

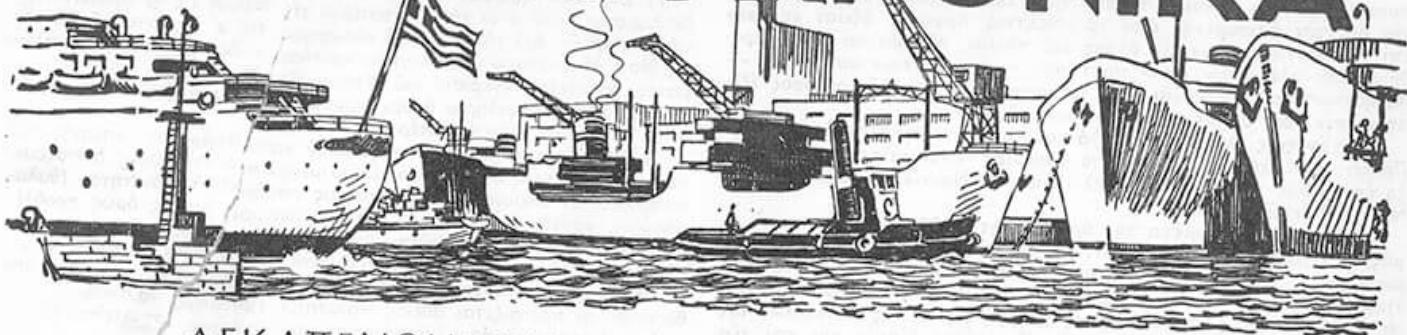
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1963

Αρ. Φύλλου 673/432

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΓ (περιόδος Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 673/432

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΜΗ ΑΝΗΣΥΧΟΥΝΤΑΣ

Εις τὸν ἡμέρισιον Τύπον ἔδημοισιεύθη πρὸ ἡμερῶν τὸ κάτωθι ἀνακοινωθὲν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Κρίνομεν σκοτίμον τὴν δημοσίευσιν του, ἵνα λάδουν γνώσιν καὶ οἱ ἀναγνώσται τὸν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν'. Ἡ ἀπάντησις εἰς ὅσα οἱ τοῦ 'Υπουργείου ισχυρίζονται, ἔπειται.

Τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας, ἐξ ἀφορμῆς διαφόρων δημοσιευμάτων περὶ αἰφνιδιαστικῆς καὶ ὁμαδικῆς ὑποβολῆς αἰτίσεων ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν νάρων ὑποστείλων τὴν ἐλληνικήν σημαίαν ἀπὸ τὰ οκάφη των, λόγῳ βραδύτητος δῆθεν ἐπιλύσεως διαφόρων ναυτιλιακῶν θεμάτων, ἀνεκοινώσεως τὰ ἔχει:

Κατὰ καιρούς ὑπόστελλεται ἡ ἐλληνικὴ σημαία καὶ διαγράφονται τὸν ἐλληνικὸν νηολόγιον πλοιαὶ τινὰ διὰ λόγους ἀναγνώσμένους εἰς νοι εἰς τὸ δημοσιεύματα.

Τὸ ἀντέρον ὅμως φαινόμενον δὲν εἶναι ἀνησυχητικὸν καθ' ὃσον συνεχῶς ὑποδηλοῦνται νέαι αἰτίσεις πρὸς νηολόγουν καὶ ὑψών τῆς ἐλληνικῆς σημαίας καὶ ὡς ἀριθμός τῶν νεονολογουμένων ὑπερνηολογίων πλοιῶν.

Τὸ γραφέν διὰ ἐναντίον τῶν 786 πλοιών ποὺ ἔνεγράφουσαν εἰς τὰ ελκύσεως καὶ προστασίας κεραδιών εὔωτερικοῦ, ἀπὸ τοῦ 1953 μεταπλήσιες εἰς ἀλλοδαπούς, ναυάγια, διάλυσιν κ.λ.π. ἀποτελεῖ ἔνοχην τῶν ὡς ἀνά εκτιθεμένων διὰ τὴν ἑγγραφὴν τῶν πλοιῶν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια ὑπερτερεῖ σημαντικῶς καὶ σταθερῶς ἐναντίον τῶν εκάποτε πραγματοποιούμενών διαγράφων.

Λυπούμεθα, διότι εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ διαφεύσωμεν τὰ ἀναφρόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀνακοίνωσιν. Λυπούμεθα δὲ ἀκόμη, ὅχι μόνον διότι ἀποκρύπτεται ἡ ἀλήθεια, ἀλλὰ διότι φωράται τὸ 'Υπουργείον διακατεχόμενον ἀπὸ τὴν γνωστήν του μακαριότητα καὶ τὰς περὶ «κομογονίας» ἐντυπώσεις του.

Οἱ ἀσκούντες τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν καρμίμιαν δὲν φαίνεται νὰ τρέφουν ἀνησυχίαν διὰ τὴν θέσιν τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίας.

Γύρω τῶν ἡ δυσφορία ἐντονωτέρᾳ ὀσημέραι ἐδήλωσεται, ἡ ἐμπιστούντη ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος πρὸς τὴν κρατικὴν διοίκησιν βαίνει μειούμενη, ἐνῷ τὸ πρόδηλημα που ἀποσχεδεῖ ἡδη τοῦς ἐφοπλιστάς, ἔγκειται εἰς τὸ πῶς θὰ ἀπαλλαγοῦν τὰ πλοῖα ἀπὸ τὰς ἀφυγόλογήτους ἀστυνομικὰς παρεμβάσεις τῶν λιμενικῶν ὄργανων, τὰ πρόστιμα καὶ τὰς λοιπὰς γνωστὰς ταλαιπωρίας.

Παρὰ ταῦτα, τονίζεται εἰς τὸ ἀνακοίνωσιν, ὅτι «τὸ φαινόμενον τῆς κατὰ καιρούς ὑποστολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας δὲν είναι ἀνησυχητικόν». 'Αλλ' ἐδὲ οἱ κύκλοι τῶν ἀνθρώπων τοῦ καλοῦ μας 'Υπουργείου δὲν δηλώσει σημαινόντων ἐφοπλιστῶν περὶ ἐγκαταλείψεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, δὲν ἐπερπετεῖ μήπως νὰ τοὺς ἀνησυχῇ τὸ γεγονός, ὅτι πλοῖα ἐλληνικῶν συμεφρόνων ὑπὲρ τὰ ἔξι ἔκατον, τόνων είναι ἀκόμη ἑγγεγραμμένα εἰς τὰ νηολόγια τῆς Μονροΐδας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τοῦ Λιβάνου, ὅτι καθημερινῶς εἰς τὰ νηολόγια αὐτῶν πολλὰ νέα προστίθενται εἰς ἡμέραν ἐπιβραδυνούμενην; 'Αντι, δηλοδή, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ παριστάμεθα εἰς τὴν καθίζουσιν τῆς μεγάλης προσπάθειας.

Πρέπει ὅμως νὰ εἰμεθα πλέον συγκεκριμένοι. Θὰ ὑπενθυμίσωμεν εἰς τὸν κ. Κωτιάδην (Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Ὅτι 'Υπουργός δὲν ἔχει μειούμενης δύναμισιεύθησιν) αὐτούς τούτους τοὺς λόγους του κατὰ τὴν εἰς τὸ Λονδίνον πρὸ δόλιων ἔδομάδων συνεδρίσισιν τῆς 'Επιτροπῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας. Εἰς τὴν κατηγορηματικὴν δῆλωσιν ἐφοπλιστοῦ, ἐπὶ τῶν τὰ πρώτα φερόντων, ὅτι τὰ πρόστιμα, οἱ τούς προστίθενται πολλά διάστροφοι ἐπιδιώξεις, θὰ ἀναγκάσουν τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, διὰ νὰ περιστώσουν, ἐπὶ τέλους, ὅτι ἀπὸ τὴν κρίσιν τοὺς ἀπέμεινεν, ὁ τέως 'Υπουργός ἐσπευσε νὰ ὑπενθυμήσῃ τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν θερμὴν ἔκκλησιν, ὅπως μὴ θέτουν πρὸ αὐτοῦ κατὰ τοιούτον τρόπον «διλημματικὸν» (Σημ. N.X.: Είναι ή λέξις

τοῦ κ. Κωτιάδη) τὴν ἀπειλὴν τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. 'Ανεφέρθη, μάλιστα, ὁ κ. 'Υπουργός καὶ εἰς προγενεστέραν σχετικὴν δῆλωσιν ἀλλού μεγάλου ἐφοπλιστοῦ.

Ἐλαβε, συνεπῶς, γνώσιν ὁ τέως 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας τῆς ὑφασμάτης ἐντόνων δισφορίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, δηλαδὴ ἀπὸ τὰ ἀνεύθυνα δημοσιεύματα περὶ ὃν τὸ ἀνακοίνωσιν, ἀλλ' ἀπὸ αὐτὰς τὰς ὑπευθύνους δηλώσεις ἐφοπλιστῶν ἐγνωσμένου κύρους καὶ εὐρυτάτης παγγελματικῆς ἐπιφανείας.

Ἄλλας καὶ ἔξι αὐτῶν τῶν ἀριθμῶν, τοὺς ὅποιους ἐπικαλεῖται τὸ ύπουργικὸν ἀνακοίνωσιν, διαπιστοῦται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ προσφυγὴ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ ἔνεα νηολόγια δὲν ἔπαισε τούναντίον δέ, τὸν τελευταῖον καιρόν, ἐνταῦθι.

Κατὰ τὰ ἔτη 1959, 60, 61, 62 καὶ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1963 ἐνεγράφουσαν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια 699 σκάφη, πάσης κατηγορίας, ρυθμὸς τῆς πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφῆς διετήρησε ἀμείωτον τὴν 175 τόν. γκρός 1.397.779, κατὰ τὸ 1960 σκάφη 211, τόν. γκρός 2.033.487 καὶ κατὰ τὸ 1961 σκάφη 163, τόν. γκρός 1.327.643. 'Απὸ τοῦ 1962 ἐπαναρχίζει ἡ στροφὴ πρὸς τὰς ἔνεας σημαίας. 'Εκατὸν ἑπτά μόνον σκάφη 853.063 τόν. γκρός προτιμῶν τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον (δισφορὰ σημαντικὴ ἐναντίον τῶν προγενεμένων ἔτῶν) καὶ κατὰ τὸ α' τρίμηνον 43 σκάφη τόν. γκρός 414.512. Μεταξὺ αὐτῶν καὶ πολλὰ μεγάλα τελοῦντα εἰσέτι ὑπὸ ναυπήγησιν. 'Ηπειρήθη καὶ αὐτῶν ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον, ἀν τῶν «έγκεφάλων» ἡ ἀπόπειρα προποιήσεως τῶν ἐγκριτικῶν πρέξεων ἐπετύχανεν. Εύτυχῶς ἀπέτυχεν.

'Ιδου καὶ ἡ πρὸς τὰς ἔνεας σημαίας κίνησις. Αύξανονται κατὰ τὸ 1962 καὶ τὸ 1963 (α' τρίμηνον) αἱ ἐγγραφαὶ εἰς τὰς ἔνεας νηολόγια, ἐν διαπιστοῦνται διοικήτεραι αἱ τῶν ἐλληνικῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προγενεμένα ἔτη (1959 — 1961).

Κατὰ τοὺς τελευταῖοὺς 15 μῆνας ἐνηδογιήθησαν ὑπὸ τὰς γνωστὰς ἔνεας σημαίας — πλὴν ἐκείνης τοῦ Λιβάνου, περὶ ης κατωτέρου — 81 σκάφη 505.707 τόν. γκρός, ἐνῷ κατὰ τὸ ἔτη 1959 — 1960 καὶ 1961 αἱ ἐγγραφαὶ διέπεραν τὰς 250.000 τόν. γκρός ἐπτσίως. 'Εχομεν, συνεπῶς, μίαν θετικὴν αὔξησιν, ὑπόδηλουσαν τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς νέας στροφῆς πρὸς τὰς σημαίας «εὐκολίες». 'Ιδιαιτέρως ὅμως θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἡ σημαία τοῦ Λιβάνου. 'Εντὸς τῶν ἔτῶν 1962 καὶ 1963 (α' τρίμηνον) σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας 50 τόν. ἀριθμόν, τόνων γκρός 276.194 ἐνεγράφησαν εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ. Καὶ καλύπτει ἡ σημαία τοῦ Λιβάνου σκάφη ἐνεγακοσίων χιλιάδων τόνων, ἐνῷ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958, μόλις 12 σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, 36.112 τόν. γκρός ἐφερον τὴν λιβανικὴν σημαίαν.

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὴν ἐνημέρωσιν αὐτὴν χάριν τῶν μακαρίων ἀνθρώπων τοῦ 'Υπουργείου μας, τῶν μὴ ἀνησυχούντων: Κατὰ τὸ 1962 καὶ κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, σκάφη 781.901 τόν. γκρός κατέφυγον εἰς τὰς ἔνεας νηολόγια, ἀναζητοῦντα τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὰς ἀστυνομικὰ μέτρα τοῦ 'Υπουργείου μας, τὰς διαταγὰς περὶ... ἀποχωρητηρίων κλπ., τὰ πρόστιμα καὶ τοὺς τόκους ὑπερημερίας, τοὺς πόρους, τέλους, ἐπὶ τὼν ζημιῶν.

Οἱ ἐπιβρούνδυνοις πλέον ρυθμὸς τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ καταφαίνεται ἀπὸ τὸν ὑπότερον ἀνωτέρω ἀριθμούς. 'Εντὸς τῶν 15 τελευταίων μηνῶν ἐνεγράφησαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον σκάφη τόν. γκρός 1.267.575 καὶ εἰς τὰς ἔνεας νηολόγια σκάφη 781.901. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν προγενεμένων ἔτων (1959, 60 καὶ 61) διὰ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, συγκρινόμενοι πρὸς τοὺς μικροτέρους τοῦ 1962 καὶ 63 καὶ πρὸς τὰς περιστορέας ἐγγραφὰς εἰς τὰς ἔνεας νηολόγια, καταδεικνύουν ὅτι τὸ ύπουργικὸν ἀνακοίνωσιν πειράται νὰ ἀποκρύψῃ. 'Εως πότε δῶμα;

"Αν τὸ γενικὸν πρόβλημα τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας δὲν ἔτιμετωπίσηται ἀποκλείστητα, αἱ περαιτέρω ἐκπλήξεις δὲν ἀποκλείσται. Τὰς ἀποχωρητηρίων, δεσμίων. Δὲν θὰ λείψωμεν, πάντως, ἡ ἐνημέρωσιμεν τὸν ἔξι τῶν ἐξειδίζεων τοὺς ναρκισσευμένους περὶ τὸ σῆμα τῆς «κοσμογονίας», τοὺς ἀφιέρωντας δῆλη τῶν την σκεψιν θύμην τοῦ Υπουργείου μας, τὴν παράστασιν τῶν λιμενοφυλάκων, τὴν ἀστυνόμευσιν τῶν λουτρῶν τοῦ φαληρικοῦ ὄρμου καὶ τοὺς ἐν πολιτικῇ περιβολῇ «μυστικούς». 'Η Χωροφυλακή ἐν δράσει,

ΤΙ ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΜΑΘΟΥΝ

Άνωτερος διοικητικός παράγων του 'Υπουργείου Ναυτιλίας, παραπομένεος κατά κάποιον τρόπον πρὸς τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὴν διὰ τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὅξειν κριτικὴν ἐπὶ τῶν τεκταινομένων εἰς δάρος τοῦ πλοίου, ηθέλησε νὰ πληροφορθῇ τὶ ἐπὶ πλέον τῶν δσῶν πράττουν — διαπράττουν καθ' ἡμᾶς — θὰ ήδυναντο αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου νὰ προσφέρουν πρὸς ἔξυπηρέτησιν τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ἡ ἀπάντησις ὀλιγάλογος, ἀλλὰ καὶ σοφῆς, πιστεύομεν, ἵτο η ἔξης: Πρέπει τὸ Κράτος — πρῶτον τὸ ἄρμοδιον 'Υπουργείον — νὰ γνωρίζῃ ἐπακριβῶς τί, ἐπὶ τέλους, θέλει ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ τὶ η Ναυτιλία θέλει ἀπὸ αὐτό.

Τὸ ἀφοῦ καὶ τὸ ὡμέγα τῆς θρυλουμένης, ἀλλ' ἀνυπάρκτου καθ' ἡμᾶς, κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς τὰς ὄλγας αὐτὰς λέξεις περικλείεται. 'Οταν κατανόστησι αὐτῷ διαθέτεραν ἀποκτήσουν τὰ κρατικὰ ὄργανα, τὰ τεταγμένα νὰ διαχειρίζωνται τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου, ὅταν, δηλαδή, η κατευθυντήριος γραμμῆς εἰς τὰς τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας καθορισθῆ ἀναλόγως τῆς ιδιαίους θέσεως της καὶ τῶν ἀναγκῶν της, τότε πρέπει νὰ εἴμεσθα δέδαιοι, ὅτι πολλὰ ἀπὸ τὰ διαπραττόμενα θὰ προληφθοῦν καὶ όλοι τὸ καθῆκόν των ἔναντι τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως θὰ ἔπιτελούν.

Πρὸ τίνος χρόνου ὑπερχρώθημεν νὰ σχολιάσωμεν συγκεκριμένην ὑπηρεσιακὴν ἐνέργειαν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ητοι οὐδὲν ἄλλο ὑπεδεικνύει παρὰ τὴν ἄγνοιαν τῶν δυνχερειῶν, ὑπὸ τὰς ὅποις τελεῖ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον — αὐτὸν ὑπὲρ πάν όλο. Τὸ σχόλιον μας ἐκείνο ἔφερε τὸν τίτλον «Τὸ μάθημα». Ἐπλίζοντες νὰ ἔτυχη καποιας προσοχῆς. Ἀπέδειπνε ἀκριβῶς εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν προϊσταμένων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ τίνων βασικῶν προϋποθέσεων, αἵτινες θὰ διημούλωνται τὴν ἐπίβισιν τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Δὲν πρόκειται, θεοβαίως, εἰς τὸ σύντομον αὐτὸν σημειώματον νὰ αναπτύξωμεν τὴν δοθείσαν, ὡς ἀνωτέρω, ἀπάντησιν εἰς τὰ περάπονα τοῦ ὑπηρεσιακοῦ παράγοντος τοῦ 'Υπουργείου. Τὸν προσανατολισμόν, πάντως, ὑπεδειχαμεν τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ, πρὸς μίαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, ταφῆ, πιστῶς ἀπὸ δλους ἀκολουθουμένην, πλήρως προσημοσμένην εἰς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπῆλαγμένην δὲ κάθε πολυπραγμοσύνης, κάθε πρὸ παντὸς σφαλερᾶς ἐντυπώσεως, ὅτι ὑπὸ τὸ εὐκραές κλίμα τῆς «κοσμογονίας» τὰ πάντα θαίνουν καλῶς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΔΙΕΞΟΔΟΥ

Καθυστερημένον — παντοῦ καὶ πάντοτε — τὸ καλόν μας 'Υπουργείον. Ἐπληροφορήθη, ἐπὶ τέλους, τὴν ἔλλειψιν πληρωμάτων, ἔλλειψιν πρωτοφανῆ, ἔξικουμένην μέχρι τῶν δοηθῶν θαλαμηπόλων καὶ τῶν δοκίμων. Καὶ σπεύδει, μετὰ τὰς ἐπί ἐλλιπούς καὶ ἀντικανονικὰς συνθέσεων διαταγάς, μετὰ τὰ πρόστιμα καὶ τὰς περὶ προστασίας τῶν ἀνέργων — ποιῶν ἀνέργων; — δηλωσεῖς νά... ἐπιτρέψῃ τὴν ναυτολόγησιν κατωτέρων εἰς θέσεις ἀνωτέρας τῶν προσόντων των. Τὰ περὶ προσοντούχων κλπ. πρὸς τὸ παρὸν παραθέλεονται.

Τὰ πρόστιμα δημοσία — παρατηρούμενοι ημεῖς — θὰ πληρωθοῦν;

'Ιδού καὶ ἡ σχετικὴ ἀνακοίνωσις τοῦ 'Υπουργείου:

Σημαντικάς δυσχερείας ἥρχισε ν' ἀντιμετωπίσῃ ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἔξειρεσιν πληρωμάτων πρὸς ἐπάνδρων τῶν πλοίων. Αἱ δυσχέρειαι αὗται ἔντεινονται δλούνε, λόγω ἔγκαταλειμένως τοῦ ἀγκυροδολίου τῶν ὑπὸ σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων - λίμπερτος.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἔγκυλον ἀναφερομένην εἰς τὸ θέμα τῆς ναυτολόγησεως ναυτικῶν, μὴ κεκτημένων τὰ διὰ τὴν θέσιν εἰς ὃν ναυτολογοῦνται προσόντα.

Δι' αὐτῆς ἔγκρινεται ὅπως, δσάκις ἀποδειγμένως δὲν προσφέρονται ὑπὸ τοὺς δροῦς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ναυτικοί, κάτοχοι ἀναλόγου πρὸς τὴν θέσιν δι' ἣν προορίζονται ἀποδεικτικοῦ ἰκανότητος εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν είναι δυνατή ἡ ἐκ τοῦ κέντρου ἀποστολή τοιούτων ἀνευ καθυστερήσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ἡ χορήγησις δελτίων ναυτολόγησεως παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἡ η ναυτολόγησις μὴ προσον-

τούχων ναυτικῶν παρὰ τῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ λιμενικῶν ἀρχῶν, ἐνεργεῖται απ' εὐθείας ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τούτων, ἀνευ ἴδιατέρας ἐγκριτικῆς διαταγῆς τοῦ 'Υπουργείου, ὡς ἀκολούθως:

1) Εἰς θέσιν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἡ μηχανῆς, τῶν κατόχων διπλώματος κατὰ μίαν τὰξ κατωτέρων τῆς θέσεως εἰς ὃν πρόκειται νὰ ναυτολόγησθεν. Διὰ τὴν θέσιν τοῦ πλοιάρχου, τοῦ α' μηχανικοῦ ἡ διὰ τὴν εἰς θέσιν ἀξιωματικοῦ ναυτολόγησιν ναυτικοῦ, σύδενος κεκτημένου διπλώματος, ἀπαιτεῖται ἐγκριτικῆς τοῦ 'Υπουργείου;

2) Εἰς θέσιν ναυτιλίου ἡ ἀρχιθεματικότητα, τῶν κατόχων πτυχίου ἡ ἀδείας κατὰ μίαν τὰξ κατωτέρω.

3) Εἰς θέσιν κατωτέρων προσωπικοῦ καταστρώματος, μηχανῆς καὶ γενικῶν ὑπηρεσιῶν, δσάκις ὑπὸ τῶν κειμένων περὶ συνθέσεως διατάξεων, προβλέπονται πλειόνα τῆς μιᾶς τὰξ εἰς ἀποδεικτικά ἱκανότητος (θαλαμηπόλοι, μάγειροι) κατὰ μίαν τὰξ κατωτέρων πτυχίου δσάκις δημοσίως περιττούς περιττούς, λιπανταί), τῶν κεκτημένων πεταί μιαν μόνην τὰξ (ναύται, θερμασταί, λιπανταί), τῶν κεκτημένων πεταί τῶν τούλαχιστον τετάρτων τοῦ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις ἀπαιτουμένων χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας, πρὸς ἀπόκτησιν τῆς διὰ τὴν θέσιν δι' ἣν προορίζεται ἀδείας ἱκανότητος ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Διὰ τὴν ναυτολόγησιν μὴ προσοντούχου μαγείρου, ἀπαιτεῖται ἐγκριτικῆς τοῦ 'Υπουργείου.

Εἰδικώτερον διὰ τὴν ναυτολόγησιν μαθητευομένου μηχανῆς εἰς θέσιν δοκίμου μηχανικοῦ, ὁ ὑπὸ ναυτολόγησιν δύναται νὰ στερήται θαλασσίας προϋπηρεσίας, δέον δημοσίως νὰ είναι τούλαχιστον τετάρτων τοῦ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις ἀπαιτουμένων πεταί μηχανικοῦ μηχανικούς μηχανικαίας.

Προκειμένου περὶ ἡλεκτρολόγου ἡ δοθεῖσα ἡλεκτρολόγου, ἐσίας, δέον τούλαχιστον δύναται νὰ στερήται θαλασσίας προϋπηρεσίας διατάξεων δημοσίως νὰ κέκτηται ἡλεκτρολόγου τοῦ 'Υπουργείου Βι ομηχανίας δημοσίως νὰ τούλαχιστον νὰ είναι ἀπόφοιτος ἱδιωτικῆς σχολῆς ἡλεκτροτεχνην. "τὸν.

Ἡ διάρκεια τῶν κατὰ τὰς ἀνωτέρω, προσωρινῆς ισχύος ἀντικανονικῶν ναυτολόγησεων, δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνει τὰ κατωτέρω εἰς ἔργοστασίας σημαντικούς μηχανικούς μηχανικαίας.

α) Μέχρι τριῶν μηνῶν διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων ναυτολόγησην. β) Μέχρις δημοσίων διὰ τὴν ἀπόποιτος ἱδιωτικῆς σχολῆς ἡλεκτροτεχνην.

Ως πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν οὐων σημαντικούς ναυτολογουμένων, διὰ τὴν περίπτωσιν ὀρίζομενα χρονικά δρια:

Α) Διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος καὶ μηχανῆς, ἐφ' ὃσον ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν ὑπερβαίνει κατὰ κλάδον τοὺς τρεῖς, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ πλοιάρχου. 'Επιτρέπεται ἡ κατὰ τρεῖς, παρέκκλισιν τῶν κειμένων διατάξεων ἀντικανονική ναυτολόγησης δύο κατ' ἀνώτατον δροῖον ἀξιωματικῶν κεκτημένων κατωτέρως τάξεως διπλώματος. 'Εάν, δημοσίως, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν είναι μονάδα (π.χ. τοῦ προβλεπομένου ναυτῶν 7 στρογγυλοποιούμενου συνολικοῦ ἀριθμοῦ, στρογγυλοποιούμενου διάριμου) κατὰ μεριάν τοῦ προβλεπομένου ναυτῶν 7 στρογγυλοποιούμενου εἰς 8 ἐπιτρέπεται ἡ ναυτολόγησης δύο μὴ κεκτημένων ἀδείας ναυτού, κεκτημένων δημοσίως τῶν τριῶν τούλαχιστον τετάρτων τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν τῆς ἀδείας ναυτου).

Εἰς τοὺς ἀντικανονικῶν ναυτολογουμένων κατόχους κατωτέρως τάξεως διπλώματος, ἡ μὴ προσοντούχους ναυτικούς, δφείλεται δι μισθός τῆς θέσεως εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ναυτολογούνται, δέον νὰ είναι ναυτολόγησην. 'Επομένως, εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ναυτολογούνται, δέον νὰ είναι ἀναγράφεται δι ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως προβλεπόμενος μισθός καὶ εὐχή ἀπλῶς εσύλλογική σύμβασις.

'Επιότες διὰ τῆς αὐτῆς ἔγκυλιού, ἔγκρινεται ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἔκπτωσῶν τῶν πλοίων, δπως ναυτολογοῦνται δάσεις ναυτικῶν εἰδικῆς εἰδικῆς διαταγῆς διατάξεων τῆς θέσεως περιττούς περιττούς την κανονικήν σύνθεσιν τῶν ἔπιβατηγῶν ἐν γένει πλοίων, πρόσωπα ἀσχολούμενα εἰς τὸν κλάδον τῶν γενικῶν ὑπηρεσιῶν, δημοσίως ναυτικούς, διατάξεις πεταί μηχανικούς μηχανικαίας.

Προκειμένου περὶ πλοίων ὑπαγομένων ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ ἄριθμου

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes.

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH
TELEPH. 2429 - 3430
P.O. BOX 419

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

13 του Ν.Δ. 2687) 1953 εις τά δόποια, δυνάμει κοινῆς έγκριτικής, άποφάσεως τών άρμοδιών 'Υπουργών έχει παρασχεθή εύχερεια ως πρός την σύνθεσιν τού πληρώματος, αι λιμενικοί άρχαι δέν θα έπιλαμβάνωνται τακτοποίησεως τής συνθέσεως μηχανής, έφ' ίσον δέν έχει λήξει ή ένακτήση άποφάσει ορίζουμένη τριετής προθεσμίας άπό τής ναυτολογήσεως.

Εἰς άς περιπτώσεις έχουν έπιτραπή παρά τού 'Υπουργείου, τού Γ.Ε.Ν.Ε. ή τών λιμενικών άρχων, προσωριναί αντικανονικαί ναυτολογήσεις, ανεύ τουτέστιν τακτής προθεσμίας ή εἰς περιπτώσεις, καθ' άς έληξεν ή ταχθείσα ήδη ή άπό τής ισχύς τής παρούσης ταχθησομένη παρά τών έξουσιοθουμένων άρχων προθεσμία, πρός άποκατάστασιν τής αντικανονικής ναυτολογήσεως θά ζητήται διά τήν τυχόν παράτασιν έγκρισις τού 'Υπουργείου.

ΤΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Κατεβλήθησαν κατά τό πρώτον τρίμηνον τού 1963 δρ. 2.444.000 πρός έπιδότησιν τών άνέργων ναυτικών. Προϋπελογίσθησαν δύο έκατομμύρια. Τά περισσότερον καταβληθέντα δικαιολογούνται άπό τήν άρμοδιανή προερεύνην ή ως άφειλομενα εἰς τήν αὐξησιν τού άριθμου τών έπιδοτούμενων.

Κατά μήνα 'Απρίλιον, ότε πλέον τά παρωπλισμένα άθροισαν άπαντα έπανηρχοντα εἰς τήν ένεργον ήπειρον, ότε δέν ήδηναντο νά έξεύρουν οι έφοπλισται ούδε ναυτόπαιδα, τά έπιδόματα άνεργιας ηγήθησαν σημαντικά! Εἰς 1.273 άνέργους κατεβλήθησαν — 767 εἰς τό κέντρον και 506 εἰς τήν 'Επαρχίαν — δροσμαί εἰν άλω 1.145.381 (668.664 δρ. τού κέντρου και 476.717 δρ. τής 'Επαρχίας).

Πρωτοφανής θόσον καὶ σκανδαλώδης ή άδελτηρία τού 'Υπουργείου. Εἰς άλλην εύνομουμένην, βεβαίως, πολιτείσαν αύτο καὶ μόνον τό γεγονός τής έπιδοτησεως άνέργων, ένω ή έπανδρωσις τών πλοίων καθίσταται άδυντος, θά ήτο άρκετόν νά κινηση τού Νόμου κατά τών υπευθύνων τής διασπαθίσεως χρημάτων ιερών.

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Ξένοι άσυρματισταὶ άθροισ προσλαμβάνονται έπι τών έλληνικών πλοίων, άφου έσαρώθησαν πλέον άλοι οι διαθέσιμοι, οι τής ξηράς, οι έκ τού Β. Ναυτικού προερχόμενοι, οι τών ιδιωτικών σχολῶν, ανεύ προϋπηρεσίας. Προσφέρονται άμως καὶ τινες, παλαιά μέλη τού Συνδέσμου. Καλούνται νά άναλάδουν έργασίαν, πλὴν διαφωνών εἰς τόν μισθὸν — £ 110 — καὶ άποχωρούν. Τήν τελευταίαν στιγμήν, προβάλλεται ή πλέον άπιθανος δικαιολογία καὶ ή άσυρματιστής δέν προσέρχεται πρός ναυτολογήσιν. Ζητεῖ τά περισσότερα.

Μετά τετραετίαν ίσως θά φθάσωμεν εἰς τήν κάλυψιν τών ύφισταμένων κενών. Έν τώ μετεξύ κατ' άναγκην θά προσφέυγουν οι έφοπλισται εἰς τούς ξένους. Φθάνει αύτό τού 'Υπουργείου νά ύποδεικνύη τήν πρόσληψί των, 'Η' Ενωσις τών Ασυρματιστών τήν άνέχεται.

Ποίος ήμπορει νά ισχυρισθῇ διτέ δέν είναι λαμπρὰ ωργανωμένη ή ζωή τής Ναυτιλίας μας...

ΟΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΘΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΝΤΑΙ

Έστω καὶ καθυστερημένον, τού 'Υπουργείου τροποποιεῖ ήπο τήν πίεσιν τών πραγμάτων τό σύστημα τής προστασίας τών άνέργων. Ή έπιδότησί των θά ένεργηται έφεξης κατά τρόπον άποκλειόντα τήν ένισχυσιν τών έναντι παύσεις, άλλα μόνον τών έναντι καστικής άργιας τελούντων ναυτικών. Δέν θά διαταράσσεται ούτω, ώς συνέδη τάς τελευταίας έβδομάδας, ή νόμος τής προσφορᾶς καὶ τής ζητησεως εἰς τήν ναυτικήν έργασίαν, μὲ άποτέλεσμα νά μηδενίζεται σχεδόν ή προσφορά πρός ναυτολογησιν, ένω οι άνεργοι τών καταλόγων τού Γ.Ε.Ν.Ε., έξηκολούθουν νά άνέρχωνται εἰς έξη περίπου χιλιάδας.

Αἱ έπερχόμεναι τροποποιήσεις εἰς τό ύφισταμένον καθεστώς προστασίας τών άνέργων είναι κυρίως τέσσαρες, προβλεπόμεναι λεπτομέρως ήπο καταρτισθέντος σχεδίου Βασιλικού Διατάγματος, οι έξης: Διαφορισμός τών άνέργων τών ύποπρετησάντων έπι μικρών, τού έσωτερικού καὶ τής Μεσογείου, σκαφών καὶ μεγάλων, ποντοπόρων πλοίων. 'Υποχρεωτική καθ' έβδομάδην έργασίας. Διακοπή τού έπιδόματος εἰς τήν περιπτώσεις άρνησεως πρός ναυτολογήσιν, έξη ήδη θα καταφαίνεται ή άπορθμία τών άνέργων νά έργασθουν έπι τή διάση τού συμβατικού των μισθολογίου. Προϊσύσα μειωσις τού ίψους τού έπιδόματος μετά τήν παρέλευσιν τού πρώτου έξαμηνού άπό τής έναρξεως τής έπιδοτήσεως.

'Ιδου τά σχετικά ἄρθρα τού καταρτισθέντος Βασιλικού Διατάγματος, διά τού όποιου τροποποιεῖται τό ίσχυον σύστημα προστασίας τών άνέργων καὶ παρατείνεται μέχρι τέλους τού 1963:

«Παρά τώ Γ.Ε.Ν.Ε. τηρούνται κατάλογοι δικαιουμένων έπιδοτησεως άνέργων ναυτικών Α' καὶ Β' κατηγορίας. Εἰς καταλόγους Α' έγγραφονται άνεργοι ναυτικοί έχοντες ήπηρετήσει εύτος τής τελευταίας

τριετίας άναδρομικώς άπό τής αίτησεως έγγραφης των εἰς τούς καταλόγους, κατά τό μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα, εἰς πλοία άπό 2.500 — 3.000 κόρων. Εἰς τούς καταλόγους Β' έγγραφονται οι άνεργοι ναυτικοί, οι έχοντες ήπηρετήσει εύτος τής τελευταίας τριετίας άναδρομικώς άπό τής αίτησεως έγγραφης των εἰς τούς καταλόγους, εἰς πλοία άνω τών 3.000 κόρων.

Πρός έλεγχον τής έτοιμητος τών έγγεγρωμάτων εἰς τούς καταλόγους άνεργων ναυτικών, πρός άναληψιν προσφερομένης έργασίας, διεισθυντής τού Γ.Ε.Ν.Ε. δινοται νά καθορίζῃ ήμέρας καὶ ώρας τακτικής, άπασης ή δις τής έβδομάδας, προσελευσεως σύτων, κεχωρισμένων, άπό τής αίτησεως έγγραφης των εἰς τούς καταλόγους.

"Επερον ἄρθρον τού Β.Δ., άναφεται:

«Ναυτικοί έγγραφεταις εἰς καταλόγους Α' κατηγορίας καὶ δις άποποιύμενοι προσφερθείσαν υπό τού Γ.Ε.Ν.Ε. έργασίαν εἰς πλοία 2.500 — 3.000 κόρων διαφόρων πλοιοκτητῶν, η μη παρουσιασθέντες εἰς τού Γ.Ε.Ν.Ε. πρός ναυτολογήσιν, κατά τάς άριστεισας ήμέρας καὶ ώρας, διεγράφονται τών καταλόγων ώς άριστούμενοι νά ναυτολογηθούν.

Τό αύτό ισχύει άναλογως καὶ διά τούς έγγραφεταις εἰς τούς καταλόγους Β.»

Τέλος ορίζεται ως έξης τό ίψος τών έπιδομάτων κατά κατηγορίας άνεργων, μετά τήν παρέλευσιν τού πρώτου έξαμηνου τής έπιδοτησεως: «Μετά έξαμηνον ήπηρετησιν τά ποσά τού έπιδοματος διά τούς τρεις έπομένους μηνας καθορίζονται κατά κατηγορίας ώς κάτωθι: α) Αξιωματικοί άγαμοι δρ. 700 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200. β) Αξιωματικοί έγγαμοι δρ. 850 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250. γ) Κατώτερα πληρώματα, άγαμοι δρ. 550 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200, έγγαμοι δρ. 550 καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250.

Μετά ένεδημηνον ήπηρετησιν τά ποσά τού έπιδοματος διά τούς τρεις έπομένους μηνας καθορίζονται κατά κατηγορίας ώς κάτωθι: α) Αξιωματικοί άγαμοι δρ. 550 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200. β) Αξιωματικοί έγγαμοι δρ. 750 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250. γ) Κατώτερα πληρώματα, άγαμοι δρ. 450 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200, έγγαμοι δρ. 550 καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250.

Μετά παρέλευσιν 12 μηνών, η έπιδοτησι διακόπτεται. Ή έπαναληφις αύτης δέν δύναται νά λάθη χώραν, βάσει τών αύτών προσόντων».

Τό ίψος τών χορηγουμένων σήμερον έπιδομάτων έχει ως έξης: Αξιωματικοί, άγαμοι δρ. 800 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200, έγγαμοι δρ. 1.000 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250. Κατώτερα πληρώματα, άγαμοι δρ. 650 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 200 καὶ έγγαμοι δρ. 850 μηνιαίως καὶ έπιδομα στέγης δρ. 250.

ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ!

Κατηρτίσθη — λέγει η είδησης — σχέδιον τηλεπικοινωνίας τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, με τούς παροτίσους σταθμούς καὶ δι' αύτων με τά πλοια. Τηλεπικόν έπίσης μηχάνημα, διά τού όποιου τού 'Υπουργείου θά έπικοινωνή με τήν Νέαν Υόρκην καὶ τό Λονδίνον καὶ είς τό έσωτερικόν με τά κεντρικά λιμενοφρέια, έτεθη έν λειτουργία. Καὶ τέλος, τετάρτος άροφος προστίθεται είς τό μέγαρον τού Πασσαλιμάνιου. Αίγλησσαν προβολή καὶ άνετην χώρων χρειάζεται τό διοικητικόν κέντρον τής μεγάλης Ναυτιλίας. Κοσμογονία!

"Όλα τά θέματα τής Ναυτιλίας εύρη τήν ίκανοποιητικήν τών έπιλυσιν. Καιρός πλέον καὶ διά τούς τέγματαν εύτερην καὶ εσωθεν καλήν τού παράστασιν. Από μηνών τά τών λιμενοφύλακων αισθητώς έβελτιθωσαν (στολή, κουρά κλπ.).

Μόνη άπορια: Πόθεν θα διαπάναι τών καινοτομιών αύτών; Λέγεται οτι τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον έκλιθη λ.χ. νά καταβάλη τάς διαπάναις τής έγκαταστάσεως τού 'Τελετάπη' καὶ οτι αύτό θά πληρώνη τά τηλεγραφικά δικαιάματα. Μήπως τό αύτό Ταμείον θά ύποστη τήν έπιβάρυνσιν καὶ τό άλιον δικαιόωντα τηλεπικοινωνίων; "Άν ούτως έχουν τά πράγματα, δικαιούνται τά κάθε συνταξιούχος έντονών καὶ ίσου πρέπει νά διαμαρτυρηθῇ, διότι χρήματα ίερά, μη άνηκοντα ούτε είς τό Δημόσιον, άλλ ούτε βεβαίως καὶ είς τούς προισταμένους τού 'Υπουργείου — ναυάρχον κλπ. — διοτίθενται διά σκοπούς άλλους άπό έκεινους πού νόμω προορίζονται.

Διερωτώμεθα, τό Συμβούλιον ένεκρινε τήν διαπάνην; "Άν ναί, τότε καὶ αύτό είναι συνυπεύθυνον η μόλλον τό κυρίως έπευθυνον.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Παραδέχεται τό 'Υπουργείον, οτι είς τήν άριθμητικήν άνεπαρκειαν καὶ τήν πλημμελή κατάρτισιν τού έμψυχου ύλικού, δέον νά άποδοθῇ κατά σημαντικόν ποσοστόν, δι μεγάλος άριθμός τών σοδαρών άτυχημάτων είς τήν Ναυτιλίαν μας, 'Επιχειρεῖ, βεβαίως, μίαν μεταθεσιν εύθυνων, ύποστριψον τήν άποφιν, οτι ή άντικανονική καὶ ή έλλιπης σύνθεσις συνιστά πλέον καθεστώς διά τίν πλοία, πλὴν οώμως, αι περιπτώσεις τών άτυχημάτων τού 1961, έξη άφορμης τών όποιών διατυ-

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Άντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

πούνται αἱ ἀπόφεις αὐταὶ, δὲν φαίνεται νὰ ἀνάγωνται εἰς ἀντικανονικὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων.

Ίδου πάντως αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφεις τῆς ἀρμοδίας διευθύνσεως τοῦ 'Υπουργείου, αἱ ὅποιαι παρέχουν καὶ τὰς διαστάσεις τοῦ ὑφισταμένου πάντοτε, ὡς φαίνεται, προβλήματος τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ:

«Καθ' ἡμᾶς — τονίζουν οἱ τοῦ 'Υπουργείου ὄρμοδιοι — ὅτι ἡ νῦν μένος ἀριθμὸς ἀπώλειῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὁφείλεται κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν πολαιότητα τῶν μονάδων τοῦ ἐμπορικοῦ ἡμῶν στόλου. Οὐχ ἡτον ὅμως δέον νὰ ἀνομολογηθῇ, ὅτι μεγάλως συντελοῦν καὶ αἱ ἔξης περιπτώσεις:

α) 'Η συνεπείᾳ τῆς ἀποτόμου αὐξήσεως εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ χωρικότητας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας σημειωθεῖσα ἐλειψίς πληρωμάτων.

β) 'Η πρὸς τὴν θαλασσαν τροπὴ νέων, μὴ καταγομένων ἐκ περιοχῶν μὲν ναυτικὴν ποράδοσιν.

γ) 'Η ἀπασχόλησις εἰς θέσεις δι' ἀς ἀπαιτεῖται θεωρητικὴ κατάρτισις καὶ ἐμπειρία, ἀνειδικεύτων πληρωμάτων.

δ) 'Η ἐκ τῆς σημειωθεῖσης ἐλλειψεως ἀπαίτησις ὑψηλῶν ἀποδοχῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N.

Καί, τέλος, ἡ τάσις τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὴν ἀντικανονικὴν καὶ ἐλλιπὴ ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, εἴτε διὰ γενικωτέρους λόγους ἐπικερδεστέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, εἴτε πρὸς ἀντιστάθμισιν τῆς ἐπιβαρύνσεως ἐκ τῶν ὑψηλῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀξιωματικῶν. Αὐτοὶ, κατὰ τὸ 'Υπουργείον, εἶναι οἱ λόγοι, οἱ ὅποιαι δικαιολογοῦν κατὰ σοβαρὸν ὥσπερτον ποσοστὸν τὴν κατὰ τὰ τελευταῖς ἑταῖροι παραπρομένην αὔξησιν τῶν ἀπώλειῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἀπὸ ἀπόφεως ποιοτικῆς καταρτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν E.N. δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἀλλὰ καὶ τελευταῖς διὰ τῆς αὐτητοτέρας διενεργείας τῶν ἔξετάσεων, ὡς ἐκ τῶν προμένων στατιστικῶν στοιχείων προκύπτει, τὰ νεώτερα στελέχη εἶναι ηδη πληρεύτερον κατηρτισμένων.

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς: Πιθανὸν εἶναι νὰ ἔχουν οἱ νέοι ἀξιωματικοὶ κατάρτισιν ὀρτιώτεραν. 'Η πεῖρα ὅμως καὶ τὸ ψυχικὸν σθένος εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν θαλασσιῶν κινδύνων δὲν ἀποκτάται ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην. 'Ετη μακρὰ προϋπηρτείας χρειάζονται.

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ

'Η ἔκθεσις τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ κατηρτίσθη. 'Εντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπρόκειτο νὰ ὑποβληθῇ εἰς τοὺς ἀρμοδίους 'Υπουργούς. 'Η ἐπιτροπὴ εἰσηγεῖται τὴν παράστασιν τοῦ ἀφορολογίου διὰ τὰ νεότευκτα πλοία ἀπὸ ἐπτὰ ἑταῖρα εἰς δέκα καὶ ἀπὸ τρίας ἑταῖρα εἰς τέντε διὰ τὰ μεγαλύτερας ἡλικίας, μὲν καταβολὴν τῶν 50% τοῦ φόρου.

'Απομένει, δεδομένως — τὸ καὶ σοδορώτερο — ἡ ἀποδοχὴ ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῶν εἰσηγήσεων τῆς ἐπιτροπῆς καὶ ἡ θεσμοθέτησί των.

'Εξ ὄσων πληροφοριῶν κατέχομεν, ἡ παραιτηθεῖσα Κυβέρνησις ἐφέρετο πρὸς τὴν ἀπόφασιν τῆς παροχῆς τῆς ἀνωτέρω φορολογικῆς διευκολύνσεως.

"Ιδωμεν τώρα τὰς διαθέσεις καὶ τῆς νέας Κυβερνήσεως. Αἱ συζητήσεις, ἀτυχῶς, περὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν πορετάθησαν τόσον, ἀπὸ σκοποῦ ἴσως, ώστε νὰ κλείσῃ τὸ ἔξαμνον καὶ νὰ καταστῇ ἀπαίτητη ἡ καταβολὴ τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ζημιῶν.

"Ἐπρόκειο, μῆτως, περὶ παγίδος, εἰς τὴν ὁποίαν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐνέπεσαν διὰ νὰ ματαιωθῇ τελικῶς ἡ ίκανοποίησις τοῦ δικαίου αἰτήματός των; Πολὺ τὸ φοβούμεθα.

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Εντείνεται ὁ προστατευτισμὸς τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου. Εἰς ὅλας τὰς χώρας ἐπεκτείνονται ἡ ἐπίζητούνται αἱ κρατικαὶ πιστώσεις, τὰ χαμηλὰ τοκοχρεώλυτα, αἱ φορολογικαὶ ἀπολλαγαὶ καὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις. 'Η κρίσις ἐνέτεινε τὰ κατὰ χώρας προστατευτικὰ μέτρα. 'Ο φαῦλος κύκλος τῆς διακρίσεως τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, παρὰ τὰς πλατανικάς διαμαρτυρίας, διολένει εὑρύνεται. Οἱ πάντες ἐπιδιώκουν τὴν ναυτιλιακὴν αὐτάρκειαν.

Τὰς σχετικὰς πληροφορίας διὰ τὰ αἰτήματα καὶ τὰ τελευταῖς ληφθένται μέτρα ἀπὸ τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας, παραθέτομεν κατωτέρω, ὡς ἀπλῶς πρὸς ἐνέμετρων τῶν Κράτους πλοίου, παρὰ τὰς πλατανικάς διαμαρτυρίας, διολένει εὑρύνεται. Οἱ πάντες ἐπιδιώκουν τὴν ναυτιλιακὴν αὐτάρκειαν.

ἀνησυχοῦν — ἀλλ' ἵνα κατοδείξωμεν πῶς οἱ ἄλλοι ἀντιμετωπίζουν τὸ ναυτιλιακὸν τῶν πρόβλημα καὶ πῶς ἡμεῖς ὅχι μόνον τὴν συμπαράστασιν δὲν παρέχομεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀλλὰ εἰς δάρος τῆς διαπράττομεν ὅτι τὴν θέσιν καὶ τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἡμπορεῖ ἐπικινδύνων νὰ κλονίσῃ.

Εἰς τὴν Γαλλίαν πρὸς ἡμέρων ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν, ὅπως εἰς ὅλην σελίδαν ἀναφέρομεν λεπτομερέστερον, προβάλλει τὸ αἰτήμα τῆς περαιτέρω ἐνισχύσεως τῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ διὰ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1964 διατίθενται: 102,5 ἑκατομ. φράγκων διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς, τὰ διπλάσια τῶν περιστινῶν (39 ἑκατομ. φράγκων) δι' ἐπιχορηγήσεις πρὸς ἄλλα πλήν τῶν τακτικῶν γραμμῶν πλοία καὶ καθιερώνται ἡ ἐπιδότησις τοῦ σχεδίου διαλύσεως - ναυπηγήσεως καὶ πιστοδοτεῖται μὲν 15 ἑκατομ. φράγκα διὰ τὸ 1964. Διάρκεια μέχρι τοῦ 1970. 'Η δοθεία, τέλος, πρὸς τὴν ναυπηγικὴν διομηχιούν διὰ τὸ 1964 ἀνέρχεται εἰς 280 ἑκατομ. φράγκα.

Εἰς τὴν Αγγλίαν χρηματοδοτοῦνται μὲν δεκαετή ἐξόφλησιν καὶ τὸκον 5% αἱ ναυπηγήσεις τῶν 'Αγγλων ἐφοπλιστῶν μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 50 ἑκατομ. λιρῶν δι' ἔτος.

Οι Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ προβάλλουν τὸ αἰτήμα τῆς 'έπαρκοῦς' κρατικῆς ὀρωγῆς, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως. Βραχυπρόθετον καὶ μακροπρόθετον χρηματικὴν ἐνίσχυσιν ἔχαιτοῦνται, πλήν τῶν ἐνδεικνυμένων μέτρων κατὰ τὰ πλοίαν ἔκειναν τῶν χωρῶν, αἵτινες ἀσκοῦνται τὴν διάκρισιν εἰς δάρος τῶν ξένων σημαῖων.

Εἰς τὴν Ιταλίαν νέα οικονομικὰ νομοσχέδια, ἀποδέποντα εἰς τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων κατηρτίσθησαν καὶ ὑπελήθησαν πρὸς κύρωσιν. 'Η δοσμολογικὴ ἀσυδοσία καθιερώνται διὰ τὰ σκάφη, τὰ ναυπηγούμενα, ἐπισκευαζόμενα καὶ ἐφοπλιζόμενα εἰς τὴν Ιταλίαν.

Εἰς τὴν Αμερικήν, ἐνῷ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν τράμπς ζητοῦν ἐπέκτασιν τοῦ ὑπὲρ αὐτῶν προστατευτισμοῦ καὶ καθιέρωσιν νέων φορολογικῶν διευκολύνσεων, αὐτὴ αὐτὴ ἡ κρατικὴ διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ἀνέλασε τὴν ἐστρατείαν τῆς προτιμήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰ ἀμερικανικὰ φορτία.

Καὶ προτείνεται εἰς τὴν Γερουσίαν ἡ ψήφισις νόμου διὰ τοῦ ὅποιου ὅλα τὰ φορτία, ὡς μόνον τὰ χρηματοδοτούμενα ἀπὸ τὸ Δημόσιον, διαφυλαχθοῦν κατὰ 50% ὑπὲρ τῶν πλοίων ὑπὸ τὴν ἀστέροςσαν. Διὰ τὰ φορτία δοθείας τὸ ποσοστὸν προτείνεται μεγαλύτερον τῶν 50%.

Εἰς τὴν Ισπανίαν, ὡς γνωστόν, λειτουργεῖ ηδη τὸ τόχεδιον διαλύσεως - ναυπηγήσεως, ὅπως καὶ εἰς τὴν Ιταλίαν.

Εἰς τὴν Δανίαν, τέλος, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας παρέχονται χαμηλότερα κρατικὰ δάνεια, φορολογικαὶ διευκολύνσεις καὶ ἡ ἐγγύησις τοῦ Κράτους διὰ τὰ εἰς τὴν ξένην συναπτόμενα δάνεια ἀπὸ τὰ ναυπηγεία, ὑπὸ όρους συμφέροντας (χαμηλὸν τοκοχρεώλυτον).

ΤΟ ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΤΑΞΙΔΙΟΝ

'Ἐπιβανολογεῖτο, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ 'Υπουργείου, ἡ μετάβασις, περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς, εἰς Παρισίους τοῦ κ. Κωτιάδη, ἵνα συμμετάσχῃ εἰς ἑκεὶ συνερχόμενην ναυτιλιακὴν διάσκεψιν τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας. Κύριον θέμα τῆς διασκέψεως: Αἱ «Κόνφερανς», αἱ διασκέψεις δηλαδή, τράστ τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Διερωτώμεθα ποιὸν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν καὶ ποιὸν τὰ συμφέροντα αὐτῆς, ποὺ θὰ ἐκολεύσῃ σύντομον νὰ ὑποστηρίξῃ. Μήτως ὁ κ. Κωτιάδης, συμμετέχων τῆς διάσκεψεως τοῦ πλοίου αἰτήματος, διὰ τὸ τὸ προκειμένον προτείνεται ἡμεῖς αἱ ποιοτικές μέτρα διάσκεψεως τοῦ πλοίου αἴτηματος, τὰς τακτικὰς γραμμάς, 'Ητο διατεθεῖμός ὁ "Ἐλλην 'Υπουργὸς νὰ προκαλέσῃ συγκεκριμένας τὸν "Αγγλον συνάδελφόν του καὶ νὰ λάβῃ μίαν ἀπάντησιν εἰς προηγούμενον διάθημά του, διὰ τὴν ἀπροκαλέσητην ἐχθρικὴν στάσιν, μὲ τὴν ὁποίαν αἱ ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν ὑπόδεχονται κόθε αἰτησιν εἰσδοχῆς εἰς τὰς «Κόνφερανς» ἐλληνικῶν πλοίων;

Πρὸς τί ἡ παροχὴ τῆς ἡμίκης συμπαραστάσεως τῆς 'Ελλάδος — μιᾶς καὶ ἔξοχης ναυτικῆς χώρας — εἰς τὰ κοινὰ διαθήματα τῶν κρατῶν μὲ τὰς πολλὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀφοῦ μᾶς ἀποκλείουν ἀπὸ τὰς διασκέψεις τῶν γραμμῶν — παρὰ τὸ δύκον τῆς Ναυτιλίας μας — ἐνῷ ἐκ παραλλήλου ἐκμεταλλεύονται μὲ τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους τῶν «Κόνφερανς»

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΥ ΜΕΛΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

φεραν» και τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ἐλλάδος; Καὶ διατί, τέλος, νὰ συμπετέχῃ ἡ Ἐλλὰς εἰς τὰ κατόπιν τῆς Ἀμερικῆς διαβήματα τῶν Ἀγγλῶν, κυρίως, τῶν Σκωνινθανῶν καὶ τῶν Ὄλλασδών, ἀφοῦ ἐλάχιστα κατ' ἀνάλογίαν τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τονιάζειν εἶναι τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ δοκιμαζόμενα ἀπό τὸν νόμον Μπόνναρ; Οἱ Ἀμερικανοί, τουλάχιστον, δεν μάς ἡρινθήσον ποτὲ τὴν συμμετοχήν των ἐλληνικῶν γραμμῶν εἰς τὰς ἑκατόντα πεντακοσίας πόλεις της Ευρώπης.

Θὰ ἔπειπε, λοιπόν, νὰ μεταβῇ καὶ εἰς Παρισίους ὁ κ. Κωτιάδης διὰ νὰ φέρῃ πρὸ τῆς ἐκεῖ Διασκέψεως τὴν ἔντονον διαμαρτυρίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ητὶς οἰκτράν μεταχείριστιν ύψισταται ἀπὸ μέρους τῶν συνεργαζομένων ξένων ἑταῖρών τοικτικῶν γραμμῶν. Θὰ ἔξετελει τὸ καθήκον του ὁ τέως "Υπουργός, αὐτὸν ποὺ παρέλειψε νὰ πράξῃ ἂν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ τοῦ τὸ ὑπέδειξαν, κατὰ τὴν εἰς Λοδίνον συνάντησίν του μὲ τὸν "Αγγλον" Υπουργὸν ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν:

"Αν δὲν ἀπατώμεθα, οὐκέτι Μάρπλες εἶχεν ὑποσχεθῆ πρὸ ἔτους εἰς τὸν κ. Κωτιάδην νὰ ἔξετάσῃ τὰ σχετικὰ μὲ τὰς τακτικὰς γραμμάτις ἐλληνικὰ παράτονα. 'Ανεγνώρισε τὰς ὑφισταμένας ἀνώμαλιάς. 'Απόντησε εἰς τὸ διάβατόν του ἐκείνο ὁ τέως 'Υπουργὸς δὲν ἔλαβε. Τοῦ ὑπέδειξαν μεταξὺ τὴν πρὸ διμήνου συνάντησίν του εἰς Λονδίνον μὲ τὸν 'Αγγλον 'Υπουργὸν νὰ ζητήσῃ νὰ πληροφορηθῇ τὴν τύχην τοῦ διαβῆματός του. Δὲν ἔκρινεν ο δ. Κωτιάδης σκόπιμον τὴν ἐπανασυζήτησιν τοῦ θέματος. Τώρα εἰς Παρισίους θὰ είχε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ τὸ ἐπαναφέρῃ ἐπὶ τάπτητος. 'Αλλο οι ζητήματα δὲν θὰ ἔπειται τὴν παρουσίαν τοῦ τέως 'Υπουργού εἰς τὴν γαλλικὴν πρωτεύουσαν.

ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΟΝ ΚΑΙ ΑΘΕΜΙΤΟΝ ΤΟ "ΧΑΡΑΣΙ...

Πρόκειται, κατ' αὐτάς νὰ ἀνανεωθοῦν αἱ συμβάσεις μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τὴν Π.Ν.Ο. δι' ὑπέρτριακόστια πλοιαὶ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τελούνται ὑπὸ ξένας σπασίας. Σαφῆς καὶ καπογυρηματικῆ είναι ἡ δῆλωσις τῶν ἐνδισφερομένων ἐφοπλιστῶν. Σύμβασιν μὲ ἀσφάλισιν τῷ πληρωμάτων παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. Ν.ΑΙ. Χαρατσί Ο.Χ.Ι.

Παρακαλείται ο κ. Πετρουλῆς τὴν δῆλωσιν αὐτήν, τὴν ὅποιαν θὰ φροντίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ τοῦ γνωρίσουν εἰς πρώτην εὔκαιριαν, νὰ τὴν διαβιδάσῃ καὶ πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ.

Αθέμιτος καὶ ἀνέπτυπτος είναι ἡ ἔκβιαστικώς ἐπιβληθείσα εἰς
ἄλλας ἐποχάς εἰσφορά εἰς βάρος τοῦ τε πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐρ-
γαζομένων. Ἀρκετὰ τὰ μέχρι τούδε ἐνθυλακωθέντα ποσά. Αἱ πομφόλυ-
γες περὶ «διειθούς ναυτιλιακού κεφαλαίου» καὶ προνοίας ὑπὲρ τῶν
ναυτικῶν, πρὸς ἀφελεῖς καὶ μόνον ἀπευθύνονται. Τὸ «χαράτσι» θὰ κα-
ταργηθῇ καὶ ἡ Δ.Ο.Μ., ὅπως καὶ ἡ Π.Ν.Ο., θὰ μείνουν μὲ τὴν δικαίον
ικανοπόίησιν, ὅτι συνήργησαν ἀπότελεσματικώς διὰ νὰ ὄργανωθῇ ἡ
έργασις ἐπὶ τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ ἀσφαλισθοῦν τὰ
πληρώματά των εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Ἡ ἀναγνώρισις πρέπει νὰ είναι ἀρκετή διὰ τοὺς ἀνολαβόντας τὴν προσπάθειον. Τὰ λοιπὰ ἃς λείφουν. Ἀμαυρώνου τὰ ἐπιτευχέντα

ΠΑΡΑ ΤΑ ΤΟΣΑ ΝΑΥΑΓΙΑ!

Και ἄλλο ἀτύχημα εἰς μικρὸν φορτηγὸν μὲ σιδηροπυρίτην. Τὴν φορά τὸ σκάφος δὲν ἀνετράπη. Θύματα δὲν ἔβρηντοσαμεν. Ἐγγὺς τοῦ λιμένος τῆς Ἀλεξανδρουπόλεως ἐσημειώθη ἡ κλίσις τοῦ σκάφους, λόγῳ μεταποτίσεως τοῦ φορτίου του. Αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ἐπέτρεψαν τὴν ἕμεσον βοθείον. Τὸ σκάφος ἐρυμουλκήθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀλεξανδρουπόλεως.

Διότι όμως τὸ σκάφος δὲν ἔβυθίσθη, αἱ εὐθῦναι δὲν εἰναι ὄλιγώτεραι τοῦ τε πλοιάρχου, ὅσον καὶ τῶν τεταγμένων — ἂν ὑπάρχουν τεταγμένοι — νὰ παροκολουθοῦν τὰς φορτώσεις τοῦ τόσον ἐπικινδύνου διὰ τὰ μικρὰ φορτηγά σιδηροπυρίτου. Καὶ ἂν τὸ πόρισμα τῶν ἀνοκρίσεων καταλογίσῃ εὐθύνας διὰ τὸ ἀτύχημα, οἱ υπεύθυνοι δὲν πρέπει νὰ ἀνατηθοῦν εἰς τὰ κατώτερα ὅργανα. Οἱ προϊστάμενοι θὰ λογοδοτήσουν, διότι ἀποδεικνύεται, ὅτι τὸ τόσο δραματικὰ ναυάγια πλοίων ἐμφόρων μὲ σιδηροπυρίτην δὲν συνεκίνησαν τοὺς ἀρμοδίους διὰ τὴν ἐπιδολή τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων ἀσφαλείας. Εἴμεθα περίεργοι λ.χ. ἡ πληροφορθῆδμεν, ἂν τῶν φορτώσεων ἔφορεύῃ λιμενικὸς ἀξιωματικός.

Περιττέουσυν δύναμις αἱ συστάσεις. Αὔστηραι, παραδειγματικαὶ δέονται ἐπιβληθοῦν αἱ κυρώσεις, κατὰ τῶν ὑπευθύνων τοῦ νέου ἀτυχήματος. Ἀν τοῦτο συνέδαινεν εἰς τρικυμιώδη θάλασσαν, τὸν πινγμὸν 13 καὶ τάλιν ναυτικῶν θέτει μόνον πάντας.

ΠΟΙΟΙ ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ:

"Ωστε τώρα μόλις — ω της έγκληματικής μακαριότητος! — μετά
τὰ τόσα αὐτανδρα ναυάγια σκαφών έμφορτων μὲ σιδηροπυρίτην και
ιετὰ τὴν πρὸ ήμερών ἀπειληθεῖσαν ἀνατροπὴν τοῦ «Μαιοῦλου». ἐδέν-

σε νὰ συγκινηθῇ τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας. Καταρτίζεται, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν, κανονισμὸς φορτώσεως τῶν μεταλλευμάτων, ἐνσωματουμένων τῶν σποραδικῶν ἐν ισχύι σχετικῶν διατάξεων.

Καὶ προσθέτει ἡ ἀνακοίνωσις:

«Τούτο κατέστη ιδιαιτέρως ἐπάναγκες, λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων ναυτικῶν ἀτυχημάτων τῶν τελευτών εἶταν, ἅτινας ὄφειλονταν εἰς τὴν κακήν στοιχείαν μεταλλευμάτων εἰς Ὑγράν, κυρίως, κατάστασιν, εἰς τὴν ὑπερφόρτωσιν καὶ εἰς τὸ ἀκατόληλον τὰς σκαφῶν».

Καὶ προβάλλεται τὸ ἑρώτημα: "Αν τὸ διασωθὲν εὐτυχῶς σκάφος ἀνέτρεπτο, ὅπως τόσα ἄλλα ἔμφορτα μὲ σιδηροπυρίην, ποῖος θὰ ἦτο ὁ ὑπεύθυνος τοῦ πνιγμοῦ τῶν 13 ναυτικῶν;" Άλλος τις, μήτως, παρὰ οἱ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀρμόδιοι;

ОИ АПОКАНРОИ

Αἱ Κυκλαῖς — ἡ νοτία περιοχὴ τῶν ἀνατολικῶν καὶ τῶν δυτικῶν — ἀπέμενον θάσαν τῆς λοιπῆς Ἐπικρατείας. Μὲ δύο δρομολόγια ἔδημασίας ἐξυπέρτειται ἡ γραμμὴ τῆς Μήλου. Μὲ τρία δρομολόγια ἡ τῆς Ποροναζίας — Θήρας κλπ. Απαξ τῆς ἔδημάδος ή συγκοινωνία τῆς ἄγονου λεγομένης γραμμῆς. Καὶ τὰ σκάφη ποὺ διατίθενται, εἰναι μικρά, ἀκατάλληλα διὰ τὴν θερινὴν περίοδον.

Ανεπίτον τὸ δράμα τῶν ἀποκλήρων κατοίκων τῶν νῆσων. Προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν ἡ ἐπιδειχθεῖσα περιφρόνησις τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων πρὸς τὸ μοναδικὸν αἴτημα τῆς πυκνῆς, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀλλὰ πρὸ παντὸς ἀνέτου συγκοινωνίας ὅλων τῶν νῆσων — ἀγόνων καὶ γονίων — μὲ τὸ κέντρον.

Πλήρως είναι έννημερωμένη ή στήλη αύτή ἐπὶ τῆς κρατούσης οἰκτρᾶς καταστάσεως. Ἀπό μακρῷ ὑπέδειξε τὰ δέοντα. Δὲν εἰσηκούσθη. Ή γυναικίνια μὲ τάς Κυκλαδίας είναι κατώτερα εἰς πυκνότητα καὶ διατίθεμενα πλοια ἀπὸ τὴν προπολεμικήν.

“Ελειφεν δύμας ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας τὸ ‘Υπουργεῖον Ναυτιλίας ή κατανόσησις τῆς ἀνάγκης, ή συναίσθησις τῆς εὐθύνης. ‘Ηδιαφόρησαν. Εἰς τὰς κομματικάς πιέσεις ὑπέκυψαν, δὲν εἶχον τὸ θάρρος νὰ τὰς ἀντιμετωπίσουν ή νὰ παρατηθοῦν. Γνωρίζουν καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα. ‘Αν προσπαθήσουν οἱ κύριοι τοῦ ‘Υπουργείου νὰ δικαιολογήσουν τὰ ἀδικιολόγητα, μὲν τὰς γνωστὰς πλαδαράς διαφεύγεις των, θὰ ἀποκαλύψωμεν τὸ σκάνδαλον τῆς συγκοινωνίας τῶν Κυκλαδών. Εἰς οὖλούς τοὺς ἀπὸ ἔτῶν χειρισθέντας τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν είναι γνωστόν. ‘Η σημερινή συγκοινωνιακή κακοδαιμονία ἐκείθεν ἔχει τὴν προέλευσιν.

ΘΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΘΟΥΝ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ;

‘Απεργίαν διὰ τὴν 17ην τρέχοντος προσαναγγέλλει ή Π.Ν.Ο. εἰς τὴν πιθατήγον ναυτιλίαν, τὴν ἀκτοπλοϊκήν. Αἰτήμασται: ή αὐξῆσις τοῦ μιθολογίου καὶ τὸ 48ωρον. Τὸ πρώτον εἶναι ἡ συνέπεια τῆς παραχωρησίσεως αὐξῆσεως τοῦ ναυλολογίου, τὸ δεύτερον ἀποτελεῖ γενικωτέρα πιδίωξιν. Αρχιζόμενον ἀπό τὴν ἀκτοπλοοῦσαν ναυτιλίαν διὰ νὰ φθάσουμεν εἰς τὴν ποντοπόρον.

Είθισται τὴν ἐποχὴν αὐτήν, καθ' ἥν ζωηροτέρα είναι ἡ κίνησις ἐπιστῶν καὶ τὰ τουριστικά ἀρχίζουν τοὺς πλόας των, τὰ ναυτεργατικά ἀτῆματα νὰ προβάλλωνται. Εὔχερεστέρα καὶ ἡ ικανοποίησίς των. Οἱ ῥηπτισταὶ, μη συμφωνοῦντες μεταξύ των, τὰ ἀποδέχονται. Τὴν φορὰν αὐτήν, ἡ εύπαθμη πλευρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, είναι τὰ δέκα τουριστικά σκόφη. "Έχουν προκαθορισμένα δρομολόγια. Δύσκολος ἡ ακύρωσίς των. Οἱ ξένοι τουρίσται ἔχουν κλείσει τὰς θέσεις των. 'Ολιγώρευον τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιοφέρον διὰ τὰ ἀκτοπλοικά. 'Η κίνησις ἐφέσος, λόγω τῶν καιρικῶν συνθήκων, ἐμφανίζεται λίσιν περιωρισμένη, ἐν υγκρίσει πρὸς τὴν αὐτήν περισσινῆ περιοδὸν. Μία καὶ δύο ἑδδομάρτιες ἀπέργιας δὲν θὰ ἴσταν ἀρκεταὶ διὰ νὰ πιέσουν τοὺς ἐφοπλισταῖς τὴν ἀποδοχὴν τῶν αἰτημάτων. Αντιμετωπίζεται, μετὰ τὴν ἀκινητοποίησίν τῶν πλοίων, ἡ μεταφορὰ τῶν ἔχοντων περιηγητῶν διὰ τῶν ερεπολάνων εἰς τὴν Κρήτην καὶ τὴν Ρόδον ἡ καὶ διὸ 'πούλμαν' αὐτονήτων περιήγησις τοῦ ἑπτακοινοῦ (Κόρινθος, Μυκῆναι, Όλυμπια, ελεφοὶ κλπ.), μέχρις ὅτου ἡ λύσις τῆς ἀπέργιας ἔξευρεθῇ.

Τὸ αἴτημα τῆς αὐξήσεως δυνατὸν νό τύχη ικανοποιήσεώς τινος. Τοῦ 8ώρου 8ά συναντήσῃ τὴν ἐπίμονον ὅρνησιν. Θά προκολέσῃ, κατὰ τοὺς φοπλιστὰς, μίαν αὐξήσιν τῆς μισθοδοσίας κατὰ 15% καὶ ἔνα πληθωριστὸν εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων, μὲ δύσκολον καὶ αὐτὴν τὴν ἐναστίτησί του.

'Επιτάχεις, λοιπόν, γενικότερας θὰ ἔχῃ η ἐφετεινὴ ἀπεργία εἰς ἡνὶ ἀκτοπλοίαν. Τὸ Ὑπουργεῖον δὲν φαίνεται νὰ είναι προητοιμασμένον νὰ τὴν ἀντιμετωπίσῃ. Ἀπὸ τὰ γεγονότα κατολόδανεται. Και ωύτο διότι δὲν ἔλαβε τὴν πρόνοιαν ὅπως η συλλογικὴ σύμβασις διὰ τὴν ἀκτοπλοίαν τελῆ ἐγγύη κατά τὴν θεοινὴν περίσσοδον. Καὶ' αὐτὸν

CAMPANELLA - ASCENSO
SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

GENOA
S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA"

**Address : VIA DEI CARPENTIERI, 3/R.
Cables : CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA
T. e. l. : 27772 - 21721 - 30023 - 30024**

ο εφοπλιστής εύχερέστερον πειθαναγκάζεται.

Εις κοινάς συσκέψεις καλεί τὸ Ὑπουργεῖον τὰ ἐνδιαφέρομενα μέρη.
"Ας εὐχηθῶμεν τὴν ἑξερευστικὴν τῆς λύσεως.

KAI TO 48ΩΡΟΝ:

"Υπεσχέθη, κατὰ τὴν εἰδησιν, ὁ τέως Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸν ἀναπληρωτὴν Γεν. Γραμματέα τῆς Π.Ν.Ο. κ. Κροκιδᾶν, τὴν ἐπίλυσιν καὶ τοῦ αἵτηματος τῆς 48ώρου ἔβδομαδιαίας ἐργασίας. Τὴν ἀγαθὴν προσίρεστιν τοῦ κ. Κωτιάδη διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ἀπασχολούντων τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν ζητημάτων δὲν θέτομεν ἐν ἀμφιβόλῳ. Προκειμένου ὅμως περὶ τοῦ 48ώρου, ἡ παρασχεψίσα ὑπόσχεσις — ἄν πράγματι παρεσχέθη — θὲται ἀπέρευτην ἀσφαλῶς ἀπὸ ἐμπειριστωταμένην μελέτην τοῦ ὄλου ζητηματος καὶ ἀπὸ τὴν ἐπίγνωσιν τῆς γενικωτέρας καταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ἔγγραφον πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τοῦ ὅποιου ζητεῖται νὰ κελεψηθῇ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ Ἰδρύματος ἐκ τῆς μελετωμένης αὐξῆσεως τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, δεδομένου διὰ τὸν ἔκαστοτε ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων λαμβάνεται ὡς βάσις τὸ ισχῦν εἰς τὰ ἀκτοπλοικὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη μισθολόγιον.

O.T.I H ΠΕΙΡΑ YΠΟΔΕΙΚΝΥΕΙ

Τοπικὰ τουριστικὰ δρομολόγια διὰ μικρῶν σκαφῶν, μὲ ἀφετηρίαν ὥρισμένους κεντρικοὺς λιμένας — δῆι μόνον τοῦ Πειραιῶς — ὑποδεικνύει εἰς ἐπιστολὴν του μακρᾶς, ἐγνωσμένης πείρας πράκτωρ τουριστικῶν περιηγήσεων, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν συζητήσεων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πέντε ἀκτοπλοικῶν.

Αἱ ὑποδείξεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας — τηροῦντος τὴν ἀνωνυμίαν — εἶναι ὀξιστόρσεκτοι, διαπανηραὶ πάντως. Βάσις αὐτῶν ἡ ὄρθη ἀποφις, διὰ δὲ Τουριστὸς εἰς τὴν Ἑλλάδα είναι θαλάσσιος κατὰ κύριον λόγον. Τὰς ἐλληνικὰς ἀκτὰς καὶ τὰς νήσους θέλουν νὰ ἐπισκεφθοῦν οἱ ξενοι.

Καὶ ὑποδεικνύονται τὰ ἔξις δρομολόγια — ἐπιχορηγούμενα, δεδοι-ως, ἀπὸ τὸν Ε.Ο.Τ., διὰ τὰ πρώτα, τούλαχιστον, ἔτη τῆς καθιερώσεως τῶν:

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΣΥΡΟΣ: Δημιουργία εἰδικοῦ νέου δρομολογίου μὲ ἀναχωρησιν ἐκ Πειραιῶς τὴν 11 νυκτερινὴν καὶ ἀφίξιν εἰς Σύρον τὴν 5 πρωινὴν διὰ σκαφῶν ἀνά τῶν 3.000 τόνων, εἰδίκη διασκευαζόμενῶν εἰς καυτίνας δύο μόνον θέσεων, τῆς πρώτης δλοι δίκλινοι - μονόκλινοι καὶ τῆς τουριστικῆς δλοι τετράκλινοι καὶ ἑξάκλινοι μὲ ἓνα μόνον μικρὸν στόλον καὶ ἀναψυκτήριον. Ἐκ Σύρου διὰ μικρῶν πλοίων 300 — 500 μόνον τόνων, διασκευασμένων πρὸς ἔξυπηρέτησιν ἐκδρομέων ἡμέρας πρὸς δλας τὰς νήσους, ἀκτινος μέχρι 4 ὥρων πλοῦ ἐκ Σύρου. Τὰ πλοῖα αὐτά, ἀναχωροῦντα μίαν ὥραν μετά τὴν ἀφίξιν τοῦ ἐκ Πειραιῶς πλοίου, θὰ δύνανται νὰ ἐπιστρέψουν εἰς Σύρον τὴν 11ην μεταμεσημβρινὴν καὶ ἐν Σύρου τὸ μεσονύκτιον πρὸς Πειραιά.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Δημιουργία κυκλικῆς γραμμῆς διε τῆς ἔβδομαδος καὶ μιάς κρουαζιέρας. Ἐκάστην Δευτέραν μετά τὴν ἀφίξιν τῆς διεθνοῦς ἀμαξοστοιχίας ἐξ Εὐρώπης, ήτοι 30 λεπτά μετά τὸ μεσονύκτιον διὰ τὸ "Αγιον" Ορος — Καβάλαν — Ἀλεξανδρούπολιν — Λήμνον — Λέσβον — Πέργαμον — Χίον — Σάμον — Ἔφεσον — Ικαρίαν — Σύρον — Πειραιά — Χαλκίδα — Βόλον. Ἐκάστην Πέμπτην μετά τὴν ἀφίξιν τῆς ἀμαξοστοιχίας ἐξ Εὐρώπης διὰ Βόλον — Χαλκίδα — Πειραιά — Σύρον — Ικαρίαν — Σάμον — Ἔφεσον — Χίον

— Λέσβον — Πέργαμον — Λήμνον — Ἀλεξανδρούπολιν — Καβάλαν — "Αγιον" Ορος. Αἱ γραμμαὶ δέον νὰ ἔξυπηρετθοῦν διὰ ταχυτάτων πλοίων, μὲ πρότην καὶ τουριστικὴν θέσιν μόνον. Ἀπαραίτητος προϋπόθεσις ἡ ἐπιχορήγησις ἐπὶ διετίαν μέχρις ἐπιβολῆς τῆς γραμμῆς εἰς τὴν διεθνῆ ὄγοραν.

KPOYAZIEPA: Καθιέρωσις τοισιάτης ἐκ Θεσσαλονίκης, μὲ ἀναχωρησιν τὸ Σάββατον, διαρκείας 7 ἡμέρων πρὸς ἐπίσκεψιν (μετὰ τὴν ἀφίξιν τῆς διεθνοῦς ἀμαξοστοιχίας) τοῦ "Αγιον" Ορού — Πάτρου — Κῶ — Ρόδου — Κρήτης — Θήρας — Σύρου — Χαλκίδος — Βόλου — Θεσσαλονίκης. Ἐπιχορήγησις ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ.

ΡΟΔΟΣ: Καθιέρωσις διεσδόμαδιαν τοπικῶν δρομολογίων διὰ πλοίων 500 — 750 τόνων γκρός δι' ὅλας τὰς ὑπολοίπους νήσους Δωδεκανήσου, ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὰς ἀφίξεις εἰς Ρόδον τῶν πλοίων εκ Βενετίας, Βρινδησίου καὶ Πειραιῶς.

ΠΑΤΡΑΙ: Καθιέρωσις τριῶν τοπικῶν δρομολογίων διὰ πλοίων 1000 — 1200 τόνων γκρός διὰ "Ιονίους Νήσους" — "Ηπειρον" — Κέρκυραν ἐν συνδυασμῷ μὲ ὡτομοτρὶς ΣΠΑΠ ἐκ Πειραιῶς — "Αθηνῶν εἰς Πάτρας, εἰδικῶς διὰ τὰ δρομολόγια αὐτά.

ΛΟΥΤΡΑΚΙ: Καθιέρωσις ἡμερησίου δρομολογίου διὰ Κόρινθον — Ιτέαν — Αἴγιον — Μεσολόγγι καὶ ἐπιστροφὴ δι' ιδίων λιμένων εἰς Λουτράκι κατὰ τὸ θέρος μόνον.

ΒΟΛΟΣ: Καθιέρωσις ἡμερησίου δρομολογίου διὰ Σποράδας — Σκύρου — Κύμην καὶ ἐπιστροφὴ εἰς Βόλον κατὰ τὸ θέρος μόνον.

Καὶ προσθέτει ὁ ἐπιστολογράφος μας:

«Ἀμυδρὰν εἰκόνα δέλων διὰ τῶν ἀνωτέρω δρομολογίων νὰ παράσχω τῶν δυνατοτήτων, ποὺ πράγματι ὑφίστανται, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν καὶ προσφορωτέρων ἐκμετάλλευσιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος. Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς δὲν ἡμπρεῖ νὰ παρομείνει τὸ μονσδικὸν κέντρον ἀποειδινάσσεως τῶν ἔνεων περιηγητῶν. Ἐύχερεστερον διὰ τῶν τοπικῶν δρομολογίων θὰ γνωρίσουν τὴν Ἑλλάδα καὶ τὰ τόσον ἐνδιαφέροντα παράλια τῆς. Βασικὴ ἐπίσης προϋπόθεσις, νὰ μὴ ἀγνοθῇ ἡ Μακεδονικὴ Πρωτεύουσα. Ἀφετηρία καὶ ὁ λιμὴν τῆς πρέπει νὰ είναι τουριστικῶν ἔξορησεων. Ἐγγύτερον πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην κεῖται ἡ Θεσσαλονίκη. Ἀρκεῖ 'Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις νὰ ἐπιμείνῃ καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὸν πυκνὸν κυκλοφορίαν «έξπρές» ἀμαξοστοιχιῶν, ἀνευ ἐνδιαμέων ἀλλαγῶν, πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τὰς Ἀθηναὶς φυσικά, μὲ κλίνας τοῦ πούκουττας» δευτέρας θέσεων».

Ἡ μελέτη τῶν ἀνωτέρω δύοδειξεων ἔργον είναι τῶν ἀρμόδιων τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τῶν δυνεμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην ἐφοπλιστῶν, τῶν διεικόνων εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀκτοπλοικῆς καὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ἀπασχολούμενων. Ἐξέρχονται, δεδοιάσις, τὰν καθιερωμένων δρομολογίων τὸ ὑποδεικνύομενα. Πρέπει, δημοσίη, νὰ ὅμολογήσῃ τις, διὰ εἰναι ἔξυπηρετικώτερα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ. Καὶ ἡ ἀνάπτυξις αὐτὴ προϋποθέτει συγκοινώνιαν ἀνετον καὶ τακτικὴν πρὸς δλας τὰ ἐνδιαφέροντα τουριστικῶς σημεία τῆς Ἑλλάδος.

EN ΕΞΕΛΙΞΕΙ ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ

Ἐνέκρινε, τελικῶς, ἡ ἔξι Υπουργίαν ἔργον είναι τῶν ἀρμόδιων τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τῶν δυνεμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην ἐφοπλιστῶν, τῶν διεικόνων εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀκτοπλοικῆς καὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ἀπασχολούμενων. Ἐξέρχονται, δεδοιάσις, τὰν καθιερωμένων δρομολογίων τὸ ὑποδεικνύομενα. Πρέπει, δημοσίη, νὰ ὅμολογήσῃ τις, διὰ εἰναι ἔξυπηρετικώτερα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ. Καὶ ἡ ἀνάπτυξις αὐτὴ προϋποθέτει συγκοινώνιαν ἀνετον καὶ τακτικὴν πρὸς δλας τὰ ἐνδιαφέροντα τουριστικῶς σημεία τῆς Ἑλλάδος.

Tὸ Τέλος της Εξελίξεως τοῦ Σκανδαλού

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

τού τέως 'Υπουργού της Προεδρίας της Κυβερνήσεως, κατέπιε τάς προγενεστέρας του άποφεις ἐπί τού δόλου θέματος. Άσημάντους τινάς παραπήρησες είχε να διατυπώσῃ εἰς τὸ τελικὸν σχέδιον τῆς συμβάσεως. Τὸ πλήρες κείμενον αὐτῆς δὲν ἀνεκοινώθη. Ήρισμέναι προσδέψεις χαρακτηριστικαὶ τοῦ κρατήσαντος πνεύματος κατὰ τὴν παραχώρησιν τῶν πλοίων, ἔγνωσθησαν. Αναφέρονται εἰς τὰς ἔγγυησις διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως — ἐπὶ τὸ χαριστικότερον διετυπώθησαν — καὶ εἰς τὸν χρόνον καταβολῆς τῶν τοκοχρεωλυσιῶν. Η πληρωμὴ τῶν θὰ ἀρχίσῃ μετὰ ἔτος, ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ τρίτου πλοίου. Τὰ δύο πρώτα πλοῖα θὰ παραδοθοῦν τὸ 1964. Τὸ τρίτον τὸ 1965. Τὸ πρώτον τοκοχρεωλύσιον θὰ καταβληθῇ τὸ 1966. Πίστωσις, δηλαδή, τετρακοσίων περίπου χιλιάδων δολλαρίων δι' ἓν ἔτος παραχωρεῖται εἰς τὸν ἄγοραστην.

Διὰ τὰ ἐκτελεστέα δρομολόγια δυνητικαὶ τινες διατάξεις διευκολύνουν τὸν ἄγοραστην νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὰ σκάφη κατὰ τὸν προσφορώτερον δι' αὐτὸν, τὸν συμφερότερον τρόπον. Αἱ ἑξωτερικαὶ γραμμαὶ κυρία ἐπιδίωξις.

Θὰ γνωσθοῦν ἐν καιρῷ αἱ λεπτομέρειαι τῆς συμβάσεως καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν. Αἱ ἐνημερωθῆ, τούλαχιστον, τὸ κοινὸν ἐπὶ τοῦ διαπραχθέντος σκανδάλου. Θὰ διαφύγουν οἱ υπεύθυνοι τὰς κυρώσεις;

ΑΛΛΑΓΗ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΩΝ

'Αναποτρέπεταις θὰ ἐπιφέρῃ ὁ κ. Λάτσης ὡρισμένας ριζικὰς μεταρρυθμίσεις εἰς τὰ τρία ἀκτοπλοϊκά - ὄχηματαγωγά, ἄν, ὅπως φαίνεται, θὰ τὰ χρησιμοποιηθῆσαν εἰς γραμμάτια κυρίων ἑξωτερικοῦ. Ως τουριστικά — διὰ κρουαζέρας — είναι ἀκατάλληλα, ἐπὶ δὲ περισσότερον ὡς ἐπιβατηγά τακτικῆς ἑξωτερικῆς γραμμῆς διημέρου ἢ τριημέρου διαρκείας. Εσχεδιάσθησαν ὑπὸ τὸ πρόσμα τῶν νεωτέρων περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ἀντιλήψεων του Ε.Ο.Τ. διὰ νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς γραμμάτια Κρήτης, Δωδεκανήσου, Χίου — Μυτιλήνης καὶ Κερκύρας. Θὰ ἀπεδεικνύετο, ὅτι δὲν ἥσαν προστρομοσμένα εἰς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοΐας. Αὐτό, τούλαχιστον, ἡμεῖς υπεστηρίζαμεν. 'Εστω, οὖμας, διὰ τὰς ἑξωτερικὰς συγκοινωνίας πρωρίζοντο. Θὰ παρελάμβανον ἐπιβάτας καὶ αὐτοκίνητα. Καθίσματα ἀνακλινόμενα θὰ διειθίστηντο καὶ ὀλύγωτερα κατ' ἀναλογίαν κλίναι. Ταξίδια ἡμέρας ἢ μιᾶς νυκτὸς δι' αὐτῶν θὰ ἔξεταντο. Τώρα, ἀν τὰ σκάφη αὐτὰ ἀπὸ τὴν Βενετίαν, τὴν 'Αγκώνα ἢ τὸ Βρινδήσιον διὰ τῆς Κερκύρας καὶ τοῦ Πειραιῶν κατευθύνονται πρὸς τὴν Κύπρον, τὴν Βηρυττὸν καὶ τὴν 'Αλεξανδρείαν, κλίνας θὰ χρειασθῇ νὰ διαβέστουν περισσότερας, πρώτης καὶ δευτέρας θέσεως, μὲν ἰδιαίτερους διὰ κάθε καμπίναν χώρους ὑγιεινῆς, εὐρύτερα καταστρώματα καὶ σκεπαστούς, ἀνέτους ὅμως, χώρους διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τουριστικῆς θέσεως. Τὸ ἀεροπορικὸν τύπου ἀνάδιλντρα θὰ ἀποδειχθῶν περιττὰ καὶ τὸ γκαράζ πολύτιμος χῶρος διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν δι' ἐπιβάτας διαμερισμάτων. Μέρος τοῦ καταστρώματος θὰ διασφυλαχθῇ ἵσως διὰ τὰς αὐτοκίνητα. Τὰ σκάφη θὰ προσλάβουν τὴν συνήθη μορφὴν τῶν ἐπιβατηγῶν μέσης ταχύτητος. Οἱ ἀρμόδιοι 'Υπουργοί τῆς Προεδρίας τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Ναυτιλίας ἔχουν τὸν λόγον.

ΤΑ ΟΣΑ ΥΠΕΔΕΙΞΑΜΕΝ

"Όταν μεταξὺ τῶν γνωστῶν ευφαντάστων κυρίων τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας συνεζητείτο ἀκόμη ἡ παραγγελία τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν - ὄχηματαγωγῶν, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιμόνως ἀντετάχθησαν εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν.

Τὰ προβληθέντα ἐπιχειρήματα συνωφίζοντο: Εἰς τὸ ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κοστός καὶ κατ' ἀκολουθίαν τὸ ὑψηλὸν τοκοχρεωλύσιον, σπερ δὲ ἀκαλούντο οἱ ἀγορασταὶ τῶν νὰ καταβάλων. Εἰς τὴν ἀνάγκαν τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου, εἰς δάρος τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ἵνα τὸ κεφάλαιον τῶν τεσσάρων καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δολαρίων κατὰ σκάφος ἔξυπηρετηθῇ. Εἰς τὴν ἀναπότερην διακοπὴν τῶν δρομολογίων κατὰ τὸν χειμῶνα, παρὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν καὶ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας, ἵνα αἱ ζημίαι ἔκ της ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν μειωθῶν. Εἰς τὸ ἀκτοπλαθλόν, τέλος, τὸ ἀπροσόρμαστον εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας τῶν σκαφῶν, ὅπως τότε ἐσχεδιάζοντο καὶ τὴν μικράν σχετικῶν ταχύτητά των.

Αἱ παραπήρησεις μας ἔκειναι δὲν ἐλήφθησαν ὑπὲρ σφιν. "Ολοι, ἀρμό-

διοι καὶ ἀναρμόδιοι, δὲν ἥθελον νὰ ἀκούσουν τὴν φωνὴν τῆς λογικῆς. Καὶ τὰ σκάφη παρηγγέλθησαν. 'Ιδου καὶ οἱ ὄροι τῆς ἐκποίησεως. Δὲν θὰ ἀπασχοληθοῦν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν, ὡς ἀρχικῶς προεβλέπετο. Κατὰ τὴν ἐκ τῶν ὑστέρων γνάμην ἐνὸς ἐπὶ τῶν εἰσηγθέντων τὴν κατασκευὴν τῶν «ἡ Ἀκτοπλοΐα» δὲν τὰ σκάφην». Παρεμπιπόντως πρὸς τὰς ἑξωτερικὰς γραμμὰς θὰ ἐκτελοῦν καὶ ἀκτοπλοϊκά τινα δρομολόγια. Τὸ δικαίωμα ἐπιναύλου (30%), τῆς περαιτέρω, δηλαδή, αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου μετὰ τὴν παραχωρηθῆσαν ἥδη διὰ ὅλα τὰ ἀκτοπλοϊκά ἀναγνωρίζεται ιδιαιτέρως εἰς τὰ παραγγελθέντα. Τὸ δικαίωμα ἐπίσης, τῆς διακοπῆς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν δρομολογίων κατὰ τὸν χειμῶνα, παρὰ τὸν νόμον 6059, παρέχεται εἰς τὸν ἄγοραστην τῶν τριῶν σκαφῶν. Καὶ, τέλος, ἀντιμετωπίζεται εἰς τὸν ἄγοραστην τῶν σκαφῶν.

Ορθὰ ἀποδεικνύονται τὰ ὅσα υπεστηρίζαμεν. 'Η περιπέτεια, οὖμας, δὲν ἐτελείωσεν. Οὐδὲ ἔχῃ τὴν συνέχειαν τῆς, ὅταν ὅλοι οἱ ὄροι τῆς συμβάσεως ἀποκαλυφθοῦν τὰ σκάφη.

ΕΠΙ ΙΣΡΑΗΛΙΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ!

Γράφει τὸ περιοδικὸν «Seafarer» τῆς Τζάκσονδιλ: «'Ο Βασιλεὺς καὶ ἡ Βασίλισσα τῆς Ἐλλάδος θὰ διατηροῦν τὴν γαλανὴν θαλασσαν τοῦ Αιγαίου ἐπὶ μιᾶς νέας κυανού χρωμάτου ἀπὸ πλεξύλεον (fiberglass) θαλαμηγοῦ, κατασκευασθεῖσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτραμ τοῦ Μαΐαμι. »'Η θαλαμηγός, 31 ποδῶν μήκους, ἐφορτώθη ἐπὶ τοῦ τοῦ καταστρώματος τοῦ ισραηλινοῦ φορτηγοῦ «Cedera» τὴν 11ην Μαρτίου, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν παρακολούθησιν τῶν πρακτόρων τῆς «Zim» καὶ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

Καὶ πληροφορούμεν τοὺς ἀναλαβόντας τὴν μεταφορὰν "Ελληνας ἀρμόδιος: Γραμμὴν τακτικὴν διατηρεῖ καὶ ἡ 'Ελληνικὴ' ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Τζάκσονδιλ. 'Ομως τὸ ισραηλινὸν πλοίον ἔτυχε τῆς προτιμήσεως. Δείγμα ἀπὸ τὸν ὑπέρ του έλληνικού φροντίδος.

'Υπάρχουν καὶ χειρότερα;

ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΕΣΚΕΦΘΗ:

Καθυστεροῦν αἱ ἀνακρίσεις τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Μῆνας πολλοὺς μετά τὸ ναυάγιον, χρειάζεται τὸ ἀρμόδιον Συμβούλιον διὰ νὰ ἐκδώσῃ τὸ πόρισμα του. Διατί, οὖμας, νὰ υφίστανται καὶ οἱ μάρτυρες — τὸ πλήρωμα τοῦ ναυαγήσαντος σκάφους — τὰς συνεπειάς τῆς καθυστερήσεως αὐτῆς; 'Απαγορεύεται εἰς πτωχοὺς διοπαλαιστάς η ναυτολόγησις μέχρι πέρατος τῶν ἀνακρίσεων, χωρὶς νὰ είναι οἱ ἀτυχεῖς ὑπεύθυνοι οὔτε διὰ τὸ ναυάγιον οὔτε διὰ τὴν καθυστέρησιν τῶν ἀνακρίσεων.

Κανεὶς ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους δὲν ἐσκέφθη τὴν πλευράν αὐτήν, τὸ δικαιοίου τῶν υφίσταντων τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν καὶ τὰς στερήσεις πληρωμάτων. Τὰ σωματεῖα, οὖμας, καὶ η Π.Ν.Ο., μὲ τὴν συνδικαλιστικὴν τῆς εἰσφορὰν καὶ οἱ χρυσοποικίλοι αὐθένται τοῦ 'Υπουργείου, δὲν ἀνελογίζονται, ὅτι οἱ υπὸ ἀνάκρισιν ἐπὶ μῆνας τελούντες ναυτικοί στερούνται καὶ τοῦ έπιουσίου καὶ ὅτι ἔχουν ὑποχρέωσιν ταχύτατα νὰ τοίχυγενείας τῶν;

'Ακόμη καὶ ἐδῶ ἡ μακαριότης;

ΟΡΘΟΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΝ

Δέκα ξῆς "Ελληνες πλοιογοὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ὅλοι παλαιοὶ πλοιαρχοὶ τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀπὸ ἐτῶν ἔχαιτούνται τὴν ἀσφάλισιν τῶν παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. — οἵσαν ἡσφαλισμένοι εἰς τὸ παρελθόν — καταβάλλοντες τὰς ἀναλόγους εἰσφοράς.

Δέν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς μὴ ίκανοποιησέως τοῦ ἀνωτέρω αἰτήματος. Προβάλλεται η νόμων ὀδυναμία. 'Ας παρεμβληθῇ σχετικὴ τὶς διατάξεις εἰς τὸ κατατησθὲν νομοσχέδιον. Τόσας καὶ τόσας χαριστικὰς διατάξεις λέγεται ὅτι περικλείεται τούτο. 'Ας περιληφθῇ καὶ μία, ὅρθη, καὶ δικαίως ἀπὸ πάσης ἀπόφεων.

Θὰ χρειασθῇ ἵσως ἡ συμπαράστασις τοῦ κομματικοῦ παράγοντος διὰ τὴν ἀποδοχὴν τοῦ αἰτήματος. Αὐτὸν, ἀτυχῶς, δὲν διαθέτουν οἱ πλοηγοί. Καὶ θὰ πρέπει νὰ είναι προτοιμασμένοι νὰ ἴδουν καὶ πάλιν τὴν προστάθειν τῶν ἀποτυγχάνουσαν.

ΧΩΡΙΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΑ

Παράδοσιοι ἀντιλήφεις περὶ τῆς ἀσκούμενης πολιτικῆς ἔναντι τῶν οφειλέτων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπικρατοῦνται μετῶν μελῶν τινῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Ιδρυμάτος. Τὸ Ν.Α.Τ., ὡς εἶναι γνωστόν εἰς τοὺς συναλλασσομένους μὲ τὸ Ταμείον, κοιθίερων ὡρισμένην διοδικασίαν πρὸς εἰσπραξίν τῶν εἰς αὐτὸν πάσης φύσεως εἰσφορῶν καὶ ὄφειλῶν.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

RETHYMNIS & KULUKUNDIS L.T.D.

SHIP OWNERS - BROKERS

FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

ΚΟΙΝΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ E.G.L.C. LTD.

TEL. ROYAL 5611

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES

LONDON E.C. 3

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

Είναι κάπως αύστηρά, άλλα δέν είναι και σκαμπτος. 'Ος άπειδεις ή μέχρι τούδε πείρα, ή πολιτική αύτή είχεν ως άποτελεσμα την σημαντική μείωσιν των όφειλών και την ρυθμικήν των εισφορών καταβολήν. Πολλαὶ άπο μακροῦ έκκρεμούσαι άπαιτήσεις έξεκαθαρίσθησαν. Αι εισφοραὶ καταβάλλονται ἀνετως.

Πορά τάῦτα, ωρισμένα μέλη τοῦ Συμβουλίου δάλλουν κατὰ τῆς πολιτικῆς αύτῆς, ήτις τόσα καλὸς ἀποτελέσματα ἀπέδωκεν. 'Αρνούνται νὰ δεγχοῦν την ὄρχην τῆς ἵσης μὲν μεταχειρίσεως τῶν όφειλετῶν, ἐντὸς τῶν κειμένων νόμων, ἀλλὰ μὲ κάποιαν διάκρισιν μεταξὺ τῶν ἀποδειγμένως καλοποίητων ἔναντι τῶν ἀπὸ συστήματος κακοποίητων καθυτερούντων τὰς πρὸς τὸ "Ιδρυμα" ὑποχρεώσεις των. Εἰσηγούνται, ἀκολουθούντες τὸ παράδειγμα τοῦ Δημοσίου, νὰ μεταβάλουν καὶ τὸ N.A.T. εἰς χωροφύλακας δικαίων τε καὶ ἀδίκων.

Πιστεύουμεν διτὶ τὸ ἀσφαλιστικὸν "Ιδρυμα" τῶν ναυτικῶν πρέπει νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν συστηματικὴν εἰσπροξίν τῶν πρὸς αὐτὸς όφειλῶν μετ' ἐπιμονῆς μὲν, ἀλλὰ καὶ μὲ πνεῦμα κατανοήσεως καὶ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἔκαστοτε συνθῆκας τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ N.A.T. δέν ἀσκεῖ τὸν ἀπεχθῆ ρόλον τοῦ «φορομηχῆτη», οὔτε καὶ διενοήθη ποτὲ νὰ μὴ διατηρησῇ τὴν στενωτάτην συνεργασίαν του μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα. Κοινὴ είναι ή ἐπιδιώξις: 'Η πρόνοια υπέρ τοῦ ναυτικοῦ.

ΠΡΟΣ ΑΓΡΑΝ ΕΝΤΥΠΩΣΕΩΝ:

Νὰ αὐξηθοῦν αἱ συντάξεις, αἱ πορεχόμεναι ἀπὸ τὸ N.A.T., ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον σχετικὴ ἀναλογιστικὴ μελέτη θὰ ὑπεδείκνυε τὸ δυνατὸν τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ Ταμείου. Τὸ γεγονός τῆς καλῆς πορείας τῶν οἰκονομικῶν τοῦ 'Ιδρυματος — 95 ἑκατοντ. δρχ. περίσσευμα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — είναι, βεβαίως, ἐνθαρρυντικόν. 'Ἐν καίρῳ ἡ Διοίκησις τοῦ N.A.T. θὰ σκεφθῇ καὶ θὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ τοῦ προβληθέντος αἰτήματος.

Δὲν ἔκειτο, πάντως, ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ κ. Θεοχάρη, η πρὸς τὴν συνέλευσιν τῶν συνταξιούχων δηλωσίς τοῦ περὶ προσεχοῦ αὐξήσεως τῶν συντάξεων. Δὲν θὰ ὅτι ἀσφαλῶς ἔξουσιος πρέμενος ὁ κ. ναυάρχος ἀπὸ τὸ Διοίκητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου, τὸ μόνον ἀρμόδιον νὰ μελετήσῃ τὸ ζῆτημα καὶ νὰ προέλθῃ εἰς ἀποφάσεις. 'Απέστασε, βεβαίως, τὰ χωρὶς χειροκροτήματα τῶν παραστάντων κατὰ τὴν συνέλευσιν συνταξιούχων, πλὴν διὰ τῆς ἡμετέσπισης δηλώσεως τοῦ κ. ναυάρχου ἐδημιουργήθη τὸ κλῖμα τῶν αὐξήσεων, ὑπὸ τὸ ὄπιον θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ λάθῃ καὶ τὰς ἀποφάσεις του τὸ Συμβούλιον τοῦ N.A.T.

Τὸ ίδιον, μήπως, η προεξόφλησις αὐτὴ ή ὅρθοτέρα τακτική; Καθ' ήμας, διχά. Τὰ χειροκροτήματα, πάντως, ἔξεμειταιθησαν...

Η ΠΡΟΣ ΤΗΝ Π.Ν.Ο. ΕΙΣΦΟΡΑ

Εἰς τὸ «Ναυτεργατικὸν 'Αγῶνα» — τὴν ἐφημερίδα τῆς Π.Ν.Ο. — ἐδημοσιεύθη ὁ ἀποδογισμὸς τῆς οἰκονομικῆς της διαχειρίσεως διὰ τὸ 1962 καὶ ὁ προϋπολογισμὸς διὰ τὸ τρέχον ἔτος. 'Ορκωτοὶ λογισταὶ δὲν ἔκριθη σκόπιμον νὰ προσυπογράψουν, ἐλέγχοντες τὰ διδλία, τοὺς

πίνσακας τῶν ἐσόδων καὶ τῶν δαπανῶν. Οἱ διοικούντες τὴν 'Ομοσπονδίαν, ἐπρεπε, πρὸς τὸ ίδιον αὐτῶν συμφέρον, νὰ ἐπιζητήσουν τὴν διαδικασίαν αὐτὴν διὰ τὸ ἀδιάβλητον τῆς διοχειρίσεώς των. 'Ιδικὴ των ή ζημία, διότι δὲν τὸ ἐπροξάν.

Τὰ καθ' ἔκαστα, πάντως, κονδύλια τῶν δαπανῶν δὲν μᾶς ἐνδιαφέρουν. "Ἐργον ἄλλων ἀρμοδιωτέρων ήμῶν εἶναι ὁ ἐλεγχος. Μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορά, ἡ εἰσπραττομένη ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς (2/6 διὰ τοὺς ὑπηρετούντας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων καὶ 4/- διὰ τοὺς ἐπὶ ξένων). Καὶ ἡ εἰσφορὰ αὐτὴ ἀνήλθεν εἰς τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν 3.449.373 δραχμῶν. Ἐπὶ πλέον 1.450.000 δρχ. εἰσεπράχθησαν ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὸ «χαράτσιον» τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ἐλληνικῶν συμφερόντων. Σύνολον ἐσόδων τοῦ παρελθόντος ἔτους 4.899.373 δραχμῶν. Μὲ τὸ ποσὸν αὐτὸς καλύπτονται δλαίαι αἱ διοικήσεως καὶ παραστάσεως ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Μεταφέρεται εἰς νέον πιστωτικὸν ὑπόλοιπον 2.722.514 δραχμῶν, τὸ αὐτὸς περίποιον, ὅπως καὶ κατὰ τὴν προπομπήν τοῦ 1961 χρῆσιν. Πέντε, συνεπώς, ἐκατομύρια δραχμῶν κατὰ μέγιστον ὅριον χρειάζεται ἡ Π.Ν.Ο. διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν δλων τῆς τῶν δαπανῶν, ἔξοφλουμένης τηματικῶν καὶ τῆς πρὸς τὸ N.A.T. παλαιῶν ὀφειλῆς τῆς 'Ομοσπονδίας. Αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἀντιπροσώπων καὶ τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῶν γραφείων N. 'Υόρκης, Ρόττερνταμ, 'Αμβούργου καὶ 'Αμβέρσης ἀνήλθον εἰς 1.431.588 δρχ.

Καὶ ἔχομεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω νὰ παρατηρήσωμεν: "Οτι οἱ καταβαλόντες τὴν εἰσφοράν των ναυτεργάτων — τῆς ποντοτόρου Ναυτιλίας — είναι τὰ ἀναλογίουν ἀριθμοῦ ἀπασχολουμένων, δλίγοι. Είναι, δεβαίνως, προαιρετικὴ ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορά καὶ δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ μᾶς ξενίζῃ ἡ παραπρωμένη ἀπροσδικία. Δὲν είναι διατεθειμένος ὁ ἐπὶ ξένου πλοίου ναυτικὸς νὰ πληρώνῃ εἴκοσι δραχμάς μηνισίων, πλὴν τῆς συνδρομῆς του εἰς τὸ οίκειον σωματείον καὶ δραχμάς δέκα μηνισίων ὁ ἐπὶ ἐλληνικοῦ ὑπηρετῶν. "Αν δλοὶ οἱ ἀπασχολούμενοι ναυτικοὶ — περὶ τὰς ἔξικοντα χιλιάδας — κατέβολον τὰς εἰσφοράς των, θὰ ἐπρεπε ἡ Π.Ν.Ο. νὰ εἰσπράττῃ ἐπτάτα καὶ πλέον ἐκατομύρια δραχμῶν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ καὶ ἡ διαφορὰ τῆς εἰσφορᾶς μεταξὺ τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἐλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων (διαφορὰ 1½ ἑκατομ. δραχμῶν). "Ἐπὶ πλέον τοῦ ποσοῦ τῶν ἐπτὰ ἐκατομύριαν ἔχομεν καὶ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ «χαράτσιον» τῆς Δ.Ο.Μ. 1.5 ἑκατομ. δραχμῶν. Καὶ οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἐσόδων θὰ ἀνήρχετο εἰς 9 ἐκατομ. δρχ. Μὲ ἀνετον τὴν διαχειρίσιν τὰ δοπανώμενα ὑπολογίζονται εἰς 4,5 ἑκατομ. δραχμῶν. "Ἐτήσιον πιστωτικὸν ὑπόλοιπον τέσσαρα καὶ πλέον ἑκατομ. δραχμῶν.

Καὶ μᾶς ὑποδεικνύουν οἱ ἀριθμοὶ τὴν ἀνάγκην τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῆς εἰσφορᾶς εἰς 1/6 μηνιαίων δι' ὅλους τοὺς ναυτικούς, ἀδιαφόρως ὑπηρεσίας ἐπὶ ἐλληνικῶν ή ξένων πλοίων. Τὰ 2/6 είναι πολλά. Τὰ 4/- παντελῶς ἀπαράδεκτα. Τὰ 1/6 εὐχερῶς θὰ εἰσεπράττετο. Θὰ ἐκάλυπτεν δλαίας τὰς τακτικὰς δαπάνας της διοικήσεως καὶ παραστάσεως τῆς 'Ομοσπονδίας, ἀκόμη καὶ τῶν ἀντιπροσωπειῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ ὅπα τὸ «χαράτσιον» τῆς Δ.Ο.Μ. καταργηθῇ ή, ἔστω, περικοπῆ.

S. A. D. E. P.

SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES

37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
CABLES: AUXIPETRO PARIS

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ
HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,
ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ "Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ :

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

CARGO - MARITIME,
28, AVENUE DE L' OPERA, PARIS, 2.
Cables: CARGOCHART PARIS
Telex: 21.000 CARMAR PARIS

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

ADELFA SHIPPING Co, Ltd.,
BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E.C. 3,
Cables: ADELFA LONDON TELEPH. AVENUE 7206
Telex: 24.288 ADELFA LONDON

Η Π.Ν.Ο. κανένα λόγον δεν έχει νά κινήται πρός την δημιουργίαν άποθεματικών τόσων έκατομμυρίων δρυχών. Μερικαί έκατοντάδες χιλιάδων έτησίων, ως άποθεμα, φθάνουν και περισσεύουν, μετά την άντιμετώπισην και τών πλέον άπιθανών δαπανών διά την άργανωσιν και την έπιτυχίαν τών συνδικαλιστικών της έπιδιαξεων.

Είναι δυσβάστακτος η εισφορά τών έκατον και πλέον δραχμών έτησίων, πέραν τών συνδρομών εἰς τὰ οικεία σωματεία και τινων ἄλλων έφ' απακή καταβαλλομένων δικαιωμάτων ἀπό τὸν ναυτικόν, τὸν ναυτοθερμαστὴν ιδίᾳ. Θά άναγνωρίσουν, πιστεύομεν και οι διοικούντες τὴν Π.Ν.Ο. τὸ δάσιμον τῆς παραστήρσεως μας αὐτῆς. Συμφέρον, ἄλλως τε, τῆς Ομοσπονδίας εἶναι δῆλοι γά καταβάλλουν τὴν εισφοράν. Αντιπρωτευτικώτερος θργανισμός ἀπόδινει σύων ή Π.Ν.Ο.

Καὶ μία ἀκόμη ἀπορία: Αἱ εισφοραὶ τῶν δοκίμων, τῶν ναυτοπάδων, τῶν λευκοφυλλαδιτῶν καὶ τῶν διοστηριούχων, εἰς ποια ταυτεία περιέρχονται; Αὐτοὶ δὲν ἀνήκουν εἰς άργανωσιν τινα. Καὶ δῆμως ἀξιούται καὶ ἀπό τοὺς ἀνειδικεύτους, τοὺς μη ὡργανωμένους, νὰ πληρώνουν τὰ 2/6 καὶ τὰ 4/-. Εἶναι ὅρδον; Εἶναι δίκαιον;

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

Ο Ο.Λ.Π. ἐπανήλθεν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἔνισχυσεως τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Διὰ νεωτέρου ἐγγράφου του εἰς τὸ Υπουργεῖον Δημοσίων «Ἐργαν., ζητεῖ νὰ ἐγκριθῇ ἡ ἀγορὰ παρ' αὐτοῦ ισχυρᾶς ἵπποδυνάμεως ρυμουλκοῦ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν ἀφ' ἐνὸς τῶν ἐνδομεινικῶν, μεταξὺ Πειραιῶς καὶ Κερατσίνιου κυρίως, μεταφορῶν καὶ διὰ τὴν ἔνισχυσιν ἀφ' ἐτέρου τοῦ στόλου τῶν κοινοπρακτουσῶν ἐταιριῶν, εἰς τὰς περιπτώσεις μεγάλης ἀνάγκης.

Καὶ φαίνεται, ὅτι προσέλαβεν ἐσχάτως νέας διαστάσεις τὸ πρόβλημα τῶν ρυμουλκήσεων, βάσει τῶν στοιχείων τὰ ὅποια ἔχει συγκεντρώσει ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὀργανισμοῦ. Η ηδημένη ναυτιλιακή κίνησις τοῦ λιμένος, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν σημειουμένην δόλον μεγαλύτερων στενότητα κρηπιδωμάτων, ἀπαίτει ρυμουλκήσεις εἰς ἔκτασιν, τὴν ὅποιαν δὲν δύναται νὰ καλύψῃ ὁ στόλος τῶν διατιθέμενων ὑπὸ τῶν ἐταιριῶν Βερνίκου καὶ Μάτσα δώδεκα ἢ ὅλως σκαφῶν. Οὕτω, πολύωροι καὶ ιδιαιτέρως ἐπίζημοι καθυστερήσεις σημειούνται, ιδίᾳ φορτγάνων πλοίων, ὅτε ἀναμένουν εἰς τὸν προλιμένα πρῶτον διὰ τὴν ἀπελευθερώσιν κρηπιδώματος καὶ δεύτερον διὰ τὴν ἀεσασφάλισιν ρυμουλκοῦ.

Η ἀγορά μιᾶς νέας μονάδος ὑπὸ τοῦ Οίκου Μάτσα καὶ ἡ ἔξαγγελθεῖσα πρόσκτησις ἐτέρας ὑπὸ τοῦ Οίκου Βερνίκου, δὲν φαίνεται, ὅτι θὰ ἐπιλύσουν τὸ θέμα τῶν ρυμουλκήσεων εἰς τὸν Πειραιᾶ, ὑποστηρίζει τώρα ὁ Ο.Λ.Π. Καὶ τοῦτο διὰ τοὺς ἔχης λόγους:

Δὲν είναι εὐχερῆς ὁ ἐλεγχος τῶν καθ' ἔκαστην διατιθέμενων ρυμουλκῶν ἀπὸ τὰς δύο ἐταιρίες, αἵτινες ἐπιδίδονται, ὡς γνωστόν, καὶ εἰς ναυαγιαρεσίας. Δὲν χρηστοποιούνται πάντοτε παρ' αὐτῶν διὰ τὰς ρυμουλκήσεις, τὰ πλέον κατάλληλα σκάφη. Ἐνίστε διατίθενται ὄγκωδη ναυαγοσωστικά ὑπολειπόμενα εἰς δύναμιν ἔλξεως. Ἀποτέλεσμα, νὰ ἐπιτείνεται ἡ συμφόρησις τῆς κινήσεως εἰς τὴν λεκάνην ἐλιγμῶν τοῦ λιμένος.

Καὶ διατυπούται ἐν συμπεράσματι ἡ ἀποφίς τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π.: Διὰ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἀποτελεσματικῶς, χωρὶς ἐπίζημούς καθυστερήσεις, αἱ εἰς ρυμουλκήσεις ἀνάγκαι τοῦ λιμένος, ἀποτιθοῦνται εἴκοσι τούλαχιστον ρυμουλκά, ἔξ ὧν τὰ ὀκτὼ προσκτηθησόμενα — ὑπάρχουν δώδεκα — νὰ είναι λεύκικα, ισχυρᾶς ἵπποδυνάμεως καὶ μικρού ἐκτοπίσματος.

Ἀμφιβολίαι ἐκφράζονται πάντως, ὅτι τὸ Υπουργεῖον Δημοσίων «Ἐργαν.» ἐπιδείξιν κατανόησιν καὶ αὐτὴν τὴν φοράν εἰς τὸ αἵτημα τοῦ Ο.Λ.Π. Δὲν φαίνεται νὰ συμμερίζεται τὰς ἀποφίεις περὶ ἀνάγκης ἔνισχυσεως — καὶ ὅχι μόνον διὰ ναυπηγήσεις ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ — τοῦ στόλου τῶν ρυμουλκῶν. «Ἀγνωστον διὰ ποιὸν λόγον.

Ἐπει 2½ ὥρας ἀνέμενε πρὸ ἡμέρων ἀγωνιῶδῶς τὸ «Ιωνία» τῆς «Ἐλμές» τὴν προσέλευσιν ρυμουλκοῦ — τοῦ οἰουδήποτε — ἵνα κρατήσῃ τὸ σκάφος καὶ δυνηθῇ νὰ χειρίσῃ ἀποπλέον. Μάταιαι αἱ πρὸς τὴν ἐταιρίαν Βερνίκου ἐπικλήσεις. Η αὐτὴ ἀπάντησις ἐδίδετο: «Χαθήκανε τὰ ρυμουλκά».

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς: Δέν χαθήκανε, ἀλλὰ δὲν ὑπῆρχον διαθέσιμα.

Η ΒΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

«Ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ὑπάρξουν ἀπρόσποτοι ἑξιλίξεις, εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὴν πρόσκτησην τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἐντὸς τρειτίας τὸ δραδύτερον, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ ἔχῃ ὄργανός την ἐπισκευαστικήν δάσιν τοῦ Περάματος. «Ηδη συνεπληρώθη ἡ σχετική προεργασία καὶ πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ καὶ αὐτάς ἡ κατασκευὴ τῆς μεγάλης προβλήτος, εἰς τὴν ὅποιαν διὰ παραβάλλουν τὰ ἐπισκευαζόμενα σκάφη, ἐνῷ καταρτίζεται ἡ διακήρυξις τοῦ διεθνοῦς διαγωνισμοῦ διὰ τὴν ἀγορὰν ἡ τὴν ναυπηγήσιν πλωτῆς δεξαμενῆς, ἀνψωτικής δυνάμεως 13.000 τοννών.

Η νέα ἐπισκευαστική δάσις, συμφώνως πρὸς τὰς διαμορφωθείσας ὁριστικῶν ἀποφίεις τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ὀργανισμοῦ, θὰ ἔξασφαλίζῃ δυνατότητας πολυημέρου παρασμονῆς τῶν πρὸς ἐπισκευὴν πλοίων, δεξαμενισμοῦ, ὑδρεύσεως καὶ παροχῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Θὰ ἔξασφα-

λίζῃ, δηλαδή, τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνετον ἐργασίαν ἐπισκευαστικῶν συνεργειῶν, ἀποστελλομένων ἐκ Πειραιῶς, εἰς τρόπον ὡςτε, ἐπὶ τοῦ παρόντος τούλαχιστον, νὰ μη ἀντιμετωπίζεται ἡ μεταφορὰ τῶν σιδηροπομηχανικῶν ἐργαστασίων εἰς τὸ Πέραμα. Καὶ τοῦτο διότι ἐλλείπουν παντελῶς αἱ δυνατότητες, ἵσως δὲ καὶ ἡ διάθεσις τῶν ἐνδιαφερομένων, διὰ μίαν εἰς τούρειαν κλίμακα ἀνασυγκρότησιν τῆς παλαιᾶς πειραικῆς διομηχανίας ἐπισκευῶν. Η σύμπτηξις ἴσχυρῶν ἐπιχειρηματικῶν μονάδων διὰ τῆς συγχρονεύσεως τῶν πολλῶν πολισμῶν καὶ ἀσθενῶν οἰκονομικῶν, δὲν πρωθεῖται καὶ ἡ ἀνανέωσις τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ ἐκάστου ἐργαστασίου, μεταφερομένου εἰς τὸ Πέραμα, δὲν εἶναι, πρὸς τὸ παρόν, πραγματοποίησιμος. Απαιτούνται σοβαρά κεφάλαια, τὰ ὅποια δὲν παρέχονται καὶ μάλιστα ὑπὸ συμφέροντας ὄρους.

Πάντως, η διὰ τῆς ἀγκυροδολίας τῆς νέας δεξαμενῆς ὄργανωσις και ἀποιούσισι τοῦ Περάματος, πιστεύουν οἱ ἀμρόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π., ὅτι ἀποτελεῖ τὸ πρώτον οὔσιαστικὸν θῆμα διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα. Μετά τινα ἔτη, ὅτε θὰ ἔχουν ἔξασφαλισθή καὶ αἱ προϋποθέσεις ἐγκαταστάσεως συγχρονισμένων ἐπισκευαστικῶν ἐργαστασίων, η βάσις θὰ συγκροτηθῇ κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον. Μέχρι τότε ὅμως, η διάσημενή, βάσις ἔξυπρετούν τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας.

ΑΙ ΑΝΩΝΥΜΟΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΙ

Λαμβάνομεν τελευταίως περισσότερας τοῦ συνήθους ἐπιστολάς ναυτικῶν, διαμαρτυρομένων κυρίως διὰ τὴν ἐλλιπῆ τροφοδοσίαν, ἀλλὰ καὶ δι' ἀλλα περὶ τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων ζητήματα. «Οχι ὀλίγοι εἰναι οἱ ἐπιστολογράφοι μας, οἱ ἔχοντες νὰ διαστηπώσουν τὰς ὀπόψεις τῶν εἰς θέματα γενικώτερου ἐνδιαφέροντος, θιγόμενα ἀπὸ τὰς στήλας αὐτῶν. Μὲ λύπην μας ἔχομεν ὅμως νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι αἱ πλεισταὶ τῶν ἐπιστολῶν εἰναι ἀνώνυμοι καὶ αἱ καταγγελίαι, κατὰ συνέπειαν, ἀνεύθυνοι. Δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ τὰς λάβωμεν ὑπὸ ὄψιν, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ δημοσιεύσωμεν τὰς ἐπιστολάς, ἀφοῦ συχνὰ διεπιστώθηκαν ταὶ τοις κυρώσεις κατὰ τῶν παρεκτρεπομένων, τὰς μόνον τὴν μὴ ἀναγραφοῦν τῶν δυνομέτων τῶν κατόπιν της έπιζητησης τοις κυρώσεις κατὰ τῶν παρεκτρεπομένων, τὰς μιᾶς ἀνωνύμου ἀπιστολῆς;

Θὰ παρακαλέσωμεν τοὺς ναυτικούς, τοὺς ἀλληλογραφοῦντας μὲ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», προκειμένου νὰ διαμαρτυρηθοῦν διὰ τὴν ἀδικον πρὸς αὐτοὺς τοὺς συμπεριφόρων τῶν ἀνωτέρων των, διὰ τὴν κακὴν τροφοδοσίαν ἡ τὴν παραδειγματική τίνος ὑποχρέωσεως διὰ τὸ μισθωτὸν διγούν καὶ τὰς συνήθηκας ἐργασίας, νὰ ὑπογράφουν τὰς ἐπιστολάς των συνιστώντας τοὺς μόνον τὴν μὴ ἀναγραφοῦν τῶν δυνομέτων τῶν κατόπιν της δημοσίευσης τῶν ἐπιστολῶν των. «Ἄλλως ματαιοπονούν. Η σύνταξις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δὲν θὰ λαμβάνῃ τοῦ λοιποῦ ὑπὸ ὄψιν της τὰς καταγγελίαις τῶν ἀνωνύμογράφων.

ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΝ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΠΑΙΝΟΝ

Τώρα, ὅτε ἐτερματίσθησαν τὰ μαθήματα εἰς τὰς Σχολὰς Ἀσπροπύργου καὶ ἡ ὀλοκληρώσισα εἰκὼν τοῦ διαφρεύσαντος σχολικοῦ ἔτους εἶναι πρόσφατος, ἐπιδόβλεπται νὰ διαπιστωθοῦν συμπαθητικές τίνος διοίκησις τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐκταίδευτικού συγκροτήματος. Ο ἀντιπλοίσιφρος κ. Παλιύδος, βοηθούμενος ἀπὸ ἔνα ἐργαστικόν καὶ πρόδημον ἐπιτελείον νέων ἀξιωματικῶν, ἐπέτυχεν ὅτι δὲν κατέρρωσαν ἐπὶ τόσα ἔτη ὅλοι σχεδόν οἱ προκατοχοὶ του. Προΐσθη τὸ ηθος τῶν μαθητῶν, τὴν πειθαρχίαν, καθ' ὅλας δὲ τὰς ἔνδειξεις — διότι τώρα διενεργοῦνται αἱ ἐξετάσεις — καὶ αὐτὴν τὴν ἐπιμελείαν των. Εμερίμνηση μὲ στοργὴν δι' ὅλα τὰ προβλήματα τῶν Σχολῶν, καὶ διὰ τὰς περισσότερον λεπτομερειακάς των ἀνάγκας, διησφάλισης παρὰ τὰς πολλὰς δυσχερείας, τὴν καλύτερα δυνατήν τροφοδοσίαν τῶν μαθητῶν, τὰς μιᾶς αὐριανούς κυβερνήτας τῶν πλοίων μας.

Οι μαθηταὶ τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ἀσπροπύργου, ὑπὸ τὴν ἀξίαν ἡγεσίαν τοῦ Διοικητοῦ των καὶ ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν τοῦ θαυμασίου Ἐφημερίου τῆς Σχολῆς Ἀρχιμανδρίτου κ. Κωτσάκη, ἐνεκαινίασαν τὴν κατὰ μῆνα ἕκδοσιν μικρᾶς ἐφημερίδος, τὴν ὅποιαν ὄντως μαθητῶν τῶν Σχολῶν λαζαλών Ἀσπροπύργου μὲ τοὺς συμμαθητάς των τῶν ἄλλων Σχολῶν, μὲ τοὺς παλαιοὺς μαθητὰς καὶ νῦν ἀποφοίτους τῶν Σχολῶν, ποιοὶ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν γενικῶς. Τὸ πρώτον φύλλον τῆς Ἐφημερίδος αὐτῆς, τοῦ Μαΐου 1963, μόλις περιελθόν εἰς ἡμέρα, περιέχει ἵναν εμπνευσμένον χαριτετισμὸν τοῦ Διοικητοῦ τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου ἀντιπλοίαρχου Λιμ. κ. Ζαχαρία Παλιύδου καὶ συνεργασταν καὶ καθηγητῶν τῆς Σχολῆς λίαν ἐνδιαφέρουσαν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εύχονται εἰς τὴν «Τρίαιναν» μακροζωίαν καὶ προκοπήν.

SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS

Η ΝΕΑ ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Ίδιον αι απόφεις της άρμοδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας διά τὸν χαρακτήρα καὶ τὴν μορφὴν τῆς ὑπὸ σύστασιν Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικών, τῆς ιδρυθησμένης εἰς τὸν Σκαραμαγκάν:

Ἄπο πλευρᾶς θεωρητικῆς καταρτίσεως τῶν μαθητῶν τῆς ἡ-σχολῆς θὰ εύρισκεται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς σχολῆς τοῦ Ασπροπύργου, προσηρμοσμένη σῆμας κατὰ τοιούτον τρόπον εἰς τὸ περιβάλλον τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων», ἐντὸς τοῦ ὅποιου βάθειας λειτουργῆς, ὡστε πλήρως νὰ ἀξιοποιοῦνται αἱ παρεχόμεναι μεγάλαι δυνατότητες δι' ἐντατικὴν καθημερινὴν πρακτικὴν ἀσκησιν. Ως βάσις λειτουργίας τῆς νέας σχολῆς, λαμβάνεται ἡ ἔργασις δὲν ὀλον ἀνεξαρτέων τῶν μαθητῶν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων, ὅπου θὰ ἔχοικειούνται βαθμιαίως μὲ τὸ πλοῖον καὶ τὰ πρωστήρια συστήματα του.

Συγκεκριμένως, τὸ σχέδιον τῆς ὄργανόσεως τῆς νέας σχολῆς περιλαμβάνει τὰ ἔχης χαρακτηριστικά σημεῖα:

Οι ὑπόφηφοι μαθηταὶ δένον νὰ κεκτηται ἐνδεικτικὸν Α' τούλαχι- στον τὰξεως τοῦ ἔξαταξίου γυμνασίου καὶ ἥλικιαν μέχρι 19 ἑτῶν. Οὕτω θὰ παρασχεθῇ ἡ δυνατότητα εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» νὰ εἰσάγονται εἰς τὴν σχολὴν ἀριθμὸν μοθητῶν ἐκ τοῦ ἐργαστοτεχνικοῦ πρωστικοῦ των, ὑψηλῆς ἀποδόσεως.

Λεδομένου ὅτι οι μαθηταὶ θὰ ἔργαζωνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἡ θεωρητικὴ ἐκπαίδευσίς των θὰ διαρκὴ ὠρισμένας ὥρας καθ' ἐκάστην, αἴτινες ἀπαραίτητας δένον ὅπως εἶναι, διὰ λόγους καθαρῶν παιδιαγωγικούς, αἱ πρωΐαι. Οὕτω, ὡς ἡ πλέον κατάλληλος κατανομὴ τῶν ὥρων διδασκαλίας καὶ ἀσκήσεως, θεωρεῖται ἐκείνη τῆς πενταώρου πρωινῆς φοιτήσεως καὶ τῆς τετράωρου ἀπόγευματινῆς ἔργασίας. Θὰ ἡδύνατο, σύμως, ὡς ἐπίσης ἰκανοποιητὴ λύσις, νὰ προκριθῇ, ἐφ' ὅσον διευκολύνει περισσότερον τὰ ναυπηγεῖα, η τετράωρος καθ' ἐκάστην φοιτήσεις καὶ ἡ ἔξιώρως ἔργασία.

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν διάρκειαν φοιτήσεως εἰς τὴν νέαν σχολὴν, προτίνεται ὁ τετραετῆς ἐκπαιδευτικὸς κύκλος, λαμβανομένου ὑπὲρ ὄψιν, ὅτι ἡ φοιτήσις εἴς τὴν σχολὴν μηχανικῶν Ασπροπύργου, μὲ ἡμερινὴν ἐπτάωρον διδασκαλίαν διαρκεῖ τρία ἑτῆ. Διὰ νὰ ἀφομοιωθῇ, συνεπῶς, παραπλήσιον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα, κατὰ τετράωρον διδασκαλίαν ἡμερησίως, θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ προσθήκη τοῦ ἐνὸς ἑτού, ὡστε νὰ μὴν ὑπάρξῃ κίνδυνος αὐτομάτου ὑποβιβασμού τῆς ἀποδόσεως καὶ ἀσφαλῶς, τὸν κύρους τῆς νέας σχολῆς.

Ἐφ' ὅσον τὰ προσόντα τῆς εἰσαγωγῆς τῶν μαθητῶν εἶναι ἀνάλογα ἔκεινων τοῦ Ασπροπύργου καὶ ἐφ' ὅσον ἔξασταλιθῇ ἡ τετράωρος καθ' ἐκάστην διδασκαλία, πιστεύεται, ὅτι τὸ κατάλληλον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα μὲ τὴν ἀκόλουθον ἐνδεχομένως σύνθεσιν: Μαθηματικὲς δὲνέκα ὥρας ἔδυδομαδιάσιας διδασκαλίαν, Φυσικὴ καὶ Χημεία μὲ πέντε ὥρας διδασκαλίαν, Ἑλληνικά — Ἀγωγὴ τοῦ Πολίτου μὲ τέσσαρας, Ἀγγλικά μὲ 18 ὥρας διδασκαλίαν, Θερμοδυναμικὴ μὲ τέσσαρας, Θεωρητικὴ Μηχανικὴ, Ἐφημρομοσμένη Μηχανικὴ, Στοιχεῖα Μηχανῶν καὶ Μεταλλουργία, ἀνὰ δύο ὥρας τὴν ἔδυδομάσια. Ἐπίσης θὰ διδάσκονται, Λέηδητες τέσσαρας ὥρας, Μηχανήματα Σκάφους τρεις, Καύσιμα - Λιπαντικά δύο ὥρας, Ναυπηγεία, Ἐπαγγελματικὴ Γνώσεις ἀνὰ δύο ὥρας, Ἡλεκτρισμὸς ὅκτω, Σχέδιοι δώδεκα καὶ Τεχνολογίας 'Υλικῶν δύο ὥρας καθ' ἔδυδομάσια.

Ἐξηπακούεται, ὅτι ἡ ἔργασία τῶν μαθητῶν τῆς σχολῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἡ ὅποια θὰ ἐπέχῃ θέσιν ἐντατικῆς πρακτικῆς ἀσκήσεως, θὰ συμβούῃ κατὰ τὸ δυνατὸν μὲ τὴν θεωρητικὴν τῶν ἐκπαίδευσιν. Θὰ ἔργαζωνται δηλαδὴ εἰς τὸ μηχανουργεῖον, τὸ μηχανοστάσιον, τὸ λεβητοστάσιον, τὸ ἡλεκτρικὸν ἐργαστήριον κλπ.

Βάσει τῶν δεδομένων αὐτῶν, ὡς ἐπίσης, μιᾶς δυναμικότητος τῆς σχολῆς, περιλαμβανούσης σαράντα μαθητῶν κατὰ τὰξιν καὶ τὸν γενόντος, ὅτι οὗτοι θὰ εἶναι ἔξωτεροι, δὲν θὰ λειτουργῇ δηλαδὴ οἰκοτροφεῖον, ἡ ἀρμοδιότητα ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐμπλέτησης κατὰ προσέγγισιν καὶ τὰς ἀναγκαιότερας κτιριακὰς ἔγκαταστάσεις τὰς ἀνεγερθησμένας ἐντὸς ἡ ἔγγυς τοῦ χώρου τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Αὗται θὰ ἔδει νὰ περιλαμβάνουν εἰς διώροφον κτίριον τέσσαρας αἰθουσαὶ διδασκαλίας, μεγάλην αἰθουσαν σχεδιάσεων, γραφεῖα καθηγητῶν, δοθητικούς χώρους, ὡς καὶ ἔγκαταστάσεις ὑγιεινῆς. Ἐνδεχομένως δὲ καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν, καθ' ὃν θὰ εἶναι δύσκολος ἡ φιλοξενία τῶν μαθητῶν εἰς τὸ ἐστιατόριον τῶν ναυπηγείων καὶ ιδιαίτερα τραπεζαρίαν δυναμένην νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ὡς ἀναγνωστήριον.

Αὕτη, ἐν συντομίᾳ, θὰ εἶναι ἡ μορφὴ τῆς νέας Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικών, τῆς δευτέρας ιδρυμένης εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κέντρου. Κύριον πλεονεκτήμα της, τὸ περιβάλλον, τὸ ὄποιον δὲ μόνον ἀπό πρακτικῆς πλευρᾶς, ἀλλὰ καὶ ἀπό κοδαρῶν ψυχολογικῆς, θὰ ἐπιδράσῃ

ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν προετοιμασίαν νέων ἱκανῶν στελεχῶν διὰ τὰ ημανοστάσια τῶν πλοίων. Πιστεύεται, ὅτι πολλὰ θὰ ἀποδώσῃ ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὡς συνεργασία τῆς μεγαλυτέρας βαρείας διομήσιας εἰς τὴν χώραν μας, τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», καὶ τοῦ Κράτους.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Εύρυνεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἡ δραστηριότης τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου. Συντελούσης καὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν τελευταίων μηνῶν, ήγειρθη περιατέρων καὶ λίαν αἰσθήτως, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξετασθέντων παρὰ τῶν ιατρῶν τοῦ 'Ιδρύματος καὶ τῶν νοσηλευθέντων δαπάναις αὐτοῦ εἰς κλινικάς καὶ νοσοκομεῖα, τόσον εἰς τὸ κέντρον, ὅσον καὶ εἰς τὴν Ἐπαρχίαν. 'Η προσπάθεια, ὅπως καταστῆσι οὐσιωδεστέρα καὶ πλέον ἀνετος ἡ ιατροφαρμακευτικὴ προστασία τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οικογενειῶν των, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν σημαντικότερον ὑδρόβιαν εἰδοσθήλητον πόλεμον τοῦ ναυτικού ἐπαγγέλματος, ἀποτελούν τοὺς λόγους τῆς τοιαύτης αὐξῆσεως τῶν πολλῶν καὶ ποικίλων ὑποχρεώσεων τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου, στοιχεῖας περισσότερον ἀπὸ οιανδήποτε ἄλλην φοράν, ἔχει ἀνάγκην πιστικῆς διαδιοργανώσεως.

Χρειάζεται πράγματι νέας ἐπαρκεῖς κτιριακάς ἔγκαταστάσεις τὸ «Ιδρύματος, τὸ ἐπιφορτισμένον μὲ τὴν ιατρικήν καὶ φαρμακευτικήν προστασίαν τῶν ναυτικῆς μας οικογενειας, νέα, πλέον λυσιτελῆ συστήματα παροχῆς ἐπιστημονικῆς δονθείας καὶ ἔδω καὶ εἰς τὴν Ἐπαρχίαν, καὶ ταῦτα, παραλλήλως μὲ μίαν διοικητικήν καὶ διαχειριστικήν ὄργανων τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὡς ποιοία θὰ ἔχασταιλιζῃ σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ τὸν αὐτοπρόσωπον ἐλεγχὸν τῶν σχετικῶν κονδύλων του Κεφαλαίου 'Ασθενείας.

Ίδου, πάντως, οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς δραστηριότητος τὴν δοτούνται ἀνέπτυξεν δὲ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου κατὰ τὸ 1962, ἐξ ἡς συνάγεται τὸ συμπέρασμα τῆς περαιτέρω σοβαρᾶς αὐξῆσεως τῶν ποληρώσεων τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἐκ τῶν προστατευομένων τοῦ 'Ιδρύματος, ήτοι ἀνέργων ναυτικῶν, ἔργαζομένων, συνταξιούχων φυματικῶν καὶ συνταξιούχων πλοηγικῆς ὑπηρεσίας, ὡς καὶ τῶν μελῶν τῶν οικογενειῶν των, ἔχητάσθησαν παρὰ παθολόγων ιατρῶν 126. 068 ἀπόμα εἰς τὸ κέντρον καὶ 139.222 εἰς τὴν Ἐπαρχίαν, ὑπὸ ιατρῶν εἰδικοτήτων, ἀντιστοίχως εἰς τὸ κέντρον καὶ τὴν Ἐπαρχίαν, 86.498 καὶ 8.076 ἀπόμα, παρεπέμφθησαν δὲ δι' ἐργαστηριακάς ἔξετάσεις συνολικῶς 51.820 ἀπόμα.

Ἐξ αὖ, ἡ νοσοκομειακὴ περίθαλψις προσέλαβε τὰς ἀκολούθους διοικητικές:

Εἰς 22 νοσοκομεῖα τῶν ἐπαρχῶν, εἰς 7 τῶν Αθηνῶν, εἰς 41 κλινικῶν τοῦ Πειραιῶς, 51 τῶν Αθηνῶν, ἐνοσηλευθήσαν κατὰ τὸ 1962, εἰς 1.341 (1961: 1.221).

Κατὰ περιπτώσεις, οἱ νοσηλευθέντες εἰς τὸ κέντρον κατανέμονται ὡς ἔξης: Γυναικολόγικαι παθήσεις ἄπομα 809, νευρολογικαι 235, δρυπτερικαι 223, ύψορολογικαι 162, διθαλμολογικαι 146, παθολογικαι 3.016, χειρουργικαι 1.472 καὶ ωτονιολαρυγγολογικαι 1.150.

Ἄλλα μίαν αναλυτικὴν εἰκόνα νοσηρότητος τῶν ὑπὸ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου προστατευόμενων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, παρέχουν τὰ ἀκόλουθα στοιχεῖα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν παθήσεων, αἵτινες ἀντιμετωπίσθησαν εἰς τὸν ἔξωτερον ιατρείων τοῦ 'Ιδρύματος, εἰτε ὑπὸ νοσοκομείων καὶ κλινικῶν. Καὶ εἰς τὴν πρώτην περιπτώσιν, τῶν παροχῶν ἐπιστημονικῆς δονθείας ὑπὸ τῶν ιατρῶν τοῦ 'Ιδρύματος, αἱ ἀντιμετωπίσθησαι παθήσεις κατὰ σειρὰν σπουδαιότητος ἡσαν αἱ ἔξης: 'Αναπνευστικοῦ συστήματος 20.618 περιπτώσεις, λοιμώδεις 14.330, κυκλοφοριακοῦ 13.968, πεπτικοῦ 13.278, ἀνταλλαγῆς ς 8.200, ωτονιολαρυγγολογικαι 6.936, αἴματος 6.620, νευρικοῦ συστήματος 6.042, ἀλλεργικαι 5.240, διθαλμολογικαι 5.114, δέρματος 5.072, οὐροποιητικοῦ 4.616 καὶ παρεστικαι 4.584.

Δέον νὰ σημειωθῇ, δι μικρὸς σχετικὸς ἀριθμὸς καρκίνων. 'Ἐπι 138.754 περιπτώσεων, μόνων 456 ἀναφέρονται εἰς κακοήθεις δύκους καὶ ὁ ἔλαχιστος ἐπίσης ἀριθμὸς ἀφρόδισιων νοσημάτων, παρὰ τὴν σημειουμένην ἐσχάτως ἔξαρσην των. Περιπτώσεις 94.

Εἰς τὴν δευτέραν περιπτώσιν, παροχῆς νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, αἱ ἀντιμετωπίσθησαι κατὰ σειρὰν σπουδαιότητος ἡσαν αἱ ἔξης: 'Οτονιολαρυγγολογικαι 886 περιπτώσεις, σκωληκοειδιτίδες 828, κυκλησεις 612, πεπτικοῦ συστήματος 514, κυκλοφοριακοῦ συστήματος 398, οὐροποιητικοῦ 338, κήλαι 324 καὶ ἀναπνευστικοῦ συστήματος 298.

Ἡ νοσηλευτικὴ προστασία τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων, ἀναφέρεται ἀποκλειστικῶς εἰς προστατευόμενους τοῦ κέντρου, δεδομένου ὅτι εἰς τὴν Ἐπαρχίαν η νοσοκομειακὴ περίθαλψις παρέχεται ὑπὸ ὠρισμένας περιοριστικάς προϋποθέσεις καὶ δὲν δύναται ἀκόμη νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς εύρεια.

Τηλέφ. Δ/νσις : ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σύρου

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ : ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α. Ε.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - GAS FREE

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΑΣΚΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΔΙ' ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT :

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ Β.Ρ. - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED · HAND · ΥΑΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

FIAT

STABILIMENTO GRANDI MOTORI
20, CORSO MARCONI - TURIN (ITALY)



This motor tanker
is propelled by a
FIAT Diesel engine
type 900 S

the same type of engine
selected for
22 new supertankers
and bulk carriers
from 50.000 tdw
to 90.000 tdw.

Fiat Marine Diesel Engines
the engines designed
and built
to run on boiler oil.

Sole Agent For Greece:
MARINTECO
T.A.N.P.Y. - Building, Akti Miaouli 17-19
PIREUS

"RAFFAELE CAFIERO",
38.000 TDW MOTORTANKER WITH FIAT
ENGINE TYPE 909 S OF 14,900 BHP

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ 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 ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΠΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Έμβασματα

Πᾶσα ἄλλη έξυπηρέτησις

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Εξ αφορμής τού, εις τὸ ὑπ' ἀριθ. 671/430/15.5.63 τεῦχος τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ, δημοσιεύθεντος Σημειώματος, ἐπὶ τῆς ἀπαντήσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὸ περιληφθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 668/1.4.63 ὑμέτερον σχόλιον, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ κάτωθι:

Συμφώνως πρὸς τὴν ἀπὸ μηνὸς Φεβρουαρίου ἐξ ἀσχετικῆς ἐγκύκλιου τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Υπηρεσίας τῆς Ἐλλάδος «περὶ συνεργασίας πρὸς βελτίωσιν καὶ ἐπέκτασιν εἰδικῶν μακροπροθέσμων προγραμμάτων, καλυπτόντων στατιστικὰς ἀνάγκας τῶν Ὑπουργείων», ἔχομεν προδῆ εἰς τὰς ἐνδεικνυόμενας ἐνεργείας πρὸς περαιτέρω συμπλήρωσιν τοῦ μακροπροθέσμου στατιστικοῦ προγράμματος τοῦ Υ.Ε.Ν. ὡς ἔχει καθορισθῆ τοῦτο διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 12889/90/23.4.1960 κοινῆς ἀπόφασεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθὼς ἐπίσης καὶ διὰ τὴς ἐπίσπευσιν τῆς ἐκτέλεσεως τῶν ἐγκεκριμένων προγράμματος περιλαμβανομένων στατιστικῶν ἐργασιῶν.

'Αναλυτικῶσσεις αἱ συμπληρώσεις τοῦ μακροπροθέσμου στατιστικοῦ προγράμματος Υ.Ε.Ν. ἀναφέρονται :

1. Εἰς τὴν στατιστικὴν παρακολούθησιν κατὰ κατηγορίας, κλιμακία χωρητικότητος καὶ ἡλικίας τῶν πλοίων τῶν εἰσαγομένων ὡς κεφαλαίων ἔξωτερικού κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 καὶ ηνοιογημένων ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίαν.

2. Τῶν τοὺς λιμένας καὶ ἀκτὰς τῆς Χώρας σημειουμένων ἀτυχημάτων κατ' ἔτος.

3. Τῶν σημειουμένων ἀτυχημάτων εἰς τὸ ἐπιβατηγὸν κοινὸν ἐπὶ 'Ελληνικῶν πλοίων κατ' ἔτος.

Αἱ προβλεπόμεναι ἐξ ἄλλου εἰς τὸ ἡδη ἰσχύον μακροπρόθεσμον Πρόγραμμα πρὸς ἐκτέλεσιν ἐργασίαὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν στατιστικὴν παρακολούθησιν :

α) ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων πλοίων

β) ἐπὶ τῶν ἀσθενειῶν εἰς τὰ μέλη τῶν πληρωμάτων πλοίων

γ) ἐπὶ τοῦ ὑψους τῶν βεδαιούμενων ναυτιλιακῶν τελῶν

δ) ἐπὶ τῆς ἐκπαιδευτικῆς δράσεως τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐν γένει Σχολῶν ἐκπαιδευσεως ναυτικῶν, ἥτοι τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐγγραφέντων, τῶν φοιτησάντων μέχρι πέτραος τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ἔτους, ἔξετασθέντων, προσχέντων καὶ ἀποφοιτησάντων μαθητῶν ἐκάστης τάξεως καὶ Σχολῆς, ὡς καὶ τῆς συνθέσεως τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ κατ' εἰδικότητα ἐτήσιως.

ε) ἐπὶ τῶν ἀπονεμηθέντων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος, τῶν κεκτημένων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος κατὰ τάξεις, προέλευσιν κλπ. στοιχεῖα, τῶν προσερχομένων εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος κατὰ τάξεις, προέλευσιν κλπ. κατὰ τρίμηνον.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΣΤΕΛΙΟΣ ΚΩΤΙΑΔΗΣ
Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Περιωρισμένη εἶναι ἡ ὡς ἀνακαθοριζόμενη ἔκτασις τῆς στατιστικῆς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐρεύνης. Μᾶς ἐδόθη ἡ ἔυκαιρία εἰς προγράμματον τεῦχος νὰ ὑποδείξωμεν τὰ ὅρια καὶ τὰ σημεῖα τῆς διευρύνσεως της.

ΑΝΑΠΟΛΩΝΤΑΙ ΤΑ ΠΕΡΑΣΜΕΝΑ...

Κύριε Διευθυντά,

Παλαιός καὶ τακτικὸς ἀναγνώστης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν — ἔξαιρέσθε τῆς πολεμικῆς περιόδου — εἰχον ἀνέκαθεν σχηματίσει τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ τοῦ μοναδικοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας σοδάρου δημοσιογραφικοῦ ὄργανου. Πέραν τῶν «Γραμμάτων ἀπὸ τοὺς ὡκεανούς», ποὺ τώσα γράφονται ἀπὸ τὸ «μουράγιο», μόνον τεχνικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ ὑλὴ ὑψηλῆς ὀλκῆς εὐρισκεθεῖσαν εἰς τὰς στήλας σας. Δι' αὐτὸ καὶ μοῦ προεκάλεσε τελευταίως πραγματικὴν ἐκπληξιν ἡ στροφὴ τῆς προσοχῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ πρὸς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα τῆς ναυτιλιακῆς ζωῆς, οἷα εἶναι τὰ ἀτομικὰ ζητή-

ματα τῶν ναυτιλούμενων μας.

Διὰ νὰ είμαι σαφέστερος: Δὲν μοῦ ἥρεσεν ἡ δημοσίευσις εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς ἐπιστολῆς κάποιου μετανάστου «γιὰ τὸ ἀμπογιάτιστο βαπτόρι μὲ τὴν παλὴν σημαίαν», ποὺ παρετήρησε σὲ ἑνα λιμάνι τῆς Ἀργεντινῆς. Τὰ «Ν.Χ.» καλύτερον παντὸς ἄλλου θὰ πρέπει νὰ γνωρίζουν τοὺς λόγους τῆς οἰκονομίας στὰ χρώματα, τῆς ἐλλείψεως καινουργοῦσι σημαίας, τῶν χιλιοματισμένων κάδων καὶ κάθε ἄλλης τασιγκουνιάς ἔστω. «Ἄν ὁ «ἐπὶ τῆς ὑλῆς» σας ἀνεδίφα τὰς σελίδας τῶν ναυλώσεων ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεῦθεν, ὅχι μόνον δὲν θὰ ἐδημοσίευε τὴν ἐπιστολήν, ἀλλὰ καὶ — ἀν τὸ ἔμεντον καὶρος — θὰ ἔγραφε δύο λόγους εἰς τὸν φιλόπατριν μετανάστην ἔξηγωντας εἰς αὐτὸν τὴν κατάστασιν καὶ τοὺς λόγους τῆς αἰματηρᾶς οἰκονομίας. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπάντησιν τοῦ Ναύτου εἰς τὰς ἑρωτήσεις του, τὴν ἐπικροτούμενην ὡς τὴν πρέπουσαν, ποὺ ἐπερίμενε κανεὶς ἀπὸ καθε κουρασμένον ναύτην.

Μὲ αὐτὰς τὰς σκέψεις μᾶς εύρεν ἡ ἔκδοσις σας τῆς 15ης Ἀπριλίου, ὅποτε ἐδοκιμάσαμεν μεγαλύτερα ἐκπλήξειν διαβάζοντες τὴν ἐπιστολὴν δύο ναυτικῶν, ἡ ὅποια μᾶς ἐπληροφόρει, ὅτι κλαίνε οἱ δόκιμοι, κλαίνε οἱ ναύτες, κλαίνε οἱ λαδάδες καὶ ὅτι δοῖοι οἱ κλάδοι θρηνοῦν καὶ ὅδύρονται. Πρὸς στιγμὴν ἐνομίσαμεν, ὅτι μέγα κακὸν ἔπληξε τὴν Ναυτιλίαν μας. Εὔτυχῶς ὅμως καὶ πρὸινον καὶ ἡμᾶς τὰ δάκρυα, ἐστρέψαμεν τὴν σελίδα καὶ ἀντελήφθημεν, ὅτι τὸ κακὸν ήταν μικρόν, περαστικὸν καὶ περιωρισμένης φύσεως. «Ἄς κλάψουν δόσο θέλουν οἱ θαλασσόλυκοι αὐτοί. Ἡ ιδικὴ τῶν ἀπώλεια θὰ είναι κέρδος ἄλλων, ἔως ὅτου ἔλθῃ καὶ αὐτῶν ἡ σειρά... νὰ κλαίνε!...

Πραγματικῶς, κ. Διευθυντά, τὰ χρόνια ἄλλαξαν γιὰ ὅλους μας, ἀκόμη καὶ γιὰ τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Στὰ καλὰ τὰ χρόνια, ποὺ ἡ οἰκονομία ἐλύγετο «ενοικοκυρίοις» καὶ ἡ παλῆ σημαία ἐθεωρεῖτο τιμὴ τοῦ καπετανείου, τὰ δὲ «Ν.Χ.» δὲν ἐδημοσίευεν «κλάματα θαλασσόλυκων», ἐσέδομέθα καὶ ἔξειτομούσαμεν τοὺς καλούς καπετανίους, ἐφοδιύμεθα τὰ «στραβόξυλα» καὶ ἀλλοίμονοι εἰς ἔκεινους ποὺ δὲν ἔνεπνεον μὲ τὰς πράξεις των τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὸν σεβασμὸν ποδὸς αὐτούς ἡ ποὺ δὲν ἤσαν ἀρκετά ισχυροί, διὰ νὰ ἐμπένονται. «Ἀγαπάούσαμεν αὐτούς ποὺ ἤσαν «τοῦ χειρού» μας. Αὐτοὶ ὅμως δὲν ἔμεναν γιὰ πολὺν καιρὸν στὴ γεφύρα.

Δὲν ὑπάρχει καμμία διάθεσις εἰς τὸν γράφοντα νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν ικανότητα, τὴν καλωσύνην καὶ κάθε θαλασσινή ἀρετὴν τοῦ φίλου πλοιάρχου, τὸν ὅποιον καλῶς γνωρίζουμεν καὶ ἀληθινὰ ἔκτιμῶμεν. «Ἐκλαύσε τὸ πλήρωμα τὴν ἀποχώρησίν του. «Κλαίμε» καὶ ἡμεῖς καὶ οἱ θαλασσες καὶ πρὸ παντὸς τὰ καράδια, γιατὶ ἔχουμε τέτοια πληρώματα ποὺ κλαίνε! Καιρὸς γιὰ ὅλους μας νὰ κλαύσωμεν!...

Μετὰ τιμῆς
Κ.Σ.Χ.

Μπουένος "Αὔρες, 24 Ἀπριλίου 1963

Η ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ ΠΟΡΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας ἀνέγνωσα τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ὑποπλοίαρχου κ. Καρατζῆ, τὴν ἀπευθυνομένην πρὸς δοκίμους. «Ἄς μοῦ ἐπιτρέψῃ ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος, μὲ δοῦλον τὸν σεβασμὸν ποὺ ἐπιτάλει ἡ ιεραρχία, νὰ ἐκφέρω τὰς ἀπόψεις μου, ποὺ ἀποτελοῦν, ως ἀλτίζω, τὰς ἀπόψεις καὶ ἄλλων συναδέλφων μου, συγχρόνως δὲ νὰ ἀπαντήσω εἰς τὰς ἀρωτήματα τῶν προϊσταμένων μας ὑποπλοίαρχων καὶ πλοιάρχων. Είχον τὴν «τύχην» νὰ διεξέλθω τὸ διάστημα τῆς «δοκίμου ζωῆς ὑπὸ δύο» — κατὰ κάποιουν τρόπον — ἀντιθέτους ἀντίπροσωπευτικᾶς συνθήκας, ἥδη δὲ μετὰ τὴν συμπλήρωσην 19μῆνων ὑπηρεσίας, δύναμαι νὰ θεωρῶ ἐσαύτον ἀνθυπολοίαρχον. Οὕτω, ἀπὸ μίαν νέαν καὶ εὐνοϊκήν σκοπιάν διὰ κριτικήν, ἐλπίζω νὰ μὴ παρασυρθῶ καὶ νὰ είμαι, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀμερόληπτος.

Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν ἀναγκαιότητα τῆς ὑπηρεσίας τοῦ δοκίμου. Οἱ θεοπίσαντες αὐτὴν ησαν, ἀσφαλῶς, σοφώτεροι ήμων. «Ἡ γεννώσις τῶν ἐργασιῶν καταστρώματος (ματσακόνι, φασίνα, ρεμεντάρισμα κ.λ.π.) καὶ ἐπὶ πλέον ἡ γεννώσις τῶν χαρακτήρων καὶ τῆς ψυχολογίας τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τοὺς ὅποιους θὰ χρειασθῇ ἀργότερον νὰ διευθύνωμεν, δύνανται ν' ἀποκτηθοῦν μόνον διὰ στενῆς ἐπαφῆς καὶ πολυμήνου ὑπηρεσίας. «Ἡ τάσις διὰ τὴν πρόωρον ἀνιδόνον, ποὺ χαρακτηρίζει δοῦλους τοὺς διελθόντας τὸ στάδιον τοῦ δοκίμου, ίσως νὰ μὴ προέρχεται ἀπὸ φόδον «μήπως χάσωμεν τὴν γέφυραν».

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

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

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

VENEZIA

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

MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CON-
DUCTED BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE RE-
QUEST OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL COR-
RESPONDENCE CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE
OFFICE.

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

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

Πολλάκις, άσχετοι παράγοντες μὲ τὴν πρὸς τὰ ἀξιώματα φιλοδοξίαν μας ἡ καὶ περιπτώσεις δοκίμων, οἵτινες μὲ ἐλαχίστην προϋπηρεσίαν ἀνερρίχθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν εἰς τὴν γέφυραν, μᾶς κάμνουν δίλγον διαστικούς. Ἡ προσγείωσις εἰς τὴν σημερινὴν πραγματικότητα εἶναι ἀπαραίτητος, ἀλλὰ πρέπει αὕτη νὰ γίνεται, νομίζω, μὲ τὴν προσήκουσαν δυμάλοτητα καὶ λεπτότητα.

Είναι ἐπόμενον, ὁ δόκιμος ποὺ ἔχει διέλθει 14 ἔως 15 ἑτη εἰς τὰ μαθητικὰ θρανία, νὰ διατηρῇ ἀκόμη τὴν ψυχολογίαν καὶ τὴν νοοτροπίαν τοῦ μαθητοῦ, ἡ δὲ μετάπτωσίς του ἀπὸ τὸν μαθητὴν εἰς τὸν ἐργάτην ἔξεισται προσδευτικῶς καὶ οὐχὶ ἀποτόμως. Ἀπὸ τὴν σχολὴν ἀτεκμόσιες δόδοις ὥρισμένας γνώσεις καὶ θὰ ἐπεθύμει νὰ τύχουν αὐταὶ καποῖας ἀναγνωρίσεως καὶ δχι νὰ ὑποτιμῶνται ἡ καὶ νὰ χαρακτηρίζωνται ὡς ἀνωφελεῖς ἡ περίτται. Δυστυχῶς καὶ ἡ δευτέρα περίπτωσις δὲν εἶναι σπανία. Ἡ γνώσης τοῦ ματσακονιοῦ, τῆς φασίνας καὶ τοῦ χρωματίσματος εἶναι ἀναγκαία καὶ χρήσιμος. Ἡ γνώσης ὅμως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας εἶναι, λοιπόν, ἀνώφελος καὶ ἀποτελεῖ περιττὸν φόρτον;

Διατὶ αὐτὴ ἡ ὑποτιμησίς τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἡ παραγνώριση τῶν προσπαθειῶν ὅλων ἔκεινων, οἱ ὄποιοι μοχθοῦν διὰ τὴν ἄνοδον τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας;

Ἄλλοτε πάλι ἐστημείωθησαν περιπτώσεις, καθ' ἀς καταβάλλονται προσπάθειαι νὰ ἀποδειχθῇ διὰ λόγων εἰς τοὺς ἀνισχύρους νὰ ἀντιδράσουν δοκίμους, ὅτι οἱ ἐκ τῶν γυμνασίων προερχόμενοι εἶναι πάντοτε καλύτεροι καὶ πλέον ἐπιτυχημένοι καὶ ὡς ἀξιωματικοὶ καὶ ὡς πλοίαρχοι. Εἰς τί ἀποβλέπει ἡ διάκρισις αὐτῆς; Καὶ πῶς ἡμπορεῖ νὰ προδικάζεται ἔνα ἀποτέλεσμα, τοῦ ὅποιου ἡ Ἑκβασις ἀποτελεῖ, καθαρῶς, θέμα προσωπικῆς ἑνὸς ἐκάστησης καταρτίσεως καὶ προσαρμογῆς; Ἡ συμπαθεστάτη πλειονότητης τῶν ἐκ γυμνασίων προερχόμενων συναδέλφων μας διεγάγει — ἀναμφισβήτητας — ἀγώνα δυσκολώτερον καὶ πλέον ἀξιοθαύμαστον παρὰ ἡμεῖς, διότι προσπαθοῦν μόνοι των παραλλήλων πρὸς τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν, νὰ καταρτισθοῦν θεωρητικῶς ἐπὶ θεμάτων, τὰ ὅποια ἡμεῖς ἐδιδάχθημεν ἐπὶ διετίαν.

Ἐπιδεικνύουν οἱ ἀρμόδιοι τὴν δέουσαν φροντίδα καὶ συμπαράστασιν, διὰ νὰ τοὺς βοηθήσουν εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα: Διαθέτουν, δηλαδή, δῷλοι οἱ ὑπόπλοιαρχοι ἔστω καὶ ἡμίσειαν δρῶν ἡμεροσίων διὰ μίαν συστηματικήν διδασκαλίαν τῶν δοκίμων; «Υπάρχουν, δυστυχῶς, ἀρκετὰ παραδείγματα καὶ περιπτώσεις δοκίμων, εἰς τοὺς ὅποιους δὲν ἐπετράπη εἰς διάστημα τριετοῦς καὶ τετραετοῦς ὑπηρεσίας των νὰ χρησιμοποιήσουν τὸν Ἐξάντα. Τούτῳ καὶ μᾶς πείθει, διότι πολλάκις οἱ ἐκ Γυμνασίων προερχόμενοι γίνονται δεκτοὶ μὲ ἀδιαφορίαν, ἀντὶ νὰ περιβάλλονται μὲ ἐνδιαφέρον καὶ στοργήν.

Ἐπικρατεῖ συχνὰ ἡ ἀντίληψις, ὅτι πρέπει νὰ προηγηθῇ ἡ πρακτικὴ ἔξασκησις καὶ ὅτι — δῆθεν — ὑπάρχει χρόνος θεωρητικῆς καταρτίσεως τῶν ἀργότερον, ὡς ἀξιωματικῶν. «Ἄς μὴ λησμονῶμεν, ὅτι «τὸ συντομώτερον εἶναι καὶ τὸ καλλίτερον», διότι ὁ χρόνος ἀπομακρύνει τοὺς δοκίμους ἀπὸ τὰς γυμνασιακάς των γνώσεις, καθιστά δυσκολωτέραν τὴν

προσπάθειάν των καὶ τοὺς ἀπογοητεύει, καθὼς καὶ ὅτι ὁ ρόλος τοῦ ἀξιωματικοῦ εἶναι νὰ γνωρίζῃ καὶ οὐχὶ νὰ πειραματίζεται, διὰ νὰ μανθάνῃ.

Ὦ πρὸς τὴν ἀνωνυμίαν τῶν παραπονεθέντων δοκίμων, ἵσως αὕτη δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἐκπλήξῃ τὸν κ. «Υποπλοίαρχον διότι, ἐνῷ εἶναι εὔκολον νὰ καταφέρωμεθα ἐναντίον τῶν ὑφισταμένων μας, λόγοι σκοπιμότητος μᾶς ἐπιβάλλουν πολλάκις τὴν ἀνωνυμίαν, ὅταν κρίνωμεν προϊσταμένους, ἔστω καὶ ἀν αἱ παραπορήσεις καὶ ἐπικρίσεις μας δὲν στερούνται διάσεως καὶ λογικῆς. Ἡ θεσπίσασα τοὺς νόμους Πολιτείας ἐπαγρυπτεῖ, δεδούσις, διὰ τὴν τήρησίν των καὶ ἀποδίδει δικαιοδόνην, ἡ ἀπόλυτης δημόσιας ἑνὸς δοκίμου, ἐν τῷ διεκδικού του δικαίου του, συνεπάγεται ἀπώλειαν χρόνου, παράγοντος λίαν σημαντικοῦ διὰ τὰ πρῶτα βήματα τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας.

Εὐελπιστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς παρούσης μου,

Διατελώ μετὰ τιμῆς
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΖΑΝΝΗΣ

Νιούπορτ Νιού, 20 Μαΐου 1963 Δόκιμος πλοίαρχος ΔΣΕΝ/Α

ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε μοι νὰ σημειώσω ὅτι αἱ εἰς τὰ «NAYTIKA XRONIKA» δημοσιεύμεναι μελέται ἐπὶ τῆς μεγάλης ἀλείας, τοῦ συνεργάτου σας κ. Κόμπτη — ὡς ἡ εἰς τὸ φύλλον Ιης τρέχοντος ἄκρως ἐνδιαφέρουσα ὑπὸ τὸν τίτλον «Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΛΙΓΕΙΑΣ ΘΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΗ ΜΕ ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ» — ιδιαιτέρως συγκινούν, ἀλλὰ καὶ διαφωτίζουν ὅλους τοὺς περὶ τὴν θάλασσαν ἀσχολουμένους.

Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην μελέτην σαφῶς ἀναφέρεται ὅτι παλαιά τινα πλοία μιὰς κατηγορίας τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μας, ἐπωφελῶς δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλείαν καὶ δὴ εἰς τὰς μακρινάς ἔξορμησεις, ὡς πλωτὰ ἐργοστάσια 10.000 τόν. καὶ ἄνω.

Ἡ περίπτωσις αὕτη παρουσιάζει ὄντως μέγας ἐνδιαφέρον, τόσον διὰ τοὺς διοζέτοντας τὰ παρήλια ταῦτα πλοῖα — ἀντιοκονωμικά, μὲ ἐπικινδύνως μειωμένην τὴν συναγωνιστικήν των ικανότητα καὶ διὰ τὰ ὅποια τὸ μέλλον ζφερον διαγράφεται — ὅσον καὶ ἀπὸ τεχνικῆς σκοπιάς καὶ γενικώτερον. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου θὰ παρεκάλουν θερμῶς ὅπως ὁ κ. Κόμπτης, μὲ τὴν σαφήνειαν ποὺ τὸν χαρακτηρίζει, μᾶς δώσῃ ἐπὶ τῆς ζωτικῆς αὐτῆς περιπτώσεως λεπτομερεστέρας πληροφορίας.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΠΑΝΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ
Ναυπηγός
(1. Δροσοπούλου 74)
Αθήναι

Αθήναι, Μάϊος 1963

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N.Y.

G. C. CRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES
and RENEWAL PARTS for

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT BOILER TUBES FINNED TUBES STUDDED TUBES ECONOMIZER ELEMENTS BURNER PARTS
GAUGE GLASSES SOOT BLOWER ELEMENTS

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS DISTILLERS EVAPORATORS WATER BOXES COOLERS CONDENSER TUBES HEATING COILS EVAPORATOR COILS

PUMPS and PARTS

FOR DEAN DEMING INGERSOLL-RAND K.S.B. (GERMAN) MORRIS NATIONAL TRANSIT WARREN WESTCO WORTHINGTON

MANILA AND WIRE ROPE FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

ST. LAWRENCE SEAWAY and

PANAMA CANAL

APPROVED

FAIRLEADS

TAYLOR,

PALLISTER

ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE

DIESEL AND TURBINE ENGINES

GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

ΣΥΝΕΧΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

ΩΣ ΕΜΦΑΝΙΖΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΤΗΣ ΠΑΡΕΛΘΟΥΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Ο ισολογισμός της χρήσεως 1962, δύστις ένεκριθή υπό τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ν.Α.Τ., παρέχει πλήρη εικόνα τών οικονομικών τού 'Ιδρυματος, ώς και τών άποτελεσμάτων από μίαν συστηματική δρστηριοποίησιν τών υπηρεσιών του.

Πέραν τούτου, όμως, ό νέος ισολογισμός τού άσφαλτικού όργανισμού τών ναυτικών μας, έπιτρεπτει τήν διατύπωσιν δύο είστει, καιρίας σημασίας, συμπερασμάτων:

Πρότον, δτού τού Ν.Α.Τ. έπέτυχε νά παρακολουθήσῃ κατά πόδας τήν άλματώδη έξελιξιν τής Ναυτιλίας κατά τά τελευταία έτη και δεύτερον, νά καταστή είς όργανισμός σταθερώς άναπτυσσόμενος.

Κατόρθωσεν εξ άλογληρου, δτού δέν έπετυχεν, μέν μέρει έστω, τό Υπουργείοντον Ναυτιλίας, τό όποιον άσθμαν άκολουθει είς μεγάλην πάντοτε άπόστασιν τήν άναπτυξήν τού έφοροισμού και τήν πρόσδον τής ναυτικής έργασίας. Είναι ό μόνος κλάδος τής ναυτικής διοικήσεως, δύστις ταχέως έξοικειώθη και έπιτυχως άντεμετώπισε τά προβλήματά του.

Τά κύρια χαρακτηριστικά τού ισολογισμού τής παρελθούσης χρήσεως, είναι ή αύξησις τόσον τού σκέλους τών έσδων σσον και τών έξδων, ή έπισήμανσις ένος σοδαρού πλεονάσματος και ή πλήρης τακτοποίησις τών έναπεμενουσών πολαιών έκκρεμοτήτων («ναυτολόγια πλοίων εις δραχμάς», «ναυταποστολαι 1945 - 1949»).

Ούτω, τά έσοδα τού 'Ιδρυματος κατά τό 1962 άνηλθον εις 299.691.039 δρχ., τά έξοδα εις 204.943.395 δρχ. και τό πλεόνασμα εις 94.748.544 δρχ. Έκ τής συγκρίσεως πρός τά άντιστοιχα ποσά τού ισολογισμού τής χρήσεως 1961 προκύπτει, αύξησις τών έσδων κατά 13,05% και τών έξδων κατά 10,68%. Ή αύξησις τού δευτέρου τούτου σκέλους πρέπει νά σημειωθή, δτού είναι θετική. Αντιπροσωπεύει δηλαδή καθαρώς, δαπάνας τής άσφαλτισεως. Τά έξοδα διοικήσεως έμφανιζουν μικράν άναλογως αύξησιν. Ή προσδήκη τού προκύψαντος πλεονάσματος άναβιθάζει τά άσφαλτικά άποθεματικά τού Ν.Α.Τ. κατά Δεκέμβριον τού 1962 εις 531.578.037 δρχ.

ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΞΟΔΑ

Εις τήν έκθεσιν τήν όποιαν προτάσσει είς τόν ισολογισμὸν ό διευθυντής τού Ν.Α.Τ. άντιπροσωπούς κ. κ. Αντωνόπουλος και ή όποιαί θού με τό κύριον σώμα τού ισολογισμού, έχαρακτηρίσθη υπό τών άρμοδων και τών μελών τού συμβουλίου, ώς η τελειοτέρα και πλεονύπευθυνος έργασία, ητις έγένετο τά τελευταία έτη έπι τών οικονομικών τού 'Ιδρυματος, παρέχονται και τά έξης άναλυτικά στοιχεία διά τά έσοδα και τά έξοδα τής παρελθούσης χρήσεως:

Η ποσοστιαία κατανομή τών έσδων τού 'Ιδρυματος, έχει ώς έξης: Έκ τακτικών εισφορών 83,35%, έκ κοινωνικών πρώων 4,92%, έκ διαφόρων έσδων 3,07% και έκ προσδόνων περιουσίας 8,66%. Ή κατά 13,05% αύξησις τών έσδων άντιπροσωπεύει ποσόν 34.595.198 δρχ., ένω κατά τά άμεσως προηγούμενα έτη τά έσοδα τού Ν.Α.Τ. ένεφανισαν τάς άκολούθους διακυμάνσεις:

1957: Αύξησις κατά 48.879.882 δρχ., 1958: Μείωσις κατά 13.550.407 δρχ., 1959: Μείωσις κατά 2.763.364 δρχ., 1960: Αύξησις κατά 45.873.364 δρχ., 1961: Αύξησις κατά 66.353.128 δρχ. Αι έκ τών

άριθμών αύτών προκύπτουσαι σημαντικαί αύξησεις, πλήν τών έτων 1958 και 1959, άποτελούν καθαράν εισφοράν τής Μεγάλης Ναυτιλίας.

Ο ρυθμός τών εισπράξεων τού έτους 1962 έπεταχύνθη κυρίως, εις τόν τομέα τών άφειλών έκ τών ναυτολογίων τών ποντοπόρων πλοίων. Ούτο, αι κατά τήν χρήσιν αύτην εισπράξεις άπεδωσαν 49.135.497 δρχ. έπι πλέον τών άντιστοιχών τού 1961, διότι έξωφληθησαν 337 έπι πλέον ναυτολόγια (684 κατά τό 1961 και 1.021 κατά τό 1962).

Η άποδοσίς κατά ναυτολογίου ποντοπόρων πλοίων ύπελογίσθη μέδασιν τήν προσδιορισθείσαν θιάρκειαν έκαστου έξοφλουμένου ναυτολογίου ή καταστάσεως συμβεδηλημένου πλοίου, εις 3.222 λίρας 'Αγγλίας.

Έκ τού ποσού αύτου, τά 50,12% συνιστούν έσοδον τού Ν.Α.Τ. και τά 49,88% περιέχονται είς Ταμείον Προνοίας, Κεφάλαιον 'Ανεργίας, Κεφάλαιον Ναυτ. Έκπαιδεύσεως, Δημόσιον, ΟΓΑ κλπ.

Η κατά ποσοστόν αύξησις τών διαφόρων κατηγοριών έσόδων κατά τό 1962 έχει ώς έξης:

Εισφοραί πάσχεις φύσεως ήσφαλισμένων 20,05%, εισφοραί πλοιοκτητών 21,61%, κοινωνικοί πόροι 5,02% και πρόσδοτοι περιουσίας 8,91%.

Αντιθέτως, μειωμένη άποδοσίς έσημειώσαν κατά τό 1962 αι έξαγοραί ίπηρεσίας (-9,18%). Τούτο άποδίζεται είς τόν περιορισθείτα άρμοδιον τών μη συμβεδηλημένων μετά τού Ν.Α.Τ. πλοίων. Πάντως, ή μείωσις αύτή ισοφαρίσθη έκ τής αύξησεως τών λοιπών καταβολών τών ήσφαλισμένων.

Όσαύτως μείωσιν ένεφανισαν αι έκ προσθέτων τελών τών ναυτολογίων εισπράξεις. Ύπολογίζονται αύτα εις 14,28% και εύρισκονται έν άρμονιά πρός τόν έπιταχυνθέντα ρυθμόν έκ τής εισπράξεως τών άφειλών τών ποντοπόρων και άκτοπλοικών πλοίων, ώς και πρός τό σύστημα τής κατοβολής τών άφειλομένων άνα έξαμηνον με ταυτοχρονον άντικατάστασιν τού ναυτολογίου.

Στοιχεία ώς πρός τά έξοδα περιλαμβανόμενα επίσης είς τήν εισηγητικήν έκθεσιν τού ισολογισμού:

Η κατανομή τών έξδων διά τήν χρήσιν τού 1962 έχει ώς έξης: Διά παροχών 90%, διά δαπάνας διοικήσεως NAT και ΜΕΘ 4,3%, διά δαπάνας περιουσιακών στοιχείων 5,48%.

Αι κατηγορίαι αύται δαπανών ένεφανισαν τάς άκολούθους διαφοροποίησεις έν σχέσει πρός τάς άντιστοιχους τής χρήσεως τού 1961: Ήγινησαν αι δαπανών παροχών κατά 28.648.969 δρχ., ήτοι κατά ποσοστόν 18,34%. Ήγινησαν αι δαπανών διοικήσεως κατά 522.830 δρχ., ήτοι κατά ποσοστόν 8,35%, ώς και αι δαπανών περιουσιακών στοιχείων κατά 1.686.877 δρχ., ήτοι κατά ποσοστόν 17,67%. Ή αύξησις τών δαπανών διά παροχάς, άποδίζεται: Πρώτον είς τήν κατ' έτος φυσιολογικήν αύξησην τών συνταξιούχων και δεύτερον, είς τήν χορηγηθέσταν ένιασια κατά συνταξιούχων αύξησην έκ δρχ. 125, μετά παραλλήλου αύξησεως τού κατωτάπου όριου συντάξεως. Ό παρατιθέμενος πίναξ διδει τήν έξελιξην τών δαπανών διά παροχάς κατά τά τελευταία έτη:

1957	Δρχ. 106.194.000
1958	» 123.088.000
1959	» 132.967.000
1960	» 138.774.000
1961	» 156.134.000
1962	» 184.777.000

Διά τόν έπακριθέστερον προσδιορισμόν τών δαπανών τών παροχών, ή ίπηρεσία τού Ν.Α.Τ. προέβη είς έμπειριστατωμένην στάθμησιν τών συνταξιούχων παραγόντων τών ναυτικών έκ τών όποιων προκύπτουν τά έξης στοιχεία:

1) Μέση συντάξιμος ίπηρεσία ναυτικών:
1958: 23 έτη, 1959: 23,8, 1960: 23,5, 1961: 22,5 και 1962:

Hellenic General Supplies Co.

SHIPPING PROVIDORES — IMPORTERS — EXPORTERS

E. KATSAROS, MARINE ENGINEER, PROPRIETOR

TELEPHONES: 61-8671
61-8672

AFTER HRS.: 663-1049

CABLE ADDRESS:
"KATSAROS SYDNEY"

SYDNEY/RADIO 28 3 1153

MASTER M/v OR S/S APPROACHING AUSTRALIA

FOR YOUR GUIDANCE TO AVOID LENGTHY DELAY MAKE SURE CARGO GEAR CERTIFICATE IN FORCE ALL CARGO GEARS IN GOOD WORKING CONDITION ALL SHACKLES AND BLOCKS FRESHLY MARKED SLINGS MUST BE LIVERPOOL TYPE OTHERWISE UNACCEPTABLE STOP IF FITTINGS FOR GRAIN ERRECTED ASCERTAIN ACCORDING APPROVED PLAN AND WHEAT TIGHT STOP TO AVOID FUMIGATION ALL HOLES MUST BE ABSOLUTELY CLEANED AND SPRAYED WHERE NECESSARY OTHERWISE FUMIGATION COSTING ABOUT 700 POUNDS PLUS DELAY UNAVOIDABLE STOP SUGGEST CONTACT HELLENIC GENERAL SUPPLY CO. TELEGRAPHIC ADDRESS «KATSAROS SYDNEY» FOR PROVISIONS STORES CASH TO MASTER AND ANY OTHER ASSISTANCE YOU MAY REQUIRE WE ASSURE YOU THIS IS A COMPANY EVERY SHIPOWNER SHOULD DEPEND UPON CONFIRM.

HELLENIC HOUSE

251-253 ELIZABETH ST.,

SYDNEY

OWNERS

22,9 έτη.

Οι άριθμοι αύτοι καταδεικνύουν ότι οι μέσοι συντάξιμοι χρόνοι δι' έπαγγελμα ως τὸ ναυτικόν, είναι άρκοντως ύψηλοι.

2) Διάρκεια συντάξιος διάρκειας τών έξι ελθόντων έξι αύτης, κατά τὰ έτη 1961 καὶ 1962:

Κατά τὸ 1961 ναυτικοί συντάξιοι 244 μὲν μέσην διάρκειαν 13,4 έτη καὶ κατά τὸ 1962 ναυτικοὶ 303 μὲν μέσην διάρκειαν 12,4. Οικογένειαι ναυτικῶν, λόγω θανάτου συντάξιούχου, κατά τὸ 1961 άνηλθον εἰς 178, μὲν μέσην διάρκειαν 15 έτη καὶ 222 κατά τὸ 1962, μὲν μέσην διάρκειαν 17,5 έτη. Οικογένειαι ναυτικῶν λόγω θανάτου ήσφαλισμένου, κατά τὸ 1961 104 μὲν μέσην διάρκειαν 22,7 έτη καὶ 154 κατά τὸ 1962, μὲν μέσην διάρκειαν 23,3 έτη.

Διό τὴν αὐξήσιν τῶν δαπανῶν διοικήσεως καὶ τῆς ἀκινήτου περιουσίας, εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἀναφέρονται, ότι αἱ πρώται δαπάναι ηὔσηθσαν λόγω ἑξόδων λειτουργίας γραφείων καὶ ιδίως τῶν ΜΕΘ, ἐνώ αἱ δεύτεραι ἐπειδαρύνθησαν, λόγω καταβολῆς εἰς τὸ δημόσιον ηὔημένων φόρων.

Η ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ἡ ἐκ 542.548.915 δρχ. περιουσία τοῦ Ταμείου (ἔναντι 459.777.000 δρχ. τοῦ 1961) κατανέμεται κατ' εἶδος καὶ ποσοστά, ώς ἔξης:

	1962	1961
'Ακίνητα	12,35%	15,48%
Δάνεια	6,45%	8,74%
Χρεώγραφα	5,62%	0,81%
Χρηματικοὶ τίτλοι	1,38%	2,59%
Τράπεζαι	68,53%	71,37%
'Υλικά	0,79%	1,01%
Χρεώσται	4,88%	—

Αἱ ἐκ τῆς περιουσίας πρόσοδοι παρουσιάζουν αὐξῆσιν κατὰ ποσού στὸν 8,91% ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ἀντιπλοιάρχου κ. Ἀντωνοπούλου περιλαμβάνεται καὶ ἔνας ἀπολογισμὸς τῶν πραγματοποιηθεισῶν ἐργασιῶν κατά τὸ 1962 εἰς τὸ 'Ιδρυμα. Τὰ κυριότερα σημεῖα τοῦ ἀπολογισμοῦ τούτου ἔχουν ώς ἔξης:

Κατηρτίσθη ἀναλογιστικὴ μελέτη διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τὸν κ. Ζωπαντίνα. 'Ἐγένοντο νέαι τοποθετήσεις διαθεσίμων κεφαλαίων ώς ἔξης: Ηὔσηθσαν αἱ εἰς Τραπέζας καταθέσεις κατὰ ποσοστὸν 13,30%, ἔχοργηθσαν 4.000.000 δρχ. εἰς ναυτικά δάνεια, διετέθησαν 27.000.000 δρχ. δι' ἀγορὰν 90.000 ὄμολογιῶν τοῦ δανείου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως.

Εἰς τὸν διοικητικὸν τομέα ἀναφέρεται ἐξ ἄλλου, ότι ἐσημειώθησαν ἀξιόλογοι πρόσοδοι πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς μηχανοποιήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ταμείου καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν λειτουργιῶν αὐτοῦ. Συγκεκριμένως ἀνεφέρθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Μηχανογραφικῆς 'Υπηρεσίας, ἡ πλαισίωσις αὐτῆς, διὰ λογιστικῶν μηχανῶν, ἡ κατάρτισις μητρώων πλοίων, ἡ κωδικοποίησις ἐγκυκλίων τοῦ Ν.Α.Τ., καὶ ὁ προγραμματισμὸς νέων ἐργασιῶν. Καὶ κατελήγει εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ διευθυντῆς τοῦ 'Ιδρυματος ἀντιπλοιάρχος κ. Κ. Ἀντωνόπουλος:

«Εἰς τὴν ὑπεραιωνόδιον ζώὴν τοῦ Ν.Α.Τ., προσετέθη καὶ ἐν ἀκόμη ἔτος γονίμῳ δραστηριότητος αὐτοῦ. Παρὰ τὰς ἀναποφύκτους δυσχερείας καὶ ἀντιξότητας, τὰς ὅποιας ἀντεμετώπισε καὶ ἀντιμετώπιζε τὸ Ταμείον, ἡ ἐπιτέλεσις τῶν σκοπῶν αὐτοῦ διαίνει σταθερῶς πρὸς ὀλοκλήρωσίν της. Ταύτην ἀποδεικνύουν αἱ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος πρόσοδοι τοῦ Ταμείου ἐφ' ὅλων τῶν τομέων τῆς δραστηριότητος του τὰς ὅποιας ἔγγυῶται δύο θεμελιώδεις παράγοντες: 'Η ὑγιῆς οἰκονομικῆς του κατάστασις καὶ ὁ ὄμολογουμένως διαθέτας στοργὴ μεθ' ἡς διοικεῖται ἄλλα καὶ περιβάλλεται τούτο. 'Η ἐπικειμένη ψήφισις τοῦ νέου περὶ τοῦ Ν.Α.Τ. νόμου, ἐπτίζεται στὶ θὰ δραστηριοποιήσῃ ἐπωφελέστερον τὰς ἐργασίας του, τόσον διὰ τῆς εὐρυτέρας ἐπενδύσεως τῶν ἀποθετικῶν του, σόσον καὶ διὰ τῆς διοικητικῆς αὐτοῦ ἐνδυναμώσεως.»

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ
ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜAI ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11

SERIES

11 radars with a choice of performance,
size and price more exactly suited
to the individual needs of every class
of ship than ever before.



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from $\frac{1}{2}$ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

S-BAND RADAR

The Decca TM-S2400, a revolutionary new 10 cm radar of the highest quality and performance, is available for shipowners who require 10 cm equipment.

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

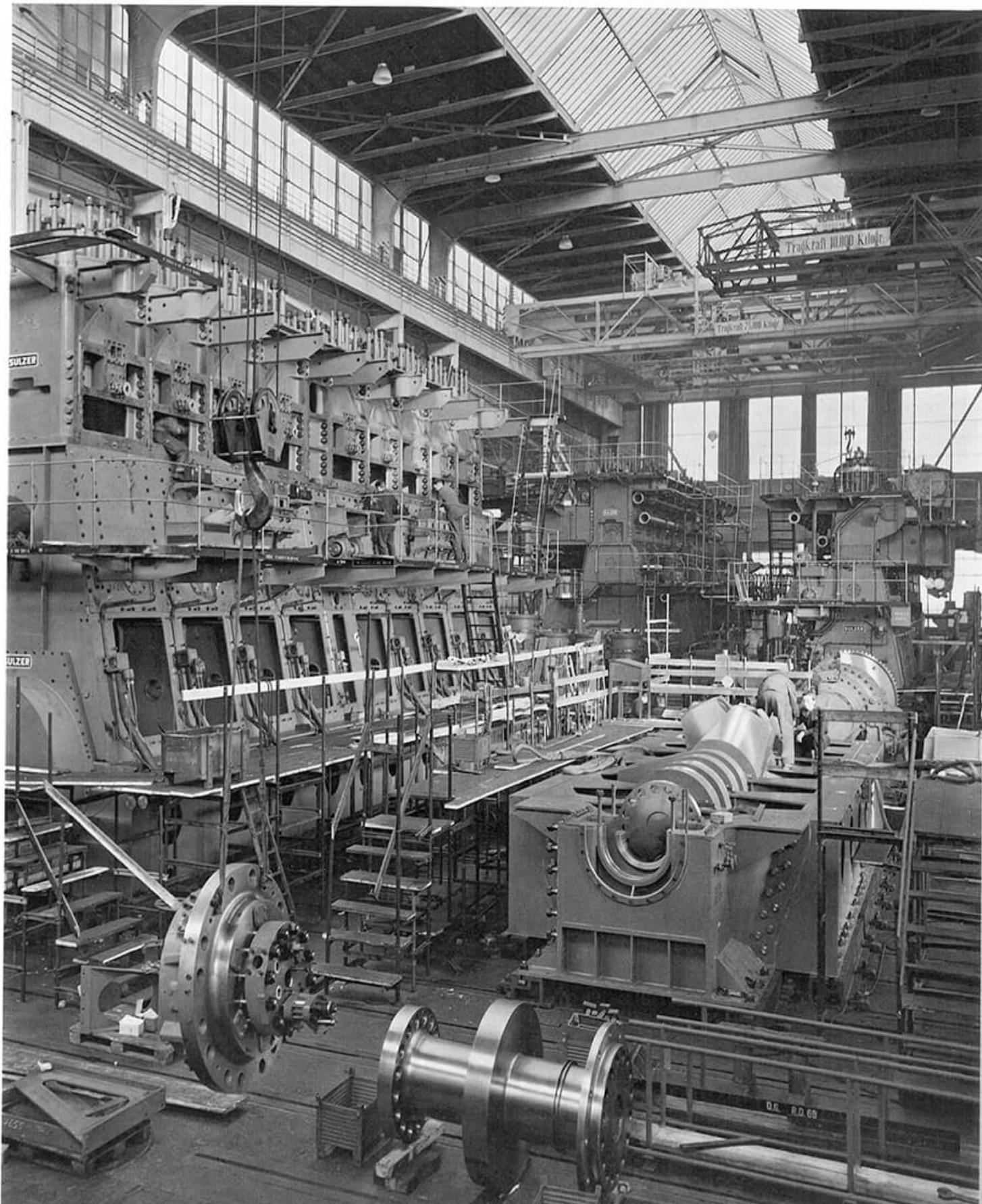
Power Reserve and Dependability
Sulzer RD Engines
for ratings up to 27,600 b.h.p.

For technical particulars, see over

SULZER

Sulzer Brothers Limited
Winterthur, Switzerland

Represented in Greece by:
D. Manolakis
2, Chr. Lada, Athens



You'll like a Sulzer RD diesel for what it hasn't got

1. **No exhaust valves in the cylinder head** to be periodically reground, especially when using heavy fuel oils. Sulzer did away with valves in the cylinder heads of their two-stroke engines in 1910.
2. **No valve gear** to be lubricated.
3. **No scavenge pumps** needing power and thus increasing the thermal load of the engine without any corresponding increase of its output.
4. **No auxiliary blower** for starting and manoeuvring, as the Sulzer scavenging system does not require any. Even with all blowers out of action a ship fitted with RD engines can run at 70% of her normal speed.
5. **No oil holes drilled in the crankshaft**, where cracks might start if this costly component is overstressed for one reason or another.
6. **No residues and sludge in the crankcase oil**, as the cylinders are separated from the crankgear by a ventilated stuffing-box around the piston rod, and also because the pistons are water-cooled. The water inlet and outlet pipes for piston cooling are located in an absolutely tight casing.
7. **No fire risks in the scavenging space below the cylinders** because scavenging begins with an impulse, a characteristic feature of the Sulzer RD scavenging and turbocharging system.

After 50 years of evolution, the Sulzer two-stroke marine engine is the most highly developed and reliable diesel engine in the world.

Picture on the preceding page:

Engines of the RD range totalling 62,400 h.p. on the diesel test-bed in the Sulzer works at Winterthur, Switzerland.

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

World-wide service: **London W.C.1.:** Sulzer Bros. (London) Ltd., Bainbridge Street; **Paris 7^e:** Cie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, 19, rue Cognacq-Jay; **Lisboa:** Sulzer Irmãos Lta., Apartado 2702; **Madrid:** Sulzer Hermanos S.A., Apartado 6050; **Oslo:** Sulzer Brothers, Nordisk Aksjeselskap, Riddervoldsgata 7; **New York (6), N.Y.:** Sulzer Bros. Inc., 19 Rector Street; **Montreal:** Sulzer Bros. (Canada) Ltd., 1310 Greene Avenue, Suite 650; **Singapore 9:** Sulzer Central Office for S.E. Asia, Newton P.O. Box 8; **Mexico 1, D.F.:** Sulzer Hermanos S.A., Apartado postal 7183; **Rio de Janeiro:** Sulzer do Brasil S.A., Caixa postal 2435; **Buenos Aires (R74):** S.A. Sulzer Hermanos S.I.L., Avenida Belgrano, No. 865, 2^o P; **Johannesburg:** Sulzer Bros. (South Africa) Ltd., P.O. Box 930; **Beirut:** Sulzer Bros. Ltd., Middle East Consulting Office, P.O.B. 5317; **Tokyo:** Sulzer Brothers (Japan) Limited, C.P.O. 147. Represented in all other countries.

SULZER

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΣΕΤΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΜΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ΔΕΚΑΤΗ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ

Συνεχίζουν τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» τὴν παραγωγικήν τῶν δραστηριότητα (δέκα καθελκύσεις ἀπὸ τῆς συστάσεως τῶν). Κοινή κατέστη τοῦτο δυνατόν, διότι ἔλαχε νὰ ἀνήκουν εἰς τὸν κ. Νιάρχον. Τὰ πολλὰ του πλοία συμπληρώνουν τὰ κενὰ τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τὸ τμῆμα τῶν ἐπισκευῶν. Ήριξε εἰς τὰς μεταποτάς τάνκερς T2, τῆς ιδιοκτησίας, κατὰ κύριον λόγον, τοῦ κ. Νιάρχου, τὰ ναυπηγεῖα διατησσύν τὴν τεχνικήν τῶν συγκρότησιν καὶ παρέχουν ἐργασίαν εἰς ὑπερχιλίους τεχνίτας.

Οὔτω, τὴν 10ην Ιουνίου καθειλκύσθη τὸ σύδουν κατὰ σειρὰν μεσαῖον τμῆμα, — κατ᾽ ἔξαρτες μετὰ τῆς πρώτας — μετασκευαζομένου δεξαμενοπλοίου 16.000 τόν. d.w. εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου 23.500 τόν. d.w.

Αἱ προηγεῖσαι καθελκύσεις ἥσαν αἱ κάτωθι:

1) Ἡ πλωτὴ δεξαμενή ἀνύψωτικής δυνάμεως 22.000 τόννων (δυναμένη νὰ δεξαμενίσῃ πλοῖα μέχρι 37.000 τόννων). 2) Τὸ πετρελαιοφόρον «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΛΠΙΣ», 25.000 τόννων. 3) Τὸ μεσαῖον τμῆμα τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΑΡΑ». 4) Τὸ μεσαῖον τμῆμα τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΑΡΙΣ». 5) Τὸ μεσαῖον τμῆμα τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΤΡΙΤΩΝ». 6) Τὸ μεσαῖον τμῆμα τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΑΡΙΣ». 7) Τὸ μεσαῖον τμῆμα μετὰ πρώτας τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» καὶ 9) Τὸ μεσαῖον τμῆμα μετὰ πρώτας τοῦ νέου φορτηγοῦ ξηροῦ φορτίου «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΚΛΟΓΗ».

Δέον νὰ σημειωθῇ ἐπίσης, ὅτι, τὴν 8ην Ἀπριλίου 1963 ἐτοποθετήθη τὸ τρόπις τοῦ μετασκευαζομένου σκάφους συνεργείου ποντίσεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν ὑποβυχίων σωληνώσεων πετρελαίου, ἀνήκοντος εἰς τὴν γνωστὴν ἑταῖριαν «ARAMCO». Τὸ σκάφος ἐπιμηκύνεται καὶ διασκευάζεται πλήρως διὰ τῆς κατασκευῆς ἐπίσης νέου μεσαίου τμήματος.

Ὦς γνωστὸν ηδη, ἐκ τῶν εἰς τὸ παρελθόν γενομένων μετασκευῶν, τὸ παλαιὸν πετρελαιοφόρον τέμνεται εἰς τρία, διατρουμένης τὸν πρώτην καὶ πρώτας, ἐπὶ τῶν ὁποίων συγκολλάται τὸ νέον κατασκευασθὲν μεσαῖον τμῆμα. «Ἡτοι, τὸ νέον τμῆμα σκάφους τὸ ὅποιον κατεσκευάσθη, ἀποτελεῖται ἀπὸ μεσαῖον τμῆμα καὶ πρώτων καινουργῆς, διατηροῦν μόνον τὴν πρύμνην τοῦ παλαιοῦ σκάφους μετὰ τῆς παλαιᾶς μηχανῆς.

Ἀνάδοχος τοῦ καθελκυσθέντος σκάφους ηδη ἡ Κα Κωνσταντίνου Ροδοπούλου, τοῦ Προέδρου τῆς Βουλῆς. Ἡ ἀνάδοχος ὀνόμαστε τοῦτο «WORLD CHAMPION» («ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΡΟΜΑΧΟΣ»).

**ΚΥΡΙΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ**

'Ολικὸν μῆκος	523' - 6''
Μῆκ. μεταξὺ ὄρθιων	503' - 0''
Πλάτος	68' - 0''

**ΚΥΡΙΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΝΕΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ**

'Ολικὸν μῆκος	574' - 6.3/8'
Μῆκ. μεταξ. ὄρθ.	545' - 0''
Πλάτος	78' - 6''

Κοίλον	39' - 3''	Κοίλον	46' - 9''
Έμφορτον δύθισμα	29' - 11.12''	Έμφορ. δύθισμα	31' - 11.5/8''
Νεκρὸν φορτίον (DWT)	16.000 T.	Νεκρόν φορτ. (DWT)	23.500 T.

Ἄμεσως μετὰ τὴν καθελκυσίν, ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις νέου τμήματος τοῦ μέλλοντος νὰ ἐπιμηκυνθῇ πετρελαιοφόρου, τόννων 32.500 d.w., «WORLD GRATITUDE», εἰς τόννους 44.650 d.w.

Ἐπὶ τὴν καθελκυσίν τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΡΟΜΑΧΟΣ», τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» ἔθεσαν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Κας Κωνσταντίνου Ροδοπούλου τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 50.000 διεύθυνσις σκοπούς τῆς ἐκλογῆς τῆς.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ

Ομιλῶν πρὸ τῆς καθελκύσεως ὁ κ. Κωστῆς Δρακόπουλος, διευθυντὴς τῶν «Έλληνικῶν Ναυπηγείων», ἔτοντος τὰ ἔξης:

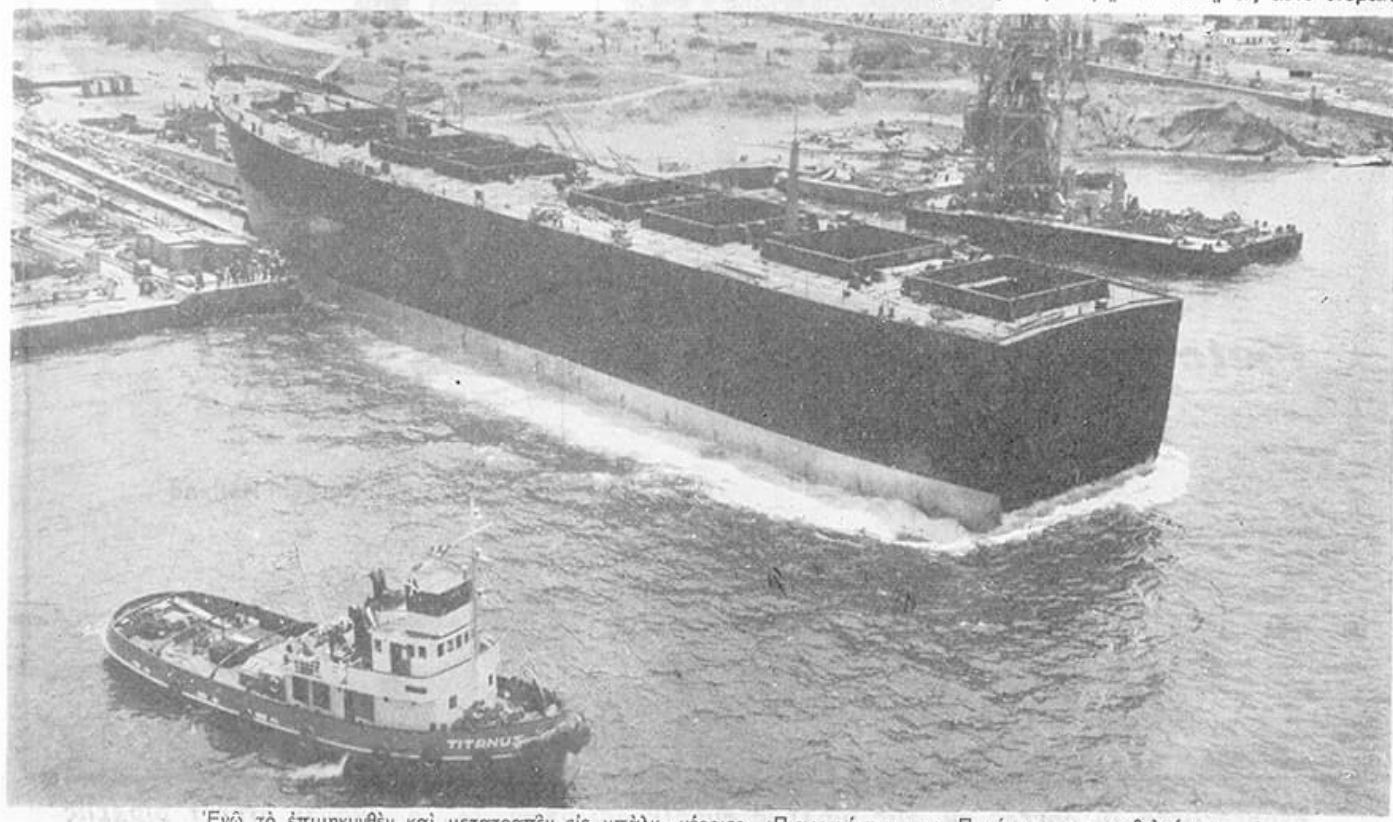
«Ἐξ ὀνόματος τῶν «Έλληνικῶν Ναυπηγείων» σᾶς εὐχαριστῶ, διότι διὰ τῆς παρουσίας σας λαμπρύνετε τὴν σημερινὴν τελετὴν μας.

Τὸ καθελκύσμενον σκάφος προορίζεται διὰ μετασκευὴν πετρελαιοφόρου εἰς μεγαλύτερον πλοίον ξηροῦ φορτίου. Είναι ἡ ὄγδοη μετασκευὴ ηῆτις συντελεῖται εἰς τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» τὰ ὅποια δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι κατέστησαν ἀσυναγώνιστα εἰς τὴν λεπτὴν αὐτὴν ἐργασίαν. Αἱ μετασκευαὶ σύνται, ὡμού μὲ τάς κατασκευάς πετρελαιοφόρου τῆς ἐπιτουργίας πλωτῆς δεξαμενῆς μας, ἀποδεικνύουν ὅτι αἱ ἐγκαταστάσεις μας εἶναι ίκαναι δι' οἰανήποτε ναυπηγικῆν ἐργασίαν. «Ἡ ικονότης ὅμως αὐτὴ τῶν ἐγκαταστάσεων μας δὲν θὰ ηδύνατο ν' ἀξιοποιηθῇ ἀνευ τῆς φιλοτίμου συμβολῆς τοῦ προσωπικοῦ μας, πρὸς τὸ ὅπιον ἐκφράζουμεν θερμάς εὐχαριστίας.

Αἱ τελευταῖς ἔξειδεις εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχαίαν κατέστησαν ἔμφανες ὅτι, εἰς τὸν ὁδύνόμενον διευθή ἀνταγωνισμὸν αἱ ἐλπίδες ἐπιβίωσεως καὶ ἐπικρατήσεως εἶναι τόσον περισσότεραι, σօσον μεγαλύτεραι καὶ πλέον συγχρονισμέναι εἶναι αἱ ναυπηγικαὶ διομηχαίαί. Βάσει τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν καὶ μὲ τὴν κατανόσιν καὶ τὴν συμπαράστασιν τῆς Κυβερνήσεως, τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» πραγματοποιοῦν ἡδη τὰς ἔξειδεις νέας τῶν ἐπενδύσεις ὑψους δέκα ἐκατομμυρίων δολλαρίων, πέραν τῶν ἡδη διαπανηθέντων εἰκοσι δύο ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Μία μόνιμης δεξαμενὴ τῶν 100.000 τόννων καὶ μία τρίτη πλωτὴ προστίθενται εἰς τὰς ἡδη λειτουργούσας, ἐνῷ προβλήτες νέαι κατασκευάζονται καὶ νέα κτίρια καὶ μηχανήματα καθιστοῦν ἀπολύτως σύγχρονον τὸν τεχνικὸν μας ἔξοπλισμόν.

Παρὰ τὴν διαρεῖν τὴν νέαν, τὴν ὅποιαν ἡ συνεχίζομέν διεθνής ναυπηγική κρίσις συστρέψει ύπερ τὰ ναυπηγεῖα εἰς ὅλον τὸν κόσμον, ἃς ἐλπίσωμεν ὅτι τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» χάρις εἰς τὸ ἀμέριστον ἐνδιαφέρον τοῦ ἰδρυτοῦ τῶν καὶ εἰς τὴν φιλότιμον ἐργαστικότητα τοῦ πρωτικοῦ τῶν, θὰ κατορθώσουν νὰ ἐπιβιβλούν περαιτέρω εἰς τὸν παγκόσμιον στίθιον. Αὐτὴ εἶναι ή ζωηρά μας ἐπιθυμία καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατατείνουν αἱ προσπάθειαι ὅλων μας.

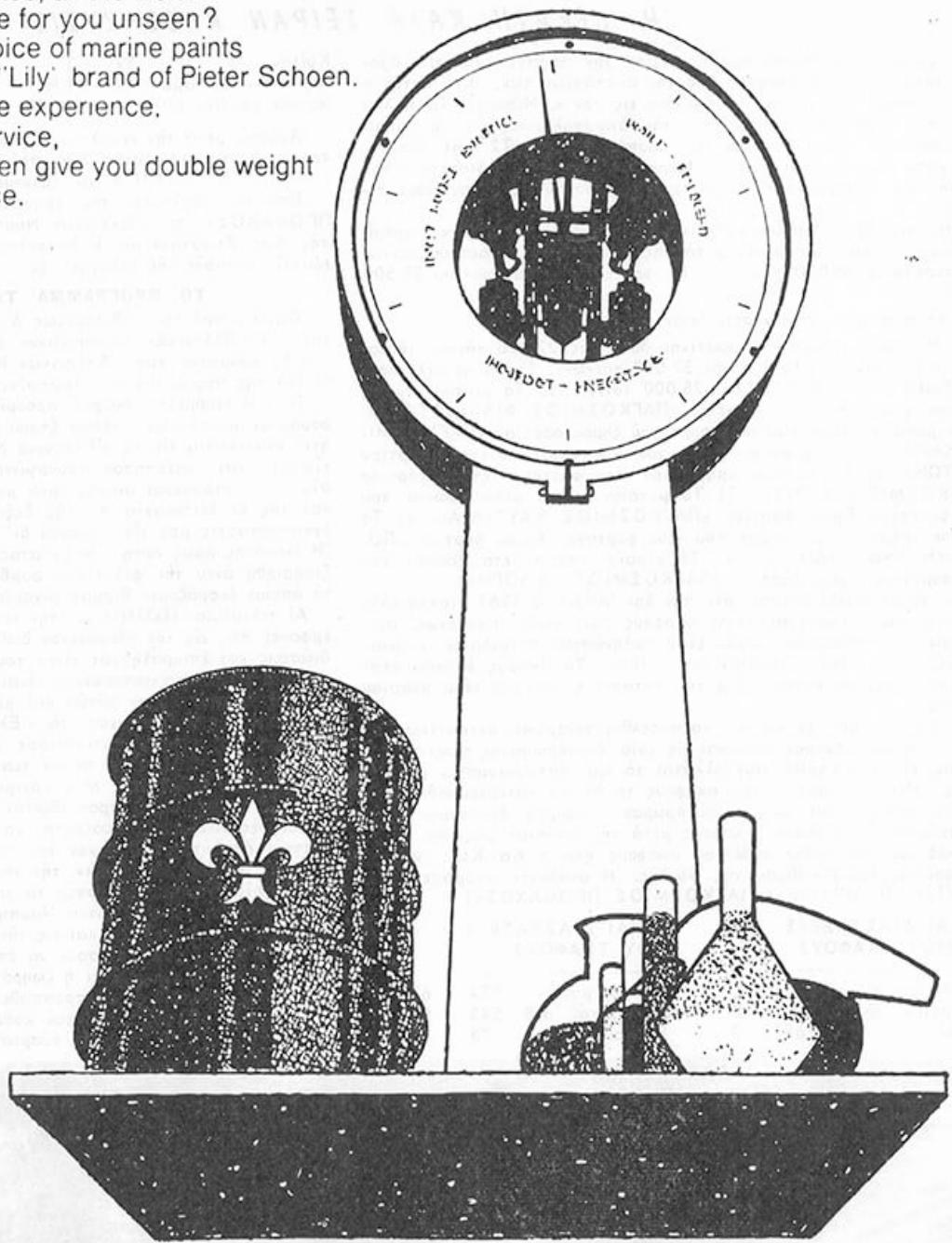
Παρακαλῶ τὴν ἀνάδοχον τοῦ καθελκυσθέντος σκάφους Κυρίαν Κωνσταντίνου Ροδοπούλου, ὅπως εὐαρεστηθῇ καὶ δώσῃ εἰς αὐτὸν δόμονα.



Ἐνῷ τὸ ἐπιμηκυνθὲν καὶ μετατραπὲν εἰς μπάλκ - κέρριον «Παγκόσμιος Πρόμαχος» καθελκύεται

Do you count in everything?

Do you count in, too, all the work
that is being done for you unseen?
If you do, the choice of marine paints
is a simple one: "Lily" brand of Pieter Schoen.
If you count in the experience,
research and service,
then Pieter Schoen give you double weight
for the same price.



Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland

Service and deliveries
in the United States
by Devoe and Reynolds Co. Inc.



REPRESENTED IN GREECE BY: THE PIRAEUS SUPPLY COMPANY, 14^a G. SKOUZE STREET, PIRAEUS

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ

'Από τούς τελευταίους της παληάς φρουράς των 'Ελλήνων καραβοκυριών, άλλα και ό πρώτος των νέων, τών έκπληκτικών μεταπολεμικών μεγιστάνων του ύδροβιου κόσμου, ο Καπετάς Σταύρος ο Λιβανός. Φύτρωσε άθροισα άπό τό δρυγώματα τού κύματος, γνήσιο παιδί της άλμυρας. Γυιός καικέρη πολιθασμένου θαλασσόλουκου, τού Καπετάν Γιώργη του Λιβανού, τού Καρδαμαλίτη. 'Άλλα έφυγε και άθροισα, έτσι, που κανεὶς δέν ήταν έτοιμος νά δεχθῇ σάν άλιθηνή την είδηση :

«Τί; Πέθανε ο Σταύρος ο Λιβανός; Γιατί πέθανε;»

Στήν ψυχή δλων μας ήταν θρονισμένη μιὰ πίστη πώς, τούλαχιστο αύτός, άλωδητος θά έμενε άπό τού διού τη φθορά και άπό τού Χάρου τά δπλα. Γιατί ή έκπληκτική του δημιουργία τών παρουσίαζε κάπως σάν άθαντο, σάν ήμιθεο. «Ωστε δικαιολογημένη ή άπορια, στό άκουσμα του θανάτου του:

«Γιατί πέθανε;»

«Οχι μόνο μιὰ τριακονταετία, όπως γράφηκε, άπαραμίλλου δραστηρίτης. Τό Λιβανέικο «Λάμδα» στίς καμινάδες, πλαισιωμένο μὲ τὸν «Μαίανδρο», πρόβαλλε στούς Ωκεανούς πρό μισου αἰώνα και μὲ κάποιο άκομη προεισαγωγικό περιθώριο. Στόν 'Ιταλοτουρκικό πόλεμο τού 1911 άποτολμά ο καπετάν Γιώργης ο Λιβανός τό σάλτο πρός τόν άπιό, παραπλάντας τό διάκι τού ιστιοφόρου. Πρώτο του καράβι τού ή «Θεοφανώ». Είναι τό σνομα τής κουμπάρας του τής Θεοφανώς Σιδερίδου, γυναίκας του χρηματοδότη του στήν Πόλι. Γουρλίδικο πολὺ τό σνομα. Δραστικό προζύμι στήν προκοπή τού μισου αἰώνα που άκολουθησε. Φοβισμένος κάνει τό ξεκίνημα μὲ «άπτοπλοιο» ο καπετάν Γιώργης. «Ισως μάλιστα και νὰ μην τό ηθελε. Ή έμπιστοσύνη άπουσίστε γιατί τέτοιους έπικινδυνούς νεωτερισμούς. Άλλα τήν ίδια κείνη τήν έποχη, τέσσερα Λιβανόπουλα, μὲ ήλικια δεκαπέντε ώς είκοσιπέντε χρόνων, τού παίρνουν τήν πρωτοδουλία και τόν παραμερίζουν. Προτελευταίος άλλα πρώτος σὲ ζρεξη δουλειάς, ο Σταύρος. Μηχανικός στήν άρχη και Καπετάνιος στήν λίγο, δρίσκεται στήν πρωτοπορία τής ναυτικής οικογένειας τών Λιβανών.

Τά άλωτά του είναι άπό τήν άρχη έκπληκτικά μέχρι σημείου νά τόν θεωρούν παράτολμο και άσεθη πρός τήν πραγματικότητα, ζταν μὲ... κερένια μύτη, κατά τό ρητό, άποφασίζη και άνοιγη στό Λουδίνιο δικό του γραφείο, σὲ έποχη που ή ιδιοκτησία τών Λιβανών δέν κατεῖχε πλέον τών δυο - τριών χρεωμένων βαττοριών. 'Από τή στιγμή αὐτή άρχιζει τό μεγάλο ξεκίνημα τού Καπετάν Σταύρου. 'Από τήν τετράδα τών Λιβανών, ή ένας άποσταταί πρός τήν θρυλική άνοδο. 'Αποστάται, άπως ένας βλαστός άπό τήν λόχη, παίρνοντας κάθε στιγμή και νέο υψος, άνεβαίνοντας πρός τόν ήλιο.

Ο άσημος Χιώτης μικροϊδιοκτήτης κερδίζει άδιάκοπα έδαφος, στόν σκληρό και πολὺ άνωμαλο στίβο τού Σίτου. Οι περισσότεροι δέν έμπιστεύονται τήν άξια του, άμφιβάλλουν για τήν έπιτυχία του. Περιμένουν, άκομα, άπό στιγμή σὲ στιγμή, ένα τραγικό του ναυάγιο, στήν παράτολμη έκείνη έξορμησί του. Είναι κείνοι που δέν έζύγισαν καλά, άκομη, τόν

Σταύρο τό Λιβανό. Είναι κείνοι που στά κριτήριά τους ύπολογίζουν μόνο τά νούμερα και τίς άξιώσεις τής άγοράς. 'Αγνοούν δημαρχία τήν διαθειά πίστη και τή διφα τής ψυχῆς. Τέτοια πίστη και τόση διφα πρός τή θάλασσα χαρακτηρίζουν τόν Σταύρο Λιβανό στό δημιουργικό του μεγάλο δρόμο.

Πολλά τά έμπόδια κάθε στιγμή. Πολλά τά χαντάκια τού άφανισμού σὲ κάθε του θήμα. 'Αμέτρητοι οι τυφώνες, που ξεσπούν στό γραφείο του τό ίδιο. Τά πάντα τόν βρίσκουν πανεύτομοι και δυνατό νά τ' άντιμετωπίση μὲ τόν ριζικώτερο τρόπο και τόν έπιδειξιώτερο χειρισμό. Είναι άικανός χαροπαίκτης για τήν άξιοποίηση τής καλής χαροποιίας. Για νά μυρίζεται άλλανθαστα τά κόλπα τών συμπατκών του. Για νά μπλοφάρη μὲ έπιτυχία σὲ περιόδους μιζέριας.

Δύσκολα δένουν τά Λιβανέικα καράδια και στίς άγονώτερες, άκόμα, έποχες. 'Ο Καπετάν Σταύρος άνακαλύπτει νέες άπιθανες όγορες, άνοιγμα δρόμους για τά καράδια του άγνωστους στούς πλείστους τών συναδέλφων του. Νιτράτα άπό τή Χιλή, ζάχαρες άπό τό Περού, τότε, που μονόδρομος για τά Έλληνικά πλοία ήταν τά γεννήματα τού Λά Πλάτα και τά κάρδουνα τού Κάρδιφ.

Μεγαλώνει σταθερά δό άριθμός τών καραβιών μὲ τόν «Μαίανδρο» και τό «Λάμδα» στήν καμινάδα. 'Ανάμεσα σ' αύτά ένα δνομα ποτὲ δέν άπολείπει: «ΘΕΟΦΑΝΩ». Τό γουρλίδικο δνομα τής κουμπάρας του Καπετάν Γιώργη τού Λιβανού. Τό δνομα τού πρώτου καραβιού, που άνεμιστε στά πέλαγα τών Λιβανέικο καπνό. 'Ακόμα, και ζταν μὲ τόν καιρό ή έπιχειρησης πήρε έταιρη διαμόρφωσι, τό δνομα τής Θεοφανώς δόθηκε σ' ένα κλαδικό Λιβανέικο συγκρότημα. «Έταιρεία ΘΕΟΦΑΝΩ».

Πίστευε λοιπόν και στήν τύχη δό Λιβανός. Τήν πρόσεχε πολύ. Στίς περιγραμμένες τών συνεργατών του, μεγάλο ντοκουμέντο ήταν τό άστρικό τους έφοδιο. Χώριζε τούς τυχερούς άπό τούς ατύχους.

— Αφού σὲ κατατρέχει ή ίδια σου ή τύχη — έλεγε κάθε φορά που άπεπεμπε άπό τήν έργασία του κάποιον — πώς θέλεις νά σὲ δοηθήσως;

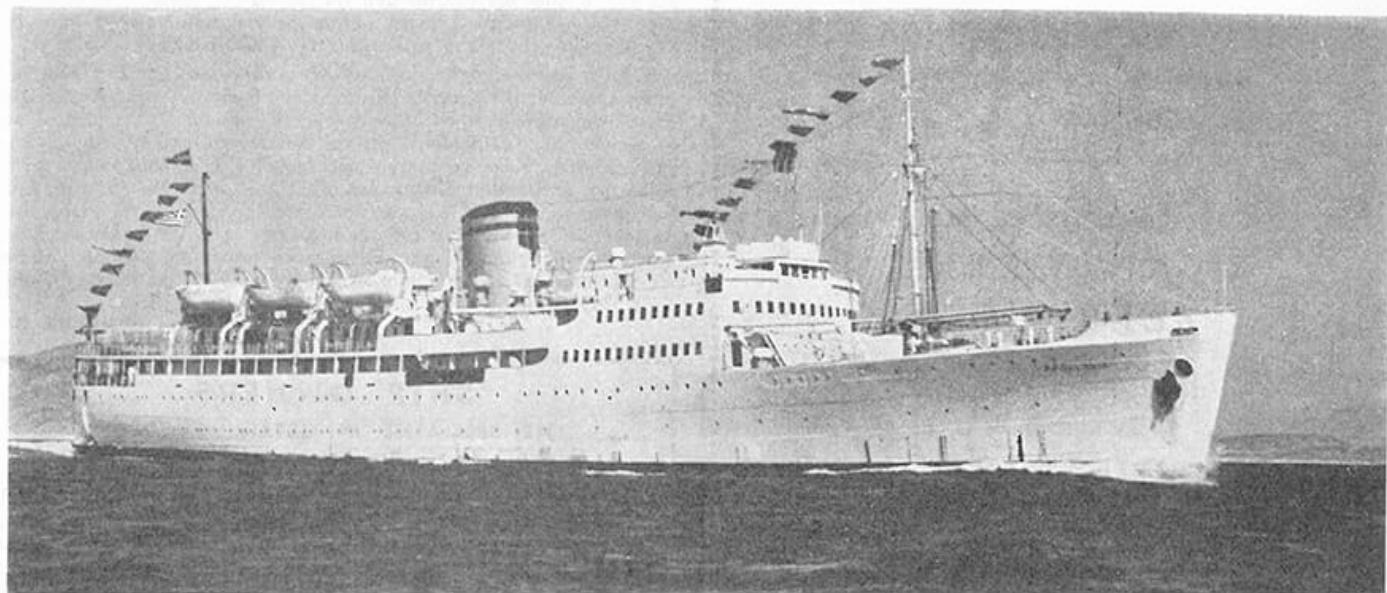
Στήν πολυταραγμένη πεντηκονταετία, τά καράδια τού Λιβανού προσφέρονται σὲ δύο μεγάλους πολέμους και άφανίζονται. 'Άλλα ή έπομένη μέρα ξαναδρίσκει καλοδάλμένο τό φυτώριο για τά νέα δημιουργία. Πανέτοιμος και κάθε φορά έπιτειρότερος δό Σταύρος δό Λιβανός, μπαίνει στήν πρωτοπορία πρός νέες έξορμησεις. 'Ανοδος και πάντα άνοδος. Ούτε μιᾶς στιγμής άναπαυσα, ούτε ένδος λεπτού δραδυτορία. Πιστός στό μοναδικό έρωτα τής ζωής του, στήν θάλασσα!

— Έτσι, μ' αύτή τήν πιστή και αύτόν τόν έρωτα, έφτασε έκει που πέφτασε και ζγινε αύτός που έγινε. 'Ο Αύτοκράτωρ τών Ωκεανών, δημαρχία πολύ πετυχημένα τόν άπεκάλεσαν μὲ τό θάνατο του. 'Ογδόντα - τόσα καράδια περιφέρουν αύτή τή στιγμή τό «Λάμδα» και τόν «Μαίανδρο» και ίσαριθμες στηματίς άπεσταλησαν μεσίστεις, δταν ή κακή ειδησης μεταδόθηκε άπό δικούς του άλλα και ζένους άσυρμάτους.

Λέμε δημαρχία δτι έπιχειρούμε νά περιγράψουμε τόν μεγάλο καραβοκύρη άπό τήν έργατη σκοπία. Νά τόν κρίνουμε μὲ τίς έντυπωσεις που άφνει στό έργατη στοιχείο ή έκπληκτική του διαδρομή στό ούρανο στέρεωμα τής θάλασσας.

— Ο Σταύρος Λιβανός χαρακτηρίζεται άπό πολλούς δικούς μας, ή οχι σκληρός, σάν πολύ δημαρχία άδιάφορος έργοδότης. Τήν ίδια γνώμη έχει και

ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ



Η νέα άγορά τής ΕΛΜΕΣ, τό γαλλικόν έπιβατηγόν «SIDI BEL AB BES», μὲ ύπηρεσιακήν ταχύτητα 22,25 μιλίων, είναι σήμερον τό ταχύτερον μεσογειακόν σκάφος τού έμπορικού μας στόλου. Παρελήφθη άπό τήν «Société Générale Des Transports Maritimes» τήν 4ην Ιουνίου εἰς Γένοβαν, δημορ και έγένετο ή τελετή άνωσεως τής κωνιολεύκου άπό τήν Καν Μαίρην Γιαννουλάτου, σύζυγον τού 'Εντεταλμένου Συμβούλου τής ΕΛΜΕΣ, κ. 'Αντωνίου Γιαννουλάτου. Είς τήν λιμένα Πειραιώς κατέπλευσε τήν 10ην Ιουνίου. Τό σκάφος μετωνομάσθη «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» και, κατ' άνακοινωσιν τής πλοιοκτητρίας έταιριάς, θά χρησιμοποιήθη διά τήν έννι σχυσιν τών γραμμών της. Τό «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» κατεσκευάσθη τό 1949 είς Νιουκάστλ άπό τά ναυπηγεία Σθάν, Χάντερ και Ρίτσαρσον. 'Η διλήκη του χωρητικότητα είναι 5.323,57 τόν, γκρός. 'Έχει μήκος συνολικόν 122,48 μέτρα. Μεταξύ καθέτων 117,73 μέτρα. Πλάτος 16,35 μέτρα. 'Υψος 8,43 μέτρα. Τό σκάφος είναι διπλέλικον και προωθεῖται άπό άτμοστροβίλους Πάρσονς 12.000 ίππων μετά μειωτήρων. Τό σκάφος διαθέτει εύρυτατα διαμερίσματα και κοινοχρήστους χώρους διά τούς έπιβάτες, δεδομένου ήτι έξετέλει τήν τακτικήν γραμμήν Μασσαλίας - Άλγεριον. Καλαίσθητος είναι ή διάκοσμος και ή έπιπλωσις τών θέσεών του. Λίαν περιωρισμέναι μετασκευαί θά χρειασθούν ήνα προσαρμοσθή τό σκάφος είς τήν νέαν του άποστολήν. 'Ηγοράσθη άντι 780 χιλ. δολ.

ό υπογράφων. Φίλους δέν επιανε εύκολα ούτε συμπάθειες δημιουργούσε ανάμεσα στὸν δικό μας κόσμο.

Μ' αὐτὸ δέν έννοούμε διτή ταν ἀνθρωπος κακός και ἀδικος. Πιστεύουμε δημως τοῦτο: 'Η διοκηρωτική προσήλωσι στὰ πλοῖα του, κανένα περιθώριο δέν του ἄφηνε γιά ὅλα αἰσθήματα. Δέν ἀγάπησε τίποτε ὅλο ἀπὸ τὸ καράβι. Οὔτε τὸ χρῆμα τὸν ἐνδιέφερε. "Αλλοι μεταχειρίζονται τὰ πλοῖα και τὴ θαλασσινὴ ἐπιχείρησι γιὰ ν' ἀποκομίζουν πλούτο. 'Ο Λιβανός ἔχρησιμοποιούσε τὸ χρῆμα και τὴ θαλασσινὴ ἐπιχείρησι γιὰ νὰ μπορῇ νὰ χτίξῃ πλοῖα και ἀκόμη πλοῖα.

Αύτηρός, λοιπόν, ἔργοδότης. "Αγνωστο, σχεδόν, ήταν τὸ χαμόγελό του, ἀγνωστο τὸ κομπλιμέντο μὲ τοὺς ἀνθρώπους τῶν πλοίων του.

Καμμιά ἄλλη κουβέντα και καμμιάς ἄλλη συζήτησι ἔνην ἀπὸ τὴν ὑπόθεσι τοῦ πλοίου, τῆς μηχανῆς του και τῶν φορτίων του. "Εξος ἀπ'" αὐτά, ήταν χαμένας καιρός νὰ συζητήσῃ κανεὶς. "Ηταν ἀκριδῶς ὁ «ἀντίτους» τοῦ πολυαγαπημένου Παναγῆ τοῦ Γιαννουλάτου, που ὅλος ὁ ναυτικὸς κόσμος, διοκηρός ο Πειραιάς, ἐσπευδε στὸ πέρασμά του νὰ τοῦ ἀποσπάσῃ ἔνα χαμόγελο καλωσύνης κάποια εὐγενικὴ «Καλημέρα». Τέτοια πράματα κανεὶς δέν τὰ περίμενε ἀπὸ τὸν Καπετάν Σταύρο και κανεὶς δέν τ' ἀποζητοῦσε.

"Ἄς μήν τὰ καταχωροῦμε, δημως, αὐτὰ στὸ παθητικὸ ἐνὸς μεγάλου ἀνθρώπου που προσέφερε τόσα πολλὰ στὴν ἔργατά του. Δέν εἶναι μικρὸ πράγμα ἡ δημιουργία κυψελῶν ἔργασισ και μάλιστα σὲ τέτοιον ἀριθμῷ, δῆσες ὁ Λιβανός παρουσίασε. Δέν ὑπάρχει ναυτικὸς που νὰ μὴν πέρασε ἀπὸ καράβι τοῦ Λιβανοῦ και νὰ μὴν ἔφαγε ψωμὶ δικο του. 'Η μισὴ Χίος μὲ ἀδιάκοπη συνέχεια ἔργαζεται σὲ δικα του καράβια. Και εἶναι ἀλήθεια ὅτι ἐγνώριζε και μὲ τὰ μικρὰ τους ἀκόμα δύναται δῆσες τοὺς Καρδαμούτες, δῆσους τοὺς Χιώτες. 'Αλλὰ ὡς ἐδῶ. 'Η ιδιοσυγκρασία του τὸν παρουσίασε πὼς πέρα ἀπὸ τὸ ἐνδιαφέρον του καὶ τὴν προσοχὴ του πάνω στὴν ὑπηρεσία που προσέφεραν στὰ καράβια του κανένα ἄλλο ἐνδιαφέρον ἐκ μέρους του δέν τους ἀκόλουθούσε. Εἶχε τὴν ἀξίωσι, σπῶς αὐτὸς ὁ ίδιος εἶχε κάμει σκοπὸ τῆς ζωῆς του τὰ καράβια, τὰ πολλὰ καράβια, νὰ γίνη και σκοπός δῶν τῶν συνεργατῶν του, ἀπὸ τὴν κορυφὴ ὃς τη βάση τῆς ἐπιχειρήσεως. "Οπως αὐτὸς ἀπήγορες στὸν ἑαυτὸν του τὴ σπατάλη, ἔστω και ἐνὸς δευτερολέπτου τῆς ζωῆς του, γιὰ ἀλλες σκέψεις και ἀλλες ἀπασχολήσεις, νὰ γίνη τοῦτο διώμα και γιὰ κάθε ἄλλον γύρω του, ἀπὸ τὸν Διευθυντὴ ὃς τὸν κλητῆρα τοῦ γραφείου του και ἀπὸ τὸν ἀρχιτιλογράφο ὃς τὸ τελευταῖο ναυτόπαδα τῶν καραβιῶν του. Και φυσικά, αὐτὸ μέχρις ἐνὸς δρίου τὸ κατώρθωνε. 'Αλλὰ ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ αὐτοτροφού ἔργοδότη ἔρριχνε τὰ ἀσάλευτα θεμέλια στὶς ψυχὲς τοῦ ἐμψύχου ύλικου

τῆς ἐπιχειρήσεως.

Και κάποτε ἄλλοτε ποὺ ἀσχοληθήκαμε μὲ τὸν Σταύρο τὸ Λιβανό, εἴπαμε πώς τὴ λεγομένη αὐτὴ αὐστηρότητα, στὴν περίπτωσι μᾶς τέτοιας δημιουργίας, ὅχι ἐλάττωμα ἀλλὰ ἀντίθετα προτέρημα ἡ καλλίτερα χρήσιμο ἔφοδοι γιὰ τὸν μεγάλο σκοπὸ τῆς ζωῆς του, πρέπει ν' ἀναγνωρίσουμε. Δημιουργίες, ὅπως αὐτὴ τοῦ Καπετάν Σταύρου τοῦ Λιβανοῦ δέν μποροῦν νὰ διοκηρωθοῦν ἀν τοὺς λειψὴ ἔνα τέτοιο ἔφοδο. 'Η ἀξίωσις γιὰ τὴν ἄρτια ἀπόδοσι στὴν ἐργασία ὅλων τῶν συντελεστῶν. Γιὰ τὴν διοκηρωτικὴ ἀφοσίωσι ὅλων στὴν ἀκριδῆ ἐκτέλεσι τῶν σχεδίων τοῦ

άρχιμαστορα.

"Αν πλήρωσε κάποιος τὶς συνέπειες αὐτῆς τῆς τακτικῆς, εἶναι ὁ ίδιος ὁ Λιβανός. Γιατὶ στερήθηκε και αὐτὸς ἀπὸ πλεῖστες χαρές και ψυχικὰ ξεκουράσματα, ποὺ χρειάζονται ὀπωδόπιτο τὸ ἀνθρώπινο σῶμα και τὸ πνεῦμα. Σκληρός, πολὺ σκληρὸς φάνηκε στὸν ἑαυτὸν τὸν Καπετάν Σταύρος. Τοῦ ἀρνήθηκε τὰ πάντα ἔξω ἀπὸ τὸν ἔρωτα τῶν πολλῶν πλοίων. Τοῦ ἀρνήθηκε καθὲ ὅλη περγαμηνή, πέραν ἀπὸ κείνη ποὺ ἐπάξια και ἀναψυφισθήτητα ἐκέρδισε: τὴν περγαμηνή τοῦ «αὐτοκράτορα τῶν Ὀκεανῶν».

Λένε πολλὲς ιστορίες οι Χιώτες, γύρω ἀπὸ τὰ ἔργα και τὶς ἡμέρες τοῦ καραβοκύρη ποὺ χάσαμε. Παραθέτω μόνο μία:

"Ἐπρόκειτο νὰ ἀποσυρθῇ γιὰ λίγους μῆνες ἀναπαύσεως, ἔνας πλοίαρχος, Χιώτης, ἀπὸ πλοίο τοῦ Λιβανοῦ.

—Γιατὶ φεύγει, Καπετάν; Τὸν ρώτησε ὁ Καπετάν Σταύρος. Γιατὶ ἀφήνει τὴ δουλειὰ σου τώρα ποὺ είσαι ἀκόμη νέος;

—Καλὴ εἶναι και ὡς δουλειά τοῦ Καπετάν Σταύρο — ἀπάντησε ὁ πλοίαρχος — ἄλλα ἔχουμε και ἄλλες φυρτωτῆνες στὸ μυαλό μας, ἔξω ἀπὸ τὰ καράβια. Τὸ σπίτι, τὰ παιδιά και ἔνα σωρὸ ἔγγονες γύρω τους. "Ἐπειτα, ἀξίζει πότε - πότε και λίγη ἀνάταυσι. Λίγο χοζούρι στὴ Χίο. Τώρα τὸ καλοκαίρι μάλιστα, δύο - τρεῖς μῆνες στὴ Χίο, εἶναι ὅτι χρειάζεται γιὰ νὰ φρεσάρῃ καλοκαίρι μάλιστα, δύο - τρεῖς μῆνες στὴ Χίο, εἶναι ὅτι τὸ κορμί του ἀνθρώπου.

— "Ἄχ... τὸ καταλαβαίνων Καπετάνιον — ήταν η ἀπάντηση τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ. Τὸ καταλαβαίνων και σὲ ζηλεύων. Νάς 'ξαιρες πόσο νοσταλγῶ, πόσο πεθύμησες νὰ περάσω κ' ἔγω — ἔνα - δύο μῆνες στὴ Χίο!... Νάξαπλώσω στὰ γρασίδια μέσα στὰ περιβόλια!... Ν' ἀπλώσω τὸ χέρι μου και καὶ νὰ κόψω ἔνα σύνο κάποια στὴ Ζούκια!... Νά χαρώ τὸν ἥλιο και τ' ἀκρογιάλια τοῦ νησιού μας!..."

— Καὶ γιατὶ δεῖν ἀποφασίζεις νὰ πάς, Καπετάν Σταύρο; Τόλμησε νὰ συστήσῃ ὁ πλοίαρχος.

— Πῶς μπορῶ νὰ τὸ ἀποφασίσω; Σ' ἀφήνουν τοῦτα; Καὶ ὁ Λιβανός έδειξε τὰ καράβια, συνεχίζοντας: Σ' ἀφήνουν τοῦτες οἱ ἔγγονες; Σοῦ δίνουν κανένα περιθώριο τὰ βάσανά τους και οἱ ἀξιώσεις τους;

Κατάδικο τοῦ πλωτοῦ του βασιλείου εἶχε τιμωρήσει τὸν ἑαυτὸ του ὁ Λιβανός. 'Αμφιβάλλω ἀν στὴν καταδίκη του αὐτῆς, ἔδωκε ἀναστολή, ὅταν ἀκόμη ἐλάσε τὰ πρώτα εἰδοποιητήρια γιὰ τὴν καρδιακή του κάμψη, πρὸ δωδεκατίας. Μπορεῖ νὰ ἀφήσει κάπως τὴν καρέκλα τῶν γραφείων. 'Ο πωδόπιτο δημως τὴν ψυχὴ του τὴν ἀφήσει νὰ συνεχίζῃ τὴ ἀτελεύτητα φτερουγίσματα μέσα στὸ, ἔστω, χρυσὸ κλουσί, γύρω ἀπὸ τὶς ἔγγονες τῆς αὐτοκρατορίας του. 'Απὸ τὶς ἀτελεύτητες ἔγγονες τῶν καραβιῶν, τῶν ναυλώσεων, τῶν ἐπισκευῶν, τῶν ναυπηγήσεων.

"Ηρθε ἔτσι μιὰ μέρα, ποὺ ὁ σκληρὸς ἔργοδότης πλήρωσε πρῶτος τὶς συνέπειες. Κληροδοτεῖ δημως στοὺς διαδόχους του μιὰ «αὐτοκρατορία» τῶν πέντε θαλασσῶν. Καὶ ὅπως λέγει ή ίστορια, ὅτι, στὴ μεγάλη 'Ισπανία ποτὲ ὁ ἥλιος δέν χανόταν ἀπὸ τὸ ούρανό της, ἀληθέστατο εἶναι πὼς τώρα ποὺ ὁ Καπετάν Σταύρος ὁ Λιβανός ἀπέρχεται, ὁ ἥλιος ποτὲ δὲν κατεβαίνει στὴ δύσι απὸ τὸ ούρανό της «αὐτοκρατορίας» του.

Εἶναι η «αὐτοκρατορία» τῶν πολλῶν, μεγάλων και ἀπόδυτα συγχρονισμένων πλοίων του. Κληροδοτοῦνται στοὺς ναυτικοὺς τῆς 'Ελλάδος, ἀπεριόριστα και ὅχι μόνο στοὺς Χιώτες. Γιατὶ και τοῦ Λιβανοῦ τὸ δύναμα ἔξεψης ἀπὸ τὰ στενά δρία τῆς Χίου. Τὸν ἀναγνωρίζει δικό της ἡ 'Ελλάδα δῆλη. Στὴν δὲ τελειωτικὴ ἀποδημία του στὴν αἰώνιότητα, τὸν συνοδεύουν οἱ εὐχές ὅλων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἀλλὰ και δῆλης τῆς 'Ελλάδος, μὲ τὴ γενικὴ ἀναγνώριση πὼς δηλαδός ή Σταύρος ὁ Λιβανός ήταν ἔνας κολοσσὸς δημιουργίας και ἔνας πολύτιμος παράγων τῆς 'Εθνικῆς μας οἰκονομίας. 'Ακόμα, δέν θανάτος του προκαλεῖ σάλο αἰσθητὸ και ἔξω ἀπὸ τὰ σύνορα τοῦ τόπου μας. Σάλο Παγκόσμιο.

ΘΑΝΑΣΗ Π.

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.

Established at:
ANTWERP
ZEEBRUGGE
GHENT
BRUSSELS
DUNKIRK
ROTTERDAM
AMSTERDAM



Telegr. Address: FURNESS - ANTWERP
Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)
Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178
AN 03-179

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

**Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΟΤΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΝ
ΤΗΣ ΔΕΟΥΣΗΣ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑΣ (DUE DILIGENCE)**

"Η συνερχομένη καθ' ήν στιγμήν γράφεται τὸ παρὸν ἐν Στοκχόλμῃ συνδιάσκεψις τοῦ Comité Maritime International θὰ ἀσχοληθῇ καὶ μὲ τὸ θέμα τῆς τροποποίησεως τῶν Ικανώνων τῆς Χάγης, η δὲ σπουδαιότερα τροποποίησις τούτων ὅρᾳ τὸ θέμα τῆς καταλληλότητος τοῦ ναυλωθέντος πλοίου.

Έκείνο ὅπερ πρωσδίδει Ιδιαίτερον ἐνδιαφέροντα εἰς τὴν ἀξιουμένην τραποποίησιν είναι δῆτα τὰ διατυπωθέντα παράπονα προέρχονται ἐκ τῆς Ἀγγλικῆς καὶ Ἀμερικανικῆς πλευρῶν. Παραπονοῦνται οἱ Ἀγγλοί καὶ οἱ Ἀμερικανοί διὰ τὴν στενωμήν ἔρμηνείαν, ἣν υιοθέτησαν τὰ δικαστήρια των εἰς τὸν δρόνον ἐπέδουσα ἐπιμέλεια τῶν Κανόνων. Πρόκειται περὶ τοῦ Κανόνος III, καθ' ὃν ὁ μεταφορεὺς διέβει, πρὸ τῆς ἐνάρξεως καὶ κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλούν, νά καταβάλῃ τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν ἵνα α) καταστήσῃ τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν, β) ἐπανδρώσῃ, ἔχοταίση καὶ ἐφοδιάσῃ τούτο καταλλήλως, γ) καταστήσῃ τὰ κύτη, τοὺς ψυκτικοὺς χώρους καὶ πάντα σλλον κάρων εἰς ὃν μεταφέρονται φορτία καταλλήλους καὶ ἀσφαλεῖς πρὸς μεταφορὰν καὶ διατήρησιν τοῦ φορτίου.

Η στενή αὐτὴ ἐρμηνεία, κατὰ τὸν Πρέδρον τῆς 'Ενώσεως τῶν "Αγγλῶν Κανονιστῶν" 'Αβδαρίων, ἀφ' ἐνὸς μὲν σημειοὶ ἐπιστροφὴν εἰς τὴν ἐποχὴν καθ' ἡνὶ ὁ ἐκναυλωτῆς ἐτεκμαίρετο συνυομολογήσας ἀπόλυτως καὶ ἄνευ πρὸν, παροχήν πλοίου ἀξιόπλουος, ἀφ' ἑτέρου δὲ διαφέρει σημαντικῶς ἀπὸ τῆς ἐρμηνείας τοῦ δρου 'ἔδουσα ἐπίμελεια' ἢν ποιοῦνται αἱ ἄλλαι χώραι, εἰς τρόπον ὥστε νὰ παρίσταται ἀνάγκη τροποποιήσεως τῶν Κανόνων, ἵνα ἐπιτευχθῇ διεθνῶς ὁμοιομορφία ἐπὶ τοῦ θέματος.

Σημειούνται ένταθια διάστημα στο ημέρα του Κώδικας 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου απέφυγε να χρησιμοποιήσῃ την έκφρασιν ταύτην, έναν άρθρο 111, ένθα περιέλαβε κατ' ουδίσιαν τὸν Κανόνα III, έναν δὲ τῷ άρθρῳ 134, λόγου γενομένου περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ, ἐποίηστο λόγον περὶ «ἐπι- μελείας συντοῦ ἐκναυλωτοῦ», ἀκόλουθης μὲν ἐν γένει τὸ άρθρον 606 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἀντικαταστήσας δὲ ἐπιτυχῶς τὴν ἔκει ἔκφρασιν «eines ordentlichen Verfrachters». Οἱ Ἰταλοί, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσχερειῶν, ὀδιλῆσαν περὶ *diligenza normal*» (βλ. άρθρον 421 τοῦ Codice della Navigazione). Οἱ Γάλλοι, εὑρεθέντες πρὸ έννοιας τῆς κατά τὸν Ripert (*Précis de droit Maritime*, 1947, σελ. 264), θὰ ἤτο ἀκατάληπτος εἰς τὰ δικαστήριά των, παρέλειψαν ταύτην, έν τῷ νόμῳ τῆς 2ας Ἀπριλίου 1936, παραμείναντες εἰς τὴν οἰκείαν αὐτοῖς έννοιαν τῆς συμ- βατικῆς εὐθύνης (άρθρον 4 τοῦ νόμου τούτου).

Ταύτα, ίνα τοισθή διτί παρεισαγάγοντες οι "Αγγλοί καὶ οἱ Ἀμερικανοί (οἱ τελευταῖοι στοιχοῦντες εἰς τὸν Harter Act 1893) τὴν ἔννοιαν τῆς due diligence, πᾶν ἄλλο ἢ δόμιοιμορφίαν ἐπειτύχανον, ἀφοῦ εἰσάγουσσαι αἱ λοιπαὶ χώραι τοὺς Κανονικὰς τῆς Χάγιας εἰς τὸ ἑστωτερικὸν αὐτῶν δίκαιοιν, ἥναγκάζοντο — δσαὶ δὲν παρέλειψαν τὴν ἐφερασιν ταύτην — νὰ τὴν ἀντικαταστήσουν δι' ἄλλης, καταληπτῆς εἰς τοὺς μέλλοντας ν^o ἀσχοληθῶσι μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανόνων.

Άς έπανθλωμένων δύμας εις τ' Ἀγγλοαμερικανικά παράπονα κατά τής ἐρμηνείας τοῦ ὄρου «*due diligence*». «Ενοχός ώς εἰρηται κηρύσσεται ἡ νομολογία. Τὸ κατηγορητήριον ἀπαγγέλλεται κατὰ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων διὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἄπι MUNCASTER CASTLE. Ἐκεῖ, τὸ φορτίον ὑπέστη ζημίας ἀπὸ θαλάσσιου ὕδωρ, ὅπερ εἰσέδυσεν εἰς τὰ κύτη μέσω στομίου ἐπιθεωρίσεως, ὅπερ κατὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου εἶχε κλεισθῆ πλημμελῶς, μὲν προσαρμοσθέντας στερεῶς πάντων τῶν ἥλων τοῦ καλύμματός του. Οἱ πλοιοκτήται, ἀμυνόμενοι κατὰ τῆς ἀπαιτήσεως ἀπόζημιώσεως τῶν ναυλωτῶν, προέβαλον τὸν ἰσχυρισμόν, διὶ τὸ ἐν λόγῳ μειονέκτημα διέφυγε καὶ τὸν Ἐπιθεωρήτην τοῦ Λόγδ'· καὶ τὸν ὑπὸ αὐτῶν προστίθεντα ἐπιβλέποντα ἐμπειρογνώμονα. Τὸ Δικαστήριον, ἐν τούτοις, ἀπέρριψε τὸν ἰσχυρισμὸν τοῦτον ἐπὶ τῷ αἰτιολογίᾳ ὅτι τὸ πλοίον ἦταν ἀνάκιόπλουν καὶ ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς καταβολὴν τῆς δεούσης ἐπιμελείας, εἶναι ὑποχρέωσις προσωπική καὶ ἀνεπιδέκτος ὑποκαταστάσεως.

Πώς δύως θά συμμορφωθή ὁ πλοιοκτήτης πρός τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην; Ἡ ἀπάντησις ἡνὶ φαίνεται ὅτι δίδει ἡ νομολογία εἰς τὸ ἐρώτημα τούτῳ εἶναι, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ὅφειλει νὰ ἔξεταζῃ αὐτοπροσώπως τὸ

πλοίον πρό της φορτώσεως καὶ δῆ νά ἔξετάσῃ ἐν ἔκαστον τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου, ἵσως διαλύνων τοῦτο καὶ πάλιν ἀνασυνθέτων αὐτό. "Ἔχει ὅμως ἄραγε τοιαύτην ὑποχρέωσιν;

Τό συνήθως γενέμενον είναι, ότι ο πλοιοκτήτης άρκείται είς τὴν σχετικὴν ἔγγραφον διαθεσαίσιν τῶν Νηογνώμονάς· Ἐὰν ἐλάττωμά τι διαφύγῃ τῆς προσοχῆς τοῦ ἐμπειροτάτου 'Ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Νηογνώμονος, θὰ γίνη ἄραγε ἀντίληπτὸν εἰς τὸ μὴ ἔχοντα τεχνικὰς γνῶσεις πλοιοκτήτην, τυχὸν ἔξεταντα τὸ πλοῖον; Βεβαίως, οὐδὲίς διατείνεται οἵτι τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ Νηογνώμονος είναι τι τὸ ἀπρόσθλτον οὐδὲ καθιστᾶ τὸ χαρτίον τούτο ἐν ἀναξιόπλουν πλοῖον, ἀξιόπλουν. Δὲν είναι ὅμας μαχητῶν ἔστω, τεκμήριον οἵτι ο πλοιοκτήτης κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν; Ἡ ἀρνητικὴ ἀπάντησις είς τὸ ἐρώτημα τούτῳ, ἦν ἔδωσαν τὰ 'Αγγλικά· καὶ τὸ 'Αμερικανικά Δικαστήρια, καθιστῶντα τὸν πλοιοκτήτην ὑπεύθυνον, ἤγαντο τὸν Πρόεδρον τῆς Ἔνωσεως τῶν 'Αγγλιών Κανονιστῶν 'Αδωρίων νὰ δηλώσῃ, οἵτι η τοισύνη νομολογία σημαίνει ὅχι οἱ πλοιοκτήτης ποτὲ δὲν θὰ κερδίσῃ παρομοίας δίκας κινουμένας ἐναντίον του, ἀλλ᾽ οἵτι δὲν θὰ δυσκολευθῇ διόλου νὰ τάς χάσῃ!

Αἱ δυσχέρειαι αἱ οφειλόμεναι εἰς τὴν ἀντίληψιν ταῦτην τῶν Ἀγγειομερικανικῶν Δικαστηρίων, καθίστανται πλέον ἐμφανεῖς εἰς ἓν παράδειγμα ὅπερ ἀνέφερθη κατά τὴν τελευταίαν ἑτησίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἀγγλων Κανονιστῶν Ἀβραϊῶν.

Μή "Αγγλός πλοιοκτήτης ναυλώνει τό πλοίον του διά μεταφοράν ἀπό τον Ήνωμένου Βασιλείου εἰς τὴν χώραν του. Τὸ ναυλοσύμφωνον προβλέπει ὅτι τὸ πλοίον θά ἔχῃ πλήρη κλάσιν καὶ ὅτι ἡ γενικὴ ἀδαρία θὰ διακανονισθῇ ἐν Λονδίνῳ συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας 'Υόρκης - 'Αμβέρσης. 'Ετι, σὶ φορτοτάκι περιέχων μινέαν, ὅτι θὰ τύχωσιν ἑφαρμογῆς οἱ Κανόνες τῆς Χάγης, οἱ ἐνσωματωθέντες ἐν τῷ νόμῳ τοῦ 1924, περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης. Διαφορούντο τοῦ πλού τὸ πλοίον ὑφίσταται θάλασση εἰς τὰς μηχανάς, ἀπότοκον ἀμελοῦς ἐπισκευῆς πρὸ τῆς φορτώσεως. 'Η ἀμελής αὐτῆς ἐπισκευῆ δὲν ἔγενετο ἀντιληπτή οὔτε ἀπό τὸν ἐπιβλέποντα μηχανικὸν τοῦ πλοιοκτήτου οὔτε ἀπό τὸν ἐμπειρογνώμονα τοῦ Νηρογνώμονος, διστὶς ἔξεδωσα πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας. Τὸ πλοίον εἰσπλέει εἰς λιμένα καταφυγῆς καὶ γίνονται δόλαι ἀ διατυπώσεις τῆς γενικῆς ἀδαρίας. 'Ο διακανονισμός, συνταχθεῖς ἐν Λονδίνῳ, ἐμφανίζεται μετά ταῦτα εἰς τοὺς 'Αγγλους ἀσφαλιστάς τοῦ φορτίου πρὸς πληρωμὴν τῆς συνεισφορᾶς αὐτοῦ εἰς τὴν γενικὴν ἀδαρίαν.

Είτε τό σημείον τούτο έκπληκτος ὁ πλοιοκτήτης πληροφορεῖται, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ φορτίου ἀρνοῦνται τὴν πληρωμὴν τῆς συνεισφορᾶς ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν, ἵνα παράχῃ πλοιὸν ἀξιόπλουν, παραδᾶς οὕτω τὸν σύμβασιν ναυλώσεως. Ἡ αντίρρησις αὐτῇ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου — καίτοι παρασχόντων ἔγγυητικὴν ἐπιστολὴν πρὸς τὸν πλοιοκτήτην πρὸ τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου — εἶναι νόμιμος καὶ στηρίζεται εἰς τὴν ἀγγλικὴν νομολογίαν.

Εἰς τὸ παράδειγμα τούτῳ ἐτοίσθη ὅρθως, δῖ τι ἡ ἐντύπωσις τὴν ὅποιαν θὰ σχηματίσῃ ὁ πλοιοκτήτης είναι, δῖ ἐάν τὸ φορτίον ἢτο ἡσφαλισμένον ἐκτὸς τῆς Ἀγγλίας, θὰ ἐπλήρωντε τὴν συνεισφορὰν τοῦ φορτίου, τὴν ὅποιαν τῶρα δὲν εἰσπράττει διά μόνον τὸν λόγον δῖ τὸ φορτίον ἢτο ἡσφαλισμένον εἰς Ἀγγλους ἀσφαλιστάς.

Είναι θεραπείας στην πολιτική της Κανόνων της Χάγης. Τότε πάντα αποδοθήσει στην πολιτική της Χάγης και είναι δύσκολον να έμφανισθων τροποποιούμενοι κανόνες, μόλις είσαγομένοι εις τάς έσωτερά δικαια των χωρών. Αντιρρήσεις άναμενονται πολλαὶ ἐκ μέρους τῶν ὄλλων χωρών, ὅπου ἡ ἔννοια τῆς *due diligence* δὲν ἥγανεν εἰς τὰς δυσχερείας ἀς ἀντιμετωπίζωνται οἱ Ἀγγλοαμερικανοί. Δικαίων δύνανται νὰ παρατηρήθῃ, ὅπις οὐδέμιο εύθυνη διαρρέει τὰς λοιπὰς χώρας διὰ τὰς ἀπροσδοκήσουσαν αντιλήψεις τῶν Ἀγγλοαμερικανικῶν Δικαστηρίων. Τόσον ἡ Ἀγγλία, ὃση καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, δύνανται νὰ μεριμνήσουσαν διὰ τὴν ἄρσιν, τῆς ἀδικαιολογήσατο ταύτης νομολογίας τῶν ιδίων αὐτῶν δικαστηρίων.

Θά είναι συνεπάς ένδιαφέρον νά παρακολουθήσωμεν τὴν ἔξελιξιν τοῦ ζητήματος εἰς τὴν συνδιάσκεψιν τῆς Στοκχόλμης, τόσον διὰ τὴν πιθανὴν ἀντίδρασιν εἰς τὰς Ἀγγλοαμερικανικὰς ἀντίληψεις, ὅσον καὶ διὰ τὴν προτεινομένην ἀπό Ἀγγλικῆς πλευρᾶς καθιέρωσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ κλάσεως, ὡς ἀποτελούμντος μαχητὸν τεκμήριον περὶ τῆς συμμορφώσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν του περὶ καταθολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας.

F. I. K.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE :	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH	
	P.O.B. 116	P.O.B. 184	P.O.B. 69	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266	
	TEL. 72.356	TEL. 2450	TEL. 90	TEL. 40.175		
ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	A S S A B	ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
	P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 63	P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 55
	TEL. 281	TEL. 187	TEL. 8	TEL. 488	TEL. 2311	TEL. 681

UNDER THE STYLE:

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

- Θαλασσία ασφάλισης.— Ρήτρα «ἀπό τὸ ἀποθήκης εἰς ἀποθήκην».
- Προϋποθέσεις ἑφαρμογῆς αὐτῆς.— 'Αναγκαία ἡ πραγματικὴ ἔναρξης τῆς μεταφορᾶς.— "Εννοια αὐτῆς.

Ἡ γνωστὴ εἰς τὴν ἀσφάλισιν ἐν τῇ θαλασσίᾳ μεταφορᾷ ρήτρα «ἀπό ἀποθήκης εἰς ἀποθήκην», ἔχει γίνει ἐπανειλημμένας ἀφορμῇ δικαστικῶν διενέξεων καὶ ἐνδιαφερουσῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων. Ἡ ἀμερικανικὴ νομολογία ἔρμηνευσα τὴν ἐν λόγῳ ρήτραν ἔκρινεν, ὅτι, ἵνα γίνῃ ἐπιτυχῆς ἐπίκλησις αὐτῆς, δένεις ν' ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ ἐμπόρευμα ἔξηλθεν τῆς παραφυλακῆς καὶ τοῦ ἐλέγχου τοῦ φορτωτοῦ καὶ εὑρίσκεται πράγματι ἐν μεταφορᾷ. Εἰς πρόσφατον ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Kesseler Export Corporation κατὰ Reliance Insurance Company, ἥτις ἀπησχόλησε τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῶν Ἕνωμένων Πολιτεῶν, τὸ φορτηγὸν αὐτοκίνητον ἐπὶ τοῦ ὅποιου εἶχε φορτωθῆ τὸ ἐμπόρευμα πρὸς μεταφοράν εἰς τὴν προκυμαῖαν, ἀφέθη κατὰ τὴν νύκταν εἰς τὴν ἀποθήκην, συμφωνούντος καὶ τοῦ ὅδηγοῦ. "Οταν ἡνοίχθη τὴν ἐπομένην ἡ ἀποθήκη, ἐλεύτε τὸ φορτηγόν αὐτοκίνητον ἢ μὲν τὸ φορτίον. "Οταν εἶχε φορτωθῆ τὸ αὐτοκίνητον, ὁ ὅδηγός αὐτοῦ εἶχε δώσει ἀπόδειξιν διὸ τὸ ἐμπόρευμα. Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι, καθ' ἥν στιγμὴν ὁ φορτωτὴς συνήνεσεν νὰ παραμείνῃ τὸ φορτηγὸν διὰ νυκτὸς εἰς τὴν ἀποθήκην, δχι μένον διετήρησε τὴν νομὴν τοῦ ἐμπορεύματος, ἀλλὰ καὶ τὴν παραφυλακῆν καὶ τὸν ἐλέγχον ἐπ' αὐτοῦ. "Ἐκρινεν ἐπίστης, ὅτι δισοδιούσης τῆς τοιαύτης ἐνδιαιμέσου περιόδου, δὲν ἐδεσμαίωση πρόσθεσις νὰ ἀρχίσῃ ἡ μεταφορά τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ὅτι ὁ φορτωτὴς δὲν ἐστηρίχθη ἐπὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ὅδηγοῦ τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκίνητου, ἀλλὰ ἐπὶ τῆς ίδιας αὐτοῦ δυνατότητος νὰ προσποτίῃ τὴν νομὴν καὶ τὸν ἐλέγχον ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος. "Οσὸν φορῷ τὴν ἀπόδειξιν ὃν ὑπέγραψαν ὁ ὅδηγός μετὰ τὴν ἐπὶ τοῦ αὐτοκίνητον φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἡ ἀπόδειξις αὐτῆς δὲν καθίστατο ἐνεργὸς πρὶν ἡ ὁ ὅδηγὸς ἐποιεῖτο ἐναρξῖν τῆς μεταφορᾶς καὶ τούτῳ διότι δὲν εὑρίσκεται ἐν πράγματικῇ παραλογῇ τοῦ ἐμπορεύματος αὐτὸν εἶχε νομήν, παραφυλακῆν ἢ ἐλέγχον ἐπ' αὐτοῦ, τέλος δέ, ὅτι ἡ ἀπόδειξις δὲν ἐτεκμηρίωσεν πρόσθεσιν ἀναλήψεως τῆς εὐθύνης ἐκ μέρους τοῦ ὅδηγοῦ δι' ἀποθήκευσιν τοῦ ἐμπορεύματος κατὰ τὴν νύκταν εἰς χώρου τοῦ φορτωτοῦ.

Ἐκριθή ἀκολούθως, ὅτι ἡ ρήτρα «ἀπό τὸ ἀποθήκης εἰς ἀποθήκην» δὲν ἔκλαπτε τὸ ἐμπόρευμα καὶ ἀπηλλάγησαν οἱ ἀσφαλισταί.

- Θαλασσία ασφάλισης.— 'Υποκατάστασις ασφαλιστοῦ εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ ἀσφαλισμένου.— Δὲν χωρεῖ πρὸ τῆς καταβολῆς τοῦ ἀσφαλίσματος.— 'Ενιαυσία παραγραφὴ τῶν κατὰ τοῦ μεταφορέως ἀξιώσεων.— Καταβολὴ τοῦ ἀσφαλίσματος μετὰ τὴν διαδρομὴν τοῦ χρόνου παραγραφῆς.— Οὐχ ὑποκατάστασις.

Ἐνδιαιφέρουσα είναι τόσον ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλιστικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἑφαρμογῆς, ἡ προσφάτως ἐκδιδόμενα ἀπόφασις τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ 'Ἐφετείου ἐν τῇ ὑποθέσει Meredithe κατὰ τὰν πλοϊκήτων τοῦ ἀπόφασις τοῦ 'Glenville'. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ εὐθύνημένου διὰ ζημίαν προξενηθείσαν εἰς φορτίον σίτου. "Εξ ἡμέας πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλασσῆς προβλημένης ἐνιαυσίας ἀποσθετικῆς προθεσμίας, ἡγέρθη ἄγωγή ἐπ' ὄντα τοῦ ἀσφαλισμένου, ἔκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν, σῖτιν δὲν εἶχον καταβάλει τὸν ἀσφαλιστικὴν ἀπεζημιώσιν εἰς τὸν ἀσφαλισμένον. Μετὰ ταῦτα καὶ δὴ μετὰ τὴν πάροδον τοῦ ἔτους, οἱ ἀσφαλισταί κατέβαλον τὴν ἀποζημιώσιν εἰς τὸν παρόντα ἀπόδειξιν ἡγεμονίαν, ἐκδοχεὺς δὲ τῶν ἀσφαλιστῶν ὁ Alan Geoffrey Meredithe, ὑπεκατέστη εἰς τὴν ἐπ' ὄντα τοῦ ἀσφαλισμένου ἔγεισθαις ἀγνῶν. Μελονότι τὸ δικαστήριον ἐπέτρεψε τὴν ὑποκατάστασιν ταύτην εἰς δέσιν ἐνάγεντος, δὲν ἐπέτρεψε τὰν ἀσφαλιστικὴν δικήν τοῦ ἀσφαλισμένου. Κατ' ἀκολούθιαν, ἐκριθή ὡς παραγεγραμμένη ἡ κατὰ τοῦ θαλασσοῦ μεταφορέως ἀξιώσις τῶν ἀσφαλιστῶν.

Οἱ ἀσφαλισταί ἐπεξήγησαν νὰ στηριχθῶσιν ὡς πρὸς τὸ δικαίωμά των νὰ ἐνάγουν ἐπ' ὄντα τοῦ ἀσφαλισμένου, εἰς διάταξιν τῶν Ρητρῶν 'Ασφαλίσεως Φορτίων τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν 'Ασφαλιστῶν καθ' ἥν, συμφω-

S.O.G.A.M.I.

FRESH AND DRY PROVISIONS — CABIN & BONDED STORES — DECK AND ENGINE STORES — MEAT IMPORTERS — REFRIGERATING CHAMBERS & DEEP FREEZE. AGENTS FOR ORANJEBOOM BEER.

GREEK DEPT: **GEORGE ALEXOPOULOS**

35, RUE DE TOURVILLE, TELEPHONE 42.20.31. (3 lines)

LE HAVRE TELEGRAMS. SOGAMI — HAVRE.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

νεῖται, διτὶ ὁ ἀσφαλισμένος θὰ ἔγειρη ἐπιμελῶς καὶ δεόντως, οἰαδήποτε ἄγωγὴν ἥθελον ζητήσει οἱ ἀσφαλισταί καὶ ὑπὸ τὴν κατεύθυνσιν αὐτῶν, ἐπὶ σκοπῷ θεμελίωσεως τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως ἡ θεματοσφύλακος τοῦ φορτίου ὡς ἥθελον ζητηθῇ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες ἀποδέχονται νὰ καταβάλουν τὴν ἐπὶ τῶν δικαστικῶν ἔξέδων ἀναλογίαν τῶν ἐν συνειρμῷ πρὸς τὸ ἀσφαλισμένον ποσόν.

Ἐπὶ τοῦ ισχυρισμοῦ τούτου, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ ἐν λόγῳ διάταξις ποιεῖται λόγον διτὶ τὴν ἄγωγὴν ὡς ἔγειρη ὁ ἀσφαλισμένος, διπερ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου δὲν παρείχεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαίωμα νὰ ἐνάγωσιν ἐπ' ὄντοματι τοῦ ἀσφαλισμένου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙ

Η ΧΡΗΣΙΣ ΡΑΝΤΑΡ

ΥΠΟ ΣΥΝΘΗΚΑΣ ΚΑΛΗΣ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ

Ἡ πρόσφατος ἀπόφασις τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως συγκρούσεως τοῦ βρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Glenville» μετὰ πλωτοῦ συνεργείου ἀνορύζεως πετρελαίου ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Λούιζιάνας, πρέπει ἀσφαλῶς νὰ ληφθῇ σοδαράς ὑπ' ὄψιν ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων.

Τὸ ἀπόχυμα συνέβη κατὰ τὴν νύκτα, τὸ δὲ δικαστήριον δὲν ἐδέχθη τὸν ισχυρισμὸν τοῦ πλοίου, διτὶ τὸ ἡγυροβολημένον πλωτὸν συνεργείον δὲν ἔφερε κανονικὰ φῶτα, ἀποδειχθέντος ἐκ τῆς διαδικασίας, διτὶ ἡ μόνη ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ συνεργείου ἀμέλεια συνέκειτο εἰς τὸ διτὶ οἱ φανοὶ αὐτοῦ εἶχον ὀρατότητα 4.4 ἀντὶ τῶν κανονικῶν 5 μιλίων. Ἀντιθέτως, ἀπεδόθη εὐθύνη εἰς τὸ πλοίον, μὲ τὴν παρατήρησιν ὅτι «εἴ μη χρήσις τῆς συσκευῆς ραντάρ κατὰ τὴν νύκτα, διτὶ τοιάτη συσκευὴν ὑπάρχη διαθέσιμος ἐπὶ τοῦ πλοίου, συνιστᾶ μέγια φάμαλον».

Τὰ ναυτικά δικαστήρια διῶλαν τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἐδέχοντο μέχρι τοῦδε, διτὶ ἀποτελεῖ ἀσφῆ ὑποχρέωσιν τῶν πλοίων νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν συσκευὴν ραντάρ, διτὶ διαθέτουν τοιάτην, εἰς περιπτώσεις κακῆς ὀρατότητος, εἰς τὴν προκειμένην ὅμως περίπτωσιν ἡ ὀρατότητα ἡτού θαυμασία. Ἀνεέρετο, δεδομένως, εἰς τὸν χάρτη τοῦ πλοίου ὅτι εἰς τὴν περιοχὴν ἐκείνην ὑπήρχον πλωτοὶ σταθμοὶ ἀνορύζεως πετρελαίου καὶ φυσικὸν εἶναι ν' ἀναμένη τις, διτὶ οὔτοις θὰ ἐπεδείκνυν τὰ νενομισμένα φῶτα, ἡ ἐποιεῖται ὅμως ἀπόφασις τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου δέχεται διτὶ, ἀκόμη καὶ ἀν τὰ φῶτα αὐτὰ εἰχον περιωρισμένην ἀκτινοβολίδιαν ἡ ἐστω καὶ ἀν δὲν ὑπήρχον καθόδου φῶτα, ἡ ὑπὸ τοῦ πλοίου χρήσις τοῦ ραντάρ θὰ ἐπεστήμαιε τὴν παρουσίαν τοῦ πλωτοῦ σταθμοῦ καὶ ἐπομένως ἡ παράλειψις τῆς χρήσεως τοῦ συνιστό «σοδαράν» ευθύνην τοῦ πλοίου.

Ἡ κατὰ τοῦ «Glenville» ἀπαίτησις τοῦ πλωτοῦ σταθμοῦ ἀνέρχεται εἰς 800.000 δολαρίων, μετ' ἐνδιαφέροντος δὲ ἀναμένεται ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου, εἰς ὁ κατέφυγον οἱ πλοιοκτήται, διότι ἔαν αὐτὴ ἐπικυρώσῃ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, ἡ εὐθύνη τῶν φερόντων ραντάρ πλοίων κοθίσταται πραγματικῶς τρομακτική.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

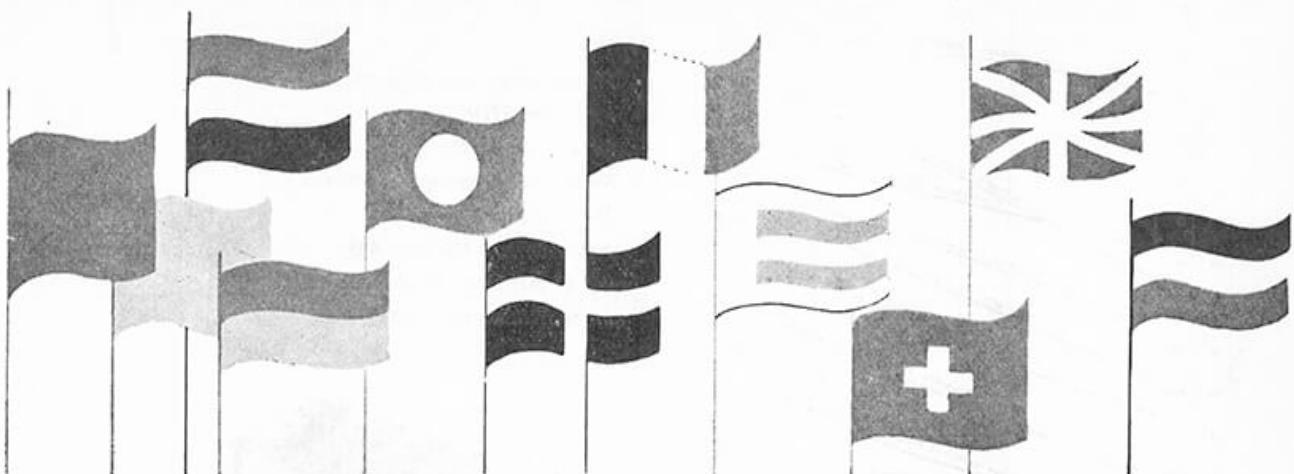
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

HOUTTUIN-HOUTTUIN-HOUTTUIN



HOUTTUIN-HOUTTUIN-HOUTTUIN

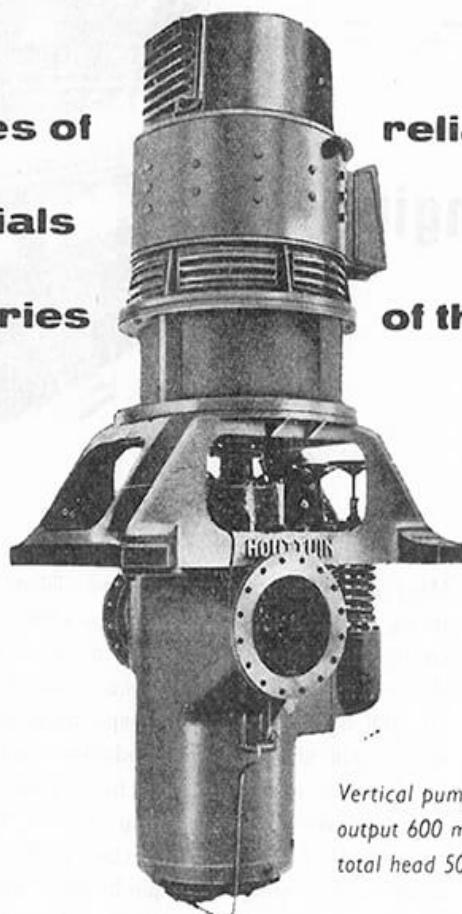
Your guarantees of
hundreds of testimonials
from all countries

reliability:

of the world

Houttuin screw pumps

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



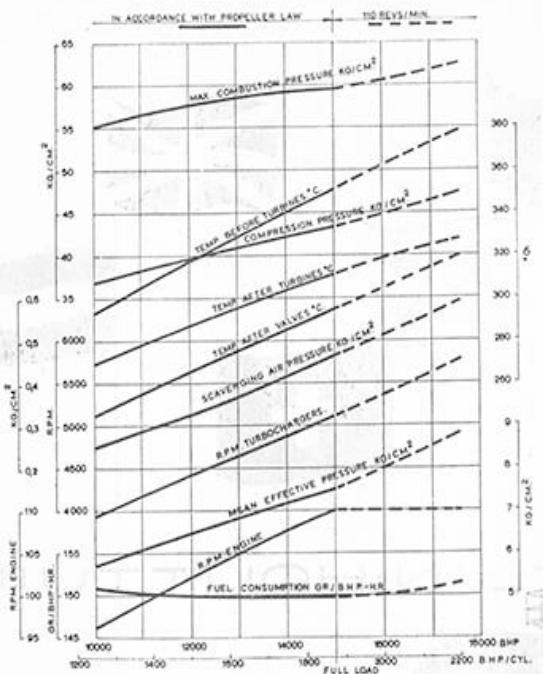
Vertical pump for lubricating oil
output 600 m³/h,
total head 50 m



The wide range of Houttuin horizontal and vertical screw pumps covers every requirement.

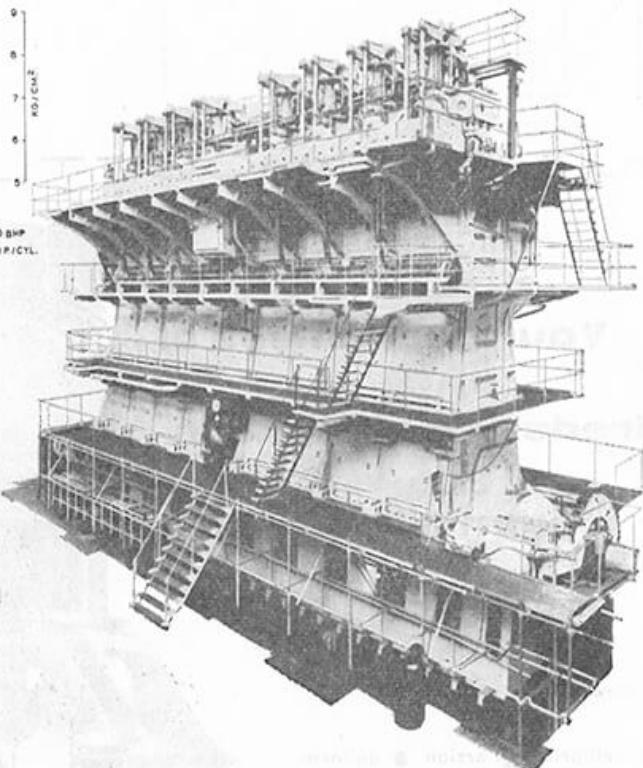
Let us send you our catalogue.

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



Bauduin

Photograph showing 8 cylinder large bore STORK engine for m.s. 'Neder Rijn' of Stoomvaart Maatschappij Nederland. This ship, built by Howaldtswerke Hamburg A.G., will be the fastest freighter in the Netherlands merchant fleet.



The large bore

STORK engine SW 85

bore 850 mm

Capacities up to

32,000 bhp

maximum continuous
and service output.

low fuel
consumption

low thermal load

Many years of experience and millions invested in painstaking research led up to this remarkable engine. Quietly and continuously the high efficiency of this new STORK engine will save money for you by its economy of fuel and lubricating oil. Still more important perhaps these days: your STORK engine will show an unprecedented ease of maintenance. For instance: piston rings can be renewed without removing cylinder covers and dismantling pistons. Hydraulic tools are available for tie bolts, cylinder cover studs, exhaust valve cage studs, main bearings, crankpin bearings, crosshead bearings, piston rod bolts and valve springs. All tools are operated by a small hydraulic hand pump.



STORK-WERKSPOR

HOLLAND

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

Licenses for TM diesel engines: Charles D. Holmes & Co. Ltd., Hull - Crépelle & Cie. S.A.R.L., Lille - Ateliers & Chantiers Ziegler Frères S.A., Dunkerque - Hijos de J. Barreras S.A., Vigo - Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid.

ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ" ΕΙΣ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΠОНΤΙΟΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὰ προηγούμενα σημειώματά μου, τῆς Ιης Μαΐου καὶ τῆς Ιης τρέχοντος, ἀνέφερα δῖ τὴν ὑπερπόντιος ἀλιεία, ὅταν πρόκειται νὰ διενεργηθῇ εἰς μεμακρυστέμένα περιοχῶν, μόνον μὲν μεγάλα πλωτά ἐργοστάσια δύνανται ἐπιτυχῶν νὰ ἔξυπηρτηθῇ. ‘Ἐπειδὴ δῆμως ἡ ναυπηγήσις τοιούτων πλοίων στοιχίζει πάρα πολὺ ἀκριβά — τοῦθο δέπερ ἐκφέρει τῶν ἀπό τὴν Ἑλληνικής πλευρᾶς ἀλιευτικῶν δυνατοτήτων — ὑπέδειξα δῖτι ὠρισμένα ἐμπορικὰ σκάφη διαθέσιμα, ὡς τὰ τοῦ τύπου «Λίμπερτος», ἡμποροῦν κάλλιστα νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀμέσως καὶ νὰ ἔξυπηρτησουν ἀπότολεματικῶν τὴν κατάστασιν. Πρέπει νὰ τονίσω καὶ πάλι, δῖτι συγχρονισμένα πλωτά ἐργοστάσια ἔτοιμα διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν, δὲν ὑπάρχουν πουθενά πρὸς πώλησιν, δύσον ἀκριβά καὶ ἄν οἱ τυχὸν ἐνδιαφερόμενοι θελήσουν νὰ τὰ πληρώσουν. ‘Ἐπομένως, ἡ πρέπει τὰ πλοῖα αὐτὰ νὰ ναυπηγηθοῦν μὲ σειράν προτεραιότητος καὶ ἡ κατασκευὴ των θὰ ἀπαιτήσῃ πολλούς μῆνας, ἡ κατάλληλα σκάφη πρέπει πρῶτον διατηρηθῆναι ἀνάζητηθούν εἰς ἀλλούς τομεῖς τῆς ναυτιλίας, καὶ ἀποσυρθοῦν καὶ νὰ μετασκευασθοῦν. Κι ‘Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν στὰ χέρια των πολλὰ καὶ καλὰ πλοῖα, ἀπελύτως κατάλληλα διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν.

Μὲ δσα λοιπὸν ἀνέπτυξα ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου εἰς τὰ δύο προηγουμένα σημειώματά μου καὶ τὰ παραδείγματα ποὺ ἔδωσα, κλείει τυπικῶς τὸ ζῆτημα τῆς δυνατότητος μετασκευῆς ὡρισμένων σκαφῶν εἰς πλωτᾶ ἐργαστάσ· α. Ἀπομένει, ἐν τοιούτῳ, σειρά ὅλη ἐρωτηματικῶν ἐπὶ τῆς οὐσίας — ἀπό δσα μοὺ γράφουν καὶ ἀπό δσα ἀκούων — τὰ ὅποια συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξι περίποτον κύρια σημεία :

- α) Ποιοί είναι αἱ ἀπάρατίτοι μετασκευαὶ καὶ πόσον θὰ στοιχίσουν;
β) Πού θὰ δράσουν τὰ πλοῖα αὐτὰ μὲ προοπτικὴν ἀσφαλοῦς ἐπιτυχίας;
γ) Πῶς θὰ διενεργηθῇ ἡ ἐν γένει ἀλιεία εἰς τὰς διαφόρους μακρυάς
περιοχαίς;

Αύτά είναι τα κύρια έρωτήματα, τα όποια οι ένδιαφερόμενοι έθεσαν διά να ικανοποιήσουν τάς άποριας των. 'Υπάρχουν δώμας και πολλά άλλα οικονομικοτεχνικά ληγήματα, τα όποια, υπέρθεματίζων, θα προσταθήσουν κατά ένα τρόπον να έπειξηγήσω. 'Εαν θυτήρες οικονομικού υέχερια, μὲ μεγάλην εύκολιαν θά έλεγα, άκολουθων την πεπατημένη, θά γίνη αὐτό και αύτό! 'Επειδή δώμας δὲν συμβαίνει τοιούτον τι, και τὰ κουκιά είναι μετρημένα, θεωρώ καθήκον μου να δηλώσω έξ υπαρχής, διτι αι διάταντα τῶν μετασκευῶν ἐμελετήθησαν εἰς τὸ ἔπακρον μὲ τὴν δέουσαν προσοχῆν. Τὸ πλοιόν θά κινηθῇ πρὸς δράσιν, μὲ τὴν αὐστηρότεραν οἰκονομίαν.

Τάπαρχουν δύο σχολαὶ καθ' ἄς νοεῖται ή χρησιμοποίησις τῶν πλωτῶν ἐργοστασίων καὶ δύο μέθοδοι καθ' ἄς πραγματοποιεῖται ή ριζικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων τούτων. α) Τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν μόνον τῶν πάσης φύσεως ἀλιευμάτων, ήτοι τὴν παραγωγὴν ἰχθυαλεύρου, ἰχθυελαίου, λιπαραμάτων καὶ ἄλλων ὑποπροϊόντων ἀλιείας, ὡς κονσερβῶν καὶ ἰχθυηρῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς τὸ πλοῖον ἔξυπρετεῖται ἀπὸ διειστικά πλοιάρια, ὡς ἐπέξηγῷ κατωτέρῳ, σύμφωνα μὲ τὰς περιοχὰς ἀλιείας ὅπου θὰ δράσῃ καὶ β) Τὸ πολυσύνθετον πλωτὸν ἐργοστάσιον, τὸ ὅποιον ἔχει αὐτοδύναμον δράσιν (μετασκεψή τῆς πρύμνης εἰς «Storm Trawling») δύναντα πρόκειται περὶ μεταποτῆς ἐμπορικοῦ σκάφους). Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὰ τρία κύτη διαρρυθμίζονται εἰς ψυχεία - ἀποθήκας διὰ τὰ κατεψυγμένα ψάρια καὶ τὰ ἄλλα δύο κύτη χρησιμοποιούνται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν μέσων βιομηχανοποιήσεως καὶ ὡς ἀποθήκαι. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, πρέπει νὰ διαρρυθμισθοῦν ναυτικές καὶ διὰ τὰ συμπαραμόρτυτα (διαμερίσματα, τραπεζαῖτι, λουτρά, μαγειρεία, νοσοκομεῖον, ἀπόχωρητίρια κ.τ.λ.) ἔκει ὅπου ὁ χώρος εἶναι κατάλληλος, δι' ἑκατὸν ἥ καὶ περισσότερους ἄνθρας. Ἡ ἀλιευτικὴ ἔξορμησις εἶναι διάφορος εἰς κάθε περίπτωσιν, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὸ δύο ἐξοπλισμὸς τῶν σκαφῶν. Θὰ προσταθῆσαν νὰ περιγράψω τὴν ἐφαρμοζομένη τακτικὴν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσιν τῶν πλωτῶν ἐργοστασίων καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, ἔχων πάντοτε ὅπ' ἔργον μου, τὴν δυνατότητα ἐφασμογῆς τῶν δύο μεθόδων. διὰ τὰς ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευ-

ρᾶς ἔξορμήσεις.

ΠΡΩΤΟΝ : Τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον διὰ τὴν διομηχανοποίησιν τῶν πάσης φύσεως ἀλιευμάτων, εἶναι τὸ ἀπλούστερον ἀλιευτικὸν συγκρότημα ποὺ ἡ μπορεῖ νὰ φαντασθῇ κανεῖς. Εἶναι τὸ κινητὸν ἐργοστάσιον, τὸ δόπιον ἀντὶ νὰ εὐρίσκεται εἰς τὴν ἔξηραν καὶ νὰ περιμένῃ νὰ τὸ ἐφοδιάσουν μὲ πρώτην ὑλὴν ἀπὸ τὰς διαφόρους περιοχάς, πηγαίνει μόνο τοι ἑκεῖ ὅπου ὑπάρχει πλούσιον ἀλιευμα καὶ μετακινεῖται κατὰ βούλησιν εἰς τὰς διαφόρους περιοχὰς ἔως ὅτου γεμισῃ τὸ ἀμπάρια του μὲ τὸ πολύτιμον αὐτὸ φορτί, τὰ διάφορα ὑπὸ προϊόντα ὃν τα ἀλειφένται. Εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆν ὁ ἑξοπλισμὸς τοῦ πλοίου εἶναι οἱ αὐτός, ὡς καὶ ὁ χρησιμοποιούμενος διὰ τὰ ἐργοστάσια τῆς ἔξηρας, μὲ μικράς μόνον ἀλαγάγας ὡς πρὸς τὴν ἑξοικονόμησιν χώρου. Ἐπιπροσθέτως, εἰς τὰς διαφόρους ἔγκαταστάσεις προστίθενται ἐμπροσθεν, δεξιά καὶ ἀριστερά, δύο ἀντίλαι, μεγάλης ικανότητος ἀπόρροφήσεως, διὰ τὰ ψάρια (ψαράκια ἐπιφανείας) ἢ μεταναστευτικά ψάρια. Ἡ μέθοδος αὐτῆς χρησιμοποιεῖται λίαν επιτυχῶς ἐπὶ τῶν Ρωσικῶν πλωτῶν ἐργοστασίων. Τὰ πλοῖα «Μάννενς» συνοδεύονται ὑπὸ διαφόρων βοηθητικῶν συνεργείων, ἄλλων διὰ τὴν γρίπισιν, ἄλλων διὰ τὰ κυκλικὰ δίκτυα, ἄλλων διὰ τὰ αιωρούμενα δίκτυα καὶ ἀπὸ τὰ τονιάδικα. Ἡ κατηγορία τῶν πλοίων τούτων καὶ ὁ ἀριθμός των καθορίζονται σύμφωνα μὲ τὴν περιοχὴν ὅπου θὰ δράσουν καὶ τὴν μεθόδον ἀλλείας ποὺ θὰ ἐφαρμόσουν. Σημειώτεον, διτὶ ἀπό τὰ βοηθητικὰ πλοῖα, τὰ μὲν τονιάδικα καὶ τὰ «Τρόλερζ» εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ πετρελαιομηχανάς 300 ἔως 500 ἵππων καὶ συνοδεύουν τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον, σύμφωνα μὲ κάθε ἑξόρημσιν. Τὰ δὲ μικρὰ βοηθητικὰ ψαράκια, διὰ τὰ κυκλικὰ δίκτυα, τὰ παραγαδιάρικα, τὰ διὰ τοὺς ἀστακούς, τὰ διὰ τὰ αἰγάρωμενα δίκτυα, ὡς καὶ ἀλιεύοντα πλοίαρια, αὐτὰ δῆλα, μεταφέρονται ἐπὶ τοῦ πλοίου «Μάννενς (mother ship).

Ειδικώς διά την 'Ελλάδα, η χρησιμοποίησις πλωτών έργοστασίων διά την βιομηχανοποίησιν των άλιευμάτων είναι άπαραίτητος. Τούτο δὲ διά τὸν άπλουσταν λόγον, στὶ Η Μεσόγειος καὶ ίδια αἱ Ἑλληνικαὶ άλιευτικαὶ περιοχαὶ, δὲν ἔχουν ἀρκέτη φύσια!!! 'Η χώρα μας έχει ἐ πει γού σαν έναγκην ἀπό ίχθυάλευρον καὶ δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ παρασκευάσῃ οὕτε δέκα σακκιά! Τὸ ίχθυάλευρον είναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν πτηνοτροφίαν καὶ τὴν κτηνοτροφίαν. Προστιθέμενον εἰς τὴν συνήθι καθημερινὴν τῶν ζώων τροφήν, τὰ ἀναπτύσσει, τὰ ζωντανεύει καὶ ὑποδοθεῖ τὴν ἀναπαραγωγήν. Οι Ἐβραίοι, χωρὶς νὰ ἔχουν τὴν εἰς τὴν άλιειαν ἐπιδοσίν μας, ἔγκατεστησαν ἔργοστασίαν παρασκευῆς ίχθυάλευρον εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπα καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ κατώρθωσαν νὰ ἀναπτύξουν τὴν πτηνοτροφίαν των, εἰς δαμόδον νὰ κάμνουν καὶ ἔξαγωγάς ἀπό αυγά. Οι πτηνοτροφικοί συνεταιρισμοί, ποὺ είναι διεσπαρμένοι εἰς δῆλα τὰ σημεῖα τῆς χώρας μας, ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην ἀπό ίχθυάλευρον καὶ οτρειδάλευρον διά τὶς δρυνθες. 'Η ἔγχωριος τροφὴ δὲν ἐπαρκεῖ καὶ ἀναγκάζονται νὰ εἰσάγουν, ἀπό δούληματα, διάφορους ζωτροφάδες διά νὰ διατήρησουν τὴν χλωδανούσαν διοικητικήν των, ή ὅποια θὰ δήμνωστο κάλιστα νὰ εύδοκιμηστρέψῃ ἔξαντας οὐρανούς καὶ εὐθηνή τροφή.

Μένω μέ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι, δύο καὶ τρία πλωτά ἐργοστάσια, δὲν θὰ είναι ικανά νά̄ ἐπαρκέσουν εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς παρ' ἡμῖν πτηνοτροφίας. Χωρὶς νά̄ διώξῃ ἀπὸ τὸ θέμα μου, θὰ ὑπενθυμίσω τί ἔγινε εἰς τὸ Περού διὰ τὴν τεραστίαν ποσότητα λχνιαλέρου ποὺ παράσει. Προ τινῶν ἑταν εἰς τὸ Περού ἡ ἀλευτική βιομηχανία ἦτο ἀναξία λόγου, μολισάτι, οὔτε ἡ θάλασσα ποὺ τὸ περιβρέχει ὑπέστη ἀνασταράχην, οὔτε ὁ ίχθυελαγκός πλούτος της ἥλλαξε. Τὸ περίφημον ρεῦμα «Χιοῦμπολτα συνεχίζει πάντοτε τὸ κύκλο του!» Τὸ μόνον που ἐπραγματοποιήθη εἰς τὴν χώραν αὐτήν, είναι ἡ ἐντατική ἐκμετάλλευσις τοῦ ἐναλίου πλούτου, καὶ δῆ τῶν μεταναστευτικῶν Ιχθύων, εἰς δαθμὸν ὕστε τὸ Περού νά̄ καταστῇ ἡ τρίτη ιχθυοπαραγωγός χώρα τοῦ κόσμου, μετά τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Κίναν. (Βλέπε μελέτην μου διὰ τὴν Λατινικήν «Αμερικήν». Δὲν πρόκειται, δεδιάως, νά̄ ἀντιγράψωμεν τί γίνεται εἰς τὰς χώρας τοῦ Νοτιοδυτικοῦ Ειρηνικοῦ «Ωκεανοῦ», ὅπου ὑπάρχει μυθώδης πλούτος ἀλειάς, οὔτε

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

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone : VI. 9-4563-4

Cables: TROJAN 353 ST. NICHOLAS ST.
MONTREAL CANADA

FOR COMPUTER ATTACHMENT REPRESENTATION

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION
OR FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONAL?

**ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN
CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS**
SPECIAL SERVICE FOR CHARTERSHIP THROUGH THE SEAWAY

**SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY
GENERAL REDEEMER AT 1451**

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBR

νά γίνωμεν ύπερπαραγωγοί όποτε ιδίωνταν άλιείσας. 'Υποστηρίζω δύμας μέχρι πάντα την πεποίθησην, διότι δύο ή τρία πλωτά έργοστάσια άρχικώς, διὰ τὴν διομήχανοποίησην ύποτε ιδίωνταν άλιείσας, είναι άπαραίτητα διὰ τὰς ανάγκας μας. Τὸ φαινόμενον τῆς λυθυολογικῆς μάζης ποὺ κατακλύζει τὸ Περό, έπαναλαμβάνεται μὲ τὴν ιδίων ἐντασιν καὶ πυκνότητα εἰς περιοχάς, ὅχι καὶ τόσον με μακρυσ μένας, ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα! 'Εκεῖ τὰ πλωτά μας έργοστάσια καὶ οἱ ψαράδες μας δύνανται νὰ δράσουν μὲ πλήρη ἐπιτυχίαν καὶ νὰ δημιουργήσουν διὰ τὴν

χώρων μας μίαν νέαν πηγήν πλούτου.

Εἶναι δύμας τόσον ἔκτενές τὸ θέμα αὐτὸ καὶ ύπάρχουν τόσες λεπτομέρειες ποὺ πρέπει νὰ ἑτεχηγηθοῦν, ὥστε νὰ χρειάζεται πολὺς χώρος. 'Ανιγκάζομαι νὰ διακόψω τὴν φιλολογία μου διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν χρησιμευτοῦσας τῶν πλωτῶν ἐργοστάσιων, διὰ νὰ προσθέσω καὶ διλγατιὰ σύσταση, διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν. Εἴναι καὶ αὐτὰ ἀρκετά διὰ νὰ ἐπισύσσουν τὴν προσοχήν καὶ τὸν ζῆλον τῶν ἐνδιαφερομένων. 'Αρκεῖ νὰ ἀντιληφθοῦν, διότι ύπάρχει ἔδαφος δράσεως, διότι ύπάρχει δουλειά, διότι ἡ προστάσιος θὰ ἀποδώσῃ. 'Εγὼ ὁ αἰσιόδοξος — ὃς μοὺ ἐπιτραπέ τὸ κομπλιμέντο — υπερθετικῶν λέγω, διότι ύπάρχει καὶ ἡ δικλεῖς ἀσφαλείας, δηλαδὴ καὶ νὰ θέλῃ νὰ χάσῃ ὁ ἐπιχειρηματίας, πάλιν τοῦτο εἶναι ἀδύνατον, διότι μὲ τὸ πρώτο φορτίον λυθαλεύρου, λυθαλείου καὶ τῶν συμπαρεμποτούντων, ποὺ θὰ φθάσουν εἰς τὸν Πειραιά — 'Ελλαδικής Παραγωγὴς — θὰ ἀνοίξουν οἱ πόρτες τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης, διότου σιδηρόποτε ποσότητας τοισάντων προϊόντων καὶ ύποτε ιδίωνταν εἶναι εύπροσδεκτος. Αἱ τιμαὶ τῶν κανονίζονται ἀπὸ τὴν Διεθνῆ ἀγορά καὶ τὸ κέρδη είναι ἐμφανή. Τὸ λυθαλεύρου διὰ νὰ φθάσῃ ἀπὸ τὸ Περό η ἀπὸ τὴν 'Ανκόλα, ἐπιβαρύνεται μὲ πολλά τὸ 'Ελληνικό θὰ είναι πιὸ φθηνό.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: 'Η δευτέρα περίπτωσις περιλαμβάνει τὸ μικτὸν ή πλυσυνθετὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον, τὸ οποῖον εἶναι αὐτεξόστουν, δύναται νὰ δράσῃ καὶ μόνο τον η καὶ μὲ τὰ βοηθητικὰ του ψαράδικα συνεργεία, σύμφωνα μὲ τὰς περιστάσεις. Τὸ σχεδιάγραμμα ἐμφανίζει τὴν μετασκευὴν τῆς πρύμνης ἔνος «Λίμπερτου» εἰς «Στερτη Τρawling» διὰ τὴν γρίπισιν, εἰς τρεῖς κατόψεις, ὡς ἔξης :

Τὰ ίκριωματα διὰ τὴν ρίψιν καὶ ἀνέλκυσιν τῶν δικτύων, ὡς καὶ τὸν ἐν γένει χειρισμὸν τῆς ἐκκένωσεως τοῦ σάκκου (σαγήνης) διὰ τὴν διαλογὴν καὶ περιποίησιν τῶν λυθών. 'Η πλαγιά κατάταξις τῆς σήραγγος καὶ ἡ ἔσω διαρρυθμίσις.

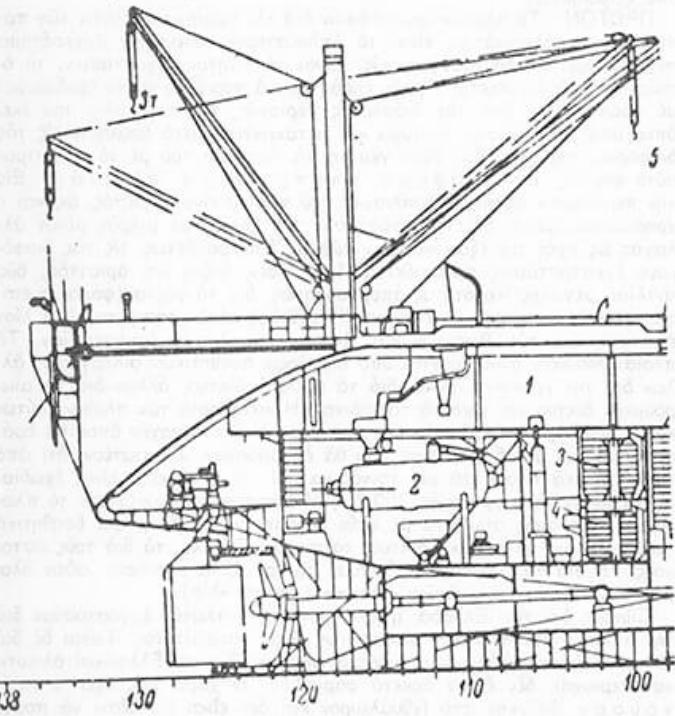
'Η πρύμνη διεσκευασμένη εἰς τὸ κατάστρωμα, μὲ τὰς θέσεις τῶν ίκριωμάτων, τοῦ δαρούλκου καὶ τῆς διακλαδώσεως τῶν συρμάτων εἰς τὰ δύο τύμπανα. Τὸ ἄνω τμῆμα τῆς σήραγγος. Οἱ 'Ιάπωνες καὶ οἱ Ρωσοί ψαράδες, διὰ τὴν ἀνέλκυσιν καὶ καθέλκυσιν τῶν μικρῶν βοηθητικῶν ψαράδων, χρησιμοποιοῦν τὴν σήραγγα, μεταχειρίζομενοι αὐτὴν ὡς «Σλίτη».

Τὸ κάτω τμῆμα τῆς σήραγγος, μὲ τὰς πολλαπλὰς διακλαδώσεις καὶ τὰ διάφορα μηχανήματα. 'Η πρὸς τοὺς ψυκτήρας διέλευσις, ὡς ἡ κατωτέρω ἐπεξήγησις. Τὰ ύποστρώματα καὶ οἱ διάδρομοι τῶν ψυκτικῶν θαλάσσιων πυρὸς τὰς δυο πλευράς.

Πρέπει νὸ ανάφερω καὶ νὰ τονίσω μάλιστα, διότι μέγα πλεονέκτημα τῶν πλοίων τοῦ τύπου «Λίμπερτου», είναι ὅτι η κατασκευὴ των καὶ αἱ καθ' ὅλου ναυπηγικαὶ των γραμματικοῦ προσαρμόζονται ἡ μᾶλλον συνέπεσε νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὰς ἀνάγκας κοὶ τὰς ύποδιαιρέσεις, ποὺ ἀπαιτοῦν τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια. 'Έκ τούτων, τὸ σπουδαιότερον είναι ὅτι ἡ πρύμνη εὐκολώτατα δύναται νὰ διαρρυθμισθῇ καὶ ἡ σήραγγη νὰ προεκτάθῃ κατὰ βούλησιν. 'Ο τίσω χώρος τοῦ σκάφους, τὰ διαφράγματα, οἱ τομεῖς καὶ ἡ γενικὴ τοῦ πλοίου κατασκευή, παρέχουν τὴν εὐχέρειαν νὰ γίνῃ ἡ μετασκευὴ ἀνευ ουδέμιας δυσκολίας. "Έχω πρὸ τῶν ὀθολαμῶν μου τὰ σχέδια τῶν 'Αγγλικῶν 'Fairtrig», «Lord Nelson», «Junella». Τῶν γαλλικῶν «Thalassa» καὶ τοῦ νέου «Colonel Plevens». Τῶν Ρωσικῶν «Poushkin» «Μαιακόνσκι». Τῶν 'Αμερικανικῶν «Neva» καὶ «Pacific Explorer». Ὡς ἐπίσης καὶ Γερμανικῶν, 'Ιαπωνικῶν, Πολωνικῶν, 'Ισπανικῶν καὶ ἄλλων πλωτῶν ἐργοστάσιων, μικρῶν καὶ μεγάλων. 'Η μετασκευὴ τῆς πρύμνης τῶν «Λίμπερτου», είναι ἡ πιστὴ ἀναπροσαρμογὴ τῆς πρύμνης τῶν μεγάλων Ρωσικῶν πλωτῶν ἐργοστασίων τοῦ νεωτάτου τύπου, μὲ ὠρισμένας μικρὰς παραλλαγάς, αἵτινες θὰ προσδώσουν εἰς τὸ σκάφος ὡραίαν ἐμφάνισιν, συνάμα δὲ θὰ ὀλοκληρώσουν τὴν γενικήν ἐσωτερικὴν τοῦ πίσω τμήματος διαρρύματιν. Κατὰ τὰ ἄλλα, ὅλη ἡ ἀνατομία τοῦ σκάφους ἔχεται πρέστατα τὰς ἀνάγκας τῶν πλωτῶν ἐργοστασίων.

Τὰ προτερήματα τῶν «Λίμπερτου» καὶ τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὅποιους προεκρίθησαν διὰ μίαν τοισάντην ἐργασίαν, ἀπρίθμησα εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά του. Θὰ ἐπαναλάβω μόνον τοὺς βασικοὺς λόγους, διότι είναι εύρυχωρα, ἔχουν μεγάλην ἀκτίνα δράσεως, δύναται νὰ μετασκευασθοῦν ἀμέσως μὲ μικρὰς σχετικῶς δαπάνας, καὶ τὸ σπουδαιότερον πάντων. **ΠΟΛΛΑ ΝΑ ΑΠΟΔΩΣΟΥΝ.** Πρέπει νὰ είναι κανεὶς ἐντελῶς κακῆς πίστεως διὰ νὰ μὴ ἀποδεχθῇ τὰ πλεονεκτήματα αὐτά. Καὶ διὰ νὰ μὴ νομισθῇ ὅτι «στὰ κουτουροῦ» καταπιάσθηκα μὲ ἔνα τόσο δύσκολο ἐγχείρημα, πληροφορῷ τούς ἐνδιαφερομένους, διότι τὰς ἐγκαταστάσεις ψυγείων θὰ ὀνταλάνουν. Εύρωπας τὰς ἐργοστάσια, κατόπιν εἰδικῆς συμφωνίας, μὲ μεγάλας εὔκελιας πληρωμῆς. Συνεξήγητη ἐπίσης καὶ ἡ δυνατότης τῆς εἰς ΕΙΔΟΣ πληρωμῆς, δηλαδὴ εἰς ἀλίευμα, κατόπιν ἐκάστης ἐξορμήσεως. Θωτεύω τὴν σκέψιν ὅτι τὸ ὅλον ἐργον θὰ στεφθῇ υπὸ πλήρους ἐπιτυχίας.

Αύτας τὰ δίλγας ὡς πρὸς τὸ πρώτον ἐρώτημα τῆς μετασκευῆς. Διὰ τὸ δευτέρον καὶ τὸ τρίτον ἐρώτημα, διὰ μονὸν ἐπιτυχηθοῦντας, διὰ τὸ σεύσαμον ἡ μᾶλλον ἀπὸ μέριμναν περιφρουρήσεως ὡρισμένων ἐπογγελματικῶν μυστικῶν. "Ἐνα «Λίμπερτου» ως πλωτὸν ἐργοστάσιον, εἴτε διὰ τὴν δευτέραν, θὰ κινηθῇ μὲ ὀλιγωτέρας δαπάνας, ἀπὸ σᾶς ἐκ τῆς πρώτης ἐντυπώσεως δύναται νὰ ὑπολογίσῃ κατεῖς. 'Υπενθυμίζω διότι ἡ σύγορά μας ἔχει ἀπότομον ἀνάγκην ἀπὸ λυθαλεύρου, λυθαλείου καὶ λοιπά ὑποτειούμενα ἀλιείσας, τὰ ποτὶσα ὅλα ΕΙΣΑΓΟΝΤΑΙ καὶ τὰ πληρώνουμε μὲ πολύτιμο συνάλλαγμα. "Οσον ἀφορᾷ τὰ κατεψυγμένα ψάρια, δὲν είναι ἀνάγκη νὰ τὰ διαφημίσω! Γίνονται ἀνόρτωσα διότι είναι ἐκλεκτά, πολὺ φθηνά καὶ πολὺ φρέσκα, ἀφοῦ μόλις έγοναν ἀπὸ τὴν βαλασσανα καταψύχονται εἰς 45 βαθμούς Κελσίου ὑπὸ τὸ μῆδος. Τὸ «Λίμπερτου» δύνανται νὰ κομίσουν εἰς ἔκαστην ἐξόρμησην 3.000 τόνων ἐκλεκτά ψάρια. Τόσα φέρνουν τὰ Ρωσικά, τὰ 'Ιαπωνικά καὶ τὰ ἄλλα πλωτὰ ἐργοστάσια, διὰ νὰ μὴ φωνάξω διὰ φέρνουν παραποτα. "Ἄς παραδεχθοῦμε δύμας διότι ἐμεῖς θὰ φέρουμε τὰ μισά!



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Ἐνῷ αἱ διὰ τὴν μορφὴν τοῦ πλοίου τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος προβλέψεις δύνανται νὰ θεωρηθούν τόσον τολμηρά, ώστε νὰ διστάζῃ τις νὰ τὰς ἀναφέρεται κατά τὸ πλέον συγκεκριμένον τρόπον, φοβούμενος τὰ εἰρωνικά μειδιάματα τῶν, ἐκ παραδόσεως συντηρητικῶν, ναυτιλιακῶν κύκλων, κοινῇ εἶναι πλέον ἡ ἀντίληψις, διότι τὸ πλοίον τοῦ σχετικός ἔγγυς μέλλοντος θὰ εἶναι πυρηνικῶς προωθούμενον, διότι ταχύτατα τὸ πυρηνικὸν καύσιμον θὰ κοστίζῃ πολὺ εὐθηγότερα ἀπὸ τὰ πετρελαιοειδῆ. Κοινῇ εἶναι ἐπίσης ἡ ἀντίληψις διὸ συντόμως ἡ κατασκευὴ ναυτικῶν πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων θὰ στοιχίζῃ σύσσον καὶ ἡ τῶν συνήθων ἀτμοστροβίλων καὶ ἀκόμη διότι σύσσον ταχύτερα καθίστανται τὰ φορτηγὰ πλοία, τόσον περισσότερα φορτιά θὰ προτιμούν τὴν θαλασσίαν δόδον.

Εύρισκομέθα ένωπιον μιάς περιόδου σημαντικών μεταβολών καί, ώς πάντοτε συμβαίνει εἰς τοιάύτας περιπτώσεις, πολλαὶ ίδει σίτονται ὡς πρός τὸν καταλλήλοτερον τύπον φορτηγού πλοίοι διὰ νὰ ἔχουπρετήσῃ τὸ ἐμπόριον τοῦ μελλοντος. Ἐνῶ τὸ μεταλλόφορον, τὸ μιτάλκ - κέρρειον καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον φαίνεται ὅτι καθιερώθησαν πλέον ὑπὸ τὴν σημερινήν, ἔξειλιγμένην, μορφὴν των, μὲ μόνας ἀναμενομένας μεταβολάς εἰς τὴν ταχύτητα καὶ εἰς τὴν εύρυτάτην χρῆσιν τῆς αὐτοματοποίησεως, ὁ τύπος τοῦ συνήθους φορτηγοῦ ὡς καὶ τοῦ τοιούτου γενικῶν φορτίων διανεί μιάν περιόδου μεγάλης ἀδεβαιότητος εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν πλέον καταλληλούν διὰ τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας μορφὴν ἀυτοῦ.

Τό ποικίλης χρήσεως πλοίον, μέχρους δι' υγρά και έψυγμένα φορτία και μὲ ἄφθονα τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, τὸ ἔχον μορφὴν πλωτῆς ἀποθήκης πλοίου μὲ πλευρικάς θυρίδας δι' ὧν θά καθίσταται δυνατή ἡ φορτοεκφόρτωσις διὰ τῆς ἐλεύθερα διόδου τῶν γνωστῶν περονοφόρων φορτοεκφορτωτικῶν ἀποκινήτων όχημάτων, ποὺ ὑπάρχουν στήμερον εἰς τοὺς πλείστους τῶν μεγάλων λιμένων, τὸ πλοῖον μεταφορᾶς τυποποιημένων δοχείων (containers), ἐντὸς τῶν ὅποιων θά τοποθετοῦνται τὰ πάσης φύσεως ἐμπορεύματα, μετὰ ἡ ἀνευ μέσων φορτοεκφορτώσεως, ὡς καὶ τὰ σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν, κατάλληλα δι' ὥρισμένα μόνον φορτία καὶ προσρισμούς, ὅλα ἔχουν τοὺς θερμούς ύποστηρικτάς των, ὅλα ἔχουν τὰ ιδιαίτερα αὐτῶν πλεονεκτήματα, είναι δημώς πρόωρον ἀκόμη θετικῶς νὰ προβλέψῃ τις ἣν ἐν ἡ περισσότερα καὶ ποιά ἐξ αὐτῶν θ' ἀποδειχθοῦν τελικῶς τὰ καταλληλότερα.

Οιοσδήποτε δύμας τύπος ή τύποι ἐπίκρατήσουν εἰς τὸ μέλλον ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, είναι γεγονός, διτὶ τὸ σκάφος θὰ κινηταὶ πυρηνικῶς, θὰ είναι πλήρως αὐτοματοποιημένον καὶ θὰ ἔχῃ ταχύτητα μικροτέραν τῶν 30 μιλίων διότι, διὰ μακράς, ίδια, διαδρομοῖς, μεγαλύτερα ταχύτητα θεωρεῖται ὅχι μόνον οἰκονομικάς ἀσύνφορος, ἀλλὰ καί, ἀπό δύο ἄλλων ἀπόψεων ἔξετασμένη ἀχρηστος.

Η πρώτη αποψίς άφορά είς τὸν ἐμπορικὸν τομέα καὶ θασίζεται ἐπὶ τῆς πείρας τῆς ἀποκτηθεῖστς ἐκ τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων γραμμῆς τοῦ τύπου Challenger τῆς United States Lines. Ως γνωστόν, ἡ ὑπηρεσιακὴ ταχύτης τῶν πλοίων αὐτῶν εἶναι 21 μίλια, τὸ γεγονός δὲ ὅτι φθάνουν καὶ Νέας Υόρκης εἰς Λονδίνον συνήθης ἀρκετὰς ἡμέρας πρὸ τῆς ἐκεί λήψεως τῶν φορτωτικῶν, προκαλεῖ ἡδη εἰς τοὺς παραλίπτας τοῦ φορτίου σοθαράς δυσκολίας καὶ ἔσθος. Βεβαίως τὸ μειονέκτημα αὐτὸ δύναται νά ἔξουδετερωθῇ διὰ συντονισμοῦ τῶν ἐνέργειῶν φορτωτῶν, διαφόρων μεσιτῶν καὶ παραληπτῶν ὡς καὶ διὰ τῆς ἐπὶ νέων βάσεων ὄργανωσεως τῆς διαπραγματεύσεως ἐν πλῷ εὐρισκομένων ἐμπορευμάτων, ἐπειδὴ ὅμως ἡ ὄργανωσις τοῦ ἐμπορίου γενικῶς ἀργεῖ πολὺ νά προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς τεχνικὰς ἔξελιξις κάθε ἐποχῆς, ὑπάρχει δὲ καὶ κάποιο δριστικό εἰς τὴν «προσαρμογήν» αὐτήν, δοθέντος ὅτι δὲν εἶναι δυνατή ἡ αὐτοματοποίησις τοῦ.... ἐγκεφάλου τῶν ἐπιχειρηματιών, εἶναι ἀναμφισβήτητον τὸ βάσιμον τῶν ἐποκειμένων ἐπιφύλαξεν.

Ἡ δευτέρα ἀποψίς εἶναι τεχνικῆς φύσεως καὶ ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔξελιξιν τῶν μέσων φορτεοφορτώσεως μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε νὰ ἀποκλείεται ή εἰς ἕνα ἄξιον τοῦ ὄντα μάτος του μεγάλον λιμένα παραμονή καὶ τοῦ μεγαλύτερου ἀκόμη πλοίου ἐπὶ διάστημα μεγαλύτερον τοῦ 24ώρου. Ὁ αὐτόματισμός, τὸ διλγάριθμον τοῦ πληρώματος, ὁ σύντομος πλοῦς, ἡ ἀλαχίστη παραμονή ἐν λιμένι, ἀποκλείουν καὶ τὴν στοιχειώδη συντήρησιν τοῦ σκάφους καὶ τῶν πολυπλόκων ἐν αὐτῷ μηχανισμῶν. Βεβαίως, ἡ καθοδική προστασία ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ειδικά, υψηλοῦ βαθμοῦ προστασίας, χρώματα, περὶ ὧν πρόσφατος μελέτη τῶν στηλῶν αὐτῶν, θὰ καταστῆσῃ εἰς τὰ ἀνέστις ποσεῖται μέλλον μὲν ἀναγκαῖαν τὴν συμβολὴν τοῦ

πληρώματος είς τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους. Ἡ ἔλλειψις δώμας χρόνου πρὸς συντήρησιν τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανῆν μάτων τῶν πλοίων θὰ ἀπολήξῃ ἀσφαλῶς εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς υἱοθετῆσεως δύο ἄλλων μέτρων: τῆς, εἰς ὁρισμένους τούλαχίστον λιμένας, ὡς πάρεξως «πληρωμάτων συντήρησεων» τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ὡς ἕδη συμβαίνει ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς Ἀμερικήν, Ἑγγύλιαν, Νορδηγίαν κ.λ.π. καὶ τῆς κατὰ περιόδους ἀνάγκης τελέσεως γενικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων διὰ τὴν συντήρησιν γενικῶς αὐτῶν.

Φαίνεται έκ τῶν ἀνωτέρω, διτέ δέν θά σημειωθούν μόνον μεταβολαὶ εἰς τοὺς τύπους τῶν πλοίων, ὡς τὰ γνωρίζομεν σήμερον, ἀλλὰ καὶ γενικώδεις εἰς τὸν τρόπον ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, κατ' ἔκτασιν Ἰωνᾶς μεγαλυτεράς τῆς δῆσης αὐτοῦ μετατίθενται, ἐν δημαρχῷ δύνανται ἀπὸ τοῦδε νὰ θεωρῆθῇ ὡς δένονται, διτέ τὰ οἰκονομικά, πολιτικά καὶ ἐργατικά προβλήματα, οἱ μόνιμοι αὐτόν τις ἀνασχετικοὶ τῆς ἔξελίξεως παράγοντες, θά καθυστερήσουν σημαντικώτας, δενδιάς κατὰ τὰ ἄλλα, μεταβολαὶ ποὺ ἀνεφέραμεν καὶ ἀκόμη διτέ διεῖς τῶν ἀνωτέρω ἀνασχετικῶν παραγόντων, διτέ ἐργατικός, θά εἶναι ἔκεινος ποὺ θά ἐπηρεασθῇ καὶ διλιγωτεροι καὶ... περισσότερον παντὸς ἄλλου, ὡς πάντοτε συμβαίνει μὲ τὴν τεχνικὴν ἔξελίξιν: ὅλιγάτερον, διότι αὐτήν τὴν μελλοντική μορφὴ τοῦ πλοίου θά δημιουργήσῃ περισσοτέρας ἐργασίας εἰς τὴν ἔραν διτέ δῆσας θά ἀφαιρέσθῃ ἀπὸ τὴν θάλασσαν καὶ περισσότερον, διότι διτέ μὲν ναυτικὸς τῆς σήμερον σχεδὸν θά ἐκλείψῃ, διθένεις διτέ τὰ πλοῖα θά χρειάζωνται ὅλιγους, ἀλλὰ καλῶς καπτρισμένους τεχνικούς μᾶλλον παρὰ ναυτικούς, ἀντί δὲ ἑκείνων ποὺ θά παύσουν χρήσιμοποιούμενοι ως πληρώματα θά χρειασθούν πολλαπλάσιοι ειδικοὶ ἐργατοτεχνίταις διτέ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐν λιμένι συντηρήσεως τοῦ πολυπλόκου πλοίου τῆς αὔριον.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΝ

Αντιμετωπίζεται, όπως είς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἀνεγράφαμεν, ἡ κατασκευὴ «οἰκονομικοῦ» δεξαμενοπλοίου 65.000 τόνων d.w., ώστε νὰ δυνηθῇ τούτῳ ν' ἀνταπέξελθῃ εἰς τὰς δυσκόλους συνθήκας που δῆμοι ουργήσσονται διὰ τὰ ἀκτοπλούντα ἀμερικανικά δεξαμενοπλοία ή κατασκευὴ τοῦ μεγάλου πετρελαιαγωγοῦ, διασχίζοντος ἀπὸ νότου πρὸς βορρᾶν ὀδόκληρον τῆς Ἀταντικῆν ἀκτὴν τῶν Η.Π.Α. Θὰ συνδέῃ τὰ μεγάλα καταναλωτικά κέντρα μὲ τὰς πετρελαιοπηγάς τῶν νοιοδικιῶν πολιτειῶν. Τὸ δεξαμενοπλοίον αὐτὸν, ἀνήκον εἰς παραφύσαδά τῆς Στάντφαρ «Οἴλ», πόρωρ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νότου ἀποτελῇ τὴν τελευταῖν λέξιν εἰς τὴν προκειμένην ἀντίδρασιν τῶν ἀφεπιπλωτῶν τῆς Ἀμερικῆς, ἀν κρίνῃ τις ἐπιφανέστατον ἀνακοινώσεως γενομένην ἐνώπιον τοῦ γνωστοῦ Ἀμερικανικοῦ Ινστιτούτου Πετρελαιοειδῶν (A.P.I.).

Εις τὴν ἀνακοίνωσιν αὐτῆς τονίζεται ὅτι, ἂν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ πετρελαιοφόρων ἐπιθυμούν τὴν ἑκατὸν δημιουργουμένου ἀνταγωνισμοῦ ἐπίτιθεσιν τῶν, εἶναι ἀναγκαῖον δῆτας μεριμνήσουν διὰ τὴν πρόσκτοντι πλήρως αὐτοματοποιημένων πλοίων, διότι ὁ κυριώτερος παράγων ὁ ἐπειρεάζων τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου εἶναι ὁ τοῦ πληρώματος. Πρὸς τούτο, ὁ συγγραφεὺς τῆς ἀνακοινώσεως, προϊστάμενος τοῦ τεχνικοῦ τμήματος τῆς ἑταῖριας διゅλιστηρίων Σίνκλερ κ. Thuringland T. Wilkinson, προτείνει τὴν ναυπήγησιν πλοίων μεταφορικῆς ίκανότητος 50.000 τόνων δ.π., πλήρως αὐτοματοποιημένων, εἰς τὰ δόπια ἐν πληρωμα 14 ἀνδρῶν θεοῦ εἶναι πλέον ἡ ἐπαρκές διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν καὶ τὸν ἀσφαλέστερον καὶ ἀποδύτων ικανοποιητικὸν ὑπὸ πάσας τάξις συνθήκες χειρισμῶν των, ἀντὶ τῶν 50 περίπου ἀνδρῶν ποὺ περιλαμβάνει ἡ σύμθεσις τῶν συνήθων πλοίων τοῦ αὐτοῦ μεγέθους.

Τὰ πλοία αὐτά θά κινοῦνται μὲν ἀεριστοσβιδηλεκτρικάς μηχανάς 20,000 ἀτρακτοίππων, ἐλεγχομένας ἐκ τῆς γεφύρας, τρεῖς δὲ μόνον ἄνδρες, κατανεμημένοι εἰς ἑξ τετράώρους φυλακάς ἀνά εἷς εἰς ἕκαστην, ήτοι ἐργαζόμενοι 8 ὥρας ημεροήσις, θά είναι ἀρκετοί διὰ τὴν ἐπίβλεψιν τόσον

τών πρωστηρίων σσον και δόλων τῶν ἄλλων δοθητικῶν μηχανημάτων.
Ο συντάκτης τῆς μελέτης φρονεῖ, δτι ὁ ἀεριστροβίλος ἔχει πλέον δο-
κιμασθή ἀρκετά, ὥστε νά περιβληθῇ και μὲ τὴν ἐμπιστούντην τοῦ ναυ-
τικοῦ κόσμου, παραβάλλει δὲ τὸ σημερινὸν σημεῖον ἔξελίξεως αὐτῶν
πρὸς τὸ ἀντιστοιχὸν τοῦ ἀτμοστροβίλου εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας
1920-1940.

Φυσικά, τὰ καθήκοντα τοῦ δεκατετραμελοῦς πληρώματος τῶν σκαφών αὐτῶν θὰ διαφέρουν ούσιωδῶς ἀπὸ τὰ ἔκ παραδόσεως γνωστά μας. Κεττάς τούς χειρισμούς εἰσόδους καὶ ἔξοδους ἐκ λιμένων, καθήκοντα πηδαλίουχοι θὰ ἀσκοῦν οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, ἐνώ τὸ ἀπολύτως αὐτόματον πηδαλίουν θὰ ἔχεσσαν λίζη τὸν πλούν ἀκόμη καὶ ἐντὸς διαύλων, ὅπας τὸ πλάτος αὐτῶν εἴναι ἑπτάρεκάρες. Αὐτοὶ οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, ἐγένενται πάπιταις μὲν ἀπατούμενοι τρεῖς, εἰς δὲ ἑκάστην φυλακήν. Θὰ είναι

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

μᾶλλον «τεχνικοί γεφύρας» με έπαρκες ήλεκτρονικάς γνώσεις και θά έκτελούν έπισης και τὰ καθήκοντα τοῦ διαυρματιστοῦ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν έπὶ τῆς γεφύρας φυλακήν των. Θά υπάρχουν 4 μόνον ναῦται, πλέον ἡ έπαρκες διὰ τοὺς χειρισμοὺς προσδέσεως τοῦ πλοίου, ἀν ληφθοῦν ὑπὸ οὐρῶν αἱ προβλέπομέναι μηχανικαὶ εὔκολιαι, ἐν πλῷ δὲ θὰ χρησιμεύουν ὡς ὑπῆρχες καὶ γενικῆς φύσεως δοηθοῖ.

Θὰ υπάρχουν ἀκόμη εἰς μάγειρος καὶ δύο θαλαμηπόλοι, πλὴν δὲ τῶν τριῶν αὐτῶν ἀνδρῶν, πάντες οἱ ἄλλοι θὰ τυγχάνουν εἰδίκης μετεκπαίδευσεως μὲ πρώτον, φυσικά, τὸν πλοίαρχον.

Καὶ αὐτὰ μέν, ὡς πρὸς τὰς παρούσας ἔξελίξεις. Διὰ τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸ μέλλον, τὸ ἔγγυταν ἐννοεῖται, δυνάμεα νὰ δεχθῶμεν ἀπὸ τοῦδε ὡς γεγονός τὸν ἔξειλιγμένον ναυτικὸν ἀντιδραστήρα καὶ τὰς δύο θλικαὶ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀξονος, τὴν μίαν διποιθεν τῆς ἄλλης, εἰς πλοίον μὲ ἀπολύτως υδροδυναμικὸν σχῆμα καὶ μέγιστον βολδὸν εἰς τὴν στείραν. Θὰ ἔχωμεν οὕτω οικονομικάτερα, ταχύτερα, πλέον εὐέλικτα καὶ πλέον ἀποδοτικά πλοῖα, μὲ εὐρεῖαν, δεβαίως, αὐτοματοποίησιν, δύναται δὲ νὰ προβλέψῃ τις, διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ θ' ἀποτελέσουν τὸν συνδετικὸν κρίκον μεταξὺ τῆς σημερινῆς φορτηγού ναυτιλίας καὶ τῆς... ἀράτου ναυτιλίας τῆς αὔριον, τῆς ναυτιλίας τῶν ύποβρυχίων φορτηγῶν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΟΝ «ΠΤΑΜΕΝΟΝ» ΠΛΟΙΟΝ

Εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν πτερύγων τῶν «πίπταμένων» σκαφῶν ἐπετεύχθη προσφάτως σημαντικώτατον βῆμα, διαφαινομένου πλέον σαφῶς, διὰ ἡ έπικρατήση τελικῶς «ὑπερσπηλαιωτικόν» σχῆμα πτερύγων, ὡς προεβλέπαμεν εἰς μελέτην τῶν στηλῶν αὐτῶν τοῦ Αύγουστου 1962.

Ως γνωστόν, τὸ «Αμερικανικὸν Ναυτικὸν ἐπειραματίζετο ἀπὸ τριετίας μὲ τὸ σκάφος ΗΤC (Hydrofoil test Craft), κατασκευῆς τῆς γνωστῆς ἑταῖριας ἀεροπλάνων Μπόγικ, κατ' ἄρχην μὲ «σπηλαιωτικά» πτερύγια, ἥτοι τοιαῦτα «οὐλιοθάνοντα» οὐτῶς εἴπειν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος, ὅτε καὶ εἶχον ἐπιτευχθῆ ταχύτητες μέχρι 50 μιλίων, μὲ φανεράν δῶμας τῆς λόγω σπηλαιωσεως φθοράν τῶν πτερύγων, ὡς καὶ τὰ λίαν δυσάρεστα, τούσιν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκαφούς, σὸν καὶ διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ, ἀποτελέσματα ἐκ τῶν δονήσεων, ποὺ προεκάλουν εἰς αὐτὸν τὰ ἐνίοτε «έαναπτηδούντα» ἐπὶ τοῦ ὕδατος πτερύγια.

Ηκολούθησαν πειράματα μὲ τὸ αὐτὸν σκάφος, εἰς τὸ διποίον δῶμας ἐποπθεῖθησαν πτερύγια «ὑπερσπηλαιωτικοῦ» τύπου, πλήρως θυμζόμενα ὑπὸ τὴν ἐπιφανείαν τοῦ ὕδατος, ὅτε καὶ μετεβλήθη τὸ χαρακτηριστικόν τοῦ πλοίου εἰς FRECH (Foil Research Supercavitation Hydrofoil), ἐνῷ διετρήθη ἡ αὐτὴ πρωστήριος μονάς, ἥτοι στρόβιλος ἀεριωθήσεως ἀνεύ θλικος.

Τὸ σκάφος αὐτὸν ἔξετέλεσε μακροχρόνια πειράματα εἰς Πούγκεντ Σάουντ τῆς πολιτείας Γουάσιγκτον τῶν Η.Π.Α. ἀναπτύξαν ανέτως ταχύτητα

60 μιλίων, ἥδη δὲ γίνονται δοκιμαὶ εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 90 μιλίων. Μετὰ τὸ πέρας καὶ αὐτῶν τῶν πειραμάτων καὶ τὰς ἐκ τῶν ἀυτῶν πορισμάτων τροποποιήσεις τοῦ σχήματος τῶν υπερσπηλαιωτικῶν πτερύγων του, προβλέπεται διὰ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θ' ἀναπτύξῃ ταχύτητα 115 μιλίων, μὲ τὴν αὐτὴν πρωστήριον μηχανήν.

Αἱ πτέρυγες τοῦ Fresh - 1, ἔχοντος μῆκος 53 ποδῶν, εἰναι εἰς τὴν πραγματικότητα τοιαῦται ὁμοιάζουσαι πρὸς τὰς τῶν ἀεροπλάνων, αἱ ὅποιαι συνδέονται μὲ τὸ σκάφος δι'. Ισχυρῶν δραχιόνων (strut). Εἰς μεγαλυτέρας τῶν 40 μιλίων ταχύτητας, αἱ πτέρυγες αὐταὶ ἀνυψούν τὸ σκάφος ὀλόκληρον ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης καὶ εἰς ὑψος μὴ ἀποκαλυπτόμενον πρὸς τὸ παρόν. Διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν μεγάλης εὐσταθείας, τὸ πλοίον εἶναι τὸν τόπου Καταμαράν, ἔχει δηλαδὴ δύο χωρίστα σκάφη παραπλεύρων ἀλλήλων διατεταγμένα καὶ συνδεόμενα δι'. Ισχυροτάτων δραχιόνων κυλινδρικοῦ σχήματος, σωληνοειδούς μορφῆς. Ἐντὸς τῶν σκαφῶν αὐτῶν εὑρίσκονται τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν ὡς καὶ ἡ πρωστήριος μηχανή, ἐνῷ αἱ πτέρυγες εἶναι τοποθετημέναι εἰς τὸ μεταξὺ τῶν σκαφῶν κενόν.

Πρόκειται, δεβαίως, περὶ πειραματικοῦ σκάφους, κυρία ἀποστολὴ τοῦ ὅποιον εἶναι ἡ μελέτη τῆς ἐπὶ τῶν πτερύγων ἐπιδράσεως τῆς σπηλαιώσεως. Ὁ δρός χαρακτηρίζει τὰ συμβαίνοντα πέριξ ἐνὸς σκάφους, πτέρυγος, ἡ θλικος πλοίου ὑπὸ ὑψηλὰς ταχύτητας, ὅτε ἡ ἐπὶ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς πτερύγος, ἐπὶ παραδείγματι, πίεσις μειούνται προκαλούμενα αὐτῆς. «Οταν ἡ ταχύτητα αὐξηθῇ πέραν ωρισμένου δροίου, ἡ πίεσις μειούνται μέχρι σημείου προκαλούμενον «σπηλαιάσα» ἀερίου, δρειλόμενα εἰς ἐν ψυχρῷ «ἔβρασμόν» τοῦ ὕδατος συνεπείᾳ ἀκριβῶς τῆς ὑποπίεσεως, μὲ ἀποτέλεσμα δι' μόνον νὰ μειούνται ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ πτερύγιου καὶ ἡ ικανότης τοῦ σκάφους, ἀλλὰ νὰ φθείρεται καὶ σημαντικῶς τὸ ύλικόν.

PANTAP — ΤΡΑΝΣΙΣΤΟΡ ΤΗΣ ΝΤΕΚΑ

Λίαν κατάλληλος διὰ πάν μέγεθος πλοίου, ίδια δημοσία διὰ μικρὰ σκάφη λόγω τοῦ ἐλαχίστου δάρους του, ἀπεδείχθη ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε πέρας ὁ νέος τύπος ραντάρ τῆς Ντέκα D - 202. Ἡ συσκευὴ αὐτὴ, χρησιμοποιούσα μόνον κρυσταλλούχνιας ἡμιαγωγῶν (transistor), ἔχει δάρος 23 μόνον χιλιογράμμων, κεραίαν δάρους 12 μόνον χιλιογράμμων, καταναλίσκει ἡλεκτρικὸν ρεύμα 500 μόνον δάρτη, ἔχει ἐμβέλειαν 24 μιλίων μὲ ἔξ διαφόρων κλίμακας ἀποστάσεως, καθαρὰν διάμετρον ἐνδείκτου 7½ ίντσών καὶ παρέχει τὴν ἀληθὴ κίνησην τῶν πλοίων.

«Αναλόγως τῆς κλίμακος ἀποστάσεως, χρησιμοποιούνται δύο μήκη ραδιοπαλμῶν (rule), αὐτομάτως ἐκπεμπόμενα κατὰ τὴν ἐκλογὴν τῆς κλίμακος διὰ τοῦ εἰδικοῦ αὐτῆς διακόπτου, ὡς δραχιόντας ραδιοπαλμὸς διαφρέσις μόλις ἐνὸς δεκάτου τοῦ μικροδευτερόλεπτου (ήτοι τοῦ ἐνὸς ἐκατομμυριοστοῦ τοῦ δευτερολέπτου) δι'. Εἰκόνα ἔξαιρετης καθαρότητος καὶ λεπτομερείας προκειμένου περὶ πλοῦ ἐντὸς ἐπικινδύνων ἡ πολυσυχνάστων υδάτων, καὶ εἰς κάπως μεγαλυτέρου μήκους ραδιοπαλμός,

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

TOP ✓
QUALITY

TOP ✓
SERVICE

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

LONDON

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.
Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON

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



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK
Telephone: WHITEHALL 3-1188
Telex: 212-571-0988 - Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA FRANCE ROUEN
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER GERMANY HAMBURG
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN HOLLAND ROTTERDAM INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA

ITALY TRIESTE

MEXICO MEXICO CITY

NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN

NEW ZEALAND AUCKLAND

MEXICO WELLINGTON

SPAIN BILBAO

SWEDEN GOTHEBORG

U.S.A. NEW ORLEANS

U.S.A. SAN FRANCISCO

VENUEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

διαρκείας ήμίσεος μικροδευτερολέπτου διά λίαν σαφεῖς είκονας εἰς μεγαλύτερας κλίμακος άποστάσεις. "Αν ληφθῇ ύπ' οὐφιν διεὶς τὰς πρὸ εἰκοσαετίας πρώτας συσκευάς ραντάρ ή ἐπίτευξις παλάμων διαρκείας 50 μικροδευτερολέπτων θέωρετο ηδη τεχνικὸν θαῦμα, εἶναι προφανῆς ή ἔκτοτε σημειωθεῖσα πρόδοσις.

"Επειδή, ως γνωστόν, αἱ κρυσταλλούχηναι - ήμιαγωγοὶ δὲν προκαλοῦν θερμότητα, εἶναι ἐπίσης προφανῆ τὰ πλεονεκτήματα τῶν χρησιμοποιούσων αὐτὰς συσκευῶν, διότι ἀποφεύγονται αἱ ἔξι υπερθερμάσεως ἀνωμαλίαι καὶ ζημίαι, αἱ τόσον ἐπηρεάζουσαι τὴν ύπὸ τοῦ ραντάρ προσφερομένην κατὰ θάλασσαν ἔξυπηρέτησιν, μειούνται δὲ σημαντικῶς καὶ αἱ φθοραὶ τῆς συσκευῆς καὶ ἐπομένως ή χρῆσις τῆς καθίσταται διττῶς οἰκονομική — λόγῳ τοῦ μικροῦ αὐτῆς ἀρχικοῦ κόστους καὶ λόγῳ τῶν ἐλαχίστων ἔξδων συντηρήσεως.

ΝΕΟΣ ΜΙΚΡΟΥ ΟΓΚΟΥ ΒΡΑΣΤΗΡ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

Πρὸ 8 ἑτάρων ή «ΑΤΛΑΣ» Δανίας ἡτοὶ ἡ πρώτη ἑταιρία, ἡτις εἰσήγαγεν εἰς τὴν ἀγορὰν τὸν βραστήρα παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος, τὸν χρησιμοποιούσαν τὴν θερμότητα τοῦ ὕδατος κυκλοφορίας τῆς μηχανῆς δῆξε, ἡ ὁποῖα μένει συνήθως ἀνεκμετάλλευτος, διὰ τὴν μετατροπὴν τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς πρώτης τάξεως πόσιμον, ώς καὶ εἰς ὕδωρ κατάλληλον διὰ τροφοδότησιν λεβήτων, διὰ τῆς μεθόδου τῆς ἔξατμίσεως ύπὸ ψηφήλην ὑποπτεισιν.

Οἱ βραστήρες αὐτοὶ εἴχον μεγάλην ἐπιτυχίαν, ἡ δὲ «ΑΤΛΑΣ» ἔλαβε προσφάτως τὴν χιλιοστήν παραγγελίαν διὰ μίαν μονάδα παράγουσαν 10 τόνους ὕδατος κατὰ είκοσιτετράρων. Πολλοὶ "Ελληνες ἐπίσης πλοιοκτήται εὑρούν τὴν χρήσιν τῶν βραστήρων αὐτῶν ποσίμου ὕδατος ἐπωφελή,

τορρυθμίζεται ἀναλόγως μὲ τὰς συνήθης θερμοκρασίας. 'Ως ἐκ τούτου, ὁ νέος βραστήρας εἶναι περισσότερον ἀπλούς εἰς τὴν λειτουργίαν καὶ ἀπαιτεῖ ἐλαχιστὴν παρακολούθησιν.

'Ἐκ τῶν οἰκονομικῶν πλεονεκτημάτων τὰ ὅποια παρέχει ἡ ἐγκατάστασις ἐνός βραστήρος εἶναι καὶ τὸ διεύθυνται δι' αὐτοῦ ἡ ὀφέλιμος χωρητικότης τοῦ πλοίου, δεδομένου διτοῦ τοῦτο γίνεται αὔταρκες ἀπὸ ἀπόψεως ποσίμου καὶ τροφοδότικοῦ ὕδατος καὶ κατὰ συνέπειαν δύναται ὑπὲρθερμάσεως ἀνωμαλίαι καὶ ζημίαι, αἱ τόσον ἐπηρεάζουσαι τὴν ύπὸ τοῦ ραντάρ προσφερομένην κατὰ θάλασσαν ἔξυπηρέτησιν, μειούνται δὲ σημαντικῶς καὶ αἱ φθοραὶ τῆς συσκευῆς καὶ ἐπομένως ή χρῆσις τῆς καθίσταται διττῶς οἰκονομική — λόγῳ τοῦ μικροῦ αὐτῆς ἀρχικοῦ κόστους καὶ λόγῳ τῶν ἐλαχίστων ἔξδων συντηρήσεως.

Διὰ τὰς πωλήσεις τοῦ νέου, μικροῦ δύκου, βραστήρος, ἡ «ΑΤΛΑΣ» Δανίας ἀντιπροσωπεύεται εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὸν κ. ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜ-ΠΟΜ, Ἀκτὴ Γ. Κονδύλη 28α, Πειραιές, καὶ εἰς τὸν Ἡν. Βασιλείου ἀπὸ τοὺς Chadburns Liverpool Ltd., 62/63 Fenchurch Str., London E.C. 3.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΣ

Κατὰ τὸ τριήμερον ἀπὸ 24 μέχρις 26 Μαΐου, συνήθως εἰς Κοπεγχάγην οἱ τεχνικοὶ ἐμπειριογνόμοις τῶν 29 μεγαλυτέρων κατασκευαστῶν μηχανῶν ντίχελ τοῦ κόσμου, ώς καὶ οἱ εἰς 17 διαφόρους χώρας κατασκευασταὶ μηχανῶν, οἱ ὅποιοι ἔχουν εἰδικήν ἀδειασιν κατασκευῆς μηχανῶν Μπουρμάϊστερ ἀντὶ Βάιν. 'Οργανωτῆς τῆς συγκεντρώσεως ἡτοὶ ὁ μεγάλος αὐτὸς δανικὸς οἰκος κατασκευῆς μηχανῶν, κύριον δὲ χαρακτηριστικὸν αὐτὸς ἀπέτελεν ή ἀνάπτυξις καὶ ἡ ἐπίδειξις τῶν μεθόδων καὶ συστημάτων αὐτοματοποίησεως τῆς B. and W., διὰ τῶν ὅποιων ἐπιτυχώντων συνθήκαις λειτουργίας τῶν μηχανῶν καὶ λίαν σημαντικός περιορισμός τοῦ πληρώματος μηχανῆς.

Τὰ ἐπιδειχθέντα συστήματα ἐπιτυχάνουν τὴν αὐτόματην ρύθμισιν καὶ ἐλεγχούν ἡ τὸν ἔξι ἀποστάσεως ἐλεγχού τοῦ μηχανοστασίου, εἴτε ἐκ τῆς γεφύρας ἡ ἐκ καλῶς μεμονωμένου ἡχητικῶς θαλάμου ἐλέγχου, ἐγκαθισταμένου ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου. Εἰς τὸν αὐτόματον αὐτὸν ἐλεγχούν ὑπάγονται τὸ σύστημα λιπάνσεως, τὸ σύστημα ὕδατος κυκλοφορίας - ψύξεως κλπ. Τὸ γενικὸν αὐτὸν σύστημα αὐτοματοποίησεως περιλαμβάνει καὶ τὴν δι' ἡλεκτρικῆς συνδέσεως καταγραφὴν τῶν διαφόρων μετρήσεων στοιχείων λειτουργίας, ητοι τὴν μεταβίβασιν τῶν ἔνδειξεων θερμοκρασίας, πιέσεως κλπ. εἰς ἐνδος ηλεκτρονικοῦ ὑπόλογυστοῦ συνδεμένου καὶ μὲ γραφομηχανῆς, ἡ ὁποῖα ἀνὰ δεδομένα διαστήματα καταγράφει τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἐπὶ εἰδικοῦ ἐντύπου, τύπου ήμερολογίου μηχανῆς. Βάσει τῶν στοιχείων τὰ ὅποια «δέχεται» δι' ηλεκτρονικός αὐτὸς ὑπολογιστής, προβαίνει εἰς τὰς ἔνδεικνυμένας ρυθμίσεις, ἐνώ δι' παρακολουθῶν μηχανῆς δύναται πάντοτε νὰ ἐπέμβῃ καὶ, ἀποσυνδέων τὸ σύστημα αὐτομάτου ρυθμίσεως, νὰ κάμη αὐτὸς κατὰ δούλησιν ρυθμίσεις ἡ χειρισμούς ἀπὸ ἀποστάσεως πάντοτε ή, φυσικά, ἐν ἀνάγκῃ, καὶ ἀπ' εὐθείας. 'Ο μηχανικὸς αὐτὸς ἔχει ἐπίσης τὴν εύχερειν νὰ ἐλέγχῃ τὴν ἀκριβείαν τῶν διαφόρων ἔνδεικτικῶν ὄργανων, θλιβομέτρων, θερμομέτρων, πυρομέτρων κλπ., συγκρίνων τὰς ἔνδειξεις αὐτῶν μὲ τὰς ἀπ' εὐθείας λαμβανομένας εἰς τὸν ηλεκτρονικὸν υπολογιστήν ἔνδειξεις.

Ανεκοινώθησαν περαιτέρω αἱ ὑπὸ τῆς B. and W. ἐπιτυχθεῖσαι βελτιώσεις εἰς τὰ σχέδια τῶν μηχανῶν, ἵνα μειωθοῦν τὰ ἔξοδα συντηρήσεως αὐτῶν δι' ἀντιστοίχου παραστάσεως τοῦ μετεοῦ τῶν περιοδικῶν ἐπιθερμήσεων μεσολαβεῖσαν τοὺς χρονικοὺς διαστήματος. 'Επεδείχθησαν ἀκόμη καὶ νέα, διὰ πεπισμένου αέρος λειτουργούντα, ὑδραυλικά ἐργαλεῖα, διὰ τῶν ὅποιων σημαντικῶν μειούνται δὲ χρόνος τῆς ἔξαρμώσεως καὶ ἀσυναρμολογήσεως τῶν διαφόρων τημημάτων τῆς μηχανῆς κατὰ τὰς ἔργασίας ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπισκευῆς.

Ίδιστερον ἐνδιαφέρον προεκάλεσεν ἡ ἀνακοίνωσις, διτοὶ ή B. and W. κατασκευαζεὶ μηχανᾶς καταναλισκούσας εἴτε σύνθετης διαρύθμησης περιοδικῶν (μαζούτ), εἴτε φυσικὸν αέριον. Αἱ μηχαναὶ αὐταὶ θά προτιμηθοῦν ἀσφαλῶς ἀπὸ τὸ νέου τύπου πλοίου, ποὺ ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἀγράν: τὸ πλοίον μεταφορᾶς φυσικοῦ αέροιου, ὑπὸ χαμηλὴν θερμοκρασίαν, ἐκ τῶν ὅποιων δηδη μερικὰ χρηστοποιούσανται εἰς τὰς ἑπτάρας πρὸς Εύρωπην μεταφοράς. 'Ως γνωστόν, διαρκούστης τῆς μεταφορᾶς φυσικοῦ αέροιου, ἡ ἐξάτμισις μικροῦ τημήματος αὐτοῦ εἶναι ἀναπόφευκτος, ἀκριβῶς διὰ νὰ ἐπιτυχάνεται ἡ χαμηλὴ θερμοκρασία, ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ τὴν μεταφορᾶς του, τὸ ἔξατμιζόμενον δὲ αὐτὸν αέριον, ἀντὶ νὰ ἔχεται εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν, χρηστοποιεῖται ως καύσιμον τῆς μηχανῆς. Φυσικά, ἡ ίδια μηχανή, κατὰ τὸ ὑπὸ ἔμρα ταξιδίου ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου, θά καταναλίσῃ σύνθετη μαζούτ.

Εἰς τὸν τομέα τῶν μικρῶν μηχανῶν, τῶν χρησιμοποιούμενών διὰ τὴν

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΔΙΑ ΑΚΡΙΒΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ
ΔΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ ΔΙΑ ΔΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ:

ΓΡΗΓΟΡΙΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΛ. 634 ΚΑΙ 638
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΛΑΛΗΝ ΑΜΕΣΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ

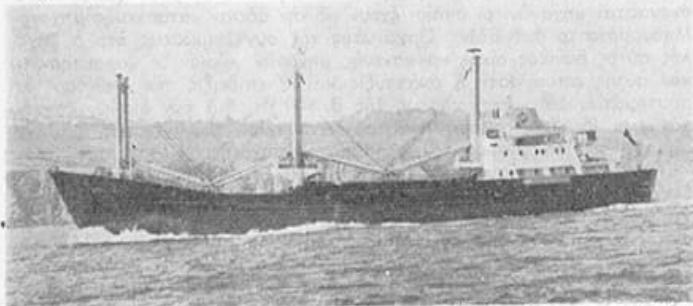
κίνησιν διαφόρων διεθνήτικών μηχανημάτων, ως ήλεκτρογενητριών κλπ., έπειδειχθησαν αἱ νέαι μηχαναὶ τῶν ἐν λόγῳ ἔργοστασίων, τύπου V διὰ νὰ καταλαμβάνουν μικρότερον χώρον, αἱ δύοιαι εἶναι τετράχρονοι καὶ ἀναπτύσσουν ίσχὺν 165 ἵππων χαλινωτηρίου εἰς τὰς 600 στροφάς ἀνά λεπτόν. Διατίθεμεναι εἰς εὐέσαιν ποικιλίαν ἴππεδυνάμεων, αἱ μηχαναὶ αὐταὶ προεκάλεσαν ἐπίσης ἀρίστην ἐντύπωσιν.

Το μεγαλύτερον δηζελοκίνητον σκάφος τοῦ Κόσμου, τάνκερ 103.000 τόνων d.w. παρηγγέλθη εἰς τὴν Ἰσπανίαν ἀπὸ τὸν Νοσθηγὸν ἔφοπλιστὴν κ. Μπέργκεσεν. Μηχαναὶ 12κύλινδροι τύπου B. & W., κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων Χιτάτσι.

NΟΡΒΗΓΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΙΣΠΑΝΙΑΝ

Χαρακτηριστικὸν τῆς πρὸς τὰ ναυπηγεία ΑΣΤΑΝΟ εἰς Ἐλ Φερδὲλ τῆς Ἰσπανίας ἐμπιστοσύνης, ἀποτελεῖ ἡ συνεχῆς αὔξησις τῶν πρὸς αὐτὰ σκανδιναվικῶν παραγγελιῶν.

Πλὴν τῶν τριῶν μικρῶν σκαφῶν ποὺ παρεδόθησαν ήδη εἰς τὸν γνωστὸν νορβηγικὸν ἔφοπλιστικὸν οἴκον Φρέντ “Ολσεν ποὸ τινῶν μόλις μηνῶν, ἀνεκοινώθη ἡ κατὰ τὸ παρελθόν 158ήμερον παράδοσις τοῦ δηζελο-



πλοίου «VIRNA» εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του Kristian Ravn, τοῦ Νάρδικ.

Τὸ νέον σκάφος ἔχει μῆκος ὅλικὸν 75'12 μέτρων, καθαδὸν 72 μέτρων, πλάτος 12 μ., βάθος ἀπὸ κυρίου καταστρώματος 5,48 μ. καὶ ἀπὸ ἀνυψωμένου τοιούτου 6,74 μέτρων, δύθισμα ἐμφορτὸν 16' 8'' καὶ ντὲν γουεῖτ 2.232 τόνων. Ἡ πρωστήριος μηχανὴ του εἶναι M.A.N. τύπου G7V 40/60 ισχύος 1.600 ἵππων χαλινωτηρίου εἰς τὰς 300 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

Αἱ εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία παραγγελίαι νοσθηγικῶν οἰκῶν διὰ πλοία ὑπὸ ναυπήγησιν ἀνέρχονται εἰς 4.

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΓΕΡΑΝΩΝ

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν γνωστῶν φορτωτήρων τῶν πλοίων διὰ γερανῶν κινουμένων ἐπὶ συστήματος μονίμως ἐγκατεστημένων ἐπὶ ἔκαστης τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους καὶ κατὰ μῆκος αὐτῶν, εἰς ἐπαρκές ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ὑψοῦ, κερδίζει συνεχῆς ἔδαφος, μετὰ δὲ τὸν γνωστὸν Νορβηγικὸν τύπον τῶν ἐν Μπέργκεν ἔργοστασίων, περὶ τοῦ ὅποιου ἀνεγράφωμεν εἰς τὴν στήλην αὐτῆν πρὸ μηνῶν, ἐνεφανίσθη καὶ νεώτερος, πλέον βελτιωμένος, τύπος τῶν γνωστῶν ἔργοστασίων Μάκ Γκρέγκορ. Τό-

λίαν ὄρθως, ἀποκαλούμενον γαντγράφιον σύστημα ἀποτελεῖται βασικῶς ἡ σειρᾶς κιόνων ὑψους 30 ποδῶν, τοποθετουμένων ἐν εύθυγραμμίᾳ εἰς τὸ ἄκρον τῶν δύο πλευρῶν τοῦ πλοίου, οἱ ὅποιοι ὑποστηρίζουν ἀνὰ μίαν δι' ἔκαστην πλευράν ισχυρὰ διαμήκη δοκόν, καταλλήλως ἐνισχυομένης τῆς κατασκευῆς καὶ διὰ τῶν σχετικῶν, ἐν εἰδεί ζυγῶν, ἐγκαρσίων δοκῶν.

Ἐπὶ τῶν δύο διαμήκων αὐτῶν δοκῶν καὶ κάτωθεν αὐτῶν, κινοῦνται καθ' ὅλον τὸ ὑπέρ τὰ κύτη μῆκος τοῦ πλοίου δύο ἡ περισσότεροι ἑναέριοι γερανοί, φέροντες τηλεσκοπικῶς ἐκτεινόμενον (συρταρώτον δηλαδή) δέλος, δικῆν διλοισθαίνοντος ζυγοῦν, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἐκταθῇ ἐπὶ 20 πόδας ἔξω τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, πρὸς ἑκατέραν πλευράν, καὶ ἐπὶ τοῦ ὅποιού

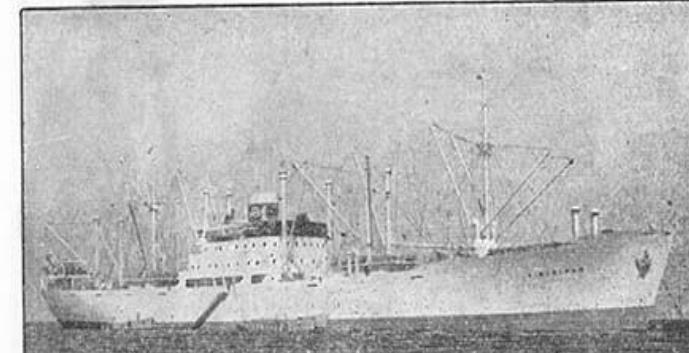
ὁ γερανὸς κινεῖται καθ' ὅλον ἐπίσης τὸ πλάτος τοῦ πλοίου καὶ μέχρις 20 ποδῶν πρὸς τὸ πλατεύοντα πλευράν. Ἐκαστος γερανὸς δύναται νὰ ἐκφορτωθῇ ἀσφαλῶς δάρῃ μέχρις 7½ τόνων, δύο δὲ γερανοί, παραπλεύρων κινούμενοι, δύνανται νὰ ὑψώσουν διπλάσιον δάρος, 15 δηλαδὴ τόνων. Τὸ πλεονέκτημα τοῦ συστήματος Μάκ Γκρέγκορ ἔναντι τοῦ Νορβηγικοῦ τύπου εἶναι τὸ μικρότερον αὐτοῦ δάρος (110 τόνων διὰ τὸ ὅλον σύστημα, πλὴν τῶν γερανῶν καθ' ἑαυτούς, ἔναντι 300 σχεδόν τόνων τοῦ Νορβηγικοῦ), ἡ δυνατότης ἐκτάσεως πρὸς τὴν πλευράν, διὰ φορτοεκφόρτωσιν εἰς δαγόνια ἢ αὐτοκίνητα ἐπὶ τὴν ἥραδα, ἐπὶ μεγαλυτέρας ἀποστάσεως, 20 ποδῶν περίπου, καὶ τὸ μικρότερον αὐτῶν κόστος, μὴ ὑπερβαίνον, κατὰ τοὺς κατασκευαστάς, τὸ κόστος τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ ἔξοπλισμοῦ συνήθων φορτωτήρων μετὰ τῶν βαρούλκων αὐτῶν.

Οἱ κατασκευασταὶ πιστεύουν ὅτι τὸ «έναερίον» αὐτὸ σύστημα φορτοεκφόρτωσεως, κατάλληλον δι' οἰονδήποτε τύπου πλοίου, ἀλλ' ιδιαιτέρως προσφερόμενον διὰ τὰ γενικὰ φορτία, ἐπιταχύνει τὸν χρόνον φορτοεκφό-

τώσεως, περιορίζοντας τὸν συνήθους, ἐπιταχύνει καὶ διευκολύνει τὴν στοιβασίαν, ἀποκλείει τὰς ζημίας καὶ προσφέρεται πρὸς πλήρη αὐτοματοποίησιν. “Ηδη τὸ σύστημα αὐτοματοποιημένης φορτοεκφορτώσεως «Magromatic» τῶν ἔργοστασίων Μάκ Γκρέγκορ ἐπιτρέπει τὴν ἀνάληψιν φορτίου ἐκ τῆς προκυμαίσις καὶ τὴν ἐναπόθεσιν αὐτοῦ εἰς τὴν τελικὴν θέσιν στοιβασίας τοῦ ἐντός τοῦ κύτου, ὡς καὶ τὴν κατ' ἀντίθετον σειρὰν διαδικασίαν τῆς ἐκφορτώσεως, κατ' ἀπολύτως αὐτόματον τρόπον καὶ «οὐχὶ διὰ τῆς παρεμβολῆς αὐτομάτου τινὸς μικροσυσκευῆς εἰς ἐν σημεῖον, μιᾶς μεγαλύτερας εἰς ἄλλο καὶ κάποιου διακόπου κάτου ἄλλο, ἀλλ' ἀπολύτως καὶ πλήρως αὐτομάτου λειτουργίας», ὡς ἐπὶ λέξει ἀνέφερεν εἰς σχετικὴν διάλεξιν τοῦ ὁ πρόεδρος τῆς διεθνῶν ὄργανῶν τοῦ Μάκ Γκρέγκορ κ. Henri Kuhmertmann. Εἰς μόνον τεχνήτης καθήμενος πρὸ τοῦ πλήρους κομβίων πίνακος ἐλέγχου ἐντὸς τοῦ εἰδικοῦ θαλάμου τοῦ ἐντός τοῦ γερανοῦ, θὰ δύναται νὰ παρακολουθήσῃ καὶ ἐλέγχῃ τὴν διαδικασίαν τῆς ἐκφορτώσεως.

“Η μικρὰ σχετικῶς τιμὴ τῆς δῆλης ἐγκαταστάσεως ὀφείλεται εἰς τὴν τυποποίησιν (standardisation) δῶν τῶν τημάτων σύτης, μαζικῶς παραγόμενων εἰς ἔτοιμα πρὸς ἐγκατάστασιν ἐπὶ τοῦ πλοιού τεμάχια, ὡς καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι πάντα τὰ κινούμενα, καὶ ἐπομένως ὑποκείμενα εἰς φθοράν, τημάτα είναι τυποποιημένα καὶ ἐπομένως ἀντικαθίστανται εὐκόλως δι' ἀνταλλακτικῶν ἐλευθέρως πωλουμένων εἰς τὸ ἐμπόριον ἢ καὶ ἀπὸ τεμάχια τυχόν μὴ χρησιμοποιούμενου γερανοῦ τοῦ ίδιου ἢ ἄλλου πλοίου.

Μὲ τὴν τάσιν τῆς ἐντὸς τυποποιημένων κινητών (containing) μεταφορᾶς συνεχῶν καὶ περισσότερων εἰδῶν ἐμπορευμάτων, εὐρὺ ἐλπίζεται τὸ μέλλον τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτῆς, λόγω τῶν ιδιαιτέρων πλεονεκτημάτων τῆς ποὺ τὴν καθιστοῦν ιδιαιτέρως κατάλληλον διὰ πλοία τοιαύτης μορφῆς γενικῶν φορτίων.



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL.."

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN



μὲ τὶς δύο μόνον ἀντλίες της καὶ τοὺς ισχυροὺς ἐκτοξευτάς της νεροῦ, διὰ τὴν δημιουργίαν κενοῦ καὶ τὴν ἀποβολὴν τοῦ θαλασσίου ὕδατος, ἀπαιτεῖ μηδαμινὰ ἔξοδα συντηρήσεως. Ἀπλῆ εἰς τὴν λειτουργίαν, λόγῳ τῆς αὐτορυθμιζομένης στάθμης νεροῦ. Εὔκολη εἰς τὴν ἔγκατάστασιν. Δὲν ὑφίστανται ἔξοδα καυσίμων, διότι χρησιμοποιεῖται ἡ περιττὴ θερμότης τοῦ ὕδατος φύξεως τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Ἡ χωρητικότης ἐνὸς σκάφους αὐξάνεται κατὰ 100 μέχρι 400 τόννους. Περισσότερες ἀπὸ 1000 ἑβαπορέτες μὲ ἀποδόσεις ἀπὸ 1 μέχρι 80 τόννους ποσίμου ὕδατος ἀνὰ 24ωρον, ἐπωλήθησαν εἰς περισσότερους ἀπὸ 350 πλοιοκτήτας 40 χωρῶν.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. 40-573 ΤΗΛ. Α/ΣΙΣ BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΝΕΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ ΕΒΑΠΟΡΕΤΑ

ΑΤΛΑΣ ΔΑΝΙΑΣ



ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΔΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

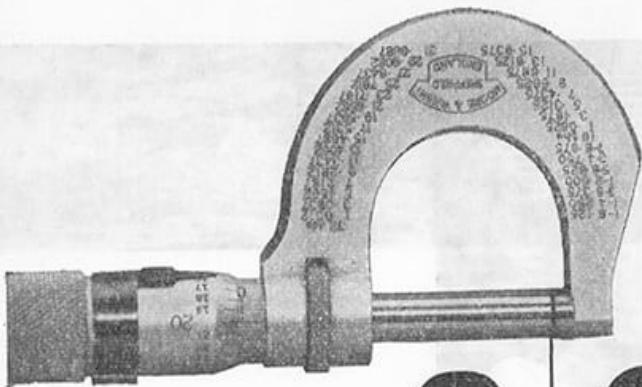
HN. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.

63, Fenchurch Street, London, E.C.3 - ROYal 4443

Park Lane Works, Netherton, Bottesford, Lancs

AINtree 4155 - Telex 62576



THE DIFFERENCE **PROFIT**

The thickness of one single coat of 'CAMREX' N.O.P. (Non-Oxidising Preservative)—can be applied to permanent water ballast tanks at a cost to the Owner over its proven protective life for as little as 3d. per square yard per year. Operating costs cut by elimination of corrosion renewals and associated loss of earning potential. 'CAMREX' N.O.P. remains inert; is water and corrosion proof.

'CAMREX' TANK COATING & CONTRACTING SERVICE
available throughout the major ship repairing and ship building centres of the World.

.020" BETWEEN **OR LOSS**

ONE COAT PRESERVATIVE

CAMREX
N.O.P.

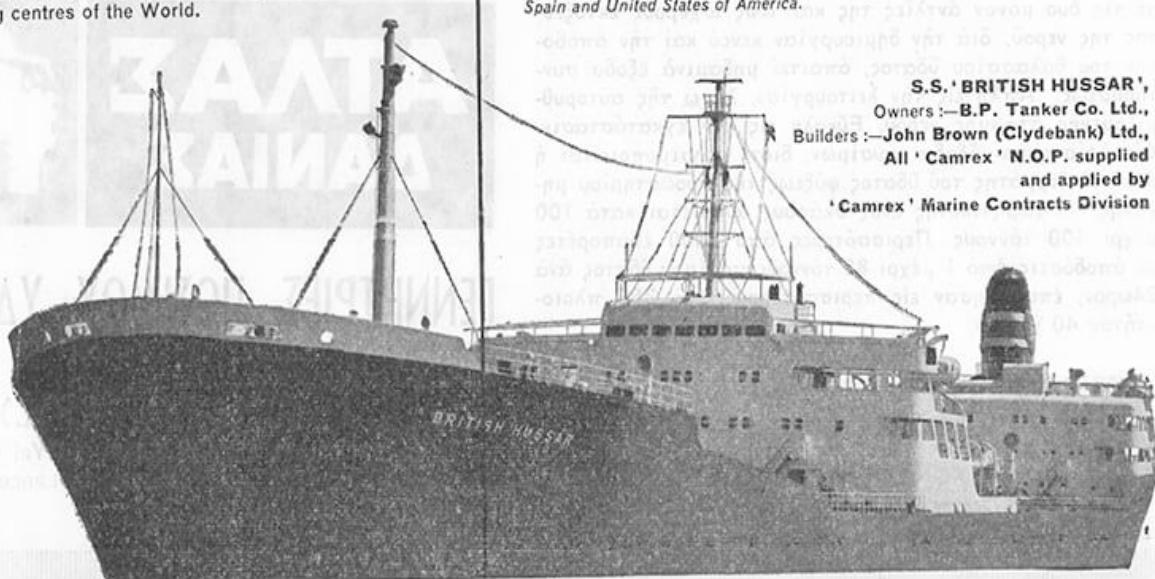
PRESERVES THE WORLD'S MARINE METALS

CAMREX PAINTS LTD.,

MARINE DIVISION, P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

Manufacturing in—Canada, France, Germany, Italy, Japan, India,
Spain and United States of America.

S.S. 'BRITISH HUSSAR',
Owners:—B.P. Tanker Co. Ltd.,
Builders:—John Brown (Clydebank) Ltd.,
All 'Camrex' N.O.P. supplied
and applied by
'Camrex' Marine Contracts Division



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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΔΥΟ "ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΤΙΝΕΡΣ.."

Είχομεν άναγράψει πρό τινων έδουμάδων την άγοράν εκ μέρους τής Βουλγαρίας δύο μεγάλων βρετανικών «εκάργκο - λάτινερς», τών «Ει.ι Estancier» και «Ει.ι Siegga», 9.48δ τόν. γκρός έκστοτον και ναυπηγεσεως 1960. Τὰ σκάφη, παραληφθέντα ήδη εἰς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, ύψωσαν τὴν δουλγαρικήν σημαίαν καὶ ἔδρομολογήθησαν εἰς τὴν γραμμὴν Ἀγγλίας — Κόντινεντ — Μεσσεγίου — Μαύρης Θαλάσσης. Τὸ πρώτον ἐξ αὐτῶν μετωνομάσθη «Georgi Benkowsky», καὶ τὸ δεύτερον «Bachokir».

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Σχέδιον διὰ μίαν σημαντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς δουλγαρικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας ἀνεκοινώθη. Προβλέπει τοῦτο, ὅτι μέχρι τοῦ 1970 τέσσαρα ἐν ὅλῃ ναυπηγικὰ συγκροτήματα θὰ ἔχουν τὴν ίκανότητα κατασκευῆς δεξαμενοπλίων τῶν 25.000 τόνων καὶ ἄνω, φορτηγῶν μέχρι τοῦ μεγέθους τῶν 15.000 τόνων καὶ ὀλιευτικῶν τῶν 4.000 τόνων. Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον ἀνέφερθη εἰς τὸ 8ον κογκρέσον τοῦ δουλγαρικοῦ κομμουνιστικοῦ κόμματος, μὲ ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν τὴν συγκρότησιν μέχρι τοῦ 1980 μιᾶς δουλγαρικῆς ναυτιλίας 1.100.000 τόνων καὶ μιᾶς ποταμοπλοΐας μὲ σκάφη 190.000 ἑάων 200.000 τόνων. Ἐὰν ἐνεφανίζετο ἡ ἀνάγκη προσθέτου τονιάζειν εἰδικευμένων σκαφῶν, ὡς λ.χ. πλοίων - ψυγείων, τὸ σχέδιον προβλέπει καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Προβλέπονται ἐπίσης καὶ παραγγελίαι ἀπὸ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν καὶ ἄλλας ἔνεσις χώρας. Τὰ τέσσαρα ναυπηγεῖα, τῶν ὅποιων ἐσχεδίασθη ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων ἡ σύστασις αὐτῶν, εἰναι τῆς Βάρνας, τοῦ Ρουσσε (ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως), τοῦ Πύργου καὶ τῆς Μιτσούριν. Αἱ ἀπαιτούμεναι προκαταρκτικαὶ πιστώσεις παρεχωρίθησαν ἥδη.

ΤΑΛΛΙΑ

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Ο προϋπολογισμὸς τῆς ναυτιλίας διὰ τὸ 1964 καταρτίζεται ἥδη ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον, ὡς δὲ ἐγνώσθη, τὰ κονδύλια τῆς ἀρωγῆς διπλασιάζονται. (Διὰ τὸ τρέχον ἔτος 39 ἑκατομμύρια φράγκων). Μελετάται ἐπίσης ἓνα σχέδιον «διαλύσεων - ναυπηγήσεων» μὲ παρεχομένην πίστωσιν 15 ἑκατομμυρίων φράγκων. «Εξ ἄλλου, αἱ πρὸ τὴν ναυπηγικῆς διοικησίαν ἐπιχορηγήσεις περιορίζονται ἐλαφρῶς εἰς τὸ ποσὸν τῶν 280 ἑκατομμυρίων φράγκων, αἱ δὲ ἐπιχορηγήσεις πρὸ τὴν «Φρέντς Λάιν» καὶ τὰς «Μεσσαζερή Μαριτίμ» προϋπολογίζονται εἰς 102.5 ἑκατομμύρια φράγκων.

ΖΗΤΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Ο πρόεδρος τῆς «Ενώσεως τῶν Γάλλων ἑφεπλιστῶν κ. Ροδέρτος Λάμπτη, ἐτόνισε πρὸ τὴν περισσότερας κρατικῆς δοθείσας πρὸ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γαλλίας, ἀνεπαρκῶς μέχρι τούτου ἐπιχορηγούμενα. «Η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησης — εἶπε — πρέπει νὰ ἀχθῇ ἐπὶ δύσεως ἐπικερδοῦν. Οἱ Γάλλοι ἑφεπλιστοὶ δὲν ἡμποροῦν χωρὶς τὴν κρατικὴν δοθείσαν νὰ προχωρήσουν. Η κρίσις τῶν τελευταίων ἑταν ἐπλήξει τὴν Ναυτιλίαν, τὸ μέλλον, δύως, διαγράφεται ἥδη ἐπιτίσθορον διὰ τὰ συγχρενισμένα σκάφη. Μέχρι πρὸ τῶν ἑδουικαλίζουμεθα μὲ ἐπίδιας ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, ἀλλ᾽ ἥδη τὰ πάντα ἄγουν ἡμᾶς νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι καὶ ἄν ἀκόμη ἐπέλθῃ σύζησις τῶν ναύλων εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς ἀρχαίμενης ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίας, ἡ αὔξησις αὕτη δὲν θὰ διατηρηθῇ. «Αν θέλωμεν ὅθεν νὰ εύρισκωμεθα ἐντύς

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

τῆς πραγματικότητος, οφείλομεν νὰ δεχθῶμεν, ὅτι ἐπέστη ὁ καιρός, καθ' ὃν θὰ πρέπει νὰ ζητούμεν οι λιγότεροι, ὅπως οι ναῦλοι ἀνταποκρίνωνται πρὸ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ περισσότερον ὅπως τὰ πλοία προσαρμόζονται εἰς τοὺς κρατούντας ναῦλους.

Θίγων περαιτέρω ὁ κ. Λάμπτη θέμα τῆς μεταφορᾶς φορτίων χώμα, ἔξεφρασε τὴν γνώμην, ὅτι τὰ μεγάλα «μπάλκ - κέρριερς» είναι τὰ πλοία τοῦ μέλλοντος, καθ' ὃν ἀφορᾷ τὰ διαρέα ξηρά φορτία χώμα. Παραλήλως ὅμως πρὸ τὰ διαρέα φορτία των, διαρεῖσαι είναι καὶ οἰκονομικαὶ αὐτῶν ἐπιβαρύνσεις. «Αν τὰ «μπάλκ - κέρριερς» ἔχουν ἔξησφαλισμένην τὴν χρησιμοποίησιν τῶν, τότε τὸ ἐπίπεδον εἰς τὸ ὅποιον καθίστανται κερδοφόρα, είναι οι σημαντικῶς χαμηλότερον τοῦ ἐπιπέδου διά συνήθη τράμπτη. Παρήλθεν ὁ καιρός τῶν παλαιών συστημάτων διαχειρίσεως τῶν τράμπτη, ἡ δὲ χρησιμοποίησις τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰς τὸ μέλλον, πρέπει νὰ θασίζεται ἐκ τῶν προτέρων εἰς δισπραγματεύσεις μετά τίνος διοικησιακοῦ ὅμιλου καὶ κατόπιν νὰ διδέται ἡ παραγγελία ναυπηγήσεως, ὅπως ἀκριβῶς συμβαίνει μὲ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Ωμίλησε κατόπιν ὁ κ. Λάμπτη διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες ἀπασχολοῦν τὰ ἡμίσυα, περίπου, τῆς γαλλικῆς χωρητικότητος καὶ παρουσιάζουν ἐντελῶς διάφορον πρόβλημα. Κατὰ τὴν γνώμην της η ἐπίλυσις τοῦ ἐπιπέδου προβλήματος ποικιλλεῖ, ἀναλόγως τῶν διοικόφόρων φορτίων, τομέων καὶ γενικῶς μεταφορῶν. Προβάλλει, πάντως, ἡ ἀνάγκη μειώσεως τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως.

Ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ πεδίου δεσπόζουν δύο παράγοντες: «Η ταχύτης ἐν πλῷ καὶ ἡ ταχύτης φορτοεκφορτώσεων εἰς τοὺς λιμένας. Οἱ δύο οὗτοι παράγοντες, ἀναμφιδόλως, συμπληρώνουν ἄλληλους. Πρωτίστως πρέπει, κατὰ τὸν κ. Λάμπτη, νὰ αὐξηθῇ ἡ ἀποδοτικότητη τῶν τεχνικῶν χειρισμῶν τοῦ φορτίου. Αἱ δυνατότητες τῶν αὐτοματισμῶν ἔχουν, δεδιάσις, ἀναγνωρισθῆ, κατόπιν τῶν καταδηληθείσων προσπαθειῶν ἐκ μέρους τοῦ Ιαπωνίου, Ρώσων καὶ Ἀμερικανῶν, προβάλλει δύμας πάντοτε ὁ φόδος, μήπως αἱ πρόσδοτοι εἰς τὸν αὐτοματισμὸν ἀποδούν ἐπιζήμιοι διὰ τοὺς ναυτικούς. «Αν τὸ πρόβλημα αὐτὸν ἀντιμετωπίσῃ μετά παρρησίας, θὰ είναι δυνατή τὴν ἐξεύρεσις λύσεως, ητίς θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ γενικῶς τῆς διαδιώσεως τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων.

«Εστρεψε κατόπιν τὸν λόγον του ὁ κ. Λάμπτη ἐπὶ τῶν γαλλικῶν ἀναγκῶν, παραδεχθείς, ὅτι ἔνα μέρος τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, μοδονότι μικρᾶς ἡλικίας καὶ δυνάμεων νὰ προσαρμοσθῇ πρὸ τὰς ὑφισταμένους ἀπαιτήσεις, θὰ καταστῇ ἐντὸς συντομωτάτου χρόνου ἀσυγχρόνιστον. «Υπέδειξε, σχετικῶς, ὅτι πρέπει ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ ταχύτερον τὸ πρόβλημα τῆς προσαρμογῆς τοῦ εἰς τὰς νεωτέρας τεχνικὰς ἐξελίξεις. 'Ατυχῶς, συνέχισε, κατὰ τὴν παρούσαν ἀκριβῶς στιγμήν, καθ' ἣν ἡ μετατροπὴ αὕτη είναι λίαν οὐσιώδης, οἱ Γάλλοι πλοιοκτήται, μετά μίαν ἔξαστες διαρκείας ναυτιλιακὴν κρίσιν, είδον ἔχαντούμενα τὰς εἰσπράξεις των, δύο δηλαδή γεγονό-

CL R.

Ειδικά φωτοτικά πλοίων ἀπό ὅλικά ἀνθεκτικά στὴν ύγρασία, φωτοτικά δροφῆς, διαδρόμων καὶ καμπινῶν σὲ πρακτικές καὶ μοντέρνες φόρμες, παρουσιάζουν τὰ γερμανικά ἔργοστάσια KAISER καὶ ἀποκλειστικότητα στὴν ἔκθεσιν μας.

Kaiser

·Αγαπών·

ΣΤΑΔΙΟΥ 19-21
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΥ: 222.725

τα, απίνα εγέρισμα σοδαρὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν περιτέσω ἀνάπτυξιν.

Προέβλεψεν ἀκόμη, ὅτι προβάλλει ηδη καὶ διὰ τὸ μέλλον περίοδος ἀποτελεματώσεως τῶν ἔργων, ἀλλ' ὅτι μία πολιτικὴ ἀναδολῶν τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς γαλλικῆς χωρητικότητος, θὰ ὠδηγεῖ θάττον ἡ δράδιον εἰς τὸν ἀφανισμόν της. 'Η παρεχομένη κρατικὴ ἀρωγὴ πρὸς τὴν γαλλικὴν Ναυτιλίαν, ἔστω καὶ ἂν ἐνέχῃ τὸν χαρακτήρα προσωρινοῦ μέτρου, εἶναι ἀνεπαρκῆς. Μᾶλλον ἐπείγουσσα καὶ ἐπιβεδλημένη εἶναι ἡ παροχὴ πιστωτῶν πρὸς ὄφελος — γενικῶς — τῶν ἑθνικῶν συμφερόντων, ίδια δὲ ἡ ἐνίσχυσις τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων, πῶν ὅποιων ἡ ὑπαρξία ἔξαρταται ἐν μέρει ἀπὸ τὰς ἔνεας παραγγελίας. Οἱ Γάλλοι πλοιοκτῆται — εἶπεν ὁ κ. Λάμπη — γνωρίζουν καλῶς, ὅτι δὲν δύνανται νὰ βαδίσουν μόνοι. 'Αν ἡ Γαλλία ἐπιθυμῇ νὰ ἔχῃ συγχρονισμένην καὶ ίκανὴν Ναυτιλίαν, χωρὶς καμμίαν περιτέρω ἀπώλειαν χρονού, τούτῳ εἶναι θέμα κρατικῶν ἀποφάσεων. 'Ἐν κατακλείδι ὁ κ. Λάμπη ἐτόνισεν, ὅτι δὲν σκέπτεται μόνον τὰ συμφέρωντα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ τὰς κοινωνικὰς ἐπιπτώσεις. 'Η ἐπιχείρησις πθὰ δλάψῃ τὰ συμφέροντά της, ἀν παραμελήσῃ τὰς ἀφορώσας τὰ πληρώματα συνήκας. Διευρύνμενος ὅμως καὶ δελτιούμενος ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ τὴν δάσιν τῆς προβλεπομένης διευρύνσεως τοῦ δικτύου τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῶν μεταφορῶν φορτίων χύμα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΝ ΖΗΤΟΥΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν τρόμπης δὲν ἀρκοῦν τὰ ὅσα ἀποκομίζουν ἀπὸ τοὺς προνομιούχους ναύλους, ὑπὸ τοὺς ὅποιους, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν προστασίαν, κινοῦν τὰ πλοῖα των. 'Ικανοποιημένοι ηδη ἀπὸ τὰ μέχρι τούδε ἀποτελέσματα τῆς προστασίας, ἀναζητοῦν τὰ περισσότερα καὶ ὑποδάλλους σειρῶν ὀληνέων αἰτημάτων. Συγκεκριμένως, ζητοῦν τὸ ἀφορολόγητον τῶν ἀποθεμάτων, πῶν προοριζομένων διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοιῶν, ὡς τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιχορηγούμενα λάινερς, τὴν χρηματοδότησιν τῶν νέων κατασκευῶν, τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τῆς εὐθύνης τῆς περὶ τράστ νομοθεσίας κατὰ τὸν καθορισμὸν ἐνιαίου ναυλολογίου, τὴν διεύρυνσιν τῆς ἀρχῆς τῶν 50-50 κατὰ τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων, τὴν κατόπιν κατηγορίας παραχώρησιν τῶν φορτίων, ἀναλόγως τοῦ διασικοῦ προορισμοῦ ἐκάστου πλοίου, δηλαδὴ ἀποκλεισμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὰς μεταφορὰς γεννημάτων κ.λ.π. Ζητοῦν ἀκόμη ὅπως ὑποχρεωθῶν αἱ ἔνεας ἀποστολαὶ νὰ δέχωνται τὸ ἐνιαίον ναυλολόγιον, τὴν προκαταβολὴν τῶν 75% τοῦ ναύλου ἐντὸς μιᾶς ἐδδομένης ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων τῶν προσφερομένων πρὸς ναύλωσιν πλοίων δάσει προσφορῶν, αἵτινες θὰ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν ἀρχῶν.

καὶ οὐχὶ τῶν ἔνων ἀποστολῶν. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ ὑποδεικνύουν ὅτι, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσεων, θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ναυπήγησις μεγάλων τρόμπων σκαφῶν μὲν ἐνισχυμένην τὴν συναγωνιστικὴν τῶν ικανότητα.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΠΕΡΙ ΤΟ "ΣΑΒΑΝΝΑ".

'Απασχολεῖ εύρυτατα τὴν ἀμερικανικὴν κοινὴν γνώμην τὸ «φιάσκο», ὅπως χαρακτηρίζεται, τοῦ πρώτου ἀτομοκινήτου πλοίου «Σαβάννα». Σχετικῶς μὲ τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἐκυκλοφόρησε πρὸ τοῦ λευκὴ δίβλος, ήτις καὶ ἀπεκάλυψε, ὅτι μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου ἔξ. Θὰ στοιχίσῃ τὸ «Σαβάννα» εἰς τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον 82.260.000 δολαρίων. 'Απεκαλύφθη ἀκόμη, ὅτι κατὰ τὸ μεσολαβήσαν ἀπὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ πλοίου ἐνδεκάμηνον, ὁ ὑπηρετῶν ἐπ' αὐτοῦ αἱ μηχανικοὶ ἐκρίσιοις 22.236 δολλάρια καὶ ὁ τρίτος δοθός μηχανικοῦ, κατὰ τὸ ἔξαμηνον διάστημα τῆς ναυτολογίσεως του 7.444 δολλάρια. Τούναντίον, ὁ πλοιαργὸς τοῦ σκάφους κατὰ τὴν ἐνδεκάμηνον περίοδον τῆς υπηρείας του ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔλαβε 14.850 δολλάρια, χωρὶς τὰς ύπερωρίας καὶ ἄλλας ἐπιδόματα. 'Ηδη ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην νὰ ἀνασθέτῃ τὴν διαχείρισιν καὶ τὴν κίνησιν τοῦ «Σαβάννα» εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἢ εἰς ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν, ήτις θὰ παρείχει τὸν ἔγγυότα, ὅτι θὰ ἔξεμεταλλεύετο τὸ σκάφος ἀνευ ἐργατικῶν διατραχῶν.

ΕΙΣ 37 ΠΟΔΑΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Κατ' ἀνάκοινωσιν τοῦ ἀρμοδίου διευθυντοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ καὶ ἄλλαι ὅ ἵντσαι προσετέθησαν εἰς τὸ ἐπιτρεπόμενον δύθισμα τῶν διαπλεόντων τὴν διώρυγα σκαφῶν. Οὔτω, τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον δύθισμα εἰς τροπικὸν γυλικὸν ὑδωρ φθάνει ἡδη τοὺς 37 πόδας γεγονός δπερ σημαίνει, διὰ τοῦτο διακινεῖται διὰ τῆς διώρυγος περισσότερον φορτίον. Εἰς τὴν ἀπευθυνόμενην πρὸς τοὺς φορτάδας ἀνακοίνωσιν τονίζει, ὅτι τὸ ἐπί πλέον δύθισμα τῶν 6 ἵντσων θὰ ἐπιτρέπεται, ὀσάκις ἡ στάθμη τῆς λίμνης Γκάτουμ θὰ είναι ἀνωτέρα τῶν 85 ποδῶν καὶ ὅτι θὰ ἐφαρμόζεται εἰς πλοΐα, ἀπίνα ἀνταποκρίνονται εἰς λεπτομερές σχέδιον κατασκευῆς καὶ εἰς τὰς ἀπατήσεις τοῦ χειρισμοῦ, ὡς ταῦτα διαγράφονται ὑπὸ τοῦ ἀρχηγοῦ ναυπιλοίας.

Τὸ νέον μέγιστον δύριον δυθίσματος κατέστη πραγματικότης, κατόπιν τοῦ δοκιμαστικοῦ διάπλου ικανοῦ ἀριθμοῦ μεγάλων πλοίων, ἔχοντων δύθισμα ἀνώτερον πως τῶν 36½ ποδῶν, ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1962 καὶ ἐντεῦθεν. Οἱ συντελέσαντες εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ πειράματος παράγοντες περιλαμβάνουν καὶ ὠρισμένας μεταβολὰς εἰς τὰ θυρόπλοια τῶν δεξαμενῶν ἀνυψώσεως, διὰ τῶν ὀποίων ἐπετεύχθη αὐξησις τῶν ὑδάτων τῆς λίμνης Μιραφλόρες κατὰ 6 ἵντσας. 'Ετεραι μεταβολαί, συμπληρωθεῖσαι ἐντὸς δωδεκαμήνου, ἀναφέρονται εἰς τὴν ἄρσην Ιλύος καὶ χωμάτων ἀπὸ τὰ πρανή τῆς νοτίου ἄκρας τῶν θυροπλοίων Πέντρο Μιγκούελ, εἰς ἐκτε-

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY.."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

ταμένας έκβαθυνσεις συντηρήσεως και, εις τὴν λειτουργίαν νέου ἀεροστροβίλου και βοηθητικῶν ἡλεκτρογεννητρίων. Πάντα ταῦτα συνέδαλον εἰς τὴν διατήρησιν τῆς στάθμης τῆς λίμνης Γκάτουμ ἄνω τῶν 85 ποδῶν, χάρις καὶ εἰς τὴν συμβολὴν ἀσυνήθιμων δροχοπόδων κατὰ τὴν ἔποχήν.

Οι ἐπιθυμούντες σπῶς πλοίοι τῶν με βύθισμα διάποδων, χρησιμοποιοῦν τὴν Διώρυγα, πρέπει νὰ εἰδοποιοῦν τὸν ἀρχηγὸν τοῦ τμήματος ναυσιπλοΐας, τὸ δραδύτερον δύο ἑδδομάδας πρὸ τοῦ διάπλου. Αὔξησις τοῦ ἐπιτρεπομένου δυθίσματος σημαίνει αὔξησιν τῆς ὀφελίμου χωρητικότητος τῶν πλοίων κατὰ 150 ἥως 180 τ. δι'. ἐκάστην ἵντσαν, ἢ δὲ αὔξησις αὐτὴ οὐδεμίαν δημιουργεῖ πρόσθετον ἐπιθάρυσσιν τῶν διοδίων διὰ τὰ πλοῖα.

Δοκιμαστικοὶ διάπλοι εἰδικῶν σκαφῶν μὲ βύθισμα 37 ἥως 38 ποδῶν θὰ διεξαχθοῦν, διὸν ἡ στάθμη τῆς λίμνης Γκάτουμ θὰ ἀνέλθῃ εἰς τοὺς 86 ποδᾶς, τοῦτο δὲ πιθανὸν εἶναι νὰ συμβῇ κατὰ μῆνα 'Ιούλιον. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δοκιμῶν αὐτῶν, θεωρεῖται δυνατόν, ὅτι πλοία μὲ βύθισμα 37 - 38 ποδῶν θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ διαπλέουν τὴν Διώρυγα, εἰς χρονικάς περιόδους, καθ' ἄς ἡ στάθμη τῶν υδάτων τῆς λίμνης θὰ εἶναι ύψηλή.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Πρώτα τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἰς παραγγελίας σκαφῶν — τάνκερς καὶ μπάλκ - κέρριερς — δευτέρα ἡ Σουηδία. Εὐθυνότερον καὶ τῶν δύο τὸ ναυπηγικὸν κόστος, 'Ιδοὺ ὁ σχετικὸς πίναξ τῶν κατὰ χώρας ναυπηγεῶν κατὰ τὴν 1ην Μαΐου :

Ιαπωνία	τόν. γκρός	3.172.000	Ιταλία	τόν. γκρός	971.000
Σουηδία	>	2.107.000	Γιουγκοσλαβία	>	635.000
'Αγγλία	>	1.839.000	'Ολλανδία	>	577.000
Γερμανία	>	1.737.000	'Ισπανία	>	504.000
Νορδηγία	>	1.572.000	'Ην. Πολιτείαι	>	489.000
Γαλλία	>	1.018.000	Δανία	>	417.000

Αἱ παραγγελίαι τῶν τάνκερς ύπολογίζονται εἰς 10.210.000 τ. γκρός (τὰ δύο τρίτα τοῦ συνόλου).

ΙΣΡΑΗΛ

ΝΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ - ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τὰ ἐν ἐνεργείᾳ καὶ τὰ ὑπὸ κατασκευὴν 'Ελληνικά ὀχηματαγωγά σκάφη πρόκειται ν' ἀντιμετωπίσουν συντόμως τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν 'Ισραηλινῶν γειτόνων μας, ἡ ἐταιρία τῶν ὁπίοιων «'Ισραέλι Κάρ Φέρης», συνδεομένη ὡς γνωστὸν μὲ τὴν ἐταιρίαν «Σομερφίν» τῆς Γενεύης, ἔχει προγραμματίσει τὴν κατασκευὴν πέντες «πλωτῶν μοτέλες», ὡς τὰ ἀποκαλούν, ἐκ τῶν ὁπίοιων τὸ «Nili», πρῶτον τῆς σειρᾶς, καθειλκύσθη ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Φαίρφηλντ Σίπμπλιντιγκ ἀντ' 'Εντζινῆριγκ τοῦ Σουντ τῆς 'Αγγλίας.

Τὸ πλοῖον αὐτὸν ἔχει μῆκος 415 ποδῶν, θὰ κινήται μὲ δύο δηζελομη-

χαῖς κατασκευῆς Σούλτζερς, μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 21 μιλίων καὶ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 550 ἑπιβάτας θέσεων, 150 ἑπιβάτας καταστρώματος καὶ 120 αὐτοκίνητα. Διὰ τοὺς ἑπιβάτας προβλέπονται τετράκλινοι, δίκλινοι καὶ μονόκλινοι θαλαμίσκοι, ἐστιατόρια, καπνιστήρια, μπάρ, εἰδικὸν «καφενεῖον» διὸ νέυσ, χώρος παιδικῶν παιγνίων, θύλαμος περιποίησεως δρεφῶν, κολυμβητικὴ δεξαμενὴ καὶ καταστήματα.

Ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡ τιμὴ τῶν πλοίων αὐτῶν θὰ εἶναι «μικροτέρα τῶν δύο ἑκατομμυρίων λιρῶν», πρόκειται δὲ νὰ χρησιμοποιηθοῦν, κατὰ τὴν αὐτὴν ἀνακοινωσιν, «έντος τῆς Μεσογείου».

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Ο Βρετανώδης ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν κ. "Ἐρνεστ Μάρπλης ἀνεκοίνωσε πρὸ τῆς ημέρων εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων τὸ πρόγραμμα παροχῆς δανείων 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας ἡ καὶ ἔτι μεγαλύτερου ποσοῦ, κατὰ τοὺς προσεχεῖς δώδεκα μῆνας, πρὸ τοὺς Βρετανοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς παραγγέλλοντας πλοῖα εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεῖα. Τὸ μέτρον ἀποσκοπεῖ νὰ ἀνακόψῃ τὴν σημειούμενη κάμψιν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Θὰ χορηγούνται εἰς τοὺς Βρετανούς ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι καλύπτουν κανονικῶς τὰ 80% τῶν ἐν Βρετανίᾳ παραγγελῶν, οἱ αὐτοὶ εὐνοϊκοὶ πιστωτικοὶ ὅροι, που δύναται νὰ ἐπιτύχουν παρὰ τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων οἱ ξένοι πλοιοκτῆται. Μέχρι τοῦδε οἱ 'Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ ήδην αντοῦ νὰ τυγχάνουν τῶν αὐτῶν εὐκολῶν ἀπὸ ξένα ναυπηγεῖα καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔξεδηλούτο τάσις διαρροής δρεπανικῆς γραμματίσιας εἰς τὸ ξέωτερικό.

Κατὰ τὸν κ. Μάρπλης, σκοπὸς τοῦ σχεδίου εἶναι νὰ δημιουργήσῃ ταχέως τὰ κίνητρα πρὸ τοῦ μείζονα ἀπασχόλησιν τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων. 'Αρχικῶς, η κυβερνητικὴ εἶναι διατεθειμένη νὰ διεθέσῃ ἓνα κονδύλιον 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν διὰ τὴν χρηματοδότησιν νέων παραγγελιῶν. Τὸ δάνειο θὰ παρέχωνται διὰ περίοδον μέχρι 10 ἑταῖς καὶ καλύπτουν τὰ 80% τῆς ἀξίας τοῦ παραγγελλομένου πλοίου καὶ μὲ τόκον 5%, τὸν συνήθη δηλαδὴ διὰ κρατικὰ δάνεια. Η κυβέρνησις θὰ μελετήσῃ τὴν περαιτέρω αὐξησιν τοῦ κονδύλου τῶν 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐφόσον ἐκ τῆς πείρας ἀποδείχθῃ, ὅτι τοῦτο ἐνδέκυνται. Τὸ σχέδιον, πάντως, δὲν πρόκειται νὰ συνεισθῇ πέραν τῆς 31ης Μαΐου 1964. Τὰ δάνεια θὰ δίδωνται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ οἱ ὅροι τοῦ διὰ καθορίζωνται κατ' εἰσήγησιν συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, ητοις πρόκειται νὰ συσταθῇ.

Τὸ υιοθετούμενον πρόγραμμα — ἐπεξήγησεν ὁ κ. Μάρπλης — ἀντικαθιστᾶ σχέδιον «διαλύσεων - ναυπηγήσεων», ὅπερ θὰ ἀπετέλει πράγματι ἐπιχορήγησην τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἡτοις πρέπει, ἀναμφισβόλως, νὰ ἀποφευχθῇ, ἐφόσον τοῦτο θὰ είναι δυνατόν. Δὲν νομίζω — συνέχισεν ὁ κ. Μάρπλης — ὅτι ἔνα σχέδιον «διαλύσεων - ναυπηγήσεων» θὰ ήτο, ὑπὸ τάς παρούσας περιστάσεις, κατάλληλον. Αἱ πιστώσεις θὰ παρέχονται διὰ πλοῖα τῶν 100 τ. γκρός καὶ ἀνώ, ἔξαιρουμενων τῶν ἀλιευτικῶν, διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἡδη παρασχεθῆ δοθείσα. Έν τῷ μεταξύ, ἡ ἀρμοδία ἐταιρίας «Ἐνυποθήκου Χρηματοδοτήσεως Πλοίων» εἶναι ἔτοιμη νὰ δέχεται ἀμέ-

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SEKA S.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKACRE, ΤΗΛ. 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ

"ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ" ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ
ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΣ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO. ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
(HEAVY FUEL, MARINE DIESEL, LUBRICATION OILS).
ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ
ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ - ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ ΜΟΝΟΝ ΕΠΤΑ ΜΙΛΙΑ

σως αίτησεις σχετικάς μὲ τὸ σχέδιον.

Προσφέρει πράγματι, τὸ σχέδιον τὴν εύκαιριαν εἰς πολλοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας νὰ συγχρονίσουν εἰς τὰ θέντικά ναυπηγεῖα τοὺς στόλους τῶν, ὑπὸ εὐνοϊκούς πιστωτικοὺς δροῦς, ἀντὶ νὰ καταφεύγουν εἰς τὰ ξένα ναυπηγεῖα. Οἱ ἀνωτέρω δροὶ (δάνειον διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἔξοφλητον ἐντὸς δεκαετίας, μὲ τόκον 5%) εἶναι καλύτεροι ἐκείνων ποὺ ἐπέτυχε πρὸ τινῶν ἐδυομάδων ἡ «Κούρτ Λάιν» παρ' ἱππωνικοῦ ναυπηγείου (ἥτοι πίστωσιν διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας, ἔξοφληταν ἐντὸς δεκαετίας, μὲ τόκον 5.5%).

Μόνον τὸ κόστος ναυπηγήσεως θὰ ἔξεταζουν ἐφεξῆς οἱ ἄλλοι πλοιοκτῆται, ἐπὶ τοῦ ὅπου διαμένει τὸ πότερο δὲν δύναται νὰ γίνηται πρὸς δοθεῖσαν τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων. Αἱ τελευταῖς προσφοραὶ σουηδικῶν καὶ ἱππωνικῶν ναυπηγείων διὰ δεξαμενόπλοιοι τῶν 50.000 ἔως 60.000 τόνων d.w. ἥσαν κατὰ 400.000 λίρας εὐθυνότεραι ἐκείνων, τὰς ὅποιας ἡδύνατο τὶς νὰ ἐπιτύχῃ ἐν Ἀγγλίᾳ. Δι' ἀπλοὺς τύπους πλοίων δύνανται, τοσοὶ, τὰ ξένα ναυπηγεῖα νὰ προβαίνουν εἰς συμφερωτέρας προσφοράς, ἀλλὰ διὰ περιπλόκους τύπους σκαφῶν, δύνανται, ἐνδεχομένως οἱ πιστωτικοὶ δροὶ νὰ συντελέσουν εἰς ἐπάνοδον τῶν Βρετανικῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα. Εἴναι τοῦτο κατορθώθη, τότε τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα κατὰ τὸ δωδεκάμηνον λειτουργίας τοῦ σχεδίου θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἐπωφεληθῶνται ἔξασφαλίζοντα — φέρ' εἰπεῖν — τὴν κατασκευὴν 40 ἢ 50 φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου τῆς τάξεως τῶν 20.000 τόνων d.w. ἢ 20 δεξαμενόπλοιοι τοῦ μεγέθους 50.000 ἔως 60.000 τόν. d.w. Τοῦτο καὶ θὰ ἀπετέλει ἀξιόλογον ὑποστήριξιν πρὸς μίαν διομηχαίαν ἔχουσαν ἀριθμὸν ναυπηγείων μὲ τερματιζομένας τὰς ἀναγεγραμμένας εἰς τὰ διδύλια τῶν παραγγελίας.

Κατὰ τὸ 1960 ἀπησχολοῦντο εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα 60.000 ἐργατοεκτινῶν. Οἱ ἀριθμός των ἐμειώθη τὸ 1961 εἰς 53.000, διὰ νὰ περιορισθῇ τὸ 1962 εἰς 42.000 καὶ σήμερον εἰς 35.000. Διὰ πρῶτην φοράν ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου ἀπασχολεῖται εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν τόσον δλίγον ἐργατικὸν δυναμικὸν εἰς ἐπισκευὰς πλοίων, ὅσον καὶ εἰς νέας ναυπηγήσεις. Αὐτὸν είναι τὸ μέτρον τῆς κρίσεως, ποὺ ἀντιμετωπίζειν νῦν ἡ διομηχαία, χωρὶς μάλιστα νό τὴν φθάσει ἡ κρίσις εἰς τὸ τέλος τῆς. Κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη σὶ ληφθεῖσαν νέα παραγγελίαις ἥσαν κατὰ τὸ ήμισυ ὀλιγώτεραι τῶν παραδόσεων πλοίων. Τὰ διδύλια τῶν ναυπηγῶν ἐδείκνυνεν εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἔ.ἔ. ἐργασίαν δι' 1.85 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 7 ἑκατομμυρίων τόνων πρὸ ἐξαστίας. Αἱ ὑπάρχουσαι παραγγελίαις ισοδυναμοῦν πρὸς δεκαεξάμηνον μόνον παραγγήν καὶ ἀντιπροσωπεύουν τὸ χαμηλότερον προσδοτὸν ἐργασίας διὰ τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα, τὸ σημειωθὲν ἀπὸ τοῦ 1946 καὶ ἐντεύθην.

Οἵτινες ἀλλοιώσεις τῆς βρετανικῆς ναυπηγικῆς διομηχαίας ἔχαρτωνται ἀπὸ "Ἀγγλους πλοιοκτήτας, οἵτινες ἀρχίζουν νὰ μελετοῦν τὴν ἀντικατάστασιν τινῶν ἐκ τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν των. Τὴν ἐν λόγῳ τάσιν προβλέπεται νὰ τὴν ἐπιταχύνουν τὰ νέα κυβερνητικὰ μέτρα. Ηζήτησις πρὸς ἀντικατάστασιν σκαφῶν ἀνέρχεται — θεωρητικῶς — εἰς 1.000.000 τόνων, περίπου, ἐπτήσιως, ἀν καὶ ἐπὶ πολλὰ ἔτη διετρήθη κάτω τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Οἱ πλοιοκτήται, δημοσιεύονται, οἱ ναυπηγοί, ἀντιμετωπίζουν κατάστασιν πληθωρικῆς ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότητος, μὲ ἀμεσον συνέπειαν τὴν πίεσιν ἐπὶ τοῦ κόστους. Προφανῶς, αὐξάνεται ἡ ροπὴ προσφυγῆς εἰς τὸν εὐθηνότερον προμηθευτήν. Καὶ ὁ εὐθηνότερος προμηθευτής, διὰ πολλοὺς τύπους πλοίων, δὲν είναι ὁ βρετανὸς ναυπηγός. Ο κυριώτερος ἀνταγωνιστής, ὅστις περικόπτει τὰς τιμὰς ναυπηγήσεως, ιδίᾳ διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, είναι ὁ Ἰάπων ναυπηγός. Εἰς τὴν περιπτωσιν τῆς «Κούρτ Λάιν» ἡ προσφορά τῶν Ἰαπωνῶν ἀνεφέρεται εἰς 2.3 ἑκατομμύρια λιρῶν δι' ἐργασίαν, ητίς εἰς Ἀγγλίας ἡ τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην ἐκμαίνετο γύρω των 2/3 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Η ἐπίμονος ἐκ μέρους τῶν Ἰαπωνῶν ναυπηγῶν μείωσις τῶν τιμῶν ὑπερχρέωσε τοὺς Σουηδούς νὰ ἀκολουθήσουν τὰ παραδειγμά των, ἐκ φόδου μῆπως οἱ Νορδηγοὶ πλοιοκτήται, οἵτινες προμηθεύουν δύγκον ἐργασίας εἰς τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα, στρέψουν τὰς παραγγελίας τῶν πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν. Τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα ἐπενδύσανται ἐσχάτως σεβαστοῦ κεφαλαία εἰς δελτίστους τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν, μόνον τὰ ναυπηγεῖα Ἀρένταλ ἐδαπάνησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 13 ἑκατομμύρια λιρῶν — είναι ὑποχρεωμένο νὰ δέχωνται εἴς τινας περιπτώσεις παραγγελίας, ἐπὶ ζημίᾳ, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρετήσεως τῶν ἐπενδυθέντων κεφαλαίων τῶν. Η μεγαλυτέρα ἐξ ἄλλου παραγωγῆς ικανότης τῆς σουηδικῆς ναυπηγικῆς διομηχαίας ἐπιτρέπει εἰς αὐτὴν νὰ ἀναλαμβάνῃ ἐργασίας μὲ δρους τοὺς ὅποιους ἀδυνατοῦν νὰ παραχωρήσουν τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα.

Ἐπονίζετο, ἐκατακλείδι, διὰ τὸν ἀποτούχιο γενικοῦ τίνος σχέδιον, ὑποχρέωνται ἔνα ἔκαστον τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων νὰ προβαίνῃ εἰς ὄρθολογισμὸν καὶ διαφοροποίησιν τῆς παραγωγῆς τοῦ. Πάντως, τὸ μέγα πρόβλημα, διὰ τὸν ἀντιμετωπίζει τὴν ἀγγλική ναυπηγική διομηχαία, ἔγκειται εἰς τὴν ἀτεγκτή στάσιν τῶν Ἐργατικῶν Ὀργανώσεων καὶ εἰς τὴν πληθωρικήν ἐν τῷ Κόσμῳ χωρητικότητα.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ἐξῆρε τὸ σχέδιον τῆς χρηματοδοτήσεως ὁ Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου. Ἐλκυστικότεραι, κατὰ σχετικάς δηλώσεις του, καθίστανται οὕτω αἱ προσφοραὶ τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, ἀν καὶ ἀπομένει εἰσέτι τὸ ζήτημα τοῦ ὑψηλοτέρου κόστους.

he knows he's getting value for money with I.C.I. MARINE PAINTS



..... because although it may be possible to buy others cheaper, I.C.I. Marine Paints are designed to give a tough, lasting, high quality finish that will allow longer times between repaints and also reduce the labour and material costs of maintenance painting

For quality with economy specify

'LINALUX' - 'DULUX'
'EPIBEL' - 'STAG'

MARINE PAINTS

by

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελοῦς κατασκευῆς καὶ ἔνα ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
ἐνοικιάζονται εἰς τὸ έν Πειραιεῖ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λυκούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.
Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΣ ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟΥ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: "Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρουσίου

Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιές

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ "Υπουργείον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν ηὐθύγειον, ἵππη τῇ βάσει τοῦ ἄσθρου 13, τοῦ Ν.Δ. ἐπεὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλοίων", τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄρχαγγειος μπάλκος κέρριερ (ναυπηγηθὲν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν) 16.059 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν «Γιουνάιτεντ Κάργκο Λάινες» (Οἰκος Σ. Λιβανοῦ).

2. «Ἀλεξιάς» φορτηγὸν (πρώτην γεομανικὸν «Atlanta», νεοαγορασθέν) τῶννων γκρός 994 καὶ ναυπηγῆσεως 1951, ἀνήκον εἰς τοὺς κ. κ. Εὐάγγ. Νομικόν, Ν. Μπογδάνον καὶ Ἰ. Τζίλλην.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι (τῆς Γιοκοχάμας) καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Ζέφυρος» (παραβάδος τῆς «Οράσιον») καθειλύκουθη τὴν 28ην Μαΐου τὸ δεξαμενόπλοιον «Παναχαϊκόν» 30.200 τ. γκρός. Πρόκειται περὶ τετάρτου ἐξ μιᾶς σειρᾶς ἔξι δάλελῶν σκαφῶν. Τὰ τρία προηγούμενα ἥσαν τὰ «Ανεμορά», «Αστραπή» καὶ «Γκιώνα».

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

Περατοῦται ἐντὸς τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1964 τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οἴκου Σταύρου Λιβανοῦ εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Δέκα «μπάλκος - κέρριερ» τῶν 24.000 τόννων d.w. ἔκστον ἔχουν παραγγελθῆ. Δύο ἔξι αὐτῶν, τὰ «Θεοφάνω Λιβανοῦ» καὶ «Ἄρχαγγειος γελαγέρος» παρεδόθησαν ἡδη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου καὶ ἀνέλαβον τὰ ταξιδία των. Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλας παρεδόθη τὴν 7ην Ιουνίου τὸ «Ατλαντικό Μπρίζ» καὶ τὴν 30ην Ιουλίου παραδίδεται τὸ «Ατλαντικό Στάρ». Ἡδη καθειλύκουθησαν μὲ τὴν σειράν των τὸ «Μαϊνδρος» τὴν 18ην Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου καὶ τὸ «Ατλαντικό Ηγκλ» ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλας. Τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα, καθειλύκουμενα ἐντὸς τοῦ τρ. ἔτους, θὰ παραληφθοῦν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1964.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Σταθερῶς ἀνατιμητικὴ ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένων σκαφῶν, τάνκερς καὶ ξηροῦ φορτίου.

Οὕτω: τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ 13.160 τόν. d.w. τοῦ 1955, τὸ «Betty Maersk», δελγικῆς κατασκευῆς, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 770 χιλ. δολ. Ἐπερον, ἐπίστης δηζελοκίνητον, τὸ «Glimmingelius», 16.230 τόν., τοῦ 1952, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1960, ἐπωλήθη ἀντὶ 125.000 λιρῶν. Τὸ μικτὸν μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον «Elaunala», 8769 τόν. γκρ., τοῦ 1946, ἀντὶ 137.500 λιρῶν.

Διατηρημέναι αἱ τιμαὶ καὶ τῶν πρὸς διάλυσιν. Ἡ ζήτησις ὑπερβαίνει τὴν προσφοράν. Ἡ πώλησις τοῦ φορτηγοῦ δηζελοκίνητου «Merchant Prince» 5.208 τόν. γκρός, τοῦ 1939, ἐλλιμενισμένου μὲ ζημιάς εἰς τὸ Χόγκ - Κόγκ, ἀντὶ 15 λιρῶν τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς ἀνατιμῆσεως.

«Ο Οἶκος «N. Γουλανδρῆ» ἡγόρασε τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξα-

μενόπλοιον τοῦ κ. Λούντβιχ «Bulkstar» 15.797 τ. γκρός, 30.013 τόννων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1949. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους. Περισσότεραι λεπτομέρειαι καὶ τιμὴ ἀγορᾶς δὲν ἔγνωσθησαν, εἰμὴ μόνον ὅτι τὸ σκάφος θὰ παραληφθῇ εἰς Ἰαπωνίαν.

—Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Atlanta» 994 τ. γκρός, 1793 τόννων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1951, μὲ σερβεῦ τοῦ 1959, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. A. M. Νομικοῦ ἀντὶ τιμῆς 718.000 μάρκων, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ.

—Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Mary Enid» 1876 τ. γκρός, 3067 τόννων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1941, μὲ σερβεῦ Μαρτίου 1961, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Βεργωτῆ εἰς ἑτέρους «Ελληνες» ἀντὶ τιμῆς 22.500 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Ντόντοντρεχτ.

—Τὸ λίμπερτο «Παναγιώτης Δ.» 7176 τ. γκρός, 10.897 τόννων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μὲ σερβεῦ Μαρτίου 1959, ἡγοράσθη παρ' ἑτέρων Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

—Ἐπίσης τὸ λίμπερτο «Λιμενάριον» 7.258 τόν. γκρός, 10.865 τόννων d.w. καὶ ναυπηγῆσεως 1944, μὲ σερβεῦ τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρ' ἑτέρων Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 66.000 λιρῶν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ἀδελφῶν Βασιλᾶ νορθιγικὸν φορτηγὸν «Ogna» 4998 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1939 παραληφθὲν εἰς τὸ Μπέργκεν ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαριάννα».

—Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων μικρὸν λιθανικὸν φορτηγὸν «Fata Morgana» 1772 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του υψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Γιάννης».

—Ἐπίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων λίμπερτο «Μήτρα» 7216 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του μετωνομάσθη «Αθανάσιος Κ.». Ἡ Κυανόλευκος διετηρήθη.

—Εἰς Χαλκίδα ἔξ ἄλλου παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ λίμπερτο «Πεντέλη II» 7144 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μετωνομασθὲν «Γιαλιά». Ἡ ἐλληνικὴ σημαία διετηρήθη.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 20ης Μαΐου καὶ 5ης Ιουνίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευαστούς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Χόις» (ἐλλ. δεξ.) 23.500 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Γουόρλντ Τσάμπιον» (ἐλλ. δεξ.) 23.500 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Μήτσα» (ἐλλ. φορτηγὸν) 10.394 τ. d.w. (ἐπιθεώρησις), «Οδερός Αμπάσαντορ» (ἀγγλ. δεξαμ.) 22.000 τ. γκρός (ἐπιθεώρησις), «Φοίνιξ» (λιθ. δεξ.) 44.633 τόννων d.w. (ἐπιθεώρησις), «Λόντον Εντούρενς» (ἀγγλ. δεξ.) 15.347 τόν. d.w. (ἐπιθεώρησις), «Λόντον Βάλορ» (ἀγγλ. δεξ.) 24.800 τ. d.w. (ἐπιθεώρησις), «Μόμπιλ Ενερτζ» (ἀγγλ. δεξαμ.) 50.000 τόννων d.w. (ώρισμεναι ἐπισκευαστι), «Φάλκον» (ἐλλ. φορτ.) 10.330 τόννων d.w. (ἐπιθεώρησις), «Βιντένα» (δόλ. δεξαμ.) 22.083 τ. γκρός (ἐπιθεώρησις), «Π. Ζ. Ανταμές» (ἀγγλ. δεξ.) 21.000 τόννων γκρός (ἐπιθεώρησις), «Τάσσος» (γερμ. δεξ.) 46.000 τ. d.w. (ἐπιθεώρησις), «Σκιάθος» (ἐλλ. φορτ.) 10.521 τόννων d.w. (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευὴ τελικοῦ ἀξονος), «Τζόρτζ» (λιθ. φορτ.) 13.000 τ. d.w. (ἐπιθεώρησις), «Ούρανός» (ἐλλ.) λίμπερτο (δεξαμενισμός). Καὶ «Φώς» (ἐλλ.) λίμπερτο (δεξαμενισμός).

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ BENETIAN

Ο ἐπί διεθνοῦς ἐπιπέδου εὐρύτατα γνωστὸς ἐλληνικὸς πρακτορειακὸς Οίκος τῆς Τεργέστης «Agenzia Marittima Finanziaria» (κ. κ. Τρακάκης καὶ Κέδρος) συνέστησε παράρτημα καὶ εἰς τὴν Βενετίαν. Ἐλληνες καὶ ἑκεῖ ἀναλαμένουν τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν πλοίων καὶ τῶν πλοιάρχων μας.

Διεύθυνσις: Venezia, Zattere 1392. Τηλεγρ. Oplitis Venezia. Τηλέφ. 700.660 καὶ 661.

Ο ΜΑΥΡΟΠΙΝΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ KOYBAN

Εἰς πρόσθετον ἀμερικανικὸν κατάλογον διὰ τὰ συμμετασχόντα εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Κούδας σκάφη, ἀναφέρονται ἔγγραφέντα εἰς τὸν σχετικὸν μαυροπίνακα καὶ ἀλλα ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας φορτηγά. Κατονομάζονται τὰ «Εμπασύ», «Μαρία Σάντα», «Δέσποινα», «Υδρόγειος

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

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

TEAMED WITH



Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

111, «Γουέστερν Τρέιντερ» υπό την έλληνική σημαίαν και τά λιθανικά «Γιώργος Τσακίρογλου», «Μαλόύ», «Μάντρικ», «Νοεμή», «Καρνέσιον» και «Ραζανί». Ούτω έχουν περιληφθή μέχρι τούδε είς τὸν μαυροπίνακα 20 έλληνικά φορτηγά και 3 έλληνικά δεξαμενόπλοια και 14 υπό σημαίαν Λιθανίου φορτηγά.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΣΥΡΟΥ

Διά κοινής άποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Συντονισμοῦ και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ένεκριθη ἡ συμπληρωματικὴ ἔγγραφὴ εἰς τὸ πρόγραμμα δημοσίων ἐπενδύσεων, ποσοῦ 900.000 δραχμῶν, διά τὴν συμπλήρωσιν τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τῆς νεοσυστάτου Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Σύρου.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

'Υπὸ τῆς 'Ιερᾶς Μητροπόλεως 'Αττικῆς και Μεγαρίδος ἐνεκρίθη ἡ ὑπαγωγὴ τοῦ παρὰ τάς Δημοσίας Σχολᾶς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Ασπροπύργου 'Ιεροῦ Ναοῦ τῆς 'Αναλήψεως εἰς τὸ συγκρότημα τῶν Σχολῶν και ὁ καθαγιασμὸς αὐτοῦ εἰς μνήμην τοῦ προστάτου τῶν ναυτικῶν 'Αγίου Νικολάου.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

'Απὸ τὴν ἐσχάραν τῶν Νεαρίων τῆς Σύρου καθελκύεται τὴν 16ην Ιουνίου δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον 1.100 τόννων φορτίου.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

'Η Α.Ε. «Νεαρίων και Ναυπηγεία Σύρου» θὰ προσθῇ εἰς ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεών της, διαλύσεως πλοίων. Πρὸς τοῦτο ἀπῆλλοτριώθη ὑπὲρ αὐτῆς ἑκατοσὶ 201,03 τ. μ. ἀνήκουσα εἰς τὴν 'Ανώνυμον Ναυτικὴν και 'Εμπορικὴν 'Εταιρίαν «Μιχαλινός».

ΔΙΑ ΤΟΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΝ

Παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας ἀδελφῶν Τυπάλδου ἡγοράσθη ἀμερικανικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος μήκους 196 μέτρων, πλάτους 36 μ. και ταχύτητος 22 μιλίων, ὅπερ θὰ μετονομασθῇ «Σ πέτσα» και θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν 'Αργοσαρωνικοῦ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς Πειραιὰ εἰς τὰς ἀρχὰς Ιουλίου.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 15 Μαΐου μέχρι 15 Ιουνίου ὑπέγραφοσαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἔλληνικῶν συμφερόντων:

«Βάστρικ», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 6453, ἀπὸ 29 Απριλίου 1963 και «Τέρτικ», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 7045, ἀπὸ 19 Απριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Σπ. Σιγάλα,

«Χρυσάνθη», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 7200, ἀπὸ 6 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Εταιρίας «Νέα Τύχη», «Τούλα», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 4542, ἀπὸ 15 Μαΐου 1963 και «Θήμηπιαν», παναμαϊκόν, 7257 τόννων γκρός, ἀπὸ 29 Απριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Κνόριγκ, «Νιούλεϊν», ὑπὸ ἄγγλικὴ σημαίαν, τόννων γκρός 7043, ἀπὸ 12 Μαΐου 1963 και «Νιούγκεϊτ», τόννων 6743, ὑπὸ σημαίαν Ἀγγλίας, ἀπὸ 19 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Τσαβλίρη ('Ελλάς), «Μαριμπλάγκας», λιθεριανόν, τόννων γκρός 7279, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χανδρῆ ('Ελλάς), «Λίνδος», λιθεριανόν, τόννων γκρός 11.246, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ. Πορφύρατου, «Κύριος Στέλιος», λιθεριανόν, τόννων γκρός 6072, ἀπὸ 2 Φεβρουαρίου 1963 και «Νίκος», λιθεριανόν, τόννων γκρός 2991, ἀπὸ 21 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιω. Παράσχου, «Διάνη», λιθεριανόν, τόννων γκρός 12.523, ἀπὸ 12 Μαΐου 1963 και «Νόστος», λιθεριανόν, τόννων γκρός 12.557, ἀπὸ 21 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς Α.Ν.Ε. «Καρράς - 'Ελλάς», «Μαριάσμι», λιθεριανόν, τόννων γκρός 7202, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Χανδρῆ, «Αρτεμήσιον», λιθεριανόν, τόννων γκρός 7176, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Αύγερινού, «Φοῖνιξ I», λιθεριανόν, τόννων γκρός 10.547, ἀπὸ 14 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Εμμ. Κατσαπάτη, «Θράκη», λιθεριανόν, τόννων γκρός 7259, «Μοσελίν», λιθεριανόν, τόν. γκρός 7249 και «Σάρα», παναμαϊκόν, 7171, ἀπὸ 23 Μαρτίου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς «ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΡΕΣΣ», «Σόμιας», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 1270, ἀπὸ 19 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σκουφάλου και «Πρόδοσ», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7192, ἀπὸ 15 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Εύθυμιου.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα, διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωτι πλοία :

«Κίος Πίονινερ», λιθεριανόν, τόννων γκρός 9474, «Δημοσθένης Δ.», λιθεριανόν, τόννων γκρός 10.200, «Ρουμέλη», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 7.110, «Ατλάντικ Μάρτσιονες», λιθεριανόν, τόν. γκρός 11.241 και «Μένητες», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7131 ὡς πωληθέντα εἰς ἄλλοδαπούς, «Ντέρνα», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 996 ὡς διθισθέν, «Τζέννινος ΙΙΙ», ὑπὸ σημαίαν Λιθανίου, τόννων γκρός 7176, λόγῳ ζημιῶν και «Ἐδερεστ», λιθεριανόν, τόννων γκρός 7013 ὡς ύψωσαν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἄνω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἔλληνικῶν συμφερόντων τὰ ὅποια ἔχουν συμβληθῆ μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 566, τόννων γκρός 5.441.900.

ΘΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΩΝΑΣΗ

«Η παναμαϊκή ἑταίρια «Σπριγκφήλδ Σίππιγκ Κόμπαν» συνέστησεν εἰς τὸν Πειραιά παράρτημα, ὅπερ και θὰ ἀναλάβῃ τὴν φροντίδα τῶν

SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

NAPLES
VIA MARINELLA — VARCO 6

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

CONCRETE DRYDOCKS

- mt. 33.5' X 40.00 X 11.56
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
- mt. 206.30 X 20.90 X 8.40
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
- mt. 115.00 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.

Cables:
CARENAGGIO-NAPOLI

ιδώ υποθέσεων του στόλου τού κ. 'Ωνάση. Τα γραφεία της είς τὴν 'Ακτήν Μιασιάλη, ὅπου καὶ αἱ 'Ολυμπιακαὶ Κρουαζίεραι.

ΕΙΣ ΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τοποθετεῖται προξενικὸς λιμενάρχης 'Αμβούργου ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. 'Εμμ. Φραγκίσκος, ἀντί τοῦ πλοιάρχου κ. 'Ιω. Βενιέρη, τοποθετουμένου εἰς τὸ 'Υπουργεῖον.

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ A. S. SHEPPARD

'Απεβίωσε πρὸ δὲ ημερῶν, μετὰ δρασείν ἀσθένειαν, ὁ ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀντιπρόσωπός των εἰς τὸ Λονδίνον A. S. Sheppard.

Γνωστοτάτη, ὅσον καὶ συμποθῆς διὰ τὸ Σίτο ἡ φυσιογνωμία τοῦ ἀποθανόντος συνεργάτου μας. 'Η σταδιοδρομία του ἥρχισεν, ὡς ὑπάλληλος εἰς τὸν Οἶκον John I. Jacobs & Co. Ltd. Μετέπειτα προσέληφθη ἀπὸ τοῦ 1927 εἰς τὸν Οἶκον «Ερεύνης - Κουλουκούντης» καὶ ἐν συνεχείᾳ συνέστησε τὸ ἴδιον αὐτὸν γραφείον, ὥπερ ἐπέτελει, κατὰ γενικὴν ἀνάγνωσιν, τὸ ἔργον τῆς 'Ιντελλιγενς 'Σερβίς διὰ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεία. Κάλετο ὑπεύθυνος πληροφορία δι' οἰονδήποτε λιμένα τοῦ κόσμου — φορτοεκφορτωτικά, τέλη καὶ δικαιώματα — παρείχετο ἀπὸ τὴν ὄργανωσιν Sheppard.

'Ο θάνατος τοῦ στερεῖ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐνὸς πολυτίμου συνεργάτου. Συλλογούμενα τὴν οἰκογένειαν καὶ τοὺς συνεργάτας τοῦ ἀποδιώσαντος καλοῦ μας φίλου.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α' ΚΑΙ Β'

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχων Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Σ. 'Αντωνόπουλος, Κ. 'Αραβάνης, 'Αλ. 'Αντζουλάτος, Β. 'Αθανασάτος, Γερ. 'Αντωνάτος, 'Ανδρ. 'Αντωνιάδης, 'Εμμ. 'Βλάχος, 'Αν. 'Βαρελτζῆς, 'Ιω. 'Γιαβρίδης, Ν. 'Γεωργόπουλος, 'Ιω. 'Γιαννίδης, Ν. 'Διφωνῆς, 'Ιω. 'Διακάκης, Σόλ. 'Διακάκης, 'Αλ. 'Καλιδρούσης, Δημ. 'Καΐρης, Ξ. 'Κυριακός, 'Ιω. 'Κωστάλας, Χρ. 'Καραμανλῆς, 'Ιω. 'Λιβανός, Ν. 'Λιμενίδης, Θ. 'Μανεύτης, Γ. 'Νικηφόρος, Στ. 'Νιαμονιάτης, 'Ισ. 'Ξενάκης, Δ. 'Πιτασούλης, Β. 'Περσέλης, 'Ιω. 'Πιτασούλης, Γ. 'Παπαδέας, 'Εμμ. 'Πετρανάκης, 'Αγγ. 'Παπαναστασίου, 'Εμμ. 'Σάρδης, Στ. 'Στεφανίδης, Δ. 'Στάϊκος, Ν. 'Στρουμπάκης, Ν. 'Σταμούλης, 'Ιω. 'Τσολάκης, 'Ισ. 'Τσαγκάρης, Στ. 'Τσατσαρώνης, 'Ιω. 'Φερλές, Λ. 'Χριστοφορίδης, Π. 'Τσακίρης, Γ. 'Νομικός καὶ 'Ιω. 'Ψαρρᾶς.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν τοῦ πλοιάρχου Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. 'Ιω. 'Αμέντας, Μ. 'Αλιφραγκῆς, Γ. 'Άγρυπράκης, 'Αν. 'Άργυρης, Μ. 'Βαρβαρῆγος, Σπ. 'Βουρίκης, 'Αν. 'Βουδάκης, Ν. 'Βουτσίνος, Μ. 'Βεζύρης, Χρ. 'Γκίνης, 'Ανδρ. 'Γιαννακούλιας, Κ. 'Γρηγορίου, Εύσ. 'Γρηγορόπουλος, Βρ. 'Γεωργάκης, 'Επ. 'Διαμαντάρας, 'Αλ. 'Εύτυχίδης, 'Αν. 'Εξακούστος, Δ. 'Ζαγοριανός, Δ. 'Κουλούρης, Ν. 'Κουτσούνης, Μ. 'Καλλέργης, Π. 'Κετέσης, Π. 'Κατσούλης, Εύσ. 'Καλαίνης, Δ. 'Κουκουδάκης, Ν. 'Κιτσιάκης, 'Αν. 'Καραδίας, 'Ιω. 'Καλαϊτζῆς, Ν. 'Κολόμδης, Γ. 'Κουρεδέσης, 'Εμμ. 'Λάιος, Μ. 'Μουντές, Γ. 'Μαστοράκης, Σπ. 'Μπασατής, Μ. 'Μοάστος, Π. 'Μουζάκης, 'Αθ. 'Μεσικλής, 'Αγγ. 'Μπαρουζής, 'Ιω. 'Μαρκάκης, Κυρ. 'Μαστροκόλιας, 'Αν. 'Μαυροσκούφιδης, 'Εμμ. 'Νομικός, Γ. 'Νικολαΐδης, Κ. 'Νικολούτσος, Μ. 'Νοταράς, Μ. 'Ντόκος, Κ. 'Συγκάς, Γ. 'Παλαιολόγος, Ν. 'Παπαδόπουλος, 'Ανδρ. 'Πίππος, 'Ιω. 'Παπάζογλου, Π. 'Παπατσάρου, Μ. 'Πιπεράκης, Δ. 'Πατίνης, Κ. 'Ραϊσης, Μ. 'Ρούσσος, Ν. 'Σεμπονός, Θ. 'Σεφεριάδης, Π. 'Σωτήρχος, Εύθ. 'Σταμούλης, Ν. 'Στεφάνου, Μ. 'Σκορδιάς, Γ. 'Τσαμπάος, 'Ιω. 'Τόφης, Θ. 'Τσαγκουρέλιας, Ν. 'Ταυλαρίδης, 'Ιω. 'Τσιόρος, 'Εμμ. 'Φύκαρης, Γ. 'Φερεντίνος, 'Αντ. 'Φώσκολος, 'Αθ. 'Χαντζός καὶ Μ. 'Χρυσούλης.

ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Κατὰ τὰς ἐνεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. N. 'Αποστολάτος, 'Εμμ. 'Άλαφούζος, N. 'Άθανασίου, Εύσ. 'Άσημομύτης, 'Ηλ. 'Γιαγιάς, Εύ. 'Γαβαλάς, Π. 'Δημητριάδης, Στ. 'Δρούγκας, 'Αν. 'Δέδες, Π. 'Ευστρατιάδης, Πέτρος 'Ευστρατιάδης τοῦ Δημ., 'Ιω. 'Ζούλιας, Δ. 'Ηλιόπουλος, Π. 'Κάρπος, Ν. 'Κύμηνας, Λ. 'Καραμήτρος, Γερ. 'Κλένδρος, Κ. 'Κατσαρός, Κ. 'Καπετανίδης, Δ. 'Κοσμόπουλος, Π. 'Λύρας, Κ. 'Λύκουρας, 'Ιω. 'Μπεκιάρης, Εύ. 'Μπουρουνούσουζης, Z. 'Μητσάκος, K. 'Μαντζώρος, Γ. 'Μορές, Θ. 'Μικέλης-Τρ. 'Μοσχόπουλος, Εύσ. 'Μπαρμπαρέσσος, 'Ιω. 'Μυλωνᾶς, 'Εμμ. 'Εηνταράκης, Π. 'Ορφανίδης, 'Αθ. 'Παντελής, Ν. 'Παπαφακλής, Κ. 'Παπαγεωργίου, Π. 'Ρειστόπουλος, Κ. 'Ρουμπής, Μ. 'Σκλαβούνος, Θ. 'Σωτήράκης, Θ. 'Στουργιώτης, 'Αλ. 'Σκανδάλαρος, 'Αχ. 'Σανούδος, Ν. 'Σταμούλης, 'Ιω.

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at

TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL,
THREE RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE:

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address: CULSTEVE

General European Agents:

SIMPSON, SPENCE & YOUNG
28 St. Mary Axe LONDON E.C.3.

TEL. No AVENUE 5200

CABLES: FALLOSTEVE

Τσελέκας, N. 'Τουρκοδημήτρης, Δ. 'Τσατίρης, Δ. 'Χατζόπουλος, Γ. 'Χρυσός καὶ Νικ. 'Χειμώνας.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν ἀπόκτησιν διπλώματος βασιοδεγραφητοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. 'Ανδρ. 'Ανδριανόπουλος, 'Εμμ. 'Αποστολάκης, Μιχ. 'Αποστολίδης, N. 'Βάρδαρης, Δ. 'Δήμου, Γ. 'Έλευθεριάδης, Θ. 'Ζαφείρης, Δ. 'Κοντζιάς, Σπ. 'Καραϊωσηρόγλου, K. 'Μαυρογιώργης, 'Ιω. 'Μιχαλόπουλος, 'Εμμ. 'Νιαρόπουλος, Δ. 'Πουλακίδης, Σπ. 'Πρωτοδάτης, Εύ. 'Συνοδινός, 'Αν. 'Τσουτσούδης, M. 'Τσιτσιάλιανός καὶ Στ. 'Τζανακανδρέας.

ΝΕΟΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος βασιοδεγραφητοῦ Β' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ. κ. N. 'Αλεξανδρόπουλος, 'Αντ. 'Ανυφαντάκης, 'Ιω. 'Ασπιώτης, 'Αλ. 'Αιθαλιώτης, Στ. 'Αλεβιζόπουλος, K. 'Αλεξάνδρου, 'Αχ. 'Αλεξιάδης, N. 'Αλεξανδρής, N. 'Βεντούρας, 'Αθ. 'Βουτυράς, N. 'Βάλδης, Πρ. 'Βασιλειάδης, Δ. 'Βελέτας, B. 'Γεωργακόπουλος, M. 'Γαλανούδης, N. 'Γιαννόπουλος, K. 'Γιανόπουλος, 'Ηλιας 'Γεωργαντής, 'Ανδρέας 'Δημότης, 'Αλέξανδρος 'Δηλαθέρης, M. 'Δεληγιάννης, K. 'Δάλγαρης, Χρ. 'Δημάκης, 'Ιω. 'Δεσπόπρης, B. 'Δεριζιώτης, Δ. 'Ζουρνατζῆς, Z. 'Ζάχος, K. 'Καστανής, 'Αν. 'Κιάμος, Γ. 'Καπτροδέτης, Γ. 'Κούρος, X. 'Κουλουμπαρίτας, M. 'Κωστόπουλος, N. 'Καρδιόλακας, Γ. 'Κουμαριώτης, Γ. 'Κοροβέσης, Γ. 'Κατσιφάλης, Στ. 'Καπελούζος, 'Ιω. 'Καρδίστας, Δ. 'Καρίκας, Γ. 'Κατσαύλης, Π. 'Καζέρος, N. 'Κυπραίος, Γ. 'Κολοκοτρόνης, M. 'Καρλέτας, Ζηνοβίδης 'Λίναρη, B. 'Λιοντόπουλος, N. 'Λυγερός, Θ. 'Λουρίδας, M. 'Λυγερός, Γ. 'Μανιώτης, 'Ιω. 'Μακρυγιάνης, Δ. 'Μαντούδας, K. 'Μαρτούλας, Χρ. 'Μπουλουγούρης, 'Εμμ. 'Μανωλαράκης, Σ. 'Μπαλντούκας, Δ. 'Μιχάλης, Γ. 'Μπενετάτος, Γ. 'Μπενιάτης, 'Ηλ. 'Παπαγιάννης, K. 'Πίτας, Δ. 'Παραμιθώτης, Γ. 'Παγώνης, Π. 'Παπακαλός, Π. 'Ρίτσος, Εύ. 'Ρούσσος, K. 'Ροδίτης, Εύ. 'Σταύρου, 'Ιω. 'Συρμόπουλος, Γ. 'Σακαντάνης, 'Αλ. 'Σταματίου, 'Ιω. 'Σταυρόπουλος, Π. 'Σγουρός, 'Αθ. 'Σπυρόπουλος, 'Αν. 'Τρίμης, 'Αλ. 'Τσαλαπατούρος, Στ. 'Τυράσκης, Γ. 'Τρίγκας, Λ. 'Τριανταφυλλάκης, Γ. 'Φυσεντζίδης, K. 'Φασούτης, Γ. 'Φούσκαρης, N. 'Φωτιού, 'Αντ. 'Χαρατζῆς, Χρ. 'Χαμάρης, M. 'Χανούτσος, X. 'Χατζηευστάθιου, Λ. 'Χουτόπουλος, 'Ιω. 'Χατζηπανηγύρης καὶ Γ. 'Χαρίτος.

— Διὰ τὸ πτυχίον τοῦ κυβερνήτου ἐπέτυχον οἱ κ. κ. M. 'Αθανασίου, K. 'Αντώναρος, Στ. 'Γεροκούνας, 'Ιω. 'Πανούτσος, Σ. 'Παπαδόπουλος καὶ Σ. 'Τζανετῆς.

— Διὰ τὸ πτυχίον τοῦ ναυκλήρου οἱ κ. κ.: Eύ. 'Βρονταμίτης, Λ. 'Γλυνός, M. 'Γουλιέρμης, 'Εμμ. 'Ζερδός, 'Ιω. 'Ηλιαδάκης, Δ. 'Κοντός, 'Αντ. 'Κοκέ-

ψυκτικά FREON®

DU PONT

ΚΑΛΥΠΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΦΑ ΜΙΑ ΚΑΛΥΠΤΗ ΣΩΣΤΑ ΤΗΝ ΣΗΜΕΙΑ

Τά πρωτοποριακά ψυκτικά FREON πού έφεύρε και παράγει ἀπό τριακονταετίας ή DU PONT DE NEOMOURS είναι ἀφέστου ποιότητος καὶ ἔξασφαλίζουν ἀπρόσκοπη λειτουργία καὶ ἀποφυγὴ οἰασδήποτε βλάβης σε κάθε ψυκτική ἐγκατάσταση. Τά ψυκτικά FREON παραδίδονται μόνο σε σφραγιμένους κυλίνδρους τοῦ ἔργοστασίου DU PONT 'Αμερικής, με εἰδική πλαστική σφραγίδα ἀσφαλείας, πού είναι ἡ έγγυης τῆς γνησιότητός των.

ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΕΙΑ Κ. Γ. ΛΑΖΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
ΑΜΕΡΙΚΗΣ 10, ΤΗΛΕΦ. 623.714 - 625.212

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

λας, Έμμ. Μπελτζενίτης, Στ. Μοιρας, Ίω. Μαϊκός, Κ. Μακρής, Γ. Πατέλης, Μ. Πολυέζος, Εύ. Ρουζίνος, Στ. Σοβαντζής, Άρ. Τριαντάφλασος, Σ. Τζανετής, Δ. Τσούρκας, Χ. Τρεμούλης και Άν. Τσούγκας.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τοποθετούνται οἱ κάτωθι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί:

Άντιπλοιάρχοι: Χ. Ανέλλος παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., Γ. Καλωνάτης τμηματάρχης Ναυτιλίας και Ίω. Γελαδάκης παρὰ τῷ Προξενικῷ Λιμεναρχείῳ Λονδίνου.

Πλωτάρχαι: Γ. Κυπριώτης Κεντρικός Λιμενάρχης Ρόδου και Έμμ. Τραπάς τμηματάρχης παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Υποπλοιάρχοι: Π. Μπέκ και Ήλ. Ρουμπάνης εἰς τὴν Τουριστικὴν Αστυνομίαν και ΙΚ. Σκινδήλιας τμηματάρχης Οικονομικῶν Υ.Ε.Ν.

Άνθυποπλοιάρχοι: Γ. Σπορτιώτης παρὰ τῷ Κεντρικῷ Λιμεναρχείῳ Πειραιῶς, Άρ. Σαλδάνος, λιμενάρχης Αγ. Νικολάου Κρήτης και Γ. Βαλασόπουλος παρὰ τῇ Ε.Ε. Πλοίων.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λίξαντος μηνὸς Μαΐου ἔχορηγθησαν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος και τάξις οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: 'Ηλίαν Ίουλ. Βαρδανίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 14 ἡμερῶν δρχ. 1662 και Ματθ. Β. Ζάχαρην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 7 μηνῶν και 6 ἡμερῶν δρχ. 1861 μηνιαῖς, λόγω ἀνικανότητος.

Εἰς μηχανικούς: Εύθαλίαν χήραν Παρ. Αδαμοπούλου, μηχανικοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 5 μηνῶν και 16 ἡμερῶν δρχ. 2565 και Φωτεινὴν χήραν Ίω. Θεοδωρίτσην, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτῶν, 6 μηνῶν και 9 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 650 μηνιαῖς.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ίωάν. Μιχ. Πανταζῆν, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 6 μηνῶν και 6 ἡμερῶν δρχ. 2227 μηνιαῖς, Παν. πατέρα Ίω. Τσινιδέλου, θερμαστοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 3 μηνῶν και 14 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 625, Μιχ. Ματ. Κορωνέλου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 9 μηνῶν και 10 ἡμερῶν δρχ. 625, Φίλ. Γ. Πλαταμάρην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 1 ἑτους, 5 μηνῶν και 17 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δρχ. 625, Μαρίαν χήραν μητέρα Μιχ. Μπουμπούρη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 9 μηνῶν και 10 ἡμερῶν δρχ. 625, λόγω ἀτυχήματος, Ίωάν. Μ. Τσίκναν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 4 μηνῶν και 13 ἡμερῶν δρχ. 625, Βασιλ. Ίω. Βασταρδῆν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30

ἑτῶν, 8 μηνῶν και 20 ἡμερῶν δρχ. 1526, Γεώργ. Ίω. Δελακοδίαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 16 ἡμερῶν δρχ. 927, Σπυρ. Ίω. Πασαλάρην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 2 μηνῶν και 4 ἡμέρων δρχ. 625, Χρ. Ίω. Κουτσούκον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 14 ἡμερῶν δρχ. 625, εἰς ὄφρανά ἐκ πρώτου γάμου Εύαγγ. Γεωργογούλου, ἀρχιθερμαστοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 7 μηνῶν και 14 ἡμέρων δρχ. 783 και Βασιλικήν χήραν ἐκ δευτέρου γάμου Εύαγγ. Γεωργογούλου δρχ. 794, Γρηγ. Κ. Κυριακίδην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 11 μηνῶν και 22 ἡμερῶν δρχ. 1029, Γεώργ. Δ. Αλεξίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 1 μηνὸς και 1 ἡμέρας δρχ. 705 και Γεώργ. Σπ. Στρατηγόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 5 μηνῶν και 5 ἡμέρων δρχ. 876 μηνιαῖς.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ίουνίου ἔχορηγθησαν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος και τάξις οἰκογενείας των:

Εἰς πλοιάρχους: Γεώργ. Ίω. Πατέραν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 22 ἡμερῶν δρχ. 3.766 και Γεώργ. Δημ. Γκιούλην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 11 μηνῶν και 4 ἡμερῶν δρχ. 4.148 μηνιαῖς.

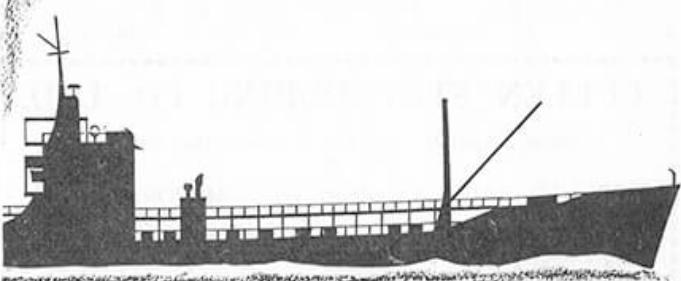
Εἰς κατώτερα πληρώματα: Αντών. Ίω. Τσουτσάν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 3 μηνῶν και 17 ἡμερῶν δρχ. 1.753, Ίωάν. Νικ. Σαμολάθην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἑτῶν, 10 μηνῶν και 15 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 625, Ίωάν. ΟΘ. Μουλτίδην, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 27 ἡμερῶν δρχ. 1.041, Χρήστον Σωτ. Καΐτην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 2 μηνῶν και 13 ἡμέρων δρχ. 1.363, Κων. Δημ. Βέργαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 3 μηνῶν και 9 ἡμερῶν δρχ. 1.223, Ζαχαρούλην, χήραν Γούην. Γρηγορίου, κυβερνήτου, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 7 μηνῶν και 7 ἡμερῶν δρχ. 625, Ίωάν. Π. Αύγερινόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 8 μηνῶν και 18 ἡμερῶν δρχ. 625, Νικ. Ιερ. Ιερεμίαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 1 μηνὸς και 18 ἡμερῶν δρχ. 625, Γεώργ. Κων. Μπουρίτην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 1 μηνὸς και 19 ἡμερῶν δρχ. 703, Εύάγ. Κων. Χατζηευαγγέλου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν και 15 ἡμερῶν δρχ. 1.549 Παν. Νικ. Γκουλντόν, θαλασμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 14 ἑτῶν, 2 μηνῶν και 13 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 625, Ήλ. Ζαχ. Κόχειλαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν, 4 μηνῶν και 5 ἡμερῶν δρχ. 625, Φώτιον Δημ. Βλάχον, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 7 μηνῶν και 6 ἡμερῶν δρχ. 1.805, Ναταλίαν, χήραν Ίωάν. Πιεζοπούλου, θαλασμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 10 μηνῶν και 16 ἡμερῶν δρχ. 625, Κων. Αθ. Μισύσιαν, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 1 μηνὸς και 5 ἡμερῶν δρχ. 2.020, Γερ-Παν. Βοστιλάτον, θαλασμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 8 μηνῶν και μιᾶς ἡμέρας δρχ. 1.819 και Ίωάν. Δημ. Ηλιού, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 2 μηνῶν και 9 ἡμερῶν δρχ. 625 μηνιαῖς.



ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ

ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

MEXPI 100.000 T.D.W.



BURMEISTER & WAIN ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ - ΔΑΝΙΑ

Γενικός άντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ :

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

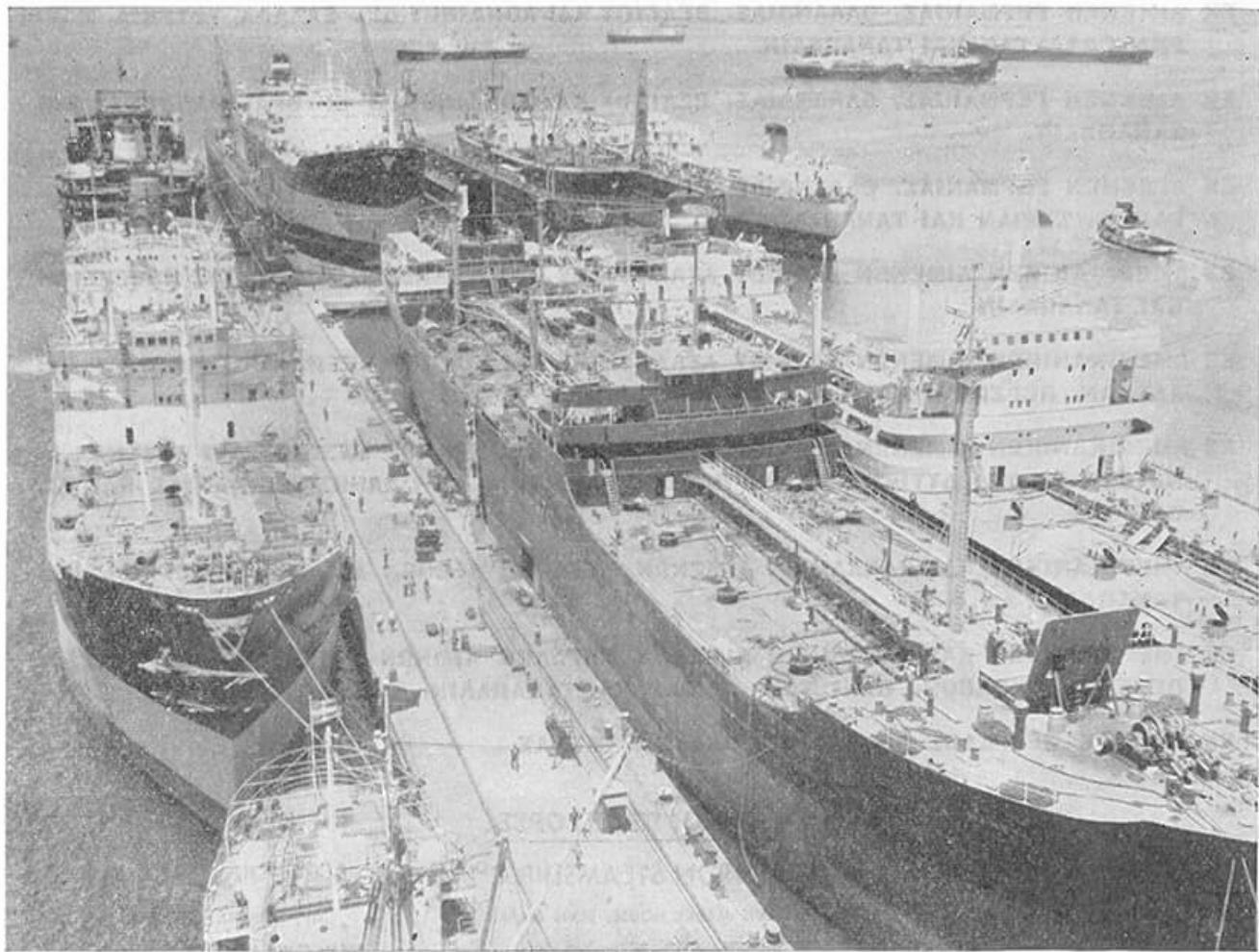
HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

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

No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.

No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

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

Telex: ATHENS 96. Telephone: ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

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

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

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables: TROCEANIC NEW YORK. Telex: NEWYORK 4042. Telephone: MURRAY HILL 8-7070.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ 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 SCHIFFAHTSAGENTUR 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 τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματ.)

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΘΩΜΑΣ Α.» (1.113 τόν. γκρός και ναυπ. 1937): Την 3ην Ιουνίου και ένω το σκάφος έπλεε μεταξύ Βορ. Αφρικής και Σικελίας, έξερραγή έπι αύτού πυρκαϊά, ήτις και έπειτα είσι το έκ δυνατίσας φορτίου του πλοίου. Αύθιμηρον έξεπέμφθη τό S.O.S. από θέσην πλάτους 36.45 B. και μήκους 14.35 A., με την προσθήκην, ότι τό πλήρωμα είναι έτοιμον νά έγκαταπλείψῃ τό σκάφος. Τελικώς, τό «Θωμάς Α.» προσήραξε 2 μίλια άνατολικώς της λίμνης Σκαμπλάμπρο (τών Συρακουσών) έπι της νοτίου άκτης της Σικελίας εις δρασχώδη θέσην Ραγούζας. Αι πυρσοθεστικαί υπηρεσίαι Συρακουσών και Αύγουστας ματίων έπειτα είσαν νά καταστείλουν τό πύρ. Τό πλήρωμα έκ 17 άνδρων άπειδιβάσθη εις την ξηράν, έπαναπατρισθέν. (Ιουν. 3 - 5)

«ΚΑΠΤΑΝΠΑΝΤΕΛΗΣ» (5.199 τόν. γκρός και ναυπ. 1938): Από Καλκούταν και Βιζαγκαπατανάμ με φορτίον μεταλλεύματων δι: Αδριατικήν και άφού πρεσήγισεν εις Κολόμπο πρός παραλαβήν μπώνκερ, έξωσε δυρείως της Μάλτοβας έπι της νήσου Γιαλυτού και έζητησε βοήθειαν. Τό φόρπικ, τά No 1 και 2 διπύθμενα και τό No 1 κύτος κατεκλύσθησαν. Έζητούντο άντλιαι και μυουλκά, καθέστον ή χρησιμοποίηστας τών άντλιων του πλοίου ήτο άδυντασ. Τό σκάφος έπεικάθητο έπι κοραλλιογενούς βυθού. Την 5ην Ιουνίου ή θέσις του έπειτανθήτη και ρήγματο διεπιστώθησαν εις τό κατάστρωμα και την πρώμαν. Ναυαγοσωστικόν έφθασε την 7ην Ιουνίου, άλλ' έδει νά ένισχυθη τό σκάφος πρό πάσης άποπειρας άνελκύσεως. Την 9ην Ιουνίου ή κατάστασις άπεδη άπειπτική και 24 άνδρες του πληρώματος παρελθήσαν άπό τό σεβιετικόν πλοίον «Τσελιαμπίνος» διά Κολόμπο. Ο πλοίασχος και ούποπλισχος και οι α' και β' μηχανικοί παρέμειναν έπι τού σκάφους. Ή διαρροή ηγάντετο, συνεπείσ άπων και χαλαρώσεως τών καρφώσεων και τά στεγανά ίπτεχώρουν. Οι 4 άξιωματικοί έπειδησαν τού ναυαγοσωστικού, τό δέ πλοίον — κατά τούς ναυαγοσώστας — θεωρεῖται «διλική άπωλεια». (Ιουν. 4 - 10)

«ΜΠΑΡΜΠΑΤΕΡΟΣ» (7.070 τόν. γκρός και ναυπ. 1944): Παραμένει προσηραγμένον έπι άμμώδους βυθού, 5 μέτρων βάθους, κυκλώμενον ήμως άπό ύφαλους. Κύτη και μηχανοστάσιον κατεκλύσθησαν και άτριμος δέν ίπτερχει. Βραζιλιανών ρυμουλκών θά προσεπάθη νά ρυμουλκήσῃ τό σκάφος εις Ρίον Ιανέριον πρός δεξαμενισμόν. Προσπατείται ήμως ή ρίψις τού φορτίου εις την θάλασσαν. Κατά τό ήμερολόγιον του πλοίου, ώς άνεφερεν ή άρμοδιος έπιθεωρητής, τό σκάφος προσήραξε την 25ην Μαΐου, 10 μίλια από την άκτης και τά καύσιμά του άνεμιχθησαν μέν ίδωρο, έξ ού και δέν ίπτηρχεν άτμος. Έν συνεχεία, κατά την διάρκειαν θύελλας, τό σκάφος παρεύρθη πρός την άκτην και έπειτα ήταν εις τάς ύφαλους. Αι ζημιές τού ήσαν έκτεταμέναι και τό πλοίον κατεκλύσθη άπό τά είστερναντα ίδατα. Διά τό πληρώμα ίπτηρχον τρόφιμα και ίδωρο διά 30 ήμέρας. Έζητείτο ήμερος προσπάθεια άνελκύσεως, άλλως τό σκάφος έθεωρείτο καταδικασμένον. (Ιουν. 1 - 12)

«ΑΛΚΙΜΟΣ» (Λιδάνου): Απέπλευσε την 30η Μαΐου άπό Φρήμαντλ διά Χέργκ Κόγκ, ρυμουλκούμενον. Λόγω ήμως καταγιδος έθραυσθησαν οι κάλλω προσδέσεως και τό σκάφος παρασύρουμενον πρός την ξηράν έξωκεις την 31ην Μαΐου δυρείως του Φρήμαντλ. Τό λεβητοστάσιον του κατεκλύσθη, οι δέ δύται διεπιστωσαν εύρειας ζημιάς εις τάς ίδαπλα. Πρό πάσης άποπειρας άνελκύσεως δέον νά έλεγχθη ή διαρροή και άντλησην τά ίδατα. (Μαΐου 31 - Ιουν. 10)

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ»: Έζητησε δυρθειαν, διότι άπωλετος την έλικα του 50 μίλια άνατολικώς του Ρίο Γκράντε ντο Σούλ. Τό μότσροπ «Αταλάγια» σπεύσαν τό προσέδεσε και τό ρυμουλκή διά Μοντεβίδεο. (Ιουν. 6 - 7)

«ΑΝΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (λιδ. δεξ.): Κατέπλευσεν εις Μόμπιλ, ήπου και έπειθεωρήθη. Ή κυρία μονάς γεννητρίας δέον νά άντικατασταθῇ, καθώς έπισης οι αύλοι τού ψυγείου και διάφοροι σωληνώσεις. Υπεδίχθη ή άκμη ή καθαρισμός τών λεβήτων και έρευνώνται αι άφορμαί τού άτυχήματος. (Ιουν. 4)

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» (άλιευτικόν): Προσωριναί ίπτεκευαί τού πηδαλίου ήθα διεσχιθούν εις Λάς Πάλμας και διάστικαι εις Πειραιά. (Ιουν. 1)

«ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ»: Ύπέστη ζημιάς εις τάς ίπτερκατασκευάς, λόγω τού κυκλώνος τού Ανατ. Πακιστάν, εις τόν λιμένα Τσιτταγκόκ. (Ιουν. 8)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ»: Ένω έξετέλει έλιγμούς εις τόν λιμένα τής

Βομβάτης προσέκρουσεν υποστάν ζημιάς εις ένα έλασμα και εις ένα πτερύγιον τής έλικος. (Ιουν. 3)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ» (δεξ.): Από Λόδης Αντζελες διά Τσάναραδ έξωκεις την 6ην Ιουνίου εις τό άκρωτηριον Μιτσασκούναν. Ήπιτζετο νά άνελκυσθῇ με τήν παλίρροιαν. (Ιουν. 6)

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λιδ.): Συνεπείσ της συγκρούσεώς του τήν 9ην Μαρτίου με τό τάνκερ «Ασουρέτι», ύπέστη ζημιάς εις τό φόρπικ, έκτεινομένας πρός τήν άριστεράν πλευράν τού No 1 κύτους. Επιθέωρησις διεξήχθη εις Γένοβαν. (Μαΐου 29)

«ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ» (Λιδάνου): Την 5.36' τήν 29ης Μαΐου έξεπέμψε σήμα, διτι συνεκρούσθη, λόγω πυκνής ήμιχλης, με τό γερμανικόν «Ανναμπή», καθ' δι χρόνον κατημένετο από Βαμπόα εις Γδυνιαν, με φορτίον ήμιχλης. Ή σύγκρουσις έλασε χώραν εις έθεσην πλάτους 53.12 B. και μήκους 4.55 A. Τό «Επιτιδοφόρος» έσυρθη πρός τήν άκτην τής νήσου Τέξελ, άλλ' άνελκυσθην με τάς ίδιας του δυνάμεις, έφθασεν εις Ρόττερνταμ, φέρον ήπην ίπτεράν τής ίσαλου και συνοδευόμενον παρά ρυμουλκού. Διά τήν έπισκευήν του θά άπαιτηθούν 9 τόν. έλασμάτων. Επετράπη εις τό σκάφος νά πλεύση εις Γδυνιαν. (Μαΐου 29 - Ιουν. 3)

«ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ»: Από Πουσάν διά Νέαν Υόρκην συνεκρούσθη έξωθι τού κόλπου Ισε (κεντρικής Ιαπωνίας) με τό ιαπωνικόν «Τόου Μαρι» τήν νύκτα τής 29ης Μαΐου, υποστάν ζημιάς εις τήν πρόραν. Τό σκάφος έφθασε τήν 30ην εις Γιοκοχάμαν και τήν 3ην Ιουνίου άνεχωρησε διά Νέαν Υόρκην. (Μαΐου 29 - Ιουν. 3)

«ΙΩΑΝΝΑ»: Πυρκαϊά έξερραγή εις τό κύτος No 5 και ζημιάι προεκλήσθησαν εις έλασματα τού καταστρώματος, εις τά διαμερίσματα τού πληρώματος και εις τά υπόφραγματα τών ύπ' άριθ. 4 και 5 κυτών, ένω έύρισκετο εις Χονολουλού. Ή πυρκαϊά έπειθετή τήν έπομένην, άλλα τελικώς κατεσθέθη. Τό σκάφος έπειθεωρήθη και με τήν δοθείαν τού πληρώματος, κατόπιν ίπτερησεως τών πλοιοκτητών παροχής έπιδόματος, ήμιχθησαν αι μηχαναί. Αι δέουσαι έπισκευαί έκτελονται. (Μαΐου 28 - 30)

«ΚΕ·Ι·Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ»: Μέ σιτηρά από Πλέιτ διά Γένοβαν ίπτελευσεν εις Γιβραλτάρ τήν 7ην Ιουνίου, με θραυσμένον τόν έμπροσθιον σφόδρυλον και άπεπλευσε διά Γένοβαν ρυμουλκούμενον, λόγω καθυστρήσεως τής έπισκευής. (Ιουν. 10)

«ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ»: Κατά τήν έπιθεωρησίν του έπ' άγκυρά εις Νεάπολιν, δέν διεπιστώθησαν ζημιάι. Θά έπιθεωρηθῇ ειδικῶς εις προσεχή δεξαμενισμόν του. (Μαΐου 28)

«ΜΑΙΡΟΥΛΑ»: Κατέπλευσεν εις Άλεξανδρειαν ρυμουλκούμενον και με κλίσιν 10 μοιρών. Τό πληρωμά τού ίγιαίνει. (Ιουν. 7)

«ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ»: Σοδαραί τινάς ζημιάι εις τό πηδάλιον τόν έπισκευασθησαν εις τήν Γένοβαν. (Μαΐου 31)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: Συνεκρούσθη εις τό 54ον χιλιόμετρον τής διώρυγος τού Κιέλου με τό γερμανικόν μότσροπ «Χάιν φόν Μπάργκεν», υποστάν έλαφράς ζημιάς. Αμφότερα τά σκάφη έηκολούθησαν τό ταξίδιον των. (Ιουν. 8)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Από Ρόττερνταμ διά Χάμπτον ρόδος, έπανέπλευσεν εις Σίενταμ τήν 6ην Ιουνίου, λόγω ζημιάν εις τήν μηχανήν και έπισκευασθέν, άνεχώρησε τήν έπομένην. (Ιουν. 6 - 7)

«ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ»: Από Μπανιόλι διά Βόρ. Αμερικήν, κενόν, εισέπλευσεν εις Γιβραλτάρ με άνωμαλίαν εις τάς μηχανάς του. (Ιουν. 10)

«ΟΛΥΜΠΟΣ»: Κατά τόν κυκλώνα τού Ανατ. Πακιστάν ίπτεσε τής Τσιτταγκόκ ζημιάς τινάς εις τάς ίπτερκατασκευάς του. (Μαΐου 29)

«ΡΙΟΝ»: Από Τσάρλεστων διά Καλκούτταν έξωκειλό δύο μίλια έξωθι τού Τσιτταγκόκ εις τόν πεταμόν Καρναφούλι, κατά τόν κυκλώνα τού Ανατ. Πακιστάν. (Μαΐου 29)

«ΣΑΣ»: Αγγέλεται έκ Κοπεγχάγης, διτι πυρκαϊά έξερραγή έπι τόν ήποτερηγού παρά τήν νήσου Χδέϋ, ήτις και κατεσθέθη με τήν δοθείαν σουηδικού πυροσβεστικού πλοίου και δανικής άκτοφυλακίδης. Έβλασθησαν έλασματά τινάς και νομείς παρά τό λεβητοστάσιον και εις τήν ήλεκτρικήν έγκατάστασιν. Ή τελευταία αύτη έπισκευασθή και τό σκάφος άπεπλευσε τήν 10ην Ιουνίου. (Ιουν. 7 - 10)

«ΤΡΙΝΙΤΙ»: Συνεκρούσθη με έτερον πλοίον έντος τού λιμένος τού Μπουένος Αύρες, άμφοτερα δέ ίπτερησαν ζημιάς εις τάς ίπτερκατασκευάς. (Ιουν. 1)

ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

A. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Αί έγγραφαί και τά μαθήματα τών Γ' Μηχανικών Ατμού και
ΜΕΚ διά τάς έξετέλει έλιγμούς εις τόν λιμένα τής

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C^o, LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493 No. 1, 1-chome,
Mails: P. O. Box 231 Kaiōn-dori, Naka-ku, Yokohama, Japan
Cable Address
«KAKIS»—Yokohama

ΑΤΑΜΗΚΥΤΑ ΑΙΧΑΛΑΩ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

διὰ τοῦ **ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ**

ΤΥΠΟΣ 2



ΜΕΓΑΛΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ
ΕΛΑΙΟΥΓΡΑΣΙΑΣ

Έγγυαται τὴν ἀσφάλειαν! Ο Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής Γκράβινερ, ὁ ὄποιος ἐγκαθίσταται εὐκόλως καὶ μὲ χαμηλὸν κόστος, ἐπισημαίνει αὐτομάτως ὑπερθέρμανσιν ἐντὸς τοῦ στροφαλοθαλάμου μηχανῆς Ντίζελ καὶ ἀποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον σοβαρᾶς βλάβης.

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής

Διά περισσοτέρας πληροφορίας ἀποτιθέτε:

GRAVINGER MANUFACTURING CO. LTD.

839 YEOVIL ROAD SLOUGH BUCKS.

Τηλέφων: SLOUGH 25051

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΟΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΘΕΡΜΟΣΤΑΤΑΣ, ΔΙΑ ΔΙΑΚΟΠΑΣ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ

HSD 4b

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ 15θημέρου τῆς ναυλαγορᾶς : Χαλάρωσις τῶν ναυλῶν διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Ζωρτέρα ἡ κίνησις ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν, μετὰ τὴν πρὸ μηνὸς πώλησιν οἵτου εἰς τὴν Ἰνδίαν. Περισσότεραι ναυλώσεις ἀραβοσίτου καὶ ζαχάρεως ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικήν καὶ τέλος διεύρυνσις τῶν κινεζικῶν ναυλώσεων. Ή αὐριον, πάντως, ἀσταθῆς διαφαίνεται. Η διειδυσίς καὶ πάλιν τῶν τάνκερς, ἀποτελεῖ τὸν σοβαρώτερον παράγοντα τῆς ἀσταθείας.

Ἀπογοητευτικὴ ἀπὸ τῆς ἐφόπλιστικής πλευρᾶς ἥτο ἡ ἀγορὰ διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν. Τὸ 5.75 δολ. ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ ἔπεισαν ἐντὸς 15θημέρου εἰς τὰ 5 δολ. διὰ μεγάλα σκάφη. Ὁλιγώτερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν διὰ φορτώσεις Ἰουνίου καὶ Ἰουλίου. Διὰ τὴν Ἀδριατικήν δολ. 7.25 (Ἰουλίου) καὶ 7.40 εἰς σκάφος 14.000 τόν. (Ἰουνίου). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἀπὸ τὸ 10.75 δολ. οἱ ναύλοι τῶν σιτηρῶν κατῆλθον εἰς τὰ 9.50 δολ. καὶ περαιτέρω εἰς τὰ 9 δολ. (β') δεκαπενθήμερον (Ἰουνίου) εἰς σκάφος 17 χιλ. τόν. Διὰ τὴν Δανίαν 5.75 δολ. κατὰ 1.10 δολ. ὀλιγώτερον τοῦ πρὸ μηνὸς ναύλου. Περιωρισμένον τὸ ἐνδιαφέρον, παρὰ τὴν ἐποχήν, καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν Ἀγιο Λαυρέντιον. Ἀπὸ Λίμνας διὰ Λόφτων δολ. 12. Σκάφος 21.000 τόν. ἀπὸ τὸν Ἀγ. Λαυρέντιον ἐκλείσθη εἰς τὰ 30/- (Ἰουνίου, Ἰουλίου) καὶ ἔπειρον 28/9, βάσις 3000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλεύθεραν, διὰ Λονδίνον. Σκάφος 11.000 τόν. πρὸ μηνὸς διὰ τὸ Ἐιδονύμασθος ἐπληρώθη 36/3. Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἀπὸ τὸ Μπαϊ Κομώ (10.000 τόν.) δολ. 6.50 (Ἰουνίου).

Οι γαιαύνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὴν Νότιον Ἰρλανδίαν (ἀρκετά φορτιά) δολ. 5.25, 5.50. Σταθερά ἡ ζήτησις καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ. Μεγάλα σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 25/6 — 26/. Μέτρια 29/. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 4.75. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 6.90. Τὰ παλαιοσιδῆρα ἐν ὑποχωρήσει. Δι' Ἰουνίου 117.500 δολ. Δι' ἀπωτέρας φορτώσεις 115.000. Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας λίμπερτς 195 - 217.500. Όλα διὰ τὴν Ἰαπωνίαν.

Περιωρισμένον τὸ ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ τὸ Πλέιτ. Διαταγαί τινες δι' Ἰουνίου καὶ Ἰουλίου. Τὰ τάνκερος ἐνεφανίσθησαν. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν σκάφος 10 χιλ. τόν. ἐπληρώθη 80/7½ καὶ ἐν συνεχείᾳ 75/. Διὰ τὴν Χάιφαν 77/6. Τάνκερ μικρὸν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν (Ἰουνίου - Ἰουλίου) 73/9. Διὰ τὸ Κόντινεντ 75/- (Ἰουν. - Ἰουλ.). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Ρίο δι' Ολλανδίαν εἰς μεγάλα σκάφη 40/- (Ἰουνίου) φίο ἔντ τρίμεντ. Σταθερότης εἰς τὸν Βόρ. Ειρηνικόν. Περιωρισμένον τὸ προσφερόμενον τοννάζ. Ζήτησις διὰ φορτώσεις πρὸς Κίναν. Διὰ τὴν Νότιον Κορέαν (Ἰουλίου) δολ. 7. Κριθή εἰς χύμα ἀπὸ τὸν Βρετ. Κολομβίαν διὰ Δυτ. ἀκτὴν Ἀγγλίας 7.50 δολ. Στοις καὶ γενικά ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικόν δι' Ἰαπωνίαν 6.25 - 6.50 καὶ 125.250 δολ., κατ' ἀποκοπὴν διὰ ἔνδεισιν καὶ γενικά εἰς σκάφος 19.000 τόν. Παλαιοσιδῆρα διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Ἰουλίου - Αὔγουστον) δολ. 75.000 - 80.000 φίο ἔντ στόσουεντ.

Ζωρτέρα πῶς ἡ κίνησις ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν, μετὰ τὴν πώλησιν 90 χιλ. τόν. στοιο εἰς τὴν Ἰνδίαν. Ἐκλείσθησαν σκάφη εἰς τὰ 58 καὶ 57/9. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Ἰουλίου) ἀπὸ τὸν Δυτ. Αὔστραλιαν 46/6 καὶ διὰ τὴν Κίναν ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας σκάφος 21.000 τόν. 44/6. Ἀπὸ Δυτ. Αὔστραλιαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν 70/- (Αὔγουστον). Διὰ τὴν Μπέιραν ἀπὸ Σίδενο στῖος εἰς σάκκους 90/-, γκρός τέρμης (Ἰουλ. - Αὔγ.).

Ἀπὸ τὸν Ἀγιον Μαυρίκιον ἀρκεταὶ ναυλώσεις διὰ ζαχάριν. Τὰ 77/6 ἐπληρώθησαν (Αὔγουστον) διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰ 80/- (Ἰουλίου). Ἐν συνεχείᾳ ἐκλείσθησαν σκάφη εἰς τὰ 75/- (Ἰουλίου - Αὔγουστον). Διὰ τὸν Βόρ. Ἀμερικήν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) δολ. 8.50 (Αὔγ. - Σεπτ.). Ζαχαρίς ἀπὸ τὴν Κουνηλάνδ δι' Ἰαπωνίαν 55/- ἐλ. ἐκφ. (Αὔγουστον).

Ἡ ζήτησις τοννάζ διὰ ζαχάρεις ὑπερχέρωσε τοὺς φορτωτὰς τοῦ ἀραβοσίτου ἀπὸ τὴν Νότ. Ἀφρικήν νὰ πληρώσουν ναύλους ἐλκυστικούς. Διὰ τὴν Βενετίαν εἰς σκάφος μέτριον ἀπὸ τὸ Ντόρμπαταν 77/6, ἔνστη τῶν 70/- προσφερόμενως. Ζαχαρίς διὰ Β. Ἀμερικήν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) 6.90 δολ. φίο (Ἰουλίου). Κόπτρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας εἰς τὰ 18 καὶ 17¾ καὶ ἐν συνεχείᾳ 20 σέντες κατὰ κυβ. πόδα (δέματα) δι' Ἀμέρερσαν - Ἀμβούργον ρεῖντζ. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 39/- ἐνας 40/- . Ζαχαρίς ἀπὸ Δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας δι' Ἀγγλίαν δολ. 8.35 φίο. Ἀπὸ τὴν Ἐρυθράν Θάλασσαν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 31/- . Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Κίναν διὰ τὴν Κωνσταντζαν 48/9. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Δουκέρην διὰ Σαγκάπην - Ντάιρεν 67/- ἐνας λιμένα φορτώσεως, ἐκφορτώσεως (Ἰουνίου). Ἐν συνεχείᾳ 62/- φίο.

Φωσφάτα απὸ τὴν Καζαπτλάνκαν διὰ Ρόττερνταμ 24/- καὶ 38/- διὰ τὸ Ἀμπιτζάν. Ἡρεμος ἡ ἀγορὰ τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Αἱ πλεῖσται τῶν μεταφορῶν διενεργοῦνται μὲ ρωσικά σκάφη. Τοιμέντα διὰ τὴν Ἰσπανίαν δολ. 4. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὴν Κίναν 55/6 - 59, ἀναλόγως λιμένος φορτώσεως.

Πολλὰ τάιμ τσάρτερες, παρὰ τὸ γεγονός τῆς μικροτέρας ζητήσεως ἀπὸ τὰς ἑταίριας γραμμῶν. Κυκλικὸν Μαλδίσιος μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπάραδοσιν Ἰαπωνίαν 19/6. Ταξίδιον εἰς πετρελαιοκίνητον διὰ Πολωνίαν 18/3. Μότορστι 15.440 τόν. (750.000 κ. π. δέματα) 14½ μίλ., 20 τ. φιούελ διλ. δολ. 2.75, παράδοσις Βρετανικήν Κολομβίαν, ἐπαναπαράδοσις Νόρδερν Ρέιντζ. Διὰ 2/4 μῆνας δηζελοκίνητον 10½ - 11 μίλ. 20/-.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Λιαν χαλαρά ἡ ἀγορά. Οἱ ναύλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἔξεπεσαν, λόγω ἐλλείψεως ἐνδιαφέροντος ἀπὸ μέρους τῶν ναυλωτῶν, ἀλλ' ὅχι μέχρι τοῦ σημείου εἰς ὃ κατέπεσαν εἰς τὴν Καραϊβικήν. Καὶ ἀνεμένετο ἡ κατάστασις αὐτῆ νὰ συνεχισθῇ ἐπὶ τινας μῆνας. Ἐλπίδες βελτιώσεως κατὰ τὸ φινόπωρον. Ἐλπίδες ἀκόμη ἀπὸ τὸ συζητούμενον διεθνές πούλη τῶν τάνκερες.

Ἀρκετά σκάφη ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὰ 52½%

κάτω τοῦ Ἰντασκείλ (5 μονάδας κάτω τῶν προηγουμένων ναυλώσεων). Αἱ διαταγαὶ πάντως ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἡσαν ὀλίγαι καὶ τὸ ἔτοιμον τοννάζ τὰς ὑπερεκάλυπτεν.

Ἡ Σέλλη ἐκλεισε τὰς χρονοναυλώσεις. Δώδεκα σκάφη ἐκλείσθησαν μετρίου μεγέθους μὲ ναύλους 12/10 - 16/9 ἀναλόγως τοῦ τόπου ἐκάστου σκόφους, διὸ πέντε ἔως ἑπτά ἔτη.

Σκάφος 29.500 τόν. 4.π. ἐδέχθη τὰ 45% κάτω τοῦ Ἰντασκείλ διὰ συνεχῆ τοξίδια 18 μηνῶν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Ἰταλίαν. Δέον δώμας νὰ σημειωθῇ, διτὶ τὰ ιταλικά τάνκερα μεταφέροντα πετρέλαιον εἰς Ἰταλίαν, ἀπόλαμβανον ωρισμένων διευκολύνσεων οἰκονομικῶν, στίνες καὶ ἐπιπρέπουν τὴν ἐκπτωσιν τῶν ναύλων. Ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸν Βόρ. Ἀμερικήν φορτία καθαρὰ 35% κάτω τοῦ Ἰντασκείλ. Ἀκάθαρτα 60 - 55% (Ἰουνίου).

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρὶς οὐσιώδεις μεταβολάς, διετηρήθη εἰς καλὰ ἐπίπεδα ἡ ναυλαγορὰ κατά τὸ πρῶτον ἥμισυ τοῦ Ἰουνίου, μὲ ίκανὸν ἀριθμὸν διαταγῶν ἐν κυκλοφορίᾳ, εἰς τιμάς ναύλων σταθεράς. Τὰ τσιμέντα ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δι' Ἰσπανίκην θεραπεύοντος διὰ τὸν Μεσόγειον θεραπεύοντος διὰ τὸν Εἰρηνικόν προσθέτοντος διὰ τὸν Βάρην (τσιμέντα) διὰ Πόρτ Σουδάν 41/- καὶ ζυλείας ἀπὸ Δούναβιν διὰ Νότιον Γαλλίαν 32/- τὸ κ.μ. Ἰουνίου. Τὰ ἐλληνικά μεταλλεύματα σύνεντος ἐνδιαφέροντος. Διὰ κριθῆν ἀπὸ Βηρυττὸν δι' Ἀδριατικήν ἐπληρώνοντο 26/- καὶ δι' ἄλλας ἐκ Πόρτ Σαΐδ διὰ Γιουγκοσλαβίαν 23/6 Ἰουνίου.

ΝΕΑ ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- Εἰς 7% ὑπολογίζεται ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αὐξησης τῆς καταναλώσεως τοῦ γαιαύνθρακος εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς (συνολικὴ ζήτησις 260 ἑκατομ. τόν.). Ἀνεβαρήμησαν αἱ προθλέψεις, λόγω τοῦ ἐφετεινού χειμώνος. Αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ ἀνέλθουν εἰς 34.5 ἑκατομ. τόν. ἔναντι τῶν 23.5 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1962.
- Η Κίνα ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν ἀλλὰ 46 ἑκατομμύρια μπούσες σίτου, βάσει νέου συμβολαίου. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν πωλήσεων ἀπὸ τὸν 1960 καὶ ἐντεῦθεν ἀνήλθεν εἰς 236 ἑκατ. μπούσες, συνολικῆς ἀξίας 160 ἑκατομμυρίων λιρῶν Αὔστραλιας.
- Ηύξηθησαν ἀπὸ 34 εἰς 59 τὰ γεωτρύπανα εἰς τὴν Λιβύην καὶ ἡ παραγωγὴ αὐξάνεται ταχύτατα. Ὑπερέθη αὐτὴ κατὰ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους τὰ 40 ἑκατομμύριού διερεύονται.
- Προσπάθεια καταβάλλεται πωλήσεως μέρους τῶν ἐλαφρῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας εἰς τὰς Ἰνδιανής Ἀμερικής. Εἰς ἀνταλλαγὴν θὰ ἀγοράζωνται ἀμερικανικά πετρέλαια, μὲ περισσοτέρων ἀναλογίαν «φισύελ σῖλ». Ἡ παραγωγὴ τῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 50 - 60 ἑκατομμύρια τόν. περὶ τὸ 1965. Μία τοιαύτη ἀνταλλαγὴ θὰ είναι εὐπρόσδεξτος εἰς τὰ δεξιομενόπλοια.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

- **ΔΟΥΣ ΤΟΥ ΜΥΣΤΡΑ** (σημ. ὄγγ.) Χάμπτον ρόδος 14.000 τ. γαιαύνθρακων Ρίον Ιανείρων δολ. 7.75, μὲ 900 τ. ἐκφ. σιν 60 σάντες. Μαΐου 29 — Ιουν. 6.
- **ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. «Λούζης») Χάμπτον ρόδος 20.000 τ. γαιαύνθρακων Μόζι, Χιροχάτος ἡ Καμπούιος δολ. 7, 1.000. ἐκφ. κιν. Ιουν. 20 — 31.
- **ΠΛΑΤΜΟΣ** Φιλαδέλφειαν 13.000 τ. ἀνθρακίου Ρόττερνταμ 33/1½, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 12 — 25.
- **ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. «Σέρεξ») Νέον Ορέλεανην 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιανουαρίου δολ. 115.000 φίο, Ιουλ. 20 — Αὔγ. 15.
- **ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Νιάρχου) ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων τένοβαν δολ. 5.50 φίο, Ιουνίου 5 — 25.
- **ΔΩΡΙΣ** (Αιγαίου) Αἴγιον Λαυρέντιον 10.000 τ. γεννημάτων Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 6.75, μὲ 2000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 7.25, μὲ 100 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουνίου 3 — 10.
- **ΠΛΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ** (λιβ. 16) Κόλπου 15.500 τ. γεννημάτων καὶ ὀλέύρων σόγιας (829.000 κ.π.) Ἀδριατικήν δολ. 112.500, ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 8 — 15.
- **ΕΚΟΡΣΑ Ι-Ρ** (λιβ. 16) Χάμπτον ρόδος 22.000 τ. γαιαύνθρακων Αμέρερσαν - Ρόττερνταμ δι. Αδριατικήρας 25/6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουνίου.
- **ΕΙΚΑΡΟΣ** Κόλπου 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Βενεζουέλαν δολ. 50.000 (τέσσαρα συνεχεία τοξιδίων), έναρξης Αὔγουστον.
- **ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ** (λιβ. 16. Εξ.) Κόλπουν 18.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 5.50 φίο, Ιουνίου 15 — 30.
- **ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ** Κόλπουν 20.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 8.35, μὲ 1000 τ. ἐκφ. σιν 60 σάντες, Ιουλίου 1 — 15.
- **ΝΕΔΩΝ** Νόρδερν ρεῖντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολ. 117.500 φίο - στόσουεντ, Ιουν. 17 — 30.
- **ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ** Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιαύνθρακων Δουβλίνου δολ. 5.25, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Αὔγ. 15 — Σεπτ. 10.
- **ΣΙΦΝΟΣ** Κόλπουν 21.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν - Ρόττερνταμ δι. Ημερέρσαν - Ρόττερνταμ δι. Ημερέρσαν δολ. 5.20, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 7 — 15.
- **ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ** ἀμέρ. λιμένας Ατλαντικός (βορειώς Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνία δολ. 115.000 φίο, Ιουλ. 25 — Αὔγ. 15.
- **ΖΑΖΙΑΝ** ἀμέρ. λιμένας Ατλαντικός (βορειώς Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιαπωνία δολ. 115.000 φίο, Ιουλ. 25 — Αὔγ. 15.
- **ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ-Σ** Χάμπτον ρόδος 22.000 τ. γαιαύνθρακων Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 4.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 17 — 30.
- **ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. «Ανδρας») Χάμπτον ρόδος 20.000 τ. γαιαύνθρακων Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 4.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. — Ιουλ.
- **ΑΡΓΚΟΜΠΗΝ** (σημ. ὄγγ.) Κόλπουν 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 9.35, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ. κιν. Ιουν. 12 — 25.
- **ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ** Κόλπουν 12.300 τ. σπόρων εἰς σάκκους Μανίλαν δολ. 11.50 φίο - στόσουεντ, 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἐκφ. σιν, Ιουν. 25 — Ιουλ. 5.

«ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» (δεξ.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων 'Αδριατικήν (δύο συνεχή ταξίδια) δολλ. 7.40, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουν.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.700 — 14.75 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτος ρείντς δολλ. 6.50, με 1000 τόν. έλευθ. έκφορτωτικόν, 'Ιουνίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.» (λιβ.) Καλιφόρνιαν 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 80.000 φίο, 'Ιουν. 12 — 27.

«ΜΠΑΖΙΑ II» (λιβ.) Καλιφόρνια Μπαΐν 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 70.000 φίο, 'Ιουλ. 10 — 30.

«ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Στόκτων 11.500 ήλιοσπόρων χώμα (733.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 106.250 φίο, με 1000 τ. έκφ)σιν, 'Ιουνίου.

«ΜΕΣΣΗΝΙΑ» Βαγκούνερ 19.000 τ. γεννημάτων κατ' γενικών (980.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 125.250 φίο - στόμεντ, δάσιν ήνα λιμένα, με 4000 δολλ. έξτρα δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα έκφ)σιν μερική τριών τοιστών, 'Ιουν. 5 — 15.

«ΧΡΥΣ» (λιβ.) Καλιφόρνια 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 80.000 φίο - στόμεντ, 'Ιουλίου 12 — 27.

«ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων δύο λιμένας Φιλιππίνων δολλ. 8, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουλίου 5 — 25.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«Π. ΠΡΕΚΛΑ» (λιβ.) Ροζάριο και Μπουένος 'Αϊρες 10.000 τ. ζαχάρεως χώμα άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολλ. 8.40 φίο, με 750 τ. φόρτ. και 1500 τ. έκφ)σιν, 'Ιουλ. 15 — Αύγ. 5.

«ΝΕΜΕΑ» (λιβ.) Ροζάριο και Μπουένος 'Αϊρες 11.500 τ. ζαχάρεως χώμα άμερικ, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολλ. 8.25 φίο, με 750 τ. φόρτ. και 1500 τ. έκφ)σιν, 'Ιουλίου 15 — Αύγουστου 10.

«ΒΟΡΙ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 9500 τ. γεννημάτων 'Αιριάσαν - Αρδεύργον ρείντς 80/-, έαν 'Αγγλιαν 85/-, 'Ιουν. 25 — 'Ιουλ. 10.

«ΟΡΦΕΥΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 12.200 τ. γεννημάτων 'Αιριάτικην 87/6, με 1000 τ. έκφ)σιν «γυρός - τέρμη», έαν 'Αιριάσαν - Ρότερνταρη ή 'Αμετέρνατ 82/6, 'Ιουνίου 10 — 20.

«ΒΕΛΟΣ» Ρίον 'Ιανέριον 20.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ολλανδίαν 40/- φίο, 'Ιουνίου.

«ΣΕΓΚΟΒΙΑ» (λιβ. δεξ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 15.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν 73/9, όφιον 'Αιριάτικηή (έξαρσει Ραδενίας) 78/9, με 1000 τ. έκφ)σιν «γυρός - τέρμη», 'Ιουν. 24 — 'Ιουλ. 12.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ» άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 13.500 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν 70/- με 1000 τ. έκφ)σιν «γυρός τέρμη», όφιον Χάιφαν 62/6, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουλ. 1 — 20.

«ΑΛΑΜΠΟΤΑ» (λιβ.) άνω λιμένας Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 9800 τ. γεννημάτων 'Αιριάσαν - Αρδεύργον ρείντς ή Γένοβαν - Λιδόρνο - Νεάπολιν ή Σικελίαν 72/6, όφιον 'Αγγλιαν 'Ιρλανδίαν 72/6, έαν 'Αιριάτικην 77/6, έκφ. «γυρός - τέρμη», 'Ιουλίου 15 — 30.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΖΕΛΑ Μ.» (εχ «Succession») Γεύνιαν ή Δάντσιγκ 10.000 τ. τοιμέντων Λάγκος - Απότα 50/- φίο - στόμεντ, 1400 τ. φόρτ., 120 τ. κατά κύτος έκφ)σιν, 'Ιουν. 20-30.

«ΠΛΟΒΕΡ» (λιβ.) Ρεστόκ 10.000 τ. ποτάσσης εις σάκκους Βορμόνην ή Κοσσίν

61/6, έαν Μαντράς 65/-, έαν Βορμόνην και Κοσσίν 64/-, φίο - στόμεντ, 1000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφ)σιν, 'Ιουν. 15 — 25.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ» ένα - δύο λιμένας 'Ανατ. Γερμανίας 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους ένα - δύο λιμένας Κεϋλάνης 70/- φίο - στόμεντ, 750 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ)σιν, 'Ιουν. 20 — 'Ιουλ. 1.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΦΟΥΛΜΑΡ» (λιβ.) Βενετίαν — Πόρτο Μάργκερα ή Πριόλο 10.000 τ. θειέκης άμμωνιας εις σάκκους, δυτικής ίσκτην 'Ινδιάς 6/6 ένα ή 49/- δύο λιμένας, φίο - στόμεντ, 1000 τ. φόρτ., 650 τ. έκφ)σιν, 'Απρ. 5 — 25.

«ΠΥΓΑΓΟΡΙΩΝ» Λαττάκια 2100 τ. κρήτης Βάρναν 21/6, δ. φ.

«ΛΟΥΚΙΑ» Βηρυττόν 3700 τ. κρήτης 'Αδριατικήν 26/-, 'Ιουν.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (εχ «Mata Morgana») Πόρτα Σαΐδ 2850 τ. άλατος Γιουγκοσλαβίαν 23/6, 'Ιουνίου.

«ΧΙΟΣ» Σέπταν 2800 τ. λιπασμάτων 'Αλεξάνδρειαν 24/6 και άπο Μασσαλία 250 τ. μηχανημάτων Ρόδον δολλ. 7500, 'Ιουνίου.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» Πόρτο Μάργκερα 1500 τ. λιπασμάτων Νέα Μουδανιά 23/- φίο, 'Ιουν.

«ΦΡΑΣΤΥΒΟΥΛΟΣ» (παν.) Καρθαγένης 10.000 τ. μεταλλευμάτων 'Ερδεν 19/-, με 1900 τ. φόρτ., 3000 τ. έκφ)σιν, 'Ιουν. 24 — 'Ιουλ. 10.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 10.000 τ. τοιμέντων εις σάκκους, ισπατήκη Μεσογείου δολλ. 4 (ένα λιμ. φορτ. και ένα έκφ.) ή 4.10 (δύο λιμ. έκφ.) ή δολ. 600 λιμ. φόρτ. και τρεις έκφ.)σιν, 1000 τόν. φόρτ., 650 τόν. έκφ)σιν, 'Ιουνίου 11.5 — 30.

«ΜΕΤΑΛΟΟΧΑΡΗ» Βάρναν 4200 τ. τοιμέντων Πόρτα Σουδάν 41/- φίο, 'Ιουν.

«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» Δεύναδιν 3400 κ.μ. ζυλείας Νότ. Γαλλίαν 32/-, τό κ.μ., 'Ιουν.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ» (Λιβάνου) Κωνσταντζάν 3100 κ.μ. ζυλείας Μασσαλίαν και Σαιν Λουι (Ρεδάνου) 31/- τό κ.μ., 'Ιουνίου.

«ΚΟΡΦΟΥ Α-Ι-ΛΑΝΤ» (παν.) Νεδερσίσην 10.000 τ. γεν. φορτίου 'Αμερισαν - 'Αμεριύργον ρείντς 27/- φίο, 'Ιουν. 10 — 30 και ένα συνεχείς τάμη - τάστρε δι' ένα ταξίδιον Θαλάσσης Καρρά (10.800 τ. δ.λ. 10 μίλ., 25 τ. φιούδε) 18/-, παράδοσης Κόντινεντ ή μετόχοις έμπορωσει, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

'Εξ Αυστραλίας, Ινδίας και 'Απω Ανατολής

«AZIAN» Μερμυνάριο 9500 τ. μεταλλευμάτων Πολωνίαν 52/9 φίο, 1250 τ. φόρτ., 2000 τ. έκφ)σιν, 'Ιουνίου 5 — 29.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (παν.) Μερμυνάριο 11.000 τ. μεταλλευμάτων Μόζι - Μουρόραν

ρείντς 40/- φίο, 2000 τ. φόρτ., 2000 τ. έκφ)σιν, 'Ιουλ. 1 — 31.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ» Μαυρίκιον 11.500 τ. ζαχάρεως Λαονδίνον, Λιδερπούλ ή Γκρήνοκ 77/6, με 750 τ. έκφ)σιν, Αύγ. 10 — 31.

«ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιβ.) Φιλιππίνος 499.000 κ.π. κόπτρα 'Αμερισαν - 'Αμεριύργον ρείντς 18 σύντης τό κ.π., έαν Μεσόδιον δολλ. 1500 έπι πλέον, όφιον Σκανδινανίαν δολλ. 2500 έξτρα, φίο, Αύγουστουν.

«ΓΚΑΝΝΕΤ» Χαϊφάν 10.200 τ. μεταλλευμάτων Κωνσταντζάν 68/9 φίο, 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. έκφ)σιν, 'Ιουλ. 13 — 31.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» (λιβάνου) Μαυρίκιον 10.000 τ. ζαχάρεως Λαονδίνον, Λιδερπούλ ή Γκρήνοκ 80/-, με 900 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ)σιν, 'Ιουλ. 12 — 25.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» Γκελέδηκ 11.200 τ. γεννημάτων χώμα άντη, άκτην 'Ινδιάς 57/9, με 1500 τ. φόρτ., έπι πλέον, όφιον 'Αγκρός - τέρμη, 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουλ. 1 — 15.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΙΑΙΑ ΘΕΣΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΝ

ΜΕΙΩΜΕΝΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ Δ/Π ΜΗΔΙΑ

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

Πληροφορία: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε.Η.Σ.
Πειραιεύς - Τηλ. 474-341 - Τηλ. Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



«ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ» Γκελούγκης 58. Η σίδινε 12.000 τ. γεννημάτων χώρα ανάτ. άκτην 'Ινδιας 58/-, με 12/6 τ. φόρτ. «γυρός - τέρμη», 1000 τ. έλευθ. έκφ)σκαν, 'Ιουλ. 12—25.

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Φιλιππίνες 499.000 κ.π. πόρτα Καλφορνίαν 13% σύντης τὸ κ.π., φίο - στόσουεντ, καντσέλλο 25 'Ιουν.

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (λιβ.) Δυτ. Αύστρολιαν 18.000 τ. γεννημάτων Βόρ. Κίναν 41/-, με 1500 τ. φόρτ. «γυρός - τέρμη», 1800 τ. έλευθ. έκφ)ών (δύο συνεχή ταξίδια), ένωρξις 'Ιουλίου.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβ.) Λορεντζο Μαρκές 12.000 τ. ὄραδοσίτου 'Αμερικαν - 'Αμερικών ρεῖτς 62/6 ή 65/- δύο λιμένας έκφ)σκας, «γυρός - τέρμη», 1000 τ. φόρτ., 3000 τ. έκφ)σκαν, 'Ιουλίου 5 — 25.

«ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ» (Λιβάνου) Μάλμης 8500 τ. μεταλλευμάτων Πολωνίαν 14/- φίο, 3000 τ. φόρτ., 2500 τ. έκφ)σκαν, 'Ιουνίου 5 — 15.

«ΝΥΜΦΑΙΑ» Ντερμπον 9500 τ. ἀνθρακίτων Δυτ. 'Ιταλίαν 57/6 φίο, 800 τ. φόρτ., 1500 τ. έκφ)σκαν, 'Ιουλίου.

«ΑΝΤΩΝΥ» (παν.) 'Αμπου Τζενίμα 10.000 τ. μεταλλευμάτων Δυτ. 'Ιταλίαν 31/- ένα, 32/6 δύο λιμένας, 1000 τ. φόρτ. 2/6, με 2000 τ. έλευθ. έκφ)σκαν, 'Ιουν. 17—30.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Α.» Σουηδίαν 550 στόνταρτς ζυλείας 'Ελλάδα 330/- τὸ στάπτω, 'Ιουν.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιβάνου) 'Αμπου Τζενίμα 7500 τ. φωσφάτων 'Αδριατικήν 29/-, 'Ιουνίου.

«ΡΗΝΟΥΛΑ» Λένινγκραδ 1900 φάδωμς ζυλείας Μπρίστολ Τσάννελ 195/- τὸ φάδωμα, 'Ιουνίου.

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.» (ex «Μήτσα») Κεύδαν 10.000 τ. ζαχάρεως χώμα 'Αλεξάνδρειαν δόλλ. 10.70, φίο, 'Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ» (ex «Maria Lauretana») Μούρμανος 10.000 τόν. μεταλλευμάτων Μπαργκράφ 52/6, 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΔΑΛΑΚΗΣ» δύο λιμένας Μεγάλων Λιμνῶν, συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρίστων 18.800 τ. παλαιοσιδήρων 'Ιταπωνίαν δόλλ. 250.000 φίο - στόσουεντ, Αὔγυστον — Σεπτέμβριον.

«ΑΠΕΞ» (λιβ.) Αμπιτζάν 10.000 τ. μεταλλευμάτων Ρόττερνταμ 38/-, με 2000 τ. φόρτωσιν 2/- καὶ 2000 τ. έκφ)σκαν 3/-, τελη 'Ιουνίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ» (Λιβάνου) 8700 τόνων d.w. (466.000 κ.π., 12 μίλ., 12½ τ. ντῆζελ οἷλ), τάιμ - τσάρτερ ἔνα κυκλικὸν ταξίδιον Περσικὸν Κόλπον 21/-, παράδοσις καὶ ἐπαναπατράδοσις Πελώνιαν, ἔναρξις 20 'Ιουν., — 1 'Ιουλ.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΑΚ» (λιβ.) 10.711 τόνων d.w. (499.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26—27 τ. φίονελ), τάιμ - τσάρτερ τοξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Εύρωπης δόλλ. 900 ἡμερησίως, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 20 'Ιουν., — 5 'Ιουλ., ἐπαναπατράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΦΟΙΒΟΣ» 13.288 τόνων d.w. (658.000 κ.π., 14 μίλ., 23 τ. φίονελ καὶ 1½ τ. ντῆζελ), τάιμ - τσάρτερ διὰ ταξίδιον Νοτ. 'Αμερικῆς (Σάντος καὶ Πλέι) — 'Αδριατικής, 22/9, παράδοσις Σάντος 12 — 30 'Ιουν., ἐπαναπατράδοσις 'Αδριατικήν.

«ΑΙΓΑΙΟΣ» (λιβ.) 15.002 τόνων d.w. (749.252 κ.π., 16½ μίλ., 26—27 τ. φίονελ καὶ 2 τ. ντῆζελ), τάιμ - τσάρτερ ταξίδιον Μαλαισίας (περιλαμβαν. Τσιμπά) 19/6, παράδοσις Γιανδατάη ή Τομπάτα 1—25 'Ιουλ., ἐπαναπατράδοσις Μόζι — Γιοκοχώμαν ρεῖντζ.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΗ» 12.690 τόνων d.w. (588.000 κ.π., 14 μίλ., 20 τ. φίονελ καὶ 1 τ. ντῆζελ), τάιμ - τσάρτερ τοξίδιον Εύρωπης — Ειρηνικού 22/- (δύον 1000 λιρών), παράδοσις 'Αμερικαν 8 — 13 'Ιουν., ἐπαναπατράδοσις Πόρτλαντ-Βαγκούσθρ ρεῖντζ.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβ.) 13.325 τόνων d.w. (14½ έως 15 μίλ., 24 τ. φίονελ), τάιμ - τσάρτερ δι᾽ ἔνα υπερατλαντικὸν ταξίδιον δόλλ. 2.70, παράδοσις 'Ιταπωνίαν 8 — 15 'Ιουνίου.

«ΣΟΥΝΙΩΤΙΣ» 15.347 τόνων d.w. (734.879 κ.π., 15—15½ μίλ., 45 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ τοξίδιον Ειρηνικοῦ δόλ. 2.25 (δύον 25.000 δόλ.), παράδοσις Λιμνῶν Βρ. Ειρηνικοῦ, 'Ιουν., ἐπαναπατράδοσις 'Ιταπωνίαν.

«ΜΑΡΙΑΖ» 12.600 τόνων d.w. (613.000 κ.π., 10—10½ μίλ., 26—27 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ 5 έως 7 μῆνας (περιλαμβαν. Μεγ. Λιμνῶν) δόλλ. 30.000 μηνιαῖς, παράδοσις Κόλπου, 'Ιουνίου.

«ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ.» 10.900 τ. d.w. (499.000 κ.π., 10 μίλ., 25 τ. φίονελ) τάιμ-τσάρτερ δι᾽ ἔνα ταξίδιον Θαλάσσης Καρρά 18/- καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔνα κυκλικὸν ταξίδιον Βρ. Θαλάσσης 16/-, παράδοσις Μάλμη, 20 'Ιουλ., — 10 Αύγ., — ἐπαναπατράδοσις Τσιταγκούη ή Τσαλλαν.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Καναδᾶν 67½% ἐλαττον ομερικανικοῦ, δ. φ.

«ΜΑΡΑΛΙ» Καραϊβικήν 31.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου θμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ 60% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 29.

«ΜΙΝΑ» (λιβ.) Ανατ. Μεσόγειον 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 47½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 20 — 27.

«ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ» (λιβ.) Έας - Σιντέρ 31.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Ντογκές 40% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 4.

«ΒΗΝΑΣ» (λιβ.) 20.333 τ. d.w. (14½ μίλ., 58 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ 6 μῆνας (πογκόδομοι μεταφοραὶ πετρελαίων) δόλλ. 2.10, παράδοσις ἀρχαῖς 'Ιουν. 8.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Σ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 60% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 11.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΑΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. θμερ. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βεριώς Χάττερας) 57½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 6.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑΙ-Ζ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου (θμῆμα) Νόρδεν ρέιντζ 63% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 8.

«ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 57½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, ἀρχαῖς 'Ιουν. 8.

«ΟΡΑΙ-ΟΝ ΠΛΑΝΕΤ» (διπτ.) Καλφορνίαν 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Πόρτεργκρικον 53% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 28.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΔΕΣΜΕΝΟΠΟΛΙΑ (Ωνάστη) ύψων τῶν 20.000 τόνων ἔκστατον, συνεχὴ ταξίδιο ἀπό 'Ιουν. — 'Ιούλ. ἔως Σεπτ. 45% ἐλαττον 'Ιντασκείλ καὶ εἴτα διὰ δύο μῆνας (πογκόδομοι μεταφοραὶ πετρελαίων) 40% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, ένωρξις ἀρχαῖς Οκτωβρίου.

«ΜΑΪΡΙ ΛΙΒΑΝΟΥ» 20.145 τ. d.w. (14½ μίλ., 45 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 15/-, παράδοσις Απρίλιον 1964.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» 20.124 τ. d.w. (14½ μίλ., 45 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ δι' ἐπτὸ έπη 15/-, παράδοσις Απρίλιον 1964.

«ΠΕΡΕΡ ΡΙΒΕΡ» (λιβ.) 20.146 τ. d.w. (14½ μίλ., 45 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 15/-, παράδοσις Απρίλιον 1964.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιβ.) 20.050 τ. d.w. (14½ μίλ., 28 τ. φίονελ καὶ 1 τ. ντῆζελ), τάιμ - τσάρτερ πέντε έπη, 16/9, παράδοσις Απρίλιον 1964.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΕΝΤ» (λιβ.) 20.513 τ. d.w. (14 μίλ., 54 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 12/10, παράδοσις Δεκ. ἐ. ἔ.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λιβ.) 20.580 τ. d.w. (14½ μίλ., 48 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 14/5, παράδοσις Οκτ. ἐ. ἔ.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗ» (λιβ.) 20.200 τ. d.w. (14½ μίλ., 52 τ. φίονελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 14/1, παράδοσις Οκτωβρίου ἐ. ἔ.

«ΔΙΩΝΗ» (λιβ.) 19.800 τ. d.w. (14½ μίλ., 45 τ. φίονελ) ἐπτὸ έπη τάιμ - τσάρτερ 14/9, παράδοσις 15 Αύγ. — 15 Σεπτ., τρε. ἔ.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιβ.) 18.175 τ. d.w. (14 μίλ., 30 τ. φίονελ καὶ 1 τ. ντῆζελ) τάιμ - τσάρτερ ἐπτὸ έπη 15/2, παράδοσις Δεκ. ἐ. ἔ.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβ.) 18.080 τ. d.w. (14 μίλ., 30 τ. φίονελ καὶ 1 τ. ντῆζελ) ἐπτὸ έπη τάιμ - τσάρτερ 15/2, παράδοσις Αύγ. — Σεπτ. ἐ. ἔ.

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 38.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 70% ἐλαττον ομερικανικοῦ, 'Ιουν. 10.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝΗ» Περσικὸν Κόλπον 40.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Σαιν - Τζών (Ν.Β.) 70% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 26.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καραϊβικήν 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 70% ἐλαττον ομερικανικοῦ, 'Ιουν. 16.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ» Καραϊβικήν 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν-ρέιντζ 70% ἐλαττον ομερικανικοῦ, 'Ιουν. 12.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 15.500 τ. θωσαν Νόρδερν - ρέιντζ 51½% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 8.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΡΠΛΑΙΟΝΑΛ» λιβ. (ex «Glimmingehus») Περσικὸν Κόλπον 15.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Μπαγκό (τριά συνεχὴ ταξίδια) 36% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, ένωρξις 25 'Ιουν. — 25 'Ιουλιού.

«ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ» (λιβ.) 16.310 τ. d.w. (13 μίλ., 28 τ. φίονελ καὶ ¾ τ. ντῆζελ) ἐπτὸ έπη τάιμ - τσάρτερ 13/6, παράδοσις 1 — 31 Οκτ.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» λιβ. (προ τοῦ τάιμ - τσάρτερ) Καροϊβικήν 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Πούερτο Ρίκο 62½% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 6.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Σίδεν (Νίας Σκωτίας) 60% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Ιουν. 7.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Γαλλίας 47½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 11.

«ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ» Περσικὸν Κόλπον 36.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναվίαν - Μεσόγειον ή 'Ιταπωνίαν 52½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 30—'Ιουλίου 12.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 62.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ (μέσω Κέιπ Τάου) 52½% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, ὀφίον Βριζίλιαν 57½% ἐλαττον ίδιας δοσαν, 'Ιουλ. 7 — 17.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου 'Ιταπωνίαν (μέση συνεχὴ ταξίδια) 60% ἐλαττον ομερικανικοῦ, ένωρξις 5 Αύγ. — 20 Σεπτ.

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» (λιβ.) Παλαιόπαγκ καὶ Τατζόμ Ούμπον 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Μαλαισίαν καὶ 'Ιτανηρησίαν 10% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 11.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.» (λιβ.) Περσικὸν Κόλπον 32.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Γαλλίας 50% ἐλαττον 'Ιντασκείλ, 'Ιουν. 22.

ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ

ΒΑΣ. Ε. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

ΝΑΥΠΗΓΟΥ - ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΤΟΥ Ε. Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΒΡΑΒΕΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΛ

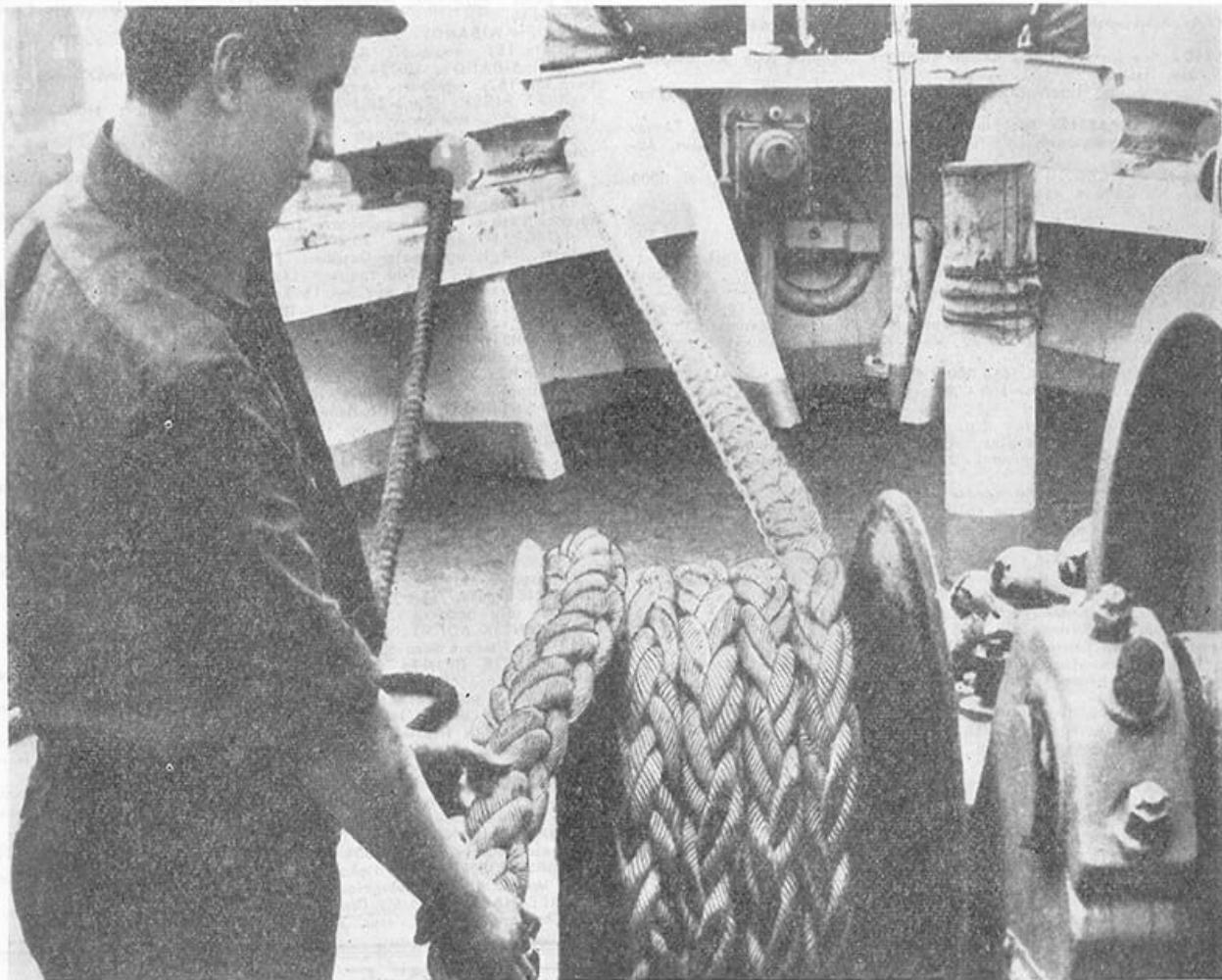
ΚΑΙ

ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ: Περιγραφὴ καὶ διάταξις. Στοιχεῖα ἐκ τῆς θεωρίας τῶν μηχανῶν. Καύσιμα καὶ καῦσις εἰς τὰς μηχανὰς Ντηζελ. Διασκορπισμὸς καὶ ἔγχυσις τοῦ καυσίμου. Στοιχεῖα ἐκ τῆς δυναμικῆς τῶν μηχανῶν. Στοιχεῖα ἐκ τῆς κατασκευῆς τῶν μηχανῶν. Βοηθητικαὶ ἔγκαταστάσεις τῶν μηχανῶν Ντηζελ. Δοκιμαὶ καὶ λειτουργία τῶν μηχανῶν. Γενικὰ περὶ ἀεριοστροβίλων. Ή ἐπὶ τῶν πλοιῶν ἔγκαταστάσεις καὶ τύποι ἀεριοστροβίλων. Έλληνοσαγγλικὸν καὶ Ἀγγλοελληνικὸν εὐρετήριον.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟ ΣΧΟΙΝΙ ΑΠΟ ΙΝΕΣ ΜΕ

CRIP



SQUARELINE

ΙΩΝΗΣΑ ΖΑΪΜΗΣ

Τὸ σχοινὶ "SQUARELINE", μένει ἀνεπηρέαστο ἀπό τὴν ύγρασία, ἢ τὴν ξηρασία, καὶ εἶναι πολὺ εύκολο στὴ χρῆσι του. Πιάνεται σὸν δστρακό στὸ τύμπανο τοῦ βαρούλκου, ἢ τοῦ ἀνυψωτῆρα. Αὐτὸ δφείλεται στὴν ύφῆ, ποὺ ἔχουν τὰ ὀκτὼ πλατεῖὰ στιμόνια του (τὰ ὅποια μποροῦν νὰ συνδεδοῦν εύκολα). Ή ἐφαρμογὴ τῆς λαμπρῆς αὐτῆς ἐπινοήσεως στὴν κατασκευὴ σχοινιῶν ἀπό Ινες ἔγινε δυνατή, γιατὶ ἡ BRITISH ROPES LIMITED, ἐπενόησε εἰδικές μηχανές γι' αὐτὸ τὸ οκοπό.

Τὸ "SQUARELINE", ἔχει πολὺ μεγάλη διάρκεια ζωῆς, γιατὶ :

- Εἶναι εύλαγιστο
- Δένει συστρέφεται
- Δένει ξεχειλώνει
- Εἶναι στερεό

BRITISH ROPES LIMITED

EXPORT MARINE DIVISION, ANCHOR & HOPE LANE, CHARLTON, LONDON, S.E.7, ENGLAND. Telephone: Greenwich 3311. Telex: 23571

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικής	29	1948	έφθ. Αίγιον 6 Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	έφθ. Γενοβάν 3 Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	57	11630	έφθ. Γκόττεμπουργκ 4 Ιουν.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ντιστρίχτη»	44	1920	έφθ. Λονδ.νον 7 Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πόρτο Μιλάγκο»	43	7228	άνεχ. Μανιλά 9 Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Λώση»	54	6498	έφθ. Μόντιπιλ 30 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	55	8450	διπλής Σουέζ 3 Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7298	έφθ. Γενοβάν 27 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. Ν. Νικολάου	37	1272	διπλής Σουέζ 30 Μαΐου δι' Έρυθράν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	Yiοi Δ. Παντελέοντος	11	4248	ε.ε. Πύλων άπό 14 Οκτ. 1960
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άργει Πέρσαμ άπό 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7161	διπλής Κυνόπολιν 8 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελάχρονός & Yiοi	35	1217	άνεχ. Μουρόραν 3 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Λαιμός και Πατέρας	46	5617	έφθ. Ραβέννα 21 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Κάρτζιαν»	43	7238	έφθ. Κόνγκρου 6 Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσος	19	2285	άνεχ. Αγ. Φραγκικον 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μιλάγκο»	55	6548	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	έφθ. Μασσαλίαν 20 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Γιουνάτεντ»	43	8434	διπλής Θεούταν 7 Ιουν. διά Γάνδην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιον»	44	7150	διπλής Αγ. Βικέντιον 10 Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μιλάγκο»	57	9921	άργει Αμπελάκι άπό 11 Νοεμ.
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ.Φουντουλάκης Ν. Νοταράς	21	2725	έφθ. Βανκούμπερ 5 Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Κων) πολιν 22 Μαΐου
ΑΓΛΑΤΑ	έλληνικά συμφέροντα	38	1333	εις όρμου Αγ. Γεωργίου άπό 10 Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άλιξις»	35	3724	άνεχ. Άμερέραν 1 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	άνεχ. Αντεν 28 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σινάλας - Πλατής	31	3035	άνεχ. Ηράκλειον άπό 13 Απρ. διά Χερούνα
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	παναμαϊκή έταιρια	43	7216	άνεχ. Πειραιά 1 Ιουν. διά Θέουταν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Σιδηνέυ 17 Μαΐου διά Κιναν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. N. Ύρκην 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΛΟΝ	Έλλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	άνεχ. Πειραιά 10 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Άθλος»	45	14572	άνεχ. Φραμάντλ 3 Ιουν. διά Κιναν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Λαιμόπηριαν»	44	7271	άργει Χαλκίδα άπό 6 Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Εφόρη»	44	7239	έφθ. Σιενφουέγκος 28 Μαΐου
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	διπλής Παναμά 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ελληνική» A.Ε.	45	3805	έφθ. Λονδίνον 3 Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άργει Βέροι Κρούζ 3 Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ακουίλα»	57	8427	διπλής Παναμά 5 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΙΝ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	διπλής Γιβραλτάρ 3 Ιουνιού διά Ντακάρ
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πασιφίκη»	56	9090	έφθ. Αγ. Αρτόρια 30 Μαΐου
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΤΗ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	εις Μπουζί άπό 27 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	M. Καπότας και Σια	36	1775	άνεχ. Γιοκοχάμαν, ύπο παραλαθήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Φιντελίται»	56	10482	άνεχ. Ν. Ύρκην 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαρβίζα»	44	1413	άνεχ. Πειραιά 10 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Άλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Φραμάντλ 3 Ιουν. διά Κιναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	όδ. Τασιρινάκη	20	1112	άργει Αιγαίνελακι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Στρατής «Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Σιενφουέγκος 28 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΒΛΙΡΗΣ	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	διπλής Παναμά 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΙΑ	έτ. «Ναϊτζιάν»	42	7181	έφθ. Λονδίνον 3 Ιουν.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	E. Νομικός κ.λ.π.	51	994	άργει Κυνόδουραν άπό 10 Αύγ. 1962
ΑΛΙΣ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	έφθ. Βέροι Κρούζ 3 Ιουν.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. Στάμελε	44	7189	άργει Βανκούμπερ άπό 11 Νοεμ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Άλκιμος»	43	7037	άργει Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 10 Ιουν. διά Σινάμπο
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	άργει Πέραμα άπό 5 Αύγ. 1962
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλμαβιτα»	42	7272	άργει Λονδίνον 1 Ιουν. διά Ισμιτ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άργει Τικάρη 4 Ιουν. διά Ρουέν
ΑΛΤΑΙΡ' (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	47	5441	εις Γερμανίαν, ύπο παραλαθήν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Πειραιά 5 Ιουν. διά Τουάψ
	έτ. «Τρανσαστλ. Θρά τερ»	53	12897	άνεχ. Πειραιά
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέομαρ»	42	7286	άνεχ. Χόκ Κόκ 20 Μαΐου διά Πασούο
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σην Γκάρντιαν»	43	8426	έφθ. Κολόμπο 8 Ιουν.
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	45	7281	άργει Κυνόδουραν άπό 28 Ιουλ. 1962
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Γρυγορίου	46	2062	άργει Αιγαίνελακι άπό 14 Ιουλ. 1962
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	εις μεταφοράς έν Ελλάδι
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσην
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14509	άνεχ. Μοντεδίδεο 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεόνια»	38	8408	έφθ. Κολόμπο ήσερ 9 Ιουν.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόμαρ»	44	7359	άνεχ. Τικάρη 17 Μαΐου διά Καούβαν
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναδ»	55	8519	έφθ. Κολόμπο ήσερ 9 Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	άνεχ. Τικάρη 20 Μαΐου διά Πασούο
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμπδα»	43	7187	έφθ. Κολόμπο 8 Ιουν.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνόδουραν άπο 28 Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΕΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άργει Αιγαίνελακι άπο 14 Ιουλ. 1962
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλῆς»	19	1320	εις μεταφοράς έν Ελλάδι
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζεφύρος»	63	32600	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκαση»	45	7149	άνεχ. Μοντεδίδεο 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Κολόμπο ήσερ 9 Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Αιγαίνελακι ήσερ 9 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεχ. Τικάρη 20 Μαΐου διά Κιναν
ΑΝΤΖΟΥΑΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίναν»	57	12588	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Μαΐου διά Κικούμα
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρελόζ»	59	24716	διπλής Σουέζ 4 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαράρη»	36	2175	έφθ. Καζαπλάγκαν 7 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Λαμδά»	39	5171	άνεχ. Τάιν 17 Μαΐου διά Κούβαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ	έτ. «Αίδαλην»	43	12950	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Ιουν. διά Μανίλα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10592	έφθ. Μοζι 8 Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	'Αντ. Μιχάλου	43	2937	άνεχ. Σαφάκυα 8 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7108	άνεχ. Μοζι 8 Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΑΝΤΩΝΙΟΥ II	έτ. «Νηπαρτόρο»	57	11041	άνεχ. Νηπαρτόρο 21 Μαΐου διά Υόρκην
ΑΕΙΟΣ	A. Δημάρδ - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Αιγαίνελακι ήσερ 9 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΟΥΡΩΡΑ	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Καλοκαρπάδορος 7 Ιουν. διά Καθάναν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Άθηνιαν»	57	9744	άνεχ. Φρπορτ (Μπαχ.) 1 Ιουν. δι' ΑΛΥδεισαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	εις Σουδίαν, ύπο παραλαθήν
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Παπαθωμᾶς	37	5404	έφθ. Λιοσασώνα 21 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8479	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Ιουν.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλόπιμεντη»	58	10392	έφθ. Τοπτεγκόγκ 26 Μαΐου
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλόπιμεντη»	57	10376	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλόπιμεντη»	58	10391	άνεχ. Κιουραράδο 7 Ιουν. δι' Είβονμάσουθ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δή οσσανφάριγκη»	61	13535	έφθ. Τοκοπίλα 31 Μαΐου
ΑΡΗΣ	όδ. Πατέρα	47	6906	άνεχ. Μοζι 28 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 4 Ιουν. διά N. Όρλεάνην
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αγκρα»	43	8462	άνεχ. Σαλθάρδο 21 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΑΡΙΜΑΣΙΑΣ	K. Χαλκιά	45	3861	άνεχ. Πειραιά 6 Ιουν. δι' Οδησόν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	Ναυτιλ. «Επιχειροθεισ»	45	8422	άργει Κυνόδουραν άπο 9 Ιουλ. 1962
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Ειρηνικός» A.Ε.	44	7243	εις Καλού Λιμένας (Κρήτης) άποθήκη
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	διπλής Θεούταν 5 Ιουν. διά Ρίο Ιανέιρο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	όρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4901	άνεχ. Νηπαρτόρο 10 Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	M. Καραγεώργης	37	6704	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Γάνδην 30 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αργώ»	39	5196	εις Καλού Λιμένας (Κρήτης) άποθήκη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαριτόμ»	40	10224	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Ιουν. διά Μπρεμερχάρφεν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	«Γκρή Λάιν»	31	20648	διπλής Γιβραλτάρ άπο 26 Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	

ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άστρα»	43	8666	έφθ. Μη. "Άυρες 24 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	6951	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Ματαρανί
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	έφθ. Σάντος 20 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	έτ. «Σάντα Μαρία»	42	7266	έφθ. Τζάκοσνθάλ 3 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΩΝ	Ίω. Αύγερινός κλπ.	44	7176	άνεχ. Άντεν από 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Γ. Κάρυκο Λάιν»	63	15000	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Γκάλδεστον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 6 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	άργει Χαλκίδα από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλανορίμπιτς»	50	5324	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Άσημ. Γκούμα	39	1007	διπλήθε Σουίζ 31 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχρονίδης & Yiol	47	2465	άνεχ. Βενετίαν 2 'Ιουν. διά Καβάλαν
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Άλκποτις»	41	7013	άργει Αμπελάκι από 23 Δεκ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΑΝΗ	έτ. «Νέπτον»	63	32200	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Σουμάτραν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Τιουνάτεντ Κρόσι»	58	12624	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ Όσεαν»	60	20854	έφθ. Βιλελμαχάφεν 3 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	άνεχ. Σάντος 7 'Ιουν. διά Σαλδαδόρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΙΤΙΓΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	άνεχ. Ναϊκόγια 31 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Κόμπε 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10145	έφθ. Κόμπε 10 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	έφθ. Ντουμάτι από 28 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	Στ. Λιθανός	62	16500	εις Πούλα 17 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΑ'ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 1 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Χιροσίμα 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	έφθ. Ν. Όρλεάνην 28 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	63	15000	εις Γιουγκοσλαβιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεχ. Βανκούμερ 29 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	έφθ. Κόμπε 3 'Ιουν.
ΑΤΤΑΛΟΣ	έτ. «Ανάξ»	58	9724	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΤΤΡΟΤΟΣ (δ.)	«Ρηπόμπλικ»	53	13675	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	«Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΑΥΓΗ	«Μπίθερ»	56	10312	άνεχ. Ρεοίρ 6 'Ιουν. διά Ν. Ύρκην
ΑΥΡΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 30 Μαΐου διά Μη. "Αύρες
ΑΥΡΑ	«Μαρουσιέρτε»	43	7235	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διί Ειρηνικόν
ΑΦΑΙΑ (δ.)	Ζαχάρης — Βασιλίδης	43	988	διπλήθε Σουίζ 1 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Πίτερθη»	53	12283	έφθ. Ρόττερνταν 2 'Ιουν.
	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Κόθισαν Μπαιν 10 'Ιουν.
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρη»	43	8394	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Καράτοι
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη	62	10741	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	«Νουέδα Βιότα»	55	10507	άνεχ. Αμβέρσαν 1 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Έλλ. Άμερ.	27	21329	άνεχ. Ν. Ύρκην 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νίάρχος	59	43373	διπλήθε Σουέζ 1 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΣ (δ.)	«Κάνοπος»	58	21215	άνεχ. Τάμεσιν 7 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Αυδέρσαν 6 'Ιουν.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Σάντος 27 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Σάντο Ντομίκο 7 'Ιουν.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Λονδίνον 30 Μαΐου διά Πειραιά
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	«Βέτα»	44	7140	άργει Αμπελάκι από 12 'Ιουν. 1962
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11547	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Γκράντον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7080	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διί Αργεντινήν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	«Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιά από 31 Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ	«Ζέφυρος»	63	32600	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	έφθ. Σάντος 1 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) από 29 'Απρ. διί Ιταλίαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνιαν, υπό ναυπηγησιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Ρόττερνταν 9 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν. διί Αγγλιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτους	44	7176	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διί Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	«Σ. Γ. Εμπειρίκος»	56	8818	άνεχ. Βανκούμερ 7 'Ιουν. διά Νιού Ούεστρινούτερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδέρουτος	39	10066	διπλήθε Μπρονόνιοποτελ 3 'Ιουν. διά Βιαμαρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεστάς»	43	7273	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Τεμά 2 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδην	43	7176	άργει Πέραμα από 17 'Ιουν. 1962
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7142	άργει Κυνόσουραν από 24 Μαΐου 1962
ΓΙΑΛΙΑ	παναμαική έταιρια	43	7144	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	παναμαική έταιρια	43	1772	εις Πειραιά από 16 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	«Χουμάνιτας»	63	10950	εις Σαντερλάντ, υπό συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τακίθαπορ»	43	8513	έφθ. Τσάλαν 21 Μαΐου
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαΐου διά Τοιταγκόγκ
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπλάχια Σαλίνας»	42	7297	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. διί Ερυθράν
ΓΚΙΟΝΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	εις Ιαπωνιαν, υπό ναυπηγησιν
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκίτα»	43	7132	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατλάντικ»	43	7229	έφθ. Τσάλαν 27 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Μανίλα 3 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΔΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Βανκούμερ 25 Μαΐου διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Δάιττλ Μπήπαρ»	62	15389	άνεχ. Μόζι 1 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15692	έφθ. Ντάιρεν 9 'Ιουν.
ΓΚΡΙΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	Δ. Πετρόπουλος	45	3826	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 26 Μαΐου
ΓΚΡΙΣΚΟΥ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	11580	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	διπλήθε Παναμά 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούντιντο»	52	20667	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	έτ. Στ. Νίάρχος	55	20432	διπλήθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15762	έφθ. Αμερερταμ 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλένι»	53	13256	έφθ. Πειραιά από 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Εντερπράιζ»	53	21064	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέμοντ»	57	24883	άνεχ. Τσιμπά 4 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΣ (δ.)	έτ. «Κίγκ Γουίλλι Μπαιν»	57	26031	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 'Ιουν. διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	έφθ. Τοκούγιάμα 11 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Κόνκορντ»	52	21102	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Ιουν. διί Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Μάντι»	53	13459	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Χάθερνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ	έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλι»	52	17900	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΤ (δ.)	έτ. «Μένφις»	43	10449	εις Σκαραμαγκά (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Οσεάνικ»	44	10172	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουν. διί Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	Στ. Νίάρχος	43	12846	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουν. διί Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΜ	Στ. Νίάρχος	43	12846	άνεχ. Φαλκονάρα 30 Μαΐου διά Νοθορωσικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρώνι»	61	15979	άνεχ. Σγκαπούρην ρόδης 5 'Ιουν. διί Αγγλιαν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 8 'Ιουν. διά Λαττάκιαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	άνεχ. Φρητάουν 3 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Τορόντο 10 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Μέδμεν»	45	7259	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Αίδολια»	45	7252	έφθ. Είδονμάου 6 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	59	9350	άνεχ. Χαροκόπεια 29 Μαΐου διά Βάρναν
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Παντόλεων»	40	5006	άνεχ. Πειραιά 15 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Τεβελθόμεντη»	44	7265	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαΐου διά Κικούμα
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Σιππινκ Ντεβελόπουλην»	61	16417	έφθ. Σουέζ 7 'Ιουν. διί Ιαπωνιαν

ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αίολος»	61	9327	άνεχ. Μόζι 30 Μαΐου διά Ντάρεν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10500	διηλθε Πιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Λόδις Αντζελές 2 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σια	29	4524	διηλθε Πιβραλτάρ 4 Ιουν. (δισταγας)
ΔΗΜΟΣ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243	άνεχ. Πάουελ ριθερ 29 Μαΐου διά Χούλι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργωτήν»	44	7207	άνεχ. Λόδις Αντζελές 2 Ιουν. διά Σιδνεϋ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	I. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Μαζατλάν 28 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Γκέρσολτον 10 Ιουν.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	άνεχ. Φάλμουθ 6 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΣΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7280	διηλθε Αγ. Βικέντιον 5 Ιουν. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΔΟΞΑ	έτ. «Ζωδόχος»	43	7176	άργει Χαλκίδα από 13 Νοεμ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Πάν - Οσεαν»	44	7249	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Βενετίαν
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	τιπλαθε Μπρόναμποττελ 3 Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορληντουάντ»	43	7013	άνεχ. Πειραιά 2 Ιουν. διά Κούβαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεχ. Κιουρασάο 5 Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΕΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	διηλθε Πιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Γκάλθεστον
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελτρανοπόρτ»	56	10530	εις θέσιν 8.29 - 68.4 Α. Μαΐου 28 διά Τσαμκόγκ
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ	έτ. «Κυκλαδέζι»	37	5452	άνεχ. Ραγγούν 9 Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14500	άνεχ. Χούστον 16 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7289	άργει Κινόσουραν από 11 Οκτ.
ΕΚΛΗΗ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239	άργει Σεμπρούγκε από 6 Ιουλ. 1962
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μάργκο»	44	7210	άργει Χαλκίδα από 25 Νοεμ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Έλβα»	43	8371	έφθ. Βικτωρίαν 29 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρια»	48	8430	άργει Καλαμάτα από 22 Ιουν. 1962
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμανία»	43	7213	άργει Κινόσουραν από 3 Θύν. 1962
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245	διηλθε Μπρόναμποττελ 30 Μαΐου διά Στεττίνον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ανίτα»	33	5432	έφθ. 'Ειδονμάσιθ 9 Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεχ. Λόδις Αντζελές 5 Ιουν. διά Λονδίνον.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριανόν - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιά 7 Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Κινόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	55	2863	έφθ. Γένοβαν 5 Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΗΜΗΤΕΡ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6666	έφθ. Καλκούτταν 27 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297	άνεχ. Ν. Ύόρκην 5 Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΓ'ΟΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8927	έφθ. Τοιτταγκόγκ ρόδες 24 Μαΐου
ΕΛΛΗΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Ηράκλειον 1 Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΛΛΗΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 8 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΗΗΝΗ ΉΡΩΣ	Σ.τ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	εις Σάντερλαντ. ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΗΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Θέουταν 30 Μαΐου διά Γκάλθεστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	διηλθε Πιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Βουμάνην 7 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Βουμάνην 2 Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Βουμάνην 11 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Οολέάνην 6 Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διηλθε Σουέζ 10 Ιουν. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10279	άνεχ. Κάνταλ 4 Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΗΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	άνεχ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου διά Μπάραν
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμηλ»	44	8541	άνεχ. Ν. Ορλέάνην 21 Ιουν. διά Τζακάρταν
ΕΛΠΙΣ Π.	Πρίντεζην	38	2265	έφθ. Βαρκελώνην 2 Ιουν.
ΕΜΠΑΣΥ	έτ. «Φορταλέστο»	41	8418	διηλθε Σουέζ 5 Ιουν. διά Κίναν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλη»	42	7058	έφθ. Λά Γκραιρά 31 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Ριο Κάριμ»	44	14878	διηλθε Παναμά 10 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΑΖ (δ.)	έτ. «Εντερπράτζ»	45	8404	διηλθε Κωνόσουραν από 7 Ιουλ. 1962
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Πλόγγος»	41	7122	έφθ. Οζάκαν 2 Ιουν.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφοι»	56	10529	άργει Σεμπρούγκε από 2 Αύγ. 1962
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Σουραμπάγια 27 Μαΐου
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Πειραιά 19 Μαΐου
ΕΡΑΤΩ ΣΑΡΔΗ	άδ. Σάρδην	41	857	άργει Κινόσουραν από 27 Ιαν.
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. Π. Νομίκος	43	7199	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Ιουν.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	διηλθε Πιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΕΡΜΗΣ ΔΗΜΗΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	'Ιω. Λάτος	45	8548	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9584	έφθ. Πειραιά 7 Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άνεχ. Αλ.δρειαν 5 Ιουν. διά Νοδερωασίκην
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σπηφάρερ»	44	7276	άνεχ. Σεμπούτη 27 Μαΐου διά Ζαμπάγκα
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντική»	57	10689	έφθ. Αμερέσιαν 17 Αύγ. 1958
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	έφθ. Λονδίνον 2 Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Πόνταρνταν 8 Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπᾶ - Ελευθεριάδη	17	3976	έφθ. Κάνταλ 5 Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδες
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	έφθ. Ρόττερνταν 1 Ιουν.
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλδόζα»	56	10053	άνεχ. Αμερέσιαν 8 Ιουν. διά Βαμπόα
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Κιουρασάο 24 Μαΐου διά Κάρδιφ
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνην	43	7229	άνεχ. Ηοτκαν 30 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδες
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Ιουν. διά Σίκανουκβιλλ
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Αθεονία»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Ιουν.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8903	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεάνης	61	9659	έφθ. Τάρλεστον 7 Ιουν.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	Π. Μαρκεάνης	61	9659	άνεχ. Ν. Ύόρκην 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 26 Μαΐου
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9573	έφθ. Ταύνας 23 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Ταύνας ντε Ζάζα 3 Ιουν.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Κούριερ 9 Ιουν.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημη. Μαργαρώνης	43	7223	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 2 Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	διηλθε Πουέρτο λά Κρουζ 24 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ίω Θεοδωρακόπουλος	56	9975	άνεχ. Πειραιά 5 Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβάνο)
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Ντρόμπιαν 25 Μαΐου
ΖΩΗ	έτ. «Ιβακαμάρ»	43	7214	άνεχ. Σουραμπάγια 12 Μαΐου διά Μπουλελέγκ
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρφεμένος	45	2125	άνεχ. Βανκούμπερ 5 Ιουν. δι' Ειδονμάσιθ
ΗΠΕΙΡΟΣ	έτ. «Κηφισία»	43	8578	έφθ. Ντρόμπιαν 10 Ιουν.
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Ντρόμπιαν 10 Ιουν. διά Πόρτλαντ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Ιουν. διά Σίκανουκβιλλ
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Οκεανίς»	43	7252	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Κόμπιε
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζον»	57	10316	έφθ. Τζέδδαν από 28 Αύρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Μαλαγια 6 Ιουν. διά Μοτρίλ
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	έφθ. Πειραιά 11 Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίον»	42	7172	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236	έφθ. Μαλάγια 22 Μαΐου
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	Σ. Λιβανός	62	15000	εις μεταφοράς Τουάψ - Μπουργκάς
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Εξερπτ Κέρριερς»	43	8465	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδες
ΘΗΡΑ	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Λούμπης 7 Ιουν. διά Σούντοβαλλ
ΘΗΣΕΥΣ	Κ. Διαμαντής	29	2231	άργει Χαλκίδα από 14 Ιουλ. 1962
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	πλοηγού άκρωτηριού Σκαλάμπρι 4 Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	έφθ. Τόκιο 2 Ιουν.
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Ροστόκ 5 Ιουν.
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αθανασιάδης	37	1113	άνεχ. Χούστον 8 Ιουν. διά Βέρα Κρούζ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. Χανδρή	57	9746	έφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
ΙΣΤΡΟΣ ΙΙ	έτ. «Αντίνα»	52	11289	
	έτ. «Λινάρες»	44	7154	
	έτ. «Βερίτας»	43	7275	

ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Μαρντίτα»	30	6650	έφθ. Χονδρουλού 24 Μαΐου (διά Γιοκοχάμαν)
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ναυτίλ. 'Εκμετ' σεις»	45	9918	διπλήθε Κων) πολιν 12 'Ιουν. δι' 'Οδησσόν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Γκεότας»	45	7204	έφθ. Τόκιο 29 Μαΐου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	γιών Δ. 'Ιγγλεόν	42	7035	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν. διά Τόκιο
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Χαϊφάγκ 25 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 30 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΙΩΛΚΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Δουγκέρκην 8 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΒΑΛΑ	'Ιω. Θεοδωράκοπουλος	43	8428	άνεχ. Ταλάνα 24 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΚΑΒΟΥΡΙ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	έφθ. Βαλπαραίο 7 'Ιουν.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Νατάλ 7 'Ιουν. διά Μπελέμ
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	έφθ. Θεσσαλονίκην 31 Μαΐου
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	έφθ. Λιθερπούλ 8 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Καλλίοπη»	41	690:	άνεχ. Νιγκάτα 21 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκας»	57	9092	έφθ. Ντουνεντίν 5 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 11 Μαΐου διά Κή Γουεστ
ΚΑΛΥΨΩ	Τασσος Νομικός	50	1517	άνεχ. Αιδερπούλ 24 Μαΐου διά Θαμαγκούσταν
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Κόστο ντέ Μάρφελ»	44	7240	έφθ. Οκινάδα 23 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπος»	61	10494	άνεχ. Σίδνευ 26 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Απήναος»	44	7279	άργει Φούρκερο άπο 9 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόμπι Τσαρτερίγκη»	54	8798	άνεχ. Μόζι 29 Μαΐου διά Ν. Καληδονίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Πάλμα»	40	8003	έφθ. Σαδόνα 30 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «Ελπίς»	44	8453	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λιμπονόν»	43	7281	έφθ. Γένοβαν 19 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικίλια»	60	8717	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Βαρκελώνην 6 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μη. "Αὔρες
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδέρμια»	58	8961	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 28 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Μπάρμπαντος 4 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Ελνάδαλ»	61	134048	διπλήθε Πούλα 11 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. Μπλέφαστ 5 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Μελδρύουν 23 Μαΐου
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάδος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Μη. "Αὔρες 6 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	άργει Ελέυσίνα άπο 30 'Ιουλ. 1962
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. Σιδνεύ 3 'Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γρατσού	44	7198	έφθ. Μακόρις 24 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάνοπος»	60	10494	άνεχ. Σιδνεύ 29 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άργει Ελέυσίνα άπο 31 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Πατοφίκο»	45	7349	διπλήθε Ήσουταν 7 'Ιουν. διά Κούδαν
ΚΕΑ	έτ. «Γκουακά»	44	7242	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν. διά Μη. "Αὔρες
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13752	διπλήθε Κέπη Τάσουν 2 'Ιουν. διά Κέπη Βερντί
ΚΕΙΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΚΕΙΠΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΚΕΙΠΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Αμπελάκι άπο 19 Δεκ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κάνοπος»	62	10494	άνεχ. Βανκούβερ 3 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	Μιχ. Καραγεώργης	44	5069	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Καλλάσ
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Αλγκομπέντας»	57	25183	άνεχ. Μποντάο Μασούν 16 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΚΕΧΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Μαΐου δι' Ιαπωνίουν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	Θ. "Επιφανειάδης	44	7176	διπλήθε Μπονδρόποτελ άπο 23 'Απρ. διά Βέντοπιλς
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Αμβέρσαν 26 Μαΐου διά Χούστον
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Μ. Νομικόδης	57	9153	άνεχ. Ντύρμπαν 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	63	17000	εἰς Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	Μ. Νομικόδης	58	11156	άνεχ. Γιαβάταν 6 'Ιουν. διά Μπιλμπάνο
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	63	22000	εἰς Γαλλίαν, ύπο ναυπήγωσιν
ΚΛΑΣΙΚ	έτ. «Κίνι»	43	8432	διπλήθε Σουεζ 18 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΚΛΑΕΡΧΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Μπλελαμάρη»	44	7190	άργει Κυνόσουραν άπο 24 'Οκτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Μ. Μαρκοντανάκης & Υιοί	35	946	διπλήθε Κων(β) πολιν 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Κόπτη 1 'Ιουν.
ΚΟΡΑΗΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Λιθερπούλ 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Κόμψιτενς»	50	9704	άνεχ. Μπουζι 31 Μαΐου διά Γαέταν
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Πρώτευσι»	43	7207	άργει Χαλκίδα από 11 'Οκτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	άδ. Γ. Δουοστίνη	28	1595	διπλήθε Κων(β) πολιν 5 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΚΟΡΩΙ	έτ. «Πτέρδαμ»	43	7242	έφθ. Μόρφου Μπαιν 5 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8685	έφθ. Μη. "Αὔρες 3 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Χωνκάγκ 4 'Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	διπλήθε Σουεζ 1 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΚΟΥΜΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Αστρολούν»	44	7250	άνεχ. Βέρα Κρου 2 'Ιουν. διά Πόρτ "Ασθουρ
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7207	αργει Κυνόσουραν άπο 15 Αύγ. 1962
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Μόζι 1 'Ιαν. διά Χωνκάγκ
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιον»	57	13755	έφθ. Μορμουγκάδ 10 'Ιουν.
ΚΥΚΛΑΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Τάνκερ Σόινανς»	44	2902	άνεχ. Τυνίδα 30 Μαΐου διά Σούσα
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	54	10860	άνεχ. Αντεν 30 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούσερτε»	42	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουν. διά Μη. "Αὔρες
ΚΥΜΩ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Λιοσίδηνα 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 4 'Ιουν. διά Μορμουγκάδ
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΓΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	έφθ. Μαντρις 3 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάνη»	43	6888	διπλήθε Σουεζ άπο 4 'Απρ. διά Βαμπόα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ελευθερίου & Σία	41	979	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Βόλον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κονκιστάντορ»	45	7157	άνεχ. Τρινιτάν 30 Μαΐου διά Μη. "Αὔρες
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωνδωράκοπουλος»	57	10044	άνεχ. Τρινιτάν 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστήπη»	44	7263	διπλήθε Κων(β) πολιν 28 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώνα	56	8474	έφθ. Κόπτη 10 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ	Α. Μελισσάκης	39	395	άνεχ. Αμβούργον 7 'Ιουν. διά Στοκχόλμην
	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλήθε Σουεζ 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικά»	60	14431	έφθ. Ριο 'Ιανεύριο 3 'Ιουν.
ΛΑΚΩΝΙΑ (λάινερ)	«Γκράκ Λάιν»	30	20314	έφθ. Τενερίφε 10 'Ιουν. (κρουαζιέρα)
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάστριελ Μαρίνη»	43	8466	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λόρετο»	44	7252	έφθ. Αμβέρσαν 24 Μαΐου
ΛΑΜΥΣΙΕ	έτ. «Πρώτευσι»	43	7229	άργει Χαλκίδα από 20 'Ιουλ. 1962
ΛΑΕΝΔΡΟΣ	έτ. «Νιταμάντε»	63	10515	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άργει Κυνόσουραν άπο 10 Φεβρ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 31 Μαΐου δι' Άλλ) δρειαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	άργει Αμβούργον άπο 25 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Κων(β) πολιν 19 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Πιούναίτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΛΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	άνεχ. Βαρκελώνην 6 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΛΙΑΗ	έτ. «Άργο»	11	1459	άργει Αμπελάκι άπο 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. Κ. Μιχάλου	43	7291	διπλήθε Σουεζ 11 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	44	7286	άργει Αμπελάκι άπο 15 'Ιαν.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εἰς μεταφορά Μεσσεγείου
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	έφθ. Λά Παλίς 29 Μαΐου
ΛΟΙΤΑ	έτ. «Ρίο 'Αζόύλ»	44	8536	έφθ. Ν. 'Υόρκην 1 'Ιουν.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεχ. Μπάρσερ 7 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.»	43	8395	άνεχ. Τριπολίν (Λιβανού) 29 Μαΐου διά Λαττάκια
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Ελευθεριάδης»	28	2288	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουν. διά Χάρτλεπουλ
ΛΟΥΣΣ	έτ. «Μονρόδια»	57	7583	

ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27526	διπλήθε Σουέζ 2 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασσαύρ έφθ. Ούμη Σαιδ 7 'Ιουν.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσεάνο»	58	27462	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον άργει Χαλκίδα από 23 Αύγ. 1962
ΜΑΙΡΗ ΔΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά "Αντεν άνεχ. Λονδ.νον 24 Μαΐου διά Κατάνην
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	έφθ. Κοπεγχάγην 6 'Ιουν.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	ανεχ. Σιγκαπούρην 19 Μαΐου διά Τζακάρταν διπλήθε Κωνι 3 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου διά Κομώ Μπαιν άνεχ. Σέτουμπαλ 4 'Ιουν. διά "Αμβέρσαν άνεχ. Σάντορ 30 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΜΑΓΚΑΝΑ	'Ιστρού	48	1305	έφθ. Νάντην 29 Μαΐου
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Ν. Ύρκην 7 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΝΤΩ	«Μάντω»	30	1041	διπλήθε Πόρτ Γουέλλερ 3 'Ιουνίου (διαταγάς)
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Γιουρόπα»	43	14752	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά "Αρχάγγελον
ΜΑΡΘΑ	«Μάρθα»	34	4162	έφθ. Γκιζόν 12 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	62	9455	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ άργει Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μαρέμαρη»	56	8799	διπλήθε Ιθαλάταρ 29 Μαΐου διά Κούθαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσοπορτέοιον»	43	7238	έφθ. Σάντος ρόδες 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκ»	56	6156	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατοδάνι»	41	5294	διπλήθε Λαδεύεντ 31 Μαΐου διά Τορόντο άνεχ. Σαίντ Μικαελ'ς 5 'Ιουν. διά Κούθαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Βανκούβερ 30 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Ναϊσοναλά»	44	7133	παρελθόντι εξ Νορβηγίαν έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά 'Ορμην
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μικαήλη»	43	7219	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Καρσιούνγκ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	άνεχ. Πούλο Μπρύκου 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	έτ. «Μικαήλη»	43	7217	έφθ. Σάντος 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Στεβάτος	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ άργει Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βενζας»	43	7134	διπλήθε Πόρτ Γουέλλερ 29 Μαΐου διά Κούθαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεχ. Γανδήν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	άδ. Βαλμᾶ	39	4998	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτος	29	14216	έφθ. Σάντος 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΓΩΝ	έτ. «Νεδάδαν»	42	7147	διπλήθε Λαδεύεντ 31 Μαΐου διά Τορόντο άνεχ. Σαίντ Μικαελ'ς 5 'Ιουν. διά Κούθαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Βανκούβερ 30 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρτένα»	46	9172	παρελθόντι εξ Νορβηγίαν έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ ΙΤΑ	έλληνικά ουμέροντα	56	8716	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά 'Ορμην
ΜΑΡΙΤΣΑ	Mix. Καραγεωργίς	29	4537	άνεχ. Πούλο Μπρύκου 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ευκάρριερς»	43	7033	έφθ. Σάντος 31 Μαΐου
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Σίδνευ 23 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούνας	44	2817	έφθ. Γανδήν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΟΥΔΑ	έτ. «Αλμαντίνη»	46	7369	άνεχ. Αμετέρνταμ από 4 Μαΐου διά Κούθαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Αντεν 6 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτος	52	11197	έφθ. Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μότορες»	59	9168	άνεχ. Γκιλόγκι 29 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδιας»	57	8906	έφθ. Αλμπανίου (Δ.Α.) 4 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλόγκα»	55	7471	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΡΟΥ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7282	έφθ. Αντεν 6 'Ιουν.
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άνεχ. Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάνη»	57	9168	έφθ. Λα Παλί 30 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης-Παπάζογλου	16	2081	διπλήθε Κωνι 30 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	έτ. «Πιουνίβεραλ Τράμη	42	7262	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Ρέτζιο
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	άνεχ. Φανικάγκι 7 'Ιουν. διά Φρέπορτ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Βανκούβερ 5 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Καντλά 30 Μαΐου διά Ντόρμπαν
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	παναμακή έταιρια	43	7203	έφθ. Μοντεβίδεο 9 'Ιουν.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοργάνδες»	57	9200	άνεχ. Χαινικάγκι 31 Μαΐου διά Βομβάνη
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Μάντσεστερ
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτος	39	1552	έφθ. Αίδανον 9 'Ιουν.
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Πιουνίπερε»	43	7216	Ιδε: «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.», ως μετωνομάσθιν
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλίκης και Σία	33	1503	έφθ. Βενετίαν 6 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαδέρα»	56	8046	άνεχ. Αδελαίδα 24 Μαΐου διά Μπαλίκ Παπάν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμη	58	22129	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Κρούς
ΜΙΧΑΗΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	έφθ. Σεμπρούγκις από 20 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Mix. Π. Άγγελος	41	7084	έφθ. Σαγκάνη 8 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑΙΑΣ	έλληνική έταιρισ	45	974	άργει Κυνόδουραν από 30 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑΙΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελέκριρερς»	44	7190	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζης»	44	7289	άνεχ. Τζιμπούτη 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Παν - Οσεαν»	36	5275	εις δρόμον 'Αγ. Γεωργίου από 31 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντες»	56	10191	έφθ. Λάγος 2 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμ. Ν. Άιμερ.	34	2709	έφθ. Ρεσιφ 8 'Ιουν.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδόπτηριον	47	9957	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουν. διά Κόμπε
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Φρημάντλ 5 'Ιουν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Ν. Ορλέανην 3 'Ιουν.
ΝΑΝΤΙΝ	'Ιω. Δράκος	44	2854	άνεχ. Πόρτ Αλμπέριν 6 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΝΑΤΑ	έτ. «Πανοσεανίκα»	43	7228	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 9 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμιλα»	44	7247	διπλήθε Κωνι 30 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλ. Γουλανδρός	21	2492	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Μαΐου 1962
ΝΕΑΡΑ II	έτ. «Δήμπτρα»	40	2209	εις θέσην 49.12 Β. - 19.24 Δ. 'Ιουν. 7 διά Λίθερπουλ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 3 'Ιουν. διά Ιμινχάμ
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7068	άνεχ. Ορλέδαν 28 Μαΐου διά Ρίο Ιανέριο
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	διπλήθε θέσουταν 8 'Ιουν. διά Νορρέζουντμπου
ΝΗΣΗΣ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Σάντος 14 Μαΐου
ΝΗΣΙΟΣ ΘΑΣΟΣ	παναμακή έταιρια	38	1420	έφθ. Γενόβα 19 Μαΐου
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΕΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	εις δώρυγα Κιέλου 8 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1361	εις Γαλλίαν, υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κλπ.	44	3911	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Τοιμέντων»	53	2174	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουν. διά Κούθαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασοημίω»	44	7255	άργει Αυπελάκι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. Φραγκιστά	44	7479	εις Πειραιά από 27 Αύγ. 1962 (έπισκεψι)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	K. Πατέρας & Σία	43	7230	εις Όδοσόν από 20 'Ιουλ. 1962
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	έτ. «Φοίνιξ»	37	12500	άνεχ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά 'Αιδί
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς «Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Τζάκονθιλ 28 Μαΐου διά Κατάνην
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σπίνα	43	7244	άνεχ. Τζιμπούτη 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	διπλήθε Ντάρμπαν 21 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	διπλήθε Ζεύσουταν 8 'Ιουν. διά Κούθειτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψήλον»	58	6279	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Κ. Γουνέστ
ΝΙΚΟΣ	παναμακή έταιρια	20	1283	άνεχ. Πάιπα 8 'Ιουν. διά Αίδι
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	άνεχ. Τζιμπούτη 28 Μαΐου διά Κατάνην
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσεάνικα»	62	28651	άνεχ. Τζιμπούτη 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	44	7248	έφθ. Χαράνα 29 Μαΐου
ΝΟΡΑ	έτ. «Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Μαΐου διά Τανγιούγκ Ούμπαν
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεχ. Πολάριο 6 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλυμάρα»	56	12723	έφθ. Βαλεντίνα 29 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. Παπαδάκης	60	9341	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πρίαμι»	59	12390	έφθ. Σάντος 10 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Κοπεγχάγην 7 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Μουρόφαν 5 'Ιουν. διά Παναμᾶ
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	άνεχ. Βιρτούποταν 8 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΝΟΡΟ ΠΕ ΙΤΖ	έτ. «Καλαφάτη»	63	6200	άνεχ. Φρημάντλ 7 'Ιουν. διά Χινάμπο
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΑ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Πάιπα 14 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Μπάραρον 5 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΝΟΡΟ ΧΑΙΤΝΕΣ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Βιρτούποταν 8 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Λανασάς»	39	3643	άνεχ. Φρημάντλ 7 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΝΤΑΝΑΧΟΔΛ	έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Μουρόφαν 5 'Ιουν. διά Παναμᾶ
ΝΤΕΣΤΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Ούέστερνη»	43	2865	άνεχ. Βιρτούποταν 8 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άρχοντόνιος»	62	14150	άνεχ. Φρημάντλ 7 'Ιουν. διά Χινάμπο
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ. - Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουν. διά Αγγλίαν

ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	«Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9953	άνεκ. Γκηλόδηκ 3 'Ιουν. διά Κίναν εἰς Σκανδιναϊκόν ύπό παραλαβήν αργεῖ Χαλκίδα ἀπό 20 Φεύρ.
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ	Κατσουλάκος	45	3849	άνεκ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Νότ. Αφρικήν
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικι»	44	7128	άνεκ. Τάιν 6 'Ιουν. διά Κομώ Μπαιν
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Στ. Τράνσοπορτ»	43	7276	
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοποεάνικο»	54	8251	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεκ. Κόπερβικ 19 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Μορμουγκάδο 7 'Ιουν. διά Γιαδάταν εἰς Κόντινεντ ύπό παραλαβήν
ΟΙΝΟΗ	Σταφυλοπάτη και Σία	40	5271	έφθ. Πουσάν 25 Μαΐου
ΟΙΝΟΥΣΣΕΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ) δηλήθε Κων/πολίν 16 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΚΤΩ	παναμαϊκή έταιρια	40	14609	άνεκ. Διέβερπούλ 30 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΟΓΑ	Ραφ. Μελαχρίνος & Ήσι	25	996	άνεκ. Καρλάκρόν 6 'Ιουν. διά Θεσσαλονικην οιηλήθ. Πιεραλάτρ 31 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΟΓΑ	Έμπορ. - Εφεπλιστική	44	7284	έφθ. Ταϊταγκόκης ἀπό 24 'Απρ.
ΟΓΑ	έτ. «Σηγουαΐη»	49	4663	άνεκ. Ηλύον 1 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΟΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεκ. Ν. Υόρκην 7 'Ιουν. διά Σείμπα
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	8593	έφθ. Οζάκαν 28 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τόχη»	42	7132	έφθ. Ριγεκάν 5 'Ιουν.
ΟΝΤΙΝ (Φυγείον)	έτ. «Καριμπιάν Άτλαντικ»	60	5960	άνεκ. Κάντλα 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτος	45	7258	έφθ. Τολέδος 8 'Ιουν. (δι' Ινδίαν)
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Μήντη Ήστ»	45	7787	έφθ. Τορόντο 6 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΤΚΕ	έτ. «Κόρομας»	43	7211	άργει Χαλκίδα ἀπό 24 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μίντη Ήστ»	44	9894	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 'Ιουλ. 1962
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντη Ήστ»	45	7681	άνεκ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Ριθέρ Πλεύτ
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μηιέλαντ»	43	7229	άνεκ. Ν. Ορλέαν 4 'Ιουν. διά Λά Σείμπα
ΟΡΣΑ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	έφθ. Κυνόσουραν ἀπό 10 'Ιουλ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφέυς»	56	9942	άνεκ. Μοζι 28 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλτραμάρ»	61	5972	έφθ. Καράτοι 30 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Χάννοβερ»	44	7251	άνεκ. Ν. Ορλέαν 1 'Ιουν. διά Σείμπα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρινγκβίλλα»	43	7210	έφθ. Οζάκαν 23 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτραρ»	56	10120	άνεκ. Μοζι 28 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαίν»	43	7194	έφθ. Κυνόσουραν ἀπό 26 'Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	άνεκ. Περο. Κόλπον 1 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	δηλήθε Έσκουμαίνης 23 Μαΐου διά Μαντράς
ΟΥΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Ούλυσες»	42	8570	δηλήθε Πόρτ. Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	έφθ. Ρουέν 3 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	29	2728	άργει Χαλκίδα ἀπό 18 Αύγ. 1962
ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ούρανός	42	7150	
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	έφθ. Βαρκελώνην 28 Μαΐου
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	δηλήθε Γιεραλάτρ 8 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΜΙΤ	Άχ. Χαλκούς	45	3929	έφθ. Χαδάνα 1 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελλένικ Σίππιγκ»	43	8474	έφθ. Γόρόντο 20 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τουρινάκης	39	2456	δηλήθε Κων/πολίν 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Α	παναμαϊκή έταιρια	24	1352	έφθ. Άλγερ.ρας 7 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	έφθ. Άλεξανδρειαν 3 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	Α. Καραβίας	43	7176	άνεκ. Βοστώνην 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	άνεκ. Κυνόσουραν ἀπό 29 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΝΑ	έτ. «Άκμει»	57	10720	έφθ. Μουμπί 26 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	έτ. «Βεντούρη»	36	1211	εἰς μεταφοράς Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλίνετε»	55	10135	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ	Δράκος. X. Πατέρας	43	7176	άργει Χαλκ.δα ἀπό 11 Αύγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Μπρούζες ἀπό 29 Αύγ. 1962
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	έτ. «Ελιάζον»	57	10747	άνεκ. Πιοκαραμαν 24 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΡΑΣ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εἰς Ιαπωνιαν, ύπό ναυπήγησιν ε.ε. Ιαπωνιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	έτ. «Σέφουρος»	63	30200	έφθ. Λάγκος 1 'Ιουν.
ΠΑΝΑΧΑΙΚΟΝ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Λιεβρόπουλ 8 'Ιουν.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεκ. Χουάτιγκεντ 1 'Ιουν. διά Σάν Νικολας
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Τρανσόπορτεσιον»	44	7254	έφθ. N. Ορλέαν 2 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ	έτ. «Φραγκιάτα»	43	7149	άνεκ. Καζαμπλάκαν 11 Μαΐου διά Κούδαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεκ. Ντώρμπαν 27 Μαΐου διά Ζουάν ντε Νόδα
ΠΑΡΑΛΟΣ	άδ. Χανδρή	50	18400	άνεκ. Μπαντάρ Μασσούρ 2 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Ηλίος»	56	9972	έφθ. Λάγκος 1 'Ιουν.
ΠΑΡΝΩΝ	«Οθερού θρά τερ»	61	11767	έφθ. Αλεξανδρειαν 30 Μαΐου
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεκ. Σάδο Λουΐζ 22 Μαΐου διά Μπελέμ
ΠΑΣΙΩΙΚΕΙ ΙΤΟΡ (δ.)	έτ. Βεργυτή	43	7176	έφθ. N. Υόρκην 4 'Ιουν.
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Στενάκας»	57	12775	άνεκ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Κυμάσσι
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10046	άνεκ. Φρυμάντη 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεκ. Ν. Υόρκην 29 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	άδ. Χανδρή	50	18400	δηλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 'Ιουν.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	«Οθερού θρά τερ»	61	11767	έφθ. Ναγκόδιαν ἀπό 30 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	δηλήθε Γιεραλάτρ 10 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. Βεργυτή	43	7176	Ίδες: «ΓΙΑΛΙΑ», ώς μετωνόμασθη
ΠΕΝΤΕΛΗ II	έτ. «Γιανκόρμπο»	59	23601	έφθ. Κουνταμάτου 6 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Κέρο Γκουάκα»	43	7144	άργει Α'μπελάκι ἀπό 9 Αύγ. 1962
ΠΕΡΙΟΙΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	δηλήθε Παναμά 3 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΠΕΡΛΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	έφθ. Φρυμάντη 30 Μαΐου διά Τάιλ όφ Μπάνκ
ΠΕΡΛΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεκ. Τζιμπούτι 2 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεκ. Κόμπε 9 'Ιουν. διά Ναγκόδιαν
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεκ. Καλκούταν 3 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	ΝΙΚ. Λιδανός	62	10025	άνεκ. Φρυμάντη 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεκ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Σπαλάτον
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Χαδάνα 2 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΘΕΡΝΤΟΥΖΙ	έτ. «Κάνοπονς»	56	15852	δηλήθε Πόρτα Σαΐδ 8 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Σπανός	45	7698	άνεκ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 29 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή	44	6422	άνεκ. Γενόβαν 1 'Ιουν. διά Γιεραλάτρ
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Γουλανδρή	57	11089	άνεκ. Μόζι 1 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γουλανδρή	43	7282	άνεκ. Τζιμπούτι 5 'Ιουν. διά Κιέλον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 1 'Ιουν. διά Φίνναρντ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεκ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 29 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πηνελόπη»	45	6712	άνεκ. Γενόβαν 1 'Ιουν. διά Γιεραλάτρ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	δηλήθε Παναμά 21 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	N. Βερνίκος Εύγενιδης	41	3307	έφθ. Μπουένος Αύρες 1 'Ιουν.
ΠΗΤΕΡ Λ	έτ. Γ. Π. Λιδανός	61	13379	άνεκ. Πιοκαράμαν 9 'Ιουν. διά Μανιλάν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	άνεκ. Νοτάλ (Βρα.) 31 Μαΐου διά Καμπεντέλλα
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρέσσ»	53	12513	άνεκ. Μόζι 1 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ	έτ. «P. Β. Ποντελής, Λτδ.»	44	7185	δηλήθε Μπρόνωνποττερ 31 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «P. Β. Ποντελής, Λτδ.»	54	6320	έφθ. Α'μπέρσαν 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «P. Β. Ποντελής, Λτδ.»	44	7203	δηλήθε Α'ν. Βικέντιον 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΑ II	Μ. Πυλιάρδες	31	967	άνεκ. Ροζάριο 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Κόμπε 30 Μαΐου (έποκευαι)
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάξ»	54	8825	άνεκ. Σαπέλε 4 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρέωνι»	43	7258	έφθ. Μαντζανίλα 26 Μαΐου
ΠΟΛΛΟΥΟΣ	έτ. «Κάνοπονς»	61	9956	έφθ. Σαβάννα 3 'Ιουν.
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσερίτου»	43	7122	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκρόπαλς»	45	7159	έφθ. Γκουαντανάμιο 30 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ	έτ. «Ατλαντα»	57	9797	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 31 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ποντοπόρος»	43	17000	έφθ. Α'μπέρσαν 9 'Ιουν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Μορέλος»	56	7213	έφθ. Χουάσκο 7 'Ιουν.
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έφθ. Σαβάννα 3 'Ιουν.
ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΕ (δ.)	έτ. «Προβίντενς»	48	11173	έφθ. Α'μπερνταμ 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	δηλήθε Γιεραλάτρ 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ	έτ. «Τρανσοεσάνικα»	43	7277	άργει Κυνόδουρων ἀπό 31 Οκτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Πρανοπόντις»	58	10996	άνεκ. Βανκούμερ 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	εἰς Γιεραλάτάρ 15 'Απρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	έφθ. Μόζι 11 'Ιουν.

ΠΡΩΤΟΝ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	60	18889	έφθ. Σαβόνα 23 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρώταστης»	43	7225	έφθ. Γένοβαν 27 Μαΐου
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Yiol	21	1515	διπλήθε Κων) πολιν 28 Μαΐου διά M. Θάλασσαν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονία»	43	7176	διπλήθε Άγ. Βικέντιον 9 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άργει Χαλκίδα από 11 Σεπτ.
ΠΩΛ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	10224	άνεκ. Πειραιά 7 Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαρία»	38	5910	άνεκ. Βενετίαν 7 Ιουν. διά Ριγιέκαν έφθ. 7
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεκ. Κόμπε 21 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153	άργει Χαλκίδα από 28 Οκτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	έφθ. Ρίγαν 26 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύανος»	44	7229	έφθ. Σαβόνα 6 Ιουν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέσνι»	44	7131	έφθ. Χιράο από 29 Μαρτ.
ΡΙΤΑ	Yiol Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΩΝΕ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Αμπελάκι από 4 Ιουλ. 1962
ΡΟΓΟ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ζάκαν 7 Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΟΥΘ	έτ. «Ρουθηνη»	37	2348	έφθ. 'Ειλάτ 3 Ιουν.
ΡΟΥΛΑ	Mix. Καραγεώργυς	33	6850	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Μόντρεαλ 8 Ιουν.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Σαλαθάδορ 9 Ιουν. (διαταγάς)
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	άνεκ. Περα. Κόλπον 1 Ιουν. δι' Αιμούργον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	αδ. Αγγελάκη και Σία	47	2257	Τρίπολιν (Αιδίους) 20 Μαΐου διά Σφάλι
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπρίσα»	40	6992	άνεκ. Μπουένος Αύγες 29 Μαΐου διά Καλλάδο
ΣΑΜΟΣ	Yiol Δ. Ιγγλέζη	43	7268	έφθ. Μονιλ 23 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάνω Παντελέμων»	44	7282	άνεκ. Σύρον 4 Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άνεκ. Ντακάρ 7 Ιουν. διά Ντουάλα
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	παναμακή έταιρια	63	14500	εἰς Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεκ. Χαμπτον ρόδος 30 Μαΐου διά Πορτογαλίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μοριάτη Τράνσοπορτ»	36	1151	άνεκ. Πειραιά 9 Ιουν. διά Καλλιπολίν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεκ. Τζιμπούτι 5 Ιουν. διά Σουέζ
ΣΑΟΥΘ ΠΟΟΥΛ	έτ. Κολαφάτη	63	6200	εἰς Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	διπλήθε Άγ. Βικέντιον 8 Ιουν. διά Παρανάγκουα
ΣΑΣ	έτ. «Μαρβίκτορ»	41	2036	έφθ. Κοπεγχάγη 8 Ιουν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	A. Πριντεζης	28	1660	άνεκ. Πειραιά 29 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Διδώ»	43	7239	έφθ. Σαντιάγκο 22 Μαΐου
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεκ. Σαντιάγκο 25 Μαΐου διά M. Θάλασσαν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Σάνω Σεϊλίο»	58	13753	άνεκ. Αντεν 9 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ	«Ρήφερ & Τζένερολ»	63	3500	έφθ. Γκόττεμπουργκ 4 Ιουν.
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βιοταμόρες»	43	8501	έφθ. Κόμπε 24 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	διπλήθε Άγ. Βικέντιον 29 Μαΐου διά Βενετίαν
ΣΙΣΙΟΥΛΑ	Φρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Σάντος 15 Μαΐου
ΣΙΩΝΟΣ	N. Βερνίκος — Εύγενιδης	62	3097	άνεκ. Αληθ 11 Ιουν. διά Γκούλ
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Σάνω Σεϊλίο»	58	13752	έφθ. N. Ορλεάνην 5 Ιουν.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλδάρο»	44	6725	άργει Κυνόσουραν από 5 Αύγ. 1962
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	7252	διπλήθε Παναμάρ 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άργει Σύρον από 3 Αύγ. 1962
ΣΟΥΑΙΤΗΣ II	έτ. «Αλάδαστρος»	44	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 2 Ιουν.
ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ	έτ. «Σουνίον»	56	10692	ε.ς. «Οδόσθιν» από 9 Απρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεκ. Θούβε 4 Ιουν. διά Κότκα
ΣΟΦΗ· ΜΑΡΗ	έτ. «Μάριντρολ»	50	1517	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Ιουν. διά Γδύνιαν
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμη	29	7030	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 30 Μαΐου διά Μπουένος Αὔρες
ΣΟΦΙΑ III	έτ. «Φιντελίτας»	44	7150	διπλήθε Κων) πολιν 13 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΣΟΦΙΑ K.	ΣΤ. Νταϊφάς	30	739	άνεκ. Τακόμα 9 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Εξέλσιορ»	57	10739	διπλήθε Λάδεστντ 23 Μαΐου διά Χούστον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	Ίω. Λάτος	26	5648	έφθ. Κόμπε 8 Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Σάντος
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Φάραλον»	56	8789	άνεκ. Καν. Μπαίν 9 Ιουν. δι' Αμπερντήν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άργει Σύρον από 9 Απρ. 1962
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεκ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Σαβόνα
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	ΣΤ. Μάτσας	45	4014	διπλήθε Πάναμα 30 Ιουν. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7255	έφθ. Ροζάριο 6 Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	άνεκ. Τζέζδαν 4 Ιουν.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεκ. Βρέπτον 7 Ιουν. διά Λαττάκια
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	«Γιουν. Μαρ. Εντερερπάτης»	52	2073	διπλήθε Πάναμα από 30 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΥΡΙΑ	έτ. «Σύρα»	43	8634	έφθ. Μπουένος Αὔρες 3 Ιουν.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 29 Μαΐου δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	διπλήθε Κων) πολιν 7 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Mix. Καραγεώργυς	31	3991	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Ρίο Ιανέριο
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	56	20332	άνεκ. Πειραιά 6 Ιουν. δι' Ανκόνα
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	39	1429	εἰς Νορβηγίαν, ύπο παραλαθήν
ΤΕΞΑΣ	αδ. Τσουρινάκη	39	2352	έφθ. Πόλιτα 1 Πίτρ 4 Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ	έτ. «Τσάταμη	44	7184	εἰς Σείριαν 37.24 B. — 9.38 A. Ιουν. 6 διά Μπάραν
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	Ίορνιαν Λούδη	45	7640	διπλήθε Κων) πολιν 7 Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκ»	42	7513	άργει Ελευσίνα από 30 Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Πέραμα από 18 Απρ. 1962
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	έφθ. Σιεννούσηνκος 15 Μαΐου
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέρονα»	39	5270	άνεκ. Χάιφαν 9 Ιουν. διά N. Υόρκην
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιαστήμη	42	7362	άνεκ. Πολέμρο 7 Ιουν. διά Σμύρνην
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατοφίκι»	56	2863	άργει Αμπελάκι από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Τρανσποτέρολ»	30	9243	άργει Αμπελάκι από 5 Ιουλ. 1962
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	49	1366	έφθ. Μπουένος Αὔρες 21 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντελίτης»	57	10493	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	άνεκ. Πάραμα από 30 Απρ. διά Τόκιο
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7207	άνεκ. N. Υόρκην 4 Ιουν. διά Πόρτ Λιμόν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Γ. και X. Καλαφάτης	62	6202	άνεκ. Χάιφαν 9 Ιουν. διά Τόκιο
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Βέριτας A.N.E.	38	5239	έφθ. Σαντιάγκο 23 Μαΐου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθών»	43	8587	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Βρέμην
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	άνεκ. Σαγκάνη από 3 Μαΐου διά θιλινίνες
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 Ιουν. διά Λάδεσντ
ΦΑΕΩΝ (δ.)	Δή. Κόμετ	43	15005	διπλήθε Πάναμα 9 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνσερ»	45	15574	διπλήθε Μπρόνσμποτελ 27 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	Σ. Ευθυμιάδης	51	8864	εἰς Ρόττερνταμ ύπο παραλαθήν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 9 Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σάνω Πέντρο»	43	7132	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	Υιών Π. Γουλανδρή	60	13997	άνεκ. Καράτοι 30 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξ»	44	15579	άνεκ. Γιοκοκάμαν 7 Ιουν. διά Μανζανίλλο
ΦΩΡΑ Μ.	Α. και X. Μάτσας	41	7244	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΦΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει Κυνόσουραν από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιων»	57	9950	έφθ. Σάντος 20 Μαΐου
ΦΟΙΒΟΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλδρα»	60	13993	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 10 Ιουν. διά Γένοβαν
ΦΩΡΕΤΕΡΝΙΤΥ	αδ. Γ. Λαιμού	63	10500	εἰς Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	έτ. Σελένη	44	15020	άνεκ. Φιλαδέλφειον 5 Ιουν. διά Σορέλ
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ-Μέξ»	38	1230	έφθ. Αμπελάκι από 7 Μαΐου
ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ	Ζοχάρος — Βασιλίδας	47	1106	έφθ. Κωνστάντζαν 8 Ιουν.
ΦΩΣ	έτ. «Λαϊμπίριαν»	43	7152	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτιτου»	57	10493	έφθ. N. Ορλεάνην 30 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Σειρικόρι»	43	7265	άνεκ. Φρότανος 8 Ιουν. δι' Αλβανίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	αδ. Ζαχάρης, Βασιλίδας κλπ.	13	1282	έφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάσσος» A.E.	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1962

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «"Άκμες»	60	9319	έφθ. Βαρπόδα 11 'Ιουν.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	Ίδε: «ΑΙΓΑΙΟΝ», ώς μετωνυμάσθι
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άργεις Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ		έτ. «Οσον Κάρυκο»	56	10735	διπλής Παναμά 27 Μαΐου δι' Ειρηνικὸν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		όδ. Βλάσσος	44	1876	ἀνεχ. Βρέστην 7 'Ιουν. διὰ Γένεθαν
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοὶ Πράκτορες»	56	10784	ἀνεχ. Χούστον 27 Μαΐου διὰ Σαντος
ΧΙΟΣ		Κ. Μιχαήλ και Σία	44	1752	ἀνεχ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. διὰ Σαδόναν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Παιονιρέζα Σιππιγκ»	53	8458	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μάγια»	54	16193	ἀνεχ. Κολομβίαν 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντός 'Ερμάνος»	42	2865	διπλής Κυνόπολιν 6 'Ιουν. διὰ Λουλέα
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. 'Αγγελόπουλοι	44	7193	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διὰ Λουλέα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Σεντράλη»	43	7281	έφθ. Βίλλα Κοντιτούσον 6 'Ιουν.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		Π. Ποντικός - Ζ. Λαζαρός	49	7526	έφθ. Ριγιέκαν 27 Μαΐου
ΨΑΡΑ		έλληπνηκή έταιρια	25	958	διπλής Κωνόπολιν 27 Μαΐου διὰ Γαλάται
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	ἀνεχ. Τζιμπούντι ἀπό 7 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλη»	42	7175	ἀργει Κυνόσουραν ἀπό 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	έφθ. Βαρπόδα 11 'Ιουν. διὰ Σουεζ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)		έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	έφθ. Τάιν 8 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλλια»	45	7132	διπλής Παναμά ἀπό 5 Μαΐου διὰ Βακαμασοῦ
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	ἀνεχ. Ράς Τανόρα 3 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθιλα»	43	7238	ἀνεχ. Μπουένος 'Αύρες 30 Μαΐου δι' Ειρηνικάσθι
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισέλο»	24	1968	ἀνεχ. Γενόβον 4 'Ιουν. διὰ Σφάξ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	ἀνεχ. Πούλα Μπουκού 4 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)		έτ. «Στράσσος»	16	1653	εἰς Περένσεν Μπαιν ἀπό 30 'Απρ. (προσήραξε)
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγύκνα»	41	7082	έφθ. Μορογκάκο 6 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Οζάκαν ἀπό 7 Μαΐου
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλής Ηέρτ Σαιδ 10 'Ιουν. δι' Αμθέρσαν
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζουερο»	44	7176	ἀνεχ. Αύγυστον 30 Μαΐου διὰ Ραβέννα
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουάιπ»	49	3484	ἀνεχ. Πειραιά 13 'Ιουν. διὰ Βιρυττόν
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)		έλληπνικο ουμφέροντα	42	6997	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμξ»	41	4729	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. δι' Αάρχους
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	έφθ. Βιλέμοχαφεν 6 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)		έλληπνικά ουμφέροντα	45	9991	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαΐου διὰ Βανκούμερ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	ἀνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΙΓΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	έφθ. Οζάκαν 6 'Ιουν.
ΑΙΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίδιαν»	58	10018	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 'Οκτ.
ΑΙΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίδιαν»	58	10018	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 'Ιουν.
ΑΙΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίδιαν»	58	10020	έφθ. Σπάττ 28 Μαΐου
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άργει Τζάκονδιλλ ἀπό 1 Νοεμ.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 29 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρο»	44	7058	άργει Χαλκίδα ἀπό 3 Σεπτ.
ΑΙΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	άνεχ. Χαδάνα 26 Μαΐου διὰ Καρντένας
ΑΙΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεχ. Γιαβάτον 26 Μαΐου (διατανάς) ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΙΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	διπλής Παναμά ἀπό 2 Μαΐου διὰ Τόκιο
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Όνάσης	54	29440	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άνεχ. Φρίποτ 30 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (παν.)		έτ. «Ριταλές»	25	2323	άργει Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουν. διὰ Λαττάκια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίδιαν»	56	20926	άνεχ. Σιδόνα 1 'Ιουν. διά Μιλάζζο έφθ. 4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.		έτ. «Σάν Νικόλαι»	43	2908	έφθ. Τάιν 10 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	άνεχ. Κατάνων 28 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιθίδης»	42	7066	άργει Χαρούντης ἀπό 31 Αύγ. 1962
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άργει Γένοβην ἀπό 26 Μαΐου 1961
ΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	διπλής Σουεζ 6 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΑΛΑΜΠΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7167	έφθ. Λά Γκούαρα ἀπό 27 'Απρ.
ΑΛΑΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΛΑΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Λιδερόπουλ ἀπό 12 Μαΐου
ΑΛΑΧΕΙΔΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΛΑΧΕΙΓΡ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7183	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ		έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Αύγ. 1962
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Λιθάνου)		παναμακή εταιρία	42	7177	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουν. διά Ρεοίφ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	έφθ. Ν. Υόρκην 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν»	55	21075	άνεχ. Μιζουσίμα 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έλληπνικά ουμφέροντα	42	3182	άνεχ. Ιμιγκαχ 7 'Ιουν. διά Δουγκέρκην
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	57	11976	έφθ. Θορ Ρίθερς 6 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Χούστον 4 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Άδωνις»	42	7044	άνεχ. Πόρλον 3 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλητόραντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 31 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά ουμφέροντα	43	10526	έφθ. Μούτιλ 19 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Βακαμασοῦ 30 Μαΐου διά Καλιφορνίαν
ΑΝΝΑ ΛΟΥΓΙΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίριον»	44	10505	άνεχ. Σεβάννα 30 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Μάζι 18 Μαΐου διά Ναχότκα
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόνι»	44	7259	άνεχ. Χαλκίδα 25 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΝΤΙΟΦΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	έφθ. Κόλμπο 7 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	άργει Καλαμάτα ἀπό 15 'Ιουλ. 1962
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 31 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)		N. Βαλόρα	48	6259	έφθ. Βεραΐα 3 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)		έτ. «Γκρίνθιλλ»	43	7244	έφθ. Κόλμπο 7 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντοϊφάι»	44	1589	άργει Χαλκίδα ἀπό 13 Μαΐου
ΑΟΥΡΟΡΑ (Λιθάνου)		έλληπνικά ουμφέροντα	24	4436	διπλής Θεούτων 8 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. θαμαγκούσταν 24 Μαΐου διά Νοθορωσικήν
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεζ»	42	6706	άνεχ. Ρόττερνταν 31 Μαΐου διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιθ.)	(N.A.T.)	A. Κατωνέωρης	40	1280	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	διπλής Σουεζ 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούνιτας»	35	4965	έφθ. Γενόβαν 31 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεξ»	42	7176	άνεχ. Χιροκάτα 8 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτες	30	4557	έφθ. Λιδόρων 6 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνα»	58	23626	άνεχ. Σπαλάτον 1 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΡΙΚΑ (λ.)		έτ. «Ερυτεῖς»	19	2395	άνεχ. Σεβάννα 28 Μαΐου διά Βαμπόδα
ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	διπλής Σουεζ 9 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης	37	4635	έφθ. Βεραΐα 1 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεχ. Βεραΐα 13 'Ιουν. διά Σύρον
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρικουρούτα»	44	6995	έφθ. Βέρα Κρούζ ἀπό 10 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτες»	44	7216	διπλής Εσκουμπαΐνας 2 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριώνα»	28	1707	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερυπης»	44	7159	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Καλ.) 31 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	άργει Πέραμα ἀπό 14 'Ιουν. 1962
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)		Δ. Εύθυριον & Σία	43	7303	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινος Κομιέροιαλ»	32	3848	άνεχ. Πόρτ Όχα 31 Μαΐου διά Γερμανιαν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)		έτ. «Σοράγια»	37	2409	έφθ. Μογκαντίσκο 31 Μαΐου
ΑΡΡΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόνο»	48	11319	διπλής Εσκουμπαΐνας 2 'Ιουν. (διαταγής)
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουν. διά Ριγιέκαν

ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Θήρα» ..	53	13415	έφθ. Βιλελμοσχάφεν 7 'Ιουν.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σουπέριορ» ..	44	14243	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουν. δι' Ελλάδα αργεί Πέραμα από 17 'Ιουλ. 1962
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Φοίνικη» ..	34	1465	έφθ. Χαδάνα 5 'Ιουν.
ΑΣΤΗΡ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αστήρ» ..	50	5234	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Φορμενταντόρ» ..	56	8370	έφθ. Μένα Άμπτουλά 6 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	58	20451	διπλήθ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	49	17094	έφθ. Όριαν 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	49	9869	έφθ. Όριαν 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	54	9833	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	57	24831	έφθ. Μασαλίαν 5 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	58	18180	διπλήθ. Σουεζ 9 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	60	18180	εις Χάμπτον ρόδας από 5 'Απρ. (επισκευα)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	55	12985	άνεχ. Ν. Ύφρην 31 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	53	11322	άνεχ. Κιουρασά 2 'Ιουν. διά Μαρακάιπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	53	12696	έφθ. Κιουρασά 30 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	53	12712	έφθ. Ν. Ύφρην 8 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	52	11524	άνεχ. Τρίνινταντ 3 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	56	14839	άνεχ. Μαϊμι 4 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	52	10930	άνεχ. Κιουρασά 7 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	48	10928	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αταλάντικ» ..	49	10908	διπλήθ. Κωνσταντίνου πολιν 4 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου) ..			«Σπηνγούσελλα» ..	44	7125	διπλήθ. Σουεζ 1 'Ιουν. διά Ερυθράν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κονκόρτια» ..	43	7257	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου δι' Αντούρατς
ΑΧΙΛΛΕΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αχιλλέτ» ..	41	5281	
ΒΑΛΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σουμπρέμ» ..	43	6872	εις θέσιν 38.9 Β. — 128.36 Α. από 28 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ολίμπιαν» ..	44	7192	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 30 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Φίλια» ..	42	6453	έφθ. Άλμερια 2 'Ιουν.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σιρικόρι» ..	41	6339	έφθ. Κολόμπια 6 'Ιουν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	N.	Γουλανδρής ..	58	26566	άνεχ. Κούρες 8 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάγκο» ..	58	11623	άνεχ. Λίθερπουλ 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Νουέρα Βιστα» ..	57	11623	διπλήθ. Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίν» ..	56	8638	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαΐου διά Βενετίαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς» ..	58	23626	
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα ..	42	7286	άνεχ. Βιλελμοσχάφεν 6 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Άντες» ..	56	9462	έφθ. Μιζουσίμα 5 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Βόγλα» ..	55	9462	άνεχ. Όζακαν 6 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αστούριας» ..	44	7113	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Νίμαρ» ..	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σέντραλ» ..	45	7253	διπλήθ. Παναμά 26 Μαΐου διά Στεττίνον
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρακάιν» ..	45	7256	έφθ. Σάντος ρόδας 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρινέλλα» ..	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΩΝ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πουέρτο Σεγκουρού» ..	53	9149	άργει Πέιραιος από 1 'Ιουν. 1962
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Άταλάντικ Όιλ» ..	54	18790	έφθ. Πόρτ Σαιδ 31 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εβερεστ» ..	35	5028	άνεχ. Μαντράς 3 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πρόσπερο» ..	43	7166	άργει Χαλκίδα από 23 'Οκτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Άιτζιαν» ..	41	5270	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 'Ιουν.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.) ..		έτ.	«Πάντρε» ..	39	10051	διπλήθ. Σουεζ 25 Μαΐου διά Κίναν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γιολάντα» ..	40	5550	έφθ. Δουβλίνον 5 'Ιουν.
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εύτυχια» ..	45	7240	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 7 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μέντη» ..	27	2766	έφθ. Χούλλ 2 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν» ..	44	11873	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε» ..	56	20668	διπλήθ. Λίζαρπτ 6 'Ιουν. διά Σέλλ Χάφεν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.) ..	(N.A.T.)	άδ.	Γουλανδρής ..	57	8884	άνεχ. Αμπέρσαν 2 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΓΚΥΦΑΔΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γλυφάδα» ..	44	7244	διπλήθ. Αγ. Βικέντιον 2 'Ιουν. διά Μπουενός Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	57	26032	διπλήθ. Σουεζ 22 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Γλέιντη» ..	54	28323	άνεχ. Αμμουδιν Μπαίν 23 Μαΐου διά Σλάγκεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΑΝΤΡΥ (γ. πληρ.)		έτ.	«Γουόρλην Γλέιντη» ..	57	13750	άνεχ. Βρέμην 6 'Ιουν. διά Λοντόντερρου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΓΝΤΑΝΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Διεθνής» ..	55	20432	άνεχ. Λός Αντίζελες 2 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πανούσεανικ» ..	55	25317	διπλήθ. Σουεζ 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ» ..	54	20580	άνεχ. Ωλαδέλφειαν 31 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ Ι'Σ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Διεθνής» ..	54	20431	άνεχ. Ν. Ύφρην 3 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Όιλ» ..	57	13750	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΣΠΟΡΕΡ ..		έτ.	«Ομοίσια» ..	61	11971	άνεχ. Σίνκαπούρην ρόδας 8 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Τοέστος Μπαίν» ..	57	25489	άνεχ. Σίνκαπούρην ρόδας 24 Μαΐου διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	57	25490	διπλήθ. Σουεζ 8 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κίγκ Ούιλλ Μπαίν» ..	57	26031	άνεχ. Ωλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μπόλκαρ» ..	43	12805	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 3 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙ-ΓΙΝΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	43	14025	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γ. Τρεντίζιον» ..	44	12853	διπλήθ. Παναμά από 28 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	43	14309	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 30 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Λήτζιον» ..	43	7244	έφθ. Ναυκόγια 28 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Λάκ» ..	42	7257	διπλήθ. Παναμά από 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	43	7230	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤY ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Τάνκερς» ..	49	18226	άνεχ. Περα. Κόλπον 1 'Ιουν. διά Γενόβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Απόλλων» ..	43	14500	έφθ. Κοκούμπο 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	58	20546	έφθ. Σκαραμαγκά 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	57	27902	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν. διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	57	20533	άνεχ. Μελβούρνην 27 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'Σ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Πίγ» ..	49	13956	έφθ. Αμβούργον 4 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλην Σῆ» ..	53	12877	έφθ. Μπαχαμίνες 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ.	«Ηστον» ..	58	11201	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 4 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαούν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχος ..	43	12793	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μέρκιουρον Τάνκερς» ..	55	20165	διπλήθ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 'Ιουν. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Κάρος» ..	44	12805	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 5 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πληρώμα) ..		έτ.	Νιάρχος ..	58	11200	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Μερκοντίλε Τάνκερς» ..	58	25888	άνεχ. Μπαλύμπα 15 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΡ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχος ..	44	13005	άνεχ. Κολούμπια 31 Μαΐου δι' Σαβάννα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΙΤΙΣΔΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Αφροδίτη» ..	43	12846	έφθ. Σαδίνα 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΙΤΙΣΔΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	Νιάρχου ..	59	9171	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΔΑ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίενταλ» ..	52	12705	έφθ. Κοοίν 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΔΑ ΙΙΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίενταλ» ..	53	12705	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΠΙΤΣ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικό συμφέροντα ..	43	14000	άνεχ. Τόκιο 28 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΓΟΥΡΙ ΣΤΑΡΙΚΟΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Ατάλας» ..	41	6911	διπλήθ. Τούρκογκού 31 Μαΐου
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Γρανίκος» ..	44	7282	έφθ. Ν. Όρλεάνην 27 Μαΐου
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Σεγκόδια» ..	56	10180	άνεχ. Γενόβαν 29 Μαΐου διά Ν. Ύφρην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ.	«Πάλμα» ..	44	7207	έφθ. Σαντιέγκο 4 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ.	«Εσπεράντζα» ..	29	2935	έφθ. Πόρτ Αλιβέρου 4 'Ιουν.
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)						

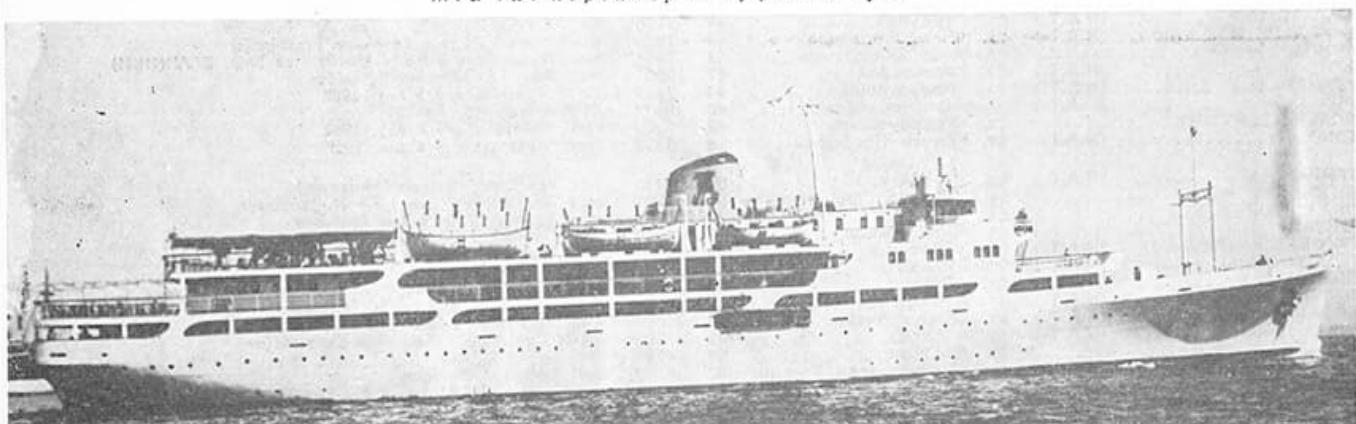
ΕΒΜΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	«Φαουντέσιον 'Αρμαντόρες»	43	8184	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Κολόμπο
ΕΖΕ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσοντή»	39	6797	άνεκ. Ταματάθη 2 'Ιουν. διά Μανακάρα
ΕΙΡΗΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιούντα 'Άρενας»	29	6941	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσογκικ»	42	7210	άνεκ. Μόζι 9 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7261	διπλής Παναμά 8 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΕΔΕΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	έφθ. Κορούννα 5 'Ιουν.
ΕΔΕΝ Κ.	(N.A.T.)	Α. Θραγκίστας	44	7189	εις Ρόττερνταμ ύπό παραλαθήν
ΕΔΕΝΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7254	άνεκ. Λός Αντζελες 31 Μαΐου διά Καλλάο
ΕΔΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	«Καργκοένα Ιντερνάσ.»	22	1953	άνεκ. Γάνδην 6 'Ιουν. διά Γκρητ Γιάρμουθ
ΕΔΑΗΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άραγκουσα»	38	5500	άνεκ. Κόμπι 28 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΕΔΑΗΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Παπαχρήστιδην	58	13066	έφθ. Βοστώνην 5 'Ιουν.
ΕΔΑΗΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11680	άνεκ. Βομβάνη 4 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΕΔΑΗΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας»	43	2878	διπλής Μπρόνομποττελ 23 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΔΑΗΗΜΑΡΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα»	44	7051	άνεκ. Γάνδην 6 'Ιουν. διά Γκρητ Γιάρμουθ
ΕΔΑΗΗΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμπάρ»	35	4963	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΔΑΗΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 4 'Ιουν. διά Σουέζ
ΕΔΑΗΗ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεκ. Βαλτιμόρων 7 'Ιουν. διά Σέβεν Αϊλαντς
ΕΡΙΕΤΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Ζοζέ»	43	7272	διπλής Κωνιόπολιν 15 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άργει Κυνδούρουραν ύπό 8 Αύγ. 1962
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	έσθ. Σλίτε 5 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Άμβούργον 7 'Ιουν.
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφούντε»	29	4248	άνεκ. Γάνδην 30 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεκ. Τζακάρταν 5 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18730	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 4 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπουν Τάνκερς	56	30150	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 12 Μαΐου
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μπραζίλιο»	58	14606	άνεκ. Περο. Κόλπον 4 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΕΦΕΣΟΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέυμαρ»	49	17613	διπλής Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	
ΖΕΟΥΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	διπλής Σουέζ 8 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΖΕΟΥΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βίπτα»	43	7273	εις Ν. Όρλεανην ύπό 16 Δεκ.
ΖΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίνονθα»	37	1917	διπλής Σουέζ 8 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγιες»	30	1569	έφθ. Βασιλείου 27 Μαΐου
ΗΑΕΚΤΡΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παλμέα»	45	14418	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδέλλα»	57	10173	άνεκ. Σαλαβάρδ 6 'Ιουν.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	διπλής Σουέζ 25 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΗΣΤΠΙΟΡΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάκης»	37	1166	έφθ. Σουάνην 1 'Ιουν.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7260	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλπάρ»	44	7194	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσκά»	45	7252	άνεκ. Τζ μποτι 6 'Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	6529	έφθ. Κολόμπο 14 Μαΐου
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	διπλής Μπρόνομποττελ 25 Μαΐου διά Στεττίνον
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναστλαντίκα»	43	7188	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα»	42	7205	άνεκ. Βρέμην 20 Μαΐου διά Σάν Ζουάν
ΘΟΥΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Ραδένναν 1 'Ιουν.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ Μαρίν»	42	7162	έφθ. Κάδεζ 7 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	42	9853	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουν. δι' Αμμουάιν Μπαίν
ΙΑΝΘΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	12102	
ΙΑΛΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	άνεκ. Περο. Κόλπον 20 Μαΐου διά Κικούμα
ΙΙΜΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασούνιον»	20	2253	διπλής Κωνιόπολιν 6 'Ιουν. διά Βάρναν
ΙΝΒΙΚΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούποκιο»	44	12646	έφθ. Γάουλετ 3 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεκ. Γλασκώνην 30 Μαΐου διά Κομώ Μπαι
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλά»	44	7176	άνεκ. Γιοκοάμαν 8 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	53	13555	άνεκ. Τρινιταντ 31 Μαΐου διά Ριο 'Ιανέριο
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαφιάρα»	56	10422	άνεκ. Βρέμην 20 Μαΐου διά Σάν Ζουάν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαντφόρτη»	63	13517	έφθ. Ραδένναν 1 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Κάδεζ 7 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλά»	44	7198	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουν. δι' Αμμουάιν Μπαίν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	53	13485	έφθ. Σίδενεύ 31 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούνέβα»	17	1295	εις Ναγκασάκι ύπό 18 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΤΟΥΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπδα»	43	7297	άργει Κυνδούρουραν ύπό 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντορίνη»	42	7020	άνεκ. Λάς Πάλμας 15 Μαΐου διά Χαδάναν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	εις Αμπελάκι 1 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	διπλής Γίβραλτάρ 30 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βίερνες»	11	1881	διπλής Γίβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερον Τιμπερ»	30	2377	εις Πειραιά δάπ. 11 Φεδρ.
ΚΑΛΛΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Γένοβαν 30 Μαΐου
ΚΑΛΗ Λ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	διπλής Γίβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΪΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλθιόσα»	35	5103	διπλής Παναμά 27 Μαΐου διά Σάν 'Αντώνιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεντ»	29	2666	έφθ. Καζαπαλάγκαν 4 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλας»	21	1498	έφθ. Βαρκελώνην 19 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλια»	43	1790	άνεκ. Παλέρμο 7 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	18000	διπλής Κυνιόπολιν 6 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίαντζια»	56	10015	έφθ. Μπαλένδρειαν 31 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(N.A.T.)	I. Ν. Νομίκος	07	1075	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουν. διά Γάζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοί Ανάργυροι»	41	2866	άνεκ. Χουέλδα 7 'Ιουν. διά Χάρτελεπούλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαναπή»	43	2874	άνεκ. Αντεν 20 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάντης»	24	2060	έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	άνεκ. Πόλυμηνουρού 7 'Ιουν. διά Τζιμπούτη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Σαλάβερρο 2 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	έφθ. Τάμπαν 6 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΑΝΕΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτές»	43	6988	άνεκ. Τζιμπούτη 31 Μαΐου διά Βαμπόλα
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σομέλγκα»	38	5199	εις θέσιν 6.57 B - 73.13 A. Ιουν. 3 (προσήραξε)
ΚΑΡΝΕ ΙΣΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Νιού Χάφεν 25 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΔΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	άνεκ. Τζιμπούτη 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσαιαν	43	7033	άνεκ. Γένοβαν 31 Μαΐου διά Γίβραλτάρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Πούλο Μπούκουν 2 'Ιουν. διά Χόρ αλ Αμάγια
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	7144	άνεκ. Νάρκιο 18 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεκ. Τζ μπούτη 14 Μαΐου δι' Ισπωνίαν
ΚΕΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 2 'Ιουν. διά Βίζαγκαπατνάμ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άργει Σεπτεμβρίου 21 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκον»	56	21131	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 8 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 28 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Τασσίδηρης	27	5411	έφθ. Μορμουγκάδα 21 Μαΐου
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουίντη»	59	10400	έφθ. Σάντος 17 Μαΐου
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντούλας»	42	7176	άνεκ. Βίζαγκαπατνάμ 26 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	διπλής Παναμά 20 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόνια»	44	7159	έφθ. Μάντζεστερ 8 'Ιουν.
ΚΟΜΕΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 28 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΚΟΝΔΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούιλλα»	19	2949	έφθ. Ρεουνίον 4 'Ιουν.
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναστλαντίκ Κέρριερ»	44	7299	έφθ. Σουαντ 3 'Ιουν.
ΚΟΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	διπλής Κωνιόπολιν 3 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
ΚΟΡΜΟΡΑΙΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Κόμπιε 3 'Ιουν.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινκούερας»	56	10567	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Χιροχάτα
ΚΟΡΣΑΓΙΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησερον Σῆ Τράνσοπορτ»	62	14963	άνεκ. Σιδε

ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λαιμόπηριαν»	56	4031	έφθ. Πουέρτο Μπάρριος 31 Μαΐου
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκλάρα»	56	24305	διήλθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδα από 25 'Ιουν. 1962
ΚΥΠΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Τροδίτις»	43	7230	άνεχ. Ριγέκαν 4 'Ιουν. διά Ρέτζιο
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ναϊάκ»	44	2896	έφθ. Σαντάντερ 29 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	διήλθε Θεούταν 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκαναντέρος»	45	6172	άνεχ. Καλλάο 7 'Ιουν. διά Μπ. Αὔρες
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	διήλθε Σουέζ 31 Μαΐου διά Περ. Κόλπον
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάργκα»	56	23880	έφθ. Ρότερνταμ 4 'Ιουν.
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Δευτέρει»	43	7176	άνεχ. Μαζουλιπάτνιμ 25 Μαΐου (διαταγάς)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (θ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μίραμόντε»	53	13406	έφθ. Ρότερνταμ 17 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Βίτσα»	43	7109	έφθ. Χαϊδρύκ 25 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άτλαντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Αύγ. 1962 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΙΝΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τορρές»	62	11246	έφθ. Μορμουγάκο 4 'Ιουν.
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρθενίντα»	43	7118	άργει Χαλκίδα από 14 Σεπτ.
ΛΟΥΣΙΟΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελβίρα»	44	7244	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΛΥΔΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλας»	43	7257	έφθ. Κωνστάντζαν 18 Μαΐου
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Θήατρ»	43	10521	άργει 'Οραντζ από 18 'Ιαν. 1961
ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λώρη»	43	2847	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόθια»	49	5685	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 29 Μαΐου διά Σουέζ
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Δάμνιπτρα»	37	4838	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 1 'Ιουν. διά Τσιτταγκόκ
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάστουλ»	18	920	άργει Πέραμα από 17 Φεβρ. 1962
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μακζούμε»	43	7145	άνεχ. Χαδάνα 16 Μαΐου διά 'Αντιλλας
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ζαννής»	45	3549	άνεχ. Καλκούτταν 11 'Ιουν. διά Λαττακία
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Εστέρελλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Πόλων 31 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	44	7072	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιουν. 1962
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΡΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Παρανάλτα»	43	7189	έφθ. Φιλαδελφειαν 7 'Ιουν.
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσαν Κάρυκο»	57	20564	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λάς Πέρλας»	32	1595	εις Σπέτζαν από 14 'Απρ.
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Μαουρίτοιο»	25	1473	άνεχ. Βαλένθια 7 'Ιουν. διά Σεβίλην
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρουόσου»	27	1554	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 'Ιουν. διά Κοσσαΐρ
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάουθερ Κρός»	44	7289	έφθ. Τσαρλεστον 5 'Ιουν.
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας και Πλατῆς	30	4620	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 31 Μαΐου διά Σουέζ	
ΜΑΡΓΚΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φωάιν»	62	8951	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπτροφάνης»	29	2569	εις όρμο 'Αγ. Γεωργίου (πτησικευαί)
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάννα»	43	8426	άνεχ. Ρότερνταμ 30 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	44	7254	άνεχ. Τέκιο 18 Μαΐου διά Νανάιμο	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαγκλιβέρας»	45	8965	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Πότι.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Αργκουλ»	38	5548	άνεχ. Σιδέν (Ν.Σ.) 1 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριφορτίνα»	43	7202	έφθ. Μορμουγάκο 5 'Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρή	51	11022	άνεχ. Τάραπας 18 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού	
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάριδικ»	52	11169	άνεχ. Κολόμπο 3 'Ιουν. διά 'Αμπαντόν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε	(N.A.T.)	έτ.	«Πανούάτρα»	61	8951	έφθ. Τεργεστην 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΒΙΚΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάρικ»	40	5110	άνεχ. Ταμπικό 4 'Ιουν. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	άργει Χόρρουτς από 8 Νοεμ.	
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Φραγκιστα»	43	7253	έργει Καλαμάτα από 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	44	7279	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Βιαλέλα»	21	1897	διήλθε Μόντρεαλ 7 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπούενο»	63	15700	έφθ. Πέρσα 29 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	44	7150	έφθ. Ινισόν 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριπάσα»	44	10445	έφθ. Κολόμπο από 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίπασα»	43	7234	άργει Ελευσίνα από 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριφορτόνα»	43	7232	διήλθε Κωνάριον 25 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΛΙΝΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάρικ»	40	5147	άργει Χαλκίδα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροεδίτοιο»	46	2270	άνεχ. Γκράντον 7 'Ιουν. διά Αμδέρσαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αρκουλ»	43	7263	έφθ. Μπ. 'Αύρες 24 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τράνσοπορτ»	44	7251	άνεχ. Τορόντο 10 'Ιουν. διά Αμδένγρον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κόδσικι»	56	23871	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Πέρα. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπαλμπόδα»	54	18763	άργει Χαλαμάτα από 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λέδαντ Σίππιγκ»	48	2346	άνεχ. Βηρυττόν 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΑΤΑΟΙΑΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντέμη»	20	1512	άνεχ. Βηρυττόν 9 'Ιουν. διά Ρεβί
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νόρθ Πάσιφικ»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 7 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΑΙΑΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 30 Μαΐου διά Ιταλίαν
ΜΕΛΙΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ινκαϊκα»	45	7264	άργει Κυνόσουραν από 26 Αύγ. 1962
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Κόμπη 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουεύτ - Ιντιες»	44	7150	άνεχ. Βηρυττόν 9 'Ιουν. διά Ρεβί
ΜΕΡΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λατούριας»	43	7234	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 6 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΕΡΣΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	40	5147	εις θέση 50.3 Β. — 3.53 Δ. 'Ιουν. 2 διά Ην. Πολιτείας
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νόρο Σιουρόπα»	46	2270	άνεχ. Τσάρλεστον 8 'Ιουν. διά Τζάκοσονιλλ
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Τζιμπούτι από 27 'Απρ. διά Μπελαδόν
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. Πόρτο των Πενταράς 26 Μαΐου (προσήραξε)
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Κόμπη 8 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ξ	(N.A.T.)	έτ.	«Μάιρον»	44	7176	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1962
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικό» συμφέροντα	57	12683	εις θέση 4 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντιέγκο»	29	6984	άνεχ. Σημόπου 4 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΜΠΑΖΑΙΙ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπαπέτρος»	45	7176	άνεχ. Σιραγιάλ Σοθρέριν 6 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	έλληνικά συμφέροντα	44	7070	εις θέση 53.3 Β. — 3.53 Δ. 'Ιουν. διά Πολιτείας
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φροντέρα»	43	7084	άνεχ. Κόμπη 8 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπετακρούζ»	57	10661	άνεχ. Τζιμπούτι από 27 'Απρ. διά Μπελαδόν
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικό» συμφέροντα	40	7159	εις θέση 8 'Ιουν. διά Βρέμην 7 'Ιουν.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκαραγούσιν»	42	7303	άργει Καλαμάτα από 6 Αύγ. 1962
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίπια Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Ν. 'Υόρκην
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Σπέτσαι»	28	4778	άνεχ. Βενετίαν 4 'Ιουν. διά Σπαλάτον
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Νιούπορτ 2 'Ιουν.
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ανεμοι»	45	3486	έφθ. Ελαϊκι 3 'Ιουν.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ξ'Οριεντ»	43	7092	έφθ. Χαϊφογκ 12 Μαΐου
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Στάρο»	57	23690	άνεχ. Χονσουλόπ 3 'Ιουν.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αξιαλλεύση»	58	12624	άνεχ. Σαιν Τζόν 2 'Ιουν. διά Λέσ Πάλμας
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάργκραντ»	58	24063	διήλθε Τρίνιταν 3 'Ιουν. διά Λέσ Πάλμας
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Αττις»	42	7227	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουν.
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	38	4996	έφθ. Λιέπρεπούλ 28 Μαΐου
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πολαρίς»	42	9730	άνεχ. Μελέρουρην 21 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πέργκα»	52	1267	άνεχ. Πέρα 7 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πετρόλεουμ»	53	12395	έφθ. Αρούμπαν 3 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντά Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Συρακούσας
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λειβάδια»	43	7121	άργει

ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	έφθ. Βενετίον 5 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	«Τρανσόεαν Φράύτερ»	44	14800	διηλθε Ούζάν 24 Μαΐου διά Καναδά
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνευ. Τσάρκεστον 13 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνευ. Μπαχρέιν 7 'Ιουν. διά Ράς όλ. Χαφζί
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα 'Άρμι»	52	12029	διηλθε Σουεζ 7 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπων
ΝΟΣΤΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	52	12557	άνευ. Βορδην 29 Μαΐου ειά Μένα Σαούδ
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ»	44	7061	άνευ. Πειραιά 31 Μαΐου διά Βέρναν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντνγουορντ»	58	17743	άνευ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουν. διά Χιέρρο
ΝΤΕΛΩΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊζ»	58	13545	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διέ: Χόμπτον ρέδς
ΝΤΕΛΩΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντερπράϊζ»	61	13198	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΕΛΩΙΚ ΛΚΑΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊζ»	59	13545	άνευ. Βανκούβερ 17 Μαΐου διά Νότ. 'Αφρικήν
ΝΤΕΛΩΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν 'Εντερπράϊζ»	63	13500	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουν.
ΝΤΕΡΜΠΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν»	58	10396	άνευ. Τρίνινταν 4 'Ιουν. διά Καναδά
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοθιγκείτορς»	60	13847	διηλθε Παναμέ 8 'Ιουν. δι: 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμοράνια»	58	10483	έφθ. Αμαγκασάκι 3 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»	55	11209	έφθ. Ριο 'Ιανέρο 6 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Μπλασάν 20 Μαΐου
ΝΤΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατανάσια»	43	7237	άνευ. Βαλτιμόρην 14 Μαΐου διό Θιουτάντ Μπολιθόρ
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσλουλτη»	56	10486	άνευ. Γιαβάτων 30 Μαΐου δι: 'Αιμέρσον
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Σάντα Μάρτα 18 Μαΐου
ΟΛΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομαν»	43	7199	διηλθε Μπρόνιμποττελ 16 Μαΐου διέ Γδυνιαν
ΟΛΓΑ Β. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	21	1410	έφθ. Άλιδρειαν 5 'Ιουν.
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνι»	43	6704	διηλθε Σουεζ 6 'Ιουν. διά Ραγγαύν
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνευ. Περο. Κόλπων 3 'Ιουν. διά Ραδένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	άνευ. Μορπιλ 1 'Ιουν. διά Καρπαγκένα (Κολ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	άνευ. Περο. Κόλπων όπω 28 'Απρ. διά Κικούμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωνάσο»	58	27602	άνευ. Άρι άρ Γκραιν 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	εις Ρόττερνταν όπω 27 'Απρ. 1962
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	έφθ. Μένα 'Αμπντουλλά απω 1 Μοΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτριδ»	53	14009	διηλθε Σουεζ 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άνευ. Περο. Κόλπων 8 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13578	άνευ. Μένα 'Αμπταυλλά 21 Μαΐου (διαταγόδ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	διηλθε Σουεζ 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	άνευ. 'Αμπουργον 7 'Ιουν. διά Ελενζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709	άνευ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΛ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713	άνευ. Ν. 'Υόρκην 9 'Ιουν. διά Ταμπίκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρο»	59	23280	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	άνευ. Τενερίφε 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ»	55	18790	άνευ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου διά Μπαχαγκούρε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κάλουντηποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595	σιηλε Σουεζ 4 'Ιουν. έια Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	όνευ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	17792	όνευ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	όνευ. Μοντεβίδεο διά Μπαντάρ Μασάρ 7 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	όνευ. Ντουράν 30 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	όνευ. Κιεμπράο 3 'Ιουν. (δισταγός)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσπορτ»	59	37958	όνευ. Ράς Τονσύρα 6 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	60	37744	όνευ. Άρι άρ Γκραιν 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	58	27602	έφθ. Βαντι Φέρμον 7 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άνευ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. δι: 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580	άνευ. Λονδίνον 28 Μαΐου δι: 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανοσαάντο»	54	20611	άνευ. Μπ. "Αύρες 5 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	

**"ΝΑΥΤΟΤΕΧΝΙΚΗ,,
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΙΩΑΝ. ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΗΣ**
ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΣ . ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ - ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΑΙ - ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΩΝ 15 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 464.454

Μία τῶν κυριωτέρων έργασιών μου



Μελέτη, Σχέδια και Έκτέλεσις ριζικής μετασκευής του ex AVP 54 εις τὸ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ Δ)Π «ΡΟΔΟΣ».

ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ. - ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ & ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ. - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ & ΙΣΧΥΟΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΟΙΝΟΠΟΙΙΤΙΚΩΝ, ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΩΝ & ΆΛΛΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ. ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΑΝΕΓΕΡΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομονοία»	44	7297	άνεχ. Πούλη Μπούκορ 27 Μαΐου δι' Αν. Πακιστάν
ΟΠΠΟΡΤΟΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπέσσα»	56	21093	άνεχ. Ρέτερτόνα 7 Ιουν. διά Μπάνιας
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Σάν Νικολας 6 Ιουν. διά Ρίο Ιανέριο
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Καραϊβικήν
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηατερν Στάρ»	44	7254	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	έφθ. Μορπι 31 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερι»	43	8615	Σιάτιθ Παναμά 17 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούλφ Φράύτερ»	44	7176	έφθ. Οζάκαν 1 Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	εις Μτ. Αύρες από 12 Δεκ. (έπισκευαι)
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερι»	45	7211	άνεχ. Πειραιάς 12 Ιουν. διά Σύρου
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	διήλθε Παναμά 6 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ούαιτ»	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 28 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	διήλθε Παναμά 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7176	άνεχ. Καλλάρ 5 Ιουν. διά Γκουαγιακίλλ
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σή»	43	7167	έφθ. Οζάκαν 10 Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Ντακάρ 1 Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπητάντ»	43	7261	όργει Χαλκίδα από 18 Μαΐου 1962
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγιος»	58	10659	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	2742	άνεχ. Συρματάγια από 2 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Κούναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	30	2861	άνεχ. Ρίο Γκραντες 11 Μαΐου διά Μακάο
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Κρέστιου»	44	14250	εις Αμερικών από 3 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στυλίμα»	36	1974	διήλθε Κωνιόπολιν 1 Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Παρθενών»	43	7258	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 28 Μαΐου διά Σαγκάν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανίφικ Γιούνιον»	44	14238	διήλθε Παναμά 1 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	35	3506	άνεχ. Ρόττερντα 8 Ιουν. διά Μπότγουντ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Ταύλα 7 Ιουν.
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	άνεχ. Τέλλαν 6 Ιουν. διά Κελόρητο
ΠΕΡΙΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	5221	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Ιουν.
ΠΕΡΑ ΑΓΑΛΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτη»	43	7139	άνεχ. Μπόννυ 1 Ιουν. διά Σουάνη
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβι»	58	13581	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Ιουν. (διαταγάς)
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	όργει Χαλκίδα από 24 Μαΐου 1962
ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτα»	43	7134	όργει Χαλκίδα από 21 Δεκ.
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Νιού Ουτσιμίντερ 5 Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς»	43	7204	άνεχ. Κωνσταντζαν 2 Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σάλινας»	45	7067	έφθ. Ρίο Ιανέριο από 4 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροβίλιο»	62	11500	έφθ. Βαρκελώνη 6 Ιουν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κούπαρε»	57	8549	έφθ. Γκοτεμπουργκ 3 Ιουν.
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Γουαίνης»	38	256	έφθ. Κολουκταν 29 Μαΐου
ΠΟΠΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλόύκι»	42	2808	όργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάνκα»	43	7273	άνεχ. Βοστωνη 6 Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάτο»	59	13116	διήλθε Σουεζ 6 Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	42	7106	
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεχ. Τζιμπουτί 5 Ιουν. διά Γαλλίαν
ΡΑΖΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρπάντα»	44	7253	έφθ. Μανζανίλο (Κούνα) από 29 Απρ.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούε»	57	23693	άνεχ. Λος Αντζελες 5 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	διήλθε Τρίπολιν (Λιθάνου) από 16 Ιουλ. 1962
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	17	1292	έφθ. Τσιταγκόνη 22 Μαΐου
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	άνεχ. Κιουρασόο 2 Ιουν. διά Μπάσσας Τέρρε
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	έφθ. Πειραιά 6 Ιουν.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	έφθ. Σπέτζια από 6 Απρ.
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιαλ Εξπρέσσο»	11	1538	άνεχ. Ζάφειρ 31 Μαΐου
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	56	21028	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Ιουν. διά Κούναν
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Τζακάρταν 26 Β. — 38.27 Δ. Μαΐου 30 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσσο»	40	5349	άνεχ. Λος Αντζελες 5 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	7198	διήλθε Τρίπολιν 29 Μαΐου διά Στεττίνον
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7165	άνεχ. Κοκουρ 5 Ιουν. δι' Απάρρη
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ ΙΜΣ		έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	διήλθε Τρίπολιν 29 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθίσα»	36	5129	έφθ. Χάρτηπερούλ 4 Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2780	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Ιουν. διά Μανίλαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7257	άνεχ. Ντούλούθ 4 Ιουν. διά Βενετίαν
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνστο»	50	2736	όργει Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	έφθ. Σάφειρ 31 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (λ.)		έτ. «Βάλμαρ»	45	3161	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Ιουν. διά Κούναν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστίμ»	43	7260	άνεχ. Αλόρειαν 5 Ιουν. διά Γαλάται
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ (λ.)		έλληνικά ουμφέροντα	47	3775	άνεχ. Τζιμπουτί 30 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Ντούλούθ 4 Ιουν. (διαταγάς)
ΣΑΝΟΥΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερόζα»	40	5192	έφθ. Κεράστεις 7 Ιουν.
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	55	12340	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτά»	44	7238	έφθ. Οζάκαν 26 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	έφθ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 22 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	2802	άνεχ. Δαυδίνον 6 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	διήλθε Παναμά 4 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου δι' Αλγερίαν
ΣΑΝΝΗ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τέλφο Σ.»	45	12723	διήλθε Ρονάλντσαν 19 Μαΐου διά Γεννιαν
ΣΑΝΟΥΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τρά τερ»	44	10743	άργει Κυνόσουραν από 26 Ιαν.
ΣΑΠΦΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Αμπιτζέν 19 Μαΐου διά Γενόβαν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σούρ»	31	4704	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικα Μαρίνα»	45	10567	έφθ. Σανινόμποτος 6 Ιουν.
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7257	όργει Κυνόσουραν από 22 Αύγ. 1962
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	43	7131	άνεχ. Τρινιδάδ — Τρινιδάδ
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια	46	1059	έτ. Τρινιδάδ — Τρινιδάδ
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντονιον»	45	15100	έφθ. Αμερικαϊοι από 6 Δεκ. (έπισκευαι)
ΣΟΚΟΡΙ (λ.)		έτ. «Σοκόα»	50	5507	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Ιουν. διά Βρέμην

EMPIRE STEVEDORING C. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

General Agents:

GEORGE CARRAS, INC.

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO

ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	άνεχ. Κοκούρα 27 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	όργει Φούρκερο ἀπό 5 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζλα Σπέτσαι»	27	4966	όργει Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζλα Σπέτσαι»	30	4698	εἰς Βεντίαν ἀπό 19 Φεβ.
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Σιδώνα 7 'Ιουν. διά Πόρτλανδ (Με.)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Πόρτ Εβεργκλαντ 28 Μαΐου
ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	όργει 'Ελευσίνας ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούλαρ»	55	8799	διήλθες "Αγ. Βικέντιος 6 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΣΤΕΒΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπ»	44	7066	έφθ. Μπορντό (Μπαχ.) 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	άνεχ. Φρήρπορτ (Μπαχ.) 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	διήλθες Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Δυτ. Γερμανίαν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρούδων»	42	7203	άνεχ. Πούλα Μπούκορ 29 Μαΐου διά Σαδόνα
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	διήλθες Σουέζ 9 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θηριαν»	49	2496	έφθ. Ρουέν 3 'Ιουν.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Πάλμερ (Μαγ.) 31 Μαΐου διά 'Ιδιζα
ΤΖΕΤΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέριερς»	43	7231	όργει Τουνεζίστας ἀπό 27 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεχ. Λός "Αντζέλες 9 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΡΙΒΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άνεχ. Λός "Αντζέλες 26 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΤΖΕΝΝΥ ΗΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόποτα»	44	7176	όργει Ν. Ορλέανης ἀπό 11 'Οκτ.
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπιδος»	43	7251	έφθ. Τζιμπούτι 7 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόπα»	54	18717	άνεχ. Μπαντόρ Μασσόρ 7 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέπι»	30	2117	έφθ. Μονεμέλκον 24 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	έφθ. 'Ιννοσίμε 24 Μαΐου
ΤΙΡΥΝΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7256	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	άνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	έφθ. Κίελον ἀπό 10 Μαΐου
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Ν. 'Υόρκην 29 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσδίλ»	57	24027	άνεχ. Μιζουσίμε 30 Μαΐου διά Περσ. Κόλπου
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονον»	44	8597	έφθ. Ντουλούθ 4 'Ιουν.
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	44	7091	όργει Χαλκίδες ἀπό 21 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνοσάνα»	27	2457	έφθ. Αμπελάκι ἀπό 22 Νοεμ.
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστερίδην»	44	7247	έφθ. Μαλάγη 4 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρξ Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Ρέττερνταμ 9 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	έφθ. Βενετίον 22 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άνεχ. Γιαδόντων 3 'Ιουν. διά 'Οζάκα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουΐν»	47	15543	άνεχ. Σεμαίνους 8 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΦΑΝΙΜΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίλος»	44	7247	άνεχ. Σάν Ντιέγκο 20 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμάπινη»	57	21910	άνεχ. Γιοκαϊάς 5 'Ιουν. διά Χόρ όλ. Αμάγια
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	όργει Κυνέσουραν ἀπό 10 Δεκ.
ΦΑΡΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. Μαριν 'Εντερπράζ»	42	7231	άνεχ. Λός "Αντζέλες 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΤΑ ΜΟΡΓΚΑΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	1772	Ίδε 'ΓΙΑΝΝΗΣΑ, σημοία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέρσιαλ»	29	3958	άνεχ. Πειραιά 24 Μαΐου διά Ρουέν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Σ. Νιάρχου	63	53000	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσο»	44	7208	άνεχ. Πρόδιντεν 3 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Γουαίν»	36	2642	άνεχ. Ορνσκολότεβικ 6 'Ιουν. διά Πιτέα
ΦΛΩΡΑ Ά. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Τ. Αθανασιάδης	36	1400	έφθ. Βίγκο ἀπό 6 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΞ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	Λιφωνίης	45	10547	έφθ. Κινγκενερόφ 8 'Ιουν.
ΦΟΥΜΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	όργει Κυνέσουραν ἀπό 28 Αύγ. 1962
ΦΩΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Α.Λ. Τασβλίρης	44	7067	άνεχ. Καζαπλόγκαν 2 'Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Παναρέν

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΕΡΙΝΗ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ
ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,,

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ώρα 9
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώρα 14
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ — ΔΗΛΟΝ
— ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

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

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ
ώρα 10: διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ
ώρα 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.
» 18: διά ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ
ώρα 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΑΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18.30 διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ
ώρα 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

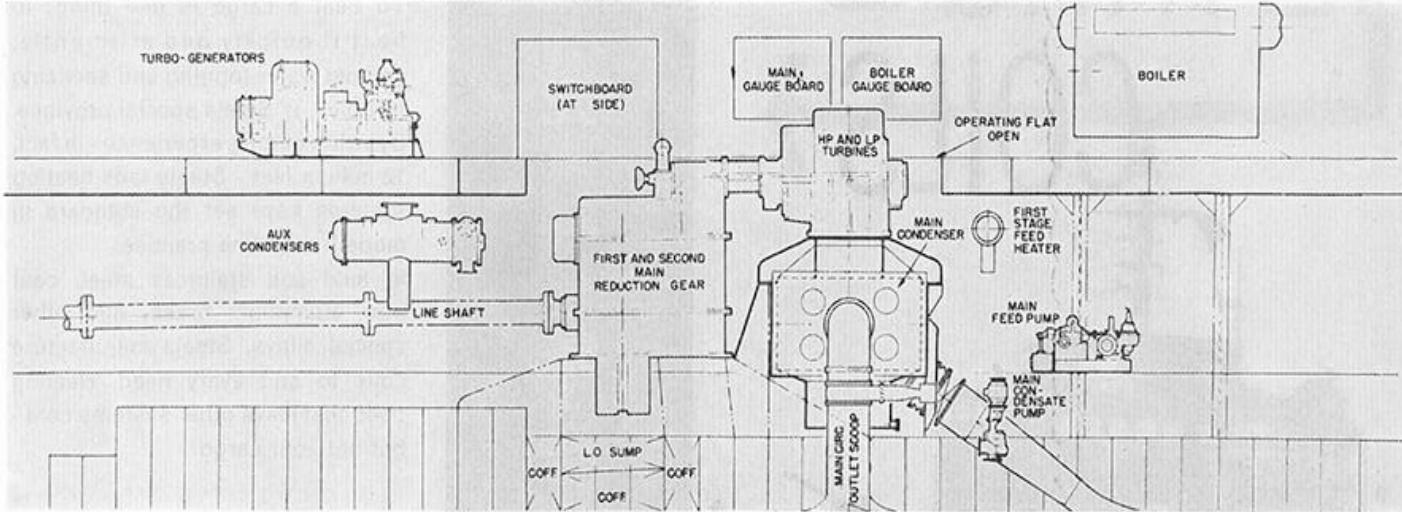
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΑΗΜΝΟΝ.

Πληρεφερία: Ακτη Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ὅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

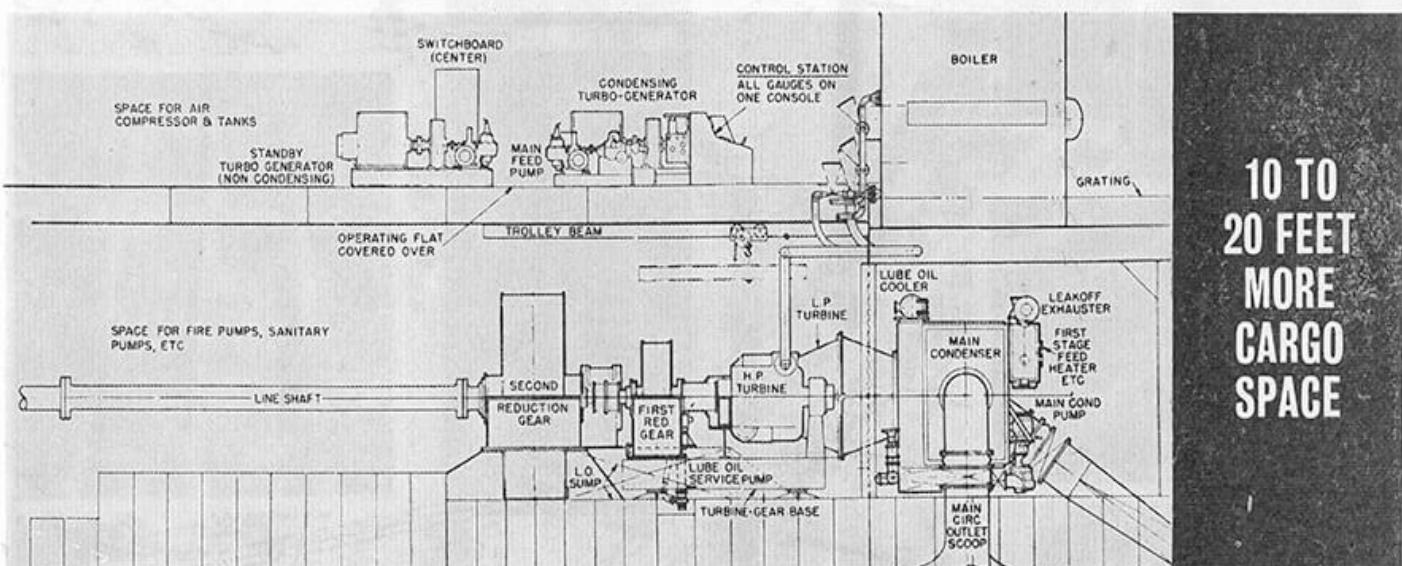
New GE marine steam plant MST-13 increases cargo space

The main design innovation of the General Electric MST-13 is a single plane arrangement of marine turbine-gear propulsion units. These units are distinguished by a basic rearrangement of components. The whole propulsion plant with turbine-gear condenser can fit in an engine room as short as 45 feet. This new arrangement gives you 10 to 20 feet more cargo space than a conventional turbine engine room, as you can see from the diagrams below. Boilers are above, yet still low enough in the ship for good stability. The

unit can be operated in a conventional way, but it is particularly suited for remote operation with an automated or highly mechanized engine room. For full information on the space-saving MST-13 marine steam plant, contact your nearest General Electric representative. International General Electric Company, Dept. 20-25 NC, 159 Madison Avenue, New York 16, N.Y., U.S.A. International General Electric Company of New York, Ltd., Lincoln House, 296-302 High Holborn, London W.C.1, England.



Simplified elevation of a conventional packaged power plant in a tanker now under construction in Europe.



**10 TO
20 FEET
MORE
CARGO
SPACE**

The same engine room with a new MST-13 unit. See how engine room length is cut when the single plane arrangement of turbine gear-condenser is used.

**See these distributors about dependable General Electric equipment
...for every ship design, for every operating condition.**

BELGIUM Evence, Coppée & Cie., Département COGETRIC, 522 Avenue Louise, Brussels 5.

DENMARK Skanacit A/S, Bredgade 32, Copenhagen.

ENGLAND International General Electric Company of New York, Limited, Lincoln House, 296-302 High Holborn, London, W.C.1.

FINLAND Oy Atomica AB, P.O. Box 6161, Helsinki.

FRANCE International General Electric France, S.A., 79, Champs-Elysées, Paris (8e).

GERMANY Lineta, Hopfensack 8, Hamburg 11.

GREECE General Industrial Electric Co., 9 Paparigopoulos St., Athens.

ITALY Cia. Generale de Elettricità (C.G.E.), Casella Postale No. 1786, Milan.

JAPAN General Electric Japan, Limited, 1, 3-chome Omote-cho Akasaka, Minato-ku, Tokyo

THE NETHERLANDS Mijnsen & Company, N.V., P.O. Box 979, Amsterdam-C.

NORWAY A.S. Kvaerner Brug, P.O. Box 3610, Oslo.

PORTUGAL General Electric Portuguesa, S.A., Apartado 2316, Lisbon.

SPAIN International General Electric Company of Spain, S.A., Apartado 700, Madrid.

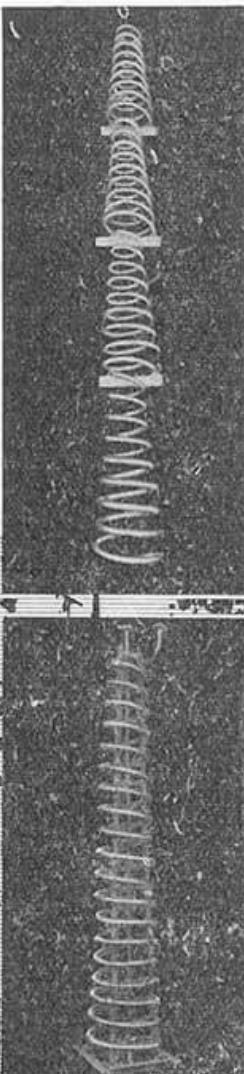
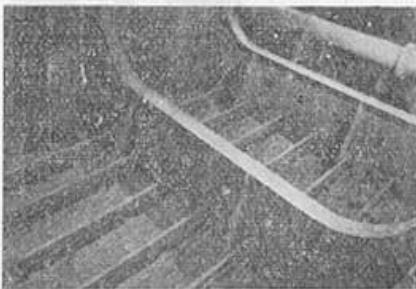
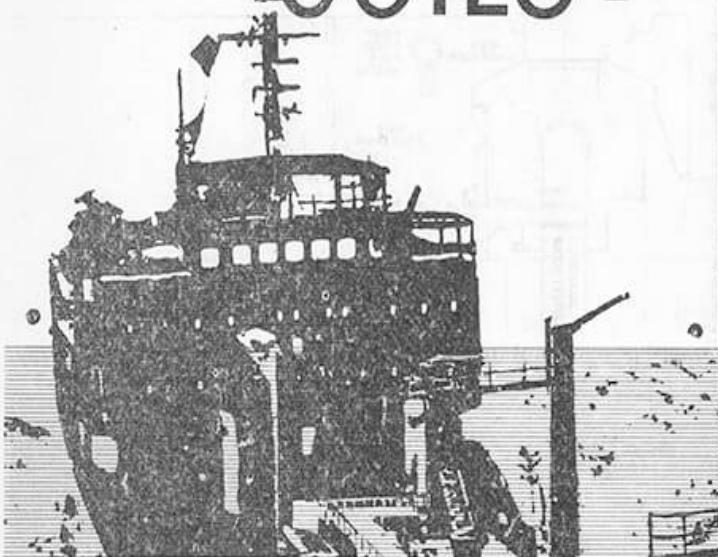
SWEDEN A.S. Kvaerner Brug, P.O. Box 3610, Oslo, Norway.

Progress Is Our Most Important Product

GENERAL  **ELECTRIC**

TANK HEATING COILS →

STEELS SET THE STANDARDS TODAY...
EXCEED THEM TOMORROW



**STEELS ENGINEERING
INSTALLATIONS LIMITED**

SUNDERLAND, ENGLAND.

HOME AND OVERSEAS SALES OFFICE:
STEEL HOUSE, EASTCOTE, PINNER, MIDDLESEX.

Tel: PINner 5881

To heat a cargo is one thing; to heat it quickly and efficiently, without water-logging and servicing troubles, is Steels special province. By virtue of long experience - in fact, 12 million feet - Steels tank heating systems have set the standard in modern maritime practice.

In mild and stainless steel, cast iron, aluminium brass, and other special alloys, Steels manufacture coils to suit every need. Heating coils that leave other systems cold - but not your cargo!

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 65.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th JUNE 1963

Cause for anxiety

The Ministry of Mercantile Marine released the following announcement to the press a few days ago:

"In reply to published reports that the Ministry has suddenly received a large number of applications from shipowners wishing to transfer their ships from Greek registry on account of the Ministry's delay in settling various problems connected with Greek shipping, we have to announce that:

"Shipowners, from time to time, seek to transfer their ships from Greek registry for business reasons and not for the reasons outlined in the above-mentioned reports."

"This fact should not give rise to any anxiety since, at the same time, numerous applications are received for the registry of new vessels under the Greek flag and the number of these new registries exceeds by far the number of transfers from the Greek to other flags."

"Proof of this is the indication in these same reports that of 786 ships registered under the Greek flag under Article 13 of Law No. 2687/53 from 1953 to May 1, 1963, only 117 have been removed from the Greek register for various reasons such as sale to non-Greeks, total loss, scrapping, etc."

We beg to differ from this announcement and we do so with regret, not only because it is inaccurate but because it betrays the Ministry's failure to face the facts.

Those officials who shape the Government's shipping policy remain placidly undisturbed by the mounting evidence of dissatisfaction and lack of confidence that is growing daily among shipping circles. They seem oblivious to the fact that shipowners are seriously seeking ways and means of ridding themselves and their ships once and for all from the gauche police tactics of port officers, fines and other petty annoyances.

In spite of this, the Ministry's announcement blandly declares there is no cause for anxiety!

If these wise Ministry officials remain unperturbed by the protests of many leading shipowners and their candid warnings about transferring their ships to other registries, do they not wonder at times why more than six million tons of Greek-owned or Greek-controlled shipping are still registered in Monrovia, Panama and Beirut? Is it of no concern to them that Greeks are daily registering new ships under these foreign flags and that Greek registries are on the decline?

Instead of witnessing the culmination of the great "repatriation" movement we are watching it fizzle into a dismal flop!

To be more specific, we might remind the former Minister, Mr. S. Cotiadis, of the words he spoke before the Greek Shipping Cooperation Committee in London.

Answering a leading shipowner who candidly declared that he and his colleagues would be forced to relinquish Greek registry if the fines, the interest on overdue payments to N.A.T., the police methods and interference of port officers and the misrepresentations of the Ministry's brains trust did not cease forthwith, the Minister asked the shipowners not to place him on the horns of a dilemma with such threats. He even referred to a similar statement made to him previously by another important shipowner.

The Minister was therefore aware of the danger and did not learn of it from irresponsible press reports as he claims in his announcement.

We can also provide him with the figures to prove that Greek shipowners are registering more and more ships under foreign flags.

During the years 1959, 1960, 1961 and 1962 and during the

first quarter of 1963, a total of 699 ships of all types were registered under the Greek flag — 6,026,484 grt. altogether. During the first three years, the rate of transfer to the Greek flag was brisk. From 1962 onwards, the shipowners turned to foreign registries. Only 107 ships grossing 853,063 tons were registered in Greece during that year as compared to 163 ships grossing 1,327,643 tons in 1961, 211 ships grossing 2,033,487 tons in 1960 and 175 ships grossing 1,394,779 tons in 1959. During the first quarter of 1963, there were applications for the Greek registry of 43 ships grossing 414,512 tons — most of them large units still under construction and it is the owners of these ships who threatened to transfer to Liberian registry if the Ministry attempted to tamper with existing legislation governing the terms of Greek registry. Fortunately, the Ministry desisted in time.

As for the rate of foreign-flag registries by Greek shipowners, 81 ships grossing 505,707 tons were registered abroad — with the exception of the Lebanon — during the past fifteen months as compared to a rate of 250,000 grt. per annum during the three previous years. In addition, 50 Greek-owned ships grossing 276,194 tons were registered in Beirut during 1962 and the first quarter of 1963.

In conclusion, 781,901 grt. of Greek-registered shipping was transferred to other flags during 1962 and the first quarter of 1963 in protest against the police tactics of the Ministry of Mercantile Marine, the fines and the interest on N.A.T. payment arrears.

With regard to the decline in "repatriation", 1,267,575 grt. worth of shipping was registered in Greece during the last 15 months and 781,901 grt. worth was registered abroad. Compared with the figures given above for the years 1959, 1960 and 1961, they stand as mute evidence of the fact that there is indeed cause for anxiety!

If the Greek shipping problem is not faced squarely and tackled properly by the Ministry, more surprises are in store for it in the very near future.

We hope Ministry officials will take heed and wake up from their narcissistic preoccupation with such things as the interior decoration of the Ministry itself, the appearance of coast guards and the policing of bathing beaches in the Athens area.

The ministerial voyage to Paris

According to a Ministry of Mercantile Marine announcement, the former Minister, Mr. S. Cotiadis, would have gone to Paris towards the end of this month to participate in the O.E.C.C. maritime conference scheduled to discuss the subject of liner conferences.

We wonder what interest the Minister would have had in attending this conference and what Greek shipping interests he had intended to defend.

Did the Minister intend to protest the exclusion of Greek ships from regional conferences? Was he disposed to challenge his British colleague for an answer to his previous complaint regarding the hostile attitude of the British liner companies to any application by a Greek ship to join a conference?

Why is Greece to give her moral support to collective action by countries with many regular lines when we are excluded from liner conferences — in spite of the size of our merchant fleet — and while, at the same time, Greece's foreign trade is exploited by the conferences with inflated rates?

Finally, why should Greece participate in British, Scandinavian and Dutch measures aimed against the United States when such a small proportion of our shipping is affected by the Bonner law? The Americans, unlike their continental counterparts, have never objected

to the participation of Greek lines in their own conferences.

Mr. Cotiadis should have gone to Paris to deliver a strong protest on behalf of Greek shipping for the disgraceful behaviour of the liner companies. He would then be doing the duty he failed to perform during his London meeting with Mr. Marples, in spite of our advice to that effect.

Unless we are mistaken, Mr. Marples promised Mr. Cotiadis a year ago to examine the Greek complaint on the subject of the liner conferences. He admitted there were irregularities in this respect. Since then, the former Greek Minister has received no reply from Mr. Marples. We advised him to bring up the matter again during another meeting with Mr. Marples in London two months ago. Mr. Cotiadis did not deem it expedient to raise the subject a second time.

Accidents and the crew shortage

The large number of marine accidents occurring to ships with Greek crews is attributed by the Ministry of Mercantile Marine largely to the fact that these ships are undermanned and their crews insufficiently trained.

The Ministry also attempts to lay part of the blame on shipowners who systematically underman their ships and employ officers and

crews without the proper qualifications.

The figures for accidents occurring in 1961, on which the above comments are based, do not seem to bear out this last claim.

The Ministry's views are as follows:

"The principal reason for increased losses of Greek merchant ships is the advanced age of the units involved. Nevertheless, the following factors must also be taken into consideration:

a) The crew shortage that has resulted from the sudden increase in Greek tonnage.

b) The adoption of sea careers by young men who do not originate from Greece's traditionally maritime centres.

c) The employment of unqualified personnel in positions requiring trained skills.

d) The high wages demanded by merchant navy officers as a result of the shortage.

Finally, the tendency of shipowners to underman their ships and to employ unqualified personnel, either to reduce running costs or to offset the increased wages demanded by qualified officers.

These, in our view, are the reasons for the increase in losses of Greek merchant ships during the past few years.

As far as the officers are concerned, the greater opportunities for proper training and the strictness of the examinations for licences have assured a high level of competence."

To which we might add that skill and fortitude in facing the perils of the sea are not acquired overnight but come after long years of experience.

The inadmissible "poll tax"

The I.T.F. - P.N.O. agreements with more than three hundred Greek vessels are shortly to be renewed. The shipowners concerned have declared they are fully prepared to sign agreements and insure their crews with N.A.T. but on no account to pay a "poll tax" to P.N.O. and the I.T.F.

Mr. Manthos Petroulis, P.N.O.-Secretary-General, is kindly requested to pass this information, which the shipowners will communicate to him at the first opportunity, on to the I.T.F.

The blackmailing methods by which vast sums were pocketed by the I.T.F. are no longer admissible. Furthermore, the I.T.F.'s blustering about an "international fund" for the welfare of seamen cannot fool anybody.

The "poll tax" will be abolished and the I.T.F. and P.N.O. can justifiably pride themselves on having organised the crews of convenience-flag ships and insured them with N.A.T.

This recognition should be sufficient for the labour bosses. Anything more would be redundant and would mar the success of their achievement.

A noteworthy suggestion

We have received a letter from a prominent travel agent who suggests that the five coastal passenger ships planned by the National Tourist Organisation should be used for the purpose of conducting short cruises from Greek ports.

Our correspondent rightly maintains that tourists are mainly interested in visiting places of interest along the coast and the islands. The following schedules, he writes, should fill the bill.

PIRAEUS - SYROS: Sailings from Piraeus at 11 p.m. with arrival at Syros at 5 a.m. with a 3,000-ton ship and above with cabin accommodation in two classes — single and double-berth cabins in first class and four-berth and six-berth cabins in second class with only a small lounge and bar. From Syros, small 300 - 500-ton vessels fitted out for day voyages could visit the islands within a 4-hour radius from Syros. These ships could sail one hour after the ship from Piraeus had put in and could return to Syros at 11 p.m. after which the large vessel could sail for Piraeus at midnight.

SALONICA: A twice-weekly roundtrip and a cruise. Every Monday, connecting with the Trans-Europe Express, i.e. at 0030 hrs., a ship could sail for Mount Athos, Cavalla, Alexandroupolis, Lemnos, Lesbos, Pergamon, Chios, Samos, Ephesus, Icaria, Syros, Piraeus, Chalkis, Volos. Every Thursday, again connecting with the European express train, a ship could sail for Volos, Chalkis, Piraeus, Syros, Icaria, Samos, Ephesus, Chios, Lesbos, Pergamon, Lemnos, Alexandroupolis, Cavalla and Mount Athos. Speedy ships would be required for this service.



WESTMINSTER BANK LIMITED

Head Office: 41 Lothbury, London, E.C.2

*Overseas Branch:
53 Threadneedle Street, London, E.C.2*

Subsidiaries:

In France & Belgium: Westminster Foreign Bank Limited
In Northern Ireland and the Republic of Ireland:
Ulster Bank Limited

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
 Mr. S. MYLONAS
 26 - 27 Conduit Street
 Mayfair LONDON W. 1
 Tel: Mayfair 26 46

with accommodation in first and tourist class only. This line will probably have to be subsidised for the first two years until it becomes firmly established on the international travel market.

CRUISE: This would sail from Salonica on Saturday and last a week. It would also connect with the Trans-Europe Express and call at Mount Athos, Patmos, Kos, Rhodes, Crete, Santorin, Syros, Chalkis, Volos and return to Salonica. This will also have to be subsidised by the N.T.O.

RHODES: Twice-weekly local services with 500-750-ton ships to all the other islands in the Dodecanese, connecting with the arrival at Rhodes of the liners from Venice, Brindisi and Piraeus.

PATRAS: Three local services with 1000-1200-ton ships to the Ionian Islands, Epirus, Corfu in conjunction with special Greek Railways schedules from Piraeus - Athens to Patras.

LOUTRAKI: A daily service to Corinth, Itea, Aigion, Messolonghi and return by way of the same ports to Loutraki. For the summer period only.

VOLOS: Daily service to the Sporades, Skyros, Kymi with return to Volos. During the summer period only.

Hellenic Shipyards

The mid-section of a 16,000 dwt. T2 tanker being converted into a 23,500 dwt. bulk carrier was launched at Hellenic Shipyards on June 10. This was the tenth launching at Scaramanga since the yards began functioning a few years ago.

The new ship was named "World Champion" and her sponsor was Mrs. Constantine Rodopoulos, wife of the Speaker of the Greek House of Deputies.

In a brief address to the assembled guests, Mr. Costi Dracopoulos, Director of Hellenic Shipyards, said:

"The mid-section that has just been launched will be used to convert a tanker into a larger-sized bulk carrier. This is the eighth such conversion that has been made at Hellenic Shipyards which, we can safely say, have become expert at this delicate type of operation. These conversions, together with the construction of a tanker and the floating dock now in use at the yards, prove that our installations are capable of handling any shipbuilding order. This ability, however, would have been impossible without the valuable contribution of our personnel to which we express our warm thanks."

"The latest developments in the shipbuilding industry make it manifestly apparent that a yard's chances of survival and success in this highly competitive field are directly proportional to the size and efficiency of the installations. For this reason, and with the support and understanding of the Government, Hellenic Shipyards are now in the course of executing a \$10 million expansion programme in addition to the \$22 million already invested. A permanent dock with a 100,000-ton capacity and a third floating dock will be added to those we already have while new docking piers, machine shops and machinery will complete our modern technical installations."

"In spite of the dark clouds of the depression that have covered world shipping, let us hope that Hellenic Shipyards, thanks to the boundless interest of their founder and the devotion of their personnel, will be able to establish themselves more firmly on the shipping scene. This is our fervent hope and it is towards this aim that we direct our efforts."

Inadequate supervision

In spite of the many accidents that have occurred to ships carrying iron pyrites — an extremely dangerous cargo — there are no signs that port authorities are taking any steps to supervise loading and make sure the vessel's stability is not endangered.

A small vessel carrying iron pyrites acquired a heavy list recently in the vicinity of Alexandroupolis when her cargo shifted. Fortunately,

it was possible to tow the ship into port in calm weather. Otherwise, the ship might have turned turtle with fatal consequences to her crew of thirteen.

We wonder whether the loading of this particular ship was supervised by a port officer and we wonder also when the authorities are going to wake up to the fact that somebody should be held responsible and suffer the consequences for inadequate supervision.

The fastest Greek Mediterranean liner

Hellenic Mediterranean Lines have purchased the 5,321-ton liner "Sidi bel Abbes" from the Société Générale des Transports Maritimes.

The ship was renamed "Apollonia" during a brief ceremony at Genoa on June 4, and the Greek flag was hoisted over the stern by Mrs. Mary Yannoulatos, wife of H.M.L. Director Mr. Anthony Yannoulatos.

The "Apollonia" was built in 1949 at Newcastle-on-Tyne by Swan, Hunter and W. Richardson. She is fitted with 12,000 H.P. Parsons geared-down steam turbines with twin screws developing a service speed of 22.25 knots, making her the fastest Greek liner in the Mediterranean.

She arrived in Piraeus on June 10, and will be used by H.M.L. to implement the company's Mediterranean and transadriatic passenger services.

A photograph of the "Apollonia" appears on page 19 of this issue.

The Perama base

If all goes well with regard to the acquisition of a floating dock, the Piraeus Port Authority (OLP) hopes the Perama repair base will be fully organised in three years' time.

The preliminary work has been completed and construction is shortly due to begin on the large pier where ships under repair will lie alongside. An international competition will be held for the 13,000-ton capacity floating dock.

The new repair base, according to the final plans, will be able to accommodate ships under repair for relatively long periods, will provide drydocking facilities, water and electric power. In other words, repair gangs from Piraeus will find all they need on the spot and the transfer to Perama of the Piraeus workshops will not be necessary.

The original plan to merge these workshops, modernise them and transfer them to Perama has definitely been dropped. There seemed to be little inclination for such a move on the part of the workshops themselves and the funds were lacking.

Nevertheless, the floating dock will be an important step forward and it is hoped that in time, it will be possible to set up the modern repair workshops that will finally transform the Perama base into a self-sufficient and up-to-date repair centre.

Protectionism on the rise

Protectionism and flag discrimination is on the rise. The call for state-guaranteed credits, credits at low rates of loan interest, tax exemptions and subsidies is being heard on all sides in many countries. The shipping depression has forced governments to heed these calls and flag discrimination has reared its ugly head in spite of pious allegations to the contrary and lip service to the principle of freedom in sea transport.

These developments are certain to affect the competitive ability of Greek ships and, as far as the Greek state is concerned, it would do well to take heed instead of hampering our competitive ability as it has a tendency to do.

In France, a few days ago, the President of the Shipowners' Association called for further support for French shipping in spite of the fact that 102.5 million francs were budgeted in 1964 for the support of regular lines and double last year's amount (39 million francs) was budgeted to support other ships. Furthermore, the scrapping plan will be regularly subsidised up to 1970 with an initial amount of 15 million francs budgeted for 1964. Finally, aid to shipbuilding yards will amount to 280 million francs in 1964.

In Britain, British shipowners will be allowed to pay for new-buildings ordered at British yards over ten years at 5% interest for amounts up to 50 million pounds within the next year.

German shipowners are asking for "adequate" state support to enable them to ride out the depression in the form of short-term

and long-term loans.

In Italy, new laws are being drafted with the purpose of granting further assistance to shipyards and shipping enterprises. Customs tax exemptions are being extended to ships built, repaired and fitted out in Italy.

In the United States, tramp owners on the one hand are seeking protectionist laws in their favour and new tax exemptions while the Maritime Commission itself is conducting a "Ship American" campaign throughout the country. Up before the Senate is a draft law by which all cargoes and not only Government cargoes are to become subject to the 50-50 law and that the proportion for aid cargoes be raised above the 50% level.

In Japan, the scrap-and-build plan has already come into effect as it has in Italy.

Finally, in Denmark, low-interest state loans are being granted to the shipbuilding industry as well as tax facilities and state guarantees for foreign loans contracted by the shipyards at low rates of interest.

The Cuban blacklist

More Greek ships have been added to the American blacklist of ships calling at Cuba. They are the: "Embassy", "Maria Santa" "Despina", "Hydrogeios III", "Western Trader", and the Lebanese-flag "George Tsakiroglou", "Malu", "Mandric", "Naomi", "Carnation" and "Rozani". The blacklist now includes 20 Greek freighters and 3 tankers and 14 Greek-owned Lebanese-flag freighters.

Agency in Venice

The well-known Greek-managed shipping office of Trieste, the "Agenzia Marittima Finanziaria" (Messrs. Trakakis and Kedros) have opened a branch office in Venice with a Greek staff. Their address in Venice is: Zattere 1392. Cables: Oplitis Venezia and their phone numbers are 700,660 and 700,661.

Newbuildings by Livanos

The S. Livanos Co.'s shipbuilding programme is expected to be completed by the first quarter of 1964. It consists of ten 24,000 dwt. bulk carriers ordered in Yugoslavia. Two of them, the "Theophano Livanou" and the "Archangelos" were delivered in Spoleto and have

already begun their voyages. On June 7, the "Atlantic Breeze" was delivered at Pola and the "Atlantic Star" is to be delivered on June 30. The "Meandros" was launched on May 18, at Spoleto and the "Atlantic Eagle" was launched at the same time at Pola. The four remaining ships will be launched within the year and will be ready for delivery in early 1964.

New launchings

The 30,200-ton tanker "Panachaikon" was launched on May 28, at the Mitsubishi yards in Yokohama. This is the fourth of six sister ships ordered by the "Zephyr" Company. The first three were the "Anemos", "Astrapi" and "Giona".

Automated tanker for the U.S.S.R.

The launching took place last month at the Ishikawajima-Harima yards at Tokyo of a fully automated tanker ordered by the Soviet government. Named "Lazovaya", the ship is a 35,000-tonner and cost \$ 5,775,000. It is the first of six tankers ordered by Sudostroyeniye at the above yards.

Loading and unloading operations on the "Lazovaya" are done by remote control from a central point and a closed-circuit TV network on board enables the bridge to keep an eye on mooring and unmooring operations at the bow and stern.

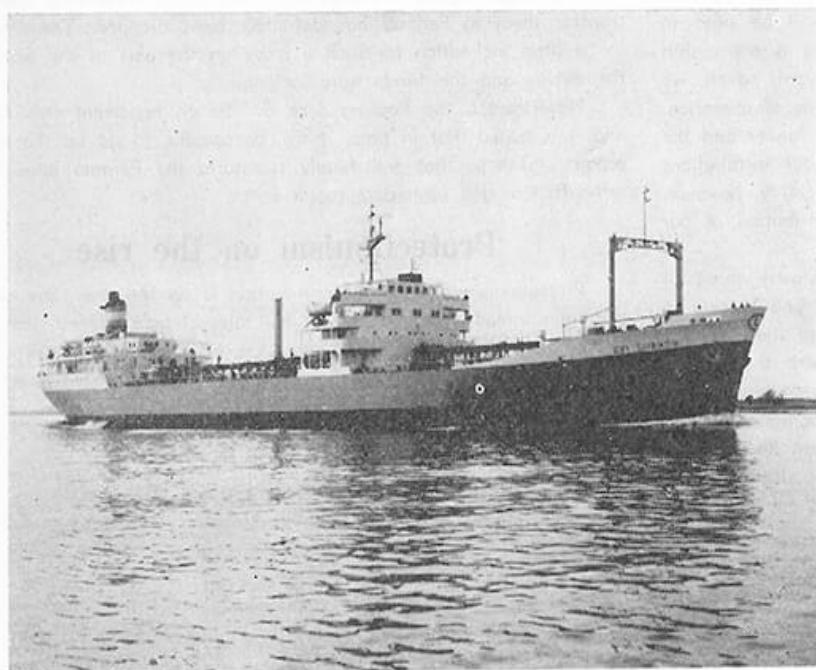
OBITUARY

A. S. Sheppard

We regret to announce the death, after a brief illness, in London of A. S. Sheppard who represented "Naftika Chronika" in the U.K. from its inception.

A well-known and popular figure in the City, Mr. Sheppard began his career with Messrs. John I. Jacobs & Co. Ltd. Later, he joined Messrs. Rethymnis - Kulukundis after which he set up his own office which became a valuable source of information for shipowners on such things as loading and discharging costs, port dues, etc. anywhere in the world.

His death has deprived us of an extremely valuable collaborator. We hereby extend our deepest sympathy to his family and friends.



Berths and double graving dock
with building capacity
up to the largest sizes.
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
Pametralda steam turbines
Foster Wheeler steam boilers

SHIPBUILDERS

MARINE ENGINE BUILDERS

SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD

SCHIEDAM - HOLLAND

FIAT STABILIMENTO GRANDI MOTORI AND THE MOST POWERFUL MARINE DIESEL ENGINE IN THE WORLD

Fiat Stabilimento Grandi Motori was established in 1907 for the purpose of producing Diesel Engines and now ranks among the World's major Diesel Engine Builders, with an establishment producing over 400,000 BHP of Diesel Engines ranging from 300 BHP to 30,000 BHP and 200,000 BHP of Gas Turbines.

To achieve this output, the Fiat Establishment has the most up-to-date facilities and a special research laboratory equipped with the most modern electronic and other devices to control the quality of the Diesel Engines and Gas Turbines manufactured in the Fiat Works.

As the result of the long experience and development of engines achieved by Fiat over 50 years, they were prepared for the advanced needs of the ever-growing size of tanker, bulk carrier and passenger vessels for supercharged two-stroke diesel engines having powers up to 30,000 BHP and with this in mind, they built an experimental and prototype engine, having cylinders of 900 mm. bore, the largest in existence, which since 1959 has been subjected to extensive tests to determine, in the first instance, the maximum power output that could be obtained and the reliability under actual running conditions.

In February 1960, this experimental engine achieved the distinction of producing an output of 3,000 BHP per cylinder and as an indication of the continuous testing that has been carried on, the engine, now permanently installed in a special plant at the Fiat Works in Turin, is at present undergoing a continuous operation test for a time corresponding to a nonstop round trip from Italy to Australia and back to Italy.

By this means, valuable data has been, and is continually being obtained on the thermal and mechanical problems involved, both in the continuous improvement of the thermal cycle and in the possibility of developing economically, higher and higher service power outputs to ensure that the future needs for Fiat Diesel Engines will be met with confidence.

Further, Fiat Stabilimento Grandi Motori have already installed eight 900 mm. bore engines up to 19,000 BHP each in large motor ships and, in fact, over 30,000 hours of actual operation of the engines has been gained in these vessels.

A further fourteen Fiat 900 mm. bore engines are being installed in large motorships at the present time, of which six are for Russia, to which country Fiat recently sent their experimental engine where it was actually operating as the centrepiece of the Italian Trade Fair in Moscow.

With this background of achievement, it is not surprising that in April 1963, Fiat Stabilimento Grandi Motori demonstrated the largest powered marine diesel engine in the World, in the test bed at their Establishment at Turin, when an output of 32,511 BHP was achieved from their latest engine having 12 cylinders each of 900 mm. bore.

This engine, the largest of the Fiat supercharged 900 S Series, is designated as the Fiat 9012 S Marine Diesel Engine and will be installed in one of the largest motor tankers being built in Europe, having a deadweight of 89,800 tons.

As with all the Fiat Engines in the 900 S Series, the engine frame is of rigid welded construction, to gain the advantage of a substantial reduction in weight and the four principal frame sections, distance pieces, cylinder blocks and the bedplate are tied by continuous steel tension bolts.

The crankshaft, built in three sections each of about 60 tons weight, in accordance with the high power of this engine, is of the well known semi-built type, having cast steel crankwebs and forged steel pins and journals.

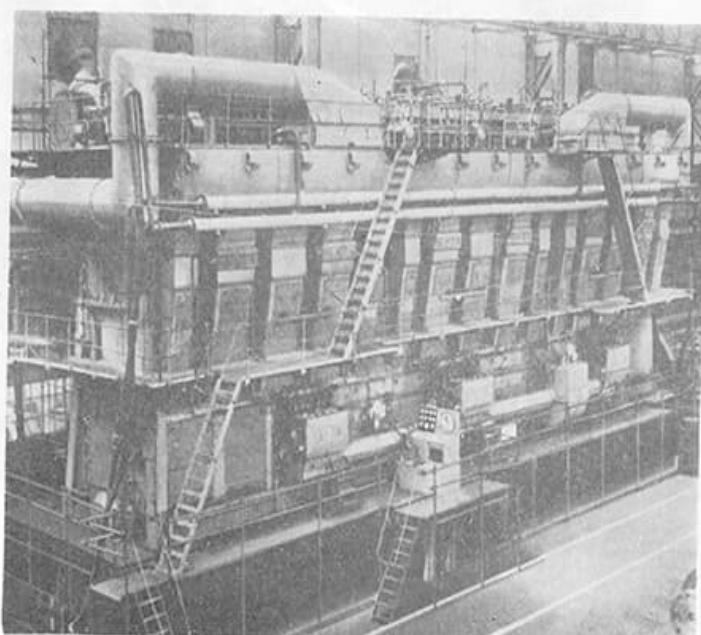
The cylinders are made of cast iron in two pieces with particularly simple shape, especially designed for the most efficient cooling water circulation which extends round the scavenging ports and exhaust ports to keep them clear of carbon deposits, even when using the

cheapest types of boiler fuels.

To achieve a combustion chamber of the highest efficiency, the shape of the inside of the cylinder cover and the top of the piston has been the result of extensive study and research. The cylinder cover itself is of simple design, particularly suitable to withstand the thermal and mechanical stresses with the added advantage of having only one fuel injection valve in the centre of the cover, eliminating the complex problems of timing and interference which are entailed in the use of multi-injectors.

The piston has been designed, after extensive research, to give the required satisfactory transfer of heat of combustion by means of oil cooling, which eliminates the danger inherent in the possibility of leakage of cooling water, when this method is applied in diesel engines, causing contamination of the crankcase lubricating oil and corrosion of the engine parts. In the specially designed space between the piston head and the main body of the piston for the circulation of the cooling oil, a steel support gives the desired strength to enable the load of combustion to be transferred through the piston to the adequate bearing surfaces of the engine.

A unique feature of this engine, as with the other types of Fiat Engine, is that the bottom of the cylinder liners, which are built in



The Fiat 9012 S Marine Diesel Engine

two parts, are open to the atmosphere and not directly in communication with the crankcase. With this design, the bottom surfaces of the cylinder liners can be examined when the engine is actually running, instead of having to carry out such examinations after opening out with the engine stopped in port or at sea. Most important also, is the fact that combustion gases cannot blow past into the crankcase to cause explosions and contamination of the lubricating oil.

The supercharging of this engine is accomplished in two stages, first by turboblowers driven by the exhaust gases from the engine and second by reciprocating air pumps, one for each cylinder directly driven by the main engine itself. The supercharging arrangement is on the constant pressure system, giving maximum safeguards against damage due to vibration or foreign particles, which could reach the turbines of the blowers and increasing the efficiency of the system due to the constant gas flow, which is not the case with the impulse system of supercharging adopted on other makes of diesel engine. Even in the most unlikely event of all the turboblowers being put out of action at the same time, the Fiat engine will develop 60% of its full rated output by the simple operation of the directly driven reciprocating air pumps.

Controls for the engine are effected by a pneumatic system which facilitates the Control Console being situated away from the engine, if required, in any part of the engineroom or even on the bridge according to individual needs.

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

100

TRANZITO

Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

**ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΌΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

"ΤΟΜΠΑΖΗΣ,,

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ TRANZIT E. P. E.
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

"ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,,

ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ TRANZITO
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ