλάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	έφθ. Ρίο Ιανέντρο 13 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	43	12793	όνεκ. Βικτωρίαν 27 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ .....	έτ. «Μέρκιούρι Τάνκερς» .....	55	20165	όνεκ. Γκρίλογκ 22 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (γερμ. πλήρωμα)	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	έφθ. Σκαραμαγκάν 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	όνεκ. Ταινάτ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....	έτ. Στ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Ταινάτ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	έφθ. Ταιμπά 2 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20585	έφθ. Σκαραμαγκάν (μετασκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ» .....	58	10499	έφθ. Λός "Αντζελες 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .....	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Απόλλο» .....	43	10577	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ .....	Στ. Νιάρχος .....	44	13005	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Στ. Νιάρχου .....	59	9171	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας» .....	41	6911	έφθ. Σκαραμαγκάν άπο 21 'Απρ. 1961
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου) (N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	έφθ. Κολόμπο 10 Αύγ.
ΓΡΑΝΔΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	όνεκ. Μπάρμπαντος 31 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΔΕΞΠΩ	έτ. «Εσεράντζα» .....	44	7207	όνεκ. Φιλιππίνας 4 Αύγ. διά Παναμάν
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)	Γ. Σιγάλας .....	29	2935	όνεκ. Ριγκελάν 1 Αύγ. διά Μασλινίκα
ΔΗΛΟΣ ΠΑΤΟΝΙΟΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Δηλός» .....	44	7259	όνεκ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» .....	44	10714	όνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΔΗΜΟΣΗΕΝΗΣ Δ. (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Καρντενόνδα» .....	56	10360	έφθ. Σίδην (Ν.Σ.) 29 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνα» .....	43	7260	διπλήθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Χούστον
ΔΙΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	όνεκ. Κοκούμπο 25 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα .....	45	12813	όνεκ. Ούλοϋ 28 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (η.) (N.A.T.)	έτ. «Γρηγορούσσα» .....	42	2757	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς» .....	58	6331	έφθ. Χάμπτον ρόδς από 21 'Ιουν.
ΔΩΡΙΣ .....	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Χάμπτον ρόδς από 21 'Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	έτ. «Γουορλντουάν» .....	43	7031	διπλήθε Σουεζ 6 Αύγ. διά Κουβεΐτ
ΕΙΡΗΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Άρενας» .....	29	6941	έφθ. Νόρτεργκαμ 2 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιβάνου) .....	έτ. «Μπλέσσιγκ» .....	42	7210	διπλήθε Κυνό πολίν 30 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου .....	43	7261	όργει Σύρον από 29 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ .....	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	έφθ. Λαττάκια 17 'Ιουλ.
ΕΛΑΕΝ .....	έτ. «Κυκλαδέες» .....	37	5452	διπλήθεν Ελσίνιορ 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ολιστιμ» .....	29	4931	διπλήθε Ηβραϊστάρ 10 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	22	1953	όνεκ. Αλεξανδρειαν 2 Αύγ. διά Κύπρον
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος» .....	36	7820	όργει Αμπελάκι από 14 'Απρ. 1961
ΕΛΛΗΝ (Λιβάνου) .....	έτ. «Παπαροπτόνι» .....	58	13066	διπλήθε Φλώινηκ 8 Αύγ. διά Αμέρεραν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαδέρσας» .....	43	2878	όνεκ. Αλεξανδρειαν 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗΜΕΠΟΝΤΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρπόξα» .....	44	7051	όνεκ. Καλόμπο από 9 'Ιουλ. διά Κακινάντα
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Ελληποντούς» .....	44	7189	όνεκ. Σύρον από 29 'Ιουν.
ΕΛΠΙΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Πόλμαρ» .....	35	4963	όνεκ. Κόμπε 9 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΕΝΩΣΙΣ (λ.) .....	έτ. «Αιτζιάν» .....	20	6157	έφθ. Επιραιά από 7 'Ιουν.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου) .....	έτ. «Ενωσιας» .....	43	7162	διπλήθε Κυνό πολίν 22 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ. (έπισκευαι)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) .....	έτ. «Στάρ» .....	26	3410	έφθ. Τερέστον 31 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Παναγία» .....	42	2720	όνεκ. Ούλοϋ 2 Αύγ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	όνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 10 Αύγ. δι' Πότι
ΕΥΕΝΤΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαρφουέντε» .....	29	4248	όνεκ. Τάιν 25 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	όνεκ. Φουζίκι 8 Αύγ. διά Καναδάν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....	έτ. «Ατλαντικ «Οίλα» .....	54	18730	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΖΡΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάνου)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) .....	έτ. «Εύκρισια» .....	59	9003	εις θέσην 36.45-21.40 Δ., Αύγ. 6, διά Καλκούτταν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	όνεκ. Μοντεθίδεο 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΗΛΙΑΣ Ζ. (Λιβάνου) .....	έτ. «Ρέ μαο» .....	49	17613	όνεκ. Σίδωνα 8 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Αύγ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Ουλτράμαρ» .....	44	4296	όνεκ. Κίγκωναν (Ζαρ.) 30 'Ιουλ. διά Πουάρριος
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	διπλήθε Κυνό πολίν 7 Αύγ. διά Τουάφ
ΖΡΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάνου)	έτ. «Οινούσσαι» .....	37	1917	έφθ. Ρίνταντ ντόκ 2 Αύγ.
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) .....	έτ. «Ρίο Παλέμο» .....	45	14418	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	έτ. «Μαρφέλλα» .....	57	10173	όνεκ. Παλέμπορην 8 Αύγ. διά Τάραντα
ΗΛΙΑΣ Ζ. (Λιβάνου) .....	έτ. «Μπλέσσιγκ» .....	43	7207	έφθ. Παλτιμόρην 14 'Ιουλ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Αταλάντα» .....	38	6529	έφθ. Παλτιμόρην 5 Αύγ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	έτ. «Φιάντορα» .....	45	7255	όνεκ. Σύρον από 14 'Ιουν.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .....	έτ. «Τρανσόσιφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	έφθ. Ράβεναν 26 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑ .....	έτ. «Τηνερμάρ» .....	43	2015	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 9 Αύγ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίνι» .....	42	7162	όνεκ. Αμοτερνταν 25 'Ιουλ. διά Κόμω Μπαίν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .....	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12500	έφθ. Αστόρια 1 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΑΝΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ» .....	56	10414	όνεκ. Πόλων 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ .....	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7176	όνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΤΚΕΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεσουμ» .....	53	13555	όνεκ. Κόρπους Κριότι 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαύψαφαρ» .....	56	10422	όνεκ. Περο. Κόλπον 1 Αύγ. διά Γένοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	53	15826	όνεκ. Τόκιο 6 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Κριότομπαλ» .....	44	7198	όνεκ. Υόρκεν 30 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεσουμ» .....	53	13485	όργει Πέραμα από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου) .....	έτ. «Μιλανουεύδων» .....	17	1295	έφθ. Κολδύπα από 3 'Ιουλ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	έλληνικά συμφέροντα .....	42	7020	έφθ. Πότ Σαιδ από 10 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου) .....	έτ. «Εντίνα» .....	43	7237	έφθ. Ποζουόλι 25 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου) .....	έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	όνεκ. Μπέλφαστ 4 Αύγ. διά Θρίβερς
ΚΑΛΛΑΝ (λ.) .....	έτ. «Μαρίν Τράνσορπτ» .....	57	8774	όνεκ. Αγιον Φραγκιόσκον 25 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΛΛΑΝ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς» .....	44	7255	διπλήθε Μπρούνομποτελ 30 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΚΑΛΛΑΦΑ	έτ. «Βαλθίδα» .....	35	5103	όργει Αμβέρσαν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Κάλφασ» .....	26	1945	έφθ. Καρέντα 3 Αύγ.
ΚΑΝΝΟΝΠΟΥΡΥ (Λιβάνου) .....	έτ. «Αρεσκούπα» .....	43	7257	έφθ. Καρέντα 3 Αύγ.
ΚΑΝΝΟΝΠΟΥΡΥ (Λιβάνου) .....</td				

ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Μπλάτια» . . . . .	43	1790	διπλήθε Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Φιάντζια» . . . . .	56	10015	διπλήθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά 'Ατλαντικόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) (N.A.T.) . . . . .	N. I. Νομικός . . . . .	07	1075	άνεχ. Πύλον 28 'Ιουλ. διά Μολέφεττα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. . . . .	έτ. «Άγιοι Άναργυροι» . . . . .	41	2866	άνεχ. Χουέλαν 3 Αύγ. διά Τάιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου) . . . . .	παναμακή έταιρια . . . . .	43	2874	άνεχ. Γάνδην 27 'Ιουλ. διά Μάρς έλ Μπρέγκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Μπροφάνης» . . . . .	24	2060	εις Πέραμα όπο 30 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Καπετάνισσα» . . . . .	44	7281	έθ. Στεπτίνον 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Άντόρη» . . . . .	43	7993	άνεχ. Ντουλούθ 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Βαλμεντέ» . . . . .	46	8147	άνεχ. Άμπανταν 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κορτέζ» . . . . .	43	6988	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 Αύγ. δι' Άμδουργον
ΚΑΤΑΝΙΑΝΤΕΛΗΣ (λιθ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σούμελγκα» . . . . .	38	5199	διπλήθε Σπορν Χέντ 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒΣ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Καρρίμπιαν» . . . . .	44	10750	εις 'Αμδουργον όπο 28 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σαππιρίο» . . . . .	44	10691	Ίδε: «ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .. (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πλάυουθ» . . . . .	43	2861	άνεχ. Κοατζακοάλκος 5 Αύγ. διά Τάμπαν
ΚΑΡΝΕΙ-ΙΣΟΝ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αστρομπέλλο» . . . . .	29	4884	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 14 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σάν Φελίτσια» . . . . .	43	7033	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Οσεσαν Κάρυκον» . . . . .	57	20564	άνεχ. Αϊός 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	29	6749	άνεχ. Θεούταν όπο 16 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (λιθ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Προσπέριτυ» . . . . .	43	7144	έθ. Μαζουλιπατάνι 1 Αύγ.
ΚΑΤΣΕΡ . . . . .	έτ. «Εντίνα» . . . . .	43	7238	άνεχ. Λός "Αντέλες 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΕΓΓΠ ΠΑΛΑΜΑΣ . . . . .	έτ. «Χάρτλαντη» . . . . .	42	7244	έφθ. Μονρόβια 18 'Ιουλ.
ΚΙΡΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Βόλκανη» . . . . .	56	21131	άνεχ. Βιλεμπούχφεν 4 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΙΡΚ ΠΗΔΕΥΣ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μυριδώνη» . . . . .	58	20487	άνεχ. Κιουρασάδα 28 'Ιουλ. διά Πλύμουθ
ΚΙΣΜΕΤ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	43	7237	έθ. Μοντεδίθεο 26 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Αριστείδης» . . . . .	40	4499	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Αύγ. διά Λιδόρον
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	27	5411	έθ. Ιορίτ 30 'Ιουλ. διά Λιδόρον
ΚΛΕΑΝΟΗΣ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Οξύλιαρο» . . . . .	44	7299	έθ. Καλκούταν 26 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑ . . . . .	έτ. «Γκούντουντη» . . . . .	59	10200	έθ. Μπιλμάρτα 16 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Τράπητη» . . . . .	43	7248	άνεχ. Αντεν 5 Αύγ. διά Ντελάγκουαρ
ΚΟΜΕΤ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Όρογια» . . . . .	44	7159	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΝΔΩΡ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7250	άνεχ. Αμερόταν 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.) . . . . .	έτ. «Άγκουιλλα» . . . . .	19	2949	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΚΟΡΗ (κορτ.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	44	7299	έθ. Τουμάτα 6 Αύγ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Οξίλιαρο» . . . . .	41	5173	έφθ. Μαομπάτι 20 'Ιουλ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .	45	7176	οιπλάθ Πόρτ Σαιδ 28 'Ιουλ. διά Ντελάγκουαρ
ΚΟΡΕΑΤΙΓΡ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Φιγκουέρας» . . . . .	56	10567	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΟΡΟΥΟ ΑΓΓΑΝΤ (N.A.T.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	62	14963	έθ. Πουέρτο Κορτέζ 1 Αύγ.
ΚΟΙΜΟΠΟΛΙΤΑΝ . . . . .	έτ. «Ζίται» . . . . .	43	7075	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 3 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Κοσμοπόλιταν» . . . . .	43	7261	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. δι' Ερυθράν
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αίλα Γκράντες» . . . . .	43	7135	άνεχ. Γκρήτ Γιάρμουν 23 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΚΡΙΣ (π.) . . . . .	έτ. «Μάρα» . . . . .	57	24304	έφθ. Σπαλάτον 29 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	38	6032	εις ταξίδια Πλείτ
ΚΥΜΟ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λαιμπόριαν» . . . . .	56	4031	έφθ. Πουέρτο Κορτέζ 1 Αύγ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Γκλάρα» . . . . .	56	24305	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 3 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΚΥΠΡΟΣ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Αντριά» . . . . .	43	6992	εις Χαλκίδα όπο 25 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	43	7236	διπλήθε Σουέζ 8 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΚΥΡΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	21	2294	άνεχ. Γκρήτ Γιάρμουν 23 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΛΑ ΠΛΑΟΜΑ (ούρουν.) . . . . .	έτ. «Κοοτίκος» . . . . .	40	2993	έφθ. Σφάξ 1 Αύγ.
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΟΥ . . . . .	έτ. «Ναός Κομμέροιαλ» . . . . .	21	1833	εις ταξίδια Πλείτ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Εργκάπα» . . . . .	53	11262	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 29 'Ιουλ.
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Σάργκα» . . . . .	56	23880	άνεχ. Μακάσσαρ 21 'Ιουλ. διά Λέρος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Δευτέρια» . . . . .	43	7176	άνεχ. Φλώρινη 21 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	53	13406	άνεχ. Σπάλτον 28 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) . . . . .	έτ. «Βητά» . . . . .	43	7109	διπλήθε Πιραλάτρ 10 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικά» . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΛΟΥΡΙΑ (λ.) . . . . .	έτ. «Μαρθενίντα» . . . . .	43	7118	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ελβίρα» . . . . .	44	7244	άνεχ. Κάλλισοι 24 'Ιουλ. διά Ν. Καλπονίαν
ΛΥΔΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Άτλας» . . . . .	43	7257	έθ. Τάιν 3 Αύγ.
ΛΥΡΑ (λ.δ.) . . . . .	παναμακή έταιρια . . . . .	44	10721	εις: Εμδεν όπο 4 Μαρτ. (μετασκευαι)
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Θάτταρ» . . . . .	43	10521	είρει: Οραντζ όπο 18 'Ιαν. 1961
ΜΑΙΡΗ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Λώρπη» . . . . .	43	2847	έφθ. Κολόρπο 7 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	49	5685	έθ. Μπ. Αύρες 4 Αύγ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.» . . . . .	58	24065	διπλήθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΙΜΕΝ (παν.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Δημητρα» . . . . .	37	4838	άνεχ. Φλώρινη 21 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΙΛΟΥ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μάστοβλο» . . . . .	18	920	άρεις Περάμα όπο 17 Φεβρ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μακζουμέ» . . . . .	43	7145	έφθ. Σπαλάτον 29 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πανδία» . . . . .	43	7210	έφθ. Σιλιζου 7 Αύγ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ζαννής» . . . . .	45	3549	άνεχ. Μπασσείν 4 Αύγ. διά Κολόμπο
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαντίσον» . . . . .	44	7216	άνεχ. Λός "Αντέλες 1 Αύγ. διά Μπαλμπόνα
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Εστέρελλα Μπλάγκα» . . . . .	43	7255	άνεχ. Σεμπού 3 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΑΝΟΥΤ ΙΩΩΜΗ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μπάκιας Σαλίνας» . . . . .	44	7072	άρεις Κυνδουρούν όπο 16 'Ιουν.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Παρανάλτη» . . . . .	43	7189	έφθ. Λός "Αντέλες 4 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Οσαν Κάρυκο» . . . . .	57	20564	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ. δι' Επισκευαι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	32	1595	διπλήθε Κων) πολιν 30 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) (N.A.T.) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	25	1473	έθ. Γένοβαν 1 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. Ρούσου . . . . .	27	1554	έφθ. Πεισιάρια 9 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΚΡΟΞ (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Σάουθερν Κρόξ» . . . . .	44	7289	έφθ. Καζαπολάγκαν 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	30	4620	διπλήθεν Ελαίνορ 20 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΓΚΩ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μακζουμέ» . . . . .	62	9220	έφθ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Πανδία» . . . . .	43	7230	έφθ. Σαδόνα 9 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ . . . . .	Π. Κυπριανού . . . . .	43	7124	εις Γένοβαν όπο 7 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) . . . . .	έτ. «Μαγκλιέρας» . . . . .	45	8965	έφθ. Τονικομαλί 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Αρκουλι» . . . . .	38	5548	έφθ. Μοσμουγκάο 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαριφορτούνα» . . . . .	43	7202	άνεχ. Αντεν 6 Αύγ. διά Χέρζαμ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Οίκος Χανδρά» . . . . .	51	11022	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑΚΗ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	56	20207	διπλήθε Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Πότι
ΜΑΡΙΤΣΑΚΗ (λ.δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μάρικι» . . . . .	40	5110	έφθ. Αδελαίδα 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΤΣΗΧΥΝΗ (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαρίτσα» . . . . .	43	7234	έφθ. Ριο Γκράντε 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μαριφορτούνα» . . . . .	43	7232	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΝΠΟ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Μάρικι» . . . . .	40	5147	άνεχ. Βουδάνην 9 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΜΑΡΟΥΚΑ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Σάν Τζιοβάνι» . . . . .	43	7259	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ.
ΜΑΡΟΥΚΑ (Λιθάνου) . . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	21	1897	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 1 Αύγ. διά Ριάγα
ΜΑΡΟΥΛΑ (Λιθάνου) . . . . .	έτ. «Αρκουλά» . . . . .	44	7263	άνεχ. Κάδικ 28 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Τράνσοπτρ» . . . . .	44	7251	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 Αύγ. διά Λάδεσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ (λ.δ.) . . . . .	έτ. «Κούρικι» . . . . .	56	23871	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Μπαλμπά» . . . . .	54	18763	άνεχ. Περο. Κόλπον 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. . . . .	έλληνικά ουμφέροντα . . . . .	48	2346	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Ντέμι» . . . . .	20	1512	άνεχ. Βουρττόν 9 Αύγ. διά Βασίλαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) (N.A.T.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» . . . . .	43	7176	διπλήθε Παναμάν 28 'Ιουλ' (διαταγάς)
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) . . . . .	έτ. «Πιούνιδερσαλ» . . . . .	57	8855	άνεχ. Βορμάν 27 'Ιουλ. δι' Αντεν
ΜΕΑΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ινκάικο» . . . . .	45	7254	άνεχ. Γάνδην 28 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΕΑΙΤΗ (λ.δ.) . . . . .	έτ. «Άλπεργκας» . . . . .	57	11691	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουλ.

ΜΠΑΤΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεκ. Λός "Αντζελες 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμραν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ. (πρός παροπλισμόν)
ΜΠΙΖ (Λ.)	(N.B.T.)	ελληνικά συμφέροντα	40	5217	έφθ. Μόντρεαλ 6 Αύγ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγούναιπ»	42	7303	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Καλάμας
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάντα Βαρδάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγκο»	57	9990	διπλήθε Παναμάν 8 Αύγ. διά Μανίλα
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Λ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3262	διπλήθε Παναμάν 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπετσαι»	28	4778	έφθ. Μονρόβια 19 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΙ		έτ. «Σάν Ροκκο»	25	4949	εις Σπέτσαις από 5 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμοιο»	45	3486	άνεκ. Ούλού 31 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Όριεντ»	43	7092	διπλήθε Κωνιάπολιν 28 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΝΑΖΑΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Σαν Ζοζέ»	41	7579	εις θέσιν 6.56 B. – 176.3 A. 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΝΑΠΙΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	57	23690	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	ανεκ. Βικτωρίαν 26 'Ιουλ. διά Καμπνετέλλο
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκραντ»	58	24068	ανεκ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτιο»	42	7227	έφθ. Σάντος 3 Αύγ.
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νελλα»	38	4996	διπλήθε Εσκούμπανς 28 'Ιουλ. διά Αίθερπουλ
ΝΕΜΕΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιλέρεραλ Τραμπ»	42	9730	εις θέσιν 34.42 B. – 176.3 A. 'Ιουλ. διά Τοκουγιάμα
ΝΕΖΕΛΗΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάριψ»	58	24256	άνεκ. Λός "Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περύγκα»	52	11267	έφθ. Μπ. Αύρες 11 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	διπλήθε Μπρόναμποτελ 4 Αύγ. διά Λαττάκια
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άργει Κυνόσουραν από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια»	43	7121	διπλήθε Μπρόναμποτελ 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άργει Βρέστον από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άζορες»	45	7003	άνεκ. Ραγγούν 8 Αύγ. δι' Άλ. δρειαν
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκοις»	42	2856	διπλήθε Κωνιάπολιν 5 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΝΙΚΟΣ Σ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7180	έφθ. Σανεζ 1 Αύγ. διά Χοδείδα
ΝΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλλ.νκα συμφέροντα	22	2201	έφθ. Αμπερντάν 8 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΙΚ Σ.	(N.A.T.)	έλλ.νκα συμφέροντα	21	1410	άργει Πειραιά από 2 'Ιουλ.
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ειστέλλα Μηλάγκα»	44	7294	άνεκ. Πλούν 21 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		παναμάκη έταιρια	28	1463	άνεκ. Ραγγούν 4 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΝΙΝΑ (παν.)		έτ. «Μαρ»	44	7063	άνεκ. Χάφαν 27 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΙΟΒ (Λ.)	(N.A.T.)	έλ. Τσαθλίρης	41	5969	άργει Κυνόσουραν από 26 Φεβρ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 28 'Ιουλ. δι' Ακάμπα
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	έφθ. Μπουργκάς 8 Αύγ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόραν Φράιτερι	44	10662	εις "Εμδεν από 24 Οκτ. (μετασκευαι)
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» Αρμ.»	56	18210	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Τενερίφφε
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερ. Φράιτερι	44	12029	εις Γένοβαν από 21 Δεκ.
ΝΟΥΤΣΙ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεντα»	56	10545	έφθ. Σύμρυν 24 'Ιουλ.
ΝΤΕΒΟΝ		έλληνικο συμφέροντα	43	7211	έφθ. Κερμέκ 2 Αύγ.
ΝΤΕΛΑΙΟΣ ΗΓΚΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊ»	58	13545	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΝΤΕΛΑΙΟΣ ΜΙΡΑΚΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊ»	61	15000	άνεκ. Πιομπίνο 25 'Ιουλ. διά Χαμπτον ρόδς
ΝΤΕΛΑΙΟΣ ΟΡΑΚΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερη Σπγνούαινη	59	13545	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	παναμάκη έταιρια	30	996	άνεκ. Είδουμάσου 28 'Ιουλ. διά Κόμω Μπαίν
ΝΤΗΘΙΑΝΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκείτορς»	60	13847	άνεκ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΟΝΙΑ ΜΑΡΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβμυράνια»	58	10483	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 4 Αύγ.
ΝΤΟΝΙΑ ΜΥΡΤΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	άνεκ. Ντέρμπαν 5 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΙΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	διπλήθε Λίζαρτ 1 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΡΙ (Λ.)		έλληνικο συμφέροντα	43	7237	έφθ. Μόζι από 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλάρι»	56	10486	άνεκ. Βούλθαν 14 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	43	7199	εις Αμδούργον από 28 'Ιουν.
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούνον»	43	6704	έφθ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουλ.
ΟΛΚΑΤ (Λ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Μιδδλεσμπρο 19 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανοατλάντικο»	53	17362	άνεκ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασ»	54	13665	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13652	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. δι' Άτλαντικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασ»	54	20453	άνεκ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	14047	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονάσον	58	27602	άνεκ. Μιζουμάι 1 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	50	17791	εις Ρόττερνταμ από 27 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	53	14221	έφθ. Ράς Τανούρα 4 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτσι»	53	14009	διπλήθε Σουεζ 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	έφθ. Ν. Υόρκην 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΤΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13678	έφρεις Ελευσίνα από 22 Μαΐου 1961
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	53	13660	άνεκ. Ν. Υόρκην 9 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13934	άνεκ. Τζάκασονθίλλ 20 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13709	έφθ. Τρίνινταν 6 Αύγ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΓΓΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13713	έφθ. Μοντεβίδεο 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΟΥ		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13934	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Αύγ. δι' Αγ. Θραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΝΤΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λοῦζορ»	59	23280	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13665	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουρ Ατλάντικ»	55	18790	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13934	άνεκ. Εμδεν 28 'Ιουλ. διά Λά Σκίρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	20595	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Λά Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13665	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	49	17792	άνεκ. Ντουμάι 28 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	14047	έφθ. Ντουμάι 21 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Μονρόδιος Τρανοπορτ»	59	37958	άνεκ. Περο. Κόλπον 25 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	60	37744	έφθ. Αρμουάνι Μπαίν 1 Αύγ. διά Γλασκώβην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	58	27602	άνεκ. Ναγκασάκι 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓΙΜ		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	50	17791	διπλήθε Σουεζ 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13580	έφθ. Πουέρτα λά Κρούζ 1 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσόδασάντο»	54	20611	άνεκ. Περο. Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	8195	άνεκ. Καλάδο 23 'Ιουλ. διά Τσάναραλ
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομρονα»	44	7297	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Βενετίαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσα»	56	21090	έφθ. Μόντρεαλ 3 Αύγ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πλάναραμ»	34	8378	άνεκ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ.
ΟΡΙΚΟ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	έφθ. Πούερτα λά Κρούζ 7 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερεν Στάρ»	44	7254	έφθ. Βαλτιμόρων 5 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Χιμπότε 23 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	8615	διπλήθε Παναμάρ 21 'Ιουλ. δι' Άτλαντικόν
ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ»	44	7176	άργει Τάμπαν από 24 Μαρτ. 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ»	45	7211	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	έφθ. Μασαλίαν από 30 Δεκ. (έπισκευαι)
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	42	7192	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7176	έφθ. Καλλάδο 2 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176	έφθ. Μόζι 2 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάιτ Κρός»	43	7170	έφθ. Μακόρις 9 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7176	έφθ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάιτ Σή»	43	7167	άνεκ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Κόμπε
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (Λ.)		παναμάκη έταιρια	43	7170	έφθ. Βοστώνην 3 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νίαμοντ» – Κοφάυτης	09	2890	έφθ. Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνωρα»	43	7265	άργει Χαλκίδα από 18 Μαΐου
Π. Π					

ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδς άπό 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Σφάδ. 31 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΔΗΜΗΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον»	44	10297	διπλήθε Παναμάν 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΣΚΙΠΠΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεχ. Τζιμπούτι 31 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7081	άνεχ. Ρουέν 2 Αύγ. δι' Αρχαγγελον
ΠΕΛΟΠΟΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοποίας»	43	5221	έφθ. Ούλου 4 Αύν.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	εις Ρόττερνταμ άπό 4 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Φάσο
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΕΤΑΛΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	άργει Χαλκίδα άπό 24 Μαΐου
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Εστε»	44	7190	έφθ. Κολόμπο ρόδς 31 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένα»	43	7228	διπλήθε Παναμάν 3 Αύγ. δι' Άγγλιαν
ΠΛΟΒΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπακία Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Καλκούτταν 30 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Φάσο
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαϊν»	38	2561	έφθ. Αμβέρσαν 3 Αύγ.
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζι Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 'Ιουλ. διά Σέλλα Χάφεν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	έφθ. Ειβονδασθ 2 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοκλητος»	43	7230	άνεχ. Μορμουνκάδη 26 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Εστε»	44	7192	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασσώρ
ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Μπέντραν 9 Αύγ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα	59	13918	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 16 'Ιουλ.
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	έφθ. Τάιν 5 Αύγ.
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	άνεχ. Βικτωρίαν 6 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
PIO ΛΑΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστορ»	43	6993	άνεχ. Σαβάννα 4 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΡΙΤΖΕΟΙΕΛΑΝΤ (Δ.)		έτ. «Πρίτζεφιελντ»	45	7217	έφθ. Κασιλντάνα 25 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	άνεχ. Φαρμαγκόδαν 4 Αύγ. διά Βρυττόν
PONTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέροιαλ Έξπρέσο»	11	1538	έφθ. Τοκοπίλλα 5 Αύγ.
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Βουλγαρίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεχ. Μπαχρέν 6 Αύγ. διά Σουέζ
SAINT ANTONY (Λιθάνου)		έτ. «Σαιντ Άντωνυ»	40	5349	έφθ. Τεργεστόν 2 Αύγ.
SAINT NIKOLAS (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	έφθ. Χαβάνα 1 Αύγ.
SAINT TZORTZI (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέ μας»	42	7243	διπλήθε Χέλοινγκμποργκ 19 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίσαο»	36	5129	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσαστου»	50	2736	άργει Αμπελάκι άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιασιζία»	23	5372	διπλήθε Κωνύπολιν 20 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	άνεχ. Μπούμπουρυ 24 'Ιουλ. διά Όδσπον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	εις θεοίν 53.98 B. - 4.32 A. Αύγ. 6 δι' Ιταλίαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΣΑΝΣΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Κιουρασάδο 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Ιμιγκαχαν 3 Αύγ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 16 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	36	1988	άνεχ. Καλλάο 28 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΣΑΝΟΥΘΕΡΗ ΗΓΚΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσεαν θάύτερ»	44	10743	άνεχ. Οζάκαν 28 'Ιουλ. διά Βανκούθερ
ΣΑΝΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λέν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Νίκασι 19 'Ιουλ. δι' Αμπιτζάν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Σόύρ»	31	4704	άργει Κυνόσουραν άπό 16 'Απρ. 1960
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10567	εις Τριπολίν (Λιθάνου) άπό 22 'Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντοντουρ»	22	3084	διπλήθε Βαλεντίνα 30 'Ιουλ. διά Τσώρτσιλλ
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέλιντο»	43	7275	άνεχ. Ντακάρα 21 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθάνου)		παναμαϊκή έταιρια	46	1059	έφθ. Τεργεστόν 15 'Ιουλ.
ΣΟΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Αύγ. διά Βομβάν.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι»	30	2117	άνεχ. Μπρούνκιο 1 Αύγ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι άπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Δ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Λάγκος άπό 26 'Ιουν.
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικι»	57	20683	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 29 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερφ»	56	30159	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεχ. Μπ. Αύρες 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα άπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΙΑΤΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοσούλαρη»	55	8799	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΣΤΕΒΟ		έλληνικά συμφέροντα	44	7066	διπλήθε Μπρόνομποττελ 25 'Ιουλ. διά Μπάραν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	παναμαϊκή έταιρια	21	1964	άργει Λισσαδώνα άπό 2 'Ιαν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανάν»	52	12064	άνεχ. Σαδινάναν 2 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	εις θεοίν 60.53 B. - 3.18 A. 'Ιουλ. 30 δι' Αρχαγγελον
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Βάρναν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	έφθ. Λένινγκραντ 1 Αύγ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ. (πρός παροπλισμόν)
ΤΖΕΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)		έτ. «Σπυκέρριερς»	43	7231	άνεχ. Οζάκαν 21 'Ιουλ. διά Φουζίκι
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Κυνόσουραν άπό 24 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7026	εις Καλάμα 3 Αύγ.
TZENNY III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	έφθ. Γκουαγιακίλ 28 'Ιουλ.
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	έφθ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπαδα»	43	7251	έφθ. Ταϊλάνδαν 3 Αύγ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόδα»	54	18717	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Πτέρη»	30	2047	διπλήθε Κωνύπολιν 23 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
TINA ΩΝΑΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΤΙΡΥΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	έφθ. Αμβούργον 3 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Κάλουντποργκ 7 Αύγ. διά Ρίγαν
ΤΟΥΣΚΑΝΤ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7207	άνεχ. Σουφραπίδη άπό 7 'Ιουλ. διά Παναρούκαν
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7230	άνεχ. Τόκιο 22 'Ιουλ. διά Βανκούθερ
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλουζ»	43	10459	άργει Σιγκαπούρην άπό 9 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδηλ»	57	24027	άνεχ. Σουέζ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκασον»	44	8597	άνεχ. Βόρεστην 1 Αύγ. διά Βρέμπνον
ΤΡΕΓ ΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Καλκούταν 18 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνονασα»	27	2457	διπλήθε Κωνύπολιν 6 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΤΡΙΕΣΤΕ (παν.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφθ. Ριγιέκαν 29 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Ν. Όρλεάνην (ομμαία ΗΠΑ)
ΤΡΙΤΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεχ. Μπαχρέν 1 Αύγ. διά Ν. Ύρκρην
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άνεχ. Βρέστην 6 Αύγ. διά Πολέρμον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άργει Φάλμουθ
ΥΠΕΡΙΟΝ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	διπλήθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΟΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράινα»	57	21910	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΦΑΡΟ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	7231	άνεχ. Μανιάκια 6 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Γιούνιον Κομπερίαλ»	29	3958	έφθ. Μπαντάρ Άμπας 27 'Ιουλ.
ΦΙΝΙΣΤΕΡΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10704	άνεχ. Αμβούργον άπό 30 Μαΐου
ΦΙΟΛΙΣΒΟΣ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγρέσον»	44	7208	άνεχ. Σκελεφτέα 31 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Θανασιδάρης	36	2642	διπλήθε Βιρζανά 6 Αύγ. διά Γενοβαν
ΦΙΛΩΡΑ Α. (Λιθάνου)		έτ. «Σέδων Πεντρο»	44	7022	άνεχ. Σαδινάναν 7 Αύγ. διά Ν. Ύρκρην
ΦΟΥΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	έφθ. Λαττάκια 19 'Ιουλ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτ Σηγουαίνη»	36	1965	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Βανκούθερ
ΧΑΡΙ (Δ.)		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άνεχ. Ρας Τανούρα 2 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΧΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραρλ»	57	23664	έφθ. Βενετίαν 3 Αύγ.
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)					

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 45.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th AUGUST 1962

#### The Crisis

The crisis continues. Trade has diminished during the past few months and there is an overabundance of tonnage. Only six months ago, even at low freight rates, almost all tramp ships were employed. Lay-ups were reduced while new buildings of faster and larger vessels continued to slip down the ways.

Now in spite of the fact that most tankers have been withdrawn as grain carriers and in spite of the beginning of the autumn season during which grain cargoes are usually plentiful, freight rates remain low as ever and charters hard to find. Never before have dozens of vessels spent a month waiting in the Gulf to load and finally accepted charters at a loss of many thousands of dollars to avoid layup. And they were all new built ships.

Last year, during the months of August, September and October, ships totalling 8,675,000 grt. were chartered for the grain trade all over the world. During the same months in 1959 and 1960, the figure was 8,250,000 grt. Tankers used as grain carriers totalled 2.75 million grt. in 1959, 2.25 million grt. in 1960 and about 3 million grt. in 1961. This year, the tankers are fewer. A great number of Liberty ships and many postwar vessels have been laid up but there seems to be no improvement in the situation. There is a definite slump in world trade. There was a drop of 362,442 tons in trade movement in the port of Marseilles in June, for instance. In other ports, the increase, if any, was far out of proportion to the rate of increase in previous years.

Furthermore official reports would seem to indicate that industrial and economic activity in Europe is not such as to warrant any quickening in the import of raw materials. And raw materials are the bread and butter of tramp ships.

As long as there is no slackening in world development, the next few months should mark an increase in world trade. Grain movement is usually greater in the winter months and it is probable that tankers will disappear from the grain market. Tramp ships and bulk carriers should profit this. We can only wait and see.

#### HARD TIMES AHEAD

If, however, the winter trade does not warrant the effective employment of postwar vessels at least, there will be hard times ahead.

Postwar and economical vessels are now being run at a loss and some of them have been laid up. Many shipowners will find it difficult to meet mortgage payments unless they can obtain funds from other sources. Are there any other sources? For many shipowners, we very doubt it.

The position of these ships is far more difficult than that of the Liberty ships which, to a great degree, have already been amortised.

#### LIBERTY SHIPS

Liberty ships can be laid up without any substantial loss. Granted they will suffer wear and tear, but they can wait for better times. And this brings us to the question of what is to happen to these ships. Must they be condemned to obsolescence? Are they no longer useful to be freight market? The answer is difficult if not impossible. There are many conditions to the survival of these warbuilt ships. It is true that they are still useful as carriers. Nobody can deny that fact. Medium sized freighters of their size are still needed for ports that cannot handle larger ships. Also, they constitute one third of the world's total tramp tonnage. This third has not yet been replaced by newbuilt vessels.

Yet, warbuilt vessels are not economical to run. Their expenses make it impossible for them to accept low freights. They are laid up until the freight market improves and they come into demand again, and until they are replaced by new ships.

Such replacement would not be a matter of months. It would take years and, provided there is no world slump, more tonnage will undoubtedly be needed.

Liberty ships are still needed, but, at the same time, they will gradually be withdrawn. They have been worked hard and long. Repairs

are now costly. When the time comes for an annual survey, the shipowner will be faced with the alternative of carrying out these repairs or scrapping the ship.

All warbuilt vessels, however, will not be laid up. Many shipowners will try to keep them moving. They are cutting down on expenses, on crew complements — not insured by NAT — reducing insurance for third party damage and even cutting down on certain aspects of maintenance to reduce daily running costs of a Liberty ship to 135 pounds a day. The Lebanese flag, of course, cloaks these practices. There is no other way they can do it.

Obsolete vessels will never cease to constitute a peril to the freight market. The Norwegians, the British, the Dutch and the French have got rid of theirs. The Greeks, the Italians and Far Eastern shipowners still hang on to them. The Greek proportion is the largest. As long as the freight market is maintained on a certain level, Liberty ships will continue to run. When the freight market drops, they will be laid up, but only temporarily. An international agreement for the scrapping of these ships is now an imperative necessity for all. Even the Scandinavians will have to admit it. Now, they believe the Greeks will have to give in and scrap them. The fact that they are still running under flags of convenience gives the lie to this belief.

If scrap prices go up, on the other hand, there is every possibility that more shipowners will decide to do away with their Liberty ships. The price is now around 35 thousand pounds. It is low. An increase would result in far more scrappings than are now taking place.

#### Australian Line Competition

The Greek Australian Line, after having settled its problems Down Under with the Australia New Zealand Conference, is now facing new perils closer to home.

Messrs. Chandris' latest worry is the looming spectre of Italian competition in Piraeus.

From September onwards five Italian liners will call regularly at Piraeus on their way to Australia in an effort to fill the empty spaces caused by the absorption of Italian workers in the Common Market countries and the resulting reduction in emigration to the fifth continent.

Having seemingly exhausted the possibilities offered by Spanish and Maltese emigration, the Italians are now turning their attention to Greece. Together with the British liners that call at Piraeus, they will leave no stone unturned to pick up as many as they can of the self-paying passengers, as those emigrants who are not sponsored by the Inter-Governmental Committee for European Migration are called.

It is these Greek self-payers the Greek Australian Line depends upon alone to fill the "Patris" and "Bretagne" to capacity and woe betide them if they lose them to the competition!

The only thing that can save them is the application of reciprocal measures to those the Italians have already taken to protect their own ships. In other words, the Greek government should make it necessary for foreign ships to apply for a permit before they can be allowed to accept Greek emigrants and also to provide a Greek doctor and nurses and carry a Greek government delegate on board.

These provisions have already been included in a draft law on emigration, the passage of which has been long delayed. The Government, however, has accepted to include them in a draft law on the Inspection of Merchant Ships, submitted by the Ministry of Mercantile Marine and the passage of which is imminent or, failing that, in the ratification of the International Convention for the Safety of Life at Sea which is also imminent.

Nevertheless, it does not seem likely that these legislative measures will be submitted to the Parliamentary Recess Committee in time to become law before September.

We believe that every effort should be made to speed up this development and make it possible for the Greek Australian Line to meet foreign competition before it breaks havoc with the valuable contribution Messrs. Chandris have made to the cause of Greek shipping and the

Greek economy as a whole by linking Greece with regular services to Australia.

## The Greek P. and I. Risk

The Annual report and accounts of the United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd with which a large number of Greek vessels are entered prompts us to revert to a subject which, strangely enough has not received due attention from the Owners who are most directly affected.

In addition to the contributions, Messrs. Thos. Miller and Son the Club Managers, foresee that back calls will be increased to keep pace with the ever-increasing indemnities which are being paid out. It would not be wrong to assume that the Protection and Indemnity cover will cost, in the near future, as much as the insurance proper of the vessels.

However, it should be noted from the report that in the past five years, cargo claims have doubled especially in the field of cargo liners which amount 37.5% of total indemnities paid over the period from 1953 to 1959.

Taking into account that Greeks are tramp-ship owners, and that the cargoes they carry in bulk are not subject to alterations or claims from bad stowage or lack of ventilation, the cargo claims from the Greek risk are small.

Greek owners should apply for a statistic showing cargo claims paid on account of liners, and those on account of tramps. Such a statistic would enable the Greek Owners to judge for themselves on the results on the various risks run and whether the payment of full premiums is justified.

Cargo claims constitute only a part of the cover and crew claims should also be examined. Owners are in the dark as regards the percentage of such claims for Greek crews. It is high time they asked for full details and at the same time examined and compared their own records.

With a falling market the need for such action becomes more urgent.:

## A Construction Effort

Two new tourist vessels will be added to our passenger fleet. They are the "Stella Solaris" and the "Rodos". The first one is owned by "Sun Line" (Messrs Kiosseoglou, Samarakis, Managers), and the other Messrs. Typaldos.

The "Stella Solaris" which is a sister-ship to the "Delos" will be delivered to her new owners in Hamburg sometime in September. Radical alterations will be effected to the passenger accommodation by a shipyard at Monfalcone. This is a vessel of great luxury and extreme comfort, and it is hard to find one to compare with her.

The "Rodos" is undergoing alterations at Piraeus under the supervision of Mr. Giakourakis, the well-known naval architect. She will be a vessel of the very top class, and will be available for cruises as from next April.

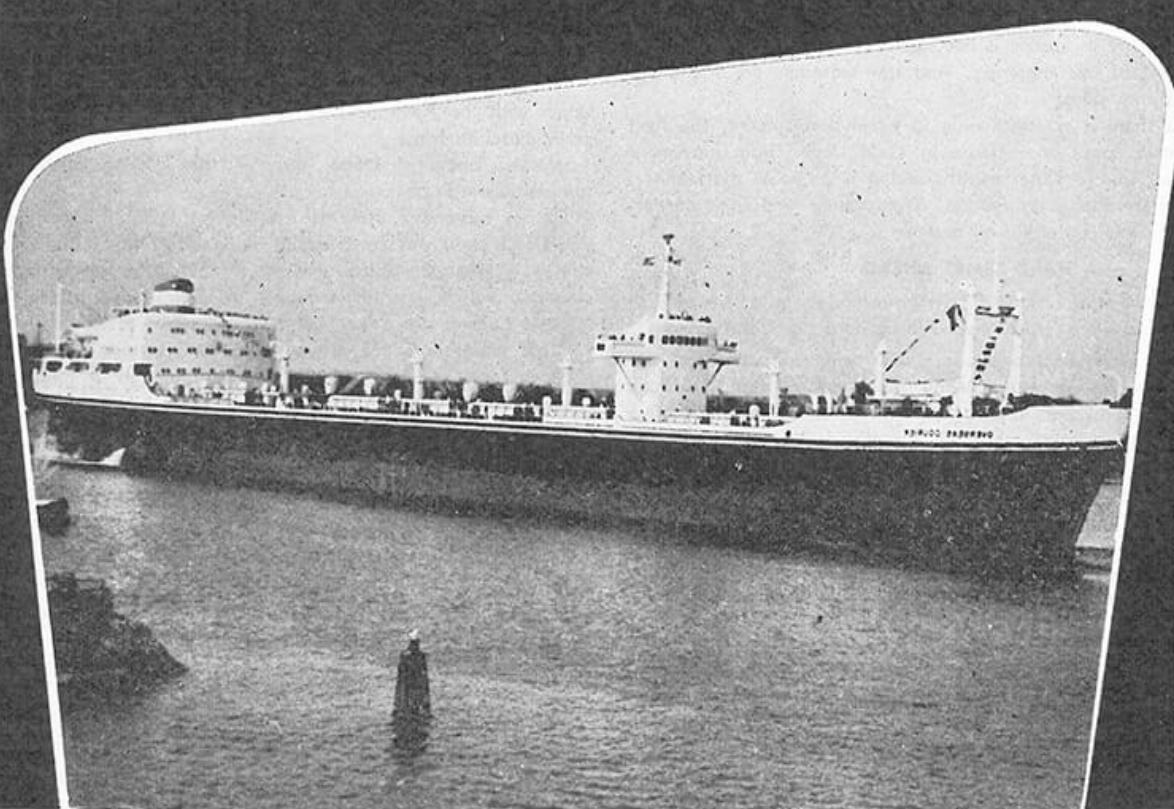
We thus reach the figure of eight tourist vessels which have been designed for the purpose, and which play such a prominent part in the tourism of our country and the national economy. Everything is due to private enterprise, and the N.T.O. has only contributed with criticism and restrictions.

Considering that during the past two years about seven million dollars have been spent for the acquisition of the last four tourist vessels, it should be borne in mind that the capital invested cannot be covered by the operation during the four or five months of the summer. Efforts should be made to attract tourists from the North to the more temperate climate of the Mediterranean during the winter and spring.

An effort is being made in that direction by "Sun Line" with the "Stella Solaris" and by Messrs. Typaldos with the "Athinoi" which are scheduled for winter cruises round the Mediterranean. Our "Queen Frederica" will follow suit. If this move proves successful it will open new fields to winter tourism in Greece.

It is true that with the exception of cruises to the Caribbean, winter cruises in other parts of the world have not proved successful not even

E  
M  
D  
E  
N



# RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH

Shipyard · Machine Factory · Shiprepairs · Floating Docks · Dry Dock

Newbuildings  
Delivered  
1949—1962 (June)  
102 newbuildings  
abt. 1.190.000 tdw

for the Norwegians.

The American market will provide the clientele for these vessels. The "Stella Solaris" will have Naples as her starting point, and American tourists will be flown to Italy, and continue their voyage round the Mediterranean on this vessel. A similar combination is being thought out by Messrs. Typaldos who will make Venice as their starting point.

The move is bold enough, and the difficulties huge, one of the most serious being the lack of experienced stewards.

## An Urgent Matter

For the past two years, discussions are dragging on between Owners of passenger vessels, representatives of the Union of Stewards and officials of the Ministry of Mercantile Marine for the creation of a school for the training of catering staff.

So far, agreement could not be reached on the basic lines of this educational effort. Some representatives want the institution to be of the boarding-school type, others go for an 8-hour a day over a term of one year. The opinion has also been put forward for the school to be public and similar to post-graduate colleges.

As a result of these disagreements, discussions have been adjourned indefinitely...

It is not yet known when negotiations will be resumed, but due note should be taken of the indifference with which such a serious and urgent matter is disregarded especially on the part of the Government.

Is it really necessary to remind those responsible for this failure that there is an acute shortage of experienced catering personnel, that Greek vessels cannot compete in this field with the foreign vessels, and that this situation has a direct bearing on our tourist drive and the reputation of our vessels abroad.

The Owners cannot be absolved when faced with complaints about bad treatment of passengers by stewards. Their contention that they lack experienced personnel is not valid. Nobody ever tried to elevate this staff to present-day international standards.

Our passenger vessels now play the main part in this Country's tourist drive, and the paucity of experienced stewards can be noticed not only by Greeks travelling to the islands, but also by foreign visitors to Greece. The same applies also to deck and other officers who should be able to speak foreign languages and be fully aware of their mission and responsibilities.

Our authorities should take up the matter without further delay, as even a bad solution is better than the lack of any interest in that direction. It is high time for a decision to be made for the provision of good cooks and stewards. Let us take the example of the Italians, Norwegians and French who solved this problem a long time ago.

## Time For Action

A seaman on a Greek vessel was taken ill. He was admitted to hospital at the expenses of the owner, and on discharge, was indemnified in accordance with Greek Law. The settlement of his indemnity and claim was made before a commissioner for the oaths. Later, the same seaman was engaged by the same Owner and sent to New York to rejoin the vessel, and an advance of one hundred dollars was paid to him. As soon as he landed in New York, he started legal proceedings against the owner for the same claim for which he had been given settlement, and claimed sixty-five thousand dollars.

This is only an instance among many of that kind. We are not concerned in whether American Courts have jurisdiction on matters between foreign seamen and their Owners. We are only concerned in the moral aspect of the matter, the blackmail imposed on Greek Owners, and the conspicuous contempt of Greek Justice.

We wonder if such actions by Greek seamen come under the Penal code and if measures can be taken against them as soon as their names are disclosed. They would then be more hesitant to apply to foreign Courts, as on the strength of their collective agreement only the Greek Law is recognised.

Something has to be done to put an end to a situation which becomes more and more scandalous.

## There Is No Comparison

There is not the slightest doubt that the three coasters of 4000 tons gross each will cost more than if a private enterprise would have arranged for their building. Tenders received so far from various ship-builders tend to confirm our view. We do not think that an operator would act prudently if he were to accept the burden of the payment of about four million dollars — this will be the final figure — for each vessel when for a better vessel he can obtain more attractive prices and conditions from Spanish, French or German shipyards.

Many examples can be quoted, and for quick reference a recent

one: A Bilbao shipyard has built for account of Brazilian owners two passenger vessels, the "Princesa Leopoldina" and the "Princesa Isabela" of 9500 grt, 3890 tons dw, fitted with B & W engines of 9200 HP, and of a cruising speed of 17.5 knots. Length 132 meters, breadth 18.6, and moulded depth 10.7 meters. The vessels are fully air-conditioned, and are fitted with stabilizers. They can carry 530 passengers each. They cost 330 million pesetas, equal to about 2 million pounds sterling. Terms of payment spread over eight years.

Those intending to bid for the three coasters are left to decide for themselves but they will have to bear in mind that the price for these vessels is at least 20% higher than that for similar vessels which would have been built by any other shipyard abroad.

## I.L.O. And The Levy

We have to deal once again with the question of the contribution that is levied on Greek Owners by the I.L.O. It is well known that the PNO gets a share thereof which, added to the heavy contributions paid by seamen serving on vessels under flags of convenience, makes our Trade Union experience an economic boom never recorded before.

It will be remembered that when, a few months ago, the Owners were successful in reducing the contribution to ten shillings Mr. White and his colleague, Mr. Petroulis, put forward the argument that the money would be applied to the welfare of seamen, and they referred to some donations they had made over the last three years to the "Seamen's Home".

The PNO has never issued a report as to how the tens of thousand pounds they collect are disposed of, nor is there any information on the payment of any sum to some welfare organization for seamen.

As long as the disposal of these funds is kept secret, we should say that the whole position becomes very suspicious if not scandalous. An end should be sought to this state of affairs and the Union should be compelled to employ sworn auditors and publish their report and cash position regularly, and to that effect the competent Ministry should step in.

The Owners having agreed to enter into a collective agreement with the Union covering wages, conditions and contributions have, we feel, the right to know where these contributions go.

## Developments In Cyprus

We are informed that the fears expressed by the Greek Ministry of Mercantile Marine on the dangers of the Cyprus flag becoming a flag of convenience were exaggerated.

Archbishop Makarios was recently obliged to reaffirm that by setting up a merchant navy of its own, Cyprus had no intention of luring ships away from the Greek flag.

We are further informed that so far, three draft bills have been drawn up by a special committee, presided over by the Attorney General of Cyprus, Mr. Tornaritis, on the subject of ship taxation, registration and mortgage procedures and working conditions for Cypriot and foreign crews.

Cypriot sources stress that the terms contained in these drafts are far stiffer than those applied by Greece with respect to ship taxation.

Nevertheless, the same sources do not deny that Cyprus is anxious to set up a small merchant fleet and point out that they are fully aware of the fact that they cannot do this without help from the Greek state and from Greek shipowners and also that such a merchant fleet will take a long time to build up.

They emphatically deny that their intention is to create a favourable climate for the attraction of Greek-flag vessels to the flag of Cyprus. They do intend, however, to attract a small number of Greek-owned foreign flag ships but not in competition with the Greek flag and more in a spirit of Greek-Cypriot shipping cooperation.

They further point out that they rely on Greece for the training of Cypriot crew. Young Cypriots have already been enrolled in the Greek Naval Training Schools and measures for further training of catering staffs, under Greek auspices have already been included in the relative draft bill.

Thus we have been given the Cypriot side of the matter and we wonder what the Ministry of Mercantile Marine has to say on this score.

## New Training School in Syros

The fourth training establishment for deck officers will be ready to function next month in Syros. The old Cable and Wireless building in Syros has been fitted out for this purpose and will contain a huge chart-room facing the sea, making it look very much like a ship's bridge.

The rest of the building has been attractively refurbished and will provide a happy and cheerful atmosphere for the apprentices.

Meanwhile, the Ministry of Mercantile Marine is speeding up the work of supplying the school with the necessary equipment. Shipowners

have once again been asked to contribute towards such things as navigational instruments, some of which have already been acquired from the other schools and from German scientific aid to Greece.

If all goes well, this fourth training school should be ready to start functioning with forty apprentices in November.

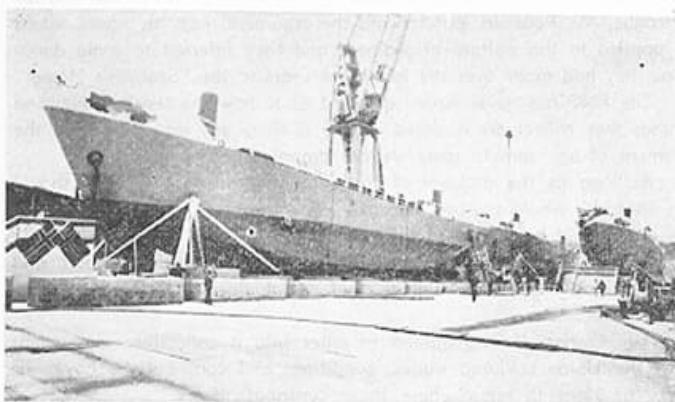
## Letter Of Thanks

The Japanese "Shipping and Trade News" have published a letter of thanks from the Master of the Greek freighter "Skyros" expressing his gratitude and that of his crew towards the inhabitants of the island of Toshima.

When the "Skyros" went aground on the night of March 30, 1962, the inhabitants, who had lighted fires along the coast to warn the vessel of impeding danger, swam to the ship in frogman's suits and led a line from ship to shore. When the crew was brought ashore, the islanders gave them warm drinks and blankets and offered them hospitality in their homes.

## Spanish-Built Coasters

We have already brought up the subject of small and medium-sized coasters ordered by Norwegian shipowners in Spain on the basis of spe-



cifications and credits up to 80% of their value.

The specifications of these vessels are interesting to note. They have a very small gross and net tonnage which enables them to avoid high port dues and other charges based on tonnage as well as permitting them to be run with smaller crew complements.

They are 53 m. OA, 9 m. broad and height from the shelter-deck is 5.5 m. Loaded draft is 3.15 m Speed: 10.5 knots. Dwt: 600 and gross tonnage: 299. The crew consists of six including the Master.

Three such vessels were launched recently by the Astilleros y Talleres del Noroeste S.A. of Ferrol for account of Messrs. Fred Olsen. They will be used to trade between North Sea and Rhine ports.

We have already suggested that vessels of this type are needed for our own coastal trade. They are the most suitable for the Mediterranean, perhaps with a slightly larger dwt. capacity.

The Norwegians were quick to take advantage of the exceptionally favourable terms offered by the Spanish shipyards, both as regards price and credit, and ordered twenty such ships. They are similar in every respect except for the gross tonnage which varies according to the vessel's projected employment.

Nobody has studied this important matter here. Neither the Ministry nor the shipowners who are directly concerned.

The opportunity has now been lost. It is doubtful whether the price

and credit terms the Norwegians obtained are still valid. The Spanish shipyards are now up to their ears in work and have, of course, no need to accept orders on the same terms.

## Lloyd's Register Rule Changes

### IMPROVEMENTS IN STRUCTURES OF OIL TANKERS

Recent alterations to the Lloyd's Register Rules for Oil Tankers represent a step forward in the logical design of oil tankers which will result in a ship with a much lower steel-weight than hitherto.

Improvements in the distribution of steel in the hull of a ship and in these days from the point of view of the owner and builder, "improvement" is synonymous with "reduction" — are generally made through two agencies: the shipbuilding industry itself develops a new technique which is recognised by Lloyd's Register or Lloyd's Register initiates the improvement. The two latest alterations to Lloyd's Register Rules for Oil Tankers are examples of these two lines of progress.

At the General Committee meeting of 25th January last, approval was given to substantial reductions in the thickness of the internal structure when an approved system of corrosion control was installed. When the Tanker Rules were revised in 1847, the scantlings of the internal structure were increased to take account of the marked deterioration which was occurring at that time. In the intervening period many tanker owners experimented with protective coatings in the cargo tanks and with cathodic protection, and it became apparent that in protected ships the deterioration of the structure was very much less than was usual in unprotected ships. Recognition of this new technique was therefore given by allowing an initial reduction in scantlings in appropriate instances. In a tanker of 50,000 tons d.w. the effect of this reduction is to reduce the steelweight of the ship by about 250 tons.

The other approach is seen in the new requirements for the length of cargo tanks which were approved by the General Committee on 14th June, 1962. In the earlier days of the oil tanker it was thought that excessive pressures might be induced on end bulkheads of long tanks through surging of the cargo and therefore, in the first Lloyd's Register Oil Tanker Rules (1910), this limit was placed at 24—27ft. Gradually, as tankers increased in size, the permissible length of tank was increased, and in the 1959 revision of the Tanker Rules, when the length of the tank exceeded 50 ft., a transverse wash bulkhead was required.

From practical considerations, however, it seemed likely that so long as the natural frequency of the liquid in the tanks did not synchronise with the period of pitching of the ship, there was little likelihood of undue pressure being exerted on the end bulkheads through the motion of the liquid cargo, and the model tests and observations of ships in service confirmed this view. Calculations showed that the permissible length of tank should be related to the length of the ship and that resonance would not occur when the length of tank did not exceed 10% of the length of the ship; tanks of greater lengths up to 20% of the length of the ship could be accepted provided a wash bulkhead was fitted at the middle of the length of the tank.

The Rules were therefore altered to take account of this principle, with a two-folded effect: a saving is made in the steelweight amounting to about 300 tons in a 50,000 tons d.w. tanker, and the number of tank scuttings, with their attendant controls, may be reduced. For example, under the 1959 Rules there might be 12 centre and 12 wing cargo tanks in a 50,000 tons d.w. tanker of orthodox construction, while the new requirements permit the numbers to be reduced to four centre and eight wing tanks.

The combined effect of these modifications is to reduce the weight of steel in a tanker by about 4—5%.

The first of these alterations to the Rules is now in force and the second will come into force at the beginning of 1963, but may be applied in the meantime if the owner is agreeable.

The Society is constantly reviewing possibilities for effecting improvements in structures of oil tankers; one line of advance may be through the use of high tensile steel.

### MACHINERY RULE REQUIREMENTS BOILERS AND PRESSURE VESSELS

As a result of investigations of the strength of pressure vessels and the Society's survey experience of these in service the Rules for welded boiler drums, air receivers, etc., have been revised to permit the use of higher working stresses and the production of more efficient designs and lighter constructions.

Requirements have also been introduced for containers intended for the carriage of liquefied propane, butane and similar cargoes under pressure.

### MAIN STEAM PIPES

Requirements have been introduced for main steam pipe systems with all-welded joints suitable for the high temperature steam conditions of turbine installations of advanced design.

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

## REMITTANCES TO FAMILIES OF CREW MEMBERS.

MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET