

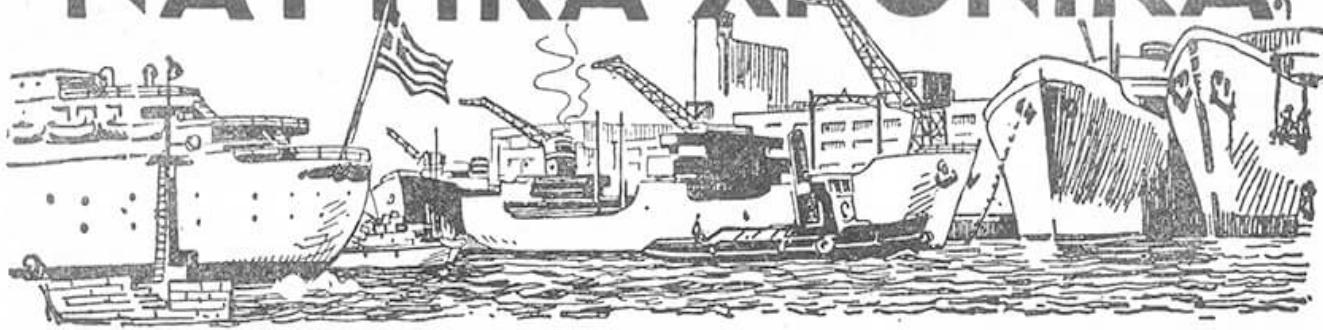
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1967

Αρ. Φύλλου 368/527

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΖ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 368)527

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1967

ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑΣ ΛΥΣΕΙΣ

Έπεισκέφθη πρὸ δὴ μιερῶν τὸ Προεδρεῖον τῆς Ἐγώσεως Ἐφοπλιστῶν τὸν Υπουργὸν Ναυτιλίας κ. Ἀθανασίου. Παρουσίᾳ καὶ τοῦ Ναυάρχου κ. Β. Χανίδη συνεγήγεντον τὰ ἀπασχολοῦντα τὴν ποντοπόδον φορτηγὸν Ναυτιλίαν θέματα.

Σχετικὸν σημείωμα ὑπεδλήθη εἰς τὸν κ. Υπουργὸν ἐπὶ τῷν πολλῶν, ἀπὸ χρόνου μακροῦ ἐκκρεμούντων, γνωστῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀπὸ τοῦ περιφήμου λαλιστάτου συνεδρίου — φέστιβαλ μέχρι καὶ πρὸ τούς — ἐπὶ μίαν δῆλη τριετίαν — ἔξονυχιστικῶς ἐμελετῶντο ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίες τοῦ Υπουργείου, πλὴν μόνον «ἐμελετῶντο», χωρὶς θετικὸν τι ἀποτέλεσμα. Οἱ προκάτοχοι τοῦ κ. Ἀθανασίου, πολιτικολογοῦντες καὶ οἰκτρῶς κομικατέζοντες Υπουργοί, περὶ ἄλλων ἐνύρδεζον, ὅχι δημοσίᾳ καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Δι' αὐτοὺς ἦτο παρεμπίπτουσα, ἵστησαν καὶ ἐνοχλητική.

Ο κ. Ἀθανασίου παρέσχε τὴν διαδεδομένων εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν — τὸ αὐτὸν ἐπραξεῖ καὶ διὰ τοὺς ἐπισκεψθέτας αὐτὸν προϊσταμένους τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων — διὰ τὰς ζητημάτας τοῦ πλοίου ἀποτελοῦν ἥδη ἀντικείμενον συστήματος τοῦ μελέτης, διὰ τὸ ταχύτερον γὰ τύχουν θεσμοθετήσεως, διὰ θὰ ἐκρίγοντο ἴκανά νὰ διευκολύνουν τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ προωθήσουν τὴν ἀνάπτυξίν της.

Καὶ ἡ διαδεδομένως αὐτῇ — σύμφωνος μὲ τὸ πνεῦμα καὶ τὰς κατευθύνσεις τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως — ἔδθη ἀπὸ τὸν κ. Ἀθανασίου ἐγένετο κατανοήσει τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ Κράτος ἀποφασιστικῶς — ὅχι διὰ λόγων — συμπαραστηθῇ εἰς τὸν δύσκολον ἀγῶνα, ποὺ διεξάγει τὸ ἐλληνικὸν πλοίον διὰ γὰρ σταθῆ εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Ἄπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς, ὅπως καὶ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς, ἀπόλυτος ἐπικριτεῖ ἡ ἐμπιστοσύνη εἰς τὸ ἀναληφθὲν ἀπὸ τὸν κ. Υπουργὸν ἔργον τῆς χειραφετῆσεως τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς ἀπὸ τὰ παρεμποδίζοντα τὴν πρόοδον τῆς ζητημάτων.

Τὸ δρῦθον καὶ τὸ δίκαιον θὰ πρυτανεύσουν ἐπὶ τέλους, χωρὶς τοὺς χθυμιαλοὺς κομικατικούς ὑπολογισμούς καὶ τὴν προκλητικὴν διὰ λόγων — καὶ μόνον διὰ λόγων — προσδοκήν τῶν ἀπιθάνων ἀγθρώπων, τῶν συνεργατῶν τοῦ Ἀμπτιέλου, πού, κακῇ τῇ μοίρᾳ, διώκησαν εἰς τὸ παρελθόν αὐτὸν τὸ ταλαιπωρον Υπουργείου, διὰ γὰρ κακομεταχειρισθούν καὶ ἐκμεταλλευθούν τὸ δόλογο θέμα τῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Δὲν παλινοστοῦν τὰ πληρώματα μὲ τὸν αὐτὸν ἀνώμαλον ἀπὸ τριετίας κρατήσαντα ρυθμὸν. Δὲν ἔγκατολείπουν πλέον ἀκάριως καὶ ἀδικαιολογήτως τὰ πλοία των. Υπεγραμμίσαντες εἰς τὸ προγόνυμέν τους τεύχος μας τὸ γεγονός αὐτό, τὸ πορηγόρον διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ὁμολατέρων συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. «Ἐχομεν τώρα καὶ τὰς ἀποδείξεις.

Εἰς ἔρευναν ἐπισταμένην προέβημεν ἀνὰ τὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς — τὰ σημαντικότερα — τὰ ἐπιφορτισμένα νὰ διεκπεραιώνουν τὰ τῆς ἀποστολῆς τῶν ναυτι-

κῶν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολυμένων. Διαπίστωσις πρότη: Εἰς δύο μεγάλα — τὰ μεγαλύτερα — ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, αἱ ἀποστολαὶ περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἥμερον. «Ἐναντὶ τῶν ἑκατὸν ναυτικῶν ποὺ καθ' ἥμερον ἔξαπεστέλλοντο πρὸς κάθε σημεῖον τῆς Υδρογείου, μόλις τώρα αἱ ἀποστολαὶ συμποσοῦνται εἰς πεντήκοντα. Καὶ αἱ ἀπολύτεις διὰ πολλοὺς τῶν παλινοστοῦντων εἶναι δικαιολογημέναι (ἀσθενεῖσι, μακροχρόνιος ὑπηρεσία, οἰκογενειακαὶ ἀνάγκαι).

Εἰς ἄλλα γραφεῖα, μικρότερά κινήσεως, διαχειρίζομενα πολῖα μὲ συγκρότησιν πληρωμάτων ἀπό συμπατριώτας κυρίων ναυτικούς, αἱ ἀποστολαὶ εἶναι κατά ποσοστὸν

ὅλιγώτεραι.

Διαπίστωσις δευτέρα: Δὲν ἔχει τώρα τὸ Υπουργείον καταγγελίας ἀρνήσεως ὑπηρεσίας ἢ παραδόσεως τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ μέρους ναυτικῶν ἢ καὶ πλοιάρχων. Δὲν ἔχουν ὑπὲρ τῶν αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ κρούσματα ἀποστολῆς ἐντεῦθεν ναυτικῶν, ἀρνηθέντων δι' οἰονδήποτε, ἀδικαιολόγητον πάντως, πρόφασιν νὰ ἐπιθεύνεις ξένον τινα λιμένα τῶν πλοίων διὰ τὰ δόπια καὶ προσελθοφθησαν. Περιωρισμένα τέλος εἰναι καὶ τὰ κρούσματα ἀσθενειῶν.

Διαπίστωσις τρίτη: «Ἐξηφανίσθησαν οἱ καθοδηγηταί. Οἱ σύντροφοι τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. δὲν ναυτολογούνται, ἀνοχῇ αὐτῶν τούτων τῶν Υπουργῶν τῶν προκατόχων καταστάσεων, διὰ νὰ συστήσουν «τις ἐπιτροπές τῆς πλώρης» καὶ τὰ λαθρόβια ἔντυπα τῶν ἀνθρώπων τῆς ἀναταραχῆς ἐπαυσαν νὰ κυκλοφορούν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν. Ή φθοροποιὸς διάδρωσις ἐσταμάτησε.

Διαπίστωσις τετάρτη: «Ἀπὸ τὰς μέχρι τούδε ἐντὸς τοῦ τελευταίου μηνὸς ληφθείσας ἀναφοράς τῶν πλοιάρχων ποντοπόρων πλοίων, συνάγεται τὸ ικανοποιητικὸν συμτέρασμα στὶς ἡ ὀμαλότης, ἡ ἀπὸ τριετίας φυγαδευθεῖσα ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀποκαθίσταται. Τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀναστῆ τὴν θέσιν του καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς ἥρχισε νὰ ἐπαναστρέψῃ τὴν προσοχήν του πρὸς τὸ ἔδω νηοδόγιον. Ήδημένην διαπιστούται ἡ προς τὴν Κυανόλευκον στροφή.

Καὶ αὐτὰ εἶναι αἱ διαπιστώσεις διὰ τὸ ἐλάχιστον χρονικὸν διάστημα, ἀφότου ἡ Ἐθνικὴ Κυβερνήσης ἀνέλαβε τὴν ἀρχήν. «Ἐπιβεβαιούται διὰ τὰς μέσαν ἀκόμη φοράν, διὰ τὴν θεσμού της ἀναμαλίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων μας ἐντεῦθεν πάντοτε ἔξαπολύεται. Όσάκις καταστάσεις ἀναφρικαὶ καὶ κυβερνήσεις δημηαγωγῶν ἔδω ἐπικρατοῦν, τὰ συνθήματα τῆς ἀσυνθίσιας ἀρχίζουν, ἐντεῦθεν ἔκπεμπονται καὶ ἀπὸ ἔδω ἔκπορεύεται ἡ ἀναταραχή (περιόδος Μπίρη). Όσάκις τούντινον ἡ ὀμαλότης εἰς τὰ τῆς διασυνδεόσεως τοῦ τόπου μας ἀποκαθίσταται καὶ ἡ ἀναρχία πατάσσεται, δύμεσος, εὐεργετικός, εἶναι καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων μας, τῶν εἰς μακρινὰ ἔστω θαλάσσας πορευομένων, διὰ τούτων.

Άδιατάρακτος ἐπικρατεῖ πλέον ἡ συνεργασία — η τόσον πολύτιμος — πλοιοκτησίας καὶ ἐργασίας. Καὶ χωρὶς αὐτὴν κάθε ἐπιφύλαξης θὰ ἐδικαιολογείτο διὰ τὴν αὐτοὺν τῆς Ναυτιλίας μας.

ΜΕΛΕΤΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Καταδεικνύεται τὸ ἀποφασιστικὸν ἐνδιαφέρον τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τὰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ Υπουργού Συντονισμοῦ κ. Μακαρέρου διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου παροχήν τῆς προσθέτου ἐγγυήσεως πρὸς τὰ ναυτηργεῖα, ἀπινα τὸ διενέλαμβανον τὴν κατασκευὴν τῶν ὑποκαταστάτων τῶν ἀ-

ποσυρομένων πολεμικής ναυπηγήσεως σκαφών.

Τό θέμα — ώς έδήλωσεν ό κ. Μακαρέζος — μελετάται ήδη. Έντος όλίγου, βάσει των υποθέσεων υπομνημάτων, θα δοθῇ ή διπλήτησις.

Πληροφορούμεθα σχετικώς, ότι τά γερμανικά ναυπηγεία προτίθενται νά συζητήσουν τά της ναυπηγήσεως των νεο-λίμπερτυς, βάσει συγκεκριμένων προτάσεων, αιτίνες εύνοούν τά μέγιστα και τάς καθόλου υμπορικάς Έλληνο-γερμανικά συναλλαγάς. Αντιμετωπίζεται ή ανταλλαγή προϊόντων, άκομη δέ και ή διανειδότησις όποια μέρους της Γερμανίας, διά την έντευθεν παροχήν και της προσθέτου έγγυησήσεως.

Και δέν υπάρχει αμφιβολία, ότι ή παροχή της τριτεγγυήσεως αύτης (κολλάτερο) θα διευκολύνη τά μέγιστα την πρός τά ναυπηγεία στροφήν των μικροτέρας οικονομικής έπιφανείας έφοπλιστών, έτι δέ θα καταστήσει έλκυστικώτερα τά ναυπηγεία της χώρας έκεινης, που θα δέχονται την έπι ανταλλαγή έγχωριων προϊόντων κατασδόλην μέρους τού τιμηματος, υπό την προϋπόθεσιν, πάντως, της χαμηλοτέρας τιμής και της προσφωτέρας κατασκευής. Σημειωτέον ότι δύο αι ναυπηγοί χώραι τού κόσμου — μηδέ της Γιουγκοσλαβίας έξαιρουμένης — δέν παρέλειψαν νά υποδόλουν σχέδια ναυπηγήσεως τού νέου λίμπερτυ. Τά πλεονεκτήματα έκαστης προσφοράς έχουν ηδη τεθή υπό την διάστασην των έφοπλιστών, διά νά έπιλεγη ή καταλληλότερος τύπος πλοίου.

Και έχουμεν νά προσθέσωμεν: Δέν πρέπει, όπωσδήποτε, νά παραραθή ή προσφορά των «Έλληνων Ναυπηγείων» διά την κατασκευήν έν σειρά άριθμού τίνος νεο-λίμπερτυς, τών 14.500 τόνων. Τά ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά είναι καθ' όλα έτοιμα νά την άναλάσσουν. Τεχνικώς είναι πλήρως έξωπλισμένα. Τά σχέδια έμελετήθασαν και τό έργατικόν προσωπικόν, τό ειδικευμένον, είναι διαθέσιμον. Έπι πλέον, τό κόστος προβλέπεται νά είναι χαμηλότερον.

Προέχει ομως τό ζήτημα της χρηματοδότησεως. Τά παρασχεθήσμενα δάνεια δέν νά είναι χαμηλότοκα, μακροπρόθεσμα, υπό τους αύτούς όρους που παρέχονται είς την ξένην. Και δηλογούμεν, ότι δέν διέπομεν

παραγωγικήν έπένδυσιν πλέον συμφέρουσαν διά την Οικονομίαν μας, διά την προαγωγήν ένος κλάδου διομήνειαν, μέ τόσον μέλλον, άλλα και τόσον άγνοθέντος μέχρι τούδε άπο τό Κράτος.

Η σημειευτή Κυβερνητικής μελετᾶ και άπο φασίζει. Δέν φλαφεί, ούδε διακατέχεται άπο την άναποφασιστικότητα των προηγουμένων κομματικών Κυβερνήσεων. Ειμεδα δέδαιοι, ότι έντος όλίγου θα έχωμεν λύσεις θετικά και έπι τού δύο θέματος της άντικαταστάσεως των λίμπερτυς και της χρηματοδότησεως της έδω κατασκευής των.

ΑΠΕΤΡΑΠΗ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Νίκην κατήγαγεν ή Π.Ν.Ο. διά τού Γενικού της Γραμματέως κ. Χατζηθεοδώρου, είς την πρωτοβουλία των Φιλανδών και Σουηδών άριστερών συνδικαλιστών συγκληθέσαν είς Γκόττεμποργκ διάσκεψιν της Διεθνούς των Μεταφορών. Και ή νίκη αύτή έχει άμεσον την άντανάλασσην είς την δηλη έξαπλωθεσίαν κατά της Έλλαδος συκοφατικήν έπιθεσιν τού διεθνούς κομμουνισμού.

Άπο πρώτους τούς Φιλανδούς λιμενεργάτας έκηρυχθη τό «μηπούκοτάζ» κατά των έλληνικων πλοίων και έπεζηθή ή έπεκτασίας αύτούν είς τούς συνδικαλιστές λιμένας. Αι έντευθεν ζωηραί διαμαρτυρίαι των συνδικαλιστικών άργανωσεων κατέστησαν έπιφυλακτικούς τούς. Σουηδούς λιμενεργάτας. Ή πειλήθησαν τά άντιποινα, τά λίσιαν έπιζημια διά το συνδικαλιστικό πλοία γραμμῆς.

«Εν συνεχεία τό ζήτημα παρεπέμφθη είς την έκτακτως συγκληθέσαν διάσκεψιν της Δ.Ο.Μ. Μετέσχεν αύτής ό κ. Χατζηθεοδώρου, δύστις και άνεπτυξε τάς άποφέις των έλληνικών ναυτεργατικών άργανωσεων.

Μόχη σηληρά έδόθη, ήνα οι ζένοι συνδικαλιστές ένημερωθούν έπι της έν Έλλαδος καταστάσεως. Ή άντιδρασις τών άριστερών στοιχείων της Δ.Ο.Μ. έκινθνευσε νά παρασύρη της Δ.Ο.Μ. — στενώς συνδικαλιστικήν άργανωσιν — είς τό άλισθημα της παρεμβάσεως είς τά έσωτερικά πολιτικά πράγματα της Έλλαδος, μέ κινδύνον νά έχωμεν σοδαράς έπιπτωσεις, διεθνούς έκτάσεως, είς θάρος της Ναυτιλίας μας. Πολλοί και ισχυροί οι έλλοχεύοντες κατά αύτής έχθροι!

Ό κ. Χατζηθεοδώρου, συνεπικουρύμενος άπο τόν τεχνικόν σύμβουλον της Π.Ν.Ο. κ. Καζάκον, δόσει άδισφευστω στοιχείων κατώρθωσε νά άποτρέψῃ τόν κίνδυνον. Δέν έπετυχεν ο κομμουνισμός μίαν άπόφασιν της Δ.Ο.Μ., έγκρινουσαν τάς ένεργειας τών κομμουνιστών της Φινλανδίας.

«Η Έλλας, έτοισεν ό κ. Χατζηθεοδώρου, έπαθε πολλά, ζσσα καρμία αλλη χώρα, άπο τόν Κομμουνισμόν. Εις χιλιάδας πολλάς άριθμούνται τά θύματα και είς άπιθανούς άριθμούς έξικνούνται αι προκληθέσαι καταστροφαί. Την έπανάληψιν τής κομμουνιστικής κατά της Έλλαδος έπιθεσεως προέλαθεν ή παρέμβασις τού Έθνικού Στρατού. Κανείς συνδικαλιστής δέν έθιγη, και καρμία διασποράς έσπεισθη. Ο έλληνικός λαός και ή ίγιης συνδικαλισμός συνετάγησαν άλογώντας μέ τήν Έθνική Κυβέρνησην.

Άλλα και δικαίωμα κανέν δέν έχουν αι ζένοι συνδικαλιστικούς όργανωσεις, υποκινούμεναι άπο τόν διεθνή κομμουνισμόν, νά παρέμβουν είς τά έσωτερικά πολιτικά πράγματα άλλης χώρας, σαφος δημοκρατικής. Ίδιαιτέρως ή Δ.Ο.Μ., άντικομμουνιστικάς έχουσαν τάς έπιδιωξεις, δέν δικαιούται νά κρίνη θέματος έπιδης τής άποστολής της.

Και κατέληξεν ό κ. Χατζηθεοδώρου:

«Έκπρωτων ένώπιον σας τάς μυριά δάς των Έλλήνων ναυτικών, οίτινες δέν διέπουν τόν λόγον της άναμμήσεως της Δ.Ο.Μ. είς ζητήματα ζένα πρός τόν ύγια συνδικαλισμόν και τάς έπιδιωξεις του. Ή πρό ήμερων έγκριθεστα νέα συλλογική σύμβασις άντικατοπτρίζει άκριβώς τήν έν Έλλαδι κρατούσαν κατάστασιν άπο τής πλευράς της άναγνωρίσεως τών ναυτεργατικών δικαιώμαν.

Και άπεφάσισε τελικώς ή Δ.Ο.Μ., μετά τρίωρων κοπιώδη συζήτησιν, νά μή συστήση μέτρα μπούκοτάζ κατά των έλληνικών πλοίων.

Πλήρης άπηρξεν ή νίκη της Π.Ν.Ο. Απόλυτος ή έξ αύτής ίκανοποίησις τών ναυτιλιακών κύκλων. Διά πρότην φορέα ή άργανωσις τών Έλλήνων ναυτικών ένεφανίσθη ένώπιον άνωτάσου διεθνούς συνδικαλιστικού άργανου μέ τόσον ψηλόν φρόνημα, χωρίς τό γνωστόν πλέγμα κατωτερότητος τού παρελθόντος, μέ πλήρη έπιγνωσιν τού δικαίου τού άγνωνος της, άλλα και μέ τόσον σθεναράν τήν στάσιν κατά τήν άντιμετώπισιν τών οικτών άπιθεσεων τού κομμουνισμού.

«Άξιος συγχαρητηρίων ό Γενικός Γραμματεὺς της Π.Ν.Ο.

ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Ζωηρότερα ήρχισε διαγραφούμενη ή κίνησις τών έπιθατηγών πλοίων έξωτερικών πολιτικών και γραμμῆς. Περισσότεραι διά τόν Ιούνιον αι κρατήσεις θέσεων, ένω και αι άκυρώσεις είναι αισθητώς δλιγάντεραι. Έπανερχόμενα είς τόν θμόλον ρυθμόν τής ταξιδιωτικής κινησεως, μή θέτερον τού περιστούν.

Διά τά πλοία γραμμῆς, τά έκτείνοντα πλοίων πρός τούς λιμένας τής νοτιοανατολικής Μεσογείου (Ισραήλ - Λίβανον - Αίγυπτον), ή κίνησις θά έμφανίση συστολήν σοδαράν, άν ήθελ συνεχισθή ή έντασις, ή άπο τίνος παρατηρουμένη είς τήν Μέσην Ανατολήν. Πρώτον τό έξ Αμερικής και Δυτ. Εύρωπης έδρασκόν στοιχείον θά άναστειλή τά πρός τό Ισραήλ τουριστικά του ταξίδια.

Ειδικώτερον τό έλληνικόν πλοίων γραμμῆς, μέ τό πυκνότερον δίκτυον τακτικών γραμμών είς τήν Ανατολικήν Μεσόγειον άντιμετωπίζει τόν δσημέραι έντεινόμενον συναγωνισμόν νέου παράγοντος, τού ρωσικού πλοίου. Σκοπούς άλλους, ζχι έμπορικούς, έξιπηρτετεί ή έμφανισίς του είς τάς μεσογειακάς γραμμάς. Εύθηγότερον τό ναυλογιόν του. Και ζμως διαπιστούνται ή άπροθυμία τού ζένου έπιθατού νά ταξιδεύση μέ τά ρωσικά σκάφη. Περιωρισμένη πρός τό παρόν ή μεταφορική των κίνησις. Άσφαλείς αι ζημιαί. Άδιαφορεί δι' αι ζημιάς ή Μόσχα.



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

IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

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

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

«Εχει, πάντως, ή έπιβατηγός Ναυτιλία μας νά άντιμετωπίσῃ δυσκόλους ήμέρας. Πολλά τά πρό αύτής έμποδια. "Όλα — άνεξαιρέτως όλα πλήν των ιδικών μας — τά εις τήν Μεσόγειον καὶ τάς υπερωκεανίους γραμμάς ἀπασχολούμενα ἐπιβατήγαρηγούνται η είναι κρατικής πλοιοκτησίας. Τὸ χαμηλὸν κόρτος τῆς κινήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ὑπῆρξε τὸ μόνον του ὅπλον. Τείνει, ἀτυχῶς, νά καταστή τὸ ἀκριβώτερον ἔναντι όλων τῶν ἄλλων. Καὶ οὕτως η ἐπιβίωσίς του — ὅπως ἐπανειλημμένων ἐτονίσαμεν — ἀπὸ τῆς οἰκονομίαν καὶ μόνην ἔχορτάται. "Ολοι πρέπει νά τὸ ἔχωμεν ὑπ' οψιν.

Πρός τὸ παρὸν αἱ ζημίαι ἀποφεύγονται μὲ τὴν ζωηροτέραν κίνησιν τῆς θερινῆς περιόδου. Τετράμηνος μόλις είναι η διάρκειά της. Μετ' αὐτήν δύστερα θὰ άνακυψουν τὰ προβλήματα. "Ἀπὸ τοῦδε πρέπει οἱ ἐνδιαφέρομενοι — ἔφορτισται καὶ ναυτηράται — νά τὰ ἀντιμετωπίσουν, ἵνα μὴ καταληφθῶμεν ἀπαράσκευοι πρὸ τοῦ ἐντεινομένου συναγωνισμοῦ τῶν ιστραγλινῶν, τῶν τουρκικῶν, τῶν ιταλικῶν καὶ τῶν ρωσικῶν πλοίων, όλων κρατικῆς ιδιοκτησίας η ἐπιχορηγουμένων.

Προειδοποίησις τὸ σημείωμα αύτοῦ.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ Η ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ

Δὲν είναι μόνον αἱ ἡ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δύο Κιουνάρτερς προκαλούμεναι ζημίαι, (1.5 ἑκατομ. λιρῶν ἐπτσίων) αἵτινες ὑπερχρέων τὴν Κιουνάρ Λάιν νὰ τὰ ἀποστήρῃ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας. "Εξ ἀνακοινώσεων ὑπεύθυνων κύκλων ἀποκαλύπτεται, ὅτι ὁ τεθεὶς ηδη εἰς ἔφορμογήν — ἀπὸ τῆς δῆς Μαῖου — ἀμερικανικὸς Νόμος 89-777 τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, είναι ἡ δαστικὴ ἴσως ἀφορμὴ διὰ τὴν ἀρχήστοποτήσιν τῶν δύο σκαφῶν. Σημαντικώτατοι θὰ ήσαν αἱ δαπάναι διὰ τὴν πρασπρμογήν των πρὸς τοὺς κανονισμοὺς περὶ πυρκαϊδὲς τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1966. Διὰ τὸ «Κουὴν Μαΐρη», ναυπηγήσεως τοῦ 1934, ἵσως νὰ ἥσαν πλέον δαπανηραὶ αἱ ἀπαιτούμεναι κατασκευαστικαὶ διαφρυμίσεις. Διὰ τὸ νεωτέρον πως «Κουὴν Ελιζαμπεθ» (τοῦ 1936) ὑπελογίσθησαν εἰς ἐν ἀκατομ. λιρῶν, ἐνῷ μόλις πρὸ τίνος ἀδιαπανήθησαν διὰ τὴν εἰς τουριστικὸν μετασκευὴν του ὑπὲρ τὰ τέσσαρα ἑκατομμύρια δολαρίον.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν, συνεπῶς, τοῦ παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν ἔδιάρυνεν η ἀδυναμία τῆς Κιουνάρ Λάιν νὰ διαθέσῃ διὰ σκάφη θετικῶν ἀντιοικονομικῶν, τόσα νέα κεφάλαια εἰς ἀσκόπους, καὶ τοὺς «Ἀγγλούς, μετασκευάς.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου είχενη ηδη ἐντόνος διαμαρτυρηθῆ διὰ τὸ ἀμερικανικὸν μέτρον, ὅπερ καὶ ἔχαρακτήρισεν ὡς καθαράν τοις διάκρισιν. "Ο ἐπιβάτης θὰ ἔχῃ τὴν ἐπιφύλαξιν νὰ ταξιδεύσῃ μὲ σκάφος «ἀνασφαλές» κατὰ νόμον.

Καὶ ἐπιβάλλεται ὥστι μόνον εἰς τὰ ἔντυπα τῶν δρομολογίων τῶν σκαφῶν, ἀτίνα παραλαμβάνουν ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων ἐπιβάτες, νὰ περιγράφωνται τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ αὐτῶν (ἡλικία, προσφορμὴ εἰς τὰς ισχυούσας διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφαλείας, ταχύτης, διάστασις θέσεων κ.λ.π.), ἀλλὰ καὶ χωριστὰ δι' ἔνα ἔκαστον σκάφος εἰς τὰς γενικὰς ὄγγειλας τῶν ταξιδιωτικῶν γραφείων. Μετὰ 18μηνον ὅπὸ τῆς ἐνάρξεως ἔφαρμογῆς τοῦ νόμου (δῆς Μαΐου) ὅσα σκάφη δὲν ήθελον πρασπρμοθῆ εἰς τοὺς νέους κανονισμούς τοῦ 1966 περὶ προλήψεως τῆς πυρκαϊδὲς, θὰ ἀποκλείωνται τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Δέον θὰ δικαιούνται νὰ παραλαμβάνουν ἐπιβάτας.

Καὶ ἐτῶν περιορισμῶν αὐτῶν πρόβλημα παραμονῆς εἰς τὴν ὑπεραστατικὴν γραμμὴν ἀνακύπτει δι' ὅλα τὰ ὄπωσδήποτε παρήλια υπερωκεανία, εἰς ἐποχὴν καθ' ήν, λόγω τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου, ζημίαις ἀποκομίζουν τὰ σκάφη τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ. "Η ἐπιβίωσίς των ἀμφιβόλως πλέον ἀποβαίνει.

ΤΟ ΦΑΥΛΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑ

Ο περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου Νόμος 4502/1966, πανθυμολογεῖται ηδη ὅτι εἶναι τὸ ἀναμφισύντητον δείγμα τῆς κομματικῆς ἀσχημίας. Τὸ ἀναθεωρητικὸν ἐπ' αὐτοῦ δλέμμα τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως καθίσταται ἀπαραίτητον καὶ μᾶλλον ἐπείγον. Πολλὰ τὰ ἀμαρτήματα του καὶ ἔξθραλμος δισφάνινται ὡς ἀπειπολιστῆς τῶν ἀνθρώπων ποὺ τὸν συνέτασαν. Τὰ ἀδίξοδα, μετὰ τὴν ἔφαρμογήν του, προβάλλονται ηδη. Μὲ πρωσπικαὶ καὶ πλείστοις εὐεργετικάς διατάξεις, εὐρέως ἡ σχολείηθησαν οἱ νομοθέται, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι δι' αὐτῶν οἱ εὐεργετούμενοι εἶναι ἀποκλειστικῶν οἱ ἔραστείχναι τοῦ ναυτικοῦ ἀπαγγέλματος καὶ οἱ ὅλιγώτερον ἐπιβαρυνόμενοι μὲ τὸ στοιχεῖον τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν "Ιδρυμα. "Αντιθέτως οἱ ἄλλοι, οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ τῶν πλέον τῆς εἰκοσαετίας καὶ εἰκοσιπενταετίας ναυτολογίων, ἀγνοοῦνται δλοσχερῶς. Καὶ οὕτως οὗτοι ήναλωσαν τὴν δῶν των εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ κεφάλαια τοῦ Ν.Α.Τ. προέλευσιν κυρίως ἔχουν τὰς ιδικάς των στερήσεις. Οὐδὲ ἐξ ἀρροφούντων αὐτοῦ τοῦ Νόμου ἀσχελίεται μὲ αὐτούς, ἐνῷ ἀντιθέτως διὰ τῆς ἔφαρμογῆς του, ἐδόθη εύκαιρια νὰ περικοπῇ καὶ τὸ δῶρον τοῦ μηνιαίου πεντηκονταδράχμου, ὅπερ ἔχορηγθη εἰς δλους τοὺς συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ., ἔμμα τῇ ἐγγραφῇ εἰς τὸ ἀλληλικὸν νηολόγιον τοῦ χιλιούτου πλοίου, πρὸ δεκαετίας.

Προκύπτει οὕτως καὶ μία ἄλλη σοδαφωτάτη περίπτωσις, τὴν ὁποίαν οἱ σοδοφοροῦντες τηροῦνται αἱ δαστικαὶ διέκοπτοι ἀδιάφοροι ἀντιπαρῆθον, ἐνῷ ἐκεὶ ὕψειλον νὰ ἀποθετῆσουν τὰς δαστικὰς προϋποθέσεις των: Δὲν ἡ σχολείηθησαν διὰ τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου. "Ηρέσθησαν εἰς τὴν διαπίστωσιν τῶν ὑπαρχόντων. "Υπερπλήρεις, εἶπον, είναι αἱ δεξαμενοὶ καὶ τὰ περιουσιακά του στοιχεῖα. "Ηνοίχαν λοιπὸν τοὺς κρουσούς πρὸς ἀρδευσιν δικαίων καὶ ἀδίκων, πλὴν τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν. Δι' αὐτούς, λόγος οὐδέτει! ...

Προεδέλφαμεν τὴν ἔξειδιξην καὶ ἐπεστημάνωμεν ἐκεῖρων τὸν κινδύνους. Τώρα δὲ ισολογισμὸς τοῦ "Ιδρύματος διὰ τὸ 1967 εἶναι τὸ πρώτον ἔγετηριον σάλπισμα, ὑπεύθυνον ἔχον τὴν προέλευσιν. Τὸ πρώτον S.O.S. "Η πρώτη ἔξαγγειλία τῶν συνεπιών. Εύρισκομεθα πρὸ πλήρους ισοζυγίου καὶ προσεχοῦς ἔγκαινιάσεως ἐλειμματικῶν ισολογισμῶν. Καταβάλλεται θεοβαίνων κάποια προσπάθεια αἴαστοτήλης τοὺς κακού. Είναι η ἀρνητικής προσφορμῆς τῶν συντάξεων πρὸς τὰ νέα συλλογικὰ μισθολόγια τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν καὶ ἐπὶ τῶν δόποιν ὑπολογίζονται αἱ συντάξεις τῶν ἀπομάχων. Τὸ σχάρι αὐτὸν μέτρον δὲν νομίζομεν ὅτι δικαιολογεῖται ὅπως προσφερῇ ὡς θεραπεία ἀμερικανικῆς κομματικῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ Ασφαλιστικοῦ τῶν Ταμείου.

"Ανάγκη, συνεπῶς, η διμεσος τροποποίησις τοῦ οἰκτρῶς κομματικοῦ Νόμου 4502/1966, τὸ ταχύτερον. Νέοι πόροι διὰ τὸ Ν.Α.Τ. δέοντος σπάσης ἀναζητηθοῦν, ἀλλὰ καὶ η δικαιοσύνη νὰ πρυτανεύσῃ εἰς τὴν ἀποστολήν του. "Η δημιουργία διαφόρων ποιοτήτων συνταξιούχων, πρέπει νὰ μὴ παρουσιάζεται ἐκάστοτε. Τούτο ηδη εἰς ὅλα τὰ ἀσφαλιστικὰ Ταμεία έθερπεύθη. Πρέπει ἐσσεὶ νὰ ἀποτελούν έξαίρεσιν οἱ ναυτικοί;

"Ο δημαγωγικὸς παράγων δὲν ὑφίσταται σήμερον. "Η Ἐθνικὴ Κυβερνήσεις, ἔξετάσουσα στοργικῶς τὰ περὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, θὰ δυνηθῇ νὰ ἔχειρη τὴν εὐθείαν εἰς τὴν Διοίκησιν καὶ τὸν ὄργανοισμὸν του, θερπεύσουσα τὰ ἐκεὶ ἀδεράπευτα. Εἰς τὴν μεγάλην πλέον Ναυτιλίαν μας, σοδαφά καὶ συνεχῆς ἐπιβάλλεται η κρατικὴ συμπαράστασις. Τὸ δὲ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ὑγιαίνειραν τῆς μεγαλυτέρας Ἐθνικῆς μας ἔχορμήσεως, τῆς Ναυτιλίας.

ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

"Αποδίδει η Ἐθνικὴ Κυβερνήσεις προέχουσαν σημασίαν εἰς τὰ τῆς ἐκπαίδευσεως. "Εμπρακτος ἀπόδειξις αἱ δι' αὐτὴν ἐγκριθεῖσαι πρὸ δημερῶν πιστώσεις ὑπερπεντακοσίων ἑκατομμύριων δραχμῶν. "Ιδιαιτέρα η φροντὶς διὰ τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν νεών. Ποτὲ ἀλλοτε δὲν ἔσημειώθη μεγαλυτέρα ἀπὸ τὸ Κράτος.

Μετέχει καὶ η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις τῆς ηγεμονίας αὐτῆς κρατικῆς μερίμνης. Πιστώσεις παραχωρούνται διὰ τὴν ἀποπεράστασιν τῶν κτιριακῶν ἑκατομμύριων δραχμῶν. "Ηρέσθησαν διὰ τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου. "Ηρέσθησαν διὰ τοὺς πόρους τοῦ Ταμείου. Νέοι περιστούνται διὰ τὸν πρότιμον μερίμναν, ἡ προγραμματισθεῖσα ἐν σχολαῖς διαπαίδαγγησις τῶν νέων, ποὺ διασέρχονται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, εἰς τὰς ἀνωτέρας σσον καὶ τὰς κατωτέρας βαθμίδας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

"Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ» δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ "Υπουργείον Ναυτιλίας γνωστοποιεῖ ὅτι, σπάση καθ' ἔκστοντον ἔτος καὶ ἀναλόγως τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἐργασιῶν αὐτοῦ, διαθέτῃ καὶ κατὰ τὸ 1966 ποσὸν ἐκ Δρ. 57.000 ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς Έκπαίδευσεως. Ζητεῖ δὲ τὴν ἔγκρισιν τοῦ "Υπουργείου σπάσης θέσεως:

1) "Υπὲρ τῶν Δημ. Σχολῶν

"Ασπροπύργου Δρ. 25.000

HOWARD'S LIMITED

Ship Chandlers, Meat Suppliers • Bonded Stores

Wholesale Grocers

1953 - 1955 Barrington Street

Phone: 423-8208

Halifax, Nova Scotia, Canada

- 2) 'Υπέρ τῆς Σχολῆς 'Εμποροποιίαρχων "Υδρας" » 15.000
 3) 'Υπέρ τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν E.N. (Πειραικού Συνδέσμου) » 17.000

Σύνολον Δρχ. 57.000

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀπήντησεν εἰς τὸν Νησιώνον διὰ τὸν κάτωθι ἔγγραφον:

«Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ὡς ἄνω ἔγγραφου ὑμῶν ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἐκφράσωμεν τὰς θερμότερας μας εὐχαριστίας διὰ τὴν νέαν ἐκ 57.000 δρχ. δωρεάν σας ὑπέρ τῶν Σχολῶν τοῦ 'Εμπορ. Ναυτικοῦ καὶ νὰ σᾶς δεβιάσωμεν ὅτι ἐκτίμωμεν ἀπολύτως τὴν πολύτιμον συμβολὴν σας εἰς τὸ ἔργον τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως».

Η ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Εἰς τὴν Δημοσίαν σχολὴν τῶν ναυτικῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων, ἥρχισε καὶ τὸν ἀσυρματιστὸν ἡ μετεκπαίδευσις εἰς τὰ ἄλλα, πλὴν τοῦ ἀσυρμάτου, ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ ὄργανα, μὲ πρώτον θέμα τὰς γυροπυξίδας. Δὲν χρήζει, νομίζομεν, συζητήσεως τὸ ὅτι ἡ ἀποστολὴ τῶν ἀσυρματιστῶν δέοντας ὅπως ἐπεκταθῇ εἰς πάντα, γενικῶς, τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα, τὴν χρῆσιν καὶ λειτουργίαν τῶν ὅποιων θεωρητικῶν καὶ πρακτικῶν ὄφειλουν νὰ κατέχουν οὗτοι πλήρως. Οἱ ἀσυρματισταὶ εἰναι ἡ μόνη τάξις τῶν ἀξιωματικῶν E.N., διὰ τοὺς ὅποιους ἡ ἀναφορεμένη ἐπέκτασις τῶν γνώσεων εἰναι λίσιν προσιτή, δεδομένου ὅτι, ἐπειδεύσμενοι διὰ τὸν ἀσύρματον εἰς τὰ ἡλεκτρόνια, ἀποκούντοντες στερεάς βάσεις, πράγματα ὅπερ οὔτε διὰ τοὺς μηχανικούς καὶ πολὺ διλγάτερον διὰ τοὺς ναυτίλους δύναται νὰ συζητηθῇ. 'Η προσθήκη εἰς τὸ ὄπλοστάσιον τῶν ἀσυρματιστῶν καὶ τῆς πλήρους ἐννημερώσεως τῶν ἐπὶ τῶν ἄλλων ἡλεκτρονικῶν ὄργανων τῆς Ναυτιλίας, θὰ εἰναι ὑπόθεσις λίσιν ἐπωφελῆς διὰ τὸ πλοῖον,

ἀσυγκρίτως ὅμως πολύτιμος δι' αὐτοὺς τοὺς ἀσυρματιστὰς καὶ τὸ ἐπαγγελματικὸν τῶν μέλλον.

Καὶ ἔξηγούμεθα: Τὸ κλασικὸν χειριστήριον μετὰ τοῦ ἀκουστικοῦ δὲν φαίνονται νὰ ἔγγυῶνται σταθερὰν καὶ ἀμετάβλητον τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων παραμονὴν τῶν. Πολλαὶ καὶ διάφοροι νέαι ἡλεκτρονικαὶ ἐπινοήσεις, μετὰ τοῦ ἀσυρματισμοῦ, ἐπέρχονται, διεκδικούσαι τὴν διαδοχὴν. 'Η τηλετυπία μὲ γραφομηχανῆν καὶ τὸ τηλέφωνον, ἐκτοπίζουν ὅστιμέρας τοὺς ἀσυρμάτους τηλεγράφους μετὰ τῶν χειριστῶν τῶν. Μίας ἄλλης εἰδικότης τεχνικοῦ τῶν πλοίων ἀνατέλλει καὶ ραγδαίας ἀνέρχεται πρὸς τὸ μεσούρανημα: Τοῦ ἡλεκτρονικοῦ ἀξιωματικοῦ. Διὰ τὴν κατάστησιν τοῦ ἀξιωματος αὐτοῦ, ὃ ἀσυρματιστὴς εἶναι ὃ πρῶτος ἔνδειγμένος, ἀλλὰ καὶ ὃ μᾶλλον προητοιμασμένος.

Διὰ τοὺς ἡδη ἀσυρματιστὰς, ἡ μετεκπαίδευσις εἰς τὴν Δημοσίαν σχολὴν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων, ικανοποεῖ μίαν ἀνάγκην. Τὴν δημιουργίαν ὅμως τῶν πλήρως κατηρισμένων ἡλεκτρονικῶν τεχνικῶν θὰ ἔχωμεν διὰ τῆς ἐπιβολῆς εἰς τὰς δημοσίας καὶ ιδιωτικὰς σχολὰς ἀσυρματιστῶν καὶ ὅλων τῶν ἄλλων μαθημάτων, τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὰ χρησιμοποιούμενα ἡλεκτρονικὰ ὄργανα: Τὸ ραντάρ, τὸ βιθόμετρον, τὸ δρομόμετρον καὶ τὴν γυροπυξίδα. Θὰ ἐλέγομεν ἀκόμη τὴν τηλεόρασιν καὶ τὸν κινηματογράφον. 'Επαναλαμβάνομεν ὅτι, διὰ τὴν ἐπέκτασιν αὐτῶν δὲν προβάλλονται ἐμπόδια ἀπροσέπλαστα, καθ' ὅσον ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰ μάθηματα εἰναι κοινά.

'Η ἐπαγγελματικὴ ὄργανωσις τῶν ἀσυρματιστῶν, πρώτη, ἔχει κατὰ τὴν γνώμην μας ὑποχρέωσιν, ἀλλὰ καὶ μέγα συμφέρον, ὅπως ἐπιδιώξῃ αὐτὴν τὴν γραμμήν, ἵνα θέλῃ νὰ ἐκπροσωπῇ αὐτὴν τὴν γραμμήν, ἵνα θέλῃ νὰ προσφέρῃ αὐτοῖς εἰς τὴν Ναυτιλίαν τοὺς ἡλεκτρονικούς ἀξιωματικούς, ἡ παρουσία τῶν ὅποιων θὰ ἔξασθοις ἐπὶ τῶν πλοίων ἀπασχόλησιν ἐκ τῶν μᾶλλον ἀποδοτικῶν.

NAYTIKA XRONIKA

ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

'Ησχολήθησαν, κατὰ καιρούς, αἱ στῆλαι αὐτοὶ ἐπὶ τοῦ ἔργου τῆς σχολῆς μετεκπαίδευσεως, Πλοιάρχων καὶ Ἀσυρματιστῶν, εἰς τὰ νέα ναυτικὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα. 'Υπῆρξαν ὅμως καὶ σχόλιοι ἀλληλοσυγκρυψόμενοι, τόσον ἐπὶ τοῦ ἔργου της, ὅσον καὶ τῆς χρησιμότητος τῆς. 'Ηδη, τὸν λόγον ἐλόσον ἔχονται παρατηρηταί, ἐκ τῶν μᾶλλον ὑπευθύνων, ἀλλὰ καὶ εἰδικῶν.

Πρόκειται περὶ τῶν ἐντεταλμένων τοῦ I.M.C.O., οἵτινες, ἐποπτεύοντες τὴν ἀνά τὰς διαφόρους χώρας ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ ἐπινεωρούντες τὰς δισφόρους σχολάς, διεπίστωσαν τὴν ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ὀρτίτητα μας. Εἰδικῶς ὅμως τὴν ικανοποίησί των ἔξεφρασσον διὰ τὴν ἐν Πειραιεί Δημοσίαν Σχολὴν Ναυτ. Ἡλεκτρονικῶν 'Οργάνων, τόσον διὰ τὴν εἰς ὄργανα ἐπάρχεικους, μᾶλλον πληθωρικήν, ὅσον καὶ τὴν κολήν της ὄργανωσιν καὶ εὑρύθμον λειτουργίαν. Τὰ πορίσματα τῶν ἐν λόγῳ παρατηρητῶν δὲν περιορίζονται εἰς φραστικάς φιλοφρονήσεις, δικαιολογημένας βεβαίως ἐκ τῆς πραγματικότητος. Αἱ ἀνάτέρω ἐγκαταστάσεις τῆς σχολῆς ἐπέλεγχον σπώας εἰς αὐτὰς μετεκπαίδευσθαιν καὶ ἀλλοδαποὶ ναυτίλοις ἀξιωματικοί, τῶν ὅποιων αἱ χῶραι ἀδύνατουν γὰρ ἀναπτύξουν παραλλήλους ἐκπαίδευτικὰς ἐγκαταστάσεις.

"Ηδη, ἡ ναυτικὴ μας σχολὴ, περιλαμβάνουσα καὶ ἡ τῆς ἀλλοδαπῆς διδακτικὸν προσωπικόν, θὰ εὐρύνῃ εἰς τὸ ἅμεσον μέλλον τὴν ἀποστολὴν της, ἀνυψουμένη εἰς διεθνὲς πλέον μετεκπαίδευτικὸν κέντρον, ἀντάξιον τῆς γιγαντωθείσης καὶ συνεχώς ἐπιβαλλομένης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΩΝ

Συνήντησε τὴν πρόθυμον ἀνταπόκρισιν ἡ Ἑκκλησίς τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τὴν εἰσφορὰν ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων. 'Ο πρῶτος κατάλογος τῶν εἰσφορῶν ἔχει ὡς κάτωθι. 'Ο ἔρανος συνεχίζεται:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΥΠΕΡ ΣΕΙΣΜΟΠΛΗΚΤΩΝ ΗΠΕΙΡΟΥ & ΔΥΤ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Εἰσφέροντες	Δραχμοί
1. 'Ανδρεάδης Στρατῆς	252.000
2. «Αίγιλς» Ναυτ. 'Εταιρ.	20.000
3. Γουλανδρή 'Αφοι	84.000
4. Γουλανδρής Ι. Νικόλαος	100.000
5. Γουλανδρής Υιοί Πέτρου	168.000
6. «Σ. Γ. Εμπειρίκος Α.Ν.Ε.	134.000
7. 'Επιφανειάδης Θ.	10.000
8. 'Ιγγλιστ. Δ. Υιοί	25.000
9. Καμπάνη Ζ. & Γ.	50.000
10. Καραγεώργιος Μιχαήλ	50.000
11. Καρράς Κ. Ιωάννης	100.000
12. Κολοκοτρόνης 'Αφοι	25.200
13. Κούλουρος ('Εταιρία)	25.200
14. Κουλουκούνης 'Αφοι	42.000
15. Κτηματική & Ναυτιλιακή 'Επιχ.	3.000
16. Λαιμός Γ. 'Αφοι	29.400
17. Λαϊμός & Πετέρας	50.400
18. Λαιμός & Σία	37.800
19. Λιβανός Σ. (ΕΛΛΑΣ)	34.000
20. Λυκιαρόπουλος Π.	84.000
21. Λώ 'Αφοι	42.000
22. «Μιχαήλς» Α.Ν.Ε.	12.600
23. «Νηράνης» Ναυτ. 'Εργασ.	120.000
24. Νομικός Λουκᾶς	84.000
25. Νομικός Μ. Π.	29.400
26. «Ορίζοντας» Ναυτ. 'Εταιρ.	2.940
27. Παπαδόπουλος Α. Γ.	84.000
28. Παπαδημητρίου 'Αφοι	20.000
29. Παπέρας Διμαντῆς	42.000
30. Παπέρας Ν. Γ. Υιοί	42.000
31. Πεπτόπουλος Δημ. (Med Line)	42.000
32. «Πλεύσες»	25.000
33. Πνευματικός Μ. & Ματαντός Σ.	16.800
34. Πολεμητ. 'Αφοι	30.000
35. Ρεθύμνη 'Αφοι	25.200
36. Σπριγκόφιλ Σιτηγ. (κ. Α. 'Ωνάση)	126.000
37. «Σόρος» Ναυτ. 'Εταιρ.	8.400
38. «Φέρερα» Εταιρία	25.200
39. Φαραλοί 'Αφοι	33.600
40. Χαλκόνησος 'Αχιλλείς	30.000
41. Χανδρή 'Αφοι	84.000
42. 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν (ῶς συμματίσιον)	168.000
43. Μαρκος Λύρας 'Οριεντ Μήντ 'Ηστ	50.000
44. Α. 'Αγγελικούσης & Δ. Ευηνίμου..	25.000
45. 'Αφοι Ιωάν. & Διαμ. Παπέρα ..	15.000

Σύνολον 2.557.140

46. Γενική Ατμοπλοία τῆς 'Ελλάδος Κλινοσκεπόσματα 800



Over a century of shipping experience backs the service we offer to the international shipping industry and being established in London, Hong Kong, New York and Gibraltar we have the world's shipping firmly in our grasp. Agents for the sale and purchase of shipping property. Building contracts arranged. Shipping valuers. Dry cargo and tanker chartering. Ship managers.

Agency representation in
LONDON · HONG KONG · NEW YORK and GIBRALTAR

HARLEY, MULLION & CO. LTD.

LONDON KEMPSON HOUSE 35/37 CAMOMILE ST. EC3. Tel. AVEnue 2474 (20 lines).
 Telex LONDON 23567/B & 23813. Cables EVENHANDED LONDON TELEX.
 HONG KONG HARLEY MULLION & CO. (Hong Kong) LTD. P & O BUILDING 13TH FLOOR, DES VOEUX ROAD CENTRAL. Tel. 223076. Telex HONG KONG 210. Cables EVENKEEL HONG KONG TELEX.
 NEW YORK HARLEY MULLION & CO. (New York) LTD. 29 BROADWAY N.Y. 10006. Tel. DIGBY 4234. Cables EVENSAIL NEW YORK.



Η ΠΡΩΤΗ ΠΑΡΕΔΟΣΗ

Τὴν παρελθούσαν Τετάρτην έγκαταστάθη, μὲ καθυστέρας μηνὸς περίπου, εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περάματος, ἡ πρώτη πλωτὴ δεξαμενὴ τοῦ Ο.Λ.Π., ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 4.000 τόννων. Θὰ λειτουργήσῃ πληήρως περὶ τὰ μέσα τοῦ προσεχούς Ιουλίου. Σκάφη μέχρι 12 χιλ. τόν. θὰ δεξαμενίζωνται.

Μολονότι ἡ παροχὴ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Η. ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σαββάτου, συμφώνως πρὸς διεθνεῖσιάς τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ἔστω καὶ προσχειρος λειτουργία τῆς δεξαμενῆς εἶναι ἀδύνατος, ἐὰν δὲν ἐγκατασταθῇ ἔκει καὶ ὁ κινητὸς γερανός. Ὁ σχετικὸς διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειάν του προεκρύχθη ἡστῆ. Θὰ παρέλθῃ δίμηνον διὰ τὴν τοποθετησίν του. Πρέπει ἐπίσης νὰ γίνουν ἔκει ὡρισμέναι ἀπαραίτητοι ἐγκαταστάσεις, ὡς ἡ παροχὴ τηλεφωνικῆς συνδέσεως καὶ δικτύου ὑδρεύσεως.

Τέλος, διὰ τὴν πλήρη λειτουργίαν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, δέον νὰ ἀνεγερθοῦν τὰ ὑπόστεγα πρὸς στέγασιν τῶν ἐργοστάσιών. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἡ σχετικὴ μελέτη κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἀπεστόλη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὴν τεχνικὴν ἐπιτροπήν. Ἔν συνεχείᾳ τὸ ὅλον θέμα θὰ παραπεμφθῇ πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π., ἐλπίζεται δὲ ὅτι περὶ τὰ μέσα 'Ιουνίου θὰ προκηρυχθῇ ὁ σχετικὸς διαγωνισμός.

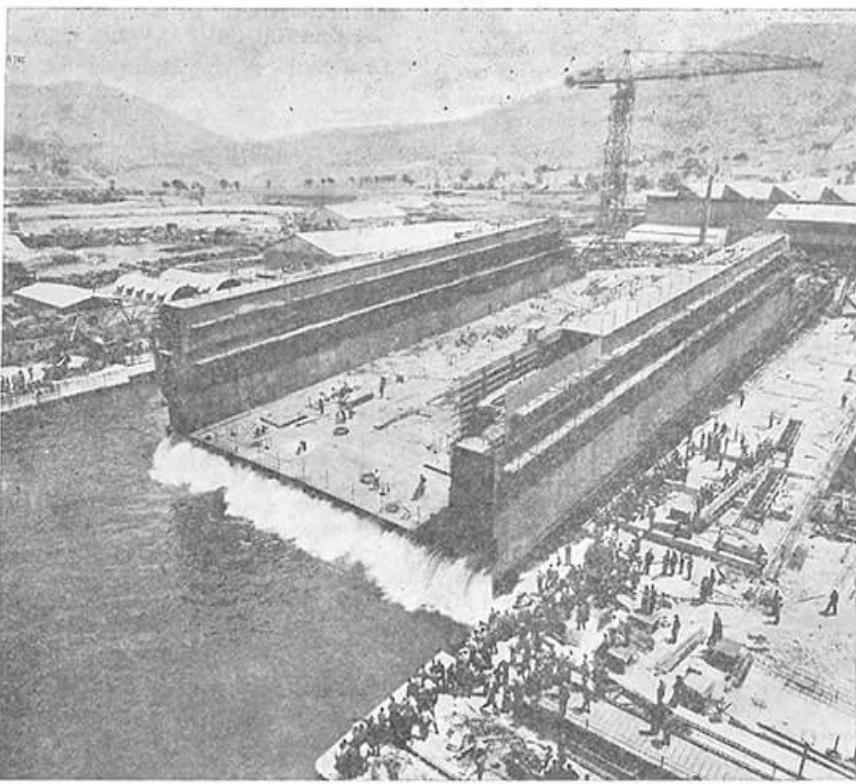
'Ἐν τῷ μεταξύ, παρατηρεῖται σοδαρά κάμψις τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν εἰς τὸν λιμέναν Πειραιῶν, ὀφειλομένη βασικῶν εἰς τὴν ἔλλειψιν δεξαμενῶν. Η κάμψις εἰς τὰς ἐργασίας λειθητοστάσιού ἀνέρχεται εἰς 45% καὶ εἰς τὰς μηχανουργικὰς ἐργασίας εἰς 55% - 60%. Καὶ πολύτιμον συνάλλαγμα διαρρέει. Κατ' ἀνάγκην εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καταφύγουν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ διὰ τοὺς δεξαμενισμοὺς καὶ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων των.'

ΕΙΣ ΤΟ ΑΑΥΡΙΟΝ

Συμφώνως πρὸς δημοσιευθεῖσας πληροφορίας — τὰς μεταδίδομεν μετὰ πάτως ἐπιφύλαξεως — θὰ ιδρυθῇ εἰς τὸ Λαύριον νέου ναυπηγικὸν καὶ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα, διαθέτον δύο πλωτάς δεξαμενὰς ἀνυψωτικῆς ίκανότητος 2.000 καὶ 5.000 τόνων ἀντιτοποιούχως. Κατὰ τὴν πρώτην φάσην τοῦ ἔργου θὰ ἐπενδυθοῦν κεφάλαια 150 ἑκατομμυρίων δραχμῶν(;)>. Τὸ ναυπηγεῖον θὰ διαθέτῃ ἐπίσης τέσσαρας ναυπηγικάς κλίνας διὰ τὴν ταυτόχρονον ναυπηγήσιν τεσσάρων σκαφῶν, χρητικότητος μέχρις 20.000 τόνων, θὰ περιλαμβάνῃ δὲ μηχανουργεῖον, λεηθητοποιεῖον, σωληνουργεῖον, ἡλεκτροτεχνουργεῖον, βυλουργεῖον καὶ ἄλλας συναφεῖς ἐγκαταστάσεις.

Διὰ τὴν ιδρυσιν τῆς νέας μονάδος θὰ ιδρυθῇ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ διομήχανία ὑπὸ τῆς Α.Ε. «Νέμο».

ΚΑΘΕΛΚΥΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΔΕΥΤΕΡΑ



Τὸ παρελθόν Σάββατον, 13ην Μαΐου, καθελκύσθη ἐκ τῆς ἐσχάρας τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» τὸ δεύτερον ἐκ τῶν δύο τμημάτων τῆς δευτέρας δεξαμενῆς (15.000 τόνων ἀνυψωτικῆς ίκανότητος. Σκάφη μέχρι 45 χιλ. τόν. π.ω.) τῆς κατασκευαζομένης διὰ λογαριασμού τοῦ Ο.Λ.Π. Η δεξαμενὴ αὐτὴ κατασκευάζεται εἰς δύο στάδια. Η κατασκευὴ τοῦ δευτέρου τμήματος αὐτῆς ἥρχισεν ἀμέσως μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ πρώτου τμήματος, τὸ ὃποῖον καθελκύσθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου 1967, ἐπὶ τοῦ ὅποιου καὶ θάλασσας, ἅμα τῇ ἀποπερατώσει του. Διατάσσεις: 'Ολικὸν μῆκος 202 μέτρα, μῆκος ἐπὶ ὑποδάρων 186 μέτρα, Ἐλεύθερον ἐσωτερικὸν πλάτος μεταξύ τῶν ἔξωστῶν 32 μέτρα, μέγιστον ἐξωτερικὸν πλάτος 40,80 μ., μέγιστον ώρελιμον δύθισμα 8,5 μέτρα. Παράδοσις: 'Οκτώβριος 1967. Εἰς τὴν εἰκόνα διακρίνεται τὸ δεύτερον τμῆμα τῆς δεξαμενῆς κατὰ τὴν καθέλκυσιν του.'

ΠΕΡΙ ΤΑ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΥΛΟΥ,,

'Ἐξαμήνον παρῆλθεν ἀφότου ἀνηγγέλθη ἡ σύστασις τῶν «Ναυπηγείων Ναυαρίνου». Ανεγράφησαν τότε — κατὰ Νοέμβριον — εἰς τὰς ἐφημερίδας, μεταξὺ πολλῶν καὶ ποικίλων σχολίων, αἱ ἔντης ἀνασκοινώσεις τοῦ κ. Λάτση, τοῦ προβληθέντος ὡς ἐκπροσώπου τοῦ ἑταϊρικοῦ ὄμιλου:

«Τὰ «Ναυπηγεία τοῦ Ναυαρίνου», τὰ ὅποια θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Πύλου διὰ συνεργασίας τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων τῆς «Ισικαβατζίμα Χαρίμα» καὶ τοῦ «Ομίλου Λάτση», θὰ είναι εἰς θέσιν ἐντὸς τοῦ 1968 νὰ ἀρχίσουν τὴν ναυπηγήσιν φορτηγῶν πλοίων

καὶ σκαφῶν διαφόρων ἄλλων τύπων, χωρητικότητος μέχρι 10.000 τόνων. Κατὰ συνέπειαν θὰ δυνηθοῦν νὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἀνανέωσιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῆς 'Ελλάδος, μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου. Ἐπίσης τὸ 1969 θὰ δέχωνται τὰ νέα ναυπηγεία μεγάλα σκάφη δι'. ἐκτέλεσιν εὑρυτάτης κλίμασκος ἐπισκευῶν καὶ παραδόληών θὰ ἀρχίσουν ἐνδεχομένως τὴν ναυπηγήσιν καὶ πλοίων μεγαλυτέρας χωρητικότηος».

"Ἐκτοτε η σιωπὴ ἐκάλυψε τὴν ὅλην ύποθεσιν. 'Εξ Ιαπωνίας μόνον μᾶς ἔρχονται πληροφορίαι περὶ ὀπτροθυμίας τῶν 'Ιαπωνίων ναυπηγῶν — τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα — νὰ συνεπάσχουν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κέντρου Πύλου, χωρὶς τὴν συνεργασίαν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν πελατῶν τῶν ναυπηγείων, συγκεκριμένων δὲ τῶν κ.κ. Γουλανδρῆ, Λαιμοῦ, Όναση, I. M. Καρρᾶ κ.λ.π.

'Ἐν τῷ μεταξύ ἐγγόνθῃ ὅτι ἐξητήθη ἀπὸ τὴν 'Εθνικὴν Τράπεζαν ἡ κρατικὴ ἐγγύησηι σύναψις δανείου τεσσάρων ἀκτομεμορίων δολαρίων, διὰ τὰς δοπάνας ὑποδομῆς εἰς τὸν παραχωρηθέντα πρὸς ἐγκαταστάσιν τῆς δάσσεως χώρων.

Συνήθη, πράγματι, τὸ δάνειον αὐτό: Προκροεῖ ἡ σύντασις τῆς 'Εταιρίας: "Ηρχίσαν αἱ ἐργασίαι ὑποδομῆς; Θὰ γίνη, πράγματι, ὅπως προανηγγέλθη, ἔναρξις τῶν ἐργασιῶν τῶν Ναυπηγείων ἐντὸς τοῦ 1968; "Η μήπως ἐναυγάγησεν ἡ προσπάθεια καὶ οἱ ἔδω ἐνδιαφερόμενοι ἀπλῶς προέτρεξαν τῶν γεγονότων, ὅπως ἔξηγγειλαν τὰ τῆς συστάσεως τῶν ναυπηγείων;

Αὐτά τὰ ἐφωτήματα μᾶς ἀπευθύνονται ἀπὸ ἐφοπλιστῶν εὐρυτάτης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐπισκευαστικῆς δάσσεως εἰς τὴν ἀ-

MONSTAD AND COMPANY LIMITED

SHIP CHANDLERS
FOR ALL YOUR SUPPLIES IN
EASTERN CANADA

CABLE ADDRESS :
(ALL PORTS)
NORSHIP



REPRESENTATIVE:
Capt. E. ZIZOS

MONTREAL, P.Q. - 224 YOUILLE SQ.
TEL.: 849-6381

HALIFAX, N.S. - 2051 BARRINGTON ST.
TEL.: 423-9158

PORT ALFRED, P.Q. - 17 RUE LA FABRIQUE ST.
TEL.: 544-2834

SAIN T JOHN, N.B. - 3 DUKE ST.
TEL.: 693-3539

κτήνη τῆς δυτικῆς Πελοποννήσου. Θέλουν, κατ' ἄρχιν, νὰ πληροφορηθοῦν ποὺ κεῖται ἡ ὑπόθεσις τῶν «Ναυπηγείων Πύλου». Καὶ ἐφ' ὅσον αὐτά πρόκειται νὰ συσταθοῦν τελικῶς, θὰ ἡσαν καὶ ἀρκετά, μὲ τὴν Ιαπωνικὴν συνεργασίαν, νὰ ἔξυπηρετήσουν τὴν Ναυτιλίαν. Περιπτεύει ἡ τῶν ἄλλων πρωτοδουλία.

Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

'Οποία διαφορὰ μὲ τὸ παρελθόν! "Ηρκεσ τὸ τηλεγράφημα τῶν ἐπαγγελματικῶν καὶ λοιπῶν κοινωνιῶν ὄργανώσεων τῆς Σύρου πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Ἑθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ νὰ εὔρῃ τὴν ἄμεσον λύσιν τοῦ τὸ ζωτικὸν διὰ τὴν πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν πρόβλημα τῆς δεξαμενῆς.

'Η Σύρος, τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον, ἐστερεῖτο ἀπὸ μηνὸν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ἐκεὶ πλωτῆς δεξαμενῆς. Εἶνον ἀνάγκην ἐπισκευῆς τὰ ὑφάσια καὶ τὰ ἔξοδα αὐτῆς. Πλὴν διὰ λόγους ἀκατανοήτους εἰς κάθε πρακτικὸν ἄνθρωπον δὲν ἀπεφασίζετο πῶς καὶ ἀπὸ ποιὸν ἐργοστάσιον αἱ ἐπισκευαὶ αὐτὰ θὰ διενηργοῦντο.

Καὶ οἱ μῆνες παρήρχοντο. 'Η δεξαμενὴ παρέμενεν ἀπράκτονα: τὰ πλοῖα δὲν προσήρχοντο πὸδὲ ἐπισκευῆν, ἀφοῦ ἐλεῖπεν ἡ δεξαμενὴ: τὸ Νεώριον μόλις συνετρεπέτο μὲ κίνδυνον ἀπολύτεως τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ πρωταρικοῦ καὶ ἡ ἀγορά τῆς Σύρου ἐπανήρχετο δίλγονος εἰς τὴν γνωστήν, ἀποχώρι, ἐκ τοῦ παρελθόντος ἐξαθλίωσιν. Εἰς μάτην ὅλαι, αἱ συγχόναται σπημειώσειν, διαμαρτυρίστηκαν κατοίκων πρὸς τὰς «κοινούλουλευτικὰς» Κυβερνήσεις.

Καὶ ἀνέλευτα τὰ ἡνία ἡ Ἑθνικὴ Κυβέρνησις. 'Απηνθύνθη τὰ πρόσω αὐτὴν ἡ Σύρος. 'Ιδού καὶ ἡ ἀμεσος ἀνταπόκρισις: 'Απεφασίσθη ἡ ταχεῖα διενέργεια διαγωνισμοῦ χωριστὰ διὰ τὰ ἔξοδα καὶ χωριστὰ διὰ τὰ ὑφάσια τῆς δεξαμενῆς. 'Η προσφορά τῆς Σύρου πρὸ τοῦ εὐθυνόταρα καὶ ἡ ἐπισκευὴ τῶν θάγην ἐπὶ τόπου καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ μεταφερθῇ ἡ δεξαμενὴ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμασγκά, ὅπου θὰ δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπισκευὴν τῶν ὑφάλων.

Ἄς σημειωθῇ στὶς ὑπερτερακόσιοι τόνοι χάλυβος θὰ χρηστιμοποιηθοῦν διὰ τὰς ἔργσισις τῶν ἔξαλων.

Εἰς τὴν Σύρον ἔν καὶ μόνον δεξαμενόπλοιον τῆς «Ἀνδριακῆς» ἐκτελεῖ ἡδη ἐκταμένας ἐπισκευάς. Μὲ τὴν ἐπαναδειτουργίαν τῆς δεξαμενῆς — δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ Ὀκτωβρίου — ἡ κίνησις ἐπισκευῶν θὰ ἀναλάβῃ τὸν πρότερον ζωρὸν ρυθμόν.

Οἱ κάτοικοι τῆς Σύρου τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν δισηγόρων πρὸς τὴν Ἑθνικὴν Κυβέρνησιν. Ταχεῖα καὶ ἀποτελεσματικὴ ὑπῆρξεν ἡ ὑπὲρ αὐτῶν μέριμνα.

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Ἐύθυνς μετὰ τὴν τόσας ζημίας ἐπισωρεύσασκαν ὑπεργίαί τῶν «Ἀγγλῶν ναυτικῶν, ἥρχισαν αἱ συντηρήσεις διὰ τὸ δυνατόν τῆς κτλύψεως τῶν ζημιῶν αὐτῶν ἀπὸ τὰς ἀλληλασφαλιστικὰς ὄργανσεις (Clubs).

Οἱ κ.κ. Thos. R. Miller and Son, διαχειρισταὶ τῆς γνωστῆς ἀλληλασφαλισίας United Kingdom, εἰς συγκεκριμένα κατέληξαν συμπεράσματα ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω προσπάθειας καὶ ἐγνωστοποίησαν αὐτά εἰς τοὺς μετέχοντας τοῦ Club ἐφόπλιστάς.

Εἰς τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην σχετικὴν ἔγκυλιον ἀναφέρονται τὰ μέχρι τούδε ἐπιτευχθέντα λίαν ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. 'Η πρότη ἀλληλασφαλιστικὴ ὄργανωσις κατὰ κινδύνων ὑπεργίων συνεποτήθη. 'Η ἐπιστολὴ τῶν κ.κ. Thos. R. Miller and Son τὴν ἀναγγέλλει καὶ ἐπικαλείται τὴν εὑρυτέρων συμμετοχήν τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, ἵνα ἰσχυροποιουμένη ἐπιτελέσῃ τοὺς σκοπούς της:

Κύριοι,

'Ἐν συνεχείᾳ τῆς ἀπὸ 1/66 ἐγκυλίου μας τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου, εὐχαρίστως σᾶς πληροφοροῦμεν διτοῦ ἐνεκρίθη ἡ θέρυσις τοῦ γένου

Club ὥπε τὴν ἐπωνυμίκην:

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY LIMITED

'Εσωκλειστικές σχέδιον κακονομοῦ διὰ τὴν ἔγκυραν τῶν συμβούλων καὶ ὁ ἀποτος, ἐπως οὐ παρακτηρήσητε, εἰναι δημος μὲ τοῦ P. AND I. CLUB.

Σκοπὸς τοῦ CLUB ΑΙΓΑΙΟΝ εἰναι ἐπως προστέχεται εἰς τὰ μέλη του (πλοιοκτήτας καὶ ναυλωτας) προστακίν εἶναι: ἔγκυρων τῶν πλοιών, λόγῳ καθυστερήσαν προκαλούμενῶν ἀπὸ ἀπεργίας; πληρώματος ἡ προσωπικοῦ λιμένων καὶ εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις διτοῦ ἔργοδα προκαλούμενα ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν σχετικῶν κανονισμῶν.

Οἱ δροὶ ὥπε τοὺς ὁποίους προσφέρεται ἡ κάλυψη εἰναι οἱ ἔξης:

ΛΆΡΘΡΟΝ 29.—ΚΑΛΑΓΗΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ:

α) Ὁ ὁδὸς ὥπε τοὺς καλύπτεις ὅλους τοὺς κινδύνους καὶ τὰ μέλη εἰναι: ἐλεύθερον νὰ ἐκλέγουν ἦν τὴν περισσότερους.

β) Νὰ διεγράψουν ἡ νὰ ἀλλάξουν τὸν δρόμο τῶν 4 ημερών καθυστερήσαν τὸν δρόμο τῶν 1 ημερών καταστρέψουν τὸν δρόμον Λ'.

γ) Νὰ τροποποιήσουν τὴν περίοδον τῶν 38 ημερών, νὰ παράγραψον Β'.

δ) Νὰ καλύψουν διτοῦ 100% ἡ μὲ διαδήποτε ἀλλο ποσοστὸν τὰ ἡμερήσια ἔργα, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὸ δρόμον 30. Φυσικὰ τὰ ἀσφάλιστρα θὰ εκπομποῦνται ἐπὶ τὸν συμφωνηθέντων ἡ τροποποιημένον δρόμον.

ΛΆΡΘΡΟΝ 30.—ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΕΞΟΔΩΝ: Τὸ ὡδὸν ἔρθρον ἐπεξηγεῖται ποσὰ ποὺ ἐπιτρέπεται νὰ ἀποκλίσουν καὶ διὰ τὰ ὁποῖα θὲται ὑπάρχει τὸν ἀνώτατον δρόμον.

ΛΆΡΘΡΟΝ 31: Τὸ ὡδὸν ἔρθρον ἐπεξηγεῖται τὰ ποσὰ ποὺ ἐπιτρέπεται τὰ ἀποκλίσια τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν ἀποφυγὴν καθυστερήσαν τοῦ πλοιού, λογοθρούμενα καλ.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ: Τὰ ἀσφάλιστρα θὰ πληρώνονται, διὰ τοῦ συστήματος τῶν εἰσφορῶν (calls) διε τὸ P. AND I. CLUB καὶ ἡ προκαταστολή, θὰ εκπλεγεῖται ἐπὶ τὸν ημερησίων εἴτε τὸ δρόμον 15 καὶ 16.

Τὸ γρονικὸν διάστημα θὰ δρᾶται εἰς 12 μῆνας ἀπὸ τὴν μεταμόρφωσην ἑκάστους 1ης 'Απριλίου μέχρι διὰ πλοιοκτήτου τὸν διά πλοιοφυγὴν καθυστερήσαν, δι. πλ. λογοθρούμενα καλ.

ΓΗΟΣΤΗΡΙΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ CLUB: Προκαταρκτικοὶ φύγηταις μετὰ πλοιοκτήτου πελήθουν μέχρι τὰ ἀρκετά ημερήσιας εἶται τὸ πλοιόν του Kephrōn θέλεις διεπομπές τὸν δρόμον μελάνην. Τὰ ἀθρυτικά τοιωτά δέσονται σημειωτάσχων εἴπει τὸ ζήτη.

ΓΗΟΣΤΗΡΙΕΣΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ CLUB: Προκαταρκτικοὶ φύγηταις μετὰ πλοιοκτήτου πελήθουν μέχρι τὰ ἀρκετά ημερήσιας εἶται τὸ πλοιόν του Kephrōn θέλεις διεπομπές τὸν δρόμον μελάνην. Τὰ ἀθρυτικά τοιωτά δέσονται σημειωτάσχων εἴπει τὸ ζήτη.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΑΙ: Θὰ ἐπιστρέψουνται μὲ ἀνώτατον δρόμου 95% διὰ πᾶν συμβένων ἀναφέρομενον εἴτε τὸ δρόμον 15 καὶ 16.

Τὸ γρονικὸν διάστημα θὰ δρᾶται εἰς 12 μῆνας ἀπὸ τὴν μεταμόρφωσην ἑκάστους 1ης 'Απριλίου μέχρι διὰ πλοιοκτήτου τὸν διά πλοιοφυγὴν καθυστερήσαν, δι. πλ. λογοθρούμενα καλ.

Μετὰ τηνής
THOS. R. MILLER AND SON

Λογοθέτης, 15 Μαΐου 1967

ΔΙΑ ΤΟΝ ΝΑΟΝ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Πάγκολος, σέμνωμα τῆς 'Ορθοδοξίας ὁ ναὸς τοῦ 'Αγίου Νικολάου τῆς Σύρου. 'Ανγεγράθη εἰς περίοπτον θέσιν, διτοῦ ἡ εὑρεστέραν ἐπικοινωνίαν δι' ἀσυρμάτου, καθιερώθη ἡ χρησιμοποίησί του συστήματος τῆς λεγομένης «ἀπλῆς πλευρικῆς ζώνης» εἰς τοὺς σταθμοὺς ξηρᾶς καὶ πλοίων, ἀντὶ τῆς σύμμερην χρησιμοποιούμενης διπλῆς τοιωτῆς. Συνεφώνησαν εἰς τοῦτο καὶ τὸ ἀλληνικὸν 'Υπουργείον Συγκοινωνῶν καὶ τὸ Γενικὸν 'Επιτελείον Ναυτικοῦ, οὐδεῖς διὲ ἀμφισβῆτε τὴν χρησιμότητα τοῦ ἀποφασισθέντος μέτρου. Αἱ ὑπὸ τοῦ A.R.F.A. προτεινόμεναι ημερομηνίαι διὰ τὴν μελετωμένην πεταστροπήν τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου ἀρχίζουν ἀπὸ τὸ 1970 καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ θέλει ἡ στήλη οὐτή νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προστοκήν του διακόσμησιν.

Διὰ τὸν ὡδὸν σκοπὸν διαθέτω προσωπικῶν 50 χιλ. δραχμῶν.

Φιλικώτατα
N. B. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Σίρος, 15 Μαΐου 1967

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Γνωστὸν εἰναι στὶς ὅτι ἡ διεθνὴς ὑπηρεσία συχνοτήτων τηρεπικοινωνιῶν (A.R.F.A.) ἔχει ἀπὸ καιροῦ ἀποφασίσεις ὅπως, διὰ τὴν εὔχερεστέραν ἐπικοινωνίαν δι' ἀσυρμάτου, καθιερώθη ἡ χρησιμοποίησί του συστήματος τῆς λεγομένης «ἀπλῆς πλευρικῆς ζώνης» εἰς τοὺς σταθμοὺς ξηρᾶς καὶ πλοίων, ἀντὶ τῆς σύμμερην χρησιμοποιούμενης διπλῆς τοιωτῆς. Συνεφώνησαν εἰς τοῦτο καὶ τὸ ἀλληνικὸν 'Υπουργείον Συγκοινωνῶν καὶ τὸ Γενικὸν 'Επιτελείον Ναυτικοῦ, οὐδεῖς διὲ ἀμφισβῆτε τὴν χρησιμότητα τοῦ ἀποφασισθέντος μέτρου. Αἱ ὑπὸ τοῦ A.R.F.A. προτεινόμεναι ημερομηνίαι διὰ τὸν μελετωμένην πεταστροπήν τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου ἀρχίζουν ἀπὸ τὸ 1970 καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ θέλει ἡ στήλη οὐτή νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προστοκήν των ἑνδιαφερομένων.

Ἡ μεταστροπή πρέπει νὰ γίνη σταδιακῶς, καὶ ὀπωδήποτε εἰς χρόνον ἀπόπερον κάπιας, διὰ τοὺς δικολούθους λόγους:

α) Διότι, διαρκούσης τῆς μεταβατικῆς περιόδου τῆς ἀλλαγῆς, ἀπὸ τοῦ ἔνδον συστήματος εἰς τὸ ἄλλο, κατ' ἀνάγκην ἐπειγούσαν ὀρισμένων ἐπισκευῶν καὶ λείψουν, ἀποχώρι, τὰ διαθέσιμα διὰ τὴν ἐπέλεσί των.

β) Ο 'Αρχιμήνης συνιστά τὴν διενέργειαν ἑράκου μεταβούντων πεταστροπήν τῶν σταθμῶν διπλῆς τοιωτῆς σύγχυσις, ἀντὶ μὴ καὶ ἀναστάτωσις εἰς τὰς τηλεπικοινωνίας. 'Επιβάλλεται ἐπομένως ὅπως ἀφ' ἔνδον μὲ τοῦ

τροπή συμπειριλάβη τόσον την περιοχήν τῶν δρασέων ὅσον καὶ τὴν τῶν ἐνδιαμένων κυμάτων, ἐνάρξεως γενιομένης ἀπὸ τὰ δρασέα καὶ ὅπως ἄφ' ἔτέρου τὸ νῦν ὑφιστάμενον σύστημα διπλῆς ζώνης (D.S.B.) καταργηθῇ μετὰ τὴν εἰς ὄλον τὸν κόσμον γενίκευσιν τοῦ νέου συστήματος, διὰ νὰ ὑπάρχουν παραλλήλως χρησιμοποιούμενα τὰ δύο συστήματα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς μεταδικῆς περιόδου καὶ ἀποφευχθῇ οὕτω ἡ ἀναστάτωσις ἢ ἀκόμη καὶ ἡ ἀδυναμία συνεννόησεως, εἰς τινας περιπτώσεις.

β) Διότι, ιδίως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν μικρᾶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἔφοπλιστῶν, ἡ μεταπροτὴρ αὐτὴ βάση σημαντάτην διατάνην, διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἥδη χρησιμοποιούμενων ἐπὶ τῶν πλοίων σταθμῶν ἀσυρμάτου. Σήμερον, αἱ διάφοροι ἔταιροι ποὺ ἔνοικαίζουν μηχανήματα εἰς τὰ πλοία, ρυθμίζουν τὸ ἑτήσιον ἔνοικιον αὐτῶν εἰς τοιούτον ἐπίπεδον, ὥστε νὰ εἰσπράττουν δόλικληρον τὴν ὁξίαν τῶν μηχανήμάτων ἐντὸς πενταετίας περίπου. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, οἱ περισσότεροι ποὺ τῶν ἔφοπλιστων μας προτιμούν νὰ ἀγοράζουν τὰ μηχανήματα καὶ οὕτως ἐπιβάλλεται ὅπως ἡ προθεσμία γενικέυσεως τοῦ νέου συστήματος πλησιάζῃ τούλαχιστον τὴν θετίαν, διὰ ν' ἀποσθεσθῇ τούλαχιστον ἡ ὁξία τῶν σήμερον ἐπὶ τῶν πλοίων ὑφιστάμενων ἐγκαταστάσεων, διθέντος ὅτι αὐταῖς, μετὰ τὴν μελετώμενην ἀντικατάστασιν, οὐ δειπνί αιν ἐμπορικὴν ὁξίαν θὰ ἔχουν.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ

Εἰς τὴν μηνιαίαν του ἀνασκόπησιν ἐπὶ τῶν σημειουμένων ἔξεινων εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων νορθηγικῶν πλοίων, γράφει ὁ γνωστὸς μεσιτικὸς οἶκος R. S. Platou A/S τὰ ἔξης, ἀμεσώτερον τοὺς "Ἐλληνας ἐνδιαφέροντα:

"Ζωτάρα διεπηρήθη (κατ' Ἀπρίλιον) ἡ ἀγορά μεταχειρισμένων φορτηγῶν σκαφῶν. "Ἐνδεκα μεγάλα φορτηγά ἐπωλήθησαν. Οἱ ξένοι ἀγορασταὶ ἐνδιαφέρονται πάντοτε διὰ τὴν χρονοναύλωσιν τῶν σκαφῶν εἰς αὐτοὺς τοὺς πωλητὰς καὶ προκαλεῖται εἰ τὴν κατάπληξιν ἡ διατίστωσις, ὅτι αἱ τοιαῦται χρονοναύλωσις εἰς ἐπιτυχίαν καὶ πάντας διὰ τὴν ταχυτέρων ἐκτύπωσιν τῶν πινάκων αὐτῶν. Μικρὰ ἡ δαπάνη, τὴν ὁποίαν ἐπὶ τέλους ἡμιπορεία νὰ καλύψῃ ἡ "Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν, διατιμῶσα τὰ ἔντυπα.

ΑΙ ΜΙΣΘΟΔΟΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Δὲν εἰναι πλήρης οὕτως καὶ διευκολύνει κατὰ τρόπον ἴκανοποιητικὸν τοὺς πλοιάρχους ὃ ἐκδοθεῖς ἀπὸ τὴν ὑπερεσίαν τοῦ N.A.T. συνοπτικὸς πίνακας διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν μισθοδοτικῶν καταστάσεων τῶν ποντοπόρων πλοίων. Λεπτομερέστεροι ὑπολογισμοὶ χρειάζονται διὰ τὸν μισθὸν καὶ διὰ καθεὶδραν — εἰναι πολλαῖ — κατὰ μῆνας καὶ ἡμέραν.

Ἄνων τῶν πινάκων συνεστήσαμεν νὰ ἀνολάβῃ τὴν σύνταξιν ἡ "Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὴν "Ἐνωσίν τῶν Πλοιάρχων, τὴν ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένην.

* Επαναλαμβάνομεν: Πρέπει νὰ διευκολυθούν οἱ πλοιάρχοι εἰς τὸ ἔργον τοῦ λογιστοῦ καὶ σχεδόν ταῖς μισθοδοτικάς καταστάσεις ὑπερεσίαι τῶν Ἐφοπλιστικῶν γραφείων θὰ ἔχουν πρὸ αὐτῶν τοὺς πινάκας τῶν ὑπολογισμῶν. Διευκολύνονται καὶ αὐταῖς.

Χρήσιμος ἡ ἔργασία αὐτῆς. "Ἐχομεν ὑπὸ ὄψιν μας σχετικάς ἐπιστολὰς πλοιάρχων. "Ἐπιμόνως ζητῶν τὴν σύνταξιν καὶ τὴν ταχυτέρων ἐκτύπωσιν τῶν πινάκων αὐτῶν. Μικρὰ ἡ δαπάνη, τὴν ὁποίαν ἐπὶ τέλους ἡμιπορεία νὰ καλύψῃ ἡ "Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν, διατιμῶσα τὰ ἔντυπα.

ΚΑΜΨΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Λείπουν αἱ παραγγελίαι εἰς οἵαν κιλίμακα εἰχον προϋπολογίσει διὰ τὸ τρέχον ἔτος οἱ "Ιάπτωνες ναυπηγοί. Χαρακτηριστικὴ ἡ ἐπιφύλαξις τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ παραγγελίαιν καὶ ἄλλων μπάλκων κάρριερς, ἀκόμη καὶ τάκερες μετρίου μεγέθους — μέχρι τῶν 100 κιλιόδων τόνων.

Κοι αἱ τιμαὶ, αἴτινες πρὸς στιγμὴν διεφίνετο ὅτι βάση χωρίσουν τὴν ἀνισύσταν, λόγῳ τῆς ὑψώσεως τῶν ἐργατικῶν καὶ τοῦ πρὸ

μηνῶν ζωτικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ναυπηγησιν σκαφῶν, ὥρχισαν ἀπὸ τίνος χαλαρούμεναι πισταὶ. Οἱ "Ιάπτωνες ἐμφανίζονται περισσότερον ὑποχωρητικοὶ εἰς τὰς προσφοράς των. Βλέπουν τὰς παραγγελίας νὰ ὀλιγοστεύσουν, τὸν συναγωνισμὸν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων νὰ ἐντείνεται, ἐνῷ εἰς παραδόσεις τούχερον πραγματοποιούνται, ἐπὶ παραλλήλου πρὸς τὴν ηδύηρένην παραγωγικότητα τῶν ναυπηγείων. Αἱ σημειούμεναι, ἀλλως τε, δυσχέρεισι εἰς τὴν γαύλωσιν τῶν μεγάλων μπάλκων κάρριερς καὶ ἡ χαμηλὴ ναυλαγορά διὰ τὰ πετρέλαια, εἰναι οἱ κύριοι αἰνασχετικοὶ παράγοντες διὰ νέας παραγγελίας.

* Ότις ἔχουν τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς, μὲ τὸν ὑφιστάμενον συναγωνισμὸν διὰ τὰ σιτοφορτία τάκερες καὶ μπάλκων κάρριερς, τὰ δεύτερα ἔλαχιστα ἀποκομίζουν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν, δὲν ἀποδίδει εὐητὴ τὸ τοκχρεωλόσιον. Καὶ τελοῦν ηδη ὑπὸ ναυπηγησιν πολλά. Εἰς 175 ὑπελογίγιζοντο τὴν Ἰηνίαν Ιανουαρίου τὰ ὑπὸ παραγγελίαιν μπάλκων κάρριερς τῶν 40-80 χιλ. τόν. (9.873.000 τόν.), ἐκ τῶν ὅποιων 28 σκάφη 80.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω, θὰ παραδοθοῦν ἐφέτος καὶ τὸ 1968. Ο κορεσμὸς ὑπὸ τὰς κρατούσας συνήκας εἰς τὴν διεθνῆ ὑπερπόντιον φορτηγὸν ναυτιλίαν φαίνεται νὰ ἐπῆλθεν.

ΘΕΤΙΚΑΙ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΙ

Θετικὴν ἐμφανίζει ἀνάπτυξιν ἡ Ναυτιλία τῆς Κύπρου. Καὶ σχι μόνον κατ' ὅγκον. Προσανατολίζεται πρὸς ὑγιεστέρας κατεύνσεις, πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμάς, αἴτινες πρώσωποιταὶ ἀμεσώτατα νὰ ἔχουν πρεπήσουν τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Μεγαλονήσου, τὸ τόσον ἀναπτυσσόμενον.

* Οὔτω η Green (Middle East) Produce & Shipping Co., Ltd. τῆς Ἀμμοχώστου προέβη τελευταίως εἰς τὴν ἀγορὰν δύο καταλληλότατῶν μικρᾶς ἡλικίας τουχτάτων σκαφῶν, μὲ χώρων ψυγείου διὰ τὴν μεταφορὰν φρούτων καὶ λαχανικῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν. Πρόκειται περὶ τῶν δανικῶν δηζελοκινήτων «Bygholm», νῦν «Cyprian Trader» καὶ «Boreley», εἰς τὸ ὄποιον ἐδόθη τὸ ὄνομα «Cyprian Producer». Είναι χωρητικότητος τὸν γκρός 1.797 καὶ 1.875, ναυπηγήσεως τοῦ 1950 πο τρόπων καὶ τοῦ 1953 τὸ δεύτερον. Διαθέτουν χώρους ψυγείου 40 χιλ. κυβ. ποδῶν, μὲ ἄφονα τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως.

* Ή ἔγκαινιασθεῖσις ἀπὸ τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου γραμμή, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Λούδινου, περιλαμβάνει προσεγγίσεις εἰς τὴν ἀνισύσταν, λόγῳ τῆς ὑψώσεως τῶν ἐργατικῶν καὶ τοῦ πρὸ

PORTUGAL
Address your enquiries to:
SHIPAGENTS
STEVEDORES
CARLOS GOMES & CO
CENTENARY ORGANIZATION
POB : 658 TLG : VANTE TLX : 1545
LISBON
AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS
General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S. Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

Εἰς τὸ τελευταίον δελτίον τοῦ Νορθηγικοῦ Οἴκου Πλατού ἀναφέρεται ἐπίσης ὅτι αἱ ἔταιροι πετρελαίων, αἱ ἔχουσαι χρονοναύλωμένα σκάφη μετρίου μεγέθους, ἀφούνται νὰ δεχθοῦν τὴν μεταβίθισην τῆς κυριότητος τῶν σκαφῶν αὐτῶν καὶ τὴν νηλόργησίν τῶν εἰς τὸ Παναμᾶν καὶ τὴν Λιβερίαν (σημαίαι εὐκολίας).

Μᾶς ἀνακοινοῦνται: "Οπως ὅλαι αἱ κρατικαὶ ὑπερεσίαι, οὕτω καὶ τὸ N.A.T., προσαρμόζουν εἰς τὸ νέον κυβερνητικὸν πνεύμα, ἐπιταχύνει τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἀποτελεσμάτων ὑποθέσεων. Αἱ ἀπὸ ἔτους, σχεδόν, αἴτινες συντάξεων ἐξέρχονται ὁμαδικῶν τοῦ ληθδρού καὶ κατευναόδυνται. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, μὲ τὸν πρώτους θερινοὺς μήνας, θὰ ἐκκαθαρισθῇ καὶ εἰς τὸ NAT μία κατάστασις, σχι μόνον καὶ τὸν εὐφῆμος διὰ τὴν ιστορίαν τοῦ Ίδρυματος, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ ιδιαιτέρως, Δεχόμεθα τὸ ὅτι πολλὰ καὶ διάφορα ἀπρόσπτα προσετέθησαν ἑκατέρα, κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, μὲ τὸν ἀνάλογον φόρτον ἐργασίας. Αναφέρονται αἱ ἀλλεπαλλήλοι προσαρμογαί, αἱ γενικαὶ μεταβολαὶ συντάξεων καὶ τοῦ συνταξιοδοτικοῦ συστήματος, αἱ ἐπελθοῦσαι μὲ τὸν νέον Νόμον, ὅπως καὶ ἡ δαιδαλώδης εἰσέτι διαδικασία, ἡ σχετικὴ μὲ τὰς ἔξαγοράς κατοχικῆς ἀνεργίας, ἐφεδρικῆς ὑπερεσίας, στρατοῦ καὶ διαφόρους ὄλλας. Ή προσθήκη, δύμας, τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος, εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ N.A.T., πολὺ ἀπλοποιεῖ τὴν διενέργειαν τῶν γραφειοκρατικῶν διαποτώσεων καὶ ὑπολογισμῶν. Ισως, ἡ πρό-

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΡΟΣ ΕΧΘΡΟΥΣ ΚΑΙ ΦΙΛΟΥΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μέ τὴν κυβερνητικὴν μεταβολὴν, ἥτις μᾶς ἔσσων απὸ τὸν δέδαιον κίνδυνον νὰ γίνῃ ὁ πότος μας δεύτερον Βιετνάμ, προέκυψεν ἡ ἀνάγκη νὰ τονισθῶν ὠρισμένα γεγονότα, τὰ δόπια μερικοὶ τῶν συμμάχων μας θέλουν νὰ ἀγνοοῦν. Οἱ ἐντελῶς λ.χ. ἀμαχοὶ Σκανδιναվοὶ καὶ οἱ ἔγγυτον ἡμῶν «γκλορίδι» εύρον τὴν εὐκατίρων νὰ ἀσχοληθῶν μὲ τὰ ἑστερικά μας πράγματα. Ἐλύσταξαν, κυριολεκτικῶς, καὶ διοθέτοντες τὰ κεφάλαια τοῦ διεθνοῦς κομμουνισμοῦ συκοφαντοῦν τὴν Ἑλλάδα, ἡ ὄπισθια διὰ μόνου τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς Ναυτικοῦ ἔξασθαλίζει τὰς μεταφοράς των.

Εναὶ καὶρὸς δῆμος νὰ τονίσωμεν καὶ νὰ ἀποδείξωμεν εἰς δλούς τοὺς μετέχοντας τοῦ N.A.T.O., ὅτι χωρὶς τὴν ἐθνικόφρονα Ἑλλάδα ἡ συμμαχία χωλαίνει. «Ἄς μη λησμονήσται διὰ ὁ φόδος τῆς κομμουνιστικῆς ἐπιθέσεως τὴν ἐδημοτικήσεως.

Καὶ διερωτῶμαι: Ποία ἡ ἀμυντικὴ ἀξία τοῦ συμμαχικοῦ συνασπισμοῦ χωρὶς τὸ τέταρτον ὅπλον, τὰ πλοῖα, ἐν πλήρει ἐπαρκείᾳ; Καὶ τὴν ἀπόλυτον ἐπάρκειαν μόνον ὁ ἐλληνικὸς στάλος ἔξασθαλίζει. Ωρισμένους ὀρόπεδους πρέπει νὰ ὑπενθυμίζωμεν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς πρώτων ὄλων κατὰ ποσοστὸν πλέον τῶν 55% (ξηρὰ φορτία) καὶ 16 - 20% εἰς τὰ ὑγρὰ τοιαύτα. Τόσον ἐν καιρῷ εἰρήνης, δοσοὶ καὶ ἐν πολέμῳ, δλοὶ ἔχουν τὴν ἀνάγκην μας. Φαντασθῶμεν, ἀν ἀνεστέλλοντο οἱ πλόες τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἐπὶ δίμονον. «Αναστάτωσις διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

«Ἄς λάδουν, λοιπόν, ὑπ’ ὄψιν τὴν πραγματικότητα αὐτὴν τῶν ιδίων τῶν συμφερόντων, τὴν ὅποιαν ἀσφαλῶς ἀγνοοῦν, δπως δυστυχῶς καὶ πλοῖοι «Ἑλληνες, σύνδεσμοι τῆς χώρας μας εἰς τὴν συμμαχίαν τοῦ N.A.T.O. Καθήκον δλων μας εἶναι, εἰς πάσαν περίπτωσιν νὰ τονίζωμεν, ὅτι ἡ Δημοκρατία δὲν ἔγεννηθη διὰ νὰ θυσιάσῃ τὴν Ἑλευθερίαν καὶ ἡ ἡσαρχία καὶ τὸ πεζόδρομον είναι τὰ μέσα, μὲ τὰ ὅποια πολλάκις τὸ «Ἐθνος ἐκινδυνεύεις νὰ χάσῃ καὶ τὴν Ἑλευθερίαν τοῦ καὶ τὸν χώρων εἰς τὸν ὅποιον σήμερον ζῇ. Περιβολλόμεθα ἀπὸ ἔχθρούς τόσον ἀπὸ Βορρᾶ δοσον ἐξ Ἀνατολῶν καὶ Δυσμῶν. Τὸ δύειρον τῶν Σλαβῶν για τὴν «εἰσπρητήθασσα» οὐδέποτε ἔσταμάτησε. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ἡνωμένοι, δπως τὸ 1940, πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τοὺς ἔχθρους μας, ἀν θέλωμεν νὰ ἐπιζησωμεν, τόσον ὡς Κράτος, δοσον καὶ ὡς «Ἐθνος καὶ Φυλή».

Φιλικώτατα
I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Πειραιές, Μάιος 1967

“ΠΗΓΑΣΟΣ,,

NΑΥΤΙΚΑΙ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ
NΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
E. I. ΓΚΟΥΜΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΦΙΑΔΩΝΟΣ 53

ΤΗΛ. 471.783 - 471.844 - 475.048
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΑΡPEG" ΠΕΙΡΑΙΑ

ληφίς καὶ ἄλλου προσωπικοῦ νὰ είναι ἐπιβολημένην. Μέχρι τούδε μακαρίως καὶ ἡ ἀνάγκη αὐτὴ παρημελεῖτο.

ΕΡΓΟΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Τράπεζαν Ναυτικήν πρόκειται, κατά τινας πληροφορίας, νὰ συστήσῃ ὅμιλος ἐφοπλιστῶν, πρωτοδουλίας γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ. Λεπτομέρεια σχετικαὶ δὲν ἔγνωσθαν. «Ἐπεζητήθη, πάντως, ἡ συμμετοχὴ ὠρισμένων ἐφοπλιστικῶν παραγόντων εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς νέας Τραπέζης.

Ο ἀναλαβὼν τὴν πρωτοδουλίαν ἐφοπλιστὴς εἶχεν ἀπὸ μακροῦ εἰσηγηθῆ τὴν Ἰδρυσιν τῆς ἐν λόγω Τραπέζης, ἵκανης νὰ πρωθήσῃ καὶ τὴν χρηματοδότησην τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας. Πιθανὸν νὰ χωρήσῃ ἡδη εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ σχεδίου του ἔκεινου.

Η συμπαράστασις τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ἀνάνεωσιν κυρίως τοῦ πλωτοῦ τῆς ὑλικοῦ, θὰ είναι, πράγματι, πολύτιμος. Αὐτὴ καὶ θὰ συνεπιφέρῃ τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ ἔγχωρίου κεφολαίου. Η σύστασις τῆς Ναυτικής Τραπέζης, μὲ ἐπαρκὴ δεδιάσις τὰ κεφάλαια, θὰ είναι τὸ πρώτων ἔργων ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Καὶ ὡς τοιούτων χαρτίζομεν τὴν ἀναληφθείσαν πρωτοδουλίαν.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ

Σύνηθες τὸ φαινόμενον Ἑλλήνων ποὺ διαπρέπουν εἰς τὴν ξένην. Πάμπολλα τὰ παραδείγματα πτωχῶν μεταναστῶν, σίτινες μετὰ πολυετὴ μόχθον ἐπέτυχον σταδιοδρομίαν ἐπίζηλον, χάρις εἰς τὴν ἐργατικότητα, τὴν φιλομάθειαν, τὴν τολμηρότηταν πρωτοδουλίαν καὶ τὴν ὁδυδέρκειαν ποὺ ἀνέκαθεν διέκρινε τὸ ἀπόδημον «Ἑλλάνα.

Η περίπτωσις ὅμως τοῦ ὅμογενούς κ. Αλεξανδρού Α. «Ἀδαμόπουλο», εἰναι, πράγματι, ἐπιληπτική. Εἰς τὰς Φιλιππίνας, ὅπου ἀνέπτυξε τὴν δραστηριότητά του, είναι σήμερον μία δισκεκριμένη προσωπικότης. Μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων κοινωνιῶν, πολιτικῶν καὶ ἐπιχειρηματικῶν κύκλων ἀνέτισε κινεῖται. Παρ’ ὅλων βαθύτατα ἐκτιμάται.

Ο κ. «Ἀδαμόπουλος ἔγεννηθη τὸ 1910 εἰς τὴν Σουθάλαν Παρανασσίδης — νῦν Πολύδροσον — τοῦ νομοῦ Φωκίδος. «Ἐκεῖ ἐδιάδικθη τὰ πρώτα γράμματα, φοιτήσας ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ γυμνάσιον τῆς Ἀμφιλέσιας. Διεκρίνετο διὰ τὴν δίψαν τῆς μαθήσεως. Πτωχὸς μετηνάστευσε τὸ 1928 εἰς τὴν Αὔστρολίαν, ὅπου είργαζε καὶ ἐπέτυχεν ἐν ταυτῷ νὰ περαστοῦ τὰς πανεπιστημιακάς του σπουδάς. Μετέδην κατόπιν εἰς Μανίλαν τὸν Φιλιππίνων, ὅπου καὶ ἀνέπτυξε τὴν ἐκπληκτικήν σταδιοδρομίαν του. «Ιδρυσεν ἐκεῖ τὸ φερώνυμον πανεπιστήμιον καὶ ἐν συνεχείᾳ μετέσχεν εἰς σωρείαν διοικησιανῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, καταστάση σύτω εἰς ἑκάτων πρώτων πνευματικῶν καὶ οἰκονομικῶν παραγόντων τῶν Φιλιππίνων.

Ο κ. «Ἀδαμόπουλος, γνωστότερος ὡς Αλεξαντέρ «Ανταμσον, είναι σήμερον πρόεδρος καὶ γενικός διευθυντής της ἑταίριας Philippine Industries Inc. καὶ κατέχει τοὺς ἔχης τίτλους σπουδῶν, μετέχων καὶ τῶν κάτωθι ἐπιχειρήσεων:

Είναι ἀπόφοιτος Πανεπιστημίου (Σχολὴ Ἐμπορίου καὶ Διοικήσεως ἐπιχειρήσεων). Είναι: «Ἀντιπρόεδρος, ταμίας καὶ συνιδρυτής τοῦ Πανεπιστημίου «Ανταμσον, ιδρυθέντος τὸ 1932. Πρόεδρος τῆς ὁμωνύμου ἑταίριας εἰσαγωγῶν - ἐξαγωγῶν, χονδρικῆς καὶ λιανικῆς πωλήσεως, τὴν ὅποιαν συνέστησε τὸ 1946. Πρόεδρος καὶ γενικός διευθυντής τοῦ εἰς Φιλιππίνας ἐργοστασίου χάρτου, ιδρυθέντος τὸ 1950, ἀντιπρόεδρος καὶ βασικός ὄργανων τοῦ ἐργοστασίου χάρτου καὶ πολτοῦ εἰς Μπαταάν, ιδρυθέντος τὸ 1957. Είναι ιδιονόμος εἰς πλείστας δύσας κοινωνικάς, ἐποιητικάς καὶ ἐμπορικάς ὄργανων τῶν Φιλιππίνων, αἵτινες ἐπιπροσωποῦν τὴν ὅλην οἰκονομικήν, κοινωνικήν καὶ πνευματικήν δραστηριότητα τοῦ τόπου.

Τελευταίως ὁ κ. «Ἀδαμόπουλος ἔξετεν τὴν δραστηριότητά του καὶ εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ ἐμπορίον καφέδων, ιδιαιτέρως δὲ — αὐτὸ ἀφορᾶ ὅμεσώς την Ναυτιλίαν — συνέστησε ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησην μὲ ιδιόκτητα πλοῖα, ωργάνωσε ναυτικὸν πρακτορεῖον καὶ προμηθευτικὸν Οίκον.

Τοῦ τελευταία αὐτὴ πρὸς τὸ θαλάσσια ἔργα στρφοὴ τῷ κ. «Ἀδαμόπουλον ὅμεσώτατα μᾶς ἐνδιαφέρει. Μέχρι τούδε ὁ κ. «Ἀδαμόπουλος δὲν παρέλειψε εὐκαιρίαν νὰ εἰσηγηθῆ τῆς Ναυτιλίας τραπέζης, πάντως, ἡ συμμετοχὴν καὶ τὴν χρηματοδότησην τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας. Πιθανὸν νὰ χωρήσῃ ἡδη εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ σχεδίου του ἔκεινου.

Η συμπαράστασις τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας τοῦ κ. Μπίρη, παρητήθη οἰκειοθελῶς καὶ παρούσως καὶ συνέστησε ναυτικὸν γραφείον εἰς τὸ «Ἀμβούργον». Είχεν ὄυτος τὰ προϋποτιθέμενα πρόσωπά του. Ναυτιλιακὴν καὶ νομικὴν κατάπτωσιν, πρὸς δὲ καὶ προϋπηρεσίαν ὡς Προξενίκος Λιμενάρχης εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ «Ἀμβούργου. Μεγάλη ὅμως καὶ δύσκολος ἡ προσπάθεια εἰς μίαν ξένην χώραν μὲ πληρούμενα αἰτίων, παρουσιάζει συχνοτάτο ποιόντας μεταβολῆς καὶ διῆσκον περιπτώσιν. Αὐτὴν τὴν ὅποιαν τὸ «Ἑλλην ἐποιητικὸν κατόρθωσε νὰ ὑπερτιθῆσῃ καὶ νὰ φέρσῃ εἰς τὴν ἐπίζηλον σημερινὴν τοῦ θέσιν.

Παραλλήλη δημος ὁ κ. Βενιέρης είχε νὰ ἀντιμετωπίσῃ, ιδίως εἰς τὴν Β. Γερμανίαν, καὶ ἄλλους σοδαρούς καὶ ποικίλους παράγοντας, τοὺς ὅποιους ἐν τούτοις μὲ μεθοδοκότητα, τόλμην ὅλλα καὶ πεῖσμα, ὑπερενίκησε. Τὴν νοοτροπίαν λ.χ. τῶν θορείων συναγωνιστῶν μας, τὰς ξένας συνηθείας τῆς ἐργασίας των, τὰ μεγάλα ἔξοδα τῶν ὄντων δαπανηρῶν λιμένων τῆς Β. Εύρωπης καὶ ὄλλους.

Ο κ. Βενιέρης, σχὶς ἀπλῶς ἐκρατήθη μόνος καὶ ἐπέτυχεν εἰς τὴν ἐκπροσώπησην τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων, δὲν διήνοιε. Καὶ ὑπονοοῦμεν τὴν γνωστὴν προσπάθειαν του διὰ τὸ γερμανικὸν νεο - λιμπερτοῦ.

Καὶ τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν ἡδη ἄριστα. Μεγάλοι ναυτικοὶ οἰκοι, ὅπως οἱ κ.κ. Lytras Bros, G. Lemos Bros, Olympic Maritime, Lemos - Pateras, Aigis Shipping Company, Trident, Good Hope κ.λ.π., ἔμειναν ἀπολύτως εὐχαριστημένοι ἀπὸ τὴν ἐκπροσώπησην τῶν συμφερόντων των ἀπὸ τὸν κ. Βενιέρην.

Γνωρίζομεν τοὺς «Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, τῶν συνασπισμού των κόσμων καὶ τὴν δικαιάσιαν κρίσιν των. «Ἐπιτίζομεν ὅτι βάθος θήσουν τὴν ἀξιόλογον αὐτὴν προσπάθειαν ἐνὸς καλού ἐργάτου τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Είναι συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΑ "ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ,, ΚΑΙ ΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

ΕΝΩ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΖΟΝΤΑΙ ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΠΡΟΒΛΗΤΟΣ ΤΟΥ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ

Τά σχέδια τής κατασκευασθείσης προσφάτως νέας προβλήτας είς τὸν λιμένα τοῦ 'Ηρακλείου, έδόθησαν πρὸ τὸν ημέρων εἰς Σκανδιναύουσαν ἔκπροσώπους ἐταιριῶν ἐκμεταλλευμένων πλοίων «κοντέΐνερς», προκειμένου νὰ τὴν χρησιμοποίησουν οὗτοι πειραματικῶς καὶ νὰ υπόβαλλουν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. μελέτην περὶ τῆς δυνατότητος μεταπροτροπῆς της εἰς προβλῆτα πρὸς ἔξυπρέτησην τῶν πλοίων τούτων.

Οι Σκανδιναύοι ἔχουν, πράγματι, ἐπαρκῆ πειράν ἐπὶ τὸν συστήματος τῶν διὰ δοχείων μεταφορῶν καὶ κυρίως τῶν διὰ παλλελῶν τοιούτων. Αἱ Σκανδιναύικαι κύρωσι χρησιμοποιούντων εὐρέως τὰ «κοντέΐνερς» διὰ τὴν μεταφοράν χαρτοπλοίου πρὸς τὰς γερμανικὰς ἀκτὰς. Εἰδικῶς διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν, ἐκτὸς τῶν πλεονεκτημάτων, καὶ ὥρισμένα μειονεκτήματα τοῦ συστήματος τῶν διὰ «κοντέΐνερς» μεταφορῶν. "Αν ταῦτα δὲν ἔξουδετερωθοῦν, ὅχι μόνον οἰκονομικά ὀφέλη δὲν θὰ προκύψουν, ἀλλ' ἀπεναντίας, ζημιάι θὰ προκληθοῦν.

Καὶ τὰ μειονεκτήματα ταῦτα συνοφίζονται εἰς τὰ ἔξης:

1) Πρέπει νὰ ὑπάρχῃ διπλῆ δόδος, ήτοι τὸ «κοντέΐνερ» πρέπει νὰ μεταβαίνῃ εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ πλήρεις ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ πλήρεις. Χαρακτηριστικὴ έχειν ή περίπτωσις τῶν ἐκτεταμένων ἀμερικανικῶν δόκων, τόσον τοῦ Εἰρηνικοῦ, ὃσον καὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἐπὶ τῶν ὅποιών ὑπάρχουν μεγάλοι λιμένες, μὲ ἐνδιοχώρων εὔρυτάτης καταναλώσεως, δῶστε νὰ ἔξασφαλίζηται εἰς τὸ «κοντέΐνερ» ή ἀνάτερα τῆς ἐπιστροφῆς προϋπόθεσις.

2) Δὲν ἀρκεῖ μόνον τούτῳ, ἀλλὰ πρέπει ή ροή τῶν φορτώσεων νὰ εἰναι κανονική, τούτεστιν ή ροή τῶν ἐμπορευμάτων νὰ μὴ εἰναι ἐποχική, ὡς τὰ καπιτάνια, ή σταφίς, ή ξυλεία κ.λ.π., ἀλλὰ συνεχής ή, ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ διακυμάνσεις νὰ μὴ εἰναι ἀπότομοι.

3) Αἱ μεταφοραὶ διὰ «κοντέΐνερς» πρέπει νὰ πραγματοποιούνται ἐντὸς τῆς ίδιας χώρας ή ἐντὸς τῆς ἑνίοις κρατῶν εὐρισκομένων εἰς οἰκονομικής ἐπαφήν μεταξύ τῶν.

4) Τὸ πρός μεταφοράν ἐμπορεύματα δὲν πρέπει νὰ εἰναι ἐπερόκλητα, ὡς συμβαίνει διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς 'Ελλάδος, ἀλλ' δομοειδῆ. Τὰ δυνάμενα νὰ συσκευασθοῦν ἐντὸς δοχείων ἐμπορεύματα εἶναι, συνήθως, τὰ τυποποιημένα, διομηχανικά κυρίως, προϊόντα.

5) Δέον, τέλος, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι εἰς ἐπίσημον εκοντέΐνερ καλύπτονται μόνον τὰ 60 - 70% τῆς φορτωτικῆς ικανότητος του. 'Ο ὑπόλοιπος χώρος δοπιανᾶται εἰς τὴν ἀσφαλή στοιχείωσιν τῶν δοχείων.

'Εν πάσῃ περιπτώσει τὸ μειονέκτημα τοῦτο ἔξουδετερούτων, ἔναν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν πρῶτον ή ταχεῖα διακίνησις τοῦ ἐμπορεύματος — καὶ συνεπῶς ή ἐκ τούτου ηγέημένη ἀπόδοσις τοῦ πλοίου — καὶ δεύτερον τὸ μειωμένον κόστος φορτώσεως. "Αλλάστωτε καὶ τὰ συνήθη φορτηγά πλοία γραμμῆς δὲν καλύπτουν, κατὰ μέσον δρον ἐπηρίσος, εἰ μὴ μόνον τὰ 70% τῆς φορτωτικῆς ικανότητος των, λόγω μὴ ἔξασφαλίσεως ἐπαρκούς φορτίου, ἔξοισιμενα σύντομα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς μὲ τὰ πλοῖα «κοντέΐνερς».

'Εξ ἀλλου, τὰ βασικὰ πλεονεκτήματα τῶν διὰ «κοντέΐνερς» μεταφορῶν εἶναι, ἀφ' ἐνὸς

νοντο τὰ δοχεῖα πρὸς τὴν χώραν αὐτὴν μὲ σταφίδα λ.χ. καὶ ἐπέστρεφον τούτα ἔμφορτα μὲ διομηχανικὰ προϊόντα. 'Επίσης αἱ μεταφοραὶ διομηχανικῶν προϊόντων θὰ ηδύναντο νὰ διενεργηθοῦν μὲ «κοντέΐνερς» ἀπὸ τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ιταλίαν. Πρόβλημα ὅμως ή ἐπιστροφῆς. Καὶ γενικῶς τίθεται τὸ ἔρωτημα: Θὰ είναι ἐπαρκεῖς αἱ πρὸς τὰς ἔδω μεταφοραὶ — μετ' ἐπιστροφῆς — ὅπει τὸ σύστημα τῶν «κοντέΐνερς», ἔστω καὶ εἰς περιωρισμένον βαθμὸν ἀρχικῶς;

ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

'Ενεφανίσθησαν κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Μαΐου εἰς τὸν καθημερινὸν Τύπον δημοσίευματα, ἀναφέρομεν εἰς «εἰσήγησιν» ἐγκύρων μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, συμφώνως πρὸς τὴν ὄποιαν Ὁργανισμὸς φέρεται πρὸς χρεωκοπίαν. Τὰ συμπεράσματα αὐτὰ εἰναι δρόσις, ἀποδέπουν δρόμων περισσότερον εἰς τὰ νὰ συγκριθούν τὰ αἵτια τῆς κακοδαιμονίας καὶ νὰ ἐμφανίσουν ἀμετόχους τῆς εὐθύνης ἔκεινους ἀκριβῶς οἱ ὄποιοι, προσκεκολλημένοι εἰς τὴν ἄρχουσαν φαυλοκρατίαν, σημαντικῶς διηγόδινον τὴν κατὰ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀδιστακτονή περιστροφήν τῶν πολιτικῶν κομμάτων, ἐπιδρομήν ποὺ προσέλαβε τὴν μορφήν θεομνίας κατὰ τὴν μετὰ τὸ 1963 περίοδον.

Καὶ ἐπειδή, οἱ μὴ γνωρίζοντες τὰ πράγματα, πιθανὸν εἶναι νὰ σχηματίσουν ἐσφαλμένη ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἀντίληψιν, σκόπιμον κρίνομεν δημοφήν της ἀναγράμματος τὴν προκειμένων ὀδήθειαν, διὰ νὰ διευκολύνωμεν καὶ τὴν νέαν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὸ ἔξυιαντικὸν ἔργον της.

Κατ' ἄρχην, δὲν πρόκειται περὶ εἰσηγήσεως πρὸς τὴν 'Εθνικήν Κυβέρνησιν, ἀλλὰ περὶ ἐπιστολῆς, ἀποσταλείσης τὴν 4ην Μαΐου πρὸς τὸν τέως Πρόεδρον τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ κοινοποιήσης καὶ πρὸς μέλη τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως. 'Αποστάσματα αὐτῆς εἰδῶν καὶ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. 'Η ἐπιστολὴ αὕτη ἀσφέρεται κατ' ἄρχην εἰς ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ 'Οργανισμοῦ ληφθεῖσαν τὴν 14ην 'Απριλίου, κατὰ σύστασιν τῆς Κυβερνήσεως Κανελλοπούλου, δι' ής παρείχετο αὐξησίας τῶν ημερομισθίων τῶν λιμενεργατῶν καὶ ή δωρος, ἀντὶ τῆς 8ώρου, ἐργασία, ἀποδίδει δὲ εἰς τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τὴν πράγματι ἐσχάτως παρατηρούμενην ἐπικίνδυνον μείωσιν τῶν διαθεσίμων τοῦ Ο.Λ.Π. 'Η ἀλήθεια εἶναι δη τὴν ἀπόφασις αὐτὴ τοῦ Δ.Σ. δὲν ἐπρόβατε, λόγω τῆς ἐπελθούσης κυβερνητικῆς μεταβολῆς, νὰ ἔγκριθῇ ἀπὸ τὴν προ-

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.
HAMBURG: H. TILLMANN
A. ΕΥΛΑΣ - BREMEN: G. BERGMANN
SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS.**

SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex 353505	0211007	BRAKE	Norderdeich 4 - 5	Tel. 510	Telex via 0244151
Stubbenhuk 10	367894	0215671					
	Priv. 6052552						
Wegesende 3 - 4	Tel. 310424	Telex	446176	NORDENHAM	P.O.Box 98	811	Telex via 0244151
BREMERHAVEN	Tel. 42597	Telex	45841	EMDEN	Priv. 2392	2391/93	Telex via 027823
Kaiserafalen		0238876		Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391/93		
WILHELMSHAVEN	Ebertstr. 124	Tel. 26235/37	Priv. 21365	TELEGRAMS " E R M I S "			
		Telex 0253375		Represented also at LUBECK & KIEL			

TELEGRAMS " E R M I S "

Represented also at LUBECK & KIEL

γουμένην Κυβερνησιν, μηδέποτε έφαρμοσθείσα και έπομένως οι λιμενεργάται ούδεμίαν αύξησιν είσεπραξαν. Προφανές έπομένος είναι ότι δεν είναι αυτή η αιτία της ταμειακής δυσκολίας, έφ' όσον ούδεν το Ταμείον του Ο.Λ.Π. έπληρωσε διά την αύξησιν αύτήν. Τό μέχρι τούδε ισχύον δύταρων έπισης ήτο φενάκη, έφ' όσον οι έργαταις ειργάζονταν στη πράξεις 5,5 και ούχι 8 ώρας. Δι' αυτὸν δὲ τὸν λόγον καὶ ἐνεργίθη ὑπὸ τοῦ προηγουμένου Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ή ἔξαρης πραγματική ἔργασία, ἐνώ τὸ θέμα καθίσταται ἔτι σφέστερον, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ότι προηγουμένως ὑπῆρχεν ἐν πλασματικὸν δύταρων πρωινῆς καὶ ἐν τετράρωρον ἀπογευματινῆς ἔργασίας, οἵτοι συνολικῶς δωδεκα ώραι. Μετὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, θά ἔχωμεν ἔξαρων πρωινῆς καὶ ἔξαρην ἀπογευματινῆς, οἵτοι πάλιν δωδεκάωρον συνολικῶν ἔργασίαν. Μὲ τὴν διαφορὰν ότι θὰ πρόκειται περὶ πραγματικῶν ὡρῶν καὶ ούχι πλαστικῶν ὡρῶν ἔργασίας, μὲ ηὔχειμένην ἔναντι τῆς προηγουμένης ὁπόδοσιν.

ΠΟΘΕΝ ΛΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Προχωρεῖ ἀκολούθως ἡ ἐπιστολὴ εἰς τὸ ότι τὰ διαθέσιμα τοῦ Ο.Λ.Π. ἐμειώθησαν μεταξὺ Ὁκτωβρίου 1966 καὶ Μαΐου 1967 ἀπὸ 276.000.000 δραχμῶν εἰς 134.000.000 καὶ ἀποσυντάξαντα γεγονός, ότι ή μείωσις αὐτῆς διφέλεται εἰς τὸν κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1966 φησισθέντα ὑπὸ τῆς τότε πλειοφηφίας τῆς Βουλῆς Νόμου 4445/1966, διόποιος ἐπέδειξεν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. νὰ ἐπαναπροσάρθῃ τοὺς ἀπὸ τῆς συντάσσεως τοῦ μέχρι τότε ἀπολύθεντας ἔργατουπαλλήλους, νὰ πληρώῃ εἰς τοὺς Δῆμους Πειραιῶς καὶ τοὺς πέριξ ἐπιχορηγήσεις ἑκατομμυρίων κ.λ.π., συνέπεια δὲ τῆς ἀναγκαστικῆς διὰ τὸν Ο.Λ.Π. ἐφαρμογῆς τοῦ ἀνώτατοῦ νόμου καὶ ἐνόν τον εἶναι η σημειωθείσα μείωσις τῶν διαθέσιμων. 'Ἐπίσης ὁ Τύπος παρέλειψε νὰ σημειώσῃ, ότι ἡ τελευταίως ἀντικατασταθείσα Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. διωρίσθη δύνο διοικήσεως μῆνας μετά τὰν φηφισιν τοῦ ἀνώτατοῦ νόμου, ότι οἱ συντάκται τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς μετείχον καὶ τότε ἐνεργῶς εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π., χωρὶς ν' ἀντιταχθούν εἰς τὰ τεκταινόμενα καὶ ότι δὲ τότε 'Ἀντιπρόδερος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπέγραψεν δὲς ὑπηρεσιακὸς 'Ὑπουργὸς τὸ ἐκτελεστικὸν τοῦ ἀνώτατοῦ νόμου Διάταγμα, τὸν διόποιον δημοσίων διόδιος εἶχε χαρακτηρίσει ως «φαύλον».

ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΗΜΕΡΟΜΙΣΙΩΝ

'Ακολούθως ἡ ἐπιστολὴ ἀναφέρει ότι οἱ έργαται τοῦ λιμένος λαμβάνουν ἡμερομίσθιον... 993 δραχμῶν. 'Ἐπικαλεῖται ὁ συντάκτης αὐτῆς συγκεκριμένην περίπτωσιν πλοίου ἐκφορτώσαντος σίδηρα καὶ διατείνεται ότι τὸ σίδηρον καὶ καλύπτουν τὸ 25% ὅλης κινήσεως γενικοῦ φορτίου τοῦ λιμένος. Συνιστᾶ δὲ να ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ούχι τὸ ύψος τοῦ ἡμερομίσθιου, ἀλλὰ δὲ μέσος ὄρος τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν τῶν ἔργατων, πρὸς εὔρεσιν τοῦ πραγματικοῦ ἡμερομίσθιου αὐτῶν καὶ παραθέτει πρὸς τούτο πίνακα τῶν ἔτησίων ἀποδοχῶν τῶν διαφόρων τάξεων λιμενεργατῶν, εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἀνώτατων ισχυρισμῶν. 'Ἐξ αὐτοῦ τούτου δημοσίως προκόπουνται τὰ ἀκόλουθα: 'Οτι ἐκ τῶν 4.322 συνολικῶν λιμενεργατῶν τοῦ Πειραιῶς, παντὸς βαθμοῦ καὶ τάξεως, οἱ 1.980, οἵτοι οἱ ηὔχεισις περίπου, λαμβάνουν μέσον ἡμερομίσθιον 104 δραχμάς, 509 έργαται λαμβάνουν 133 δραχμάς, 571 έργαται λαμβάνουν 163 δραχμάς, 226 έργαται λαμβάνουν 187 δραχμάς, 755 έργαται λαμβάνουν 200 δραχμάς καὶ 241 έργαται λαμβάνουν 214 δραχμάς — ποὺ εἶναι καὶ τὸ μέγιστον μέσον ἡμερομίσθιον. 'Αν τὰ σίδηρα, εἰς τὰ διόποια δὲ ἐργάτης ἐπιτυγχάνει πράγματι μεγάλην εἰς τόνους ἀπόδοσιν, λόγῳ τοῦ διάρους των καὶ ἐπομένως περισσότερον ἡμερομίσθιον, ἀπετέλουν πράγματι τὸ 25% τῶν

φορτίων, ὡς λέγει ἡ ἐπιστολή, πῶς αἱ 993 δραχμαὶ ποὺ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸ παραδείγμα τοῦ γράφοντος αὐτὴν δὲν ἐπηρέαζουν τὸ μέσον ἡμερομίσθιον τοῦ ἔργατου, ἀλλὰ κυμαίνεται τούτο μεταξὺ 104 δραχμῶν, ποὺ παίρνουν οἱ ηὔχεισις περίπου ἐργάται, μέχρι 214 δραχμῶν, ποὺ εἶναι τὸ μέγιστον;

ΤΑ "ΕΡΓΑ,, ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

'Η ἐπομένη παράγραφος τῆς ἐπιστολῆς ἀναφέρει ότι κατὰ τὴν μεταξὺ 1953 καὶ 1963 δεκετίαν ἡ μορφὴ τοῦ κατερπιωμένου λιμένος ηλλαγήν ἀρδην καὶ ότι διετέθησαν ἐξ ιδίων τοῦ Ο.Λ.Π. πόρων 1.200.000.000 δραχμῶν δι' ἔργα. 'Ορθὰ εἶναι αὐτά. Δὲν λέγει δῆμος ότι δὲν είχον τότε ἐπιβλῆσθε εἰς τὸν Ο.Λ.Π. διὰ νόμου δαπάναι διὰ παροχῆς ξένας πρὸς τὸ ἔργον του. Δὲν λέγει ότι, μὲ τὸν τότε τιμάριθμον καὶ τὰς τότε ἀποδοχὰς τῶν ἔργατων, τὰ τιμολόγια τοῦ Ο.Λ.Π. ήσαν τὰ ἀκριβώτερα τῆς Μεσογείου. Καὶ δὲν λέγει ότι, μὲ τὴν δαπάνην τῶν 1.200 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐγένοντο «ἔργα» πραγματικῆς ἀξίας 600 μόνον ἑκατομμυρίων καὶ προέκυψεν εἰς λιμὴν τὸ σχῆμα τῶν προβλήτων καὶ κρηπιδωμάτων τοῦ ὄποιου, ὁ θαλάσσιος αὐτὸν χῶρος καὶ οἱ χερσαῖς τοιούτοι προκαλούν τὰ μειδιάτα τῶν εἰδικῶν καὶ τὴν διαφορίαν τῶν ναυτικῶν. Δὲν ἀναφέρει πόσα στυχήματα συνέβησαν καὶ συμβαίνουν λόγῳ τῆς δυσκολίας προσπελάσεως τῶν πλοίων καὶ πόσα ρυμούλακά ἔχουν ἀνατραπή καὶ διαθέσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος, λόγῳ τῶν ἀποτόμων χειρισμῶν εἰς τοὺς ὄποιους η διάταξις τοῦ λιμένος τὰ ἀναγκάζει.

Καὶ καταλήγει ἡ ἐπιστολὴ μὲ τὰς ἀπὸ τὸν 1951 μέχρι τοῦ 1967 δοθεῖσα εἰς τοὺς ἔργατας αὐξήσεις. 'Απὸ 50 δραχμάς τοῦ 1951 ἔγιναν 104 τὸ 1967. Καὶ δὲν ἀναφέρει τὸ ύψος τῶν αὐξήσεων τῶν ἀποδοχῶν ὅλων τῶν ἔργατων τῆς Ελλάδος κατὰ τὸ χρονικὸν αὐτὸν διάστημα, τὸ διόποιον εἶναι ψηφλότερον, ἀκολουθῶν φυσικὰ καὶ αὐτὸν τὸν τιμάριθμον.

Οἱ περὶ τὸν λιμένα εἶναι, δεδιάσις, ἐνήμεροι τῆς πραγματικότητος καὶ γνωρίζουν ότι τὰ δημοσιεύματα ἀπεσκόπουν διὰ νὰ προβληθούν οἱ συντάκται τῶν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Κυβερνήσιν, η ὁποία οὕμως γνωρίζει περισσότερα.

ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Αὐτὴν εἶναι ἡ ἀλήθεια. 'Ο Ο.Λ.Π. περιῆθε, πράγματι, εἰς δημοσήρη οἰκονομικὴν θέσιν, λόγῳ τῶν παρεμβάσεων τῶν φαιλοκράτων. 'Η ἀπὸ Νοεμβρίου 1966 μέχρι Μαΐου 1967 διοίκησις εἶναι, πρὸς τιμὴν της, ἀμέτοχος τῶν ἀδιλοτήτων αὐτῶν. Οὐδεμίᾳ ὑποπτοῖς εἰνέργεια επέτυχεν ἐπὶ τῶν ἡμερῶν της.

ΚΑΤΑΔΗΛΛΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Βαρέως ἐπλήγη ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἀπὸ τὰς ἀλλεπαλλήλους ἀπεργίας τοῦ ἔργατον παράγοντος, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τῶν κομματικῶν κυβερνήσεων. Αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων καὶ οἱ ἐπίναυλοι, η δυσφήμησις, τέλος, ἀπετέλεσαν τοὺς βασικοὺς ἀναστατικούς παράγοντας τῆς κινήσεως τοῦ λιμένεων.

Οι ἀριθμοὶ τὸ ἀποδεικνύουν. Εἰς τὸ μόλις κυκλοφορῆσαν στατιστικὸν δελτίον τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ἐν γένει ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος κατὰ τὸ τρίμηνον 'Ιανουαρίου - Μαρτίου 1967 ἐμφανίζει κάθετον πτώσιον, ὑπολογίζομενην εἰς 20% καὶ πλέον. Αἱ εἰσαγωγαὶ κυρίως γενικῶν ἐμπορευμάτων ἐμειώθησαν στηματικῶς, τούτῳ δὲ έχει μίαν καὶ μόνην ἔξιγησιν: Τὰ πλοῖα ἀπέφευγον νὰ ἐκφορτώσουν τὸ τόσον ταλαιπωρούμενον ἐμπόρευμα εἰς τὸν λιμένα, τὰ ἴδια δὲ νὰ ποστούν τὰς ἐν τῆς καθυστερήσεως ζημιάς. 'Η ἐμπορευματικὴ κίνησις θά ηδύνατο νὰ σημειώσῃ ἄνοδον, ώς ἔξειλικτικῶς παρατηρεῖται καθ' ἔκαστον χρονικὸν διάστημα, ἔκαν μαλισταὶ ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, ότι τόσον τὸν προβλήματα τῶν καταπλευσάντων ἐπούληστηρικού φορτηγῶν πλοίων, στον καὶ ἡ χωρητικότης αὐτῶν, παρουσιάζουν αἰσθητὴν αὔξησην, ἔναντι τῆς ιδίας περιόδου τοῦ 1966. 'Η ἀνώμαλος, οὕμως, κατάστασις τοῦ λιμένος δὲν ἐπέτρεψε τὴν πρόσδοσην. Τὴν ἀνέ-

κοφώνως πρός τὰς στατιστικὰς τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ προστεθούν καὶ οἱ ζημιαὶ ἐκ τῆς μειώσεως τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως, γνωστοῦ ὄντος, ότι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἶναι κατ' ἔξοχην εἰσαγωγικό πόστον καὶ εἰς τοὺς λιμενεργάτας καταβάλλεται ὀπωσδηπότε τὸ ἡμερομίσθιό των.

Συμφώνως πρός τὰς στατιστικὰς τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ συνολικὴ ἐμπορευματικὴ κίνησις τῶν ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τοῦ κυρίως λιμένος φορτοεκφορτεύσαντα ἐμπορευμάτων καὶ τὸν ἐκφορτώσανταν εἰς τὰ διυλιστήρια πετρελαϊκῶν ἀνήλιθων κατὰ τὸ τρίμηνον τοῦ τρέχους. Εἴτε εἰς 2.193.959 τόνους, ἔναντι 2.487.337 τόνων τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1966, ήποι έσημερινή μείωσις κατὰ 293.378 τόνους ἡ κατὰ ποσοστὸν 11,79%. Αἱ κατὰ μῆνα διακυμάνσεις τῆς ἐκπτώσεως αὐτῆς ἀνέρχονται εἰς ποσοστὸν 10,15% διὰ τὸν 'Ιανουαρίον, 18,26% διὰ τὸν Φεβρουάριον καὶ 7,45% διὰ τὸν Μάρτιον.

Σημειώτων ότι κατὰ τὸ 1965 ἡ συνολικὴ ἐμπορευματικὴ κίνησις ἀνήλιθεν εἰς 2.043.589 τόνους, ἔναντι 2.011.224 τόνων τοῦ 1964, παρατηρεῖσθαι σχετικῆς ἐξελίξεως ἐπὶ τὰ δελτίω.

Τὴν μεγαλύτεραν ὥμως μείωσιν ἐσημείωσαν τὰ φορτοεκφορτεύσαντα γενικὰ ἐμπορευμάτων ἐντὸς τοῦ κυρίως λιμένος καὶ τοῦ λιμένος 'Ηρακλέους κατὰ τὸ τρίμηνον 'Ιανουαρίου - Μαρτίου 1967, ἀνελθόντα εἰς μόνον 804.675 τόνους, ἔναντι 1.016.274 τόνων τῆς ιδίας περιόδου τοῦ 1966, σημειωθείσης οὕτω μειώσεως κατὰ 211.599 τόνους ἡ ποσοστὸν 20,8%.

Εἰδικώτερον εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος παρατηρούνται αἱ κάτωθι ἐξελίξεις κατὰ τὸ τρίμηνον 'Ιανουαρίου - Μαρτίου 1967, ἔναντι τῆς ιδίας περιόδου τοῦ 1966:

• Τὰ κομισθέντα ἐκ τοῦ ἐξωτερικού ἐμπορεύματα — περιλαμβανομένων καὶ τῶν κομισθέντων πρὸς μεταφόρτωσιν σιδηροδρομικῶν καὶ τῶν κομισθέντων εἰς τὰ διυλιστήρια — ἀνήλιθον εἰς 450.341 τόνους, ἔναντι 596.294 τόνων (γενικά ἐμπορεύματα ἐκφορτώσαντα ἐντὸς τοῦ κυρίως λιμένος), εἰς 214.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

740 τόννους, έναντι 362.468 τόννων (πρώταις όλαι κ.λ.π. είς παραρτήματα) και 690.418 τόννους έναντι 790.685 τόννων (άργον πετρέλαιον κ.λ.π. είς διυλιστήρια). Τό σύνολον τών άνωτέρων φορτίων διετάς άντιστοιχους περιόδους άνηλθεν είς 1.355.499 τόννους, έναντι 1.749.447 τόννων, σημειωθείσης μειώσεως κατά 393.948 τόννους.

• Τά φορτωθέντα διά τό έξωτερικόν — πετρέλαιομεσούμενων και τών έκα μεταφορτώσεως, έφοδισμάνων πλοίων έξωτερικού και τών έξαχθέντων σιδηροδρομικών — άνηλθον, κατά κατηγορίας, ως έξης:

—Γενικά έμπορεύματα έντός κυρίως λιμένων 80.913 τόννοι, έναντι 66.106 τόννων.

—Τσιμέντα, πετρελαιεύσεις κ.λ.π. είς παραρτήματα 169.677 τόννοι, έναντι 139.774 τόννων.

Τό γενικόν σύνολον άνηλθεν είς 250.590 τόννους, έναντι 205.880 τόννων, σημειωθείσης αύξησεως κατά 44.710 τόννους.

• Αὔξησην έπισης έστησεν καί τά κομισθέντα έκ τού έξωτερικού διάφορα έμπορεύματα, και πετρελαιοειδή και χημικά προελύσεως διυλιστήριων Θεσσαλονίκης και Ασπροπύργου, άνελθόντα συναλοικώς είς 334.827 τόννους, έναντι 191.488 τόννων.

• Μείωσιν δύμας ένεφάνισαν τά φορτωθέντα διά τό έξωτερικόν γενικά έμπορεύματα έντός τού κυρίως λιμένος, τού λιμένος Ηρακλέους και τών παραρτημάτων, άνελθόντα συναλοικώς είς 253.043 τόννους, έναντι 339.522 τόννων τού άντιστοιχου τριμήνου τού 1966.

Αὔξησης δύμας τής κινήσεως, έπανοδος δηλαδή, είς τόν πρό έτών σημειωθέντα ρυθμόν, ήρχισεν ήδη διαπιστωμένης άφοτος ή Εθνική Κυβέρνησης άνελθε τήν κρατικήν έξουσίσαν. Ο λιμήν έργαζεται κανονικώς και άποδιδει. Ή διαφορά είναι κατάδηλος.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Ο Υπουργός Δημοσίων Έργων κ. Τσαρούχης έγκαπεστήσης τήν παρελθόντων Παρασκευήν τών νέων Πρόδρομον τού Ο.Λ.Π. στρατηγόν κ. Π. Βέλλιον και τών γενικόν διευθυντήν κ. Γρ. Ματζουράνην.

Ομιλώντας κατά τήν τελετήν τής έγκαπαστάσεως δικός του, Υπουργός έτονίσεν, διτή τό πνεύμα άναγεννήσεως, τό άποιον διέπει τήν Κυβέρνησιν πρέπει νά έπικρατήσῃ και είς τόν Ο.Λ.Π., σύτις θέλει τύχη τής δεούσης προσοχῆς όλων.

Ο κ. Τσαρούχης παρέσχε τήν διαδεδασιών, διτή θά καταβλήθη πάσα προσπάθεια ύπό τής Εθνικής Κυβερνήσεως, ώστε νά έπικρατήσῃ τού λοιπού τάξις, άποδοτικότης και εύρυθμια είς τόν λιμένα, ώστε νά έπανεύρη ούτος τό ίψος τού προορισμού του.

Ακολούθως δικός του, Πρόδρομος κ. Βέλλιος έδέχθη είς πρώτην συνεργασίαν τών διευθυντάς τών διαφόρων υπηρεσιών τού Ο.Λ.Π., έγνωσθη διτή τό πρώτων θέμα τό άποιον θά άποσχολήσῃ το Δ.Σ. τού Όργανισμου θά είναι τό λιμενεργατικόν, τό άποιον θά τεθή επί τόν νέων βάσεων.

ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΥΦΕΣΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

ΟΥΔΕΜΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΕΙΣΤΑ ΕΞ ΑΥΤΩΝ

Περίοδον ύφεσεως διέρχεται ή μικρά ναυπηγική βιομηχανία τού Περάματος. Πλήγιο όλιγων έξαιρεσεων, τά περισσότερα τών έκει ναυπηγείων θά παραδώσουν, τό άργοτερον μέχρι τού έπομένου μηνός, τά ύπο πάπορεράτωσιν τελούντα σκάφη, και, έφ' ίσον έν τό μεταξύ δέν ύπάρχουν νέαι παραγγελίαι, άναμενεται νά άντιμετωπίσουν κρίσιν.

Έν μέρους ναυπηγών τού Περάματος παρεσχέθη ή πληροφορία, μή έπιβεβαιωθείσα άρμοδιως, διτή ή Ε.Τ.Β.Α. προτίθεται νά πιστοδοτήσῃ τά μικρά ναυπηγεία τού Περάματος διά ν' άντεπεξέλθουν εύχερεστερον εις τάς ύποχρεώσεις των και τών διευρύνουν τήν παραγωγήν των.

Διό μόνον έκ τών ναυπηγείων έχουν έξηση σφαλισμένην έργοισίν μέχρι τών άρχων τού προσεχούς φθινοπώρου. Πρόσκειται περί τού ναυπηγείων τών κ.κ. Α') Φών Κορωνίων, τό άποιον θά είναι πλήρως άπτησχολημένον μέχρι τού προσεχούς Σεπτεμβρίου, κατόπιν τής δοθείσης ύπο τού Ο.Λ.Π. παραγγελίας διά τήν ναυπηγήσιν σειράς στηρησόν φορτηγίδων, πλείσται τών άποιων παρεδόθησαν ήδη.

Έπισης τό ναυπηγήσιν «Ναυτίλος» τού κ. Ιω. Σωτηριάδη έποιμαζει μελέπτην δι' έν έπιβατηγόν - πορθμείον κλειστής και άνοικτής θαλάσσης μήκους 60 μέτρων, ώς και δι' έν μικρότερον σκάφος τού ίδιου τύπου μήκους 40 μέτρων, διά λογαριασμόν Ελλήνων πλοιοκτητών.

Έξ αλλού, τό ναυπηγείων τούτο έπετυχε δάνειον ύψους 5.000.000 δρχ. διά τήν άποπεράτωσιν τού έπιβατηγόν - πορθμείον «Αμαρμάρι», διτή ήδη μετωνομάσθη εις «Πόρτο Λάφια».

Έν τό μεταξύ έντός τών προσεχών δέκα ήμερων άποπεραστούται και παραδίθεται τό έπερον, έπιβατηγόν - πορθμείον «Άγαπητός Α.», μήκους 62,5 μέτρων, ταχύτητος 14 - 15 μιλίων και μεταφορικής ικανότητος 600 έπιβατών και 40 άρχητων.

Έπισης έντός δύο μηγών τό ίδιον ναυπηγείων θά παραδώσῃ δύο άδελφά μὲ τό προγόνων σκάφη, τό «Άγια Κυριακή» και τό «Ελένη Δημητριάδη Σφράδα».

ΤΑ ΛΑΛΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Έξ αλλού τό ναυπηγείων «Αναστασιάδη και Τσορτανίδη» έντός τών προσεχών όλιγων ήμερων παραδίθει διάλας τάς ύπ' αύτού άναληπθείσας έργασίας, έπι τού παρόποτος δέ ούδεμία προσπτική νέας παραγγελίας ύπάρχει. Προτάσεις και συζητήσεις θεβαίως ύπαρχουν, άλλ' οι ένδιαφερόμενοι είναι έπι-

φυλακτικοί. Σημειωθέον ότι τό έν λόγω ναυπηγείων κατά τήν ίδιαν περισσινήν περίοδον ήτο πλήρες έργασιών.

Τήν ίδιαν, άφ' έτέρου, κατάστασιν άντιμετωπίζουν έπερα δύο ναυπηγεία τού Περάματος, ήτο τό ναυπηγείον Ζέρβα, τό άποιον έντός τών ήμερων παραδίθει τά ύπο πάπορεράτωσιν εύλισκόμενα έπιβατηγά - πορθμείας «Ιωάννης Π.» και «Προκόπιος Β.», και τό ναυπηγείον «Αργώ», τό άποιον παραδίθει έν σκάφος. Δι' άμφοτερα τά ναυπηγεία δέν ύφισταται πρός τό παρόν προοπτική διά νέας παραγγελίας.

Έν τό μεταξύ έγινωσθη, ότι τό εις Πέραμα ναυπηγείον Θ. Βεκρή και Ε. Ελευθεροπούλου άνέλαβε τήν ναυπηγήσιν διπλελίκου δηλελοκίητου πορθμείου, μήκους 50 μέτρων, διά λογαριασμόν τής συμπλοιοκτήσιας Δ. Νομικός - Α. Χειμαρίας - Γ. Παππάς. Τό σκάφος θά έχη δύο πρωστηρίους μηχανάς διήλευτης ύπο τού Ο.Λ.Π. παραγγελίας διά τήν ναυπηγήσιν σειράς στηρησόν φορτηγίδων, πλείσται τών άποιων παρεδόθησαν ήδη.

Τό σκάφος θά έξυπηρετήσῃ τήν γραμμήν Κύμης - Σκύρου και θά έχη μεταφορικήν ίκανότητα τεσσάρων φορτηγών και 12 έπιβατηκών αύτοκινήτων. Έπισης θά δύναται νά μεταφέρηται ταχύτητα 200 έπιβάτες.

Τήν μελέπτην και έπιβλεψιν τού έργου άνέλαβεν ή ΤΕΧΝΟΜΑΡΙΝ Ο.Ε. (ναυπηγοί Α. Ερμογένης - Δ. Νέγκας), τής διποίας είναι γνωστή ή τελείωτης τών σχεδίων. Προσφάτως έμελέτησε και έπειθεψεν εις τήν κατασκευήν δύο πορθμείων μήκους 65 μέτρων έκαστον, διά λογαριασμόν Ιταλών έφοπλιστών, τά άποια έδρομολογήθησαν μεταξύ Μεσήνας και Ρετζιο.

Τά δύο άνωτέρων πορθμεία, δύναμισθέντα προσταγμένα πορθμεία, πορθμείον «Sette - Bello» και «Regium», είναι έκ τών πρώτων έλληνικής ναυπηγήσεως, κατασκευασθέντα δάσει προδιαγραφών διεθνούς Νησιών μονος, μὲ δύο θύρας εισόδου όχημάτων άνα μίαν εις έκαστον άκρον. Είναι έπισης τά πρώτας έλληνικής κατασκευής σκάφη, άτινα ήγοράσθησαν παρ' άλλοδαπάνη, ένω εύρισκοντο άκρην εις τό στάδιον τής ναυπηγήσεως, γεγονός όπερ πάποτελει μίαν εισέτι άποδειξιν τής πλήρους τεχνικής μελέτης, ήτις έπικειται έν σκάφος τών ξένων άγοραστών.

Τό νέον σκάφος θά παραδοθῇ έποτε τού 1967. Θά ναυπηγηθῇ και αύτό συμφώνως πρός τήν άνωτάπτην κλάσιν διεθνούς Νησιών μονος.

30 ΕΤΩΝ ΠΕΙΡΑ

PHONE 53712 (6-LINES)

ALL CODES & PRIVATE

Ionian Scandinavian Lloyd

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

World Wide Operators

OWNERS - CHARTERERS - BROKERS - AGENTS - PROTECTION - UNDERWRITING - REGISTRY

P.O.BOX 1186 —

ADEN (ARABIA)



ARNESEN ELECTRIC **NOW!** SUPPLIES SPARE PARTS FOR JAPANESE BUILT MARINE EQUIPMENT

IF YOU ARE HAVING TROUBLES WITH:

- Delivery time of spares;
- Spares for obsolete equipment;
- Costs of repair and service;

— for Japanese manufactured machinery, we can aid you in solving these problems. We, today, are sole U.S. Spare Parts and Repair Service representatives for:

BOILER ACCESSORIES MFG. CO., LTD.
FUJI ELECTRIC CO., LTD.
HEISHIN PUMP WORKS CO., LTD.
IBUKI KOGYO CO., LTD.
KAWASAKI ELECTRIC MFG. CO., LTD.
KITAZAWA MFG. CO., LTD.
KUWAHATA ELECTRIC MFG. CO., LTD.
MEIDENSHA ELECTRIC MFG. CO., LTD.
MISUZU MARINE ENGINEERING
INDUSTRIAL CO., LTD.
MITSUBISHI ELECTRIC CO., LTD.
MORIO ELECTRIC MFG. CO. LTD.
NAKAKITA SEISAKUSHO CO., LTD.
NOHMI BOSAI KOGYO CO., LTD.
NUNOTANI NAUTICAL
INSTRUMENTS MFG. CO., LTD.

OHISHI ELECTRIC INDUSTRY CO., LTD.
RIKADENKI KOGYO CO., LTD.
SANEI ELECTRIC CO., LTD.
SHINKO ELECTRIC CO., LTD.
SHONAN KOSAKUSHO CO., LTD.
SUCTION GAS ENGINE MFG. CO., LTD.
TAIYO ELECTRIC MFG. CO., LTD.
TAKAYA ELECTRIC CO., LTD.
TEIKOKU MACHINERY WORKS, LTD.
TERASAKI ELECTRIC CO., LTD.
TOA VALVE CO., LTD.
TOKYO KIKAI CO., LTD.
TOKYO SHIBAURA
ELECTRIC CO., LTD. (Toshiba)
TSUJI SANGYO K.K.
WASHIO CHURIKOHGYO CO., LTD.

Furthermore, our Tokyo office is in daily contact with all other leading Japanese Marine equipment manufacturers. Let us help you find the correct parts you need — faster!

TOKYO OFFICE | Mr. Charles P. Yuge
Central P. O. Box 2109
Chiyoda-ku, Tokyo Telephone: 303-2109

U.S. MEMBER



ARNESEN
ELECTRIC
COMPANY • INCORPORATED

335 Bond Street, Brooklyn, N. Y. 11231
Telephone: (212) 852-5701
Cable: ELECRAFT, NY Telex 222028

ΜΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΠΟΥΔΑΖΟΝΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ ΜΑΣ

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΙΣΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΑΣ ΤΗΣ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ, ΕΞΕΤΑΖΟΥΣΑ ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΤΟΥ ΜΟΡΦΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΟΥΣΑ ΤΟΥΤΟ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

Πολύτιμον, νομίζουμεν, δοθήθημα ἀπότοτελεί ή κατωτέρω δημοσιευμένη μελέτη διά τούς μέλλοντας ναυτίλους μας, ἀλλὰ καὶ διά τοὺς ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ. Ἐξετάζει τὸ πλοῖον ἀπό τῆς ἀρχικῆς του μορφῆς καὶ παρακολουθεῖ τοῦτο μέχρι τῶν σημερινῶν του ἔξελίξεων. Κατηγράφηση ὑπὸ τοῦ Γάλλου τεχνικού κ. Π. Λ. Μταίν, εἰδικῶς διά τοὺς σπουδάζοντας εἰς τὴν Ἀνωτέραν Ἐθνικὴν Σχολὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Γαλλίας, ἀναλύονται δὲ δι' αὐτῆς εἰδικότερον τὸ προβλήματα χειρισμοῦ τῶν φορτίων ἐπὶ τῶν πλοίων γενικῶν ἐμπορευμάτων. Εἰς τὸ πρώτον μέρος τῆς μελέτης ἀναφέρονται:

- Ἡ μεταπολεμικὴ κατάστασις εἰς τὴν Ναυτιλίαν.
- Τὸ πότε καὶ διατὶ ἐτεθή τὸ πρόβλημα χειρισμοῦ τῶν φορτίων πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν.
- Τὰ μέσα τὰ ὄποια χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν σύντησην τοῦ χρόνου ἐντὸς τοῦ ὄποιου συμπληρωθοῦνται ἐν κυκλικὸν ταξίδιον δοθεντος πλοίου.
- Ἡ σημασία τὴν ὄποιαν ἔχει ὁ χρόνος συμπληρώσεως ἐνός πλήρους κυκλικοῦ ταξιδίου ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου γενικῶς.

Τὸ δεύτερον μέρος τῆς μελέτης, ἀναφέρεται εἰς τὰ σάσα ἐπραγματοποιήθησαν, εἰδικῶρων μέσων συσκευασίας τῶν φορτίων, ἡ γενικὴ διάταξις τῶν πλοίων, ἡ κλασικοῦ φορτηγοῦ καὶ ἡ ἔξελιξις του, τὸ πλοῖον τὸ μεταφέρον τὸ φορτίον του εἰς ἀρτάνας ἐτοίμους πρὸς ἐκφόρτωσιν (pallets), τὸ πλοῖον τὸ κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν κοντένερες, οἱ διάφοροι τύποι σκαφῶν μεταφορᾶς κυκλισμένων ὀχημάτων (roll on - roll off), τὰ πλοία μικτῆς μεταφορᾶς ξηρῶν καὶ υγρῶν φορτίων, τὰ πλοία μεταφορᾶς ἐμφόρτων φορτηγίδων καὶ τέλος τὰ ὅργανα χειρισμοῦ καὶ ὁ λοιπὸς ἔξοπλισμός τῶν συγχρόνων πλοίων.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων συνιστάται εἰς τὸ νὰ μεταφέρουν ὑπὸ τὰς καλυτέρας δυνατάς προϋποθέσεις ἐν ἐμπόρευμα ἡ ἐν σύνολοι ἐμπορεύματων, ἀπό τίνος τὸ πλοῖον, ἡ φύσις τῶν διαφόρων μέσων συσκευασίας τῶν φορτίων, ἡ γενικὴ διάταξις τῶν πλοίων, ἡ κλασικοῦ φορτηγοῦ καὶ ἡ ἔξελιξις του, τὸ πλοῖον τὸ μεταφέρον τὸ φορτίον του εἰς ἀρτάνας ἐτοίμους πρὸς ἐκφόρτωσιν (pallets), τὸ πλοῖον τὸ κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν κοντένερες, οἱ διάφοροι τύποι σκαφῶν μεταφορᾶς κυκλισμένων ὀχημάτων (roll on - roll off), τὰ πλοία μικτῆς μεταφορᾶς ξηρῶν καὶ υγρῶν φορτίων, τὰ πλοία μεταφορᾶς ἐμφόρτων φορτηγίδων καὶ τέλος τὰ ὅργανα χειρισμοῦ καὶ ὁ λοιπὸς ἔξοπλισμός τῶν συγχρόνων πλοίων.

ΤΟ ΠΑΟΙΟΝ

Τὸ φορτηγὸν πλοῖον εἶναι ἔφωδιασμένον μὲ δῆλα τὰ ἀναγκαῖα μέσα, τὰ ὄποια τοῦ ἔξασφαλίζουν τὴν πρώσων καὶ τὸν ἀσφαλῆ πλοῦν. Τὰ μέσα αὐτὰ πρέπει νὰ καταλαμβάνουν κατὰ τὸ δυνατόν διλιγόντες χώρων, προκειμένου ὡς ὑπόλοιπος νὰ διατεθῇ διὰ τὸ φορτίον, τοῦ ὄποιου ἡ μεταφορὰ εἶναι ἡ μοναδικὴ ἀποστολὴ τοῦ πλοίου. Διὰ λόγους ἀσφαλείας, ὁ χώρος τοῦ φορτίου εἶναι χωρισμένος εἰς κύτη μὲ στεγανὰ διαφράγματα, ἐγκάρσια καὶ εἰς τίνας περιπτώσεις ἐπίμηκη, λαμβάνεται δὲ μέριμνα νῶστε νὰ αὐτήθουν σι τις διαθέσιμοι ἔπιφάνειαι καὶ νὰ ὑποφευχθῇ κατὰ τὸ δυνατόν ἡ ἀνάγκη στοιβασίας τῶν δεμάτων, δσάκις πρόκειται περὶ διαφόρων ἐμπορευμάτων.

ΤΑ ΣΤΟΜΙΑ ΤΩΝ ΚΥΤΩΝ

Ἡ εἰσαγωγὴ τῶν ἐμπορευμάτων εἰς ἔκαστον κύτος ἔξασφαλίζεται δι' ἀνοιγμάτων, τῶν γνωστῶν ὡς «στομίων κυτών», τὰ ὄποια εἶναι διαστεταγμένα ἐπὶ τοῦ ἀκτέρου καὶ τῶν λοιπῶν κατωτέρων καταστρωμάτων. Τὸ συντηρητικὸν πνεύμα, τὸ ἀπόρρεον ἐκ τῆς σκέψεως, περὶ ἀσφαλείας, ἡ ὄποια πάντοτε προτενεύει οἰουδήποτε θέματος ἀπότομένων τῶν πλοίων, συνθυτούμενον μὲ τὰς τεχνικὰς γνώσεις τῶν ναυπηγῶν τῆς ἐποχῆς, ἀπέθαλεν ὄπως αἱ διαστάσεις τῶν χρησιμοποιουμένων ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων ἐκάστου κύτου, περιορίζονται εἰς τὸ ἀλάχιστον τῶν συνθήθων διαστάσεων τῶν φορτωνυμῶν διαστάσεων τῶν φορτωνυμῶν ἐπὶ τῶν λόγων, οἱ ὄποιοι ἐδικαιολόγουν τὴν πρόβλεψιν αὐτήν, εἶναι διτὶ τὰ χρησιμοποιούμενα ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν ἐκπεθειμένων εἰς τὴν θάλασσαν καταστρωμάτων, ἐπρεπει νὰ ἀσφαλίζωνται κατὰ τρόπον ὑπάστοτεγή. «Οσον μι-

τούτου τοῦ πλοίου. Τὰ μηχανικὰ δῆμαρα αὐτὰ μέσα ἐπρεπει νὰ ἐπιτρέπουν τὴν μετατόπισιν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ κρηπτίδωμα, ἐφ' ὃσον τοῦτο ἐπρεπει νὰ ἐκφορτωθῇ. Τὸ χρησιμοποιούμενον μέσον διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτῆν, ἡ οἱ γνωστὸς χειροκίνητος φορτωτήρη. Τὸ δάθος εἰς τὸ ὄποιον ἐπρεπει νὰ κατέληῃ ὁ κόρας τοῦ φορτωτήρος ὡς καὶ ὁ κατὰ τὸ ἐγκάρσιον προσανατολισμὸς αὐτοῦ, ἔξησφαλίζοντο διὰ συστήματος χειροκίνητων συστάσιων.

Ταχέως δῆμαρος τὸ μέσον τοῦτο ἀπεδειχθῆ λίαν ἀργὸν καὶ ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ εἰπαμένου δέματος, ἡ τῆς ἀρτάνης (σαμπανιά). Ὁ χειρισμὸς οὗτος συνίσταται εἰς τὴν ταυτόχρονον χωρισμοποίησιν δύο φορτωτήρων, ἐκάστου ἐξυπηρετουμένου ὑπὸ τοῦ διόσιν διαρούλκου, οἱ ὄποιοι παραμένονται εἰς σταθεράν θέσιν, ὁ ἔνας ισορροπῶν εἰς τὸ μέσον περίπου τοῦ στομίου τοῦ κύτου καὶ ὁ ἔτερος εἰς τὸ δέματος φορτίου, καθέτως καὶ δριζοντίως, πραγματοποιεῖται διὰ συνδυασμοῦ τοῦ χειρισμοῦ καὶ τῶν δύο διαρούλκων. Ἡ ἀξία τοῦ εἰπαμένου δέματος ἔγκειται εἰς τὴν μεγάλην ταχύτηταν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διτὶ τὰ σημεῖα ἀνυψώσεως καὶ ἐναποθέσεως τοῦ φορτίου εἶναι σταθερά. Εἰς ἀντίθετον περίπτωσιν, αἱ ἀναγκαῖαι μεταβολαὶ εἰς τὴν θέσιν τῶν δραχιώνων καθυστεροῦν σημαντικῶς τὸν χειρισμοφορτώσεως.

Τὸ μειονέκτημα τῆς μεθόδου αὐτῆς εἶναι διτὶ παρουσιάζει κινδύνους, ἔαν δὲν ληφθούν διαρισμέναι προφυλάξεις. Διοθείσης μάλιστα τῆς ἀσκουμένης δυνάμεως ἐπὶ τῶν φορτωτήρων, ἡ χρησιμοποίησις τούτων ἀνέρχεται εἰς τὰ 50% κινάντητος τῶν.

‘Οπωσδήποτε, ἡ μέθοδος αὐτῆς χειρισμοῦ φορτίου ἐφημέραθη ἐπὶ τοῦ 95%, ἔαν δηκι τοῦ 100%, τῶν πλοίων τῶν ἐφωδιασμένων διὰ φορτωτήρων μέχρι τοῦ 1955 περίπου.

ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Αὐτὴ ἡ γενικὴ κατάστασις τοῦ πλοίου εἶναι διτὶ ἀφορά τοὺς χειρισμούς φορτίου. ‘Ἄς ίδωμεν, ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις, πῶς ἐπραγματοποιούντο αἱ λειτουργίαι χειρισμοῦ ἐπὶ τῶν σκαφῶν:

‘Ἐκ φόρτωσις: Τὸ πλήρωμα, κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸ κρηπτίδωμα τοῦ

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

P. O. Box 2110
PHONE : 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

525 ALBANY HOUSE WEST,
65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I
Y L I C A K A T A S T R O M A T O S & M H X A N I S
A P T I A E E Y P I H R E T H S I S

λιμένος, προέβανεν είς τὸ ἄνοιγμα τῶν κυτῶν. Δι' ἔκστον στόμιον κύτους ἔχειάζοντο 20 ἔως 30 λεπτὰ τῆς ὥρας καὶ ἀπῆσχολύντο 4 ἢ 6 ἄνθρωποι.

Χειρίσμος φορτίου: 'Ἀποστολοσία καὶ μεταφορά τῶν τεμαχίων τοῦ φορτίου εἰς τὴν ἀρτάνην ἐντὸς τοῦ κύτους. Τοποθέτησις τοῦ κόρακος ἐπὶ τῆς ἀρτάνης. Ἀνάμυωσις. Ὁρίζοντια μεταφορά. Ἐναπόθεσις τοῦ φορτίου εἰς ὡρισμένον σημεῖον τοῦ κρηπτιδώματος. Ἐπιστροφή εἰς τὸ κύτος.'

Φόρτωσις: Λῆψις τοῦ ἐμπορεύματος ἐκ τοῦ κρηπτιδώματος, ὥριζοντια μεταφορά, τοποθέτησις τούτου εἰς τὸ κύτος, μεταφορά καὶ στοιβασία τούτου, ἐπιστροφή εἰς τὸ κρηπτιδώματος.

'Ἐπακολουθεῖ τὸ κλείσιμον τῶν κυτῶν. Διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτὴν ἀπαιτοῦνται 20 - 30 λεπτὰ τῆς ὥρας καὶ 4 - 6 ἄνδρες δι' ἔκστον στόμιον κύτους.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Πρέπει νὰ διευκρινισθῇ, ὅτι διὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμον τῶν κυτῶν ἀπαιτοῦνται ἐνέργειας ἐπικίνδυνοι διὰ τὸ προσωπικό. Δέοντα μάλιστα νὰ σημειωθῇ ὅτι κατά τὴν ἐπόχην ἑκείνη, εἰς τὴν ἐργασίαν αὐτὴν ὠφείλοντο τὰ περισσότερα ἀπυχῆματα. Ἐξ ἀλλού κατά τὸ ταξίδιον καὶ κατά τὴν διάρκειαν τρικυμίας, πολλάκις ὁ ἄνεμος παρέσυρε τὰ τεμάχια ξύλου ποὺ ἐκάλυπτον τὰ κύτη καὶ τὰ ύδατα εἰσέρρευν εἰς αὐτά, ἐάν τὸ πλήρωμα δὲν κατώρθωνε νὰ τὰ ἐπαναποθετῇσῃ. Ἡ ζωὴ τῶν ἐπιχειρούντων τὴν ἐπαναποθετήσιν διέτρεχεν ἄμεσον κίνδυνον ἐκ τῶν κυμάτων.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1939 - 1945

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τὰ πλοῖα είργασθον ἐντατικῶς. Τὰ ἀποχήματα ἀπήρθαν μαζικά. Τὸ 1946 ἐτέθη πλέον τὸ θέμα τῆς ἀνασυγκρήτησεως. Αἱ προσπάθειαι κατέτεινον εἰς τὴν πρόσσιν, ἥτοι τὰς μηχανάς, τὸν τύπον τοῦ σκάφους, τὰς ἐγκαταστάσεις, τὴν ἀσφάλειαν, τὰ μέσα ναυσιπλοΐας. Καὶ εἰς τοὺς τομεῖς τούτους ἐπραγματοποιήθησαν συγκεκριμέναι δειτιώσεις.

Οὕτω π.χ. ἡ ταχύτης τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου, τὰ ὅποια κατεσκευάσθησαν ἀπὸ τὸν 1946 καὶ ἐντεῦθεν, ἀνήρθιν εἰς 14 - 16 κόμβους, ἔναντι 10 - 12 κόμβων περίπου τῶν

προπολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων. Σήμερον ἡ ταχύτης ἀνέρχεται εἰς 20, 22 ἀκόμη δὲ καὶ 27 κόμβους.

'Ἄντιθέτως, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν διάθεσιν καὶ τὰς διαστάσεις τῶν καλυμμάτων στομίων κυτῶν καὶ τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, οὐδεμία ἀξιόλογος ἀνανέωσις ἐπροτάθη. Πράγματι, ἐάν συγκριθῇ ἡ γενικὴ κατάστασις ἐνός πλοίου προπολεμικῆς κατασκευῆς μὲτινα τῶν συγχρόνων πλοίων, οὐδεμία αἰσθητὴ διαφορά παρατηρεῖται. Ή μόνη σημειωθεῖσα πρόσδοση — καὶ τούτη εἶναι σημαντικόν — ἡτο ἡ καθιέρωσις μεταλλικῶν καλυμμάτων στομίων κυτῶν ταχυτάτου χειρισμοῦ.

Οἱ ἀδελφοί Ρ. καὶ Ἰω. Μακγκρέγκορ, ναυπηγοί εἰς Νιούκαστλ, εἶχον μελετήσει ἀπὸ τοῦ 1935 τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σανίδων ὑπὸ μεταλλικῶν καλυμμάτων, τὰ ὅποια ἐπέτρεπον τὸ ταχύτερον ἀνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν, ημέσαν τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τρικυμίας, ώς καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ προσωπικοῦ.

'Ἐτέρα λύσις, ἐπινοθεῖσα ὑπὸ τοῦ Γάλλου Μέζ., ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τοῦ 1936 ἐπὶ ὠρισμένων γαλλικῶν πλοίων καὶ παρουσίαζε τὰ ίδια πλεονεκτήματα.

'Ο πλέον δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀνάπτυξιν τῶν νέων αὐτῶν μέσων, ἀλλά, ἐπ' εὔκαιρια τῆς ὀντωτικῆς τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ή διαρροήματις τῶν κυτῶν τῆς ἐπινοήσεως τῶν Μακγκρέγκορ εὑρε πλείστας ὅσας ἐφαρμογάς.

Σήμερον πολλοὶ ναυπηγοί χρησιμοποιοῦν τὴν μέθοδον αὐτὴν καὶ σχεδὸν οὐδὲν πλοίον προσφάτου κατασκευῆς δὲν διαθέτει πλέον ξύλινα καλύμματα κυτῶν.

* * * * *

'Ητο ἡ πρώτη ἐπιτυχῆς προσπάθεια μειώσεως τοῦ χρόνου φορτοεκφορτώσεων.

Παρά δει για μα: Πρόσφατος μελέτη γιωτῆς ναυτιλικῆς ἑταῖριας — τῆς «Κλέδν Λάιν» — δίδει τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς διὰ τὸ ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν:

Ξύλινα σκέπταστρα	6	ἄνδρες 20 λεπτὰ
Σύστημα Γκοταβέρκεν . . .	4	> 7 >
Σύστημα Μακγκρέγκορ . . .	2	> 5 >
Ηλεκτροϋδραυλικὸν σύστ. . .	1	> 2 >

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

Τὸ ἐμπορικὸν πλοίον εἶναι εἰς τὴν πραγματικότητα «ἐπιπλέουσα ἀποθήκη», ἡ ὅποια φορτώνεται εἰς ἔνα λιμένα μὲ προορι-

σμὸν ἔτερον λιμένα, ὅπου θὰ ἐκφορτωθῇ.

Εἶναι προφανές ὅτι, δύσον ταχύτερον συμπληρωθῆ τὸ ταξίδιον, τόσον ἡ παραγωγικότης τοῦ πλοίου θὰ είναι μεγαλυτέρα, διότι τὸ κεφάλαιον περισσότερον μὲ τὴν προϋπόθεσιν δεσμών ὅτι ἔξευρίσκει τὴν ἀπασχόλησιν.

'Ἐάν ληφθῇ ύπ' ὅψιν ἐν ταξίδιον μεταξύ δύο λιμένων, ὁ συνολικὸς χρόνος τοῦ κυκλικοῦ ταξίδιου ισούται πρὸς τὸν χρόνον τῆς μεταδότησεως καὶ ἐπιστροφῆς, τὸν ἀναλωθέντα ἐν πλῷ, πλέον δὲ τὸν ἀναγκαῖον χρόνον φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἰς τὸν λιμένας.

Σήμερον αἱ στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν ὅτι εἰς τὰς περισσότερα τῶν περιπτώσεων ἐν φορτηγὸν πλοίον — πλήν ὠρισμένων τύπων πλοίων, ως πετρελαιοφόρων καὶ μεταλλοφόρων ἐπὶ παραδείγματι — δαπανᾶ τὸν ίδιον σχεδὸν χρόνον ἐν δρμῷ ὅσον καὶ ἐν πλῷ, πολλάκις δὲ καὶ περισσότερον διὰ τὴν πρώτην περιπτώσιν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ νὰ ἀντεπεξέλθουν εἰς τὸν διαφόρων αὐξανόμενον συναγωνισμὸν καὶ πρὸ τῆς ὀδηρίστου ἀνάγκης θελτιώσεως τῆς παραγωγικότητος τοῦ πλοίου, ἀνεξήγησαν μέσα μειώσεως τοῦ χρόνου τοῦ συνολικοῦ ταξίδιου ἐν θαλάσσῃ καὶ ἐν δρμῷ.

Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ήτοι λύσις ήτο νὰ ἐπιτρέψῃ αὐξησης τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων. Σήμερον ἡ ταχύτης αὐτῆς διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς προσεγγίζει τοὺς 20 - 22 κόμβους, διότι δὲ καὶ τοὺς 27.

Δεδομένων τῶν ταχυτήτων αὐτῶν, μία νέα αὐξησης ήτοι ἡ ἀπειρωντική τόσον τοῦ ἀρχικῶν ἐπενδυμένου κεφαλαίου, ὅσον καὶ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ είναι μέτριον τὸ κέρδος. 'Ἐν τούτοις, παρουσιάζονται ὠρισμέναι νέαι ίδει, λίαν ἀπομεμρυσμέναι ἐκ τῶν συγχρόνων παραδόσεων, ώς π.χ. τὰ εἰπτάμενα σκάφη.

'Τὸ 1958 ή ἑταῖρος «Γκρούμπαν Αίρκραφτ Κορπορέϊσον» ἐίχεν ἀνακοινώσει τὰς δυνατότητας τῶν σκαφῶν τοῦ εἶδους τῶν εἰπτάμενων, τὰ ὅποια ήδην άναψαν μὲ βάθος 6 μ. ν. τὰ ταξιδεύσουν εἰς τὸν Αἰγαλατικὸν καὶ τὸν Ειρηνικὸν μὲ ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 30 ἔως 40 κόμβων.

'Ἐπὶ τοῦ παρόντος οὐδὲν ἐπραγματοποιήθη, ὅπερε νὰ προβλέψῃ ἀσφαλῶς αἱ πραγματικαὶ δυνατότητες τοῦ τύπου τούτου τοῦ σκάφους.

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS:
OKEANIS - NEW YORK

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2. II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

Ο ΧΡΟΝΟΣ ΕΝ ΟΡΜΩ

Η δευτέρα περίπτωσις είχεν ανάγκη μεγαλύτερα φαντασίας. Πράγματι, ό διανυόμενος έν δρμ χρόνος έξερταται: 'Εκ του είδους των μεταφερομένων έμπορευμάτων, της όργανώσεως, του έξοπλισμού και της θέσεως έκαστου λιμένος (γερανοί, περονόφόρα όχηματα, σιδηροδρομικά δίκτυα, άριθμος θέσεων πλεύρισεως εις προκυμαίας) και της συγκροτήσεως του έξοπλισμού αύτου τούτου του πλοίου.

Κατά γενικόν τρόπον δύο τινα πρέπει νά αντιμετωπίζωνται:

(1) Ο λιμην πρέπει νά είναι έπαρχως έξωπλισμένος διά νά έξασφαλίζη την φορτοεκφόρτωσην των πλοίων. Είναι ή περίπτωσις δύο των εύρωτακών λιμένων. 'Εάν τούτο συμβαίνει, τότε θεωρητικώς το πλοίον δὲν έχει ανάγκη νά είναι έξωπλισμένον. Μόνον ή γενική του διάταξης λαμβάνεται υπ' άριθμον, ώστε νά διακολυνθούν οι χειρισμοί φορτοεκφόρτωσεων.

(2) Το πλοίον πρέπει νά άσχοληται με δύο τους χειρισμούς, δύον διά την δέν είναι καταλλήλως έξωπλισμένος. Είναι ή περίπτωσις των άμερικανικών λιμένων του Βορρά, πολλών άμερικανικών λιμένων του Νότου, ως και λιμένων άναπτυσσόμενών χωρών.

'Εν σκάφος τό δύοιον φρέλει — κατά τρόπον γενικόν και έκτός έστιν φέρη ειδικὸν έμπορευμα — νά προσεγγίζη εις δύο τους λιμένας, είναι άπαραίτητον νά έχῃ μηχανικόν έξοπλισμόν επαρκή, προκειμένου κατά τὸν καλύτερον τρόπον νά έξασφαλίζῃ δύο τάς περιπτώσεις φορτοεκφόρτωσεως.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

Η άνωτέρω ανάγκη ώδηγηται τοὺς έφοπλιστὰς εἰς τὸ νά έξετάσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰ δημιουργούμενα προβλήματα ἐκ τῶν φορτοεκφόρτωσεων τῶν πλοίων των. Καὶ ἐκ τῆς σχετικῆς ἐπιμόνου ἔρευνης προέκυψαν cι κάτωθι διαπιστώσεις:

Έξοδα λιμένος	14 %
Απόσβεσις	11 %
Καύσιμα	8 %
Άσφαλιστρα	5,5%
Έπισκευαι	4 %
Διάφορα	2,5%
Μισθωσισία - Τροφοδοσία	21,5%
Φορτοεκφόρτωσικά(1)	33,5%
100 %	

Καὶ τὰ άνωτέρω ποσοστά τοῖς % τῶν δαπανῶν άντιστοιχούν εἰς τὴν σημερινὴν κατάστασιν πλοίου, δῆπερ δαπανὴ τὰ 50% τοῦ χρόνου ἐν δρμῷ και τὰ 50% τοῦ χρόνου ἐν πλῷ.

1. "Οσον ἀφορᾷ τὰς φορτοεκφόρτωσεις, εἰς δρμόνας περιπτώσεις δέ άριθμος δύναται νά προσεγγίσῃ τὰ 70%, κατά τάς στατιστικάς.

Καταφαίνεται συνεπῶς, διτά δύο σημαντικώτερα κονδύλια είναι ἑκείνα διά τὰ οποῖα ὑπάρχει ἄμεσον συμφέρον νά μειωθοῦν, ἵνα τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἐκπέσῃ. Είναι ή μισθωσισία τοῦ πληρωμάτος και τὰ φορτοεκφόρτωτικά. Πρός μείωσιν τῶν έξοδων μισθωσισίας ἐπιδιώκεται διά ούτομαστικός, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διτι ή ἔργασία ἐπὶ τῶν πλοίων θά προσαρμοσθῇ πρὸ τάς νέας τεχνικᾶς δυνατότητας. Μία σημαντική προσπάθεια κατεβλήθη κατά τὰ τελευταῖα ἐτη πρὸ τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς, τόσον ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, δύον και ἐκ μέρους τῶν ναυπηγείων. 'Επὶ τοῦ παρόντος ή αύτοματοποίησις τῶν μηχανῶν ἔδωσε τὰ πλέον θεαματικά ἀποτελέσματα, ἀλλά είναι δυνατόν νά προβλεφθοῦν διά τὸ μέλλον και σημαντικαὶ νέαι ἐφαρμογαὶ εἰς τὰ τῶν φορτοεκφόρτωσεων. Πρός μείωσιν τοῦ κόστους αὐτῶν, πρέπει πρὸ πάντων νά μειωθῇ διά χρόνος τῆς διαρκείας των διά τῆς χρησιμοποίησεως πλέον μελετημένων μεσῶν και τὰ τροποποίησεως τῆς γενικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ πλοίου. Πράγματι, διά τῆς ἀπλοποίησεως τῆς ἀμύρωπητης ἔργασίας θά ἐπευγχάνετο τελικῶς μειώσις τοῦ κόστους κατά τὸν πόρον φορτίου, τὸ δύοιον ἀποτελεῖ τὴν δάσιν ἀμοιβῆς τῶν λιμενεγάτων.

'Ἐπὶ πλέον, ή μείωσις τοῦ χρόνου χειρισμοῦ τοῦ φορτίου μεταφράζεται εἰς μείωσιν τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας. 'Εκ τῶν άνωτέρω καταφαίνεται διτι ή ἐπιτάχυνσις τῶν χειρισμῶν μεταφράζεται εἰς:

- α) Μείωσιν τῶν δαπανῶν χειρισμοῦ.
- β) Αὔξησιν τῶν εἰσπράξεων τοῦ πλοίου.

ΜΕΙΩΣΙΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

'Ως παράδειγμα-άναφέρεται διά Νορθργός μεγαλεσφοπλίστης Φρέντ Όλσεν, διά τοῦ πλοίου διά την φόρτωσιν έμπορευμάτος μεταφερομένου ύπὸ ἐνὸς καμιονίου, μὲ τὰς κλασικὰς μεθόδους, θά ἔχειράζετο μία ὥρα και δαπάνη 6 σελινίων κατά τὸν πόρον, ἐνῷ διά τῆς χρησιμοποίησεως μονάδων φορτίου, ητοι δεμάτων δμοειδῶν διαστάσεων (κοντέινερς), ἔχειράζετο 15 λεπτά τῆς ὥρας και δαπάνη 1 σελ. κατά τὸν πόρον.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

"Ἄς έξετασθῇ τώρα ή ἐπιδράσις ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ δαπανῶν χρόνου εἰς τοὺς λιμένας ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων τῶν πλοίων.

'Ως παράδειγμα θά ληφθῇ διά πίνακας ἐκμεταλλεύσεως, διά ποιός παρετέθη άνωτέρω. Είναι δυνατόν νά προσδιοισθῇ ή κατανομῇ μὲ βάσιν τὰς δαπανὰς ἐν δρμῷ και ἐν πλῷ.

Λογαριασμὸς ἐτησίων δαπανῶν πλοίου ἐν ύπηρεσίᾳ ἐκ τῆς

μειώσεως τοῦ καταναλισκομένου χρόνου ἐν δρμῷ.

'Υπολογισμὸς τύπου ἐκμεταλλεύσεως κλασικοῦ φορτηγοῦ

Κόστος	Κόστος	
ἐν δρμῳ	ἐν πλῳ	Σύνολον
Αποσβεσίες	5,5	5,5
Άσφαλιστρα	2,75	2,75
Διάφορα	1,25	1,25
Μισθωσισία	10,75	10,75
	20,25	20,25
	40,50	
	20,25	40,50
1) Έξοδα λιμένος	14	—
2) Φορτφόρτωσις	33,5	—
3) Καύσιμα	—	8
4) Έπισκευαι	—	4
	67,75	32,25
	100	

'Ο άνωτέρω πίναξ προϋποθέτει διτι διά διανυόμενος ἐν δρμῳ χρόνος κατέτοις ισούται με τὸν διανυόμενον χρόνον ἐν πλῳ.

Κατά πρώτην ἐκτίμησιν δύναται νά θεωρητῷ διτι:

'Η περίπτωσις (1) είναι άναλογος τοῦ διανυόμενου χρόνου ἐν δρμῳ.

'Η περίπτωσις (2), έδων υποτελῆ διτι είναι άναλογος τοῦ χρόνου χειρισμοῦ (γενικῶς ή διπάνη κατά τὸν έλαττούται δσάκις τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα είναι περισσότερον ἀποτελεσματικά), θά είναι ευθέως άναλογος πρὸ τὸν άριθμον τῶν έτησίων ταξιδίων.

Αἱ περίπτωσεις (3) και (4) είναι άναλογοι τοῦ διανυόμενου χρόνου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Κατωτέρω άναφέρονται τὰ ἐκτεθόντα συμπεράσματα εἰς γαλλικὴν ειδικὴν ἐπιθέωρησιν: «Οι ένδιαφερόμενοι ἐπείσθησαν ἐν τέλει διτι, δύον ἀφορᾶ τὰ φορτηγά γραμμῆς, διαιταὶ αἱ προσπάθειαι πρέπει νά κατατείνουν ἐν πρώτοις εἰς τοὺς χειρισμούς, διότι ούτοι ἀντιπροσωπεύουν τὸ τρίτον τοῦ κόστους μεταφορᾶς και διότι τὸ πλοίον δαπανᾷ τὸ ημισ τοῦ χρόνου του εἰς τοὺς λιμένας. Εἰς τὴν πραγματικότητα, μείωσις τοῦ κόστους τῶν χειρισμῶν (ἥτοι μείωσις τοῦ άναγκαιούντος ἔργατος καταστατικοῦ δυνατού) ἀποτελεῖ δευτερεύουσαν ἀπασχόλησην. Προέχει διάπταχυνσις τῶν κυκλικῶν ταξιδίων τῶν πλοίων ποὺ μεταφράζεται εἰς σημαντικὰ οἰκονομία τῶν οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων και τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Καὶ παράδειγμα αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι: Μετὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν «κοντέινερς» εἰς τὰς έσωπερικὰς μεταφοράς, ησχοληθήσαν οἱ ένδιαφερόμενοι μὲ τὴν προσαρμογὴν τῶν λιμενικῶν μέσων (νέαι συμβάσεις τῶν λιμενεγατῶν).

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΧΕΣ: 'Αποιελεσματικότερα μέσα φορτοεκφόρτωσεως.— Τὰ ειδικῶν μεταφορῶν πλοία.— Εξελίξεις έπανωστασικαὶ εἰς τὴν διαρρύθμισιν τῶν κυτῶν, διαμετάθεση, τὴν πολυτελείαν τοῦ χρόνου ἐν δρμῳ.

Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205

Cables «ATASA»

Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia

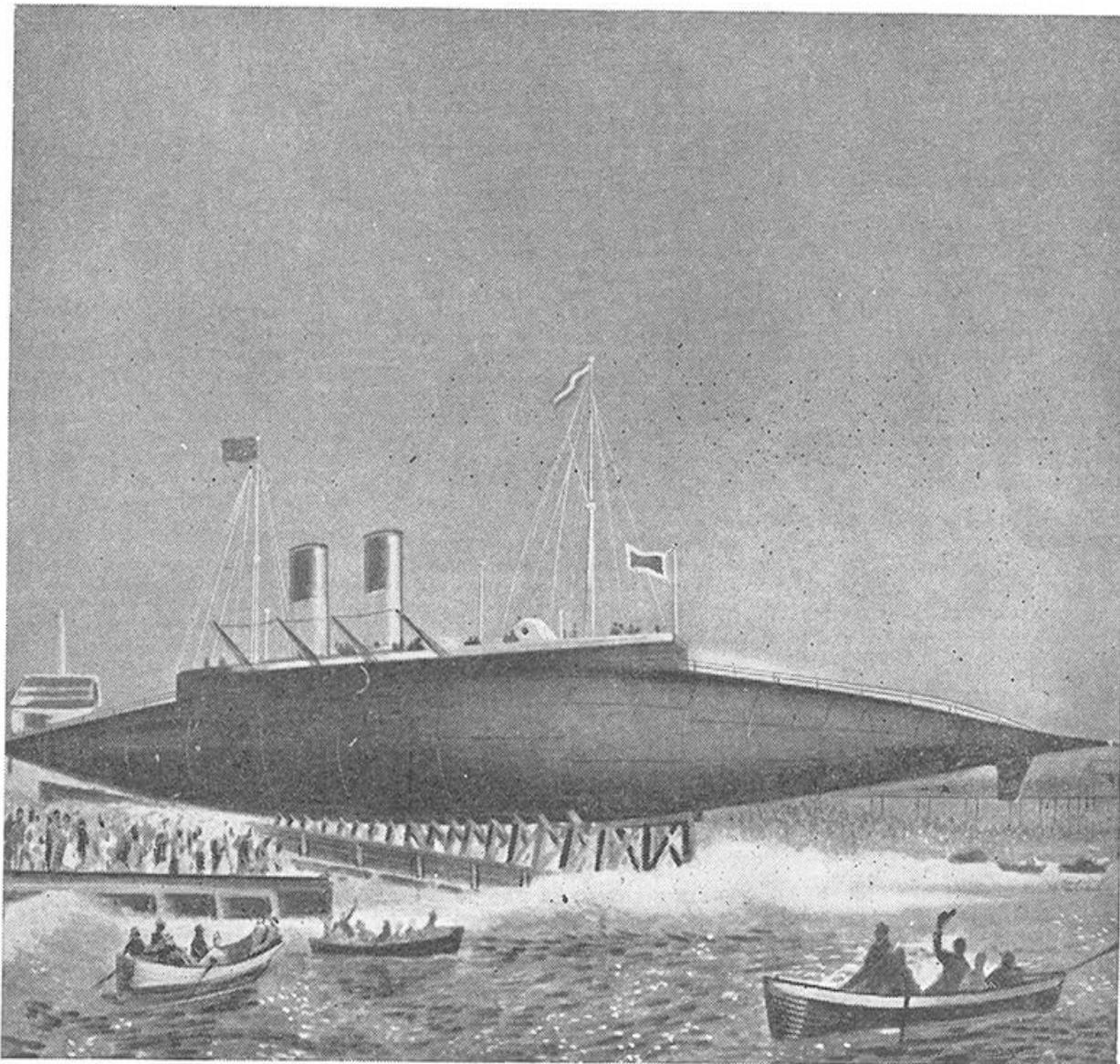
Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates



The hull of the unique "ROSS WYNANS" took the shape of an elongated cigar, with a short deck amidships. Built in London about 1866, she was 256 ft. long with a maximum beam of 16 ft. and her engines, also of novel design, were estimated to give a speed of 22 knots.



The unique MacGREGOR INTERNATIONAL ORGANISATION—so called because it is international in its scope. Pioneers who evolved an idea into a valuable reality, serving ships of all nations with Automated Hatch Covers and leaders in the technique of efficient cargo handling equipment of all kinds.

NO. 2 OF A SERIES

MacGREGOR
international organisation



ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ

"Όταν, όποι το ραδιόφωνο, έδω και λίγες μέρες, άκουσθηκαν μερικές έξαγγελίες της Εθνικής Κυβερνήσεως, δύναται να έμολογήσω, ότι, μιά άναρεμή τρίαντα γρόνων, μοι έπενθερέψει στην μνήμη καποιών άλλων έξαγγελίες. "Ησκν και απές παρόμιοις, με τὸν ίδιο τρόπο και αγεδέν μὲ τὸ ίδιο περιχώρενο.

"Ελεγε πρὸς θησέρων ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς Ελλάδος:

"Δὲν είναι άνάγκη νὰ καταφεύγετε γιὰ κάθε σας ζήτημα στὰ διάφορα 'Πουργεῖα και νὰ συνθίσθετε άσκοπω ἐκεῖ. Δὲν υπάρχει λόγος νὰ χάνετε άσκοπα τὸν καιρὸν αὐτοῦ, άλλα και ν' ἀπασχολήσετε τὸν ίδιον αἵλιον στὰ 'Πουργεῖα. 'Αλλά: Εἴτε ὡς μεμονωμένα ἀτομα εἴτε ὡς ἑκτόρωποι δάσκαλοι και δργανώσαν, μπορεῖτε νὰ στέλλετε ένα ἀπλὸ τρίγμα πρὸς τὸ φύλον, μὲ τὸ οὔμα σας, 'Πουργεῖο, ἀπὸ δύο συντομώτερο θά ληφθεῖτε ἀπὸ ἑκεὶ τὴν ἀπάντηση. Θά είναι δὲ ἀπάντησης ἀπόλυτα σαφῆς και ἄνημερωτική πρὸς δὲ τις σας ἀπαγολούσιες".

"Ελεγε και ὁ πρὸ τριακονταετίας Πρωθυπουργός, πρὸ τοὺς ἑργαζομένους:

"Δὲν δέχομαι νὰ θεριθῶτε, δὲν δέχομαι νὰ εἰδοῦστε και περισσότερον δὲν δέχομαι ἀπεργιακές ἀκηληδιστίες η̄ δλῆς φύσεως ἀντιποικιλές ἀπιδεξίεις. 'Αλλά και λέγω τοῦτο: Κάθε θέμα σας, κάθε ἀδειῶσις σας, κάθε σας ἐπιδιωξίς, δεσμήποτε και ἀν εἰναι ἀσυνθίστατη η̄ πρωτητη, νὰ γίνεται ἔγγραφο ὑπόμνημα και νὰ στέλλεται στὸ φύλον 'Πουργεῖο η̄ και σὲ μένα προσποτικά. Τὰ ἔγγραφα αὐτὰ δὲν πρόκειται νὰ παρέρχονται ἀπαρατήρητα. Θὰ διαβάσωνται προσεκτικά. Κατόπιν θὰ καλθήσεισι, θὰ καλθοῦνται και οι ἀντίστοιχοι ἀργοδότες σας και θὰ γίνεται ἔθουσκοιτική συζήτησης. 'Αλλ οὐαράχη δύναι, θὰ θικανοποιηθεῖ. 'Αλλ ζητεῖ, χρόνος πεισθῆται και σεις, θὰ μεταβάλλεται σὲ κύρικας τῆς πραγματικότητος γιὰ νὰ πείσθετε και νὰ καθηυτηθεῖτε και τοὺς συναδέλφους σας, καταποτίζετες αὐτοὺς στὴν ἀληθινή θέση: τὸν πραγμάτων.

Θὰ σημειώσω δὲ διτι: θλα μάται δὲν ήσαν λόγια ὑπεκυργόν, σύτε προσχύμιτα παραπλανητικά γιὰ νὰ μπορεύσουνται η̄ νὰ παροχετεύονται: τὰ ἔργατικά ζητήματα και τὰ ἔργατικά δικαιώματα. 'Οσα ἀλογούσαν ήταν ἀπόλυτα σύμμερα μὲ τὶς έξαγγελίες τοῦ Πρωθυπουργοῦ. Ηστίγνωστη και ἀνημφισθήτητη η̄ τότε ιστορία. Αὐτή, η̄ πρὸ τριακονταετίας περίσσος, πυνθωμολογήμενα, είναι η̄ περίσσος δημοσίευση. Τὰ ἔργατικά ζητήματα και σοδαρώτερος ἔργατικάς ἀπιδεξίεις. 'Οπου είδε τὸ φῦς η̄ δικαιότερη ἔργατική νομοθεσία, τὴν δοιαὶ ὥς τώρα ζοδιεῖ. Οι συλλογικές συμβάσεις και η̄ υπερωρωτική δικτυώσεις στὶς μισθολογικές διαφορές, τὰ κατώτατα δριταὶ στοὺς μισθοὺς και τὰ ημερομίθια, ἀντικατέστησαν τὶς ἀδημασικές και δηλητήριες στὴν Κοινωνία ἀπεργίες, τὰ λόγια - ξουτ, τὸν θορύβους στὶς συνδικαλιστικές σάλες, τὶς ἐπιδεικτικές συγκεντρώσεις στὰ θέατρα και τὶς παραχέρες στὰ πεζοδρόμια. 'Απὸ τῷ πρὸ τριακονταετίας αὐτὸν περίσσος έκπινονται σὲ ἔφαρμογή οἱ Κοινωνικές 'Ασφαλίσεις', ποὺ δὲ τότε ἀποτελοῦσαν περιεχόμενο κιτρινομένων ἔγγραφων και θέμα φιλολογικῶν συζητήσεων. 'Απὸ τότε ἀρχισαν σινυτάξεις τῶν ἔργων μεμένων και η̄ καθολικὴ τατραρχικακευτικὴ τους προστασία, στὴν περίσσος τῆς ἔργασίας, ἀλλὰ και σὲ πολλὰ γόρια πρὸ τὰ πίσω.

Μετὰ δὲ ἀπὸ τὴν πρὸ τριακονταετίας αὐτὴν περίσσο, οἱ ρυθμὸς τῆς φιλεργατικῆς πολιτικῆς, δη; οὐ πλωτὸς ἀνεκόπη, ἀλλὰ και σὲ πολλὰ γόρια πρὸ τὰ πίσω.

'Αγχωτικῶγητα, ἐπῆλθαν τὰ κόμματα. 'Ολλα τὰ κόμματα. Διφασμένοι ἀπὸ τὴν ἀποχή τῆς

έξουσίας οἱ ἐκάστοτε κυβερνήτες τῆς ταλαιπωρεὺς χώρας μας, σύμθηκαν μὲ τὴν φυγὴ τους στὴ δημοτική. 'Ετοι τὰ πάντα ἐνοθεόθησαν. Οι συνειδητοί και τίμιοι δημόσιοι λατουργοί, εἶτα παραμερίζοντο στὰ περιθώρια, εἶται ἀναγκαζόντουςκαν νὰ απορρίψουνται στὴν ἀπομακρύνηση, γιὰ νὰ ἀντικατασθοῦν ἀπὸ τὸ κομματικό, ἐκάστοτε, δργανο. Τὸ ρουσφέτι, πρώτη ὑποχρέωση τοῦ πολιτευομένου. Χωρὶς τραδίημα «βελάδας» ἀδύνατη η̄ ἐκδικηση καὶ οὐδέποτε τοῦ ιστορίας. Χωρὶς μέσον, πήγαινες χαμένος δὲ και ἀν τὴν τόπον τὸ δίκηρο μὲ τὸ μέρος σου. 'Οπους φύσασμε στὴν γνωστὴ ἀνεκδιήγητη κατάσταση.

Μετὰ τὸ «πολιτικὸ μέσο» ξεφύτρωσε, δη; πως η̄ τὴν ἐπόμενο, και τὸ «δόλωμα». Τὸ ἀνατολιτικὸ μπακάσιο. Μέσον ἀποτελεσμάτου και αὐτὸν, 'Αν δὲν εἶχες γερδ μέσον πολιτικό, δὲν δὲν διέθετε τὸ λαγύμενο «δόλια», τοίτε... λάθωντες τὸν τροχὸ και ἔργωνταις ἐπίσης στὸ ἀποτέλεσμα. Διφαστικὴ η̄ ὑπόθεσίς σου τραχοῦς κατ'

σευγῆ!.. Καὶ θμως, ἐσημειώθη ἀπονομὴ συντάξεως εἰς χήραν θανόντος ἔργων μεμένων καυτικοῦ, πρὶν γίνη τὸ τεσσαρακοντάμιαρον μηνιαῖς τοῦ συζύγου της. Ρειρό ταχύτητος!.. Κεραυνοδόλον τὸ πολιτικὸν μέσον.

Ἐδυτικῶς, ἐπῆλθεν η̄ εἰκοστὴ πρώτη 'Απρίλιον. Η Λερναία τῶν κομμάτων ἀπῆλθε. Κάθε τίμος ἀνθρωπος παραμερίζει τώρα τοὺς ἀνωφελεῖς τόπους και τὶς μεγάλες κουβέντες περὶ τάχα» «Δημοκρατίας» ἀλλὰ και κακοήθους «Ἐλλαζερίας».

Οι ἔξαγγελίες τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς Εθνικῆς Κυβερνήσεως, φθάνουν στὴν φυγὴ σὰν «ρουκέτας», γιατὶ ἀπόλυτη ὑπάρχει η̄ δεδικιότητα τῆς συνεγένεις, δη; ποὺ τὴν ζήσαμε και τότε. Πρὸ τριακονταετίας. Τότε ποὺ μὲ μιὰ δίκαιη και χρηστὴ διακυδέρνηση, γίναμε Κράτος ὑποδειγματικό και ἀντάξιο τῆς μεγάλης μας ιστορίας. Τότε, ποὺ ἔνωμενοι και; 'Εθνικὰ διαπιθανωγμένοι, ἀξιωθήκαμε νὰ προθέσουμε στὴν μαρκαδίνων ιστορία μας μερικές ώραιες, ἀδύνη, οὐλίδες. Τότε ποὺ στὸ πολύτιμο 'Εθνικό μας περιέρχοντο μπορέσαμε νὰ προθέσουμε ἔνα ἀκόμη τεράπτιο μαργαρίταρο. 'Ενα ἔπος, απίστευτο. Τὸν πόλεμο τῆς 'Αλδανίας.

Οι ἀνεμοι στὸ πολύτιμο μας τὸ σκάφος ξαναγίνονται οὖροι. 'Απὸ τὸ πλήρωμά του δὲν ἀξιώνται: θυσίες σκληρές. 'Εργασία φιλότιμος, εἶτα πρόκειται: περὶ μοχθούντων στὴν καιρωνακτικὴ ἔργασία, εἶται σὲ διλλους τῆς συναλλαγῆς, τοῦ πενθύμους και τὴς ἐπιστήμης. Εἰδικώτερες δημος ἀντολές προσδάλονται πρὸ τοὺς τούς λειτουργούς τῆς διοικήσεως. Τούς πάσχως φύσεως δημοσίους ὑπαλλήλους. Νὰ λησμονήσουν τὸ πρόσφατον παρελθόν και τὶς μὲ τὴν σκηνὴν ἀπάντησης.

«Δὲν είναι: ἀνάγκη — λέγει ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως — νὰ καταφέύγετε στὰ διάφορα 'Πουργεῖα και νὰ χάνετε τὸν καιρὸν σας μὲ τὰ διάφορα ζητήματά σας. Μὲ ένα θάλασσαν παρεσκήνωσε τὸ πρόσφατον παρελθόν και τὶς μὲ τὴν σκηνὴν ἀπάντησης σας.

Εἰδικώτερα δημος, τόσον τὸ ἀνιχνεύμενο ἔξαγγελμα τὸ πραδοφόρων, δέσο και τὰ διλλα της μένουν ἀποτελματωμένας αἵτησεις γιὰ σύντηξην. Οι αἰτιῶνται τὴν σύνταξην τους είναι: στραπτοπαρισμένοι καυτικοῖ, ἔρεπται ἀπὸ τὴν καιρωνακτικὴν ἔργασίαν, και τὰ δικαιότερη τῶρα νὰ πνεούν. Ή τροχὸς στὴν δύσιο τῷρα προχωρεῖ τὸ 'Ελληνικὸ δόγμα, καιματικὴ ἀπλίδα δὲν τοὺς παρέχει διτι εἰναι: δυνατῶν νὰ ἔχῃ τὴν κατεύθυνση ποὺ δύναται περιενέσσεις. Κατευθύνεται: δη; ποὺ και τότε, δη; ποὺ και πολλοὺς πληγιαῖται νὰ συμπληρωθῇ διδοκληρος κρόνος ἀναγκαιούσης ἐν... νηστείᾳ και προ-

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY

G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning, shipping, consult the "Greek Shipping Company".
Cables to all offices : "KYKLADES"

Telex "SIPCO" No 02 13445

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ Τηλέφ. 44-39-47

2 Hamburg, 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75/76, Telex 02 13445

28 Bremen, Herdentorwallstr. 93, Teleph. 32 05 11, Telex 02 44389

297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 61, Telex 02 7804

294 Wilhelmshaven, Rheinstrasse 37, Teleph. 2 64 04, Telex 02 5327

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Teleg. Address: Kyklades c/o Sartori, Telex 02 92832

"Ο ΦΟΙΝΕ,"

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ ΑΡΙΘ. 11 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 311.211 - 311.212 - 311.213

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΦΙΝΕΑ," • TELEX: FININSUR ATH. 5608

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ:

ΠΑΠΑΡΗΓΟΤΟΥΛΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ ΑΡΙΘ. 2 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ 228.543 - 228.544 - 228.545

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ :

ΟΔΟΣ ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ ΑΡ. 3 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 410.784 - 472.913

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ,"

"GREEK HULL INSURANCE POOL"

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ: 34, LIME STREET, EC. 3 • TEL. MAN. 1771-2 • TELEX: HELPOOL 21240

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΙ ΕΝ ΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

ΖΩΗΣ - ΠΥΡΟΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΦΟΡΤΙΩΝ) - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ - ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ)

ΑΝΤΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΤΟ ΥΠΕΡΟΠΛΟΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΡΑΝΤΑΡ: ΤΟ ΕΠΙΜΕΛΕΣΤΕΡΑ ΦΥΛΑΣΣΟΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΜΕΝΟΝ ΜΥΣΤΙΚΟΝ ΤΩΝ ΣΥΜΜΑΧΩΝ

Ποιος είναι ό πατήρ τού Ραντάρ; Ούδεις δύναται κατηγορηματικώς νά βεβαιώσῃ. Γνησία πολεμική γέννησις περιβάλλεται από πέπλον αμφιβολίας και μυστηρίου. Μάλλον έχει πολλούς πατέρες.

Αι ρίζαι της δημιουργίας του φθάνουν πάντως έως το 1873, δαν ό Τζέιμς Μάρκουελ έπειραματίζετο έπι τών συλικών διαδόσεως τών ήλεκτρομαγνητικών κυμάτων και απέδεικνεν δι τάυτα κινούνται με την ταχύτητα τού φωτός.

Τό 1886 δ Χέρτζ έπραγματοποίησε πειράματα άνακλάσεως τών ήλεκτρομαγνητικών κυμάτων και απέδειξεν δι τάυτα συμπεριφέρονται κατά βάσιν δι πως και τά κύματα τού φωτός.

Τήν πρακτικήν δι μάς άξιαν, τήν όποιαν θά ήδυνατο νά έχη τό φαινόμενον τούτο τής άνακλάσεως, δ Νικόλα Τέλζα πρώτος κατενόησε. "Έγραψε πρό 67 έτών:

"Τά ήλεκτρομαγνητικά κύματα σημαίνουν κάτι περισσότερον από αύρματον τηλεγραφίαν, εις οιανήρηποτε απόστασιν. Δυνάμεις αίφθης έξι ένας σταθμού έκπομπής νά παράγωμεν κατά δούλησιν, διά τούτων, έν ήλεκτρικών φαινούμενον εις οιδιήποτεν τής υδρογείου. Δι νά μεθα νά εύρω μεν τήν θέσιν έν θέσιν έν θέσιν ου μένου άντικει μένου, έν θέσιν έν θέσιν πλοίου π.χ.».

"Ο Κάρλ Μπράουν έδωρησεν εις τόν κόσμον τό καθοδικὸν σωλήνα, χωρὶς νά γνωρίζη δι τατεσκευάζε τήν δόλην τού Ραντάρ.

"Ο πλέομεν και αι άνάγκαι και του κατηγόρων εις κοινήν δόδην τάς διεσπαρμένας έπιστημονικάς άνακαθάψεις, εις δόδην ήτις ώδηγηρεν εις έκεινο τό διόποιον ώνομάσθη 'ύπερόπλιον και δι η 'πλέον έπαναστατική συσκευή τού πολέμου».

Τό διόποιον τούτο, άν και ούδενα ποτε έφενεσεν, ύπηρεν απόφασιστικής σημασίας και συνέδαλεν εις τήν νίκην τών συμμάχων. 'Ιδιως, χάρις εις τούτο έκερδηθη δ Μάχη τού Ατλαντικού.

"Ενας Γερμανός κυβερνήτης ύποθρυχίου (διόποιοι Ηείπιν Schaeffer) είπε τά έξις:

"Είναι άδύνατον νά είπη τις τήν ιστορίαν τών γερμανικών ύποθρυχών χωρὶς νά άναμιξη τό ραντάρ, δεδομένος δι τούτο άντεστρεψε τήν ροήν τών γεγονότων εις δάρος μας κατά τήν πλέον κρίσιμων φάσην τής Μάχης τού Ατλαντικού. Παρ' όλον τών ήρωισμών και τήν ικανότητα τών πληρωμάτων μας, δι ισχὺς τών ύποθρυχίων μας συνετρίθη έν μις νυκτί».

"Ο ναύαρχος Ντένιτζ, πατήρ τής θανασίμου διά τά συμμαχικά σκάφη τακτικής τής έπιθεσεως τών ύποθρυχών κατ' άγγελας λύκων (die Rudeltaktik), έλεγε πλήρης ύπερψίας:

"ένα άεροσκάφος δέν δύναται νά έξοντωση έν ύποθρύχιον, περισσότερον από δύο εις κόραξ δύναται νά έξοντωση ένα τυφλοπόντικα».

Πράγματι, μέχρι και τού 1941 τά ύποθρυχια τού ναυάρχου Ντένιτζ έσκορπιζον τόν όλεθρον εις τόν Ατλαντικόν και έφαίνοντο σχεδόν διπτώτα από τάς άνθηθρυχιασάς μεθόδους τής έποχης. "Οιμως, εις τό τέλος τού έτους έκεινου, κάτι τό άκαστανότον διά τους άλκους» ήρχισε νά συμβαίνη.

"Αποπλέοντα έν τών φωλιών τών εις τάς γαλλικάς δάκτας δι έπιστρέφοντα τά γερμανικά ύποθρυχια ύπό τήν προστασίαν τού σκότους δι τής θύμχης, έγένοντο αιφνιδίως άνυπεράσπιστοι στόχοι τών άεροπλάνων, τά

όποια μια μυστηριώδης δύναμις έφερε κατ' εύθυναν και με καταπληκτικήν άκριβειαν έναντιν των.

Τά έξις, από άναφοράν Γερμανού κυβερνήτου πρός τόν ναύαρχον Ντένιτζ, είναι λιαν χαρακτηριστικά:

"Επέλεσμεν εις τήν έπιφανειαν διαν αιφνιδίων ήκουσαμεν δόμιδον άεροπλάνου. Μερικά δευτερόλεπτα άργατερον ή δέσμη ένός προβολέων έφωτισε τό σκάφος μας και εύθυς έδρημην τήν έπιθεσιν τού άεροπλάνου. Είναι έξοφθαλμον δι τό τού προβολέως, άλλ' έπρεπε νά γινωρίζη έκ τών προτέρων πού άκριδως ειμεθα. 'Η πρώτη ώρτις τού προβολέως του έπεσεν έπάνω μας».

Και δεδαίως δ ναύαρχος Ντένιτζ έγινώριζεν αυτό που διά τούς κυβερνήτας δι τής μετάριστοι.

Τήν μάχην τού 'Ατλαντικού θά έκερδιζον πιθανώς αι άγγελοι τού μετά την έπικλητικά πράγματα πληρώματά των, έσαν αύτη δέν είχεν ήδη κερδηθή έντος τών έπιστημονικών έργαστρων από τούς συμμάχους.

"Η πικρά διά τούς Γερμανούς είρωνεια τής τύχης είναι διτι, κατά τήν έναρξη τού πολέμου ήσαν οι πλέον προσδεμένοι εις τόν τομέα τού πραδοεντοπισμού. Είχον δέ μίαν πρωτόγονον συσκευήν ραντάρ, δι όποια δι μως δι τούς καλυτέρα έκεινης δι διέθετον οι συμμαχοί.

Τά πρώτα ραντάρ έγκατέστησαν οι 'Αμερικανοί εις πλάνα των τό 1937. Οι 'Αγγλοι ήσαν πλέον προσδεμένοι τών 'Αμερικανών εις τόν τομέα τούτον, από τό 1935 είχον ήδη εις χειρας των έν ραντάρ, μεταξύ έμβρυου και δρέφους πάντως. Μόνον τό 1939 είχον έν πλήρες σύστημα πρωταρίων ραντάρ, δι όποιον μέχρι τό τέλος τού πολέμου έπροστάτευε τήν 'Αγγλιαν από τάς γερμανικάς άεροπορικάς έπιθεσεις.

Τά πρωτόγονα έκεινα ραντάρ, μικράν μόνον σχέσιν είχον με αύτά τά όποια δημειώνει.

Τά πρώτα άγγελικά παράκτια ραντάρ ήσαν έγκατεστημένα έντος μικρού οικίσκου από τού διόποιον έστερευτό σε περάστον πλέγμα παραδόξων κεραίων, φυσικά σταθερών 'Αικολούθως δι γραφικός ούτος οικίσκος, διά μηχανικού συστήματος περιεστρέφετο από τής δάρεως του, μερικάς μοίρας, κατά τρόπον ήκιστα έπιβλητικόν, διά νά δύναται ή συσκευή νά έρευνη έν τόξον δύοντος. Τότο δεδαίως φάνεται εις ήμας στήμεον κωμικόν. Και δι μως δι περιστρέφομένην πρωτάργυρα ίπηρεν δι γύρυπνος άφθαλμός τής Βοετανικής άμυνης. Φυσικά δέν ήτο δηματόν νά γίνη λόγος έγκαταστασών τής τοιστάς περιστρέφομένης 'επαράγκας» έπι περισκάφους δι έστω έπι πλάνοι.

"Η ραδιοσυχνότης, ήτις έχρησιμοποιείτο,

ήτο περί τούς 200 μεγακύλων και τούτο έθεωρείτο έπαναστατικόν. (Τό σύγχρονον ναυτικόν ραντάρ χρησιμοποιεί ραδιοσυχνότητα 10.000 μεγακύλων).

"Ως ήδη άνεφέρθη, τό ραντάρ, δι όποιον τότε διέθετον οι Γερμανοί, ήτο τελειώτερον. 'Ενώ διμάς οι σύμμαχοι συνέχισαν και δή πυρετώδως τάς έρευνας των, οι Γερμανοί πάς διέκοψαν. Συνέδη δηλαδή και έδω περίποι ήτι και με τήν άτομικήν δόμησαν. Διατί ίμως;

Μετά τήν πτώσιν τής Γαλλίας, δ Χίτλερ έξερε διαταγήν διά τής διπόιας άπηγρόρευε τήν συνέχισιν οισδήποτε έπιστημονικής έρευνης έπι πολεμικών έν γένει μέσων, έλαν δέν ήτο άπολύτως δέδοσιν δέδοσιν διεθνής έρευνα τής παρόδου διετίσιας.

"Επίστευε διατέστε ό Χίτλερ, διτι ή νίκη ήτο ήδη δι' αύτον πολύ πληρίσιον, διστε πάσα μακροπρόθεσμος έπιστημονικής έρευνα τήτο αύτοχτον περιπτή και ματαία σπατάλη πολυτίμου διμάτιου.

Σήμερον γινωρίζομεν, διτι τούτο ήτο έν από τά σωτήρια διά τόν έλευθερον κόσμον σφάλματα του.

"Αντιθέτως οι σύμμαχοι, με πρωτοστάτας τούς πείσμονας Βρετανούς, δημα πρός δημα κατέκτησαν τών μυστηριώδη κόσμον τών ήλεκτρονικών.

Τόν Σεπτέμβριον τού 1940 δ Σέρ Χένρυ Τζάρντ πετ τούς καλυτέρους συνεργάτας του και πλουσίους συλλογήν σχεδίων και μελετών έν σχέσει με τό άγγελικόν ραντάρ, έφθασεν εις τήν Ούσαγιτκτων.

"Εκεί, εις συγκινητικήν άτμοσφαιραν συμμαχικής έξαρσεως και άμοιδαίας άφοσιώσεως, έγένοντο οι γάμοι τών δύο νεαρών τέκνων τής Βρετανικής και 'Αμερικανικής άντιστοχίων ήλεκτρονικής έπιστημης.

"Ο καρπός τής τοιστής εύτυχος ένώσεως ήρχισε πολεμούντος πολλών μηνών.

"Ως ήδη άνεφέρθη, τό έξειλιγμένον ραντάρ, καρπός τής τοιστής κοινής προσπαθείας, υπήρξε παράγκων άποφασιστικής σημασίας κατά τήν έξειλιγμένη τής μάχης τού 'Ατλαντικού.

"Απέραντον θέστρον τής τοιστής άποφασιστικής αύτης πλήρης υπήρξεν δ 'Ατλαντικός, ήρχισε δέ αύτη από τής πρώτης ήμέρας τού πολέμου και συνειδιθή άμειλίκτος μέχρι τέλους. Στόχος τών Γερμανών ήσαν αι συγκινωνίαι από τόν τον Καναδάν και τάς 'Ηνωμ. Πολιτείας, αιτινές απέτελους γραμμήν αιμοδοσίας διά τήν σκληρώς δικιμαζομένην Μεγ. Βρετανίαν.

Κατά τό πρώτον τετράμηνον τού πολέμου (Σεπτέμβριος - Δεκέμβριος 1939) αι απώλειαι τών συμμάχων είχον ως άκολούθως:

Σεπτέμβριος	137.084 τόνοι
Όκτωβριος	117.176 »
Νοέμβριος	24.759 »
Δεκέμβριος	33.714 »

"Εκ τής προσδεμτικής έλαστησεως τών δυθίσεων καθίσταται προφανές, διτι δι ζυγός έκκλινε πρός τό μέρος τών συμμάχων. 'Ιδον δι μως δι πίνακας τών σημειών άντα τρίμηνον τού έπομένου σκοτεινού έτους 1940:

'Ιανουάριος - Μάρτιος	623.000 τόνοι
'Απριλίος - 'Ιούνιος	618.000 »
'Ιούλιος - Σεπτέμβριος	1.066.000 »
'Οκτώβριος - Δεκέμβριος	887.000 »

Και δεδαίως τό ψυχρόν τούτο τονάζ τής

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar
 Telegrams : AMARADINI - CEUTA
 Mail : P.o.b. No 96

Telephones : Office hours : 2927
 After : 1268 & 3076

ξηράς ταύτης στατιστικής συνωδεύετο άπο αφθόνους άνθρωπίνους υπάρχεις, δε πλούς μάς νησοπομπής σπανίως ήτο δυνατὸν νὰ διεταραχθῇ χάριν τῶν ναυαγῶν.

Η τοιαύτη δυσμενής τροπή θέρεται εἰς δύο λόγους: Πρώτον εἰς τὸ γεγονός ὅτι, διάστολος τῶν γερμανικῶν ύποδρυχίων ἀπέκτησε μετά τὴν πτώσιν τῆς Γαλλίας ἀκτογραμμῆς 2.500 μιλίων, ἡ δύσις ἀπέτελει ἀριστὸν ὄρμητρον ή καταφύγιον. Καὶ δεύτερον εἰς τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ναυάρχου Ντένιτζ τακτική τῆς ἐπιθέσεως τῶν ύποδρυχίων «κατ' ἀγέλην λύκων». Η τακτική αὕτη συνίστατο: «Οταν ἐν γερμανικὸν ύποδρυχιον ἀντελαμβάνετο νησοπομπή, ἐμημέρων περὶ τῆς ταχύτητος καὶ πορείας τὸ ἀρχηγεῖον τὸ δύσιον ήτο ἐγκατεστημένον εἰς Λοριάν, ἔτηρε δὲ ἀκολούθως ἐπαφὴν μὲ τὴν νησοπομπήν. Τὸ ἀρχηγεῖον ἀκολούθως μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ναυάρχον Ντένιτζ κατέθυμον τὰ εἰς τὴν περιοχὴν ύποδρυχιον, συνήθως 6 - 10, εἰς κοινὸν σημείον συναντήσεως, διότι ἀποτελούντα στολίσκον ἐτίθεντο ὑπὸ τὴν κοινὴν διοίκησιν τοῦ κατὰ βαθμὸν ἀνωτέρου κυβερνήτου. Ἀκολούθως ἡ «ἀγέλη λύκων» παρηκλοῦθε τὴν νησοπομπήν καὶ ἐπειθέσις ἐκπάταξεν ἐπειθέντο έκ νέου. Τοῦτο δέ τοῦ δυνατὸν νὰ ἐπαναληφθῇ πολλὰς φορᾶς εἰς μίαν νύκτα καὶ ἐπὶ πολλὰς νύκτας, ἔτος ἔτος ἡ νησοπομπή ἐπετύγχανε νὰ παραπλανήσῃ τὴν «ἀγέλην» δι' ἀλλαγῶν πορείας ἡ ἔαν τὰ συνοδὸν πολεμικά τὴν διεσκόρπιζον.

Τὸ 1941 ἀνέτειλε πλήρες κακῶν οἰωνῶν. Αἱ Βρετανικαὶ ἀπώλειαι ἀνῆλθον εἰς 320.000 τόνους τὸν Ἰανουάριον, ἔφθασαν δὲ τοὺς 654.000 τόνους τὸν Ἀπρίλιον.

Η τακτική τῶν γερμανικῶν ύποδρυχίων ἐτελειοποιεῖτο, τὰ πληρόματα ἐγένοντο τολμηρότερα καὶ ἡσαν οἱ ἥρωες.

Πρώτος ἡρωοποιεῖται ὁ Gouster Prier. Εἰς τὰς 8 Μαρτίου ὅμως τὸ ἀρχηγεῖον τοῦ Λο-

ρίαν ματαίως καλεῖ τὸ U - 47, τὸ δόποιον τότε ἐκυβέρνα. Ὁ Σερκε καπέστρεψεν ἄνω τῶν 200.000 τόνων ἐμπορικῶν σκαφῶν. Ὁ Kretsmier 300.000 τόνους καὶ 3 ἀντιτοππιλλικά. Εἰς τὰς 17 Μαρτίου ὅμως τὸ ἀρχηγεῖον ματαίως καλεῖ τὸ U - 100, τὸ δόποιον ἐκυβέρναν ὁ Σερκε. Τούτο εἶχεν ἐμβολισθῆ ἀπὸ τὸ ἀντιτοππιλλικόν «Vapioe» καὶ ὁ Σερκε συνελίθιεν εἰς τὴν γέφυραν τοῦ ύποδρυχίου του.

Τὴν αὐτὴν ἡμέραν δὲ τὸ ύποδρυχίον τοῦ Kretsmier ἐδυθίζετο, οὗτος δὲ περισυλλεγεῖς παρέμεινε μέχρι τέλους τοῦ πολέμου σίχματος.

Ἡ ζωὴ τῶν πληρωμάτων τῶν συμμαχικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἦτο ἐφιστατική καὶ αἱ δοκιμασίαι των, σκληρότεραι ἀπὸ τὰς δοκιμασίας τῶν στρατιωτῶν τοῦ μετώπου. Χιλιάδες ναυτικοὶ ἐκαίστο εἰς θάλασσαν φλεγομένου πετρελαίου ἢ ἀπέθνησκον βραδέως εἰς τὴν ἀπέραντον μοναξίαν τοῦ παγωμένου ωκεανοῦ.

Εἰς τὸ τέλος δύμως αὐτοῦ τοῦ ἔτους ἐστημένων αἱ πρώται ἀνιχνεύσεις γερμανικῶν ύποδρυχίων διὰ τοῦ ραντάρ. Τὸ Γερμανικὸν «Ἀρχηγεῖον ἀντελήθη τὴν θανάσιμον ἀπειλὴν καὶ ἀνεξήτησε τὸ ἀντίθετο.

Κατόπιν συσκέψεως καὶ ἐρευνῶν ἀπεφασίσθη ἡ ἐγκατάστασίς δέκτου εἰς ἔκαστον ύποδρυχίον, καταλλήλου νὰ λαμβάνῃ τὰ ἐπιπεμπόμενα ὑπὸ τοῦ ἐρευνῶντος ραντάρ ραδιοκύματα, ὡστε νὰ καταδύεται ἐγκαίρως.

Ἡ ἐκτοπή τοῦ ραντάρ είναι πολὺ ισχυρὰ ὥστε, διὰ τοῦ ἀνωτέρω δέκτου τὸ ύποδρυχίον ἀντελαμβάνετο τὴν λειτουργίαν ἐρευνῶντος ραντάρ εἰς τὴν περιοχήν, ἐξ ἀποστάσεως πολὺ μεγαλύτερας ἐκείνης εἰς ἥν τὸ ραντάρ θὰ ἡδύνατο νὰ σημειώσῃ τὴν θέσιν (ἥκω) τοῦ ύποδρυχίου.

Ἡ συσκευὴ αὐτῇ, ἡτοι ἐπρόδιδεν εἰς τοὺς Γερμανοὺς κυβερνήτας τὴν λειτουργίαν συμμαχικοῦ ραντάρ, ἀπεδειχθῇ πολύτιμος. Μετ' ὀλίγον δύμως καὶ αὐτῇ ἀπέβη ἀκρηστος. Τὰ γερμανικὰ ύποδρυχια ἐνετοπίζοντο χωρὶς ἡ συσκευὴ αὐτῇ νὰ σημειώσῃ τὴν λειτουργίαν ραντάρ.

Τούτο ἀπέτελεσεν ἐπὶ μακρὸν βαθὺ μυ-

στήριον διὰ τοὺς Γερμανούς. Ἀπλούστατα, δύμως, τὰ συμμαχικὰ ραντάρ, τελειοποιούμενα διαρκῶς, ἔχρησιμοποίουν πλέον μικροκύματα (κύματα κάτω τῶν 10 ἑκατοστῶν τοῦ μετρου), τὰ διποῖα ἡσαν ἐκτὸς τῶν περιοχῶν λήψεως τῶν γερμανικῶν δεκτῶν.

Αἱ ἀπώλειαι τῶν ύποδρυχίων ἔδαινον διαρκῶς αὐξανόμεναι.

Τὸν Μάιον τοῦ 1943 οἱ σύμμαχοι ἐδύθησαν ύποδρύχια, μετ' αὐτῶν δὲ οἱ Γερμανοὶ ἀπώλεσαν 2.000 ἀξιωματικούς καὶ ἄνδρας εἰς τὸ ἀπέραντον τούτο θέατρον τοῦ πολέμου.

Οἱ ζυγός ἔκλινε πλέον ταχέως καὶ δριστικῶν πρὸς τὴν πλευρὰν τῶν συμμάχων. Ἡ μάχη τοῦ Ἀτλαντικοῦ είχε κερδοθῆ, διότι παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν θαλασσοδαρμένων ἡρωικῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἔδ:δον σκληράν, σχεδὸν ἀνέψηλοις μάχην, κατὰ τῶν λύκων τοῦ ναυάρχου Ντένιτζ, ἐστάθη ἐξ τοῦ ἡρωικῆς στρατιοῦ τῶν ἐπιστημόνων.

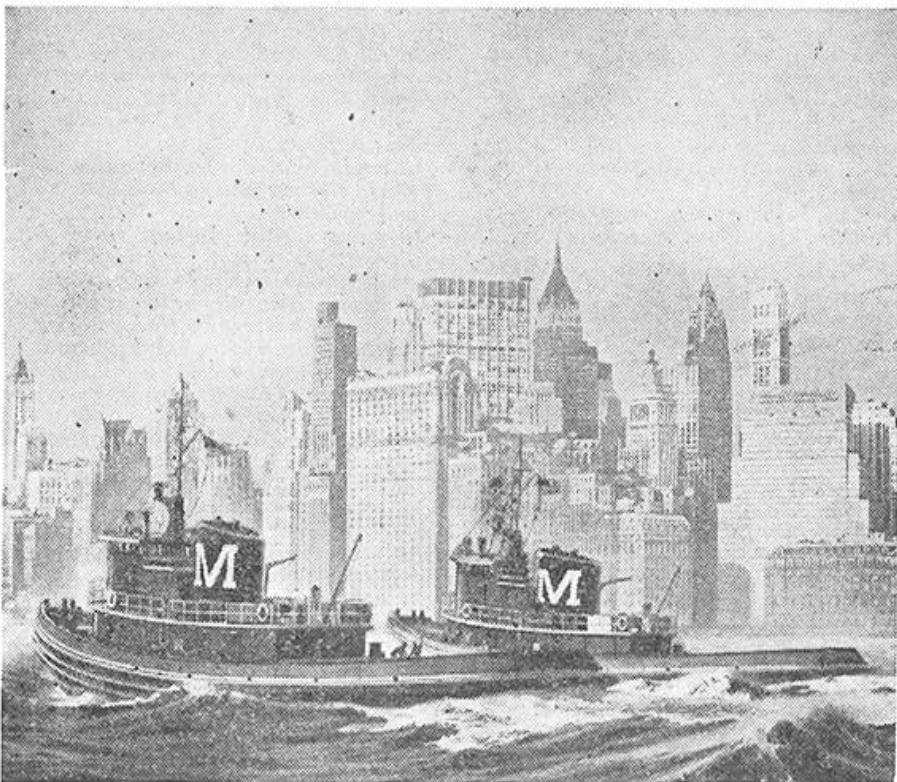
Περὶ τὰ μέσα πάντως τοῦ 1943, εὔτυχως ἀργά, ἐλύθη διὰ τοὺς Γερμανούς τὸ μαστήριον τοῦ συμμαχικοῦ ραντάρ.

Τὸ γεγονός τούτο, ἐὰν συνέβαινεν ἐνώριτερον θὰ ἡδύνατο νὰ ἔχῃ καταστρεπτικὰς διὰ τοὺς συμμάχους συνεπείσεις. «Ἐν βρετανικὸν ἀπεροσάφος κατερρίφθη, ἢ δὲ συσκευὴ ραντάρ τούτου ἐπεσεν εἰς χείρας τῶν Γερμανῶν ἀνέπαφος.

Τὴν ἔθεσαν ἐν λειτουργίᾳ ἄνω τοῦ Βερολίνου καὶ πρὸ τῶν ἐκθάμβων ὄφθαλμῶν τῶν ἀπεκαλύψθη ἡ παινοραμικὴ εἰκὼν τῆς πρωτευόντης των. Δέν γνωρίζουμεν ἐάν ἀκολούθως ἐβρόντησαν τὰς κεφαλάς των εἰς τὸν τοῖχον διὰ τὴν ἀπρονοησίαν, ἢν ἐπεδείκνυον ὅταν ἐπὶ τοῦ ιδιοῦ των ραντάρ.

Καὶ ἡ πλέον εἰλικρινῆς καὶ θαθεία δύμως μεταμέλειά των δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ φέρῃ ὀπίσω σούτε ἐν λεπτὸν ἐκ τῶν ἀπολεθέντων ἔτῶν. «Ἄλλωστε ἡδη εύρισκοντο εἰς τὸ χεῖλος τῆς πλήρους συντριβῆς.

ΣΠ. Μ. ΡΑΗΣ



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

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

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
Acti Miaouli 3, Piraeus

OTHER AGENTS

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

Η ΕΛΛΑΣ ΕΙΣ ΜΙΑΝ ΠΤΥΧΗΝ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ - ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΡΩΜΑΪΚΗΝ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΝ

ΟΔΙΚΟΝ ΚΑΙ ΔΙΜΕΝΙΚΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ.— ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ.— Η ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ ΕΞΟΡΜΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ.— Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Κ. Π. Ε. ΣΕΓΔΙΤΣΑ

(Συνέχεια τού προηγουμένου)

ΠΑΡΑΓΩΓΗ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

"Ηδη, είς συμπλήρωμα τῆς ἀνωτέρω δοθείσης συντόμου εἰκόνος, κρίνομεν ἀπάραιτητον νὰ δώσωμεν μίαν ἐπίσης σύντομον τοιαύτην ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Ἐλλάδος ἀπὸ ἀπόψεως παραγωγῆς, ὡς καὶ τῶν κυριωτέρων προϊόντων αὐτῆς, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ρωμαϊκῆς κυριαρχίας, δάσει πάντοτε τῶν ἀρχαίων γραπτῶν μνημείων.

Δὲν νομίζουμεν διτὶ θὰ θεωρηθῇ ἀσφαλῶς ὡς κάτι τὸ νέον, ἂν ἀναφέρωμεν διτὶ ἡ Ἐλλάς δὲν ἐφημίζετο ποτὲ διὰ τοῦ πλεύτου τῶν ἀγροτικῶν τῆς προϊόντων, διότι, ἂν ἔξαρέθῃ κανεὶς ὀλιγαριθμὸς πεδιάδας, δῆλη ἡ ἄλλη χώρα εἶναι ὀρεινὴ καὶ ἀγονος. Διὰ τοῦτο αἱ παραγωγικαὶ πεδιάδες καὶ τινες ἄλλαι μικροτέρας σημασίας ἀπὸ ἀπόψεως εὐφορίας περιοχαὶ, ὑπῆρχαν πάντοτε τὸ ἀντικείμενον ἀδιακόπων διεκδικήσεων, διότι τὸ Λήλαντον πεδίον τῆς Εύδοιας, παρὰ τὴν Ἐρέτριαν, τὸ δροπεδίον τῆς Γέρεας καὶ ἡ πεδιάς τῆς Μεσσηνίας, πρὸς τὰς ὅποιας ἀν συνεκρίνετο ἡ ἄλλη χώρα ἐπρεπε νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς πτωχοτάπῃ. Ἀλλὰ καὶ αἱ ἀνωτέρω περιοχαὶ, μετὰ πολλοὺς αἰώνας ἐντόνων καλλιεργείας, λόγῳ τῆς ἐν αὐταῖς ἐγκαταστάσεως μεγάλων πληθυσμῶν, κατέστησαν καὶ αὐταὶ ἀγονοι, ἔνεκα τῆς ἀπίσχημότερος τῆς γῆς.

"Ἄς ἴδωμεν δῆμως τῆς παραγωγῆν καὶ τὰ προϊόντα κατὰ περιοχάς.

Εἰς τὸν Πελοπόννησον, ἡ κοιλάς τῆς Μεσσηνίας, ὅπως ἀναφέρουν ὁ Παυσανίας (IV. 34) καὶ ὁ Στράβων (366. 6) ἐκαλλιεργεῖτο καλῶς καὶ ἡτού εὔφορος, διότι ἐποτίζετο ὑπὸ τῶν ποταμῶν Νέδοντος καὶ Παμίσου, ὁ ὅποιος κατὰ τὸν Παυσανίαν (ὡς ἀντ.). Ἡτο πλωτὸς εἰς δάθος 10 σταδίων. Ἡ πρὸς Δ. τῆς Πελοποννήσου Ἡλεία παρήγε λεπτότατον καὶ ἐλεκτῆς ποιότητος ἀχρους λινού, Ισάξιον δῆμως τοῦ τῆς Ἰουδαίας, ὅπως ἀναφέρει ὁ Παυσανίας (V. 5,2 — VI. 26). Ἡ πρὸς Δ. ἐπίσης Τριφυλία ἡτού εὔφορος, κατὰ τὸν Στράβωνα (344. 15), πλειστάκις δῆμως ἐμαστίζετο ἀπὸ ἔηρασιν. Ἡ εἰς τὸ κέντρον τῆς Πελοποννήσου Ἀρκαδία, ἡ ὅποια ἀπετέλει θαυμασίαν κτηνοτρόφον περιοχήν, ἡτο, ὅπως ἀναφέρει ὁ Παυσανίας (388), ὄνυμαστή διὰ τοὺς ἵππους καὶ τοὺς δύνους, τοὺς ὅποιους ἔξετρεφε. Ἡ πεδιάς τοῦ Ἀργούς, ἐποτίζετο ἀπὸ πληθὺν μικρῶν ποταμῶν καὶ ἐκαλλιεργεῖτο ἐπιμελῶς. Ἡ Σικουλὸν παρήγε θαυμασίαν ἐλαιόλαδον, ὅπως ἀναφέρουν ὁ Παυσανίας (X. 32, 19) καὶ ὁ Διοσκουρίδης (I. 35). Ἡ δὲ Φελλόη, ὅπου ἡ νῦν Ζάχαλη, ἡτο δύνμαστὴ διὰ τοὺς οἴνους τῆς, ὅπως ἀναφέρει ὁ Παυσανίας (VII. 26, 10).

Διὰ τὴν Πελοπόννησον, μεθ' ὅσα ἀνωτέρω, δὲν εὑρίσκουμεν τίποτε τὸ ἄλλο ἄξιον λόγου διὰ νὰ ἀναφέρωμεν, ἐν τῷ συνόλῳ δὲ ἀν κριθῆ τὸ ἔδαφος τῆς δῆλης περιοχῆς, πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς τραχὺ καὶ ἀγονον. Ἐπὶ πλέον, ὁ Στράβων, διὰ τὴν πάλαι ποτὲ ἐνδιοζότην Λακωνίαν, ἀναφέρει (362. 2) τὸ λακωνικῶντας «λακωνικὴ λειπανδρεῖ», τὸ ὅποιον ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ διτὶ ἡ χώρα ἡτο ἀραιότατα κατωκημένη, λόγῳ δὲ τούτου αὐτῆς, φυσικὸν ἡτο καθίσταται χέρσος γῆ. Οὐδέλως δὲ περίεργον πρέπει νὰ φανῇ, ὅτι μὲ τὴν οὐτω δημιουργουμένην ἐκείνην κατάστασιν, τὸ διτὶ ἡ χώρα ἐπιπτεῖ εἰς τὰς χειρας πλουσίων γαιοκτημόνων, ὅπως ὁ ἡγεμών τῆς Σπάρ-

της Εύρυκλῆς, ὁ ὅποιος ἔκτὸς ἄλλων εἶχεν εἰς μερικήν ιδιοκτήσιάν του καὶ τὴν νῆσον τῶν Κυθήρων, ὡς ἀναφέρει ὁ Στράβων (363. 2), ὁ δὲ Μαριπόλης προσθέτει (V. 35) ὅτι ἐκέκτητο μεγάλης ἐκτάσεως γαίας περὰ τὰς Πάτρας.

Ο μελετητῆς δῆμως, ὁ ὅποιος ἔκτὸς ἄλλων εἶχε τὴν μακρὰν ὑπομονήν νὰ ἔρευνή τὰς σελίδας τοῦ Στράβωνος καὶ τοῦ Παυσανίου, ὅταν ἀπῆντα ἐν αὐταῖς τὴν θιλιεράν ἀπογραφὴν πολεων, αἱ ὅποιαι κατήτησαν χωρία, περιοχῶν εὐφόρων, αἱ ὅποιαι εἶχον μεταβληθῆ εἰς χέρσον γῆν καὶ πόλεων, αἱ ὅποιαι εἶχον ἀφίσουν τὸ παραμικρὸν ἔχον. Οὕτω ὁ Στράβων (388. 1) ἀναφέρει χαρακτηριστικάτατα: «εἴ τε γαρ πόλεις ὑπὸ τῶν συνεχῶν πολέων ἡφανίσθησαν, ἐνδόξοι γενέμεναι πρότερον τὴν τοιαύτην μέρην τοιαύτην γεωγραφίαν ἐκλεισθεῖσαν τὸν πόλεων τοῦ παραμικροῦ ἔχον», δὲ Παυσανίας, ὡς παράδειγμα ἀναφέρει (III. 22, 3) τὴν πόλιν «Ἐλος, νῦν Τουλίαν, (IV. 33, 6) τὴν Ἀνδανίαν, παρὰ τὸ στενὸν Στενηλάρου Ἀρκαδίας, (V. 33, 7) τὸ Δάριον, ὅπου τὸ ἄλλοτε Χάνι Κοκλά, (VIII. 25, 3) τὴν Θάλπουσαν, ὅπου δὲ μόνυμος νῦν συνοικισμός, πρώην χωρίον Βάνενα, καὶ (III. 19, 6) τὰς Ἀμύλας, τὸ νῦν Σκλαδοχώρι.

Πρὸς Β. τῆς Πελοποννήσου, εἰς τὴν Στερεάν τῆς Ἐλλάδα, συναντῶμεν τὴν ιδίαν ἐγκατάλειψιν, ἐρήμωσιν, λειψανδρίαν. Οὕτω ἡ Ἀττικὴ, ὅπως εἶναι γνωστόν, παρήγε θαυμασίον ἐλαιολάδον καὶ πάντοτε ἐξ αὐτῆς ἐξήγετο τὸ οὐρανοπατόν μέλι τοῦ «Υμηττοῦ, ἀλλ' αὐτὰ ἡτο τὰ κύρια καὶ μόνα προϊόντα της. Ταῦτα δεβαιούνται τόσον ἀπὸ τὸν Στράβωνα (399. 23), ἀπὸ τὸν Διοσκουρίδην (II. 82), ὅσον καὶ τὸν Πλίνιον (H. N. XII 32) καὶ τὸν Ρωμαῖον Ιατρὸν Σκριβάνιον Λάργον (16). Ἡ Βοιωτία παρήγε λεύφορος καὶ ἐποτίζετο ἀπὸ ποταμοὺς καὶ λίμνας, χάρις δὲ εἰς ἀποχετευτικὰ ἔργα ἡμιποτίζετο ἡ λίμνη Κωπαΐς νὰ καταπλημμυρῇ τὰς πεδιάδας. Διὰ τὴν εὐφορίαν τῆς Βοιωτίας μαρτυρεῖ ὁ Στράβων (406. 16), ὃς καὶ σχετικὴ πειραφὴ (I. G. VII. 1625). Διὰ τὴν Αὐλίδα, τὸ Παυσανίας ἀναφέρει (IX. 19, 8) διτὶ ἐκαλλιεργοῦντο ἐκεῖ φοινικοβάλλοντο (χουρμάδες) ὑπερτέρας ποιότητος τῶν τῆς Ἰωνίας, ἀλλὰ κατωτέρας τῶν τῆς Παλαιστίνης. Διὰ τὴν Χαιρώνειαν, δὲ ίδιος ἀναφέρει (IX. 41, 17) διτὶ ἐκέκτητο τεραστίους ροδῶντας καὶ ἐκτάσεις ἐνθα δικαλλιεργοῦντο νάρκισσοι καὶ ἀλλα ἀνθη, ἐκ τῶν ὅποιων παρήγοντο ἀρώματα καὶ μύρα, τὰ ὅποια ἀπετελοῦντο τὸ ἀντικείμενον σοδαρᾶς ἔξαγωγῆς. Διὰ τὴν πέραν τῆς Βοιωτίας βορειοευρητικὴν περιοχήν, δὲ Στράβων ἀναφέρει:

(418. 3) ὅτι παρήγετο ἐλλέδωρος ἐπὶ τῶν πλασιῶν τῆς Οίτης, ὁ δὲ Παυσανίας ἀναφέρει (X. 36, 7) ἐπίσης τὴν παραγωγὴν ἐλλεδώρου εἰς Ἀντίκυραν, ὁ ὅποιος, ἀν καὶ ὑποδεστέρας ποιότητος τοῦ τῆς Οίτης, ἐπωλεῖτο ἀκριβώτερον. Εἰς «Ἀμβρυσσον» ἡ «Ἀμβρυσσον», τὸ νῦν Δίστομον, ἀπηγνώτων ἐν ἀρθρούσιοι (κογχενίλλαι) ἐκ τῶν ὅποιων, ὡς ἀναφέρει ὁ Παυσανίας (X. 36) παρήγετο ζωρὰ ἐρυθρὰ δισφή ἐκ τοῦ αἵματος τοῦ τούτου έντομου τούτου. Τὴν πεδίαν αἱ Κρίσας, νῦν τῆς κωμοπόλεως Χρυσοῦ, ἀναφέρει ὁ Στράβων (418. 3) ὡς εὐφορωτάτην. «Ο Παυσανίας ἔξυμνει (X. 32, 69) τὸ ἐλαιόλαδον τῆς Τιθρέας, νῦν κωμοπόλεως Βελιτσας τῆς Λοκρίδος, τὸ ὅποιον ἡτο γλυκύπερον καὶ λεπτότερον τοῦ ισπανικοῦ, ἔχοντα ποιεῖτο δὲ εἰς τὴν τράπεζαν τοῦ Αύτοκράτορος, ὡς καὶ τὰ τὸν παρασκευὴν μύρων. Κατὰ τὰ ἄλλα ἡ Βοιωτία ἔγεμε ἀπὸ πληθὺν πολέων καὶ πολιχών τελείων ἔγκαταλειμμένων, πλὴν τῆς Τανάγρας καὶ τῶν Θεσπιῶν, αἱ ὅποιαι κατὰ τὸν Στράβωνα (403. 1) εὐρίσκοντο εἰς καλλιτέραν μοῖραν τῶν ἄλλων. Εἴ τον Θηβῶν δὲ μόνον ἡ ἀκρόπολις αὐτῆς κατωκεῖτο, κατὰ τὸν Παυσανίαν (IX. 7, 6) καὶ κατὰ Δίονα τὸν Χρυσόστομον (VII. 121). Κατὰ δὲ τὸν Παυσανίαν (IX. 4, 4) εἰς ἐρείπια κατέκειντο ἡ Ασκρα ἡ Ασκρη, τὸ νῦν Νεοχώρι, καὶ ὁ Σκάλως (IX. 29, 2), τὸ νῦν Σάλεσι. «Ἐτι δυτικώτερον, αἱ περιοχαὶ τῆς Αίτωλίας καὶ τῆς Ακαρνανίας δὲν εύρισκον καθόλου εἰς καλλιτέραν μοῖραν, διότι, λόγῳ τῶν συνεχῶν πολέμων, εἶχον τελείωσι καταστραφῆ. Τούτη ἡ πόλη παρετηρεῖτο καὶ διὰ τὰ δυτικὰ παράδια τῆς Ακαρνανίας. Εἰς τὴν νῆσον Κεφαλληνίαν, πόλεις εἰχον τελείως ἐκθεμειαθῆ, χωρὶς καὶ νὰ ἀφίσουν ίχνην. Ἡ ἐπὶ τῆς Αίτωλίας Λυσιμάχεια, παρὰ τὴν δύμνην λίμνην, τὸ νῦν χωρίον Μουρστιάνων, ἡτο τελείως κατεστραμμένη, δὲν ὑπῆρχε δὲ καὶ ἔνα ίχνος ταύτης ἐπὶ τῆς Στράβωνος (460). «Ἐκ τῆς πόλεως μάλιστα ταύτης οι Ρωμαῖοι μετέφερον εἰς Ιταλίαν τοὺς ἀνδριάντας, διότι κατέρρεον τὰ οἰκοδήματα, ἐφ' ὃν ήσαν ἐστημένοι. «Ἡ εὐτυχεστέρα δῆμως πόλις τῆς περιοχῆς ἡτο η Νικόπολις, ἐσχάτως κτισθεῖσα ἐπὶ τοῦ Αύγουστου, εἰς ἀνάμνησιν τῆς παρὰ τὸ Ακτιονίου νίκης του κατὰ τοῦ Ἀντωνίου, εἰς τὴν διποτίσιαν, ἐκόντας ἡ σκοντας, οι Ρωμαῖοι εἰχον συγκεντρώσει τοὺς πληθυσμοὺς τῶν γύρω θητηκουσῶν πόλεων. Ἀλλὰ καὶ ἡ εύτυχια τῆς πόλεως ταύτης δὲν διήρκεσεν ἐπὶ μακρόν.

Αἱ πρὸς ἀντολὰς τῆς Στερεᾶς νῆσοι, δυστυχῶς καὶ αὐταὶ δὲν εύρισκοντο εἰς καλλιτέ-

SOTIRIOS GEORGANTIS

Representative of

HANSEATIC — SHIPCHANDLERS

HAMBURG

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8

Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96

Cable: Shipchandlers, HAMBURG

ρων μοίραν. Ο Δίων ο Χρυσόστομος εἰς τὸν λόγον του, τὸν καλούμενον Εὔδοικὸν (VII) μᾶς δίδει μίαν θλιβερὰν εἰκόνα τῆς καταστάσεως τῆς Εὐδοίας, κατὰ τὸν ιον αἰώνα. "Οπιώς ούτος ἀναφέρει (Εύδ. 11) τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς νήσου ἀνήκεν εἰς ἓνα μόνον ἄνθρωπον ἐπὶ τῆς ἐποχῆς τοῦ Νέρωνος, χωρὶς νά εἶναι καὶ ἀπολύτως ἀπηκριδωμένη αὐτῇ, ὃ δὲ μεγαλοκτηματίας σύντος ἔφονεύθη καὶ τὰ ἀγάθα του ἐδίημεύθοσαν. Ταῦτο διως εἰς οὐδὲν ὠφέλησε, διότι, ὡς ἀναφέρει ὁ Ιδίος (34) τὰ 2)3 τῆς νήσου εἶχον ἐρημῶθη. Καὶ γράφει ὁ Δίων ο Χρυσόστομος τὰ ἐξῆς χαρακτηριστικά: «...έπει καὶ νῦν... σχεδόν τι τὰ δύο μέρη τῆς χώρας ἡμῶν ἔρημά ἔστι δι' ἀμέλειάν τε καὶ ὀλιγανθρωπίαν κάγγα πολλὰ κέκτημαι πλέθρα... ἢ εἰ τις ἔθελοι γεωργεῖν, οὐ μόνον ἄν προΐκα δοίην, ἀλλὰ καὶ ἀργύριον ἥδεων προστελέσαιμι». Σημειωτέον δὲ διὰ τὰ πέριξ τῆς Χαλκίδος πράστεια, προύκάλουν τὴν ἐντύπωσιν τελείας ἐρημῶσεως.

Ἀρκετά διως εύχαριν εἰκόνα ήδυνατὸ τις νὰ ἀπαντήσῃ πρὸς Βορρᾶν, διότι αἱ πεδιάδεις τῆς Θεσσαλίας, αἱ ὅποιαι ἀφθόνως ἐποτίζοντο ἀπὸ τὸν Πηγειὸν καὶ τοὺς παραποτάμους του, ἥσαν εὐφοράτατοι, παρὰ τὰς κατὰ καιροὺς καταστρεπτικὰς πλημμύρας, αἱ ὅποιαι, ὅπως καὶ σήμερον, προκαλοῦν μεγάλας ζημίας εἰς τὸν Θεσσαλικὸν κάμπτον. Οὕτω, διὰ τὴν εὐφορίαν τῆς Θεσσαλίας ἀναφέρει ὁ Στράβων (430. 2) ὡς καὶ διὰ τὰς πλημμύρας τοῦ Πηγειὸν (ἀς ἀνω.). Κατὰ τὸν Ιδίον, ἡ κοιλάς τῆς Λαρίσης ἦτο εὐφορωτάτη (440) καὶ αὐτὴ αὐτὴ ἡ πόλις ηγύρει (430). Η Θεσσαλία ἦτο ἐπίσης δάσητος μηδὶ διὰ τοὺς ἵππους, τοὺς ὅποιους ἔξετρεφει, ὡς ἀναφέρουν ὁ Στράβων (430. 3) καὶ Δίων ο Χρυσόστομος (XV. 30) καὶ οἱ ὅποιοι ἐθεωροῦντο ὡς οἱ καλλίτεροι τῆς Αύτοκρατορίας. Ἀκόμη δορειότερον, ἐπίσης εύχαριν εἴκόνα ἀπὸ ἀπόφωες εὐφορίας ἔδιον τὰ δρη τῆς Μακεδονίας, μὲ τὴν παραγγών ἀφένου εὑλείας, ὡς μᾶς δεδαιοὶ ὁ Πλίνιος (H. N. XVI, 197).

Καὶ ταῦτα μὲν ὡς πρὸς τὴν προσφορὰν τῆς γῆς εἰς τὴν καθόλου οἰκονομίαν. Ἡ δὴ εἰκὼν ταύτης δίδει μίαν πενιχράν ἀπολύτως δικαιολογημένην ἐντύπωσιν. Τὸ δρεινὸν τῆς

χώρας μόνον λίαν περιωρισμένα περιτώρια ἀφίνει καθλειρεγεῖων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προυστάζωνται σκηνὴρότεραι αἱ βιοτικαὶ ἀνάγκαι, αἱ ὅποιαι ὑπερχέων τοὺς πληθυσμοὺς νὰ τρέπωνται πρὸς ἄλλους ὅμορους πολιτείας, ἔνθα ὁ καθεῖς κατὰ τὸ δυνατὸν ἀνετώπερον διέρχεται τὴν ζωὴν του, διὰ τῆς μεταναστεύσεως.

Ο ΟΡΥΚΤΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ

"Ηδη ἐρχόμεθα εἰς ὅλα διαφόρους φύσεως προϊόντα τῆς Ἑλληνικῆς γῆς, ἀφορῶντα τὸν ὄρυκτὸν αὐτῆς πλούτον.

Πράγματι, πλουσία ἡτο ἡ χώρα μας εἰς μάρμαρον καὶ λίθους οἰκοδομικῆς, ὅποιας καὶ σήμερον. Ἐπειτα ἀπὸ αἰώνας συνεχοῦς ἐκμεταλλεύσεως τὰ λατομεῖα δὲν ἔχηται λούντοντο, ἀπὸ καιρού δὲ εἰς καιρὸν ἀνευρίσκοντο νέα κοιτάσματα. Ἡ Λακωνία ἡτο ὄνομαστὴ διὰ τὰ μάρμαρά της, πλησίον δὲ τῆς πολιχνῆς τῶν Κροκεών, ὅπου νῦν ἡ θεῖας Κρίκελα τῆς νῦν πολιχνῆς Κροκεά, ἀνωρύσσετο ὁ περιφημός κροκεάτης φλεδώνης λίθος, διὰ τὸν ὅποιον, ὡς μᾶς πληροφορεῖ ὁ Παυσανίας (II. 3, 5 καὶ III. 21, 4), διτι, καίτοι δυσκόλως ἐτεμαχίζετο, ἔχρησιμοποιεῖτο ιδίως εἰς τὴν ἀνέγερσιν ναῶν καὶ πολεμῶν οἰκοδομημάτων. Ἡ εἰσαγωγὴ μάλιστα ρωμαϊκῶν κεφαλαίων ἐδίημησε εἰς τὸ ἀνοιγμά νέων λατομείων εἰς τὸν Ταύγετον, ἀπὸ τὰ ὅποια ὡρύσσετο πραστινόχρουν μάρμαρον, τὸ ὅποιον ἔχηγετο εἰς Ἰταλίαν, ὡς ἀναφέρει ὁ Πλίνιος (H. N. XXXVI, 55) καὶ ὁ Μαρτιάλης (VI. 42, 11). Ἐπίσης δὲ Στράβων μᾶς πληροφορεῖ (367. 7) διτι ὑπῆρχον καὶ παλαιὰ λατομεῖα εἰς Ταίναρον, ἔχηται λούνημένα δημοσίως. Ἐπὶ πλέον διὰ τὴν Πελοπόννησον τὸ πρέπει μημνουμεύθων τὰ μάρμαρα τῆς Σικουώνος καὶ ὁ ἀκονιστήριος λίθος, τὸ δρεινὸν παρῆγε ἡ Λακωνία, ὡς ἀναφέρει ὁ Πλίνιος (H. N. XXXVI, 164).

Εἰς τὴν Ἀιτικὴν ὑπῆρχον τὰ λατομεῖα τῆς Ἀμφιάλης, ἐναντὶ ἀκριδῶν τῆς Σαλαμίνος καὶ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ πρὸς Ἐλευσίνα, ὡς μᾶς πληροφορεῖ ὁ Στράβων (395. 13), δισον ἀφορᾶ δὲ τὰ περίφημα λατομεῖα μαρμάρου τοῦ Ὑμηττοῦ καὶ τῆς Πεντέλης, τὸ δρεινὸν τόσον ἔχρησιμοποιήθη ὑπὸ τῶν Ἀθηναίων γλυπτῶν, ἀναφέρουν, τόσον δὲ Στράβων (399. 23). Καὶ ἐδῶ πρέπει νὰ ὑπενθύμισσομεν διτι τὰ περίφημα ἀργυρεῖα τοῦ Λαυρίου ἔχηται λούνημάσιαν τὸ μεγαλεῖον τῶν Ἀθηγῶν καὶ τὴν δημιουργίαν τοῦ Ἀθηναϊκοῦ στόλου, δὲ δρεινὸς μετὰ τῶν ἄλλων Ἑλληνικῶν μοιῶν, ὑπῆρχεν δὲ δημιουργὸς τῆς νίκης τῆς Σαλαμίνος, ἡ ὅποια ἡλασε τὸν ροῦν τῆς ιστορίας ἀνθρωπότητος, χάρις καὶ εἰς τὴν ἔγκαιρον παρουσίαν τοῦ Θεμιστοκλέους.

Διὰ τὴν ιδίαν αὐτὴν ἐποχήν, εἰς τὴν Μακεδονίαν ὑπῆρχεν ἀκόμη σχετικὸς μεταλλευτικὸς πλούτος, φαίνεται δὲ διτι τὰ μεταλλεία χρυσοῦ, τὰ ὅποια παλαιότερον εἶχον πλουτίσει τὸ Φίλιππον, παρῆγον ἱκανὸν ἀκόμη χρυσόν. Χρυσὸς ἐξ ἄλλου ἀνωρύσσετο εἰς τὸ Δάσον τῆς Μακεδονίας, μεταξὺ Παγγαίου καὶ τῆς ἐναντὶ τῆς Θάσου Μακεδονικῆς ἀκτῆς, ὡς ἀναφέρει ὁ Στράβων (VI. 1, 36, 36), ἐπίσης δὲ εἰς τὰς παρὰ τοὺς Φιλίππους Κρηνίδας ἀνωρύσσετο χρυσός, ὡς καὶ ἄργυρος καὶ ὁρέειδιν τοῦ μολυβδοῦ εἰς τὸ Παγγαῖον κατὰ τὸν Στράβωνα (fr. 34). Ὁ Βιτρούβιος μάλιστα μᾶς πληροφορεῖ (VII. 9, 36), διτι τὰ μεταλλεία τῆς Μακεδονίας ἥσαν ἐν δράσει μέχρι τοῦ IV αἰώνος, ἀπέδιδον δὲ πλέον καὶ ὥχραν τοῦ χαλκοῦ. Τονίζει δὲ οὗτος (ῶς ἀνω.) διτι ἐν τῷ συνόλῳ των τὰ μεταλλεία ταῦτα ἀπετέλουν μίαν κολήν πηγῆν εἰσιδημάτων διὰ τὸ αὐτοκρατορικὸν θησαυροφυλάκιος.

Η ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ

"Οσον ἀφορᾶ τὴν βιοτεχνίαν, ὅπως τεκμιρέται ἀπὸ δῆλα τὰ ιστορικὰ δεδομένα καὶ τὰ καταλειφθεῖτα γραπτὰ μνημεῖα, δὲν φαίνεται νὰ ἀνθῇ αὐτῇ εἰς Ἑλλάδα, ὡς συνέβαινεν εἰς ὅλα διτι παρασκευή τῆς ἀυτοκρατορίας.

Οἱ ὀλιεῖς τῆς νήσου τῶν Κυθήρων ἡσχολούντο μὲ τὴν ὀλιείαν τῆς παρφύρας, ὡς συνέβαινεν καὶ εἰς δῆλον τὸ πέλαγος ἀνοικτὰ τῆς Λακωνίας, ὡς ἀναφέρει ὁ Ὀράσιος ('Ωδα, 11, 18, 7), διτι ὅποια ἔχρησιμοποιεῖτο πρὸς παρασκευήν τῆς ὁμωνύμου δαφῆς, παρασκευαζομένης ἐπίσης καὶ εἰς τὰς παρὰ τὴν Σπάρτην Ἀμύκλας, τὸ νῦν Σκιλασθρῷ, ὡς ἀναφέρει ὁ Μαρτιάλης (VIII. 28, 9 - IX. 72, 1). Εἰς δῆλοληρον μάλιστα τὴν Εύρω-

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ULYSSES INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρέατων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθὼς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ἑλλάδος

ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

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

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

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

Προσεχῆς ὄφιξις Πειραιῶν πλοίου - ψυγεῖ ου M)S «ULYSSES REEFER»

τὴν 2^η Ιουνίου. Προσεχῆς ἀναχώρησις 6^η Ιουνίου

Δεχόμενον ἐπιβάτας, γενικὰ φορτία ὡς καὶ φρούτα

Προσεχῆς ἄφιξις πλοίου - ψυγεῖ ου «ULYSSES ISLAND» 29^η Ιουνίου

ἀναχώρησις 4^η Ιουλίου

Δεχόμενον ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ξηρὰ καὶ νωπὰ

Αμφότερα Ταχύτητος 16/17 μιλίων

πην ή πορφύρα τής περιοχής της Σπάρτης έθεωρείτο ως ή καλλιτέρα, σπως άναφέρει ο Πλίνιος (IX, 127).

'Επι πλέον εἰς τὴν Σπάρτην ὑπῆρχον ὁργανωμένα ὑφαντήρια ὑφασμάτων, ἀποτελούντα πραγματικὴ διοτεχνίαν, περίφημος δὲ ἔθεωρείτο ἡ ἐκ τῶν ὑφασμάτων τούτων χλαμύς, τὴν ὅποιαν ὁ Ιουδενάλης ἐπιανεὶ ἔχαιρετικά (VIII, 101), ἀποκαλεῖ δὲ ἡρταῖον chlamys.

Ἡ πλέον ὅμως βιομηχανικὴ πόλις τῆς Πελοποννήσου ἔθεωρούντο αἱ Πάτραι, αἱ δηποῖαι ἐύρισκοντο ἐπὶ τῆς θαλασσίας ὅδον τῆς φερούσης ἀπὸ Κορίνθου εἰς Βρινδήσιον, γεγονός τὸ ὅποιον ἔξηφάλιζε ἐντονον ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος αὐτῶν. Κατὰ τὸν Παυσανίαν (VIII, 21, 14) καὶ τὸν Πλίνιον (H. N. XIX, 20), δῆλος ὁ γυναικόκοσμος τῆς περιοχῆς τῶν Πατρῶν ἡσχελεῖτο μὲ τὴν ὑφανσιν τοῦ λίνου, τὸν ὅποιον, ὡς ἀνεφέρουμεν εἰς τὰς ὄρχας τοῦ παρόντος σημειώματος, ἐκαλλιέργουν οἱ Ἡλεῖοι καὶ εἰσήγετο ἔκειθεν, τὰ δὲ ὑφαντήρια ταῦτα, ὡς τὰ τῆς Σπάρτης, ἀπετέλουν μίαν ἐπίστης κοιλῶν ὥργανων μὲνην διοτεχνίαν. Μετὰ τινας ὅμως αἰῶνας, αὕτη φαίνεται φθίνουσα, λόγω ἀναλόγου διοτεχνίας ἀναπτυχθείσης εἰς Σκυθόπολιν τῆς Πολαιστίνης, διόπου τὸν τοῦ μικρῶν χωρίον Μιτιζάν καὶ εἰς Ραβένναν τῆς Ἰταλίας, τὰ προϊόντα τῶν ὅποιων ἔθεωρήθησαν ἀνώτερα τῶν ὑφαντήριών τῶν Πατρῶν.

Μίαν διοτεχνίαν, ἀνθήσασαν εἰς Ἀθῆνας ἀπετέλεσαν τὰ ἔργαστροι γλυπτικῆς. Οἱ Ρωμαῖοι, ὡς ἀναφέρει Φιλόστρατος ὁ Ἀθηναῖος εἰς τὸ σύγγραμμά του «Ἡ ζωὴ τοῦ Ἀπολλωνίου τοῦ Τυανέως» (V, 20), ἡρέσκοντο πολὺ εἰς τὸ νὰ κοσμοῦν τὰς κατοικίας ἡ τὰς ἐπανύεις των, μὲ ἀντίγραφα ἑταῖρων ἀγαλμάτων τῶν 'Ελλήνων καλλιτεχνῶν, τόσον δὲ πολὺ ἡτο διαδοθεμένη ἡ ἐπιθυμία των αὐτῆς, διστονική τοῦ δημιουργηθῆ εἰς Ἀθῆνας ὀδόληρος διοτεχνία κατασκευῆς ἀντιγράφων. Τὰ ἔργαστρηα ταῦτα ἐπὶ σειρᾶν αἰώνων παρήγον ἀντίγραφα, τὰ ὅποιας ἀπετέλουν ἀντίκειμον ἔχαγωγῆς καὶ μόνον.

Μίαν ἄλλην διομηχανίαν ἀπετέλεσαν ἐπὶ μακρὸν ἡ εἰς Τιθρέαν καὶ Χαιρώνειαν, καθ' ἄ δ Παυσανίας ἀναφέρει (IX, 41, 7), παρασκευὴ ἀρωμάτων καὶ μύρων καὶ εύωδῶν ἀλοιφῶν, εἰς τὴν Αὐλίδα, κατὰ τὸν ίδιον (IX, 19, 8) τὰ προϊόντα ἀγγειοπλαστικῆς καὶ εἰς τὴν Βούλην τῆς Φακίδος, διόπου ἡ νῦν μονὴ τοῦ Ἀγ. Σεραφείμ, ἐπίσης κατὰ τὸν ίδιον (X, 37, 3) τὸ πλεῖστον τῶν κατοίκων, χάρις τοσας εἰς παλαιὰν φοινικὴν ἐπίδρασιν, ἡσχολεῖτο μὲ τὴν ἀλειφάντη τὸ πορφύρας, διὸ τῆς ὅποιας ἐφωδιάζοντο τὰ βαθεῖα τῆς Κορίνθου.

Παρομοία διοτεχνία ὑπῆρχε καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὡς ιστορικῶς εἶναι γνωστόν.

Ο ΕΚΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Αὐτὴ εἶναι ἡ πένθιμος μᾶλλον εἰκών, τὴν ὅποιαν ἔδωσεν ἡ σύντομος ἔρευνά μας ἐπὶ

τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας ἐπὶ ρωμαϊκῆς κυριαρχίας, βάσει τῶν καταλειφθέντων ὑπὸ τῶν διστόρων ἀρχαίων συγγραφέων γραπτῶν μνημείων. Ἐκ τούτων, κυρίως δὲ Στράβων καὶ δὲ Παυσανίας περιγράφουν θλιβερά τὴν λειψανδρίαν τῆς Ἐλλάδος κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν καὶ παρουσιάζουν πόλεις, ἄλλας ἐρήμους καὶ ἄλλας ἀφανισθείσας ἡ μετασβληθείσας εἰς ἀθλίας πολίχνας, τὰς περιγραφάς δὲ τούτων ἐπεβεδίζωσαν, τόσον δὲ Πλούταρχος, διὸ καὶ δὲ Διών δοκόν καὶ ὁ Χρυσόστομος.

Ἐξ ὅλων τῶν πόλεων τῆς Ἐλλάδος μόνον δύο δύνανται νὰ ἀναφερθῶσιν ὡς ισάξια τῶν μεγαλυτέρων καὶ εύτυχεστέρων πόλεων τῆς αὐτοκρατορίας καὶ αἱ δηποῖαι ὥφειλαν τὴν ἀνθησίν των εἰς τὴν γεωγραφικὴν μόδην θέσιν των, παρὰ εἰς τὰ ίδια αὐτῶν προϊόντα. Καὶ αἱ πόλεις αὐταὶ εἶναι ἡ Θεσσαλονίκη καὶ ἡ Κόρινθος.

Οὕτω, ἡ Θεσσαλονίκη διέθετε μέγαν λιμένας ἔξαγωγῆς διὰ τὰς χώρας τῆς Ἀνατολῆς, λόγω δὲ τῆς θέσεως τῆς ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τοῦ δόλου μήκους τῆς δόδυν ἀπὸ Ἀπολλωνίας εἰς Βυζάντιον ἐδέχετο καὶ δόλον τὸ ἐκ τῶν παραδυναμών χωρῶν ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον διὰ τῆς κοιλάδος τοῦ Ἀξιοῦ. Εἰς αὐτὴν δὲ ἐπὶ πλέον ἥθει καὶ δὲ διοτεχνία τῆς παρασκευῆς τῆς πορφύρας, ὡς ἀνεφέραμεν ἥδη.

Καὶ ἡ Κόρινθος, ἐπίσης εἰς παρομοίους λόγους ὕφειλε τὴν ἀνθησίν της. Ἡ διακίνησις τοῦ ἐμπορίου, ἐκ τοῦ Αιγαίου πρὸς Ἰταλίαν καὶ τὸ ἀντίθετον καὶ τῆς Πελοποννήσου πρὸς τὸν Στερεάν καὶ Βόρειον Ἐλλάδα, διεξῆγετο δι' αὐτῆς. Διὸ τούτῳ καὶ δὲ Στράβων (381, 23) αὐτοφέρει αὐτὴν ὡς μεγάλην καὶ πλουσίαν, ἔχουνε δὲ ταύτην καὶ δὲ ὁ Ὀράτιος (I, 7, 2). Ἡ ἀποκατάστασίς της ἐπὶ Ιουλίου Καισαρίου ἔπαιξε ρόλον σημαντικόν, διότι δι' αὐτῆς ἐπανέκτησε μέρος τοῦ πάλαι αὐτῆς μεγαλείου, δόστε δὲ δίων τὸ Χρυσόστομος (XXVII, 8) νὰ ἀποκαλῇ αὐτὴν «κεφαλὴν τῆς Ἐλλάδος» καὶ «πέπαφροδιτοτάτην». Κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτῆς τῆς ἀνθησεώς της εἶχε μεταδηθῆ εἰς κέντρον, εἰς τὸ ὅποιον συνέρρεαν ἔμποροι, ἀξιωματούχοι, καλλιτέχναι, ἐπιστήμονες, πρεσβευταί, ταξιδιώται, τόσον διὰ τὰς ὑποθέσεις των, δον καὶ πρὸς αὐτῶν ψυχῆν.

"Ολὴ ὅμως ἡ ἄλλη Ἐλλὰς κατέρρεε παρὰ τὰς προσποθείας καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Αὐτοκράτορος Ἀδριανοῦ, ὡς ἀνεφέραμεν ἥδη καὶ τοῦ πλουσίου Ρωμαίου Ἕρωδου τοῦ Ἀττικοῦ, ἐκ τῶν δόπιων, ὃ μὲν πρώτος ἔξηφάλισε τὴν ὕδρευσιν τῆς Κορίνθου, ἐβελτίωσε τὸν δόδυν 'Αθηνῶν - Κορίνθου, ἀποκατέστησε πλεῖστα μηνημεῖα καὶ ἐπεράτωσε τὸν ναὸν τοῦ Ὁλυμπίου Διός, τὸν ὅποιον πρὸ αἰώνων εἶχεν ἀρχίσει δὲ Πειστρατός, δὲ δύτερος δὲ ἐπροίκισε τὰς Ἀθῆνας, ὡς καὶ ἄλλας πόλεις μὲ ἡγεμονικάς δωρεάς. 'Αλλὰ μὲ φιλεληντισμὸν καὶ δωρεάς, δηταὶ εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτόν, ἡτο δύσκολον νὰ ἀνανήψῃ ἡ Ἐλλὰς.

Τὸ δόλον κακόν, διὰ νὰ συνοφίσωμεν, ὀφείλετο εἰς δύο αἰτίας: Πρῶτον, εἰς τὴν ἀπίσχανσιν τῆς δχι καὶ τόσον εὐφόρου γῆς, λόγω τῆς ἐντόνου καλλιεργείας καὶ, δεύτερον, εἰς τὴν ἐλάττωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γεννήσεων καὶ τῆς, λόγω ταύτης, ἐλλείψεως ἐργατικῶν χειρῶν.

Οἱ δύο οὗτοι λόγοι, φυσικὸν ἦτο νὰ ἀναγκάσουν τοὺς "Ἐλλήνας νὰ τραπῶσι πρὸς τὴν μετανάστευσιν εἰς τὴν ἑνήν, ὅπου ἐσταδιοδόρους ἐπιτυχώς, διότι ἔκει ἐγίνοντο ἀσμένιας δεκτοῖ, ὡς ἀναφέρει ὁ Ιουδενάλης (III, 11), καὶ ἥσαν καὶ ἀντικείμενα θωμασμοῦ ἀπὸ τοὺς τραχεῖς καὶ ἀρκετά ἀγροίκους Ρωμαίους. Διὰ τὰς τέχνας, τὰς ἐπιστήμας καὶ τὸ ἐμπόριον, ὁ "Ἐλλην ἐνρίσκετο εἰς τὸ στοχεῖον του. Οὕτω δὲ Αὔγουστος, ὁ Κλαυδίος, δὲ Τιβέριος καὶ ἄλλοι αὐτοκράτορες περιεστοιχίζουν ἀπὸ "Ἐλλήνας καλλιτέχνων, μαθηματικούς, ἐπιστήμονας, ιατρούς. Διὰ τοῦτο οὐδόλως πρέπει νὰ φανῇ περιέργον, διτὶ οἱ "Ἐλλήνες ἔξεπατρίζοντο, ἔξηφάλιζον διον ἀνετονεὶς τὴν ἑνήν καὶ μετέδιδον τὰ φῶτα τοῦ πολιτισμοῦ τῆς χώρας, ἡ ὅποια μὲ ἀνοικτὰς τὰς ἀγκάλας τοὺς εἰχε δεχθῆ.

"Οσοι "Ἐλληνες δὲν ἔξεπατρίζοντο καὶ ἔμεναν εἰς τὴν χώραν τῶν ἀπελάμβανον μιᾶς μετρίας ζωῆς, ἀλλὰ τὸ κυριώτερον εἰρηνῆτις, Χάρις εἰς τὴν ἀσφάλειαν, ἡ ὅποια ἀπέρρεεν ἐκ τῆς παρουσίας τῶν ρωμαϊκῶν στρατῶν καὶ, πρὸ παντός, ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν διαμάχης, ἡ ὅποια πρότερον κατεσπάρασσε τὰς ἀλληλικακές πολιτείας, πρὸς μεγίστην διλάδην τοῦ Πανελλήνιου.

"Ἄλλα οἱ αἰῶνες παρῆλθον, τὴν Ρωμαϊκὴν Αὐτοκρατορίαν διεδέχθη ἡ Βυζαντινή, ἡ ὅποια κατελύθη μετὰ αἰῶνας, κατὰ τὴν ἐποχὴ τῆς μεγιστῆς φθορᾶς της, ἀπὸ τὸν Μωάμεθ τὸν Πορθητὴν καὶ, μετὰ αἰῶνας, ἡ δούλη πάλιν 'Ελλάς ἀνεστήθη, ὡδὲν τὸν Φοίνικα, ἀπὸ τὴν τέφραν της καὶ ἡ 'Ελλὰς τοῦ 1829, ἔγινεν ἡ 'Ελλὰς τοῦ 1913, εἴτα τοῦ 1940, τοῦ ἔπους τῆς Ἀλβανίας καὶ τοῦ 1948, ὅποτε ἀπῆλλαγη ἀπὸ μίαν νέαν ὑποδούλωσιν χάρις εἰς τὴν δοθήσιαν τοῦ δόγματος Τρούμαν.

"Ἡ μοῖρα τῆς Ἐλλάδος εἶναι νὰ ἀναγεννᾶται ἐπειταὶ ἀπὸ κάθε φθοράν, κάθε πτώσιν, κάθε σκληράν δοκιμασίαν. Εἰς τὴν διαδρομὴν τῶν 140 περίπου ἑτῶν ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν, τὸ "Εθνος ἐπανειλημμένων ὑπερεχώθη νὰ ἐκδηλώσῃ τὸν χαρακτῆρα του καὶ νὰ δεδαιώσῃ τὴν ιστορίαν του. Κάθε ἀτυχία του ἐγίνετο τὸ κίνητρον μιᾶς νέας προσπαθείας διὰ τὴν ἐπιδιώσιν του καὶ διὰ μίαν νέαν σταδιοδομίαν, ἀνταξίων τῶν παραδόσεων τῆς Φυλῆς, ἡ δὲ κάθε νέα προσπάθεια του αὐτῆς ἀποτελεῖ κυρίως τὴν ἐπαλήθευσιν τῆς δαθυτέρας οὐσίας τοῦ 'Ελληνισμοῦ.

Π. Ε. ΣΕΓΔΙΤΣΑΣ

H MONΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

CAPE TOWN

TELEX : 5-7045
TELEPHONE : 2-7771

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

Radio City - Tulbagh Square

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD
SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

6, Mercury Lane

P.O.BOX : 475
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

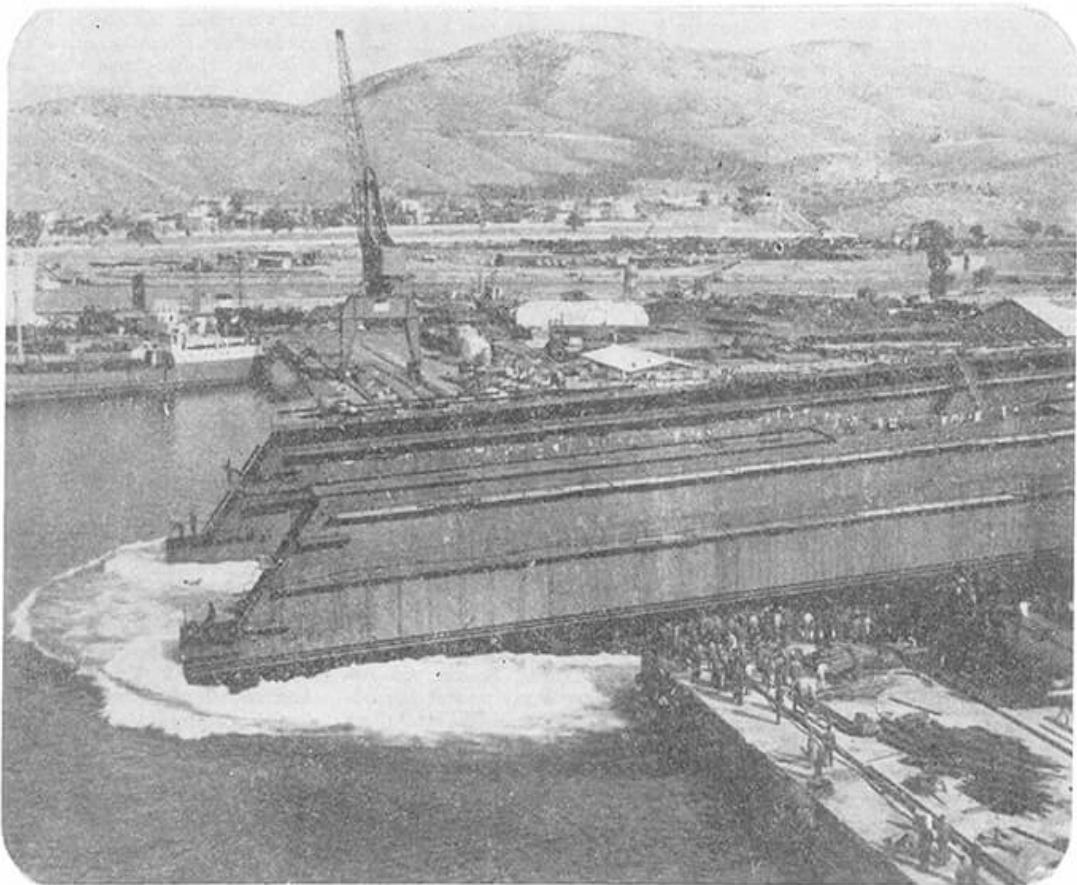
DURBAN

TELEX : 6-7432
TELEPHONES : 62944, 28690

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA (NEAR PIRAEUS)

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - CONVERSIONS - DRYDOCKING
CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS - INDUSTRIAL WORKS
THREE FLOATING DOCKS TAKING SHIPS FROM 37,000 TO 72,000 DWT.
200,000 DWT. GRAVING DOCK (UNDER CONSTRUCTION)



The first section of a floating dock is launched at Skaramanga Yard. The dock, which will accommodate ships up to 45,000 dwt., is being built in two sections which will be welded together afloat. This dock is one of two ordered at Hellenic Shipyards by the Piraeus Port Authority (OLP).



OFFICES AT HOME AND ABROAD

Athens, Greece : 4, Akadimias St. - Tel : 611.142 - Cables : Shipyard - Telex : 123
Skaramanga Yard : Near Piraeus, Greece - Tel : 073.471 & 073.351 - Cables : Shipyard - Telex : 293 & 396
U. K. Agents : Hellenic Shipyards (London) Ltd, 41/43 Park Street, London W.I. Cables : Shipniar - Tel : MAYfair 8400
- Telex : 28561/2
U. S. Agents : Transoceanic Marine Inc., 39 East 51st St., New York, New York 10022, Cables : Troceanic - Tel : Murray
Hill 8-7070 - Telex : 4042
Norway Agents : a. Gunnar Brekke A.s., 14 Cort Adelers Gt., P.O.B. 2457 S Tel : 56 59 88 - Cables : Internat Oslo -
Telex : Oslo 1329
b. Birger Gjestland A/S, Bergen, P. O. B. 219 - Tel : 14 048 - Cables : Scandreps, Bergen - Telex : Bergen 2041



ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΟΙ ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Η ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΙ' ΥΠΟΤΥΠΩΔΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ. — ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΤΖΑ, ΤΟ ΗΜΙΣΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. — Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ, Ο ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΚΑΛΠΑΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥΤΩΝ. — ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΟΜΕΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Το πετρέλαιον είναι τώρα τὸ σημαντικότερον στοιχείον τῶν θαλασσίων μεταφορών. Περὶ τὰ 750 ἑκατομ. τόν. μεταφέρονται ἐτησίως διὰ τῶν δεξαμενοπλοίων (τὸ ἡμίσυον τοῦ συνόλου τῶν ὑπερποντίων πάσης φύσεως μεταφορών). Τεραστία ἡ διαφορά ἀπὸ τῆς ἐποχῆς, καθ' ἥν τὸ πετρέλαιον μετεφέρετο δι' ίστιοφόρων σκαφῶν ἐντὸς χυλίνων βαρελίων, καὶ τῆς σημερινῆς τῶν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων.

Καὶ αὐτὴ ἡ διαφορά καθίσταται ἐνάργεστέρα μὲ τὴν πρό τινος κυκλοφορήσασαν εἰς πλουσίως εἰκονογραφημένον τεῦχος σύντομον ίστορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἀναλύονται αἱ διὰ μέσου τῶν ἑταῖρων σημειώσεις καταπλήσσουσαι ἔξελιξεις καὶ παρέχονται στοιχεῖα τίνα στατιστικά, ἐπαρκῇ διὰ τὴν πληρεστέραν ἐνημέρωσιν.

Εἰς τὸ Γραφεῖον Πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν πετρελαίων τοῦ Λονδίνου ὁφείλεται ἡ ἔκδοσις, τὸ κατετέρω δὲ ἄρθρον ἀποτελεῖ περίληψιν τῶν παρεχομένων διὰ τοῦ κυκλοφορήσαντος τεύχους λεπτομερεστέρων στοιχείων.

Πολλοὺς αἰώνας πρὸ τῆς ἔμφανίσεως τῆς διοικηνίας τοῦ πετρελαίου, ὑπὸ τὴν ὑποτυπώη ἔστω μορφὴν τῶν δύο τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 1910 αἰώνος, εἰς τὴν Βιρμανίαν, τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ ὅλα σημεία τῆς ὑδρογείου, ἔχρησιμοποιεῖτο τὸ πετρέλαιον καὶ διεῖχετο ἐν εἶδος πρωτογόνου ἐμπορίου αὐτοῦ. Διὰ πρώτην φοράν τὸ 1725 ὁ αὐτοκράτωρ τῆς Ρωσίας Πέτρος ὁ Μέγας ἐθέσπισε κανονισμούς μεταφορᾶς πετρελαίου διὰ τοῦ Βόλγα. Μέχρι τότε δύμας τὸ πετρέλαιον δὲν προήρχετο ἐκ διατρήσεων, ὅλλα ἔχρησιμοποιούντο ἐπίφανειακὰ μόνον κοιτάσματα καὶ διὰ στρωτοῦ ἔχρειάστηκε τὸ πολὺ ν' ἀνασκάψῃ διὰ τῶν χειρῶν ἔνα δρυγμόν. Τὸ πρώτον φέρεται ἀνωρέξεως πετρελαίου, τὸ ὅποιον διετρήθη διὰ τεχνητῶν μέσων κατόπιν ἐρεύνης, ἡτο τὸ εἰς Τίτουσβιλ τῆς Πεινσυλβανίας καὶ ἀπὸ τοῦ ἔτους ἑκείνου, τὸ 1859, ἡ μεταφορὰ τοῦ πετρελαίου ἥρχισε ν' ἀντιμετωπίζεται ὡς ἐν σοδαρὸν πρόβλημα.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ "ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ,"

Ἡ ταχυτάτη διάδοσις τοῦ νέου καυσίμου, ἥνοιε δύο τεραστίας ἀρχικῆς ἀγοράς, εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην. Ὁ τρόπος τῆς μεταφορᾶς τῶν, εἰς Ἀμερικὴν τότε διῆλιζομένων, πετρελαιοειδῶν σοδαρῶς ἀπτησχόλει τοὺς παραγωγοὺς καὶ τὸ πρώτον φορτίον φωτιστικού πετρελαίου, ἀποτελούμενον ἀπὸ 900 σιδηρᾶς βαρελίας, ἀφίχθη τὸ 1861 εἰς Πόλη τοῦ Λονδίνου διὰ τοῦ δρικού «Ελίζαμπετ Γουάττες», 224 τόννων. Ἡ δισκολία δύμας τῆς στοιβασίας τῶν βαρελίων, ἡ σπατάλη χώρου καὶ οἱ κίνδυνοι πυρκαϊδῶν ἐκ διαρρῶν, κατέστησαν ἔξ αρχῆς προφανή τὴν ἀνάγκην τῆς ἔξευρεσεως μεθόδου διὰ τὴν εἰς χύμα ἀσφαλῆ μεταφορὰν τῶν ύγρων σύντων καυσίμων. Τὰ κύτη μερικῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἐκαλύφθησαν μὲ στρώματα ταιμέντου, εἰς ὅλα ἔγενετο ἐπένδυσις διὰ φύλων ὑφάσματος τούχας καὶ ὄλλοι, πλέον προσδευτικοί, ἐφοπλίσταται ἐγκατέστησαν ἐντὸς τῶν κυτῶν τῶν πλοίων τῶν μεγάλων, ἀνεξαρτήτους σιδηρᾶς δεξαμενάς. Τὸ πρῶτον πλοίον μὲ τοιάδες δεξαμενάς, πού ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὰς ἔξ Ἀμερικῆς πρὸς Εὐρώπην μεταφοράς, ἦτο πιθανῶς τὸ ίστιοφόρον «Τσάρλες». Καὶ τὸ πρῶτον ἀπόπλοιον τοῦ διποίου τὰ κύτη ἀπετέλουν καὶ δεξαμενάς ύγρου φορτίου, ἥτο τὸ «Ζορόστερ», καυτηγόρθεν τὸ 1878. Καὶ ἀν καὶ ἡ καῦσις ὅπως καὶ ἡ μεταφορὰ τοῦ πετρελαίου ἥτο τότε ἐπικίνδυνος, ἡ μηχανὴ εὐρίσκετο εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, ὡς τότε ἐσυνθίζετο. «Ομως, παρὰ τὰς μέχρι τότε δοκιμάς καὶ μετασκευάς πλοίων, ἡ ναυπήγησις τοῦ «Ζορόστερ» ἔπεισε τοὺς ἐνδιαφερομένους, διτούς μόνον

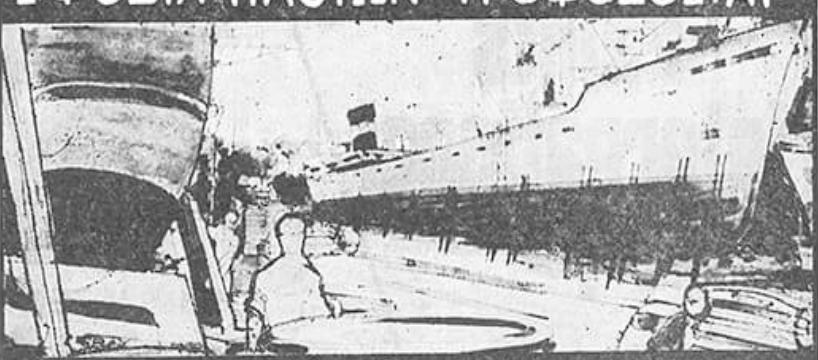
μίλιων. Κατὰ τὰ δέκα πρῶτα ἔτη τῆς ὑπηρεσίας του, διέπλευσε τὸν 'Ατλαντικὸν 200 φοράς, ἔξετέλεσε δηλαδὴ ἑκατὸν ταξιδία — κατὰ μέσον δρού 10 ταξιδίων κατ' ἔτος — ἐπίτευγμα ἀξιοσημείωτον ἀκόμη καὶ διὰ τὰς ἡμέρας μας.

Τὸ πρῶτον δεξαμενόπλοιον πού διέπλευσε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἥτο τὸ «Μούρεξ», διελθόν ἐκεῖθεν τὸ 1892, ἀφοῦ εἶχον ληφθῆ σύντονα μέτρα ἀσφαλείας κατὰ τῆς πυρκαϊδῶν. Τὰ πλειστα, δεβαίως, τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς ἐποχῆς κατηγόριον γιαίνθρακας, εἰδικαὶ ὅμως ἔρευναι ὠδήγησαν εἰς τὴν Ἑγγλία ναυπήγησιν τοῦ «Μιτακού Στάνταρ» τὸ 1894, τὸ ὅποιον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ πρῶτον δεξαμενόπλοιον πού κατεσκεύασθη διὰ συνεχῆ ὑπηρεσίαν μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου.

ΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

Τοῦ 1908, ἐναυπηγήθη τὸ «Πάλ Παί», τὸ πρῶτον εἰς τὸ διποίον ἐφημάρακτο τὸ σύντημα «Ισεργονυτ», τῆς διαιμήκους δηλαδὴ διατάξεως τῶν νομέων, χάρις εἰς τὸ διποίον ἐπετυχάνετο μεγαλυτέρα διαιμήκης ἀντοχὴ μὲ διλιγωτέρων κατανάλωσιν χάλυβος καὶ ἐπομένως ἡγιεῖν τοῦ μεταφορικὴν ικανότητα. Καὶ τὸ 1910 ἐναυπηγήθη τὸ «Βουλκάνος», τὸ πρῶτον δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον καὶ τὸ πρῶτον ὀκεανοπόρον δηξελόπλοιον πού κατετάγη εἰς τὴν κλάσιν τοῦ Λόδης Ρέτζιστερ. «Οταν τὸ πλοίον αὐτὸ διελύθη τὸ 1931, διεπιστώθη ὅτι αἱ μηχαναὶ τοῦ κ.λ.π. εύρισκοντο εἰς ἀρίστην κατάστασιν, παρὰ τὸ ὅτι εἶχε διανύσει κατὰ τὰ 21 χρόνια τοῦ δίου του ὑπέρ τὸ ἐν ἑκατομμύριον μίλια. «Εκτοτε, τὸ μέγεθος καὶ ἡ ταχύτης τῶν δεξαμενοπλοίων ηγέναντο σταθερῶς, οὐχὶ ὅμως καὶ εἰς ἀξιοσημείωτον ρυθμόν, μέχρι δὲ τῆς ἐκρήξεως τοῦ

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΓΛΑΣ Α.Ε.
ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ



Η ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ
 ΕΣΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣ
 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝ 40 - ΤΗΛ. 410-435-410-628 - TELEX: 465 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

δευτέρου παγκοσμίου πολέμου διαμορφώθηκε τόπος δεξιμενοπλοίου είχε μέγεθος 12.000 τόνων d.w. και υπήρειασκην ταχύτητα 11 μιλίων. Έλάχιστα ήσαν τότε κάπως μεγαλύτερα και ταχύτερα, σκανδινανικά κυρίως. Και ή μετά το 1930 περίοδος, όποτε άνεφανή ή ηλεκτροσυγκλονιστική ύποδειξη στην πλεύση κλίμακα, χαρακτηρίζεται και έτης ναυπηγήσεως των πρώτων ηλεκτροσυγκλονιστικών δεξιμενοπλοίων.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος άπειπε λεστού το δρόστημα της εισόδου είς μίαν νέαν έποχήν εις πάντα σχεδὸν τομέα της συγχρόνου ζωῆς και τό δεξιμενόπλοιον δέν ήδηναστον' άποτελέση ξέστηρεσιν. Ή τεραστία αυξησις της άνω τὸν κόσμον καταναλώσεως ύγρων καυσίμων έπειδαλλο τὴν άναθεώρησιν διοικήσου τοῦ συστήματος παραγωγῆς, διύλισεως και μεταφορᾶς αυτῶν, αἱ δὲ ἐκ τοῦ πολέμου άπωλεια διημούλων τὴν δάσει νέων προτύπων οργάνωσιν τοῦ θέματος τῶν μεταφορῶν. Καὶ τὴν νέαν ἐπὶ τῶν δεξιμενοπλοίων τάσιν καθώρισε κυρίως ἡ μεταπολεμικὴ πολιτικὴ τῶν ἑταῖρῶν πετρελαίου, ὥσπες τὰ διύλιστήρια ἔγκαθιστανται εἰς τοὺς τόπους καταναλώσεως μᾶλλον και οὐχὶ τοὺς τῆς παραγωγῆς. Τὸ ἀργὸν πετρέλαιον ἐπομένως κατέστη τὸ κύριον πρὸς μεταφορὰν ύγρων καύσιμων, μὲ σημειωτὴν ἀναλογίαν 75% ἔναντι 25% μόνον διώλισμάν προιόντων, ἐνῷ ή ἀνάδειξις τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ὡς τοῦ μεγαλύτερου παραγωγικοῦ κέντρου ηὗξησ τὰς ἀποστάσεις ἐκ τοῦ τόπου παραγωγῆς πρὸς τὰς χώρας καταναλώσεως και ἐπένδασι τὴν ἀνάγκην τῆς κατασκευῆς σκαφῶν ἀσυγκρίτως μεγαλύτερων ἔκεινων ποὺ θὰ ήδηναστο προπολεμικῶν νὰ συλλάβῃ ή ἀνθρωπίνη φαντασία.

Άρχικῶς ηρχισαν νὰ ναυπηγούνται πλοῖα περίξ τῶν 25.000 τόνων, μὲ ταχύτητα 13 ἔως 15 μιλίων, τὰ δόπια ήδηναστο νὰ εισέλθουν εἰς πάντας σχεδὸν τοὺς λιμένας, χωρὶς προβλήματα θυθίσματος. Έχορχισμοποιούντο τὰ πλοῖα σύντα κυρίως διὰ τὴν διανομὴν διύ-

λισμένων προϊόντων, ἐνῷ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀργοῦ πετρελαίου ἐναυπηγούντο σκάφη τοῦ ίδιου μεγέθους, ἀλλὰ μὲ ταχύτητα 14 ἔως 17 μιλίων. Περὶ τὸ τέλος τοῦ 1965 ὑπῆρχον συνολικῶς περισσότερα τῶν 1.300 δεξιμενοπλοίων μεγαλύτερων τῶν 25.000 τόνων, καλύπτοντα πλέον τῶν δύο τρίτων τῆς ἔξι ἐνενήκοντα περίπου ἑκατομμυρίων τόνων παγκοσμίου χωρητικότητος τοιούτων σκαφῶν. Καί, διαπιστωθείσης πλέον τῆς οἰκονομίας τὴν ὅποιαν ἔξισταί ζέντησ τοῦ μεγέθους, ηρχισεν δὲ πρὸς τὰ γιγαντιαῖς σκάφη καλπασμός. Απὸ τοὺς 25.000 τόνους, ἐγέ-

νετο ἐν δειλίδιον ἀρχικῶς δῆμα πρὸς τοὺς 35.000 τόνους, κατόπιν πρὸς τοὺς 50.000, διὰ ν' αὐξηθῇ μετ' ὅλιγον εἰς 80.000 καὶ 100.000 τόνους d.w. Περὶ τὸ μέσον δὲ τοῦ 1966 καθειλκύσθη τὸ δεξιμενόπλοιον «Τόκιο Μαραύ», 160.000 τόνων, διὸ νὰ φθάσωμεν περὶ τὸ τέλος τοῦ αὐτοῦ ἔτους εἰς τὸ «Ιντεμίτσου Μαρού», 205.000 τόνων d.w. Ναυπηγούνται σήμερον ή ἔχουν παραγγελθῆ πλοῖα 100-270 χιλιάδων τόνων και συζητεῖται ή κατασκευὴ ἐπὶ μεγαλύτερων σκαφῶν. Ιδού ή ἀπὸ τοῦ 1951- μέχρι τοῦ 1965 ἔξιλιξις τοῦ μεγέθους τῶν δεξιμενοπλοίων:

ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΕΙΣ D.W. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Έτος	Μέχρι 17.000 τ.	ΜΕΓΕΘΟΝ ΠΛΟΙΩΝ			
		17 - 25.000	25 - 50.000	50 - 100.000	ἄνω τῶν 100.000
1951	80%	13%	7%	—	—
1956	52%	26%	22%	—	—
1961	29%	23%	43%	4,7%	0,3%
1965	16%	19%	38%	25,0%	2,0%

Αντιστοίχως, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1965, ὑπῆρχον ὑπὸ ναυπηγῆσιν η παραγγελίαν τὰ κάτια δεξιμενόπλοια:

Μέγεθος	Άριθμὸς πλοίων	Ποσοστὸν ἐπὶ συνδόλου	Τόνοι D.W.	Ποσοστὸν
Μέχρι 17.000 τόν. d.w.	15	5,7%	187.100	1,0%
17 — 25.000	31	11,9%	634.700	3,3%
25 — 50.000	11	4,2%	475.400	2,4%
50 — 100.000	157	60,2%	11.751.800	60,3%
ὑπὲρ τῶς 100.000	47	18,0%	6.434.000	33,0%
ΣΥΝΟΛΟΝ	261	100,0%	19.483.000	100,0%

Αποδεικύνουν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, ὅτι 57% τῶν ὑπὸ παραγγελίαν πλοίων ήσαν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1965 μεγαλύτερα τῶν 50.000 τόνων και 33% μεγαλύτερα τῶν 100.000 τόνων. Καὶ φυσικὰ σήμερον αἱ ἀνωτέρω ἀνωλογίαι ἔχουν ηδη περαιτέρω μεταβληθῆ ὑπὲρ τῶν μεγαλύτερων πλοίων. Ποῦ τὸ μέγεθος τῶν δεξιμενοπλοίων θὰ φθάσῃ τελικῶς, δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ καθορισθῇ αὐτῆς τὴν στιγμήν, ἐφ' οἷσον συζητεῖται και ή δυνατότης ναυπηγῆσεως σκαφῶν μεγαλύτερων τοῦ ἡμίσεος ἑκατομμυρίου τόνων, θῶς δὲ και ἔνος. Κατὰ τὸν καθορισμὸν δημοσίᾳ τῆς ἐν

τῷ μέλλοντι ναυπηγικῆς πολιτικῆς των, αἱ έταιριαι πετρελαίου λαμβάνουν ὑπ' ὅψιν των δχι μόνον τὰς δυνατότητας τῆς ναυπηγικῆς, ἀλλὰ και πολλοὺς ἄλλους παράγοντας, περὶ οὓς κατωτέρω.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μέχρι πρὸ τοῖος, ή δυνατότης τοῦ διάπλου τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ἀπετέλει παράγοντα σοβαρῶς ὑπόλογοις, προκειμένου νὰ καθορισθῇ τὸ μέγεθος ἐνὸς δεξιμενοπλοίου, μὲ τὰ γιγαντιαῖς σκάφη τῆς ἐποχῆς μας δη παράγων αὐτὸς ἀποκτήσιμες συνεχῶς και μι-

What makes International Paints international?

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON, S.W.1.
Telephone: 01-828 7070 (18 lines). Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON.
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. Cables: CORROFOUL LDN. S.W.1.



International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, NEW YORK 10006, U.S.A.



SKL

Πετρελαιομηχαναί δαλάσσης
παγκοσμίου άναγνωρίσεως.

Ίσχυς: 60 - 1320 ίππων.

Άργόστροφοι, ισχυράς κατασκευής, οίκονομης λειτουργίας και μεγάλης διαρκείας ζωῆς.

Κατάλληλοι δι' άλιευτικά πλοιάρια, άκτοπλοϊκά, φορτηγά μικρού έκτοπίσματος και γενικώς διά σκάφη κινούμενα μὲ άργόστροφες πετρελαιομηχανές βαρέως τύπου.

Οι κινητήρες δαλάσσης SKL συγκεντρώνουν όλα τὰ πλεονεκτήματα διά τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς ναυσιπλοΐας.

TECHNOCOMMERZ Gmb.H.

108 BERLIN, TAUBENSTRASSE 4-6 • ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

"ΓΕΜΚΟ", ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Β.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 24 • ΤΗΛ. 616.702 - TELEX: 5096

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33 • ΤΗΛ. 564.771 - 5

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΛΙΣΑΒΩΝΟΣ

ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ Η ΤΑΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ

Διάλα ν' αντιμετωπίσουν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν νέων μεγάλων ναυπηγείων τῆς Μεσογείου καὶ ιδίᾳ ταῦ, μὴ εἰσέτι πραγματοποιήθεντα, λασπωνικὰ περὶ ναυπηγείων ἐν Ἑλλάδι σχέδια, τὸ μέγα πορτογαλικὸν οἰκονομικὸν συγκρότημα Κομπάνια Γιουνὶον Φαμπτρὶ, ἐν συνεργασίᾳ μὲν ὅλαινικά καὶ σουηδικά ναυπηγεία, ἰδρυσε τὸ 1961 τὴν ἑταῖριν Λισάβην δη. πληρέστερον, Ἐσταλέρος Νάσαις δὲ Λισπόπο. Τὰ 51% τῶν μετοχῶν τῶν νέων ναυπηγείων ἀνήκουν εἰς τοὺς Πορτογάλους καὶ ἀνὰ 24,5% ἔκρατησον οἱ Ὀλλανδοὶ καὶ οἱ Σουηδοὶ. Βάσει τῶν τότε θερινῶν, ή νέα ἑταῖρις ηρχεῖ τὴν κατασκευὴν δύο μονίμων δεξαιμενῶν διὰ πλοῖσ 65.000 τόνων d.w., ἀποβλέπουσα κυρίως πρὸς τὰ ἔκ τῆς Μεσογείου διερχόμενα καὶ πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην κατευθυνόμενα δεξαιμενόπλοια, τὰ δόπια καὶ διερχοντα εἰς ἀπόστασιν ἑλαχίστων μιλίων ἀπό τῆς Λισαβῶνος. Αἱ νεώτεραι δημως τάσεις δι' ἔτι μεγαλύτερα σκάφη, ἡνάγκασαν τοὺς ιδικτήτας τῆς νέας ἑταῖριας ν' ἀναθεωρήσουν τὰ σχέδιά των καὶ νὰ κατασκευάσουν δύο δεξαιμενάς, ἡ μία τῶν δόπιων θὰ δύναται νὰ περιλαμβάνῃ πλοῖα μέχρι 300.000 τόνων, μὲν προπτικὴν ἐπεκτάσεως εἰς τάς 500.000 τόνων.

Τὰ νέα ναυπηγεία κατευθυνόμενα εἰς τὴν νοτίων πλευρὰν τοῦ ποταμοῦ Τάγου, παρὰ τὰς ἑκδολάς αὐτοῦ καὶ καταλαμβάνουν ἔκτασιν 75 ἑκταρίων, ήτοι 300.000 τετραγωνικῶν μέτρων, προερχόμενων ὅλων ἔξι ἐπιχαματώσεως τῶν ἀδαβῶν τοῦ ποταμοῦ. Ὁ ελιμὴν τῶν ναυπηγείων εἶναι πλήρως προστατευμένος ἀπό τὸν καιρὸν, ὑπὸ ἄριστον κλίμα καὶ ἔχει δάθος ὑδάτων ὑπερβαίνον τοὺς 70 πόδας, εὐρίσκεται δὲ εἰς τὴν θέσιν Μαργκέιρα. Ἡ μεγάλη μονίμος δεξαιμενὴ τῶν 300.000 τόνων ἔχει μῆκος 350 μέτρων, πλάτος 54 καὶ δάθος 11 καὶ ἡ μικρότερα, διὰ πλοῖα 100.000 τόνων, ἔχει διαστάσεις 266X42X11 μέτρων. Εὐρίσκονται παραπλέυρας ἀλλήλων καὶ ἐπομένως ἔχουν κοινὸν κεντρικὸν τοίχωμα. Μία μικρότερα δεξαιμενὴ διατίθεται διὰ μικρότερα πλοῖα καὶ τὴν κατασκευὴν μεγάλων προκατασκευασμένων τμημάτων, διὰ τὴν περιπτώσιν ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν. Προβλήπτεις ἐπισκευῶν μῆκος 1.500 μέτρων, δύνανται νὰ δεχθοῦν ἄλλα 8 ἐπισκευαζόμενα σκάφη τῶν 100.000 τόνων.

Ἡ ιδρύτρια πορτογαλικὴ ἑταῖρια διέθετε προηγουμένως παρὰ τὴν δορείαν δόχην τοῦ Τάγου καὶ ὄλλο ναυπηγεῖον, δυνάμενον νὰ ναυπηγήσῃ πλοῖα χωρητικότητος μέχρις 8 χιλ. τόνων, ἔχον ἄλλας τέσσαρας δεξαιμενάς, δυναμένας νὰ δεχθῶν πλοῖα μέχρι 18 χιλ. τόνων. Ὁ μέρος δροῦ τῶν ἐπισκευαζόμενῶν εἰς τὰ ναυπηγεία αὐτὰ πλοῖαν ἀνήρχετο εἰς 500 κατ' ἔτος καὶ τὰ ναυπηγεία αὐτὰ συνεχωνεύθησαν τῷρα μὲ τὴν νέαν ἑταῖριαν, τὸ δὲ συνολὸν τῶν εἰς τὰς δύο ἐγκαταστάσεις ἐργαζομένων ἀνέρχεται εἰς 4.000 ἐργαστοτεχνίτας, ἐκ τῶν δόπιων 500 περίπου μετεκπαιδεύθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία τῶν Ὀλλανδῶν καὶ Σουηδῶν μετόχων τῆς νέας ἑταῖριας.

Καὶ αἱ ἀνωτέρω παλαιαὶ ἐγκαταστάσεις ἐκσυγχρονίσθησαν καὶ αὐτὰ ἡ γενικὴ διάπταξις, ὁ μηχανικὸς ἔξοπλισμός, ὁ εἰς ὑλικὸν ἐφοδιασμός, οἱ γερανοὶ καὶ γενικῶς ἡ τεχνικὴ ἡ ἐφαρμοσθεῖσα εἰς τὰ νέα ναυπηγεία, κατέστησεν αὐτὰ ἱκανὰ ν' ἀνταποκρίθων εἰς πᾶσαν σύγχρονον ἀπαρτήσιν, αὐξηθείσης τῆς παραγωγικότητας καὶ ἔξασφαλισθείσης τῆς ἐκτελέσεως ταχείας καὶ ἀρίστης ποιότητος ἐργασίας. Είναι δυνατὴ ἡ ἔξαγωγὴ ἐνός πλοίου ἐκ τῆς μεγίστης τῶν δεξαιμενῶν

καὶ ἡ τοποθέτησις ἀλλοῦ ἐντὸς τριῶν συνολικῶν ὥρῶν ἀπὸ τῆς στιγμῆς ποὺ θὰ ἀρχίσῃ ἡ δεξαιμενὴ πληρούμενὴ ὑδατος, μέχρι τῆς στιγμῆς ποὺ θὰ ἀποστραγγιθῇ αὐτὴ τελείωσις διὰ νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ ἄλλου πλοίου. Καὶ ἀπὸ τῆς στιγμῆς ποὺ θὰ ἀρχίσῃ τὸ «γκάκα - φρήγικ» ἐνός γιγαντιαίου δεξαιμενοπλοίου μέχρι πέρατος τοῦ ἔτησίου αὐτοῦ δεξαιμενίσμου καὶ τῶν συνήθων ἐπισκευῶν κατ' αὐτὸν, δέν υπόλογοίζεται ὅτι θὰ χρειάζωται περισσότεραι τῶν δυόμισυ ἡμερών.

Διαθέτουν αἱ νέαι ἐγκαταστάσεις δύο γερανοὺς ἐπὶ σιδηροτροχιῶν τῶν 50 τόνων, ἀκτίνος 32 μέτρων, δυναμένους νὰ ἀνύψωσουν ἀπὸ κοινοῦ δάρη 100 τόνων, ὡς καὶ τέσσαρας γερανοὺς τῶν 15 τόνων. Εἰς τὰς ἀνακαινισθείσας παλαιὰς ἐγκαταστάσεις τῆς Ρόκα ἐποπθετήθη ἐπίσης, μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων δεξαιμενῶν αὐτῶν, διαστάσεων 173 X22X10 καὶ 104X12.5X10 μέτρων, ὅλος γερανὸς τῶν 15 τόνων, ἀκτίνος 32 μέτρων, δόπιος καὶ τέσσαρες παραπλέυρας δέξιαις, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Πραΐα Μπράκα» καὶ καθειλκύσθη, ἀφοῦ τὸ δεξαιμένοπλοιον ἐρματίσθη, ἐκ τοῦ ὑδατος εἰς...

NAVY SURPLUS

PROPELLION ENGINE

BRITISH POLAR 545/700 BHP
AT 300/400 RPM. READY FOR WORK

DIESEL GENERATORS 220 Volt D.C.			
N°	Engine	R.P.M.	H.P. Kw
2	Paxman	900	303 150
1	Paxman	1000	120 60
5	Crossley	1000	84 50
1	Paxman	1100	44 27
21	Perkins	1500	28 15
22	Perkins	1000	15 7½
1	McLaren	1000	112 70
2	RUSTON	1250	175 100

DIESEL GENERATORS 110 Volt D.C.			
4	Paxman	1000	90 50
15	Petters	1500	15 8

AXIAL FLOW FANS

SIZES FROM 22" DIA. TO 40" DIA. IN STOCK. ALSO CABIN FANS 12" DIA. AVAILABLE.

DIESEL ALTERNATORS

4 187 K.V.A. 460 volts 3 phase 60 cycle
600 R.P.M. Made by Hawker Siddeley Canada (Vivian) complete with switchboard and approx. 3 tons of spares.
3 75 K.V.A. 440/3/60 Radiator Cooled. Foden. (New Surplus)

WINCHES

8 ton Clarke Chapman 220 v D.C. Electric
3 ton Canadian 10½ x 12 Steam

STEAM GENERATORS

21 Robey 15 KW. 110 v D.C.
2 Howden 60 KW. 220 v D.C.
1 Turbo 300 KW. 440/3/60

WELDING SETS

110 volt D.C. Input and 220 volt D.C. Input available.

ALSO AVAILABLE

Refrigeration equipment, ventilating fans, turbo generators, pumps, electric motors, switchboards, etc.

PARK - STANTON

21, THAMES ROAD, BARKING, ESSEX

ENGLAND

RIPPLEWAY 3644

(8 miles from Central London)

τὴν ξηράν. Πιστεύεται ὅτι είναι αὕτη ἡ πρώτη εἰς τὸν κόσμον ἀπόπειρα τοῦ εἰδούς της. Τὸ ἀνωτέρω δεξαιμενόπλοιον διεσκευάσθησεν διὰ νὰ χρησιμεύῃ πρὸς καθαρισμὸν τῶν δεξαιμενῶν τῶν ὑπό πλοίων, μέχρι καὶ 750.000 τόνων d.w., ὡς καὶ δύο μικρότερων πλοτῶν δεξαιμενῶν διὰ πλοία 50 καὶ 75 κλιδίσμων τόνων d.w.

Τὸ προβλέπεται ἡ ἐπέκτασις τῶν νέων ναυπηγίων εἰς ἓν σύνολον 125 ἑκταρίων (500.000 τέτρ. μέτρων), μὲν ἀνάλογον ἐπέκτασιν τῶν προβλήτων καὶ ἡ κατασκευὴ μᾶλις μονίμου δεξαιμενῆς μῆκους 550 μέτρων, δυναμένης νὰ περιλάβῃ πλοία μεγέθους μέχρι καὶ 750.000 τόνων d.w., ὡς καὶ δύο μικρότερων πλοτῶν δεξαιμενῶν διὰ πλοία 50 καὶ 75 κλιδίσμων τόνων d.w.

Ἡ ἐπίκαιρος θέσις τῶν ναυπηγείων καθιστᾷ λίαν αἰσιοδόξους τοὺς ιδιοκτήτας αὐτῶν, θὰ ἔγκαινάσσουν δέ αὐτὰ τὰς ἔργασιας τῶν τὴν 23ην Ιουνίου, παρουσία καὶ τοῦ Προέδρου τῆς Πορτογαλικῆς Δημοκρατίας.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ A.B.S.

Περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ νότο ναυπηγήστων σκαφῶν, τὰ ὅποια κατασκευάζονται ὑπὸ τῆς ἐπιβλεψίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογάμονος, περισσότερα τῶν 7.500 πλοίων, δύλικῆς χωρητικότητος 48 περίπου ἑκατομμυρίων κόρων, ἔχουν τὴν κατατάξιν αὐτοῦ. Τὸ τμῆμα ἐρεύνης τοῦ Νησιογάμονος μελετᾷ συνεχῶς τὰς νέας ἔξειδες εἰς τοὺς τύπους πλοίων, τρόπους κατασκευῆς, μηχανᾶς καὶ βοηθητικῆς μηχανήσματος, ἔξοπλισμὸν κλπ. ὃστε νὰ εἴναι πάντοτε εἰς θέσιν οὐχί μονον νὰ παράσχῃ τὰς τεχνικάς του συμβούλως εἰς τὴν διεθνή ἐφοπλιστικήν καὶ ναυπηγικήν πελατείαν του, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ βελτιώνη συνεχῶς τῶν κανόνας κατατάξεως καὶ ἐπιθεωρήσεως πλοίων.

Εἰς τὴν νέαν ἐκδοσιν τῶν κανόνων αὐτῶν διὰ τὸ 1967, πλήν τῶν μεταβολῶν τὰς δόπιοις ἀνεγράφωμεν εἰς τὸ σχετικὸν σημείωμα, ἀναφέρονται καὶ οἱ νέοι κανόνες, οἱ διέποντες τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν παλαιοτέρων πλοίων. Κυριώτεροι είναι οἱ ἀκόλουθοι:

α) Οἱ ἐπιθεωρηταὶ ἔχουν δικαίωμα νὰ ζητήσουν διῶρων γίνουν μετρήσεις τοῦ πάχους τῶν ἔλασμάτων του πλοίου κατὰ τὴν ἐπιθεωρήσιν πρὸς παραχώρησιν παρατάσεως τῆς κλάσεως (year of grace).

β) Καθίσταται ὑποχρεωτικὴ ἡ ἐπιθεωρητικὴ τῶν κυτωτῶν καὶ τῶν ὑποφραγμάτων (κουραδόρων) τῶν πλοίων, ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὰς μεταφορὰς ἔηρῶν χύδην φορτίων, ἀνὰ πάσαν ἔτησίσταις ἐπιθεωρήσιν, μετὰ τὴν εἰδικὴν ἐπιθεωρήσιν υπ' ἀριθμὸν 3.

γ) Διὰ τὰ αὐτὰ ὡς ἄνω πλοῖα καὶ κατά τὴν δευτέραν υπ' ἀριθμὸν 1 εἰδικὴν ἐπιθεωρητικὴν γίνεται ὑποχρεωτικῶς μέτρησις τοῦ πάχους του πλοίου, τῶν καταστρώμάτων καὶ οἰλωνήστοτε ἄλλων μερῶν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, περὶ τῆς συντηρησεως τῶν δόπιων ὑπάρχοντων ἀμφιβολίας.

Ἄξιοσημείωτον είναι, ὅτι τὰ μεγαλύτερα πλοία τοῦ κόσμου ἔχουν τὴν κατατάξιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογάμονος οὐδεὶλαται καὶ ἡ πρὸ ἐνὸς ἔτους γενομένη εἰς τὸν Λονδίνον ἀναθεώρησις τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως τοῦ 1930. Αἱ κυριώτεραι διαφοραὶ μεταξὺ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1966 καὶ τῆς παλαιᾶς τοιαύτης, ἔχουν ὡς κάτωθι:

1. Τὸ παραχωρούμενον εἰς ἔκαστον πλοῖον υψος ἔξαλλων, είναι τὸ προκύπτον ἐκ τοῦ σχετικοῦ διὰ τὸ πλοίον αὐτὸν ὑπό πλοιογισμοῦ, διορθώμενον διὰ τὸν συντελεστὴν ἐκτοπίσματος, τὸν λόγον μῆκους πρὸς δάθος πλοίου, τὰς ἀποδεκτὰς ὑπερκατασκευάς, τὴν σι-

μότητα τού καταστρώματος κλπ., ώς αι διατάξεις τής συμβάσεως «καθορίζουν. Αι διορθώσεις είναι αι αύται με τάς της παλαιάς συμβάσεως.

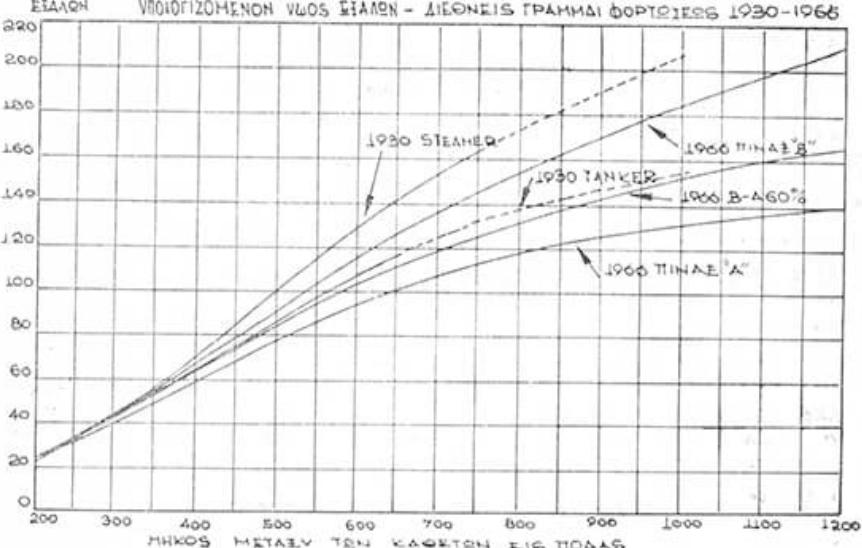
2. Η διαφορά μεταξύ τού ύψους έξαλων τής παλαιάς και τής νέας συμβάσεως θα είναι περίπου ή αύτή ώς η διαφορά μεταξύ ύψων έξαλων παραχωρουμένου και έκ τού υπολογισμού προκύπτοντος διά δοθεν πλοίον.

3. Τά ύψη έξαλων δι' «άτμοπλοιο» τής συμβάσεως τού 1930, ισχύουν διά τά πλείστα τών πλοίων ξηρού φορτίου, μὲ μικροδιαφοράς διά τά χαλύβδινα καλύμματα στομίων κυτών.

4. Τά ύψη έξαλων διά «δεξαμενόπλοιοιας» τής συμβάσεως τού 1930 έφαρμόζονται τόσον διά τά δεξαμενόπλοιοι, δσον και διά τά «ειδικού τύπου» φορτηγά ξηρού φορτίου — κυρίως μεταλλοφόρα — τά όποια κατ' άναγκην παρέχουν τήν αύτην με τά δεξαμενόπλοιας άσφαλειαν εις τήν θάλασσαν.

5. Τά ύψη έξαλων «Α» τής συμβάσεως 1966, έφαρμόζονται επί δεξαμενοπλοίων και επί φορτηγών ξηρού φορτίου πού έχουν διαίρεσιν κατακλύσεως 2 διαμερισμάτων, πλήν τού μηχανοστασίου.

ΥΛΟΣ ΕΙΔΩΝ ΥΠΟΙΓΩΖΗΜΕΝΟΝ ΥΛΟΣ ΕΙΔΩΝ - ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΜΜΑΤΟΦΟΡΤΙΩΝ 1930-1966



Η ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Η νέα περί γραμμής φορτώσεως τών πλοίων διεθνής σύμβασης τού 1966 θέτει, ώς γνωστόν, επί έπιστημονικώτερας δάσεως τό θέμα τού προσδιορισμού τού ύψους έξαλων έκαστου σκάφους, διθέντος δτι άποδιέπει κατά τρόπον πληρέστερον εις τήν καθορισμόν τών στοιχείων κατακλύσεως τού υποστάντος ζημίαν πλοίου. 'Αλλ' έπειδη αι ακαμπτοι, κατ' άναγκην νομικήν, διατάξεις μιᾶς διεθνούς συμβάσεως δέν είναι εύκολον ν' αναθεωρηθεί, τό κείμενον τής συμβάσεως συνετάγη, ώς εις τάς περιπτώσεις αύτάς συμβαίνει, «ατά γενικὸν τρόπον, καθοριζόμενων γενικῶν ἀρχῶν και χωρὶς λεπτομερῶς

νά καθορίζωνται τά άναγκαιά στοιχεῖα. Ής και έκ τών προηγηθεισών τής υπογραφής τής συμβάσεως συνζήτησεν προκύπτει, έπροτιμοσαν οι συντάκται αύτης νά καθορίσουν τάς έξασφαλιζούσας τήν άσφαλειαν τού πλοίου άπαιτήσεις, άφησαντες εις τήν Νηογνώμονας τόν καθορισμόν τών λεπτομερειών, διότι ένω ή άναθεωρησίς τής συμβάσεως δταιτεί έτη, οι κανονισμοί τών νηογνώμονων μεταβολλούνται κατ' έτος και, έπομένως, εύκολος είναι ή προσαρμογή των εις τάς έκαστοτε διαμορφουμένας συνθήκας.

'Επειδή, θμως, έν είναι τό κείμενον τής συμβάσεως και ένιασι έπειθαλλετο νά είναι οι εις τήν έφαρμογή αύτης άποδιέποντες

Κανονισμοί τών Νηογνώμονων, συνήθων ούτοι πέρυσιν εις «Οσλο, σπως έναρμονίσουν άπο κοινού τάς διατάξεις των και καθώρισαν τάς ένας διαμερισμάτος, πλήν τού μηχανοστασίου.

7. Πλοία έχοντα μηκός μεταξύ τών καθέτων μεγαλύτερον τών 738 ποδών, πρέπει νά δύνανται νά άνθεξουν εις πλήρη κατάκλυσιν τού μηχανοστασίου και δικαιούνται νά έπιλεξουν έναν άνωτέρω ύψων έξαλων, τών 5 ή 6.

8. Ο πίναξ τέλως «Β — A60%» τής συμβάσεως

τού 1966, έφαρμόζεται επί παντός άλλου πλοίου, πλήν τών άνωτέρω, άνευ προϋποθέσεων ώς πρός τήν ύποδιαίρεσιν κατακλύσεως.

Πρός δόηγίαν τών έκ τών άναγκωντών μας ένδιαφέρομένων, παρέχονται κατωτέρω εις γραφικήν κατασκευήν τά ύψη έξαλων τής συμβάσεως τού 1966 διά διαφόρους κατηγορίας πλοίων, έν συγκρίσει πρός τά τής τού 1930. Άριστερά τού πίνακος άναφέρεται τό εις ίντσας ύψος έξαλων, κάπωθεν δέ τό εις πόδας μηκός τού πλοίου μεταξύ τών καθέτων.

Πρός δόηγίαν τών έκ τών άναγκωντών μας ένδιαφέρομένων, παρέχονται κατωτέρω εις γραφικήν κατασκευήν τά ύψη έξαλων τής συμβάσεως τού 1966 διά διαφόρους κατηγορίας πλοίων, έν συγκρίσει πρός τά τής τού 1930. Άριστερά τού πίνακος άναφέρεται τό εις ίντσας ύψος έξαλων, κάπωθεν δέ τό εις πόδας μηκός τού πλοίου μεταξύ τών καθέτων.

Λίαν χρήσιμος θα είναι και διά τά πλοϊα και διά τά κρατικάς ύπηρεσίας ό καθορισμός συγκεκριμένων διατάξεων επί τών άνωτέρω στοιχείων, σημαντικώς θα διευκολυνθείν οι ένδιαφέρομενοι και χάριτες οφείλονται εις τήν Νηογνώμονας. Ή στήλη θμως αύτη, δέν νομίζει ότι θα έξηντλείτο τό θέμα αν δέν άνεφερε έν έξοργιστικόν γεγονός: Τόσον κατά τήν περισινήν σύνοδον τών Νηογνώμονων και τών καθορισμόν τής συνθήσεως τής διάδοσης έργασίας, δσον και κατά τήν πράσκλησην ή όποιας άπημύνθη πρός τήν Νηογνώμονας διά τήν προσεχή σύνοδον και πρός τάς διαφόρους κρατικάς ύπηρεσίας διά νά έκφρασουν τάς άποφεις των, ή γνοή ή παντελώς έλληνικός Νηογνώμων. Μικρά πιθανώς νά είναι ή δραστηριότης του. 'Αλλ' άνηκε εις χώρων με μεγάλη Ναυτιλίαν, έν τής όποιας σημαντικά ποσά κερδίζουν οι μεγάλοι ένοι Νηογνώμονες. Και,



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
HEMPELS

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ”Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, HELENIC LINES LIMITED

Εύχαριστως άναγγέλλομεν τήν έναρξιν νέας Τακτικής Γραμμής έκ Τεργέστης και Πειραιώς διά Μομβάσαν, Δαρεσαλάμ, Βέιραν, Λορέντσο Μάρκες, Ντώρμπαν και τάναπαλιν.

Δεχόμεθα έπιβάτας και έμπορεύματα
Διά πληροφορίας : Μέγαρον ΕΛ - ΠΑ — Ακτή Μιαούλη 3
Τηλέφωνον : 471.541 (5 γραμματί)

έπι τέλους, περί συναδέλφου των πρόκειται, έστω καὶ μικροῦ.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η δύναμις τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας κατά τὴν Ἰην' Ιανουαρίου 1967, κατὰ τὴν στατιστικήν τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως τῶν Η.Π.Α., ἥτιμει 17.350 ἐμπορικὸς πλοῖος, διλικῆς χωρητικότητος 148.000.000 κόρων καὶ χωρητικότητος 215.000.000 τόνων d.w. Ἐξ αὐτῶν 2.185 πλοῖα, διλικῆς χωρητικότητος 24.800.000 κόρων καὶ χωρητικότητος 37.300.000 τόνων d.w. εἰναι μπάλκ κάρριερς. 3.600 πλοῖα διλικῆς χωρητικότητος 60.000.000 κόρων καὶ χωρητικότητος 92.000.000 τόνων d.w. εἰναι δεξιαμενόπλοια. 10.700 πλοῖα, διλικῆς χωρητικότητος 58.000.000 κόρων καὶ χωρητικότητος 81.000.000 τόνων d.w. εἰναι φορτηγὰ ἔχοντα φορτίου καὶ τέλος, 875 πλοῖα, διλικῆς χωρητικότητος 5.200.000 κόρων καὶ χωρητικότητος 4.700.000 τόνων d.w. εἰναι φορτηγὰ μὲ 12 ἐπιβάτας λάινερς. Δέν περιλαμβάνει ἡ στατιστικὴ τὸν ἐν παροπλισμῷ ἀμέρικαν τὸν φορτηγῶν καὶ τὰ καθαρῶς ἐπιβατηγὰ πλοῖα. Περιλαμβάνει, ἐπίσης, μόνον τὰ πλοῖα ποὺ εἶναι 1.000 κόρων διλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω. Οἱ ἀριθμοὶ ποὺ παρέχονται εἰναι στρογγυλεύμενοι διὰ τὸ ἑξαφόριον μέρος τῶν, μὲ προσέγγισιν 99.000 κόρων ἡ τόνων, ἀντιστοίχως.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ Β. & W.

Ἡ ἑταῖρος ἔκθεσις ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τοῦ μεγάλου ναυπηγικοῦ σίκου καὶ κατασκευαστῶν δηζελομηχανῶν Burmeister & Wain — ἔκθεσις καλλιεργητοῦ — περιέχει, ὡς πάντοτε, λίγα ἀνδικέροντα καὶ τὸ εὐρύτερον ναυτικὸν κοινὸν ομιλεῖ.

Ἡ περιττέρω ἁγκατάλειψις τῶν ναυπηγησιῶν, λόγῳ τοῦ δέρυτον συναγωνισμοῦ καὶ τῶν παρεμένων εἰς τὰ κατὰ κχώρας ναυπηγεῖλαν ἐπιχορηγήσεων, εἶναι ἡ πρώτη ἐντυπωτικὴ πληροφορία, προκειμένου περὶ ναυπηγείου μηχανῶν παραγωγικῆς δυνατότητος καὶ μακρᾶς παραδόσεως. Προς ἄλλας σιδηρᾶς κατασκευᾶς τρέπεται ἡδη τὸ παραγωγὴν τῶν ἐργοστασίων B. & W.

Εἰς τὴν κατασκευὴν, δημοσ., τῶν γνωστῶν παγκοσμίων δηζελομηχανῶν, ἡ ἑταῖρος Burmeister & Wain ἔνεφαντες ἀξιοσημείωτον πρόσθον, κατακτήσεις τεχνικᾶς ἀναμφισθῆτηος. Οὕτω, ἡ εἰς ἐποδηναμένην παραγωγὴν μηχανῶν ἐντὸς τῶν 1963—66 ἔσχησεν αὐξήσιν κατὰ 97%, μεταξὺ δὲ τῶν ἐτῶν 1956 — 66 σχεδὸν ἑταῖρισάσῃ. Τὸ 1966 κατεκενάσθησαν μηχαναὶ 2,57 ἑκατομ. ἵππων, ρεκόρ ἀνευ προγονούμενου. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 αἱ παραγγελίαι μηχανῶν μικρῶν καὶ μεγάλων διαμετρήσιτος ἀνήρχετο εἰς 4,5 ἑκατομ., ἵππους, παρὰ τὸν δέρυτον συναγωνισμὸν.

Ἰδιαίτερως ὑπογραμμίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων, ἡ ἑπτευχήθεια πρόδοσης διὰ τῶν νέων μηχανῶν K81E διχρόνων, ὑψηλοτέρης ἡ περιφορτίσεως, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 840 χιλιοστομέτρων, αἴτινες μὲ 12 κυλίνδρους ἀναπτύσσουσαν δύναμιν 28.100 ἵππων. Ἐν τωτῷ, δημοσ., ἐπετεύχθη καὶ μείωσις τοῦ δέρυου, διστάνση τῆς καταστῆ εἰς τὸ τέλος δυνατῆ ἡ κατασκευὴ μηχανῆς ἰσχυροτέρας, μὲ διλιγντέρους κυλίνδρους, μικροτέρων διαστάσεων, αὐλήσισεως, συνεπῆς, καὶ τῆς εἰς d.w. χωρητικότητος τοῦ σκάφους.

Ἡδη ἑσχεδιάσθη μηχανὴ μὲ διάμετρον κυλίνδρων 980 χιλιοστομέτρων (K98F) καὶ ἡ κατασκευὴ τῆς ἡρχίας τὸ παρελθόν ἔτος, διὰ νὰ χρησιμεύῃ ὡς πρωταρθρίου σύστημα μεγάλων σκαφῶν, τάνκερς κυρίως (Τιδινῖδροι ἀποδόσεως 25.000 ἵππων ἐν ὑπηρεσίᾳ τακτικῇ) τῶν 160 χιλ. τόνων. Καὶ μηχανὴ 12κυλίνδρος μὲ τὴν αὐτὴν κατά κύλινδρον ἀπόδοσιν, ὡς ἡ ἀνωτέρω, ὡς ἔχη μῆκος μεγαλύτερον κατὰ 4 μόλις μέτρων.

Ἡ δηζελομηχανὴ, δηλαδὴ, εἰσίθλησε πλέον εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀποστροβίλων, τοὺς διποίους καὶ τείνεις νὰ ἔκτοπισῃ, ὡς πρωταρθρίου σύστημα τῶν μεγάλων δεξιαμενοπλοίων.

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 'Εργατοδίκης κ. Σ. ΒΑΛΛΑΣ

ΑΡΙΘ. 862

• Καθυστερουμένη μισθοδοσία δραπετεύσαντος ναυτικοῦ.— Παράνομος ἡ κατὰ τὸ ἄρθρ. 18 παρ. 2 τοῦ Ποιν. & Πειθαρχ. Κώδικος E.N.— Παρακατάθετις εἰς τὴν Λιμενικὴν Ἀρχὴν, συνεπέια καταργήσεως τοῦ ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 473 ἀρ. 2 τοῦ Ποιν. Κώδικος.

'Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, βάσιν μὲν ἔχουσα τὴν ἐν αὐτῇ ἀναφερομένην σύμβασιν ναυτολογίσεως διαρκέσασαν ἀπὸ 21-1-1966 ἕως 13-7-1966, αἴτημα δὲ τὴν καταδίλην τοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς εἰς δραχμάς ισαξίου 98-0-0 λιρῶν Ἀγγλίας περιλαμβάνοντος τὸ ἀνεξόδιτον εἰσέτι μέρος τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος τοῦ διαστήματος τῆς ὑπηρεσίας τοῦ μετά τοῦ νομίμου τόκου ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς ταύτης μέχρις ἐξοφλήσεως, εἶναι νόμων βάσιμος, ὡς ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 53, 60 καὶ 64 τοῦ διά τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ Νόμου 3816/1958 κυρωθέντος Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Ἐπειδὴ ἡ τῶν ἐκατέρωθεν προσαχθέντων ἐγγράφων, τῶν διά τῶν προτάσεων τῶν διαβιβομένων καὶ τοῖς ταῦτα ἐγένει συζητήσεως ἐδεικνύθησαν ὡς ἀληθῆ τὰ ἔχεις: Κατόπιν σχετικῆς συμφωνίας γενομένης ἐν Πειραιεῖ τῇ 22-1-1966, ὁ ἐνάγων ἐναυτολογίθημεν εἰς Λουδίνων ἀπὸ τῆς 26-1-1966 διὰ ἔντος ὡς δονῆς θαλαμηπόλου ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τὸ σηματοφορίαν τῆς ἀγωγῆς περιβρομῆς πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐταῖρίας, χωρητικότητος τούτου ἀνά τῶν 4500 τόνων φορτίου, ἀντὶ συμπεφωνημένου μηνιαίου μισθοῦ 28-00-0 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ὑπὸ τοὺς λοιποὺς δρους τῆς ισχυρότητος συλλογικῆς συμβάσεως, εἰργάσθη δὲ ἐν αὐτῷ ἔκτοτε μέχρι τῆς 15-8-1966 (ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκ τοῦ παραδρομῆς ἀναγράφεται 13-7-1966), διότι ἐδραπετεύετον ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Καναδᾶ καὶ ἔκτοτε ἐλύθη ἡ σύμβασις αὐτῆς.

Πράγματι κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς δραπετεύσεως τοῦ ἐνάγοντος παρέμεινεν ἀνεξόδητον τὸ ἔξ 98-0-0 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ὑπὸ τοὺς λοιποὺς δρους τῆς ισχυρότητος συλλογικῆς συμβάσεως, εἰργάσθη δὲ ἐν αὐτῷ ἔκτοτε μέχρι τῆς 15-8-1966 (ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκ τοῦ παραδρομῆς ἀναγράφεται 13-7-1966), διότι ἐδραπετεύετον ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Καναδᾶ καὶ ἔκτοτε ἐλύθη ἡ σύμβασις αὐτῆς.

Πράγματι κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς δραπετεύσεως τοῦ ἐνάγοντος παρέμεινεν ἀνεξόδητον τὸν τὸ ἔξ 98-0-0 λιρῶν Ἀγγλίας ὑπόλοιπον τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν αὐτοῦ, ὅπερ ποσδὸν δὲ πλοίαρχος παρακατέθεσεν εἰς τὸν τὸν διάδοχον τοῦ πλοίου τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Λιμενικὴν Ἀρχήν.

'Ἡ ἀπόφασις ἔχουσα ὑπὲν τὸ ἄρθρ. 473 ἀρ. 48 τοῦ Ποιν. Κώδικος, δι' οὐ καταργούνται τὰ ἄρθρα 13—25 τοῦ ΠΚΠ.

ΚΕΝ ἐδέχθη τὴν κατάργησίν των, παρασυρθεῖσας ἀπὸ 13-7-1966.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλευταί τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού.

Τὸ περίεργον εἶναι ὅτι ἐνῷ δέξιον τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ Καναδού κατέτελεται τὸν τέλος τοῦ πλοίου τοῦ

OUZO "SANS RIVAL", ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΓΗΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ
ΤΗΣ Α.Μ. ΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α'

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΠΡΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

MONTREAL

International Bonded Stores Inc.
P.O.B. 130
LA PRAIRIE

NEW YORK

Barton Distilling Co.
200 South Michigan Av.
CHICAGO, Ill. 60604

WILMINGTON

Jakes' Ship Chandlers
233 King Street

BALTIMORE

Connor Trading Co.
33, South Gay Street
BALTIMORE 3. MD.

COLON, Panama

Cyrca S.A.
Apartado 976

MONTEVIDEO

General Stores S.A.
Colon 1501

SINGAPORE

Straits Marine Co. Ltd.
Chartered Bank Chambers
P.O.B. 2148

GIBRALTAR

Saccone & Speed

DUTY FREE



LONDON

Rachovides Bros. & Co. Ltd.
154, Bishopsgate
LONDON E.C. 2

ANTWERP

Avimar S.A.
39, Frankrijklei St.

AMSTERDAM

M. N. Fiorentinos
Amsterdamseweg 386
Amstelveen

ROTTERDAM

Atlas & Economic Shipstores
P.O.B. 1370

HAMBURG

"TUXEDO"
Spaldingstrasse 110
2 HAMBURG I

BREMEN

"TUXEDO"

GENOA
A. FOTIADIS
Via del Campo N. 13 - 10

MALTA

Capt. Caruana
12, Kingsway
VALETTA

Head - Office: Piraeus - Greece — P. O. Box : 131



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Τα πρακτορειακά δικαιώματα διά τους λιμένας της Διώρυγος Σουέζ ζητεί νά αύξηση ή Διοίκησή της. Σχετικόν πίνακα υπέβαλε πρός το Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητήριον, ζητούσα την συγκατάθεσή του. 'Η τελευταία έπιβληθείσα αύξησης κατά 100% των δικαιωμάτων χρονολογείται από τον 1962 και ή Διοίκησης της Διώρυγος κρίνει ήδη πρόσφορον και δικαιολογημένην την αίτησην της περαιτέρω αύξησης.

Συγκεκριμένας προτείνεται:

1) 'Η καταβολή κατά 50% μειωμένων δικαιωμάτων διά τα σκάφη κάτω των 1.000 τόν. (προηγουμένη πρόσβλεψης κάτω των 2.000).

2) 'Εργασία νυκτός: 'Από λίρας Αιγύπτου 6,23 αύξησης εις 10 δι' δλα τα σκάφη.

3) Να υπάρχει μένα σκάφη: Προστασία συμφέροντων πλοιοκτήτων λίραι Αιγ. 10, δι' δλα τα σκάφη. ("Οχι διά τα διαπλέοντα μόνον την Διώρυγα σκάφη").

4) Λιμένες Έρυθράς: Λίραι Αιγ. 100 κατά λιμένα.

5) Έπιβατη γά πλοιά: Πρόσθετον δικαιώματα λίραι Αιγ. 20 διά σκάφη μέχρι 15 χιλ. τόν. Διά τα άνω λίραι Αιγ. 50.

6) Τάνκερς: "Άνω των 40 χιλ. τόν. πρόσθετον δικαιώματα λίρ. Αιγ. 10 διά κάθε λιμένα. ("Οχι διά τα τράνκιτο διαπλέοντα).

7) Τάνκερς έκφορτώνοντα η παραλαμβάνοντα φορτίον: 'Έχαν κάτω των 40 χιλ. τόν. πρόσθετον δικαιώματα λίρ. Αιγ. 20 διά δύο λιμένας. 'Έχαν 40 χιλ. τόν. ή άνω τό πρόσθετον καθορίζεται λίρ. Αιγ. 30 διά δύο λιμένας.

8) Πρακτόρευσης είσαγομένου φορτίου: Δύο σελ. κατά τόν. (ώς το εισπραττόμενον και εις λοιπούς αίγυπτιακούς λιμένας).

9) Έπιθεωρηταί. Πόρτ Σαΐδ και Σουέζ: Λίρ. Αιγ. 2 διά κάθε φυλακήν 8 ώρων ήμέρας και λίρ. Αιγ. 2,5 διά φυλακήν νυκτός.

'Ατάσκα & 'Ανταμπίγια: Λίρ. Αιγ. 2 δι' οκτάρων φυλακήν ήμέρας. Λίρ. Αιγ. 3,5 οκτάρων νυκτός.

'Ενδιάμεσοι λιμένες Διώρυγας: Λίρ. Αιγ. 2 (φυλακή ήμέρας). Λίραι Αιγ. 3,5 (φυλακή νυκτός).

Έτσι οι αύξησης πήθελον γίνει δεκταί, ή Διοίκησης της Διώρυγος ύπόσχεται νά μη αύξηση το φορτοεκφορτικά εις τους λιμένας της έπι τον μίαν τούλαχιστον διετίου.

Το Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητήριον έχει της γνώμην έπι των άνωτέρω προτάσεων κατά χώρας έφοπλιστικών όργανων. Ή αποδοχή των προβλέπεται.

ΤΟ ΒΑΘΟΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΥ

Κατά τόν Ηράδερον τής διοικούσης της Διώρυγας την Σουέζ έπιτροπής, έντος έδδομάδων τα πλούτα με διθύρα μέχρι 39 ποδῶν θά δύνανται: άνετας νά νικητέσσονται.

Νέον σχέδιον προβλέπει: τήν έκδάλυνσιν της Διώρυγος εις 41 πόδας. 'Ηράδερον ήδη έκτελεύμενον. Ηράδερον τό 1968 το διθύρα μέχρι 39 ποδῶν, ώστα νά διαπλέουν τήν Διώρυγα ράφτες σκάφη 180.000 τόν. και έμφρατα μιέγις 110.000 τόνων.

ΔΑΝΙΑ

ΕΠΑΧΘΗΣ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

«Πρέπει, δυστυχώς, νά άναγνωρίσωμεν, διτή ή ναυπιλοίσα ύπό δανικήν σημαίαν είναι έκ των πλέον έπαχθών τού κόσμου», έδήλωσε προσφάτως ένώπιον τής γενικής συνελεύσεως των μετόχων, δι πρόεδρος του διοικητικού συμβούλιου τού έφοπλιστικού σίκου «Προγκρέ». «Ούτω», προσέθεσε, «διά τό σύνολον τού στόλου τούτου αι δαπάναι διά τα πληρώματα αντιπροσωπεύουν τά 67% δλων των δαπανών έκμεταλλεύσεως, πράγμα διόρη σημαίνει, διότι οιαδήποτε μιθολογική αύξησης μειώνει συμμέτρως τά κέρδη έκμεταλλεύσεως. Διά τόν λόγον δέ τούτον, ή έταιρία μετά λύπης της θά διαμοράστη έφέτος μειωμένον μέρισμα έξ 6% έναντι 15% τής παρελθούσης χρήσεως.

Περαιτέρω ύπέμενην, διτή άπό τον 1960 αι δαπάναι έκμεταλλεύσεως ήδη θά διαμοράστη άμετάδητα.

Τά κέρδη έκμεταλλεύσεως της χρήσεως περιωρισθήσαν εις 1,55 έκατομμύρια κορωνών,

έναντι 5,9 έκατομμυρίων κατά τήν προηγουμένην χρήσην. Τούτο δὲν έπετρεψε πρόσβλεψην άποθεματικού τίνος διά τάς ταξινομήσεις, ούτε δι' αδαρίας και υπεχέρωσε τόν έφοπλισμάδων νά περιορίσῃ τάς άποσθέσεις εις τό ποσόν τού 1,1 έκατομμυρίου κορωνών.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατά μίαν στατιστικήν δημοσιευθεῖσαν υπό τής 'Ομοσπονδιακής Τραπέζης, αι έκ των πλοίων είσπράξεις εις έναν συνάλλαγμα τού γερμανικού έμπορικου στόλου, άνηλθον κατά τό 1966 εις τό ποσόν ρεκόρ τών 2.763 έκατομμυρίων μάρκων, έναντι 2.607 έκατομμυρίων μάρκων τό 1965 και 2.387 έκατομμυρίων μάρκων τό 1964, ήτοι έσημειώθη αύξησης κατά 9,2% μεταξύ τών έτων 1965 και 1966, θειλομένη κυρίως εις τήν ηδημένην συμμετοχήν τού έμπορικου στόλου τής 'Ομοσπονδιακής Γερμανίας εις τάς μεταφορας ένων χωρών. Οι άριθμοι ούτοι δὲν περιλαμβάνουν τάς εις μάρκα είσπράξεις τού γερμανικού στόλου.

Έξ αλλου, αι δαπάναι ηδημήσαν έλαφρως άνελθούσαι εις 3.325 έκατομμύρια μάρκα, έναντι 3.295 έκατομμ. μάρκων τό 1965 και 3.324 έκατομμ. μάρκων τό 1964. «Οσον άφορά τάς δαπάναις εις συνάλλαγμα διά τάς γερμανικάς μεταφοράς έμπορευμάτων διά ένων πλοίων, μικρά έσημειώθη αύξησης, θειλομένη εις τήν μειώσιν τών είσαγωγών έξ υπερποντίνων χωρών, ως έπισης και εις έλαφρά τινα πτώσιν τών τιμών τών ναυών. 'Αντιθέτως, αι δαπάναι τών Γερμανών πλοιοκτητών εις ένους λιμένας ηδημήσαν.

Τό έλλειμμα τού ισοζυγίου θαλασσίων μεταφορών έμειώθη εις 562 έκατομμ. μάρκα, έναντι 688 έκατομμ. μάρκων τό 1965 και 937 έκατομμ. μάρκων τό 1964.

Οσον άφορά τά λιμενικά έσοδα, αι είσπράξεις τών γερμανικών λιμένων άνηλθον εις 757 έκατομμ. μάρκα, έναντι 683 έκατομ. τό 1965, ένω αι δαπάναι τών γερμανικών πλοίων εις ένους λιμένας άνηλθον εις 1.458 έκατομμύρια μάρκων, έναντι 1.310 έκατομμύριων μάρκων, εις τρόπον ώστε τό έλλειμμα έκ τών λιμένων νά αύξηθη εις 701 έκατομμύρια μάρκων, έναντι 627 έκατομμ. μάρκων.

ΗΝΩΜ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ ΜΕ ΤΑΣ "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ,,

Η 'Ομοσπονδιακή Ναυτική 'Επιτροπή τών 'Ην. Πολιτειών έχασε τήν ένωπιον τού δικαστηρίου δίκην, καθ' ήν έμήνυσε μίαν δρεπανικήν και μίαν ίνδικήν ναυτικάς έταιρίας έπι περιφρονήσει τού δικαστηρίου. Κατηγγγέλθησαν αι έν λόγω έταιρίαι, υποστηρίζομεναι παρά τών κυβερνήσεών των, διτή ήρ-

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors

I. A. T. A. Agents



30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

νήθησαν νά προσαγάγουν εις τὴν Ὀμοσπονδιακὴν Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν πρὸς ἔξετασιν ἔγγραφα ἐμπορικοῦ περιεχομένου, ἀποκαλύπτοντα τοὺς εἰσπραχθέντας ἀπὸ τὸ πλοῖον των ναυλῶν καὶ ἀκόμη τὰ ἀποκομισθέντα κέρδη.

Ἡ Ὀμοσπονδιακὴ Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ ἐνήργησε δάσει τῶν τροποποιήσεων εἰς τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ ναυτιλίας τοῦ 1916, δι' ὃν ἡ Ἐπιτροπὴ ἔξουσιοθετεῖται δῆτας ἐπιβάλλει εἰς ὅλας τὰς μετὰ τῶν Η.Π.Α. ἐργαζομένας ναυτικὰς ἑταῖριας τὴν ὑποχρέωσιν νά δικαιολογοῦν τὰς τιμᾶς τῶν εἰσπραττομένων ναυλῶν, προσάγουσαι πρὸς τοῦτο ἴδιωτικὰ καὶ ἐμπορικὰ ἀποδεικτικὰ ἔγγραφα. Ἡ Ὀμοσπονδιακὴ Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ προσεπάθησεν ἐπὶ ἔτη ἔκτοτε νά ἐπιβάλῃ τὸν κανονισμὸν τοῦτον, παρὸ τὰς ἀντιρρήσεις τῶν ἔξινα ἑταῖρῶν καὶ τῶν κυβερνήσεων, αἱ ὅποιαι ἔκριναν διτὶ ὁ νόμος τῶν Ἡν. Πολιτειῶν παρεβίᾳζε ἐθνικὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα.

Ως τελευταία ἔξελιξις τῆς ὑποθέσεως ὑπῆρξε τὸ γεγονός διτὶ διαμερισματικὸν δικαστήριον τῶν Ἡν. Πολιτειῶν ἡρήθη νά θεωρήσῃ ἔξινας ἑταῖριας ὡς περιφρονούσας τὸν νόμον, ἐπειδὴ ἡρήθησαν νά προσαγάγουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὰ αἰτηθέντα ἔγγραφα. Ἡ ἡττα ὑπῆρξεν ἀπροσδόκητος διὰ τὴν Ἐπιτροπὴν. Διερωτῶνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὶ αὐτὴ καὶ οἱ διποιθενεὶς αὐτῆς κινούμενοι θά πράξουν.

Ἐκπρόσωπος τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐτόνισε πρὸ ἡμέρων, διτὶ τὰ νέα εἶναι ἐνθαρρυντικά, ἀλλὰ δὲν εἶναι δυνατὸν νά γίνουν λεπτομερῆ σχόλια μέχρις διτὶ τὸν ὑπάρξουν πλήρεις πληροφορίας.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ὑπουργεῖον Ἐμπορίου ἐτόνισεν διτὶ ἡ Μεγ. Βρετανία ἔχει νόμον διτὶς ἀπαγορεύει εἰς πάσαν βρετανικὴν ἑταῖριν νά παρέχῃ πληροφορίας ζητουμένας παρὰ τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς.

Ἡ ἀπόδικον τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαστήριον ἐστηρίχθη εἰς τὸ διτὶ Ὀμοσπονδιακὴ Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ οὐδεμίας ἔχει δικαιοδοσίαν ἐπὶ ἔξινα ἑταῖρειν, τὴν ὅποιαν ἀξιοῖ διτὶ ἔχει δυνάμει τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου ὡς διτὶς ἐτροποιήθη. Τὸ δικαστήριον παρέδεχθη διτὶ δὲν ἔχει αὐτὴ δικαιοδοσίαν, διότι αἱ ἔξινα ἑταῖρια ὑπάγονται εἰς νόμους ὑπερποντίου κράτους, αἱ ὅποιαι εἶναι ἐπικρατέστεροι τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἀμερικανικοῦ νόμου.

Εἰς ἐν στάδιον τῆς διενέξεως αἱ βρετανικαὶ ἑταῖραι ἔφερον τὴν ἀντιδίκιαν τῶν ἐνώπιον τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ ἔχασαν. Ἡ νέα ἀπόφασις ἔξε-

δόθη ὑπὸ κατωτέρου δικαστηρίου, καὶ κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἐμπειρογνώμων, ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου τούτου εἶναι ἐπικρατεστέρα πασῶν τῶν λοιπῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον παρεδέχθη ἐν πολλοῖς τὰς ἀπόψεις τῶν ἔξινων κυβερνήσεων καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, διότι ἄλλως θα εὑρίσκονται αὐτοὶ εἰς μειονεκτικὴν θέσιν καὶ θά ἥσαν ὑποχρεωμέναι νά υπάκουουσιν εἰς συγκρουμένους νόμους. Καὶ ἐπρεπεν ἀσφαλῶς νά παρέλθῃ χρόνος διὰ νά ἀναγνωρισθῇ τοῦτο.

ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τὴν δην Μαΐου ἐτέθη ἐν ἐφαρμογῇ ὁ νέος κανονισμὸς τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, δάσει τοῦ νόμου περὶ ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, τοῦ ψηφισθέντος πέρυσι ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου. Ὁ νόμος ἐπιβάλλει τὴν ὑπόμνησιν τῶν κανόνων ἀσφαλείας τῶν πλοίων, εἰς ὅλας τὰς ἀγγελίας εἰς τὸν τύπον, τὸ ραδιόφωνον, τὴν τηλεόρασιν καὶ εἰς πάνα ἐν γένει διαφημιστικὸν ἐντυπον περὶ θαλασσῶν ταξιδίων. Πάντως, τὰ ἐντυπα καὶ τὰ ὑπάρχοντα σχετικὰ ἔγγραφα δύνανται νά χρησιμοποιήθων μέχρι τῆς 31ης Ἰανουαρίου 1968. Τὰ πρόστιμα εἰς περίπτωσιν παραβάσεως δύνανται νά φθάσουν τὰς 10.000 δολαρίων, σὺν 500 δολαρίᾳ ἐφ' ἕκαστου παλιθέντος εἰσιτηρίου.

Οἱ κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἀμερικανικῶν ἀλλὰ καὶ ἔξινων ἐπιβατηγῶν, χωρητικότητος τούλαχιστον 100 τόνων γκρός καὶ διὰ τοὺς πέραν τῶν 50 ἐπιβάτας, ἀκόμη καὶ διὰ τὸ πλοίον δὲν προσεγγίζει εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ὑπὸ τὸν ὅρον δημοσίευσις ἔγενετο εἰς Ἡν. Πολιτείας. Οὕτω, δέσσον νά ἀναφέρεται ἀν τὸ πλοίον ἔχη συμμορφωθῆ πρὸ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας, ἡ καὶ ἀν δὲν πληροῖ τοὺς προβλεπόμενούς κανόνας ἀσφαλείας ὑπὸ τὸν διεθνούς συμβάσεως.

Ἄλλαι τινὲς ἔνδειξεις ἀπαιτοῦνται ἐπίσης, ἀφορῶνται εἰς τὴν φύσιν τῶν ὑλικῶν, πυριμάχων ἢ μῆ, εἰς τὸ σύστημα τῆς αὐτομάτου κατασβέσεως τῶν πυρκαϊῶν, τὸ σύστημα διαφραγμάτων καὶ, ἀπὸ τῆς 28ης Νοεμβρίου 1968, τὸ ἀν τὸ σκάφος ἔχη συμμορφωθῆ ὅ διχι πρὸ τὰς τροποποιήσεως τοῦ 1966 τῆς συμβάσεως περὶ προστασίας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἀπεφασισθήσαν, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν, ἰδίᾳ μετὰ τὴν ἐκραγεῖσαν ἐπὶ τοῦ «Γιάρμουθ - Κάσλο» πυρκαϊάν. Εἰς τὴν πραγματικότητα δύως ταῦτα ἀνταποκρίνονται εἰς παλαιὰν ἀξίωσιν τῶν συνδικάτων, τὰ ὅποια ἀποβλέ-

πουν εἰς τὴν καταπόλεμησιν τῶν ἔνων πλοίων ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς κινητεως ταξιδίων ἀναψυχῆς. Σήμερον δὲ ἀμερικανικὸς ἐφοπλισμὸς δὲν εἰναι ὀλιγάτερον δυστρεπτημένος τῶν ἔνων διὰ τὰ ἀνωτέρω μέτρα. Ἐκτὸς τοῦ διτὶ ἡ ἀνακίνησις τῶν προβλημάτων ἀσφαλείας ὑπὸ τὴν μίαν ἡ τὴν ἀλλην διαφημίση, δὲν ἀποτελεῖ μέσον καλῆς διαφημίσεως, ὁ νέος κανονισμός, δρίζων ἀκόμη λεπτομερώς καὶ τὸ μέγεθος τῶν τυπογραφικῶν στοιχείων πρὸς χρησιμοποίησιν, εἰς τὰς ἀγγελίας — κατ' ἀνάγκην τὸ σχῆμα τοῦ ἐντύπου θά μεγαλώσῃ,— τείνει νά μειώσῃ παραπομπούς τῆς τοῦ ἀποδοτικότητας τοῦ κάθε δωλαρίου, τοῦ διαπανωμένου διὰ διαφήμισιν.

Καὶ τοῦτο δὲν θίγει μόνον τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ τὰ ταξιδιωτικά γραφεῖα, ἀτίνα πληρώνουν τὰ 80% τῶν ἀγγελίων πρὸς διαφήμισιν τῶν ταξιδίων ἀναψυχῆς. Ἡ «Ἀμερικανικὴ Ἐταιρία Ταξιδίων» ἀνήγγειλεν «πατεριφράστας» διτὶ, ἀν δὲν ἀναγνωρισθῇ διτὶ ἡ Ἀκτοφυλακὴ παρηρμήνευσε τὰς προθέσεις τοῦ Κογκρέσου, αὐτη θὰ παύσῃ δημοσιεύσας ἀγγελίας διὰ θαλάσσιας ταξιδίας ἀναψυχῆς, συγκεντρώνυται δράσιν τῆς ἐπὶ τοῦ ἀεροπορικοῦ τουρισμοῦ.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Αἱ δέκα τρεῖς ἐπιδοτούμεναι ἀμερικανικαὶ ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν ἐπρότειναν εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ἀμύνης σχέδιον ναυπηγήσεων εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ προτεινόμενου ἀπὸ τὸν κ. Μάκ Ναμάρα διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πρωτοτύπων πεταγωγικῶν σκαφῶν. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι προθυμούνται προσθυμούνται νὰ διαθέσουν μέρος τῆς χωρητικότητάς των εἰς περίπτωσιν ἐπειγούσης ἀνάγκης. Πέντε στάδια ἐπειγούσης ἀνάγκης προεβλέθησαν, μέχρι τῆς ὁριστικῆς καταστάσεως πολέμου. Τὰ πλοῖα θὰ ἐπιθετοῦν τὴν διάθεσιν τοῦ «Υπουργεῖου Ἀμύνης δάσει συμφωνῶν μεθ' ἐκάστης ἑταῖρίας. Θά ἐκαλώντο εἰς τὸ σύνολον τῶν διὰ μεταφοράς τμηματικῶν φορτίων.

Διὰ τὰ εἰς τὸ σύνολον τῶν ναυλωνόμενα πλοῖα διὰ μερησία ἀμοιβή θὰ καθορίζεται κατόπιν συμφωνίας δι'. ἔκαστον τύπου πλοίου ἐπὶ τῇ δάσει τῶν εἰσπράξεων ἢ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς. Ἐπὶ τῇ δάσει τῶν εἰσπράξεων ἡ ἡμερησία ἀμοιβή θὰ ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῶν συνήθων συέδων τοῦ πλοίου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων, κατὰ τὸν 25 προηγουμένους μῆνας. Ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ κόστους μεταφορᾶς, διὰ τὴν ἡμερησίαν ἀμοιβήν θὰ ὑπολογισθῇ ἡ τιμὴ εἰσοδήματος καθ' ἡμέραν, ἐπὶ πλέον δὲ τὸ ἀναγ-

MANILLA PHILIPPINES

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

«Adamson» (Phil) Inc.

Liner, Chartering and General Shipping Agents

Manager Director : ALEKOS ADAMOPOULOS

For your Agency in Philippines for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "ADAMSON,, (PHIL) INC.

540 T. M. Kalaw Str. or P. O. Box. 1606 – MANILA PHILIPPINES
Cables: ADAMOPOLOS – Telex: 742010I – Tel. 4-99-73



καίπον ποσόν διάτη νά έξασφαλισθή εισόδημα 9% έπει τού χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου, μετά την άφαίρεσην τών φόρων. Διάτη τα τηματικά φορτία, αι άμοιδαι θά ύπολογισθούν έπει τη δάστει τών έντιχυτινων και, εις περίπτωσιν υποτίμησεως, ναύλοι καλύπτοντες τάς δαπανάς κινήσεως τών πλοίων θά συνεφωνούντο.

Αι έταιριαί φέρεινον νά θέσουν εις την διάθεσιν τού 'Υπουργείου Αμύνης 20% της χωρητικότητός των διάτη πρότον σταδιού έπειγούσης ανάγκης, 25% διάτη δεύτερον, 33% διάτη τρίτον, 50% διάτη τέταρτον και 66% διάτη πέμπτον. Τά τιθέμενα ούτω εις την διάθεσιν τού 'Υπουργείου Αμύνης πλοία θά προστίθηση εις τὸν στόλον της ύπηρεσίας στρατιωτικῶν θαλασσών μεταφορῶν και εις τὸν έφεδρικὸν στόλον, δό όποιος θά έτιθετο έντη ύπηρεσία.

Τὸ σχέδιον τούτο φαίνεται διτης έγένετο εύμενώς άποδεκτὸν έκ μέρους τού 'Υπουργείου Αμύνης. 'Ο άντιναύαρχος διοικητῆς της ύπηρεσίας στρατιωτικῶν θαλασσών μεταφορῶν, έδήλωσε διτη σχέδιον άπετέλεσεν έποικοδομητικὴν πρότασιν, ητις θά έξητάζετο μετά προσοχῆς και θά έπετρεπε την άντιμετώπισην τῶν άναγκῶν τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν εις πλειστας τῶν περιπτώσεων.

Είναι άληθες διτη έντη τοιούτον σχέδιον θά έπελυε κατά κάποιον τρόπον τὸ πρόβλημα χρησιμοποιήσεως τού άμερικανικοῦ έμπορικοῦ στόλου διά τὸ Βιετνάμ. 'Εν τούτοις είναι άμφισσον έντη δ. κ. Μάκα Ναυάρα θά δυνηθῇ τελικῶν νά παρατηθῇ τού σχεδίου περὶ κατασκευῆς πλοίων άμεσου ένεργειας, τού όποιου ή έφαρμογή, ώς πλειστάκις έχει τονισθῆ, δέν θά άπελθετεν εις μεταφοράς έφεδρισμοῦ κατά την διάρκειαν συρράξεως, άλλ' εις τὴν δημιουργίαν στρατηγικῶν βάσεων έντη πλῷ, αίτινες θά έξυπρέτουν τὴν πρώτην φάσιν μιᾶς έπεμβάσεως. 'Η ίδεα αὗτη τῆς μονίμου διαθεσιμότητος πλοίων καταλλήλων, θεωρουμένης διά τῆς χρήσεως πλοίων πρωτοστέμνων νά έξυπρετήσουν έμπορικάς μεταφοράς.

ΑΤΕΡΜΟΝΕΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΙ

Τὸ Συμβούλιον 'Επιχορηγήσεων τῆς «Μαριτάζης Αντημιντερέτειον» τὸν 'Ηνωμένων Πολιτείων, ένέκρινε τὴν έντην κυριάρχησην 11 φορτηγῶν γραμμῆς νέου τύπου, έξιταις πλέον τῶν 200 έκταρμηρίων διολαρίων, διά λογαριασμὸν τῶν έταιριδῶν «Προυντένεια:κλ» και «Πασίφικ Φόρ 'Ησ». Τὰ πλοία κύρια άποκλαδούνται LASH, άρχικα τού εἰς τὴν σύγγλικην δρου «φορτηγῆς ἐπι πλοίου» (lighter aboard ship) και ή άνωτέρων κυριάρχησης 11 μονάδων άποτελεται, ίσως, μίαν τῶν μεγαλυτέρων παραγγελιῶν, πού έδηθησαν ποτὲ εἰς άμερικανικά κυριάρχησεις.

Τὸ σχέδιον τῶν πλοίων κύριον καινοτομεῖ. 'Επειταί τὴν έντην διακινήσεως τῶν φορτίων διά ποντένερος τῶν 40 ποδῶν εις φορτηγῆδες - κοντένερος τῶν 61,5 ποδῶν, ήπερτέρως, δεδούταις χωρητικότητος.

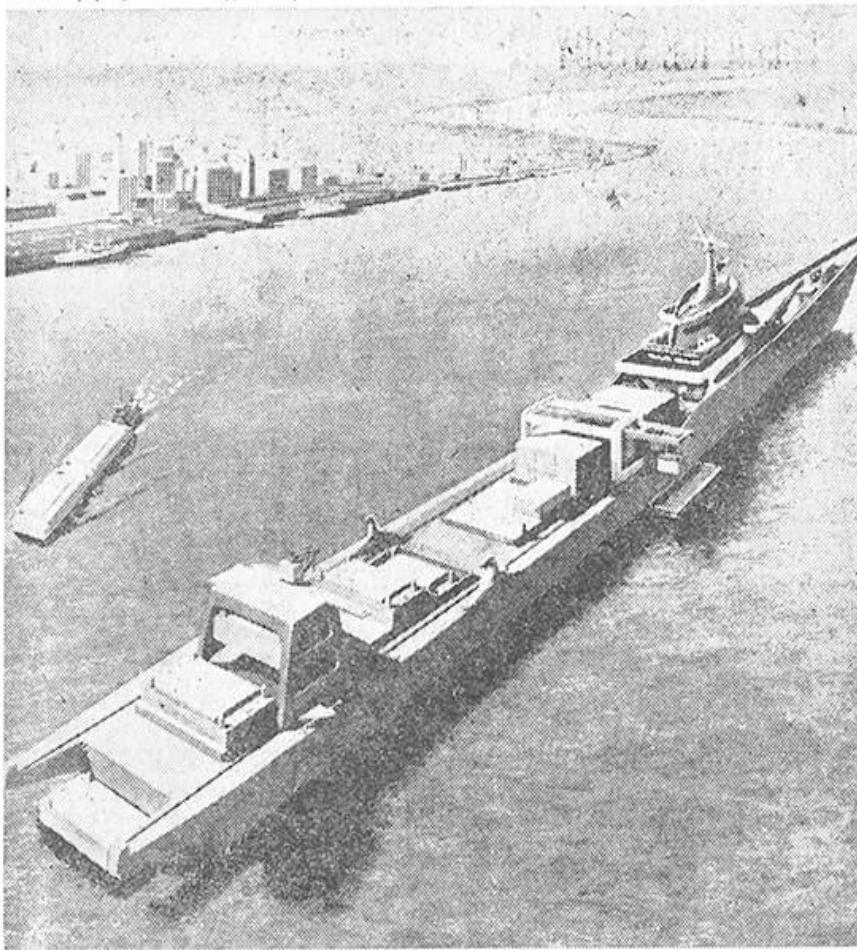
Η 'Επιτροπὴ 'Επιχορηγήσεων φρονεῖ, διτη πλοία τού τύπου κύριον «ύποδεγκοντανάν θά άποδεῦνον λίαν άποδοτικά. Θά μεταδούν ή κρατική έπιχορηγήσης πρός κάλλιψην τού διαφορού: κατά κάθετον έκμεταλλεύσεων». 'Η άμερικανική ιαθέρνηρης θά καταβάλῃ, δεδούταις, και τὴν έπιχορηγήσην διαφορού: (τὰ 55%) τού κυριάρχησεις κόστους. Η έπιχορηγήσης αὗτη θά καταβάλῃ ήπιον εἰς τὴν κυριάρχησην πρός άντιστάθμισην τού ήπιον διεργοτέρου κόστους κυριάρχησεως εἰς τὰς 'Ηνωμένων Πολιτείων.

Τὸ σχέδιον διά τὰ πλοία τούτων LASH, άρχικας έξεπονήθη διάλογοριασμὸν τῆς έταιρίας «Προυντένεια:κλ», οιοθετήθη, θμως, κατέπιν και υπό τῆς «Πασίφικ». Τὸ σχέδιον αὗτον έπιτρέπει τὴν ταχείαν διακινήσην έν δρόμῳ τῶν πλοίων - κοντένερος, λόγῳ φορτώσεων και ήπιοφτώσεων τῶν φορτηγῶν - κοντένερος, άνεξαρτήτως τού έντοπισμοῦ τού μητρού οικάρους. Τὰ νέα πλοία τού τύπου αὗτού, θά έκφορτώσουν τὰς φορτωμένας φορτηγῆδες των, θά παραλαμβάνουν ζλ-

λας μὲ φορτία και θά άποπλεύσουν ταχέως, ένθη και έμποροι φορτηγῆδες θά παραμένουν εις τὸν λαμένα διά τὴν διανομὴν τοῦ φορτίου των.

Τὸ χαρακτηριστικά τῶν 11 σκαφῶν είναι: Ολικὸν μήκος 772 πόδες, θυμιαία 28 πόδες,

τὴν φόρτωσιν και έκφορτωσιν τῶν φορτηγῆδεων και τῶν κοντένερων, περιλαμβάνει μίαν κινουμένην γερανογέφυραν 500 τόννων, διά τὰς φορτηγῆδες και ένα μετακινούμενον γερανὸν τῶν 40 τόννων διά τὰ κοντένερα. Άμφιτεροι οι γε-



'Αναπαράστασις νέου τύπου φορτηγοῦ γραμμῆς έκφορτώνοντος φορτηγῆδες (LASH). Τὸ σκάφος δέν προσεγγίζει εις κρηπίδωμα, άλλα φορτοεκφορτώνει φορτηγῆδες. Τὰ σχέδια τού πλοίουν ένεκριθησαν υπό της Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

ρανοι κινοῦνται: έπι τῆς αὐτῆς γραμμῆς, διασκελιζόμενον τοῦ καταστρώματος τοῦ σκάφους.

Τὸ Συμβούλιον 'Επιχορηγήσεων έγνωσισεν, διτη ή έταιρία «Προυντένεια:κλ», θά χρειασθῇ 600 φορτηγῆδες διά τὰ πέντε σκάφη της και ή «Πασίφικ» 720 φορτηγῆδες διά τὰ έπερχα δέξ. Ή κατασκευή τῶν φορτηγῶν θά άποιτησῃ διπλανήν 6 έκκτομηρίων διολαρίων, μή καλυπτόμενων άπό έπιχορηγήσιν.

Έπι περιλαλήλου, τὸ Συμβούλιον 'Επιχορηγήσεων έδωσε τὴν έγκρισιν τοῦ διά τὴν έπικετασιν τῶν δρομολόγων τῆς «Προυντένεια:κλ» άπό τὸν λαμένον B. Αταλαντικοῦ πρὸς τὴν Μεσόγειον, υπό θά χρησιμοποιηθοῦν τὰ πέντε πλοία LASH, άπό 28 καιτ' έλλαχιστον και 35 μάζιμου δρομολόγου καιτ' έτος, εις 45 και 53 άντιστάθμιση. 'Ητοι, προγραμματίζεται άνα τὴν δρομολόγιον καιτ' έδδομάδα.

Η κυριάρχηση τῶν νέων κύριον τύπου, θά άποιτησῃ περὶ τοὺς 24 μήνας. Η πύκνωσις τῶν έπιχορηγησμένων δρομολόγων πρὸς τὴν Μεσόγειον, θά ισχύσῃ άπό τὴς παραδόσεως τοῦ τετάρτου και τού πέμπτου σκάφους.

Ο κ. Σπύρος Σ. Σκούρας, Πρόεδρος τῆς «Προυντένεια:κλ» και ο κ. Ρός, Πρόεδρος τῆς «Πασίφικ», άνηγγειλάντις έπι έντητηθησαν προσφορά διά τὴν κυριάρχησην τῶν 11 πλοίων LASH, άπό τὰ γνωστέρα άμερικανικά κυριάρχησεις.

Άμφιτεροι οι άνωτέρω θύμοντες παράγοντας έχαρκτηρίσαν τὸ σύστημα LASH, τὸ διόποιον προέτεινε πρὸ διετίας περίπου ή «Προυντένεια:κλ», ώς νέαν έξερημησιν διά τὴν άμερικανικήν έμπορικήν Ναυτιλίαν, άναλογον πρὸς τὴν εἰς τὰς άστροποιάς συγκοινωνίας έπικανστασιν, τὴν έπενεγθείσαν διά τὴς οιοθετήσεως τῶν άστρων θύμοντες. 'Ως και εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν τοιούτων άστροσκαφῶν, τὸ σύστημα LASH θά χρίσῃ τὴν ταχείαν διακίνησιν τα-

Athinai Ship Supply Inc. Ship - Chandler

Provisions - Deck - Engine &
Manila Rope Suppliers

MANAGED BY:
STRATOS KOST. KOUDROGLOU

Cable: «ADAMOPOLOS» MANILA
Address: P.O. Box 1606

Manila - Philippines
Tel. 4-99-73

χυπλόδων φορτηγών, με παράλληλον διά τούς φορτωτάς οίκονομίκων εἰς τὰς δαπανηράς καθυστερήσεις τῶν λιμένων.

Τάξη σκαφή της «Πατσίφικ» θά είναι εἰς τὰ
θεωρικά των αγγείων, ώς τά πέντε της «Προυν-
τένιοναλ», άλλα και με τινάς διαφοράς, πού έ-
πιδαλίσουν αἱ συνθήκαι· τῶν δρομολογίων της
άπό τῶν λιμένων ἀκτῆς Ειρηνικοῦ πόρος τὴν
"Απο" Αντιστολήν.

Αι διατάξεις περί ἐπιχειρηγήσεων, προβλέπουσσιν τὴν κατακευὴν ἐνδικίτημάτων πληρώματος διὰ 34 πρόσωπων κατά πλεον. Ήπειρά ταῦτα, η *Παστίφια* ἐνδικρέπεται διὰ πλήρωμα 43 ἀνδρῶν διὰ τὰ ἔξι πλοῖα της, ἥνῳ ἡ *Προστάτινη* αὐτοῖς. Οὔτεις ἐνδικίτης οὐκτὸν διὰ 4 ἐπιθέτας ἐψήφικάστου τῶν πέντε ιδικῶν της πλοίων. Αι δύο ταῦτα πρόσθετοι διαπάνται, έχρονους καὶ ἄρχας τὰς δύο ἐπιταρίκες.

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΥΠΕΡΥΚΕΑΝΙΑ

Τά 13 ἐπιδιπλωγή σκάψη δύο τήν χατσερδεσ-
σαν ἀπόφερον ζυγίας εἰς τὰς πλοιοκητήριας ἑ-
ταιρίες πάντας ἔκστομον. δολ., πέραν τῶν 43 ἑκα-
τομμαρίων δολαρίων που κατέβλεψαν ἡ ἀμερικα-
νικὴ κυβερνήσις ὡς ἐπιχορηγήσαν, λόγῳ δικ-
φορᾶς κόστους ἐμπιπλαθεύσεως ἔξινων καὶ ἀμε-
ρικανικῶν σκαψών.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τώρα ἐργάζονται τὰ σκάφη αὐτὰ μὲν πλήρῃ ἀπόδεσιν καὶ μεθολέγοντος ἀποτέλεσμα τούτων τὸν εἴσοδον ὁμοιότερον τοιούτον συκαρφίαν, κέρδους δὲν ἀποκομίζουν αἱ ἑταῖραι οἵτινες εἰσιτάλλευσιν τοιν.

Καὶ προσέεινται ἡ σύμπνησίς μιᾶς ἑταῖρίας διαχειρίζεσσι καὶ τὸν 13 αὐκάφην, ἣν ἔξοικον-
γῆθεν διρισμέναι δυπάναι καὶ χρηματοιγθοῦν
ἀποδοτικότερον τὰ ακάψη.

ITALIA

ПРООДОЕ АЛЛА КАИ ПРОВАНМАТА

Μολονότι κρίνεται διτή ό ρυθμός τών σημειουμένων έξελίξεων είς τὴν Ἰταλικὴν Ναυτιλίαν δὲν ἀνταποκρίνεται εἰσέτι παρά εἰς τὸ τρίτον τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς γείτονος χώρας, ἐν τούτοις κατὰ τὸ 1966 τὸ Ἰταλικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν θετικὴν ἑστημέσωσε πρόσδοσιν. Ἡ συνολικὴ χωρητικότης του, ήτις τὸ 1964 ἡτού δόλιγον ἀνωτέρα τῶν 5,5 ἑκατοντάρια, τόνων γκρός καὶ κεττά τὰ τέλη τοῦ 1965 ἡτο περίπου 5,8 ἑκατοντάρια. Τόνων γκρός, κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1966 ὑπερέδη τὰ 6 ἑκατομμύρια τόνων. Ἀλλὰ καὶ ὅποι ἀπόψεως ποιότητος δ στόλος παρουσιάζει σημαντικὴν δελτίων καὶ τοῦτο ἐν ἔξαρτῃσι πρὸς τὸν σημαντικὸν δῆγκον τῶν διαλυμένων πλοίων. Εἰς Ἰκανοποιητικὸν ἐπίσης σημεῖον εὐρίσκεται ὁ δείκτης ἀπασχολήσεως τοῦ στόλου, ἐνῷ καὶ τὸ ποσσότον τῆς παραπλι- σμένης χωρητικότητος ἐκμαζίνετο εἰς τὸ 1, 5, ἔναντι τοῦ 4% τοῦ 1964. Ἐκ τῶν παρ- απλισμένων σκαφῶν, τὰ 70% ήσαν σκάφη ἥλικιας ὅνω τῶν 10 ἑτῶν.

"Η έμπορική κίνησης των Ιταλικών λιμένων υπερέβη τα 200 έκατομ. τόνων, πρόβλεπται δε ότι κατά τα προσεχή έτη θα αύξηθη έτι περαιτέρω κατά 25-30%, φθάνοντας το 1970 τα 280 έκατομ. τόνων. Διά την πραγματοποίησην δύμας του σκοπού τουτού δέσον νά πειλαθούν πολλά προβλήματα, πρώτων έκ τών διποίων είναι ή δυναμικότης τών λιμένων. Τό πρόβλημα τούτο άνευν κα-

τόπιν τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους τῆς ἐργασίας εἰς τοὺς λιμένας.

Πρόσδημα δχι διλγάτερον σημαντικὸν εἶναι καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς ζωνής. Σκοπεῖται ἡ δημιουργία διὰ νέων ναυπηγήσεων μεγάλου στόλου, δύστις τοῦ συμμετέχει ἀποδοτικῶς καὶ εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς καὶ θά διακοπήσῃ τὸ Ἱταλικὸν ἴσοζύγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν καὶ Ιδιαιτέρως τῶν ναύλων. Πράγματι, τὸ Ἐλλείμμα τοῦ ἴσοζύγιου πληρωμῶν ἔκ ναύλων, ὅπερ τὸ 1965 ἀνήρχετο εἰς 110 ἑκατομ. διοικητικῶν, ἐμειώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλ' οἱ ἐμπειρογνόμονες παρατηροῦν διτὶ ἡ μείωσις αὐτῆς δρεῖται εἰς τὴν μείωσιν των μελλοντῶν τιμῶν τῶν ναύλων παρὰ εἰς μεγαλύτερον ἀπασχόλησιν σκαφῶν ὑπὸ Ἱταλικὴν σημασίαν.

Πρός δημιουργίαν ἐπαρκούν, συγχροισμένου καὶ συναγωνιστικού στόλου συμφωνούντο οἱ πάντες εἰς Ἰταλίαν. Δέον δῆμος νὰ ἐπιλυθούν προηγουμένων τὰ ἀναφορεῖνα προβλήματα. "Ηδη ὡρισμένα μέτρα ἐλήφθησαν ἀφορῶντα εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχαίνιαν, τὰ ἐπιδόματα διὰ διαλύσεις πλοίων καὶ τοὺς νέους κανόνας προσφυγῆς εἰς τὴν ναυτικὴν πτίστιν.

Σημειωτούν διτά τα προβλήματα του στόλου και τῶν ναυπηγείων, μολονότι στενώς συνδέομενα, είναι διακεκριμένα. Ἡ κυβερνητική πολιτική ἀπόσκοπε εἰς τὴν ποιοτικήν καὶ ποσοτικήν δελτίων τοῦ στόλου καὶ ἐπιμεινεῖ ἐν πρώτοις νὰ ἀντιμετωπίσῃ κατὰ πρόποταν ὄργανωτικὸν καὶ ἔνιαδιον τὰ προβλήματα τῶν ναυπηγείων. Τὸ ζῆτημα αὐτὸ καθ' ἑαυτὸ δὲν συνεπάγεται ἀναγκαῖα ἢ τοὐλάχιστον ἅμεσα προστατευτικὰ κίνητρα, ἀλλὰ πάροπεις πρωτίστως παραγωγικούτοπος, καὶ αὗται δέονται νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, τοῦ ὀρθολογισμοῦ, τῆς τεχνικῆς ἀναδιοργανώσεως, τῆς ἰδεοκομικῆς καὶ διαχειριστικῆς διαβρέφσεως τοῦ συνδόλου τῶν κρατικῶν καὶ ιθιωτικῶν ναυπηγείων.

Αλλά και δι Ιταλικός έφοπλισμός άντιμετωπίζει σοδαρά προβλήματα συναγωνισμού, δέσσον δε νά υπομηνηθῇ δια ήν ή Ιταλία κατασταλμάνει σήμερον τὴν 8η θέσιν μεταξύ των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων του κόσμου, σχάστως έσημείωσε νέαν σύμπτυξιν. Πράγματι δι Ιταλικός έμπορικός στόλος (κατά τὰ 85% ή συγκρότησίς του άπετελείτο από τεκάφη Ιδιωτών έφοπλιστών, Τά λοιπά άνηκον εἰς τὸν ἐπιδότωμενον έφοπλισμόν), ένω 1961 άντεπροσώπωσε τὰ 3,91% τοῦ παγκοσμίου στόλου, τὴν 1ην Ιουλίου 1966 επαλήθευε εἰς τὰ 3,42%.

Διά τό τέλος τού πενταετούς σχεδίου 1970) προβλέπεται αύξησης χωρητικότητος νός έκατομμυρίου τόνων. 'Εφ' δύον πολικούς και οικονομικούς κρίσεις δὲν έπειλθουν, δι ποσοστού της αυξήσεως θα άνθητη είς 8% δηλαδή είς τό διπλάσιον τού προηγουμένου πενταετούς σχεδίου. Παραλλήλως πρός τὴν ποσοτικήν αύξησιν θὰ βαίνη ἡ ποιοτική ελτίσισης, ητις προβλέπεται νὰ πρωθυθῇ απότομα τῶν δύσων μέτρων διοικητικῶν καὶ ικανομικῶν έλήφθησαν. Διά τὴν περίοδον 1967-71 προικιστούνται τὰ μέτρα ταῦτα ἵ 90 δισεκατομ. Ιταλικῶν λιρῶν.

"Ηδη τὰ πλοιά τηλικίας ούχι ἀνωτέρας τῶν
0 ἑτῶν ἀντιπροσωπεύουν ἀνω τοῦ ήμίσεος

τής Ιταλικής είς πλοϊσ ξωρητικότητος, ένω τά 18% άντιπροσωπεύουν σκάφη ήλικιας μεταξύ 10 και 15 έτών, 30% σκάφη ήλικιας 15—25 έτών. Τὸ τελευταῖον ποστοδότητα λεγεταί εἴκ σκαφῶν μικρᾶς ἀκτοπλοΐας καὶ μεσογειακῶν, ἀτίνα, λόγῳ τῶν μικρῶν διαστάσεών των, ἐμπίπτουν εἰς τὰ συναλικά δεδομένα μόνον κατ' ἔλαχιστον μέτρον.

Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰς προσπικάς τοῦ μέλλοντος, οἱ Ἰταλοὶ ἐμπειρογνώμονες φρονοῦνται δέ οὖν νὰ παρακολουθήσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυας αἱ σημειούμεναι τεχνολογίαι ἑξελίξεις εἰς τὴν ναυτιλίαν, καὶ ίδιως ἡ σημεινὴ τάσις διὰ γιγαντιαῖς δεξαμενόπλοια.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Έξ αλλου έν σχέσει με την δραστηριότητα των ιταλικών ναυπηγείων έκ σχετικών μελετών προκύπτει ότι ή αξία των ναυπηγικών έργασιών κατά το 1965 άνθληνε εις 91.5 δισεκατομμύρια Ιταλικών λιρών με κάμψιμον έκ 500 έκατομμυρίων έναντι τού προηγουμένου έτους. Πάντως το 1965 ή αξία των νέων ναυπηγήσεων κατανέμεται εις 6,2 δισεκατομμύριο δι' έπιβατηγά και μικτά σκάφη, 19,4 δισεκ., διά πλοιά ξηρού φορτίου, 39,5 δισεκ. διά δεξαμενόπλοιοι και 26,4 δισεκατ. διά μονάδας άλλου τύπου. Σχετικώς πρός το προηγούμενον έτος σημειούνται κάμψιμες έξ 21 δισεκατομμυρίων εις τὸν τομέα τῶν έπιβατηγών και μικτῶν σκαφών και έξ 11 δισεκ. εις τὸν τομέα πλοίων ξηρού φορτίου, ἐνώ έπι τῶν δεξαμενοπλοίων αύξησης έκ 17 περίου δισεκατομμυρίων και έπι τῶν μονάδων άλλου τύπου αύξησης έκ 14½—15 δισεκατομμυρίων. Ρεκόρ παραγωγῆς έστημειώθη τὸ 1962, διετεσκευάσθησαν πλοία αξίας 255.8 δισεκατομ. λιρεττῶν.

Έξ αλλου από τους δείκτας διακυμάνσεων της άξιας των ναυπηγικών έργασιών κατά την δεκαετίαν 1956—1965 προκύπτει το συμπέρασμα ότι ή κατάστασις μέλλει να δελτιωθή, δέν λείπουν δώμας αλλά άδειαστητες, αιτινες έπιπεινονται κατόπιν της άποφάσεως της 'Επιτροπής Εύρωπαϊκής Κοινότητος, ηπις δέν παραδέχεται τὴν σκοπουμένην υπό της Ιταλικής Βουλῆς διά νομοσχεδίου κρατικήν ἐπιχορηγήσιν της ναυπηγικής βιομηχανίας, διότι τοῦτο θὰ ήτο ἀσυμβίβαστον πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Κοινῆς Αγορᾶς.

Πρόκειται, κυρίως, περὶ κανόνων, οἵτινες ακαθορίζουν τὴν θέσπισιν καὶ κλιμάκωσιν τῶν εἰπεῖτοντήσεων. Αἱ ἀρχαὶ δὲν τῆς ΕΟΚ ἡρχίσαν, ἔναντι τῆς Ἰταλίας, τὴν διαδικασίαν παραδίσασεων τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης, δὲν ἄποκλείεται δὲ ἡ διαδικασία αὐτῇ νῦν φέρη τὴν Ἰταλίαν ἐνώπιον τοῦ εἰς Λουξεμβούργον διδρεύοντος δικαστηρίου τῆς Κοινότητος. Κατόπιν τούτου πιστεύεται δῆτα τὸ σχετικὸν νοοτροπεῖσμον διὰ τροποποιήση συμφώνους πρὸς ἄλλην ποδείσεις τῆς Εὐωνοπατικῆς Κοινότητος.

Κατά τούς κανόνας τής Κοινόπολης είναι ουσιώδεις της Εργατικής Κοινωνίας, η οποία συμβίβασται πάσατι αι κρατικαί δοθείσαι, τίτινες εύνουσιν έπιχειρήσεις ή παραγωγούς αι παραποιούν ή απέιλούν νά παραποιήσουν τὸν συναγωνισμόν. Βεβαίως ὁ κανών ύδροκειται και εἰς ὡρισμένας ἔξαιρέσεις, αι δοτοῖαι δῶμας πρέπει νά τύχουν τῆς ἐγκρίσεως ὅν διογκών τῆς Κοινωνοποίησας.

Δέν ἀποκλείεται, συνεπώς, νὰ σημειωθοῦν έσι δύναμιδαὶ ταῦ προχρήσιμος μέτοκος



- Anchors
 - Chain Cables
 - Winches
 - Windlasses
 - Generators
 - Pumps
 - Lifeboats
 - Spare Parts
 - Etc.

**new & reconditioned
available for prompt supply
with certificates**

ASK FOR STOCKLIST

WILLEM POT N.V.

ROTTERDAM : 45 Stationsplein - Tel. 119870 - Telex 22496 - Telear. «Windlass»

ΑΠΟ ΤΗΣ ΞΕΝΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ

ΕΛΕΧΘΗ:

«Έντος δύο ή τριών έτων μετά την είσοδον είς την υπέρτερον των πρώτων αγγλικών πλοίων - κοντέινερς — περί το 1969 — θέλει άρχιση δραστική η μείωσης του άριθμου των συνήθους τύπου φορτηγών γραμμής. Τα έννεα ύπό παραγγελίαν ειδικά πλοία και ή άλλη περί αυτά όργανωσις θά έχη ως απεστολής διάφορον όλην διενέργειαν των μεταξύ Αγγλίας και Αυστραλίας μεταφορών.

Τώρα έχουν προβλέψει μας διαγράφουν έννεα πλοία - κοντέινερς και 17 - 20 συνήθη φορτηγά.

I. M. CAMPBELL
τής «Μπρίτις - Ινδία»

«Παρατηρούντες την δραματικήν διόγκωσην του υπερατλαντικού έμπορίου κατά τα τελευταία 10 - 20 έτη, ένδορρυνόμεθα να προβλέψουμεν ότι το αυξανόμενον έπιπεδον ζωῆς μερικών έκανε των άνατολικών χωρών θά έπιφέρει και την διεύρυνσιν των έμπορικών άνταλαγών μέση την Εύρωπην. Προϋποτιθεμένου, θεωρούμενης, ότι θά είναι οι ιδιοί πλοίοι που θα πωλούν και ήμεις να άγοραζωμεν και να μεταφέρωμεν».

Σέρ ΤΖΩΝ ΝΙΚΟΛΑΣΟΝ

«Πρό πενταετίας ή ταχύτερης και ή έκτασης των διά πλοίων - κοντέινερς μεταφορών δέν προεδρέποντο. Είμεθα θεωρούμενης ότι κατά τη προσεχή πέντε έτη κάτι το νέον, τό έπιπετατικόν, που άκομη ουδέτερον τό δύνειρευμέθα, δέν θά έμφανισθη διά να περιπλέξη έτι περισσότερον την διαγραφομένην πρόσθια παρόντος έξιλιξην των μεταφορικών μέσων;

Λόρδος ROXNTE-Y-L

«...Κατά την γνώμην μας δέν φαίνεται πιθανή να είναι έλκυστική διά τὸν ιδιώτην έφοπλιστὴν ή έπενδυσις κεφαλαίων εἰς δεξαμενόπλοια κατά την προσεχή δεκαετίαν, έξιτρουμένων των είδικών περιπτώσεων διά μικρότερα ειδικευμένα σκάφη. Προτιθέμεθα, λοιπόν, να πάραμεινωμεν εἰς την έργασίαν τῶν τάνκερς με τὰ προναυλωμένα σκάφη μας και μετά τὴν ληξιν τῶν ναυλοσυμφώνων θά αντιμετωπίσωμεν σοβαρών τὴν έκποίησιν τῶν πλοίων μας αὐτῶν. Στρεφόμεθα πρὸς τὰ φορτηγά ηρού φορτίου, κατ' ἄρχην πρὸς τὰ μπάλκα καρριέρας και ἐν συνεχείᾳ εἰς ἄλλους ίσως τύπους».

P. M. HUNTING
τῆς Νόρθερν Πετρόλεουμ
Τάνκ Στήμασιπ Κόμπανυ

μέλος τοῦ πληρωμάτος. Έξυπακούεται, θεωρούμενης, ότι οι ναυτικοί θά τύχουν ιδιαιτέρας μετεκπαίδευσεως καὶ ότι θά άπολαμβάνουν υψηλοτέρας μισθοδοσίας».

FORT I. GEDDES
Πρόεδρος τῆς «Μπρίτις
Σίππιγκ Φεντερέϊσον»

●

«... Αἱ ήμέραι τῶν μεγάλων λάινερς παρήλθον. Οφείλομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ γεγονότα, ώς ταῦτα ἔξεισσονται. Δέν ἡμπορεῖ τις νὰ ισχυρισθῇ, ότι δυνάμεθα νὰ κρατήσωμεν ἐντὸ πλοίοι, οὐ ποτὲ τοιαύτας συνθήκας συναγωνισμοῦ. Αἱ ἀσέπονοι εἴταιροι διαφημίζουν δεκαπενθήμερον «χολιντέ» εἰς τὴν Ν. Υόρκην μὲ 81 λίρας συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἑκατοντάριας ήτης έκει διαμονῆς. Ο ναυλως τῆς τρίτης θέσεως ἐπὶ τὸν «Κουήν Ελίζαμπεθ» χωρὶς ἐπιστροφὴν είναι £ 85, τὴς δευτέρας £ 120 καὶ τῆς πρώτης μεταξὺ £ 220 καὶ 300.

«Ερημα τὰ Κιουνάρντερς. Ήμπορεῖ τις νὰ περιπατῇ ἐπὶ αὐτῶν ἐπὶ δεκάλεπτον, χωρὶς νὰ συναντήσῃ ἐπιβάτην. Πτερὸς θὰ ἔχρεισθον τοι καὶ διὰ τὸ «Κουήν Ελίζαμπεθ». Πώς ἄλλως θὰ δυναμέθα νὰ συναγωνισθῶμεν τὸ ἀσέπονάνον;»

JIM JONE

Ναυτικός ουπερτόνων ἐπὶ τὸν «Κουήν Ελίζαμπεθ», οὐδιάνων εἰς τὴν γενικήν συνέλευσιν τοῦ Σωματείου του

●

«...Ἐν τούτοις τὰ καλὰ πλοῖα δέν είναι ἐπιμεγένης συναγωνιστικότηος παρὰ μόνον ἔαν τὸ πληρωμά των είναι ίκανὸν καὶ χρησιμοποιήται ἀποδοτικῶς. Καὶ πρὸς ἐπίτευξιν τούτου δαπανηρὸς ἔξοπλισμὸς προβλέπεται καὶ νέα συστήματα ἔργασίας ἐφορμόζονται.

«Ἐχομεν ὑπὸ σφιν μας τὸ παρελθόν, σταν εἰς τρεῖς γνωστοὺς κλάδους κατενέμετο τὸ πληρωματικόν ἔνδος σκάφους: Τοῦ καταστρώματος, τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν δοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τώρα προσπάθειαὶ ἐπιχειρούνται καὶ ἐπίκασα ὅτι θά είναι ἀποφασιστικοὶ διά τὴν εἰς μίαν καὶ μόνον δύμαδα συγκρότησιν τοῦ πληρώματος, ἀντὶ τῶν τριῶν. Θά είναι τοῦτο ίκανὸν νὰ ἀπασχολήσῃ εἰς οἰανδήποτε ἔργασίαν ἐπὶ τὸ πλοίον.

Καὶ θὰ είναι τοῦτο ἀποδοτικόν. «Οταν λ.χ. ύπὸ κακὸν καιρὸν μέρος τοῦ πληρώματος δέν θὰ δύναται νὰ ἔργασθῃ εἰς τὸ κατάστρωμα, θὰ τὸ περιμένῃ ἡ ἔργασία εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Καὶ θὰ δημησησῃ ἡ τοιαύτη συγκρότησις εἰς εύρυτερον ἔνδιαφέρον καὶ εἰς ηγεμόνευτον αἰσθημα ευθύνης διὰ κάθε

«...Είναι μία ἀπὸ τὰς πλέον σημαντικὰς ἀποφάσεις τοῦ Συνεδρίου μας. Εὔρεγετικήν θὰ έχῃ ἐπίπετων εἰς τὰ τῆς διγγλίκης Ναυτιλίας. Πρόσθιος, πράγματι, ἐπετελέσθη μέχρι τούδε εἰς τὸ μέτρον τῆς ἀδείας παραμονῆς ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν συζύγων ὡρισμένων κατηγοριῶν ἀξιωματικῶν κατὰ τὰ ταξίδια των. Καθ' ήμας, ὅλων τῶν ἀξιωματικῶν, ὅλων τῶν πλοίων, οἱ σύζυγοι πρέπει νὰ ἐπιτραπῇ νὰ συνταξιδεύουν καθ' ὅσον χρόνον οἱ σύζυγοι θὰ τὸ ἐπεθύμουν.

Captain JOHN COUSINS
τῆς Ενώσεως Αξιωματικῶν E.N.

●

«...Μεγαλυτέρα μεταφορικὴ ίκανότης εἰς διλιγώτερα πλοῖα, ἐκ παρολλήλου μὲ τὸν σύντοματισμὸν, σημαίνει μείωσιν τῆς ἀπασχόλησης καὶ τῆς προσγωνῆς τῶν ναυτικῶν. Ή ναυτικὴ διομηχανία εἰσῆλθεν ήδη εἰς νέαν περιόδον ραγδαίων ἔξεισσων. Διὰ τοὺς ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. προϋποτίθενται τεχνικὴ γνώσεις καὶ ειδίκευσις μεγαλύτερα».

DOUGLAS TENNANT

Γενικὸς Γραμματεὺς
τῆς Ενώσεως Πλοιάρχων
τοῦ Αγγλικοῦ E.N.

●

«Ἐὰν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας ὅλῃ τὶς διεθνῆς κρίσις, ώς ἡ τοῦ Βιετνάμ, ήθελεν ἐκδηλωθῆ, οἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ζητήσουν ἀπὸ τὰ φιλικὰ πρὸς αὐτάς Κράτη νὰ διενεργήσουν τὰς μεταφοράς μας. Ή Αμερικὴ πλοία δέν θὰ έχῃ».

Ναύαρχος I. M. OY-I-LL
τῆς Αμερικανῶν Εξπορτ -
Ισμπράντσεν

●

«Υπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ μὲ τὸν πληθωρισμὸν τῶν μπάλκα καρριέρας καὶ τῶν τάνκερς ὑπὲρ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ὑπερακτίου ἐμπορίου, δικαιολογημένοι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διὰ τὴν παραγγελίαν νέων πλοίων, παρὰ τὰς παρεχομένας πιστώσεις. Αντιοικονομικὸν ἔγχειρημα».

Ενώσεις Εφοπλιστῶν
Βρ. Αγγλίας



Galbraith Pembroke SHIP BROKERS
SALE PURCHASE &
CONSTRUCTION-TANKER CHARTERING-INSURANCE BROKERS-DRY CARGO CHARTERING WITH OFFICES
IN HONG KONG & TOKYO AND ASSOCIATED COMPANY IN SYDNEY-BUNKERING AGENTS.

Galbraith & Co. Ltd., Bankside House, 107 Leadenhall Street, London, E.C.3 (and at Lloyd's). Tel: Avenue 7111 Telex: Nos: 21931-2-3-4

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ :
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαρόσιον

'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί ζυγοπατώσασις : Νοταρά 77 — Πειραιάς

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἔμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδιλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἡγυραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Κ αὶ ματαπᾶς», φορτηγὸν (πρώην ἄγγικὸν «City of New York») νεοαγορασθὲν, 8.420 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαρτέβοντ» (Οἰκος Βλασποπούλου).

2. «Παπόνικ», φορτηγὸν (πρώην γιουκοσλαβικὸν «Dvarar») νεοαγορασθὲν, 6.040 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μάντιαλ» (κ.κ. Θ. Παπέρος & Σια.).

3. «Εγιούλισσες», φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Perikles») νεοαγορασθὲν, 2.721 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1954, ἀνήκον εἰς τὰς Ναυτιλιακάς Ἐπιχειρήσεις «Οδυσσεὺς» Α.Ε. (κ. Βλασπόπουλος).

4. «Άγια Άναστασία», φορτηγὸν (πρώην λιβεριάνον «Rouéos»), 7.420 τῶν γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάντα Άναστασία» (A.N.E. Μιχαλινός).

5. «Θέλησις», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Jotunfjell») νεοαγορασθὲν, 12.031 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ισάτης» (κ. Α. Αγγελικούσης).

6. «Άλμπαΐν», φορτηγὸν (πρώην δλανδικὸν «Albadib») νεοαγορασθὲν, 7.239 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀστροντεσέο» (Οἰκος Ηλλάς Ν.Ε.Π.).

7. «Γιολάντα», φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Pierre Corneille») νεοαγορασθὲν, 3.246 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μπατιγιολένα» (κ. Γ. Πετάσης).

8. «Ειρήνη Μ.», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Listia») νεοαγορασθὲν, 4.841 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μάντομεν» (κ. Γ. Πετάσης).

9. «Σάντα Κατερίνα», φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Finnp») νεοαγορασθὲν, 1.599 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1920, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κατερίνα» (κ. Α. Αθανασιάδης).

10. «Ορίεντ Εξπλόρερ», φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Barfonn») νεοαγορασθὲν, 10.929 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Αστροκρεσίντο» (κ. Μ. Λύρας, «Ορίεντ Μήνη» Ηνωμένης Ε.Π.Ε.).

11. «Αντύπρικ», φορτηγὸν (πρώην δλανδικὸν «Tergo») νεοαγορασθὲν, 5.609 τόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ειλία» (Ναυτική Προσδευτική Ε.Π.Ε.).

12. «Μάριελ», φορτηγὸν (πρώην γιουκοσλαβικὸν «Radnik») νεοαγορασθὲν, 6.041 πόν. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1956, ἀνήκον

εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαρσέντα» (κ. Θ. Παπαπατέρας).

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΜΟΝΟΠΛΑΙΟΝ

'Εντὸς τῶν ἡμερῶν ἀναμένεται νὰ δρομολογήθῃ εἰς τὴν γραμμήν Κρήτης τὸ πρώτον φέρρυ - μπώτ τῆς νεοδρυθείσης Ναυτικῆς Έταιρείας Κρήτης, ἡ οποία συμεστήθη μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Ηράκλειον», μὲ σκοπὸν τὴν δρομολόγησιν νεοτεύκτων σκαφῶν διὰ τὴν ἀσφαλεστέραν καὶ καλυτέραν ἐξυπηρέτησην τῶν κατοίκων τῆς νήσου καὶ κατόργησην τοῦ υφισταμένου μονοπλαίου.

«Ηδη συνεκροτήθη ειδική ἐπιτροπή ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Μητροπολίτου κ. Ειρηναίου τῆς ὁποίας μετέχουν καὶ δύο ἐπιστήμονες ναυπηγοὶ καὶ ἡ οποία ἔντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἀναχωρήσῃ διὰ Λονδίνου καὶ ἐκείθεν διὰ Σουηδίαν προκειμένου νὰ ἔξετασῃ ἐπὶ τόπου τὰς γενομένας προσφοράς τῶν ναυπηγείων τῶν ἀνωτέρω χωρῶν. 'Ιδιαιτέρως ἀξιοπρόσεκτος εἶναι ἡ προσφορά συσηδικού ναυπηγείου, τὸ ὄποιον ἔχει ἐποιηματάριον φέρρυ - μπώτ μεταφορικῆς ικανότητος 1.000 ἐπιβατῶν καὶ 250 αὐτοκινήτων, ἀξίας 200 ἑκατ. δραχμῶν. 'Αναλόγου ἐνδιαφέροντος εἶναι καὶ σὶ προσφοραὶ ἐκ Λονδίνου. Μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν της, ἡ ἐν λόγῳ ἐπιτροπή θὰ ὑποβάλῃ τὰ πορίσματα τῆς καὶ τὰς ὑπευθύνους εἰσιστήσεις τῆς πρὸς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς Έταιρείας προκειμένου νὰ ληφθοῦν αἱ τελικαὶ ἀποφάσεις.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο τῶν 175—205 χιλιάδων τόνων τάνκερς (τὸ ἐν όψιν) πρόκειται νὰ παραγγείλῃ ἡ Οράιον (κ.κ. Υιοι Π. Γουλανδρῆ) εἰς τὴν Μίτσουμποιτί. Είναι τὸ δεύτερον καὶ τρίτον παραγγελθὲν τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Χαρακτηριστικά: 106.000 τόν. γκρός. Μῆκος 310 μέτρα, πλάτος 47,2 μ., ψυχρά 23,8 μ., βύθισμα 16,42 μέτρα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 28.000 πόππων, κατασκευῆς Μίτσουμποιτίσ, ταχύτητος 16 μ.ιλ., τιμὴ 14 ἐκατομ. διλ. Παράδοσις ἀρχὰς 1970.

— 'Υπεγράφῃ ἐπίσης ἀπὸ τὸν κ. Βασ. Π. Γουλανδρῆ τὸ συμβόλαιον δι' ἓντα τάνκερ 79.820 τόν. d.w. μὲ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα (Λιθοβίτες) τὸ 39.800 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Παγκόσμιος Εύτυχισ». Μηχαναὶ Σούλτζερ 11.200 πόππων. Ταχύτης 14,55 μ.ιλ.

— Τὴν 24ην 'Απριλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Οζάκας τὸ μπάλκ κάρριερ «Απολλώνιος» τῶν 23.800 τόν. d.w. Μηχαναὶ Σούλτζερ B. & W. 11.500 πόππων. Ταχύτης 15,4 μ.ιλ. Παράδοσις Αὔγυστον. Καλύμματα κυτῶν Μάκ Γκρέγκορ. Πλοιοκτήται: Οίκος Ξυλά & Σια.

Μῆκος 254 μ., πλάτος 38,94 μ., ψυχρά 18,7 μέτρα. Βύθισμα 11,89 μέτρα. Μηχαναὶ Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, 21.000 πόππων. Ταχύτης 16,5 μ.ιλ. Τιμὴ δολ. 7,5 ἐκατομμύρια. Πίστωσις ὁκταετής διὰ τὰ 80%. Παράδοσις Σεπτέμβριος 1969.

— Δεύτερον τῶν 175—202 χιλ. τὸν διαπραγματεύεται νὰ παραγγείλῃ δ. κ. Νιάρχος εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον 1970. Χαρακτηριστικά: 105.800 τόν. γκρός. Μῆκος 310 μέτρα, πλάτος 48,15 μ., ψυχρά 24,8 μ., βύθισμα 16,4 μέτρα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 30.000 πόππων. Ταχύτης 16,5 μ.ιλ.

— Διαπραγματεύεται δ. κ. Γ. Σ. Λιβανὸς τὴν ναυπηγείων δύο ἀκόμη τῶν 27.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ μὲ τὰ ναυπηγεία Χακοντάτα. Δέκα ἀρχικῶς ἀδελφὰ σκάφη εἰχε παραγγείλει πρὸ έτους δ. κ. Λιβανὸς (5 ὁψιῶν). Τὴν τοιαύτην όψιον ἀσκεῖ τῷρα σύντος δ. ἂ τὰς παραγγελίας δύο.

Χαρακτηριστικά: 17.000 τόν. γκρός. Μῆκος 181,5 X 23,1 X 14,5 μέτρα. Βύθισμα 10 μέτρα. Μηχαναὶ δῆζελ 11.200 πόππων. Ταχύτης 16,5 μ.ιλ. Τιμὴ 3,4 ἐκατομ. δολ., 80% πίστωσις ὁκταετής. Παράδοσις τέλος 1969.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

— 'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων τῆς 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμας τῆς Γιοκοχάμας καθειλκύσθη τὴν 20ην 'Απριλίου τὸ μικτὸν (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον) «Νέφος», τόν. d.w. 81.300, ἔταιρίας ἐλεγχομένης ἀπὸ τοὺς κ.κ. Υιοὺς Π. Γουλανδρῆ. Μηχαναὶ Σούλτζερ 21.000 πόππων. Ταχύτης 16 μ.ιλ. Παράδοσις 'Ιούλιον. Καλύμματα κυτῶν Μάκ Γκρέγκορ.

— 'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσ (Χιροσίμας) καθειλκύσθη ἐπίσης τὸ μπάλκ κάρριερ «Αἴτζιαν Νέππιουν» ἔταιρίας ἐλεγχομένης ἀπὸ τὸ Γραφείον Κουλούθρου. Χωρητικότης d.w. 66.300 τόν. Μηχαναὶ Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ὀχτακύλινδροι. Ταχύτης 15,25 μ.ιλ. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ μηνὸς.

— Τὴν 24ην 'Απριλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Οζάκας τὸ μπάλκ κάρριερ «Απολλώνιος» τῶν 23.800 τόν. d.w. Μηχαναὶ Σούλτζερ B. & W. 11.500 πόππων. Ταχύτης 15,4 μ.ιλ. Παράδοσις Αὔγυστον. Καλύμματα κυτῶν Μάκ Γκρέγκορ. Πλοιοκτήται: Οίκος Ξυλά & Σια.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

— Τὴν 26ην 'Απριλίου παρεδόθη εἰς τὴν πλοιοκτήτηραν ἔταιρίαν (Οίκος κ. Σταύρου Νιάρχου) ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα (Αἴτζι) τὸ 39.800 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Παγκόσμιος Εύτυχισ». Μηχαναὶ Σούλτζερ 11.200 πόππων. Ταχύτης 14,55 μ.ιλ.

— Τὴν 11ην 'Απριλίου παρεδόθη ἐπίσης εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ (Οίκος Κ. Μ. Λαϊμού) τὸ μικτὸν (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον) «Εγκλόρικ», 82.400 τόν. d.w. Μηχαναὶ Σούλτζερ ὑνεακύλινδροι. Ταχύτης 15,7 μ.ιλ. Ναυπηγεία Κιούρη.

— 'Εντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς παραδίδεται ἐπίσης εἰς ἔταιρίαν ἐλεγχομένην ἀπὸ τὸν Οίκον Κώστα Μιχ. Λαϊμού τὸ μικτὸν «Πλατόνιθ», 82.500 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Μηχαναὶ Σούλτζερ 20.700 πόππων. Ταχύτης 15,5 μ.ιλ.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

— Εκπράχθησαν καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων σκαφῶν οἱ «Ἐλληνες. Καταπλήσσουσα εἰναι, διὰ τοὺς ξένους παρατηρητάς, ἡ τολμηρὰ δραστηριότης τῶν. Τὰ λίμπετρα ἀντικαθίστανται μὲ ταχύτερον τοῦ προβλέφθεντος ρυθμὸν ἀπὸ μικρᾶς σχετικῶς ἥλικις, δηζελοκίνητα μετρίας χωρητικότητος σκάφη. Αἱ τιμαὶ διπλωδήσατο ὑψηλαῖ.

— 'Αγοράζονται ὅμως καὶ τὰ παρήλικα, τὰ μικρᾶς κυρίως χωρητικότηος, τὰ ἐκποιούμενα ἀπὸ τοὺς ξένους. Εἰς διλας τὰς περι-

CEYLON SHIP SUPPLIERS C°

116 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Adress : BLAKO — Phon. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

πτώσεις ή πίστωσις παρέχεται μέχρι τών 50% της αξίας.

Τό δόλλαρικον δηζελοκίνητον ψυγείον «Al-dabi», 7.239 τόν. γκρός, 9.480 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1942, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων γύρω τών 75.000 λιρών, ώς έστι και εύρισκεται εἰς Ρόπτερυταμ και παραλαμβανόμενον θά μετονομασθή «Albain».

—Τό δηζελοκίνητον άγγιλικόν φορτηγόν «Reaveley», 6.972 τόν. γκρός, 10.000 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1942, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων τού Λαζίδιου γύρω τών 270.000 λιρών τοις μετρητοῖς. Παράδοσις: Ιανιούν - Ιουλίου εἰς λιμένα Μεσογείου.

—Τό γερμανικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Cairo», 2.699 τόν. γκρός, 5.059 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1953, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων της Νέας Υόρκης με παραλαβήν τέλους Μαΐου εἰς Αμερικήν.

—Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Bolzano», 1.689 τόν. γκρός, 3.000 τ. d.w. και σουηδικής ναυπηγήσεως 1949, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων.

—Τό γαλλικόν άτμοκίνητον φορτηγόν «Formigny», 2.873 τόν. γκρός, 5.350 τ. d.w. και δανικής ναυπηγήσεως 1947, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής 60.000 λιρών και παραλαμβανόμενον θά ύψωση τήν κυπριακήν σημαίαν και θά μετονομασθή «Ξενία».

—Τό ίνδικόν άτμοκίνητον ψυγείον «Zalvallabhi», 6.905 τόν. γκρός, 9.350 τ. d.w. και άγγιλικής ναυπηγήσεως 1950, ήγοράσθη παρά παναματής έταιρίας άντι τιμής γύρω τών 130.000 λιρών και παραληφθεν ύψωσε τήν λιθεριανήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Καπετάν Παντελής».

—Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν ψυγείον «Black Tern», 5.101 τόν. γκρός, 9.350 τ. d.w., καθελκύσεως τού 1940, συμπληρωθέν τό 1945, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων της Νέας Υόρκης άντι τιμής γύρω τών 140.000 λιρών.

—Τό δόλλαρικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Prins William George Frederiks», 1.957 τ. γκρός, 3.320 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1954, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής γύρω τών 100.000 λιρών τοις μετρητοῖς.

—Τό λιθεριανόν άτμοκίνητον «Κασάλα», 8.529 τόν. γκρός, 12.837 τ. d.w., έπιμηκυθέν και μετατραπέν άπό τάκερ, ναυπηγήσεως 1943, έπωλήθη εἰς έτερα λιθεριανά συμφέροντα.

—Τό άγγιλικόν άτμοκίνητον διπλέλικον φορτηγόν «City of New York», 8.420 τόν. γκρός, 10.710 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1946, ήγοράσθη παρά τής έλληνικών συμφερόντων έταιρίας «Mardenvito» άντι τιμής 83.000 λιρών και παραλαμβανόμενον θά ύψωση τήν κυανόλευκον και θά μετονομασθή «Κάρδο Ματαπάτας» (Γραφείον Βλαστοπούλου Λονδίνου).

—Τό νορβηγικόν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Knut Knutsen O.A.S.», 15.935 τόν. γκρός, 24.850 τόν. d.w. και άγγιλικής ναυπηγήσεως τού 1951, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων (Ν. Σ. Βαρδινογιάννης) άντι τιμής 780 χιλ. δολλαρίων.

—Τό άγγιλικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Scotland», 2.271 τόν. γκρός, 3.540 τ. d.w. άγγιλικής ναυπηγήσεως 1946, ήγοράσθη παρ'

«Ελλήνων με εύκολιας πληρωμής και θά παραληφθή τέλος Μαΐου εἰς Αγγλίαν.

—Τό μικτόν δηζελοκίνητον γερμανικόν «Hasselse», 8.493 τ. γκρός, 11.685 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1939, μετατραπέν άπό δεξαμενόπλοιον τό 1955, ήγοράσθη παρά κυπριακής έταιρίας και παραληφθεν ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Hasselse».

—Τό μικρόν δεξαμενόπλοιον «Αλεξάνδρα», 1.413 τόν. γκρός, 2.330 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη μεταξύ Ελλήνων και μετωνομάσθη «Καλοί Λιμένες III».

—Τό φορτηγόν δηζελοκίνητον «Samuel Clegg», 1.773 τόν. γκρός, 2.710 τόν. d.w. και άγγιλικής ναυπηγήσεως 1950, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής γύρω τών 26.000 λιρών.

—Τό γερμανικόν δεξαμενόπλοιον «Ernst G. Russ», 12.878 τόν. γκρός, τού 1943 παραληφθεν άπό τους άγγιλος σημαίαν την ονομασθή «Saint Michael».

—Τό πωληθέν εἰς έτερα λιθεριανά συμφέροντα φορτηγόν «Tasos Z.» 8578 τόν. γκρός τού 1943 παραληφθεν άπό τους άγγιλος σημαίαν του μετωνομάσθη «Pactrader». Ή λιθεριανή διετηρήθη.

—Τό άγγιλικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Angularity», 878 τ. γκρός, 1.150 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1941, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής γύρω τών 10.000 λιρών.

—Τό σουηδικόν δηζελοκίνητον ψυγείον «Carlsholm», 2.027 τόν. γκρός, 3.625 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1951, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων πού Λαζίδινου άντι τιμής 110.000 λιρών με πίστωσιν.

—Τό πολωνικής ναυπηγήσεως δηζελοκίνητον φορτηγόν «Electro», 793 τόνων γκρός, 1.056 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1937, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων πού Λαζίδινου άντι τιμής 13.000 λιρών.

—Τό πολωνικής ναυπηγήσεως άτμοκίνητον φορτηγόν «Bharathbhushan», 4.880 τ. γκρός, 8.910 τ. d.w. και ναυπηγήσεως 1947, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμής 105.000 λιρών με πίστωσιν.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παράγων άνατιμητικός εἰς τήν άγοράν τών πρός διάλυσιν σκαφών, οι Κινέζοι του Πεκίνου. Πληρώνουν τήν καλυτέραν τιμήν διὰ τά λίμπερτς: £ 50 χιλ. Μερικά ήδη έπειληθήσαν εἰς αύτούς.

Τό λίμπερτον «Ελένη B.», 7.213 τ. γκρός, τού 1943, μετατραπέν άπό τάκερ τό 1954, έπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς.

—Τό λιθανικόν φορτηγόν «Εύανδρος», 4.248 τόν. γκρός, τού 1929, έπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς ή 10.000 κατά τόνων έλαφρουν έκποτιμωτας.

—Έπισης τό λιθανικόλιμπερτον «Ρόδος», 7.244 τόν. γκρός, τού 1943, έπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς άντι τιμής 50.000 λιρών.

—Τό λίμπερτον «Ψαρά», 7.247 τόν. γκρός, τού 1945, έπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς.

—Τό κυπριακόν τύπου «Φόρτο» «Αιθων», 7.133 τόν. γκρός, τού 1943, έπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

—Τό πολεμικής ναυπηγήσεως Τ. 2 δεξαμενόπλοιον «Άγιος Γεώργιος Β» 10448 τόν. γκρός τού 1944 έπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς άντι τιμής γύρω τών 68.000 λιρών με παράδοσιν εἰς Πειραιά.

—Τό λίμπερτον «Άιδιον Μπαίη» 7176 τόν. γκρός τού 1943 διὰ τό όποιον έγραψε εἰς προηγούμενον τεύχος μας ότι έπωλήθη εἰς μή γνωσθέντας άγοραστάς τελικά έπωλήθη πρός διάλυσιν.

—Τό λίμπερτον «Ηησί» 7138 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

—Τό φορτηγόν «Νόρ» 12090 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1942 έπωλήθη εἰς διάλυσιν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό δεξαμενόπλοιον «Ντίλιτζενς» 14672 τόν. γκρός τού 1943 παραληφθεν άπό τους άγγιλος σημαίαν την ονομασθή «Saint Michel».

—Τό πωληθέν εἰς έτερα λιθεριανά συμφέροντα φορτηγόν «Τασία Ζ.» 8578 τόν. γκρός τού 1943 παραληφθεν άπό τους άγγιλος σημαίαν του μετωνομάσθη «Pactrader». Ή λιθεριανή διετηρήθη.

—Τό άγγιλικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Perim» 9550 τόν. γκρός τού 1945 παραληφθεν ύψωσε τήν κυανόλευκον μετωνομάσθη «Ανν».

—Τό γαλλικόν φορτηγόν «SNA 1» 3627 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1947 παραληφθεν παρά τών άγγιλος σηματών του μετωνομάσθη «Ειρήνη Ματθαίου».

—Παρελήφθη έπισης τό ιρλανδικόν φορτηγόν «Irish Oak» 5049 τόν. γκρός τού 1949 μετωνομάσθη «Αλκυών». Σημαία «Ελληνική».

—Τό σουηδικόν δεξαμενόπλοιον «A. K. Fernstrom» 13.197 τ. γκρός τού 1954 παραληφθεν μετωνομάσθη «Ορίεντ Σή» ύψωσε τήν λιθεριανή σημαίαν.

—Τό άγγιλικόν φορτηγόν «Reihart - Lorenz Russ» 2697 τόν. γκρός τού 1951 παραληφθεν ύψωσε τήν κυανόλευκον μετωνομάσθη εἰς «Ναΐς».

—Παρελήφθη τό άγγιλος σηματών παρά τον Γραφείου Βλαστοπούλου τού Λαζίδινου άγγιλικόν φορτηγόν «City of New York». Μετωνομάσθη «Κάρδο Ματαπάτας». Σημαία «Ελληνική».

—Παρελήφθη έπισης τό γαλλικόν φορτηγόν «Formigny» 2873 τόν. γκρός τού 1947 μετωνομάσθη «Ξενία». Σημαία κυπριακή.

—Τό άγγιλος σηματών παρά λιθεριανόν φορτηγόν «Willowpool» 8.972 τόν. γκρός τού 1960 παραληφθεν ύψωσε τήν κυανόλευκον μετωνομάσθη «Εμμ. Μάρκου».

—Τό πωληθέν εἰς άγγιλος σηματών φορτηγόν «Σύρα» 8394 τόν. γκρός τού 1943 παραληφθεν ύψωσε τήν σημαίαν τής Νοτίου Κορέας και μετωνομάσθη «Halila».

—Τό πωληθέν εἰς έτερα λιθεριανά συμφέροντα φορτηγόν «Ελπίς II» 8541 τόν. γκρός τού 1944 παραληφθεν μετωνομάσθη «Αρι Κ.». Ή λιθεριανή διετηρήθη.

—Τό πωληθέν μεταξύ Ελλήνων λιθεριανού φορτηγόν «Romeo» 7240 τόν. γκρός τού 1956 παραληφθεν άπό τους άγγιλος σηματών του ύψωσε τήν κυανόλευκον μετωνομάσθη «Άγια Αναστασία».

CABLES : "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: B. KOUBARAS, S. KOUBARAS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

AMEROID PRODUCTS

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

BOX 475

PHONES 65.181

23.002

A/H 88.8465

Ο ΚΩΣ ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

ΠΡΥΤΑΝΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΝ

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ διανικὸν φορτηγὸν «Borreby» 1.875 τ. γκρός τοῦ 1953 ὑψώσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθεν «Σύπριαν Προυτούσερ». —Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Hororata» 12090 τόν. γκρός τοῦ 1942 παραληφθὲν μετωνομάσθη «Nöp» ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

— Παρελήφθη τὸ δόλλανδικὸν φορτηγὸν «Tero» 5609 τόν. γκρός τοῦ 1949 ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον καὶ μετονομάσθεν «Αντύτρικα».

— Τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Monica S.» 1965 τόν. γκρός τοῦ 1952 παραληφθὲν ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον διατηρήσαν τὸ αὐτὸν δόμα.

ΑΛΘ !

Ζητοῦμεν συγγράμμην ἀπὸ τοὺς ἀναγνῶστας μας. Λάθος ἀσύνηθες διὰ τὰς στήλας αὐτὰς ἐνεψιλογίσθησεν εἰς τὸ προγράμμαν τεῦχος μας, λάθος τυπογραφικόν, ἀλλὰ καὶ τῆς συντάξεως. Ιδού αὗτό:

Δὲν ἡγοράζθησαν τὰ τέσσαρα ἀτμοκίνητα γιουγκοσλαβικὰ ἀπὸ τοὺς ἀνυπάρκτους κ.κ. Ν. Δ. Πανταλέων & Σικ. «Ἐπρόδειτο περὶ τῆς ἡγορᾶς ἐνὸς μόνον ἐξ αὐτῶν ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ν. Δ. Πατέρουν καὶ Σικι. Εἰς τὸ τυπογραφεῖον ἢ Πατέρους μετεβλήθη, διορθώσας μὴ οὖσας, εἰς «Πανταλέων! Λάθος καὶ τὸ τυπογραφικόν.

Ιδού καὶ τὸ τῆς συντάξεως:

Τὰ τέσσαρα γιουγκοσλαβικὰ ἡγοράζθησαν: Τὸ ἔν, τὸ «Σιμένικ» ἀπὸ ἔταρικὸν ἐλεγχούμενην ἀπὸ τὸν κ. Ν. Δ. Βλακούσπουλον καὶ τὸ τοὺς συνεργάτες τοῦ Μετωνομάσθη «Μαστροστέλλιος». Τὸ «Ράντινικ» ἡγοράζη ἀπὸ πελάτας τοῦ γραφείου «Βιτάρια Σιπίγιο» (κ. Παντελ. Λαιμού), τὸ τρίτον, «Ντεζάρι», ἀπὸ τὸν κ. Ν. Δ. Πατέρουν καὶ τὸ τέταρτον ἀπὸ ἔνοντας.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ T-2 «Μαραθών» 15028 τόν. γκρός τοῦ 1943 μετωνομάσθη «Μαραθώνιαν» ἀντικαταστήσαν τὴν κυανόλευκον διὰ τῆς λιβεριανῆς.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ἀγία Μαρίνα» 2836 τόν. γκρός τοῦ 1943 μετωνομάσθη Μπράιτ. Ἡ λιβεριανὴ ἀντικατεστάθη διὰ τῆς κυανολεύκου.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξιαμενόπλοιον «Ολιδος» 1982 τόν. γκρός τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Οράτορ» ἀντικαταστήσαν τὴν λιβεριανήν διὰ τῆς παναμαϊκῆς.

— Τὸ φορτηγὸν «Πλέλαγος» 13692 τόν. γκρός τοῦ 1961 θὰ μετονομασθῇ «Seaview». Σημαία λιβεριανῆ.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Πίγγασος» 1932 τόν. γκρός τοῦ 1950 θὰ μετονομασθῇ «Ικαρος».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μάιον ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ἔνην σημαίαν, ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Καλλιόπη Καρρᾶ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 29.742, ἀπὸ 7.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς KAPRAS - ELLAS A.N.E., «Λέντρα I», κυπριακόν, τόνων γκρός 1.637, ἀπὸ 27.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Εύθυμιαδην, «Καπετετάν Παντελῆς», λιβεριανόν, τόνων γκρός 6.904, ἀπὸ 6.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σταμ. Μπαχά, «Κάππαται Παπαλίος», κυπριακόν, τόν. γκρός 11.675, ἀπὸ 15.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Αιδάζη, «Σάντα Καπερίνα», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 1.559, ἀπὸ 15.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αλεξ. Αθανασίδην, «Ορίεντ Σή», λιβεριανόν, τόν. γκρός 13.197, ἀπὸ 15.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Ορίεντ Μίντλ Ήστ Έλλάς», «Αντέλα Φ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.464, ἀπὸ 1.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ. Ακτή Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς Τηλ. 410.573, 471.889

Μὲ ιδιαιτέρων χαρὰν καὶ ὑπερηφάνειαν δέχεται ὁ ναυτικὸς κόσμος τὴν εἰδῆσιν τῆς ἐκλογῆς ὑπὸ τῆς ὀλομελείας τῶν τακτικῶν καθηγητῶν τοῦ Εθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου τοῦ ναυπηγού καθηγητοῦ κ. Βασ. Φραγκούλη, ὃς πρυτάνεως τοῦ Ιδρύματος.

Η ἐκλογὴ ἔρχεται νὰ ἐπιστεγάσῃ τὴν προσφορὰν τοῦ ἐπιστήμονος εἰς τὸ ἀνώτατον πνευματικὸν Ιδρύμα τῆς Χώρας μας καὶ νὰ ὀλοκληρώσῃ τὸ ἐπιστημονικὸν ἔργον, τὸ ὅποιον ἐπὶ σειράν ἐτῶν ἔθεσεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Εθνους. Γνωστὸν εὐρύτατα εἶναι τὸ ἐπιστημονικὸν καὶ συγγραφικὸν τοῦ ἔργου. Τὸ τετράτομον σύγγραμμα «ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ», βραβευθὲν ὑπὸ τῆς 'Ακαδημίας Αθηνῶν καὶ προσφάτως εἰς δευτέραν ἔκδοσιν κυκλοφορήσαν, ἀποτελεῖ σταθμὸν διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν βιβλιογραφίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν μεγαλυτέραν προσφορὰν ἡ ὅποια ἐσημειώθη ποτὲ εἰς τὸν τόπον αὐτὸν διὰ τὴν μελέτην τῶν ναυτικῶν θεμάτων καὶ τὴν τεχνικὴν κατάρτισην τῶν στελεχών τῆς Ναυτιλίας μας. Γνωστὴ εἶναι ἐξ ἄλλου καὶ ἡ καθ' ὅλου συγκρότησις καὶ τὸ ηθος τοῦ τιμηθέντος ὡς δημοσίου ἀνδρός.

Δικαίας λοιπὸν ὁ ναυτικὸς κόσμος, ὁ ἀντιπροσωπεύων ἐν σημαντικώτατον τμῆμα τοῦ «Εθνους, αἰσθάνεται ὅτι τιμᾶται διὰ τῆς ἀναδείξεως ἐνὸς ἐπιλέκτου τέκνου του καὶ χαίρεται διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἡ ὅποια ἐγένετο εἰς μίαν πνευματικὴν καὶ θικὴν πρωστικότητα. Ιδιαιτέρως τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ ὅποια παρουσίασαν νεώτατον ὡς



συνεργάτην των τὸν τιμηθέντας, συγχάριουν σήμερον τὸν ἐκλεκτὸν φίλον, εὐχόμενα εύδωσιν καὶ ἐπιτυχίαν εἰς τὰ νέα υφηλά του καθήκοντα.

10.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Φουστέρη, «Αἴλαντ Σή», κυπριακόν, τόνων γκρός 499, ἀπὸ 25.3.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Φουστέρη, «Γουνίνι» (Winnie), λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.974, ἀπὸ 26.1.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Μαστρανδρέα, «Αριστοτέλης», λιβεριανόν, τόνων γκρός 2.881, ἀπὸ 1.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Καθρέπτου, «Αύστραλίς», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 26.314, ἀπὸ 5.4.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Σαράντη, «Βασιλική Κολοκοτρώνη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 11.046, ἀπὸ 15.5.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνη.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Κρόνος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.232 (ἐπωλήθη ἀπὸ 24.3.67), «Λακωνικός», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.466 (ἐπωλήθη ἀπὸ 21.4.67), «Εύανδρος», λιβεριανόν, τόν. γκρός 6.259 (ἐπωλήθη ἀπὸ 15.1.67), «Σαίλορ Στάρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 6.959 (ἐπωλήθη ἀπὸ 28.1.66), «Μάσουν Αθωα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.155 προσήρχεται ἀπὸ 20.3.67), «Αριμαθίαν», λιβεριανόν, τόν. γκρός 3.861 (ἐπωλήθη ἀπὸ 6.10.66), «Μάσουν Ιθώμη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.189 (ἐπωλήθη ἀπὸ 25.10.66), «Φαίργουντς», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7.176 (ἐπωλήθη ἀπὸ 5.1.67), «Ρένα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.259 (ἐπωλήθη ἀπὸ 15.1.67), «Σαίλορ Στάρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.273 (ἐπωλήθη ἀπὸ 30.3.67), «Σταρλάϊτ»,



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία:
Γκόστα «Ενυπομ Ε.Π.Ε.
Ακτή Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεύς
Τηλ. 410.573, 471.889

λιβεριανόν, τόν. γκρός 8.798 (ὑψώσει τὴν κυανόλευκον ἀπὸ 30.10.66, «Τάσσος», λιβανικόν, τόν. γκρός 5.316 (ἀπεσύρθη διαλυθεὶς ἀπὸ 26.4.67), «Νέντι», λιβανικόν, τόν. γκρός 7.227 (ἀπεσύρθη πωληθὲν ἀπὸ 22.4.67), «Δαιδάλος», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 1.544 (ἀπεσύρθη πωληθὲν ἀπὸ 31.3.67), «Μαστρομήτσος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 5.568 (ἀπεσύρθη πωληθὲν ἀπὸ 3.5.67), «Μαριχώρα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 5.147 (ἐδυθίσθη τὴν 4.11.66), «Χρήστος», λιβανικόν, τόν. γκρός 2.873 (ἐδυθίσθη τὴν 1.4.67), «Ελλικός», ὑπὸ σημαίαν Γιβραλτάρ, τόνων γκρός 6.959 (ἐπωλήθη ἀπὸ 28.1.66), «Μάσουν Αθωα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.155 προσήρχεται ἀπὸ 20.3.67), «Αριμαθίαν», λιβεριανόν, τόν. γκρός 3.861 (ἐπωλήθη ἀπὸ 6.10.66), «Μάσουν Ιθώμη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.189 (ἐπωλήθη ἀπὸ 25.10.66), «Φαίργουντς», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7.176 (ἐπωλήθη ἀπὸ 5.1.67), «Ρένα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.259 (ἐπωλήθη ἀπὸ 15.1.67), «Σαίλορ Στάρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.273 (ἐπωλήθη ἀπὸ 30.4.67), «Ναγός», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.176 (ἐπωλήθη ἀπὸ 4.11.66).

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταδολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα είναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 950, τόνων γκρός 12.003.524.

Ο Κ. ΚΡΟΚΙΔΑΣ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

'Ο κ. Ηλίας Κροκιδᾶς, Πρόεδρος τοῦ Συνδέσμου Αξιωματικῶν Ασυρμάτου, μετέβη εἰς Λονδίνον, ἵνα συμμετάσχῃ τῶν ἐργαστηρίων τῆς συνόδου τοῦ I.M.C.O., διὰ τὴν ὑποεπιτροπὴν Τηλεπικοινωνῶν, ἵνα θὰ συνεδριάσῃ ἀπὸ τῆς 5ης ἕως τῆς 8ης Ιουνίου, διὰ τὰ θέματα τῆς ήμεροτοιςίας διατάξεως, μεταξὺ τῶν ὅποιων: Αἱ δραστηρεσίας τῶν σταθμῶν τῶν πλοίων, συσκευαὶ ἐκλογῆς κλήσεως - διμαδικής κλήσεως, ἐνοποίησις σημάτων κατέτη τὴν θεσινήν κινδύνου ὑποδεικνύοντας ραδιοφάρους, ἐκτίμησις τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων κάτω τῶν 1.600 τ. d.w. διὰ δελτίων καιροῦ ἀπὸ τὸ ΝΙΑΟΣ καὶ παρακτίους σταθμούς εἰς τὰς ζώνας μεσαίων, βραχέων (MF - HF), ἐφεδρική πηγὴ ἐνέργειας παντός είδους ἔγκατωτά-

σεων VHF, έπικοινωνία διά μέσου διορυφών, έξελίξεις και κατεύθυνσης τής Ραδιοτεχνικής, λειτουργία και έπιρροή αύτών εἰς τήν Ναυτιλίαν και τήν έκπτασην 'Αξιοματικών Ασυρμάτου, σύστημα κινδύνου εἰς τήν κινητήν υπηρεσίαν (πλοία).

ΕΓΚΡΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ

'Η Πανελλήνιος "Ενωσις Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού δι' έγγραφον της πρός τὸν 'Υπουργὸν Εμποριῆς Ναυτιλίας κατέστησε γνωστόν, διὰ ἀπόδεξεται καὶ προσχένεται ὑπὸ τοῦς αὐτοὺς δρους, εἰς τὰς ὑπογραφέσις μέχρι σημερον παρὰ τῶν λοιπῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων συλλογικᾶς συμβάσεις ἔργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι: κατηγοριῶν πλοίων:

α) Φορτηγῶν δικού τῶν 4.500 τόνων, β) Φορτηγῶν 500 κόρων ἥ 800 τόνων d.w., μέχρι 4.500 τόνων d.w. γ) Υπερωκεανῶν ἐπιβατηγάνων. δ) Μεσογειακῶν ἐπιβατηγάνων καὶ τουριστικῶν.

'Ο κ. 'Υπουργὸς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεδέχθη τὴν πρότασιν καὶ διδωσει ἐντολὴν εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας να κατατίσσειν τάξιστα τῶν κατὰ νόμον σχετικὴν κυρωτικὴν πρᾶξιν, ἥ δοπια θὰ δημιουρισθῇ εἰς τὴν "Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως".

ΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν. 551

'Η Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδία ὑπέβαλε πρὸς τὸν 'Υπουργὸν Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αθανασίου ὑπόμνημα εἰς τὸ δόπιον ἀναφέρεται ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῆς ἀναπτροσαρμογῆς τῶν ὄριων ἀποζημιώσεων ἐξ ἐργατικῶν ἀτυχμάτων. 'Ο κ. 'Υπουργός, δοτὶς ἔκρινε κατὰ ἀρχὴν δίκαιον καὶ εὐλογον τὸ διατυπωθὲν ὑπὸ τῆς Π.Ν.Ο. αἴτημα, ἐξῆτης δι' ἔγγραφον του ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὅπως αὕτη γινώρισῃ ἐπειγόντως τὸ ὑψος τῆς προτεινομένης ἐκ μέρους της λογικῆς ἀναπτροσαρμογῆς τῶν ἀποζημιώσεων τοῦ Νόμου 551/14.

ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

'Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Γ.Ε.Ν. πλοιαρχὸς Β.Ν. κ. Ι. Λαγονίκης, ἐδέχθη τὴν Διοίκησιν τῆς Πανελλήνιος "Ομοσπονδίας Συνταξιούχων Ε.Ν. διὰ τὰ ἀπὸ μεκροῦ ἐκκρεμοῦται θέματα τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν.

'Ο κ. Λαγονίκης ἐδήλωσε πρὸς τὸν ἐκπρόσωπον τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν, διὰ τὸν ἀπὸ μεκροῦ ἐκκρεμοῦται θέματα τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν, καὶ τὸ ιερὸν τῆς πνευματικῆς πονημονίας καὶ μερίην τῆς πρὸς τὰ ὑγιῆ στελέχη τῶν ἐργαζομένων τάξεων ἐξετάζουν μετ' ἴδειατέρας στοργῆς καὶ ἐνδιαφέροντος τὰ ἔγινατα τῶν.

Διὰ τὸ αἰτημα αὐθίξεως τῶν συντάξεων ἡδη καταδάλλονται αἱ δέουσαι ἐνέργειαι ἐνῷ παραλλήλων διὰ τὰ ἔτερα κιτήματα τὰ χρήζοντα νομοθετικῆς ρυθμίσεως πράγματοποιεῖται: ἡ ἀναγκαία προπαρακευὴ.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΑ"

'Ανακοινοῦται διτὶ εἰσηγήσει τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ Συγκοινωνῶν πρὸς τὰς ἀρμοδίας 'Υπερεσίας τοῦ Κράτους καθίσταται γιαστὸν διτὶ αἱ πάσης φύσεως μεταφοραί, τὰ κόμιστρα τῶν διποίων διαρύνουν τὸ Δημόσιον, ἐφ' ὃσον δύνανται νὰ πραγματοποιηθῶσι καὶ διὰ θαλάσσης, θὰ διενεργοῦνται κατὰ ποσοστὸν 55% τῶν ἐκάστοτε διακινούμενων ποσοτήτων διὰ πλοίων διλίκης χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 500 κόρων, μέσω τῶν 'Επιτροπῶν Μεταφορῶν Κρατικῶν 'Εφοδίων, ἐπὶ τῷ ἐκάστοτε ισχύοντι ναυλολογίῳ Κρατικῶν Μεταφορῶν καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον 45% διὰ τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων τῶν Σ.Ε.Κ.

'Οι μεταφοραὶ δυνάμεναι νὰ διενεργηθῶσι διὰ θαλάσσης νοοῦνται αἱ ἔχουσαι ἀφετηρίαιν καὶ προορισμῶν ἐπιλιμνίας κέντρα καὶ ἀφορῶσαι εἰς ἀγαθὰ ὑπερπόντιον προεδρεύσεως ἥ αὐτόχθονοι ἐν τῷ ἐπιλιμνίῳ κέντρῳ ἀφετηρίας παραγωγῆς. 'Η πέραν τοῦ ἐπιλιμνίου κέντρου προορισμοῦ, ἐνδεχομένη ἐν συνεχείᾳ πρωσθῆσεως, ἀφορεῖ εἰς τμηματικὴν διανομὴν τῶν ἀγαθῶν, μέχρις ἀποστάσεως ἀστι-

κῆς ζώνης καὶ οὐχὶ εἰς μαζικὴν μεταφορὰν τῆς ποσότητος.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας δι' ἔγκυροιον του πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., κοινοποιηθεῖσης καὶ πρὸς ἀπάσας τὰς Λιμενικὰς Ἀρχὰς, τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα, τὰς παραλίους Προξενικὰς Ἀρχὰς ὡς καὶ τὰς οἰκείας ἀφοπλιστικὰς καὶ ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις, ἐγνώρισεν διτὶ δυνάμει τῆς κειμένης νομοθεσίας, τοῦ στεικοῦ κανονισμοῦ καὶ τῆς ὑπογραφομένης ὑπὸ τοῦ προσωπού τοῦ πλοίου συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τούτου εἰς τὸ Ν.Α.Τ., καθίσταται ἀματὶ τῇ ναυτολογῆσει ὑποχρεωτικὴ ἥ ἀσφάλισις παντὸς "Ελληνος ναυτικοῦ, ἀπογεγραμμένου ἥ διαστηριούχου, ὑπερεπούντους ἐπὶ πλοίου συμβεδλημένου ἀσφαλιστικῶς μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ.

Τυχὸν ἄρητης ἥ δυστροπία, ὑποκειμένου κατὰ τ' ἀνωτέρω εἰς ὑποχρεωτικὴν ἀσφάλισιν, διὰ τὴν καταδόλην τῶν ἐπεύθυνων προκυπουσίων εἰσιφόρων του, ὡς καὶ τυχὸν ἀμέλεια τοῦ Πλοιάρχου τοῦ σκάφους, δπως παρακρατήσῃ ταύτας ἐκ τῶν ἀποδοχῶν του, συνιστᾷ πειθαρχικὸν παράπτωμα διωκόμενον κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις τοῦ Πειθαρχικοῦ Ποινικοῦ Κώδικος 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος Μαρτίου διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ὀλιφαντικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

"Ἀπέργης Χρ., 'Αθηναϊός Ματθ., 'Αρχοντας Δημ., 'Αγγελής 'Αγγ., 'Αρσένης Εύαρ., 'Αμυγδαλός 'Αγγ., 'Αργυρούδης Κων., 'Ανδρικόπουλος Δημ., 'Απέσσος Δημ., 'Βρεττός Δημ., 'Βιτόριος 'Ιω., 'Βολάνης 'Επιμενίδης, 'Βολικας Γεώργ., 'Γεωργιλᾶς Ζαχ., 'Γεωργιάδης Χρ., 'Γιαννόπαπας 'Εμ., 'Γεωργιάδης Νηρεύς - Διον., 'Γαλανός Κων., 'Γάκης 'Αλέξ., 'Γάργαλος Κων., 'Γεωργιαφεντής Κων., 'Γιαννάκης Στ., 'Γιαννίσης 'Αρτεμ., 'Γιαννούλης Θωμ., 'Γιατίας Κων., 'Γίλιας Εύστρ., 'Γιαννουράκος Σοφ., 'Δοντάς Κων., 'Δρίτσας Γεώργ., 'Δεληκούρας Παν., 'Δευποτόπουλος Γεώργ., 'Δασκαρόδης Παν., 'Δοπόντες Δημ., 'Δουλέσβερτς 'Αλέξ., 'Δανέζης 'Εμ., 'Εύσταθιος Εύτ., 'Ζήκος 'Αθ., 'Θωμάς Νικ., 'Θεοχαρίδης Νικ., 'Ιωάννου 'Αναστ., 'Καλογεράκης Μιχ., 'Κανάκης Γερ., 'Κουνέλης 'Ανδρ., 'Κουλούρης Δημ., 'Κυριαζόπουλος Δημ., 'Κοσμάτος Διον., 'Κοτούμητης Γεώργ., 'Κούκης Δημ., 'Κιάσος Κλεάθμης, 'Κατσαρός Παν., 'Κουτσούκος Νικ., 'Κωτσής Κων., 'Καλαμπόγιας Γεώργ., 'Καρράς Δημ., 'Κακομανώλης 'Ιω., 'Κοντοβράχης 'Αθ., 'Καραχάλιος Γεώργ., 'Καρφάμπελας 'Ελευθ., 'Κουκούλακης Λουκᾶς, 'Κουριάτης Κων., 'Λιμοτοράκης Γεώργ., 'Λώδης 'Ιση., 'Λεονταρής 'Ιω., 'Λαζαρίκος Χρ., 'Λιώσης Λεων., 'Λυμπέρης Γεώργ., 'Λιγνός 'Η Μπαλομούστονος Νικ., 'Λεούσης Παυλ., 'Μίνος Κων., 'Μπάνος Γεώργ., 'Μιτουζάλικος Μιχ., 'Μπαράς Νικ., 'Μπαρτάκης Δημ., 'Μουρτζίνος Μιχ., 'Ντατής Ν., 'Επιθαρόπουλος Δημοσθ. - Στυλ., 'Οικονόμου Γεώργ., 'Οικονόμου Στέφ., 'Παπαναστατόπουλος 'Αναστ., 'Πλυτζανόπουλος 'Αντ., 'Πολυδωρόπουλος Μιχ., 'Παναγιώτου Δρόσος, Πα-

νουργιάς Δημ., 'Παλαιοκρασσάς Πετρ., 'Πιπίνης Γεώργ., 'Πονηρός Παν., 'Πιπίνης Δρόσος, Παπαζήνης 'Αντ., 'Παπαθανασίου Γεώργ., 'Πομπόγλου Αθ., 'Σαρδήλης Παν., 'Σεμπόγλου Αθ., 'Σαρμπάτης Γεώργ., 'Σκιαθίτης Κυρ., 'Σκοπελίτης 'Αντ., 'Σαρολάκος Εύρυθμης Σταμ., 'Τσαντούλης Νικ., 'Τόπολης Παν., 'Φαμέλος Χαρ., 'Φραγκιδάκης Μιχ., 'Φραγκόπουλος Γερ., 'Φράσκολας Νικ., 'Φίλης Παν., 'Φατούρως Στυλ., 'Φωτόπουλος Ἡ.Π.Π.γκητας Αναστ., 'Φραντζής Ν., 'Φακίρης Δημ., 'Φραγκιάς Θεοδ., 'Χρύσης 'Ιω., 'Χατζηγιάννης Πέτρος, 'Χούλης Πέτρος, 'Χατζημιχάλαρος Γ., 'Ψαρομάτης Μιχ., 'Άνδρικόπουλος 'Άνδρ., 'Μπηλίδης Σωτ., 'Καρίτης Παν., 'Γιαννόπολης Ζάρης, 'Βουζουνεράκης Φρειδερ., 'Μαρκαντωνάκης Νικόλαος.

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παφελθόντος Απριλίου διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος ραδιοτηλεγραφητούς Β' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

"Άδαμάκης 'Ιω., 'Βαλανδρέου 'Ιω., 'Βεργεάδης Βασ., 'Δελέντας Π., 'Ζάχος Κων., 'Καστανιάς 'Άνδρ., 'Κοκάρας Κων., 'Κολόζος Νικ., 'Κονδύλας Εύ., 'Κόσταρης Γρ., 'Κουμπέτσος Νικ., 'Λουκᾶς Γρ., 'Λιοσάτος Δημ., 'Μανταλόζης Χαρ., 'Μπαλάνος Θεμ., 'Μοναχογιούλος 'Εμ., 'Μπονάρος Παυλ., 'Μωράΐτης Ε., 'Νικολάδης Γ., 'Παγάκης 'Ιω., 'Πλουσάκης Σ., 'Παδηματάς Μιχ., 'Σαφράς Παν., 'Σταματελάτος Γερ., 'Συμιγιάννης Γ., 'Τσαμκαλίωτης 'Εμ., 'Τσαρούχας Δημ., 'Φραγκάκης Κων., 'Χιρπάνης 'Εμ., 'Χρονιάς Βασίλειος.

Μ.Ε.Κ. Γ' ΤΑΞΕΩΣ

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὰς ἔξετάσεις τῆς Ιδίας περιόδου διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι:

"Άνδρεου Περ., 'Βλάχος Κων., 'Γαβώτης Θεμ., 'Δουμάνης Παν., 'Δαμαλάς Γεώργ., 'Εύαγγελινός Στ., 'Εύαγγελος Νικ., 'Εκατομμάτης Γ., 'Ζάγκας 'Ιω., 'Ζούλιας 'Άνδρ., 'Θυμάρας 'Ιω., 'Θάνος 'Ιω., 'Καραλάκης Π., 'Κούρπας Μ., 'Καλογράτος Γερ., 'Καλλιδρόσης Γ., 'Κρητικός Παν., 'Καλλίτησης 'Ιω., 'Κισσάνης 'Ιω., 'Κουτσογιανόπουλος Στέφ., 'Κάντζος Δημ., 'Καρυδόπουλος 'Άλ., 'Λάσκαρης Παν., 'Λεστίες 'Ιω., 'Μαρσάλος Παν., 'Μανωλάκης Εύ., 'Μαυρόπουλος Κλ., 'Μαλῆς 'Άν., 'Μωράΐτης Μιχ., 'Μωράΐτης Κων., 'Νικολόπουλος Ν., 'Νικολόπουλος Κων., 'Νικολάου Εύ., 'Ξουράφας Νικ., 'Ξυπτέας Μιχ., 'Πετρουνέας 'Ιω., 'Παγώνης Γ., 'Παλατιανός Στ., 'Παπαγιάνναρος Στ., 'Πλάκας Κων., 'Παράδολος Γ., 'Ράμφος Πολ., 'Στέδης Νικ., 'Σκιουτήρης Παν., 'Στεργίου Χαρ., 'Σκορδαλάκης 'Απ., 'Σαράντης Παν., 'Σιδεράκης Εύ., 'Σαλαμούρης 'Ιω., 'Τσώνης 'Ηλ., 'Τομαράς Γ., 'Τσάκας Νικ., 'Τσαρούχας Κων., 'Φαρούπος Π., 'Χαρούτακης 'Ιωάννης.

ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ' ΤΑΞΕΩΣ

'Αντύπας Θ., 'Βερουχῆς Κων., 'Βρεπτός Φ., 'Βασταρδῆς 'Ιω., 'Βλαχάκης 'Ιω., 'Γεωργακόπουλος 'Επαρ., 'Γεωργακόπουλος 'Άνδρεας, 'Γιαννάκης Παν., 'Γιαννακόπουλος 'Άν., 'Ελευθερίου Δημ., 'Ζωγαλής Χρ., 'Θεοδωρίδης Κων., 'Ιωάννου Δημ., 'Κατσάλης 'Ιω., 'Καφετζῆς Παν., 'Κανταράτος Δημ., 'Κουκουβίνος 'Άρ., 'Κυριαζής Κων., 'Κουκουρής Απ., 'Καρατάνης 'Ιω., 'Καρποδίνης Νικ., 'Λαζαράκης 'Ιω., 'Μιτέζος 'Εμ., 'Μακρόπουλος Κ., 'Μάμας Ι., 'Μπατζανακίδης Παν., 'Μανωλάδης Κλ., 'Νομικός Γ., 'Παντολέων Π., 'Παστολάς Σπ., 'Πογκόνης Π., 'Παπαδόπουλος Λ., 'Παππάς Ι., 'Σολδάτος Χαρ., 'Σταματάκης 'Ιω., 'Σταυράκης Παν., 'Τρίμητης Στ., 'Χριστοφόρατος Γ., 'Χατζημήτσος Αρχ., 'Χατήρας 'Ιω., 'Χολής Π., 'Χειμώνας Κωνσταντίνος.

IΩΑΝ. Κ. ΡΑΪΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΣΥΡΟΣ
ΤΗΛ. 3.49

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ παρελθόν 150ήμερον ἔχορηγήθησαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Αύγερινὸν Κατρακίλην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 4 Δημηρῶν δρχ. 2.031, Μιχαὴλ Καρρᾶν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 1.923, Ἰωάννην Ραππάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 2.911, Δημ. Κουμαριανόν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 3.696, Γεώργ. Παπαπαναγιώτου (ἀνθυποπλοίαρχον), μὲ ὑπηρεσίαν 35 ἑτῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 3.279, Παύλον Μαστρανδρέαν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 2.764, Κων. Κουτσουρίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν καὶ 7 ἡμερῶν δρχ. 1.639, Παν. Ζούγην, μὲ ὑπηρεσίαν 37 ἑτῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 4.502, Σπυρ. Καθηδαίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 2.623, Βασιλείαν χήραν Γεωργ. Φυκάρην, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 1 ἡμέραν δρχ. 2.620, Εἰρήνην χήραν Παντ. Χατζησταυρίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 4 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 2.442.

Εἰς μηχανικούς: Δημ. Πολυτικάρην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 1.840, Δημ. Ἀλεξανδρίδην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 3.324, Γεώργ. Καστάπογλου, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 3.658, Παναγιώταν χήραν Γεωργ. Λαζαροπούλου (γ' μηχανικοῦ), μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.651, Σταματούλαν χήραν Εὔστ. Εύσταθίου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 3.194, Νικ. Κολλαριδῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.014, Φρόσω χήραν Νικ. Χατζηδάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 3.918.

Εἰς πασιοτεχνηκούς: Παν. Δεμερτζῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 3.106, Δημητρίουν πατέρα Εμ. Μαρούλη, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.812.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ἀντ. Καπετούρην ἡ Καπετούρη, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν δρχ. 1.159, Ἰω. Γιαννακούδακην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν καὶ 7 μηνῶν δρχ. 1.054, Σπυρ. πατέρα Χρ. Πιτσινέλη, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.000, Ἀφροδίτην χήραν Εὔαγγ. Βανδώρου, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.678, Γερ. Γαλακάτον, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.078, Ἰω. Μπαμπούνην, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.843, Μιχ. Κωστάλην ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Κων. Μπάφαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.225, Παν. Κοντοσταύλον, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Κων. Κάδουραν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Σωκρ. Λουζάρδαν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 1.036, Ἀντ. Σιδερίδην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Παν. Διακάσην, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Ἀντ. Ραγκούσην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.255, Ἀντ. Ραγκούσην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.247, Γεώργ. Μελέτην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 1.812, Σπυρ. Αὐλαναρίτην, θελασμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μαίρην χήραν Κων. Μπαγάτην, κυβερνήτου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν καὶ 15 ἡ-

μερῶν δρχ. 1.136, Νικ. Μπούκην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Νικ. Καράλην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.819, Εύαγ. Ξαγοράρην, θερμαστήν, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 4 Δημηρῶν δρχ. 2.213, Ἰω. Βλαχούστικον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 2.601, Κων. Παντελόγλου, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.618, Θωμᾶν Φερεντίνον, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 1.000, Κων. Παντελόγλου, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Πασαχ. Κυριακού, θερμαστήν, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1.844, Ἰω. Φασούλην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 1.029, Γεώργ. Ρούσσην, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Νικ. Πιτσινόν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 1.599, Γεώργ. Δημάκην, ναυτεργάτην μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Θεοδ. Μωραΐτην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Κων. Βαλμάν, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 1.723, Σπυρ. Μενδριών, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.649, Ἰω. Παλαϊόλυγον, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.382, Παν. Γεωργίζην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.733, Ἰω. Βασίστον, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 8 ἡμέρας δρχ. 1.229, Σπυρ. Κατσαρόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 1.110, Δημ. Σιδέρην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μιχ. Αύγουστην, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 1.369, Ἀργ. Ταμβάκην, χειριστὴν μηχανῶν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.000, ΑΘ. Χάλαν, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 1.048, Δημ. Μπαλούρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.456, Νικ. Μειμέτην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.118, Ἀδαμ. Παφίτην θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μιχ. Χάλαν, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 2.194, Κων. Γκρινέζον, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.048, Δημ. Μπαλούρην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.456, Νικ. Μειμέτην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.118, Ἀδαμ. Παφίτην θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.874, Βασ. Κατέχην, ἀλίεα, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Πετρ. Τόφην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 1.479, Σταυ. Παπακωνσταντίνου, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1.070, Εὐγενίου Χρήστου, Ραστύλη, ἀρχιθερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 1.494, Γεώργ. Χαλιώρην, θιλαμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Ἰω. Χρυσάνθην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.170, Δημ. Παναγιωτόπουλον, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 1.479, Σταυ. Παπακωνσταντίνου, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.264, Ἰω. Αστλάνη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.406, Διερέπταν χήραν Μάρκου Δουράτου, βοηθοῦ θαλαμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.000, Νικ. Πιτσικάλην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Εὐγενίου Χρήστου, Ραστύλη, ἀρχιθερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 1.341, Θεοδ. Μέλην, ναυτεργάτην, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 40.800 (ἐφ' ἄπτας ἀποζημίωσις), Λουκάν Χατζηκώσταν, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 1.241, Αἰκατερίνην χήραν Αλεξ. Ρίζου, ἀντλιωροῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν δρχ. 1.000, Παρασκευάλων χήραν Γρ. Βούλγαρη, ναυτεργάτου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.966, Ἀντ. Γιωργουδάκην, χειριστὴν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Μαρκέλην χήραν Παν. Ροδίτου, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 9.009 (ἐφ' ἄπτας ἀποζημίωσις), Βασίλειον πατέρα Δημ. Τριπολιτσιώπητη, ξυλουργοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.000, Χρ. Ορφανού, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Ἰω. Σαλωνίκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτῶν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 44.880 (ἐφ' ἄπτας ἀποζημίωσις), Μόδεστον πατέρα Βασ. Κωτσάκου, βοηθοῦ μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν δρχ. 1.000, Μαρκέλην χήραν Παν. Ροδίτου, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 1.000, Σαλωνίκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 1.288, Γεώργ. Σκευοφύλακα, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 1 μηνὸς

TELEPHONE: OFFICE: 322103 - RESI: 211883

TELEGRAPHIC ADDRESS: LEONEGRIS
BOMBAY**C. NEGRIS & CO.**

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS,
SHIP REPAIRERS, CHIPPING AND PAINTING
CONTRACTORS AND STEAMER AGENTS

Partners: Mr. C. NEGRIS, Mr. S. G. MERCHANT

P.O.Bag No. 5106, 257/265, Narshī Natha
Street, New Anant Bhuvan, 5th Floor,
BOMBAY - 9. BR.

κατ' 14 ήμερων δρχ. 1.154, 'Ελένην χήραν Δημ. Καλογιάνη, θαλασηπόλου, μὲν ύπτερσίαν 25 έτών δρχ. 1.787, Σεδαστήν χήραν 'Αριστ. 'Αρσενίδη, άρχιθερμαστού, μὲν ύπτερσίαν 25 έτών δρχ. 2.223, Φανήν χήραν Σπυροευαγγέλου 'Αντύπα, θερμαστού, μὲν ύπτερσίαν 25 έτών δρχ. 2.102, Θεοδ. Τζούμαν, ναυτεργάτην, μὲν ύπτερσίαν 15 έτών, 5 μηνών και' 26 ήμερών δρχ. 1.000, 'Ελένην χήραν 'Αθαν. Δαραφιόση, μαγείρου, μὲν ύπτερσίαν 25 έτών δρχ. 2.803, Διον. Μωράτην, ναυτεργάτην, μὲν ύπτερσίαν 15 έτών, 1 μηνός και' 19 ήμερών δρχ. 1.000.

ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ

Δι' αποφάσεων τῶν Διοικητικῶν Συμβούλων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικῶν Ε.Ν. καὶ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων καὶ κατόπιν ἐγκρίσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διετέθησαν τὰ κάτωθι ποσά, ὑπέρ κοινωνικῶν σκοπῶν:

Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου: 'Υπέρ τῶν σεισμοπλήκτων δραχμαὶ 100.000 καὶ ὑπέρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ ἀγώνος 40.000.

Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικῶν Ε.Ν.: 'Υπέρ τῶν σεισμοπλήκτων δρχ. 25.000, ὑπέρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ ἀγώνος 15.000.

Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.: 'Υπέρ σεισμοπλήκτων 25.000 καὶ ὑπέρ 'Αντικαρκινικοῦ ἀγώνος 15.000.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Α. ΚΙΖΗΛΟΥ

Πλωτάρχου - Λιμενικοῦ

"Η ΠΛΟΗΓΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ,"

Σελ. 190 (μὲν ἀγγλικὸν παράρτημα). Χρήσιμον διδίλιον. Τὸ πρῶτον ἀνάλυεται τὸ θέμα τῆς πλοηγίας. 'Ο συγγραφεὺς συνεκεντρωσεν, ἔτενόμησε καὶ παραθέτει πᾶν συναφὲς ὅλικόν, ἔλειπε τῆς κειμένης νομοθεσίας καὶ τοὺς κανονισμοὺς περὶ πλοηγικῆς ὑπηρεσίας. Πίνακες, σχεδιαγράμματα καὶ μεταφράσεις εἰς τὴν ἀγγλικήν.

Πρόκειται περὶ ὑπηρεσιακοῦ δογμήματος, ἀπαραιτήτου διὰ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, τὰ ναυτικὰ πρακτορεῖα καὶ τοὺς πλοιάρχους. Διευκολύνονται σημαντικῶς εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν.

"ΝΑΥΤΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ,"

'Υπό τῶν κ.κ. Χ. ΝΤΟΥΝΗ καὶ Α. ΔΗΜΑΡΑΚΗ 'Αξιωματικῶν Λ.Σ.

'Ο γράφων ἀπὸ πακινὸν ἐκφράζει τὴν ἴκανοποίησίν του διὰ τὴν ἐπίδεσιν καὶ ἐπιμέλειαν τῶν πλειστῶν ἐκ τῶν νέων λιμενικῶν δημιουργικῶν, οἱ ἀποιοὶ συνεχῆς δελτιώνων, τὰς γνωστὰς τῶν καὶ καθίστανται πράγματα: ἄξεις τῆς ὑψηλῆς των ἀποστολῆς. Καὶ εἰς τοὺς καλὸὺς καὶ φιλοτίμους κώποὺς ἀξιωματικούς περιλαμβάνονται: καὶ οἱ συγγραφεῖς ἔνδε νέου διδίλιον, τὸ ἀποιοὶ ἐμφανίζει τὰ τόσους χρήσιμα διὰ τοὺς οπουδαστάς τῶν ναυτικῶν σχολῶν, διάμετρα μὲν μέσθιστον, πληρότητα καὶ τρόπον σημαντικῶν συμβάλλονται εἰς τὴν κατανόσιν καὶ ἀφομοίωσίν των. 'Η πετρά τῶν συγγραφέων ὡς καθηγητῶν τῶν θεμάτων τὰ ἀποιοὶ πραγματεύονται εἰς τὰς κρατικὰς σχολάς, καθιστά τὸ διθίλιον τῶν δριστῶν εἰς τὸ εἰδός του, ἡ δλη ἢ ἔκδοσις εἰναι φροντισμένη εἰς καλὴν ποιότητα χάρτου, καθαρὸν ἐκτύπωσιν καὶ εὐκρινῆ σχήματα.

'Η δλη δομὴ τῆς ὅλης ἀκολουθεῖ τὴν λογικὴν σειράν τῶν θεμάτων καὶ δὲ συνδυαστής εἰσάγεται: διαθήματος ἐκ τῶν ἀπλουστέρων εἰς τὰς πλέον συνθέτους ἔννοιας, χωρὶς πρωθύστερη ἡ γάστρικα. 'Η ἀπλὴ καὶ σαργή γλώσσα, δις καὶ ἡ συντομία τοῦ κειμένου, καθιστάσων δυνατήν τὴν ἐξάπτωσιν τῶν θεμάτων 28 κεφαλῶν εἰς ἑπτακοσίας περίπου σελίδας, συμβάλλουν εἰς τὸ νό καταστῆ ἢ ἔκδοσις αἵτη πράγματις ἀξιολογησ. Διὰ καθέ ναυτικοῦ λαλέμενον είναι: γρήσιμος.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Ανω τῶν 20.000 ἐργαζομένων τοῦ Πειραιῶν ὑπεδέχθησαν τὴν παρελθόνταν Τετάρτην την 24ην Μαΐου ἐνθυσιωδῶς τοὺς 'Υπουργοὺς 'Εσωτερικῶν κ. Στυλ. Παττακόν, 'Εργασίας κ. 'Αλ. Λέκκαν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αθ. Αθανασίου, οἱ ὅποιοι ἐπεσκέφθησαν τὸ 'Εργατοϋπαλληλικὸν Κέντρον τοῦ Πειραιῶν.

Η ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

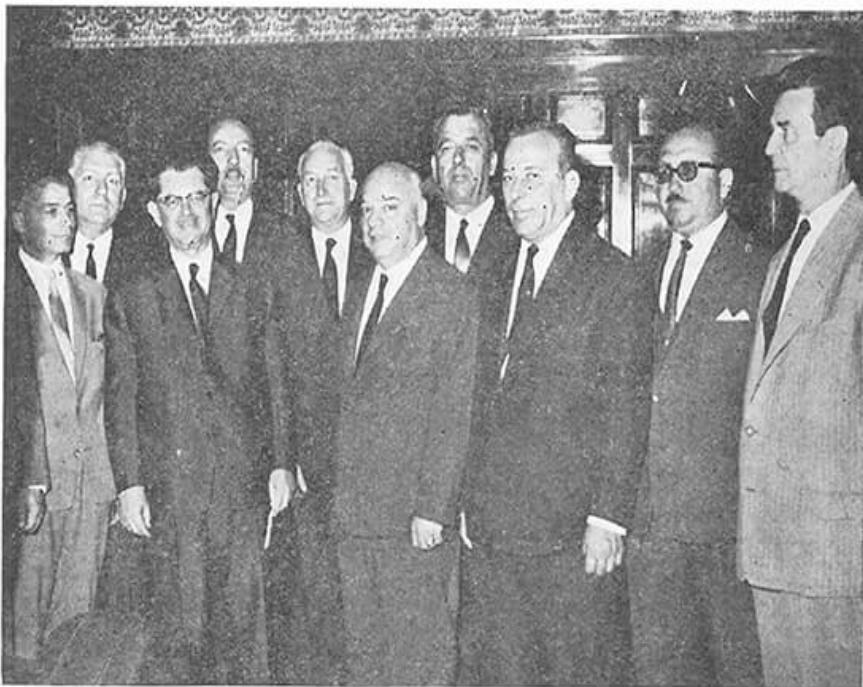
Πρὸ τῆς καθόδου τῶν κ.κ. 'Υπουργῶν ὁ α' ἀντιπρόδερος τοῦ 'Εργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶν κ. 'Ηλίας Κροκιδᾶς ἀνέλυσε διὰ μακρῶν τοὺς στόχους τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ διηρμήνευσε τὴν εἰλικρινή συμπαράστασιν τῶν ἐργαζομένων τοῦ Πειραιῶν πρὸς αὐτήν διότι ἔχει ὡς στόχον τῆς

βάνονται ἡ ἔξισωσις τῆς ἀμοιβῆς ἐργαζομένων ὑπόδρων καὶ γυναικῶν, ἡ αναμόρφωσις τῆς ἐργαστικῆς νομοθεσίας, ἡ ὀσφάλισις καὶ ἡ στέγασις τῶν ἐργαζομένων κ.ἄ.

'Ο κ. Λέκκας ὑπεγράμμισεν ἐν κατακλειδῖ διτὶ ἡ ἐπανάστασις ἢτο η ἔκφρασις ἀγαντήσεως τοῦ λαοῦ κατά τῆς φαυλοκρατίας.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ Κ.Κ. ΠΑΤΤΑΚΟΣ ΚΑΙ Α-ΘΑΝΑΣΙΟΥ

'Ακολούθως ἀπηρύθμινε σύντομον χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς ἐργαζομένους ὁ 'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αθανασίου, ἐν συνεχείᾳ δὲ ὡμίλησε δι' ὀλίγων ὁ 'Υπουργὸς 'Εσωτερικῶν κ. Στυλ. Παττακός, ὁ ὅποιος ὑπεσχέθη τὴν ἐπίλυσιν δλῶν τῶν αἰτημάτων τῶν ἐργαζομένων καὶ συνέστησε πρὸς αὐ-



'Ο Πρόεδρος τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνστ. Κόλλιας μετὰ τῆς Διοικήσεως τοῦ 'Εργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶν, ἢτις κατά τὴν ἐπίσκεψιν τῆς ὑπέδελν εἰς τὸν Πρωθυπουργὸν τὰ αἰτήματα πού ἀπασχολοῦν τοὺς ἐργαζομένους τῆς δυνάμεως τῆς.

τὴν ἔξυγιαντων τοῦ δημοσίου δίου καὶ τὴν προσδόθησαν τῶν ἐργατικῶν θεμάτων.

'Ωστάντως δ. κ. 'Ηλ. Κροκιδᾶς ἀνέγνωσε τὸ δωρυσμάνιον διάγγελμα τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Κων. Κόλλιας καὶ ἐτόνισεν διτὶ ἡ 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως συμπαράστασι πρὸς τοὺς ἐργαζομένους καὶ θὰ ἔξυγιάνη τὸν δημόσιον δίον, ἐπ' ἀγαθῷ τῆς χώρας.

Μετὰ τὴν καθόδου τῶν κ.κ. 'Υπουργῶν ἐπρολόγισεν δ. πρόδρομος τοῦ Ε.Κ.Π. κ. Ι. Καστράπτης. 'Εξῆρεν ούτος τὸ κυβερνητικὸν ἔργον, τὸ ὄποιον, ἐκτὸς τῶν ἀδλῶν, κατοπεῖνει, ὡς εἶπεν, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ὑγιοῦς συνδικαλιστικοῦ κινήματος καὶ ὑπεγράμμισε χαρακτηριστικῶς, διτὶ «στρατός καὶ ἐργάται» διαδίχουν ἡδη ἀδελφωμένοι τὸν δρόμον τῆς προόδου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

'Ἐν συνεχείᾳ ὡμίλησεν δ. 'Υπουργὸς 'Εργασίας κ. 'Άλ. Λέκκας, δ. ὅποιος ἀνεφέρθη εἰς τὴν πρόθεσιν τῆς Κυβερνήσεως νὰ ἐπιλύσῃ τὰ ἐργατικὰ θέματα, πελεῖστα δὲ μέτρα ἔχηγγελθησαν τὰ ὄποια, εἰς τὸ πλαίσιον τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων, θὰ πρωθιθῶν ἐν πρόδη. Μεταξὺ τῶν μέτρων τούτων περιλαμ-

πούς ὑπομονήν, ἐργασίαν καὶ ἀποδοτικήν καὶ ὑγιά συνδικαλιστικήν δρᾶσιν.

'Ἐν κατακλειδῖ δ. κ. Παττακός εἶπε τὰ ἔξις:

'Ολόκληρος δ. 'Εθνική μας Κυβέρνησις, δ. Κυβέρνησις τῆς 21ης Απριλίου 1967, συμπαρίσταται εἰς τὸ ἐργατικὸν δυνατικὸν τῆς πατρίδος μας, ζητεῖ ἀπὸ αὐτὸ — ἀπὸ ἑσάς — ὑπομονήν, ὄρεξιν δι' ἐργασίαν, ἐργασίαν ἀποδοτικήν, καλὰς σχέσεις μὲ τὸν ἐργοδότην καὶ πειθαρχίαν εἰς τὸν νόμους τῆς Πατρίδος. Αἱ εὐχαὶ μου καὶ εὐχαὶ τῆς Κυβέρνησεως δλοκήρου σᾶς συνοδεύουν εἰς τὴν σκληρὰν ἐργασίαν σας. Ζήτω τὸ 'Εθνος. Ζήτω ὁ Βασιλεύς. Ζήτω ὁ Στρατός μας. Ζήτω τὸ 'Εργατικὸν Κέντρον Πειραιῶν».

Εἰς τὴν συγκέντρωσιν παρευρέθησαν, ἐκτὸς τῶν ἀδλῶν, ὁ στρατιωτικὸς διοικητής Πειραιῶν συνταγματάρχης κ. Κοτέας, δ. ναυάρχος ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Β. Χανιδῆς, δ. διευθυντής τῆς 'Αστυνομίας Πειραιῶν κ. Β. Γιαννόπολος, δ. νομάρχης κ. Β. Κακούρης, δ. λιμενάρχης Πειραιῶν κ. Β. Γράβαρης, δ. γεν. γραμματεὺς τῆς ΓΣΕΕ κ. Φ. Μακρής, δ. διευθυντής Ναυτικῆς Εργασίας κ. Ζ. Παλιύδης κ.ἄ.

ΠΡΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΝ ΡΥΘΜΙΣΙΝ

ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΙΠΗΣ ΣΥΝΘΕΣΙΣ**ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**

'Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αθ. Αθανασίου δι' έγκυκλιού του πρός τάς λιμενικάς και προξενικάς όρχας, προβαίνει εἰς άριστηκήν ρύθμισιν τών θεμάτων αντικανονικής και έλλιπους συνθέσεως τών πληρωμάτων.

Ούτω μεταξύ άλλων διευκρινίζονται τά έξης έπι τού θέματος τής αντικανονικής συνθέσεως:

• Έπιτρέπεται βάσει τού νόμου (2651/1953) ή εντός τών δρίών τής οργανικής έκθεσεως τού πληρώματος πρόσωρων της αντικανονικής συνθέσεως τού πληρώματος, εἴτε πρός πλήρωσιν ύπαρχοντων κενών τής οργανικής συνθέσεως τού πληρώματος, εἴτε πρός αντικατάστασιν άπολυμένων έξι οιασδήποτε αιτίας:

α) Ήμερσπών ναυτικών μή κεκτημένων τά νόμιμα προσόντα, και

β) 'Άλλοδαπών ναυτικών υπό τάς έξης προύποθέσεις:

— Έάν είναι αδύνατος ή ναυτολογίας άπογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων τό οικείον δίπλωμα ή πτυχίον ή αδεια ναυτικής ικανότητος.

— Έάν δὲν ύπαρχουν τοιούτοι εἰς τὸν λιμένα τής ναυλοχίας τού πλοίου ή εἰς τοὺς πλησιεστέρους λιμένας, έξι ών θά ήτο δυνατή ή έγκαρος, και ἀνευ καθυστερήσεως τού πλοίου μετάβασις των εἰς τὸν λιμένα ναυλοχίας τού πλοίου.

— Έάν ύπαρχουν, ἀλλὰ δὲν προσφέρονται πρός έργασίων ή προσφέρονται μέν, ἀλλ' ύπό δρους άντικειμένους εἰς τάς περὶ μισθολογίον και δρων έργασίας διατάξεις, ή είναι άποδειγμένως κακής διαγωγῆς, δυνάμενοι ὡς ἐκ τούτων νά πάρωσιν ἄποδωσιν ἐπιζημιούς διά τὰ συμφέροντα τού πλοίου.

Εἰδικῶς διά τοὺς ἀλλοδαπούς ναυτικούς, οὗτοι δὲν δύνανται νά ύπερβούν τὸ ¼ τῆς οργανικής συνθέσεως τού πληρώματος τού πλοίου. 'Εξαίρεται διά τὸν πλοιοφόρον, διτις ἀπαραιτήτως δέοντας νά είναι "Έλλην."

• Οι προσωρινῶς και ύπό τάς ἀνωτέρω προϋποθέσεις ναυτολογίηθεντες θά παραμένουν ἐπί τού πλοίου μόνον έφ' σον δέοντας άποδειγμένως νά συντέχουν αἱ ἔνδογια προϋποθέσεις.

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Διά τὴν αντικανονικήν ὡς ἀνα ναυτολόγησιν, αἱ λιμενικαὶ και προξενικαὶ ἀρχαι

δέον νά ἀκολουθοῦν τὴν κάτωθι διαδικασίαν:

• Θὰ μεριμναὶ ή ἀπορρόφησις τῶν ἐγγεγραμμένων ἀνέργων και τῶν προσφερομένων πρός έργασίων ἀνέργων ναυτικῶν.

• Εἰς περίπτωσιν μή προσφοράς ναυτικών διά τὴν κάλυψιν παρουσιαζομένης ἀνάγκης, προκειμένου περὶ πλοίων τῆς ἀγχιπλούσου ναυτιλίας (Μ/8, Π/Κ, άλιευτικῶν) θά ναυτολογούνται οἱ μή προσοντούντων ναυτικοῖ, προσφερμένης τῆς σχετικῆς διαδικασίας.

• Προκειμένου περὶ τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν πλοίων (ἐπιβατηγῶν και μεσογειακῶν και ποντοπόρων φορτηγῶν), έαν μὲν διῆλθον προσφάτως τοῦ λιμενούς Πειραιῶν, θᾶ ἐπιδιώκεται η συμπλήρωσις τῆς συνθέσεως μόνων ἐκ τῶν τυχόν υφισταμένων εἰς τὸν λιμένα προσεγγίσεως ἀνέργων προσοντούντων, έαν δὲ μετά μακρον, πέραν τοῦ διμήνου, χρόνου, διῆλθον έξι αὐτοῦ και δὲν προσφέρονται εἰς τὸν λιμένα τούτων ἀνέργων προσοντούχοι, θᾶ ἀπευθύνονται αἱ λιμενικαὶ ἀρχαι εἰς τὸ ΓΕΝΕ Πειραιῶς, ἵνα πληροφορηθοῦν τὴν τυχόν ὑπαρξίαν προσφερομένων ἀνέργων προσοντούχων πρός ἀποκατάστασιν τῆς κανονικῆς συνθέσεως τού προσωπικού τού πλοίου.

Περαιτέρω εἰς τὴν ἔγκυλιον καθορίζεται η διαδικασία, τὴν ὅποιαν πρέπει νά ἀκολουθῇ εἰδικῶς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, τὸ ὅποιον πρέπει νά συνεργάζεται μετά τού ΓΕΝΕ, ἀκολουθῶς δὲ καθορίζεται η διαδικασία, τὴν ὅποιαν πρέπει νά τηροῦν τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα και αἱ Παραλιοὶ Προξενικαὶ ἀρχαι συνυφίζομέν ὡς έξης:

• Παρέχονται ύπὸ τού νόμου ἐπαρκεῖς προθεσμίαι πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογίηθεντων ναυτικῶν, λόγω τῆς συνήθως δυσχεροῦς ἔξειρέσεως ναυτικῶν.

• Έάν διαπιστώνται ἀντικανονικής ὡς πρὸς τὴν σύνθεσιν τού πληρώματος δύνανται νά ἐπιτραπῇ η παραμονή ἐπί τού πλοίου τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογίηθεντων, έφ' σον ψιφίστανται εἰς τὸν λιμένα τούτων αἱ καθορίζομέναι προύποθέσεις ύπὸ τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 4 τού Ν.Δ. 2651/1953 και έφ' σον δὲν ἔχουν παρέλθει αἱ ύπὸ τού ἀρθρου 5 παραγρ. 3, 4 και 5 καθορίζομέναι προθεσμίαι.

Λαμβανομένου ύπ' ὄψιν διτις ἀποκαταστάσεως τῆς κανονικῆς σύνθεσης τού πλοίου τῶν ἀντικανονικῶν προσφερομένων μεγάλης ἔλλειψεως πληρωμάτων η ἀπροθυμίας πρὸς ναυτολόγησιν, ιδίᾳ καθ' σον ἀφορά εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων τῆς ἀγχιπλούσης ναυτιλίας, κατὰ λογικὴν ἐρμηνείαν

τῶν παραγράφων 3 και 4 τοῦ ἀρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 2651/53 ἐγκρίνεται οἶπως ἀνανεούνται ἐκάστοτε ἐπὶ τοῦ πρός αὐτὰς χρόνου, εἰς ἓν περίπτωσιν ἡδειασθεως τοῦ ΓΕΝΕ και ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως ταῦτης, διτις οὔτε εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς προσφέρονται προσοντούχοι ναυτικοί, πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀντικανονικῶν ναυτολογίηθεντων τοιούτων.

ΕΛΛΙΠΗΣ ΣΥΝΘΕΣΙΣ

Περαιτέρω ή ἔγκυλοις ἀσχολεῖται μὲ τὸ θέμα τῆς ἔλλιπούς συνθέσεως, και καθορίζει τὰ έξης:

• 'Εξαριτικῶς ἐπιτρέπεται δὲ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μὲ ἔλλιπη σύνθεσιν μόνον ἐκ λιμένος τῆς ἀλλοδαπούς κατόπιν ἐγγράφου αίτησεως τοῦ πλοιάρχου και ἐφ' σον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀρχῆς δὲν διατρέχει ἐκ τούτου κινδυνον ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου

οὐ και ὑφίσταται μία τῶν ἀκολούθων περιπτώσεων:

α) Τὸ πλοίον ύποχρεούται νά ἀποπλεύσῃ εντός δραχατάσου, ἀπὸ τοῦ κατάπλου, χρόνου ἡ ἀπὸ τῆς δειναίσεως τῆς ἔλλειψεως πρὸς ναυτικῶν πρός ναυτολόγησιν, λόγω ἀνειλημένων ύποχρεώσεων, αἱθίδιας ναυλώσεως ἡ ἄλλης ἔκτακτου και ἐπειγούσης ἀνάγκης.

β) Καθίσταται αδύνατος ή ἔγκαιρος, ἀνευ καθυστερήσεως τού πλοίου, μερίμη τοῦ πλοιάρχου η ἐφοπλιστοῦ η ἀντιπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτου, ἐξεύρεσις εἰς τὸν λιμένα ναυλοχίας τοῦ πλοίου η εἰς πλησιεστέρους λιμένας τὸν ἀναγκαῖοντων 'Ελλήνων η ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν πρὸς πλήρωσιν τῶν ὑπάρχοντων κενῶν τῆς οργανικῆς συνθέσεως τού πληρώματος, εἴτε πρὸς ἀποκατάστασιν ἀπολυμένου τοῦ πλοίου έξι οιασδήποτε αιτίας.

• 'Ο ἀπόπλους μὲ ἔλλιπη σύνθεσιν πληρώματος ἀπαραιτήτως, ἔφιστάται η προσοχὴ τῶν ἀρχῆς εἰς τὸν πλοίον η μένων εἰς τὸ πλοιάρχου τοῦ πλοίου.

• 'Εφ' σον ἐπιτραπῇ δὲ ἀπόπλους μὲ ἔλλιπη σύνθεσιν πληρωμάτων, ἔφιστάται η προσοχὴ τῶν ἀρχῆς σημείων:

— 'Ο ἀπόπλους μὲ ἔλλιπη σύνθεσιν πληρωμάτων πρὸς πλήρωσιν τῶν ὑπάρχοντων κενῶν τῆς οργανικῆς συνθέσεως τού πλοίου.

— 'Εκ τῶν ύφισταμένων ἔλλειψεων δὲν διατρέχει κίνδυνον η ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

— Λόγω τῆς ύφισταμένης σήμερον μεγάλης ἔλλειψεως πληρωμάτων η ἀπροθυμίας πρὸς ναυτολόγησιν, ιδίᾳ καθ' σον ἀφορά εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων τῆς ἀγχιπλούσης ναυτιλίας, κατὰ λογικὴν ἐρμηνείαν

H MONI ELLINIKI PRAKTOREYIS DIA PAGMATIKHN EΞΥΠΗΡΕΤHSIN TON PASHS FYSSES SYMFERONTWN SAS EIS ADEN EINAI H

"Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

ADEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152
Cable Address : "HELLENIC" ADEN

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

Telephone : 23137

τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ Ν.Δ. 2651/53 καὶ συντρεχουσῶν πάντοτε τῶν ἐν αὐτῷ ἀναφερομένων προύποτέσσεων καὶ δρων, ἑγκρίνεται ὅπως αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις ἰσχύσουν καὶ κατὰ τὸν ἀπόπλουν πλοίων ἐκ λιμένων τῆς Ἐπικρατείας.

• Δίδεται ἐντολὴ ὅπως αἱ ἀρχαὶ ἔχουν πάντοτε ὑπὲρ τὸ εἰδικὸν καθεστώς, ὑπὸ τὸ ὅπιον ἔχουν ὑπαρχή, καὶ δυνάνται φέραντα τὸ θέμα τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ, τὰ κατά τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 νηλογιζέντα δι' ἔγκριτικῶν πράξεων πλοία, αἱ διατάξεις τῶν ὅπιών εἰναι ἐπικρατέστεραι τῆς κειμένης νομοθεσίας.

• Εἰδίκως διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα ἐφιστάται ιδιαιτέρως ἡ προσοχὴ τῶν ἀρμοδίων λιμενικῶν ἀρχῶν. Ἐνταῦθα δὲν συγχωρεῖται

εὑρεῖα ἡ ἐπιεικής ἐφαρμογὴ τῶν περὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος διατάξεων, ὡς ἀμεσώτατα συνδεόμενης μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν παρ' αὐτῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν. Δίδεται ἐντολὴ ὅπως αἱ τυχὸν ὑφιστάμεναι ἐλλείψεις ἡ ἀντικανονικότητες ἀντιμετωπίζονται μετ' αὐτηρότητος, ιδίᾳ ἐφ' ὅσον ἀνάγονται εἰς τὸ προσωπικὸν ἀσφαλείας τοῦ σκάφους.

• Πᾶσα τυχὸν ἀπαγόρευσις ἀπόπλου εἰς ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου δέοντος πάραπτα νὰ ἀναφέρεται τηλεγραφικῶς εἰς τὸ ΥΕΝ. Διευκρίνιζεται συναφῶς διτὶ τὸ μέτρον τοῦτο θὰ λαμβάνεται μετά μεγίστης περισκέψεως καὶ εἰς περιπτώσεις ὑπαπτίου παραβίάσεως τοῦ νόμου ἡ ἀνυπαρχία συνθηκῶν ἀσφαλείας τοῦ πλοίου.

πρίστιν ἡ διάλυσίς του.
«ΚΕΝΗ ΝΤΑΛΕΜΟΣ»: 'Ανεκοινώθη τὴν 18ην Μαΐου εἰς Νέαν 'Υδρην ὅτι ἐπισκοπήσεις ζημιάς συνεπειτεὶ προσφέρεσσις του παρὰ τὸ Τζιμπούτι τὸν παραβότα Δεκέμβριον, αἱ ὅποιαι ζημιαὶ ἐπειδήθησαν συνεπειτεὶ κακοκαιρίας τὸν Φεβρουάριον. Οὐδέμεια τῶν ἀντέρω τζημιῶν εἶχεν ἀνακοινώθη προηγουμένως.

«ΚΕ-1 ΠΤΕΡΙΝΤΕΡ»: Εἰς λιμένας Ἀκάρπα, ὑπέστη κατὰ μεδόμοσιν του τὴν 14ην Μαΐου σοβαράς ζημιάς εἰς τὴν θάλασσα.

«ΚΕΡΑΥΝΟΣ»: 'Αφιχθὲν εἰς Σιγκαπούρων τὴν 25ην Μαΐου, ἀνοικοιώντες διτὶ ὑπερστήζοντες ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν του.

«ΚΙΡΚΗ»: 'Αναχωρήσαν ὁπότε Σὲτ διὰ Νεαπόλιν κανὼν τὴν μεσημέριαν της 22ας Μαΐου, ἀποκόπη εἰς δύο συνεπειτεὶ ἐκρήσεις, διαρκούντος καθοριστικοῦ δεξαμενῶν τὴν 8ην προινῆς της 23ης εἰς πλάτος 42° 32' Β καὶ μῆκος 6° 07' Α, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Τουλωνός. Τὸ πρωρατὸν τρήμα τοῦ πλοίου ἐκείστο καὶ τελικῶς ἐθύσισθη, ἵνα τὸ πρυμναῖον ἐρρυμανθῆται τελικῶς τοῖς Μασσαλίαιν. 'Εκ τῶν 39 προσώπων που ἐπέβαινον τοῦ πλοίου, διεσώθη μόνον ὁ ὑποπλοαρχὸς, δην ὑπολοιπόν ἀπολεσθεῖσαν λόγω τῆς ἐπικρατούσης κατὰ τὸ ἄνυχην σφρόδρας κακοκαιρίας.

«ΚΟΡΙΝΘΟΣ»: Προσέκρουσε τὴν 2αν Μαΐου εἰς Γένοβαν ἵνα προβλήτης, ὑποστόταν ἀρκτές ζημιάς εἰς τὸν πρῶρον καὶ τὸ πρωρατὸν υπῆρχε τάν.

«ΚΡΕΣΤΑ»: 'Αναχωρήσαν τὴν 15ην Μαΐου ἀπὸ Κολόμπη διὸς Κοσσίζερ, ἐπέστρεψεν εἰς τὸν Κολόμπο τὴν 16ην λόγω ἀποφράξεως τῶν οὐλῶν τοῦ φυγούσου του. Μετὰ πρόχειρον ἐπισκεψήν, ἀνεχώρησε διτὶ προσφρίσμον του τὴν 17ην Μαΐου.

«ΚΡΙΣ»: 'Αφιχθὲν εἰς Γιοκοχάμα, ἀνοικοιώσας τὴν 23ην Μαΐου ὅτι εἴχε ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν του, προερχόμενές εἰς προσφράξεις τοῦ πλοίου εἰς Σαγκάην τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον.

«Κ. ΧΑΤΖΗΤΑΤΕΡΑΣ»: Κατὰ τὴν ἐκ Κολόμπη ἀναχώρησιν του τὴν 22αν Μαΐου, ἡ Έλις του προσέκρουσε ἵνα πηγαίνει στον θίνα Λαζέρου.

«ΛΙΣ ΣΑΒΩ»: 'Απὸ Γκέρμει διὰ Φιλαδέλφειον, προσήγειτο τὴν 19ης Μαΐου εἰς Πλύμουθ, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκεψίαν, ὑπενέκρυψε διτὶ προσφρίσμον του τὴν 25ην Μαΐου.

«ΜΑΝΤΙΝΙΑ»: 'Ηγυερθοδολημένον εἰς Πέραμο, προσέκρουσε συνεπειτεὶ κακοκαιρίας τὴν 14ην Μαΐου ἐπὶ τὸν δεξιευνόπολον «Ἐλπίη», ἀμφοτέρων ὑπόστατον μικροβρύματος.

«ΜΑΡΘΑ»: 'Απὸ Ροζάριο μὲροτίσιον στιπώρων διὶς Ιαπείλιον, προσήγειτο τὴν 16ην Μαΐου εἰς Μπούμενος Αὔρες λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του. Μετὰ προχειρούς ἐπισκεψίαν ἀνεχώρησε τὴν 17ην διὸ Γένοβαν.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ»: 'Υπὸ ἐπισκεψήν εἰς Σκαραμάγκα, ὑπέστη τὴν ἐστέραν τῆς θῆσης Μαΐου ἐκρηξηῖ καὶ πυρκαϊῶν εἰς τὸ πρωρατὸν τρήμα τοῦ πλοίου, κατασθείσαν υπὸ τῆς πυροδοκτηκῆς ὑπερστήσιος καὶ τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ προκαίσασαν σοβαράς ζημιάς εἰς τὴν κατασκούην τοῦ σκάφους ἐξ ὑπερθερμάνσεως αὐτῆς. 'Υπολογίζεται ὅτι θάντικαστοσθούν ἐλάσσωα καὶ ἐνισχύσεις δύορυς 250 τόνων.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ»: 'Αφιχθὲν εἰς Κιουράσο τὴν 10ην Μαΐου, ἵνα ἐπισκουστή ζημιάς τοῦ ἀνακοινώσιας καὶ ἐκ προσφράξεως εἰς Κρίστομπαλ τὴν 7ην Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΤΣΑ»: 'Αφιχθὲν εἰς Αμβούργον τὴν 21ην Μαΐου μὲροτίσιον ὄργον πετρέλαιον ἐκ Μπούνον, ὑπέστη δύλγων πρὸ τῆς ἔνέργειας τῆς ἐκφρότσεως του πυρκαϊῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, κατασθείσαν μετὰ ἔξαρσον πεπτών υπὸ τῆς τοπικῆς πυροσεστικῆς ὑπερστήσιος.

«ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ»: 'Απὸ Λά Γκούλεν διὰ Μπαγιόν, ὑπέστη δάλων τῆς μηχανῆς του μετημέρων τῆς 15ης Μαΐου περὶ τα 40 μίλια BA τοῦ 'Αλγερίου. Τὸ ρυμουλκόν «Μανιέζ Τερριέ» τὸ ἐρρυματώλησεν εἰς λιμένα Μπεζάγιε (Μπούζι), σπουδαίας της περιοχῆς.

«ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ»: 'Απὸ Σεβίλην κενὸν διὰ Βραζιλίαν, ἀπώλεσε τὴν θλικὰ αὐτοὺν τὸ ἀπόγευμα τῆς 21ης Μαΐου εἰς πλάτος 0° 19' N καὶ μῆκος 31° 27' Δ, περὶ τα 500 μίλια BA τοῦ Ρεσίφη.

«ΜΟΙ-ΚΑΝ»: 'Ηγυροδολημένον εἰς Σύρον, περιστρόθη συνεπειτεὶ κακοκαιρίας καὶ προσήργασε τὴν 14ην Μαΐου εἰς δραχώδη μῆφαλον, νοτίως τῆς πόλεως. Τὸ πλοίον ἀνενιλύσθη τῆς ἐποινεν τῇ δοθεῖσα τῶν εἰς Σύρον ρυμουλκῶν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ»: 'Απὸ Σάντος διὰ Βαλπαρίζο μὲροτίσιον ζακχάρεως, κατὰ τὴν ἀνάπτυξήν του τὴν 17ην Μαΐου προστράζειν εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ διαύλου του Μοντεβίδεο, ανειλυκούσθη ὅμως δι' ιδιωτικούς εἰδώλους της προσθέτης διαφοράς τοῦ θέματος τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ, τὰ κατά τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 νηλογιζέντα δι' ἔγκριτικῶν πράξεων πλοίων, αἱ διατάξεις τῶν ὅπιών εἰναι ἐπικρατέστεραι τῆς κειμένης νομοθεσίας.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»: 'Απὸ Μεσόγειον δι' Ἀμερικήν, υπέστη τὸν 'Απρίλιον συνεπειτεὶ κακοκαιρίας σοβαράς ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα, τὴν χρόνην τῆς Ελλίκου, τὸ πρόστιμον ὁπός καὶ τὸ κάτω τοῦ πεδίουν αὐτού, ἐπίσης δὲ ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμα, τὰς ὑποιαὶ καὶ ἐπεσκεύασται μετὸ τὴν εἰς Νέαν 'Υδρην ὁφίξιν τοῦ 14ην Μαΐου.

«ΑΛΛΑΓΑΝΔΡΟΣ»: 'Απὸ Πτολεμαίου δι' Ἀμερικήν, υπέστη τὸν 'Απρίλιον συνεπειτεὶ κακοκαιρίας σοβαράς ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα, τὴν χρόνην τῆς Ελλίκου, τὸ πρόστιμον ὁπός καὶ τὸ κάτω τοῦ πεδίουν αὐτού, ἐπίσης δὲ ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα, τὴν χρόνην τῆς Ελλίκου.

«ΑΛΚΥΩΝΗ»: Περὶ τῶν ζημιῶν τοῦ ὅπιου ἀνέγραψε τὸν παρελθόντα Απρίλιον, ἐπωλήθη εἰς Ολλανδίους πρὸ διώλυσιν τὴν 20ην Μαΐου.

«ΑΛΚΥΩΝ ΜΠΡΗΣ»: 'Απὸ Πόρτ Σουδάν διὸ Πόρτ 'Αρθουρ, προσήγειτον εἰς προσωμόν του περὶ τὴν δημόσιαν πόλεισθαι τῆς Αιγαίου. 'Απὸ Πόρτ Σουδάν διὸ Πόρτ 'Αρθουρ, προσήγειτον εἰς Μασσαλίαν πρὸς δεσμονεμονίουν, κατὰ τὴν ὁφίξιν του διὸ τὴν 20ην Μαΐου προσέκρουσεν ἵνα προσφράξηται.

«ΑΛΛΑΓΑΝΔΡΑ»: 'Απὸ Σάντερλειτον δι' Ιαπωνίαν ἐπισκεύασται μετὸ τὴν διώλυσην της προσωμής τοῦ περιποιησόν του, μετὸ τὸ πέρας τῆς ἐπισκεψής τῶν ὅπιών εἰς τὴν ξενεύρωσην διὰ προσφρίσμον.

«ΑΛΑΤΑΣΙΑ»: 'Απὸ Μπουνέος 'Αὔρες διὰ Ρότερνταμ, προσήγειτο τὴν 11ην Μαΐου εἰς προσωμόν του περὶ τὴν δημόσιαν πόλεισθαι τῆς Παρανῆς, προσφέρεται τὸν ποταμὸν Παρανᾶ, προσφέρεται τὸν ποταμὸν Αραβάνη, προσφέρεται τὸν ποταμὸν Καράμπιν.

«ΑΛΜΠΙΝΟ»: 'Απὸ Σάντερλειτον διὸ Παρανῆς, προσφέρεται τὸν ποταμὸν Αράβανη, προσφέρεται τὸν ποταμὸν Καράμπιν.

«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛΑ»: 'Απὸ Παραράτον δι' Ιαπωνίαν μὲροτίσιον παλαιοσιδῆρων, προσήργασε τὴν 23ην Μαΐου εἰς την ησιθια Μούσκα, περὶ τὴν θάλασσαν της Ασίας.

«ΕΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛΑ»: 'Απὸ Σάντερλειτον δι' Ιαπωνίαν μὲροτίσιον παλαιοσιδῆρων, προσήργασε τὴν 23ην Μαΐου εἰς την ησιθια Μούσκα, περὶ τὴν θάλασσαν της Ασίας.

«ΕΠΙΡΙΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΣ»: Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν του ἐκ Ρούνεν τὴν ἐσπέραν τῆς 25ης Μαΐου, υπέστη δάλησην τοῦ πηραδίουν καὶ προσφέρεται τὸν πλοῦτον θίνης Λαζέρου.

«ΕΛΕΑΝΗ»: Κατὰ τὸν προσφράξεων ποταμού, διάποτε δύλγων πρὸ τῆς τοπικῆς πυροδοκτηκῆς ὑπερστήσιος τῆς 14ης Μαΐου διὸ περιπολή.

«ΕΛΕΑΝΗΣ»: Κατὰ τὸν προσφράξεων ποταμού, διάποτε δύλγων πρὸ τῆς τοπικῆς πυροδοκτηκῆς ὑπερστήσιος τῆς 14ης Μαΐου διὸ περιπολή.

«ΕΛΠΙΣ»: Ιδὲ η ονομασία της πετρέλαιον ήταν η Μαντίνια.

«ΙΟΝΙΩΝ ΠΕΛΑΓΟΣ»: 'Ιδε η Ναυτίλος.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ»: 'Απὸ Νέαν 'Υδρην εἰς Πούνια Καρπούτ, μεταξὺ 3ης καὶ 4ης Μαΐου ἐπανειλυγμένης ζημιάς εἰς τὸν κωνδακόφορον ὁδὸν τῆς μηχανῆς του καὶ τελικῶς ἀρίθησε τὴν 10ην Μαΐου εἰς Πούνια Καρπούτ καὶ τὴν ἐπομένην εἰς Κιουρασάο πρὸς επισκεψήν, με λειτουργώσας μόνον τέσσαρας ἱδρύες της μηχανῆς του.

«ΚΑΛΛΑΕΙΑ»: 'Απερὶ τοῦ πατύκαστου τοῦ λιπαντού πετρέλαιου, τοῦ προγονούμενου τεῦχου μας, ζηρώστησε τὴν 14ην Μαΐου εἰς Οζάκα, ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ θλαστικού ρυμουλκού «Νούρντ Χόλλαντ», ἐκεῖ δὲ πετώλημον τὴν 18ην Μαΐου πρὸ διάλυσιν.

«ΚΑΛΛΗΝΗ»: 'Ηναγκάρη την 14ην Μαΐου νὰ καταφύγῃ εἰς Γιβραλτάρ, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν πρω-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΠΑΣΙΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
- ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΣ ΠΡΟΒΛΗΣ ΜΗΚΟΥΣ 150 ΜΕΤΡΩΝ ΠΛΗΡΩΣ ΕΞΩΠΛΙΣΜΕΝΗ
- ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΜΕ ΚΑΙΝΟΥΡΓΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 286 - ΠΕΡΑΜΑ

ΤΗΛΕΦ. 462 704 - 465.435

εις τὸν πυμένα καὶ τὸ πλοῖον ἐρρυμουλκήθη εἰς Πειραιὰ πρὸς ἑπτακούνην, ὅπου ἔφασε τὴν 24ην Μαΐου.

ΕΜΠΟΧΟΥΛΑ: Παρέμεινε τῆς 11ης Μαΐου οὐδέρνητος συνεπείᾳ δάλβινος τῆς μηχανῆς του μεταξὺ Δρεπάνου και Ζακύνθου, ἐρρυμουλκήθη δὲ μέρι τοῦ πατρών ὑπὸ ρυμουλκοῦ τῆς ἑταῖρις Τσαθλίρη, ὀφίγχθεν ἕκει τὸ ἀπόγευμα τῆς 12ης.

ΕΠΑΥΤΙΑΛΟΣ: Κατὰ μεθόρησίν του, προσέκρουσε τὴν 8ην Μαΐου εἰς Πέρσαμα ἐπὶ τοῦ ἀπρωποίου «ἴδιους Πλέλαγος», ὀμφατερῶν ὑποστάντων δημιας.

ΕΝΟΡΘΩ: «Ἀπὸ Λαζανίου διὰ Σαγκάνη, ἡναγκάσθη τὴν 25ην Μαΐου νὰ προσεγγίσῃ εἰς Λισσαβώνα, λόγῳ ζημιῶν εἰς τοὺς λεθᾶτας.

ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ: Έδειξαμενόθη τὴν 20ην Μαΐου εἰς Ρίο ντε Τζανέιρο, λόγῳ ζημιῶν τοῦ προσδιοίου.

ΕΠΑΝΑΓΙΑ: Πρὸς Κίανα, συναρκόσθη συνεπείᾳ διχήλης τὴν νύκτα τῆς 10ης Μαΐου μὲ τὸ δηλητικό πλοίον «Χόγκ - Κόγκ Μάρον» εἰς πλάτος 37° 42' Β και μῆκος 122° 42' Α, υπόσταν σοδάρας δημιας.

ΕΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ: «Ἀνικοινώθη τὴν 22αν

Μαΐου ὅτι ὑπέστη τὴν 23ην Ἀπριλίου ζημιάς ἐκ προσκρούσεως του ἐπὶ τοῦ ἀπρωποίου «Ἄζαφ» εἰς λιμένα Νειριτών.

ΕΠΑΝΤΑΡΑΛΙ: Δεξαμενήθη εἰς Τράπανη τὴν 23ην Μαΐου, ὥρθη ἐκεῖ ἵνα ζημιάς εἰς τὰ υφάλωτα, συνεπείᾳ προσοράξεως του εἰς τὸν ποταμὸν Οὐεγίγα τῆς Ρωσίας τὸν παρθένου Σεπτέμβριον, μὲ ἀνάκοινως θέντος τότε τοῦ ἀπτχαμάτου.

ΕΠΑΝΤΕΑΗ Σ. ΛΕΜΟΣ: «Ἀνεκοίνωσεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 19ην Μαΐου ὅτι ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸν στόρεια τῆς Θίλικος.

ΕΠΕΓΑΣ: «Ἀπὸ Νοβοροσίσκ διὰ Κουβέτη μὲ πορτιον τομέντον, προσφράξεις εἰς υφάλωτο Μετέρο πάρα τὸ Τζιμπούτι τὴν 19ην Μαΐου.

ΕΡΕΑ:, περὶ τῶν ζημιῶν τοῦ ὁποίου ἀνόφερον εἰς προηγουμένον τεύχος μας, ἐφθασεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 16ην Μαΐου, κατὰ δὲ τὴν γενομένην ἐπιθεώρισην διεπιστωθήσαν ἔκτεταμέναι ζημιάς εἰς τὴν πηγαδινήν του.

ΕΡΑΙΔΕΣΤΟΣ: Εἰς λιμένα Σιετσίν, ὑπέστη τὴν 12ην Μαΐου πυρκαϊῶν εἰς τὰς ἡλεκτρικὰς ἐγκαταστάσεις τῆς γερμανίας, αἱ ὀποίαι καὶ ὑπέστησαν ζημιάς, ἐπικοινωνείσασι ἕκει.

ΦΑΡΑΛΑΗΣ: «Υπὸ φορτωτῶν εἰς Πόρτη Αντελάιντ διὰ Καλκούτταν, ὑπέστη τὴν 22ην Μαΐου ρήγμα εἰς σωλήνης ασφερίσμου του υπὲρ φρίτην, 3 κύτους του, δὲ ποτίσι καὶ ἀπένευσθη. Υπάρχει ἐπίσης καὶ ρήγμα εἰς τὴν πλευράν τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ αὐτὸν κύτος υπὲρ φρίτην, 3, τὸ διπότον καὶ ἐπεκεντάσθη.

Μὲ σταθερούς τοὺς ναύλους, παρὰ τὰς ἐμφανεῖς συνεπειάς τοῦ πλοιοδόντος θέρους, μὲ τὴν συνήθη του ἐποκινήν ὑφεσιν, ὅποι ἀπόφεως ὅγκου ναυλώσεων, τὸ δεύτερον δεκαπεντημέρον τοῦ Μαΐου πρήξειν πάνουκον μᾶλλον, ἐνῷ δὲ κατὰ τὰν δάρκειόν του ὑπειθείσα οὐνωμαλία εἰς τὴν Μέσον Ἀνατολὴν ἀνεπτέρωσε πρὸς στιγμὴν τὰς ἐλπίδας τῶν πλοιοκτηπτῶν, διὸ ν' ἀποδειχθῇ ωμᾶς ἀμέως ὅτεδόν ἐκείνοι ποὺ καὶ πρὸς καρούσην ἐγράφομεν, σχολιάζοντες τὴν ἐπίπτωσιν τοῦ πολεμοῦ εἰς Βιετνάμ επὶ τῆς ναυλωρύσσεως: δότι αἱ πολιτικαὶ οὐνωμαλίαι σκεδάνων νὰ ἐπιδροῦν εἰς τοὺς ναύλους τῶν πλοίων, δότι οἱ ναυλωταὶ, ἔχοντες ἔξασφαλίσιεν ἐν μίνιμων ἀναγκῶν τῶν μὲ ταῖς μακράς χρονοναυλώσεις, μεγάλων κυρίων σκαφῶν, προσαρμόζονται ταχέως πρὸς πάνασσι αἱ φύιδιαν πολιτικὴν μεταβολὴν καὶ, ὄπωδε πόποτε, δένεν πονικοβάλλονται πλέον.

Ἀποτέλεσμα τοῦ νοοτροπίας αὕτης εἶναι ν' ἀκόλουθη ἐν μέρει καὶ ὁ Μάρος τὸν Ἀπρίλιον, διαρκούντος τοῦ ὄποιον οἱ ναύλοι ἐσημείωσαν ἐλάφραν ὑπόκρωπον, λόγῳ κυρίως τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων ποὺ ἐξήπισαν καταφύγιον εἰς τὴν ἀγοράν τῶν απτρῶν. Οὕτω, ὁ δείκτης τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, μὲ δύον 100 διὰ τὸ 1960, κατέλθειν εἰς 103.7 μονάδας ἐναντὶ τῶν 106.2 τοῦ Μαρτίου. Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1966, 3 μείωσις ἀνήλθεν εἰς 197.3 μονάδας, πτοι ἐντὸς ἓτους οἱ ναύλοι ἐσημείωσαν κάμψιν κατά

16%. Ἐλαφρῶς καλυτέρα πτοι ἡ κατάστασις εἰς τὰς χρονοναυλώσεις, μὲ κάμψιν ἐναντὶ τοῦ 1966 ἀνερχομένην εἰς 14.7% καὶ δείκτην εἰς τὰς 121.3 μονάδας. Βεβαιῶς, ὡς ἀριθμὸς τῶν παραπλιμένων φορτηγών ζηρού πορτιον κατὰ τὸ τέλος Ἀπριλίου έμειψθη εἰς 400.459 κόρων, πτοι κάτω τοῦ 1% τοῦ συνόλου τῆς κωπικότητος αὐτῶν καὶ ἀποτελεῖ τούτῳ σπιρίουν δικαιολογούντων τὸ διά τὸν προσεκτικούντων σαίσοδον, γενονός εἰναι δημάς δότι κατέσπονταν πλέον δύσκολοι αἱ περιοδοὶ εὐπημερίας καὶ ὄπωδε πόποτε αὐταὶ δένεν θά συνένωνται πλέον μὲ τὰς διεθνεῖς πολιτικὰς ἀναταράχας.

Οταν ἐσημείωθη ἡ κρίσις τοῦ Σούεζ τὸ 1956, ἀν καὶ ἡ ἀγορὰ πτοι πόποι πολὺ υφάλη, ἀνήλθεν εἰς πρωτοφανή διά τὴν ιστορίαν τῆς ναυτιλίας ἐπίπεδον καὶ, πλὴν τοῦ υψηλού αὐτοῦ ναύλου, οἱ ναυλωταὶ ἐδέχονται νὰ πληρώσουν καὶ πρόσθιον τοῦ 50 σελινίων περίπου κατά τόννον, διά τὴν περιπτώσιν καθ' ἣν τὸ πλοίον ἱναγκάζετο νὰ περιπλέσῃ τὴν Αφρικήν, ἀν δὲ οἰονδόποτε λόγον δένεν θά πήνεται νὰ κάμψη κρήσιν τῆς διώρυγος. Μέ τὰ πρόσθιατα ἐπεισόδια Ἅραβων· Ἰσραήλ, ἐφοπλισταὶ τίνες, φοδουμένοι νέον κλείσιμον τῆς διώρυγος, ἐπεχειρήσαν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ παλαίον αὐτὸν αἴτημα, διὸ νὰ συναντήσουν τὴν ἀκμάτων ἀρνητικούς τῶν ναυλωτῶν. Καὶ οἱ τελευταῖοι, αὐτὶ νὰ σπεύσουν εἰς ναυλωσίας συνεπείᾳ τῆς νέας κρίσεως, ἐπρότιμοσαν νὰ ἀναμένουν τὴν ἔξελιξιν τῶν γεγονότων, ἀν καὶ δοι πι-

τεύουν εἰς ομαντικήν βελτίωσιν τῶν ναύλων εἰς την περίπτωσιν κλειστού μεταστοιχού: Ο περίπλους τῆς Αφρικῆς θά ἐπιμπύνη σοδάρως τὰς ἀποστάσεις καὶ δέ της ἐπιθήθη περισσότερα κωρωτικότης. Ή κατὰ τομεῖς πάντως κατάστασις τῆς ἀγορᾶς είκεν ὡς κάτωθι:

ΣΙΤΩΡΑ: Ήπειτέλεσαν τὸν κύριον παραγόντα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντημέρον τοῦ Μαΐου μὲ σκετικῶς ζωπρὸν τὴν κίνησιν ἐξ ὀλων τῶν τομέων, ἀν καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς τὸ ἴνδικον καὶ κινεζικὸν ἐνδιαφέρονταν ξεινιώθη, τονωθεῖσαν διὰ τῆς πρόδος Ἰαπωνίαν κινήσεως ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ, ὃν πεπληρώθηται καὶ ὅλων ικανοποιητικός ναυλὸς τῶν § 8 μὲ μεγάλην δημάση προμητίεων. Οι ναυλοὶ ὁντιθέως εἶναι κατά τὸν Κόλπον ἐμειώθησαν εἰς τὸ χαμηλότερον διά τὸν μηνὸν αὐτῶν σημείουν, κωριάς δημάση προσερέστους, ἐνῷ καὶ αἱ ἀκελέα Λιμνῶν φορτώσεις πάσσαν ἀρκεταί.

Γοιαίνει πρακτεῖς: Απετέλεσαν τὸν κύριον παραγόντα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντημέρον τοῦ Μαΐου μὲ σκετικῶς ζωπρὸν τὴν κίνησιν ἐξ ὀλων τῶν τομέων, ὅπου πεπληρώθηται καὶ ὅλων ικανοποιητικός ναυλὸς τοῦ τέλος τοῦ μηνὸς τὸν Κόλπον ἐμειώθησαν εἰς τὸν μηνὸν αὐτῶν σημείουν, κωριάς δημάση προσερέστους, ἐνῷ καὶ αἱ ἀκελέα Λιμνῶν φορτώσεις πάσσαν ἀρκεταί.

Γοιαίνει πρακτεῖς: Απετέλεσαν τὸν κύριον παραγόντα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντημέρον τοῦ Μαΐου μὲ σκετικῶς ζωπρὸν τὴν κίνησιν ἐξ ὀλων τῶν τομέων, καὶ αἱ σοραδικαὶ ναυλῶσεις διὰ τῶν σκεδῶν εἶδος φορτίου καὶ εἰς ὀλων τῶν τομέων. Η ἔλλειψις σκαφῶν εἰς τὴν ἀγοράν οπτήρων τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐκράπτει τοὺς ναυλοὺς μᾶλλον σταθερούς, ὅλως θὰ ἐσημειώσεις αἱσφαλῶν πτώσεων.

«Ἄλλα φορτιά: Ολίγαις καὶ σποραδικαὶ αἱ ναυλῶσεις εἰς τὴν ἀγοράν, ὄποι τὸν διάστημαν πεπληρώθησαν, μὲ ἀσταθῆ τὴν δὲν εἰσέδων εἰδος φορτίου καὶ εἰς ὀλων τῶν τομέων. Η ἔλλειψις σκαφῶν εἰς τὴν ἀγοράν οπτήρων τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐκράπτει τοὺς ναυλούς μᾶλλον σταθερούς, ὅλως θὰ ἐσημειώσεις αἱσφαλῶν πτώσεων:

Άτλαντικὴ Νότιος Αμερικὴ: «Ο ποταμὸς Λά Πλάτα ἐκινηθεὶς ἡ ζωρωδὴ καθ' ὅλον τὸ δεκαπεντημέρον, ἡ ἐξ Εὐρώπης δὲ ἐπιτηδεῖας προεκάλεσε καὶ ἐλαφρόφοροι βελτίωσιν τῶν ναύλων. Κατὰ τὴν τρίτην καὶ τὴν τετάρτην ἀδόμουστην διαθεσμάτων τοῦ μηνὸς ἐναυλώθησαν καὶ πολλὰ δεξαμενόπλοια, μόνον δὲ τὸν 25ην ποταμὸν 107.000 τόννων συνολογίας διὸ θά Αμερίκαν· Αμβούργον. Εἳς αὐτῶν τὸ πρώτον, 18.000 τόννων, ἐλασθεὶς 56/9 ἐλευθέρα εκφόρτωσις, Ιούνιον, Ιούλιον, τὸν αὐτὸν δὲ ναύλον καὶ ὑπὸ τούς ίδιους δρους ἐλασθεὶς καὶ τὸ δεύτερον σκάφος, 21.000 τόννων. Τὸ τρίτον, 16.000 τόννων, ἐπληρώθη 57/3 ὑπὸ τοὺς ίδιους δρους, τὸ τέταρτον καὶ τὸ πέμπτον, 16.000 καὶ 14.800 τόννων, ἐλασθεὶς 57/6 καὶ τὰ δέλλα ἐπληρώθησαν 58/9 ἐλευθέρα εκφόρτωσις, Ιούνιον· Ιούλιον. Φορτηγὸν 9.000 τόννων σιτηρά δι': Αμβούργον· Αμβούργον ἐπληρώθη 73/9 ἐλευθέρα εκφόρτωσις, Ιούνιον· Ιούλιον, μὲ 65/- ἑάν διά Μασσαλίαν καὶ 78/- ἑάν διά Στρίπετον· Ιταλίαν. Πλοίον 29.000 τόννων μὲ σιτηρά ποταμὸν διά Κίναν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένσον· Αὔρες, ἐπληρώθη 106/- ἐλευθέρα εκφόρτωσις, Ιούνιον. Απὸ δύο λιμένας Βραζιλίας, σόγια δι': Αμβούργον, ἐπληρώθησαν εἰς πλοίον 10.000 τόννων \$ 10.50 φι Ιούλιον, ἐνῷ πλοίον 6.300 τόννων ἐδέχθη \$ 11.75 διά τὴν αὐτὴν ἐργασίαν.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΗΣ,"

Ἐκάστην Πέμπτην Ώρων 12.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ,"

Καθημερινώς Ώρων 8 π.μ. διά:
ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΣΥΡΟΝ —
ΠΕΙΡΑΙΑ Δημιούργηση Αύθιμηρον.

Α/Π "ΑΗΤΩ,"

Καθημερινώς Ώρων 8.30 π.μ. διά:
ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ
"Επιστροφή Αύθιμηρον.

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΗΣ," -

Ἐκάστην Παρασκευήν:

Ώρων 12.00 διά: ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Πληροφορια: Ακτή Ποσειδώνος — Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς διανοτα τὰ Γραφεῖα ταξιδίων.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,, — "ΚΑΡΑΓΙΑΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐκάστην Δευτέρων:
Ώρων 11 : διά ΚΥΤΩΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

Ἐκάστην Τρίτην:

Ώρων 13 : διά ΜΗΛΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ
» 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ

Ἐκάστην Πέμπτην:

Ώρων 16 : διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ
» 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Ἐκάστην Σάββατον:

Ώρων 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ

» 18 : διά ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

ΘΕΤΙΚΟΝ ΒΗΜΑ

ΕΠΕΤΕΥΧΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ
ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΑΣΜΩΝ

σιαν. 'Από Νότιον Βραζιλίαν έπισης δι' 'Αμερέραν - Αμβούργον πή 'Ισπανίαν 8.500 τόννοι όφειος αράβιστου ή σύγιας έπληρωσαν \$ 11 φίο, 'Ισπανίαν - Ιούλιον. 'Από Βιτώρια διά Μεγάλας Λίμνας 12.000 τόννοι καλυπτός \$ 150.000 κατ' άποκοπήν φίο, 'Ισπανίαν, τού πλοίου καταβάλλοντας \$ 4.000 δι' έπασφα λιστρά.

Κόλπος Μεξικού: Αι έντευθεν ναυλώσεις προορίζοντο κυρίως δι' 'Ισπανίαν και Καράται, με σπαραδική φορτία δι' άλλους προορισμούς. Σιτηρά δι' 'Ισπανίαν έπληρωσαν \$ 10.40 εις πλοίον 22.000 τόννων, έλευθέρα έκφρωτοις, 'Ισπανίαν και \$ 10.10 εις πλοίον 28.000 τόννων ή πότο τους ίδιους όρους. Δύο άλλα σκάφη, ένα 28.000 και άλλο 13.000 τόννων, έδειχθησαν τόνον καυτούτορον ναυλών τών \$ 10 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Τρία δεξαμενόπλοιαν έκλεισθησαν διά την μεταφοράν 108.000 τόννων οίτου είς Καράται. Το έν, 29.000 τόννων, έλαβε \$ 8.59, το άλλο 50.000 τόννων \$ 8.48 και τό τρίτον 29.000 τόννων \$ 8.75, άπαντα γκρές τέρμη, 'Ισπανίαν. Διά Καζαμπλάνκαν, σίτος, έπληρωσαν εις πλοίον 19.000 τόννων \$ 5.75 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Κών δι' 'Αμερέραν - Ρότερνταν έπληρωσεν εις οκάφος 13.000 τόννων \$ 6.35 φίο 'Ισπανίαν και 27.000 τόννοι ή δύρζης διά Φίλιππίνας έπληρωσαν \$ 14 φίο, 'Ισπανίαν - Ιούλιον. Διά Μπιλμπάν και Σεβίλλην 15.500 τόννοι οίτου έπληρωσαν \$ 6.50 έλευθέρα έκφρωτωσις και \$ 7.50 διά Σεβίλλην, 'Ισπανίαν. Δι' 'Ιντιόν δεξαμενόπλοιον 18.000 τόννων με οίτου έλαβε \$ 11.75 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Λιπάσματα 10.000 τόννων διά Λά Πλάτα έπληρωσαν \$ 8.800 κατ' άποκοπήν φίο, 'Ισπανίαν. Λιπάσματα έπισης διά δυτικήν άκτην 'Ινδίας 10.000 τόννων, έλαβε \$ 15 φίο, 'Ισπανίαν. Σιτηρά δι' 'Αμερέραν - Ρότερνταν \$ 30.000 τόννων \$ 3.60, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Δι' 'Ισπανίαν 28.000 τόννοι οίτου έλαβον τόνον αύτον ής άνω ναυλών τών \$ 10.

Βόρειος Ατλαντικός: 'Από Χάμπτον Ρόουντς 27.000 τόννοι γαϊάνθρακες δι' 'Ισπανίαν \$ 6.50 έλευθέρα έκφρωτωσις, Αύγουστον. 'Από Νόρδερν Ρέιντς διά Λά Πλάτα παλαιοσιδήρα, έπληρωσαν εις λιμενόπερτη κατ' άποκοπήν \$ 82.000 φίο, 'Ισπανίαν. Κριθή από Θλαμπουνά διά Δανίαν 12.000 τόννων \$ 6.75, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. 'Από Μπαϊ Κουμ 25.000 τόννοι οίτου διά Ρότερνταν πή 'Αματερνταν \$ 3.15 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. 'Από Μεγάλας Λίμνας, με ουμπληρώσιν εις Σαΐν Λώρενς, δι' 'Αμερέραν - Ρότερνταν πή 'Αματερνταν 22.000 τόννοι οίτου \$ 7.50 και διά το ουμπληρώσιν \$ 3.25, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Διά Σαουθάμπτον - Χάλλ 7.600 τόννοι οίτου 85/έλευθέρα έκφρωτωσις, Αύγουστον. Διά γερμανικόδιλο Λιμένα Βορείου Θαλάσσης 10.500 τόννοι κριθής \$ 8.65, ένων οίτος \$ 8.35, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν.

Αμερικανική άκτη Ειρηνικού: 'Ως πότι έλεχον, αι έκ της άκτης ουδίπτης φορτώσιες έδωσαν τόνον τόνον εις την δύνη άγοραν κατά το ληξαν δεκαπενθήμερον του Τού Μαΐου. Εις την άρχην έκλεισθησαν 5 πλοία με οίτου δι' 'Ισπανίαν εις την πρηγούμενην τημην τών \$ 7.50, έλευθέρα έκφρωτωσις δι' 'Ισπανίαν, 'Ισπανίαν, πολούσθησε δε δι' η ναυλώσιας άναλογον οικάφους 13.500 τόννων και με τον ίδιους δρους με ναυλών ήμις \$ 7.85 και έκλεισεν ο μην με πλοίον 14.500 τόννων πού έλαβε διά την ιδιαν έργασιαν, 'Ισπανίαν - Αύγουστον, \$ 8 με 2.75% έπιστροφήν προμηθείας. Δι' 'Ινδιαν, οιτηρά, έπληρωσαν εις πλοίο 11.000 έως 13.000 τόννων 69/6 έκ της άμερικανικής άκτης, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Διά Κορέαν, σίτος πάντοτε, έπληρωσε \$ 7.50 εις πλοίον 15.500 τόννων, έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. 'Εξ άμερικανικής έπισης λιμένων, παλαιοσιδήρα έπληρωσαν \$ 101.500 κατ' άποκοπήν εις πλοίον 12.750 τόννων δι' 'Ισπανίαν φίο 'Ισπανίαν, ένων φορτία θειου από Βανκούμπερ διά Βαλμάν, έπληρωσαν \$ 10.85 φίο εις πλοία 12-14 κιλ. τόννων,

Εύνόητος ο άντικτυπος και εις την Ναυτιλίαν, από την έπιτευχθείσαν την 15η Μαΐου συμφωνίαν διά την κατάργησην τών δασμολογικών φραγμών και τών άλλων περιορισμών, πού έπτερεάζουν τά τέσσαρα πέμπτα πα τον παγκοσμίου έμποριον. 'Η συμφωνία έπετεύχθη κατόπιν δυσχερών διαπραγματεύσεων τεσσάρων έτών, και άφού αι σχετικαί συνομιλίαι προσέκρουσαν έπανειλημένων εις άδιεξοδον. Πρόκειται περί της πλέον τολμηρᾶς προσταθείσας, πού έγινε ποτέ, διά να καταστή περισσότερον φιλελεύθερον τό διεθνές έμποριον. Οι μετασχόντες τών διαπραγματευσεων έξερφαζον την πεποιθήσιν ότι αι κυρώτεραι χώραι θά έπικυρώσουν την έπιτευχθείσαν συμφωνίαν περί γενικής μειώσεως τών δασμών. Εις την διάκεψην της Γενένης παρέστησαν 54 χωρών, αίτινες και άντιπροσωπεύουν τά 80% τού παγκοσμίου έμπορίου.

'Η άναγγελία της έπιτυχιας αύτης, ή όποια έχει τεραστίαν σημασίαν διά την διεθνή οικονομίαν, έγένετο άφού, οι λαμβάνοντες μέρος εις τάς διαπραγματεύσεις και έκπρωσαν τάς μεγαλύτερας μή κομμουνιστικά διοικητικά δυνάμεις τού κόσμου, είχον μελετήσει συμβιδαστικά προτάσεις, τάς όποιας είχεν υπόβαλει δι. κ. 'Εριχ Ούνταμι Ούατι, έπι περιπολούν της γενικής συμφωνίας δασμών και έμπορίου.

'Ισπανίαν. Ήσιον έπισης δι' 'Ελλάδα, 14.000 τόννοι έκ Βανκούμπερ, έπληρωσε \$ 8.25 φίο 'Ισπανίαν. 'Από δυτικήν άκτην Μεξικού 13.500 τόννοι οίτου δι' 'Ισπανίαν έπληρωσαν \$ 9 φίο 'Ισπανίαν - 'Ισπανίαν και 14.000 τόννοι οίτου διά Τουρκίαν εις οάκους έπληρωθεν \$ 17.70 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. Διά δυτικήν Ιταλίαν, έπληρωθησαν δι' 773.000 κυβ. πόδας ήλιοσπόρων \$ 134.000 κατ' άποκοπήν, φίο, 'Ισπανίαν. Ζάκχαρις, 7.800 τόννοι από 'Εκουατόρ δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού, έπληρωσε \$ 4.75 φίο, 'Ισπανίαν. 'Από Περού, μεταλλεύματα δι' 'Ισπανίαν, έπληρωσαν εις πλοία 50.000 τόννων \$ 3.40 φίο, 'Ισπανίαν.

'Αλλοι οι τομείς: 'Από Σιδηνεύ πή Νιούκαστο δι' Αγγλίαν 9.200 τόννοι οίτου 82/6 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν - Αύγουστον, με 77/6 δι' άν δι' 'Αμερέραν - 'Αμβούργον. 'Από Νιούκαστο 20.000 τόννοι γαϊάνθρακες δι' 'Ισπανίαν 26/9 φίο 'Ισπανίαν. 'Από Πόρτ Πίρι διά Μπριτόσταν 10.000 τόννοι μεταλλεύματα 87/6 γκρές τέρμη, 'Ισπανίαν. 'Ισπανίαν. 'Από Σιδηνεύ και Φρήμαντλ διά Ρότερνταν 17.000 τόννοι οίτου 43/- και 63/6 έκ Φρήμαντλ, γκρές τέρμη, 'Ισπανίαν - 'Ισπανίαν. 'Από Λορέντζ Μαρκές διά Βαλτιμόρην 30.500 τόννοι μεταλλεύμα χωμάτου \$ 6.175 φόμη Αύγουστον. 'Από Ήσον Λόντον δι' 'Αμερέραν - Ρότερνταν - 'Αματερνταν 19.000 τόννοι όφειος αράβιστου 35/- έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. 'Από Ντάρμπι 13.800 τόννοι όφειος αράβιστου 74/7.5 έλευθέρα έκφρωτωσις, 'Ισπανίαν. 'Από Ντάρμπι 9.600 τόννοι άνθρακίτου 49/- φίο, 'Ισπανίαν. 'Από Γουάλι 'Αίλαντ διά Νόρφολ 19.000 τόννοι μεταλλεύμα \$ 2.30 φίο, 'Ισπανίαν - 'Ισπανίαν. 'Από Φίλιππίνας διά Καλιφόρνιαν 536.000 κυβ. πόδες κόπρα 14

'Ο άρχικός σκοπός τών διαπραγματεύσεων, δηλαδή, ή γενική μείωσις κατά 50% τών δασμών, έφ' οίλων των διομηχανικών προϊόντων, δεν έπετεύχθη. 'Εν τούτοις, αι συμφωνίαι, αι όποιαι έπραγματοποιήθησαν, θά καταστήσουν τα διεθνές έμποριον περισσότερον φιλελεύθερον. Αι μειώσεις τών δασμών έπι τών διομηχανικών αγαθών θά φθάσουν, ένδεχομένως, κατά μέσον όρον, εις τά 30% περίπου.

Την γενικήν συμφωνίαν ένέκριναν 54 χώραι, δσαι δηλαδή, έλαμβανον μέρος εις τάς διαπραγματεύσεις. Αύται καθιύπησαν τά 80% τού παγκοσμίου έμπορίου.

'Η συμφωνία θά εύνοήσῃ τούς έξαγωγεις, οι όποιαι μέχρι τού διεθνές έμποριον. Οι μετασχόντες τών διαπραγματευσεων έξερφαζον την πεποιθήσιν ότι αι κυρώτεραι χώραι θά δύνανται νά δοηθήσουν τάς πενομένας, διά της άποστολής εις αύτάς 5.000.000 περίπου τόνων σιτηρών κατ' έτος.

'Εξ άλλου, αι όλιγωτερον άνεπτυγμέναι χώραι θά δύνανται νά έξαγουν περισσότερα άγαθα πρά τάς διοικητικάς χωράς και, ούτω, νά έξασφαλίζουν ξένον συνάλλαγμα, τού όποιου έχουν μεγάλην άνάγκην.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Ικανονοποιητική ή εις χρονοναυλώσεις κίνησις, με σχετικώς σταθερούς τούς ναύλους, Διζελόπλοιον 46.850 τόννων δ.ώ. διά κυλικίδων ταξίδιον από 'Ισπανίαν εις Πόρτ Χέλλητλαν \$ 1.70 κατά τόννον και μπν. Διζελόπλοιον 13.930 τόννων με 690.000 κ. πόδ. διά δέματα και 14 μίλια \$ 3.75 διά ταξίδιον έξ 'Αμερικής π Κόλπου εις Νότιον 'Αμερικήν, με παράδοσιν Πορτογαλίαν. Διζελόπλοιον 18.000 τόννων με 750.000 κυβ. πόδας και 15.5 μίλια με 30 τόννους φιούσελ, από Βρεταννικής Κολομβίας εις 'Αγγλίαν με έπιστροφήν 'Αμερικήν \$ 3.25. 'Αμπλοπλοίον 22.750 τόννων με 924.000 κυβ. πόδας και 14 μίλια με 45 τόννους μαζούτ \$ 4.25 διά ταξίδιον από Σαΐν Λώρενς εις Λίμνας και 'Ισπανίαν. Διζελόπλοιον 10.500 κυβ. πόδας και 14 μίλια με 593.000 κυβ. πόδας και 14 μίλια με 24 τόννους φιούσελ \$ 635 ημεροπών διά ταξίδιον από άμερικανικόν λιμεναν Κόλπου εις Νότιον 'Αφρικήν και 'Αγγλίαν. Κόντινετ. Διζελόπλοιον 25.100 τ. με 1.035.000 κ. π. και 15 μίλια με 32 τόν. φιούσελ 1.500.000 βαθμών \$ 3.20 κατά τόννον διά ταξίδιον από Βρεταννικής Κολομβίας εις Νότιον 'Αφρικήν. Διζελόπλοιον 12.296 τόνων με 592.000 κ. π. και 13 μίλια με 16 τόν. φιούσελ 1.000 βαθμών 26/6 άνα τόνον διά ταξίδιον από Σιγκαπούρης και Μαλαισίας εις 'Ισπανίαν. Τόν αύτον ναυλών έπληρωθη και άπτωσιον της καταβάλλεται άπο Ντάρμπιον περί της άποκοπής κατά ταξίδιον από Ντάρμπιον εις Ισπανίαν.

YOUR AGENTS AT JEDDAH ASSOCIATED AGENCIES FORMERLY LOUCAS HAJI IOANNOU SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

SAUDI ARABIA

JEDDAH

SAUDI ARABIA

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
KUDWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1
TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Teleg. TROODOSHIP LON

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

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

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
5 AKTI MIAOULI, PO. B. 127
TEL. 5521
477426 - 421041

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

"Αν καὶ τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ Μαιού ἥρχισε μὲ κάπως αἰσιοδόξους προσπικάς, ὁ μὴν ἐκλεισε μὲ τὰς ιδίας ὄποιος προσπικάς συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὄποιας ἥρχισε, πορὰ τὰς ἀνωμαλίας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ὁ ἀριθμὸς τῶν δεξαμενοποίων πού παχολοῦντο τὸν 15ην Μαΐου μὲ τὰς μεταφοράς ειπεριών ἀνῆλθεν εἰς 116 ὀκάφη, χωρητικότητος 2.708.590 τόνων. d.w., πηγαὶ κατὰ 13 πλοία καὶ 336.000 τόνων περισσότερα τῶν τῆς 1ης Μαΐου, ἀν δεῖ εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν προσθεθῶν καὶ τὰ ἀμερικανικὰ πλοία, φθάνομεν εἰς 148 ὀκάφη, χωρητικότητος 691.310 τόνων d.w.. Κατὰ τὸν 15ην ἐπίσης Μαΐου ὑπῆρχον παραπλοίενα 65 δεξαμενοπλοίαι 1.494.705 τόνων d.w., ἔναντι 59 πλοίων τῆς 1ης Μαΐου.

"Ἐκ τῆς Καραϊβικῆς, δι' ἀκάθαρτα φορτία οἱ ναῦλοι διὰ μικρὰ πλοία 19.000 τόνων πούσαν τὸν 30ην Μαΐου 27% κάτω τῆς Ἰντα-οκείλ, διὰ σκάφη 24.000 τόνων 37.5% κάτω τῆς κλιμάκος καὶ διὰ σκάφη 50.000 τόνων περιποὺ 60% κάτω αὐτῆς. Ἐκ τοῦ Περισκού Κόλπου, ἐπληρώνοντο γενικῶς 75% κάτω τῆς κλιμάκος εἰς πλοία 30.000-90.000 τόνων, ἐνώ ἐν σκάφοις 80.000 τόνων, ἐπέτυχε 32.5% κάτω τῆς Α.Τ.Ρ.Σ. δι' Ιαπωνίαν. Ἐκ λιμένων Μεσογείου, πλοία 26.000 τόνων δι' ἀκάθαρτα, ἐπληρώνοντο 55-57.5% κάτω τῆς κλιμάκος.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

"Ἐδιπλασιάσθησαν ἀπὸ 1ης Μαΐου τὰ ἀσφάλιστρα πολέμου διὰ τὰ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Νοτίου Βιετνάμ παραμένοντα πλοία, Συντέμονται αἱ ἑκεὶ προθεσμίαι παραμονῆς. Πρόσθετα ἡδη ἀσφάλιστρα καταστάλλονται διὰ τὴν πέραν τῶν 14 ἡμερῶν καὶ μέχρι τῶν 28 παραμονῆς. Ἔναντι τῶν 1.250 λ.χ. δολαρίων διὰ τὴν κάλυψην τῶν κινδύνων πολέμου, ζητοῦνται τώρα δολ. 2.500.

"Ἐπίσης διὰ τὴν κατ' ἀτομον ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων, ὅσων σκαφῶν εὐρίσκονται εἰς τὸ ὕδατα τοῦ Βιετνάμ ἐπὶ 14 ἡμέρας, τὸ ἀσφάλιστρον καθιωρίσθη εἰς 22.5 δολ. Διὰ τὰς πέραν τῶν 14 ἡμέρας μέχρι τῶν 28 καταστάλλεται ἀσφάλιστρον δολ. 45 κατ' ἄνδρα. Ἡ ἀσφάλισις ἀνάφερεται εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἔξιν πλοίων. Τῶν ἀμερικανικῶν καλύπτονται ἀπὸ αὐτὸν τὸ Κρήτος.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

"Ἀπὸ τῆς παρελθούσης Δευτέρας (22 Μαΐου) ηγήθησαν τὰ ἀσφάλιστρα κινδύνων πολέμου ἐπὶ φορτίων εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν (2/6 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τῶν 9 πεντών προηγουμένως). Διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν σκαφῶν οἱ ἀσφαλισταὶ τελοῦν ἐν ἀναμονῇ τῶν ἔξιντες:

"Ἡρισταν, ἐν τῷ μεταξύ, σὲ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, μέσω 'Ακρωτηρίου, διὰ τὴν Δυτ. Εύρωπην.

Τὰ νορθηγανικά σκάφη διάταξθησαν νὰ παρασημάνουν καύσιμα περισσότερα, ἵνα δυνηθῶν νὰ ἐκτελέσουν τὸ ταξίδιόν των ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον μέσω Κέιπ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"Ἐν συνεχείᾳ τοῦ εἰς ἄλλην σελίδα πίνακος ἀγοραπωλησιῶν, διαλύσεων, δημοσιεύμενων καὶ νεωτέρων:

—Τὸ δηζελοκίνητον φινανδικὸν φορτηγὸν «Αἴον», 1.768 τόν. γκρός, 3.360 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 66.500 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον ίνδικὸν φορτηγὸν «Ιαζ. Κραντί», 7.659 τόν. γκρός, 10.018 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 214.500 λιρῶν μὲ πίστωσιν.

—Τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Serenity», 557 τόν. γκρός, 680 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ μετωνομάσθη «Αγία Μαρία».

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Τὸ λίμπερτο «Λασμυρέν», 7.252 τόν. γκρός τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Φορμόζας.

—Τὸ φορτηγὸν «Ταξιάρχης», 3.991 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς ὡς ἑστί καὶ εὐρίσκεται παρωπλισμένον εἰς Κυνόσουρα, ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 10 κατὰ τόνουν ἐλαφροῦ ἐκτοπισμάτος.

—Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Βέγκα Στάρ», 8.205 τόν. γκρός τοῦ 1940, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ Μ. ΑΝΑΤΟΛΗΝ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ**ΟΥΔΕΙΣ ΦΟΒΟΣ ΕΚ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ****Η Δ. ΕΥΡΩΠΗ ΕΧΕΙ ΚΑΙ ΆΛΛΑΣ ΠΗΓΑΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΝ ΤΗΣ**

"Ἡ κρίσις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὸ ἐνδεχόμενον κλεισίματος ὑπὸ τοῦ προέδρου Νάσσερ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ συνεπείτη τῆς ἀραβο-Ισραηλινῆς διενέξεως δὲν προκαλεῖ πλέον τὸ φόβον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ τῆς ἀπάφως ἐφοδιασμού της διὰ πετρελαίων.

Πράγματι: ή κατάστασις σήμερον εἶναι τελείως διαφορετική ἐκείνης τοῦ 1950, διότι ἔκτοτε ὑπῆρχαν διαστάσιμοι διάλογοι εἰς τὴν ὑποδομὴν τῆς διεθνοῦς διοικησίας πετρελαίου. Πρὸ ἔνδεκα ἔτῶν, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως τῆς Διώρυγος, ἡ Δυτική Εὐρώπη ἐφωδιάζετο διὸ πετρελαίου κατὰ τὰ 80% καὶ πλέον ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς διὰ μέσου τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, καὶ οιστραπέτεται ἀπειλή διὰ τὴν Διώρυγα ἡ διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν πετρελαιοπαραγῶν χωρῶν, ἔθετεν εἰς συναγερμόν τὰς κυβερνήσεις. Αἱ μόναι ἄλλαι πηγαὶ ἡσαν αἱ ΗΠΑ, διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις πηγαὶ πηγαὶ ἡ Βενεζούελα. Τοῦτο ἐστήμανεν ὑψηλοτέρους ναύλους, ὑψηλοτέρας τιμᾶς. καὶ πηγημάρια εἰς διλλάρια, διὰ τὰ ὄποια ὑπῆρχεν ἐλλειψις.

Σήμερον ἡ κατάστασις εἶναι τελείως διαφορετική. Τὸ 1959 ἀνέκαλυψθη τὸ πρώτον πετρέλαιον εἰς τὴν Λιβύην, ἔκτοτε δὲ ἡ ἀπάπτυξη τῶν πηγῶν τῆς χώρας αὐτῆς ὑπῆρξε ταχυτάτῃ. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ συνολική εἰς πετρελαίου παραγωγή της ἀνῆλθεν εἰς 72 ἑκατόμ. τόνων.

Μεγάλα ἀπίστηματα ἀνέκαλυψθησαν εἰς Νιγηρίαν, δῆποι ἡ παραγωγὴ τὸ 1966 ἀνήλθεν εἰς 20,5 ἑκατόμ. τόνων, καὶ μὲ τὴν περαιτέρα συμβολὴν ἐκ μέρους τῆς 'Αλγερίας καὶ δώρισμένων μικροτέρων τῆς γεωληκίας ἐπιρροῆς κρατῶν, ἡ 'Αφρική ἀποτελεῖ σημερινὸν μεγάλην πετρελαίου εἰς τὸν κόσμον.

Λόγῳ τῆς γειτνιάσεως τῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τοῦ γεγονότος δῆτι ὃ ἀνέφοδισμός δὲν δύναται νὰ διακοπῇ λόγῳ κρίσεως εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ ἡ Δυτική Εὐρώπη ἀπότολει τὸν κυριώτερον ἀγοραστὴν τοῦ ἀφρικανικοῦ πετρελαίου. Κατὰ τὸ 1966 εἰσήγαγε συνολικῶς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς 422 ἑκατ. τόνων πετρελαίου, ἐξ ὧν τὰ 102 ἑκατόμ. τόνων ἐπὶ τῆς 'Αφρικῆς, καὶ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἐμειώθη πρὸς ἀπόρροφή του οφειλούσης τοῦ κόσμου. Πρὸ τοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ 1966 διότι ἀπώλεσε τὰ δικαιώματα καὶ τοὺς φόρους του ἐπὶ τοῦ μὴ πωληθέντος πετρελαίου. 'Αλλ' αἱ ἑταῖραι κατώρθωσαν νὰ ἔξερουν ἄλλας πηγὰς ἐφοδιασμού καὶ μάλιστα χωρὶς δυσκολίαν.

Ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ δημιουργεῖ πετρελαιαγώγων ἐπὶ ἀρκετάς ἔδυσμάδας. 'Εξ αἵτιας τοῦ γεγονότος τούτου ἔστησεν ἀνταραραχή εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοποίων καὶ τὸ 'Ιράκ ὑπέφερεν οἰκονομικῶν διότι ἀπώλεσε τὰ δικαιώματα καὶ τοὺς φόρους του ἐπὶ τοῦ μὴ πωληθέντος πετρελαίου.

'Αλλ' αἱ ἑταῖραι κατώρθωσαν νὰ ἔξερουν ἄλλας πηγὰς δημιουργεῖσαν πετρελαιαγώγων ἐπὶ ἀρκετάς ἔδυσμάδας. 'Επιστρέψαντας τὴν προσφορὰν τοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ 'Ακρωτηρίου. 'Επὶ πλέον, λόγῳ τοῦ διένεξεως μὲ τὴν Διώρυγαν πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα, κατά τὴν διεθνήσεως μὲ τὴν Διώρυγαν πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα.

Διατηρεῖ πάντως ἡ Μέση Ἀνατολὴ τὰ πηγαὶ παραγωγῆς τοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ κόσμου —τὰ 60%— δημιουργεῖσαν πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα. 'Ακόμη καὶ τὰ διαπλέουσαν ἐμφόρτα λόγῳ διεθνούς πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα. 'Ακόμη καὶ τὰ διαπλέουσαν ἐμφόρτα λόγῳ διεθνούς πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα. 'Ακόμη καὶ τὰ διαπλέουσαν ἐμφόρτα λόγῳ διεθνούς πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα. 'Ακόμη καὶ τὰ διαπλέουσαν ἐμφόρτα λόγῳ διεθνούς πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα.

Καὶ ἀπομένει ἡ Ιαπωνίας, ὡς ἡ ἀμεσώτερη παραγωγὴ τοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ κόσμου —τὰ 60%— δημιουργεῖσαν πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα. 'Ακόμη καὶ τὰ διαπλέουσαν ἐμφόρτα λόγῳ διεθνούς πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα.

Καὶ ἀπομένει ἡ Ιαπωνίας, ὡς ἡ ἀμεσώτερη παραγωγὴ τοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ κόσμου —τὰ 60%— δημιουργεῖσαν πετρελαιαγώγων μεταφορᾶς πετρελαίου παραγωγῆς τοῦ Κατάνα.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• 'Η προσοχή στρέφεται από τινων ήμερων πρὸς τὴν Μέσην 'Ανατολήν. Οι έφοπλιστοί είναι ένεφανίζοντο ἀπρόδυμοι εἰς τὴν ναύλωσιν τῶν πλοίων πρὸς τὰ ἔκει. 'Η θέσις τῶν τάνκερς είναι εύποθεστέρα. Περιωρισμέναι αἱ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ναύλωσεις, ἐν ἀναμονῇ τῶν ἔξελίξεων. Αἱ πλείσται μέσω 'Ακρωτηρίου.

• Πετρέλαιοι μὲν ἀντολλαγὴν πλοίων. 'Η Μπρίτις Πετρόλεουμ, ὁ στόλος τῆς ὄποιας εἰς δεξιομενόπολια ἀνέρχεται εἰς 110 σκάφη, 3.415.000 τόν. d.w., παρήγγειλεν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι δύο τάνκερς τῶν 200 χιλ. (κόστος 11 ἑκατομ. λιρῶν) καὶ θὰ πωλήσῃ εἰς τὴν ἑταῖριαν πετρελαίων Μιτσουμπίσι δύο ἑκατομ. τόν. ἀργοῦ πετρελαίου ἐντὸς τῆς προσεχοῦς τριετίας.

'Ἄς σημειωθῇ ὅτι κύριος μέτοχος τῆς B. P. είναι αὐτὸς τὸ ἀγγλικὸν Κράτος καὶ δύως προετιμήθησαν τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα, λόγῳ τοῦ ἐπιτευχθέντος συνδυασμοῦ, δῆτις ἔφερε τὸ ιαπωνικὸν ναυπηγικὸν κόστος εἰς αἰσθητῶς κατώτερον ἐπίπεδον, ἐν συγκρίσει: πρὸς τὸ ἀγγλικὸν.

• Εἰς 50 ἑκατομ. τόν. d.w. ὑπολογίζεται, δάσαι τῶν διπηκριβωμένων διεθνών, νὰ φθάσῃ ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1968 (34.786.000 τόν. εἰς τὰς ὄρχας τοῦ 1967). Καὶ διαπιστοῦται, ὅτι ὅσα — τὰ μεγαλύτερα — δὲν ἥσαν πρὸ τῆς παραδόσεως τῶν ναυλωμένα, ὀντιμετωπίζουν δυσχερείας εἰς τὴν ἐπικερδῆ ἀπασχόλησίν των. Εἰς τὰ σιτοφορτίδες δίχονται ὅξυταν τῶν συναγωνισμῶν τῶν τάνκερς (1.280.000 τόν. τὰ ναύλωθέντα διὰ σιτηρά τάνκερς κατ' Ἀπρίλιον). Τὰ τοκοχρεώλυσια δὲν ἀποδίδονται ἀπό τὰς κλειομένας ἥδη ναύλωσεις. Καὶ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι διὰ τὰ σκάφη τῶν 40 χιλ. τόν. καὶ ἄνω, περιωρισμένοι είναι οἱ τομεῖς καὶ τὰ φορτία τῆς ἀπασχολήσεώς των.

• Συνεχίζεται αὐξησασα ἡ ἐπιβατική κίνησις δι' ἀεροπλάνων εἰς τὴν γραμμὴν B. 'Ατλαντικοῦ. Τὸ α' τρίμηνον μετεφέρθησαν

654.164 ἐπιβάται, ἔναντι 557.965 τοῦ ἀντιστοίχου περισσοῦ τριμήνου.

• Ηὑξῆθη κατὰ τὸ 1966 ὁ στόλος τῶν μπάλκ κάρριερ κατὰ 212 σκάφη, 7,2 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι αὐξήσεως 5,5 ἑκατομ. τόν. 1965. Σύνολον δυνάμεως 34,8 ἑκατομ. τόν. ἐτῶν δύοις 10,4 ἑκατομ. τόν. ἀναφέρονται εἰς μεταλλοφόρα. Αἱ παραγγείλαι συμπιστοῦνται εἰς 494 σκάφη, 19,8 ἑκατομ. τόν. d.w., ἐτῶν δύοις 40 σκάφη είναι μεταλλοφόρα, 2,4 ἑκατομ. τόν. Ἐντὸς τοῦ 1967 θὰ παραδοθοῦν σκάφη 9,5 ἑκατομ. τόνων d.w.

• Μπάλκ κάρριερ καὶ τάνκερς ἀποφασιστικὴν ἀσκούν ἐπίδρασιν εἰς τὴν διομέρωσιν τῶν ναύλων διὰ τὰ σιτοφορτία. Τάνκερ 50 χιλ. τόν. ἐναυλώθη π.χ. ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ B. Εἰρηνικοῦ διὰ τὸ Καράτσι, ἐνῷ μπάλκ κάρριερ 42.000 τόν. διὰ σιτηρὰ ἀπὸ λιμένας Κόλπου διὰ Βραζιλίαν. Τιμαὶ, βεβαίως, κατώτεραι αἰσθητῶς τῶν διὰ συνήθη τράμτης πληρωνομένων.

• Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 — κατὰ σχετικὴν ἐκθεσιν τῆς διοικήσεως τῆς Σέλλ — ὁ ἐν λόγῳ ὅμιλος διεχειρίζετο ιδιόκτητον καὶ ὑπὸ ναύλωσιν στόλον ἐκ 450 δεξιομενόπολεων, 15,3 ἑκατομ. τόν. d.w. Δέκα πέντε πετρελαιοφόρα τῶν 175 - 200 χιλ. τόν. παρηγγέλθησαν καὶ ἔξι τοιστά πλοῖα Ισιωτῶν ἐφοπλιστῶν ἔχρονον αὐλώθησαν.

Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος 1963/66 σκάφη πλέον τῶν ἔξι ἑκατομ. τόν. θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τῆς Σέλλ. Τὸ ποσοστὸν τοῦ ιδιοκτήτου στόλου μεταξὺ τοῦ συνόλου ὑπὸ διαχείρισιν θὰ ἀνέλθῃ ἀπὸ 35% τὸ 1965 εἰς 57% τὸ 1970.

• Πρόβλεψις ὅτι εἰς τὰ ἀνατολικοευραποικὰ κράτη ἡ ἐσοδεία θὰ είναι μικροτέρα ἀπὸ τὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Η Σοδιετικὴ 'Ενωσις, ὅπως φαίνεται, θὰ ἔχῃ πολὺ χαμηλοτέραν παραγωγὴν δημητριακῶν ἀπὸ πέρυσιν. Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἡ Σοδιε-

τικὴ 'Ενωσις ἔλαβε παραγωγὴν - ρεκόρ δημητριακῶν, 171.000 τόνων τοῦ στόλου. Πολλοὶ οἰκονομολόγοι ὑποθέτουν ὅτι ἡ ἐφετικὴ παραγωγὴ εἰς τὴν Σοδιετικὴν 'Ενωσιν θὰ είναι κατὰ 15% ἢ περίπου κατὰ 20 - 25 δημητριακά τόνων τοῦ στόλου μικροτέρα. 'Η Σοδιετικὴ 'Ενωσις θὰ δυσκολευθῇ νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς ὡς ἔξαγωγες δημητριακῶν προϊόντων τοῦ στόλου μικροτέρα.

• Αἱ ἔξαγωγαι αἱ σίτου ἀπὸ τοὺς τέσσαρας κυριωτέρους προμηθευτάς, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὸν Καναδόν, τὴν 'Αργεντινὴν καὶ τὴν Αὔστραλιαν, ἀνῆλθον συναλλικῶν εἰς 850 δημητριακά μπουσελές, κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τῆς περιόδου 1966 - 67, ἦτοι ἐμειώθησαν κατὰ 8% ἐναντίον τοῦ ἄνευ προηγουμένου ἐπιπέδου τῶν 927,6 ἑκατομμυρίων μπουσελές, τὰ ὄποια ἔχηχθησαν κατὰ τὸ πρώτον ἥμισυ τῆς περιόδου 1965 - 66.

• Μὲ βάσιν προσωρινὰ ἀκόμη μεγέθη, ἡ παγκόσμιας παραγωγὴ ἀκοτεργάστου χαλκοῦ — πλήν τῆς κινεζικῆς — ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1966 εἰς 459,5 ἑκατ. τόνους, ὑπερβαίνουσα τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1965 κατὰ 13,5 ἑκ. τόνους, ἦτοι κατὰ 3%. 'Η ἄνωνδος αὐτὴ προέρχεται ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειών, τῆς Ρωσίας καὶ τῆς 'Ισπανίας, ἐνώ ἡ Κοινότης καὶ η Βρετανία παρουσιάζουν μείωσιν.

• Συμπεράσματά τινα ἀπὸ τοὺς προσφάτως δημοσιευθέντας στατιστικοὺς πίνακας τοῦ Λόδύ' Ρέτζιστερ ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος:

Οὕτω οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ φέρουν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος τὴν Νορδηγίαν, τὴν 'Ισπανίαν, τὴν Πολωνίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν, μὲ ρεκόρ ναυπηγήσεων ἐπὶ σειράν ἥδη ἔτους.

'Η 'Ισπανία πρώτη ναυπηγικὴ χώρα, μὲ παραγωγὴν 6,7 ἑκατομ. τόνων γκρός, τὰ 46,7% τοῦ παγκόσμιον συνόλου. Δευτέρα ἡ Δυτικὴ Γερμανία μὲ 8,3% καὶ τρίτη ἡ Σουηδία μὲ 8,1%. 'Η Μεγάλη Βρετανία τετάρτη μὲ 7,6% καὶ εἰς τὸ τέλος τῆς κλίμακος αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι μὲ παραγωγὴν 167.321 τόν., τὴν χαμηλοτέραν ἀπὸ τοῦ 1955. Τάνκερς καθειλκύσθησαν τὸ 1966 ὀλιγώτερα κατὰ 38.985 τόν. Σύνολον 5.354.191



15/18 LIME STREET — LONDON E.C.3

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON E.C.3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 2 3121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

Δ) NTAI: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

τόν. γκρός. Αύσησις σημαντική είς τά μπάλκ κάρριερς (5.018.230 τόν. γκρός, έναντι 3.713.492 τού 1965). 'Αντιπροσωπεύουν τά 35.1% τού παγκοσμίων ναυπηγήθεντος συνόλου — ξέαιρουμενης της Ρωσίας.

Τής 'Ιαπωνίας ή παραγωγή πρωρίζετο:

4 έκατομ. τόν. διάλ λασμόν έσνων έφοπλιστών καὶ 2.7 έκατομ. τόν. διάλ λασμόν 'Ιαπώνων. 'Η Νορβηγική Ναυτιλία ηγήθη μὲ νεότευκτα 2.3 έκατομ. τόν. γκρός. Τά πλειστα έναυπηγήθησαν είς τά έξωτερικόν καὶ 400 χιλ. τόν. είς την Νορβηγίαν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορ. 'Αμερικής καὶ Καναδᾶ

«ΦΑΙΑΞ» (λιβ.) Μποί Κομώ 21.000 τόν. σίτου 'Αλγερίαν δολ. 6.90, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 1-10.

«ΜΑΡΙΑΛΕΝΑ Π.» Νόρφολκ 10.500 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 5.75, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 1-10.

«ΠΙΚΑΝΤ ΣΤΑΡ» (λιβ.) 'Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. σίτου 'Αλγερίαν δολ. 6.75, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Μαΐου 15- 'Ιουνίου 5.

«ΕΥΒΟΙΑ» (λιβ.) Χάμπτον Ρόδς 11.500 τόν. γαστροθράκων Ριόν 'Ιαπωνίας δολ. 7.75, μὲ 900 τόν. έκφρτωσιν είς τά 60 σάντες, Μαΐου 25- 'Ιουνίου 10.

«ΓΛΑΥΚΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. σίτου Κασμπερίαν δολ. 5.65, μὲ 1.500 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 1-15.

«ΜΑΡΝΑ» (δ. λιβ.) Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Πειραιώς δολ. 5.60, μὲ 1.200 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20- 'Ιουλίου 10.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ. δ.) Μποτόν Ρούζ 25.000 τόν. γεννημάτων Πειραιώς δολ. 5, μὲ 1.200 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 6-19.

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» Νόρφερν ρείντς 20.000 τόν. πλαισιοδρόμων 'Ιαπωνίας δολ. 250.000 φίο κατ' άποκοπήν, 'Ιουνίου 10-25.

«ΚΙΓΙΖ ΜΙΝΩΣ» λιμένας Κόλπου 14.300 τόν. γεννημάτων δυτικής Ινδίας 99/-, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 10- 25.

«ΣΚΙΡΩΝ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδς 22.000 τόν. γαστροθράκων Σάντος δολ. 6.30 μὲ 750 τόν. έκφρτωσιν είς τά 65 σάντες, 'Ιουνίου 10-20.

«ΟΦΡΑΞ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδς 20.500 τόν. γαστροθράκων 'Ιαπωνίας δολ. 7.50, έλευθ. έκφρτωσικών, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 15.

«ΕΜΑΡΚΑΡΑ» (λιβ.) Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκους δυτικής Ακτής 'Ινδίας δολ. 15, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 16- 30.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 10.10, μὲ 20 σάντες έξτρα διός καθετού πρόσθετος λιμένας δύο τόν. τριάν, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20- 30.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 10, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 5-20.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ» (δ. λιβ.) λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γεννημάτων Καράτοι δολ. 8.59 γκρός τέρμης, 'Ιουνίου 10- 25.

«ΑΛΑΜΠΟΡΑΝΤΑ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων Ρίβερ Πλέιτ δολ. 83.500, μὲ δολ. 2.500 έξτρα διάλ καθετού πρόσθετος λιμένας φορτώσων καὶ έκφρτωσεως ἀνώ τάν τριάν, Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 5.

«ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ» (λιβ.) δύο λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. δρύκης Φιλιππίνας δολ. 14, μὲ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20- 'Ιουλίου 7.

«ΜΑΡΙΕΛΙΔΙΝ» (λιβ.) Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκους δυτικής Ακτής 'Ινδίας δολ. 15 φιο, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 850 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ» (λιβ.) Βανκούμερ 28.000 τ.δ.λ.ω. (1.520.000 κ.π.) γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 201.500 κατ' άποκοπήν, δεστις 1-1, φόρτωσις έντες ημέρας, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 22- 31.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων δολ. 7.50 'Ιαπωνίας, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 25- 'Ιουλίου 10.

«ΚΙΟΣ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.200 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 10- 30.

«ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 25- Αύγουστου 10.

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗΣ» (δ. λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 37.000 τόν. λιπασμάτων ανατολικής Ακτής 'Ινδίας 63/-, δολ. 16.300 καύτιαν 64/-, 'Ιουνίου 15- 25.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίας δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.000 τόν. γεννημάτων ανατολικής Ακτής 'Ινδίας 69/6, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 9-24.

4 έκατομ. τόν. διάλ λασμόν έσνων έφοπλιστών καὶ 2.7 έκατομ. τόν. διάλ λασμόν 'Ιαπώνων. 'Η Νορβηγική Ναυτιλία ηγήθη μὲ νεότευκτα 2.3 έκατομ. τόν. γκρός. Τά πλειστα έναυπηγήθησαν είς τά έξωτερικόν καὶ 400 χιλ. τόν. είς την Νορβηγίαν.

000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς 57/6, δόμιον 'Αμβέρσαν - 'Αμστερνταμ 55/9, μὲ 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15.

«ΑΙΣΩΠΟΣ» (δ.) ἀνώ λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 21.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς 58/9, δόμιον 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ 55/6, Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μὲ 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 24- 'Ιουλίου 10.

«ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ» (δ.) ἀνώ λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 14.800 τόν. γεννημάτων 57/6, δόμιον 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ 56/3, Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, μὲ 3.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15- 29.

«ΤΡΑΝΣΡΟΔΟΨΟΠ» ίσα ἀνώ λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 9.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς 73/9, δόμιον 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ 72/6, μὲ 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Αμστερνταμ 78/-, 'Αδριατικής 83/-, μὲ 1.000 τόν. γκρός έκφρτωσιν, Μασσαλίαν δολ. 65/-, μὲ 2.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Καναρίων Νήσους, 'Ισπανίας 70/-, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, ταξίδιον 'Ιουνίου, 'Ιουλίου.

«ΠΛΑΝΑΚΗΣ ΣΥΛΛΑΣ» Νότιον Βραζιλίου 8.500 τόν. άρασθεσιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς, 1.000 τόν. 'Ισπανίας δολ. 11, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς καὶ 1.000 τόν. 'Ισπανίας, 'Ιουλίου 22- 'Ιουλίου 10.

«ΕΥΒΟΙΑ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τόν. γεννημάτων προμπίστας τὸ πρώτον τοξίδιον, 113 τόδε δεύτερον καὶ 1.000 τόν. 'Ιουλίου 1-20.

«ΜΑΡΓΚΩ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἡ άμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.500 τόν. σίτου ανατολικής δέκτην 'Ινδίας 69/6, δόμιον δυτικής Ακτής 72/-, δόμιον δύτερων λιμένας έκφρτωσιν Έποκας 2) 6 έξτρα, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 9-24.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, διάλ λασμόν έσνων γκρός, δόμιον δυτικής Ακτής 70/6, δόμιον δύτερων λιμένας έκφρτωσιν, Μασσαλίαν δολ. 65/-, μὲ 2.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Καναρίων Νήσους, 'Ισπανίας 70/-, μὲ 1.000 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, Σάντα Φέ 1/3 έξτρα, ταξίδιον 'Ιουνίου, 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ» Νότιον Βραζιλίου 8.500 τόν. άρασθεσιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς, 1.000 τόν. 'Ισπανίας δολ. 11, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς καὶ 1.000 τόν. 'Ισπανίας, 'Ιουλίου 22- 'Ιουλίου 10.

«ΕΥΒΟΙΑ» (λιβ.) Βιτόριαν 12.000 τόν. χάλινδος Μεγάλας Λίμνων δολ. 150.000 φίο, μὲ 4.000 δολ. έξτρα άσφαλιστρα, 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (λιβ.) Μαστίο - Ρεσίφε 10.000 τόν. ζεψύρως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ἡ Κόλπος δολ. 11, μὲ 1.000 τόν. Μαΐου 15- 28.

«ΠΕΩΠΡΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ» Τζερτζάουν 5.000 τόν. δρύζης εἰς σάκκους Πόρτ Σουέτεχαμ καὶ η Σιγκαπούρων δολ. 26.50, έναρξη Μαΐου 25.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ» (λιβ.) Πουέρτο Καμπέλο 9.000 τόν. δρύζης Φιλιππίνων δολ. 14.50, Ίουνίου 20- 'Ιουλίου 5.

«ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΟΣ Γ.» δύο λιμένας οινίον 'Αργελίας 9.700 τ. δ.λ.ω. (475.000 κ.π.) πλαισιοδρόμων Σαγκάπην ἡ Βαρπόσα 54.000 λίρας κατ' άποκοπήν, ταξίδιον 1-24.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» 'Αμβέρσαν 21.000 τόν. λιπασμάτων Νότιον Κίναν 85/-, δόμιον Σαγκάπην 86/-, Βόρ. Κιναν 87/-, Μαΐου 25- 'Ιουνίου 10.

«Εξ Αναστολής Λαζαρίδης

«ΑΙΓΑΙΟΣ Αδριατικής

«ΕΛΛΗΝΗΣ Λαζαρίδης

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ» (λιβ.) Πορτ Αλέγκρες μὲ συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντε οινίον 13.500 τόν. γεννημάτων Κίνας 116/6, δόμιον δυτικής Ακτής 65/-, δόμιον 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ 54/-, μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλευθ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 15- 'Ιουλίου 5.

«ΣΗΜΠΕΡΝΤΑΣ» (δ.) Ρίβερ Πλέιτ 17.500 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς 55/-, δόμιον δυτικής Ακτής 65/-, δόμιον δύτερων φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλευθ. έκφρτωσεως, διάσεστος φόρτωσιν, 'Ιουνίου 15- 'Ιουλίου 5.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣΣΑ» Νιούκαστλ 11.500 τόν. γαστροθράκων Νότιον Ισπανίαν 29/9, μὲ 4.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 5- 30.

«ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ» (δ.) Ήστ Λόνιντ 12.500 τόν. άρασθεσιον τρεις λιμένας Τόκιο - Κοκάτα πέντε 74/-, μὲ 1/6 μείον δι 'έκαστον λιμένας ολιγώτερον, 1.000 τόν. φόρτωσιν γκρός, 1.000 τόν. έκφρτωσιν έλευθερώσαν, έμεσος φόρτωσις.

«ΘΕΡΜΟΠΟΥΛΑΙΑ» (δ.) Σιδηνεύ 9.200 τόν. σίτου 'Αγγλίας 82/6, δόμιον Λονδίνου 80/-, 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς 77/6, Ίουλίου 20- Αύγουστου 20.

«ΘΑΝΑΤΗΣ» (λιβ.) Φιλιππίνας 536.000 κ. π. πότερος Καλιφόρνια 14 σάντες, Μαΐου 25- 'Ιουν. 4.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Νιούκαστλ 20.000 τόν. γαστροθράκων 'Ιαπωνίας 26/9, μὲ 4.000 τόν. φόρτωσιν, 10.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 8- 20.

«ΚΟΝΤΣΙΤΑΣ» (λιβ.) Μαρμάγκος 10.000 τόν. μεταλλευμάτων Πολωνίαν 36/-, Μαΐου 29- 'Ιουνίου 10.

«ΕΚΠΙΚ» (λιβ.) Λορέντζο Μαρκές 42.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν 29/-, μὲ 10.000 τόν. φόρτωσιν, 10.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαΐου 20- 'Ιουν. 10.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (λιβ.) Ματάνζας 5.000 τόν. χάλυβος Βέρα Κρούν δολ. 29.000 φίο, Μάϊον - Ιουνιον.

«ΕΛΙΖΑΣΟΥΝ» (λιβ.) ὅντα λιμένας 'Αραβικού Κόπου 9.500 τόν. δ.λ.ω. (475.000 κ.π.) πλαισιοδρόμων 'Ιαπωνίας 29.000 κατ' άποκοπήν ένει λιμένας έκφρτωσεως καὶ η δύο λιμένας έκφρτωσεως δολ. 2.800 έκαστος, 'Ιουνίου 10- 25.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» (λιβ.) 'Ακόμπαν 10.000 τόν. φασάτων δυτικής Ακτής 46/-, δόμιον άνατο-

λικήν ακτήν 48/6, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τ. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ» (λιβ.) Ντώρμπαν 13. 000 - 13.400 τόν. αράβοσιτου τρεις λιμένας Τόκιο - Χοκάιτο ρέιντζ 74/-, με 116 μετρ. δι' έκστον λιμένας δλγάντερον, με 1.000 τόν. φόρτωσιν γκρές, 1.000 τόν. έκφρτωσιν άλευθερα, 'Ιουνίου 10 - 30.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» Ντώρμπαν 12.500 τόν. σιδηρών ράβδων ένα λιμένα Νοτίου Κορέας και, ή Μόσι - Τόκιο ρέιντζ 67/-, με 116 έξτρα διά καθε πρόσθετον λιμένας έκφρτωσις πέραν των τριών, 3.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (λιβ.) Πόρτ Ελίζαρπεθ 50.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Ιαπωνίαν 27/-, με 25.000 τόν. φόρτωσιν και 10.000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον δύο λιμένων φόρτωσης Πόρτ Ελίζαρπεθ και Λορέντζο Μαρκές, 'Ιουλίου.

Αι χρονονομώσεις

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ» (δ. λιβ.) 29.907 τ. d.w. (1.500.000 κ.π., 15½ μίλ., 79 τόν. μπώνκερ (C.) δολ. 1.421δ, ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ, έπιομος παράδοσις Καραμαραγκάν, έπανωπαράδοσις 'Ιταλίαν.

«ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ» (παν.) 6.000 τ. d.w. (237.000 κ.π., 10 μίλ., 8 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 800 ήμερσιας, ταξίδιον 50 - 100 ήμερων, παράδοσις έξωθι Μαδράς Μαΐου 25 - 'Ιουνίου 3, έπανωπαράδοσις αντοτάκην 'Ινδιας, Πακιστάν.

«ΝΤΝΟΝΑ ΙΩ» (δ. λιβ.) 16.320 τόν. d.w. δολ. 1.475 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Νέας Ορλεάνης Μαΐου 19 - 26, έπανωπαράδοσις 'Ιταλίαν.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» 25.000 τόν. d.w. (1.050.000 κ.π., 15 μίλ., 20 τόν. φιουσέλ δίλ) δολ. 2.40, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουνίου 15 - 30, έπανωπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ, όφιον έπανωπαράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ δολ. 2.90.

«ΕΒΡΟΣ» (λιβ.) 26.000 τόν. μειωμένον εἰς 24.000 τ. d.w. (1.045.000 κ.π., 15½ μίλ., 35 τόν. φιουσέλ δίλ και 1½ τ. ντηζελ δίλ) δολ. 2.40, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 'Ιουνίου 19 - 30, έπανωπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ.

«ΑΘΛΟΝ» 22.275 τ. d.w. (14 - 14½ μίλ., 45 τόν. μπώνκερ (C.) ένα κυκλικόν ταξίδιον μέσω λιμένων Κάλπου δολ. 2.65, άμεσος παράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβ.) 15.354 τ. d.w. (712.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 40 - 42 τόν. μπώνκερ (C.) 30/-, παράδοσις Λορέντζο Μαρκές 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 25, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΕΛΛΑΣΙΚ» (λιβ.) 15/9 με 250 λίρας έξτρα άσφαλτοστρα, παράδοσις Όζακαν Μαΐου 15 - 30,

έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Βορ. Κίνας, Βορ. Κορέας, Ναγκούνκα.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (νεουσιωτηγήθην έτ. «Φόρος») 22.700 τόν. d.w. (1.031.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιουσέλ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.35, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Αύγουστου 1 - 24, έπανωπαράδοσις άμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας).

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ» 12.690 τ. d.w. (607.000 κ.π., 14 μίλ., 19 τόν. φιουσέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.50, παράδοσις Μάρι Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 6, έπανωπαράδοσις άμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, 'Εαν παράδοσις Χόγκ Κόγκ Μαΐου 31 - 'Ιουνίου 7 δολ. 2.45.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε» (λιβ.) 12.030 τ. d.w. (610.000 κ.π., 14 μίλ., 22 τόν. φιουσέλ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.50, παράδοσις Μάρι Μαΐου 30 - 'Ιουνίου 6, έπανωπαράδοσις άμερικ. λιμένας δυτικής άκτης, 'Εαν παράδοσις Χόγκ Κόγκ Μαΐου 31 - 'Ιουνίου 7 δολ. 2.45.

«ΜΑΛΕΤΙΟΣ» (λιμπερτού) 16/-, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Μαΐου 18 - 23, ένα κυκλικόν ταξίδιον Φιλιππίνων.

«ΕΓΕΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΣ» (νευπηγόμενον) 20.082 τ. d.w. (1.053.000 κ.π., 15 μίλ., 32 τόν. φιουσέλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.40, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Οκτωβρίου 10 - 31, έπανωπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, όφιον έπανωπαράδοσις Άγγλιον - Κόντινεντ δολ. 2.90.

«ΠΙΝΤΑΡ» 11.260 τ. d.w. (556.000 κ.π., 14 μίλ., 18 τόν. φιουσέλ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 1.400 ήμερσιων, παράδοσις Βραζιλίαν Μαΐου 27 - 'Ιουνίου 7, έπανωπαράδοσις Σάντος - Παρανάγκουσος ρέιντζ, ταξίδιο 12 μηνών.

«ΜΑΛΟΥ» (λιβαν.) λιμπερτού δολ. 900 ήμερσιων, παράδοσις έξωθι Μαδράς Μαΐου 24 - 31, ταξίδιο 60 - 90 ήμερων.

«ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ Μ.» 5.705 τόν. d.w. (280.000 κ.π., 12 μίλ., 21 τόν. μπώνκερ (C.) λίρας 260 ήμερσιων συμπτριλαμβανομένων των υπερτριών, παράδοσις έξωθι Πειραιώς Μαΐου 18 - 31, ταξίδιο έξι μηνών (ξειρουρμένης βιολείας) δύκα πέντε ήμέρων περίπου είς περιοχήν δυτικής Αφρικής, Μεσογείου, Αγγλίας, ταξίδιο Ατλαντικού συχνά νοτιώτερων τριακοστού παραλλήλου και ούρι δυτικότερων του Κριστούπολη, με έπανωπαράδοσιν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

«ΕΘΝΟΣ» (λιβ.) 15.420 τ. d.w. (708.000 κ.π., 14 μίλ., 40 - 42 τόν. μπώνκερ (C.) ταξίδιο 3 - 6 μηνών, δολ. 3.50, παράδοσις άνατολικής άκτης Καναδά, έπανωπαράδοσις Μόντρεαλ - Γκάλιστεν ρέιντζ, δύοις παντοπαράδοσις άμερικ. λιμένα Βορ. Ειρηνικού δολ. 3.60, 'Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρέιντζ δολ. 4.25.

«ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» 12.296 τ. d.w. (592.000 κ.π., 13 μίλ., 15 τόν. φιουσέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) 26/6, παράδοσις Σιγκαπούρην Μαΐου

28 - 'Ιουνίου 5, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν μέσω Μαδαγασκάρου.

«ΠΟΛΙ» (λιβ.) 12.220 τ. d.w. (607.000 κ.π., 14 μίλ., 37 τόν. μπώνκερ (C.) και 1 τόν. γκάς δίλ) ταξίδιο 4 - 6 μηνών, παράδοσις Ντόρμπαν 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 20, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν. Διά το α' ταξίδιον 23/9.

Τα δεξαμενόπλοια

«ΜΑΡΝΑ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 75% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 20,

«ΚΑΝΤΑΙΝ ΚΡΕΓΟΣ» (λιβ.) Καραϊβική 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (θορείων Χάπτερας) 45% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 22.

«ΚΟΝΤΕΣ ΣΑ» (λιβ.) Καραϊβική 18.000 τόν. άμερικαν, λιμένας άκτης Ατλαντικού 27½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 25.

«ΝΟΣΤΟΣ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τόν. Παναρά 22½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 15.

«ΦΑΝΤΟΜ» (λιβ.) Ράξ ές Σιδέρ 38.000 τόν. Κορούναν 65% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 18.

«ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Καραϊβική 30.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού 47½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 23.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΖ» (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 42½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 22.

«ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ» συνεχή τοξίδια άκτων μηνών 58.000 τόν. 58% έλαττον Ιντασκέλ, ένωρες Σεπτεμβρίου 15.

«ΦΕΦΟΣΟ» (λιβ.) Καραϊβική 26.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού 27½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 25.

«ΒΡΟΝΤΗ» (λιβ.) Περιοκόν Κόλπων 51.000 τόν. Βροντίλιαν 76½% έλαττον Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 16.

«ΦΑΝΤΟΜ» (λιβ.) Βόρ. Αφρικήν 37.000 τόν. Ασβερά 60% έλαττον Ιντασκέλ, όφιον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 62½% έλαττον Ιντασκέλ, 'Ιουνίου 3.

«ΠΛΑΝΩΗΡ» (λιβ.) Καραϊβική 24.000 τόν. Νόρδερν ρέιντζ 22½% έλαττον Ιντασκέλ, άμεσος φόρτωσης.

«ΜΑΡΙΡΟΖΑ» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τόν. Νόρδερν ρέιντζ 22½% έλαττον Ιντασκέλ, άμεσος φόρτωσης.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τόν. Νόρδερν ρέιντζ 22½% έλαττον Ιντασκέλ, άμεσος φόρτωσης.

«ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 37½% έλαττον Ιντασκέλ, Μαΐου 28.

mts ΙΑΣΩΝ

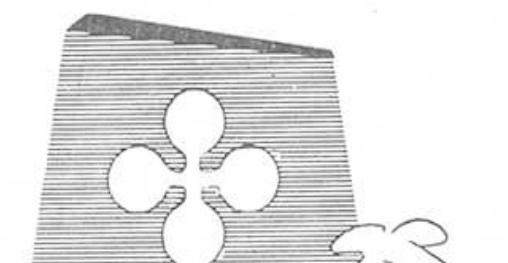
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

tss ΕΡΜΗΣ

tss ΠΗΓΑΣΟΣ

mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

ss ΑΤΡΕΥΣ



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι» .	56	12230	άνεχ. Σαλβαδόρ 26 Μαΐου διά Φορταλέστα άνεχ. Σιγκαπούρην 29 'Απρ. διά Τοιγκτάο
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρωτας» .	48	3596	έφθ. Μασσαλίαν 21 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνουαίτη» .	29	1943	έφθ. Μπιλμπάο 25 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Π. Πανταζάτος κλπ. .	45	2302	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου διά Κίναν εἰς Πέραμα από 19 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδερμια» .	58	8952	άνεχ. Μένα 'Αχαντή 10 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλις» .	40	2912	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα» .	57	11630	έφθ. Βαρκελώνην 26 Μαΐου
ΑΓΓΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .	44	1920	ύπο παραλαθήν
ΑΓΓΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Κουτλάκης Θανόπουλος ο	39	1000	άνεχ. Σουεζ 20 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΑΓΓΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία» .	56	7420	άνεχ. Γκρέντζα 26 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	Α. Τούντας κλπ. .	49	1528	άνεχ. Γιοκοχάμα 21 'Απρ. διά Νικαράγουα
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Τελόφο Άζουλ» .	54	6498	άνεχ. Σιμονόσεκι 18 'Απρ. διά Περού
ΑΓΓΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαριτάιμ» .	55	8450	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Μαρφουέντος» .	43	7298	εἰς Πύλον από 9 'Οκτ. 1960
ΑΓΓΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντρεβρίζιν» .	51	7066	έφθ. Τόκιο 14 Μαΐου
ΑΓΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V (δ.)	Ι. Κατοίκης .	37	1272	εἰς Πειραιά από 17 Μαΐου
ΑΓΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. Γ. Νικολάου .	44	10448	διηλίθες Κων) πολὺν 21 Μαΐου διά Ρένι
ΑΓΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Καρένα» .	43	7062	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρίνος & Υίοι .	35	1217	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσος Μπαλόπητος .	29	2569	διηλίθες Κων) πολύν 23 Μαΐου διά Σουλίνα
ΑΓΓΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Γ. 'Αποπολόπουλος .	17	1860	άνεχ. Βίλεμπαταν 21 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΑΓΓΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Σάν Θεράπων .	46	5617	άνεχ. Βίλεμπαταν 22 Μαΐου διά Τζέντα
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Κύρδελ» .	44	1902	έφθ. Πόρτα Λιβανού 22 Μαΐου διά Πόρτα Λιβανού
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .	55	6548	άνεχ. Βανκούμπερ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ν. Κ. Βλάχος .	46	2414	άνεχ. Τριπολί (Λιβανού) 12 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Κυκλαδική» .	29	3963	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 23 Μαΐου
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντελογκράτοια» .	53	11558	άνεχ. Βανκούμπερ 21 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντο» .	44	7150	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαΐου διά Καλκούτα
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΠΟΙΟΣ	έτ. «Μοριάτες» .	55	8254	άνεχ. Πρίνα Ρούπερτ 10 'Απρ. διά Κίναν
ΑΓΓΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	έτ. Καραβάς .	54	1978	ύπο παραλαθήν
ΑΓΓΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ» .	57	9921	έφθ. Μπριούμπιν 12 Μαΐου
ΑΓΓΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-N. Νοταράς .	21	2725	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ» .	54	11077	εἰς θέσιν 47.19 B - 18.57 Δ Μαΐου 23 διά Τσάρλεστων
ΑΓΓΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	έτ. «Ρουτσουνάς» .	47	1926	ύπο παραλαθήν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» .	46	1892	έφθ. Γκρέπεσντ 27 Μαΐου
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Φράνκοι» .	38	1333	διηλίθες Κων) πολὺν 10 Μαΐου διά Βάρνα
ΑΓΡΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άργυρ - Έλλας» .	46	5383	άνεχ. Άμβερσαν 23 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΛΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύδης» .	35	3724	άνεχ. Πειραιά 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Απος Νικόλας» .	53	9053	ύπο παραλαθήν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα» .	42	7255	άνεχ. Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου διά Τοιταγκόκη
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς .	44	1545	διηλίθες Κων) πολὺν 12 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής .	31	2992	άνεχ. Σπαλάτον 10 Μαΐου διά Ζαντάρ
ΑΓΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μερμήρα» .	43	7216	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 11 Μαΐου διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωπαρη» .	59	8132	άνεχ. Κολόμπι 20 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπαθική» .	56	2863	άνεχ. Νεάπολιν 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	ΈΛΛ. Γραμμή N. Α'μερικής	53	3575	διηλίθες Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Σάντος
ΑΘΛΗΤΗΣ	έτ. «Αθλητής» .	45	7664	άνεχ. Τσιταγκόν 24 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΔΟΛΗΣ	έτ. «Αθλος» .	45	13570	έφθ. Άμβερσαν 20 'Απρ.
ΑΕΩΣ	έτ. «Αθωας» .	45	2933	άνεχ. Άμβερσαν 24 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αιτζιαν» .	44	8481	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαΐου διά Τσίμπα
ΑΙΓΑΙΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .	45	3805	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΙΓΑΙΤΣΑΣ	έτ. «Μπελιδέντον» .	43	7259	έφθ. Τσιταγκόν 19 Μαΐου
ΑΙΓΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» .	62	11063	έφθ. Τόκιο 15 Μαΐου
ΑΙΓΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΙΝ	έτ. «Φρέγιτερς Τρανσόν» .	56	9090	έφθ. Λιοσιαδόνα 21 Μαΐου
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ» .	61	14431	έφθ. Ραβένα 14 Μαΐου
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	Ν. Βερνίκες - Εύγενιδης	52	1534	έφθ. Μαντράς Ρόδι 23 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	ή. «Αστροπρόπιτσα» .	49	4297	άνεχ. Αγαθούρα 13 Μαΐου διά Βαντάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου .	48	8550	άνεχ. Χούκ Κούκ 14 Μαΐου διά Χοινκάκη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτη» .	59	9735	άνεχ. Κουβέιτ 22 Μαΐου διά Σούμπα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατάς - Ανδρεάδης .	44	7207	έφθ. Χοινκάκη 18 Μαΐου διά Ηλασσον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ. .	46	2103	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλιος» .	55	8280	διηλίθες Κων) πολύν 23 Μαΐου διά Νοβορωσίσκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	Δ. Τσουρινάκη .	39	3375	διηλίθες Γιβραλτάρ 19 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΙΙ	έτ. «Μορτέρο» .	47	1724	έφθ. Ελλεσμέρ Πόρτ 20 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΟΝ	έτ. «Εμπρόδια» .	54	5254	έφθ. Ελλεσμέρ Πόρτ 23 Μαΐου
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Άργκοδ» .	58	8077	έφθ. Κουβέιτ 22 Μαΐου διά Κόλπον (ΗΠΑ) (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΑΛΙΣ	έτ. «Στάμλες» .	44	7189	άνεχ. Θεούτα 21 Μαΐου διά Κόλπον διά Βαντάρ
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόνου» .	60	9959	έφθ. Χοινκάκη 18 Μαΐου διά Κόλπον διά Βαντάρ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηνουαίτης» .	53	1886	διηλίθες Κων) πολύν 18 Μαΐου διά Κωνστάντζαν διηλίθες Κων) πολύν 20 Μαΐου διά Βαντάρ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σάντα Ρίτα» .	44	7063	άνεχ. Χοινκάκη 22 Μαΐου διά Γουαμπός
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ. «Άλκυονία» .	49	5049	εἰς Κόκο 20 Μαΐου διά Βαντάρ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκυόνη» .	53	9149	εἰς Σαΐδερπερταμ 20 'Απρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Χερκολίδαν» .	44	7365	άνεχ. Χούκ Κούκ 14 Μαΐου διά Χοινκάκη
ΑΛΜΑΡΑ	έτ. «Άλμαβίτα» .	42	7272	έφθ. Δάντοντας 22 Μαΐου διά Βαντάρ
ΑΛΜΑΡΑΓ'Ν	έτ. «Μαρέβρας» .	47	5441	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Αστροντεόν» .	42	7239	ύπο παραλαθήν
ΑΛΤΑΓΡ (δ.)	έτ. «Τάκνερ Φασιλίτης» .	53	12897	άνεχ. Βενετίον 26 Μαΐου διά Κωνστάντζαν διηλίθες Κων) πολύν 18 Μαΐου διά Γκάνα
ΑΛΦΑ	έτ. «Κανόνους» .	50	10426	είς Σαΐδ 8 Μαΐου διά Σαΐδ
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτμαρ» .	42	7286	είς Σαΐδαν 8 Μαΐου διά Βαντάρ
ΑΛΦΑ	έτ. «Μπλος Ντιάμοντ» .	51	3450	είς Καθαριγένην 10 'Απρ.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία» .	48	5021	άνεχ. Χόκ Κόκ 24 Μαΐου διά Ντάιρεν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ρομάνο» .	49	2166	άνεχ. Χουέλθα 22 Μαΐου διά Γάνδην
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηνουαίτης» .	47	1514	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΡΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποτσιμάνος .	46	2814	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 23 Μαΐου
ΑΜΟΙΤΡΗΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ» .	49	5838	έφθ. Μαρτάροβαν 12 Μαΐου διά Μπ. Αύρες
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Κώλικ» .	58	12772	άνεχ. Σιγκαπούρην 13 Μαΐου διά Πόρτα Ντίξον
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ» .	55	8519	έφθ. Μουροράβα 15 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	έτ. «Ρεζουρέκοιν» .	42	7177	έφθ. Καλκούτα 21 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιον» .	52	12525	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 17 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Πλανκρίστο» .	37	5683	άργιες Αμπελάκι 10 'Ιουλ. 1964
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια» .	45	6712	άνεχ. Ορίπορπ (Μπαχ.) 14 Μαΐου διά Ιράν
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ζάνονους» .	57	11978	άνεχ. Νταρόδάτ Τάουν 15 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρούντιλ» .	53	10431	έφθ. Σαρόλδατ Τάουν 15 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΕΣΙΣ	έτ. «Ψάκικον» .	36	2128	άνεχ. Νταρόδάτ Τάουν 15 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέτα» .	54	1961	άνεχ. Καρκούνιανα 21 Μαΐου διά Λάγκος 15 Θερ.
ΑΝΝ	έτ. «Αστρογούρα» .	45	9550	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαΐου διά Μπορντντώ
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Καστώρι» .	49	4933	άνεχ. Αγ. Φραγκισκούν 16 Μαΐου διά Μπελαδάν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο» .	47	2111	άνεχ. Φόρπορπ (Μπαχ.) 4 Μαΐου διά Πόρτα Σουδάν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο» .	47	7981	έφθ. Γένοβα 12 Μαΐου
ΑΝΝΑΝΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25n Μαστίου» .	46	8047	έφθ. Τοιταγκόκη ρόδι 14 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας» .	45	7140	διηλίθες Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Νορθγιάν
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε» .	53	11342	άνεχ. Αμπαντάν 22 Μαΐου διά Ντόμπιναν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντος» .	57	12113	άνεχ. Σιγκαπούρην από 19 'Ιουλ. 1964
ΑΝΤΟΖΟΥΛΑΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριδάννα» .	57	12558	άνεχ. Αμπούργον 13 Μαΐου διά Μποννύν
ΑΝΤΙΠΟΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μαρελόδζ» .	59	24716	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΥΤΡΙΚΗ	έτ. «Βιαμάρ» .	36	2175	ύπο παραλαθήν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΓΟΡΟΣ	έλληπνικά συμφέροντα .	49	5609	άνεχ. Γκέλιογκ 1 Μαΐου διά Αντενέ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΛΟΣ	έτ. «Βαλενσιανά» .	61	10952	άνεχ. Φλώιρηγκ 15 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΑΠΟΛΛΑΝ	έτ. «Μίντεπολι» .	39	1830	έφθ. Νιούπορτ 24 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθήνιαν» .	57	9744	άνεχ. Ντωρμπαν 13 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε» .	61	11122	διηλίθες Παναμά 30 'Απρ. διά Ιαπωνίαν

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπηγουαίνης»	49	1502	διπλήθε Κων(υ)πολιν 11 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνέας»	67	15500	εις 'Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Ασουράρα»	34	1695	εἰς μεσσεγιακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	Κατσογιώργης	40	1280	άνεχ. Μουσκάτ 17 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ	Ιω. Λατοπές	23	3682	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπροση»	46	5382	εφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετολίκαιο	56	8823	διπλήθε Ούσαντ 28 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	Κ. Ν. Γκώνης	45	8641	εφθ. Μητέρα 24 Μαΐου
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκη	61	13553	εφθ. Κάρδιο 26 Μαΐου
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εἰς μεσσεγιακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπεμπηντ»	58	10392	εφθ. Χαλιφαζ 3 Μαΐου
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Μέλλοσσα»	51	9488	άνεχ. Μαρποπάντον 18 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπεμπηντ»	57	10376	άνεχ. Καματοι 27 Απρ. διά Ρίδερ Πλέιτ
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπεμπηντ»	58	10391	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΗΣ	έτ. «Αρπα»	47	5059	άνεχ. Γιαδάτο 16 Μαΐου διά Ντάρεν
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντιο»	52	12323	διπλήθε Λίζαρτ 24 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αμαρίλλοι	62	25911	υπό παραθίνη
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κανονουράς»	57	11897	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάρι»	38	5030	άνεχ. Σεμπού 27 Απρ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάουνη	46	7783	εφθ. Δουνέρκην 22 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	διπλήθε Κων(υ)πολιν 13 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λωρενγκ»	45	9189	διπλήθε 'Ελλεινόρε 17 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίωνη	44	7273	εφθ. Καλκούττα 18 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Αργω»	39	5196	άνεχ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	μιδέλεσμπρω 26 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρβουέλο»	37	6704	εφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίωνη»	38	3570	άνεχ. Βενετίαν 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΩΝ	Α. Χαροιδίδης	48	2397	εφθ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	άνεχ. Αγύουσταν 26 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμαρη»	46	5089	εφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρόδη»	43	2905	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονιά»	61	9443	εφθ. Κούν Μπαϊν 23 Μαΐου
ΑΡΝΤΕΝ	έτ. «Άρντεν»	49	2574	άνεχ. Σταδάγκερ 16 Μαΐου δι' "Οσλο
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	άνεχ. Μπρισμπάιν 23 Μαΐου
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετόπη»	48	3675	άνεχ. Μη. Αύλες 23 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8819	άνεχ. Μόζι 23 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	εφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Νίκιτα»	47	2497	εφθ. Λιθερόπουλ 28 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΧΙΜΗΝΑΣ	έτ. «Ολυμπους»	66	15100	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 14 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Νέλλ Κεριμπη	51	15846	άνεχ. Φρημάντλ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νομίκος	11	1458	όργει 'Αμπελάκι από 21 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζεμικαήλη	51	7294	άνεχ. Σουέζ 26 Μαρτ. διά Γουαμπόα
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλονομιτης»	50	5324	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Απρ. διά Κίναν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	εφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ	Γκούμας	39	1007	διπλήθε Κων(υ)πολιν 10 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα»	43	7125	άνεχ. Σάντα Φε 22 Μαΐου δι' Ισπανιαν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Είλανς»	48	2515	άνεχ. Σιγκαπούρην ράδης 7 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΣΠΑΣΙΑ	Μαρ. Δ. Μελαχρονίδης & Υιοι	47	2465	διπλήθε Κων(υ)πολιν 23 Μαΐου διά Κύπρου
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέα»	43	3151	εις Χάδρην από 3 Δεκ.
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σπηγουαίνης»	51	1851	άνεχ. Σάντος 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΣΤΕΡΩΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Αργκό»	43	7120	εφθ. Σέρον 20 Μαΐου
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έλλ. συμφέροντα	51	2959	εφθ. Πειραιά 21 Απρ.
ΑΣΤΥ ΑΝΑΞ	έτ. «Ασολάνη»	56	6156	άνεχ. Σουέζ 14 Απρ. διά Γουαμπόα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σπηγουαίνης»	48	1501	εἰς μεσσεγιακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Μανιλα 14 Μαΐου διά Κουνόλοαντ
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Αλόις»	44	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Θεο(ν)ικήν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντάριο) 23 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Δάιμη Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Σιγκαπούρην ράδης 23 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρουτίλη»	53	12301	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μπατον Ρούζ

RED HAND

SINCE 1865

A Name which means High Quality Marine Paints Plus Outstanding Service in the ports of the world.

One call to RED HAND'S main office in
NEW YORK, LONDON, OR A LOCAL REPRESENTATIVE,
can bring you all the advantages of this service.

NEW YORK

RED HAND COMPOSITIONS CO., INC.

ONE BROADWAY

NEW YORK CITY

Telephone: 344-3297



LONDON

THE RED HAND COMPOSITIONS CO

HENRIETTA HOUSE

9, HENRIETTA PLACE — LONDON

Telephone: Museum 4213-8

ΑΥΛΙΣ		έτ. «Σπιγούσαίνες»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ		έτ. «Συνουσιάτικη»	54	1747	άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Θεού νικην
ΑΥΡΑ		Τάχασης - Βασιληπάς	43	989	έφθ. Καράτο 11 Μαΐου
ΑΥΡΑ		έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1029	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 18 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ. «Πιπλεύσι»	65	2150*	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Νόρτεγκαμ
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Καράτοι 21 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκέλφο 'Αζούρη»	62	10741	έφθ. Γιοκοκάμα 24 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεχ. Μπωμόντ 3 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Νουέμα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Τέμα 18 Μαΐου διά Τακοράντι
ΒΑΣΙΛ. ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (οπερώκη)		έτ. «Γκρήκ Λάιν»	56	25516	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (οπερώκη)		έτ. «Θεμιστοκλής»	27	1329	έφθ. Χαλιφάς 24 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		Γουδούλιντ Μπρίλιαντς	59	43373	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με.)
ΒΕΡΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοντος»	58	20958	άνεχ. Λά Σαλίνα 15 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	άνεχ. Αλεξανδρεία 26 Μαΐου διά Κρήτην
ΒΕΛΟΣ		έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαΐου διά Κόμπη
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)		έτ. «Βένουσι»	53	12897	έφθ. Τορόντο 21 Μαΐου
ΒΕΝΤΚΙΜΩΛΟΣ		δδ. Βεντούρη και Ζαχαρίου	43	2972	άνεχ. Γκρέντσοντ 27 Μαΐου διά Γδεύνια
ΒΕΡΟΙΝΟΝ		Γιουνιβέρσραλ Κάρυκο	45	1892	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δι' Αιμούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ		έτ. «Βέτα»	44	7140	διπλής Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Καζαμπλάνκαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Πρόστοντ»	64	15283	άνεχ. Α' Ανκόνα 23 Μαΐου διά Ραθένα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Ροκκαδί»	38	2563	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	58	11624	άργει Νεάπολιν ἀπό 17 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ. «Βιργινία»	57	11623	διπλής Κωνυπόλιν 22 Μαΐου διά Νοβορωσίκην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	44	1923	άνεχ. Αιμερέραν 25 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ		έτ. «Έπος»	43	7276	εἰς Λέγκονταν ἀπό 22 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΓΑΛΑΞΙΑΣ		έτ. «Γεράνεια»	50	5449	έφθ. Σακάι 15 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Ασπαδία»	44	7266	έφθ. Ραγκούν 24 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαΐου διά Γουαμπόρα
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.		Σπιρ. & Γερ. Λάλης	50	1478	έφθ. Καντίτη 27 Μαΐου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	46	2016	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ		N. Μιχαλος & Yioi	46	2920	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ.
ΓΓΟΒΙΛΑΚΑ		έτ. «Μίρεμπαρ»	44	7257	έφθ. Ρεντί 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ		Μαρκούσης - Γιαννιώτης	20	1112	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Β. Λιβανός	51	7564	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου διά Μαντράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Χρ. Σαρλόης	48	1529	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνωας»	48	10928	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' Ελλάδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.		έτ. «Δάμητρα»	39	6713	διπλής Παναμά 16 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ενοενάται»	56	8818	άνεχ. Τρινινταντ 26 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ		έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Σφάλ 18 Μαΐου διά Νέαν Κάρβαλην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Μάγενιο»	52	10081	άνεχ. Τζιμπούτι 12 Μαΐου διά Γουαμπόρα
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χουμούντας»	63	11194	ὑπό παραλαβήν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ		έτ. «Μπαινγιούκένα»	54	3246	άνεχ. Σιμιζίου 19 Μαΐου
ΓΙΟΣΩΝΑΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7190	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 'Απρ. διά Κίναν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Αστούριας»	52	3129	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαΐου διά Μομπάσα
ΓΙΩΤΑ		Νόμικος - Αλεξάτος	51	2071	έφθ. Μορμούγκαο 20 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Νεάπολιν 24 Μαΐου
ΓΚΙΚΑΣ		έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Πορτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Στεττίνον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μιντατλάντικη»	43	7229	άνεχ. Κολομπό 25 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)		δδ. Γουλανδρή	56	20668	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Μαΐου διά Χοινάκην
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		έτ. «Φρανκομόδιντο»	49	2641	άνεχ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' ΓΑΣ		έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	άνεχ. Χόγκ Κόκ 22 Μαΐου δι' Αλβανίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Μόζι 23 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Τουάρ 17 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ' ΓΤ		έτ. «Λίττα Μπήπαρ»	63	15389	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Γάνδον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Σαγκαν 28 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΓΜ		έτ. «Ρόμπλο ντε' Όρο»	62	15381	έφθ. Ιμιγκάμ 26 Μαΐου
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ (δ.)		Ιω. Λάτης	52	11580	άνεχ. Κείπ Ταούν 20 Μαΐου
ΓΚΡΕΤΑ		Θ. Κατσούλης	47	2533	άργει Έλευσίνα ἀπό 17 Μαρτ.
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (ἐπιθ.)		Ιω. Λάτοντας	44	9892	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Κίναν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστερν Τράνσορπτ»	59	9268	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκλείντη»	52	15675	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 17 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Γουόρδον Έντερπράτη»	53	21064	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝ (δ.)		έτ. «Μπέλμοντη»	57	24883	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ		έτ. «Ουόρδον Ντέιλ»	52	15729	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεχ. Μομπάσα 20 Μαΐου διά Μπείρα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		Έλληνικη Α.Ε.	44	7227	έφθ. Αιμμόχωστον 24 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		Ιατρού κ.λ.π.	52	1380	άνεχ. Αιμμόχωστον 24 Μαΐου
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Κατανία 9 Μαΐου
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δαναός»	39	4565	άνεχ. Αύγογύστα 23 Μαΐου διά Βενετίαν
ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεχ. Σουέζ 19 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΔΕΛΦΟΙ		Μαρκαντωνάκης	48	1331	έφθ. Λέγκονταν 22 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιολία»	59	9312	έφθ. Βανκούβερ 22 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Βέλκος»	37	2002	διπλής Κωνυπόλιν 16 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.		έτ. «Κέα»	47	5135	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΥ		έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Σάντερλαρτ 26 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)		έτ. «Ντεβελόπεμντη»	63	16417	άνεχ. Μπ. Αύρες 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		«Σιπίνικ Ντεβελόπεμντη»	64	16417	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 21 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ		έτ. «Σιπίνικ Ντεβελόπεμντη»	61	16417	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 9 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Άλκηλη»	53	7829	διπλής Μπωχαρούνα 20 Μαΐου διά Γλασκώθην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Οργουνίνες»	61	9326	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ.		έτ. «Χονθαστήμη»	55	3534	έφθ. Κολόμπο 10 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Ορίενταλ»	48	2352	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Μαΐου διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.		Δημ. Κυριακού	37	2996	έφθ. Μόζι 22 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δημός»	44	7266	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 23 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ		Άχ. Χαλκούσης	43	7244	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 15 Μαΐου διά Λεφκαντί
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		I. & B. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Μορμούγκαο 22 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Διαμαντής»	42	6904	έφθ. Τοικαγκόκ 15 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΔΙΑΜΑΝΤΟ		έτ. «Φράνκο»	22	1754	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΔΙΑΝΑ		Μακρής	45	1082	εἰς Πειραιά ἀπό 25 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Θεόπουλον 16 Μαΐου διά Στεττίνον
ΔΙΟΥΝΗΣ Α.		Σπ. & Γερ. Λάλης	50	1485	άνεχ. 'Αμμόχωστον 26 Μαΐου διά Λίθερπουλ

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/ Phones 3240 Night 3936

Cable Address "GRECO - CEUTA"

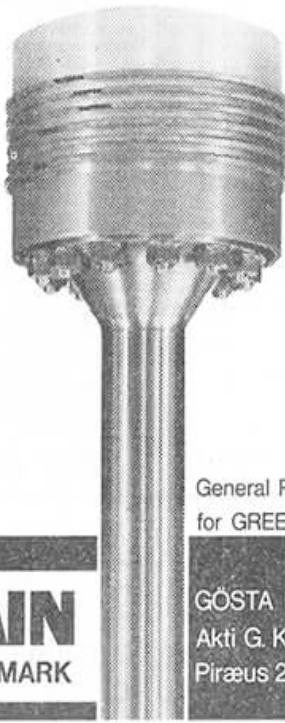
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονερος»	60	13335	διπλής Σάσυθεντ 25 Μαΐου
ΔΙΡΦΟΥΣ	«Άσελφοι Λύρα	43	7280	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Μαΐου διά Τσινβαγκτάο
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 Μαΐου
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορο	52	12132	άνεχ. Νεάπολιν 24 Μαΐου διά Νοθωρωσίκην
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πτινκιπίσ	49	11771	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Ιάν - Όσεαν»	25	3297	εις Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ.
Σ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένγκε	42	7388	έφθ. Μορμουγκάδο 17 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Τουρλάντγουάιντ»	43	7131	έφθ. Λέγκορν 18 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντοο»	43	7267	έφθ. Στεττίνον 14 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	«Αν. Τούντα & Σια	32	1502	διπλής Κωνυ πολιν 22 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νιούσας κ.λ.π.	21	2988	διπλής Κωνυ πολιν 15 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Βαλμάς Ν.Ε.Π.Ε.	43	8292	άνεχ. 'Αμδέραον 20 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έλληνικη συμφέροντα	44	2074	άνεχ. Ραβένα 10 Μαΐου διά Βάρνα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλινης	48	2105	άνεχ. Χούλλ 28 Μαΐου δι' 'Αμδέραον
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μάντομεν»	49	4841	ύπο παραλαθήν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρροος»	54	7835	άνεχ. Γιαδάτα 19 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κορνέιον»	63	14164	έφθ. Ταινδαγκτάο 7 Μαΐου
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Κουβέτη 6 Μαΐου
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	58	20495	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανης	39	1742	άνεχ. Βενετίον 19 Μαΐου διά Βάστο
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 20 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	52	12228	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Μαΐου δι' 'Αμδέραον
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ειλανζ»	48	2515	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 7 Μαΐου διά Πειραιάδ
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ταρμανια»	44	7213	άνεχ. Κολόμπη 19 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν (ΕΠΩΛ. διαλ.)
ΕΛΕΝΗ Κ.	Π. Φραγκούλης κλπ.	45	7698	εις Μπαντάρ Σαπούρι ἀπό 20 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Ελένην Κυριακοῦ»	39	3023	έφθ. Μεροίνα 17 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωας»	49	10908	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Νοθωρωσίκην
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μόρφελιζ»	48	3829	άνεχ. Μόμπλ 24 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Λ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	ύπο παραλαθήν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Η.Δ. Τουμουάλης	29	2851	έφθ. Νεάπολιν 29 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπάστας & Σια	21	1549	εις Πειραιά ἀπό 2 'Απρ.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάουντπλέζαντ»	44	7555	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Μαΐου διά Τσιγκτάο
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	άνεχ. Ιουλο Μπουκομ 14 Μαΐου διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ειλανζ»	48	2515	άνεχ. 'Οζάκα 24 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσπασιφικι	56	2862	εις Πέραμα ἀπό 29 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	43	7989	έφθ. Μηδόραν 17 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσπασιφικ	62	6666	έφθ. Σαθάνα 26 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσπασιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Καλκούττα 20 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	Τρανσπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. Καλκούττα 24 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαΐου διά Καναδά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	Γιουνιβέρσραλ Κάρυκο	62	6659	άνεχ. Χιούστον 26 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Λεισεσ 19 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Καρότα 21 Μαΐου
ΕΛΛΗ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Τουτικορίν 21 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Σ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	άνεχ. Βενετίαν 26 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γιουνιβέρσραλ Κάρυκο	57	7068	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου διά Χοραμάχρα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 26 'Απρ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσπασιφικ	56	7510	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικη» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου διά Καλκούττα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασιφικ»	57	7063	έφθ. Τζίμπουτι 23 Μαΐου
				άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαΐου

marine propulsion DIESEL ENGINES for the merchant fleets of the entire world

up to 44,400 BHP
maximum continuous rating
on a single shaft

DESIGNED AND BUILT BY

BURMEISTER & WAIN
COPENHAGEN DENMARK



General Representatives
for GREECE:

GÖSTA ENBOM Co. Ltd.,
Akti G. Kondyli 28a.
Piraeus 24.



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7254	άνεχ. Ριγιέκα 20 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7208	άνεχ. Χιονίτην 22 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΣ		43	7302	άνεχ. Φουσική 28 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτερ)		32	18564	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΕΠΙΠΔΑ		46	3472	άνεχ. Σύγκεπούστην ρόδες 6 Μαΐου διά Κίναν
ΕΠΙΣ		48	2474	άνεχ. Σύρον 19 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΕΠΙΣ Π.		38	2265	έφθ. Πέραμα 4 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.		49	4663	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 20 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ		60	8972	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου διά Λάγκος
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		42	7058	ύπο παραλαβήν
ΕΝΑΡΞΙΣ		49	969	άργεις Σύρον ἀπό 15 'Απρ.
ΕΝΟΤΗΣ		56	10529	έφθ. Μεθιζ 27 Μαΐου
ΕΝΟΤΗΣ		54	8146	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΝΤΟΠΑΝ		41	7122	άνεχ. Βανκούμερ 13 Μαΐου διά Καλκούττα
ΕΠΤΑΝΗΕΟΣ		44	7251	έφθ. Πόρτο 'Αλεγκρε 22 Μαΐου
ΕΡΑΤΟ (δες.)		52	10081	έφθ. Σαγκάνη 20 Μαΐου
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ		43	1589	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΡΕΤΡΙΑ		43	7199	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ὑπερώκ.)		35	23580	έφθ. Σέτε 14 Μαΐου
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)		66	45300	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18 'Απρ.
ΕΡΜΗΣ		58	9585	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 13 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΕΡΜΗΣ ΔΗΜΤΕΡ		44	2872	άνεχ. Κόμπε 17 'Απρ. διά Γκουάνυμας
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		59	9584	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Απρ.
ΕΣΠΙΕΡΙΣ (δ.)		58	12168	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		34	1716	άνεχ. Πειραιᾶταν 23 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		54	10261	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ		67	10601	διπλήθ. Κων) πολιν 20 Μαΐου
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		57	9061	άνεχ. Τζάκονβιλ 20 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ		43	7229	άνεχ. Οζάκα 14 Μαΐου δι' 'Αγ. Θρακίσκον
ΕΥΔΑΡΜΟΣ		43	7234	έφθ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου
ΕΥΔΩΡΑ		48	2358	άνεχ. Αντεν 26 Μαΐου διά Σικελίαν
ΕΥΕΛΠΙΣ		47	1413	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Μαΐου διά Κοτόνου
ΕΥΘΑΛΙΑ		44	7292	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		57	8903	άνεχ. Ταδανα 15 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		61	6373	άνεχ. Σιμίζου 20 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		61	9659	διπλήθ. Παναμά 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		56	8985	άνεχ. Αμβέρσαν 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		60	6288	έφθ. Λίβερπουλ 28 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		60	6288	διπλήθ. Παναμά 23 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		57	8631	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 19 Μαΐου διά Νέαν 'Ορκρην
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		53	9260	διπλήθ. Παναμά 17 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ		56	8985	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου
ΕΥΤΥΧΙΑ		65	9500	διπλήθ. Παναμά 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΕΥΧΑΡΙΣ		43	7249	άνεχ. Παναμά 19 Μαΐου δι' 'Αντεν
ΕΦΗ		35	1512	έφθ. Χάιφα 12 Μαΐου
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		38	1595	διπλήθ. Κων) πολιν 23 Μαΐου διά Κωστάντζαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		61	10965	άνεχ. 'Αγ. Θρακίσκον 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.		49	1837	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Κ.		45	2125	διπλήθ. Κων) πολιν 23 Μαΐου διά Κωστάντζαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		57	10173	άνεχ. Αγ. Θρακίσκον 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		57	9060	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ Π.		47	2287	διπλήθ. Ταδανα 15 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ		47	5120	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΗΡΩΝ II		44	1815	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Μαΐου διά Καντώνα
ΗΘΑΙΣΤΟΣ		65	21400	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 25 Μαΐου
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		61	14518	διπλήθ. Παναμά 19 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΘΑΛΕΙΑ		44	1662	έφθ. Κιομαγιού 12 Μαΐου
ΘΑΛΕΙΑ		46	3999	άνεχ. Σουέζ 3 'Απρ.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ		44	7286	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου
ΘΕΛΗΣΙΣ		59	12031	διπλήθ. Κων) πολιν 12 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		44	7258	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΘΕΟΔΩΡΑ		43	7236	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 25 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ.		50	1478	διπλήθ. Παναμά 23 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Ο.		61	16561	άνεχ. Χάιφα 21 Μαΐου
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)		58	15895	άνεχ. Σουραμπάγια 9 Μαΐου διά Πλατζού
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		49	8311	διπλήθ. Εσκουμίνς 19 Μαΐου δι' 'Αρμπατάζ
ΘΕΩΡΙΣ		38	3581	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 Μαΐου διά Κίναν
ΘΗΜΠΙΑΝ		43	7259	άνεχ. Βενετίαν 12 Μαΐου διά Πούλα
ΘΗΡΑΙΟΣ		35	2642	έφθ. Σέτε 19 Μαΐου
ΘΗΣΕΥΣ		46	1988	εἰς 'Ακρωτήρι (Κύπρου) ἀπό 17 Φεβρ.
ΘΡΗ ΣΤΑΡΣ		43	1760	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		64	40043	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΙΖΩΜΠΕΑ		57	9746	έφθ. Βαλπαραϊζο 21 Μαΐου
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)		52	8662	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17 'Ιαν.
ΙΩΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		49	1991	έφθ. Πέραμα 8 Μαΐου
ΙΟΥΔΑΙΑ		29	1808	έφθ. Τζέντα 19 Μαΐου
ΙΡΕΝΑ		43	7232	διπλήθ. Εσκουμίνς 19 Μαΐου δι' 'Αλβανίαν
ΙΤΑΛΙΑ		46	6749	άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 23 Μαΐου διά Τζέντα
ΙΩΑΝΝΗ Β.		56	12920	άνεχ. Αρούμπα 13 Μαΐου διά Γένοβα
ΙΩΑΝΝΗΣ		38	4740	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΩΑΝΝΗΣ		48	1845	άνεχ. Χιροχάτα 5 Μαΐου διά Γουαμπό
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		44	7248	άνεχ. Ντάρ ελ Σαλάμ 25 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ		55	8799	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαΐου διά Τοιταγκόν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ		44	7277	άνεχ. Γκάλλε 22 Μαΐου διά Κολόμπο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		43	7244	έφθ. Νεάπολιν 21 Μαΐου
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)		52	10160	άνεχ. Μπάρρουσον 25 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ		46	8420	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον (κ.β.) 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΜΟΣ (δ.)		60	14076	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπού
ΚΑΙΤΗ (δ.)		55	11991	εἰς Πειραιᾶ 8 Μαΐου διά Καλκούτταν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of:
Hellenic Register of Shipping

Surveyor:
Eng. Pablo J. More

Director:
Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570
MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226

ΚΑΙΤΗ	έλληνικά συμφέροντα	14	1148	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Λαιμός Άδελφοί»	38	2368	άνεχ. Καλλάρι 20 Μαΐου διά Τολέδο
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	έφθ. Σαιντ Μιχαέλς 21 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Βέλαμαρ»	43	7091	έφθ. Σαβόνα 13 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντσάτριας»	55	11798	έφθ. Βίλεματαν 11 Μαΐου (έπισκευαι)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7249	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Σίδνεϋ 6 'Απρ. δι' Ινδονησίαν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χοτόποτ»	37	2348	διπλήθε Κωνν) πολιν 23 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ III (δ.)	έτ. «ΣΕΚΑ»	44	1413	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	άνεχ. Βαρελώνην 23 Μαΐου διά Πειραιά
ΚΑΛΥΨΩ	Α. Μ. Νομικός	50	1517	άνεχ. Χάιφα 18 Μαΐου διά Πιαρίμκα
ΚΑΛΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Άνανδασιδης Γεωργόπουλος . . .	48	1953	έφθ. Χόκη Κόκγ 21 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τσουρινάκι	36	4071	διπλήθε Κωνν) πολιν 21 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστρογλάρο»	53	5185	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 30 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8902	έφθ. Όζακα 24 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκετίς»	50	4876	διπλήθε Παναμά 9 Μαΐου διά Πόλμα (Μαγιόρκα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Ντελιάρδη»	55	12534	άνεχ. Βρεμόνη 17 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Πιουνάιτ. Τσάρτεριγκ» . . .	66	15103	άνεχ. Κριότιμας Αϊλάντ 19 Μαΐου διά Γκήλογκ
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιρίς»	46	4576	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαΐου διά Ντώμπαν
ΚΑΠΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Νικόφόρος»	43	7176	έφθ. Οζάκα 11 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγιες Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 19 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Σαγκάνη 21 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίν»	51	8842	διπλήθε Ούσαντ 22 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεχ. Θεούτην 19 Μαΐου διά Κατάνια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πιουρόπα Κομέρο»	44	7123	άνεχ. Μουρορόν 14 Μαΐου διά Χατσινός
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ»	43	7227	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου διά Νέαν Όρλεανην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	53	11101	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 17 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Αστρορέστε»	47	9956	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΜΠΛΟΟΥΕΡ (δ.)	έτ. «Στροβίλι»	51	11102	άνεχ. Μη. Αὔρες 8 Μαΐου δι' Αιμέρεσαν
ΚΑΡΑΔΑΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Ζαδέ»	43	7163	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 30 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Γκλόμπους»	47	8288	έφθ. Μοντεβίδεον 25 Μαΐου
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Κάδος» Α.Ε.	44	1920	άνεχ. Χοραμόσχρ 13 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ	όδ. Βασιλία	39	5215	άνεχ. Σουέζ 10 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Παλιμύρα»	22	1584	πίσια μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Άγιαμόντε»	43	7312	έφθ. Γουαμπάνη 18 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Βασιλικήνη»	51	9956	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 25 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	όδ. Γράσσου	53	1901	άνεχ. Αντορφαγκάστα 10 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοντους»	60	10494	έφθ. Μοντεβίδεον 5 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέμηνη»	51	2373	άνεχ. Σικάγο 24 Μαΐου
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	έφθ. Αστρόντον 20 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Αρδέζαν»	65	18723	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 Μαΐου διά Μιζουοίμα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αστρορούψην»	36	1413	άνεχ. Μένα Αχμαντί 24 Μαΐου διά Γένοβα
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	όδ. Κολοκοτρώνην	55	11100	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 21 Μαΐου διά Καράτσι
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσόνθεμον»	43	7234	άνεχ. Τοιμά 22 'Απρ. διά Ντάριεν
ΚΕ'ΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σακραπάνα»	42	7265	άνεχ. Πουέρτο Κορτέζ 14 Μαΐου διά Γκαλδέζ
ΚΕ'ΠΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Πουέρτο Κορτέζ 14 Μαΐου διά Γκαλδέζ
ΚΕ'ΠΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιαι»	57	9075	άνεχ. Νιουκαστλ (Αύτρ.) 20 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρο
ΚΕ'ΠΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονευτόνιον»	50	12240	έφθ. Σαράντε 12 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοντους»	62	10494	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 17 Μαΐου διά Γκήλογκ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρνο»	44	5069	άνεχ. Αιμόδιργον 12 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Ραγκούν 25 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	0. Επιφανιάδης	44	7176	
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Σιδνεϋ 24 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Πλερούν»	57	9153	έφθ. Πόρτ Σαϊ 23 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπερόποτ»	63	15740	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 25 Μαΐου διά Κόλπον ΉΠΑ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	άνεχ. Καμάρι 16 Μαΐου διά Κόλπον ΉΠΑ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Μπωμόντ 27 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4716	έφθ. Πουέρτο Ντεσεάντο 22 Μαΐου
ΚΙΟΝΙ	έτ. «Αττικό»	48	1922	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Δανιλαν
ΚΙΡΙΝ	έπιωναίδης	56	9403	άνεχ. Όζακα 17 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελιάρδη»	44	7190	άνεχ. Χάρδρον 21 Μαΐου διά Χιούστον
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Φράνκο»	66	10867	άνεχ. Χιροκάτα 19 Μαΐου δι' Οζάκα
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεχ. Λεμεσόν 25 Μαΐου
ΚΛΕΙΩ	έτ. & Δ. Χανδρής	47	. 935	έφθ. Χάλιμπαντ 16 Μαΐου
ΚΝΟΣΣΟΣ	K. Εύθυμιαδης	49	2146	έφθ. Βιτόριο 16 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΟΜΩΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Κόνφιντας»	50	9959	άνεχ. Σιδνεϋ 11 Μαΐου διά Κίναν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	άνεχ. Κέιμ Τάουν 17 Μαΐου διά Τουάφ
ΚΟΡΟΝΙΣ	έτ. «Διαμάντινη»	46	2361	διπλήθε Κωνν) πολιν 15 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Λομπριον 19 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	44	7207	έφθ. Αιμόχωστον 24 Μαΐου
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΕΡΝΤΕΝ	έτ. «Κρόνιος»	43	3605	άνεχ. Τζιμπουτι 5 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Μιραμάρη»	51	2372	άνεχ. Βιτόριο 16 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ζαδέ»	59	9360	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΥΗΝΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεχ. Χιροκάτα 22 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Ζαφίρη»	46	3648	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	άργει. Αιμόχωστον 24 Μαΐου
ΚΥΜΑ	Ρούσσος και Σία	38	2838	άργει. Ραθένα 12 Μαΐου
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	διπλήθε Κωνν) πολιν 22 Μαΐου διά Γκιρεσόν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άιρα»	56	9086	άνεχ. Νιουκαστλ (Αύτρ.) 10 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιπιάνο»	43	7291	άνεχ. Σαιγκόν 26 Φεβρ. διά Μπαγκόν
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλάσιω»	45	3312	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντίνη»	66	20516	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ	'Ιω. Κατσουλάκος	38	4840	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 23 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΟΝΕΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7201	άργει. Αιμόχωστο 5 Δεκ.
ΚΟΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόδη»	45	7157	έφθ. Τοιταγκούκ ρέδς 21 Μαΐου
ΚΟΝΕΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Ελλ. Θάλασ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Ρίο Ιανέιρο 27 Μαΐου διά φιλαδέλφειαν
ΚΟΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραβέναι»	44	7077	προσήσαε πλησιαν Μαγκάλια (Μ. Θάλασσα) 5 'Ιαν.
ΚΩΣΤΑΣ	Γαλάτης	30	1988	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ	Γκιγκιλίνης & Καλκοίνας	38	946	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	54	8063	έφθ. Μπειρά 21 Μαΐου

Δι' διδήποτε είναι δυνατὸν νὰ γρειασθῆτε ἀποταμῆτε εἰς τὴν

S. U. & Co. Ltd

τοὺς μεγαλυτέρους προμηθευτὰς πλοίων εἰς τὴν Ιαπωνίαν

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

NAGASAKI, WAKAMATSU, SASEBO.

LONDON AGENT: C. R. KNIGHT & CO. (SHIPPING LTD.)

ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5884	άνεχ. Σουέζ 11 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΚΩΣΤΗΣ	44	7263	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 Μαΐου διά 'Ειδουμασούθ
ΚΩΣΤΗΣ	56	8474	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 15 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	44	7297	άνεχ. Βενετίαν 22 Μαΐου διά Γουαμπόρα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	άνεχ. Ναγκόγια 23 Μαΐου διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	51	2340	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 21 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΛΑΙΔΑΨ	43	3886	άνεχ. Κοσιν 24 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΛΑΪΓΟΝ Φ ΔΗΛΩΣ	49	2273	άνεχ. Γιοκοχάμα 13 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΛΑΪΓΟΝ Θ ΜΑΡΑΘΩΝ	50	2494	εἰς Πειραιά ἀπό 26 Δεκ.
ΛΑΚΟΝΙΑ (μετολ.)	60	14431	Έφθ. Τόκιο 13 Μαΐου
ΛΑΜΠΡΕΥΣ	44	7252	Έφθ. Καρδιούνκ 6 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΛΑΣΣΗΝ II	46	1053	Έφθ. Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου
ΛΑΣΣΗΝ III	48	1053	άνεχ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	62	10515	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. διά Κίναν
ΛΕΞΙΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	45	10385	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 29 Σεπτ.
ΛΕΝΚΟ	53	1887	εἰς θέσιν 48.40 Β - 4.52 Δ Μαΐου 24 διά Ρόττερνταμ
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	46	3495	Έφθ. Πειραιά 27 'Απρ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	43	7196	άνεχ. Καλκούτα 21 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	36	4997	Έφθ. Χούλι 20 Μαΐου
ΛΕΩΝ	36	1631	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝΗΣ	50	8408	Έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	16000	άνεχ. Σιμίζου 24 Μαΐου διά Κόμπε
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	άνεχ. Χιούστον 26 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	43	7291	άνεχ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΛΙΝΔΟΣ	62	10882	διῆλθε Παναμά 4 Μαΐου διά Φιλιππίνες
ΛΙΝΤΑ	60	14302	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 Μαΐου διά Τόκιο
ΛΙΣΣΑΒΟ	52	1965	άνεχ. Πλύμουθ 25 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	50	2696	διῆλθε Κωνυφούλιαν 18 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΝΤΟΝ	38	2588	Έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	51	11317	διῆλθε Θράνιαγκ 21 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	44	7150	Έφθ. Μαρμουργκάν 26 Μαΐου
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	64	9615	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαΐου
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	42	7080	άνεχ. Κολόμπο 16 Μαΐου
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	46	4249	άνεχ. Καράτοι 23 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	44	7244	άνεχ. Αύγουστα 22 Μαΐου διά Μονρόδια
ΜΑΓΙΑ	37	2312	Έφθ. Γένοβα 19 Μαΐου
ΜΑΓΚΑΝΑ	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ - NIK	44	1876	Έφθ. Χόγκ Κόγκ 28 'Απρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (ΜΙΚΤΟΝ)	67	36000	εἰς Γιοκοσούκα ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΑΝΑ (δ.)	48	8583	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Γένοβα
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	43	7194	άνεχ. Γιασάτο 25 Μαΐου διά Ντάρεν
ΜΑΝΚΟ	64	2809	άνεχ. Νιούπορτ 4 Μαΐου διά Μπριτζπορτ
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	45	7201	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 21 Μαΐου διά Μη. "Άυρες
ΜΑΝΕΣ	55	8526	Έφθ. Αμπερένταν 1 Μαΐου
ΜΑΝΟΣ	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	37	1344	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	52	11022	διῆλθε Μπρούνφουτελ 20 Μαΐου διά 'Ιταλίαν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	45	3766	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΜΑΝΤΩ	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΘΩΝ	43	15030	ίδες "ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ" Σημ. Λιβερίας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	45	9900	εἰς Πειραιά ἀπό 17 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	51	16440	άνεχ. Λονδίνον 27 Μαΐου διά Μπάρι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	Έφθ. Ναγκόγια 17 Μαΐου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	66	18600	άνεχ. Χιράκατο 19 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΜΑΡΘΑ (δεξ.)	49	10123	άνεχ. Μη. "Άυρες 17 Μαΐου διά Γένοβα
ΜΑΡΘΑ	44	4958	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	50	1647	έφθ. Μπαγκόκ 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	62	9455	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	39	1506	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	20	1293	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ (δ.)	60	25902	ὑπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	56	12230	άνεχ. Άμπανταν 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	56	8799	άνεχ. Χαϊνάκια 1 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	52	10607	άνεχ. Μπαχία Μηλάνκα 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Λ.	57	10311	άνεχ. Βανκούερ 16 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	38	4238	Έφθ. Κάλιρι 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Μ. Μινιάρης κ.λ.π.	48	2661	διῆλθε Κωνυφούλιαν 5 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	43	7219	Έφθ. Τσάλνα 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Ν.	41	5294	άνεχ. Σουέζ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	44	7280	άνεχ. Τσάλνα 18 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	43	7217	Έφθ. Βιζακαπανάμ 18 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Τ.	36	1690	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	57	10314	άνεχ. Βανκούερ 21 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	50	16394	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	40	9255	διῆλθε Κωνυφούλιαν 21 Μαΐου διά Βάρνα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	37	23732	άνεχ. Τοίπολιν (Λιβύης) 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΓΟ	47	1219	έφθ. Λιβερπούλ 28 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ Φ.	53	5842	άνεχ. Δάντοιχ 22 Μαΐου διά Τσιταγκόγκ
ΜΑΡΙΕΑ	55	4710	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαΐου διά Λισσαδῶνα
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	53	15789	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	62	8111	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά Νόρφολκ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	44	7279	άνεχ. Ντάρειν 17 Μαΐου διά Γουαμπόρα
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	53	11310	έφθ. Αμβούργον 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΠΑ	54	3315	διῆλθε Κωνυφούλιαν 16 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΛI (δ.)	59	20827	άνεχ. Ήστχαν 24 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΜΙΝΑ	44	2817	έφθ. Πειραιά 15 Μαΐου
ΜΑΡΝΟΙΑ	49	5038	άνεχ. Μη. "Άυρες 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	50	1665	έφθ. Βομβάν 28 Μαΐου
ΜΑΡΗΙΝΗΣΑ	55	9125	άνεχ. Σουέζ 14 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
ΜΑΡΤΖY (δ.)	52	11197	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	59	9168	άνεχ. Γκρήλογκ 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	57	8906	έφθ. Τσίμπα 20 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	55	7471	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαΐου διά Λαττάκια

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone : 283 - 7003/6
Telex : 27151
Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens

ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	άνεχ. Όλυμπαν (Δ.Α.) 8 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Η.	Έλλην. Θαλάσσαι Μεταφ.	65	14264	διπλής Παναρά 12 Μαΐου διά Πόρτ Κέμπλα
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρασκουέρο»	44	7277	άνεχ. Τομπάτα 24 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μένταλφ»	38	5226	εις Καράτοι από 29 Μαρτ.
ΜΕΛΕΤΗΜΙ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	7262	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΜΕΡΡΥ MENT	έτ. «Μαραρπέσιο»	45	3949	έφθ. Λαττάκια 17 Μαΐου
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	έφθ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιγαίων Θράτι»	60	14431	έφθ. Κόμπη 14 Μαΐου
ΜΕΤΑΜΟΦΩΣΕΙΣ	έτ. «Ατλαντική»	44	7282	εις θεών 0.19 N - 31.27 Δ Μαΐου 21 διά Ρεσιφ
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ακρίς»	43	7131	έφθ. Γρύνια 18 Μαΐου
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Σπάρτο»	45	6884	άνεχ. Οκινάουα 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμα
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κόστα τνέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Βανκούμπερ 12 Μαΐου δι' Αμερέρσαν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7180	εις Πόρτλαντ (Ορ.) από 12 Νοεμ.
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Μοτορνάρβες»	57	9200	άνεχ. Σουέζ 29 Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΙΜΙΝΑ	«Επανοισική ΝΕΠΕ»	53	1972	έφθ. Μεθίλ 24 Μαΐου
ΜΙΝΑ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Οζάκα 7 Μαΐου διά Ντάρμπαν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	Ίω. Λάτος	39	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Χρ. Σαρόπης & Σιά	33	1503	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Ιλαυντόζοτ»	55	15983	άνεχ. Λιοσσαθώνα 12 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Α.	έτ. «Πούντα Αρένας»	56	8873	έφθ. Βενετίαν 16 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	άνεχ. Μίδεσμπρι 18 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Μαρκρέάπα»	57	12230	εις Σαγκάνη από 10 Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Ιντεγκριτάς»	44	7375	άνεχ. Γλασκώνην 24 Μαΐου διά Σικάγο
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Γκέρατον 22 Μαΐου
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Αθάνα 17 Μαΐου διά Τζουκάρο
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Στάμελ»	43	7084	έφθ. Πέραμα 3 Μαΐου
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΜΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. «Φράνακιλλ»	52	8111	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαΐου διά Καντώνα
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Βεταρκούζι»	44	7289	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 18 Μαΐου
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	έφθ. Λάνκος 21 Μαΐου
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Γουέστογουντ»	56	10191	έφθ. Καράτοι 22 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Λιγνός»	43	2836	άνεχ. Αθάνα 17 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Πέτκο»	39	6697	έφθ. Στεττίνον 20 Μαΐου
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Γιούνιον Έντερπράζ»	39	2829	άνεχ. Ρεσιφ 15 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΠΡΟΥΚΦΙΛΝΤ	Έλλην. Γραμμ. N. Άμερ.	34	2709	έφθ. Μπαχρέιν 17 Μαΐου
ΜΥΚΗΝΑΙ	Γ. Μοάτος	45	3889	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 20 Μαΐου
ΜΥΡΙΑΜ	Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Αύγουστον 22 Μαΐου
ΜΥΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Μπρέμερχαφεν 16 Μαΐου
ΜΥΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Αμστερνταμ 16 Μαΐου
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	ύπο παραλαβήν
ΝΑΓΙΑΣ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΝΑΥΠΙΑΙΟΝ	έτ. «Ιντεροποι»	34	1469	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (Επισκευαί)
ΝΑΥΣΙΠΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σιά	44	1287	έφθ. Αλεξάνδρειαν 26 Μαΐου
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	έτ. «Μαρκρεάντε»	46	2270	έφθ. Πέραμα 8 Μαΐου
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Βοπέρια»	54	7968	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Σφάξ
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολικρί»	56	5860	διπλής Θέρονται 22 Μαΐου δι' Αμερέρσαν
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Αθηναϊκή-Ναυτιλιακή»	47	2686	άνεχ. Πενάθη 25 Μαΐου
ΝΗΣΗ	έτ. «Ντέλ Μέρ»	44	7158	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΝΗΣΟΣ ΘΑΞΟΣ	Γεωργόπουλος	38	1770	διπλής Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Οζάκαν 16 Μαΐου διά Τσιδαγκτάσ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Τάνια 28 Απρ. διά Ντάριεν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Α. Αθεναϊσίδης	49	1851	άνεχ. Τύνιδα 23 Μαΐου διά Δουδίνιν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Γεωργόπουλος-Αθαναϊσίδης	54	1929	άνεχ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Μεροίνα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην πόδις 9 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βελμουθ»	47	1700	άνεχ. Σουέζ 22 Απρ. διά Κίναν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μορτ. Κερρίερ»	60	14204	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύης) 11 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σ. Νταϊδας κ.λ.π.	44	3911	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ	έτ. «Χαρικάτη»	47	2271	άνεχ. Τζιμπούτι 12 Μαΐου διά Γουαμπόα
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Σουέζ 20 Μαΐου διά Μόκα
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρία»	18	2547	άνεχ. Σούρη 9 Μαΐου διά Νιούκαστλ (Άντρι.)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σύδη Βίκτωρες»	55	7216	έφθ. Σασέπιο 22 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλον»	58	8460	έφθ. Σασέπιο 22 Μαΐου διά Ροστόκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Φράνκο»	44	7199	εις Σάγκουνα από 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. «Μιλιτάρδης»	44	7176	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρ & Γεώργ. Αντωνάτος	20	1283	διπλής Ουσάντ 17 Μαΐου διά Τύνιδα
ΝΙΚΟΣ Β.	έτ. «Μπροφάνης»	42	2757	άνεχ. Σάροχ 16 Μαΐου διά Καλούς Λιμένας
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρονιμπρος»	49	15901	άνεχ. Σάροχ 16 Μαΐου διά Καλούς Λιμένας
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Χελέδη 24 Μαΐου
ΝΙΝΗ	έτ. «Οακ Σίπηγκ»	62	28651	έφθ. Χερά 24 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Αστρογουνέρντα»	42	12090	άνεχ. Αμερέρσαν 19 Μαΐου διά Σαγκάνη
NOP	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Βομβάνην
ΝΟΡΟ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	έφθ. Βακαστού 24 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πανυκοκούστα»	58	10662	έφθ. Βομβάνη 20 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πασιοφικ Κέρριερς»	66	24500	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	Παν. Ατλάντικο	60	9341	έφθ. Μπαγκόν 19 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πραιμ»	59	12390	άνεχ. Κοινάν 21 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	έφθ. Καοσιούγκ 8 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάλαμάντες»	58	8639	άνεχ. Γιοκαίδη 17 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΕΣΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
ΝΟΡΟ ΧΑΓΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετη»	42	7251	άνεχ. Κοκούρα 15 Μαΐου διά Ταΐθαν
ΝΟΥΦΑΡΟ	Μεσονειακή Βαλκανική	50	2484	εις μεταφοράς Πόρτ Χάρκουρτ-Λάγκος
ΝΤΕΣΤΕΡΧΕΑΝ	έτ. «Πράστον»	63	15297	άνεχ. Βάντο 10 Μαΐου διά Μπ. - Αύρες
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνησος»	62	14150	έφθ. Λονδίνον 18 Μαΐου
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυκάδα»	36	1988	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 10 Μαΐου διά Λάγκος
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναν. - Ευρόπα»	57	9953	έφθ. Μάσουν Μαουγκανού 24 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεχ. Μόζι 16 Μαΐου διά Σοντοσίμα
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράναπορτ»	43	7276	έφθ. Φρημάντλ 10 Μαΐου
ΝΥΜΘΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Φρημάντλ 10 Μαΐου
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7303	άνεχ. Σουέζ 21 Μαΐου διά Κίναν

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και άποδημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΩΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστάς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX 262670

ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλής Γίβραλτάρ 19 Μαΐου διά Κίναν
ΟΘΩΝ		έτ. «Αϊτζιάνη»	57	9367	άνεχ. Σουέζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΟΠ		έτ. «Άργυρός»	42	5312	έφθ. Ναγκόγια 23 Μαΐου
ΟΛΓΑ		έτ. «Εμπορ. - Έφοπλιστική	44	7284	διπλής Γίβραλτάρ 20 Μαΐου διά Λονδίνον
ΟΛΓΑ		έτ. «Ολγά»	48	2372	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχ.) 19 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΟΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Όλγα»	43	7199	έφθ. Σαβάννα 27 Μαΐου
ΟΛΑΝΤ ΝΤΡΗΜ		έτ. «Έλληνική»	56	2863	άνεχ. Λάγκος 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΜΑΛΑ		έτ. «Σαν 'Ανδρέας»	41	1831	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 22 Μαΐου
ΟΝΗΣΙΛΟΣ		έτ. «Ομάλαι»	50	5593	έφθ. Χιούστον 26 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Συλάμιας»	39	5235	έφθ. Καλκούταν 3 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ		Κ. Γράσσας	45	7258	ύπο παραλαβήν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστροκρέσιντο»	56	10929	έφθ. Ντουλέθ 21 Μαΐου (διά Σουραμπάγια)
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΤΝΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μντ 'Ηοτ»	57	9367	άνεχ. Ταμπίκο 25 Μαΐου διά Κοατζακούλκος
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μπιντ 'Ηοτ»	45	7787	έφθ. Σαιγκόν 10 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μάν 'Ηοτ»	64	9483	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 23 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Αστρονατο»	49	5684	έφθ. Ταινβαγκτάν 15 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΙΣΟΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	διπλής Παναμά 30 Απρ. διά Τόκιο
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ		έτ. «Αρματόρα»	61	16629	άνεχ. Καζαμπλάνκα 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Φουρτούνια»	56	9250	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 24 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέϊ
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Ούλτρα»	56	16120	άνεχ. Φρημάντλ 24 Απρ. διά Κορέαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ		έτ. «Οσεανίκ»	61	10996	έφθ. Μοντεβίδεον 27 Μαΐου
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Αρκεσίος»	50	2529	ύπο παραλαβήν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Οδυσσεύς»	54	2721	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Αντικλεία»	50	3187	άνεχ. Γκρίλογκ 9 Μαΐου διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΔΙΣ		έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Π. ΣΥΛΑΣ		Δ. Δραγώνας & Σια	49	1238	
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Μαλάγα 24 Μαΐου
ΠΑΪΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Ρέγιες»	60	9317	έφθ. Μάλτα 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	άνεχ. Αίλ ούφ Γκραΐν 16 Μαΐου διά Μπόννυ
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Ροζάριο 26 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ		έτ. «Αγγελάκης»	51	5170	εἰς θέσιν 37.42 Β - 122.42 Α Μαΐου 11 διά Τσιγκτάο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		Γ. Φουντουλάκης	22	2759	ανεχ. Σουέζ 16 Μαΐου διά Τζέντα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ουσιαντόρο»	44	27520	ανεχ. Καλλάσ 10 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέϊ
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Άκηνε»	57	10720	ανεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		έτ. «Τζενέραλ-Μαρ. Έντερπρ.	47	2576	ανεχ. Μάντσεστερ 20 Μαΐου διά Τύνιδα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Σουέζ 23 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ		έτ. «Βαλλιεντέν»	55	10135	διπλής Εσκούμιν 19 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.		Η. Κουλούρης	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		Π. Κατούσουλάκος	39	3562	έφθ. Τάιν 26 Μαΐου
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Ρίμνες»	53	5593	έφθ. Κάνταλ 2 Μαΐου
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αρίροβος»	47	2811	άνεχ. Λάγκος 12 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΑΝΟΣ		έλληπτη συμφέροντα	44	7186	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)		έτ. «Ντά Κοστά»	45	4229	οικισθε Κυνή πολίν 18 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Μαρπογκρέσον»	55	11430	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρα 16 Μαΐου διά Κολόμπο
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Φρανκό»	43	7149	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Κίναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Κάριες»	47	1997	άνεχ. Ρόττερνταμ ρόδης 18 Μαΐου
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		έτ. «Αστροπροσπερο»	48	5146	εφθ. Σιγκαπούρων 12 Μαΐου διά Μοντεβίδεον
ΠΑΠΟΝΙΚ		έτ. «Πανωραΐα»	39	4550	ύπο παραλαβήν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)		έτ. «Μάντριαλ»	56	6040	άνεχ. Πουέρτο Μίραντα 15 Μαΐου διά Στάλνου
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Τζέροντίνια»	59	13177	έφθ. Τζένταν 17 Μαΐου
ΠΑΡΝΩΝ		Ί. Παράσχος	41	2029	εφθ. Σαγκάνη 17 Μαΐου
ΠΑΣΧΑΛΗΣ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	36	1460	διπλής Κυνή πολίν 21 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		όδ. Χανδρή	50	16259	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Σιδνεϋ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)		Ν. Σ. Βαρδηνιογιάννης	51	15935	ύπο παραλαβήν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		έλλ. Όσεαν Κερριέρες	56	9972	άνεχ. Ιάβατα 23 Μαΐου διά Γκουάμιας
ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Οθέρον Θράύτερ»	61	13692	άνεχ. Ναγκόγια 9 Μαΐου δι' Αίοι
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		Χρ. Μ. Σαρλόπης	47	1800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΝΥ		έτ. «Σάντα Παντελεήνων»	41	3496	διπλής Κυνή πολίν 20 Μαΐου διά Χεροώνα
ΠΕΝΤΑΣ		έτ. «Πεντάς»	65	21374	ανεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Πανκόρηπτο»	59	23601	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		έτ. «Περικλής»	56	20778	έφθ. Κομρ Μπαιν 14 Μαΐου
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Πολιάνα»	44	7050	άνεχ. Καλκούττα 19 Μαΐου δι' Αντεν
ΠΕΡΛΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόβια»	60	8962	άνεχ. Μακάρ 25 Μαΐου διά Κριστούμπαλ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Μπιαντάρ 'Αμπλα 18 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Συνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Τουρκου 22 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	56	15852	έφθ. Καράτοι 15 Μαΐου
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ		έτ. «Μαροιέρτα»	45	7643	έφθ. Χοραμάδρη 19 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κανόνους»	57	11089	έφθ. Αμβέρσαν 21 Μαΐου
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	διπλής Ούσαντ 24 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	άνεχ. Πουέρντ 14 Μαΐου διά Καλκούττα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Σπυνγουάιντη»	41	3307	διπλής Κυνή πολίν 22 Μαΐου
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρωισι»	54	6154	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Μαΐου διά Σάντος
ΠΙΣΤΙΣ		έλληπτη συμφέροντα	43	1794	διπλής Κυνή πολίν 23 Μαΐου
ΠΙΑΤΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μαίσφερος»	50	10776	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 8 Μαΐου διά Ραθένα
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Οσάκαν 23 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Γιούνιον Μεριτάιμ»	43	1815	διπλής Κυνή πολίν 15 Μαΐου
ΠΛΟΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Κολούμπια πίθερ 20 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμές»	54	8825	άνεχ. Νιού Γουέστμιντερ 2 Μαΐου διά Νοτ. Αφρικήν
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνοπους»	61	9956	άνεχ. Γκρίλογκ 7 Μαΐου διά Λουμούτ
ΠΟΛΥΔΩΡΑ		έτ. «Μαρκίμα»	49	2755	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ		έτ. «Στραδίλι»	62	11500	έφθ. Ντάριερν 11 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλαντάνι	57	9797	άνεχ. Πρινς Ρούπερτ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	έφθ. Μπράουνσοβιλ 20 Μαΐου
ΠΟΠΗ		έτ. «Οσεανγουάινης»	38	2561	έφθ. Αγγούντα 21 Μαΐου
ΠΟΠΗ Π. Κ.		έτ. «Πλειάσι	37	4840	άνεχ. Πόρτο 'Αλέγκρε 24 Μαΐου διά Παρανάγκουα
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Μαρινπάλα»	65	20893	άνεχ. Βανκούμερ 11 Μαΐου διά Ραθένα
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Ντδ Κόστα»	30	4184	άνεχ. Σαδόνα 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νούέδα Σεβιλλά»	64	40098	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Ανώνυμους»	64	37987	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Μαΐου διά Χάλιφαξ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Στράδιλο»	54	16210	άνεχ. Νιιράκτα 20 Μαΐου διά Μαιζούρου
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσοσάενικα»	58	10996	άνεχ. Χόγκη Κόκγ 16 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΠΡΟΟΔΟΣ		έτ. «Μαρπρίου»	51	2063	άνεχ. Ματσουγιάμα 9 Μαΐου διά Πούλο Μπούκομ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)		έτ. «Μαρετέρνο»	55	16718	έφθ. Σαγκάνη 8 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	άνεχ. Βαλτημόρην 16 Μαΐου διά Καρταγέκενα (Κολ.)
ΠΡΩΤΟΝ		έτ. «Αστήρη»	60	18889	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΥΓΑΡΟΓΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχορίνος & Υιοι	21	1515	άνεχ. Γκρείντζαμού 19 Μαΐου διά Μεσόγειον (διαταγ.)
ΠΩΛ (δ.)		έτ. Λάτσης	52	10224	άνεχ. Γενοβα 22 Μαΐου διά Πειραιά
ΠΑΖΑΝΙ		έτ. «Άγκελαι»	49	1773	
ΠΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαιμία»	37	5915	
ΠΑΝΤΙΑΝΤ ΜΕΝΤ		έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	
ΠΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στραδίλι»	43	7138	
ΡΕΑ		έτ. «Στράκις»	45	5702	
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαρεβεντούρα»	30	4014	
ΡΙΤΑ V.		έτ. «Ραχκασί»	51	2062	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΟΝΕ		έτ. «Μάντιλεμος»	45	7176	
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΥ'		έτ. «Σκάρος»	41	6901	
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μπόκονσφιλδ»	48	5487	
ΡΟΥΛΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		Ε. Κωνσταντάκης κ.λ.π.	50	10608	
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλαδες»	60	19300	άνεχ. Γένοβα 22 Μαΐου διά Πειραιά

ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	άνεχ. Όφουνάτο 16 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΣΑΙΓΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «26 'Οκτωβρίου»	45	7091	άνεχ. Βενετίαν 22 Μαΐου διὰ Σαλέρνο
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	σ.δ. «Άγγελάκη & Σια	47	1575	άνεχ. Ἀμύκωτον 21 Μαΐου διὰ Λῆπ
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαγενίρ»	52	10176	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διὰ Τεργεστον
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Φριπόντον»	43	7268	άνεχ. Ντάρεν 14 Μαΐου διὰ Γουαμπόα
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Βιαντελόζ»	38	1532	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 11 'Απρ. διὰ Κιούρασσο
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριαλίζα»	37	2409	άνεχ. Σουντοθάλ 17 Μαΐου διὰ Ριπόστο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σάνων Παντελεούμων»	44	7282	άνεχ. Ρόνες 21 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πλοκουαρμ»	38	1848	άνεχ. Αντεν 23 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	άνεχ. Βακαγάμα 26 'Απρ. διὰ Τουμάκο
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	υπό παραλαβήν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	20	1599	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Παπαδόπουλος κλπ.	36	1684	έφθ. Καροϊούκ 5 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	διπλήθε Κωνί) πολιν 20 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	ελληνικά συμφέροντα	47	1927	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 14 'Απρ. διὰ Κίναν
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	47	8434	έφθ. Φικοσούκα 20 'Απρ.
ΣΑΟΥΟ ΣΤΑΡ	έτ. «Χομέρ»	59	9010	άνεχ. Όταρού 9 Μαΐου διὰ Ντάρεν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	εις θέσην 51.39 B = 5.18 Δ Μαΐου 24 διὰ Ρόττερνταμ
ΣΑΣ	έτ. «Άγιαλα»	40	5360	άνεχ. Σουντοθάλ 19 Μαΐου διὰ Αλεξάνδρειαν
ΣΕΙΡΗΝ MENT	έτ. «Ιούνιον. Μαρίτ. Έντερπράζ»	46	3921	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	έφθ. Νεπόλιν 20 Μαΐου
ΣΕΛΑΜΑ ΘΩΡΙΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	εις θέσην 51.39 B = 5.18 Δ Μαΐου 24 διὰ Ρόττερνταμ
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Ρηψερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Βιζακοπατάνη 20 Μαΐου
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Μαρίνιν»	52	11705	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	έφθ. Βιζακοπατάνη 20 Μαΐου
ΣΙΜΠΛΑ	έτ. «Κατανί»	48	5957	έφθ. Νεπόλιν 20 Μαΐου
ΣΙΣΟΥΛΑ	όρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Ραγκούν 22 Μαΐου
ΣΙΟΝΟΣ	έτ. «Ρηψερ»	62	3097	έφθ. Αμμώχωστον 20 Μαΐου
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Γκαλβές 22 Μαΐου
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	άνεχ. Ντακάρ 23 Μαΐου διὰ Ντουάλα
ΣΜΑΡΑΓΔΑ	έτ. «Σπηνγκόλ»	53	3311	έφθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπέθ 12 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Φράνκο»	28	1660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σια	45	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Λέσταμι»	29	7030	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διὰ Κόνακρυ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπαρτό»	57	9460	έφθ. Μηρέμερχαφεν 8 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ!	έτ. «Σπετσαι»	44	7276	έφθ. Πουερτο Καμπέλο 13 Μαΐου
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάρουρ»	43	3327	έφθ. Αμμώχωστον 22 Μαΐου
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Βιλεματον 23 Μαΐου διὰ Σέλλα Χάφεν
ΣΠΥΡΟΣ	Α. Νομικός	50	2516	έφθ. Οζάκαν 16 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ Α.	Ιω. Λάτοπος	26	5648	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	Έπορος Λάλης	40	2209	έφθ. Ραβένεν 6 Μαΐου
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Σιδηνε 10 Μαΐου
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Νίκολαμ»	38	3317	άνεχ. Βερακρούζ 19 Μαΐου διὰ Φρηπορτ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	έφθ. Τοιμπότε 15 Μαΐου
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	έτ. «Έντινα»	56	8878	άνεχ. Γιοκάσιοι 21 Μαΐου διὰ Φιλιππίνες
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΓΓΡΙΟΥΣ	Α. & Π. Καλλίτονς	44	1723	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 Μαΐου διὰ Σαγκάνη
ΣΤΑΡΑΙΑ II	Γ. Α. Καλλίτονς	46	2010	άνεχ. Μηρόντω 18 Μαΐου διὰ Λά Παλίς
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Πούσλο Μπούκορι 18 Μαΐου διὰ Τζένταν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Κάδασ»	44	7223	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππινγκ»	64	38672	άνεχ. Ράζ Τανούρα 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. 'Ελευθερίαδης	49	8630	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μάτος	45	4014	έφθ. 'Αμπού Νταμπι 25 Μαΐου
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	Στ. Μπαζεδώνης	47	1998	έφθ. Πόρτ Σουδάν 21 Μαΐου
ΣΤΥΜΦΑΛΟΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Μαΐου
ΣΥΓΓΡΙΑΝ MENT	έτ. «Σαλματόρι»	44	7310	έφθ. Θέουταν 27 Μαΐου (διὰ Κίναν)
ΤΑΣΙΔΙΑ	«Γίουν. Μαρ. Έντερπράζ»	52	2073	έφθ. Λατάκια 13 Μαΐου
ΤΑΣΙΔΙΑ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	έφθ. Τοιμπούτι 22 Μαΐου
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	4880	έφθ. Μηρόμπαν 24 Μαΐου
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Σιγάλας - Πλατίπ»	31	3991	αργεὶ Κυνόδουραν ἀπὸ 31 Δεκ. 1965
ΤΑΡΙΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	7564	έφθ. Τομπάτα 24 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκούντινενταλ»	56	20332	αργεὶ Έλευσίνα ἀπὸ 30 Μαρτ.
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βορύγκος	39	1502	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 17 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	διπλήθε Παναμά 12 Μαΐου
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	9636	έφθ. Αμδρέσαν 23 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	I. Κολοκοτρώνης	55	11916	έφθ. Μηρομπάντος 22 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΥΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	εις Μπιλμπάο ἀπὸ 8 Νοεμ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρουμποταρ»	62	16563	άνεχ. Μοζι 17 Μαΐου διὰ Σιδηνεϋ
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σούλλαγκ»	37	5556	άνεχ. Φρηπορτ (Μπακ.) 8 Μαΐου διὰ Σάντος
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεο νίκη»	65	38100	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Μηνάρειν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασδόσεαν»	53	12878	άνεχ. Αμδρούργον 22 Μαΐου διὰ Λάντς "Εντ
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιτισμ»	42	7362	έφθ. Αθανά 6 Μαΐου
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Θαλάζη»	43	4313	έφθ. Βρέμην 19 Μαΐου
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ	έτ. «Σπλάιον»	53	4327	ύπό παραλαβήν
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σπάσιμιτ»	53	3411	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Πειραιά 21 Μαΐου διὰ Θεονίκην
ΤΡΑΝΣΕΡΩΔΟΝΗ I	έτ. «Τρανσερδόπον»	36	5795	άνεχ. Ροζάριο 23 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΕΡΩΔΟΝΗ II	έτ. «Τρανσερδόπον»	39	6429	έφθ. Καντιζ 20 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΕΡΩΔΟΝΗ III	έτ. «Τρανσερδόπον»	47	3578	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου
ΤΡΕΓΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	άνεχ. Γιοκοχάμα 17 Μαΐου διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΤΡΕΓΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15900	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διὰ Καζαμπλάνκα
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ	έλληπνικά συμφέροντα	62	8741	εις Κυνόδουραν ἀπὸ 6 Δεκ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Προδίντενς»	48	11172	ύπό παραλαβήν
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γρατοι	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Μαΐου διὰ Καλκούττα
ΤΥΦΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	2353	έφθ. Κουβέιτ 1 Μαΐου
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	έτ. «Εγγερος»	51	8997	διπλήθε Έσκουμινε 13 Μαΐου διὰ Ραβένα
ΥΑΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχρήνδης & Υιοι	38	5239	έφθ. Ιπαγούιτ 14 Μαΐου
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Μένα Αχαντί 17 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Ιλ - Μέντικο»	37	4298	έφθ. Καράτοι 22 Μαΐου
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρσδοίο»	65	15597	άνεχ. Βιρυττών 25 Μαΐου διὰ Καζαμπλάνκαν
ΦΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Φάληρον»	39	1880	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	έτ. Τζωρτζής & Συκιάδς	22	3117	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	διπλήθεν Κωνί) πολιν 3 Μαΐου διὰ Κωνστάντζαν
ΦΙΛΙΑ	«Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Σουάνδα 23 Μαΐου
ΦΙΛΤΡΙΚ	έτ. «Μωρήν»	56	5471	έφθ. Σιγκαπούρων 20 Μαΐου
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεανγουοαίπη»	36	2642	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΦΛΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεχ. Βαλτιμόρων 23 Μαΐου διὰ Πουέρτο Πλάτα
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφινών»	57	9950	άνεχ. Σουέζ 29 'Απρ. διὰ Σαγκάνην
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιον»	43	5350	άνεχ. Ντάρ-ες Σαλάμ 5 Μαΐου διὰ Σαγκάνην
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έλληπνικά συμφέροντα	56	1082	άνεχ. Θέουτα 11 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΦΟΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιον κ.λ.π.	52	2039	έφθ. Σικάγο 22 Μαΐου
ΦΟΡΣΥΝΗ	έτ. «Αστροβέλαια»	43	6838	έφθ. Αμδρούραν 7 Μαΐου
ΦΡΥΔΙΟΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληάς	47	1106	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΟΣΩΝ ΜΑΝΩΛΟ	έλληπνικά συμφέροντα	49	1987	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 15 Μαΐου διὰ Ντάρ-ες - Σαλάμ
ΦΩΤΗΣ	«Ελληνοκυπριακή»	35	1253	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΩΤΗΣ Π.	Φ. Πετροπούλακος	26	1953	εις Τζέντα ἀπὸ 24 Θερ.
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Βάλδις Μπάιν 17 Μαΐου
ΧΑΔΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπελ»	46	1563	εις Κόλπον Άγ. Γεωργίου ἀπὸ 9 Μαρτ.
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντώνακόν	47	1209	εις μεσογειακάς μεταφοράς

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακινε»	60	9319	έφθ. Ντάρεν 14 Μαΐου
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)		Ι. Σ. Λάτοπς	44	11460	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Μαΐου διά Σιδώνα
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)		Παποδόμπτεροι	50	9787	έφθ. Μη. "Άύρες 24 Μαΐου
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ		έτ. «Σπιχδέρε»	53	4669	ύπο παραλαθήν
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Αλτζέο»	44	2675	άνεχ. Θεούτα 14 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΧΑΤΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Φρίντομ»	67	8900	εἰς Τόκιο ύπο συμπλήρωσιν
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		έτ. «Νόργκρικ»	44	3562	έφθ. Γιοκοχάμα 24 Μαΐου
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ		έτ. «Νόργκρικ»	45	3541	άνεχ. Μόζι 24 Μαΐου
ΧΙΟΣ		'Α) φοί Κοντοῦ	44	1752	εἰς Πειραιᾶ ἄπο 2 'Απρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ		έτ. «Ντεθελόπουμεντ»	53	8458	άνεχ. Πορτ Σάιδ 22 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μαρίφαντπι»	53	11310	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 'Απρ. διά Ντουμπάι
ΧΙΟΣ (δ.)		έτ. «Μάνια»	54	16193	άνεχ. Κούμη Μπαϊτ 17 Μαΐου διά Βομβάν
ΧΗΡΗΚΑΛ		έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	έφθ. Αλαμποργκ 22 Μαΐου
ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ θ.		έλληνικό συμφέροντα	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΙΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρεσπόδημα»	43	2074	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΙΣΤΟΠΗΓΗ		έτ. «Μπίλον Σπῖ»	45	4746	άνεχ. Τζιμπούτη 29 'Απρ. διά Κίναν
ΧΗΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Σουέζ 27 'Απρ. διά Κίναν
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάθε»	25	958	διπλήθε Κων) πολιν 20 Μαΐου διά Γαλάται

ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 22 Μαΐου διά Σάν Ντιέγκο
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλλα»	52	3694	άνεχ. Πόρτ Σάιδουνθελ 17 Μαΐου διά Γκαλδέζ
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροία»	59	15858	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Μαΐου διά Μη. "Άύρες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	48	8482	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	11365	άνεχ. Μασάδονας 24 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδέσεον»	43	7229	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδας 21 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΓΝΗΩΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	43	7139	άνεχ. Μάλταν 19 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	έφθ. Μάλταν 19 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθλίδια»	45	6877	άνεχ. Θεούτα 18 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεχ. Τοκουγάιμα 12 Μαΐου διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήριον»	43	7157	άνεχ. Σάντος 11 Μαΐου διά Βαλπαράϊζ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	Μ. & K. "Αρκάδης	43	2836	Ίδε «ΜΠΡΑΓΓΙΤΙ» Σημαίας 'Ελληνική
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	άνεχ. Αύγουστο 21 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	άνεχ. Βαλτιμόρου 17 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεροίελο»	24	1988	εἰς Σουέζ ἄπο 10 Μαρτ. 1966
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσιανα»	43	7165	προστίραια εἰς Μοντεθίδεο 18 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέληπον	56	20140	άνεχ. Αμέρεραν 20 Μαΐου διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτυ»	43	7144	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου διά Τοιταγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11024	διπλήθε Πιβράλταρ 23 Μαΐου διά 'Αμπερντήν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	έφθ. 'Αμπέραν 24 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοσανέρα»	56	15881	έφθ. Βερακρούς 22 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Μη. "Άύρες 5 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Νεάπολιν 23 Μαΐου
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. «Μαρακόρτεντες»	47	2992	άνεχ. Χοραμόάρχ 22 Μαΐου
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτιον»	44	2853	άργει Κυνόσουραν ἄπο 27 Σεπτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	εἰς θέσιν 42.49 B – 13.13 Δ Μαΐου 22 διά Δουσλίνον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίτη»	49	3484	διπλήθε Πιβράλταρ 23 Μαΐου διά 'Αμπερντήν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4125	άνεχ. Λέγκορυ 12 Μαΐου διά Κροτόν
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδώνη»	48	2724	άνεχ. Χαζημπλάνκα 12 Μαΐου
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόδα»	61	13679	άνεχ. Ποίντ Σέντρολ 25 'Απρ. διά Τομπάτα
ΑΘΕΝΙΚ (μικτον.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	66	50200	εἰς Πικοκόχαμα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44000	άνεχ. Αύγουστο 26 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Αύγουστο 6 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΑΘΗΝΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Βιργινία»	43	7290	έθεσιν 48 B – 9 Δ Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίαζ»	53	12402	έφθ. Ο'ζάκαν 11 Μαΐου
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	άνεχ. Χοραμόάρχ 22 Μαΐου
ΑΙΩΝ (Κυρι.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρι»	43	7133	άνεχ. Καμαίαιοι 1 Μαΐου διά Μίκη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σήνη»	67	28500	εἰς Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπρίαν»	58	10018	έφθ. "Αγ. Φραγκιόκαν 14 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπρίαν»	58	10018	άνεχ. Σιμίζου 12 Μαΐου διά Μεζικό
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπρίαν»	43	7256	έφθ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποειδώνη»	52	11292	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Μαΐου διά Γένοβα
ΑΙΕΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργούλαρντια»	52	11292	άνεχ. Καμαίαιοι 1 Μαΐου διά Μίκη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	εἰς Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ		έτ. «Φαιρόπας»	67	37500	έφθ. Σιγκαπούρων ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Στάνταρντ»	67	35000	άνεχ. Χάμπτον δρός 18 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	23400	άνεχ. Τεάναραλ 28 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίκη»	66	23400	διπλήθε Παναμά 10 Μαΐου διά Πικοκόχαμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοέρ Κουάκα»	65	18400	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Μίκη
ΑΚΑΜΑΣ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	εἰς Σιγκαπούρων δρός ἄπο 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)		έτ. «Σάντος»	50	1385	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 20 Μαΐου διά Πρέστον (Κούθα)
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	46	7331	έφθ. Ειδινόμασθ 17 Μαΐου
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ακέρη»	42	7066	άνεχ. Χιούστον 11 Μαΐου διά Βομβάνην
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάδρο»	43	8434	εἰς θέσιν 48.46 B – 4.49 Δ Μαΐου 8 διά Μη. "Άύρες
ΑΚΜΑΙΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	49	11105	άνεχ. Σιγκαπούρων δρός 10 Απρ. διά Κίναν
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	44	7159	εἰς Σάντος 23 Μαΐου διά Σαισιν.
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγνωλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	47	7173	άνεχ. Τζιμπούτι 9 Μαΐου διά Καλκούτα
ΑΚΤΗ		έτ. «Μελτέμι»	43	7224	άνεχ. Σιγκαπούρων δρός 24 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζενταλ»	43	10544	έφθ. Μαντράς 15 Μαΐου
ΑΚΤΙΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαΐου διά Νοτ. Κίναν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφά»	43	6989	άνεχ. Σιγκαπούρων δρός 8 διά Μη. "Άύρες
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίδια»	44	1413	άνεχ. Ντονουπάλι 27 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10480	εἰς Σάντερλαντ 30 'Απρ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζεντ»	58	10499	έφθ. Φουσκί 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιαίμπτριαν»	56	20926	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμάνια 22 Μαΐου διά Γένοβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλαο»	43	2908	άνεχ. Τάιν 25 Μαΐου διά Μιδδλεσμπρω
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προύριτη»	42	7241	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά 'Ινδιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θρέύτερς»	67	15910	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλόρικ»	37	5282	άνεχ. Ντονουπάλι 27 Μαΐου διά 'Αμπού Νταμπί
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΙΑΝΗ		έτ. «Μονόρδια»	65	10865	άνεχ. Τόκιο 19 Μαΐου διά Λόγκθιου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΝΗ		έτ. «Ντάναγκελ»	43	7070	άνεχ. Μη. "Άύρες 24 Μαΐου διά Γλασκώνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΝΗ		έτ. «Ακτίνη»	55	12334	άνεχ. Λός Αντέλεας 14 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΑΛΛΕΓΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκαν»	66	27985	διπλήθε Παναμά 15 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΛΙΓΚΡΟ	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	67	46350	έφθ. Τζαμπάλ Ντανά 25 Μαΐου
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	57	12775	άνεχ. Χόρας Αλίου 30 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΑΛΑΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Μπιλμπάο 13 Μαΐου
ΑΛΑΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εδεργκλέιντς»	66	15650	άνεχ. Μόζι 24 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζέρον»	58	13023	άνεχ. Κίγκοτων 21 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΑΛΑΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκον»	44	7276	άνεχ. Μπωμόντ 25 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΑΛΑΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 20 Μαΐου
ΑΛΑΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκον»	43	7204	έφθ. Μασσαλίαν 2 Μαΐου
ΑΛΑΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7260	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΛΑΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	44	7270	άνεχ. Βάθλις Μπαι 24 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΛΑΧΕΙΝ (λιθαν.)		έτ. «Σαλαμίνη»	43	7171	άνεχ. Σιγκαπούρων δρός 26 'Απρ. διά Κίναν
ΑΛΤΙΣ (Κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιόλντ Φίρ»	46	2062	έφθ. 'Ελλάτ 22 Μαΐου
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέναι»	43</		

ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΑΜΦΙΔΗΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράμπιγκ & Φρεύτιγκ»	43	7036	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Μαΐου διά Χαϊφόγκ
ΑΜΦΙΟΙΓΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράμπιγκ & Φρεύτιγκ»	39	5171	άνεχ. Μόζι 29 Απρ. διά Παναμά
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	42	7147	άνεχ. Χώκη Κόκη 20 Μαΐου διά Τοινθαγκτάο
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτυώρ»	44	7229	άνεχ. Καράτοι 20 Μαΐου διά Μάλταν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρκανό»	44	7242	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)" 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλε Χερμόσα»	66	23571	άνεχ. Κόμπη 24 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Τοκουνιάμα 22 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	άνεχ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράξια»	59	457/	έφθ. Μόλταν 20 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεχ. Μπ. "Λύρες" 20 Μαΐου διά Ραβένα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντάντερ»	65	19125	άνεχ. Νέαν "Υόρκην" 22 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	34114	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Μαΐου διά Βιτόρια
ΑΝΘΑΣ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδάνιν»	42	7044	άνεχ. Παραντίν 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΑΝΟΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονδώρη»	43	10582	άνεχ. Μπεζάια (Μπουζι) 27 Μαΐου δι' Άλγεριον
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντρόράντο»	57	25441	διπλήθε Θέρονταν "Αίλαντ" 18 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφρικαν»	64	6112	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ανίντσα»	65	19758	διπλήθε Παναμά 16 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανσον»	44	10599	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15800	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14048	έφθ. Ναγκόνια 20 Μαΐου
ΑΝΤΡΟΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	έφθ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεχ. Ταράντο 17 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα»	43	7303	έφθ. Τόκιο 25 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέσουθ Ήντ Ατάλαντικ»	63	15985	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	11041	άνεχ. Τόκιο 25 Μαΐου δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	55	11148	άνεχ. Αμβέρσαν 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούριο»	43	7154	άνεχ. Σουεζ 19 Μαΐου δι' Ινδιαν.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απει»	42	6706	άνεχ. Τρινκομαλι 21 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΑΠΟΔΟΛΙΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σὸν Τζιοβάνι»	44	7284	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	έφθ. Βερακρούς 24 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Ντάρεν 20 Μαΐου διά Μαιζούρου
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρατόβια»	56	10180	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πισσίριν Τράνονπορτ»	43	8479	έφθ. Μορουσγάκι 22 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Λορεντέο Μαρκές 21 Μαΐου διά Λομπίτο
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλδος»	64	28313	άνεχ. Μπόννιαν 21 Μαΐου διά Βίλεμπροκαφεν
ΑΡΕΝΤΑΛ		έτ. «Ευράρικαν»	46	1889	άνεχ. Νέαν "Ορλέαν" πολὺ 21 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεπτή»	42	7176	άνεχ. Λαρεντζο Μαρκές 16 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Λορεντζο Μαρκές 16 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροροϊδέλο»	58	16258	άνεχ. Βοστώνη 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΡΙ Κ.		έτ. «Αλμπατρός»	44	8541	άνεχ. Τερέστην 4 Μαΐου διά Νέαν "Υόρκην"
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρκιζα»	45	7540	άνεχ. Ναγκασάι 19 Μαΐου διά Ταιθών (ΕΠΩΛ. πρός διάλ.)
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηόκτοτο»	40	5488	άνεχ. Σιγκαπούρην πολὺ 22 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίσας»	63	28029	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριοτείδης»	37	4635	άνεχ. Φράντουν 21 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόδα»	43	7247	άνεχ. Θέουταν 28 Απρ. διά Πουέρτο Ματάντζας
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	άνεχ. Ντόρε 24 Μαΐου διά Ζεσμπρούγκε
ΑΡΙΣΤΟΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωανίτσα»	40	5419	έφθ. Κουβέτη 2 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	56	10093	άνεχ. Βιζαγκαπονάμι 16 Μαΐου διά Βορδάνη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 17 Μαΐου διά Πακιστάν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλουμπιμπά»	43	7254	έφθ. Μακέτι 24 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έλληπνικά ουμφέροντα	45	5058	ύπο παραλαθήν
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίάτε»	44	7216	έφθ. Καλκούτταν 19 Μαΐου
ΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντειλι»	44	10511	άνεχ. Σιγκαπούρην πολὺ 10 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΑΡΜΟΝΙΑ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσης»	43	7303	έφθ. Μαντράς 6 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρεστ»	67	47000	εἰς 'Αΐδη' υπο συμπλήρωσιν
ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύρντειλ»	44	10496	άνεχ. Σιγκαπούρην πολὺ 27 Απρ. διά Ντουμπάι
ΑΡΤΕΜΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	48	11379	άνεχ. Αρόμπα 14 Μαΐου διά Μόντεραλ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντε»	47	3000	άνεχ. Σουεζ 18 Μαΐου διά Μπάραν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεράγια»	26	2903	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντόνη»	44	10454	άνεχ. Στοκχόλμην 22 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάργκο Λάινερ»	63	10929	άνεχ. Καράτοι 21 Μαΐου διά Χάρηκ "Αίλαντ"
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σὲν Καμπριέλ»	44	7176	διπλήθε Παναμά 24 Απρ.
ΑΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ασημί»	40	2667	άνεχ. Στοκχόλμην 23 Μαΐου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14132	έφθ. Σουεζ 16 Μαΐου
ΑΣΤΗΡ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρήρ»	50	5324	έφθ. Δουνκέρκην 16 Μαΐου
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	34114	έφθ. Κούπη 3 Μαΐου
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	άνεχ. Μπ. "Αύρες" 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμες»	58	20608	άνεχ. Μνάνιας 12 Μαΐου διά Βρινθαίσιον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερς»	60	20444	άνεχ. Τερέστην 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλόντικ»	49	17094	έφθ. Χόρ άλ Αμάγια 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλού Στάρ»	64	31716	έφθ. Σάρος 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστ Αντλάντικ»	63	15977	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερ»	57	24831	άνεχ. Σπέτζια 24 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ»	55	12985	άνεχ. Πειραιά 19 Μαΐου διά Μπάνιας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερς»	57	24813	άνεχ. Μπεζάια (Μπουζι) 27 Μαΐου διά Νύναοχαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	11322	άνεχ. Λισσάνων 25 Μαΐου διά Λείξες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	12696	άνεχ. Θρήβερα 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	53	12712	άνεχ. Νέαν "Υόρκην" 26 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	51	11524	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηότ Αταλάντικ»	63	15921	άνεχ. Σιγκαπούρην 11 Μαΐου διά Τσάρθαμ (Ν.Β.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκνερ»	56	14839	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ»	52	10930	άνεχ. Πόρτα Χώκμαρη 16 Μαΐου διά Τσάρθαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεχ. Γιανκάρογκον 26 Μαΐου διά Κόκούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έλληπνικά ουμφέροντα	66	50000	άνεχ. Σπέτζια 14 Μαΐου διά Κοκούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10189	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμες»	58	10139	άνεχ. Σουεζ 26 Απρ. διά Ντάς "Αίλαντ"
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αταλάντικ»	63	15985	διπλήθε Παναμά 12 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΑΤΕΝΤΟΥΡΕΣ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	66	10087	έφθ. Μαντράς ρόδς 23 Μαΐου
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	48	15974	άνεχ. Κακινάντα 14 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΑΥΓΗΝΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	8205	άνεχ. Νέαν "Υόρκην" 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικόβια»	40	8205	έφθ. Σιγκαπούρην από 23 Νοεμ. 1965
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώριοι Κάρροιερς»	60	3211	άνεχ. Πόρτα Χώκμαρη 20 Μαΐου διά Λάγκος
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΠΡΑΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρροιερς»	41	6339	έφθ. Πούλο Μπούκορ 22 Μαΐου διά Τσίταγκο
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	5281	έφθ. Βορδάνη 10 Μαΐου
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιθέροι»	56	10312	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανία»	40	26315	άνεχ. Πόρτα Εβεργκλέιντς 25 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΑΧΙΛΛΕΤ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	

ΒΙΡΖΙΝ ΜΑΙΡΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	«Κοκκώνης»	48	3349	εις. "Υμουίντεν άπό 6 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΒΟΥΚΕΦΑΔΟΣ	(N.A.T.)	«Ελληνικά ουμφέροντα	45	7604	έφθ. Ροζάριο 2 Μαΐου
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	«Ρόδοσσος»	45	2901	έφθ. Λάγκος 21 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Μαρίνη»	56	8615	διπλής Παναμά 1 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙ ΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	ετ. «Αντριάτικο»	44	7243	άνεχ. Πόρτ. Αρθουρ 20 Μαΐου διά Φρέπορτ (Τέξας)
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	ετ. «Σεφύρη»	64	3114	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Μαΐου
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	ετ. «Σεντρέ»	43	7248	έφθ. Λάγκος 13 Μαΐου
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Κοκκώνης»	58	23626	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Άδριατικ»	64	35281	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Μαΐου
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Μανφόλαντ»	42	7286	άνεχ. Πενάγκ 22 Μαΐου δι' Οζάκα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Άγ. Θρακιοκον 23 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	άνεχ. Κομπε 19 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Άδριατικ»	63	34517	έφθ. Μαρσαλίαν 16 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλ»	45	7253	διπλής Παναμά 20 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ	(N.A.T.)	ετ. «Άσωπος»	45	7255	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	48	1911	εις. Γενόβαν άπό 28 'Απρ. 1966
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φρανκόνια»	66	30000	έφθ. Μπαχρέιν 23 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Άτλαντα' Οίλ»	54	18790	άνεχ. Ναγκόγια 20 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Εδερέσοτ»	35	5028	έφθ. Πέραμα 8 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	ετ. «Άουρορα»	43	8531	άνεχ. Πούλη Μπούκων 20 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Γκόλτγουντ»	31	2841	έφθ. Καράρα 13 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Αιτζίον»	41	5270	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 12 Μαΐου διά Καράτοι
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7150	άνεχ. Κολόμπια 19 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	ετ. «Ελλενικά Σπίπη & Ιντάστρ.	43	8544	άνεχ. Ναγκόγια 18 Μαΐου διά Μαντράς
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Ρουέν 14 Μαΐου διά Τάμπα
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	5550	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Σικελίαν
ΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βιουνιβέρσαλ»	44	7145	διπλής Γιβραλτάρ 14 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	ετ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου
ΓΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Άδριατικ»	63	34517	διπλής Άκρη, Καλής Ελπίδος 18 Μαΐου διά Λάντς Έντ
ΓΚΕΜ (δεξ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μερκύριοια»	52	10593	έφθ. Χάλιφαζ 24 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστίαλ»	41	7024	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7277	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	51500	άνεχ. Κούρε 11 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβλάνικ»	42	2808	άνεχ. Λύγευστα 22 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν»	44	11873	άνεχ. Σαβόνια 19 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν»	39	6281	έφθ. Κασσιόπης 25 'Απρ.
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΡΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντέγκριτο»	50	12240	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 Μαΐου
ΓΚΡΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κουντρός»	34	1803	άνεχ. Θέουτα 12 Μαΐου δι' Ιμπέριαν
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρία»	59	1626	εις Μπασαγκουίλα άπό 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλη»	64	15282	άνεχ. Είδοναμουθ 20 Μαΐου διά Χιούστον
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Σάντος 14 Μαΐου
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	άνεχ. Λομπίτο 20 Μαΐου δι' Αμπιτζάν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάουντού»	43	14313	έφθ. Ρότερνταμ 2 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Τράνσοπορτ	57	26032	άνεχ. Τενερίφον 17 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γιούνιτυ»	52	20667	άνεχ. Σάρος 19 Μαΐου διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούσαζούλη»	57	13750	έφθ. Σαν Νικολάς ('Αργ.) 20 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουνό»	55	27278	εις Πειραιά άπό 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερ»	54	28232	άνεχ. Μένας Αχαράντι 22 Μαΐου δι' Ούλσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΞ	(N.A.T.)	έτ. «Γούνικη»	55	27278	άνεχ. Αιμδέργον 21 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικ»	55	25317	άνεχ. Σουέζ 10 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤο	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκρατιούντο»	54	27278	εις Πειραιά άπό 23 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνασιοναλ»	54	20431	άνεχ. Σουέζ 20 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλη»	57	13750	διπλής Παναμά 17 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοσίλη»	62	11971	άνεχ. Αιμαγκαόκι 21 'Απρ. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοστος Μηνίν»	57	25489	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρπιφου»	57	25490	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΣδ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιασσιφίκ»	57	26031	άνεχ. Σάρος 17 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΑΥΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεστός»	57	26031	εις Πειραιά άπο 19 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	άνεχ. Χιροκάθα 20 Μαΐου διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρα»	50	17588	άνεχ. Πόρτ Άμπερνι 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	17598	έφθ. Γκλάντονου 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούντεν»	50	25360	εις Πειραιά άπο 10 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηνόληπον»	49	17598	διπλής Παναμά 22 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	άνεχ. Σάρος 26 Μαΐου διά Νόρφολκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεδουσα»	49	17597	εις Πειραιά άπο 16 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	17598	διπλής Παναμά 9 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μηνύουτ	58	20546	έφθ. Νέαν Ύόρκην 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μηνύουτ	57	27902	έφθ. Αμέρεραν 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	Γουόρλντ Μηνύουτ	57	20533	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	66	22600	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 7 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καπρικόρν»	67	23064	άνεχ. Ραρέντζο Μάρκες 21 Μαΐου διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πίες»	49	13956	άνεχ. Αμορέραντ 14 Μαΐου διά Κρέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	53	12843	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρια Τάνκερς»	55	20165	άνεχ. Νεάπολιν 24 Μαΐου διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	εις θεών 24.52 Β – 0.9 Δ Μαΐου 18 διά Κρέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Χάλιφαζ 13 Μαΐου διά Μπόννυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περούφον»	64	47344	άνεχ. Μένα Αχαράντι 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΣΙΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΑΓ'ΙΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνην»	65	47344	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου δι' Ιννούσια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Χήδ»	52	12705	άνεχ. Μπαράντος 25 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοβίο»	56	10180	άνεχ. Παραμάρτος 17 Μαΐου διά Ρίο Ιανέριο
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	εις Σιγκαπούρην ρόδς άπο 9 Δεκ. (έπισκευαι)
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 25 Μαΐου δι' Οδοσσόν
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταρ & Μεντίτερ	53	12705	έφθ. Θρίβερ 11 Μαΐου
ΔΕΑΦΙΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλ»	44	7235	εις Πειραιά άπο 20 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμοσ»	66	17057	έφθ. Βανκούμερ 23 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Άγν. Ιωάννης»	44	7255	προσήρπαξ εις θεών 24.52 Β – 112.16 Δ Μαΐου 19
ΔΕΣΠΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	53	5579	άνεχ. Γκουαγιάκιλ 20 Μαΐου
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Κάντλα 13 Μαΐου
ΔΗΛΑΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. 'Α φοι Σιγάλα	29	2935	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλαος»	43	8602	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντινέα»	29	2947	εις Πειραιά άπο 19 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΙθ.	(N.A.T.)	έτ. «Ουσέανικο»	65	28000	άνεχ. Βακαγίαμας 20 'Απρ. διά Χιροσίμα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσσαι»	37	1917	προσήρπαξ εις θεών 37.35 Β – 24.34 Δ Θερ. 16
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρδαι»	44	13488	διπλής Παναμά 11 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηρακλίπης»	44	7252	έφθ. Βομβάν 6 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7187	έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Σαγκάνυ
ΔΙΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν»	44	7257	έφθ. Σαΐγκον 26 Μαΐου,	
ΔΙΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Γκαλθέζ 18 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην	
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνιάτινεντ Κρόδα»	52	12523	έφθ. Βομβάν 7 Μαΐου.
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Μακείο 21 Μαΐου
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κ			

ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2636	διπλήθε Ούδαντ 23 Μαΐου διά Κάλιαρι
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαιάζον»	56	10530	άνεχ. Καλλάρι 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμα
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	48	3627	ύπο παραδόσην
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβαν.)		έτ. «Λιμπανές»	53	1980	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)		έτ. «Φόδο Γουίντς Κάρριερς»	30	5949	έφθ. Σάντος ρόδος 21 Μαΐου
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	43	7263	έφθ. Βαλένθια 21 Μαΐου
ΕΛΕΑΝΟΡ		έτ. «Αλεξανδρό»	43	7244	άνεχ. Γιασείρα 21 Μαΐου διά Ταϊθάν
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντίς»	67	27985	είς Τσουρούμη ύπο συμπληρωσιν
ΕΛΕΝ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σέριοκ»	45	7160	άνεχ. Σάρος 16 Μαΐου διά Πόρτλαντ
ΕΛΕΝΗ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράνκουα»	36	5500	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 'Απρ. διά Ντάρεν
ΕΛΕΝΗ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 26 Μαΐου
ΕΛΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόριν»	44	7151	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 22 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλαντ»	60	10660	έφθ. Λισσαδώνα 21 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα»	33	5432	άνεχ. Νεάπολις 22 Μαΐου διά Ραδένα
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωδόραλλον»	52	11466	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 19 Μαΐου διά Ταντζιούνγκ Ούμπαν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνγκα»	56	10312	έφθ. Τόκιο 18 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ»	35	4963	έφθ. Καράται 14 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	55	12134	έφθ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου
ΕΝΩΣΙΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Φλετέρα»	44	8541	ΐδεται «ΑΡΙ Κ.»
ΕΝΩΣΙΣ ΙI	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς»	43	7162	άνεχ. Οζάκαν 13 Μαΐου διά Τζιβαγκτάο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 10 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπέντεντεν»	43	7231	έφθ. Σεπτέμβριο 22 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Λευανδρός»	19	3858	διπλήθε Παναμά 4 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισίον Όιλ»	66	39494	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Κολόμπο
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενινή Σιπίπηγκ & Ιντάστρ.	43	8482	έφθ. Μίζουσια 23 Μαΐου
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Λιθερόπουλ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπλεύζι»	54	11208	έφθ. Ρόττερνταρ 24 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	άνεχ. Σουεζ 21 Μαΐου διά Βομβάν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	46	2524	άργει 'Αμπελάκι ώπο 23 Δεκ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδα»	56	10053	άνεχ. Βιλεμούσοφεν 16 Μαΐου διά Χάργκ "Αίλαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσθάνικ»	54	18730	άνεχ. Αμβούργον 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος (διαταγ.)
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	30150	έφθ. Χαλούπια 11 Απρ.
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντούνοι»	54	20896	άνεχ. Κολονμπία ρίθερ 9 'Απρ. διά Μανίλαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοάς»	43	2896	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΘΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρευμάρ»	49	17613	διπλήθε Εσκουμίνς 19 Μαΐου
ZΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Ραδένα 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ZΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμροντάρ»	44	9894	έφθ. Κολόμπο ρόδος 3 Μαΐου
ZΑΝΕΤΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Καρπούνερός α»	67	17560	άνεχ. Τόκιο 21 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ZΑΝΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρίαν»	44	8636	έφθ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ZΑΝΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Χέλιοκοι»	44	10393	όργει 'Ελευσίνα ώπο 6 Αύγ.
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Αμύρερσον 26 Μαΐου
ΖΕΦΥΡΟΣ		έτ. «Πρωταράς»	44	7237	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 'Απρ. διά Β. Κορέαν
ΗΓΚΑ (π.δ.)		έτ. «Θέρυτ»	44	7283	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πανευρούρα»	55	20449	άνεχ. Αίλ διά Γκραίν 20 Μαΐου διά Μπόννυ
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	δάρδανος	48	4574	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αλυμέρτο»	43	718C	άνεχ. Χιροχάτα 19 Μαΐου διά Μόζι
ΘΑΛΑΙΑ (π.)		έτ. «Ιαλά Θραγκάνται»	65	23535	έφθ. Κουρέ 5 Μαΐου
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	46	7369	έφθ. Γένοβαν 14 Μαΐου
ΘΑΝΑΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Απρ. διά Σαγκάν
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	έφθ. Τοιμπα 4 Μαΐου
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Νέον Ήρκην 27 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΘΕΩΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θάσοσμαρ»	52	12446	άνεχ. Πικοκάμα 22 Μαΐου διά Μανιλά
ΘΕΩΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνιο»	65	27960	διπλήθε Παναμά 15 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Θερλήπαρ»	44	7194	έφθ. Μουροράβ 18 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασταλντικά»	43	7188	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 9 Μαΐου διά Καλκούττα
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέθεζα»	42	7205	έφθ. Σαιγκόν 18 Μαΐου
ΘΗΜΑΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Πιονύάτεντ Κάργκο»	63	15982	άνεχ. Οζάκαν 19 Μαΐου διά Χιούστον
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιράση»	44	7215	άνεχ. Νότοια 13 Μαΐου
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	άνεχ. Νότρημπαν 22 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζόντε»	55	2858	άνεχ. Κεμπέκ 25 Μαΐου διά Ρίο Ιανέριο
ΘΡΗΝΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεχ. Ραδένα 26 'Απρ. διά Μπάρι
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριαν»	43	8443	άνεχ. Παναμά 9 Μαΐου διά Καναδά
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζι»	66	41500	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου διά Χουάσκο
ΙΘΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου διά Παλέρμο
ΙΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	47	7426	έφθ. Τακόνα 21 Μαΐου
ΙΛΕΝΑ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα»	45	7666	έφθ. Ναγκόγια 20 Μαΐου
ΙΜΜΥ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	έφθ. Χερούσαντ 17 Μαΐου
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έκ. «Ασούνιον»	20	2253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6481	έφθ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Τακόνα 16 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραφόλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Σασέμπο 18 Μαΐου διά Κολούμπια ρίθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδικ»	65	30516	άνεχ. Σενύζ 22 Μαΐου διά Χάργκ "Αίλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	66	21500	διπλήθε Παναμά 13 Μαΐου διά ΝΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικλέκυ»	63	13516	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Μαΐου διά θυτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Μαΐου διά θυτ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	23000	διπλήθε Παναμά 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαιάρι»	56	10422	άνεχ. Σασέμπο 18 Μαΐου διά Κολούμπια ρίθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντανφορτν»	63	13517	άνεχ. Σενύζ 22 Μαΐου διά θυτ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεεν»	53	15826	άνεχ. Τόκιο 23 Μαΐου διά Ράζ. ές Σιδέρη
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσθάνικ»	53	22531	άνεχ. Μπόννυ 23 Μαΐου διά Βίρτζιν "Αίλαντ
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκόλουστερ»	66	45280	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 'Απρ. διά Σλάγκεν
ΙΟΝΙΚ ΜΠΡΗΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άυτραλίς»	47	5188	έφθ. Λισσαδώνα 20 Μαΐου
ΙΟΝΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουρεξ»	48	5144	έφθ. Μπαγκόνγκ 2 Μαΐου
ΙΡΙΣ		έτ. «Σόμερεστ»	53	7021	έφθ. Αντεν 22 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	έφθ. Αιλεξάνδρειαν 21 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εύορο»	58	10077	έφθ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμιδα»	43	7297	άνεχ. Αιμύρερσον 24 Μαΐου διά Γουαμπόσα
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκιοβάνι»	42	7020	άνεχ. Σουάμπα ώπο 4 Μαΐου
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στέρροι»	44	2850	άργει Σόντερμποργκ ώπο 4 Ιαν.
ΚΑΑΝΘΟΣ		έτ. «Τιουνάτιεντ Κρόδε»	57	12618	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτάιμ»	47	4882	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 30 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολεύ»	53	7602	άνεχ. Σουέζ 20 Μαΐου δι' 'Οκινάουα
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιπ. Ιντάστριτς»	43	8529	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 20 Μαΐου διά Μουροράν ΕΠΩΛ.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	έφθ. Βούβαντον 20 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	έφθ. Βούβαντον 10 Μαΐου
ΚΑΒΟΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΒΟΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπή Τάνκοι»	57	10122	άνεχ. Ναγκόγια 18 Μαΐου διά Μπριούμπαίν
ΚΑΙΑΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μονορόθια»	30	2377	άνεχ. Τοιμπα 13 Μαΐου διά Γουαμπόσα
ΚΑΙΑΘ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	64	10864	άνεχ. Τοιμπα 13 Μαΐου διά Γουαμπόσα
ΚΑΙΑΘ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικόμαρ»	46	42260	έφθ. Σπετζία 25 Μαΐου
ΚΑΙΑΘ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 25 Μαΐου διά Εύρώπην

ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βουλιάνη»	53	13469	ἀνεκ. Βαλτιμόρων 18 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	ἀνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 6 Μαΐου διά Ραθένα
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σημ. Γιάρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτι»	39	4664	εἰς Βομβάνη ἀπό 28 Μαρτ.
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάμπις»	43	8687	ἀνεκ. Γερνέστον 24 Μαΐου διά Ισκεντερόυν
ΚΑΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μέριν Τράνσορπτ»	57	8774	ἔφθ. Τενέριφον 25 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	66	44000	ἀνεκ. Μένα 'Αχμαντί 12 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έλλιτνικά συμφέροντα	50	3913	ἀνεκ. Ντουμπάι 23 Μαΐου διά Μπάρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιάτεντ Μπάλκι»	67	16164	εἰς 'Οζάκαν ύπό συμπληρώσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμπαρ»	43	2874	ἀνεκ. Αμέρεραν 25 Μαΐου διά Βενετίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλασκώνιαν	50	6904	εἰς Γλασκώνιαν 12 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανίκους»	32	1551	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφάνης»	24	2060	ἀνεκ. Θεύτον 27 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστοι»	50	3910	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλί Βαλιόζ»	64	18995	διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	1871	διπλήθε Παναμά 20 Μαΐου διά 'Αγκουα Ντούλτος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονούέδο»	37	5137	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	ἀνεκ. Σ'μονοσέκι 6 Μαΐου διά Γοκοχάμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγηνώρ»	54	11676	ἀνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 27 Μαΐου διά 'Αμερέραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελποφέρερης»	61	13408	ἔφθ. Όναχάμε 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμα»	43	8527	ἀνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 16 Μαΐου διά Κάντλαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμάρινα»	66	1945	ἔφθ. Κεκούμπιο 16 Μαΐου
ΚΑΕΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρισιαρ»	56	3281	ἀνεκ. Λάς Ηάλιας 8 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	ἀνεκ. Βανκούμπερ 9 Μαΐου διά 'Ινδιλαν
ΚΑΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτοιο»	43	7033	ἔφθ. Μαντράς ρόδης 12 Μαΐου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσαν Κάργκο»	57	20564	ἀνεκ. Τζιμπούτη 18 'Απρ. διά 'Απω Ανατολήν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	ἀνεκ. Λιθερπούλ 13 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκο»	48	4696	ἀνεκ. Χάρκο Αϊλαντ 23 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	16226	ἀνεκ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου διά 'Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.)
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ενίτνα»	43	7238	ἀνεκ. Μπριούπαιν 6 Μαΐου διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΚΕΙΤΗΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	13752	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΚΕΙΤΗΠ ΜΑΡΙΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	ἔφθ. Κόμπιε 25 Μαΐου
ΚΕΙΤΗΠ ΤΡΕΠΤΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάκετη»	41	6799	ἔφθ. Ακάμπα 7 Μαΐου
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμερά»	57	17180	εἰς Σιγκαπούρην 21 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίαν»	66	47000	ἔφθ. Μένα 'Αχμαντί 27 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανι»	56	21131	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 20 Μαΐου διά 'Ιοπανίαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρδος»	64	29797	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	ἀνεκ. Φιουμισιόν 22 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάναλη»	52	11157	εἰς θεών 42.32 Β - 6.7 Α Μαΐου 23 (ΕΒΥΘΙΣΘΗ)
ΚΙΣΣΑΒΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόδαπαλ»	56	23232	ἀνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 Μαΐου διά Ράς ες Σίδερ
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασαθλίρης»	27	5411	ἔφθ. Ταιταγκόγκ 22 Μαΐου
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκονσαίνας»	59	10400	ἀνεκ. Αγ. Φραγκιόν 9 Μαΐου διά Περού
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσανί Πετρόλη»	58	22129	ἀνεκ. Τζάμπαλ Νταν 22 Μαΐου διά Βίλελμοχαφεν
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλι»	43	7176	ἀνεκ. Γιαβάτα 11 Μαΐου διά Η.Π.Α.
ΚΟΚΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10400	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	ἔφθ. Καλκούττα 13 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρη»	41	5173	ἔφθ. Γενοβάσιο 28 'Απρ.
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουέθαν»	63	30705	ἔφθ. Πειραιάδι 6 Μαΐου (έπισκευαί)
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	εἰς θεών 46.52 Β - 5.38 Ρ Μαΐου 25 διά Σάουντα
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	ἀνεκ. Μόζι 28 'Απρ. διά Γκάλφορπ
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στή Τράνσορπτ»	62	14963	ἀνεκ. Λονδίνον 25 Μαΐου διά 'Αιδερέαν
ΚΟΝΤΕΣΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρος»	49	7478	ἀνεκ. Φρομάντη 11 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	ἀνεκ. Λός Αντελεξ 19 Μαΐου διά Γιοκόχαμαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελη»	44	14878	ἀνεκ. Βανκούμπερ 16 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαθάρη»	47	1401	ἔφθ. Σιμπενίκ 20 Μαΐου
ΚΟΡΦΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδίζα»	44	7135	ἀνεκ. Κολόμπο 17 Μαΐου διά Κοσείρη
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσιαν»	53	12062	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλα Μόνφολτη»	52	12132	ἔφθ. Ταΐν 10 Μαΐου
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	45	8492	ἔφθ. Κολόμπο 17 Μαΐου
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθενίς»	56	12843	ἀνεκ. Τζάσονδι 22 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οζίλιαρη»	44	7261	ἔφθ. Βομβάνη 6 Μαΐου
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουέθαν»	63	30705	ἔφθ. Γονία 21 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	εἰς θεών 45.52 Β - 5.38 Ρ Μαΐου 25 διά Σάουντα
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντρον»	45	7176	ἀνεκ. Λονδίνον 25 Μαΐου διά Περού
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμος»	49	7478	ἀνεκ. Φρομάντη 11 Μαΐου διά Βίλελμοχαφεν
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελη»	44	14878	ἔφθ. Κάλιαρι 11 Μαΐου
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδί
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσιαν»	38	6032	ἔφθ. Αμβούργον 27 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεοίλιο»	56	4031	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσκουατριόριαλη»	57	13755	ἔφθ. Κάλιαρι 11 Μαΐου
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	1534	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδί
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	ἔφθ. Ταΐμποτε 13 Μαΐου
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδιόεσ»	52	7489	ἔφθ. Αμβούργον 27 Μαΐου
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	36	3149	ἀνεκ. Ζεύσατη 27 Μαΐου διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιανη»	51	2860	ἀνεκ. Ρόμπεν 27 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρομφέα»	23	3097	εἰς Ραβένα ἀπό 17 Φεβρ. 1966
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτευς»	64	34594	ἔφθ. Ταμπαγκόν 25 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκηνη»	53	11047	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Μαΐου διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΛΑΙΔΗ ΝΓΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσιαρ»	56	3267	ἀνεκ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Κωντόταντζαν
ΛΑΙΔΗ ΛΙΩΝΔαΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κρισιορ»	44	2993	ἀνεκ. Κοπεγχάγην 22 Μαΐου διά Κλαϊπέντα
ΛΑΙΔΗ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιοτριά»	44	7299	ἔφθ. Βομβάνη 26 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	ἀνεκ. Σάντος 17 Μαΐου διά 'Αιδερέαν
ΛΑΙΔΗ ΛΟΥΝΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	53	3374	ἔφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΛΟΥΝΙΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκαπα»	53	11262	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Ελλάδα
ΛΑΙΔΗ ΛΟΥΝΙΖΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	ἔφθ. Σουέζ 23 Μαΐου
ΛΑΙΔΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικόμι»	65	34185	ἀνεκ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαΐου διά 'Αιδερέαν
ΛΑΙΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδιόεσ»	44	8299	ἀνεκ. Κοσιν 22 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΛΙΜΠΑ (ἀνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	ἀνεκ. Αινδούργον 24 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Ασπάριορ»	48	9511	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Σπάττα
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	44	14243	ἔφθ. Χουέλδα 17 Μαΐου διά Γκράνθιλ
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Εμπρέοσ»	52	3346	εἰς Πειραιά ἀπό 9 Δεκ. (έπισκευαι)
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Μιραζόντε»	53	13406	ἀνεκ. Βαλτιμόρων 22 Μαΐου
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Ζίτα»	57	10499	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Τσουκούμη
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	67	28500	ἀνεκ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 8 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Άλτας»	40	5172	ἀνεκ. Κοσιν 12 Μαΐου διά Σεβεν Αϊλαντς
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Άλμα»	53	12577	ἀνεκ. Κολόμπο 12 Μαΐου διά Χόγκ Κόρκ,
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Ευπρέσο»	52	3351	ἀνεκ. Όζκα 20 Μαΐου διά Μπριούμπαιν
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Άλεξανδρο»	42	7252	ἀνεκ. Πόρτ Μόραντ 18 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Λίττα Τζώνη»	54	1604	ἔφθ. Τόκιο 20 Μαΐου
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ		έτ. «Ρίο Αζ			

ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Χαλούλ "Αίλαντ 14 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ Φ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρος»	44	7128	άνεχ. Βρέστον 12 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΜΑΛΟΥ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΜΑΝΤΟΪΔΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική Ηγετερνάο»	58	24978	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διά Λόδς "Αντζελες
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινά»	43	7255	διπλόθε Παναμά 7 Μαΐου
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανώλης»	42	7260	άνεχ. Γιαδάτα 4 Μαΐου δι' "Αγ. Θρακικόκουν
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μασούντ "Αθως»	44	7155	προσήραξεν εἰς θεσίν 30.31 Β - 50.20 Δ 11 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοντσέπτο»	44	7190	άνεχ. Κοστάνκοαλκάς 22 Μαΐου διά Γκάλφορπ
ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αλασιππιγκο»	43	7259	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 26 'Απρ. δι' "Οκινάουα
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσασ Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Φρεντερίσια 15 Μαΐου διά Κιουρασάδο
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούροπα»	43	15030	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 27 Μαΐου διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑΡΙΤΑ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσου»	27	1554	όργης "Αμπελάκι από 15 Νοεμ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθερν Κρός»	66	15700	διπλόθε Παναμά 1 Μαΐου διά Τόκιο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	Σιγάλας & Ηλατης	30	4620	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 14 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθιέρο»	62	8951	έφθ. Αμαγκασάκι 25 Μαΐου
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2743	όργης Ζόντερμποργκ από 9 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσο»	43	7273	άνεχ. Λέικ Τσάρλς 18 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλήντερ»	64	34594	άνεχ. Μένα "Αχμαντί 6 Μαΐου διά Ταράντο
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λογκερίν»	43	8518	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Βιντι Φράυτερς	43	6962	έφθ. Κολόμπο 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	48	2134	άνεχ. Κουσιγκ 7 Μαΐου διά Γουαμπόδα
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοπετάνος»	43	7202	έφθ. Σάντκεντς 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαΐου διά Πλατζού
ΜΑΡΙΕΛΛУ (δ.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	51	15784	έφθ. Γένοβαν 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	εἰς Σκαραμαγκά 9 Μαΐου (έπιοκευαι)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτραι»	61	8951	έφθ. Κελκούτταν 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρισιάδο»	43	7253	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαΐου διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	άνεχ. Σουέζ 15 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φινέλιτινι»	66	19411	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαριάνα»	65	19758	άνεχ. Σακάτ 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 Μαΐου διά Ντουαδί
ΜΑΡΙΝΕΡΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	43	7266	έφθ. "Αντεν 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	48	2739	άνεχ. Πόρτ αρθερ 17 Μαΐου διά Μπουεναθεντούρα
ΜΑΡΙΝΤΖ ΖΟΥΜΠΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αντιμαρκη»	58	4576	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Γιοκαίδι
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	αδ. Φαφαλίου	58	12676	έφθ. Μπούλεν Μπαιν 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	16027	έφθ. Ροζάριο 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	έφθ. Ταρμπικό 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προόδος»	49	10447	άνεχ. Νεάπολιν 20 Μαΐου διά Χιούστον
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σόν Κωνσταντίνο»	44	10313	άνεχ. Μομπάσα 10 Μαΐου διά Ρίθερ Πλείτ
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Νεάπολιν 18 'Απρ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	άνεχ. Θέουτα 22 Μαΐου διά Βομβάνη
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη»	43	7263	άνεχ. Μαντράς 14 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροέλη»	44	7251	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου διά Σαγκάν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρμικι»	56	23871	άνεχ. Μόζι 20 Μαρτ. διά Βιετνάμ (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλ.)
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (N.A.T.)		Οίκος Εύσταθιου	64	9390	άνεχ. Ούμ Σειδ 20 Μαΐου διά Ντωρμπον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) (N.A.T.)		έτ. «Ν. Δ. Παπαλίδη»	54	10601	άνεχ. Σουέζ 20 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθόν.) (N.A.T.)		έτ. «Λεόντιν Σίπιπγκκ»	48	2346	άνεχ. Ορφανόπον 24 Μαΐου
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γολδίας»	65	34185	έφθ. Βιραλάτρ 27 Μαΐου διά Μένα "Αχμαντί
ΜΑΤΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευούδεσεν»	20	1953	άνεχ. Βαλενθίδει 20 Μαΐου διά Βιναρός
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιρθάλ Μότοροπ»	57	8855	άνεχ. Γιοκαίδι 21 Μαΐου δι' Αμαγκασάκι
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανονισκή»	28	2288	έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 Μαΐου
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	άνεχ. Καλκούττα 20 Μαΐου δι' "Αντεν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκονας»	57	11691	εἰς Πειραιά από 27 Μαρτ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντινταλ»	66	39666	άνεχ. Ράς Τανόύρα 13 Μαΐου διά Θάλεϊ
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθόν.)		I. Νάχας	27	2766	έφθ. Μπεζαία (Μπουζί) 20 Μαΐου
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτοπούριας»	58	20894	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 Μαΐου
ΜΕΡΛΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρ»	45	7190	άνεχ. Τόκιο 23 Μαΐου διά Βανκούμεθο
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	«Ελλενικ Σίπιπγκκ & Ιντάστορ»	43	8537	διπλόθε Παναμά 5 Μαΐου διά Πουσάν
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεος»	49	17905	εἰς Σύδον από 15 'Απρ. (έπιοκευαι)
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπανεθ»	36	1965	έφθ. Λάγκος 21 Μαΐου
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	εἰς Κυνόσουραν από 23 'Απρ.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	48	6475	άνεχ. Βαλενθίδει 20 Μαΐου διά Βιναρός
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκοναντέρος»	41	9260	άνεχ. Γιοκαίδι 21 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΜΙΖ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιομαρ»	66	26000	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 19 Μαΐου διά Καλλάδο
ΜΙΤΣΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρο»	43	8540	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαραμίεντον»	65	28313	άνεχ. Λάπαδας 22 Μαΐου διά Μπόννυν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλόθε Ούσαντ 22 Μαΐου διά Βρέμην
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	έφθ. Ταμπικό 25 Μαΐου
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσέ»	29	9307	διπλόθε Γιβραλάτρ 18 Μαΐου διά Τοινάμπο
ΜΟΞΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργονάυτης»	53	4085	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΜΠΑΖΑΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαΐου δι' 'Αρζέθ
ΜΠΑΖΑΙΙ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18400	άνεχ. Κούρε 4 Μαΐου διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΜΠΑΛΛΟΡΑΔ		έτ. «Μπαλλοράδ»	44	2066	εἰς Βέσσαρα από 13 Μαρτ.
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	έφθ. Αύγούστα 23 Μαΐου
ΜΠΑΡΜΠΑ ΜΑΡΚΟΣ (κυπρ.) (N.A.T.)		έτ. «Μαριγών»	43	7139	διπλόθε Παναμά 5 Μαΐου διά Κίναν
ΜΠΕΑΤΑ		έτ. «Τροναγούσιρλντνι»	45	2710	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Καράτοι
ΜΠΕΓΚΟΝΤΑ (Π.)		έτ. «Πιοσάλαρη»	44	3696	έφθ. Λείζες 24 Μαΐου
ΜΠΕΣΣΑ Α. ΠΑΠΠΑΣ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	67	52000	άνεχ. Μένα "Αχμαντί 20 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΒ		έτ. «Αιλάντ Μαρίνε»	44	7252	άνεχ. Βενετίαν 26 Μαΐου διά Ραθένον
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3351	έφθ. Ραγκούν 15 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϊ»	41	4189	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ		έλληνικά συμφέροντα	44	7258	άνεχ. Κατανία 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΜΠΟΓΚΟΤΑ		έτ. Μ. και Γ.	47	1796	εἰς Νέαν Υόρκην από 9 'Ιαν. (μετων. «ΧΟΠΠ!»)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβεντούρα»	63	13144	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 18 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλι»	50	9627	άνεχ. Ριό Γκράντε 21 Μαΐου δι' 'Αρακαζού
ΜΠΡΟΔΑΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. «Πασιφικ Κόστη»	43	7233	άνεχ. Αγ. Θρακιοκόν 26 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΟΙΚ		έτ. «Μπορέας»	57	37200	εἰς Αΐδη ύπο συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Μαραθών»	43	8588	άνεχ. Καλλάδα 18 Μαΐου διά Τοιμόποτε
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	άνεχ. Πέπλε 26 Μαΐου διά Νόρντεγκα
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Αργούς»	43	8394	άνεχ. "Ηστκαμ 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανελιού»	45	3486	άνεχ. Στεττίνον 25 Μαΐου δι' "Εσμπιτζεργκ
ΝΑΓΟΣ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανηπί»	43	7092	άνεχ. Λάρ Πάλμας 18 Μαΐου διά Λάγκος
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρρ»	57	23690	έφθ. Οζάκα 4 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλάγκο»	57	9990	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Μαΐου διά Μανίλαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	έφθ. Σαιν Τζών (N.B.) 23 Μαΐου
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκραντ»	58	24068	άνεχ. Βοστώνην 23 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεοίντο»	56	10693	άνεχ. Κόμπι 17 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΝΕΙΛΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Βενετίαν 23 Μαΐου
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμ»	42	9730	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 21 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. «Άστρα»	44	8536	άνεχ. Μπ. "Αύρες 9 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	άνεχ. Βικτώρια (B.K.) 26 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΝΕΦΕΛΗN (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρης»	58	24256	άνεχ. Αρσούπλα 20 'Απρ. διά Πειραιά
ΝΕΦΩΣ (μικτόν.)		έτ. «Τραποναοφικ»	67	56900	εἰς Γιοκοχάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΝΗΜΕΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περγκα»	52	11267	διπλόθε Γιβραλάτρ 2 Μαΐου διά Παλέρμο
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου διά Ροζάριο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια»	43	7121	άνεχ. Νέαν Ορεάνην 18 Μαΐου διά Σίδνευ
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64		

ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Τρανσόρετερ	44	7294 47063	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 20 'Απρ. διά Γουαμπό έφθ. Μαντζανίλο (Μες.) 6 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. Τσαδίρης	44	7145 41	έθο. Καζαπλάνκα 16 Μαΐου άνεκ. Ρουεν 24 Μαρτ. διά Κούθαν άνεκ. Σπετζιά 26 Μαΐου διά Κιουρασάο άνεκ. Γιασθάτα 15 Μαΐου διά Φιλιππίνες
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Τρανζόσεαν Θράυτερ	44	14800 58	έθο. Σκαραμαγκό 9 Μαΐου διπλής Γέρματάρ 16 Μαΐου διά Λά Πλάτα διπλής Γέρματάρ 22 Μαΐου διά Βίλελμοχαφεν άνεκ. Χονσούλου 25 'Απρ. διά Σαιγκόν άνεκ. Λάς Πάλμας 20 Μαΐου διά Δουνκέρκην άνεκ. Βενετίαν 23 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μιντγουαίνη	58	18184 59	έφθ. Κυνόσουρον 23 'Απρ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΉΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Πράιρη	64	38649 52	άνεκ. Ριό Γκραντέ 7 Μαΐου διά Κιουρασάο άνεκ. Κριστομάλ 21 Μαΐου δι' 'Αργεντινή διπλής Κων/πολιν 14 Μαΐου έφθ. Γκάλφχασ 22 Μαΐου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. Παλιώρα	56	12402 56	έφθ. Μπούνναδεντούρρη 16 Μαΐου
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερα	56	18210 52	διπλής Γέρματάρ 22 Μαΐου διά Ρότερνταμ διπλής Γέρματάρ 16 Μαΐου διά Ραβένα έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Απρ.
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλλοια	52	12029 52	άνεκ. Ορμαντάλ 30 'Απρ. διά Σαθάνα άνεκ. Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεντ άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαΐου διά Βορδάνη άνεκ. Μπόννυ 23 'Απρ. διά Σαιν Κρουά
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Κωνοτάνς	25	1473 58	άνεκ. Ντόντζερ 20 Μαΐου διά Δουνκέρκην έφθ. Γκάλφχασ 22 Μαΐου έφθ. Μπούνναδεντούρρη 16 Μαΐου
ΝΟΙΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γουνίγουουρντη	58	17742 43	διπλής Γέρματάρ 22 Μαΐου διά Ρότερνταμ διπλής Γέρματάρ 16 Μαΐου διά Ραβένα έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Απρ.
ΝΤΑΙ ΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. Ντελάρούρη	58	7198 57	άνεκ. Ορμαντάλ 30 'Απρ. διά Σαθάνα άνεκ. Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεντ άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαΐου διά Βορδάνη άνεκ. Μπόννυ 23 'Απρ. διά Σαιν Κρουά
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. Σεπάνη	58	13545 61	άνεκ. Ντόντζερ 20 Μαΐου διά Τσουρούγκα άνεκ. Ντούνκούν 18 Μαΐου διά Κίναν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Σπάνη	59	13545 63	έφθ. Καράται 20 Μαΐου διά Κίναν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. Νόρδερν Σηγουαίνη	58	10396 57	άνεκ. Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεντ άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαΐου διά Βορδάνη άνεκ. Χάμπτον ράδης 20 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν είς Μπαχρέιν ἀπό 24 Νοέμ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. Σακάρα	57	22226 57	είς μεσοαιγακάς μεταφοράς
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. Σέλληνικα ουμφέροντα	57	20488 56	έφθ. Ντιαμάντε 26 Μαΐου έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαΐου
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. Τέξερτη	56	20484 52	άνεκ. Ροζάριο 26 Μαΐου διά Μπόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΝΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αρκτικη	52	20667 60	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ναβιγκέϊτορς	44	13847 13	άνεκ. Χάμπτον ράδης 20 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν είς Μπαχρέιν ἀπό 24 Νοέμ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νόρτεντερς	44	18671 1216	είς μεσοαιγακάς μεταφοράς
ΝΤΗΖΕΡΤ ΣΤΣΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νόρτεμπαρ	56	12463 50	έφθ. Ντιαμάντε 26 Μαΐου έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαΐου
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Δημοσθένης	50	9956 43	άνεκ. Ροζάριο 26 Μαΐου διά Μπόννυ
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Δημοσθένης	50	11040 58	άνεκ. Ροζάριο 26 Μαΐου διά Μπόννυ
ΝΤΟΝΑ ΑΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Τζένερα Κάρριερς	58	10483 51	άνεκ. Ντόντζερ 20 Μαΐου διά Τσουρούγκα άνεκ. Ντούνκούν 18 Μαΐου διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. Μίντλαντ	51	14804 55	έφθ. Καράται 20 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Αρμαντόρες	55	11209 56	έφθ. Καράται 20 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πλαναμεν-'Εουροπα	56	8716 46	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 21 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. Σκωράπτες	56	10014 56	άνεκ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. Ρεζουλουτη	66	10486 56	άνεκ. Γιοκοχάμα 21 Μαΐου δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. Λέτεντηντη	66	45200 56	άνεκ. Ράς Τανούρα 11 Μαΐου διά Θώλεϋ
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	56	8424 47	ύπο παραλαβήν
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	47	2873 33	έφθ. Γιαδάτα 24 Μαΐου
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΔΗ	(N.A.T.)	έτ. Τοσγιένη	43	6923 43	άνεκ. Σιγκαπούρην ράδης 30 'Απρ. διά Καράτοι ίδε: «ΟΡΑΤΟΡ» ώς μετωνυμάσθι
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΔΗ	(N.A.T.)	έτ. Ολίδιος	48	9821 43	διπλής Γέρματάρ 23 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΟΙΛΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Τρανσατλάντικο	53	17362 43	έφθ. Κόρπους Κριστί 18 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. Ρόντα	43	8593 54	άνεκ. Αμέρερον 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΑΥΜΠΙΑΝ ΔΗΓΕ ΙΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Εξηπάτη Μαριτάιμ	54	17999 54	άνεκ. Αμέρερον 20 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Καρτράκενα Σίππιγκ	54	13652 54	άνεκ. Φιλαδέλφειραν 24 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πριμρόδουζ	54	20453 54	άνεκ. Αρίκα 21 Μαΐου δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Εϊβοντετήλ	54	21066 54	διπλής Ούδαντ 26 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Σηγουελι	65	38600 64	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 24 Μαΐου διά Βαγκαρέι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ρέντιμπανκ	64	32380 65	άνεκ. Αύγουστον 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δευτ.)	(N.A.T.)	έτ. Ολύμπικ Μαριτάιμ	65	32400 64	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 24 Μαΐου διά Βαγκαρέι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μίλφορδ	64	38598 65	άνεκ. Αύγουστον 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πότερμαρι	65	38608 65	έφθ. Ντάς 'Αίλαντ 19 Μαΐου διά Λάντις 'Εντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ ΙΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Κονοέποιον	65	32407 54	άνεκ. Κανάρεραλ 24 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αρρόου Σιππιγκ	54	14047 54	άνεκ. Μιζούσιμα 20 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Γκράνουντης	58	27602 50	άνεκ. Σουέζ 11 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Τράσταριν	53	24741 53	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 26 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μπόρμπαντος	53	14221 53	άνεκ. Τζάσονσβιλ 18 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Φλωρίσον	54	14009 54	άνεκ. Αύγουστον 23 Μαΐου δι' 'Αίλ οφ Γκραίν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μπλόουφιλντ	49	24682 53	άνεκ. Μέλάζο 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΜΟΥΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ολύμπικ	53	18245 54	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 27 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΜΡΙΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Σουνοσήνη	54	13934 55	διπλής Λίζαρπτ 27 Μαΐου δι' 'Αμοτερνταμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΙΑΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Τζιροκόντινενταλ	55	13709 54	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 19 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΤΕΙΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ρίτομαντ	54	18011 65	διπλής Σουέζ 23 Μαΐου δι' Αύγουστον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΙΓΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. Κλιφότον	65	13900 65	έφθ. Μόζι 11 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΙΑΜ	(N.A.T.)	έτ. Σώμεροετ	65	13923 65	άνεκ. Σικάγο 20 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΙΑΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. Φόδαμουθ	65	13923 65	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκοκον 3 Μαΐου διά Βιετνάμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΡΓΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. Αντέρελδ	66	15600 55	άνεκ. Οιλάζορ 27 Μαΐου δι' 'Αμοτερνταμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΡΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. Μέριλαντ	55	13934 60	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Μοντερέεύη	60	23290 59	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Λούζορο	59	23280 54	άνεκ. Μπόννυ 17 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. Σήληνικου	54	17999 54	άνεκ. Ρότερνταμ 10 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΝΝΗΣ ΤΑΝΔΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. Σάσουο Ατλάντικη	55	18790 55	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 20 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΝΝΗΣ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. Μιλπερτού Τράνσορπτ	55	13934 55	άνεκ. Τζώρτζαν (N.K.) 20 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ενεσνάντα	54	13665 54	άνεκ. Νιού Χόφεν 14 Μαΐου διά Πούερτο Λά Κρούζ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΙΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μοντερόντο	54	20595 49	άνεκ. Βοστώνην 15 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΙΝΟΥ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Φόρελαντη	49	17792 54	άνεκ. Μιλάζο 21 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΙΝΟΥ ΤΟΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Βιαμόντε	54	14047 49	άνεκ. Χόρκ 26 Μαΐου διά Ντόρμπιαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΕΙΝΟΥ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ολύμπικος Οίλη	55	24689 55	έφθ. Κεμπέκ 21 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μονρόδια Τράνσορπτ	55	37958 60	άνεκ. Τρίνινταντ 23 Μαΐου διά Ράς Λανούφ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μπεπούλαντ	60	37744 65	έφθ. Κόρυτον 27 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Λούκερνη	64	30320 64	άνεκ. Ντόρμπιαν 18 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. Μέλιμπουρου	65	30320 65	έφθ. Τομπάλι 19 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Οσιντεντάλη	58	13900 58	διπλής Θέρονταΐτη 13 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Φόδακον	55	17602 55	έφθ. Χάρηκ 15 Μαΐου διά Χάρηκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ελφόροντα	50	17791 50	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 24 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤΜ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Μπεθέρλαιπη	64	47493 54	άνεκ. Κουνταμάτοσού 9 Μαΐου διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νήκλ Ναθνγ.	54	13598 54	έφθ. Φιλαδέλφειραν 26 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πιραντάθιδια	54	20611 43	είς Μασσαλίαν ἀπό 2 'Απρ. 1966
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Σαμάνα	43	8195 44	άνεκ. Μπάλνακ 20 Μαΐου διά Βαλπαραΐζ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΛΙΘΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Κοριμπιαν 'Ατλάντικη	60	5960 56	έφθ. Οζόκαν ἀπό 14 Μαρτ.
ΟΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. Λύ 'Επιρέσσα	56	21090 48	διπλής Παναμά 22 Μαΐου διά Γκουαγιακήλ άνεκ. Νέαν 'Υρκην 20 Μαΐου διά Πούερτο Μιράντα
ΟΠΙΓΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ολίδιος	48	9821 34	άνεκ. Ρότερνταμ 13 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Πάναμαρ	43	8378 43	έφ

ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ. άνεχ. Τσάλια 16 Μαΐου διὰ Κολόμπο εἰς Γένοβαν ἀπὸ 1 Φεβρ.
ΟΥΑΪΤ ΧΩΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σητάϊντ»	43	7261	διῆλθε Κωνσταντίαν 16 Μαΐου διὰ Βάρνα
ΟΥΤΛΙΔΙΑΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίντι»	48	2483	
ΟΥΡΑΝΙΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	
ΠΑΚΤΡΕΙΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Κόσσο»	43	8578	άνεχ. Χακοδάτην 19 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ (Op.)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιγιά»	58	10659	διῆλθε Παναράμ 9 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Αιόβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Παρντο»	43	2742	ἀργεὶ Κυνουρίαν ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνοπορτ»	57	10744	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διὰ Τακόμα εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 Μαρτ. (ἐπισκευαὶ)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιασοφίκα Φινανσιέρα»	44	7208	άνεχ. Όζάκαν 21 'Απρ. διὰ Βανκούμπερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντζ Ζέωρτζ»	43	8426	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου διὰ Τσινάμπο διῆλθε Γιεράλταρ 25 Μαΐου δι 'Αμπέρσαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Αιόβανου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατίλεμ»	45	7133	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 15 Μαΐου δι 'Αρούμπα
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	34426	έφθ. Τάιν 28 'Απρ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτη»	54	15481	εφθ. Μπαχρέν 20 Μαΐου
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναν»	43	2867	εφθ. Κολέμπο 29 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12700	εφθ. Τραπανί 20 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΡΑΙ Λ. (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελανδιγκέιτορς»	44	7254	άνεχ. Κολόμπο 28 Μαΐου διὰ Τσιταγκόγκ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπια»	37	1575	άνεχ. Βαλπαραίζο 20 Μαΐου διὰ Καλέτα Πατίλος
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	άνεχ. Μπαχρέν 18 Μαΐου διὰ Λάντης 'Εντ
ΠΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταίλμα»	44	3807	έφθ. Τόκιο 14 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλακόρ' πο»	59	23607	έφθ. Γιοκοχάμα 26 Μαΐου
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13903	έφθ. Ελεύθερης 10 Μαΐου διὰ Χιλήν
ΠΑΣΙΟΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεσιότη»	65	43600	έφθ. Μπαχρέν 26 Μαΐου διὰ Καλέτα Πατίλος
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΔΗΜΗΤΕΡ		έτ. «Πιασιφίκ Γιουνίνον»	44	14238	έφθ. Τόκιο 28 Απρ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λετσενά»	38	2275	άνεχ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου διὰ Πούλα
ΠΑΤΡΑΙΚΗ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πατριάρχη»	43	7172	άνεχ. Κολόμπο 16 Μαΐου διὰ Βομβάνου
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122	άνεχ. Νεκταρέα 18 Μαΐου διὰ Χιλήν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτιόρο»	44	10448	ἀργεὶ 'Ελεύθερον ἀπὸ 1 Ιουλ.
ΠΑΥΛΟΣ (Αιόβανου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλη»	43	2881	άνεχ. Δάς άλμας 26 Μαΐου διὰ Μησσάδο
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμυδράση»	56	10015	έφθ. Γιοκοσουκά 26 Μαΐου
ΠΕΙΓΚΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιαγικού»	47	4609	προσήρχε εἰδῶν Ιζιμπούτι 19 Μαΐου
ΠΕΛΑΓΟΣ (η.)		έτ. «Φάρος»	30	2861	εἰς Φοσταλέστας ἀπὸ 2 Φεβρ. 1966
ΠΕΛΔΗΝΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Χέργκ 'Αιλαντ 13 Μαΐου δι 'Ουλαδάν
ΠΕΝΝΑΝΤ (η.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19190	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου δι 'Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 16 Μαΐου διὰ Μανίλαν
ΠΕΡΙΚΑΛΗ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιν & Τράνσορπτ»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 7 Μαΐου διὰ Κέπιν Τάουν
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	έφθ. Κόμπε 21 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	έφθ. Μαζατλάν 5 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Τορέλεστον 20 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	διῆλθε Θέρανται 'Αιλαντ 12 Μαΐου δι 'Αγγλιαν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 21 Μαΐου δι 'Μίρι
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 Μαΐου δι 'Οζάκαν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντν 24 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	10122	άνεχ. Μέσι 10 Μαΐου διὰ Ντωρμπαν
ΠΕΡΑ ΧΑΣΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεχ. Μέσι 10 Μαΐου δι 'Αυστραλίαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκ 'Οιλ»	65	39494	έφθ. Σαδόνα 21 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνοπους»	50	2028	ἀργεὶ Χούλι απὸ 7 Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	21	2369	άνεχ. Θεσσαλονίκην 30 'Απρ. διὰ Λαύριον
ΠΙΤΣΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανόδαλη»	61	13379	άνεχ. Ορλέαντν 25 Μαΐου δι 'Ιαπωνίαν
ΠΙΤΣΙΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαγκουαρτντ»	53	11886	άνεχ. Τιρόπειρας 22 Μαΐου διὰ Σιράχα (ΕΠΩΛ.)
ΠΙΑΤΟΝΙΚ		έτ. «Σικονεν»	41	2856	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονρέου»	67	49500	εἰς 'Αιόλι, ςύμπλωμαν
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεχ. Κόμπε 23 Μαΐου δι 'Οζάκαν
ΠΛΕΙΤ' ΚΑΙΠΙΠΕΡ (παν.)		έτ. «Αλμα»	53	12513	διῆλθε Γιεράλταρ 22 Μαΐου διὰ Βομβάνην
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλείτη»	54	8155	άνεχ. Αμδέρεσον 21 Μαΐου διὰ Σάντος
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΝΤΖΕΡ (παν.)		έτ. «Πλείτη»	53	9557	έφθ. Κουνιώμπο 23 Μαΐου
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτη»	40	6940	άνεχ. Ρεοίφ 21 Μαΐου διὰ Μη. Έλλεις
ΠΡΕΒΕΖΑ (δ.)		έτ. «Πλείτη»	65	34000	άνεχ. Τζίμπα 26 'Απρ. δι 'Αιόλι
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σκέπουτο»	48	7404	άνεχ. Βανκούμπερ 18 Μαΐου διὰ Μανίλαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθούκαι»	59	13116	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολ ντ Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Μπονευαθεντώρα 16 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	άνεχ. Μπόννι 9 Μαΐου δι 'Αμπέρσαν
ΠΡΟΗΟΝΤΑΚΗΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μορτούδιαντε»	52	11391	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 Μαΐου διὰ Σαγκάπον
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμπότερ»	57	10830	έπις Γκούτεμποργκάν ἀπὸ 5 Μαρτ. (ὑπὸ μετασκευὴν)
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ατλαντίκη»	43	7231	άνεχ. Κολέμπο 8 Μαΐου δι 'Ανατ. Αφρικήν
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπουα»	48	7404	άνεχ. Τζίμπα 26 'Απρ. δι 'Αιόλι
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθούκαι»	59	16334	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ		έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Τζίμποιτ 21 Μαΐου διὰ Κόντινεντ (ΕΠΩΛ. διάλ.)
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	46	6917	άνεχ. Μασαλίδιον 11 Μαΐου διὰ Ντουάλα
ΡΙΝΤΑ (Αιόβανου)		έτ. «Γουεστον Σή»	56	21028	άνεχ. Μπόννι 9 Μαΐου δι 'Αμπέρσαν
ΡΙΟ (Αιόβανου)	(N.A.T.)	έτ. Κομέρο Νασιγκ.	56	7420	άνεχ. Μπόννι 9 Μαΐου δι 'Αμπέρσαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	άνεχ. Μπόννι 18 Μαΐου διὰ Ρίγιεκα
ΡΟΔΟΣ (Αιόβανου)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάσικ»	44	7176	έφθ. Ναυλάκι 21 Μαΐου
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπάνουελ»	45	5105	άνεχ. 'Αμπέρσαν 23 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάδαλη»	66	16334	άνεχ. Κολεύμπια σίδερ 17 Μαΐου δι 'Ιαπωνίαν
ΡΟΖΑΡΙΝΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλε Κάρριερ»	47	3504	έφθ. Σαντάντερ 14 Μαΐου
ΡΟΖΑΤΗΣ		έτ. Μόγκελουν Στρέιτ	45	7656	έφθ. Ροζάριο 22 Μαΐου
ΡΑΛΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστου»	50	2736	άνεχ. Μόμπιλ 24 Μαΐου διὰ Λά Γκουαίρα
ΡΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Σανδηπτήριος»	29	4537	διῆλθε Κωνσταντίαν 21 Μαΐου διὰ Ντουάλα
ΡΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Αιόβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7239	άνεχ. Λός Αντζελες 23 Μαΐου δι 'Ακαζούτλα
ΡΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστου»	43	7237	εἰς Ταραγκόνα ἀπὸ 7 Οκτ. 1965
ΡΑΝ ΔΟΡΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	51	10353	άνεχ. Βίλεμπαυτν 23 Μαΐου διὰ Νέαν Ύρλεάνην
ΡΑΝ ΔΟΡΝΤΖΟ		έτ. «Εντρε Ριέσ»	43	7197	όπιλθε Κωνσταντίαν 26 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΡΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7197	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΡΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	43	7206	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διὰ Χάργκ 'Αιλαντ
ΡΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Αιόβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστημ»	43	7267	άνεχ. Σουέζ 20 Μαΐου διὰ Κίναν
ΡΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Αιόβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντοπίτος»	43	11922	άνεχ. Τζιμπούτη 19 Μαΐου διὰ Γουαμπό
ΡΑΝΟΥΚΟ		έτ. «Σιγουαίνες»	55	7187	έφθ. Σιγκαπούρην σόδε 27 Μαΐου
ΡΑΝΠΑΙΖ (κυπρ.)		έτ. «Νίκη»	43	2849	διῆλθε Κωνσταντίαν 23 Μαΐου δι 'Οδούδων
ΡΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	7266	άνεχ. Χάρτλεπον 26 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΡΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΡΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούσερ»	65	31779	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διὰ Χάργκ 'Αιλαντ
ΡΑΝΤΑ ΦΕ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Οθερονή Μιννεραλες	63	30886	άνεχ. Χαροκόπειο 10 Μαΐου διὰ Τσανναραλ
ΡΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΙΜΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Οθερονή Μιννεραλες	64	30682	άνεχ. Κοκούμπο 24 Μαΐου διὰ Κοσιν
ΡΑΝΝΙΟ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	εἰς Πέραμος ἀπὸ 8 Φεβρ. (ἐπισκευαὶ)
ΡΑΝΝΙΟ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άνεχ. Σουέζ 24 Μαΐου
ΡΕΞΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Αιόβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	άνεχ. Βιλέλμουσαφεν 21 Μαΐου διὰ Μένα Αχμαντί
ΡΕΡ ΘΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19418	άνεχ. Γ

ΕΙΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου
ΕΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέαν Σεσιλίο»	58	13752	άνεχ. Τοίμπα 17 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΕΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	άνεχ. Πέπελ 27 Μαΐου δι' Ύμουλιντεν
ΕΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Πουάντ α Πίτρ 21 Μαΐου
ΕΟΥΡΕΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΟΥΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	45	12723	έφθ. Αμοτερνταν 22 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έλλ. ουμφέροντα	57	10739	έφθ. Βοστώνην 27 Απρ.
ΣΟΦΙΑ Η. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΓΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Αρούμπα 19 Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΣΠΑΛΕΝΤΙΝ ΣΚΑΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτέα»	44	7240	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουδες»	64	34593	άνεχ. Ράς Τανόύρα 8 Μαΐου διά Βίλεμοχαφεν
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεχ. Θεύτα 2 Μαΐου διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερερ»	56	30150	άνεχ. Αιμούργον 13 Μαΐου διά Μπόννυ
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης»	43	7230	έφθ. Κουβέιτ 9 Μαΐου
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνο»	43	7290	προσήρπας πλοίον Μαντράς 3 Νοεμ.
ΣΤΕΒΟ (Λιθάν.)		έτ. «Αντωνι	44	7066	διπλάθ. Κων) πολίν 12 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμποτή	36	2660	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Μαΐου διά Σπέτζια
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	60	10905	έφθ. Ρεσίρε 15 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκουσόριο	56	10360	έφθ. Χιουστον 24 Μαΐου
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	53	8048	έφθ. Ρότερνταμ 28 Μαΐου
ΣΥΠΡΙΑΝ (Κυπρ.)		έτ. «Αγάπωνωρ»	57	9315	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 24 Μαΐου δι' Αιμμόχωστον
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Γκρόνη»	53	1875	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαΐου δι' Αιμμόχωστον
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έλληνικά ουμφέροντα	50	1797	έφθ. Λονδίνον 29 Μαΐου
ΣΥΡΚΑΤΗΣ	(N.A.T.)	Οίκος 'Ιγγλεσόν	56	10096	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΤΑΚΗΣ (Π.)		έτ. «Άλεξάνδρα»	51	2979	έφθ. Ακαζούτλα 18 Μαΐου
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα»	52	12064	έφθ. Κρίστομπαλ 27 Μαΐου
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανόζα»	44	7349	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 12 Μαΐου δι' Αιμούργον
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σηπιρίδωνι	47	5605	έφθ. Σουέζ 28 Μαΐου
ΤΑΣΙΑ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Ταξί»	43	8578	ΙΔΕ: «ΠΑΚΤΡΕΤΙΝΤΕΡ», ως μετωνυμάσθιν
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Άλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Καλκούταν 13 Μαΐου δι' Αντεν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροίκο»	44	7045	έφθ. Βομβάν 25 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένινι»	49	2420	διπλήθ. Ούσαντ 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίκη Νοβίγκικ»	38	1465	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	άνεχ. Αιμέρσραν 26 Μαΐου διά Κασιούγκ
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	65	19421	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμιορο	53	12521	άνεχ. Αύγουσταν 26 Μαΐου δι' Ιμιψιγκαμ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΛΑΪΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	11243	άνεχ. Δουδίνην 6 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΤΖΩΝ Β. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκη»	22	2201	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντονι»	42	7268	άνεχ. Βιτόρια 22 Μαΐου διά Χιουστον
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	53	5479	έφθ. Πενάγη 26 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	66	39500	άνεχ. Ειρήνη 21 Μαΐου διά Χάρην
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στινάνη»	39	5333	άνεχ. Σιμονούσκι 11 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτα)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	εις Αιμούργον όποι 31 Μαρτ. (έπισκευα)
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόρτοντάνα»	64	15597	άνεχ. Κόμπη 19 Μαΐου διά Ραγκούν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλυμη»	49	6922	άνεχ. Μορόδια 15 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην Καραπιπέρη	43	7176	άνεχ. Αθάνα 13 Μαΐου διά Ματάγκας
ΤΟΝΙ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστίμη	37	4561	διπλήθ. Γιβραλτάρ 12 Απρ. διά Κουβέν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλυμη»	43	2858	εις Μπαχρέιν όποι 7 Αύγ.
ΤΡΙΑΛΑ (Κυπρ.)		έτ. «Τριόδη»	43	7109	έφθ. Ραγκούν 25 Μαΐου
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουσέρτε»	48	5199	άνεχ. Νταϊάρ 21 Μαΐου διά Ρίο Γκράντε
ΤΡΙΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	53	5579	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	άνεχ. Φρπόρπτ (Μπαχ.) 13 Μαΐου διά Βομβάν
ΤΡΙΠΟΔΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Μαΐου διά Μπόταν Μπαίν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμη»	44	7165	έφθ. Πουάσι 15 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόποκι»	54	11913	άνεχ. Σουέζ 23 Μαΐου διά Μένα 'Αχιμαντί
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγάνη»	42	7243	έφθ. Τοιτταγκόδυκ 22 Μαΐου
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Κορίν 16 Μαΐου διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλήθ. Παναμά 9 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου διά Μπόννυ
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Σουέζ 12 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάναρσ»	45	15574	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 Μαΐου διά Κοντρακέρ
ΦΑΙΓΡΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σέσουθονιντηντη»	45	7696	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου δι' Ασταμπούλα
ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 Μαΐου
ΦΑΝΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλαρος»	60	13998	άνεχ. Σάν 'Αντώνιο 4 Μαΐου διά Καλέτα Πατίλος
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίλιν»	42	7259	εις Ιλιγκάν όποι 12 Απρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910	έφθ. Κορούνα 27 Μαΐου
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκάκια»	45	7181	άνεχ. Αδελαΐδα 23 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέσια»	44	15579	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Μαΐου
ΦΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίμορε»	43	7265	άνεχ. Μασσόδουν 26 Μαΐου δι' Είλατ
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαστροκρέντο»	43	7233	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Μαΐου δι' Είλατ
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 28 Απρ. δι' Η.Π.Α.
ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ποσίφιο Μαρ. Κάρριερς	67	54000	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΦΙΛΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	53	12107	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Μαΐου
ΦΙΛΟΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	51	8085	εις Νέαν 'Ορλεάνην όποι 9 Μαρτ.
ΦΙΛΟΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντιδησιου»	54	11693	άνεχ. Αρούμπα 14 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενδίνατο»	41	7244	άνεχ. Μορμουγκάν 27 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΦΙΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρο»	60	15157	διπλήθ. Παναδή 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσόνα»	48	3668	άνεχ. Μπλάραν 19 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΦΗΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Κυπρ.)		έτ. «Φιρατέρνιτο»	63	10382	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαΐου διά Κόμπη
ΦΗΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Κυπρ.)		έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	40	6807	άνεχ. Σουέζ 27 Μαΐου διά Ντόχα
ΦΗΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	40	5237	άνεχ. Σουέζ 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΦΗΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	42	7181	άνεχ. Σουέζ Πειραιά όποι 17 Θερ.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ασσόνη»	49	10630	εις θέσιν 9.52 B - 61.47 A Μαΐου 15 διά Τοιτταγκόδυκ
ΦΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλενίτες»	44	15020	άνεχ. Νταρμπραν 23 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΦΩΦΩ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσπλένιτης»	44	7067	άνεχ. Καλκούτταν 23 Μαΐου δι' Αντεν
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΑ (Λιθάν.)		έτ. «Μένα»	49	1952	άνεχ. Θεότα 10 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΧΑΡΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Θάνκονταρτ»	48	1231	έφθ. Κόρη 27 Μαΐου
ΧΑΣΣΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λάρμα»	39	8493	έφθ. Φριτάρουν 18 Μαΐου
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάρηκο»	56	10583	έφθ. Οκινάουα όποι 9 Απρ.
ΧΕΛΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	έφθ. Ρότερνταμ 24 Μαΐου
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	άνεχ. Βενετίαν 23 Μαΐου διά Τεργέστην
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάρηκο»	56	10597	έφθ. Πουαί 13 Μαΐου
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλι Κρός»	55	13646	εις Νέαν 'Υόρκην όποι 7 Απρ. 1966 (έπισκευα)
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλοκ»	45	2871	άνεχ. Γένοβαν 15 Μαΐου διά Γκαέτα
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Η.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19400	έφθ. Εβερετ (Ούσα.) 25 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρο»	43	7140	εις Σιγκαπούρην όποι 21 Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	εις Κιελούν όποι 6 Δεκ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουανγάλη»	55	23930	άνεχ. Μιόλεσμπρων 25 Μαΐου δι' Αοζέθ
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλη»	65	39494	άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Σεξτάντη»	56	8390	άνεχ. Τοκοπίλα 21 Μαΐου διά Παναμά



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELENNIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΣΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ 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, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ 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 ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΓΙΡΑΝ, ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΜΑΡΚΕΣ, ΔΟΥΡΒΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ : DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8110 "HANSAHaus".
Cables: "DEUTELLEN"

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

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

'Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τους λιμένας τοῦ Κόσμου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 160

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JUNE 1967

Welcome developments

There have been several welcome developments of late in the day-to-day affairs of Greek shipping such as the lower rate of repatriation of crews, fewer cases of crews refusing to abide by the provisions of the collective agreement, the disappearance of OENO agents and better discipline all round.

More specifically, two large shipping offices in Piraeus report that the dispatch of crews to replace repatriated seamen has dropped by half. The dispatch of an average of 100 men a day to the four corners of the globe has now dwindled to only fifty while most of the repatriations are justified by sickness, long service or compassionate grounds.

The Ministry of Mercantile Marine is not receiving complaints concerning the refusal by crews or even masters to perform their duty or carry out work laid down in the collective agreements. Consular port officers, also, are not having to deal with cases of seamen sent out to join a ship and refusing to embark for any of a hundred unjustified reasons. Fewer cases of sickness, also, are being reported.

OENO agents have disappeared. They are no longer being signed on with the tacit approval of Ministers of former governments, to set up "Foc'sle committees" while their subversive literature has ceased to circulate among the crews. A stop has been put to their nefarious activities.

Reports received from masters indicate that a normal state of affairs has returned to shipboard life in contrast to the state of disruption that has prevailed for the last three years. As a result of this, shipowners are again turning to the Greek flag for ship registry.

These, in sum, are the welcome developments that have come about since the new government took over in Greece. This confirms what we have maintained all along : that the source of trouble on Greek ships is always to be found here, at home. Whenever there is a state of anarchy and demagoguery in government in Greece, it spreads to our ships, sometimes deliberately as during the term of office of Mr. Biris as Minister of Mercantile Marine. As soon as order is restored at home, discipline is automatically restored on board our ships, however far away they may be.

Relations between shipowners and crews return to normal and it is on this spirit of cooperation that our shipping so much depends.

Passenger shipping

Business has been picking up for passenger and cruise ships. June bookings have risen while cancellations are dwindling.

However, the traffic on liners serving the Eastern Mediterranean, (Israel, Lebanon and Egypt) is bound to shrink if the current tension in the Middle East is maintained. The Jewish element in the United States and in Western Europe will almost certainly cancel

its plans for a holiday in Israel.

At the same time, the Greek liner is having to put up with increasing competition from the Russians. The appearance of Russian liners and cruise ships in the Eastern Mediterranean is not intended as a profitable operation. Fares are lower, but, for the time being at least, western travellers are displaying a reluctance to travel on Soviet ships. The traffic on them is therefore small and the losses sustained are certain. But Moscow does not care about that.

Greek passenger ships have to put up with competition from other quarters as well. They are the only ships operating, both in the Mediterranean and farther afield, with no government support or subsidy. All the others are either subsidised or state-owned. The only saving factor for the Greek ship was its low operating costs. These are now tending to disappear — to the extent even that Greek ships are becoming more expensive to run than others. Yet, their very survival, as we have so often stressed in the past, depends upon low costs. All of us should bear this in mind.

For the time being, losses are being averted by the heavy summer traffic which, however, lasts only four months. When this summer is over, the problems will loom larger. Shipowners and crews must get together now and seek a solution to them before we find ourselves swamped by Israeli, Yugoslav, Egyptian, Turkish, Italian and Russian ships, all subsidised or state-owned.

A danger averted

The Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Union, Mr. Hadjiteodorou, scored a noteworthy victory over the leftist Finnish and Swedish union bosses during the I.T.F. International meeting at Goteborg. And this victory had immediate repercussions on the slanderous attacks launched by international communism against Greece.

The Finnish longshoremen were the first to boycott Greek ships and this boycott was to be extended to Swedish ports as well. The answer came swiftly. If the boycott was applied, similar measures would be taken against Finnish and Swedish ships in Greek ports — with the prospect of considerable losses for Swedish cargo liners.

The matter was then referred to an extraordinary session of the I.T.F. in which Mr. Hadjiteodorou took part. During the course of this session, he was given the opportunity of expressing the views of the Greek unions.

It was a hard fight to convince the other union men of the true situation in Greece. The reaction of the leftist elements within the I.T.F. gave rise to the danger that the I.T.F. might commit the faux pas of interfering in Greece's internal affairs with disastrous effects on an international scale and at the expense of Greek shipping. The enemies who lie in wait for just such an opportunity are many and powerful.

Mr. Hadjiteodorou, with the assistance of P.N.O.'s technical adviser, Mr. Kazakos, was able to avert this danger and spike a

resolution by the I.T.F. approving the Finnish boycott.

"Greece", he stressed, "has suffered much, perhaps more than any other country, from communism. Many thousands of victims paid with their lives while the material damage runs into millions. The Army was able to prevent communism from launching another attack. No union man was affected and there was no violence. The Greek people and honest unionism have placed themselves unreservedly by the side of the national government.

"Furthermore, foreign unions have no right, at the instigation of international communism, to interfere with the internal affairs of another country which is clearly democratic. The I.T.F., in particular, which is positively guided by anti-communist principles and aims, has no right to judge events outside its province."

Mr. Hadjiteodorou concluded by saying : "I represent here thousands of Greek seamen who see no reason why the I.T.F. should interfere in matters that do not concern it and its mission. The new collective agreement recently concluded reflects correctly the situation prevailing in Greece with respect to recognition of seamen's rights."

And the I.T.F. finally resolved, after three hours of stormy debate, not to declare a boycott against Greek ships.

P.N.O.'s victory was complete. For the first time, a Greek seamen's federation stood before a top international federation with high ideals and without the inferiority complex of the past. It was convinced of the justice of its cause and this gave it the power to resist the shameful communist assault.

The Secretary-General of P.N.O. is worthy of the highest praise.

Under study

According to the Minister of Coordination, Mr. Makarezos, the matter of the Greek Government providing additional guarantees to shipyards undertaking to build ships intended to replace warbuilt tonnage is under study.

We understand German shipyards are interested in discussing the construction of Liberty replacements on the basis of specific proposals that would be of great benefit to Greek-German trade. Barter arrangements are being proposed and even German loans backed by Greek government guarantees.

There is no doubt that the provision of such collateral would greatly facilitate the smaller shipowners in replacing their obsolete tonnage while countries accepting barter deals by which Greek products would be absorbed, would be sure to secure this work for their shipyards, provided, of course, the price was right.

It is to be noted that all shipbuilding countries, Yugoslavia included, have submitted specifications for Liberty replacements. They have been studied by the shipowners concerned with the object of selecting the most suitable type of ship.

To all this we must add that the offer

made by Hellenic Shipyards must not be neglected. The Skaramanga Yard is ready in every respect to undertake the construction of 14,500-ton Liberty replacements. The cost, also, will be lower. The only snag is the matter of financing and we must confess we cannot think of a more profitable investment for the national economy.

We are certain that the proper solutions will be forthcoming from the new government which does not waste time in idle talk but will take firm decisions on the whole matter of Liberty replacements.

Infrastructure work

A maritime bank is to be set up by a group of shipowners, according to information that has come to hand, at the initiative of a well-known shipowner. No other details are known. However, certain shipowners have been approached with a view to being included in the Board of Directors of the new bank.

The shipowner who is behind this project has long suggested the establishment of such a bank, able to finance Greek shipping. He may be on the point of implementing this plan.

The assistance of shipping capital in the development of Greek shipping, particularly with respect to renewing obsolete tonnage, would be very valuable. It would also attract local Greek capital. The establishment of a maritime bank, naturally with sufficient capital, would be the first infrastructure work for shipping and as such, is to be hailed as a praiseworthy venture.

The Pylos Shipyard

Six months have passed since the Navarino Shipyards Company was set up. At the time, last November, Mr. John Latsis was quoted as saying on behalf of the company:

"The Navarino Shipyards, to be built in the Pylos area, are a joint venture by Ishikawajima Heavy Industries and the Latsis Group. By 1968, they will be able to build cargo ships and other types of vessel up to 10,000 tons. Consequently, they will be able to contribute towards the renewal of Greece's Mediterranean and deepsea shipping. In 1969, the new shipyards will be able to undertake extensive repairs on large vessels and at the same time, they will probably be in a position to build larger ships."

Since then, nothing more has been heard. Only from Japan do we hear that the Japanese shipbuilders—Ishikawajima Harima—are reluctant to participate in the Pylos project without the cooperation of shipowner clients of IHI such as Messrs. Goulandris, Lemos, Onassis, J. M. Carros and others.

Meanwhile, it is known that a government-guaranteed loan of four million dollars has been applied for to the National Bank of Greece for the infrastructure work in the area.

Has this loan been granted? Has the company made any progress? Has the infrastructure work begun? Will the shipyard start operating in 1968? Or has the project failed and had the local spokesmen jumped the gun when they made their original announcement?

These questions are being asked by shipowners of sound financial substance who are interested in a repair base in the Western Peloponnese. They want to know, first and foremost, what is happening with the Pylos project, because, if it goes ahead with Japanese cooperation, there will be no need for a second repair base in the same area.

Positive initiative

The merchant navy of the Republic of Cyprus is developing in a very positive manner—not only in terms of tonnage but in terms of orientation as well. The object is to acquire cargo liners to serve the island's export trade. Thus, Green (Middle East) Produce and Shipping Co. Ltd. of Famagusta has bought two very suitable ships of recent construction and high speed with reefer space to carry fruit and vegetables to the U.K. They are the Danish motorships "Bygholm" renamed "Cyprian Trader" and the "Boreby" renamed "Cyprian Producer". They are 1,797 and 1,875 grt. respectively, the first built in 1950 and the second in 1953. They have 40,000 sq. ft. of reefer space and ample loading and unloading gear.

The maiden voyage of the first vessel took place during the latter part of this month from London with scheduled calls at Tripoli, Piraeus, Beirut, to Famagusta and Limassol.

The purchase of more ships of this type is being negotiated in order to increase the frequency of sailings.

Combinations

The well-known Norwegian brokerage firm, R. S. Platou A/S, in its monthly review of the market in second-hand Norwegian ships states that this market was a lively one during the month of April. Eleven large cargo ships were sold and the sellers are always interested in taking the ships back on timecharter and it is surprising to note that these timecharterers are concluded on terms that are highly profitable to the sellers but would be disastrous for a Norwegian shipowner. Furthermore, the review goes on to note, Greek buyers obtain terms up to fifty percent of the value of the ships against a first mortgage.

This explains why a great number of Scandinavian ships have been bought by Greeks in recent years.

This combination certainly serves the interests of the sellers. The Scandinavians get rid of ships that are uneconomical for them to run, but maintain them on their lines by timechartering them at low rates until their newbuildings, larger, speedier and more suitable to their requirements, are ready.

As for the buyers, the final outcome of these combinations remains to be seen!

Platou's last bulletin also states that oil companies with medium-sized tankers on charter are refusing to accept the transfer of ownership of these ships and their registry under the Liberian or Panamanian flag. The bulletin goes on to say the companies will not accept Greek registry either, with the exception of Shell.

The acute competition between Greek and Norwegian ships is reflected in this baseless news item. In recent months, very many Greek-owned tankers have been timechartered to Esso, Mobil, B.P. and Shell even before they were ordered.

Recognition

We have written, from time to time, on the subject of post-graduate training courses for masters and radio officers in the latest electronic navigational aids. There has been a great deal of criticism concerning these courses and it has even been said they do not serve any useful purpose.

In rebuttal of this criticism comes the expert opinion of IMCO representatives who, having inspected training centres in various countries, have expressed their admiration for the high quality of the training in Greece. More particularly, they were lavish in their

“NAFTIKA CHRONIKA”

Is represented abroad

(U.K. - Continent - U.S.A.) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street

Mayfair LONDON W. 1

praise of the Piraeus Public Training School for Electronic Gear, both with respect to the profusion of instruments and to the organisational set-up of the school.

Indeed, the equipment has been planned with a view to training ships' officers from other countries as well. The school now has technical instructors who have come from abroad and it will soon become a post-graduate training centre of international scope and worthy of the size and prestige of our merchant fleet.

Strike insurance

Immediately after the disastrous series of strikes by British seamen, discussions were started to examine the possibility of covering damage accruing from such strikes through the Clubs.

Messrs. Thos. R. Miller & Son, who manage the United Kingdom P & I Association, have come to specific conclusions with regard to these efforts and have communicated them to Club members.

The circular, which we publish below, is indicative of the very satisfactory results achieved so far:

Dear Sirs,

STRIKE INSURANCE

In continuation of our circular 1/66 of December last, we are pleased to advise that the necessary trading licence has been granted for the new mutual Club which has been registered in the name of:

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY LIMITED

We enclose copy of the Rules which will be proposed for adoption by the Directors and it will be seen that in substance they conform to the familiar pattern of those used by the Protection and Indemnity Association. The object of the Strike Club is to cover members (who may be shipowners or charterers) against losses by delay to ships arising from strikes of either seagoing or shore personnel and, in certain circumstances, the expenses arising from the operation of Substitute Risks as defined in the Rules.

The Rules dealing with cover and the terms upon which it is given are as follows:
Rule 29 — Risks Covered

This Rule specifies the Risks covered and members will be free:

(a) to elect for cover against all or any of those specified.

(b) to vary or dispense with the excess of four days' delay set out in Proviso (A) to the Rule.

(c) to vary the period of thirty-eight days' cover, see Proviso (B), and

(d) to be covered for 100% or other agreed percentage of the running costs as defined in Rule 30.

These factors will, of course, affect the premium to be paid.

Rule 30 — Running Cost Insured

This Rule defines the various items to be allowed as daily running costs and so recoverable from the Association in the event of delay to the entered ship. There is no maximum limit of the running costs which may be insured under this Rule.

Rule 31 — Substitute Risks covered

This Rule lists the circumstances in which a member would be entitled to recover expenditure incurred in avoiding delay to a ship as for example, extra steaming involved in a diversion to avoid a strike bound port.

Premiums

Premiums will be payable on a Call basis and it is proposed to recommend to the Directors that the Advance Call to cover seamen's risks specified in Rule 29 (1) and the shore personnel risks specified in Rule 29 (ii) should be one day's running costs in respect of each.

Returns

Returns will be allowed at the maximum rate of 95% on the happening of any of the events referred to in Rules 15 and 16.

Policy Year

The Club year will run for twelve months from noon on any 1st April. However during the first few years of business and until the Club is fully established founder members should be invited to enter their ships for a minimum period of three years.

Support for the new Club

Preliminary discussions with some shipowners indicate that sufficient support may be available to enable business to be commenced, but prospective members are requested to complete the attached entry form noting in the first column D.T.B.A. (date to be advised). This entry form will be regarded as provisional until sufficient support is as-

sured whereupon the prospective members concerned will be invited to affirm their intention to enter the Association on the date assigned for the commencement of business.

The solicitors to the Association are Messrs. Richards, Butler & Co., additional to which the following provisional appointments have been made:

Secretary : MR. R. J. JARRETT.

Accountants : MESSRS. MONKHOUSE STONEHAM & CO.

Bankers : WESTMINSTER BANK LTD., 27 ST. MARY AXE, E.C.3.

During the week commencing 22nd May, 1967, informal meetings will be held each morning between Monday to Friday inclusive from 1030 to 1230 in the Board Room at the above address when shipowners or others interested in the project are invited to attend and when any questions will be gladly answered.

Yours faithfully,
THOS. R. MILLER & SON
Managers.

Delivery of the first drydock

Last Wednesday, the first of two floating docks was installed at the Perama Yards. This dock has a lifting capacity of 4,000 tons and will be ready to function by mid-July. Ships up to 12,000 tons will be serviced in it.

Even though the Public Power Corporation has already supplied the yard with the necessary electric power, the dock will be unable to function until the travelling crane is installed. The fresh water supply and telephone lines also remain to be installed.

Greeks abroad

The phenomenon of the Greek who makes good abroad is a fairly common one. There are hundreds of examples of poor immigrant Greeks who by dint of hard work and bold

initiative have amassed wealth and property and become pillars of society in their adopted land.

The case of Alexander A. Adamopoulos, however, calls for special attention.

Mr. Adamopoulos was born in 1910 in the tiny village of Polydroson, near Delphi and attended high school at Amphilea, near by. In 1928 he emigrated to Australia where he worked his way through university. From there he went to Manila in the Philippines where he embarked on his extraordinary career.

He founded the Adamson University, named after him and then participated in a great variety of industrial and commercial enterprises, eventually becoming one of the leading cultural and financial personalities in the Philippines.

Known today as Alexander Adamson, he is today Chairman of the Board and President of Philippine Industries Inc. and his Who's Who listing reads as follows :

"Bachelor of Science in Commerce and Business Administration; Vice-President, Treasurer and Co-founder of Adamson University, founded in 1932. President of the Adamson Import - Export, wholesale and retail firm he established in 1946; President & Gen. Mgr. of the Philippine Papermill established in 1950; Vice-President of the Bataan paper and pulp works established in 1957; a leading member of many social, cultural and commercial organisations in the Philippines."

Recently, Mr. Adamson has extended his activities in the field of coffee production and coffee trading. He has also set up a shipping company with self-owned ships, a shipping agency and a ship supply firm.

This last development is of particular interest to Greek shipping. So far, Mr. Adamson has lost no opportunity in offering his services to fellow-Greeks whenever these have been sought. His close ties with public officials, banks and local personalities constitute a tremendous advantage for Greeks visiting the Philippines and more particularly for Greek ships calling at Manila to load sugar and copra.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

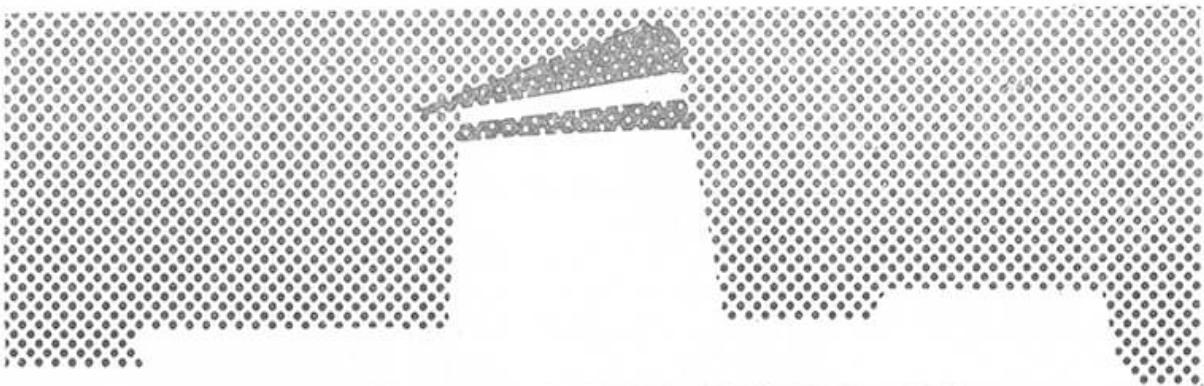
(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΤ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

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



ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ

Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ

Δ/Π ΑΠΠΙΑ

ADRIATICA

ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΜΕΣΩ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ ΚΑΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Ανταπόκρισις έξ 'Αδηνών μὲ εἰδικὰ Πούλμαν τῆς ΕΛΜΕΣ

ΕΛΜΕΣ

ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΞΙΔ. ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΤΗΛ: 474.341

ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΤΗΛ: 236.333