

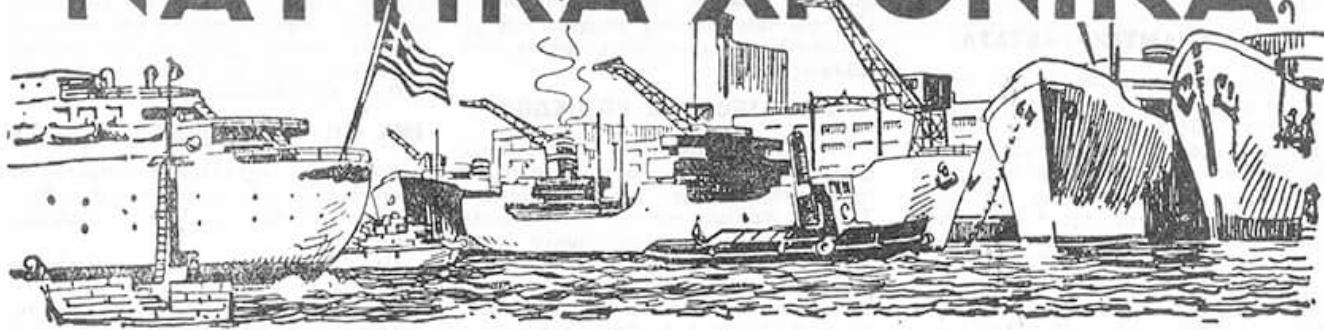
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1967

Αρ. Φύλλου 773/532

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΖ' (Περιοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 773) 532

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1967

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΘΑ ΤΟΝ ΚΑΛΟΔΕΧΘΩΜΕΝ

Πρέπει νά έπισκεφθή την 'Ελλάδα ο Γενικός Γραμματεὺς της Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν Π. Ιμχωφ. 'Η ὄργανωσίς του ἔλληχει καὶ διαχειρίζεται τὸ συνδικαλιστικὸν κίνημα τῶν ἔργατῶν μεταφορῶν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου.

Εἰς τὸ Γκόττεμπουργκ ὅπου συνεζητήθη, ὡς γνωρίσθη, ἡ προσφυγὴ τῶν Σκανδιναϊκῶν 'Οργανώσεων διὰ τὸ μπούκοτάζ κατὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, βαρύνουσα ὑπῆρξεν ἡ ἀποφασίς τῆς Δ.Ο.Μ. 'Απεφεύγθη ἡ ἀπειλὴ ἐκείνη, χάρις εἰς τὴν ἔγκαιρον, ὅσον καὶ ἀποφασιστικὴν παρέμβασιν τοῦ κ. Χατζηθεοδώρου, ἀλλὰ καὶ τὴν πλήρη συμπαράστασιν τοῦ κ. Ιμχωφ.

Συφρόνως διεκρίσθη τὴν ἔγερθεισαν ὑπόθεσιν. 'Απέφυγε νά ἀναμίξῃ τὴν Δ.Ο.Μ. εἰς ζητήματα, ὑποκινούμενα ἀπὸ ἐλαστήρια πολιτικὰ — οὐχὶ συνδικαλιστικὰ — ἀπὸ τὴν παρασκινιακὴν δρᾶστιν τοῦ διεθνούς κομμουνιστικοῦ.

Θά διεπίστωνεν ἀνὴρχετοῦ ἔδω ὁ ξένος συνδικαλιστής πόσον ἀνυπόστατα, συκοφαντικὰ ὑπῆρχαν τὰ διαθοδέντα περὶ παρεμβάσεων εἰς τὰ ἔργατικὰ συνδικάτα καὶ καταπίσεων εἰς βάρος τῶν προϊσταμένων αὐτῶν. Θά ἡκουειν ἐλεύθερως διατυπουμένας τὰς ἀπόψεις τῶν διοικούντων τὰς ὄργανωσεις Μεταφορῶν, τὰς ἀνηκούσας εἰς τὸ κλίμα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ θὰ συνεσκέπτετο μετ' αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων τοὺς ἔργατους μεταφορῶν ζητήματων.

Θά ἥδυνοτο ἀκόμη ὁ κ. Ιμχωφ νά ἀκούσῃ ἀπὸ τοὺς ὑπευθύνους 'Υπουργοὺς τὰς φιλεργατικὰς πεποιθήσεις τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἵτη δὲ καὶ νά διαπιστώσῃ τὰς συνθήκας τῆς ναυτικῆς ἔργασίας διὰ τῆς ἀμέσου ἐπαφῆς του καὶ μὲ τοὺς ἀποπλιστικούς παράγοντας.

Δὲν ἔχομεν τίποτα νά κρύψωμεν εἰς τοὺς ξένους, οὔτε βεβαίως ἀπὸ τὸν κ. Ιμχωφ. Τούναντίον μάλιστα πολλὰ τὰ ἀξιοχέλευτα ἐπιτεύγματα ἔχομεν νά ἐπιδείξωμεν εἰς αὐτούς.

Ἡ ἔδω παραμονὴ τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ ἡτο, βεβαίως, ὀλιγοήμερος. 'Ομως κατὰ τὸν ὀλίγον χρόνον, ποὺ θὰ διεθετεῖν οὗτος, θὰ ἔβλεπε καὶ θὰ ἡκουει πολλά. 'Η πρὸς ἐνήμερων οὐτοῦ διάθεσις, πρόδυμος ἀπὸ μέρους ήμων ὑφίσταται. Θά καλοδεχθῶμεν τὸν κ. Ιμχωφ.

Η ΝΕΑ ΕΠΙΘΕΣΙΣ

Προσοχή. Κινεῖται καὶ πάλιν συνωμοτεῖ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας ο διεθνής κομμουνιστικός. Σύμφωνοι αὐτοῦ οἱ ἀπάτειδες τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. σύντροφοι (Πιθαρούλης κ.λ.π.) καὶ οἱ δεδηλωμένοι ἔχθροι τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου Σουηδοὶ τῶν ναυτικῶν συνδικάτων. 'Ἐπανέρχονται εἰς τὴν ἐπίθεσιν ἐπιδιώκοντες τὸ μπούκοτάζ, παρὰ τὴν πρὸ μηνῶν ἀντί-

θετον ἀπόφασιν τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν.

Θὰ ἀποτύχῃ, βεβαίως, καὶ εἰς τὴν νέαν αὐτὴν συνωμοσίαν ὁ κομμουνιστός. Οἱ ξένοι συνδικαλισταὶ τῶν ἑλεύθερων συνδικάτων γνωρίζουν καλῶς τὰ κίνητρα. Θὰ ἀντιτάξουν καὶ πάλιν τὴν ἄρνησιν.

'Επιεδελημένη ἡ παρακολούθησις τῶν τεκταινομένων, ἵνα καὶ ἐγκαίρως προβληθῇ ἡ ἀντίδρασις.

Οἱ Σουηδοί, πάντως, πρέπει νά γνωρίζουν ἂλλοιςτα τὰ ἑλληνικά, τὰ καταπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας των. Περισσότερα τὰ συνδικάτα τὰ εἰσπλέοντα εἰς τοὺς ιδιούς μας.

ΤΗΝ ΠΕΡΙΣΚΕΨΙΝ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝ

'Η Π.Ν.Ο. ἔζητησεν ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὴν συγκρότησιν τριμεροῦς ἐπιτροπῆς, μὲ συμμετοχὴν ἐκπροσώπων τοῦ ὑπουργείου, τῶν ἀποπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν προκυπτόντων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ αὐτοματοποιημένου εἰς τὰ πλοῖα προβλημάτων, δύον ἀφορᾶ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος ιδιαίτερως.

'Ἐπίκαιρον τὸ αἴτημα, ἀφοῦ ἀπὸ τίνος ἥρχισαν παραλαμβάνοντες καὶ ἐπανδρώνοντες οἱ ἀποπλισταί μας τὰ αὐτόματοποιημένα η ἀμιστοποιημένα νεότευκτα σκάφη των. Οἱ ἄλλοι — Νορβηγοί, 'Αγγλοί, Γάλλοι κλπ. — ἀντεμετώπισαν ήδη τὰ συναφῆ ζητήματα καὶ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς Ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις κατέληξαν εἰς θετικά, ἐφαρμόσιμα συμπεράσματα.

'Ηλθε τώρα καὶ ἡ σειρά μας. Τὸ αἴτημα τῆς Π.Ν.Ο. — καθυστέρημένον πως — θὰ τύχῃ ἀσφαλῶς τῆς δεύσης προσοχῆς. Εἰς τὸ ξύγραφον τῆς πρὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν ἀναφέρει:

·Οἱ 'Ελληνες ἀποπλισταὶ ὑπεικονεῖσι εἰς τὰς ἐπιταγὰς τῆς τεχνικῆς προδόου καὶ τῆς ἀπελέξεως καὶ ἐν τῇ εὐδόγῳ καὶ ἀξιεπαίνῳ ἐπιτυχίᾳ των ἡ 'Ελληνικὴ 'Επιτροπὴ Ναυτιλίας νά μὴν διετήσῃ εἰς τὸ κεφάλαιον ἀδτό, διὰ νά δυνηθῇ νά διατηρήσῃ τὴν ἀνταγωνιστικὴν θέσην εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, ἥρχισαν εἰτε νά ἐγκαθιστοῦν δργαῖν αὐτοματοποιήσεως διαφέρων ἔργασιν εἰς τὰ διάρχοντα σκάφη των ἡ νά διατηκαθιστοῦν τὰ πλαιάτοις διὰ να νεοναπηγουμένων αὐτοματοποιημένων πλοίων.

·Αἱ ἔντεθεν διμιαὶ κοινωνικαὶ ἐπιπτώσεις διὰ τὸ μέμφοντας διατάξεις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔχουν διττὸν χαρακτήρα:

·'Αφ' ἦνδε μὲν διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν πλαιάτων μικρῶν μονάδων μὲ μεγαλυτέρων τοιαύτως καὶ διὰ τὸ περιορισμὸν των τοιούτων τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολουμένων μελῶν τοῦ πληρώματος, λόγῳ μηχανοποιήσεως καὶ αὐτο-

ματοποιήσεως πολλῶν ἔργων, ἐπέρχεται σύμπτυξις τῶν ἀναγκῶν εἰς ἀνόρρας μὲ ἀποτέλεσματα νά προδιαγράφεται σοδαρὸν πρόδλημα ἀνεργίας διὰ τοὺς ναυτικούς μας.

·'Αφ' ἔτερον δὲ αἱ τεχνολογικαὶ ἐφαρμογαὶ καὶ ὁ αὐτοματισμὸς εἰς τὰ πλοῖα δημιουργοῦν ἀνάγκας μεγαλυτέρων προσόντων διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα καὶ κατὰ συνέπειαν θέτουν προβλήματα ἀναμορφώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐπιπλέοντας τῶν ναυτικῶν μας.

Τὰ σύνθετα αὐτὰ προβλήματα τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἀπασχολούμενου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ μεταπατιδεύσεως τῶν ναυτικῶν, ἔχουν ἀνάγκην συνεγένειας παρακολουθήσεως διὰ νά λαμβάνονται ἐγκαίρως τὰ ἐνδεδειγμένα μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν, προτού προσλάβουν διαστάσεις καὶ καταστοῦν ἀγχώδη καὶ διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ διὰ τὴν Πολιτείαν.

Τὰ προβλήματα αὐτὰ πρόσκειται νά ἀπασχολήσουν τὴν συνεργαζόμενην προσεχῶς εἰς Γενεύην ἡ περίοδον 25 Σεπτεμβρίου μέχρις 6 Οκτωβρίου 1967, 201η Σύνοδον τῆς Μικτῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου 'Εργασίας, εἰς τὴν ήμερησίαν διάταξιν τῆς διοίκειας περιλαμβάνουνται τὰ θέματα:

·α) Προβλήματα ἐργασίας ἀνακύπτοντα ἐκ τῆς τεχνικῆς προδόου καὶ τῶν ἀλλαγῶν τῆς ἐργανώσεως τῆς ἐργασίας ἐν τοῖς πλοίοις.

·β) 'Επαγγελματικὴ κατάρτισις τῶν ναυτικῶν.

Εἰς τὰς ἐκ παραδεσίων ναυτικὰς χώρας τὰ προβλήματα αὐτὰ παρακολουθοῦνται ὑπὸ 'Επιτροπῶν ἀποτελουμένων ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν 'Επαγγελματικοῦ καὶ τῶν ναυτικῶν δργανώσεων, καθὼς καὶ τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν καὶ χαράσσονται ὑπὸ κοινοῦ αἱ πορείαι ἐνεργείας διὰ νά ἀμβλώνονται αἱ διανοιαὶ ἐκ τοῦ τοκετοῦ τῆς τεχνικῆς προδόου.

Δὲν θὰ διαφωνήσωμεν μὲ τὰ προβαλλόμενα εἰς τὸ ἀνωτέρω ξεγραφον τῆς Π.Ν.Ο. 'Ἐχομεν, ωσαύτως, νά συστήσωμεν τὴν προσοχὴν κατὰ τὴν διατύπωσιν τῶν ἀκτέρων προφέων. Νὰ λείψουν αἱ ὑπερβολαὶ ἀπὸ μερουσ καὶ τῶν δύο ἐνδιαφερομένων παραγόντων.

Τὸ αὐτόματοποιημένον πλοῖον είναι πλέον ἓνα γεγονός. Θὰ προσαρμοσθοῦν ὅλοι εἰς τὰς ἔξ αὐτοῦ ἐπιταγάς. Καὶ η κυριωτέρα ἔξ αὐτῶν είναι τὸ συναγωνιστικὸν κόστος. Θὰ ἀπετέλει σφόδρα καίριον ἡ παραγνώρισις τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ τῆς αὐτοματοποιήσεως. Μία εἶναι: η οικονομία διὰ τοῦ ὀλιγωτέρου εἰς ἀριθμόν, ἀρτιώτερον σύμμωσης κατηρτισμένου, πληρώματος. Οἱ ἄλλοι, οἱ ἀνταγωνισταί μας, πρὸ τὴν ἀρχὴν αὐτὴν προστηρούσθησαν. 'Αν ήμεις τὴν ἀγνοήσωμεν καὶ καταστήσωμεν ἀνωφελή καὶ ἀνενεργὸν τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων σηματικῶν εἰς τὰ αὐτόματοποιημένα πλοῖα, θὰ ἰδωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας μειονεκτούσαν εἰς συναγωνιστικὴν ικανότητα, ἀποχωρούσαν ἐντὸς ὀλίγου χρόνου τοῦ στίβου, διότι θὰ είναι δισυγχρόνιστος, ἀντιοικονομική. 'Η περίσκε-

ψις καὶ ἡ ἐντείνεις τῆς αὔριον, ἐν πλήρῃ γνώσει τῶν γύρω μας ἔξελίσεων, ἐπιβάλλεται.

EINAI ANANTIKATASTATA:

'Ἐχρησιμοποιήθησαν ὡς μεταγωγικὰ κατὰ τὸν πόλεμον — ἔσωσαν τὸν συμμαχικὸν ἀγώνα. Εἰς αὐτὰ ἀνέτειθε ὁ μετὰ τὴν ἀνακωχὴν ἀνερδοῖσμὸς τῆς κατηρπωμένης Εὐρώπης. 'Ἀπετέλεσαν τὸν πυρήνα τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως καὶ αὐτῆς τῆς Ρωσίας. 'Ἀπέδωσαν πολλά, ἐδημιουργήσαν τὸν πλούσιον μεταπολεμικὸν ἔφοπτον. 'Ἐξηκολούθησαν καὶ ἔξακολουθοῦν ἀπὸ μιᾶς ὅλης εἰκοσαετίας τὸ πολύτιμον μεταφορικὸν τῶν ἔργων. 'Ἐχρησιμοποιήθησαν ὡς ἐφεδρικὰ σκάφη καὶ ἔσωσαν τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν ἀπὸ δυσκόλους καταστάσεις, λόγῳ ἀνεπαρκείας τοννάς (Κορέα κλπ.). 'Υπῆρχαν αἱ προσφορτέραι σιταποθήκαι εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τώρα εἰς τὸ Τσιταγκόγκ καὶ τὴν Βορδάνη ὡς φορτηγίδες χρησιμοποιοῦνται. 'Ἐβυθίσθησαν ἐμφόρτα μὲ πλασιὸν πολεμικὸν ὑλικόν, ἐπικίνδυνον ἀν̄ ἄλλως ἡχρηστεύετο καὶ τέλος εἰς τὰς Ἀλεούτιους νήσους ἐβούθισθη πρὸ τίνος λίμπερτο μὲ 2.000 τόν. ναρκῶν καὶ τορπιλῶν. Θά ἀνεντιάσσοντο ὑποθρυχίων εἰς βάθος 1.200 μέτρων, διὰ νὰ συναχθοῦν παρατηρήσεις διὰ τὰ ὑποθρύχια «Πολάρις».

Δεῖν ὑπῆρξε, δηλαδή, περίπτωσις ἀνάγκης, ποὺ ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ λίμπερτο νὰ μη ἀπέδωσεν ἔργον καὶ νὰ μη διηκούλωνται καταστάσεις. 'Ορθῶς τὰ ἀπεκόλεσαν «εὐλογμένω». 'Ἐπειδίωσαν κάθε κρίσεως, κάθε κατ' αὐτῶν ἐπιθέσεως. Νὰ τὰ πιστεύσωμεν ἀναντικατάστατα;

KATAFHYGION TΩΝ XENΩΝ

'Ἐπιβεβαιοῦνται αἱ πληροφορίαι μας διὰ τὸ πλοῖο τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐφοπλιστοῦ 'Ισμπράντσεν, τὰ ἐπινθρωμένα μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα, ἥφασιςμένα παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Τὸ ταμείον ἔλαβε γνάσιο ὑπευθύνων πληροφοριῶν. Αἱ συμβάσεις μὲ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖο — ἀνεφέρθησαν τὰ ὄνοματά των εἰς τὰς στήλας αὐτὰς — θύλουν καταγγελθῆ.

Καὶ μία ἄλλη σχετικὴ πληροφορία. Παρακαλοῦνται οἱ ἀρμόδιοι νὰ ἐλέγχουν τὸ ἀκριβές αὐτῆς:

Τὰ τέσσαρα «Desert Queen», «Desert Leader», «Desert Princess», «Desert Chief», ἥσφαλισμένα καὶ αὐτὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., εἶναι ξένης ιδιοκτησίας. 'Ανήκουν εἰς τὸν Ἀμερικανὸν Samuel Lovett τῆς Φλωρίδας.

'Ἐπαναλαμβάνομεν: Χρειάζεται προσοχὴ ἀιδιαίτερα εἰς τὸ θέμα τῶν ξένων, ποὺ προσφέγουν εἰς τὸν "Ἐλληνα ναυτικού" διὰ νὰ κινήσουν τὰ πλοῖα των. Μᾶς συναγωνίζονται μὲ τὰ ἴδια μας ὅπλα. Καθ' ἣν στιγμὴν τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ἀντιμετωπίζουν διὰ τὴν πληρω-

σιν τῶν ὑφισταμένων εἰς τὴν ἐπάνδρωσίν των κενῶν, οἱ ξένοι, χάρις καὶ εἰς τοὺς μεσοάζοντας "Ἐλληνος, κερδίζουν τὰς ὑπηρεσίας τοῦ πολυτιμώτερου στοιχείου διὰ μίαν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τράμπης, τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ.

ΕΠΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΠΙΠΕΔΟΥ

Πολλὰ καὶ ἐνδιαφέροντα τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως, τὰ συζητήθηντα εἰς τὴν ἐφετεινὴν διάσκεψιν τῆς «Ιντερνάσιοναλ Σιππιγκ Φεντερέσιον» (I.S.F.). 'Εφοπλιστικὴ ὄργανωσις εἴναι καὶ θέματα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου (ἐπάνδρωσις κλπ.), συνήθως συζητοῦνται. Τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἔξεπροσώπησαν οἱ κ.κ. Κ. Λύρας, I. A. Χατζηπατέρας.

'Απὸ τὴν σύντομον ἐπὶ τῆς Διασκέψεως ἔκθεσιν τὸν μισθολογίου τῶν Ναυτικῶν φαίνεται ὅτι ιδιαιτέρως εἴλκυσαν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν συμμετεχόντων εἰς αὐτήν.

'Ανεκοινώθησαν αἱ μεταβολαὶ τοῦ ἐλληνικοῦ μισθολογίου καὶ ἐνετοίσαν ἐντύπωσιν οἱ πρὸς τὰ πληρώματα παραχωρήσεις. Διεπιστώθη καὶ ἀνεγνωρίσθη ὅτι ὁ "Ἐλλην Ναυτικός" ικανοποείται ἐπαρκῶς διὰ τὰς ὑπῆρησίας του. Καὶ τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσιν του ὁ κ. I. Χατζηπατέρας:

«Ἀφόδεις καὶ υπερηφάνως ἡμποροῦμεν νὰ ἐπιδεικνύωμεν εἰς τὸν ξένους τὸ ἐλληνικὸν μισθολόγιον».

Τὸ ζήτημα τοῦ αὐτοματισμοῦ ἀπτησχόλησε διὰ μακρῶν τὴν διάσκεψιν. 'Ανεκοινώθη ὅτι ὁ I.M.C.O., παρακολουθεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς αὐτοματοποίησεως τῶν πλοίων, μὲ σκοπὸν τὴν ἐπέμβασιν τοῦ ὄργανον εἰς τὸ θέμα τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν αὐτοματοποιημένων σκαφῶν ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀσφάλειαν αὐτῶν καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων.

Οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται, ἀκολουθοῦντες τοὺς Σκανδιναϊστές συναδέλφους των, ἥρχισται πειραματιζόμενοι ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις εἰς τὰ τῆς συνθέσεως τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων. Καταπλήγουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διαταύτης πληρωμάτων κατωτέρων μηχανοστασίου καὶ καταστρόματος, ίκανῶν καὶ εἰδικευμένων νὰ ἀναλαμβάνουν ὅλας τὰς ύπηρεσίας τοῦ πλοίου.

Οἱ Σκανδιναϊοὶ ἐπέτυχον ἡδη μείωσιν ὅταν διδρόνων ἐπὶ προγενέστερας συνθέσεως 35. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς τὰ «ένανδασσόμενα μέλη τοῦ πληρώματος ἀμέβονται πέραν τοῦ κανονικοῦ, ὡς εἶναι ἐπόμενον. Πάντως ὅλαι αἱ χώραι εὐρίσκονται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τοῦ πειραματισμοῦ. Σημειώτεον ὅτι τὰ «ένανδασσόμενον» πλήρωμα, προϋπότεται ὄνδρας μὲ σχετικὴν εἰδοκήν κατάρτιον ἐν ἥηρῃ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπὶ τῶν πλοίων.

Τὰ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέροντα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας θέματα ήσαν τὰ ἀνωτέρω. Θὰ ἔ-

χρειάζετο ἵσως νὰ προστεθῇ ἡ ἐπιδειχθεῖσα ἀπὸ ὅλους τοὺς συνέδρους συμπαράστασις εἰς τὴν ἐπίθεσιν τῶν σουηδικῶν συνδικάτων κατὰ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τὴν ἀποτυχούσαν ὡς γνωστόν, χάρις εἰς τὴν ἔγκαιρον παρέμβασιν τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Χατζηπατέρου.

INA MH ΘΡΗΝΗΣΩΜΕΝ ΘΥΜΑΤΑ

Κυπριακά — ὅχι Ἑλληνικά εύτυχως — τὰ ἐπισκεπτόμενα τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Βιετνάμ φορτηγά σκάφη, μὲ ιδικά μας ὅμως πληρώματα.

Πλοιά πολλά φέροντα τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, νηολογημένα εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ — ἐν καὶ μόνον τῆς Μάλτας — ἐπεσκέφθησαν ἐμφόρτα τοὺς δορειοβιετναμικοὺς λιμένας κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. (Σύνολον σκαφῶν 39 ὑπὸ σημαίας μὴ κομμουνιστικῶν χωρῶν).

Ειδικώτερον διὰ τὰ κυπριακά σκάφη, τὸ ἐνδιαφέρον μας δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἐπιβαίνουν αὐτῶν "Ἐλληνες ναυτικοί. Διακινησύνους τὴν ζωὴν τῶν, διότι οἱ λιμένες τοῦ Β. Βιετνάμ εἶναι ἀμφοτεροί ἐμπόλεμος ζωῆς, ὑφισταμένη τὴν καθημερινὴν ἐπίθεσιν τῶν ἀμερικανικῶν ἀεροπλάνων καὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων.

'Απὸ τοὺς πλευρᾶς αὐτῆς, μία ἐντεῦθεν ἀπαγόρευσις τῶν πρὸς τὰ ἔκει ταξίδιαν διὰ τοὺς "Ἐλληνες ναυτικούς" θὰ ἥτο ἐπιβεβλημένη. Θὰ τοὺς προσήσπειν ἀπὸ μὴ ἀποκλειόμενον θανάτιμον κίνδυνον. (Σχετικὴ συζήτησις εἰς τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς 'Αμερικανικῆς Βουλῆς).

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΝ:

Είναι πολλοὶ οἱ ἀνεργοί ὑποπλοίαρχοι. 'Η ἀνάγκη τοὺς ὑποχρεώνει νὰ ναυτολογοῦνται ὡς ἀνθυποπλοίαρχοι. Τὸ κάθε ναυτικὸν γραφείον ἔχει καταλόγον μακρὸν ὑποπλοιάρχων προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν.

'Απὸ χρόνον ίκανον διεπιστώσαμεν τὸν πληθωρισμόν. Συνεποτήσαμεν τὴν μελέτην τοῦ θέματος. Είναι γεγονός ὅτι θέσεις ὄργανικοι υποπλοιάρχων κατέχονται ἀπὸ ἀνθυποπλοιάρχους, ὁλ' εἶναι ἐπίσης ἀναμφισβήτητον ὅτι καὶ αὐτῶν αἱ τάξεις πικνούνται μὲ κίνδυνον νὰ ἰδωμεν τὴν ὑπερπροσφόρων.

'Ἐπισταμένη ἔρευνα τοῦ ζητήματος δικαιολογεῖται. Στατιστικὴ ἐκτίμησις τῶν ἐν ὑπερεσίᾳ καὶ τῶν διαθεσίμων ναυτιλίων ἀξιοπλοιστικήν ἐπιβάλλεται. Κατέχομεν τὴν ἀσφαλιστικὴν δικλειδίαν ἐν ἑκατόντα ποσού των προστατωθέντων διαπιστωτικά τὰ περιπτώσεις.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΙΣΘΟΔΟΤΙΚΑ

Γύρω ἀπὸ τὴν ἐρμηνείαν τῶν περὶ τὴν μισθοδοσίαν διατάξεων τῆς νέας σύλλογης ιδιοκτησίας διὰ τὰ ποντοπόρα πλοία ἐγγίρονται ἀμφιβολίαι τινες, χρήζουσαν ἐπεξηγήσεων. 'Αρμόδιον πρὸς τούτο τὸ 'Υπουργείον (Διεύθυνσις Ναυτικῆς 'Εργασίας).

Τηλεγραφήματα σχετικὰ ἥρχισται καταφέρονται εἰς τὰ Ναυτικὰ γραφεία. Τῶν ἀπορίων ἐπιχείρηταις ἡ διευκρίνησις. Λ.χ. δικαιούσται ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ Α' μηχανικός ἀπιδόματος ἀδείας; Θὰ λαμβάνουν καὶ αὐτοὶ τὸ 11% τῶν Κυριακῶν; 'Η ἀπάντησις καὶ εἰς τὰ δύο ἐρωτήματα εἶναι καταφατική. 'Η ιδιαίτερα σύμβασις διὰ τοὺς α' πλοιάρχους προβλέπει τὰς περιπτώσεις αὐτῶν. 'Εκκινοφόροιστεν ἡδη εἰς τεύχη, φαίνεται ὅμως ὅτι, καθυστερήσασα εἰς τὴν ὑπογραφήν της, δὲν ἔφεσεν ἀκόμη μέχρις ὅλων τῶν πλοίων. Διαλύει τὰς ἀνωτέρω ἀπορίας. Καὶ ἐφόδον διπλαίσιον δικαιουσται τῶν ἀποδιδότων, δὲν στερεῖται αὐτῶν ὁ α' μηχανικός.

'Υφιστανται ὅμως καὶ ἄλλαι ἀμφιβολίαι, κατὰ σχετικὰ τηλεγραφήματα εἰνίων πλοιόρχων. Διερωτώνται οὗτοι ὅτι οἱ ἀσυρματισταὶ καὶ οἱ μάγειροι δικαιούνται τοῦ ἀπιδόματος Κυριακῆς 11%, ἐφόσον συμφωνία ιδιαιτέρα καθορίζει τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν των, περιλαμβανομένων ὑπερωριῶν κ.λ.π. Διὰ τὴν περιπτώσιν αὐτῆς, ἀρνητική εἶναι ἡ ἀπάντησις, ἐφόσον εἰς τὴν ἀστομικήν μὲ ἓνα ἔκα-

For personal service and competitive prices

FEDERATED S.A. MEAT INDUSTRIES LIMITED

DURBAN

Telephone 355521
After Hours 858547

General Ship Chandlers — Cold Storage Proprietors
Deck and Engine Room Suppliers

Represented by: ELEFTHERIOS PHOCAS

P. O. Box 336

Η ΕΞΥΓΙΑΝΣΙΣ

Αποτοξινώθαι: ό ναυτεργατικός συνδικαλισμός. Απεχώρησαν τα πιόνια του Αμπατιέλου και τής συντροφίας του. Νέαι διοικήσεις αναλαμβάνουν τήν διαχείρισην τῶν ἐπαγγελματικῶν ζητημάτων τῶν ναυτικῶν. Εἰς τὴν "Ενώσεις Μηχανικῶν" ή έξυγιανσις ἐπῆλθεν ηδη. Έπακκολουθεῖ εἰς τὰς Ενώσεις Ναυτῶν, Θαλαμηγόδων και λοιπῶν ὀργανώσεων.

Διὰ τοὺς ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ὑπηρετοῦντας, ὁ μισθός αὐξάνεται κατὰ 10%. Ἔγεννήθη ἡ ἀπορία, ὅτι ὁ ναυτικὸς δικαιούσται νὰ εἰσπράξῃ τὸ 11% τῶν Κυριακῶν εἰναι αὐτὸ τοῦτο τὸ 48ωρον. Πρὸς δόλους καταβάλλεται.

Διὰ τοὺς ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ὑπηρετοῦντας, ὁ μισθός αὐξάνεται κατὰ 10%. Ἔγεννήθη ἡ ἀπορία, ὅτι ὁ ναυτικὸς δικαιούσται νὰ εἰσπράξῃ τὸ 11% τῶν Κυριακῶν, ἐπὶ τοῦ ηὔημένου κατὰ 10% μισθοῦ του. Τὸ Ν.Α.Τ. ἐνσωματώνει τὸ ἐπίθιμα διὰ τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τὸν μισθὸν. "Ἐπ'" αὐτοῦ εἰσπράττει τὰς εἰσφοράς. Χρήζει και ἡ περίπτωσις αὐτῆς ἔρμηνείας, ίνα ἀποφεύγωνται αἱ προστριβοῖς.

Παραδείγματα ἀναφέρομεν. Μία ἔρευνα ἐπὶ τῶν υψησταμένων ἀμφιβολιῶν θὰ προκαλέσῃ τὴν ἔρμηνεική ἐγκύκλιον, τὴν διαλύουσαν αὐτάς.

ΠΑΝΤΟΥ Η ΑΥΤΑΡΚΕΙΑ

"Απὸ τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν Ἐπιτροπῆς τοῦ πέμπτου σχεδίου (1966-1970) ἀναπτύξεως πῆγας γαλλικῆς οἰκονομίας, παραλαμβάνομεν τὰ κατωτέρω δόλιγα, ἐπαρκῶς ὑποδηλοῦντα τὰς τάσεις και τῆς Γαλλίας περὶ αὐτορεκτίας εἰς μεταφορικὰ ἀπὸ θαλάσσης μέσα:

"Αναφερομένη ἡ ἔκθεσις εἰς τὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν ἔθνικήν μεταφορικήν κίνησιν τῆς γαλλικῆς σημαίας, καθορίζει διὰ τὸ 1970 ποσοστὸν συμμετοχῆς 90% διὰ τὸ γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον εἰς τὰς τάσεις και τῆς Γαλλίας περὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαιοειδῶν. Διὰ τὰς εἰς χώμα φορτία, δεδομένης τῆς συνεχιζομένης ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν γαλλικῶν μεταλλοφόρων και μπάλκ κάρριερς, τὸ ἐν λόγῳ ποσοστὸν ὑπολογίζεται εἰς τὰ 100% τῶν εἰσαγωγῶν φορτίων!

"Αμείωτος, πράγματι, ἡ προστάθεια περὶ διενεργείες τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν τῆς κάθε χώρας μικρᾶς ἢ μεγάλης, προηγένεις ἡ και ὑπονομπάτοκου εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀπὸ τὰ ιδιά τῆς πλοία. Διερωτώμεθα μέχρι ποίου σημείου θέλει ἔξιχθη αὐτῆς.

"Η Ρωσία, ἡ Ἰσπανία, ἡ Γαλλία — δὲν ὀντοφέρομεν τὴν Ἰνδίαν και τὰ πολλὰ μικρά κράτη — ἀνεγότως ἐπιδιώκουν τὴν πλήρη κάλυψιν τῶν μεταφορικῶν τῶν ἀναγκῶν διὰ τοῦ ἔθνικον τῶν τοννάς. Καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῶν ναυπηγικῶν τῶν προγραμμάτων ἀπειδειάλυνταν τὴν ἐπιτυχίαν. Περὶ τὸ 1970, οἱ Ρώσοι και οἱ Ἰσπανοί εἰς τὸν πλοία, ὥστε νὰ προσφέρουν δι' αὐτῶν τὰς μεταφορικὰς ὑπηρεσίας τῶν και πρὸς ἄλλας χώρας. Ο πληθωρισμὸς εἰς τὸν νότον καθιστάται ἀναπόφευκτος και ὡς συνέπεια αὐτοῦ ἡ δύσκολος θέσις τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν κρατῶν, μὲ περιωρισμένη τὴν ἔθνικήν μεταφορικήν κίνησιν ('Ελλάς, Νορβηγία). Ή ἐπίδιωσις τοῦ μεγάλου τῶν στόλου ἀποδούνται προβληματική.

ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

"Ελληνες οἱ ἀγορασταὶ τοῦ ἐδῶ παραδότεον λίμπετο «Κωνσταντῆς». Τιμὴ κατὰ 10 χιλ. λίρ. ἀνωτέρα τῆς κρατούσης, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν "Απὸ Ανατολήν. Σημαία Σομαλίας. Πλήρωμα Αιθιόπων. Ναῦλωσις εἰς τοὺς Ρώσους διὰ μεταφοράς μεταξὺ Ἀρχαγγελού και Κούβας!

Τρίποτον εὐελιξίας ἐπιχειρηματικῆς ἀξιοθάμαστον. Κτήμα τῶν Ἑλλήνων οἱ τοιούτου εἶδους, ἀνώμαλοι πάντως, συνδυασμοὶ σημαίας, πληρώματος, μεταφορᾶς κλπ. Ἐλκυστική διὰ τὴν ἀσύρματον και ἡ σημαία τῆς Σομαλίας; Πλήρωμα Αιθιόπων. Ναῦλωσις εἰς τοὺς Ρώσους διὰ μεταφοράς μεταξὺ Ἀρχαγγελού και Κούβας!

ΤΑ ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ

"Η στατιστικὴ μᾶς ἀποκαλύπτει τὴν συμβολὴν τοῦ θαλασσίου μεταφορικοῦ μέσου εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ὀπωροκηπευτικῶν προϊόντων μας. Πρῶται ἔρχονται αἱ κατὰ θάλασσαν μεταφοραί. Μετ' αὐτάς μὲ σηματικήν διαφορὰν αἱ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου διενεργούμεναι και ἐν συνεχείᾳ οἱ δι' αὐτοκινήτων.

Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ ὑποδεικνύει τὴν ἀκολουθήσαν κατεύθυνσιν διὰ τὴν πλέον ἄνετον, ταχείαν, ἀσφαλή και χαμηλοτέρου κόστους ἔξαγωγὴν τῶν γεωργικῶν μας προϊόντων. Η ἀπὸ θαλάσσης μεταφορά εἰναι ἡ προσφοράτερα. Η συγκέντρωσις τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ὀπωροκηπευτικῶν εἰς ὡρισμένα κύρια λιμενικά κέντρα (Πρέβεζαν, Πάτρας, Ηράκλειον κλπ.) και αἱ εἰς αὐτὴν τακτικαὶ γραμμαὶ διὰ πλοίων καταλλήλων, ψυγείων ἡ ἀπόλως μὲ ἀερισμὸν εἰς τὰ κύτη, ταχυτάτων ὄμως, εἰναι αἱ δασικαὶ προύποθέσεις πληρεστέρας ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργεστῆς αὐτὴν ἀκριβῶς τὸν ὄργανων διάναλαμβάνουν νὰ ἐκκαταστήσουν τῷρας οἱ Ἰταλοί. Καὶ θὰ ἔθουν μίαν ἡμέραν νὰ μᾶς προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν, νὰ ἀνοιδάσουν και τὴν διε-

νέργειαν τῶν ιδικῶν μας μεταφορῶν. Οπωσδήποτε τούτο δὲν μᾶς συμφέρει. Πλοῖα ἀλληλικά ἀπὸ κεντρικοὺς ιδιούς μας λιμένας πρέπει νὰ διενεργούν τὰς μεταφοράς. Οι Ἰταλοί μᾶς ἀνταγωνίζονται και εἰς τὰ ὀπωροκηπευτικὰ προϊόντα, ὅπως και εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Κανένα λόγον δὲν ἔχομεν νὰ παραδόσωμεν εἰς αὐτοὺς τὴν δῆλην ἔξαγωγικήν μας ὀργάνωσιν, χρησιμοποιούμεντες ιταλικὰ πλοῖα και τὸ κέντρον διανομῆς τῆς Τεργεστῆς.

Καὶ μᾶς λέγουν οἱ ἀριθμοί: ἔξικθησαν κατὰ τὸ 1965 ὀπωροκηπευτικὰ προϊόντα θαλασσίων μὲν 134.000 τόν., σιδηροδρομικῶν 89.840 τόν. και ὀδικῶν 30.350. Τὰ ἐστοριδειδή κατεύχον τὴν πρώτην θέσιν μὲ 91.000 τόν. θαλασσίων (65%) και 27.500 τόν., σιδηροδρομικῶν (19%). Τὰ σταφύλια

έπισης με 19.000 τόν. (79%) θαλασσίων και 5.000 τόν. (11.3%) σιδηροδρομικώς. Αι αυταὶ ἀνάλογιαι ἀναφέρονται εἰς τὰς μεταφοράς τῶν μῆλων, τῆς τομάτας, τῶν γεομήλων κλπ.

Ἐπαναλαμβάνομεν: Χρήζει ἐπισταμένης μελέτης τὸ δύον αὐτὸν ζήτημα. Είναι τὸ βασικότερον διὰ τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Διεκτραγωδεῖ ἡ Ἀκτοπλοϊκή "Ενωσις εἰς ὑπόμνημά της πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὴν κρίσιμον θέσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ, ιδιαίτερως τοῦ ἀγχιπλοούντος τοιούτου.

Γνωσταὶ αἱ δυσχέρειαι, ποὺ ἀντιμετωπίζει τοῦτο. 'Η λεπτομερειακὴ ἐπανάληψις τῶν περιπτεύει. 'Αρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν τὸ ὑψηλὸν κόστος τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, τὸ ἀκατάριτον τοῦ δοθητικοῦ προσωπικοῦ, τὰς παντοίας ἐπιβαρύνσιες ἀπὸ τοὺς διαφόρους 'Οργανισμοὺς (Ο.Α.Π. κ.λ.π.), τὰς ἐπιβληθείσας ἐκτεταμένας μετασκευάς καὶ ἐπισκεύας, τὸν δύντατον συναγωνισμὸν εἰς τὰς γραμμὰς ἔξωτερικοῦ καὶ εἰς τὰς κρουαζέρας, ἀπὸ μέρους τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας ἢ ἐπιχορηγουμένων ἔξων πλοίων, εἰς ἐπισφράγισιν δὲ ὅλων τῶν ἀνωτέρω ἔχομεν τὴν ἐφετεινὴν ἀνωμαλίαν ἐκ τοῦ πολέμου τῆς Μ. 'Ανατολῆς, ἐνώ ἀγνωστὸν ἀνεμένετο ἡ κίνησις τῆς θερινῆς σαιζόν.

Καὶ ἔχαιτεται ἡ Ἀκτοπλοϊκὴ "Ενωσις τὴν κρατικὴν παρέμβασιν. 'Υποδεικνύονται ώρισμένα μὲν μέτρα λογικά, ἐφαρμόσιμα καὶ ἄλλα ἀκτὸς τῆς ἀπῆτης πραγματικότητος κείμενα.

Τὸ 'Υπουργεῖον δύναται νὰ ἐπιλέξῃ μεταξὺ τῶν ὑποδεικνυμένων τὰ δυνατὰ γενέσθαι καὶ αὐτῶν νὰ εἰσηγήθῃ τὴν ἐφαρμογήν, χάριν ἐνὸς κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας, πολλὰ εἰσφέροντος καὶ ἐλάχιστα ἀπολαμβάνοντος.

Τὴν δύσκολον κατάστασιν, ὑπὸ τὴν ὁποῖαν διαβούτοι τὸ Ἑλληνικὸν ἐπιβατηγόν, ἔχουν ἥδη ἀπὸ μακροῦ ἐπιστρέψει αἱ στήλαι αὐταὶ. 'Η κρατικὴ συμπαράστασις δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται, ἵνα τοῦτο ἐπιτύχῃ τὴν ἐπιβίωσιν. Περὶ ἐπιβιώσεως πρόκειται.

Τὸ ὑπογραμμίζομεν, ἐν πλήρει γνώσει τῶν πραγμάτων. Καμμία ἐλληνικὴ ἐπιχείρησις ἐπιβατηγοῦ πλοίου δὲν στέκεται. 'Η ἐφετεινὴ ἀνωμαλία ὑπῆρξε τὸ κτύπημα τῆς χάριτος. Καὶ ὡς ἀπόδειξις ἀπῆτη τῆς κρισίμου θέσεως της, ἡ ἀπροθυμία τῆς ἀγορᾶς τῶν δύναμεσι τοιούτων.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Καὶ ἡ δυσχερῆς θέσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου πρόκειται ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν νὰ ἀποδῷ δυσχερεστέρα, μὲ τὴν ἐπικειμένην ἐφαρμογὴν τῆς γνωστῆς ὑπὸ ἀριθ. 26 πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου ἀπὸ 14 Φεβρουαρίου 1967. 'Η πρᾶξις ἔκεινη, εὐθὺς μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «'Ηράκλειον» ἐκδοθεῖσα, καθορίζει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔχει:

I. Μέτρα ἐλέγχου ἐπιβατηγοῦ στόλου καὶ βελτιώσεως αὐτοῦ.

1. "Οπως μέχρις ἐπιτεύξεως πλήρους ἐλέγχου τῆς καταστάσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἔξακολουθήσουν ταῦτα τοὺς πλάστας τῶν, παρακολουθούμενα ὡς μέχρι τοῦδε ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἑμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.), ἔξαιρουμένων ἐκείνων τῶν πλοίων, τὰ ὅποια κατὰ τὴν τεχνικὴν κρίσιν καὶ ἐμπειρίαν τῆς Ε.Ε.Π. παρουσιάζουν ἐμφανεῖς ἐλειψεῖς ἢ ἀδυναμίας ἐπιρεαζόντας τὴν ἀσφάλειαν αὐτῶν.

2. "Εγκίνει τὴν παροχὴν προθεσμίας ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς Ιερούσαλης Ιανουαρίου 1967 διὰ τὴν ὑποδολήν εἰς τὴν Ε.Ε.Π., ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, μελετῶν κατακλύσεως καὶ εὐτασθείας ἔναντι βλάβης καὶ γενικῶς πλήρων τῶν στοιχείων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Β. Δ. 19 Φεβρουαρίου 1936, ὡς καὶ προθεσμίας ἔτερων ἔξι μηνῶν διὰ τὴν δλοκήρωσιν τοῦ ἐλέγχου τῶν μελετῶν σχεδίων καὶ στοιχείων τούτων ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως Ἑμπορικῶν Πλοίων.

3. "Η 'Ἐπιθεωρήσις 'Ἑμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) θὰ συνεχίσῃ, κατὰ τὰ λοιπά, ἐντατικῶς τὸν ἐπὶ τὴν δύση τῆς ὑπὸ ἀριθ. 65783) 2290) 27.8.66 «περὶ προϋποθέσεων ἀναγνω-

ρίσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἐλέγχου ὑπαρχόντων τοιούτων καὶ τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὴν διαταγῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας (YEN) ἀρξάμενον ἀπὸ τοῦ θέρους 1966 ἔλεγχον τῆς καταστάσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐπὶ τῇ δύση τοῦ πλοίου τὰς τασσομένων προθεσμῶν εἰς μίαν τῶν κάτωθι κατηγοριῶν καταρτίζουσα ἡ τιολογημένη δι' ἔκστον πλοίον ἔκθεσιν.

I) πλοίων τὰ ὅποια κρίνονται κατὰ πάντα ἀξιόπλοια καὶ καλύπτουν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἀπαιτήσεις τῶν οἰκείων κανονισμῶν.

II) πλοίων τὰ ὅποια δύνανται νὰ ἔνταχθον εἰς τὴν ἀνωτέρω ὑπὸ στοιχείον (I) κατηγοριαν, κατόπιν ἐκτελέσεως, ἐντὸς συγκεκριμένης προθεσμίας ὁρισθησομένης ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως Ἑμπορικῶν Πλοίων, τῶν ὑποειδησμένων παρ' αὐτῆς.

III) πλοίων τὰ ὅποια κρίνονται ὡς μὴ δυνάμενα ν' ἀνταποκριθοῦν παντελῶς εἰς τὰς καθωρισμένας ἀπαιτήσεις τῆς ἀσφαλείας, ὡς καὶ θὰ ανασταλούν οἱ πλόες ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως Ἑμπορικῶν Πλοίων.

Δὲν γνωρίζομεν, ἂν τὰ διαλαμβανόμενα εἰς τὴν πρᾶξιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου ἔχουν ἥδη ἐκτελεσθῆ καὶ ποίας ἐκτάσεως μεταρρυθμίσεις κατασκευαστικαὶ θὰ ἐπιβληθοῦν διὰ τὸ ἐπόμενον ἔξαμηνον εἰς τὰ ἐπιβατηγά πλοία. Δαπανηροὶ πάντας ἔχειάσθωσι καὶ θὰ χρειασθῶν ἴσως, συμπληρώσεις καὶ ἐπισκευαί. Πολὺ ἀμφιβόλωμεν, ἀν αἱ ἐπιχειρήσεις διὰ πολλὰ σκάφη θὰ ἀνέχουν εἰς αὐτάς.

'Εντὸς τῶν ἡμερῶν θ' ἀρχίσουν κατατίζονται ἀπὸ τὴν 'Ἐπιθεωρήσιν αἱ τιοιδολογίμεναι δι' ἔκστον πλοίον ἐκθέσεις καταληλότητος. Καὶ δι' αὐτῶν θέλει τεθεὶ ἐπὶ τάπτητος τὸ δύον ἀκτοπλοϊκὸν «πρόβλημα». Θὰ διαπιστωθῇ ποία σκάφη θὰ ἔξελθουν — ἀν θὰ κριθοῦν ἀκταλλήλοι — τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας καὶ ἀν θὰ ἔχωμεν ἀνεπάκτειν πλοίων διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας.

Τὸ ίταλικὸν, πάντως, σύστημα τῆς κατάστασις ἐκτελέσεως τῶν δῶν μετασκευῶν καὶ συμπληρώσεων θὰ ὑποδειχθοῦν διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν σκαφῶν εἰς τὰς περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συμβάσεις δέοντας νὰ μελετηθῇ. 'Εφ' ὅσον τοῦτο δὲν θέλει παρακωλύσει τὸ ἔργον τῆς ποιοτικῆς ἔξυγιάσεως τῆς ἀκτοπλοούσης ναυτιλίας, ἐπιβάλλεται νὰ τύχῃ καὶ ἐδῶ ἐφαρμογῆς.

ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΙΣ

Μετέφερε τὸ ὄχηματαγωγὸν «'Ελεάνω» ἀπὸ τὴν 'Αγκώνα εἰς τὰς Πάτρας, κατὰ ἓνα πρὸ 15θημέρου ταξίδιον του, ὑπερεννεακοσίους ἐπιβάτες. Τὸ Λιμεναρχεῖον Πατρῶν θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς λάθει γνῶσιν τοῦ γεγονότος αὐτοῦ, δῆπας θὰ γνωρίζῃ ἐπίσης ὅτι ἡ 'Ἐπιθεωρήσις τῶν Ἑμπορικῶν πλοίων ἔχει καθορίσει τὸ ἐπιτρεπτὸν ἀνώτατον δριον μεταφορᾶς ἐπιβατῶν διὰ τοῦ ἐν λόγῳ ὄχηματαγωγοῦ εἰς ἐξ ακοσίους ὅ γ δοκοντα.

Πρόκειται, συνεπῶς, κατὰ παράδοσιν τοῦ σχετικοῦ πρωτοκόλλου τῆς Ε.Ε.Π., περὶ ὑπερφορτώσεως ἀπηγορευμένης, πολλούς δυναμένων νὰ προκαλέσῃ κινδύνους. 'Ο Νόμος ἀσφαλείας θὰ ἐκινήθῃ, ἵνα μὴ ἐπανοληφθῇ ἡ παράδοσις, συχνή, ὡς πληροφορούμεθα τελευταίως.

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ

Μικρὸν τεῦχος, ἐκδοθὲν ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «'Εγκό» ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἔξαρκοντας τιαν τοῦ Οίκου της 'Εμπ. Π. Γιαννούλατος & Σιάς τῆς Σαγκάνης καὶ τώρα τῶν 'Αθηνῶν, μᾶς ἐπαναφέρει εἰς τὴν πρὸ 35ετίας ναυτιλιαστὴν δραστηριότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ θέστα τῆς "Απω" 'Ανατολῆς, τὰ ἄγνωστα τὴν ἐποχὴν ἐκείνην διὰ τὸν "Ελληνα ναυτιλίου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἡ σχολήθησαν τότε μὲ τὰ μακρυνὰ — ὡς τοιαύτα έθεωρούντο — ταξίδια τῶν φορτηγῶν μας πρὸς τὴν "Απω



Marine Diesel Engines from
40 – 34 000 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

τικήν ύποχρεώσιν στεγάσεως τῶν ύπηρεσιῶν τοῦ N.A.T. εἰς τὸ διηρεκές.

Ίδιαιτέρως εύαίσθητος ἡτοῦ Πολιτεία ἔναντι τῶν θεμάτων τοῦ N.A.T. καὶ τῆς προστασίας τῶν χηρῶν καὶ όφρων τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος.

'Η συμβατική αὐτὴ ύποχρέωσις τοῦ Δημοσίου ἔχει καθιερωθῆναι καὶ νομοθετικῶς διὰ τοῦ ἀρρεύου 17 τοῦ Νόμου 3170) 1955, ὅπερ ὁρίζει τὰ κάπωτα:

«Εἰδικού πόρου τοῦ N.A.T. ἀποτελεῖ καὶ τὸ μίσθιμα τὸ κατοβαλλόμενον ὑπὸ τοῦ Δημοσίου, εἰς ἔκτελεσιν ἀνειλημένης παρὰ τούτου τοῦ συμβατικῆς ύποχρεώσεως, διὰ τὴν στέγασιν τῆς κεντρικῆς τοῦ N.A.T. ύπηρεσίας, ἀνεξαρτήτως ἀν αὐτῇ στεγάζεται» εἰς ιδιόκτητον τοῦ N.A.T. ἡ μισθωμένην παρ' αὐτοῦ οἰκημα.

Σήμερον τὸ Δημόσιον καταδύλλει κατὰ τὰ ἀνωτέρα 30.000 δρ., μηνιαῖς εἰς τὸ N.A.T. Δέν εἶναι δεδιώκως τὸ πεσόν σηματικῶν, ἀλλ' εἶναι τὸ δείγμα μιᾶς ἐποχῆς καθ' ἣν πλήρης ἔξεδηροῦ ἡ κρατική συμβολὴ καὶ μέριμνα διὰ τὸ N.A.T. καὶ τοὺς ἡσφαλισμένους του.

ΔΥΟ ΕΤΗ ΑΝΕΥ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ

Άτυχής, μέχρι τοῦδε, ἡ περὶ τὸ ἐκπαιδευτικὸν μας σκάφος «Εὐγένιος Εὐγενίδης» προσπάθεια. Λίαν περιωρισμένος ὑπῆρξεν ὁ κυκλὸς τῶν περιστινῶν τὰς ιδιώματαν. «Ἀλπίσαμεν εἰς τὴν πληρεστέραν ὀπόδοσιν ἔργου κατὰ τὴν ἐφετεινὴν ἐκπαιδευτικὴν περίοδον. «Ομως μέχρι τοῦδε τὸ σκάφος ὀκινητεῖ. Ἐπισκευάζεται ἀκόμη. Μετὰ ἔδομάδας αἱ σοχαὶ θὰ ἀρχίσουν τὰ μαθήματά των καὶ αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ σκάφους ζήτημα εἶναι ἀν θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ.

Άγονούμεν τοὺς λόγους τῆς τόσης καθυστερήσεως, ὅπως καὶ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν. «Υπερέβη τὰ προϋπολογισθέντα;

ΚΑΚΗ ΣΥΝΗΘΕΙΑ

Κατ' ἐπανάληψιν ἀπὸ τῆς τεχνικῆς μας στήλης ἔχουμεν γράψει πόσον πρέπει νὰ ἀποφεύγεται, ιδίᾳ εἰς τὰ μεγαλύτερους μῆκους πλοῖα, ἡ πρόσκαισις κλίσεως κατὰ τὸ διάμηκες εἰς ἐν σκάφος, τὸ γνωστὸν «μπρυμούτισμα», δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν πρώραν, δι' ἀλλαγῆς Ἑλληκος κ.λ.π., ἡ περιτέτεια δὲ τοῦ φορτηγοῦ τύπου C-2 «Ζαμπέζι» εἶναι ἐν προκειμένῳ χαρακτηριστική.

«Ἐφθασε τὸ ἐν λόγῳ πλοίον εἰς Μελβούρνην τῆς Αὐστραλίας τὴν 16ην Ἰουλίου διὰ νὰ φορτώῃ ἐνσακκισμένα ὄλευρα διὰ Κολόμπο, ὅπερ διεπιστώθη ὅτι εἶχε τοῦτο ὑποστεῖ κάμψιν τῶν ὄκρων πρὸς τὰ κάτω (long) ἵσην πρὸς 11.5 ἵντσας εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου. «Η κάμψις ἡτοῦ μόνιμος, ἐσ-

μειώθη δὲ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον τοῦ 1966, ὅποιον εἶχεν ὑποστεῖ εἰς Ρίον Ιανείρον διαμήκη κλίσιν πρὸς ἀλλαγὴν τῆς θλικούς αὐτοῦ.

Τελικῶς ἐπετράπη ἡ φόρτωσις τοῦ πλοίου καὶ ὁ ἀπόπλους, μέχρις ὅτου ὁ Ἀμερικανικὸς Ηηγογνώμων ἀποφασιθῆ τελικῶς ἐπὶ τοῦ θέματος, τὸ γεγονός ὅμως εἶναι χαρακτηριστικὸν καὶ ἀποτελεῖ ἀπάντησιν εἰς τοὺς ὑποστηρίζοντας ὅτι τὰ μεγάλα δεξαιρενόπλοια θὰ δύνανται νὰ ἐκτελέσουν «έπιπλεύσει» ἐπισκευάς εἰς τὴν πρύμνην ἡ τὴν πρώρων διὰ τῆς μεθόδου τῆς διοικήσου κλίσεως, δοθεῖσας ὅτι ἡ ὑπαρξίς δεξαμενῶν φορτίου καθίσταται διὰ τὰ πλοῖα αὐτά εὔκολον τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἐπιθυμητῆς κλίσεως.

Καὶ οὐδεμία μὲν γεννάται ἀμφιβολίας ὅτι πράγματι εὔκολον εἶναι νὰ δώσωμεν, διὰ κατολλήσου ἐρμητισμοῦ, εἰς τὰ σκάφη αὐτὰ τὴν κλίσιν, ποὺ ἐκάστοτε χρειαζόμεθα, ἡ πιθανότης ὅμως ἂν μὴ ἡ δεδιοτής, κάμψεως ποὺ μεγαλυτέρας τοῦ ποδὸς ἐπικρέμαται ἀπειλητική. Καὶ, ὡς εἶναι γνωστόν, μικρὰ εἶναι ἡ μεταξὺ μιᾶς μονίμου κάμψεως καὶ ἀποκοπῆς ἀπόστασις.

ΠΑΣΤΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ

Τὴν ταχύρρυθμον θεραπείαν τῶν εἰς ἐπισκευάς ἀναγκῶν τῶν πλοίων διὰ τεχνικῶν μέσων προιγμένων, σύν τοι πρωτοτύπων, προγραμματίζει τὸ νέον ἐπισκευαστικὸν κέντρον τῆς Ελληνικῆς Εταιρίας Γενικῶν Ε-

πιχειρήσεων εἰς τὸ Πέραμα. Διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις του ἐδιπανήθησαν πολλά, (περὶ τὰ δύο ἐκατομμύρια δολ.). «Η Ἐμπορικὴ Τράπεζα παρέσχε τὴν οἰκονομικὴν συμπαράστασιν της. Ο κ. Ἀνδρέαδης ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ ἐξοπλίσῃ τὸ λιμένα Πειραιῶς μὲν ἐργοστάσιον, συγκεντρώνον ὅλα τὰ τεχνικά μέσα, τὰ ίκανά νὰ ἀποδώσουν ἔργον ταχύ, μὲ περιωρισμένην, λόγῳ τοῦ αὐτοματισμοῦ, τὴν συμβολὴν τοῦ ἀνθρωπίνου πάραγοντος.

Θὰ δύνανται τὰ πλοῖα νὰ προσφεύγουν εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἐν λόγῳ κέντρου διὰ τὰς ἐπισκευάς των, χωρὶς νὰ ὑποχρεούνται οὐδὲ καν νὰ φάνουν μέχρι τοῦ Πέραματος. Εἰδικὸν πλωτὸν συνεργείον θὰ διατίθεται διὸ τὰς ἐν ὄρμῳ, ἐπὶ ἀγκύρα, εἰς τὸν λιμένα ἡ τὸν προλιμένα τοῦ Πειραιῶς ἐπισκευάς. Ταχυτάτη, συχνά ὅλιγορος, θὰ είναι ἡ καθυστέρησης τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον θὰ πρόκειται περὶ ἐπισκευῶν εἰς τὰ ἔξαλα, τὸ μηχανοστάσιον κλπ., χωρὶς τὴν ἀνάγκην δεξαμενισμοῦ. Τὸ αὐτοπρωθούμενον συνεργείον θὰ είναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ ἀπαραίτητα ἔργαδεια διὰ τὴν κάθε ἐπισκευήν. Κυρία προστάθεια η ταχύτης, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ χαμηλὸν κόστος.

Διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς ἡ ἀναληφθεῖσα πρωτοβουλία ἀποτελεῖ θετικὴν πρόσδον. Διὰ τὴν οἰκονομίαν μας, κέρδος σημαντικόν. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν θετικὴν ἔξυπηρέτησιν: «Ἐν τῷ πράξει θὰ εἴται ἐκτιμήσωμεν καὶ τὴν ἀπόδοσιν.

Η ΧΑΡΑΥΓΗ ΝΕΑΣ ΑΥΡΙΟΝ

Τὸ μεγάλης χωρητικότητος σκάφος κατέκτησε τὴν ναυλαγοράν, ως ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι — μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ — τὰ μπάλκ-κάρριερ 20.000 — 70.000 τ.δ.ν., ἡ καὶ μεγολύτερα ἀκόμη, ἐδέσποσαν τὸν ναυλώσεων διὸ ἥπρα φορτία.

! Ίδιαιτέρως ἔξαρσεως εἶναι τὸ πρόσθετον γεγονός ὅτι τὰ γιγαντιαῖα αὐτὰ σκάφη ἀφεωφέλησαν ἀπολύτως εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων. Οὕτω, κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον Ἰουνίου καὶ τὸν μῆνα Ἰούλιου ἐνσυντάχτησαν ἐδδομήκοντα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.750.000 τόννων d.w. διὰ διαφόρους περιόδους μέχρις ἐνὸς ἔτους καὶ μὲ λίαν ικανοποιητικά μισθώματα. Μία παρομοίας ὀλίκῆς ἐπικρίσεως πρὸ 11ετίας — δύτε η Διώρυξ τοῦ Σουέζ παρέμεινε κλειστὴ ἐπὶ 5 μηνῶν — θὰ ἔχειάζετο ἄνω τῶν διακοσίων φορτηγὰ τρόμπης, τύπου Λίμπερτο, διότι τὰ σημερινὰ μεγαθήρια μπάλκ-κάρριερ 5 ήσαν τότε εἰς τὸ στάδιον τῶν σχε-

διαστηρίων καὶ μόνον.

Πρὸ τινων μόλις ἐδδομάδων — ὅποια εἰρωνεύει! — πολλὰ τῶν προσφάτων ναυλωθέντων μπάλκ-κάρριερ 5 ήσαν ἐναπότελλοις ἀντεμετώπιζον ἔνα ἐπιζημιού ἀνταγωνιστικὸν κύκλον ναυλώσεων διὰ σιτηρὰ μὲ ἀντιπάλους τῶν τὰς ἐποχικῶς πλεονάζοντα δεξαμενόπλοια. Καὶ ίσως μάλιστα, μερικοὶ πλοιοκτῆται θὰ προετίμων νὰ παροπλίσουν τὰ μεγαθήριά των παρὰ νὰ ὑποστούν μεγάλας ζημιές ἐκ τῆς τοιαύτης ἐκμεταλλεύσεως των.

Ομως ἡ κρίσις τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μετέβολε τοὺς πρώην ἀντιπάλους εἰς σχέδιον συμάχους, εἰς χρόνον καθ' ὃν η διὰ τὰ μεγάλα κέρδος ἐξόρησις ἐπιτάχυνεται. Τὰ δεξαμενόπλοια ἐπαυσανάν νὰ παρακαλούντων τὰ μπάλκ-κάρριερ εἰς τὸν ἀγόνα των διὰ τὴν ἐξασφάλισην ξηρῶν φορτίων καὶ οἱ πλοιοκτῆται τούτων προσφέρουν εἰς τοὺς συναζέψους των, τῶν μπάλκ-κάρριερ ὑψηλά λύτρα διὰ νὰ τὰ ἀποδεσμεύσουν ἐκ τῶν ἀνειλημμένων ύποχρεώσεών των καὶ τοῖς ἐπιτρέψουν νὰ στραφούν πρὸς τὴν σφύζουσαν ναυλαγοράν τῶν πετρελαίων. Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον, καὶ οἱ πλοιοκτῆται τῶν μικτῶν πετρελαιο-μεταλλοφόρων σκαφῶν, οἱ παλαιότεροι συμβεδλήμενοι διὰ μεταφοράς μεταλλευμάτων, προσφέρουν ἐπειγόντως ὅτι δεῖ διὰ νὰ ἐπιτύχουν ύποκατάστατα μπάλκ-κάρριερ.

Η ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΣΤΡΟΦΗ

Οἱ ιθύνοντες ναυλωμεστήται τοῦ Λονδίνου ύπελογίζαν τὰ περὶ τὰ μέσα Ἰουνίου δεξαμενόπλοια τὰ ἀπητοχολημένα εἰς τὴν μεταφοράν στηρίγματα ἀνήρχοντα εἰς 134, χωρητικότητος ὅσων τῶν 3.000.000 τ.δ.ν., καὶ ὅτι ὑπῆρχον 21 ἀκόμη προναυλωμένα διὰ παρομοίας μεταφοράς ἀργότερον. Οἱ μεσίται οὗτοι ὑπολογίζουν ὅτι τὰ 52 τούλαχιστον τῶν δεξαμενοπλοίων αὐτῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τ.δ.ν., περίπολον, θὰ στραφούν εἰς τὸ ἐγγύς μέλλον ἡ ἐστράφησην ἡδη πρὸς τὴν μεταφοράν πετρελαίων καὶ ὅτι ἡ τάσις αὐτὴ θέλει ἐπιταχυνθῆ.

Ἐν τελικῇ ἀναλογει, ἐκείνο ὅπερ ἔχει iδιαιτέρως σημειώσει εἶναι ὅτι χρονοναυλώνονται τώρα γιγαντιαῖα τάνκερς καὶ μπάλκ-κάρριερ — καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ νεοναυπηγούμενα, χωρητικότητος ὅσων 50.000 τ.δ.ν. ἑκαστον διὰ περιόδους μέχρι καὶ 12 μηνῶν, μὲ παράδοσιν μετὰ 5 ή 6 μῆνας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO.

A. ΖΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS.

SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΗΓΟΥΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Tel. 346022/24 Telex	Brake Norderdeich 4-5 Priv. 510 Telex
Stubbenhuk 10 353505 0211007 367894 0715671	
Bremen 1 Priv. 6052552 Tel. 310424 Telex	NORDENHAM P.O.Box 98 Priv. 811 Telex
Wegesende 3-4 Priv. 446176 0244151	EMDEN Nesserlanderstr. 1 Priv. 2392 Telex
BREMERHAVEN Tel. 42597 Telex	
Kaiserauhofen Priv. 45841 0238876	Tel. 239193 via 027823
WILHELMSHAVEN Eberstr. 124 Tel. 26235/37 Telex	0253375
TELEGRAMS "ERMIS"	
Represented also at LUBECK & KIEL	

Τούτο υπόσηδολοί στις μερικαὶ τῶν ἑταιριῶν πετρελαίων καὶ ναυλωτῶν εἴτε βαδίζουν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν στὶς ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ θὰ παραμείνῃ κλειστὴ ἐπὶ μακρὸν χρόνον, εἴτε μελετούν ἡδης νὰ ἔγκατατείψουν καθ' ὀλοκληρίαν τὴν αὐτὴν καὶ προγραμματίζουν τὰ τοῦ ἀπαιτουμένου τοννᾶς διὰ τὸν περίπλουν τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐπίδοσης.

ΠΡΟΣ ΜΕΓΑΛΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ δευτέρα τῶν ἀνωτέρω ἑκδικῶν ἀποκτάται τὴν ἀνατέρητην καὶ ἐκ τῆς ἀπὸ μέρους τῆς Τεσάρκο καὶ ἄλλων ἑταιριῶν πετρελαίου ἑδηλώσεως ἐνδιαφέροντος διὰ δεξαμενόπλοια μέχρι καὶ 200.000 τ.ℓ.ω. πρὸς χρονοναύλωσιν διὰ 15 ἔτη, μὲ παράδοσιν πρὸς τὰ τέλη 1969 - 70. Αἱ τοιαύτης φύσεως ναυλώσεις εἶναι λίστα πιθανὸν νὰ προμηνύσουν εὐρυτέραν προτίμησιν δι' αὐτὴν τὴν γένειν κλάσιν ὑπερδεξαμενοπλοίων, ητίς καὶ προεκάλεσεν ἐν συνεχείᾳ ρεύμα παραγγελιῶν.

Ἡ ἀνωτέρω ἑξελίξις εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποτελῇ χρυσῆ εὐκαιρίαν διὰ μερικὰ τῶν σημαντικῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, τὰ διποῖα διψοῦν διὰ τὰ παραγγελίας, καὶ διὰ τὸν ἀποδοτικὸν πλέονταν ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἀδυνατοῦν νὰ παραδῶσουν γένεια ναυπηγήματα πρὸ τῆς παρελεύσεως διετίας ἢ ἀκόμα καὶ τριετίας.

ΙΕΡΕΜΙΑΔΕΣ

Ο κ. J. F. Denholm, ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς δημονόμου γνωστῆς ἑταῖρίας, γράψων εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τοῦ Δελτίου τῆς ἑταῖρίκης του, διετόπως τὴν πρόβλεψιν, διὰ δὲν πρόκειται νὰ ἐπιγίγειν δῆλος, αἱ μεγάλαι ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὄποιαι ἐδημοπραγγησαν στόλους διὰ δυνείων — μὲ τὸν κερδοσκοπικὸν ὑπολογισμὸν ἀκματαλλεύσεως τῆς εὐνοϊκῆς δίνης τῆς δημοπραγγήσιογενῆς ἐκ τῆς ζήτησεως πετρελαιοειδῶν.

Ο κ. Denholm λαμβάνει ὡς ἀφετηρίαν τὴν παρατήρησιν διὰ τὸν Σον Παγκοσμίου Ήλέμου, οἱ πλοιοκτῆται: γενικῶς δὲν ἐναυπήγησον πλοιὰ χωρὶς νὰ τὰ πληρώσουν. Τὸ γεγονός τοῦτο ἀπετέλει καὶ τραχοπέδην εἰς τὰς ναυπηγήσεις: δένειν πρὸς ἀποτροπὴν τῆς ὑπερπροσφορᾶς τοννᾶς ἢ τῆς δημοπραγγίας ὑπερπραγγωγικότητος εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Κατὰ τὰ τέλη θμῶς τοῦ πολέμου ἐδημοπραγγήσιον νέχ ναυτιλιακὰ συμφέροντα, καὶ ίδιατερος Νορδηγικὰ καὶ Ἑλληνικά, παρ' ἀπόμων, ἀτινα ἐξεκίνουν ἐκ τοῦ μηδενὸς καὶ ἐρριφωνιδίνουν τὸ πάν, περίπου ὡς συνέδην εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν κατὰ τὸν 19ον αἰώνα. Ἐξ ἄλλου θμῶς, εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἔλαχιστοι ἐφοπλιστικοὶ οίκοι ἐσημείωσαν πρόσδοτον κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν ταῦτην περίοδον. Ο οίκος Denholm ἀπετέλεσεν ἑξα-ρεῖσιν.

Οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης βρετανικῆς ἐπιφυλακτικότητος ἥσαν διὰ — παρὰ τὰς τρομερὰς ἀπολεῖσις τοῦ Ηλέμου — αἱ πλοιοκτῆται: ἑταῖρίκης οὖτε εἴγον ἀπολέσει: τὰ πάντα, οὖτε εἴχον διελυθῆ ὡς ἐν λειτουργίῃ ὅργανον. Κατὰ συνέπειαν συνέχισαν τὴν ἐμπορίων τῶν τελίκων κανονικῶν, καὶ οὐδὲ: ὡς κερδοσκοπικὴ ὅργανωσις, μὲ τὸνον τὴν ἀνάμνησιν τῆς μετὰ τὸν Πόλεμον 1914 - 18 ἀμετάξης κρίσεων καὶ εἰς τὴν ἔλπιδα διὰ ἡ ἐπιφυλακτικὴ τακτικὴ ἀναμονῆς θὰ τοὺς ἀπέτρεπε νὰ ἀποκτήσουν πλοιὰ πολὺ εὐθηγότερα.

Ἀναθέτως, οἱ Νορδηγοὶ καὶ οἱ Ἑλληνες — ὡς καὶ ἄλλοι — ἐκκινήσαντες ἐκ τοῦ μηδενὸς, ἐπωφελήθησαν μιᾶς νέας δίνης τῆς ναυτιλιακῆς πλαισίων, ἥσας ἐδημοπραγγήθη ὑπὸ τῆς πολλαπλῶς ἐπηργημένης καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν καὶ τῶν διαρτετάτων ἀπωλετῶν δεξαμενοπλοίων. Οὗτοι κατέρθωσαν νὰ καλυφθῶν ὡς πρὸς τὴν κερδοσκοπικὴν πλευράν τῆς ξυπηγήσεως νέων σκαφῶν διὰ δυνείων, κατερρύγοντες εἰς τὴν μακροχρόνιον χρονοναύλωσιν τῶν ναυπηγουμένων σκαφῶν τῶν εἰς τὰς ἑταῖρικας πετρελαίων.

Καὶ ἐνδο σθίοι ἐποιεύσαντο οἱ Νορδηγοὶ καὶ οἱ Ἑλληνες, οἱ βρετανοὶ πλοιοκτῆται: ἔθε-

ρουν τὴν τοιαύτην ναυτιλιακὴν πολιτικὴν ὡς ἀνάρδιοστον διὰ πλοιοκτῆτας. Δὲν τὴν μετεῖλθον.

Τὸ ρεῦμα αὐτὸν — εἰς δύσους ἐρριφήθησαν εἰς αὐτὸν ἐξ ἀρχῆς — ἐπέτρεψε τὴν ἐπιδίωσιν διὰ μέσου διλων τῶν μεταπολεμικῶν κρίσεων καὶ μόλις προσφάτως εἰχεν ἀρχίσεις: νὰ κάνῃ τὴν δύναμιν τους. Ξάρις εἰς τὸ ρεῦμα αὐτὸν — ὡς παρατηρεῖ διὰ τὸ Denholm — ἐδημοπραγγήθησαν μεταπολεμικῶν μεγάλων πλοιοκτήτηριαι ἑταῖροι. Διατυχός διῆσται — καὶ αὐτὸν — δὲν πρόκειται: νὰ ἐπιγίγειν δῆλοι. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, ἀτομά τὰ δηπότα διέκρινε τὸ πεῖρα, δύσον καὶ ἡ αἰσιοδοξία, τὰ δηπότα ἐξεκίνησαν ἐκ τοῦ μηδενὸς τὸ 1915 καὶ τὸ 1916, ἐστερούντο τὴν κρίσεων διὰ νὰ κατανοήσουν διὰ δὲν θὰ συνεγίζεται ἐπὶ τοιούτοις καὶ ἐνοντοῖς τῶν πραγμάτων κατάστασις καὶ ἐξηκολούθουσιν νὰ ριφούνται ναυπηγεῖσαν καὶ νὰ κερδοσκοποῦν μὲ τὸν κίνδυνον διὰ διανυμένας ἀντιμετωπίσεως μιᾶς ἀντιτεθῆς ἐξελίξεως. Καὶ ἐν τῷ πεταζό, ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ ἐπι πιστώσει καὶ ἔναντι προκυνουμένων ναυπηγήσεων, ἐδημοπραγγήσιον καὶ τεράστιαι δυνατότητες κατατευχῆς πλοίων.

Ηρὸς τῆς γράψονται παραμεριδιμένης τῆς ἀνωτέρω ἐξελίξεως διηρέουν σοκαρόν διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἑταῖρας. Αἱ ἀξίαι: τῶν πλοίων τῶν ἐμειώθησαν, διὰ δικτέστησαν παρήλια λάγη τῆς ναυπηγήσεως πλέον παραδεικνύοντας ἐκευγχρονισμένων μονάδων. Διὰ νὰ συνεχίσουν τὴν ὑπαρξίαν των πράττει νὰ καταλύσουν τὸν «κτυγάνθη» ἀγδινα δικιλῆς διὰ: εἰς μεγαλύτερα σκάφη. Τοῦτο σημαίνει διὰ τὴν ἀκταπλωτὸν δυνατούμενον καὶ ἀτελεῖτον δύλιγνον σκάφη. Τοῦτο σημαίνει διὰ τὴν ἀκταπλωτὸν δυνατούμενον καὶ ἀτελεῖτον δύλιγνον σκάφη. Τοῦτο σημαίνει διὰ τὴν ἀκταπλωτὸν δυνατούμενον καὶ ἀτελεῖτον δύλιγνον σκάφη.

Αἵτη γράψονται παραμεριδιμένης τῆς κατά τὸν κ. Denholm ἀνωμαλίας τοῦ Σουέζ καὶ τὸ γεγονός διὰ: οἱ νέοι μὲ ισχυρὰ τὰ σίκονομικὰ μέσα ἐφοπλισταὶ θὰ ἐξελίξουν ἀπὸ αὐτῆς.

Τούργονον ἀναμιφέδλως μεγάλαι εὐκαριτεῖ εἰς τὴν παρούσαν κατάστασιν. Οἱ διορατικοὶ ξέρουν τὴν δυνατότητα ἐξαιρετικῶν διὰ τὰς ἑταῖρες ταῦτας, πράγματα ὅπερ καὶ τὰς καθιστᾶσθαι εἰς τὰς διακυμάνσις τῆς ἀγορᾶς.

DRESSLER LAGER ΜΠΥΡΑ ΝΤΡΕΣΛΕΡ



Γνήσια Γερμανική μπύρα
πού παραμένει ἀναλλοίωτη
στὸν ἀποδήκη
γιὰ κατανάλωσι πάνω σὲ πλοῖο.

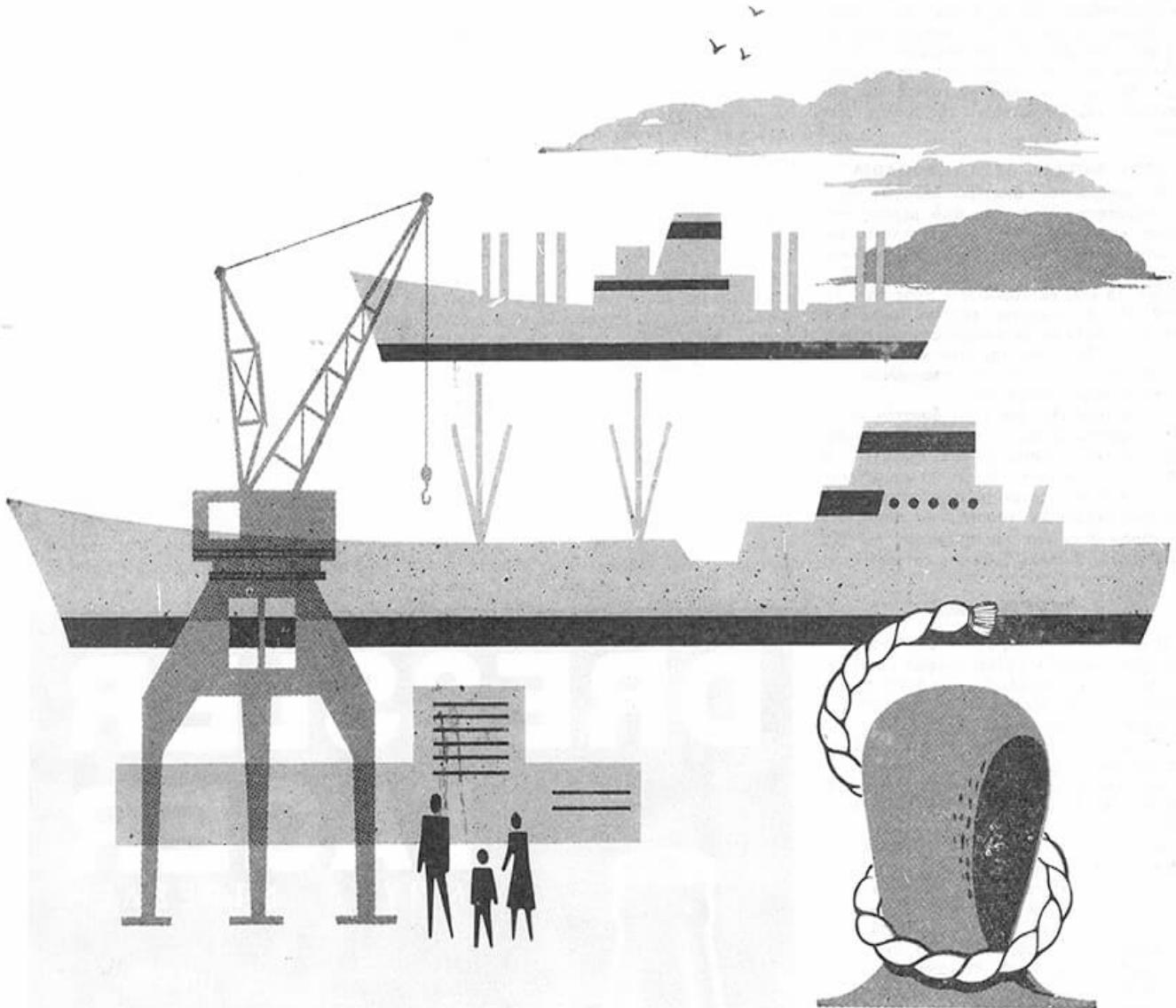
ΑΝΤ/ΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ:
K. E. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ
Εύριπου 9 - Αθῆναι
Τηλ. 228.801 - 662.755

Σὲ μπουκάλια 330 γρ.
πού δὲν ἐπιστρέφονται
διατηρεῖ τὴν καλή της γεύση
καὶ ποιότητα
γιὰ 12 μῆνες, ἀκόμα
καὶ σὲ τροπικὰ κλίματα.

Διαρκής παρακαταθήκη τράγιτο διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων

- 1) Θ. Σπηλιωτόπουλος & Σια — Ακτὴ Μιαούλη 11 - Πειραιεύς - Τηλ. 421.958
- 2) "ΝΑΥΣ", Κ. Αναγνώστου & Σια — » 5 » - » 413.209
- 3) SPEEDOO MARINE LIMITED — Μουτσοπούλου 78 — » 452.558(9)

καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶς



***total insurance service to the
marine industry for more
than one hundred years***



FRANK B. HALL & CO., INC.

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ

Ο Πρόεδρος του Ο.Λ.Π. στρατηγός κ. Βέλλιος, διά μακρών δηλώσεών του έχει γείλει την έγκρισην των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Λ.Π. παρά της Κυβερνήσεως, δι' ὧν ρυθμίζεται τὸ ἀπό μακρού ἐκκρεμούν λιμενεργατικὸν θέμα.

Διά τῶν δηλώσεων του ὡς Κ. Πρόεδρος, ἀφοῦ έξαστεις τὴν ἀποκατασταθεῖσαν ὅμολοτητα εἰς τὸν λιμένα, ἐλπίζει εἰς ταχείαν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῶν λειτουργῶν του.

Τὸ εὐχόμεθα. Τὸ ἐλπίζομεν καὶ ἡμεῖς.

Ἡ παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἀδυνατίας καλύψεως τῶν αἰτουμένων ὅμοχειριών (πόστες), καθ' ὧν στιγμὴν ἔχαγέλλεται πρωινή, ἀπογευματινή καὶ νυκτερινή ἔργοσις, δὲν πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ. Ο κίνδυνος ἐπιβολῆς ἐπιναύλων ἐπικρέμαται πάντοτε.

Ἡ ἐπίκλησις τοῦ ἐπιχειρήματος ὃτι διανύουμεν περιόδον «αιχμῆς μεγάλης κινήσεως» ἥλθε καρός καθ' ὧν πρέπει νὰ διλείφη.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δὲν ἔχοριγήθησαν οὔτε αἰτήθεισα πρωινής ὅμοχειρίας.

Ἐπανερχόμεθα πάλιν ἐπὶ τῆς ὅπερα μακρού διατυπωθεῖσας ἀπόφεως μας, ὅπως καθιερώθη καὶ ἡ ἐπ' ἄγκυρᾳ ἐκφόρτωσις τῶν πλοίων εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ὃς εἶναι ἀδύνατος ἡ παραβολὴ τούτων εἰς κρηπτιδώματα.

Τὰ ἔξογελθέντα μέτρα, χωρὶς νὰ λύουν τὰ λιμενικὰ προβλήματα, δὲν παύουν νὰ ἀποτελούν ἐπὶ πλέον βῆμα πρὸς τὴν λιμενικὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ ἀνόρθωσιν.

Νέα διοικητικὴ διάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. προτρομοσμένη πρὸς τὰς στημερινὰς λιμενικὰς ἔξεισις, πλήρης αὐτονομία τοῦ λιμένος καὶ κατάργησις τοῦ διέποντος τὸν Ο.Λ.Π. γραφειοκρατικὸν συστήματος, ἀπλούστερης τῆς πολυτόπολού λιμενικήν νυμοθεσίας, πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς νέας διοικήσεως.

Ἡ ἐπεξεργασία καὶ ὁ καταρτισμὸς νέου Κανονισμοῦ Ἐργασίας δέν νὰ γίνουν μὲν προσοχὴν καὶ κατὰ τρόπον καθόπιτα ὅλας τὰς ἐμφανιζόμενας εἰς τὸν λιμένα περιπτώσεις.

Ἡ συμπλήρωσις τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος ἐπιβολλεῖται νὰ εἶναι ταχεῖα καὶ πλήρης, ἵνα ὁ λιμὴν εὐρίσκεται ἐν ἐτοιμότητι ἵνα ἀντιμετωπίσῃ τὴν ηγεμόνην κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ ἔτους κίνησην.

Πρέπει τέλος νὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ ἀξιοποίησις τῶν παραδιμενίων χώρων, ἡ κατασκευὴ νέων κρηπτιδωμάτων, ἀποθηκῶν καὶ φυγείων πρὸς ἀποφύγην νέας συμφοράς εἰς τοὺς ἀποθηκευτικοὺς χώρους τοῦ λιμένος.

Ἡ ἐποικὴ κάψψις τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος κατὰ τὸν τρέχοντας καὶ προσεχῆ μῆνα παρέχει χρόνον καὶ ἀνεσιν εἰς τοὺς ἀρμόδιους διὰ τὴν μελέτην καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν προθημάτων ποὺ παρακαλούντων τὴν ὀμαλὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος.

Ἡ νέα Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τὴν θέλησιν καὶ τὴν δύναμιν ἔχει νὰ ἐπιβάλῃ τὰς ὄρθας λύσεις. Ἐπὶ πλέον ἔχει τὴν συμπαράστασιν ἰσχυροῦ Κράτους, ὅστε νὰ καθίσταται ἀποτελεσματικὴ ἡ ἐπιβολὴ τῶν ἐνδειγμένων μέτρων.

ΦΟΒΟΥ ΤΟΥΣ ΔΑΝΑΟΥΣ...

Ἄθροισι προσφοραὶ χρηματοδοτήσεως δεκάδων ἐκατομμυρίων λιρῶν δι' ἔργα καταφθάνουν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Συνιστάται ἡ προσοχή. Φοβοῦ τοὺς Δαναούς...

Ἐπαναλαμβάνεται λ.χ. ἡ πρότασις τοῦ Αίγυπτου Μουχαμέτ «Ἀλή διὰ δάνειον 70 ἐκατομ. λιρῶν, ἥτις είχεν ὑποδήθη καὶ ἐπὶ Κυβερνήσεως Στεφανοπούλου. Ἀπερρίφθη,

τότε, παμψηφεὶ ἀπὸ τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος, παρὰ τὸν σκανδαλῶδῶς πιεστικὴν παρέμβασιν ὑπευθύνων κύκλων τοῦ πρωθυπουργικοῦ γραφείου.

Τὸ θέμα δεδιάσις, τῆς δανειοδότησεως τῶν λιμενικῶν ἔργων — ἡ ἀναθεωρησίας τῶν προγραμματισθέντων προϋποτίθεται — δὲν εἰναι ζήτημα στενῶς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. Τὸ «Υπουργείον Δημοσίων ἔργων καὶ ὑπὲρ αὐτὸν τὸ ἀρμόδιωτον διὰ τὸ οἰκονομικὸν Υπουργείον Συντονισμοῦ» θὰ έχουν τὸν λόγον. Καὶ εἴμεσθα δέδαιοι, ὅτι τὰ ἀνώτερα κυβερνητικὰ κλιμάκια, τὰ δόπιας καὶ θὰ ἀποφασίσουν τελικῶς, θὰ προσδώσουν καὶ εἰς τὸ ζήτημα τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν λιμενικῶν ἔργων, τὴν πλέον συμφέρουσαν διὰ τὸν λιμένα καὶ τὴν Οἰκονομίαν λύσιν.

* * *

Καλύπτει δῆμος θετικὴν ἀνάγκην ἡ πρότασις τῆς γαλλικῆς ἑταῖρίας «Κομπαντέκ» διὰ τὴν ἀνέγερσιν φυγείου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἐπ' αὐτῆς ησχολήθημεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας.

Ἡ ἑταῖρια «Κομπαντέκ» εἶναι γνωστὴ ἀπό τὴν κατασκευὴν τοῦ μεγάλου ἐργοστασίου λιπασμάτων τῆς «Ἐμπορικῆς Τραπέζης» (Κάρδαλη). Ἀνεξαρτήτως τῶν ὅρων, ὑπὸ τοὺς δόπιους τὸ δάνειον τῶν δέκα ἑκατομ. δολ. προσφέρεται — θὰ μελετηθοῦν ἐν καιρῷ ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον παραγούτας — ἀπλῶς ὑθέλουμεν νὰ ὑποδέξωμεν τὴν προτεραιότητα ἔργου, μέλλοντος νὰ ἐνισχύσῃ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος. Διὰ τῶν ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων τὸ μεταφορικὸν κόστος τῶν εἰσαγομένων κατεψυγμένων κρέατων, ιχθύων κ.λ.π. σημαντικῶς ὑποβιβάζεται. Ἡ λαϊκὴ κατανάλωσις ἐπωφελεῖται.

Καὶ δὲν εἶναι μικρὰ ἡ διὰ τὸν λιμένος Πειραιῶς διενεργουμένη κίνησις κατεψυγμένων φορτίων. Κατά τὸ 1966, βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ Ο.Λ.Π., διεκινήθησαν αἱ κάτωθι ποστήσεις, αἱ δόπιαι εἰχον ἀνάγκην ἐναποθηκεύσεως εἰς φυγεία:

Κρέστα κατεψυγμένα τὸν.	65.000
» »	35.000
» »	6.500

Πέραν τῶν ὀπωροκηπευτικῶν ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ τόν. 45.000 καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος τὰ φορτία τῶν κρέατων θὰ εἶναι αἰσθητῶς ηγεμόνεια.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Στασιμότητα ἐνεφάνισεν ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἡ στασιμότης αὐτῆς δρείλεται ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν μείωσιν τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαιοειδῶν, τὰ δόπιας ὄγκων ἔχουν ἐπίδρασιν εἰς τὰ οἰκονομικὰ τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν μὴ εἰσαγωγὴν δημητριακῶν, ἡ Ἐλλὰς ἔχαγε ήδη στηρά — ἀφ' ἐπέρου δε εἰς τὴν σημαντικὴν συστολὴν τῆς ἐν γένει ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1967, δόπιες η γνωστὴ ἀρρυθμία ἔχει τῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις ἐπεκράτει. Ἀπεναντίας σημαντικῆς αὔξησιν ἐμφανίζουν αἱ ἔξαγωγαι διὰ τοῦ λιμένος τόσον κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τρέχοντος ἔτους, δοσον καὶ καθ' ὅλον τὸ πρώτον ἔξαμηνον.

Ἀναλυτικῶρεν ἡ κίνησις τῶν δύο περιόδων, συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. — ἀφορῶντα μόνον εἰς τὰ εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ λιμένος — ἐμπορεύματα καὶ τὰ φορτωθέντα ἐκ τοῦ λιμένος — καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτοῦ τοιστά — ἐμφανίζεται ὡς ἀκολούθως:

B' ΤΡΙΜΗΝΟΝ	1967	B' ΤΡΙΜΗΝΟΝ	1966
ΑΠΡΙΛΙΟΣ		ΑΠΡΙΛΙΟΣ	
Εἰσαγωγαὶ	240.677	.....	331.229
Έξαγωγαὶ	59.430	.....	59.573
ΜΑΐΟΣ		ΜΑΐΟΣ	
Εἰσαγωγαὶ	208.878	.....	311.644
Έξαγωγαὶ	86.529	.....	53.315
ΙΟΥΝΙΟΣ		ΙΟΥΝΙΟΣ	
Εἰσαγωγαὶ	261.224	.....	245.609
Έξαγωγαὶ	74.554	.....	59.824
Γενικὸν Σύν.	931.292	.....	941.194

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τοῦ γενικοῦ συνόλου προκύπτει ἡ στασιμότης τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, μολονότι τοῦτο οὐδὲν προοινώζει περὶ παρομοίου τελικοῦ ἀποτελέσματος διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἀπεναντίας, λόγω τῆς ἐπιλύσεως τοῦ λιμενεργατικοῦ προθλήματος, τὸ δόπιον τόσα δεινὰ ἐπειρώνευσε κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τὸν λιμένα, ὀλλὰ καὶ τῆς ὑποσχέσεως τῶν λιμενερ-

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ 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

Greek Shipping Company 61, Telex 02 7804

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

297 Emden, Neptunstrasse 15, Telephone 23 c/o Sartori & Berger

294 Wilhelmshaven, Rheinstraße 37, Teleph.

23 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog 2 64 04, Telex 02 5327

Η ΔΗΛΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

1. Έχομεν την τιμήν νά σάς γνωρίσωμεν δτι ή Αγύραφεσα εις το κυκλοφόρησαν την Ιην Αύγουστου έ.έ. τεύχος του υμετέρου περιοδικού πληροφορίας ύπτο των τίτλων «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ» (σελίς 47) δέν άνταποκρίνεται πρός το περιεχόμενον της ύπτο του Υ.Ε.Ν. γενιμένης άποδεκτής ύπ' άριθ. 613)1967 γνωμοδοτήσεως του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους επί σχετικού έρωτήματός μας, ώς τελείως άντιθετος τούτου.

Είχον ἐτίσης τότε καταρτισθή τὰ σχέδια, μελέται κλπ. τῶν νέων ἀποθηκῶν, λιμενικῶν ἔργων Ἀγίου Γεωργίου καὶ Περάματος — Κυνουρίωνας κλπ. καὶ τὰ πλείστα ἔξ αὐτῶν είχον λάβει τὴν ὁδὸν πρὸς τὴν δημοπράτησιν.

Ο Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Π. Βέλλιος, μὲ τὰς ἡγετικὰς ἀρετὰς τὰς ὅποιας διαθέτει καὶ μὲ τὸ εὐρὺ αὐτοῦ πνεύμα, κατενόησεν ἀπὸ τῆς πώτης στιγμῆς τὴν ὄρθοπτητα τῶν ἀνωτέρω μετρῶν καὶ ἐπέτινεν νὰ τὰ περιβόλλῃ καὶ διὰ τῆς ιδίκης τοῦ ἐγκρίσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ, διὰ τοῦ κύρους τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως.

Αύτὰ διὰ τὴν ἱστορίαν.

Πειραιεύς, Αύγουστος 1967

ΦΙΛΙΚΩΤΑ

ΤΟ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΙΚΟΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Φίλε κ. Διευθυντά,
Πλήγη τών διευκολύνσεων, ποὺ ἔζητήθησαν
διὰ σχετικού ύπομνηματος τῆς Ἀντοποιοῦκής
Ἐνώπιος, διὰ τὴν ἐπιθέσιν τῶν ἀκτοποιοῦ-
κῶν σκαφῶν καὶ φυτικῶν τόν· Ἐταιρίαι αἱ ὁ-
ποῖαι τὸ ἐκμεταλλεύνται, λόγῳ τῆς ἐφετει-
νῆς περιωρισμένης ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ
λόγῳ τῶν πολλῶν ἔξοδῶν, τὰ ὅποια ἐγένοντο
διὰ τὴν καλυτέρους καὶ ἀσφαλεστέραν κατά-
στασιν τῶν πλοίων, πρέπει νὰ ρυθμισθοῦν
καὶ τὰ κάτισθι:

1) Ἡ προσδιορισθείσα υπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐταιριῶν πρὸς τὸν Ο.Δ.Π. ἡμέρα δεξαιενειμούσα πάντα φακτοπλοϊκῶν πλοίων, πρέπει καὶ τηρῆσαι ἐπακριβῶς, ἵνα μὴ ἐπέρχεται κακυστρόφτης εἰς τὰ δρομογύρα λόγῳ μη ἔγκαιρου καθαρισμοῦ τῶν πλοίων.

2) Νά έπιτραπή είς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς Ἐ-
ταιρίας, τὰς διαθετούσας πλοῖα τοιμάχιστον
ἄνω τῶν πετράρχων, νά ἔγκαστασθίουν εἰς τὰ
γραφεῖα πών αὔρυματον τηλέφωνον, διὰ τὴν
καλυτέραν καὶ ἄμεσον ἐπίκοινων μὲ τὰ
πλοῖα καὶ τὰ πρακτορεῖα.

3) Νά έγκατασταθή ειδική υπηρεσία εις τὴν εἰσόδον πού λιμένος διὰ τὴν καλὴν ρύθμισιν τῆς εισόδου καὶ ἔξόδου τῶν πλοίων τοῦ λιμένος Πειραιᾶς.

4) Νά απαγορευθούν, κατά τὸ διάστημα τοῦ χειμῶνος τούλάχιστον, αἱ ἀναχωρήσεις τὴν αὐτὴν ἡμέραν διὰ τὰς Ιδίας προσεγγίσεις, τὸ δὲ θέρος νὰ ἐπιτρέπωνται μόνον ἐφ' ὅστον συντρέχουν λόγοι καλυτέρας ἔξυπηρτήσεως τοῦ κοινοῦ.

5) Η προκήρυξις έκμισθωσεως άγρων γραφμών νά γίνεται δύο μήνας τουλάχιστον πρό του καθορισμού πάν δρομολογίων (χειμεριών ή θεριών).

6) Νότια περιφέρεια ή νυκτερινή έργασία είς συνεργεία ή έργοστάσια, πρός έπισκευην ζημιών τῶν πλοίων, αἵτινες συνθένονται κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἔκτελέσεως τῶν δρομολογίων τῶν, ἵνα ἀποφεύχθῃ ή καθυστέρησις καὶ δεύτερων αὐτῶν.

Μετά πάσης πιμής
'Ακτοπλοϊκός

Πειραιές, Αύγουστος 1967

1961 σκάφη	2.289	Έκφορτ. τόνοι	4.179.149
1962 >	2.377	>	4.524.173
1963 >	2.504	>	4.776.416
1964 >	2.584	>	5.569.232
1965 >	2.683	>	5.727.943
1966 >	2.788	>	5.851.838
!Ιδού τώρα και ή δάσαλυτική κίνησης του πρώτου έξαμηνου τρέχοντος έτους έν συγκρίσει προς την ίδιαν περίοδον του 1966:			
ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			
Α' Έξαμ.		B' Έξαμ.	
1967		1966	
α) Γενικά έμπορευματα, σιτηρά κ. λ.π. Έκφορτωθέντα είς κεντρικάν λιμένα και λιμένα Ήρακλέους .	883.743	1.183.801	
β) Πρώται ύλαι κλπ. είς παραρτήματα	166.973	182.921	
γ) Πετρελαιοειδή έκφορτωθέντα είς παραρτήματα ..	325.144	480.522	
Σύνολον	1.375.860	1.847.244	
δ) Έκφορτωθέντα είς διελισθρία .	1.228.932	1.430.287	
Γεν. Σύνολον	2.604.792	3.277.531	

ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΔΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ

- | | | |
|--|---------|---------|
| α) Γενικά έμπορευματα, σιτηρά κ. λ.π. φορτωθέντα | | |
| έκ κεντρικού λιμένος και λιμένος Ήρακλεους | 157.675 | 97.029 |
| β) Πρώται όλαι εις παραρτήματα .. | 313.428 | 281.563 |
| Σύνολον | 471.103 | 387.592 |

Έκ της συγκρίσεως τών γενικών συνόλων τών έκφορτωθέντων έκ του έξωτερικού έμπορευμάτων, προκύπτει μία καθαρή μείωσις έξι 672.739 τόνων, ήλλας αυτή παρόδισται κυρίως εις την εισαγωγήν όληγατέρων πετρελαιοειδών. Παραπρέπει, τουλούσιον, άξιόλογος αυξησης τών φορτωθέντων διά το έξωτερικον έμπορευμάτων και πρώτων όλων, τὸ γεγονός δὲ τούτῳ ἀντιστοθμίζει τὴν ὅλην κατάστασιν στασιμότητος.

Παρά ταῦτα, ἡ σπουδαιώμενη κάψιψις εἰδικότερον είς τὰς εἰσαγωγάς, μολονότι ἐποχικού χαρακτήρος ἡ καὶ φειλομένη εἰς τὰς μειωμένας εἰσαγωγάς σιτηρῶν, ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων τοῦ Ο.Λ.Π., δοθέντοι δὲ ὅτι λιμήν τοῦ Πειραιῶς εἶναι κατ' ἔσοδον εἰσαγωγικός.

Παρακολουθώμενη τάς καταβαλλομένας ύπό της Διοικήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ φιλοτίμους προσπαθείας διὰ νά παπεύεται ὅ λιμπιδί τοῦ Πειραιῶς τὸ δημαρχὸν ρυθμὸν λειτουργίας του καὶ καταλάβῃ τὴν δέουσαν εἰς τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου θέσιν του. Ἐπειλύθη ἥδη τὸ λιμενεργατικὸν θέμα, ἵνα εἰς τῶν κυριωτέρων προβλημάτων διὰ τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίας τοῦ λιμένος. Τὸ κύλωμα δημοσίου: ταχεῖα ἔξυπηρέτησις τῶν καταπλεόντων σκοτώφων - ἀπόδοσις τοῦ λιμένος, δὲν ἔχαρταται μόνον ἐκ τῆς ἐπιλύσεως τοῦ λιμενεργατικοῦ. Ἡ ἑκτέλεσις τῶν ὀναγκαιούντων λιμενικῶν ἔργων πρέπει συντόμως νὰ ἀπασχολήσῃ τὸ Δ.Σ. τοῦ Ο.Α.Π.

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO.

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Adress : BLAKO — Phon. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΣΥΝΕΧΩΣ ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΣΥΜΦΕΡΩΤΕΡΟΣ Ο ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.— ΜΕΙΟΥΤΑΙ ΔΙΑΡΚΩΣΗ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΟΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΟΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΟΣ ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ.— ΤΑ ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΠΡΟΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΤΟ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ

. Κατά κόρον έχουν άσχοληθή μέτα τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια οι διάφοροι ειδικοί και μή. Αἱ έξι αὐτών ἐπιτυγχανόμεναι οίκονομοί, τὰ πλεονεκτήματα, ἀλλά καὶ αἱ ἀδύναμιαι εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν, ἔχουν ἀπό πάσης σχεδὸν πλευρᾶς ἔξουνχισθή. Εἰς κάθε, δῆμως, σχετικὸν δημοσίευμα δύναται τις πάντοτε νὰ διαπιστώσῃ ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα, τὰ ὅποια, ἀκόμη καὶ ἂν δὲν ἐμφανίζουν τι τὸ νέον, συμβάλλουν εἰς τὴν πληρεστέραν κατανόησην τοῦ ὅλου θέματος. Ιδίᾳ τὸν ἡ προσωπικότητα τοῦ ἑφάρξαντος τὰς ἐν προκειμένῳ γνώμας του, ὑπαγορεύει τὴν εἰς αὐτὰς ἀπόδοσιν ἔτι μεγαλυτέρας προσοχῆς.

Καὶ αὐτὸς ἀκριβῶς συμβαίνει μὲν μακρὸν ἄρθρον ἀπό στρατείας ἀντιπλοιάρχου Ε. H. W. Platt, νῦν διευθυντοῦ τῆς Μπρίτις Πετρόλεουμ Τάνκερ Κόμπαν. Τὰ ἐνδιαφέροντα ἀκριβῶς στοιχεῖα τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ, θὰ ἐπιζητήσωμεν νὰ τονίσωμεν εἰς τὴν ἀκολουθούσαν περιληπτικὴν ἀπόδοσιν του.

'Ἐνδιαφέροντα εἶναι κατ' ἄρχοντα τὸ πρῶτον γραφικὸν διάγραμμα τοῦ ἄρθρου, ἐμφανίζον τὴν ἀπό πρόσφεως μεγέθους ἔξει: ἔνι τοῦ δεξαμενοπλοίου μεταφορᾶς ἀργοῦ πετρελαίου κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν καὶ τὸ ὅποιον παρουσιάζουμεν ἐνταῦθα, μὲν πραγματικοὺς πλέον ἀριθμούς: Τὸ μεγαλύτερον, λοιπόν, ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν τοιούτον δεξαμενόπλοιον τὸ 1946 εἶχε μεγέθος 18.000 τόνων, τότε δὲ σημειούται καὶ τὸ πρῶτον πρὸς τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια τῆς τότε ἐποχῆς ἄλμα, μὲ 30.000 τόνους δ.ω. διὰ τὸ 1947. Καὶ ἔχομεν:

Έτος	Τόν. δ.ω.	Έτος	Τόν. δ.ω.
1946	18.000	1957	105.000
1947	30.000	1958	105.000
1948	32.000	1959	105.000
1949	33.000	1960	105.000
1950	35.000	1961	130.000
1951	37.000	1962	130.000
1952	42.000	1963	130.000
1953	43.000	1964	152.000
1954	45.000	1965	190.000
1955	45.000	1966	200.000
1956	62.000		

Η ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΣΙΣ

Δέν ήτο, δεσμοί, δυνατόν τὰ μεγέθη αὐτὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ διὰ δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς διυλισμένων προϊόντων, διὰ τὸ ὅποια μέχρι τοῦ 1950 ἔχρησιμοποιούντο σκάφη 12 ἔως 15 χιλιάδων τόνων. Σήμερον ἐφθάσαμεν εἰς τοὺς 19.000 τόνους περίπου καὶ ναυπηγούνται τοιαύτα πλοῖα 25.000 τόνων, δὲν φαίνεται, δῆμως, πρὸς τὸ παρόν, δυνατότητα περαιτέρω αὐξῆσεως διότι, προκειμένου περὶ διυλισμένων, τῶν λεγομένων καθαρῶν, φορτίων, τὸ μεγέθος τῆς κατὰ παρτίδα φορτίου μεταφορᾶς ἔξαρτάται οὐχὶ μόνον ἐκ τῆς δι' ἔκαστον εἰδούς παραγωγικότητος ἐνὸς συγκεκριμένου διυλιστηρίου καὶ τῆς διὰ τὸ εἶδος αὐτὸς ἔκαστος ζητήσεως εἰς μίαν συγκεκριμένην ἀγοράν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν δυνατοτήτων ἐναποθηκεύσεως καὶ διαθέσεως τοῦ προϊόντος, ποὺ ἔχει ἔκαστος συγκεκριμένος παραλήπτης. 'Ακόμη καὶ διατὰ παραλήπτης αὐτὸς ἔχει μεγάλας δυνατότητας διαθέσεως, ή δαπάνη ἐγκαταστάσεων λι-

μένος καὶ ἐναποθηκεύσεως ἐν σχέσει μὲ τὸν δύκον τῶν διὰ τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν διερχομένων ποσοτήτων, καθιστᾶς ἀντιοκονομικήν τὴν κατὰ μεγάλας παρτίδας μεταφορᾶς.

Τονίζεται ἀκολούθως ἡ ἐπίδρασις, ποὺ ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις είχεν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἐκφράζεται ἡ γνώμη δι τοῦ, ἀνεύ αὐτῆς, τοσας νὰ μὴ ἐφθάναι μενει εἰς τὰ σημερινὰ μεγέθη. Διότι δι μόνον ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις είναι ισχυρότερα τῆς καρφώσεως, ἔχουσα τὴν ἀντούσην αὐτοῦ τοῦ ιδίου τοῦ ἐλάσματος, δι μόνον δὲν ὑπόκειται εἰς φθοράν, ὡς αἱ κεφαλαὶ τῶν κοινωμάτων, ἀλλὰ ἐξασφαλίζει καὶ πλήρη στεγανότητα, ἐν ἀντιθέσει πάλιν πρὸς τὴν καρφώσιν. Καὶ ἡ ἡλεκτροσυγκόλληση κατασκευή είναι κατὰ 20% περίπου ἐλαφρότερα τῆς ἀντίστασης εἰς πούλη καρφωτῆς.

ΒΥΘΙΣΜΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΣΙΣ

"Άλλος σοβαρὸς παράγων, ποὺ δημιουργεῖ τὴν αὔξησην τοῦ μεγέθους, είναι οἱ νέοι χάλιδες ὑψηλῆς τάσεως ἐφεδρουσμοῦ, χάρις εἰς τοὺς διποίους κατέστη δυνατή ἡ ἀπεριόριστος σχεδόν, αὐξῆσις αὐτῆς. Καί, ἀντιθέτως, δι σοβαρώτερος ἀνασχετικὸς τῆς αὐξῆσεως αὐτῆς παράγων είναι τὸ δύνησμα τοῦ πλοίου, ἐνῷ μέχρι πρὸ τούς ἀπετέλεις ἐμπόδιον κατὰ τὴν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας προσέγγισιν, ἡρχισε τῷρα νὰ δυσχεραίνῃ καὶ τὴν ναυσιπλοίαν διὰ περιωρισμένων ύδατων καὶ διαύλων, ὡς είναι τὰ στενά Ντόρερ καὶ Μαλάκκα. Τὴν δυσκολίαν αὐτὴν ἀποδεικνύει ἐν ἀπολούν παράδειγμα: "Ἐν δεξαμενοπλοίοι τῶν 19.000 τόνων είναι 18 πόδες, ἐνῷ δι' διεξαμενάς μὲ στοιχεῖα ἐξ ἀπ' εὐθίεις παρατηρήσεων ἐπὶ τῶν πραγματικῶν πλοίων πλοίων, τῆς δονθείς καὶ τῶν νέων μαθηματικῶν μεθόδων, θὰ ἐπιτύχουν ἐν προκειμένῳ καλά ἀποτελέσματα.

ΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΩΣΙΣ

Μὲ τὴν αὔξησην τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἐνῷ αἱ στροφαὶ τῆς Ἐλίκος παραμένουν σχεδόν αἱ αὐταὶ, ὑπάρχει τάσις μειώσεως τῆς σχετικῆς διαμέτρου τῶν Ἐλίκων καὶ ἐπομένως τῆς ἀποδόσεως προσδεως. "Η διάμετρος τῆς Ἐλίκου τοῦ ἀνάτερω διεξαμενοπλοίοι τῶν 19.000 τόνων είναι 18 πόδες, ἐνῷ δι' διεξαμενάς μὲ στοιχεῖα ἐξ ἀπ' εὐθίεις παρατηρήσεων ἐπὶ τῶν πραγματικῶν πλοίων πλοίων, τῆς δονθείς καὶ τῶν νέων μαθηματικῶν μεθόδων, θὰ ἐπιτύχουν 100.000 τόνων είναι 24,5 πόδες. "Ἐὰν μειωθῇ δ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν εἰς τὰ μεγάλα αὐτὰ πλοία θὰ δύνατο, ὑπὸ δοισμένας προϋποθέσεις, νὰ χρησιμοποιηθῶν, Ἐλίκες μεγαλυτέρας διαμέτρου, μὲ μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν προώσεως. Οὕτω, δι' ἔν σκάφος 100.000 τόνων είναι 24,5 πόδες. "Ἐὰν μειωθῇ δ ἀριθμὸς τῶν στροφῶν εἰς τὰ μεγάλα αὐτὰ πλοία θὰ δύνατο, ὑπὸ δοισμένας προϋποθέσεις, νὰ χρησιμοποιηθῶν, Ἐλίκες μεγαλυτέρας διαμέτρου, μὲ μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν προώσεως. Οὕτω, δι' ἔν σκάφος 100.000 τόνων, καταλληλότερος ἀριθμὸς στροφῶν θεωρεῖται δ τῶν 85 ἀνά λεπτόν, εἰς τὰς στροφὰς δὲ αὐτὰς μία Ἐλίκ μεταδίδωσα ισχὺν 25.000 ἀτρακτοπόπων θὰ έδει νὰ ἔχῃ διάμετρον 28

ORIENT MID-EAST LINES

GENERAL AGENTS

EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N. Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST
TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITESHALL 4-5740

AGENTS

ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

CREECHURCH HOUSE
CREECHURCH LANE
LONDON E. C. 3
TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

LEOMS MARITIME BLDG 501-502
AKTI MIAOULI 35-39
PIRAEUS
TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

περίπου ποδών. Εις τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, παρά τὸ ηγέμενον κόστος κατασκευῆς τῆς Ἑλικοῦς καὶ τοῦ ἀξίους γενικῶς αὐτῆς, ἡ ἐπιτυχανούμενη ἀπόδοσις προώσεως αὐξάνει κατὰ τάξιν 8% περίπου. Χρησιμοποιούνται ἡδη εἰς τινὰ πλοῖα τοιαῦται Ἑλικες περιωρισμένου ἀριθμοῦ στροφῶν, διὰ τὴν ἔνη ἐπάρκες μέγεθος διὰ τὴν ἡγέμενην αὐτήν διάμετρον, χωρὶς τούτο νὰ προκαλῇ ἡγέμενην ἀντίστασιν γάστρας, οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία, διὰ πολλοῖ θά τὰς προτιμοῦν.

Λόγω τῆς μικρότερας εἰς τὴν πρόσωσιν ἀπόδοσεως καὶ τῆς ἡγέμενης ἀξίας τῆς πρωστηρίου ἔγκαταστάσεως, ποὺ προϋποθέτει ἡ διὰ δύο ἐλικῶν πρόσωσις, προτιμᾶται ἡ διὰ μιᾶς Ἑλικοῦς τοιαύτη, ἡδη δμως ἀναθεωρεῖται καὶ ἡ ἀντίληψης αὐτῆς, ἐν ὅφει τοῦ ἡγέμενου μεγέθους τῶν πλοίων. Διότι ἐν γιγαντιαῖς δεξαμενόπλοιοι στοιχίζει πολλά, τὸ φορτίον ποὺ αὐτὸ δύναται νὰ περιλάβῃ ὁμοίως καὶ ἐπομένως, τὸ «εὖ πλῷ» διακινθεῖσιν κεφάλαιοι εἰναι πράγματι τεράστιον. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ἡ πρόσθετος ἀσφάλεια ποὺ παρέχεται αἱ δύο μηχαναὶ καὶ αἱ δύο ἐλικες, ἀρχίζει νὰ ἐκτιμᾶται. «Ἄλλως τε, τὸ μειονέκτημα τῆς ἡλιατμένης ἀπόδοσεως προώσεως τῶν δύο ἐλικῶν φαίνεται, διὰ εἰναι πολὺ μικρότερον, δταν πρόκειται περὶ πολὺ μεγάλων πλοίων, τοῦτο δέ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν ἀπαίτουμένην μεγάλην ἴσχυν, φαίνεται διὰ τὴν ὅδηγήστη εἰς τὴν γενικήν χρησιμοποίησιν δύο ἐλικῶν εἰς τὰ σοδαρῶν μεγαλύτερα τῶν 200.000 τόνων δεξαμενόπλοια. Φαίνεται ἀδύκη, διὰ τὰ πλοῖα αὐτά, παρὰ τὴν ἡγέμενην εὐλείξιν, ποὺ τοὺς ἔξαστασιν καὶ πλευρικήν κίνησιν, μὲ ειδικάς συσκευάς, τόσον εἰς τὴν πρώτα δσον καὶ εἰς τὴν πρύμην, ὥστε νὰ δευκολύνωνται οἱ ἐν λιμένι καὶ οἱ εἰς περιωρισμένα γενικῶς ὄρθα χειρισμοὶ τῶν.

ΑΙ ΠΡΩΣΤΗΡΙΟΙ ΜΗΧΑΝΑΙ

Προφανές εἰναι, διὰ ἡ κατασκευή τελειότερων πρωστηρίων μηχανῶν, μὲ μεγαλυτέρων ἴσχυν, ἀπετέλεσεν ἐπίσης σοδαρῶν παράγοντα διὰ τὴν αὐξήσιν τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ πρὸς τὰ μεγάλα, δμως, μεγέθη πλοίων ἔξειλης, μὲ τοὺς ἀναπτοφεύκτους περιορισμούς εἰς τὸ δύθισμα, ποὺ τὰ καθιστᾶ πλέον κοντόχονδρα καὶ ἀπαιτεῖ μεγαλύτερας ἴσχεις διὰ τὴν πρώτων των ἀπότας ἀπαιτουμένας, ἀναλογικῶς, διὰ τὴν κίνησιν τῶν συνήθων σκαφῶν ἔχροι φορτίου, καθιστᾶ λίσαν ἀπίθανον τὴν τάσιν πρὸς αὔξησιν τῆς ταχύτητος τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ μέλλοντος, ἔκτος ἔξαν ἀριθμητῆ ἡ ἀνάγκη τῆς στροφῆς πρὸς ἄλλας λύσεις. Καὶ ἡ μόνη τοιαύτη δυνατότης στροφῆς, διὰ τὸ ἀπότερον, βεβαίως, μέλλον, φαίνεται νὰ εἰναι διὰ τὸ ὑποδρύχιον δεξαμενόπλοιον.

Εἶναι, ἄλλως τε, γεγονός, διὰ οἱ ὑπηρεσιακαὶ ταχύτητες τῶν συγχρόνων δεξαμενοπλοίων εὑρίσκονται συχνὰ ὑπὲρ τὴν θεω-

ρητικῶς οἰκονομικήν τιμὴν καὶ γενικῶς κυμαίνονται μεταξι 14 καὶ 16 μιλίων, ἐνώ ἡ πλέον οἰκονομική θεωρητικῶς ταχύτης δὲν εἰναι πιθανός ὑψηλοτέρα τῶν 12 μιλίων. Ἡ ἐκάστοτε φυσικά, ἐνδεικνυούμενη τοιαύτη ταχύτης ἔσαρτάται: ἐκ πολλῶν παραγόντων, ὡς εἰναι δι τομέας ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου, αἱ κατὰ συγκεκριμένην περίπτωσιν ἀνάγκαι κλπ., οἱ ὀντωτέρω διμοίς ἀριθμοῖ, ἀποτελοῦν ἔνα λογικόν, ἐκ τῶν πραγμάτων προκύπτοντα, μέσον ὅρου.

Ο μόνος τύπος μηχανῆς εἰς τὸν διποίον κατεβλήθη προσπάθεια αὐξήσεως τῆς ισχύος κατὰ μονάδα, πέραν τῆς μέχρι τότε δυνατότητος, εἰναι ἡ διλογίστροφος δηξελομηχανή, μὲ μεγάλην διάμετρον κυλίνδρου, προτιμωμένη καὶ σήμερον διὰ τὸ μεγάλα δεξαμενόπλοια, λόγω τῆς χαμηλῆς αὐτῆς εἰς καυσίμον καταναλώσεως. Εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς μηχανῆς αὐτῆς, συνέδαλεν ἡ ὑπερπλήρωσις διὰ στροβίλουσμπεστῶν, ἐπιτρέπουσα τὴν ἀνάπτυξιν μεγαλυτέρας ἀνά κύλινδρον Ισχύος διὰ τὰς αὐτὰς διαστάσεις κυλίνδρου, ὡς καὶ ἡ χρησιμοποίησις τῶν βαρέων καυσίμων τῶν λεβδών καὶ ἀπὸ τὰς μηχανᾶς αὐτάς.

«Ἡ εἰς τὰ καύσιμα οἰκονομία ἀποτελεῖ φυσικά, σεσαρδὸν παράγοντα διὰ πάν μέσον μεταφορᾶς, δχι μόνον εἰς διὰ ἀφορᾶ τὸ κόστος τοῦ καυσίμου, ἀλλὰ καὶ ἐν σχέσει μὲ τὴν συνεπειῶν τοῦ μεταφερομένου καυσίμου, μείωσιν τοῦ ὀφελίμου διὰ φορτίον d.w., προκειμένου δὲ περὶ δεξαμενοπλοίων ἵσως νὰ εὔσταθη καὶ ὁ ισχυρισμὸς διὰ τὸ δεύτερον ἔχει μεγαλυτέραν σημασίαν τοῦ πρώτου. «Οσον, δμως, αὐξάνει τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων ἵσως νὰ εὔσταθη καὶ ὁ ἀναλογικὴ ἀπότελεσμα χρώου φορτίοις λόγω μεταφερομένου καυσίμου μειούται, ἐνώ αὐξάνει ἡ σημασία τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ἀποφυγῆς ικανοτερήσεων τοῦ πλοίου (off - hire), καθισταμένη ζωτική διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ἔξειλεις εἰς τὰς μηχανᾶς, αἱ ὀποῖαι προκαλοῦν δυσχερείας, καθιστῶσας περιπλοκον τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησιν αὐτῶν, ἐνώ ἀντιπαρέχουν μικρὰν μόνον βελτίωσιν εἰς τὴν κατανάλωσιν, δὲν πρόκειται ν' ἀποδειχθῶν εὐπρόσδεκτο. Οιαδήποτε, δμως, ἔξειλεις ἡ διποία τοῦ ἔξασταση σημαντικῆς οἰκονομίαν εἰς τὴν κατανάλωσιν διὰ τῆς ἔφαρμογῆς ἀποδειχμένως ὑγιῶν ἀρχῶν κατὰ νέον τρόπον, ὡς εἰναι ἐπὶ παραδείγματι διὰ ἀναθέμασις εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ δὲν «ακιθίσται περιπλοκος διὰ ἔγκατάστασις, οὐδέμια ὑπάρχει ἀμφιβολία, διὰ τὴν γίνη εύμενως δεκτή.»

Κατ' ἀνάλογον τρόπον, ἀπαιτεῖται διὰ διποίας τελειοτέρων συστημάτων τηλεκινήσεως καὶ τηλενείδεων ὡς καὶ αὐτούματον ἀλέγχου, τόσον διὰ νὰ αὐξήθῃ διὰ ἀπόδοσης λειτουργίας τῶν μηχανῶν κλπ., δσον καὶ διὰ ἡπιτραπῆτη κατὰ πλέον παραγωγικὸν τρόπον χρησιμοποίησις τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ πρωστηριοῦ. «Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτμοκηῆς ἐνέργειας, παρὰ τὸ διὰ αἱ μεγάλαις ἴσχεις ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὰ σύγχρονα ὑπερδεξαμενόπλοια φαίνεται διὰ τὸν περίπτωσιν.

Ἐκ πρώτης ὅψεως, καθιστοῦν αὐτὴν δυνατήν, αἱ πρὸς τὸ παρὸν ἔξειλεις καὶ τὰ ὑφιστάμενα δεδομένα ἀρχικοῦ κόστους καὶ κόστους πυρηνικοῦ καυσίμου, κάθε ἄλλο παρὰ ἐλκυστικήν καθιστοῦν τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἐπιφανείας τοῦ προβλεπτοῦ μέλλοντος. Καὶ, τέλος, ἀπὸ ἀπόψεως λιμένων, δχι μόνον ἡ δυνατότης αὐτῶν πρὸς ὑποδρομήν τῶν δεξαμενόπλοιών, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑπαρχεὶς ἐπαρκῶν καὶ εἰδικευμένων ἐργοστασίων διὲ πισκευάς καὶ συντήρησιν, ἀποτελεῖ παράγοντα, τὸν ὅτιον πολὺ πολογίζει δι πλοιοκτήτης ἐνὸς δεξαμενόπλοιο.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΞΕΖ

Μέχρι πρὸ τοῦ, ἡ διώρυξ τοῦ Σουζέζ ήσκει ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἀργού πετρελαίου ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόπλου εἰς τὴν Εύρωπην καὶ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν. Μέχρι τῆς ήμερας ποὺ ἔκλεισε, συνεπείᾳ τῶν τελευταίων γεγονότων, ἡ διώρυξ διύνατο νὰ δεχθῇ πλοῖα διυθίσματος μέχρι 38 ποδῶν, ἀνεμένετο δὲ νὰ αὐξηθῇ τὸ δύθισμα αὐτὸν εἰς τοὺς 40 πόδας μέχρι τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ εἰχε ἀναγγελθῆ, δι τοῦ πλήρεος φορτίον. Ο κατωτέρω πίνος παρέχει τὸν συγκριτικὸν ναῦλον ποὺ θὰ πρέπει νὰ εἰσπράξῃ ἐν πλοίον διὰ τὸ καλύψη τὸ ἔξοδό του, διερχόμενον διὰ τῆς Αφρικῆς, μὲ βάσιν κόστους 100 διὰ δεξαμενόπλοιον 35.000 τόνων d.w.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΔΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΑΠΟ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΩΔΟΥ ΕΙΣ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ ΜΕ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΝ ΕΙΣ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΕΝΟΝ

Τόν. d.w.	B30. 40'	B30. 48'	Μὲ πειστρ. καινόν
35.000*	100	100	118
50.000	89	89	99
75.000	74	74	79
100.000	101	71	74
110.000	99	69	71
160.000	107	70	56
200.000	—	—	51

* Βασικὴ περίπτωσις.

«Ως φαίνεται ἐκ τοῦ πίνακος αὐτοῦ, μὲ δύθισμα 40 ποδῶν, τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον ποὺ δύναται νὰ διέλθῃ διὰ τῆς διώρυγος καὶ ποὺ ἐν προκειμένῳ εἶναι τὸ τόνων 75.000 τόνων d.w., κερδίζει περισσότερα διερχόμενον διὰ τῆς διώρυγος κατ' ἀμφότερα τὰ σκέλη τοῦ ταξιδίου του. Καὶ, εἰς τὰ ἀνωτέρω διυθίσματα, ἀν ληφθοῦν ὑπὸ διώρυγος, διὰ τὸν περίπλου τῆς Αφρικῆς πλοῦς, πλὴν τῶν συγκριμένων εἰδικῶν περιπτώσεων, ποὺ ἀλλῷς ἐπιτάσσουν, φαίνεται προτιμότερος διὰ σκάφη μεγαλύτερα τῶν 100.000 τόνων, ὑπάρχει δὲ κάθε λόγος νὰ πιστεύῃ τις διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοιοι θά ἀκολουθοῦν τὴν δόδων αὐξηθήσανται διὰ τὸν περίπλου τῆς διώρυγος, διὰ τὸν πληθερικόν σκέλος τοῦ ταξιδίου. Καὶ φαίνεται, δι τοῦ ἔδω τελειώνει ἡ σύγκρισις. Διότι, αὐδόμη καὶ ἔν αὐξήθῃ, διὰ διευρύνσεως τῆς διώρυγος, δι λόγος ἐγκαρούσιας τομῆς τῆς διώρυγος πρὸς τὸν πλοίον εἰς 4:1, ὥστε

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building

57 Akti Miaouli Piraeus

GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950

Telex 5012

Callsign LAMILL

νά δύνανται νά διέλθουν δι' αυτής και πλοία 160.000 περίπου τόννων, πάλι ότι συμφέρη καλύτερον είς τὸ πλοίον αὐτὸν διερχόμενος τῆς Αφρικῆς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέχρι τοῦ σημείου αὐτοῦ, τὰ συμπεράσματα τοῦ ἀρθροῦ τοῦ κ. Πλάττ, θά ήδην αντανακάνει νὰ συναψισθεῖν ὡς ἀκολούθως:

1.— Διανύμενον ἐπόχην καθ' ἣν συγεχών αὐξάνει ἡ ζήτησις πετρελαιειδῶν καὶ δὲν φαίνεται διτὶ θά παύσῃ αὐξανομένην.

2.— Η παρούσα τάσις εἶναι, διποτὶς ἡ ζήτησις αὐτῆς ικανοποιηθῇ διά τῆς αὐξήσεως τοῦ ρυθμοῦ μεταφορᾶς ἀργού πετρελαίου μὲ τὰς δυνατότας καλυτέρας οἰκονομικάς προϋποθέσεις, ητοὶ δι' αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατόν οἰκονομικῶν δρυμίων. Παρὰ δὲ τὸ διτὶ θά διώρυξ τοῦ Σουήζ ἀπέτελει μέχρι σημερού, ἀφ' Ἑνὸς μὲν σοδαρὸν παράγοντα ἔπειρεάσμοντα τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον πετρελαίου καὶ ἀφ' ἔπειρος παράγοντα ἀνασχετικὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων, η σημασία τοῦ παράγοντος αὐτοῦ συνεχῶς θά μειούνται εἰς τὸ ἔξης.

3.— Ή τεχνολογικὴ ἔξελιξις τῶν πλοίων παρακαλούσθει πλήρως καὶ πιθανόν προτρέχει τῶν ἀπαίτησεων τοῦ παρόντος καὶ τοῦ ἀμέσου μέλλοντος.

4.— Εἰς τὴν διαιρόφωσιν τῶν μελλοντικῶν δεξαμενοπλοίων, οἱ περιορισμοὶ οἱ ὑπαγορευόμενοι ἀπὸ τοὺς λιμένας, τὰς ὑπὸ αὐτῶν παρεχομένας εὐκολίας καὶ ἀπὸ τὸ δάβος κλπ. ὥρισμένων ὑδατίνων δῦναν, θὰ ἀποτελοῦν κυρίους παράγοντας, η σημασία τῶν πλοίων θὰ αὐξάνη.

5.— Τὰ διτὶ τῆς μεταφορᾶς διυλισμένων προϊόντων προορίζομενα δεξαμενόπλοια έχουν σχέδον σταθεροποιηθῆ εἰς τὸ μεταξὺ 18 καὶ 25 χιλιάδων τόνων μέγεθος καὶ φαίνεται διτὶ θὰ τὸ διατηρήσουν, δελτιούμενα μόνιμα εἰς τὸν τεχνικὸν τῶν εξοπλισμῶν καὶ αὐτοματοποιούμενα.

6.— Η παγκόσμιος τάσις δελτιούσων τῶν δεξαμενοπλοίων ἀργού πετρελαίου, συνίσταται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ μεγέθους αὐτῶν, μὲ τροποποίησιν τῶν διατάσσεων πέραν τῶν κλασικῶν ἀντιλήψεων, ὅπει τὸ περιορισμένη τὸ βύθισμα καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ὑδροδυναμικῶν στοιχείων, ἀντισταθμιζόντων τὰς ἐπὶ τῆς προώσεως συνεπειας τῆς τοιαύτης ἐκ τῶν κλασικῶν ἀντιλήψεων διποτὶς αὐξημένων μηχανάς, μὲ τὴν διαφοράν, διποτὶς αὐξημένων μηχανών.

7.— Δέν φαίνεται, πρὸς τὸ παρόν, διτὶ θὰ ἀπομακρυθμένειν ἀπὸ τὰς καθιερωμένας πρωτοτυρίους μηχανάς, μὲ τὴν διαφοράν, διτὶ θὰ

προτιμᾶται ἡ διά δύο ἑλίκων κίνησις διὰ τὴν ἀμέσως ἐπικείμενη γενεὰν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Απομακρύνεται ἡ δυνατότης κρησιμοποιήσεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας,

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Μέχρι πρὸ δεκαετίας περίπου, αἱ μεγάλαι ἐπαιρίαι πετρελαίου κατείχοντα τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν δεξαμενοπλοίων, ὡς δύμως δεικνύουν οἱ κατωτέρω ἀριθμοί, ἐγκατελείψαν ἀργότερον τὴν τακτικὴν αὐτῆν. Ή τάσις πρὸς ναυλώσαν τοῦ μεγαλύτερου ποσοστοῦ δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τοὺς ίδιωτας ἐφοπλιστάς φαίνεται ἐκ πρώτης ὅμεως ὡς ἀποτελοῦσα ὑποχώρησιν ἔναντι τῆς ἀρχῆς ὡς πως μία ἐπαιρία πετρελαίων θλέγχη πάντας ποὺς τομεῖς τῆς δραστηριότητος της. "Υπάρχουν δύμως οἱ γνωστοὶ παράγοντες οἱ ἀποδεικνύοντες διτὶ, ἀκόμη καὶ μὲ τὸ ἐν τρίτον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τοῖς ἔλεγχον, διαθέτουν αἱ ἐπαιρίαι αὐταὶ τὴν δυνατότητα νὰ ρυθμίζουν τοὺς ναύλους. Έξαιρέσεις, ὡς η τοῦ 1956 καὶ ἡ σημερινή, δὲν μεταβάλλουν τὴν εἰκόνα, ἀν ληφθῆ ὑπ' οὐρανῷ η δραχεῖα διάρκεια τῶν τοιούτων δύναμάλων περιόδων.

Οὕτω, αἱ ἐπαιρίαι πετρελαίου τὸ 1939 κατείχοντα τὸ 61% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, τὸ 1952 τὸ 52% αὐτῆς, τὸ 1957 τὸ 40%, τὸ 1962 τὸ 40% καὶ τὸ 1966 τὸ 39%.

Προκαλεῖ τὴν ἐπιπληγὴν τὸ γεγονός διτὶ ὁ ίδιωτης ἐφοπλιστής, τοῦ ὅπου ουσικά αἱ δυνατότητες εἰναι πολὺ πλέον περιωρισμέναι ἔκεινων μιᾶς μεγάλης ἐπαιρίας πετρελαίων, δύναται νὰ ἐκμεταλλεύῃ τὰ πλοῖα του μὲ μικρότερον κόστος καὶ νὰ κερδίσῃ ναυλών αὐτά εἰς τὰς ἐπαιρίας μὲ ναυλὸν ὡς πότιος φθάνει καὶ εἶναι, εἰς τινὰς περιπτώσεις, χαμηλότερος τοῦ ποσοῦ ποὺ στοιχίζουν εἰς τὰς ἐπαιρίας πετρελαίου τὰ ίδια αὐτῶν πλοῖα. Τὸ πόσον ἐπομένως κερδίζουν αἱ ἐπαιρίαι ἐκ τῆς ναυλώσεως πλοίων ἀντικόντων εἰς ἀνεξαρτήτους ἐφοπλιστάς εἶναι προφανές, τὸ κέρδος δὲ αὐτὸν ἔχαρτατάς ενεστεῖν προφανές, τὸ κέρδος δὲ τοῦ διαφάττεται θεοβαίνων ἐκ τῆς ἐκάστωτης ναυλαγορᾶς. Περιέργως η ναυλωγορᾶ τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν ἀκολουθεῖ πάντοτε τοὺς νόμους προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ποὺ λογικῶς διέπουν πάσαν ἐμπορικὴν καὶ διομηχανικὴν διάταξην προσφορᾶς καὶ προσφορᾶς, καὶ ζητήσεως, ποὺ λογικῶς διέπουν πάσαν ἐμπορικὴν καὶ διομηχανικὴν διάταξην προσφορᾶς. Μέχρι πρὸ τούς, οἱ ναυλωταὶ εύρισκοντο εἰς λίαν πλεονεκτικὴν θέσιν. Τὰ τελευταῖα γεγονότα τοῦ Σουέζ ἀνέτρεψαν τὴν εἰκόνα, δὲν φαίνεται δύμως διτὶ τοῦτο θὰ διαφέρεται εἰς πότιον.

Τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν σήμερον ἡ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοιοι καθ' ὅλον τὸν κόσμον ἀριθμούν 23 ἐκαποτυμύρια τόνων ή.ώ., ἐξ αὐτῶν δὲ μόνον 35% ἀνήκουν εἰς ἐπαιρίας πετρελαίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀνήκουν εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς. Καὶ ὡς ὁ ἀρθρογράφος διηγεί, ἀποτελεῖ τὸ πεσσόστον αὐτὸν τὴν κυρίαν ἀσφαλιστικὴν δικλείδαν ἐλέγχου τῶν ναυλῶν ἀπὸ τὰς ἐπαιρίας.

Φαίνεται ἐπίσης ἐκ πρώτης ὅμεως περίεργον, διτὶ οἱ ίδιωται ἐφοπλισται κατά κανόνα προηγούνται τῶν ἐπαιρίων πετρελαίου εἰς τὴν ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, δικαιολογεῖται δύμως τοῦτο ἐκ τῆς ικανότητος τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ διαθέσῃ τὸ πλοῖον του εἰς τὴν διεθνῆ ὄγοφράν, ἐνῷ ἐκάστη ἐπαιρία πετρελαίου ἔχει τοῦτο τομέα δραστηριότητος καὶ δὲν διαθέτει τὴν ίδιαν εὐχέρειαν χρησιμοποίησεως τῶν πλοίων τηρειν, καὶ δὴ πλοίων τεραστίου μεγέθους, εἰς τόσουν εὐρύν, παγκόσμιον τομέα. Τὸ μέλλον δύμως θ' ἀνατρέψῃ τὴν ναυπήγησιν τῶν δεξαμενοπλοίων, η ἀδυναμία αὐτῶν δημόνων διαδρομάς, καθιστάτη δυνατή τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μόνων ὑπὸ τῶν ἐπαιρίων πετρελαίου, δυναμένων νὰ προγραμματίσουν τὴν τοιαύτην ἐκμετάλλευσιν. Αἱ μελοποικαὶ, ἐπομένως, ναυπηγήσεις πολὺ μεγάλων δεξαμενοπλοίων θὰ προγραμματίζωνται ἀπὸ τὰς ἐπαιρίας αὐτάς, χωρὶς φυσικά τούτῳ νὰ σημαίνῃ κατ' άναγκην διτὶ θὰ ναυπηγούν αὐταὶ πλοία διτὶ τοῖς λογαριασμόν. 'Ο ἀνεξάρτητος ἐφοπλιστής θὰ καληται, κατά κανόνα, καὶ ἐν προκειμένῳ, μὲ τὴν διαφορὰν διτὶ η πρωτοβουλία ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τοῦ μεγέθους καὶ τὸν τύπο τοῦ πλοίου θ' ἀνήκη εἰς τὴν ἐπαιρίαν πετρελαίου.

'Η ἐπήσια αὐξησίς εἰς τὴν ζήτησιν ὑγρῶν καυσίμων ἀνέρχεται εἰς 7% ἔως 8% ἔναντι τῆς καταναλώσεως τοῦ προηγουμένου ἔτους, τῆς ἀνολογίας αὐτῆς σταθερῶς διαπρητεῖσθαι στὴν κατά τὴν τελευταίαν πενταετίαν. 'Η πρόβλεψις διὰ τὰ προσεχῆ δέκα ἔτη εἶναι διτὶ η ἐπήσια αὐξησίς εἰς τὸν ζητήσεως τοῦ διαφάνειαν. 'Η πρόβλεψις διὰ τὰ προσεχῆ δέκα ἔτη εἶναι διτὶ η ἐπήσια αὐξησίς εἰς τὸν ζητήσεως τοῦ διαφάνειαν. 'Η πρόβλεψις διὰ τὰ προσεχῆ δέκα ἔτη εἶναι διτὶ η ἐπήσια αὐξησίς εἰς τὸν ζητήσεως τοῦ διαφάνειαν.

α) Μήκος διαδρομής: "Αν καὶ κατά τὴν τελευταίαν δεκαετίαν η ζήτηση κατά τὰς ἀνωτέρας ἀναλογίας δὲ γύκος τῶν διακινηθέντων διὰ θαλάσσης πετρελαιειδῶν, δὲν ἔσθμειώθη δίκιοσμειώτας τις μεταβολὴ διαφοράς την κατεύθυνσιν πού είχον αἱ μεταφο-

MANILA 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 : 7420101 - Tel. 4-99-71 - 40-14-60



ραι αύταί, Ηλεκτρούμφησαν νέαι πηγαί κατά τὴν περιόδον αὐτήν, εύρισκόμεναι πλησίον κωπανολατικῶν κέντρων, αἱ ὅποιαι πιθανὸν εἶναι νὰ μειώσουν κατά τι τὸ μῆκος διαδρομῆς. Διὸ τὴν Εύρωπην εἰδικῶς, αἱ πηγαὶ τῆς Βορείου Αφρικῆς καὶ τῆς Νιγηρίας ἀρχίζουν νὰ ἐπηρεάζουν τὸν τρόπον διανομῆς, διότι ἡ ἐκ τῶν πηγῶν αὐτῶν εἰς Εύρωπην διαδρομὴ εἶναι σημαντικῶν δραχυτέρα τῆς ἐκ παραδοσεως περιοχῆς ἐκ τῆς ὅποιας μέχρι τοῦδε ἔφωδιάζετο ἡ εὐρωπαϊκὴ ἀγορά, τοῦ Περσικοῦ δηλαδὴ Κόλπου.

Ἡ κατασκευὴ ἀγωγῶν ἐκ τῶν λιμένων ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Μεσογείου πρὸς τὰ ἐνδέρεα τῆς εὐρωπαϊκῆς ἡπείρου, πρόκειται ἐπίσης νὰ ἐπηρεάσῃ τὸν δύκον τῶν ἀπαιτούμενων δεξιομενοπλοίων.

"Ἐναντὶ δύμων τῶν παραγόντων αὐτῶν ποὺ μειώνουν τὸ μῆκος τῆς διαδρομῆς, ἐμφανίζονται καὶ παράγοντες ἐπιμεκύνοντες αὐτήν, ιδίᾳ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Ἰαπωνίαν καὶ Νότιον Αμερικήν, ὡς καὶ αἱ διά τοῦ περίπλου τῆς Αφρικῆς μεταφοραὶ διὰ μεγάλων δεξιομενοπλοίων πρὸς Εύρωπην καὶ Αμερικήν, αἱ ὅποιαι, ὡς ἀπεδειχθῇ, θὰ σταθεροποιηθοῦν εἰς τὸ μέλλον, λόγω τοῦ ἀσυμφόρου τῆς χρησιμοποίησεως τῆς διώρυγος.

Ἡ Μέση Ἀνατολή, δεβαίως, θὰ συνεχίσῃ διὰ πολλὰ ἀκόμη ἐπὶ ν' ἀποτελῇ τὴν κυρίαν πηγὴν καλύψων τῶν εἰς καύσιμα ἀνάγκων τοῦ κόσμου, δοθέντος ὅτι καπέχει τὰ κυριώτερα ἀποθέματα καὶ ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον ἔξαγωγικὸν κέντρον τοῦ κόσμου, λαμβανομένου μάλιστα ὑπ' ὅμιν ὅτι ἐλαχίστη εἶναι ἡ τοπικὴ κατανάλωση.

β) Ἀ γ γ ο : "Οπαὶ τὰ δεξιαμενόπλοια, οὕτω καὶ οἱ ἀγωγοὶ πετρελαίου ἐπέτυχον ὅριστα οἰκονομικὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀποτελέματα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ἡ αὔησης τῆς διαμέτρου τῶν ἀγωγῶν καὶ ἡ δελτίωσις τῶν παραγόντων χρησιμοποιήσεως αὐτῶν, ὀφειλομένη συχνά εἰς τὴν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου συνεργασίαν, εἰχειν ὡς ἀποτέλεσμα μίαν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ μῆκους καὶ τῆς ἀποδόσεώς των. Εἰς πολλὰ περιπτώσεις, τὴν ἐγκατάστασιν ἀγωγῶν ἔηράς ὑπηργόρευεν τὴν ἀνάγκη συντομεύσεως συνήθων θαλασσίων διαδρομῶν, διότι γενικῶς οὕτωις ιδιαιτέρως προτιμῶνται δοταν σημαντικῶν μειώνουν τὴν ἀπόδοσαν. Γεγονός εἶναι ὅτι τὰ δεξιαμενόπλοια γενικῶς εἶναι οἰκονομικώτερα, ἀντὶ ὑπολογισθῆται τὰ κατὰ μίλιον ἀποστάσεως κόστος μεταφορᾶς. Ἐπιπροσθέτως, τὰ δεξιαμενόπλοια δὲν ὑποκεινται εἰς στρατηγικούς καὶ πολιτικούς κινδύνους, τούλαχιστον εἰς τοὺς μὲ τοὺς ἀγω-

γοὺς ἔηράς θαθμόν, καὶ ἔχουν τὸ πλεονέκτημα τῆς μεγαλυτέρας εὐδελιξίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν. Καὶ αἱ οἰκονομίαι τὰς ὅποιας ἔξασφαλίζουν τὰ πολὺ μεγάλα δεξιαμενόπλοια, καθίστοῦν αὐτό ἐπι πλέον κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ὄργου πετρελαίου, ἀκόμη καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις κατά τὰς ὅποιας οἱ ἀγωγοὶ συνιστῶνται τεχνικῶς ὡς ἐν συναγωνιστικὸν ὑποκατάστατον.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΔΕΞΙΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Ἐηγήσασθαι ἡδη προηγουμένως ἡ θέσις τοῦ δεξιαμενοπλοίου ἀπό τὴν τεχνικής του πλευρᾶς καὶ ἀπεδείχθη ὅτι τὸ μέλλον του δέοντα θεωρήται ἔξισφαλισμένον ἀπό τῆς ἀπόψεως αὐτῆς. Ὑπάρχουν δύμως καὶ ἄλλοι περάγοντες, πλὴν τῶν δυνατοτήτων κατασκευῆς, δελτίσσεως τῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν μέσων προώσεως αὐτοῦ, οἱ ὅποιοι ἐπιτρέπουν τὴν ἔξελιξιν του.

α) Ἡ ἐν θαλάσσῃ σημαντική συντομεύσεως συνήθων θαλασσίων διαδρομῶν, διότι γενικῶς οὕτωις ιδιαιτέρως προτιμῶνται δοταν σημαντικῶν μειώνουν τὴν ἀπόδοσαν. Γεγονός εἶναι ὅτι τὰ δεξιαμενόπλοια γενικῶς εἶναι οἰκονομικώτερα, ἀντὶ ὑπολογισθῆται τὰ κατὰ μίλιον ἀποστάσεως κόστος μεταφορᾶς. Ἐπιπροσθέτως, τὰ δεξιαμενόπλοια δὲν ὑποκεινται εἰς στρατηγικούς καὶ πολιτικούς κινδύνους, τούλαχιστον εἰς τοὺς μὲ τοὺς ἀγω-

γοὺς δέοντες δένηνται εὐκάλως. Διὰ νὰ κρατηθῇ ἐν τοιούτον πλοίον ἐν πλῷ χρειάζεται:

πολλὰ μίλια καθαρῶς ὑδατίνων περιοχῆς καὶ τὸ πρόβλημα παραμένει, παρὰ τὰ προτεινόμενα μέσα «πετρελαίου» διὰ διατροφούμενων πηδαλίων ἡ καὶ ἀνασχετικῶν πτερυγιών, τὰ δοτοία ἀναμφιθόλως συμβάλλουν εἰς τὴν μείωσην τῶν δυσκολιῶν, χωρὶς δύμως καὶ πλήρως νὰ τὰς ἔξουδετερώνουν. Εἰς τὴν ἀνάοικήν δενούς θάλασσαν, ἡ περία τοῦ κυνηγώντος τὸ πλοίον καὶ ἡ προσοχὴ αὐτοῦ ἐπιλύουν τὸ θέμα. Κατὰ τὴν προσέγγισιν δύμως εἰς τὴν ἔηράν καὶ γενικῶς κατὰ τὴν ναυσιπλοίαν ἐντός πολυσυχνάστων ἡ περιωρισμένων ὑδατίνων ὁδῶν, τὸ πρόβλημα αὐτὸ ἀποκτᾷ ιδιαιτέρων σημασίαν, ὡς πρόβλημα κύδου στροφῆς, χρόνου καὶ ἀποστάσεως κρατήσεως καὶ εὐελιξίας γενικῶς καὶ τοσας πρὸς ἐπίλυσιν του νὰ χρειάζεται νὰ στρέψουμεν τὴν προσοχήν μας περιστάτερον πρὸς τὴν ἐπιλογήν τῆς θέσεως τῶν δυναμένων νὰ δεχθοῦν τὰ μεγάλα πλοῖα λιμένων καὶ ὀλιγότερον πρὸς τὰ πλοῖα καθ' ἔατά.

β) Δο ο νήσεις καὶ καλοθάλασσα σ. Ον., Ἡ ἀποφυγὴ κρισίμων συχνοτήτων σκάφους ἐντὸς τῶν ὄριών τῶν στροφῶν τῆς Ελληνικοῦ καθίσταται ηγύημένως δυσχερής, ἐφ' ὅσον αὐξάνει τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου. Καὶ ἐνό δὲν φαίνεται ὅτι ὁ παράγων αὐτὸς εἶναι δυνατὸν νὰ καταστῇ ἐμπόδιον εἰς τὴν περαιτέρω ἔξελιξιν, πιθανὸν εἶναι νὰ καταστῇσῃ τὰς κατασκευαστικὰς λεπτομερείας σκάφους καὶ ὑπερκατασκευῶν, ὡς καὶ τὰς τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ ἀλίκων περισσότερον διαπανηράς. Εἰς τὰ μεγάλα δεξιαμενόπλοια, ἀκόμη καὶ τῶν 100.000 τόνων, διαπιστούνται προβλήματα ἐκ τῶν κινήσεων τοῦ πλοίου, ὡς διατοιχισμοῦ καὶ προνευστασμοῦ, ίδιᾳ δύμως σφυροκρύσσεως τοῦ πρωραίου πυθμένος ἐπὶ τοῦ κύματος, τὴν στιγμὴν ποὺ ἡ ἀνελθοῦσα κατὰ τὸν προνευστασμὸν πρώρα κατέρχεται ταχέως. Καὶ τὰς μὲν συνεπείας τοῦ διατοιχισμοῦ μειώνουν οἱ παθητικαὶ ἀντιδιατοιχιστικαὶ δεξιαμεναί, διὰ τὰς σοδαρωτέρας δύμως συνεπείας τοῦ προνευστασμοῦ μόνον ἡ μείωσης τῆς ταχύτητος ἐν κακοκαριάς ὑπάρχει καὶ, ἐν ἀνάγκῃ, ποιάς τις μεταβολὴ πλεύσεως.

γ) Φορτίον καὶ ἐρυμα. Ἡ σχέσις πρωστηρίου ισχύως ὡς καὶ τοῦ δάρους τῆς πρωστηρίου ἐγκαταστάσεως πρὸς τὴν μεταφορικήν τοῦ πλοίου ικανότητα, μειούμεται ἐφ' ὅσον τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου αὐξάνεται. Μειούμεται ἐπίσης καὶ ἡ σχέσης τοῦ δάρους τοῦ κάλυπτος τοῦ πλοίου ὡς πρὸς τὸ d.w., σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μεγέθους τοῦ σκάφους, κατὰ μικρότερον δύμως ποσοστόν. Ἐπὶ παραδειγματική, εἰς τὸ δεξιαμενόπλοιον τῶν 19.000 τόνων τὸ δάρος τῶν μηχανῶν γενικῶς εἶναι 900 περίπου τόνων καὶ τὸ δάρος τοῦ κάλυπτος τοῦ πλοίου 4.000 περίπου τόνων, ἐνῷ εἰς ἐν

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τὸ φυλλάδιο
τοῦτο δὰ
μαρούσε νὰ σᾶς
βοηθήσῃ.



"Ἄν υπάρχῃ πιθανότης νὰ πάστε σὲ λιμάνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νὰ σᾶς στείλουμε τὸ εἰδικό φυλλάδιο μας Σᾶς έχετε πώς ή MIDLAND BANK

θὰ σᾶς βοηθήσῃ νὰ κάνετε οικονομίες
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς.

Πληρώνει τόκο στὰ λεπτά σας,
στέλνει τὰ χρήματά σας στὸ σπίτι σας.

Συμπληρώστε σύτην τὸ φόρμα ταχυδρομήστε τὴν σήμερα!

Σάς παρακαλεῖ μά νοι στείλετε τὸ φυλλάδιο σχετικά μὲ τὶς τραπεζικὰς ὑπηρεσίες ποὺ δὲ μηδὲν χρήσιμες.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΗΣΤΕ ΤΟ ΣΤΗΝ:



Midland Bank

5 THREADNEEDLE STREET, LONDON, E.C.2.

*Όλη η ψηφιακή γραφή μὲ τὴν Τράπεζα μπορεῖ νὰ γίνεται στὸ Ελλαστικό.

πλοίοιν 100.000 τόνινων ἔχομεν βάρος μηχανών γενικώς 1.400 περίπου τόνινων και βάρος χάλυβας 19.000 περίπου τόνινων. Οὕτω, ἐνώ τὸ δ.ώ. ηγέρθη εἰς τὸ πενταπλάσιον, τὸ βάρος τῶν μηχανῶν ηγέρθη μόνον κατά 50% και ἐπομένως ὁ λόγος δ.ώ. πρὸς ἑκτόπισμα, ἀπὸ 0,76 περίπου εἰς τὸ σκάφος τῶν 19.000 τόνινων ἀνέρχεται εἰς 0,84 διὰ τὸ πλοῖον τῶν 100.000 τόνινων. "Υπάρχει συνεπῶς μεγαλύτερα ἀνάγκη κυβικής χωρητικότητος εἰς ἐν μέγα δεξαμενόπλοιον, λόγῳ τῆς ηγέρθεντος εἰς δάρος μεταφορικῆς του ικανότητος ἀνά μονάδα δάρους πλοίου. Μέ συντελεστὴν τού ἀργού πετρελαιού 43 κυβικῶν ποδῶν ἀνά τόνινον, διὰ τὰ πολὺ μεγάλα δεξαμενόπλοια ὡς ὑπάρχει περίσσεια χώρου καὶ χρησιμοποιεῖται αὐτῇ διὸ δεξαμενάς χρησιμοποιουμένας ἀποκλειστικῶς δι' ἔρμα. Ἐπιταχώνεται οὕτω ἢ ἐν λιμένι παραμονή καὶ ἐπομένως ὁ χρόνος φορτεκφόρτωσεως, τοῦ πλοίου διανομένου νά παραλαμβάνῃ ἢ ἐφόρτωνή ἔρμα ταυτοχρόνως μὲ τὴν ἐκφόρτωσιν ἢ φόρτωσιν αὐτοῦ, πρόδηλον δῶμας εἶναι διτί, εἰς τὰ μεγυνάτερα τῶν 200.000 τόνων δεξαμενόπλοια, αἱ τοιαύταις ἀποκλειστικῶς δι' ἔρμα δεξαμεναὶ δὲν θὰ ἐπαρκοῦνται καὶ κατ' ἀνάγκην θὰ τοποθετήται ἔρμα καὶ εἰς δεξαμενάς φορτίου.

Αἱ νέαι ἀφ' ἑτέρου διατάξεις τῆς διεθνοῦς περὶ γραμμῆς φορτάσεως συμβάσεως, ἐπιτρέπουν μείσων τεῦ μόνους ἔξαλλων, ήτοι αὐχησήν τού βυθίσματος, διὰ τὸ δάσος πλοίου, ἐνώ ἡ χρησιμοποίησις χάλιβος ὄψηλῆς τάσεως ἐφεκτικυσμού, ἡ μείσωσις τοῦ πάχους τῶν ἐλασμάτων, ἡ ἐπιτρεπομένη εἰς πλοία χρησιμοποιεῖται νέας κατὰ τῆς διαδρόσεως μεθόδου προστασίας, ὡς χρώματα ὑψηλῆς ἀντοχῆς, καθοδικοί προσταταί κλπ., καὶ αἱ νέαι διατάξεις τῶν Νηργυνωμάτων, θ' αὐδήσουν περατέρω τὸ δ.ι. Διὰ δοθείσας διαστάσεις πλοίου. Ἀποτέλεσμα τούτου εἰναι ὅτι ὁ χώρος ποὺ θὰ διατίθεται εἰς τὸ μέλλον διὰ δεξιμενάς προσριζομένας μόνον δι'. Ἐμρα θὰ είναι πολὺ μικρός, ἐκτὸς ἐὰν αὐξηθῇ τὸ δάσος τοῦ πλοίου πέραν ἐκείνου ποὺ ἀπαιτεῖται διὰ δοθὲν βύθισμα.

Τό θέμα τούτο, δεδιώκει, έχει πολὺ μικράν σημασίαν εν σχέσει με τά άλλα στοιχεία έκμεταλλεύσεως τών μεγάλων πλοίων, περιλαμβάνεται δημοσία έντασθα διά νά καταδειχθή ή φύσις των άλληλεξαρτώμενων παραγόντων τεχνολογικής ή οικονομικής φύσεως, οι άποιοι έμφανιζονται και αύξανουν σύν τη αύξησει τού μεγάλους τών πλοίων.

Στρει του μεγεθούς των πλοίων.
δ) Δ Ε Σ α μ ε ν ι σ μ ο i κ α i έ π i-
σ κ ε υ α . "Έχει ήδη έπιπευχθή ή έ έπι-
πλεύσει δι' ήλεκτροσυγκολλήσεως σύνθεσις
τών προκατασκευαζόμενών τεμαχίων ναυπη-
γουμένων πλοίων, θταν τα ναυπηγήσα άνεν
διάδειτον έσχάρας ή δεξιαμενάς έπαρκους με-
γέθους διά νά περιλάβουν τό δόλον σκάφος,
Άλλα και τά ουτώ ναυπηγούμενά πλοία,
χρειάζονται μετά τήν ναυπηγήσην τών δεξα-
μενισμόν διά τάς έπισκευάς και τήν συντη-
ρησήν των, διότι δέν δύναται τι λογικώς νά
προβλέψη, διτ θά είναι δυνατόν δέντο δυτών
καθαρισμός και, ίδια, χρωματισμός τών ύψα-
λων, ή ή δι' ύποδρυχίων μέσων δυνατότης
άντικαταστάσεων τελικού δέξινος, έπισκευαν
εις γόνφους πηδαλίου, άντικαταστάσεως έ-
λασμάτων κ.λ.π. "Η άντικαταστάσις, ίδια,
έλασμάτων ένως πλοίου ύποστάτως ζημιάς
έπροσαρξέων, άποκλείεται νά γίνεται έν-
πιπλεύσει, ένω θά ήδηντο τις νά Ισχυρι-
σθή διτ έργασιαί εις τήν θλικά, έπι παρα-
δείγματι, καθίστανται εις τινας περιπτώσεις
δυναται διά κλίσεως τού πλοίου πρός πρώ-
ρων — δσον και δην τούτο κάθε άλλο ή συνι-
στάται διά τήν έν γένει τού πλοίου κατα-
πεινόν.

ε) "Η ἐν λιμένι ασφάλεια. "Αν και — λέγει ο συγγραφέας — τὸ ἄρθρον αὐτὸν ἔγραψή εἰς περίοδον καθ' ἥν ἐν τῶν πλοίων τῆς ἑταῖριας του εἶχεν ὑποστήσιν σοβαρωτάτην ἔκρηξιν, ὅρθιν εἶναι ν' ἀναγκαρίσῃ τις δῆτι ἐπὶ τῶν δεσμωτοπλοίων τῆς σήμερον ύφισταται ὑψηλός βαθύμος ἀσφαλείας. "Οσον δημιουργεῖ τὰν πλοίων αὐξάνει, τόσον αι συνέπεια εἴτι σοβαροῦ ἀτυχήματος καθιστανται σοβαρώτεραι, τάσσονται ἀπό την πλούσιεσσιν εἰς ὑποστήσιν των ζωῆς και ἀπώ-

άπό άποφεως ζημιών είς τάς ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς ή και εἰς ἄλλα πλοῖα. Ἀκόμη καὶ διὰ ἑνὸς σημερινὸν δεξαμενόπλοιον 200.000 τόνων, μία δεξαμενὴ φορτίου του πιθανὸν νὰ εἴη τὴν χωρῆτικότητα ἐνὸς δλακήνου «μεγάλου» δεξαμενοπλοίου τῆς παρελθόντης δεκαετίας καὶ ἐπομένως φανέρων εἶναι πόσον περισσότερον εὐφλεκτὸν ὑλικὸν ὑπεισέρχεται εἰς ἐν ἀτύχημα.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καθίσταται πρόδηλος ἡ ἀνάγκη περισσοτέρων μέτρων ὅσφαλειας, τόσους ἀπό κατακευστικῆς τοῦ πλοίου ἀπόφεως, δύον καὶ ἀπό ἀπόφεως διαθεσμῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους μέσων. Μεταξὺ αὐτῶν, τὸ ἀδρανές ἀέριον, εἰς ποσότητα ἐπαρκῆ καὶ μὲν μέσα ἔφαρμογη ἐπαρκῆ πρὸς καλυψιν παντὸς χώρου φορτίου, κρίνεται ὡς τὸ πλέον ἀποτελεσματικόν. Ἀνεφαρτήσ δὲ τῶν μέσων, ποὺ τὰ πλοῖα θὰ διθέουν, ἡ ἀξία καὶ ἡ ἀποτελεσματικότης αὐτῶν ἔξαρταιται κατά μέγια ποσοστὸν ἐκ τῆς συνεργασίας καὶ τοῦ συνυπονισμοῦ μέσων καὶ ἐνεργειών πλοίου καὶ ἐγκαταστάσεων ἥρας. Καὶ ἡ συγκρότησις τῆς διεθνοῦς ὅμιδας μέσων ασφαλείας ἐγκαταστάσεων πετρελαίων, ἀσφαλῶς ποὺν θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ιούσθητριν καλυτέρων ἐπὶ τοῦ πρακειμένου μεθόδου.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Ανεξαρτήτως τῶν προεκτεθέντων, φαίνεται ὅτι ἡ κατασκευὴ δεξαμενοπλοίων μέχρι καὶ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων εἶναι τεχνικῶς ἐπιτεύχιμος, δὲν φαίνεται δὲ νὰ θύπισταται σποιχεῖον τι τεχνικὸν ἢ οἰκονομικὸν τὸ ὅπιον νὰ θέτῃ δρίδιον τι ἔνι προκειμένῳ. Ἐπομένως, λογικὸν εἶναι τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ μελλοντικὴ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἔξελιξις θὰ ἔχει-
τηθῇ ἐκ τῶν καθ' ὅλου οἰκονομικῶν παραγόντων τῆς παραγωγῆς καὶ διαθέσεως πε-
τροφλοιειδῶν.

·ρενατούσιων.
·Ός είναι γιωστόν, διὰ τοῦ ὄρου «στα-
θερὰ ἔξοδα» νοοῦνται τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν

καθημερινήν κίνησιν τού πλοίου, ώς έπι παραδείγματι τά άσφαλτστρα, μισθοτροφοδοσία και διπέντανα πληρώματος, υλικά, συντήρησις και έξοδα διοίκησης. «Μεταβλήτα αφ' έτερους έξοδα είναι τά αναφερόμενα εισήγησην και τό ταξίδιον, ώς είναι τά καυσίμα, έξοδα λιπαρών, διόδια κ.λ.π. Είσαι αυτά προστίθενται και τά έξοδα έξυπηρετήσεως κεφαλαίων και ούτω έχουμε τρία σκέλη έξοδων, ή μεταξύ των δπώνων σχέσης μεταβάλλεται μὲν συνεχώς, έφ' δύον μεταβάλλεται και τό μέγεθος τού πλοίου, έκαστον διμοιρίας σκέλους, άνεξαρτήτως λαμβανόμενον, μειούται και έφ' δύον αύξανεται τό μέγεθος τού πλοίου. Μόνον τά έξοδα πληρώματος δυναται νά λεχθῇ ιτι παραμένουν σταθερά περίπου, διά πάν μέγεθος σκάφους, διδένιτος οτι έλαχιστα διαφέρει άριθμητικῶς τό πλήρωμα ένως δεξιμενοπλοίου 100.000, έπι παραδείγματι, τόνων, τού πληρώματος σκάφους διπλασίου η τριπλασίου μεγέθους. Ή συντήρησις όποτελει ἀστάθμητον μάλλον παράγοντα, αι μέθιδοι δέ προς μείωσιν τών διπανών της, περιλαμβάνουσαι τάς μεθόδους χρωματισμού, προστασίας κ.λ.π. μέχρι και τῆς αύτομαποτοίησεως, διαφέρουν τόσον, ζωστε νά έξαρτάται πλέον ἀπό τόν έφοπλιστήν η χαράκτεα πολιτική.

Και προκύπτει τὸ συμπέρασμα, ὅτι ή τε χνολογία τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ή οἰκονομική αὐτῶν ἐκμετάλλευσις, ἐφθασσον εἰς τὸ στάδιον πλέον ἐκεῖνο, ποὺ ἐπιτρέπει τὴν κατασκευὴν τοῦ δὲ ἑκάστην συγκεκριμένην ἀπόστολὴν καταλλήλων πλοίου, ἔξαρτων ἡμένης πλέον τῆς ἐπιβολῆς ἀπό τὸν ἐφοπλιστήν. Ὁπωσδήποτε δῆμος, αἱ διαστάσεις τῶν πλοίων, ἐν ὅψει τῶν προινεχθε̄των, δὲν πρόπει νὰ παραγωρίζωνται, διὰ νὰ ἐκτιμηθῇ δὲ ἀκριβῶς τὸ σὸν ή διὰ μέσου τῶν ἑταῖρων ἔξειδις; ὃσον καὶ ή διαφορὰ τῶν διαστάσεων εἰς τὰ μεγάλα πλοία, παρέχομεν τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΞΑΜΕΝΟΠΑΙΩΝ

Έτος	Τόνοι d.w.	Μήκος 6.ρ.	Πλάτος	Βάθος	Βύθισμα
1886	3.020	300' 6''	37' 3''	24' 0''	
1935	12.000	463' 0''	61' 6''	34' 0''	27' 6''
1951	28.700	610' 0''	81' 0''	44' 6''	34' 0''
1959	52.000	725' 0''	97' 0''	54' 6''	41' 6''
1960	106.000	875' 0''	128' 0''	66' 0''	50' 0''
1963	73.000	775' 0''	112' 6''	58' 0''	44' 0''
1966	175.000	1.000' 0''	158' 0''	77' 6''	54' 0''
1966	230.000	1.050' 0''	175' 0''	82' 0''	61' 0''
;	500.000	1.350' 0''	225' 0''	105' 0''	75' 0''
;	1.000.000	1.640' 0''	224' 0''	135' 0''	100' 0''

КАЛТА ХРОВРУХА

Θά ήδηνατο τό νά υποστηρίξῃ, διτι τὸ πλοίον ἐπιφανείας ἀποτελεῖ ἐν δύναμι θεμελιώδης παράδογον, ἐφ' ὃσον ταξιδεύει ἐπὶ τοῦ σημείου συναντήσεως δύο διαφόρων ρευστῶν, τοῦ ἄρρενος καὶ τῆς θελαλῆστης, ἡ ἑπτάφωνες τῆς δόποιας διαταράσσεται τυχαίων καὶ συχνὰ σφοδρῶς ὑπὸ τοῦ καιροῦ γενικώς. Δύναται τις ἀκόμη νά εἴπῃ μὲν βεβαιότητα, διτι ἡ πυρηνικὴ ἔνέργεια προσφέρει δύο, καὶ μόνον δύο, μοναδικὰς διά τὴν πρόσωπα τῶν πλοίων ίδιότητας: πρῶτον, τὴν δυνατότητα τῆς λειτουργίας χωρὶς τὸ δύσγυνον τῆς ἀτμοσφαίρας καὶ δεύτερον, τὴν δυνατότητα τοῦ πλούτου διά πολὺ μακράς περιόδους, ἀνεύ κλεφθασμού. Ἡ δευτέρα βεβαιώς ίδιότης ἔχει μικράν μόνον σημασίαν προκειμένου περὶ ἐμπορικῶν πλοιών, τὰ δόποια συχνὰ προσεγγίζουν εἰς λιμένας καὶ διαθέτουν χρόνον πρὸς ἀνεφοδιασμούς, δικαιόη καὶ διαφοράς τῆς φορτωθεύσεών των. 'Άλλη' η πρώτη ίδιότης, ἔγεννησεν ἐν τῇ πράξει τὸ πραγματικὸν υποθρύκιον, καὶ οὐχί ἀπλῶς καταδυό-

μενον, σκάφος, Τὸ ἀτομικὸν πολεμικὸν ὑποδρύχιον ἔχει ἡδη πλήρως ἀναπτυχθῆ καὶ δοκιμασθῆ, ἀν καὶ στοιχίζῃ ἀκόμητον ἄκριβα. Δὲν ὑπάρχει δῆμος ἀμφιβολία, διτὶ εἰς τὸ μέλλον, οὐχὶ δεδιάως τὸ ἔγγυς, τὸ ὑποδρύχιον θὰ καταστῇ οἰκονομικῶς προστότον καὶ ὡς ἐμπορικὸν τοιοῦτον, διότι ἡ ἀπόστοσις πρώσωπας ποὺ ἔχασανταιζούσι μεγάλας ταχύτητας τὸ ὑποδρύχιον σκάφος, εἶναι ἀνα-

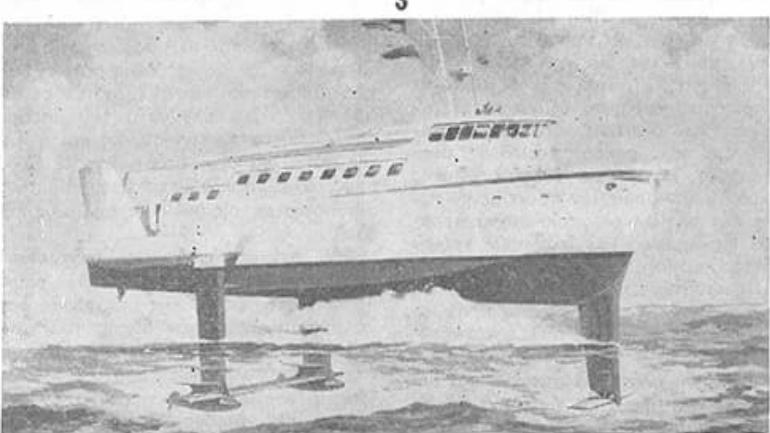
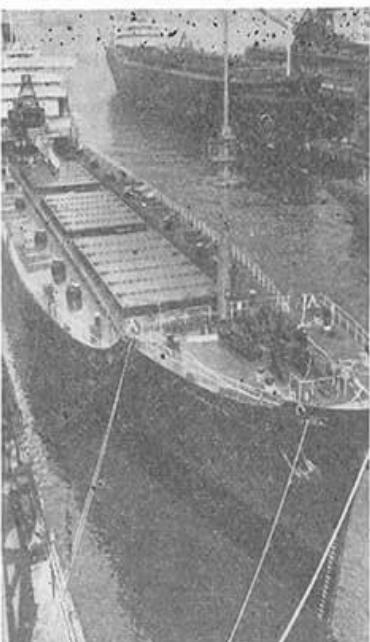
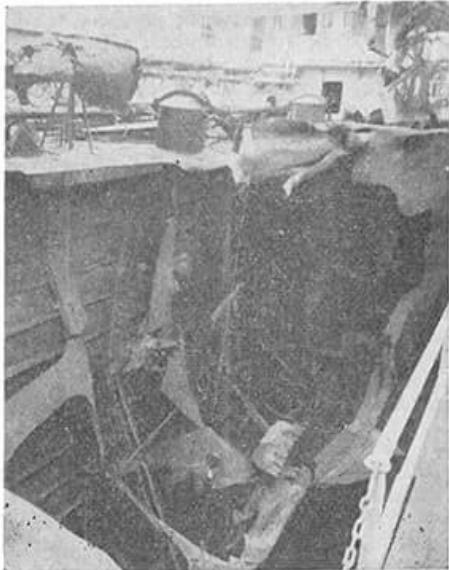
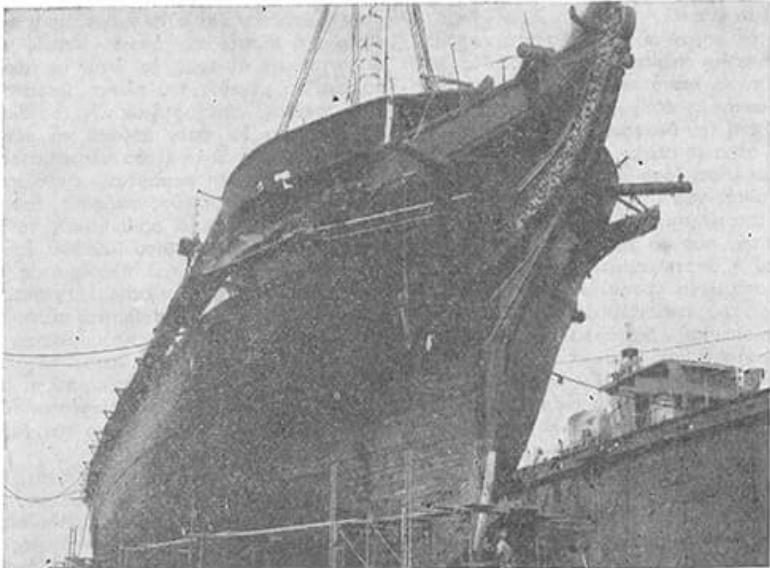
"Αυτοί, φυσικά, ή δρεχομένη έπιφανεια

δρυκίου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πλοῖον ἐπιφανείας, εἶναι μεγαλύτερά, εἰς τὰ μεγαλύτερα τῶν 150 ποδῶν περίπου δάσθη, ἔξαφανίζεται τελείως ἡ ἀντίστασις ἐκ κύματος πλοίου καὶ προκύπτει οὕτω ἐν καθαρόν διά τὸ ὑπερβολικὸν κέρδος.

Πρός το παρόν δέν υπάρχουν έπαρκη στοιχεία συγκρίσεως, άσφαλώς δύμως αἱ διεξαγόμεναι ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτού μελέταια ἔτι πολλών πρόκειται νὰ μένει διαφωτίσιμον. Καὶ τὸ γεγονός διτὶ εἰς τὸ δάσθιον αὐτὸν δὲν ὑπάρχουν κακοκαρίαται καὶ αἱ ἔξ αὐτῶν συνέπειαι, ἀποτελεῖ δὲν λινὸν ἦνα ὑπέρ τοῦ ὑποδρυχίου συνηγορούμενα παράγοντα, ὡς καὶ ἡ δυνατότης αὐτοῦ νὰ συντομεύῃ τὰς ἔξ Εύρωπης πρός τὸν Ελημήκον ἀποστάτεις διὰ τῆς χρηματοποιίσεως τῆς ὑπὸ τοὺς πολικούς πάγους ἀλλοῦ.

"Αν καὶ τὸ ὑποδρύχιον δεξαμενόπλοιον παρουσιάζῃ καὶ δύσκολας διὰ τὸν ναυπηγὸν προβλήματα, ώς τὸ τῆς μεταφορᾶς φορτίου μὲ μικρότερον εἰδίκον δάρος τοῦ τοιούτου τοῦ ὄντος εἰς τὸ ὅπιον αὐτὸν πλέον, ἐμφανίζει καὶ εύκολιας ώς τὸ δτὶ μία δεξαμενὴ πλήρης φορτίου ἔξουδετερώνει τὴν ἀνάγκην κατασκευῆς σκάφους ἀνθεκτικοῦ εἰς τὴν πίεσιν τοῦ ὄντος. Μὲ τὴν ἀνακάλυψιν ἐπίστης ὑποδρυχίων πετρελαιοπηγῶν, δὲν εἶναι ἀπίθανον ν' ἀνακαλυφθοῦν καὶ τρόποι κατασκευῆς ὑποδρυχίων λιμένων, ώς καὶ φορτοεκφόρτωσεως ὑποδρυχίου. Καὶ ίσως τότε μὲν εἶναι ἀνέν τημησιάς δσα ἡ μελέτη αὕτη προσπάθησε νὰ εἴπῃ περὶ τῶν γιγαντιαίων δεξα-

Skills that span centuries



Repairs

1 U.S.S. CONSTELLATION, launched in Baltimore in 1797, and commissioned first ship of the line. Back home for restoration and major repair in 1964.

2 Norwegian tanker in drydock for collision damage repair. Completely repaired and ready for cargo in 32 working days.

Conversion

3 Conversion of a T-2 tanker to steel products carrier. Check Maryland's extensive conversion design portfolio for your special needs.

Construction

4 2,000 hp submerged foil craft under construction for Northwest Hydrofoil Lines, Inc. Will soon carry 75 passengers in open water service between Seattle and Victoria.



**MARYLAND
SHIPBUILDING
& DRYDOCK CO.**

4

Baltimore, Maryland 21203

Telephone: Area Code 301-355-0500

Cable Address—Mardockco/Telex No. 087-808

New York, New York 10004

Telephone: Area Code 212-344-0934

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΝΤΙΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΤΥΠΟΥ SD 14

ΖΩΗΡΟΝ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ.— ΘΑ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΗΣΟΥΝ ΚΑΙ ΆΛΛΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Η 'Ελλάς εισέρχεται εις τὸν παγκόσμιον ναυπηγικὸν στίβον. Η ἔδω ναυπηγήσις σκαφῶν πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτυς εἶναι πλέον μία πραγματικότης. Χάρις εἰς τὰ τελευταῖα πιστωτικὰ μέτρα, οἱ παραγγελίαι εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» διευκολύνονται. Υπῆρχαν ἐπιτυχῆ.

Η πρώτη παραγγελία διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο τοῦ τύπου SD - 14 ἐδόθη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Σπυρ. Κουμαντάρου. Διαστρεῖ οὗτος τὴν ὄψιὸν ἐντὸς ἔξαμηνον δι' ἔπειτα δύο σκάφη τὰ οὐτοῦ αὐτοῦ τύπου. Η ἀξία ἐκάστου τῶν σκαφῶν καθωρίσθη εἰς τὴν λίαν συναγωνιστικὴν τιμὴν τῶν 2.760.000 δολαρίων. Η παράδοσις θὰ ἔξαρτηθῇ ἐκ τοῦ τύπου τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Εἳς τελικῶς ἐπιλεγὴ μηχανὴ Σούλτζερ, η παράδοσις τοῦ πρότου σκάφους ύπολογίζεται ἐντὸς 14 - 15 μηνῶν. Εἳς δύμως τοπετηθῇ μηχανὴ ὅλου τύπου, η παράδοσις θὰ γίνῃ ἐντὸς ἔτους, ὑπὸ οἰανδήποτε δὲ περίπτωσιν μετὰ τρίμηνον τὸ ἀργότερον ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πρώτου σκάφους, θὰ παραδοθῇ καὶ τὸ ἔτερον.

'Επ' εὐκαιρίᾳ τοῦ γεγονότος τῆς πρώτης παραγγελίας διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἀξιολόγων σκαφῶν ἐν 'Ελλάδι, εἰδικὴ τελετὴ Ἑλαστρών εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, παρουσίᾳ τοῦ 'Υπουργοῦ κ. 'Αθ. 'Αθανασίου, τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ ΥΕΝ κ. Λαγωνίκα, τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑποναύαρχου Β. Χανίδη, τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶς κ. Δρακοπούλου, τοῦ διευθυντοῦ τῶν Ναυπηγείων κ. Χ. Καλδῆ καὶ τοῦ παραγγείλαντος τὰ πρώτα δύο ἀντιλίμπερτυς πλοιοκτήτου κ. Σπ. Κουμαντάρου.

Ομιλῶν σχετικῶς ὁ 'Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. 'Αθανασίου, ἔξηρε τὸ γεγονός τῆς δημιουργίας βαρείας ναυπηγικῆς διομηχανίας ἐν 'Ελλάδι, ἐκ τῆς ὅποιας θὰ δημιουργηθοῦν ὅλαις παρεμφερεῖς διομηχανίαι καὶ θὰ εύρουν ἀπασχόλησιν ἐκαποντάδες ἐργατῶν.

Ο κ. 'Υπουργὸς ἐδήλωσεν, ὅτι ἀμέσως θὰ εἰσαγάγῃ τὸ ὄλον θέμα εἰς τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς πρὸς τελικὴν ἔγκρισιν, καθ' ὅτι ἐπὶ παρομοίων ναυπηγικῶν ἔργων χρηματοδοτούμενών ὑπὸ τοῦ Κράτους, τὴν εὐθύνην ἔχει η Κυβέρνησις.

Ο κ. 'Υπουργὸς ὑπεγράμμισεν ἐπίσης, ὅτι ἐκ τῆς δημιουργίας βαρείας ναυπηγικῆς διομηχανίας ἐν 'Ελλάδι δὲν ὠφελεῖται μόνον η Ναυτιλία μας, ὅλη ἀνοπτύσσεται ταχέως καὶ η ὅλη Οἰκονομία μας εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν χώρον.

'Ερωτηθέντες ἀφ' ἔτερου σχετικῶς τόσον ὁ κ. Δρακόπούλος ὅσον καὶ ὁ κ. Καλδῆς, ἐδήλωσαν ὅτι θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς νέας κατασκευὰς τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων περὶ τοὺς 700 - 800 ἔργαται. Συγκεκριμένως θὰ προσληφθοῦν 500 ἔργαται, ὅσοι δὲ ἐπὶ πλέον χρειασθοῦν, θὰ ἐξευρεθοῦν ἐν τοῦ ὑπάρχοντος ἐργαστοτεχνικοῦ δυναμικοῦ.

Περαιτέρω οἱ ἀρμόδιοι τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων ἐδήλωσαν — καὶ τούτῳ ἐνέχει μεγάλην σημασίαν — ὅτι δὲν θὰ ναυπηγούνται μόνον σκάφη τύπου SD - 14. «Εἶναι δυνατόν, εἰπεν ὁ κ. Καλδῆς, εἰς πλοιοκτήτης νὰ μὴ ἐπιλέξῃ τὸν ἀγγλικὸν τούτου τύπου σκάφους, ὅλατὸν νὰ προτιμήσῃ τὸν ιαπωνικὸν. 'Εν τοιστῷ περιπτώσει τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» ἀναλογιζόντων τὴν ναυπηγήσιν τοῦ σκάφους ιαπωνικοῦ τύπου, καθ' ὅσον τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» ἔχουν προέλ-

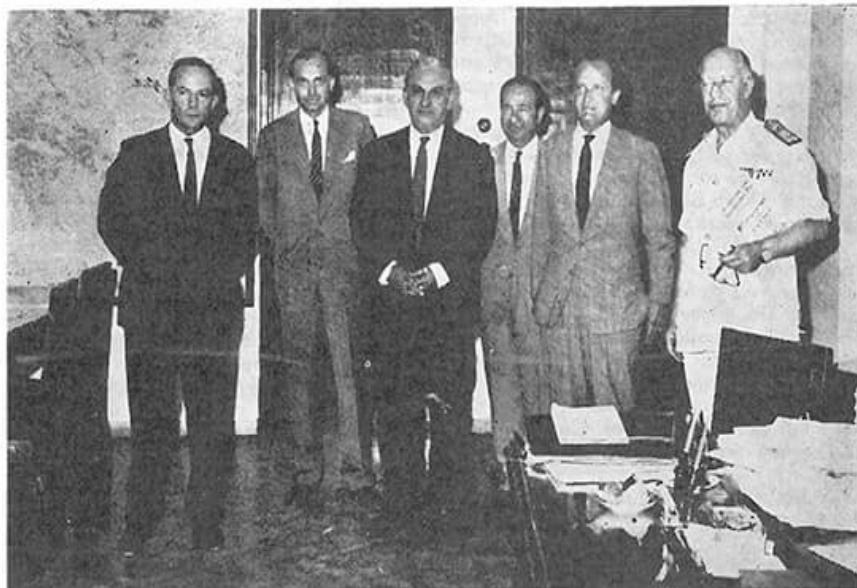
θει εἰς σχετικὰς συμφωνίας μὲ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Ἐπίσης τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» θὰ δύνανται, ἀνεξαρτήτως τῶν παραγγελιῶν διὰ σκάφη πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτυς, νὰ ναυπηγοῦν καὶ ἄλλα σκάφη μικροτέρου τύπου.

Οἱ ἀρμόδιοι τῶν σκαφῶν καθωρίσθη εἰς τὴν λίαν συναγωνιστικὴν τιμὴν τῶν 2.760.000 δολαρίων. Η παράδοσις θὰ ἔξαρτηθῇ ἐκ τοῦ τύπου τῆς πρωστηρίου μηχανῆς.

«3. Τροποποίησις ἀποφάσεων Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς «Περὶ χρηματοδοτήσεως ναυπηγήσεως πλοίων ἐν 'Ελλάδι» (συνεδρ. N. E. 1461/4/7.7.67) καὶ «Περὶ καινών διεπόντων τὰς χρηματοδοτήσεις καὶ λοιπὸς τοποθετήσεις τῶν Τραπεζῶν» (συνεδρ. N. E. 1422/1/30.7.66).

Η Νομισματικὴ 'Επιτροπή, λαμβάνοντας υπ' ὅψι τοὺς διὰ χρηματοδοτήσεις ναυπηγήσεων πλοίων, ἔπι τῇ βάσει προσφάτων



Απὸ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» εἰς τὸ 'Υπουργὸν κ. 'Αθ. 'Αθανασίου 'Αριστερά τοῦ κ. 'Υπουργοῦ οἱ κ. Λαγωνίκας, γενικός γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν., κ. Δρακόπουλος, γενικὸς διευθυντής τῶν Ναυπηγείων, δεξιά δὲ οι κ. Χ. Καλδῆς, διευθυντής τῶν Ναυπηγείων, Σπ. Κουμαντάρος καὶ ὁ υποναύαρχος Β. Χανίδης.

σιν τῶν λίμπερτυς ἡ τούλαχιστον ἔνα παραπλήσιον ἀριθμόν.

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι αἱ περὶ χρηματοδοτήσεως διαστάξεις ἀναφέρονται εἰς παραγγελίας καὶ ἔνων ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν. Τὸ αὐτό, δηλαδὴ, καθεστώς, ὅπερ κρετεῖ καὶ εἰς ὅλας τὰς ναυπηγήσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΣ

Βελτιώνεται οἱ όροι τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἔδω — εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» — μελλόντων νὰ κατασκευασθοῦν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν λίμπερτυς φορτηγών τοῦ τύπου S.D. 14.

Η κατωτέρω νεωτέρα (29 Ιουλίου) ἀπόφασις τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς καθορίζει:

πληροφοριῶν, διεθνῶς ισχύοντας δρους ἐν γένει καὶ εἰδικῶς ὡς πρὸς τὰς ἐκ τόκων καὶ προμηθειῶν ἐπιβαρύνσεις,

ἀπεφάσισε

τὰς κάτωθι συμπληρώσεις καὶ διεκρινήσεις εἰς τὰς ὑπ' ἀριθ. 1422/1/30.7.66 καὶ 1461/4/7.7.67 ἀποφάσεις αὐτῆς σχετικῶς μὲ τὴν χρηματοδότησιν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν παραγγείλαν πλοίων εἰς Ἑλληνικάς ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις:

α) τὸ ἀνώτατον δριον ἐπιτοκίου τὸ ὅποιον ἐπιτρέπεται εἰς τὰς Τραπέζας νὰ εἰσπράττουν διὰ τὰς ὑπὸ οἰσθήποτε μορφὴν χρηματοδοτήσεις τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἰς Ἑλληνικάς ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις, καθορίζεται εἰς 5,80% ἑπτησίως, ἀνεύ ἑτέρας τίνος

16-20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

BOX: 4797
PHONE: 31339 - 28829
A/H 68840 - 492230

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

έπιβασης.

β) διευκρινίζεται ότι ή δεκαετία έντός της όποιας κατά την υπ' άριθμον 1422/1/30.7.1966 άπόφασιν της Νομισματικής 'Επιτροπής δέον νά έξορθλώνται τά δάνεια πρὸς ναυπήγησιν πλοίων ἄρχεται μετά τὴν πάροδον ἔξαμηνος ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου καὶ πάντας ἐντὸς χρονικού διαστήματος 24 μηνῶν ἀπὸ τῆς συνάκειας τοῦ σχετικού δανειστικού συμβολαίου, τοῦ διαστήματος τούτου περιοριζόμενου εἰς 18 μῆνας διὰ δάνεια συναπτόμενα ἀπὸ τοῦ ἔτους 1969, περιλαμβανομένου, καὶ πέραν, γ) διευκρινίζεται διὸ τὸ διὰ τῆς υπ' άριθμ. 1422/1/30.7.66 καθορισθὲν ποσοστὸν 80%

διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς κατασκευῆς πλοίους ἀναφέρεται εἰς τὴν συμφανουμένην τιμὴν κατασκευῆς.

Περαιτέρω ή Νομισματική 'Επιτροπή ἀπεφάσισεν ὅπως εἰσηγήθῃ πρὸς τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς ἵνα κατά τὴν υπ' αὐτοῦ λήψιν ἀποφάσεως, δι' ής θὰ ἔξουσιοδοτήσῃ τὸ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ὅρων τῆς προθλεπομένης ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως (συνεδρ. N.E. 1461/4/7.7.67) ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, δρίσῃ τὴν προμήθειαν ἐγγυήσεως τοῦ Δημοσίου ἐνιαίως εἰς 0,50% ἀποτίως δι' ἀπαντᾶς τοὺς ἐνδιαφερούντος.

ροῦλικα

20.000

'Αντιδιαστοιχιστικὰ

χωρίσματα (shielding boards)

25.000

Διαφορὰ ἀξίας μη-

χανῆς Σοῦλτζερ ἔ-

ναντὶ μηχανῆς Πήλ-

στικ

80.000

Πρόσθετος δηζελο-

γενήτρια

10.000

Κόστος ἐπιβλέψεως

καὶ μεταφορᾶς πλη-

ρώματος εἰς Ιαπω-

νίαν

30.000

2.865.000

2.755.000

=====

=====

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΜΕΤΑΞΥ SD-14 ΚΑΙ FREEDOM

1) Τὸ SD - 14 εἶναι ὑπολογισμένον διὰ μεγίστον ώφελιμον φορτίον 14.600 τ. d.w., ἐνῷ πλοίον «Freedom» εἶναι σκάφος 13.600 τ. d.w. (κατὰ σχετικὰ δεδομένα τῶν 'Ιαπωνῶν ναυπηγῶν). Κατὰ συνέπειαν πρόκειται περὶ διαφορᾶς 1.000 τ. d.w., ἡτοὶ 7,5% ἐπὶ πλεόν τῆς διάκης μεταφορικῆς ίκανότητος τοῦ «Freedom».

2) 'Ο εἰς τὸ «Freedom» ἀναφερόμενος αὐτοματισμός εἶναι οὐσιαστικῶς κινητικός καὶ ἔλεγχος τῆς μηχανῆς ἐξ ἀποστάσεως καὶ οὐχὶ ὡς κακῶς νομίζεται αὐτόματος διόρθωσις τυχὸν ἀνωμαλῶν, ὡς ἀφίνει νάν ύπονομῆθη ἡ λεξίς αὐτοματισμός. Κατὰ τὴν ἀπλουστέραν τεχνικὴν ἐξηγήσιν, πρόκειται περὶ συγκεντρώσεως εἰς ἔνα χώρον τῶν κλασικῶν ὄργανων ἐνδείξεων, τὰ δόποι φέρουν οὔτως ἡ ἄλλως ὅλη αἱ μηχαναὶ (θερμοκρασίαι, πιέσεις, στροφαῖ, χειριστήρια κλπ.) καὶ οὐχὶ περὶ αὐτομάτου ρυθμίσεως τῆς λειτουργίας, ἡ διαφορὰ ἀφρικῆς ἀπερεύθη ἡ ἔγκατάστασις τοιούτων μηχανισμῶν.

Τὸ ἐπὶ πλεόν κόστος ἐνὸς τοιούτου ἐλέγχου ἔχει ἀποστάσεως δὲν ὑπερβαίνει τὰς 20-30 χιλ. δολ. Εἰς τὰ SD - 14, ἐν τῇ προσπαθείᾳ νάδιστηρηθῇ ἡ ἀπλότης καὶ ἀσφάλεια λειτουργίας, ἀπερεύθη ἡ ἔγκατάστασις τοιούτων μηχανισμῶν.

3) 'Η ταχύτης τῶν «Freedom» εἶναι 13,5 knots ἔναντι 14,0 τῶν SD - 14. 'Η διαφορὰ αὐτὴ μεταφοράται εἰς κέρδος 10 ήμερῶν πλοῦ ἢ \$ 26.000 περίπτων ἀνὰ ἔτος.

4) 'Ο διαθέσιμος κυβισμὸς τοῦ SD - 14 εἶναι 766.000 cuft. ἔναντι μόνον 704.000 cuft. τοῦ «Freedom», ἡτοὶ κατὰ 8,8% μεγαλύτερος.

'Η διαφορὰ αὕτη ἐκτιμᾶται διὰ συντελεστὴν στοιβασίας 56,4 cuft./t. εἰς μεταφορικὸν κέρδος τῆς τάξεως τῶν \$ 52.800 κατὰ ἔτος.

5) Τὸ κυριώτερον καὶ ἀναμφισβήτητον πλεονέκτημα τοῦ SD - 14 ἔναντι τοῦ «Freedom» εἶναι ἡ μηχανὴ Σοῦλτζερ ἔναντι τῆς Πήλστικ.

Πρόκειται περὶ τῆς ἀσυγκρίτως ἀνωτέρας ποιότητος μηχανῆς Σοῦλτζερ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως, ὡς δύνανται νάδιστεραιάσουσιν πάντες οἱ ἐπὶ τῶν πλοίων Μηχανικοὶ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

'Η Πήλστικ εἶναι μηχανὴ ταχύστροφος 500 RPM ἔναντι 135 τῆς βραδυστρόφου Σοῦλτζερ χρησιμοποιούσα μειωτῆρα 500 : 120 διὰ τὴν Ἐλίκα. 'Η Σοῦλτζερ συνδέεται ἀντιθέτως ἀνευ μειωτῆρος κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν Ἐλίκα. Εἶναι γνωσταὶ εἰς τοὺς πάντας αἱ ἀπώλειαι τριβῶν τοῦ μειωτῆρος, καὶ κυρίως αἱ πιθαναὶ βλάβαι αὐτοῦ. "Ενα ἄλλο ἀναμφισβήτητον ἀξίας πλεονέκτημα τῆς Σοῦλτζερ ἔναντι τῆς Πήλστικ εἶναι ἡ κατανάλωσις καυσίμων καὶ ἡ ποιότητα αὐτῶν. Οὕτω ἡ Πήλστικ ἀπαιτεῖ 167 γραμ/HP-H δὲντα ὥρισιον ἕππον ἔναντι μόνον 158 τῆς Σοῦλτζερ. Δέον νάληφθῇ ἐπιπροσθέτως ὑπὸ ὅψιν ὅτι ἡ Πήλστικ ἀπαιτεῖ καύσιμον 1500 RW No 1 εἰς 100° F ἔναντι 3500 RW No 1 τῆς Σοῦλτζερ. 'Η ὡς ἀνω διαφορὰ τύπου καὶ ποιότητος καυσίμου μεταφοράται εἰς \$ 6.500 κατ' ἔτος.

'Η διαφορὰ ἀφρικῆς ἀξίας καὶ μόνον τῆς Σοῦλτζερ ἔναντι τῆς Πήλστικ ἀνέρχεται εἰς \$ 80.000, ποσὸν ἀρκετὸν διὰ νάν ύπερκαλύψη πάντα τὰ ἐπιπρόσθετα στοιχεῖα τοῦ Φρήντομος ὡς ὄργανα ναυσιπλοίας, ἐπὶ πλέον φορτωτήρας καὶ ἀντιδιαστοιχιστικὰ τοιχώματα.

6) Εἰς τὸ Φρήντομο προσφέρονται δύο ἀνεξάρτητοι δηζελογεννήτραι καὶ μία γεννήτρια κινουμένη ἐκ τῆς κυρίας μηχανῆς ἔναντι τῶν τριῶν ἀνεξάρτητων ἡλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν τοῦ SD - 14.

'Η διαφορὰ κόστους ἀνέρχεται εἰς δολ. 10.000 ὑπὲρ τοῦ SD - 14.

7) Τὸ κόστος ἐπιβλέψεως καὶ μεταφορᾶς πληρωμάτων εἰς Ιαπωνίαν ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν \$ 40.000 - \$ 50.000 ἀνὰ σκάφος.

A) Συγκριτικὸς πίνας ἀξίας ἐκάστου πλοίου ἀναχθείσης εἰς κοινὴν βάσιν

SD - 14 Freedom

\$ \$

Μέσην ἀξία τοῦ Σοῦλτζερ	2.760.000	2.615.000
Ἐπὶ πλεόν διπλάνη συστήματος μερικῶν	25.000	—
Οργανα τηλεπικοινωνίας	35.000	—
Δύο ἐπὶ πλεόν βα-		

ροῦλικα

20.000

'Αντιδιαστοιχιστικὰ

χωρίσματα (shielding boards)

25.000

Διαφορὰ ἀξίας μη-

χανῆς Σοῦλτζερ ἔ-

ναντὶ μηχανῆς Πήλ-

στικ

80.000

Πρόσθετος δηζελο-

γενήτρια

10.000

Κόστος ἐπιβλέψεως

καὶ μεταφορᾶς πλη-

ρώματος εἰς Ιαπω-

νίαν

30.000

2.865.000

2.755.000

=====

=====

B) Συγκριτικὰ στοιχεῖα ἐκμεταλλεύσεως

Βάσει τῆς ἀνωτέρω ἀναχθείσης ἀξίας ἐκάστου πλοίου καὶ τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων καὶ χαρακτηριστικῶν τούτων, αἱ ἐπήσιαι διαφοραὶ ἐκμεταλλεύσεως εἰς τὸ οὐ πέρ ο τοῦ SD - 14 ἔχουν ὡς ἔξῆς:

1) 'Επὶ διαφορᾶς χωρητικό-τητος/κυβισμοῦ

Διαφοραὶ ἐτησίας ἐκμεταλλεύσεως \$

Δεδομένης τῆς διαφορᾶς χωρητικότητος/κυβισμοῦ τῶν δύο πλοίων κατὰ 1.000 - 1.100 τόνους d.w. (ἀναλόγως τοῦ φορτίου) ἡ 62.000 CU.FT., ἡ ἐπησίαι διαφορὰ ἀκαθαρίστων ἐσόδων δάσει μιᾶς μέσης τιμῆς χρονοναυλώσεως θάνατος διαφοράς εἰς \$ 48.000 - 52.000

50.000

2) Κατανάλωσις καυσίμων

\$

Αἱ μηχαναὶ Σοῦλτζερ καταναλίσκουν διλιγότερα καὶ εὐθηνότερα καύσιμα, τῆς διαφορᾶς (διὰ 270 ήμέρας πλεύσεως ἐπησίως) ὑπολογισμένης εἰς

6.000

3) Ταχύτης

'Η ταχύτης τοῦ Φρήντομο εἶναι 13½ κόμβοι ἔναντι 14 τοῦ SD - 14. 'Η διαφορὰ αὕτη, ἀναγομένη εἰς ἡμέρας πλεύσεως/χρονοναυλώσεως, ὑπολογίζεται ἐπησίως εἰς

26.000

'Εξ ἀλλού ἡ χρηματοοικονομικὴ

ἐπιβάρυνσις τοῦ SD - 14 ἔναντι τοῦ Φρήντομο (δάσει ὑποτιθεμένης δεκαετοῦς ἐκμεταλλεύσεως/ἀποσθέσεως) ὑπολογίζεται ἐπησίως περίπου εἰς

27.000

55.000

====

Cables: Kirzis

Phones: 2533, 3693

Kirzis & Catsounotos Ltd.

Established 1895

Ships Agents and Charterers — Clearing & Forwarding Agents.

Head Office: LIMASSOL, CYPRUS, P. O. Box 18 — Branch Office: FAMAGUSTA, P. O. Box 60, Tel. 2529

ΕΚ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

ΑΠΕΦΟΙΤΗΣΑΝ 4000 ΝΑΥΤΙΛΟΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

ΜΕΤΑΞΥ ΑΥΤΩΝ ΚΑΙ 32 ΠΙΛΟΤΟΙ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ. — ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΗ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ. — ΑΡΤΙΟΣ Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ, Ο ΟΠΟΙΟΣ ΕΝΔΕΧΕΤΑΙ ΝΑ ΕΜΠΛΟΥΤΙΣΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ IMCO. — Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ".

ΔΙΕΘΝΗΣ Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

«Δύνασθε νὰ ἐπιφέρετε ζημίας εἰς οίονδόποτε ναυτικόν ὄργανον ὅλευθέρως, ἀρκεῖ νὰ ἔθισθητε εἰς τὴν χρήσιν του».

Τὸ ἐκπαιδευτικὸν τοῦτο σύνθημα ισχύει διὰ τοὺς μετεκπαιδευμένους εἰς τὰ ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ ὄργανα τῆς ὁμώνυμου Δημοσίας Σχολῆς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας'. 'Ανω τῶν 4.000 ναυτίλων ἔχουν ἀποφοιτήσει τῆς Σχολῆς ἀπὸ τῆς πρὸ πενταετίας ιδρύσεως τῆς μέχρι σήμερον, προσφέροντες τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Πράγματι, τὸ κυριώτερον πρόδολημα, τὸ ὁποῖον ἀντεμετώπισαν οἱ καθηγηταὶ τῆς Σχολῆς, ἡτο ὁ φόβος τῶν ναυτίλων νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ ὄργανα. 'Εφοδούντο μήπως προσενήσουν ζημίας καὶ διὰ τοῦτο ἀπέφευγον τὴν χρησιμοποίησίν των, ἀκόμη καὶ εἰς τὰ σκάφη των. 'Ηδη ὁ ἐνδοσιασμὸς οὗτος ἔξελιπε, χάρις εἰς τὸ ρηγικέλευθον σύνθημα τῶν ἐκπαιδευτῶν. Ζημίας ἀπροξενήσαν δεδιάσις πολλαὶ εἰς τὰ ὄργανα τῆς Σχολῆς, χάρις ὅμως εἰς τὸ ίκανωτατὸν συνεργείον τῶν τεχνικῶν, οἱ ὅποιοι ταχέως ἀπεκαθίστων τὰς ζημίας, ἡ ἐκπαιδευτικὴς τῶν ναυτίλων γίνεται κατὰ τὸν ὑποδειγματικότερον τρόπον.

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Τὰ ναυτικὰ ἡλεκτρικὰ καὶ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα ναυτιπολίας, ἀποτελοῦν ἡδη εἰς τὰς γεφύρας τῶν συγχρόνων ἐμπορικῶν πλοίων, ὑψηστὴς σημασίας καὶ συνεχῶς χρησιμοποιήσεως βοηθήματα. 'Η γνώσις συνεπῶς τούτων ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν διὰ πάντα ἀξιωματικὸν καταστρώματος.

"Ολοὶ αἱ ναυτικαὶ χῶραι, ἀπὸ ἑτῶν ἡδη καθιέρωσαν ὑποχρεωτικὴν τὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὰ ὄργανα τοῦτα. 'Υποχρεωτικοὶ τοιαῦτης ἐκπαίδευσεως θεοπίζεται καὶ ὑπὸ διεθνῶν ναυτιλιακῶν διασκέψεων, αἴτινες ἐπιβεβλοῦν τὴν λήψιν τοῦ σχετικοῦ πυχίου, πρὸ πάστης ἀπονομῆς πλοιαρχικοῦ διπλωμάτος.

Συνεπῆς πρὸς τὰς διεθνεῖς αὐτὰς ὑποχρεώσεις, ἐπέβαλε νομοθετικῶς καὶ ἡ 'Ἑλλὰς ὅπως η γνώσις τῶν ὄργανων τούτων ἀποτελῇ προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλωμάτου πλοιαρχοῦ οἰασθῆται τάξεως, ἐνῷ συγχρόνως ἐμερίμνηση διὰ τὴν ἰδρυσιν Κρατικῆς Σχολῆς, εἰς τὴν ὅποιαν οἱ 'Ἄξιωματικοὶ δύνανται ἐντὸς τοῦ συντομωτέρου δυνατοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν μικροτέραν δυνατὴν οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν (900 δρχ. περίπου) νὰ ἐκπαιδευθοῦν ἀρτίως καὶ εὐχερῶς εἰς τὰ ὄργανα τοῦτα.

Αὐτὴ εἶναι η Δημοσία Σχολὴ 'Ηλεκτρονικῶν Ναυτικῶν' Οργάνων, η δόποια, ιδρυθεῖσα πρὸ πέντε περίπου ἑτῶν καὶ ἀφθόνως ἔξοπλισθεῖσα, ἐστεγάσθη εἰς τὸ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Νοταρᾶ 77 μέγαρον καὶ ἐξεπαίδευσεν ἡδη ὑπὲρ τοὺς 4.000 πλοιαρχούς, ἀσυρματιστάς ὡς καὶ τικαὶ ἄλλας εἰδικότητας ναυτιλομένων, ἐν οἷς καὶ 32 πιλότους τῆς 'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Χαρακτηριστικὸν τοῦ κύρους τὸ διπότον τάχιστα ἀπέκτησεν η Σχολή, εἶναι διὰ ἐπελέγη ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Ήνωμένων Εθνῶν (I.M.C.O.), κατόπιν διεθνοῦς ἐρεύνης, διὰ τὴν ὄργανων τημάτων πρὸς ἐκπαίδευσιν σπουδαστῶν ἐξ ὑπαναπτύκτων χωρῶν.

Οὕτω, πέραν τῆς ἡθικῆς ἐπιβραβεύσεως, θεωρεῖται δέναιρον διεθνῆς οὗτος 'Ορ-

γανισμὸς θὰ μεριμνήσῃ διὰ τὸν περαιτέρω ἐμπλουτισμὸν τῆς Σχολῆς διὰ νεωτέρων ὄργανων, παρὰ τὸν καὶ ἡδη ἀρτίων ἔξοπλισμὸν της.

'Αποστολὴ τῆς Σχολῆς εἶναι νὰ καταστήσῃ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ίκανοντας νὰ χειρίζωνται τὸν σύγχρονον ναυτιλιακὸν ἔξοπλισμὸν τῆς γεφύρας κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα νὰ ἀντλήσῃ ἐκ τούτου τὸ μέγιστον δυνατὸν ὄφελος, τόσον καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, δόσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας. Προσπάθειά της εἶναι νὰ πείσῃ διὰ ἡ καταλληλοῦς χρησιμοποίησις τῶν ὄργανων τούτων θὰ καταστήσῃ τὸν πλοιὸν ταχύτερον καὶ ἀσφαλέστερον καὶ θ' ἀποσβέσῃ ταχέως τὴν δαπάνην τῆς ἐγκατάστασεως των.

'Επίσης διὰ: 'Ο ἀδέξιος χειρισμὸς τῶν θὰ ἔχῃ ἀρνητικὰ ὀπωσδήποτε ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ἔξελιξεως ἐν νέοι τοῦ πλοῦ.

'Η ἐγκαπτάλειψίς των ἐν ὀχρηστίᾳ θὰ ἔχῃ σοβαρὰς συνεπείας ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος, ὅπερ θὰ ήδηντο διὰ τῆς καταδήλου χρησιμοποιήσεως των ν' ἀποφυγθῇ.

Σκοπὸς τέλος τῆς Σχολῆς εἶναι νὰ μηδὴ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικοὺς ἐπὶ τῶν δασικῶν ἀρχῶν, αἵτινες διέπουν τὰ ὄργανα ταῦτα, ὥστε νὰ δινηθοῦν οὗτοι: νὰ παρακολουθήσουν τὴν ἔξελιξιν των καὶ νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἀξιοποιοῦν πᾶν διπλάνην ἡ ἐπιστήμη ἐγκυθιστᾷ εἰς τὰς ζημίες τῶν πλοίων.

ΑΡΙΣΤΗ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

'Ο ἐκπαίδευτικὸς ἔξοπλισμὸς τῆς Σχολῆς εἶναι ἀπόλυτως ἐκσυγχρονισμένος, παραλλήλως δὲ πρὸς τὰς παλαιότερας συσκευάς, αἵτινες ἀπὸ ἑτῶν ἡδη εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς πλοῦτα πλοία, διατίθενται καὶ συσκευαὶ νεωτάτου τύπου, αἱ ὅποιαι τὸρα ἀρχίζουν νὰ ἔγκαθιστανται εἰς τὰ νεοναυπηγούμενα πλοῖα. Οἱ χειρισμοὶ καὶ αἱ πρακτικαὶ ἐπὶ τῶν ὄργανων ἀσφαρμογαῖς διεξάγονται ὑπὸ συνθηκας ἐγγύητας τῶν πραγματικῶν ἐν τῷ πλοίῳ συνθηκῶν λειτουργίας, πάντες δὲ οἱ σπουδασταὶ ἀφιερώνουν ικανὸν χρόνον εἰς τὰς τοιαῦτας ἀσφαρμογάς, ὥστε νὰ ἔξασφαλίζεται πλήρης ικανότης χειρισμοῦ καὶ ἀξιοποιήσεως ἐκάστου ὄργανου. 'Η ἐκλογὴ τῶν Καθηγητῶν καὶ 'Ἐκπαιδευτῶν ἐγένετο μεταξὺ τῶν καλυτέρων ειδικῶν, ἡδη ἀρμοδία Διναστῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παρακολουθεῖ ἐπισταμένως τὸ ἐκπαιδευτικὸν ἔργον τῆς Σχολῆς.

'Η Σχολὴ διαθέτει τέσσαρας τάξεις ἦτοι:

T & Α' (Ραντάρ - Ραδιοναυτίλιας).
Διδάσκονται τὰ ἔξης ὄργανα: ραντάρ, ραδιογνωμότερον, Ιοτράπ, Decca, Consol.

'Η διάρκεια ψοτήσεως εἶναι τέσσαρες ἐδδομάδες.

'Η ἐπιτυχῆς ἀποφοίτησις τοῦ ἀξιωματικοῦ ἐκ τῆς ἀνωτέρω τάξεως, ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν χρηγήσεως τοῦ διπλῶματος πλοιαρχοῦ Β' ή Α' τάξεως.

T & Β' (Γυροπυξίδιων - Ραδιοτηλε-

φωνίας).

Διδάσκονται τὰ ἔξης ὄργανα: Γυροπυξίδες - γυροπιλότος - ραδιοτηλεφωνία - δρομόμετρον - βιθούμετρον.

'Η διάρκεια ψοτήσεως εἶναι τέσσαρες ἐδδομάδες.

'Η ἐπιτυχῆς ἀποφοίτησις τοῦ 'Αξ.) κοῦ E.N. ἐκ τῆς ἀνωτέρω τάξεως, ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν χρηγήσεως τοῦ διπλῶματος πλοιαρχοῦ Γ' τάξεως.

T & Ε ιν Γ' (Ραδιοτηλεφωνίας).

Εἰς τὴν Γ' τάξιν φοιτοῦν οἱ ὑποψήφιοι Κυβερνήται Α' καὶ Β' τάξεως, μόνον δὲ ἐρ' ὅσον ἀποφοίτονται ἐπιτυχῶς, δύνανται νὰ λάβουν τὸ ἀντίτοιχον πτυχίον Κυβερνήτου. Διδάσκονται τὴν χρηγήσεως τοῦ διπλῶματος πλοιαρχού καὶ οἱ ισχύοντες κανονισμοὶ ραδιοτηλεφωνίας. 'Η διάρκεια ψοτήσεως εἶναι δύο ἐδδομάδες.

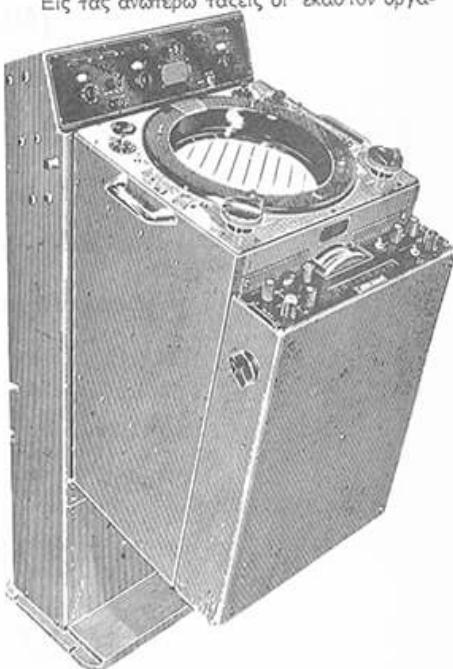
T & Ε ιν Δ' (Συντηρήσεως ἡλεκτρονικῶν ὄργανων).

Εἰς τὴν ἀνωτέρω τάξιν φοιτοῦν οἱ ὑποψήφιοι Αξ.) κοῦ 'Ασυρμάτου διδάσκονται τὴν συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν μικροδλαβῶν τῶν γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ ραντάρ.

'Η διάρκεια ψοτήσεως εἶναι τέσσαρες ἐδδομάδες. 'Η ἐπιτυχῆς ἀποφοίτησις ἐκ τῆς τάξεως ταύτης, ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν χρηγήσεως τοῦ διπλῶματος ραδιοτηλεγραφητοῦ Α' καὶ Β' τάξεως.

Οἱ εὐδοκίμως ἀποφοίτοντες λαμβάνουν τὸ πτυχίον μετεκπαιδεύσεως τῆς ἀντίτοιχου τάξεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω τάξεις δι' ἔκαστον δρα-



νον διδάσκονται τὴν θεωρία λειτουργίας του ἐν συνεχείᾳ δὲ δὲ χειρισμὸς καὶ η ναυτιλιακὴ ἐν γένει ἀξιοποίησίς του. 'Επίσης διδάσκονται τὴν ἀντιμετώπισις τῶν συνθηκῶν στοιχειωδῶν βλαβῶν.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ "Ν. Χ.,

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνέβαλαν σημαντικῶς εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς Δ.Σ.Η.Ν.Ο. 'Ανιδιοτελῶς προσέφεραν τοὺς πέντε δρό-

φους τοῦ ιδιοκτήτου κτιρίου των ἐπὶ πενταετίαν, όπου ἔστεγάσθη ἡ Σχολή. 'Η δωρεὰ αὕτη — ὑπέρ τὸ 1½ ἑκατομ. δραχ. — ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ξῆλον τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἔδημοιούργησαν ἐν ἐκπαιδευτικὸν κέντρον σπουδαίας σημασίας καὶ διεθνούς προβολῆς, διὰ τὴν ὅποιαν δικαιούνται νὰ είναι ὑπερήφανοι ὅλοι ὅσοι ἀγαποῦν τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν.

Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Η Σχολὴ διαθέτει ὀρτιώτατον τεχνικὸν ἔξοπλισμόν. 'Εκπομμύρια διὰ τὴν πρόσκετησίν του ἔθαπτανήθησαν, χωρὶς οὐδὲ δρασμὴν νὰ ἐπιβαρυθῇ τὸ Δημόσιον. 'Ο ἔξοπλισμὸς ἔχει ὡς κάτισθι:

1. Συσκευαὶ Ραντάρ

α) Ραντάρ Decca - Transistor ὀληθοῦς κινήσεως, μετὰ δύο ἔνδεικτῶν, Transar 07.

β) Ραντάρ Raytheon μετὰ δύο ἔνδεικτῶν ἦτοι: (Ray 1240) ὀληθοῦς κινήσεως καὶ ἔνδεικτου σχετικῆς κινήσεως (Model 2000).

γ) Ραντάρ Kelvin - Hughes ὀληθοῦς κινήσεως (Type 14/12 R), μετὰ δευτέρου ἔνδεικτου σχετικῆς κινήσεως (Type 14/12).

δ) Ραντάρ Kelvin - Hughes (Type 17 Transistorised).

ε) Ραντάρ Decca (D 202 Transistorised).

στ) Ραντάρ Marconi - Radiolocator.

ζ) Ραντάρ RCA - GR 105.

2. Γυροπυξίδες

α) Γυροπυξίδες Sperry MK XIV (τρεῖς

συσκευαῖ).

β) Γυροπυξίς Sperry MK XX.

γ) Γυροπυξίς Anschütz Standard No IV (δύο συσκευαῖ).

δ) Γυροπυξίς Brown.

3. Συσκευαὶ 'Υπερβολικῆς Ναυτιλίας

α) 'Ενδείκτης Loran - Sperry Mod. 2 - A (δύο συσκευαῖ).

β) 'Ενδείκτης Loran RCA.

γ) 'Ενδείκτης Decca Navigator MK 5.

δ) 'Ενδείκτης Decca Navigator MK 5 - 12.

Τὰ ἀνωτέρω λειτουργοῦν τῇ δονθείᾳ εἰδίκῶν ἐκπαιδευτικῶν πομπῶν (simulators).

4. Ραδιοτηλέφωνα

α) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου Robertson.

β) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου Mercury (PYE).

γ) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου EGP - 750 EM2 (δύο συσκευαῖ).

δ) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου Sait - ER 30 W1 (δύο συσκευαῖ).

ε) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου Sait - ER 3 W2 (δύο συσκευαῖ).

στ) Συσκευὴ Ραδιοτηλεφόρου Lasier.

5. Διάφορα

α) Ραδιογωνιόμετρον Marconi Lodestar χειροκινήτου καὶ αὐτομάτου λήψεως τῆς ραδιοιπτεύσεως.

β) Ραδιογωνιόμετρον Marconi Lodestone.

γ) Ραδιογωνιόμετρον AGA.

δ) 'Ηχοδολιστικὸν Kelvin Hughes MS 26B αὐτογραφικὸν.

ε) Δρομόμετρον (Chernikeeff).

στ) Ταινιοθήητη εἰδικῶν ταινιῶν καὶ διαφανειῶν ἐκπαιδευτικοῦ περιεχομένου ἐπὶ τῆς λειτουργίας καὶ ναυτιλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτικῶν ηλεκτρονικῶν δρυγάνων.

ζ) 'Οργανα ἐπιδείξεως (παλμογράφοι, ἐπιδιασκόπια, γυροσκόπια κλπ.).

'Ο κάπτωθι ἀριθμητικὸς πίναξ ἐμφανίζει τὰ ἀπονεμηθέντα πτυχία εἰς ἀξιοματικοὺς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπὸ τοῦ 1963 μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1967:

ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ				ΡΑΔΙΟΤΗΛΑΤΑΙ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΑΙ		
	Α' Τάξ.	Β' Τάξ.	Γ' Τάξ.	Δ. Πλ.		Α' Τάξ.	Β' Τάξ.	Γ' Τάξ.
1963	3	114	122	1		3		
1964	4	294	560	11				
1965	5	248	755	45				
1966	4	162	631	155		1		
1967 μέχρι καὶ Ιούνιον	—	79	211	224	1	16	49	14 2 6
ΣΥΝΟΛΑ	16	897	2.279	436	1	20	49	14 2 6

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΑΡΑΩ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΕΣΣΕΨ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

- ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΡΥΓΚΟΣ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΙΝ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
 - Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ, Η ΑΣΙΑ ΚΑΙ Η ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΟΦΕΙΛΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΩΝ

‘Η σύνδεσις της Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης μὲ τὴν Μεσόγειον ἀπέτελεσε προσπάθειαν ἐπί-
μονον διὰ μέσου τῶν αἰώνων. Πολὺν πρὸ τοῦ τολμηροῦ καὶ τιτανείου ἔγχειρήματος τοῦ Φερ-
δινάνδου Λεσσέψ (μέσα 18ου αἰώνου) διὰ τὴν διάνοιξιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, οἱ Φαραώ
καὶ οἱ μετέπειτα κύριοι τῆς Αίγυπτου εἶχον κατασκεύασει διώρυγα, ικανον μάλιστα πλα-
τανούς, συμφόνως πρὸς τὰς μαρτυρίας καὶ τοῦ ‘Ηροδότου. Τὸ κατωτέρω ὅρθρον — ἀναδρομὴ
εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων — ἐννημερώνει ἀκριβῶς ἐπὶ τῶν ὄσων ἐστιμένωθησαν κατὰ τὸν πο-
τῆς ιστορίας ἔξελιξεων ἐπὶ τῆς διεθνοῦς αὐτῆς θαλασσίας ἀρτηρίας, τὸ ἄνοιγμα τῆς ό-
ποιας τόσας προεκάλεσε γεωγραφικάς καὶ γεωλογικάς συνεπείας, τὸ κλείσιμον δὲ αὐ-
τῆς τόσας ἀνωμαλίας.

Ο Στράβων και δ Πλίνιος ἀπόδιδουν εἰς τὸν Ραιμῆ τὸν Β' τὴν κατασκευὴν διώρυγος μεταξὺ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης και Μεσογείου, δὲ Ἡρόδοτος ἔγραφεν ἐτεῖ 450 π.Χ., δῆτι διαστήλευς Νεχά δ Β' — Νεκώς, κατὰ Ἡρόδοτον — υἱός τοῦ Ψαμμητίχου, φορέων τῆς XXV δυναστείας, διέταξε τὴν κατασκευὴν διώρυγος, ητὶς θά ώδηγει πρὸς τὴν Ἐρυθράν Θάλασσαν. Κατὰ τὸν Ἡρόδοτον — λέγοντα δῆτι ἐπραγματοποίησε τὸν διάπλουν — ἡ διώρυξ εἶχε μήκος πλου τεσσάρων ἡμερῶν, τὸ δὲ πλάτος τῆς ἦτο ἀρκετόν, ὅπως πλέουν παραπλεύμενοι δύο τοιότεροι.

Αἱ ἀρχάμεναι εἰς τὸν Φαραὼ ἐργασίαι συνεχίσθησαν ὑπὸ τοῦ Δαρείου καὶ ὑπὸ τῶν Πτολεμαίων, τοῦ Φιλαδέλφεώς Β' καὶ τοῦ Εὐεργέτου Ζ'. Ὁ τελευταῖος ἔκρινε τὴν διώρυγα ἀπό στρατιωτικῆς καὶ στρατιωτικῆς πλευρᾶς. Ἡ στηματική τῆς διώρυγος — ἐμπέμψως, δηλαδή, διά τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ὑδάτων τοῦ Νείλου — προσωθήθη καὶ ὑπὸ τῶν Ρωμαίων. Πράγματι, ὁ Τραιανὸς προσέθεσεν εἰς τὴν παλαιὰν διώρυγα τοῦ Φαραώ νέουν δρασίναν, διότις ἐπέτρεψεν νὰ φθάσῃ τις οικειότερη πόλη στον Μέσον θόρο.

μερικού στασιά στην τής πεμφτόδος.

Διά της καταστήσεως τῆς Αιγύπτου ύπό τῶν Ἀραβῶν (641-42) ἡ ἔργασία ἐπαναφοράς τῆς διώρυγος εἰς ἐνέργειαν ἀνέληφθη ἀπό τὸν καλύψην Ἀμροῦ Ἰμπούν ἀλ-Ἀσ-, διστής διέταξε τὴν ἐκδύσιν τοῦ Νείλου — διὰ τῆς ἀφαίρεσεως τῆς ἄμμου — μέχρι Καλζούμ, προκειμένου νότια μεταφέρη μέσω αὐτῆς σιτηρά καὶ χρυσὸν προοριζόμενα διὰ τὴν Ἀραβίαν. Ἡ διώρυξ, δύομασθεῖσα Ἀμπού, ἐκλείσθη ἀργάτερος δι' ἄμμους ὑπὸ τοῦ καλίφου Ἀμροῦ Τζιαρέβ ἀλ-Μανσούρ διὰ λόγους στρατιωτικούς. Δέον νά σημειωθῇ ἐν τούτοις, ὅτι ἀποκλειστικὸς σκοπὸς τῶν Φαραών πρώτον καὶ τῶν καλιφῶν μετέπειτα, ἥτοι ἡ σύνθεσις τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης μετά τῆς Κάτω Αιγύπτου, δεδομένου ὅτι ἡ Μεσόγειος συνιεδέετο ἥδη διὰ τοῦ πλωτοῦ ροῦ τοῦ Νείλου.

Πράτη, ητις έσχε την ίδεαν μάτις ὅπ' εὐθείας ἐπικοινωνίας τῶν δύο θαλασσῶν διὰ τῆς τομῆς τοῦ Ισθμοῦ τοῦ Σουέζ, ἢτο — κατὰ τὸν ίδεον αἰώνα — ἡ δημοκρατία τῆς Βενετίας, προκειμένων νάναζωγονθόδοντις εἴτην Μεσόγειον αἱ μεταφοραὶ, αἵνινες είχον μειωθῆ συνεπείᾳ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς Ἀμερικῆς. Τὸ σχέδιον, ὅπερ δὲν ἐπραγματοποιήθη διὰ λόγους χρηματικούς, εἶχεν ἀκολούθων πολλοὺς σημαντικοὺς ὑποστηρικτάς, μεταξὺ τῶν διποίων κατελέγοντο ὁ καρδινάλιος Ρισελίε, ὁ Γερμανὸς φιλόσοφος Λάζιοντιτς, δοτῖς ὑπέβαλε καὶ σχετικὸν ὑπόμνημα εἰς τὸν Λουδοβίκον 14ον καὶ ὁ δούνις Ντ' Αγκερσόν, υπουργὸς Ἐξωτερικῶν ἐπὶ Λουδοβίκου 15ον. 'Ο Ντ' Αγκερσόν ἐδημοσιεύειν δύκαδες διδλίον, εἰς τὸ διποίον ἀπηρίσμει με τὰ δέρματα ἐκ τῆς διαινοίσεως τῆς διώνυσος.

λαμπάτ, μίαν ἀγγλικήν, προεδρευομένην ὑπὸ τοῦ Στέφενσον καὶ μίαν αὐστριακήν, προεδρευομένην ὑπὸ τοῦ Ἰταλοῦ Νεγκρέλλι. «Ο-πιούσον τοῦ Νεγκρέλλι, προσεχώρησε — τῇ πρωτοβουλίᾳ τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων Τεργέστης καὶ Βενετίας — τὸ «Ἄδυτο Τριεστίνο». Διαστυχώς, ἐνῷ συνετελέσθη ἡ ἐπεξεργασία τῶν διαφόρων σχεδίων καὶ ἐρευνών, τὰ ἐπαναστατικά κινῆματα τῆς Βενετίας καὶ τῶν Παρισίων (1848) ὑπερέωσαν τὴν ἐταιρίαν νὰ ἀναστείλῃ τὰς ἐργασίας της.

Η προγυματοποίησις τοῦ μεγάλου σχεδίου διέφεύλεται εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ Γάλλου Φερδινάνδου τύπε Λεοσάφη. Πεπεισμένος ούτος περὶ τοῦ σχεδίου ὅμιλής τοῦ Ιθύμου δωρισθή ἀντιπρόσωπος τῆς ἔταιρίας παρὰ τῷ βεζύρῃ τῆς Αλγύπτου, δοστὶς ἡτο συμφοιτητῆς του εἰς Παρισίους. Κατῆλθεν εἰς Ἀλεξανδρεῖαν καὶ τὴν 30ὴν Νοεμβρίου 1854 ἐλαύνε παρὰ τοῦ ἀντιβασιλέως τὸ πρῶτον φιλάνιον, διὰ τὴν διποίου ἔξουσιοδοτεῖτο νὰ προσῇ εἰς τὴν διαίωνιν Ιθύμου καὶ νὰ χρησιμοποιῇ τὴν διώρουγα δι' ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῶν δύο θολασσῶν. Τὴν 5ην Ἰανουαρίου 1856, κατόπιν ἐμπειριστατωμένης μελέτης, ὑποδιληπτής παρὰ διεθνής ἐπιτροπῆς, ἔξεδόθη παρὰ τοῦ ἀντιβασιλέως τῆς Αλγύπτου διηγέροι φιλαύλουν καὶ τὴν 15ην Δεκεμβρίου

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ
MONON PROIOONTA POIOTHTOS

1858 συνετήθη, έπιστημας, ύπό τὴν προστασίαν τοῦ πρίγκιπος Ναπολέοντος καὶ τὴν προεδρίαν τοῦ Λεσσέψ, «Πλαγκόσμιος ἐπαιρία θαλασσίας διώρυγος Σουέζ». «Ἐνα περίπου ἑτοῖς δραδύτερον ἡρχίσαν αἱ ἔργασίαι τμῆσεως τοῦ ισθμοῦ, αἵτινες, παρὰ τὰς σοβαρὰς τεχνικὰς δυσκολίας καὶ τὰς πολιτικάς περιπλοκάς, συνεχίσθησαν μὲν γοργὸν ρυθμόν, εἰς τρόπον ὅστε τὴν 18ηΝοεμβρίου τοῦ 1862 τὰ ὄρθα τῆς Μεσογείου εἰσῆλθον εἰς τὴν λίμνην Τιμσάχ. Τὴν 15ην Αὐγούστου 1865 ἐνα φορτίον γυαλίθρακος ἐκομίσθη ἐκ Μεσογείου εἰς τὴν Ἰσμαηλίαν καὶ ἥρξατο σῦντα δὲ διάπλους, ἔστω καὶ μερικῶς, καθ' ἕστος ἡ διώρυξ δὲν ἦτο διάδημα πλήρης.

Τὸν Μάρτιον τοῦ 1866 ἡ 'Υψηλὴ Πύλη (τόπε ἡ Αἴγυπτος ἀνήκει εἰς τὴν 'Οθωμανικὴν Αὐτοκρατορίαν) ἐπεκύρωσε τὰ δύο φυρμάνια τοῦ ἀντιβασιλέως τῆς Αἰγύπτου καὶ τὰς ἀκολούθως γενομένας ὑπ' αὐτῶν συμφωνίας μετὰ τῆς ἑταίριας. Τέλος, ὅταν παρεκάμφθησαν δῆλαι αἱ δυσκολίαι, ἐγένεντο τὴν 17ηΝοεμβρίου 1869 ἐπιστήμως τὰ ἔγκαινια τῆς διώρυγος, παρουσίᾳ τῆς αὐτοκρατείρας τῆς Γαλλίας, τοῦ αὐτοκράτορος τῆς Αὐστρίας, τοῦ Μεγάλου Δουκὸς Μιχαήλ τῆς Ρωσίας, τῶν πριγκίπων τῆς 'Ολλανδίας, τοῦ ἀρχιεπισκόπου τῆς 'Ιερουσαλήμ καὶ πολυαριθμῶν πολιτικῶν προσωπικοτήτων ἀπὸ ὅλοκληρον τὸν κόσμον. 'Εξήκοντα σκάφη ἔλασθον μέρος εἰς τὸν διάπλου. Τὴν πρώτην ἡμέραν ἐστάθμευσαν ταῦτα εἰς Ἰσμαηλίαν καὶ τὴν ἐπομένην ἐπροχώρησαν μέχρι Σουέζ.

Ἡ διάνοιξις τῆς διώρυγος, μιᾶς δηλαδὴ δόδού ἐνούστης τοὺς λιμένας τῆς Εύρωπης καὶ τῆς 'Αμερικῆς μετὰ τῶν μεγάλων κέντρων τῆς 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς, τῆς 'Ασίας καὶ τῆς Αὐστραλίας, προεκάλεσε μεγίστας συνεπείας, γεωγραφικάς καὶ γεωπολιτικάς. Πρώτη τούτων υπῆρξεν ἡ ἀναζωγόνησις τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, ἡτίς, συνεπεία τῆς ἀνακαλύψεως τῆς 'Αμερικῆς καὶ τῆς ἀνόδου τῆς ἐμπορικῆς δυναμικότητος τῆς ἐπὶ τοῦ

'Απλαντικοῦ Εύρωπης, εἶχε περιέλθει εἰς πλήρη παρασκήνη. 'Η Μεσόγειος, καταστάσα πλέον μία ἀπλῇ λίμνη, ἐπανέκπησε τὸν ρόλον τῆς, ὡς μεγάλης ἀρτηρίας διακινήσεως παγκοσμίων μεταφορῶν.

Πράγματι, ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ ἥσκησε ζωογόνον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, διμηιουργήσασα νέα ἐμπορικὰ ρεύματα μεταξὺ τῆς Εύρωπης καὶ τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς, μεταξὺ τῆς Εύρωπης καὶ τῆς 'Ασίας καὶ μεταξὺ τῆς 'Αμερικῆς καὶ τῆς 'Ασίας, εύνοησσα τὴν ἀνάδειξιν νέων μεγάλων ἐμπορικῶν κέντρων. Βάσιν δὲν αὐτῶν τῶν μεταφορώντων ἀπετέλεσεν ἡ σημαντικὴ μείωσις τῶν ἀποστάσεων ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν Εύρωπης - 'Ασίας, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀρχαίαν δόδην τοῦ περιπλοῦ τῆς 'Αφρικῆς. 'Η δὲ Σουέζ ὅδὸς πραγματοποιούσα μείωσιν κατὰ 3)5 τοῦ διάπλου διὰ τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Εύρωπης καὶ κατὰ 2)5 τοῦ διάπλου διὰ τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, συνετέλεσεν εἰς τὴν προσέγγισιν τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εύρωπης μὲ δῆλα τὰ μεγάλα κέντρα τῆς 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς καὶ τῆς Αὐστραλίας.

Τὸ ἀκρότατον σημεῖον τῆς ἐνδυχώρας τῆς διώρυγος εἶς τὴν 'Ανωτ. Μεσόγειον εἶναι ἡ Μοζαμβίδη, ἥπις εὐρίσκεται εἰς Ἰσην ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ἐν σχέσει πρὸς τὴν δόδην 'Απλαντικοῦ καὶ 'Ινδικοῦ ωκεανῶν, ὡς καὶ ἐν σχέσει πρὸς τὴν δόδην Μεσογείου - Σουέζ - 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης. 'Η Νότιος 'Αφρική — τῆς ὅποιας ἡ ἀποίκισις κατὰ μέγα μέρος δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸ ἐμπόδιον ἀκριβῶς, δῆπερ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σχέσεων μετὰ τῆς 'Ανατολῆς ἀπετέλει ὁ Ισθμὸς τοῦ Σουέζ, κείται ἔξω τῆς σφαίρας ἐπιρροής τῆς διώρυγος. Καὶ δῆμας, ἂν ἔχεταισθῇ ἀπὸ πλευρᾶς συγκρίσεως τῶν ἀποστάσεων, ἡ ὅδὸς τοῦ Σουέζ εἶναι ἀνωτέρα τῆς δόδού 'Ακρωτηρίου, διότι κατὰ

κος τῆς Εύρωπης εὐρίσκονται οἱ σημαντικῶτεροι λιμένες τοῦ κόσμου. 'Η διὰ Σουέζ ὅδὸς ὑπερέχει, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀρχαίαν δόδην τοῦ Μαγγελάνου καὶ διὰ τοὺς ἀνατολικούς λιμένες τῆς Βορείου 'Αμερικῆς. Πάντες οἱ νοτίως τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀστικοί λιμένες εἶναι, πράγματι, πλησιέστεροι, λ.χ. ἀπὸ Νέας 'Υόρκης μέσω Σουέζ, παρὰ μέσην Παναμᾶ.

Μεταξὺ τῶν ἀστικῶν λιμένων οἱ ἀμεσώτεροι ὠφεληθέντες ἐκ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος εἶναι, κατὰς κύριον λόγον, οἱ κατὰ μῆκος τῶν 'Ινδιών λιμένες καὶ οἱ λιμένες τοῦ Πακιστάνου. Εἰς ούχι ὀλιγωτέραν μοίραν ἔχουν ὀφεληθῆ ἡ Κεϋλάνη, ἡ 'Ινδονησία καὶ αἱ Φιλιππίναι. 'Ολιγώτερον, τούναντίον, ὀφελήθησαν ἡ Νέα Ζηλανδία καὶ ἡ Αὐστραλία. 'Η ραγδαία οικονομικὴ ἀνάπτυξις τῶν ἀφρικανικῶν ἀποικιῶν, τῶν κειμένων ἀπένειν τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ τοῦ 'Ινδικοῦ 'Οκεανοῦ, συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ ἔξαρθῃ ἡ σπουδαιότης τῆς διώρυγος. 'Ως ηδη ἀναφέρθη, σπουδαία συνέπεια τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος ἦτο ἡ μεταβολὴ τῆς γεωπολιτικῆς σημασίας τῶν ἀντίκρου τῆς Μεσογείου, τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ τοῦ κόλπου τοῦ 'Αδεν περιοχῶν.

"Οίσον ἀφορᾷ τὸν καθορισμὸν ζώνης ἐπιρροῆς τῆς διώρυγος ἐπὶ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, λαμβανομένης τῆς Νέας 'Υόρκης λιμένου προελεύσεως, ὡς παγκοσμίου κέντρου ἔξαγωγῶν, ἡ τοιάντη σφαίρα ἐπιρροής παίει εἰς τὸν σημαντικὸν λιμένα τῆς Σαγκάης, τοῦ μεγάλου τούτου ἐμπορικού κέντρου τῆς 'Ανατολῆς, ἵνθι ἀρχίζει ἡ σφαίρα ἐπιρροῆς τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τῆς μεγάλης ταύτης ἀνταγωνιστρίας τῆς διώρυγος Σουέζ. 'Ακόμη καὶ ἡ 'Ιαπωνία τελεῖ ὑπὸ τὴν σφαίραν ἐπιρροῆς τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Νοητὴ γραμμή διαχωρισμοῦ τῶν δύο ζωνῶν ἐπιρροῆς, δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ γραμμὴ ἡ ἐνούσσα τῆς Μανιλλαίν καὶ τὸ Χόγκ Κόγκ.

mts ΙΑΣΩΝ

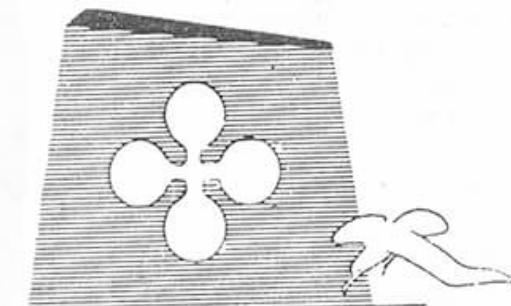
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

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 ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΙΝ ΤΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΥ

Η Π.Ε.Μ.Ε.Ν. ΥΠΟ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΙΝ

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΟΙ ΕΚΦΩΝΗΘΕΝΤΕΣ ΛΟΓΟΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΓΙΑΣΜΟΝ

Παρουσιά τού ἀρχηγού τοῦ Λιμενικού Σώματος ὑπουργάρχου Β. Χανίδη, τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Λαγωνίκα, τοῦ Νομάρχου Πειραιῶς κ. Καλογεροπούλου, τοῦ Δημάρχου Πειραιῶς κ. Σκυλίτση, ἐκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο., τοῦ Ἐργατικού Κέντρου Πειραιῶς καὶ ἄλλων ἐπισήμων, ἐτέλεσθη τὴν πρωΐαν τῆς 9ης Αὐγούστου ἀγιασμὸς εἰς τὸ μέγαρον τῆς Πανελλήνιου Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων τῆς νέας διοικήσεως τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Μετά τὸ πέρας τοῦ ἀγιασμοῦ ὡμίλησεν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως κ. Δ. Κελεφούρας, εἴπων τὰ ἔξης:

«Αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν, ὑπὸ τὴν ίδιοτηταν τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Πανελλήνιου Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, νὰ σᾶς ἐκφράσω τὰς θερμάς μου εὐχαριστίας διὰ τὴν ἀποδοχὴν τῆς προσκλήσεως μας εἰς τὴν σημερινὴν συμβολικὴν ἐκδήλωσιν, τῆς ὃποιας ὁ σκοπὸς εἶναι ἀπολύτως σοβαρός, δεδομένου ὅτι θέτει τὰς βάσεις μαῖς νέας προσπαθείας διὰ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ κλάδου μας εἰς ὅλους γενικῶς τοὺς τομεῖς.

«Ἡ παρούσια ἐπιφανῶν παραγόντων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ σπίτι μας, εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν., περιποιεῖ τιμὴν δι' ἡμάς καὶ δινάταν δικαιολογημάνως νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀφετηρία στενής, εἰλικρινοῦς καὶ ἔντιμου συνεργασίας τῆς νέας Διοικήσεως τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας, ἢτοι τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

«Ἡ στιγμὴ δὲν είναι καταλλόλος διὰ νὰ ἀναπτυχθοῦν αἱ ἀρχαὶ μας καὶ ἐπιδιώξεις μας. Ἀπλῶς μόνον ἡθελα, ὡς Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν., νὰ διαδηλώσω τὴν πεποιθήσιν μου καὶ τὴν πεποιθήσιν ὀλοκλήρου τοῦ κλάδου, ὅτι ὑπὸ τὴν φωτεινὴν καθοδήγησην τοῦ Ἐργοχωτάτου Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀθανασίου, ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία θὰ δηγηγηθῇ εἰς ὑπήνεμον λιμένα, ὅπου δέν θὰ κινδυνεύῃ πλέον ἀπὸ τὰ λυστράλεα καὶ μανισμένα κύματα τῆς ἀναπαραχῆς καὶ τῆς πολιτικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

«Ἡμεῖς, ὡς κλάδος καὶ ὡς ἄτομα τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, δηλούμεν ὅτι θὰ συμπαρασταθῶμεν πλήρως εἰς τὸ ἔθνοστήριον ἔργον τῆς Ἐθνικῆς μας Κυβερνήσεως, διὰ νὰ ζήσωμεν πλέον χωρὶς ἐφιάλτας, χωρὶς ἀγχος, χωρὶς πάθη καὶ μίση. Διὰ νὰ ζήσωμεν ὡς προγραμματικοὶ Ἐλληνες ποὺ ἀγαπάμε τὴν χώραν μας καὶ ἀγωνιζόμεθα δι' αὐτήν.

«Ἀκολούθως ὡμίλησεν ὁ γενικὸς γραμματέως τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. κ. Ν. Ἀγαλόπουλος, εἴπων τὰ ἔξης:

«Οἱ καλλικάντζαροι φοιδοῦνται τὸν ἀγιασμὸν καὶ ὁ σπατανᾶς τὸ λιβάνι. Καὶ ὁ σημερινός ἀγιασμὸς εἰς τὰ γραφεῖα μας αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν σκοπὸν ἔχει: Νὰ διώξῃ τοὺς καλλικάντζαρους καὶ τοὺς σπατανάδες, οἱ ὅποιοι κυριολεκτικά ἀποτελοῦνται τὴν μάστιγα τοῦ κλάδου μας.

Διὰ τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. ἡ σημερινὴ ἡμέρα δημιουργεῖ ἔνα τέρμα καὶ μίαν ἀφετηρίαν. Τέρμα εἰς τὸ κακὸ καὶ ἐφιαλτικὸ παρελθόν καὶ ἀφετηρία πρώτα διὰ τὴν ἐνσάρκωσιν τῶν υψηλῶν ἰεωδῶν τῆς Ἐθνικῆς μας Κυβερνήσεως κι' ὑστερά διὰ τὰς ἐπαγγελματικὰς κατακτησίες καὶ τὴν ἀνύψωσιν τῆς ιστορίκης μας Ἐνώσεως.

«Ἡ παρούσα Διοίκησις ὑπόσχεται ἐνώπιον Θεού καὶ ἀνθρώπων, ὅτι θὰ ἐργασθῇ μὲ φρό-

νησιν, θέλησιν καὶ κυρίας εύσυνειδῆτως, προκειμένου νὰ προσαγάγῃ τὴν Π.Ε.Μ.Ε.Ν. εἰς μίαν "Ἐνωσιν ἴσης μοίρας μὲ αὐτάς τῆς Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς".

«Ἐν συνεχείᾳ ὁ γενικὸς γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Κ. Χατζηθεοδώρου ἀπῆμυσε τὸν κάτωθι χαρτεισμὸν πρὸς τὴν νέαν διοίκησιν τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν.:

«Συνάδελφοι,

Σάς φέρω τὸν θερμὸν συναδελφικὸν χαρτεισμὸν τῆς Διοικήσεως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικοῦ Ὁμοσπονδίας, ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων σας.

Τὸ νέον Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Πανελλήνιου Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀναλαμβάνει τὰ καθήκοντά του εἰς μίαν ἀποφασιστικὴν καμπῆν τῆς ιστορίας τοῦ γενικωτέρου συνδικαλιστικοῦ κινήματος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. "Ἐξ οὐ καὶ αἱ εὐθύναι τοῦ Συμβούλιον σας ἀπέναντι τῶν μελῶν τῆς Ενώσεως σας είναι ηγέμεναι.

Κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν ἐσθμειώθησαν μέστι εἰς τὴν "Ἐνωσιν σας ἀντιθέσεις δέσταται, μὲ σοβαράς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν, κοινωνικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν.

Δὲν πρόκειται νὰ ὑπεισέλθω εἰς τὰ αἵτια τὰ προκαλέσαντα τὰς ἀντεγκλήσεις αὐτάς, δότι σεις τὰ γνωρίζετε καλύτερον ἀπὸ κάθε ἄλλων.

Καὶ ἡ μὲν ιστορία τοῦ προσφάτου παρελθόντος τῆς Ενώσεως σας κλείνει μὲ τὴν ἀνάληψιν τῶν καθηκόντων τοῦ ὑπὸ τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβούλιου. Τὰ διδάγματα της δι-μῶν δὲν πρέπει οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν νὰ ἐγκαταλείπουν τὴν μηνήν σας κατὰ τὸν προγραμματισμὸν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν δραστηριοτήτων τῆς Ενώσεως σας.

«Ἡ κατάστασις ποὺ ἐπεκράτει κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τὴν "Ἐνωσιν σας ἀπότοκος τοῦ γενικοῦ κλίματος, ποὺ ἐκυριάρχει εἰς τὴν πολιτικὴν καὶ κοινωνικὴν ζωὴν τοῦ "Ἐθνους. Τὸ κλίμα ἐκεῖνο ἥτο πρόσφορον εἰς ἐκτροπάς ἐκ τῶν γνησίων σκοπῶν τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανισμῶν. Ἡ συναλλαγὴ καὶ ἡ σῆμη εἰς τὸν πολιτικὸν καὶ κοινωνικὸν δίον εἶχε δυστυχῶς τὰς προεκτάσεις της καὶ εἰς τὴν συνδικαλιστικὴν ζωὴν τῆς χώρας.

«Ἡ ἔθνοστήριος ἐξέγερσις τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων κατὰ τὴν σπατάς καὶ ἐπισφαλοῦς αὐτῆς, δι' αὐτὴν τὴν Τάγην τὴν ὑπόστασιν τοῦ "Ἐθνους καὶ τὰς Ἐθνικὰς Ἀξίας, καταστάσεως, ἔσωσε τὸν τόπον ἀπὸ τὴν ἀπώλειαν καὶ τὴν καταστροφὴν εἰς τὴν ὅποιαν ἐφέρετο μὲ μαθηματικὴν ἀκρίβειαν.

«Ἡδη οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ εύρον ἀπὸ τὴν "Ἐθνικὴν μας Κυβερνήσιν πραγματικὴν προστασίαν. Ἐχει κύψει μὲ στοργὴν εἰς τὰ προβλήματα των καὶ δίδει λύσεις δικαίας καὶ συντόμους. Χωρὶς νὰ παραπέμπῃ ἀπὸ τὸν "Ἄνων εἰς τὸν Καϊφάν. Ὁρθοτομεῖ μὲ τὸ νέον πνεῦμα τῆς ἀναδημιουργίας καὶ σφυρλατεῖ τὰς προϋποθέσεις διὰ μίαν Ισχυρὰν καὶ ύγιαν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

«Εὔχομαι εἰς τὸ νέον Διοικητικὸν σας Συμβούλιον κάθε ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον του διὰ τὸ καλὸν τῶν μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τὸ καλὸν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ διὰ τὸ καλὸν τοῦ "Ἐθνους».

«Ἀκολούθως ὡμίλησεν διὰ μακρῶν ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ Ἐργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶς καὶ πρόεδρος τοῦ Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ. κ. Ἡλ. Κροκιδᾶς, δόποιος ὑπεργάμμισε τὴν συμβολὴν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ἔξυγιαν τοῦ συνδικαλισμοῦ.

«Ο κ. Λαγωνίκας ἐχαριτέστε τὴν νέαν διοίκησην τῶν μηχανικῶν καὶ πῆς πόληθή ἐπιπτώξιαν εἰς τὴν ἀναλαμβανομένην προσπάθειαν. «Πρέπει, ἐτόνισεν δόκιμος ο. κ. Λαγωνίκας, διὰ τοῦ οι μηχανικοῖ, ποὺ ἀποτελεῖται τὴν ψυχὴν τῶν πλοίων, νὰ διηθῆστε τὴν νέαν διοίκησην σας διὰ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸ ἀναληφθὲν ἔργον της».

Τὸ "Υπουργεῖον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπέρσανε δόκιμος ο. κ. Λαγωνίκας, θὰ παρακολουθῇ τὴν πολιτείαν τῆς διοίκησεως μηχανικῶν ἀγρύπνων καὶ καταστάσεων τοῦ Καϊφάν, καθέ προσάρθρον αὐτὸν οἱ ἀπιδιωκόμενοι ὑπὸ τῆς ἐπαναστάσεως σκοποῖ.

διθῆ εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀναπλάσεως καὶ ἀναδημιουργίας τῆς Ἐθνικῆς ζωῆς καὶ τῶν θεμάτων της. Ενα νέον κλίμα, ποὺ τὸ θερμαίνει ἡ πνοὴ τῆς Ἐθνικῆς Παλιγγενεσίας, ἔχει ἀγκαλίασει ὁ δόλοιληρον τὸν Ἐθνικὸν ὄργανον, διὸ ποτὸς ἀναπλάθεται ὑγιῆς καὶ σφριγγός, ἐνῷ ἀποθάλλει δόλα τὰ νοσογόνα κύταρα τῆς ήθηκης στήψεως καὶ διαφθορᾶς.

Μέσα εἰς τὸ νέον αὐτὸν κλίμα τὴν "Ἐνωσίσιας σας περιμένει ἀπὸ τὴν νέαν της ήγεσίαν, ἀπὸ τὸ νέον Διοικητικὸν σας Συμβούλιον, νὰ τὴν ὁδηγήσῃ εἰς τὸν δρόμον τῆς ἐπαγγελματικῆς καὶ Ἐθνικῆς ἀναμορφώσεως.

Ο ὀλαδός σας είναι ἔνας ἀπὸ τοὺς δυναμικοὺς τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἡ ὄποια ἔχει ἀπό τὴν περιηγησίαν τῆς διὰ τῆς ἀποκτήσεως ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, εἰς τὸν δόλον μεγαλυτέρων κλίμακα, συγχρονισμένων μονάδων. Αἱ γνώσεις καὶ τὰ προσόντα τους μηχανικῶν ἀναπτύχθησαν τοῦ πλοίου, καθὼν τὰ λοιπῶν κλάδων, αὐξάνουν καὶ μεταβάλλονται.

Τὸ Διοικητικόν σας Συμβούλιον ὀφείλει νὰ συλλάβῃ τὸν παλμόν καὶ τὸ πνεῦμα τῶν νέων αὐτῶν ἔξελθει εἰς τὸν δρόμον τῆς ἀνακαινίσεως τῆς διὰ τῆς ἀποκτήσεως τῶν μηχανικῶν της Διοίκησης τῆς Π.Ν.Ο., περιεχομένου, ἐνῷ τούτοις είναι ταυτόσημα μὲ τὰ ἰδιά σας κατὰ τούτο διὰ ἀφοροῦν τὸ πλοίον τοῦ Κράτους καὶ τὰς ἀνάγκας του, αἱ μεταβολαὶ τῶν ὅποιων ἔχουν τὰς αὐτὰς κοινωνικάς ἐπιπτώσεις εἰπεῖ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

Ἡ Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. μὲ χαρὰν ἐδέχθη τὴν ἐπίσκεψιν εἰς τὰ γραφεῖα της τοῦ νέου Προεδρείου τῆς Ενώσεως σας, τὸ ὄποιον καὶ ἔζητησε τὴν μετ' αὐτῆς στενήν συνεργασίαν.

Ἡ Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. είναι πρόθυμος νὰ συνεργασθῇ μαζί σας εἰς τὴν ἀντιμετώπισην τῶν προβλημάτων αὐτῶν, διότι είναι κοινῶν διαφορετικῆς υφῆς καὶ περιεχομένου, ἐνῷ τούτοις είναι ταυτόσημα μὲ τὰ ἰδιά σας κατὰ τούτο διὰ ἀφοροῦν τὸ πλοίον τοῦ Κράτους καὶ τὰς ἀνάγκας του, αἱ μεταβολαὶ τῶν ὅποιων ἔχουν τὰς αὐτὰς κοινωνικάς ἐπιπτώσεις εἰπεῖ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

Θέλομε νὰ πιστεύωμεν ὅτι τὸ Διοικητικόν σας Συμβούλιον θὰ διατίνεται ἀπὸ διαθέσεις σας στενής καὶ εἰλικρινοῦς συνεργασίας μετά τῆς Διοίκησης τῆς Π.Ν.Ο., εἰς τρόπον ὃστε νὰ συντονίζωμεν τὰς ἐνεργείας μας τόσον καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν Ἐποπλιστῶν διὸν καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ "Υπουργείου" Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εὔχομαι εἰς τὸ νέον Διοικητικόν σας Συμβούλιον κάθε ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον του διὰ τὸ καλὸν τῶν μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τὸ καλὸν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ διὰ τὸ καλὸν τοῦ "Ἐθνους».

«Ἀκολούθως ὡμίλησεν διὰ μακρῶν ὁ πρόεδρος τοῦ Εργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶς καὶ πρόεδρος τοῦ Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ. κ. Ἡλ. Κροκιδᾶς, δόποιος ὑπεργάμμισε τὴν συμβολὴν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ἔξυγιαν τοῦ συνδικαλισμοῦ.

«Ο κ. Λαγωνίκας ἐχαριτέστε τὴν νέαν διοίκησην τῶν μηχανικῶν καὶ πῆς πόληθή ἐπιπτώξιαν εἰς τὴν ἀναλαμβανομένην προσπάθειαν. «Πρέπει, ἐτόνισεν δόκιμος ο. κ. Λαγωνίκας, διὰ τοῦ οι μηχανικοῖ, ποὺ ἀποτελεῖται τὴν ψυχὴν τῶν πλοίων, νὰ διηθῆστε τὴν νέαν διοίκησην σας διὰ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸ ἀναληφθὲν ἔργον της».



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, 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 ΜΕΞΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

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

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

ΕΞ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΐΡΑΝ, 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 8/10 "HANSAHaus".
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : 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 ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 'Ακτὴ Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

Ο ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΟΥ ΑΝΝΩΝΟΣ

ΕΝΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΑΙΝΙΓΜΑ — ΠΟΙΑ ΉΤΟ Η ΝΗΣΙΣ ΚΕΡΝΗ; — ΠΟΙΟΝ ΤΟ ΗΦΑΙΣΤΕΙΟΝ "ΘΕΩΝ ΟΧΗΜΑ";

(Συνέχεια τού προηγουμένου)

Κατά τήν ήμεραν, συμφώνως πρὸς τήν ἀρχῆγον, οι πολυπληθεῖς κάτοικοι τῆς νήσου ἵμενων ἀθέτοι, δυσπιστοῦντες τοὺς ὡς πρὸς τὰς διαδέσεις τῶν ἀπόβατῶν ἔξερευντῶν ἡ τού γού τοῦ κλίματος νά παρέμειναν προφυλαγμένοι, ὑπὸ τὴν σκιὰν τῆς ἀφθόνου διάστημας. Τὴν νύκτα ὅμως, ἡ κατάστασις ἥλλαζε, πυρὰ πικνούτατα ήνανθησαν καὶ ἡ ἀποστραφάρια ἐπληρώθη ἀπὸ τοὺς ἥχους τῶν αὐλῶν εἰς τοὺς κτύπους τῶν κυμάδων καὶ τῶν υμπάνω, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔπιληπτικάρτερον, διὰ τοὺς ἀποβάτας ἔξερευντάς, ἀπὸ τρομερὰς φραγμάς, ἐκπεμπομένας ἀπὸ τοὺς θιάγενεις, ποιοὶ δὲν πικτερόμαζαν τοὺς ἐπισκέπτας, οἱ ποιοὶ τούς ἔγνωρίζον ποὺ νά ἀποδώσουν τὸ κτηλητικὸν συμβάν.

Ὄφειλετο ἀσά γε εἰς πρόθεσιν τῶν αὐτοθίνων, ὅπως διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ καταπραΐσουν τῶν ἔξερευντάς καὶ τοὺς ἀναγκάτους νά φύγουν ἡ μῆπως ἡ δῆλη θερινῶδης κείνη ἔδηλωσις ὥφειλετο εἰς μίαν συνήθη πασκέδασιν, προσιδῆξουσαν εἰς τὸν χαρατῆρα καὶ τὴν ψυχοσύνθεσιν τῶν θιάγενων, αὐτὰ τὴν ὅποιαν ἔδηλησαν τὴν χαράν των μὲν ἥχους τῶν αὐλῶν, τῶν κυμάδων καὶ τῶν υμπάνω, ἀλλὰ καὶ διὰ τῶν κραυγῶν των, ἵναι αἱ ἐδηλώσεις τῶν ἔφθανον εἰς τὸν διατασσόν;

Εἶναι γνωστόν, ἄλλως τε, πόσον οἱ νέγροι ἱερόκτοναι καὶ σμέρον ἀκόμη εἰς τὴν θερινῶδην διασκέδασιν, τὴν δόπιας ἡ ὑπόκρουσις ἡ τῶν μουσικῶν τῶν δργάνων εἶναι ἀνάλογης, ὡς ἔχουμεν ἴκανή πειραν ἐπὶ τῶν κατ' ἀρχήμησιν συνθέσεων τῆς μουσικῆς των.

Οἰονδήποτε ἔκ τούτων καὶ ἀν συνέδαινε, ὁ γεγονός εἶναι ὅτι ὁ "Ἀννωνος καὶ οἱ σὺν αὐτῷ κατεπτοθήσαν καὶ οἱ μάντεις, οἱ ὅποιοι υπάδειν αὐτούς, συνεβούλευσαν ὅτι ἔπρεπε ἡ ἀποπλεύσουν ἔκειθεν, ὅπερ καὶ ἔγινε.

Οὕτω δὲν ίδρυθη ἔκει ἐμπορείον, παρὰ τως τὰ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ "Ἀννωνος πασσιαζόμενα πλεονεκτήματα ἀπὸ πάσης λευρᾶς, τὰ ὅποια δὲν θὰ διέλαθον αὐτόν, ἀλλὰ δὸ φόδος καὶ ἡ συμβούλη τῶν μάντεων περίσσυσαν.

15. «Τοσχὸν δὲν ἔπλευσαντες παρημειδόμεθα ὥρων διάπυρον θυμιαμάτων μεστήν μεγιστοῖς δ' ἀπ' αὐτῆς πορώδεις ρύακες ἐνέδαλον εἰς τὴν θάλατταν. Ή γῆ δὲν ύπο θέρμης δατος ἦν».

"Ἐπειτα ἀπὸ τὴν συμβούλην τῶν μάντεων, ἀπλεῖοι φόδου οἱ ἔξερευντάς, ἀποπλέουν πό τὴν παρ' ὀλίγον νέαν ἔκεινην ἀποκιανὰ καὶ παραπλέουν ἀκτὴν πλήρη καπνῶν καὶ κυιολεκτικῶς πυρπολουμένην, ἐκ τῆς ὅποιας ἥσακες πυρὸς ἔξεχύνοντο εἰς τὴν θάλασσαν, ὃσον δὲ ἡ γῆ ἦτο θερμή, ὥστε καθίστατο δατος.

"Ἄς προχωρήσωμεν διώμας εἰς τὸ κείμενον ἢς ἀφηγήσεως τοῦ "Ἀννωνος καὶ ἐν τῇ ἀναστοιχείᾳ τῆς ἀπομένης παραγράφου θᾶτι ἰδωμεν δύνει προθρόνον οἱ πορώδεις ρύακες.

16. «Τοσχὸν οὖν κακεῖθεν φοβηθέντες ἀπελεύσαμεν. Τέτταρας δὲ ἡμέρας φερόμενοι, ικτὸς τὴν γῆν ἀφεωρῶμεν φλογὸς μεστήν ἐν ἕσφ δ' ἦν ἡλίστατον τι πῦρ, τῶν ἀλλων μεῖν, ἀπτόμενον ὡς ἐδόκει, τῶν ἀστρων. Τοῦδε δὲν ἡμέρας δρῶσις ἐφαίνετο μεγιστον, Θεῶν ἡμερα καθούμενον».

"Ἡδη ἐρθάσαμεν εἰς ἔνα ἄλλο σημεῖον τοῦ οικέτου τοῦ "Ἀννωνος, τὸ ὅποιον τόσας συτῆσεις ἔξηγειρε καὶ διχογνωμίας παρουσιαστε, πρῶτον, ὡς πρὸς τὴν προέλευσιν τῶν ἡρωῶν ρύακων καὶ τῶν θυμιαμάτων, δεύτερον δὲ καὶ κυρίως διὰ τὴν ἐπακριβῆ γεωγρα-

φικήν θέσιν τοῦ «Θεῶν ὁχήματος», τὸ ὅποιον ἡλίστατον, δηλαδὴ κομμωδεῖς καὶ πανύψηλον ἀνέδε διὰ πῦρ, ἀπτόμενον, ὡς ἐφαίνετο, τῶν ἀστρων, ἀποτελεῖ δὲ κατά τὴν γνώμην μας τὸ κυριότερον σημεῖον, ἔπειτα ἀπὸ τὸν προσδιορισμὸν τῆς νήσου Κέρονης, διὰ τὴν ἀναχαραξήν τῆς διαδρομῆς τοῦ περίπλου, δὲ ὅποιος φάνει δύσοντα περίπλου εἰς τὸ τέρμα του.

Πλείστοι ἀπὸ τοὺς ἔρμηνευτάς καὶ σχολιαστάς τοῦ κείμενου τοῦ "Ἀννωνος ἀπέδωκαν τοὺς πορώδεις ρύακας εἰς πολυτωνήν ἐνέργειαν τοῦ ἔδαφους, ἥτοι εἰς ἐσδεμένα ηφαίστεια, ἀλλ' ἡ ἔρμηνευσις των αὐτη, νομίζουμεν διὰ δὲν ἀντέχει εἰς οὐδενὸς εῖδους συζήτησιν, δεδούμενον διὰ τὴν δυτικὴν παραλίαν τῆς Λιβύης ἀπὸ Ήρακλείων Στηλῶν μέχρι τῆς σημερινῆς Χρυσῆς Ἀκτῆς καὶ ἔτι καὶ τῆς Δασχομένης ἀκόμη, οὐδὲν ηφαίστειον ἀναφέρεται ὑπὸ τῶν ἀρχαίων συγγραφέων, μόνον δὲ νησιῶν τινῶν την προελευσις ἔχει μεταγενεστέρως ἐλεγχθῆ ὡς ηφαίστειον Ηγείης. Μάλιστα, ἡ δῆλη ἀκτὴ, θὰ ἔλεγε τις, ὅτι θὰ είχε χάσει τὴν πορφῆν, ἡ μᾶλλον τὸν χαρακτήρα τῆς ηφαίστειονευσις προελευσεώς της, πολὺ πρὶν οἱ ἀρχαῖοι ιστορικοί καὶ γεωγράφοι ἀσχοληθοῦν μὲν αὐτῆν, διὰ τοῦτο δὲ τοσας οὐδὲν σχετικὸν ἀνέφεραν.

Πολὺ πιθανωτέρων καὶ συζητήσιμον κρίνομεν τὴν ἀπιλῆψιν τῶν Bruce καὶ Mungo Park, οἱ δηποιοι εἰς τὸ ἔργον των "Travel in the internal district of Africa", μποστρίζουν διὰ οἱ πορώδεις ρύακες ὥφειλοντο εἰς πυράς τὰς δόπιας ἡπαπτον οἱ αὐτόχθονες εἰς τὰς ἀπεράντους ἔκτασεις τῶν θάμνων, οἱ δηποιοι ἤριζονται ἀπὸ τοὺς ἔκ σαχάρας πνέοντας

ΥΠΟ Π. Ε. ΣΕΓΔΙΤΣΑ

ἀνέμους τονταδος, τοῦτο δὲν ἔπραττον εὐθὺς ὡς παρηρχετο ἡ ἐποχὴ τῶν δροχῶν, ὅπως ἐκκαθαρίσωσιν αὐτὰς διὰ μίαν νέαν διάστησιν. Κάτι άναλογον εἶναι γνωστὸν διὰ πράττουν καὶ οἱ ίδιοι μας ἀγρόται, εἰς τὰ καλλιεργούμενα κτήματα των, καθ' ὧρισμένην ἐποχήν, δηλαδὴ μετά τὸ θερισμὸν καὶ μὲ τὸν ίδιον σκοπόν.

Ἄπομένει δημως τὸ μέγα αἰνιγμα, ποῖον ήτο τὸ πανύψηλον ηφαίστειον, τὸ ὅποιον ἔξεπεμπε φλόγας, ἐν μέσῳ, ἔστω ὃς τὸ δεχθώμεν καὶ τῶν ἡθελημάνων πυρκαϊῶν, τὰς ὅποιας προύκαλουν οἱ θιάγενεις, διὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐκτεθέντας λόγους. Ποῦ ἔκειτο τὸ «Θεῶν ὁχήματα» αὐτό; Ποιὸν ηφαίστειον ἔν εἰργείδαι καὶ μάλιστα πονάψηλον ήτο ἔκεινο;

Ἡ λεπτομέρης ἔξετασις τῶν κατά καιρούς ἀκεδόντων χαρτῶν τῆς Λιβύης — δηλαδή, τῆς Αφρικῆς, μη τὸ λησμονώμεν, — ἀλλὰ καὶ ἡ ἐκ παραλλήλου μελέτη τῶν σχετικῶν γραπτῶν μημείων, ἀπέδειξεν διὰ οὐδὲν τοιούτου σημειύσαται ἐπὶ τῆς δυτικῆς παραλίας αὐτῆς! Καὶ τοῦτο ἀπὸ Ήρακλείων Στηλῶν μέχρι Δασχομένης.

Οὕτω, δην ἔξετασωμεν τὴν δυτικήν παραλίαν τῆς Λιβύης, ἀπὸ Β. πρὸς Ν., μόνον εἰς τὰς Καναρίους νήσους, ἡ κορυφὴ Τούρλε τοῦ δρους Τενερίφη, ύψους 3.710 μ. εἶναι κρατήρη ἐνεργοῦ ηφαίστειού, ἀναδίδοντος καπνούς συχνάκις δὲ προκαλεύσυτος ἔτι καὶ νῦν δονήσεις. Ἀλλά, σύμφωνα μὲ τὴν περιγραφὴν τοῦ "Ἀννωνος δὲν υπάρχουν ἔκει, οὔτε τόσον ἔκτεταμέναι πεδιάδες, οὔτε τόσον μεγάλοι ποταμοί.

Νοτιότερον, ἂν φάσωμεν εἰς τὸ ὄψος τοῦ Πρασίνου Ακρωτηρίου, ύπαρχουν δυτικῶν αὐ-

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ULYSSUS

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθὼς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ελλάδος

BRAZILIAN - ARGENTINIAN

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

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

Πράκτορες ἐν Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

Προσεχής ὄφιξις Πειραιᾶ πλοίου - ψυγείου M)S «ULYSSES REEFER»

τὴν 11 Αύγουστου. Προσεχής ἀναχώρησις 15 Αύγουστου.

Δεχόμενον ἐπιβάτας, γενικὰ φορτία ὡς καὶ φρούτα

Προσεχής ὄφιξις πλοίου - ψυγείου «ULYSSES ISLAND» 10 Σεπτεμβρίου

ἀναχώρησις 15 Σεπτεμβρίου

Δεχόμενον ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ξηρὰ καὶ νωπὰ

τοῦ, νῆσοι τοῦ ἀρχιπελάγους αὐτοῦ, ἡφαιστειογενοῦς προδελεύσεως, ἀλλ' ἀπέχουν αὐτοῦ περὶ τὰ 325 μίλια καὶ οὐδὲν ἡφαιστειον ὑπάρχει· εἶπ' αὐτῶν. Οἱ εἰς τὸ Πράσινον 'Ακρωτήριον λόφοι, οἱ καλούμενοι λόγῳ τοῦ σχήματός των Mamelles (Μαστοί) δὲν είναι ἡφαιστεῖα· Τὸ δρός Kakulima, ἀνατολικώτερον, πλησίον του Konakry, πρὸς τὸ ὄπιον δὲ Müller ἔταυτίσει τὸ 'Θεέων δχηματό, ὑψους μόλις 900 μ., δὲν είναι οὔτε αὐτὸν ἡφαιστειον. Πολὺ δὲ περισσότερον αὐτὸ τούτο τὸ Πράσινον 'Ακρωτήριον, δῆπας ἀνέφερεν δὲ Reinaach ἡ τὸ ἀκρωτήριον Mesurado τῆς Λιβερίας, ὅπως ὑπετάχθηεν δὲ Fischer, ὑψους μικροτέρου τῶν 100 μ.

Ἐν συνεχείᾳ φθάνομεν εἰς τὸ Καιμερούν, εἰς τὴν ὑψηλότεραν κορυφὴν τῆς ὁροσειρᾶς τοῦ ὅποιου δὲ Gsell ἐτοποθέτησε τὸ «Θεαμὸν δρῦμα», ἐκκίνησας ἀπὸ τὴν ἀπλήν καὶ μόνην ὑπόδεσι: διτὶ δὲν ὑπάρχει ἄλλο ἡφαίστειον ἐπὶ τῆς δυτικῆς Λιδύης, ὃντως μάλιστα 4065 μ. καὶ ἡ ὅποια κορυφὴ ἀποτελεῖ σήμερον καθεύδον τοὺς ἡφαίστειον, ἡ τελευταία τοῦ ὅποιού δραστηριότης ἔσπειριθα κατὰ τὸ έτος 1909, μικροτέρα δὲ κατὰ τὸ 1921.

Δι' ήμας, κατόπιν μάλιστα τής άναχαραχθείσης, έν συνεχείᾳ τής έρεύνης μας, πορείας τοῦ περίπλου τοῦ "Ανωνονας καὶ τῆς ταυτίσεως τῆς Κέρνης πρὸς τὴν πόλη τοῦ Ντακάρ νησίδα Γιορέα καὶ τῆς ἐν συνεχείᾳ ἐκείθεν χαραχθείσης πορείας μέχρι τῆς νήσου Fer-
nando - Ρο, βάσει τῆς ἀφηγήσεως πάντοτε, δὲν γενώντας οὐδέμια ἀμφιβολίας διτὶ τὸ "Θεέων ὄχημα" δὲν είναι δυνατὸν νά είναι ἄλλο, παρά τὸ ἡφαίστειον αὐτὸν τῆς ὄρσειρᾶς τοῦ Καμερούν.

Είναι «ελήβιστον», κατά τὸν "Αννωνα, ύψουται ύπερ τάς 4 χιλ. μ. ἀπό τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, είναι ὅρτὸν ἐξ ἀποστάσεως 100-150 μιλίων καὶ οἱ θιαγενεῖς τὸ ὄνυμάζουν «Μόνγο - Μα - Λολαΐς, τὸ ὅποιον εἰς τὴν γλώσσαν των σημαίνει «ὅρος τῶν Θεῶν», ὀνυμασία ἡ ὅποια τόσον ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν «Θεῶν δημιουροῦ τοῦ «Ανωνοῦ». «Ἀλλὰς τε, ὡς ἔκ τῆς δῆλης ἀναχαρακθείσης προρείας, προσκύνεται, οἱ ἔξερευνηταὶ μας, μετὰ τὸν κατεσπευσμένον ἀπότολμον ἐκ τῆς νήσου Fernando - Po, είχον παραπλεύσει τὴν ἀκτὴν

τεῦ κόλπου Biafra, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ὁποίου εὑρίσκεται καὶ τὸ «Mongo - Ma - Lobahts».

17. «Τριταῖοι δ' ἔκειθεν πυρώδεις ρύακας,
παραπλεύσαντες ἀφικόμεθα εἰς Κόλπον Νό-
του Κέρας λεγόμενον».

Ἐν συνεχείᾳ, μετά πλούτων τριών ἡμέρων, κατὰ τὸν ὄποιν παρέπλευσαν ἀκτήν, κατακλυζομένην ἀπό πυρώδεις ρύακας ἔφθασαν εἰς κόλπον καλούμενον Νότου Κέρας, τὸν ὄποιον ταυτίζομεν πρὸς τὸν κόλπον, τὸν νῦν καλούμενον Κορίσκο, τοῦτο δὲ κατόπιν ὑπολογισμοῦ τῆς διαυθεσῆς ἀποστάσεως, εἰς διάστημα τριών ἡμέρων καὶ ὁ ὄποιος κόλπος περιφρίζεται μεταξὺ τοῦ ἀκρωτηρίου Σ. Jean καὶ τεῦ ἀκρωτηρίου Esgéras, πρὸς Ν. τῆς Ἰσπανικῆς Γουινέας ἢ τοῦ ἀκρωτηρίου Lopex.

Πράγματι, ἂν ὑπολογίσωμεν "βάσει τοῦ χάρτου, θὰ ίθωμεν ὅτι ή απόστασις ἀπό τῆς ὁρεύειράς τοῦ Καμερούν μέχρι τῆς ἀκτῆς Κερισκό ανέρχεται εἰς 170 μῆλια, τὰ οποία ἀνέτως ηδύναντο οἱ ἔξερευνηται νά διαπύωσιν εἰς τρεῖς ημέρας.

Ἐπειδὴ δῆμως δὲν πρόκειται: εἰς τὸ ὑπάλοιπον κείμενον τῆς ἀφηγήσεως τοῦ "Ἀνωνος νὰ συναντήσωμεν πυρώδεις ρύακας, θὰ ἐπειθυμούμεν, πρὶν σχολίασωμεν τὴν μόνην καὶ τελευταῖον § 18 τοῦ κειμένου αὐτῆς, νὰ διατυπώσωμεν τὴν ὑποφίσιαν μήπως ὁ "Ἀνων, μετὰ τὸν ἀπόδοιλον αὐτοῦ ἐκ τῆς υπῆρξες Fernand - Mo., πρασεγγίζων εἰς τὴν ἔνστην Β. A. παραλιῶν τοῦ Καμερούν, εὑρέθη πρὸ ἐκρήξεως τοῦ ἡφαιστείου "Θεῶν ὅχημα, ἀπὸ τοῦ δόποιον, πεπυρακτωμένοι λίθοι, λάβα ἴσως ἥ και τέφρας διάπυρος, νὰ κατέκλυσαν τὰς πεδιάδας πρὸς τὴν Βιάλοσσαν κατὰ μήκος τῆς παραλίας Biafria, καὶ νὰ είχον προκαλέσει τὴν πυρπόλησην τῶν ἀπεξηραμένων θάμνων.

Μέ την διατύπωσιν της ύπωψις αυτής, δὲν θέλουμεν νὰ ἀποκλεῖσωμεν τὴν ἐκφρασθεῖσαν υπὸ τῶν Βριτικῶν καὶ Μυητροὶ Πάρκ γνώμην, περὶ ἡγίας ἀνωτέρω, ὡς πρὸς τὸ σκοπὸν τῆς δημιουργίας πυρῶν ὑπὸ τῶν Ιθαγενῶν, γεγονός ὃνως τὸ ὄπιον πρέπει νὰ σημειώσωμεν ὅτι ἔξηρτάτο ἀπὸ τὸ πέρας τῶν βροχῶν, ἡ ἐποχὴ τῶν ὄπιών, ὡς εἶναι γνωστὸν διαρκεῖ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Ἰουνίου μέχρι τέλους Ὁκτωβρίου.

δρίου εἰς τὸ κλῖμα τοῦ Καμερούν, ὅπου ἐπίσης είναι γνωστὸν σημειοῦται καὶ τὸ μεγαλείτερον ὑψώς δροῦχος.

Καὶ δέρωτάμεθα: ήτο πιθανὸν ὁ "Αννωνά νά είχε δραδύει: τόσον; "Ητο δυνατὸν νά εύρισκεται εἰς τὴν περιοχὴν ἔκεινη, φέρ' εἰπεῖν, μήνα Νοέμβριον, ήτοι μετὰ τὴν ἐποχῆν τῶν δροσών, ὅποτε κατὰ τοὺς Brue καὶ Mingo Park οἱ θάγενεις καίσουν τοὺς ξηροὺς θάμνους τῶν πεδίων; 'Ο "Αννων, κατὰ πάσαν πιθανότητα καὶ τούτο κατόπιν ὑπολογισμοῦ τῶν ἀναφερομένων ὑπὸ αὐτῷ ήμερῶν πλουν καὶ τῶν καθ' ὑπολογισμὸν διαυθεισῶν ἀποστάσεων, δυναμέθα μετὰ δειναστήτος νά ισχυρος οὐδὲν διτί εύρισκετο ἔκει κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν δροσών, ὅποτε οἱ θάγενεις δέν καίσουν τοὺς θάμνους, ὑπάρχει δὲ ἡ πιθανότης μία ἐκρηγξις τοῦ ηφαιστείου νά ἐδημιούργησε τοὺς πυρώδεις ρύακας εἰς τὴν ἀκτήν, ἥν παρέπλευσεν οὐτος τῷ πυροκάλεσσε δὲ διὰ τούτων τάς πυρκαϊάς εἰς τάς πεδίας καὶ τά δάση, τάς όποιας δέναια δέν ήτο δυνατὸν νά κατασβέσουν αἱ δροσαί.

18. «Ἐν δὲ τῷ μυχῷ νῆσος ἦν, ἐοικεῖται τῇ πρώτῃ, λίμνην ἔχουσα· καὶ ἐν ταύτῃ νῆσος ἦν ἑτέρα, μεστὴ ἀθρόπων ἄγριων. Πολὺ δὲ πλειοὺς ἥσαν γυναικεῖς, δασεῖαι τοῖς σῶμασιν· διὰ ἐμφύνεσσι ἐκάλουν Γορίλλας. Διάκοντες δὲ ἄνδρας μὲν συλλαβεῖν οὐλάς ἡδυνήθμεν, ἀλλὰ πάντες μὲν ἔξεφυνον, κρημνοῦθάται δυτεῖς καὶ τοῖς πέτραις ἀμυνόμενοι, γυναικας δὲ τρεῖς, αἱ δάκνουσαι τε καὶ σπαράττουσαι τοὺς ἀγντας οὓς ἤθελον ἐπεσθαι. Ἀποκτείναντες μέντοι αὐτὰς ἔξεδείραμεν καὶ τὰς δορὰς ἐκομίσαμεν εἰς Καρχηδόνα. Οὐ γάρ ἔτι ἐπλέυσαμεν προσωτέρω, τῶν σίτων ἡμάς ἐκλιπόντων».

Εἰς τὸν μυχὸν τοῦ Νότου Κέρατος, ἃν τις
ῆθελε ἔξετάσῃ λεπτομερεισκούν χάρτας, θὰ
δέκχωνε βαθύτατον τῆς ἀκτῆς διάβρωμα, εἰς
τὸν κόλπον τὸν νῦν καλούμενον Κορίσκο, δὲ
ὅποιος ὡς ἥδη ἀνεφέραιμεν περικλείεται με-
ταξὺ τῶν ὄκρωτηρίων St. Jean (1° 10 B.
πλάτους) και Esteiroς (0° 36 B. πλάτους).
Τὸ στόμιον τοῦ διαβρώματος τούτου εἶναι
πλάτους 26 μιλίων περίπου καὶ βάθους 13.
Ἐντὸς τοῦ κόλπου τοῦ σχηματισθέντος ἐκ



15/18 HME STREET - LONDON E.C.3

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON E. C. 3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 2 3121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΓΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

τοῦ διαβρώματος αὐτοῦ, τὸν ὅποιον κακῶς ὁ "Αὐγων, κατὰ τὴν συηθῶς ὑπ' αὐτοῦ χρησιμοποιουμένην ὑδολογίαν εγγραφτήρισεν ὡς λίμνην, ὑπάρχει καὶ νῦν ἀριθμός τις τησιδίων ἐνδιῆς ὃν ἡ κοριατέρα εἶναι ἡ Κορίσκοι, ὑπαγόμενη ἀπό τοῦ 1900 εἰς τὴν Ἰσπανίαν, ἐπιφανείας 14 χιλ.² καὶ 1.500 κατοίκους, ἀποκλειστικῶς θιαγενεῖς, μὲν ἀφθονον βλάστησιν, περιβαλλομένη ὑπὸ σκοτείλων καὶ ἔκτεινομένη πρὸς νότον μέχρις ἐνὸς ἀβαθῶν, ἐφ' οἷς ἡ ἀκατοίκητος νησὶς Ιενά, Ἐπὶ τῆς νησίδος αὐτῆς ἐνήσου πρὶν ἡ νῆσου κατὰ τὴν περιγραφὴν ἀπέβη ὁ "Αὐγων, πρὶν εἰ τερματίσῃ τὸν διερευνητικὸν αὐτοῦ πλοῦν.

‘Ως γνωστὸν καὶ νῦν εἰς τὴν περιοχὴν Gabon ἀπαντῶσι γορίλλαι, τίθηκοι, λεοπαρδαλεῖς, χοίροι, ἐλέφαντες, ἀντίλοπαι καὶ εἰς τοὺς ποταμούς κροκόδειλοι, ίχθυντες καὶ ἀφθονία καραβίδων, δόπαις καὶ εἰς Καμερούν, ἡ νόμαστα τοῦ ὅποιου προέρχεται ἐκ τῆς πορτογαλικῆς επαναστατικής σημαντικότητος.

Ούδολως περίεργον, λοιπόν, ἂν ἔκει οἱ ἐξερευνηταὶ συνήνησαν γορδίλλας, χαρακτηριστικὸν τοῦτο δὲ ἀπὸ τὴν περιοχὴν Galilee καὶ τὸ τονίζουμεν αὐτὸν, διότι σχολιασταὶ τινες, ἴσχυροι σθέσαν ὅτι Ἐπρόκειτο περὶ χιματάζῃδων, οἱ διποιοὶ συνήθωσαν ἀπαντώσιν εἰς τὴν Γουϊνέαν. Οὕτω θὰ ἡδύνατο τις νὰ προβάλῃ καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦτο, εἰς ἀπόδειξιν τοῦ ὅτι δὲ "Αννων εἶχε φθάσει μέχοι τοὺς κόλπους τοῦ Κορίσκου, ὅπως καὶ πιστεύουμεν, μετὰ πλούσιν ἡμερῶν, μετά τὴν νῆσσον Fernando - Po.

Ἐπί πλέον τινές, δασιζόμενοι εἰς τάς παρά τῶν διαφύσων φυσιδιφῶν περιγραφάς τῶν συνθειειῶν τοῦ ζώου τούτου, ὅτι ὁ γορθίλλας, τού πόποιού εἶναι γυναῖκη ἡ ἡρακλεία δύναμις, δὲν ἀμύνεται μὲν λίθων, ἀλλὰ διὰ τῶν χειρῶν του. Ἀλλὰ τούτῳ δὲν ἐλέγχεται ἀπολύτως ἀκριβές, δότι περιγραφαὶ κυνηγῶν ἀγρίων θηρίων ἀναφέοντας ὅτι καὶ διὰ ρίψεως λίθων ἀμύνεται: καὶ διὰ ἔνδλων, τὰ ὅποια χρησιμοποιεῖ ὡς ράβδων.

Ἐγ τῇ ἀφήγησε τοῦ "Ανωνός ἀναφέρεται, διὰ οὐδένα ἄρρενα ἡδυνήθησαν νὰ συλλάβουν, διότι, εὐκίνητοι ήσαν, ἐπήδων ἀναθεν τῶν κομψών καὶ διέφευγον. Αἱ συλλήθεισαι τοιχίεις γορύλαις θὰ ἥσαν Ἰωάννα ἐκ τῶν τρεπέων, αἱ οὐποῖαι ὅμως, ὅταν συνελήφθησαν, ἡμύνθησαν ἀπέλιπτικά. Τὰς δοράς τούτων οἱ ἔξερευνηταὶ μετέφερον εἰς Καρχηδόνα καὶ ἀνέθηκαν εἰς τὸν ναὸν τῆς Ἀστάρτης. Τὸ γεγονός τούτο, ὡς ἀνέφεραμεν ἡδη ἐπιμαρτυροῦσιν ὁ Πλίνιος (V.36) καὶ ὁ Σολίνος (1.1), ἐκεὶ δὲ θὰ παρέμειναν μέχρι τῆς καταστροφῆς τῆς Καρχηδόνος ὑπὸ τῶν Ρωμαίων.

Ἐρχόμεθα ἡδη εἰς τὴν τελευταίαν φράσιν τοῦ κειμένου, διὰ τῆς ὅποιας δηλοῦται ὅτι οἱ ἔξερευνηταὶ δὲν ἐπλευσαν περαιτέρω, διότι ἐπτεσσάμεντο τοσσάκουν.

Ετεοεστών τροφίμων.
Είς τὸ σημεῖον τοῦτο δικαῖος, θά εἶχομεν νὰ παπατηρήσωμεν, διτὶ οὐχὶ ἡ ἐλλειψις τροφίμων, ἀλλὰ ἄλλοι λόγοι μᾶλλον θὰ συνέβαλον εἰς τὴν λῆψιν ἀποφάσεως τῆς ἀποτόμου διακοπῆς τῆς ἔξερευνθέως κατὰ τὸν ἐπανάπλουν εἰς Καρχηδόνα. Τρόφιμα δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ μὴ εύρισκουν κατὰ μῆκος τῆς παραλίας, οὔτε ὕδωρ, διὰ νὰ ἀνανεώσουν τὴν προμήθειάν των, διότι δῆλη ἡ δυτικὴ ἀκτὴ τῆς Λιβύης ἀριθμεῖ ἰκανούς ποταμούς. Ἀλλὰ καὶ ἀνευ στίπαι πώνας ήδηνήθησαν νὰ ἐπιστρέψουν, ἀναλαμβάνοντες πλούσια δεκάδων ημερῶν; Βεδαίως θὰ ἀνεφοδιάσθησαν. Εἰς τὰ ἐμπορεῖα μῆπως, τὰ ὅποια εἶχον ιδρύσει ἢ μᾶλλον εἰς ἄλλα, ἐνδιάμεσα, προϋπάρχοντα κατὰ μῆκος τῆς Λιβύης, περὶ τῶν ὅποιων οὐδεὶς ἐγίνετο λόγος;

Εἰς ἄπαντα τὰ ἀνωτέρω ἔρωτήματα οὐδεμία ἀπάντησις θετική δύναται νὰ δοθῇ. Δὲν θὰ είναι ὅμως οὐδόλως παράλογον, τὸ νὰ δεχθῇ τις, ὅτι πιθανὸν οἱ Λιξῖται διερμηνεῖ - πλογοὶ νὰ ἀπῆτησαν νὰ ἐπαναπτυχθούν, διότι θὰ είχον ὑπερβρή τὰς γνωστὰς εἰς αὐτοὺς περιοχές καὶ εἶναν φίλοι τοῦ οἴκου της.

Ἐπειτα, εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς τάσεως πρὸς ἐπιστροφήν θὰ συνέτειναν τὰ τρομακτικά θεάματα τῶν πυροβόλων αὐγέων τὸ θέαμα

τού «Θεού ὁχήματος» ἐκπέμποντος φλόγας καὶ θυμιάματα καὶ αἱ δυσάρεστοι ἐπὶ πλέον συνέπειαι τῆς καταθλιπτικῆς θερμοκρασίας τῆς περιοχῆς ἐπὶ τῆς ἀντοχῆς ιδίᾳ τῶν ἑρετῶν, θεοὶ προύκαλέσαν ψυχικὸν καὶ σωματικὸν κάμπτον, ὁ ὅποιος θὰ ἐπιτρέσει πολὺ τὸ ἡθικὸν τῶν πληρωμάτων, τὸ ὅποιον, φυσικὸν ἦτο νά καταπέθη ύπο τάς συνθήκας ἔκεινας. 'Ο χειμώνας ἄλλως τε ἐπέκειτο καὶ ἀπαντεῖς θὰ ἔβλεπον μὲν πραγματικὸν δέος μίαν οἰλανθήπτοντας ἀργοτοριάν, λόγῳ τῆς ὅποιας θὰ ἡδύναντο νά ἀποκλεισθοῦν διά παλλοὺς μῆνας.

"Αλλως τε τὸ γεγονός είναι, καθ' ἡμᾶς τουλάχιστον, ὅτι οἱ ἔξερευνηται εἰχον φθάσει εἰς τὸν Ἰσημερινόν, διπου βάθι παρετήρησαν ὅτι αἱ αἰτίνεις του Ἡλίου ἐπιπτον κατακόρυφοι, διτὶ δι Πιλιόκης Ἀστήρ, δὲν ήταν πλέον ὄρατοι, ἐνώ ἐγίνετο ὀρατός δὲ Σταυρός τοῦ Νότου, οὕτω δὲ οἱ ναυτιλοι ἔκεινοι ἔχασαν τὰ σημεῖα τοῦ οὐρανοῦ, ἐφ' ὃν ἐβασίζοντο διὰ τὴν χάραξιν τῆς πορείας των.

"Απαντά τά άσυνηθή ταῦτα φαινόμενα ἡτο
λιαν φυσικὸν νὰ κατατρομάζουν αὐτοὺς καὶ
δυσωμέδια, μετὰ δεδαιότητος σχεδίου, νὰ ισχυ-
ρισθῶμεν, δῆτα καὶ οἱ μάντει, τῶν δποίων
εἶναι γνωστὸν πόσον οἱ ἀρχάτοι ἔλλαμβανον
ὑπ' ὅφει σοδαρώς τὴν γνῶμην, θὰ συνεδού-
λευσαν καὶ τὴν φοράν αὐτὴν τὸν "Αννωνα νὰ
ἀφίστη τὰς ἐφαπτικὰς ἑκείνας περιοχὰς καὶ
νὰ ἐπαναπλεύσῃ εἰς Καρχηδόνα.

"Ἡ διαδρομὴ ἀπὸ Καρχηδόνος εἰς Gabon, ἐνθα πιστεύουσεν ὅτι ἔφθασεν ὁ "Αννων, ἀνέρχεται εἰς 4.320 περίπου μίλια, ἔνωντι τῶν γενικῶν ὑπὸ διαφόρων σχολιαστῶν, πλὴν τοῦ Geell, ἀπόδειγμάνων 2670 περίπου, ἀπὸ Καρχηδόνος μέχρι καὶ τῆς νήσου Sherbro, ὡς παραδέχονται ὁ Muller καὶ τινες ἄλλοι, μεταξὺ τῶν ὅποιών καὶ ὁ ἡμέτερος Στ. Ἐμμ. Λυχεύδης (Μ. Ἑλλην. "Εγκ. λῆμμα "Αννων).

Κατ' αὐτήν, ἐπτά νέοι ἀποικίαι, — ἀδιάφορων ἢ σημαντικαὶ η̄ ὅχι, — ιδρύθησαν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Λιβύης, ἀπό Ηρακλείων Στηλῶν μέχρι τοῦ κολπού τοῦ Πρασίνου 'Ακρωτηρίου, ὅπου η νησίς Κέρνη και, ἀσφαλῶς παλαιότερον προϋπάρχουσαν καὶ αἱ ὅποιαι εἶχον τηρηθῆ μαστικαὶ, ἐπινδρώθησαν καὶ άναστρογονήθησαν μὲ νέοις ἀποίκουσι, γεγονός διὰ τὸ ὅποιον οὐδὲν ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀφήγησιν τοῦ "Αννωνος". Οἱ σκοπός τῆς ἀποστολῆς ἔξετελέσθη καὶ αἱ ἐμπορεῖαι ἀνταλλαγαὶ ἐνισχῦθησαν, γεγονός ἐπιβεβαιούμενον ἀπὸ Σκυλλάσ τὸν Καρυδέα, ὁ ὅποιος, μετά 100 περίποτοῦ ἔτη, περιηγούμενος τὴν δυτικὴν Λιβύην, ἔφθασεν εἰς τὴν Κέρνην καὶ περιέγραψε (112) τὸν τρόπον καὶ τὰ εἰδή τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, ὁ δὲ "Ἡρόδοτος, δι'" σῶν ἀνέφερε (IV. 196) θάτη δημοσιά τοις νά εἴπῃ διδάσκει τί είναι εὔσληψιδησία καὶ τιμιότης, ἀπό τάς δροίας φέ-

ρονται ἐμποτισμένοι οἱ συναλλασσόμενοι τῆς ἑποχῆς ἔκεινης Καρχηδόνιοι καὶ οἱ αὐτόχθονες τῆς Λιβύης.

Δέν νομίζουμεν ότι δύναται τις νά αμφισβητήσῃ τήν έκτελεσιν πρόπτευον του «Αννινού», γεγονός το όποιον έπειθεδιάσαν σι πλειστού τών άρχαιων Έλλήνων καὶ Λατίνων συγγραφέων, τών όποιών μακρά θά ήτα ή απαριθμητικούς, απεδείχθη δὲ καὶ από τὸ ἀνάθημα τῆς ἐκθέσεως τοῦ πλοῦ εἰς τὸν ναὸν τοῦ Κρόνου καὶ τῶν δορῶν τῶν θηλειών γορηλῶν εἰς τὸν ναὸν τῆς Ἀστράπτης. Μόνον έξ απάντων τῶν ἀσχολιθεύντων μὲ τὸ θέμα, ὁ όποιος διημοσίευσε πρὸ 40ετίας τὴν ἀνθεκτικότητα τοῦ πλοῦ ὑπῆρξεν ὁ Ἰσπανός συγγραφεὺς Carlos Pereyra, ὁ όποιος εἰς τὸ έργον του *«La conquête des routes océaniques»* (Paris, 1925) καὶ τὰς ἀνατείσεις ἀ-κόμη δοράς τῶν γορηλῶν ἔχαρακτήρισεν ὡς δοράς προδάτων, οὕτω δὲ τὸν «Αννινατά ως ἀ-πατεώνα!

Μετά πάροδον αιώνων Πορτογάλοι, 'Ισπανοί, Γάλλοι, 'Αγγλοί, 'Ολλανδοί καὶ εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ὅποιαν Δὲν δέ τις εἶχε ἀπομεῖναι τίποτε ἀπὸ τὰ σφυζουσας ἀπὸ ζωῆς καὶ διαστηριότας παιλιάς καρχηδονιακάς ἀποκίας, ἔξτρεμηντσαν τὴν δυτικὴν Ἀφρικήν, περισχάς τῆς ὅποιας, μετὰ ἀλλεπαλλήλους ἀλλαγάς κυριότητος διενεμήθησαν μεταξύ των, διπάς είναι γνωστόν. Ἀπάντων δῆμος τούτων, δὲν ὑπάρχει οὐδεμία ἀμφιβολία, πρόδρομος ὑπῆρξεν δὲ Καρχηδόνιος σουφῆτης 'Αννον, θαυμαστὸς μάλιστα δι' ὃσα εἶχεν ἐπιτελέσει, μὲν πενιχρά τὰ μέσα καὶ τὰς γνώσεις, ἐν συγκρίσει μὲν τὰς τῶν μετὰ 15 αἰώνας νεωτέρων ἔξεσευτητάς, δηιος δὲ καὶ κατά πάντας τοὺς μέχρι λυριστικῶν θαυμασμοῦ τοῦ Μοντεζούμην καὶ τῶν κολακευτικῶν λόγων, τοὺς ὅποιους διὰ τὸ κατόρθωμά του ἔγραψε, ὡς ἀνέφεραμεν ἡδη ἐν ἀρχῇ τῆς συντόμου μελέτης μας, τῆς ὅποιας τὰ ἐκτενέστα πορίσματα, τόσα διαφέρουν ἀπὸ τὰ τῶν σοφῶν συγγραφέων, τῶν ἀσχοληθέντων μὲν τὸ αὐτὸ δέμα, πρὸ δόλιγων δεκάδων ἑτανῶν. 'Επ' αὐτοῦ, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διτὶ ἡ ἀνωτέρω διεθεῖσα τόσον διάφωρος ἐρμηνεία, πόρισμα μιᾶς μακροχρονίου μελέτης, ἀπάσων τῶν μέχρι σήμερον ἔξενεχθεισῶν ἀντιλήψεων, εἶναι διότι τέταρτα ἀπασῶν, ἡ δὲ ἐπιτευχθεῖσα ἀναχαραξίς τῆς δῆλης διαδρομῆς ἀπὸ Καρχηδόνος μέχρι Καρπού εἴναι διη μόνη δυναμένη λογικῶς νὰ γίνῃ ἀποδεκτή, ἐφ' ὃσον ὑπέρ αὐτῆς συνηγοροῦσι τόσοι λόγοι, τοὺς ὅποιους λεπτομερῶς ἀνεύσαμεν κατὰ τὴν, κατὰ παραγράφους σχολίασιν τοῦ κειμένου τῆς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν μεταφράσεως τῆς ἐκθέσεως τοῦ Καρχηδόνιος ἔξερευντού.

四二五

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ ο.ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛΕΦ. 462.071

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΒΑΣΕΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ

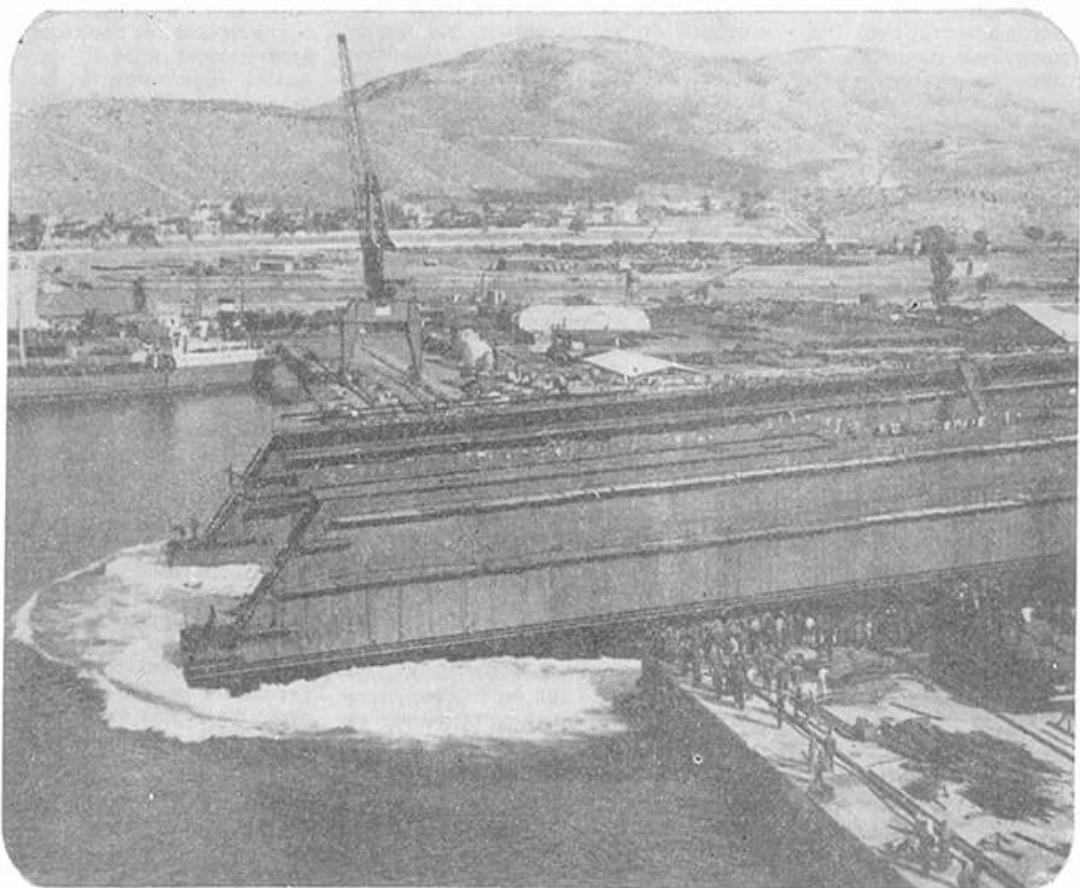
ΙΙΕΙΡΑΣ ΕΙΣ ΚΑΙΑΣΚΕΥΑΣ, ΕΙΙΙΣΚΕΥΑΣ ΚΑΙ

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

ΙΝΑ ΑΝΑΛΑΒΗ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΡΑΝ ΤΟΥ ΘΕΣΙΝ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΤΕΡΓΕΣΤΗ (Ίούλιος). — Ό λιμνή της Τεργέστης καταδάλλει πάσαν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐπιβίωσίν του. Ηδη ἀντιμετωπίζεται ή δημιουργία τῶν ἀναγκαίων ἐγκαταστάσεων διὰ νὰ καταστῇ ἡ Τεργέστη κέντρον διαμετακομίσεως φρούτων καὶ λαχανικών ἐκ Β. Ἀφρικῆς, Σικελίας, Ἐλλάδος καὶ Μέσης Ἀνατολῆς (Σχέδιον Σέλλ.). Ἐκ παρολλήλου, μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ πετρελαιογάσου τοῦ συνδέοντος τὴν Τεργέστη μὲ τὰ διύλιστήρια τοῦ "Ινγκολσταδ" καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων διὰ τὴν ἑκεῖ προσέγγισιν γιγαντιαίων δεξαμενοπλόιων — ἔξυπηρετούνται σήμερον ταυτοχρόνως 4 πετρελαιοφόρα τῶν 160.000 τόνων εἰς ρυθμὸν 500 περίπου σκαφών ἐπιστρέψεων — ὁ λιμὴν τῆς Τεργέστης θὰ καταστῇ ἐπίκεντρον διεύθυνσις ἐνδιαφέροντος καὶ θὰ ἀποδῇ λιαν συναγωνιστικός ἔναντι πολλῶν λιμένων τῆς Μεσογείου.

Ὄ μέσον ὅμως προβολῆς ὅλων τῶν προσπάθειῶν καὶ διὰ τὴν ἀπόδοσιν θετικῶν ἀποτελεσμάτων δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ κατ' ἔτος ἀνοίγουσα ἑκάτη τάξις πύλας της διεισής ἐμπορικής ἔκδεσις.

Καθ' ἔκστασον ἔτος, ἡ διεισής ἔκθεσις τῆς Τεργέστης, ἥτις πρὸ δημερῶν ἔκλεισε τὰς πύλας της, δίδει τὴν δυνατότητα ἐκτίμησεως τῆς καταστάσεως εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. "Ολαὶ αἱ σημειούμεναι ἐκδηλώσεις εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἐμπορικῆς ταύτης ἔκθεσεως ἀναφέρονται εἰς τὰς λειτουργίας τοῦ λιμένος καὶ θέτουν τὴν διάστιγην ἐνέργειαν εἰς τὰς λειτουργίας τοῦ λιμένος καὶ ζένων. Ο λιμὴν εἶναι προητοιμασμένος νὰ δεχθῇ τὴν ὑδημένην κίνησιν.

Δέον νὰ ὑπομηθῇ ὅτι ἡ Τεργέστη ὑπῆρξε κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος ἀνθεύον μητρόπολη, διότι ἀπέτελε τὴν μοναδικὴν ἔξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν τῆς αὐστρο-οὐγγρικῆς αὐτοκρατορίας. Ἡ ἐμπορευματική κίνησις ἀνήρχετο τότε κατὰ μέσον δρον ἐπησίων εἰς δέκατον, τόνων, ἀριθμός λιαν σημαντικός διὰ τὴν ἐποχήν ἑκείνην. Μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, ἡ Τεργέστη προσητίσθη εἰς τὴν Ἱταλίαν. Τότε ἐσθμειώθη ἡ περίφημας ἐποχὴ τῶν ναυπηγείων «Σάν Μάρκο», ἐκ τῶν ὄποιων ἔξηρθον αἱ κολυτεροὶ μονάδες τοῦ «Λαούδ Τριεστίνου» καὶ πολλῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

Τὴν ἐπαύριον τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, αἱ λιμενικαὶ δραστηριότητες τῆς Τεργέστης, αἱ ὄποιαὶ εἶχον ἡδη σημαντικῶς μειωθῆ κατὰ τὴν περίσσον μεταξὺ τῶν δύο πολέμων, ἐμειώθησαν πραειτέρω, λόγω τοῦ ὅτι ἡ πόλις κατέτη ἀντικείμενον διεκδικήσεως τῆς Γιουγκοσλαβίας. Ἡ ἀμφιρροτος αὕτη κατάστασις δίήρκεσε περὶ τὰ δέκα ἔτη. Ἡ Τεργέστη ἐτέλει ὑπὸ ἀγγλοαμερικανικήν κατοχὴν καὶ μόνον τὸ 1954 προσητίσθη ὀριστικάς εἰς τὴν Ἱταλίαν.

Παρὰ ταῦτα θὰ ἥτο σφάλμα νὰ νομισθῇ ὅτι ὁ ρυθμὸς ἐργασίας ἐπανήρχοιεν ἀμέσως. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς — διότι μέχρι τοῦ 1954 ἡ Τεργέστη ἐτέλει ὑπὸ ἀγγλο-αμερικανικήν προστάσιαν — δὲ λιμὴν ἐπέζησε χάρις εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀπίνατο μετέφερον τὰ φορτία δοθείσας τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, τὰ κυρίων προοριζόμενα διὰ τὴν Αὐστρίαν. Πρὸ τοῦ ἀνέβασίου ὅμως μέχρι τότε μέλλοντος τῆς Τεργέστης, οἱ εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς ἐσυνθίσιον δίλγον κατ' ὅλην νὰ χρησιμοποιοῦν τοὺς λοιποὺς Ιταλικοὺς λιμένας, τὴν Γένοβαν, τὴν Νέαπολιν καὶ, εἰς τὸν τομέα τῆς Ἀδριατικῆς, τὸν λιμένα Μάργκερα - Βενετίας.

Ἡ Αὐστρία, ἡ ὄποια εἶχε παραμείνει μέχρι τότε καὶ κυρίων πλειάτις τῆς Τεργέστης, ἐστρέψει σημαντικὸν μέρος τῆς θαλασσίας κινήσεως τῆς πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης ἀφ' ἐνὸς καὶ πρὸς τὴν Ριγιέκαν ἀφ' ἐτέρου. Ἡ προτίμησις πρὸς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας ὀφείλετο εἰς Ιδιαιτέρως ομφέροντα κάμιστρα διὰ τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων. "Οσον ἀφορᾷ τὴν πρώθησιν ὠρισμένων προϊόντων μέρος Ριγιέκας, τοῦτο ἔχει γίγεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ φορτώσεις ήσαν εὐθηναὶ εἰς τὸν γιουγκοσλαβικὸν τοῦτον λιμένα.

ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ

"Ἐάν, μέχρι τοῦ 1954, ἡ Κυβέρνησις τῆς Ρώμης προέδη εἰς διαίσθησιν ἐκστρατείαν ὅπως ἡ Τεργέστη παραμείνῃ Ιταλική, πρέπει νὰ

τελικὸν τῶν προσορισμὸν — ἡ καὶ ὁδοκώς. Κατὰ τοὺς εἰδικούς, ἡ μέθοδος αὗτη θὰ ἐπέτρεπε κέρδος χρόνου ἐκ μιᾶς ἡ περισσότερων ημερῶν καὶ ἡ σύντησις τοῦ χρόνου μεταφράσεις ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν διατήρησιν εἰς καλὴν κατάστασιν τῶν εύποθων αὐτῶν φορτίων.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

"Ἐνας εὐάσθιτος ἐθνικὸς παράγων διὰ τὴν παγίωσιν τῆς θέσεως τῆς Τεργέστης προκύπτει ἐκ τῆς δημιουργίας πρὸ ἔτους καὶ πλέον περίπου τῆς αὐτονόμου ἐπαρχίας Τεργέστης — Ιουλιανῆς Βενετίας. Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ἡ συνεργασία τῶν διοικητικῶν κέντρων τῆς Γκορίζια, τοῦ Μονφαλόνε, τοῦ Περιπονέο, τοῦ Τολμέζο καὶ τῆς Ούντινης μὲ τὴν Τεργέστην κατέστη κατὰ πολὺ εύρυτέρα. Ὁ πληθυσμὸς τῆς νέας αὐτῆς αὐτονόμου ἐπαρχίας ἀνέρχεται εἰς 1,2 ἑκατομμύρια κατοίκων, ὡς τῶν διοικίων τὸ 1)4 διαιμένεις εἰς Τεργέστην. Τὰ 45% περίπου τοῦ ἐνεργού πληθυσμοῦ ἐργάζεται εἰς τὴν διοικητικήν, ἐνώ τὰ 16,4% ἀποδῆ ἐκ τῆς γεωργίας. Ἡ καθαρὰ εἰς ἀπόδοσιν ἀξία τοῦ διοικητικού πληθυσμοῦ τῆς ἐπαρχίας αὐτῆς αἴσιαν πολιτικήν εἶναι ἀνέρχετο τὸ 1965 εἰς 303,6 δισεκατομμύρια Ιταλικῶν λιρῶν.

Ο ΛΙΜΗΝ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

"Ἐξ ὅλου, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ πετρελαιογάσου διὰ μέσον τῶν "Άλπεων (TAL), μήκους 450 χιλιομέτρων, συνδέοντος τὴν Τεργέστην μὲ τὰ διύλιστήρια τοῦ "Ινγκολστατού, διὰ πετρέλαιας σύντος λιμὴν προσδοκάνεται μεγάλην ἀξίαν. Σήμερον, δύναται νὰ ἔξυπητησῃ ταυτοχρόνως 4 πετρελαιοφόρα τῶν 160.000 τόνων, εἰς ρυθμὸν 500 περίπου πλοίων ἐπιστρέψεων. Ἀργότερον ἡ δυναμικότης αὗτη θὰ δύναται νὰ αὔξηθη διὰ 1.000 πετρελαιοφόρα κατ' ἔτος. Τέλος θὰ δύναται τὰ μεγάλα σκάφη νὰ προσεγγίζουν ἀνεύ συνωστισμοῦ τὴν κεραλήν τοῦ πετρελαιογάσου διὰ τῆς διανοίξεως (ἐκβαθύνσεως) διώρυγος δάσθιους 17 - 18 μέτρων. Ἀργότερον, ἐδόντα πετρελαιοφόρα τῶν 260.000 τόνων προσεγγίζουν εἰς Τεργέστην, θά είναι δυνατή ἡ ἐκβάθυνσις τοῦ ἐν λόγῳ διαλού μέχρις 25 μέτρων.

"Ο πετρελαιογάσος, τοῦ ὄποιού τὸ ἐν τρίπον εύρισκεται ἐπὶ αὐστριακού ἐδάφους, θὰ ἐφεδ: αὐσθῇ διὰ δροσίονος - ἀγωγού διὰ τοῦ ὄποιού θὰ μεταφέρεται πετρέλαιον μέχρι τῶν διύλιστήρων τῆς Αὐστρίας εἰς Βιέννην - Σέρβατ.

Χάρις εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν διαφόρων τούτων σχεδίων, ἡ Τεργέστη λαμβάνει προσδετικῶς μεταξὺ τῶν εύρωπαϊκῶν λιμένων μιὰν διάφορων θέσιν — θέσιν προέχουσαν — οὐχὶ δύος καὶ διλιγότερον σημαντικῶν ἔκεινης τὴν ὄποιαν εἶχε πρὸ τοῦ 1914. Κάντρον πετρελαίου, μέλλον διαμετακομιστικὸν κέντρον φρούτων καὶ λαχανικῶν, ἡ Τεργέστη είναι ἐπίσης ὁ κύριος Ιταλικὸς λιμὴν διὰ τὰς ἔξαγωγας εύρωπαϊκῆς εὑμετέρας καὶ διὰ τὰς εἰσαγωγάς τροπικῶν προϊόντων, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ κέντρον διατήρησις τῆς Αὐστρίας εἰς Βιέννην - Σέρβατ.

"Ο λιμὴν, συνεπώς, τῆς Τεργέστης διεξῆλθε πλέον τὸ στάδιον τῆς κρίσεως, ἥτις ἐκράτησεν ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Τείνει νὰ ἀναλάβῃ τὴν θέσην τοῦ ὄποιος διάποτες τοῦ θεριστικού Κεντρικού Ευρώπης, χωρὶς δύος καὶ νὰ παραγωγής τροπικῶν προϊόντων, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ κέντρον διὰ τὴν διατήρησις τῆς Αὐστρίας εἰς Βιέννην - Σέρβατ.

"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: "ΦΙΝΕΛ" • TELEX: FININSUR ATH. 5608

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ:

ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ 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 ΚΟΙΝΟΤΡΑΞΙΑ"

"GREEK HULL INSURANCE POOL"

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

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΚΑΙ ΕΝ ΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

ΖΩΗΣ - ΠΥΡΟΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΦΟΡΤΙΩΝ) - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ - ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ)

ΑΝΤΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ, Πρόεδρος του
Διοικητικού Συμβουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ, Γενικός Διευθυντής

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

ΤΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ

'Από τάς συγκεντρωθείσας μέχρι τής στιγμής πληροφορίες μιας συνάρτησης, διτή Η' Εθνική Κυβερνησίας, έπιδιοικει νά δέσιοπονήρη τήν έγχωρην ναυπηγικήν διοικησιών. Ο' αλιευτικός μιας κύρωσης είναι: κατασκευαστικήν, διτή μεταξύ τῶν κατασκευασθησμένων σκαφών συμπληρωμάτων: και μεγάλα συγχρονισμένα φαράδια, τῶν οποίων έχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην. Δὲν έγνωσθεναν ἀκόμη δ τόπος και τά χαρακτηριστικά τῶν νέων ἀλιευτικῶν πλοίων. "Ἄσ σημειούθη, διτή μεγάλα φαράδια και ἀλλάζουν κατηγοριών: χαρακτηριστικά, δέσποιλαν και γενικήν ἐμπάντισιν.

"Οσοι παρακολουθοῦν τάς ναυπηγήσεις συγχρονισμένων φαράδιων, θὰ διεπιστώσων πόσων σύντομων ἀλλάζουν και ἐπί τῶν πλοίων τούτων συνεχώς προστιθέμενα: μιατερυθμίσεις - τελεσποιήσεις. "Έχομεν πρό δρθμαλιών τάς τελευταῖς δελτία τῶν ναυπηγήσεων εἰς τήν Γερμανίαν, Αγγλίαν, Γαλλίαν, Ισπανίαν, Ιταλίαν, Ιαπωνίαν και Ρωσίαν. "Ολα τά όπλα κατασκευήν φαράδια είναι: θυμάρια και δὲν ξέρεις κανείς τί νά πρωτοικαλέσῃ ἀπό κάθε νεωτερισμού. Αί πρωτοικαλία τῶν ναυπηγήσων προέρχονται: κατά μέρα μέρος ἀπό τάς ὑποδείξεις τῶν ἐπί τόπου φαράδων, οι έποικοι δὲν παραλείπουν νά ἀναρρέουν λεπτομερῶς κάθε παρατήρησην των, δισει: τῶν ἐπί τῆς πείρας δεδομένων και τῆς καθημερινής ἐπί τῆς ἀλιείας ἀπαρχολήσεως. Δὲν ὑπάρχει ἀμφισσοί, διτή θλα: αί ἐπί τῆς τεχνηκής τῆς ἀλιείας ἀντιλήψεις τῶν προηγμένων φαράδων συμπίπτουν και καταλήγουν εἰς τά ίδια συμπεράσματα, πλήρη, ὑπάρχουν και πολλά παρατηρήσεις, πολλοί μηποροῦν νά ἔξετασθεν μὲν μεγαλυτέρων προσοχήν. Τά τελευταῖα παραδείγμα μηδὲ ζηδωσαν οι Ρέσοι τεχνικοί ἐπί τῆς ἀλιείας, πολλά κατηγορών νά συνδέσουν ἀλιευτικῶν ἔξοπλισμάδων ἐπί φαράδιους, διτή ἀλιείαν εἰς θυμός δῶν τῶν 1.000 μέτρων.

Οι Γερμανοί, πολλά θεραπεύονται εἰς τούς οικονομικούς, ἐφήμεροις ἔσχατως λίγην πρωτότυπους κειρισμούς, ίδικι εἰς τήν ἀθρόων ναυπηγήσων πλοίων πάσων κατηγορίας, με ἀποτελεσματικά μεγάλας οὐδαίκις ὡς πόδε τήν ἔξοφλησην τῶν ὑποχρεώσεων, αἱ έποικοι ἀποτελέσματα. Οι "Αγγλοί πάλιν, συντηρητικοί ἐκ παραδείσως, ἀκούσουν, προσέχουν και ἔξετασθεν κάθε νεωτερισμού, πλήρη δύσκολας ἀπομικρήσονται: ἀπό τά πρακτεδεγμένα. Πάντοι, τά πλοία πολλά ναυπηγήσων είναι ἔξειρταν. Πρέπει: νά διμολογήσωμεν, δημως, διτή ἀπό δεκαπενταετίας και πλέον ὅποτε ἐσημειώθη διτή ρωσικός συναγερμός εἰς τάς ναυπηγήσεις, ιδιαὶ δὲ η προστίθεται σιά τήν κατάκτησης τοῦ ἐναλίου πλούτου, πολλά πράγματα ἄγλαζαν και συνεχῶς ἀλλάζουν εἰς τήν ναυπηγικήν διοικησιών. Οι Ρέσοι: ἐπί τῆς ἀλιείας τεχνικοί, ἀφοῦ ἐπί σειράν ἔτον ἔχερενηρησαν τούς ὑκανούς, με εἰδικά πλοία και ἐμπλέκτησαν τήν διεπαρκείαν εἰς αὐτούς λιθολογικήν πανίδα, κατέληξαν εἰς τό συμπέρασμα, διτή αἴθη θὰ περισυλλεγή ἀποτελεσματικῶς, μόνον μὲ τήν χρήσιμην μεγάλων πλωτῶν ἐργοστασίων ἀλιείας. Διά τοῦτο ἀλλωστε τά 60% τῶν ναυπηγήσεων φαράδιων, τόσον εἰς τά ρωσικά δοσιν και εἰς τά ξένα ναυπηγεία, ἀποτελοῦνται ἀπό μεγάλα ἐργοστάσια και ἀλιείας τῶν δέκα μέχρι σαράντα κιλάδιαν τόνων.

Τά σπουδαῖα ἀποτελέσματα πολλά διεπιστώσων τά πλοία αὐτά, είναι γνωστά και ἀπέδειξαν σχετικά, διτή πρός τήν πλευράν ταύτην εθρίσκεται: ή ἀξιοποίησις τοῦ ἐναλίου πλούτου θαττού ή, έραδίσιον. Τά μικρά φαράδια και τά μεσαία τοιαῦτα θὰ υπάρχουν, θεσμίως, ἀλλά μό-

νον διὲ νά δογμήσουν τήν παράκτιον ἀλιείαν. Κατά τά ἀλλά η μεγάλη ἀλιεία θὰ ἔχει πρητερηθεί: θη διπλά πλοτά ἐργοστάσια μόνον, πολλά θὰ δύνανται νά ἐπινόθωσιν ἀπό κατάλληλα πληρώματα. Διά τήν ναυτικήν ἐλλαγήν η Φαράδια, πολλά εἰναι ὑποχρεωμένη νά τά στείλη τά φαράδια τῆς μηκρά εἰς τούς ὑκανούς και μεθαδίστον θὰ είναι ὑποχρεωμένη νά τά στείλη πιό μακρύα εἰς τά καινούργια ἀλιεία, τά μεγάλα φαράδια είναι θλως ἐνδειχτηγέννα. Λιότ δὲν θη πηδει πρέπει: νά ἀποκτηθείσαν ἀμέσως μεγαλύτερη θα διεί τήν άποκτηθείσαν ἀλιείαν, η οποίας είναι δέ τοσος προσωγγήσης τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας με φαράδια συγχρονισμένα τρίμηνα τρίμηνα κιλάδιαν τόνων περίπου, μὲν ἐκανότητα ἐναποθηκεύσεως 1.300 εώς 1.500 τόνων τόνων κατεψυχμένων ιχθύων. Τά πλοία αὐτά θη είναι πάντοτε δυνατόν νά χρησιμοποιηθείσαν και νά ἀπόδώσουν, πράγματοποιηθείσαν δύο ἔως

τρεῖς ἔξορμήσεις ἔτηροις, σύμφωνα μὲ τάς ἔποκας και τά σημεία δησου θὰ δράσουν. "Ἐπομένως, θέλοντες και μή, πρέπει τό ταχύτερον νά ἀποκτηθείσαν τοιχά πλοία πολλά μᾶς ἀναίσχεον τόν δρόμο διά τήν κατάκτησην τοῦ ἐναλίου πλούτου εἰς σιονδήποτε σημείον τῶν ὑκεανῶν.

Τόδη Ρέσους παρακολουθοῦν εἰς τήν ἀγθύνα ἐπικυρωτήσεως οι Ιάπωνες, πρέπει τοι Κινέζοι και ἀκολουθοῦν εἰς μεγάλην ἀπόστασιν οι Νορθγεροί, οι Ιαπωνοί και πολλά πόσοι οι Πορτογάλοι. Διτή δουσι παρακολουθοῦν τήν καταπληκτικήν ἔξειλην τής παγκοσμίου ἀλιείας αἱ ὅσια σύντομοι παρατηρήσεις θὰ γίνουν δεκταί δις μία στοιχειώδης ἀνακαδημησίας τῶν πεπραγμένων. Διτή δουσι, δημως, δὲν δίδουν και μεγάλην σημασίαν εἰς τά φάρια, τά φαράδια και τήν ἀλιείαν ἐν γένει, θὰ γίνουν δεκταί δις περδολαί.

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ

"Αναφερόμενοι εἰς τά περί δργανώσεως τῆς ἀλιείας σχέδια, ἔχομεν νά προσθέσωμεν εἰς δόσα σχετικώς ἐγράψαμεν και τά ἔξης, διαφωτιστικά, πιστεύομεν:

"Ἐπειδή υπάρχουν πολλοί ἀφελεῖς πού πιστεύουν εἰς τοὺς μύθους, υπάρχουν δὲ και ἄλλοι περισσότεροι πού ἀγνοοῦν τά κακά χάλια τῶν ποντοπόρων μας φαράδικων, ίσως θὰ δημοσιεύσουν εἰς τά κακά χάλια τῶν ποντοπόρων μας φαράδικων, παχύλων γαλ. παρθίλιο μπακαλιαράδιο, είναι και αὐτό δεμένο. «ΡΕΑ» ρωσικής κατασκευῆς δεμένο. «ΘΕΤΙΣ», «ΓΛΑΥΚΗ», «ΜΕΛΙΤΗ» ἀντιοκονιμικά, «ΩΚΕΑΝΙΣ» ἀτμοκίνητο, πρέπει και αὖτις σκάφη μηχανάς και νά μετασκευασθεί εἰς δηλελοκίνητο. Τεράστιαι διατάξαι! «ΑΓΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ» πρώην ισπανικό τονάδικο μετασκευασθέν. Δὲν καλύπτει τά ἔξοδά του, πολλαὶ αἱ υποχρεώσεις του. «ΑΣΤΑΚΟΣ» πρώην γαλ. μπακαλιαρ. τριάντα δέξ τάν μετασκευασθέν, πέρυσι πήλιαζαν τήν δηλελομηχανήν του. «ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» σκάφος σαράντα ἔτῶν γαλ. μπακαλιαρ. «ΔΕΛΦΙΝΙ ΙΙΙ» γαλ. μπακαλιαρ. τοῦ 1942, μετεσκευάσθη πέρυσι εἰς Αγγλίαν, εύρισκεται εἰς τήν ίνδικον Όκεανόν. Ίσως νά υπάρχουν και ἄλλα πού μᾶς διαφεύγουν, οι ἐνδιαφερόμενοι αἱ ἄστ τά θυμηθούν.

"Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἐπείγουσαι τῆς ἀλιείας μας ἀνάγκαι, δηπως τά ψυγεῖα τοῦ Κερατονήσου πού περπέτε νά περατωθοῦν και νά χρησιμοποιηθοῦν, δὲν προχωροῦν. Ο διακανονισμὸς τῆς μισθοτροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἐκκρεμεῖ και τό ψηφιδλὸν κόστος παραγωγῆς ἀφρητεύει τά διπομείνατα φαράδικα. Υπεσχέθημεν νά είμεθα σύντομοι: διά τό διά τό σημείωμά μας χάρος ἐξητιλήθη και διακόπτομεν τήν φιλοιλογίαν μας. Ίσως νά ὁσιώδεις τάν πληρωμής πέρυσι εἰς τήν άναστασην τῆς θαλασσής.

"Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ἐπείγουσαι τῆς ἀλιείας μας ἀνάγκαι, δηπως τά ψυγεῖα τοῦ Κερατονήσου πού περπέτε νά περατωθοῦν και νά χρησιμοποιηθοῦν, δὲν προχωροῦν. Ο διακανονισμὸς τῆς μισθοτροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἐκκρεμεῖ και τό ψηφιδλὸν κόστος παραγωγῆς ἀφρητεύει τά διπομείνατα φαράδικα. Υπεσχέθημεν νά είμεθα σύντομοι: διά τό διά τό σημείωμά μας χάρος ἐξητιλήθη και διακόπτομεν τήν φιλοιλογίαν μας. Ίσως νά ὁσιώδεις τάν πληρωμής πέρυσι εἰς τήν άναστασην τῆς θαλασσής.

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

ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ - ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ

Μὲ μεγάλην μας ικανοποίησιν ἀνάκρισμον, θτὶ ἡ πρὸ δὲ λίγου μόδις καιροῦ ὑποβλῆθεισα καταγγελία μας εἰς τὴν Κυβέρνησιν, γράφειν κ. "Ὑπουρού" Ἐποχειρικῶν 8267) 10) 67, διὰ τὴν μητρικὴν ἐκφράσων τῶν κατεψήμαντων ἀλισμάτων, ἔτυχε τῆς δεσμός προσοχῆς καὶ διεβίβασθη ταχύτατα εἰς τὰ ἀρμοδίων τοῦ Κράτους ὑπηρεσίας. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀφ' ἐνδε λόγῳ τοῦ ἐγκλωπιδιουμένου εἰς τὴν Ἐργάζοντα Θάλασσαν, κατέτην τοῦ κλεισμάτου τοῦ Σούεζ, μερικῶν φράσιδικων μας, ἀφ' ἑτέρου λόγῳ παροπλισμοῦ ὥριταιμένων ἀλιευτικῶν σκαφῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς μη ἀποδοτικῆς εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἰχθυοπαραγωγής, παρετρήθη μία σπάνια κατεψήμαντων ἱθύνων εἰς τὴν ἀγοράν μας, ηὗται δὲν δικάζεται τὴν αὐτὴν ποικιλίαν ἀλιευμάτων ὡς καὶ πόρουσαν.

Διά τό προσεχές δεκαπεντήμερον ἀναμένονται ἔν τοῦ Ἀτλαντικοῦ δύο η̄ τρία ποντοπόρα φωράδικα μὲ μεγάλην καθυστέρησιν, πλήγι μὲ πωποδηπότε εκκονοπιγμάτων ἀλλείων. Θά ἡσανδρία ἔργον ἔναν ἐσυνεχεῖς τῆς ἡμετέρας πόρφυρας καὶ εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρρέφου 2 τοῦ ιπ̄-ἀρρημάτου SOI ἀπὸ 25(9)66 Βασιλικοῦ Διατάγματος, ἐν τῷ καθεδρίου τοῦ αὐτοῦ συνθήκαι καὶ οἱ δροὶ τῆς διακινήσεως τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων, ἰδίζεται ἡ σχετικὴ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν ἀδεια ἐκφορτώσεως τῶν κατεψυγμένων μερίμνων τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἀνδρῶν ἐν τοῦ πληρώματος τοῦ φωράδικου καὶ δη̄: τῆς ἀπεμβάσεως ἐκφορτωτῶν ποὺ ἀδιαφορούν διὰ τὴν τόχην τοῦ τόσου ἐπιπλοῦς πρότιθοντο, ὅπως εἶναι τὸ κατεψυγμένο φάρι. Εἰς μίαν τοιαύτην περίπτωσιν κεκτύμενά δικιαγώματα φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων δὲν χωροῦν, διότι οἱ πλοιοκτῆται καὶ ἐπικειρηματίαι συνάγονται ποὺ ἀδικάνησαν δύο ἔναν δυόμισι ἐκτακτομύρια δραχμάναι καὶ ἀνω διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἔκδικον τῆς ἀλιευτικῆς ἔξορμομάσης καὶ ἀκύρωτης κατεψυγμάτων ἀλιευμάτων εἰς ἄρισταν κατάστασιν, οὐκῶς περιποιημένα καὶ συσκευαρένα διὰ νὰ τὰ προσφέρουν εἰς τὴν κατανάλωσιν, δὲν εἰναὶ καθόλου διατεθεῖ μέν καὶ αἰτίων διατεθεῖ διάποντας διτὶ οἱ κόποι των πάν χαριένοι: μὲ τὴν ἀπέμβασιν ἀμαθῶν ἐκφορτωτῶν.

"Η Εθνική Κυβέρνησις, ήτις με τοιαύτην ταχύτητα και στοργήν ἐπιλαμβάνεται τον διακανονισμό καθώς δυσχερεστίς διά τούς παραγωγικούς κλάδους ἐνεργείας, θὰ ἐπιληφθῇ τῆς ὁμοίως ἐκ μέρους τῶν πλαισιοτήτων παρακλήσεως καὶ θὰ δώσῃ ἀμέσως τὰς δεούσας δημόγιας πρόσδειανθησίν τῆς προσφάστης ταῦτης ἀνομαλίας. Τὸ εὐεργέτημα τούτο θὰ ἔχῃ πολλαπλάς διά τοὺς καταναλωτάς, τούς ἐγχειριμάχιας καὶ αὐτοῖς τὸ γενικὸν τῶν ἰχθύων ἐμπόριον συνε-

πείσας, διότι θὰ ἔκλεψῃ ἀμέσως κάθη ἀμφιδολία ως πρὸς τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τῶν ἀλιευμάτων. Εἰς ὅλα τὸ μέρη τοῦ κόσμου ὅπου ἐπειδὴ θήγαν τὰ κατεψυγμένα φάρικα καὶ ἀθρόως κατεναλαῖσκονται, δὲν ἀρκεῖ τὰ διατεύματα νὰ φθάσουν εἰς τὸν λιμέναν ἐν ἀρθροίᾳ, ἀλλὰ πρέπει καὶ ἡ ἀμφάνιστις των εἰς τὰ διαφόρα πρατητρια νὰ είναι: ἀρίστη καὶ ἀλκυοτική. Ἐχν ἐδὲ ὑπαρχής συνέδαινε τὰ κατεψυγμένα φάρικα διὰ τὰ οποία ἀκόματο είχεν ὥρισμαντες ἐπιφυλακταῖς εἰς νὰ ἐνεφανίζοντο πανικέματα καὶ στρατιωτικούς κανακούς δὲν θὰ τὰ ἐπιλησίαζε καὶ η τόσον πολύτιμος διά τὸν ἄνθρωπον αὐτὴν τροφὴν, δὲν θὰ είχεν ἐπιθληθῆ.

"Οπως εἰς τὸν τομέα τῆς Θαλάσσης ἡ ἀλιεία,
ἡ διαλογή τῶν ἀλιευμάτων, ἡ περιποίησις, ἡ
κατάψυξις καὶ ἡ συσκευασία των εἰναι Θαυμα-
σία, οὐτώ ποιει καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἥπαρδες ἡ
ἔμφαντος των πρέπει νῦν εἶναι ἀριστία. Ἔπει-
ται οὐκέτι θέντι καθίσταται ἡ ἀνάγκη δπος τὰ φά-
ρικα, μόλις φθάσῃ τὸ καρδιόν εἰς τὸν λιμένα,
παραθεούσην εἰς χείρας, που θά τὰ προσέδουν.
"Οταν δὲ καταναλωτὴς μείνην καθ' ὅλα εὐχαρι-
στημένος, εἰναι ἐνόργον ὅτι ἡ κατανάλωσις
θά διπλασιασθῇ, ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ θά αὐξηθῇ
εκθυμόδων καὶ τὸ ἔξγωγικόν ἐμπόριον θά ἀκο-
λουθήσῃ τὸν κύτον ρυθμὸν διαπτύξεως καὶ προ-
σδου. Δὲν πρέπει νῦν μᾶς διαφεύγῃ τὸ γεγονός,
ὅτι εἰς τὴν Ἰακλίνην πρὸ τινῶν ἐτῶν, ὅταν διὰ
πρώτην φορὰν εἰσήχθησαν διφόροι κατεψυγμέ-
ναι φάρικα, ἡ συσκευασία των ἦτο τόσον παρα-
μελημένη, ὅταν τὸ επικαθῆ ἀδική προΐστηται διὰ
νῦν διατελεῖται εἰς τὴν κατανάλωσιν, ἔφθασαν
ἐπος τὰ μεγάλα κέντρα εἰς ἀλίτιν κατάστασιν,
πανικομένα καὶ μὲν ἀποκρυπτικὴν ἔμφαντον.
"Ἀπεριφέθησαν παταγωθέσι, διότι δὲ γαλλικὸς
λαός καλοφεγγῆς δπος εἰναι, θέντι ἀνέχεται τοι-
κύτην πατεγγείστων.

Εδέσσας νά περάσῃ πολὺς καιρός διά νά νά έ-
ξεκυνθεί η πρώτη κακή έντύπωσις, νά γίνη
νά προπαγάνδα μέ δραστικά δείγματα ιχθύων, μέ
στατιστικά κατεναλώσεως τῶν θλλών χωρῶν
και μέ έλλειπσικά προσφοράς τιμών,
διά νά πειθούν οι Γάλλοι, τά φάρια από είναι
αποδεικτα και πρέπει διποδήσηται νά τά προσ-
θέσουν εἰς τό δικτιολόγιό των. Ηέρασσε δημος
πολὺς καιρός διά νά γίνουν δλα απότα και, ώς
γνωστόν, ή Γαλλία μέ μεγάλην καθιστέρησαν έ-
πεδόθη εἰς τῶν διάδοσην τῶν κατεψυγμένων ι-
χθύων. Τά ίδια συνέβησαν και εἰς τὴν Νότιον
Γερμανίαν, σὴν Αυστρίαν και ἀλλας χώρας, δ-
που δὲν έδιδην ή δέουσα σημασία, δεν υπερχρήζε,
τόσον εἰς τὴν μετακίνησιν, δεον και τὴν έμφά-
νισιν τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων. Ή κα-

τάστασις μετεδήληθη, θεσπίων, ἀπὸ τότε καὶ σημειερον, μόνον διαν τὰ φέρια αὐτὰ ἔχουν ἀριστηγον ἐμφάνισιν, προσεγγόνται εἰς τὴν ἀγορὰν. Τὴν δὲ ἐπακριβῶν πρέπει νὰ γίνουν καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Νὰ προσέξουν τὰ ἀλισμάτων κατὰ τὴν ἐκφρόνωσιν τουν. Είναι κρίκη νὰ τὰ στραπατεύσουν κατερεγ ἀδανον.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ - ΨΥΓΕΙΩΝ

Ο διαρρέος, Ισύλιος καὶ ἡ πρώτη ἑδομάς τοῦ τρέχοντος μηνὸς πρέπει νῦν καταλογοθεῦν ὡς μία περίσσεις λίγων πυνχή εἰς ἀρχέσιν ποντοπόρων φωράδικων, διότι ἀπό τὸ «Ειρήνη», οὐδὲν ἄλλο ἀλιευτικὸν φυγεῖν εἰσόπλουσεν εἰς τὸ λιμένα, ἢλλα ἤσαν μεταφορικὰ φυγεῖν Ἑλληνικὰ καὶ ἔνα.

Τσέλλα.	15	POLAR REEFER	56	Τόννοι
>	16	ΣΙΦΙΑΣ	432	*
-	26	ΔΕΑΦΙΝΗ	300	*
Αξτ.	1	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	270	*

Πολλά μεγάλα φαρδικά μας ένεκκλωθείσθησαν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν μᾶλις ἥρχισαν αἱ ἔθνητροφεῖαι καὶ τῷρα προσποθεῦν νὰ μεταπέσουν τὸ ἀλίευμα τῶν εἰς τὴν Μεσόγειον, περιπλέοντα τὴν Ἀφρικήν, κατόπιν ταξιδίου 55—60 ὡμερῶν. Εὖν τὰ φαρδικά αὐτά πρόκειται νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸν Ἰνδικὸν μετά τὸ ἄνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ὁ περιπλόους αὐτὸς ήτο περιττός, διότι οὐ ἐπιτελεῖν τὸ ἀλίευμα μὲ 5—6 ὡραριάς δικιάνοι.

“Οσον ἀφέρετ τὰ δλίγα ἄλλα φωράδικα μας, ποὺ εύρισκονται τώρα εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν, πρέπει νὰ τονισθῇ και πάλι, ότι η ἀπόδοσης των ειναι λίγα πεντεχρόνια—δηλαδί σιδέρι τα φάρους ἔχονταν ήδη τότε—ἄλλα διέτι οι φωράδες μας ποὺ ἔμαθαν νὰ φωράουν μὲ εδυολίκαιν εἰς τὰ δλίπεδα, ποὺ εύρισκονται πλησίον τῶν ἀκτῶν και εἰς την γερά νερά, δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ κινηθοῦν δι’ αὐτῶν εἰς ἄλλα σημεῖα, ἐπως τέσσαρας ἄλλοι έφοι τι φωράδες, ἐλλείψει τεχνικῆς καταρτίσσεως. Οσοι ἐκ τούτων θὰ φωράψουν εἰς δυνάτερα νερά, θὰ ἀποκομίσουν πλούσιους δλιεύματα εἰς μαρλόβοτσες (είδος δυνατάδων περιζήτητων) και ἄλλα ἐκλεκτά φάρια. Οσοι παρημένουν εἰς τὰ ρυχά νερά, καταπονοῦνται μὲ τὰ δλίγα φωράκια ποὺ ἀπούρουν (δύο ή δυόμισι τόν., ἡμερογειώς), ποσθτές ποὺ δὲν ἐπαρκεῖ δύο νὰ καλύψῃ τὰς τρομεράς δυπάνες τῆς δλιεύματικῆς ἔξορμότητας. Ἐπιπροσθέτως παρατείνεται και ἀλιεία ἐπὶ τέσσαρας μῆνες, ἔως δύος γεμίσουν τὰ βυνά. Η ζωή προφανής.

Η ΜΟΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΙΣ NOTION ΑΦΡΙΚΗΝ

P.O.BOX : 3190
CABLE ADDRESS : "GREKKA"

CAPE TOWN

TELEX : 5-7045
TELEPHONE : 2-7771

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

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

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

DURBAN

TELEX : 6-7432
TELEPHONES : 62944, 28690

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΑΥΤΑΙ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΝ

Τὸ διαθυσκάφος «Τεργέστη» τοῦ καθηγητοῦ Πικάρη ἡνίοις τὸν δρόμον τῆς ἔξερευνήσεως τῶν βυθῶν, ὡς δὲ πρὸ ἔτους ἀνέγραφον τὰ «Ναυτικά Χρονικά», κατεσκευάσθησαν ἡδηὶ ἡ εύρισκονται ὑπὸ κατασκευὴν περισσότεροι δέκα πάντας ὑποβρυχίων δι' ἐπιστημονικάς ἔρευνας εἰς τὸν βυθὸν, ἐκ τῶν διποίων ἀναμένεται διτὶ ὅχι μόνον ἡ ὀκεανογραφία, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ πλευρὰ τῆς ὑποβρυχίου τεχνολογίας σημαντικῶς θά προωθηθοῦν. Οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολίᾳ, διτὶ ἡ συστηματικὴ ἔρευνα τοῦ βυθοῦ θ' ἀνακαλύψῃ, σὺν τοῖς ἀλλοι, καὶ τὴν ὑπαρξίην ἐνδὸς ἀμυθῆτον δρυκτοῦ καὶ διολογικοῦ πλούτου, περὶ τοῦ ὅποιον αἱ στήλαι αὐτοὶ θὰ δημοσιεύσουν προσεχώς καὶ εἰς συνεχείας λεπτομερῆ μελέτην, συγχρόνως διμωνάθη προετοιμάσῃ καὶ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν κίνησιν τῶν πρώτων ὑποβρυχίων φορτηγῶν σκαφῶν, ἡ ναυπήγησις τῶν ὅποιων ἔξαρτατα! πλέον κυρίως ἐκ τοῦ πότε αἱ ἀνάγκαι τοῦ διεθνοῦς ἔμποριον θὰ τὰ καταστήσουν ἀπαρίτητα.

Διότι τὰ φορτηγά πλοία ἐπιφανείας, μὲ τὴν πάσιν αὐτῶν πρὸς παχύτητας μεγαλύτερας ἀκόμη καὶ τῶν 25 μιλίων καθ' ὅραν, πλησιάζουν πλέον πρὸς τὸν ὑδροδιαμικὸν φραγμὸν ποὺ δημιουργεῖ ἡ ἀντίστατις κύματος πλοίοι καὶ πέραν τοῦ ὅποιον ἡ ἀπατούμενη αὐξηστικὴ τῆς ισχύος κοθιστᾷ ἀπαγρευτικὴν τὴν οἰκονομικὴν ἔκμετάλλευσιν, πολλάσιον μὲ πάς γνωστὸς μηχανᾶς καὶ τὰ γνωστὰ καύσιμα. Τὰ ὑποβρύχια ἀπτήτως, ἀν καὶ ἐπηρεάζονται ἐκ τῆς ὀντιστάσεως ποὺ προκαλεῖ ἡ ἐπιφανεία τοῦ περιβλήματός των, δὲν δημιουργοῦν κύματα κατὰ τὸν ὑποβρυχίον πλοιῶν πων. Καὶ ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ ποὺ κατωτέρω πτίνακος, ἡ συγκριτικὴ τῆς ὀντατούμηνος διὰ διθεῖσαν ταχύτητα μηχανικῆς ισχύος διὰ τὴν κίνησιν ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου ἐπιφανείας καὶ ἐνὸς ὑποβρυχίου, ἀμφοτέρων χωρητικότητος 20.000 πόννων d.w., ἀποδεικνύεται ὅτι τὸ ὑποβρυχίον εἶναι συμφερότερον, μόνιμος σχεδόν ὑπερδηλῆτῇ ἡ παχύτης τῶν 20 μιλίων.

Όπραια ταχύτης εἰς μίλια	'Απαιτούμενή Ισχὺς εἰς ἀτρακτοίππον	
	Διὰ πλοίον	Δι' ὑποβρυχίου ἐπιφανείας
14	5.500 S.H.P.	6.500 S.H.P.
16	8.000 »	9.500 »
18	12.000 »	13.000 »
20	18.000 »	17.500 »
22	29.500 »	23.500 »

Καὶ αὐτή, ὄλλως τε, ἡ ἀρχὴ τοῦ Ἀρχιμήδους ἀποδεικνύει, ὅτι οἰκονομικωτέρα εἶναι ἡ ἔκμετάλλευσις ἐνὸς ὑποβρυχίου φορτηγοῦ πλοίου. Διότι τὸ πλοίον ἐπιφανείας ἐκποτίζει τὸ δέρας του, ἐνῷ τὸ ὑποβρυχίον ἐκποτίζει τὸ δέραν του, οὕτω δέ, ἐνῷ τὸ πρώτων χρειάζεται ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν πρώτην

μόνον προϋπόθεσιν, πῆς ποὺ ἐκτοπίσματος τοῦ δέρας, πὸ δεύτερον ἀπαιτεῖται ν' ἀνταποκριθεῖται πρὸς ἀμφοτέρας τὰς προϋποθέσεις, ἐκτοπίσματος τοῦ δέρας καὶ δύον, ὑπὸ πάσταν κατέστασιν φορτωσεως. Καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, πὸ ὑποδύχιον σκάφος προσφέρεται ίδιαιτέρως ὡς δεξαιμειόπλοιον διότι, μὲ τὰ συστήματα τοῦ ἀντλήσεως φορτίου καὶ ἔμποτος δύναται θαυμαστὰ νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς τὰς ἀνατέρω δύνατον προϊστέσθεται, ἀκόμη καὶ ἀπέκτει τὰς φορτωσεως τοῦ ἐν καταδύσει.

Πάτε, θεοίσις, θὰ ἴδωμεν πὸ πρώτων ὑποβρυχίων δεξαιμενόπλοιον ἡ φορτηγὸν ἦ, ἀκόμη, καὶ ἐπιβατηγὸν σκάφος δέν δύναται τὶς ἀκόμη νὰ προβλέψῃ. Πολλὰ πρέπει νὰ γίνουν προηγουμένως καὶ, κυρίως, ἡ πλήρης χαρτογράφησις τῶν βυθῶν, ἡ ὁποία φάσεται διτὶ ἔχει ἡδηὶ προχωρήσει ἀφετά, ἐφ' δόσον κινούνται τόστιν ἀνέτως πέντε περίπου δεκάδες ἀμερικανικῶν ἄτομων ὑποβρυχίων καὶ πιθανὸν ἀλλαὶ πρέπει ρωτικῶν. Πάρτως εἶναι λίσιαν πιθανὸν διτὶ ἡ παρούσα γενεὰ θὰ παραστῇ μάρτυς καὶ αὐτῆς τῆς ἔξελίζεως.

ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Πληθύνονται τὰ αὐτοματοποιημένα πλοία. Οι Νηογνώμονες διτίμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπιστηματικῆς των εἰς τοὺς πίνακας τῶν ταξινομημένων πλοίων. Χαρακτηριστικὸν κύριον τοὺς σκάφους καὶ ἡ αὐτοματοποίησις. «Ἡ ἔκτασις αὐτῆς ἀμέσως ἐνδιαφέρει τὸν ἀσφαλιστην καὶ τοὺς φορτωτάς.

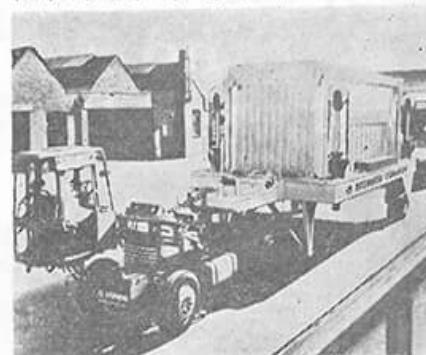
«Ὑποδεικνύεται ἐπίσης ἡ ἔδοσις σχετικῶν κανονισμῶν διὰ τὰ ἐν λόγῳ πλοία, ἀν καὶ ἀναγκαρίζεται, διτὶ δὲν ὑφίσταται εἰσέτι ἡ ἐπαρκής πείρα ἐπὶ τῶν προβλημάτων, ποὺ ἀνακύπτουν. «Ἡ εἰδική, πάπτως, κλάσις διὰ τὰ μερικῶς ἡ δύλικῶς αὐτοματοποιημένα ὀριμάζει μεταξὺ τῶν τεχνικῶν κύριων τῶν Νηογνώμονων.

ΤΟ ΛΟΥΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΑ

«Ο Βρετανικός Νηογνώμων, διὰ ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν νέαν πραγματικότητα τῶν κοντέινερος, ἰδρυσε μίαν νέαν ἐκτεταμένη ὑπηρεσίαν ἐπιθεωρήσεως καὶ ταξινομήσεως, τόσον τῶν τυποποιημένων κιβωτίων, κατόπιν διεθνῶν πλέον συμφωνίας, δύον καὶ τῶν συσκευῶν καὶ μηχανημάτων, δχημάτων κ.λ.π. χειρισμού καὶ δύκινης μεταφορᾶς αὐτῶν.

Καὶ ἐνῷ ἡδηὶ ναυπηγοῦνται πολλὰ εἰδικὰ διὰ κοντέινερος πλοία, διὰ λογαριασμὸν τῶν γνωστῶν συγκροτημάτων «Ἀτλαντικός Κοντέινερ Λάδην» καὶ «Ο' Βέρετζ Κοντέινερ Λίμιτεντ» τῆς Εὐρώπης, συμφώνως πρὸς τὰς νέας προδιαγραφάς τοῦ Λόοδζ Ρέτζιστερ διὰ τοιαύτα πλοία, δη Νηογνώμων εἶναι ἡδηὶ ἔτοιμος διὰ νὰ δώσῃ τὴν κιβώτιον του καὶ εἰς τὰ κοντέινερα, ὡς καὶ τὰ δχημάτα μεταφορᾶς καὶ

μηχανήματα χειρισμοῦ αὐτῶν. Καὶ διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν Ιστορίαν τῶν Νηογνώμονων, παραδήλως πρὸς τὰ τμῆματα «Ναυτικῶν» καὶ «Μή Ναυτικῶν» ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, δημιουργεῖται καὶ νέον τμῆμα συνδυασμοῦ ἀμφοτέρων τῶν ἀνωτέρω, διθέντος ὅτι εἰναι πλέον κοινώς παραδεδεγμένον ὅτι ἡ διά κοντέινερος μεταφορά ἀπὸ τῆς ἀποθήκης τοῦ φορτωτοῦ εἰς ἐν μεσόγειον μέρος μέχρι τῆς ἀποθήκης τοῦ παραλήπτου εἰς πλοίον παλιν, παρεμβαλλομένου καὶ τοῦ πλοίου ὡς θαλασσίου μεταφορέως, ὀποτελεῖ ἐν αἱ αἱ πράξιν μεταφορᾶς, ούτης δυσχερεστάτης, ἀν μὴ ἀδυνάτου, τῆς ἀπὸ ἀπόφεως νομικῶν, κυρίως, ἐμπορικῶν καὶ ἀσφα-



λιστικῶν συνεπειῶν διακρίσεως τῶν διαφόρων σκελών αὐτῆς.

Εἰς τὴν φωτογραφίαν δεικνύεται εἰδικὸν αὐτοκίνητον ρυμουλκόν σχῆμα, ρυμουλκούμενον, δυνάμενον ν' ἀνψφόσῃ τὸ κοντέινερ δι' εἰδικῆς ἐγκαταστάσεως συνδεούσης αὐτὸν μὲ τὸ ρυμουλκόν, ὡς καὶ κοντέινερ τοῦ νέου, διεθνῶν διεγκαρισμένου, τύπου. Κατεσκευάσθησαν καὶ τὰ τρία μὲ ταξινομήσων καὶ ὑπὸ τὴν παρακολούθησιν τοῦ Βρετανικοῦ Νηογνώμονος.

»ΧΑΝΣΕΑΤΙΚ.. ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ

«Ἡ ἔρευνα τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς ἐπὶ τῆς πυρκαϊδῆς ποὺ ὑπερωκεανίου «Χειροσεάπτικο» ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης, συνεπεία τῆς ὀποίας τὸ σκάφος ἐρρυμούλκηθει εἰς Γερμανίαν διότου καὶ διελύθη, ἀπεκαλώμενον διτὶ τὸ ἀτύχημα διφέλεται εἰς τὴν μὴ ἀσφαλή ἡλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν τοῦ πλοίου.

«Ως ἀναφέρει ἡ σχετικὴ ἔκθεσις, τὸ ὑπερωκεάνιον αὐτὸν ἀπὸ κατασκευαστικῆς ἀπόφεως κάθε ὅλο ή ἡδηνότα νὰ θεωρηθῇ διτὶ ἐπλήρου τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας τῶν εἰσιθετών συμβάσεων, ἔστω καὶ αὐτῆς τοῦ 1948, τὰ κατασκευαστικὰ δμως αὐτὰ μειονεκτήματα (έσωτερικὴ ὑποδιάρεσις, χρῆσις πυριμάχων ὑλικῶν, διαχωρισμὸς εἰς ὀιεξαρτήτους κατὰ τοῦ πυρὸς ζώνας κ.λ.π.) συνέ-

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

δαλον εις την μετά την έμφανσιν τής πυρκαϊάς έπέκτασιν αύτής και την τελικήν καταστροφήν του πλοίου, ένω ή αλτίστα τής πυρκαϊάς καθ' έσπηγκη, ώφελέτο εις την άτελη ηλεκτρικήν έγκατάστασιν.

Η ποιότης, ή διάταξις και ή «πορεία» των ηλεκτρικών καλωδίων διά μέσου μασειρέων, λεβητούστασιν και γενικώς χώρων εις τούς δημόσιους υπάρχει πάντοτε πιθανότης δημιουργίας σπινθήρων, δρασκυκλωμάτων κ.λ.π., καθίστα τὸν κίνδυνον πυρκαϊάς πλέον πιθανόν. Και ή κακή δομητική ηλεκτρική έγκατάστασις, ζωτικά γραμμά τῆς δημόσιας κατεστράφησαν υπό τον πυρός 15 μολίς λεπτά μετά την έμφανσιν αύτού, τοῦ πλοίου βυθισθέντος εις τὸ σκότος, συνέβαλεν εις την τελικήν τραγικήν έξελιξιν.

Άποτέλεσμα τῆς άνωτέρω έκθεσεως τῆς Ακτοφυλακῆς είναι ή τροποποίησις τῶν περὶ ηλεκτρικῶν έγκαταστάσεων τῶν έπιβατηγῶν

πλοίων ἀμερικανικῶν διατάξεων καὶ ή υποβολὴ ἀναλόγων προτάσεων εἰς τὴν προσεχῆ σύνοδον τοῦ I.M.C.O. τοῦ 'Οκτωβρίου, δ.ά τὴν ένσωμάτωσιν αὐτῶν εις τὴν Ισχύουσαν διεθνῆ σύμβασιν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ

Μεταξὺ τῶν μεθόδων τὰς δημόσιας ἀκολουθούν τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεία διὰ νὰ αὐξήσουν τὴν ἀπόδοσίν των καὶ διὰ νὰ μειώσουν, ἐπομένως, τὸ κόστος παραγωγῆς των, είναι καὶ ή κατασκευὴ ἀνεστραμμένων τῶν προκατασκευαζομένων τημημάτων ἐνὸς πλοίου. Εἰς τὴν μεθόδον αὐτὴν κατέφυγον πρῶτα τὰ ναυπηγεῖα "Ἐγκυρότελος", διὰ ν' ἀνταποκριθοῦν εις τὰς ὑποχρεώσεις τῶν περὶ κατασκευῆς 27 ἀντιτορπιλικῶν διὰ λογαριασμὸν τῆς Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως. "Ἐκαστον τῶν

σκαφῶν αὐτῶν θὰ προκατασκευάζεται εἰς 12 τημάτα, τὰ ὄποια θὰ συνενούνται ὡραίως εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην, ἔκαστον ὃντε τημάτα θὰ κατασκευάζεται ἀνεστραμμένον, ὥστε νὰ διευκολύνεται η ἡλεκτροσυγκόλλησις καὶ, ἀφοῦ ἐπαναφέρεται εἰς τὴν ὄρθιαν τοῦ θέσιν, θὰ αποπληρώνεται μὲ τὰς ἐν αὐτῷ διοηθητικάς έγκαταστάσεις, ἔξοπλισμὸν κλπ. καὶ θὰ δόηγήται εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην πρὸς συνένωσιν μετὰ τῶν ὄπλων τεμαχίων.

'Ἐκπρόσωπος τοῦ ναυπηγείου ἐδήλωσεν, διὰ προτίθενται ὅπως εἰς τὸ μέλλον ναυπηγοῦν ὀλόκληρα σκάφη ἀνεστραμμένα, λόγῳ τῆς εἰς τὴν θέσιν αὐτῆν εὐκόλου χρησιμοποιήσεως τῆς αὐτομάτου ἡλεκτροσυγκόλλησεως καὶ νὰ στρέψουν μετὰ τὸ σκάφος εἰς τὴν ὄρθιαν θέσιν τοῦ τῆς δομητικῆς ὑδραυλικῶν γρύλων, ὀφίσιον δημοσίου εἶναι δὲν ἡ μέθοδος αὕτη είναι θρωσκήποτε ταχυτέρα τῆς κατὰ τημήστα, δρθιαὶ ή ἀνεστραμμένα, κατασκευῆς.

ΤΟ TANKER ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Ἄλι έτικερί: «Σίνκλαρ:» καὶ «Σίτο Σέρβις:» τῆς Ἀμερικῆς, μιλεστοῦν ἐν δεξιανότερον μὲ ἐκτεταμένον δεκαύδων αὐτοματοποιήσεως, θώτε νὰ ταξιδεύῃ μὲ πλήρωμα 12 μίνον ἀνδρῶν. Θὰ πρόκειται, ψυχακά, περὶ ἀνδρῶν ὑφηλῆς καταρτισμοῦ, τὴν ἀνάγκην δὲ τῆς ἐκτεταμένης αὐτοματοποιήσεως ὑπαγορεύει: αὐτῇ ή ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, λόγῳ τῆς λίγην εὐκαίσθητον προστηρίου ἔγκαταστάσεως. Θὰ πρόκειται: περὶ σκάφους 200.000 τόνων, μήνυσις 1.165 ποδῶν καὶ ταχύτητος 17.6 μιλίων. Θὰ κινήται μὲ ςεριοστρόδιλον δροσὸν σχεδὸν μὲ τοὺς χρησιμοποιουμένους εἰς τὰ ἀστριοθεῖανα ἀεροπλάνα, εἰδικῶς προσαγρισμένου διὰ ναυτικήν χρήσιν, δὲ δύοτες οὐδὲν αὐτοπίνεται μεγίστην ισχὺν 60.000 καὶ ὑπεριακὴν τοικύδην 10.000 ἵππων.

Θὰ είναι: ίκανὸς δὲ ςεριοστρόδιλος αὐτὸς νὰ καύῃ ἀργὸν πατρέλαιον, τὸ συνήθως σήμερον χρησιμοποιούμενον μαζόντι ή καὶ ἀπόντι τὰ κατάστητα τοῦ πατρέλαιον ποὺ προέρχονται εἰς τὴν πλέοντα τὸν δεξιανόν φορτίον τοῦ πλοίου, τὰ ὅποια θὰ διαχωρίζονται: ἀπὸ τὸ δεύτερο καὶ θὰ διδηγοῦνται: εἰς εἰδικὴν δεξιανήν. Φωνερὸν είναι, πάσον δὲ οντικότητας τῆς κατακαλύψεως τῶν τριῶν κάθεν αὐθηντούρων τόπουν κακούσιων, θὰ διευκαλύψῃ τὴν ἁματάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Η ἁματάτακτα: ικανόστατης τῶν ἀνωτέρω πυρούμενον, θὰ στοιχίσῃ μεταξὺ 35.000 καὶ 52.000 δολλαρίων περισσότερον τῆς συνήθους, ἐνῷ δὲ τοῦτο μίκη ιδέα τῶν ἀρχῶν τοῦ αἰλίνος μιας, ἡ προσθήκη εἰς τὸ κάτω ἄκρων τῆς πρώτης τοῦ πλοίου ἐνὸς ρύγχους δολοθεσιδος πορφῆρης, τὸ ὅποιον ἐπροκάλει: κῦμα δυθοῦ, ἀντιστρέμμιζον ἐν μέρει τῶν ἀντιστασιν τοῦ κύματος ἀποφανεῖς. Εὑρίσκεται χρησιμοποιεῖται: σήμερον δὲ πρόρρητος αὐτή, ή ἐπήρεις τῆς ὅποιας ἐπιτυγχάνει, διὰ τὸ ἔμφορτον πλοίου, μετωπὸν τῆς ἀντιστάσεως, ἐπομένως καὶ τῆς ικανακλώσεως, μεταξὺ 6 καὶ 14 τοῖς ἔκαστον, εἰς δῆλος δὲ σχεδὸν ἀπὸ δεξιανῆς προστόπου πλοίου τοῦ κύματος, διεισάγονται πειρήσιτα διὰ τὸν καθορισμένον τοῦ πλοίου καταλλήλου σχηματος δολοθοῦ, τοῦ ἀνταποκριμένου εἰς ἔκαστον μέγεθος, τόπον καὶ ταχύτηταν σκάφους.

Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν πειραιάτων αὐτῶν, ἐκταλοῦνται: δοκιμαὶ καὶ εἰς τὸ παρά τὸ Νηστρός Ηλαντιστήμον τοῦ "Ανν" Λαρπορ, εἰς Μίσιγκαν τῶν Η.Π.Α., όπό τῶν καθηγγήτον Φίνν Μάικελσον καὶ Τζέημς Μόρ, ἀνήγγειλαν δὲ οἵτινες τὴν Απριλίου, διὰ ἐπένυχον τὴν κατασκευὴν

The finest Rocket and Flare equipment in the world

**Schermuly for
specialised Marine
Equipment including:**

**LINE THROWING
APPARATUS**

**DISTRESS SIGNAL
EQUIPMENT**

SMOKE GENERATORS

EXCLUSIVE DISTRIBUTORS:

U.S.A. Atlantic Steamers Supply Co. Inc.

44. Stone Street, NEW YORK 4, N.Y., U.S.A.

GREECE. Atlantic Steamers Supply Co.

Ltd., 1, Skouze Street, PIRAEUS, GREECE.

SCHERMULY LIMITED

SPRA WORKS, NEWDIGATE, DORKING, SURREY

διόλεσθ, καθιστάντος σχετικώς σίκουνομικήν και τὴν ταχύτητα τὸν 25 ἔως 30 μιλούς, ἐνῷ εἰς τὰ σύγχρονα φορτηγά πλοῖα γραμμῆς, δὲν γρηγοριούσιντας ταχύτητας μεγαλύτερας τὸν 24 μιλούς. Θεωρούμενης ἀντιοκονομικαί.

"Αν καὶ δὲν ἀνκρέρωνται λεπτομέρειαι, τὸ γεγονός διὰ τὸν ἀνωτέρῳ ἀρέσκεινται ἀνακοινωσαν, ὅτι δὲ διόλεσθ τῶν ἔχεις μέγεθος κατὰ δύο ἔως τρεῖς φράξεις μεγαλύτερον τὸν ἡδη χρηματιοποιημένον καὶ καταλαμβάνει τὸ 1% περίπου τοῦ ἱκτοπίσματος τοῦ πλοίου, ἐνῷ ἐπιτυγχάνει: οἰκονομίαν καινούριου 9% περίπου καὶ, μὲ τὴν τριημένην ταχύτητα τοῦ τὸν 25-30 μιλούς, θὲ μάκτας τὸ φορτηγὸν γραμμῆς νὰ καλύπτῃ τὸν διάπλουν τοῦ 'Ατλαντικοῦ ἀνέδης μιᾶς ἑδδομάτης, ἀποδεικνύει: διὰ δὲ διόλεσθ αὐτὸς ἐμελετήθη ἵδικος διὰ τὰ ταχέα πρὸς Εὐρώπην ἀμερικανικά λάζινες, τῆς γωργητικότητος τῶν 15-20 λαζίων τόννων. Κις τὴν περίπτωσιν, διμοις, κόπτην, δὲν νομίζεις ἡ στήλη μᾶς διὰ τὸ πρόβειται τοῖς ἐπιτελύματος, ἀλλαγῆς ὑπὲρ τὸν 200 τόννων ἐκ τοῦ d.w. τοῦ πλοίου, ἐψ' οὖν καὶ ἡ ἐπιτυγχανούμενη οἰκονομία δὲν ὑπερβινεῖ: τὰ ἡδη ἐπιτυγχάνειντα δριά.

ΤΟ ΦΥΣΙΚΟΝ ΑΕΡΙΟΝ

"Η μεγαλυτέρα εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἐμπορίας φυσικοῦ ἀερίου συμφωνία ἐκλείσθη πρότιος, μεταξὺ τῆς ἐταιρίας "Εσσο ἄφ" ἐνὸς καὶ τῆς γνωστῆς ENI ("Εὔπειρος Νατσιονάλες Ιντροκαρπούρι") τῆς 'Ιταλίας καὶ Καταλανοῦ τέ τῆς Γκάς τῆς Βαρκελώνης ἄφ" ἐπέροι, διὰ τὴν προμήθειαν 235 ἑκατομμυρίων κυβικῶν ποδῶν ὑγροποιημένου ἀερίου ἡμεροήσων εἰς τὴν πρώτην καὶ 110 ἑκατομμυρίων εἰς τὴν δευτέρων. Η συμφωνία ισχύει διὰ 20 ἥτη εἰς τὴν πρώτην καὶ διὰ 15 ἓτη εἰς τὴν δευτέρην περίπτωσιν, τὸ σύνιλον δὲ τῆς ἡμερησίως παραδοθησομένης ποσότητος ἀντιστοιχεῖ εἰς ἑνέργειαν πρὸς 80.000 δισέλια σχρού πετρελαίου ἡμερησίων.

Προϋποθέτει δεδαῖς ἡ συμφωνία αὐτὴ μίαν συνεχῆ «ροήν» φυσικοῦ ἀερίου, ἐκ τῶν ἱκτεταμένων πηγῶν πετρελαίου καὶ φυσικοῦ λεπρίου ποὺ διαθέτει ἡ "Εσσο εἰς τὴν ἔρημον τῆς Λιδύης, πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Σπέτσαι καὶ τῆς Βαρκελώνης, διὰ ν' ἀντοποκριθῇ δὲν ἡ ἀμερικανικὴ ἑταῖρία εἰς τὴν ὑποχρέωσιν ποὺ ἀνέλαβε, μελετᾶ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων συναλικῆς ἀξίας 107 ἑκατομμυρίων στερλικῶν. Περιλαμβάνουν τὰ ἔργα αὐτὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον σήμερον ἐγκαταστάσεων ὑγροποιησεως φυσικοῦ ἀερίου, τὴν ναυπήγησιν τεσσάρων μεγάλων εἰδικῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν κατασκευὴν εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων ἑκφορτώσεων καὶ ἐντοποθετήσεως τοῦ ὑγροποιημένου ἀερίου εἰς τοὺς λιμένας τῆς Σπέτσαι καὶ τῆς Βαρκελώνης.

Εἰς τὸν κόλπον τῆς Σύρτεως, εἰς τὴν Λιδύην, κατασκευάζεται ἡδη εἰς μέγας τεχνητὸς λιμήν, ἡ Μάρσα ἡλ. Μπρέγκα, διόπου μέχρι τούδε ὑπῆρχον μεγάλαι ἐγκαταστάσεις ἵνα ποταμοθεύσεως καὶ φορτώσεως ἀργού πετρελαίου, συνδέομεναι δι' ἀγωγῶν μὲ τὰ τετρελαιοπηγάς. Εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν, ἀρκεῖται τώρα ἡ ἐγκαταστάσεις τοῦ μεγαλυτέρου εἰς τὸν κόσμον συγκροτήματος διὰ τὴν δι' ἀγωγῶν μεταφορὰν τοῦ φυσικοῦ ἀερίου ἐκ τῶν πηγῶν, τὴν ὑγροποίησιν αὐτού διὰ τῆς ψύξεως του εἰς τὴν φαναστικὴν θερμοκρασίαν τῶν —162° C καὶ τὴν φόρτωσίν του ἐπὶ τῶν εἰδικῶν δεξαμενοπλοίων. "Ηδη γρία ἐκ τῶν τεσσάρων αὐτῶν σκαφῶν ναυτηγούνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ανοσάλντο τῆς ἔνοδας καὶ τὸ τέταρτον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Αστάνο τοῦ 'Ελ. Φερόρδη τῆς Ισπανίας. Εἴλαι κατὰ μέγεθος ἀνάλογα ἐνὸς συνήθους δεξαμενοπλοίου τῶν 35.000 τόνων d.w. καὶ λὰ δύναται ἑκαστον νὰ μεταφέρῃ 250.000 δισέλια ὑγροποιημένου ἀερίου. Ως εἶναι γνωστόν, τὸ φυσικὸν ἀερίον, ὑγροποιημένον, ἐλαττούνται κατ' ὅγκον 800 περίπου φοῖς.

Τὰ ναυπηγικά σχέδια τῶν ἀνωτέρω πλοίων, ὡς καὶ αἱ ἐγκαταστάσεις ψύξεως αὐτῶν, ἰσπονθίθησαν ἀπό τὸ εἰδικὸν τμῆμα τῆς "Εσσο, τὴν "Εσσο Ρησέρτς ἀμτ. Ἐντζινεριγκ

Κάμπανη, ἡ φήμη τῆς ὁποίας εἰς τὸν τομέα τῶν πετρελαιοπλοίων καὶ τῆς κρυογενῆς, ἡτοι τῆς τεχνολογίας τῶν χαμηλῶν θερμοκρασιῶν, εἶναι διεθνής. Ἐκπρόσωποι τῆς ἐταιρίας αὐτῆς παρακολουθούν πάν στάδιον τῶν ἀνωτέρων ναυπηγήσεων, τὸ δὲ κόστος καὶ τῶν τεσσάρων πλοίων θὰ ύπερβῇ τὰ 28.5 ἑκατομμύρια λιρῶν.

Τὸ δι' 'Ιταλίαν προοριζόμενον ἀέριον, θὰ μεταφέρεται ἐκ τῆς Μάρσα ἡλ. Μπρέγκα εἰς τὰς ἡδη ὑπὸ παραπομπής τοῦ πλοίου εἰδικοὶ ἀγωγοί θά τὸ διοχετεύουν εἰς τὸ δίκτυον ἀγωγῶν, που ἔχει εἰς τὸν κοιλάδα τοῦ Πόλη ή S.N.A.M. (Σοσιετά Νατσιονάλες Μετανούστοττη), μία παραφυάς τῆς E.N.I. Τὸ δι' Ισπανίαν προοριζόμενον ἀέριον, θὰ μεταφέρεται, ἐκ τοῦ αὐτοῦ λιμένος τῆς Λιδύης, εἰς τὰς ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν ἐγκαταστάσεις τῆς Βαρκελώνης. 'Εκεῖ, ἡ Καταλάνα ντέ Γκάς ίδρυσεν ἡδη μίαν νέαν ἐπαριάν, τὴν Γκάς Νατσιονάλ, ἡ ὁποία κατασκευάζει ίδιας ἐγκαταστάσεις δεξαμενῶν ἐναποθεύσεως τοῦ ὑγροποιημένου ἀερίου (αἱ ὁποίαι θὰ διατηρούνται εἰς τὴν αὐτὴν χαμηλήν θερμοκρασίαν), πύργων κλασματικῆς ἀποστάσεως διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῶν διαρτέρων συνθετικῶν τοῦ ἀέριου, ὡς καὶ δίκτυον διανομῆς. Αἱ ἐγκα-

ταστάσεις τῆς ισπανικῆς ἐπωρίας στοιχίζουν 7 ἑκατομμύρια λιρῶν, μέρος δὲ τοῦ ἀερίου, ἀπούγρυποιούμενον, θὰ διανέμεται εἰς ώρισμένας διομηχανίας τῆς περιοχῆς τῆς Βαρκελώνης, ἐνῷ τὸ παραμένον ὑγροποιητήσει τμῆμα θὰ διανέμεται εἰς διληγον τὴν 'Ισπανίαν, εἰς τὴν διποίαν ἡ κατανάλωσις φυσικοῦ ἀερίου ἔχει πλούσια συνεχῶς καὶ περισσότερον.

"Ως εἶναι γνωστόν, λειτουργεῖ ἡδη παρόμοιον δίκτυον μεταφορᾶς καὶ διανομῆς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου (μεθανίου) μεταξὺ Αλγερίας καὶ Ἀγγλίας, προετοιμάζεται δὲ ἡδη ἡ ἐπέτασις τοῦ δικτύου αὐτοῦ πρὸς τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, ὡς καὶ ἡ μεταφορά φυσικοῦ ἀερίου ἀπό την Νιγηρίαν πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν νότιον Αμερικήν. 'Επισής ἡ μεταφορά φυσικοῦ ἀερίου ἀπό τὴν Νιγηρίαν πρὸς τὴν Βενεζουέλαν πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῆς Αμερικῆς.

"Ο στόλος τῶν πλοίων μεταφορᾶς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου, τὸ πρῶτον τῶν διποίων ἐνεφανίσθη πρὸ πενταετίας μολις, ἀρχίζει νὰ πληθύνεται καὶ τώσας, μὲ τὴν ἐμφάνισιν τῆς νέας αὐτῆς πηγῆς ἐνεργείας, ν' ἀπομακρύνεται ἔτι περισσότερον ἡ ημέρα τῆς κοινῆς χρήσεως τῆς πυρηνικῆς.

9

ΜΕΤΑΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΕΚΤΗ ΤΟΥΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ 1964 | 1965 | 1966

ΠΑΡΙΣΙΩΝ | ΜΠΟΛΟΝΙΑΣ | ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

300.000 κουτιά πωλούνται ἡ καταναλώνονται ἡμερησίως ὅπο τὰ προϊόντα KOO (Κοό) καὶ GOLD REEF (Γκόλντ Ρήφ) στὰ καταστήματα καὶ στὰ σουπερμάρκετα τῶν πέντε ήπειρων καὶ στὰ πλοία που διαπλέουν τῶν ὡκεανῶν καὶ τίς θάλασσες τῆς Γῆς. Κίνστο γιατὶ χώρις απόντα τοῦ ποιότητα τὸ προϊόν τοῦ KOO καὶ GOLD REEF ἔχουν ὀναγνωρισθῆ διεθνῶς καὶ ἔχουν κερδίσει τὴν ἐμπιστούντι τοῦ Κοινοῦ ὅλου τοῦ Κόσμου. Τὸ ἐπόδηρό στοιχεῖο LANGEBERG στὴν N. Αφρική κόδες χρόνο παράγουν καὶ συσκευάζουν σὲ κονσέρβες 103.000 τόννους φρέσκων φρούτων καὶ λαχανικών, που ἔχονται σὲ 70 χωρες. Αὐτή ἡ έργασία ἡ πόλη ὀποσχολεῖ 11.000 ειδικευμένους ἔργατες ὀποδίδειν στὴν Νότιο Αφρική ἐνα δισδόμηνο £ 10.000.000. Μὲ δόσιν τὸ αστροπότα κριότερο τὸν διεθνῶν Ολυμπιαδῶν Τροφίμων, τὸ ἐργαστήριο ΛΑΝΓΚΕΜΠΕΡΓΚ, ἔχουν πιά ὀναγνωρισθῆ σύμιλα ἀπό τὶς οδορώτερες διοικητικές μονάδες ποραγγής ἐκλεκτῆς ποιότητος τυποποιημένων τροφών.



KOO - GOLD REEF - Η ΑΓΝΩΤΕΡΗ ΤΡΟΦΗ ΣΕ ΚΟΝΣΕΡΒΕΣ

Trade Enquiries: Langeberg Kooperasie Beperk, Sanlam Centre, Cape Town, South Africa

'Αντ/πος διδ τὴν 'Ελλάδα: K. E. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ - Εύριπιδου 9 - Αθήναι - Τηλέφωνον 228-801 Διορκής Παρακαταθήκη Τρανζίτο θιδ τὸν ἐφόδιασμὸν πλοίων: Εἰς τοὺς κυριατέρους τροφοδότας Πειραιῶς

VIAZ 101

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΕΝ ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΟΥΣ ΑΝΩΡΩΠΟΥΣ

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

Η κακή χρήση τού ραντάρ έχει κριθή κατ' έπονταληψιν καταδικαστέα από τά Δικαστήρια, θεωρουμένη ώς έν τών κυρίων αιτίων συγκρούσεων. Καί αύτό πού κατέληξε κοινώς πλέον ν' ἀποκαλήται «συγκρούσις τή βοηθεία τού ραντάρ», κατέστη εἰς σημαντικός παράγων αὐξήσεως τού ἀρθρου τῶν κατά θάλασσαν ἀτυχημάτων καί, φυσικά, τῶν ζημιών τῶν ἀσφολιστῶν.

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν συγκρούσεως τῶν πλοίων «Φοιμπίδλα» καί «Μιτσινφάτε», τὸ Δικαστήριον διεπίστωσεν διά τὸ πλοίορχος τοῦ «Μιτσινφάτε», ἐπερχασμένος ἐκ τῶν ἐνδιέξεων τού, κακῶν ὑπ' αὐτού χρησιμοποιούμενου, ραντάρ, ἐπλευς ὑπὸ περιστριμένην ἀρροτρίητα εἰς τὴν ὑπερβολικήν ταχύτητα τῶν 13 μιλίων καί δὲν ἔμειώσεν αὐτήν, παρὰ δίλγα λεπτά πρὸ τῆς συγκρούσεως, διά τὸ πλέον πολὺ ἄργα. «Ἐξ ἀποστάσεως τριῶν μόλις μιλίων, διά πλοιορχού τοῦ «Φοιμπίδλα» μετέβαλε πλεύσιν πρὸς τὰ δεξιά κατά 10°, ἡ μεταβολὴ δύμως αὐτή ἐν τῇ πράξει ἔθετε τὸ πλοίον του κάθετον διὰ τῆς πλευρᾶς τοῦ «Φοιμπίδλα» καί οὐχί, ὡς διὰ πλοιορχούς ἐπίστευε, μακράν τού περιέστειας αὐτού. Καί τὸ Δικαστήριον ἔδέχθη διά τὸ σοδαράταν αὐτὸν σφάλμα ὠφείλετο εἰς τὴν ἀμέλειων τοῦ πλοιορχού νὰ προδῆ εἰς ὑποτύπωσιν τῶν διὰ τού ραντάρ παραπτήσεων τοῦ «Φοιμπίδλα», συνεπείᾳ τῆς δύοιας διά τοῦ άπολύτως ἀνίδεος τῆς ἀκριβεῖν τού πλοίου αὐτού θέσεως, τῆς πλεύσεως καί τῆς ταχύτητος τού.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πάλιν τῶν πλοίων «Οσπρέυ» καί «Λοκόγια Πάλμ», τὸ Δικαστήριον ἀπέφασθη διά τὸ ηδύνετο τὸ «Λοκόγια Πάλμ», διότι ἐπλευς μὲν ὑπερβολικήν ταχύτητα πρὶν ἡ ἐντοπίση τὸ ἔτερον σκάφος διά

τού ραντάρ του. Δεύτερον, ηδύνετο διότι παρέλειψε νὰ μειώσῃ ταχύτητα μετά τὸν διὰ τού ραντάρ ἐντοπισμόν, νά κρατήσῃ ἀκολούθως τὴν μηχανήν καί νὰ πλέη μετά περισκέψεως. Τὸ «Οσπρέυ» ἀφ' ἔτερου ἐκριθή ὑπερθύμων δι' ὑπερβολικήν ταχύτητα μετά τὴν στιγμήν, ποὺ εἶδε τὸ πρώτον πλοίον, ἐκρινε δὲ τὸ Δικαστήριον διά, διότι οἱ ἀφίστοι φανοὶ τού «Λοκόγια Πάλμ» ἐφάστησαν εἰς ἀπόστοσιν ἐνός περίπτωσιν μιλίου εἰς τὴν πρώπαν, αἱ μηχαναὶ τού «Οσπρέυ» ἔδει νὰ κρατηθῶνται καὶ τὸ πλοίον νὰ κυβερνᾶται μετὰ προσοχῆς. Ἀπεφανθή διόδη τὸ Δικαστήριον, διά τὸ «Οσπρέυ» δὲν ἔχρισμοποιεῖ καλώς τὸ ραντάρ του καὶ ἀπέδωσεν εἰς τὸ σκάφος αὐτὸν τὰ δύο πλεύπτα τῆς εὐθύνης τῆς συγκρούσεως καὶ εἰς τὸ ἄλλο τὰ τρία πεύπτα.

Οἱ ἀσφαλίσται ἔχουν κάθε λόγον νὰ ἐνδιαφέρωται διὰ τὰς συνιεπείας τῆς κακῶς διεξαγεμένης ναυτιπλοΐας. Καὶ διὰ πρόεδρος τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλίστων τοῦ Λουδίνου ἀνεκοίνωσε προσφάτως, διά σημειούνται πολλαὶ περιπτώσεις σοθαρῶν ἀτυχημάτων ἐπὶ συγχρόνων πλοίων, μὲν ἀποτέλειμα σοθαράδας διὰ τοὺς ἀσφαλίστας οἰκονομικὰς ἐπιθυμίεις. Προσέθεσε δὲ δ. κ. Τέλλορ, διά πολλά τῶν ἀτυχημάτων αὐτῶν θά ἀπερεύγοντο, ἀν διπεδεικνύετο μεγαλυτέρα προσοχὴ ὑπὸ τῶν κυβερνώντων καὶ πειθαρχία διαρκούντος τού πλού ἐντὸς πολυσυχιάστων ὑδατίνων περιοχῶν. «Υπὸ ἀνάλογον πνεύμα, διὰ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως ἀσφαλίστων τοῦ Λιβερπούλ εἶπεν διά, ἀν καὶ πάντοτε εἶναι εὔκολον ν' ἀσκήσῃ τις κριτικὴν τῆς ναυσιπλοΐας ἐνός πλοίου μετά τὸ ἀτύχημα, μία μελέτῃ τῶν ἀτυχημάτων ἀπόδειξε διά εἰς πολλὰς περιπτώσεις οἱ κυβερνῶντες τὰ πλαίσια ἀλόχοστα αφήνουν περιθώρια ἀσφαλείας. Δύο

δὲ, ἐνδιαφέρουσαι περιπτώσεις ἀποδεικνύουν πόστον ἐν προκειμένῳ ἔχουν δίκαιον οἱ ἀσφαλίσται:

Εἰς τὴν σύγκρουσιν τοῦ «Μητέρα Μαριγώ» μὲ τὸ «Φρίτς Τύσσεν», τὰ ποσοστὰ εὐθύνης δι' αὐτὴν είχαν ήδη συμφωνηθῆ καὶ ἀπέμεινε τὸ ἔρωτα μέντον τὸ «Μητέρα Μαριγώ» εἰχεν ἀνάγκην δοθείας ρυμουλκῶν ώς ἀμεσον συνέπειαν τῆς συγκρούσεως. Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Φρίτς Τύσσεν» ἀντέκρουσαν τὴν ἐν προκειμένῳ ἔφεσιν. Ἰσχυρίσθησαν διά, μὲ περιστόρευν ὅριμους σκέψιν, διὰ πλοιορχούς τοῦ «Μητέρα Μαριγώ» θά δέδει νὰ λάβῃ διάφορα καὶ περαστέρω μέτρα διὰ νὰ διασώσῃ τὸ πλοίον του, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ ἀν τὰ μέτρα ποὺ ἔλιασε δὲν ήσαν ὅρθα ἡ ήσαν ἀνεπαρκή, ήσαν λογικά καὶ ἀπαρκή πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, ὡς αὐτὴ ἐνεφανίζετο πότε πρό αὐτοῦ. Καί, βάσει τοῦ δευτέρου μέρους τῆς ἀνωτέρω προτάσεως, οἱ πλοιοκτῆται ποὺ «Μητέρα Μαριγώ» ἀπέτειμον διά ὃ πλοιάρχος δέν ἦδυντο νὰ θεωρηθῇ ώς ἀμελήσας τι.

Ο δικαστής Γουίλλιμερ παρεπήρησεν διά τὴ σύγκρουσις ἥτοι σφοδρά καὶ διά διά τὸ «Μητέρα Μαριγώ» ὑπέστη φοβεράς ζημιάς. Θεωρητικῶς, ἀκόμη καὶ μὲ 12.000 τόνους φορτίου, τὸ πλοίον θά ἐπρεπε νὰ παραμείνῃ ἐν ἐπιπλεύσει εἰς ἥν τὸ περιπτωσιν δόλος δ χώρος πρώραθεν τού μεταξὺ τῶν κυτῶν 1 καὶ 2 ἔγκαροιον διαφράγματος είληκε καπιταλωσθῆ. Ἀλλὰ σι εἴνεργεια καὶ ἡ ἀναποφασιστικότης τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Μητέρα Μαριγώ» κατά τὴν διάρκειαν τῶν κρισίμων ὡρῶν, ἀπέβησαν κατοπτροφίκαι καὶ αἵτια τοῦ ναυαγίου τοῦ πλοίου. Ο δικαστής παρεπήρησεν διά τὸ θέμα τοῦ ἔαν διὰ πλοιάρχος ἐπέδειξεν ἀμέλειαν δὲν ἦδυντο νὰ κριθῇ βάσει ὡρίμου κρίσεως ἡ διαισθήσεως. Τὸ πλοίον, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς περιπτείας του, εύρισκετο ὑπὸ ἔσχατον κίνδυνον. Θά ἐφαίνετο ἀδιανόητον διά ἵνα ικανὸν πλοιάρχον νὰ μὴ ἐπωφεληθῇ πάσης δοθείας τὴν ὅποιαν ἦδυντο νὰ ἔξασφαλισῃ. Δέν είληκε κατάληγεν εύκολιαν νὰ προσῇ εἰς ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου του, δώστε νὰ σηματίσῃ πραγματικὴν ἀντίληψιν τῆς ἀκτάσεως τῶν ζημιῶν τοῦ πλοίου του καὶ οἱ ὑφιστάμενοι κίνδυνοι ἡσαν πολὺ μεγάλοι διὰ νὰ ἐπιπρέψουν ἐπιπλειάστητα. Ἡ κινδυνεύουσα περιουσία ἥξει περὶ τὰς 800.000 λίρας καὶ ὑπῆρχεν ἐν πρώτης τάξεως ναυαγοσωστικὸν ἔτοιμον καὶ πρόθυμον νὰ παράσῃ ἀμεσον δοθείαν. 'Ο

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ D.E.S. (ΔΗΛΟΣ)

Ἐκάστην Δευτέραν 8.45' π.μ. διά:
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ —
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ
Ἐκάστην Πέμπτην 3 π.μ. διά:
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗ-
ΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ.."

Ἐκάστην Πέμπτην Δραν 12.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΙΣΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ.."

Καθημερινώς Δραν 8 π.μ. διά:
ΣΥΡΟΝ — ΠΑΡΟΝ — ΝΑΞΟΝ — ΣΥΡΟΝ —
ΠΕΙΡΑΙΑ Επιστροφή Αθηνερδν.

Α/Π "ΛΗΤΩ.."

Καθημερινώς Δραν 8.30 π.μ. διά:
ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ
Επιστροφή Αθηνερδν.

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ.."

Ἐκ Πειραιῶν :

Δραν 13 διά: ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ.. — "ΚΑΡΑΤΙΣΚΑΚΗΣ.."

Ἐκάστην Δευτέραν:

Δραν 11 : διά ΚΥΘΟΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΟΝΟΝ —
ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

Ἐκάστην Τρίτην:

Δραν 13 : διά ΜΗΛΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

* 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ

Ἐκάστην Πέμπτην:

Δραν 16 : διά ΣΥΡΟΝ — ΨΑΡΡΑ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙ-
ΔΗΝΗΝ

* 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Ἐκάστην Σάββατον:

Δραν 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ —
ΒΑΘΥ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥ-
ΚΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

* 18 : διά ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

πλοίαρχος άνελασε μίαν πλήρως άδικαιολόγητον και ἀπομένων δυναμένων νά χαρακτηρισθή ως ἀμέλειαν εύθυνη, διατά την ήρηθη νά δεχθή την προσφοράν αύτήν δυνηθείσας και εἰς την πράξιν αὐτήν τής ἀμέλειας διφένεται ἡ ἀπώλεια τού πλοίου και τού φορτίου.

"Άλλο δαπανηρόν διά τούς ἀσφαλιστάς σφάλματα ἀπετέλεσεν ἡ περίπτωσις τού πλοίου «Τρέντμπαν», τὸ ὅπιον κατέστη διλκή ἀπλωλεια, στοιχίσασα συνοικικῶς περισσότερα τῶν τριών ἑκατομμυρίων λιρῶν δι' ἀποζημώσεις πλοίου και φορτίου. Οἱ πλοιοκτήται τού δικελοπλοίου «Τρέντμπαν», 8.740 κόρων, ναυπηγηθέντος τού 1962, ἔξτησαν ἀπό τούς πλοιοκτήτας τού δεξαμενοπλοίου «Φόγκο», 17.557 κόρων, ἀποκατάστασιν τῶν ζημιῶν τὰς ὁποίας είχον ὑποστῆ συνεπείᾳ συγκρούσεως εἰς τὴν Μεσόγειον τὴν 18ην Σεπτεμβρίου 1964, ὑπὸ γαληνιάσιον καιρὸν καὶ μὲ πλήρῃ ὀρατόπητα. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἤκολούθουν τὴν ίδιαν πλεῦσιν καὶ τὸ «Τρέντμπαν», καταφθάνον τὸ «Φόγκο», ἔστρεψε δεξιά πρὸ τῆς πρώρας τού τελευταίου, συνεχίζοντος τὴν εύθειαν πλεῦσιν τού, μὲ ἀπότελεσμα νά συγκρουσθῇ μὲ τὸ «Τρέντμπαν».

Ἐπειδὴ τὸ «Τρέντμπαν» παρέμεινεν ἀκύρωτον, ἐρρυμουλκήθη ἀπό τὸ δεξιμενόπλοιον «Χάρολντ Η. Χέλμ». Ὁ καιρὸς μετεβλήθη, ἡ διαρροὴ εἰς τὰ κύπετα τού πλοίου ηὔξηθη καὶ τὴν 24ην Σεπτεμβρίου τὸ «Τρέντμπαν» ἐθύμισθη εἰς βάθος 80 ποδῶν. Εἶχε τὸ πλοίον αὐτὸ ὀώτοματον γυροπηδαλιούχον, ὃ ὅπιος ἐλειτούργει ἐπὶ ἀρκετὰς ὥρας πρὸ τῆς συγκρούσεως, πλὴν τῶν περιπτώσεων μικρῶν μεταβολῶν εἰς τὴν πλεύσιν. Καθ' & κατέθεσαν οἱ τού πληγώματος τού «Τρέντμπαν», ὃ γυροπηδαλιούχος ἐλειτούργει κανονικῶς καὶ ἡ ἀκολουθουμένη πλεῦσις ἦτο σχεδὸν παραληπλος πρὸς τὴν τού «Φόγκο». Πώς τὸ πλοίον ἔστρεψε μόνον του δεξιά, ὡς ἀναμφισθῆτως φάνεται νά συνέδη, οὐδεὶς ἔγνωριζε. Παρεδέχθησαν διτὶ τὸ «Τρέντμπαν» ἦτο ὑπεύθυνον τούλαχιστον κατὰ 50% διά τὴν σύγκρουσιν, ισχυρίσθησαν δύως διτὶ καὶ τὸ «Φόγκο» διτὶ μερικῶν ὑπεύθυνον.

Ο Δικαστής κ. Καίρης διεπίστωσεν ἀντιφάσεις εἰς τὰς καταθέσεις καὶ ἔκρινεν διτὶ μερικαὶ τῶν καταθέσεων ἔξ ἀμφοτέρων τῶν πλοίων ἀσφαλῶς ἡσαν ἀναληθεῖς. Ο Δικαστής παρετήρησε τὴν ἀξιοκατάκριτον στάσιν τού πλοιάρχου καὶ τού ὑποπλοιάρχου τού «Τρέντμπαν» ὡς πρὸς τὸ μηχάνημα τού γυροπηδαλιούχου. Ο πλοίαρχος δὲν εἶχε διατάξει νά παρίσταται μονίμως κάποιος παρὰ τὸ πηδάλιον. Ο ὑποπλοιάρχος, κατὰ τὴν ίδιαν τού καταθέσεων, οὐδὲν τὸ μεμπτὸν διέκρινε διὰ τὴν ἀπασχόλησην του εἰς γραφικήν ἔργασιαν εἰς τὸ δωμάτιον χαρτῶν καὶ εἰς τὸ διτὶ ἔρριπτεν ἀπό καιροῦ εἰς καιρὸν ἐν διέμε-

μα ἐκ τῆς γεφύρας, ἐνῷ ἔβλεπεν ὄλλα συμπλέοντα πλοία καὶ ἔγνωριζεν διτὶ ἡτο τὸ μόνον πρόσωπον ποὺ ὑπῆρχεν ἐπὶ τῆς γεφύρας. Καὶ ἀπεφάμιθ ὁ Δικαστής: «Τὸ σύτόματον πηδάλιον εἶναι μία ἀξιόλογος ἐφεύρεσις, ἢν χρησιμοποιήται καλῶς. Ἀλλὰ δύναται νά διδηγήσῃ εἰς κάταστροφήν, ἀν τὴν ἀφήσωμεν μόνην της καὶ ἀπασχολήσωμεν ὄλλον τὴν προσοχήν μας. Ἐκ τῶν ἀνθρώπων πων ἔξ αρτάται ἡ ἐν θαλάσσῃ ἀσφάλεια καὶ διὰ τὸ μέγα σφάλμα διταν νομίζουν διτὶ αἱ μηχαναὶ δύνανται νά τούς ἀντικαταστήσουν εἰς δῆλα τὰ καθήκοντά των. Ἀποδίδω ὀλόληρον τὴν εύθυνην τῆς συγκρούσεως εἰς τὸ «Τρέντμπαν». Καὶ ἐφ' δισον οἱ πλοιοκτήται του

ἔγκωριζον διτὶ τὸ «Χάρολντ Η. Χέλμ» ἦτο ἀκταλλήδον διά τὴν ρυμούλκησιν τού «Τρέντμπαν», ἔπειτε νά φροντίσουν διά τὴν ἔξεύρεσιν καταστρήλων ρυμούλκων. Ὁ πλοίαρχος ἔπειτε προσωπικῶς νά ἀποχολημῇ μὲ τὸ θέμα καὶ δὲν εἶχε δικαίωμα, μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τού συμφωνητικού διασώσεως μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον, ν' ἀφήσῃ τὰ πάντα εἰς αὐτό. Ἀφοῦ δὲ οἱ εἰς Λοιδίνον πλοιοκτήται διεπιστώσαν τὴν ἔπροσθετην πλοιάρχου των, ὥφειλον αὐτοὶ πλέον νά μεριμνήσουν σχετικῶς.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω ἀποδεικνύουν πόση προσοχὴ χρείαζεται, οὐχὶ μόνον πρὸς ἀποφυγὴν ἐνδὸς ἀδικήματος, ὀλλὰ καὶ διά τὴν ὀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, ἀφοῦ τὸ ὀπύχημα συμβῇ.

Ο ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ THE SHIPOWNER'S MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOC. Ltd.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

Μᾶς ἀπεστάλη ἡ ἐτηρία ἐκθεσιῶν τού ἀλληλασφαλιστικού ὄργανομού Shipowner's Mutual Strike Insurance Association Ltd, τελούντος ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν καὶ διαχείρισιν τῶν κ. κ. John Laing (Management) Ltd.

Συμπληρώνει τώρα ὁ ἀλληλασφαλιστικὸς αὐτὸς ὄργανομός δεκαετίαν ἀφ' ἡς ιδρύθη μὲ σκοπὸν τὴν ἀσφάλισιν κατὰ τῶν ἀπεργιῶν, ἀνταπεργιῶν, διακοπῶν ἡ παρεμποδίσεων τῆς ἐργασίας. «Εναντὶ τῶν κινδύνων τούτων, τόσον ἐπίζημον διά τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρησιῶν, ἀσφαλίζει ὁ ὄργανομός τού πλοιοκτήτας καὶ τούς ἔκνωλωτάς. Ὁ δύκος τῶν ἐργασιῶν του αὐξάνει συνεχῶς καὶ σήμερον καλύπτει 7.000.000 περίπου τόνων γκρός, ἀνηκόντων εἰς 31 διαφόρους χώρας.

Κατὰ τὸ σύστημα καλύψεως τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν τούτων ἐργασιῶν ὁ δργανομός παρέχει δύο εἰδῶν καλύψεις διηρήματας εἰς δύο κλάσεις. Εἰς τὴν πρώτην τούτων, τὰ ἀσφαλισμένα μέλη δι' ἡμερήσια ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως ἐπὶ περιόδου 30 ἡμερῶν, μὲ franchise τεσσάρων ἡμερῶν. Τὸ δριον τῶν τριάκοντα ἡμερῶν, κρίνεται ικανοποιητικὸν διά τὴν συνήθη διάρκειαν τῶν ἀπεργιῶν.

Εἰς τὴν δευτέραν κλάσιν, ἡ κάλυψις ἀφορᾷ καθυστέρων λόγω συμφορήσεως εἰς τοὺς λιμένας, ἐπερχομένης συνεπείᾳ ἐκραγείσες καὶ λιθείσης ἀπεργιῶν. Καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην, ἀσφαλίζονται τὰ ἡμερήσια ἔξοδα

διακεταλλεύσεως τού πλοίου μὲ δριον 30 ἡμερῶν καὶ franchise 4 ἡμερῶν. Ἐν περιπτώσει πραγματοποιήσεως καὶ τῶν δύο κινδύνων τὸ δριον είναι 60 ἡμέραι, ἐκπίπτεται διαμέρισμα μία μόνον franchise τεσσάρων ἡμερῶν.

Εἴναι προφανῆς ἡ σημασία διά τὰ πλοῖα τῆς ἀσφαλίσεως τῆς δευτέρας κλάσεως, καί τοι οὐσης προαιρετικῆς, διότι ἡ συμφόρησις εἰς τοὺς λιμένας είναι σχεδὸν μόνιμον ἐπακόλουθον τῶν ἀπεργιῶν τῶν λιμενεργατῶν. Τούτο, δὲν μειώνει τὸ παράπον τὴν σημασίαν τῆς ἀσφαλίσεως τῆς πρώτης κατηγορίας, ἡτο δι' αὐτὴν ταύτην τὴν ἀπεργίαν εἰς τοὺς λιμένας. Γενικὴ ἡ μερικὴ ἀπεργία πολλῶν κατηγοριῶν ἐργατῶν ξηρᾶς (φορτοεκφορτωτῶν, χειριστῶν γερανῶν, φύλακες καὶ πρωτωτικὸν διαφύγων, τελωνειακοὶ ὑπάλληλοι κλπ.) συνεπάγεται ἀκινητοποίησιν τῶν πλοίων. «Εκρήγνυνται δὲ ἀπεργίαι δι' ἀφορμᾶς σοδαράτ, ὀλλὰ ἐπίσης καὶ δι' ἀσημάντους τοιαύτας. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται διτὶ τὸ Φεβρουάριον τού 1966 ἔξερραγή ἀπεργία ἐν Λοιδίνω, διότι ἡ εἰκινήθη πειθαρχικὴ διαδικασία ἐναυτίον ἐνδὸς λιμενεργάτου, δοτὶς ἐφωράδη κατηνίζων ἐντὸς ὑποστέγου, διου ἀπηγορεύετο τὸ κάπνισμα διά λόγους ἀσφαλίσεις.

Ο 'Αλληλασφαλιστικὸς ὄργανομός καλύπτει ἐπίσης τοὺς κινδύνους ἔξ ἀπεργιῶν εἰς ἐργοστάσια, δρυχεία ἡ μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις, συνεπείᾳ τῶν δύο πλοίων καθυστέρει

ΑΘΗΝΑΙ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΜΕΣΩ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ
ἀπὸ Δρχ. 6.293

ΑΘΗΝΑΙ-ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ (ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ)

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ)

ἐπίσης μέσω ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ) ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ (ΣΙΔΗΡ.)

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ) 'Απὸ Δρχ. 6.911

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟΝ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ ή ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ LOFTLEIDIR (ΙΣΛΑΝΔΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ) ΟΔΟΣ ΚΡΙΕΖΩΤΟΥ 6 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 632-572, 632-443 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: LOFTLEIDIR



"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΥ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφίου : Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — Αμαραστού

* Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγχοστωσάσιες : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ηπολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Δίρφυς II» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Baron Minto») νεοαγορασθὲν, 7.801 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Ἀστρο Ντιχόδο» (ἐκπρόσωπος «Μάνλεμος» Α.Ε.).

2. «Λευκάδιος» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «City of Brooklyn») νεοαγορασθὲν, 7.557 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Ἀστρο Ντινάμικο» (ἐκπρόσωπος κ. Ἀκύλας Μάρκου).

3. «Αντώνης» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Livorno») νεοαγορασθὲν, 2.957 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «Μαργκερένσιο» (ἐκπρόσωπος κ. Ι. Α. Λιδανός).

4. «Γκούντ Φαΐη» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Transcanada») νεοαγορασθὲν, 3.941 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Γεώργ. Μιχ. Μουνδρέαν & Α'φι Α.Ε. καὶ Ν. Ι. Φράγκον.

5. «Καπετάν Γιώργης» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Danilag») νεοαγορασθὲν, 3.921 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951 (κ. Ν. Πίππας).

6. «Σάρερ» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Darro») νεοαγορασθὲν, 9.732 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 (Θαλάσσιαι καὶ Ἐμπορικαὶ Ἐπιχειρήσεις Ε.Π.Ε.).

ΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ

Ἐτέθη εἰς λειτουργίαν ἡ πρώτη — ἡ μικρότερά — πλωτὴ δεξαμενὴ τοῦ Ο.Α.Π. Μετά τινας ἔδημάδας παραδίδεται ὅπο τὰ «Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα» καὶ ἡ μεγάλη.

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἔταναστέλλει ἐπίσησης εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου ἡ ἐδῶ ἐπίσκευασθεῖσα πλωτὴ τοῦ Β.Ν. Ἡ ἀνεσις πλέον εἰς τοὺς δεξαμενισμοὺς καθίσταται πραγματικότης.

Ἐντὸς τοῦ 1968 παραδίδεται καὶ ἡ μεγάλη μόνιμος τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά (200.000 τόν.) καὶ ἐντὸς τοῦ 1969 ἐγκαθίστανται καὶ αἱ δύο πλωταὶ τῶν «Ναυπηγείων Ἐδευσίνος».

Περὶ ναυπηγείων Πύλου κ.λ.π. οὐδὲν νεώτερον. Ἐπιθεβαίονται αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι μας.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἄρχιζεις ἐντὸς ὀλίγου ἡ κατασκευὴ εἰς τὸ Νεώριον Σύρου δύο ισχυρῶν ρυμουλκῶν διὰ λ) σμὸν «Ἐλληνος Ἐφοπλιστοῦ». Αἱ διαστάσεις των: 100'00" X 30'6" X 12'10". Μηχαναὶ δῆκελ 1.000 ίππων. Θά εἶναι ἔτοιμα ἐντὸς 9 - 12 μηνῶν.

Δύο τῶν 200 χιλ. τόν. δεξαμενόπλοια διαπρεγματεύεται νὰ κατασκευάσῃ εἰς τὰ σουμικὰ ναυπηγεῖα Ἀρένταλ ὁ κ. Πόππας. Παράδοσις 1969 καὶ 1970.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 21ην Ἰουλίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαδαζίμα - Χαρίμα πῆς Να-

—Τὸ δηζελοκίνητον κόστερ «Molensingel», 500 τόν. γκρός, 678 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθὲν μετωνυμάσθη «Fath Alker».

—Τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Eenhoorn», 2.037 τόν. γκρός, 3.650 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 115.000 λιρῶν μὲ πιστωσιν.

—Τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Nestor», 2.079 τόν. γκρός, 2.919 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

—Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Manchester Regiment», 7.638 πόν. γκρός, 9.810 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 140.000 λιρῶν.

—Τὸ ἀτμοκίνητον φιλανδικὸν φορτηγὸν «Teno», 2.506 τόν. γκρός, 4.100 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ.κ. Σπυρ. Μουσάτου, Μαρίκας Λεούση καὶ Σοφίας Κουρμπετσόγλου ἀντὶ τιμῆς 25.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Στοκχόλμην Αὔγουστον.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Baron Minto», 7.800 τόν. γκρός, 11.550 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 460.000 λιρῶν.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν μότορσητ «Interpreter», 6.815 τ. γκρός, 9.270 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων. Τιμὴ ἀγορᾶς γύρω τῶν 160.000 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγὸν «Soestdyk», 7.548 τ. γκρός, 9.492 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 240.000 λιρῶν.

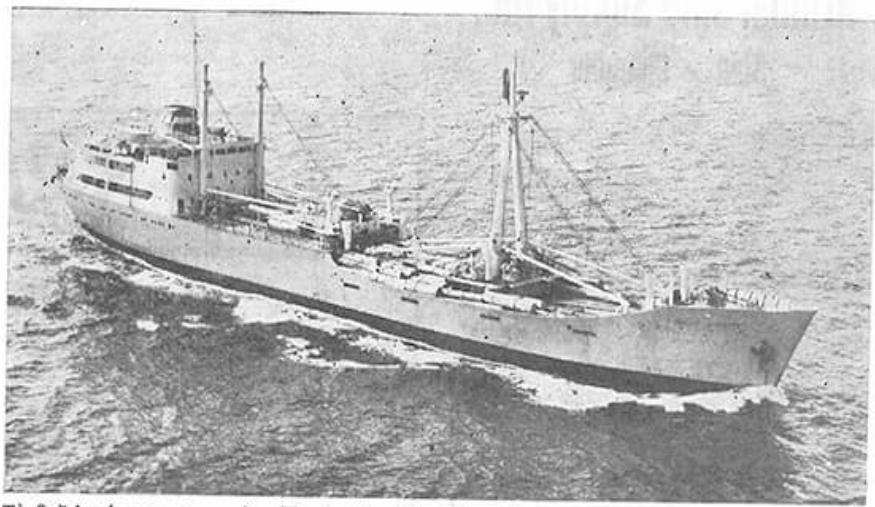
—Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Brooklyn», 7.557 τ. γκρός, 10.880 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Α. Μάρκου ἀντὶ τιμῆς 165.000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Ἀγγλίαν μετωνυμάσθη «Λεύκας α δος».

—Ἡ Α.Ε. Μεταφορῶν καὶ Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων «Νέαρχος» προσέθη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γουόρλιντ 'Οριένταλ». Τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον θὰ ὑψώσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, εἶναι 14.236 κόρων δλλ. κῆς χωρητικότητος καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1951.

Τὸ παναματικὸν (ρεστρίκτεντ) μπάλκ κάρροιρ «Δρέπανον» μετατραπέν τὸ 1959 ἀπὸ τάνκερ T2, τόνων d.w. 22.646, τοῦ 1945, ἐπωλήθη εἰς τοὺς ὄχ.κ. I. Χατζηγιάνην καὶ Σπαύρακαν τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ 1,5 ἐκατομ. δολ. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

—Τὸ ἑλληνικὸν λίμπερτο «Κωνσταντῖνος», τοῦ 1943, ἡγοράσθη ἀπὸ «Ἑλληνικές ἐφοπλιστάς (Γραφεῖον Πειραιώς Πατέρα) ἀντὶ 60 χιλ. λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Πειραιά.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ



Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Hoegh Alouette» τόν. d.w. 5.870, τοῦ 1953. Μηχαναὶ B. & W. δυνάμεως 2.900 ίππων. ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν Οίκον Φαφαλιού. Μετωνυμάσθη «Ἀλούετ».

—'Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν «Andrea Gritti» 6.490 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν δὲ εἰς τὴν Γένουσαν μετωνομάσθη «Βέριος» καὶ ὑψώσεται τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Τὸ τύπον «Ντόξφορδ» φορτηγὸν «Εμποριός», τοῦ 1942, τόν. γκρός 7.058, ἐπωλήθη ἀντὶ 300 χιλ. δολ. τοῖς μετρητοῖς. Παράδοσις 'Αλεξανδρείαν.

ΤΡΙΑ ΑΚΟΜΗ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Παρὸ τῆς ἑταῖρίας τοῦ κ. Τσαβλίρη ἡγοράσθησαν τὰ ἀτμοκίνητα ρυμουλκά «Balbus» καὶ «Barman» 322 τόν. γκρός ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1946 καὶ «Vulcan» (διπλέλικον) 500 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949. Καὶ τὰ τρία ταῦτα σκάφη παραληφθέντα εἰς Λάγκος, ἀπέπλευσαν ἐκεῖθεν τὴν 29ην 'Ιουλίου κατευθυνόμενα εἰς 'Ελλάδα.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ελληνικὴ» (τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου) γερμανικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «E. C. Ertel», 3.855 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς ὄλλανδρικὸν λιμένα ὑψώσεται εἰς Λάγκος, ἀπέπλευσαν ἐκεῖθεν τὴν 29ην 'Ιουλίου κατευθυνόμενα εἰς 'Ελλάδα.

—Εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα παρελήθη ἀπὸ τοὺς «Ελλήνας ἀγοραστάς του τὸ δηζελοκίνητον πλοῖον - ψυγεῖον «Prins Casimir», 1.962 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, παραληφθὲν εἰς ὄλλανδρικὸν λιμένα ὑψώσεται τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ρότερνταμ τικ Κλήφο».

—Ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον πλοῖον - ψυγεῖον «Prins Willem V.», 1.961 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς Λίβερπουλ, ἐπέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ελίνα», ἔγγραφον εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρίας «Βερίνα».

—Τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Naess Explorer», 26.650 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του κ.κ. 'Αδελφούς Πολέμη, μετωνομάσθη «Θεότοκος Λιθεριανή διετηρήθη.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Andwi», 12.315 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, παραληφθὲν εἰς Σαντάντερ ἀπὸ τοὺς «Ελλήνας ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Θέο».

—Παρελήθη εἰς Λονδίνον ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἀγοραστῶν του τὸ ἀγγλικὸν κόστερ «Sommere», 451 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, μετωνομάσθη «Δόξα». Σημαία ἐλληνική.

—Παρελήθη εἰς Λονδίνον ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἀγοραστῶν του τὸ ἀγγλικὸν κόστερ «Sommere», 451 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, μετωνομάσθη «Δόξα». Σημαία ἐλλη-

—Εἰς δρεπανικὸν ἐπίσης λιμένα παρελήθη ἀπὸ τοὺς «Ελλήνας ἀγοραστάς του τὸ ἀγγλικὸν κόστερ «Karris», 364 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ὑψώσεται δὲ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Αθανάσιος Ι.».

—Τὸ παλιθέτην μεταξὺ Ελλήνων κυπριακὸν φορτηγὸν «Βίρζιν Μαΐρη», 3.349 τόν. γκρός τοῦ 1948, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον μετονομάσθην «Πέτρος ο ζ.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων δηζελοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Brahestholm», 4.043 τόν. γκρός τοῦ 1951, παραληφθὲν ὑψώσεται τὴν λιθεριανὴν σημαίαν μετονομάσθην «Sea Challenger».

—Παρελήθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Salaverry», 8.590 τ. γκρός τοῦ 1946, ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον καὶ μετονομάσθην «Ελένα».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων φιλαδελφικὸν φορτηγόν «Aino», 1.768 τόν. γκρός τοῦ 1949, παραληφθὲν ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον μετονομάσθην «Σάντα Πάολα».

—Τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγόν «Widar», 6.051 τόν. γκρός τοῦ 1954, παραληφθὲν ὑψώσεται τὴν κυανόλευκον μετονομάσθην «Ελένη».

—Τὴν 25ην 'Ιουλίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τῆς Γιοκοχάμας τὸ 84.250 τόν. d.w. μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον «Νέφος» τοῦ Οίκου 'Αδελφῶν Π. Γουλανδρῆ. Μηχαναὶ ἀτμοστρέβιοι 21.000 πίπων. Ταχύτης 16.4 μιλ.

—Τὸν 28ην 'Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Οζάκας παρεδόθη τὴν 11ην 'Ιουλίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας (Οίκος Κ. Μ. Λαιμού) τὸ 82.385 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Άρμονικ». Μηχαναὶ δηζελούλτερ 20.700 πίπων. Ταχύτης 15.5 μιλ.

—Τὴν 28ην 'Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Οζάκας παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας (κ. Μιχ. Ξύλας) τὸ 23.800 τόν. d.w. μπάλκ κάρρερ «Απολλώνιος». Μηχαναὶ δηζελούλτερ 11.500 πίπων. Ταχύτης 15.4 μιλ.

—Παρεδόθη ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκκάν τὸ μπάλκ κάρρερ «Ελένη», τόν. d.w. 53.000 (πλοιοκτήσια 'Αγγελοπούλου).

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν φορτηγόν «Αιμφάλη», 7.110 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Σιγκαπούρου.

—Τὸ παλιθέτην εἰς Κινέζους διαλυτάς λίμπερτο «Αννίτσα», 7.163 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1945, ἀπέτινεται τὴν 3ην Αὐγούστου ἀπὸ Γιαντάτα διὰ Τσουνέισι πρὸς παράδοσιον.

—Ἐπίσης εἰς διαλυτάς τῆς Ταϊβάν ἐπωλήθη καὶ τὸ λίμπερτο «Μαρία Σάντα», 7.217 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1943.

—Τὸ λίμπερτο «Κωνσταντίνος», 7.131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

—Εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἐπωλήθη καὶ τὸ λίμπερτο «Νυμφαία», 7.276 τ. γκρός

τοῦ 1943.

—Τὸ λίμπερτο «Γεώργιος», 7.190 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

METONOMASIAI

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγόν «Μαρίλη», 1.911 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, μετωνομάσθη «Γεώργιος».

ΔΙ ΗΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὸ παρελθόντα μήνα 'Ιούλιον ἐνηλογήθησαν εἰς τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου τὰ κάτωθι νεοαγορασθέντα σκάφη:

1. «Κάρος Ερέτος ο ζ.», φορτηγὸν ἀτμοκίνητον (πρώην ἀγγλικὸν «City of Liverpool»), 7.612 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949 μὲ μηχανὰς δυνάμεως 7.200 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Αστροτριντέντε» (N. & I. Blasstopoulos). Τιμὴ 110.000 λιρῶν.

2. Καπετάν Στάθης, δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Erato»), 16.327 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 10.500 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Αστροπροτέκτωρ» (Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντης). Τιμὴ 405.000 λιρῶν.

3. «Σάντα Ζάκος μπα», φορτηγὸν δηζελοκίνητον (πρώην γερμανικὸν «Sankt Jacob») 1.595 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 1.400 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Γλύκα» (Hunter Shipping). Τιμὴ 760.000.

4. «Σάντα Πάολα», φορτηγὸν δηζελοκίνητον (πρώην φιλαδελφικὸν «Aipo») 1.768 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, μὲ μηχανὰς Α. N. 'Αθανασιάδην (Βεργωτῆς Λτδ). Τιμὴ 61.000 λιρῶν.

5. «Άρρας», δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Ravnfjell») 1.935 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 2.200 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Σηνηγούτης» (Reefer Shipping). Τιμὴ 110.000 λιρῶν.

6. «Μίνα», φορτηγὸν δηζελοκίνητον (πρώην ολλανδικὸν «Prins Willem V.») 1.960 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 1.810 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Βερίνα» (P. Wigham Richardson). Τιμὴ 100.000 λιρῶν.

7. «Άρρας», δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Carlsholm») 2.027 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 2.100 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Αστροβαλέντορ» (έτ. «Κρόνος»). Τιμὴ 111.000 λιρῶν.

8. «Άρρας», φορτηγὸν δηζελοκίνητον νεοαγορασθέντος εἰς Ιαπωνίαν, 1.620 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Φάρος», μὲ μηχανὰς δυνάμεως 11.500 πίπων.

9. «Πελιάς», δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Salaverry») 8.590 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 7.500 πίπων, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ντετέμπε». Τιμὴ 148.000 λιρῶν.

Ἐπίσης παρὰ τοῦ ίδιου Προξενικοῦ Λιμεναρχείου ἔχοργηγήθησαν κατά τὸν μήνα 'Ι-

DAY SHIP SUPPLY

602 W. Hemlock Ave. (P.O.Box 127) Phone 267-3813

COOS BAY, OREGON U.S.A.

COMPLETE DECK, ENGINE, STEWARD STORES - LAUNDRY SERVICE

TAX. FREE LIQUOR, CIGARETTES, BEER

Manila Philippines

Tel. 40.14.60

Telex 74 20 101

τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ.

Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Ἀμύνης πρόκειται νὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω εἰσηγήσεων.

ΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ ΤΩΝ CHANDRIS LINES

Τὰ δύο μας ὑπερακένια «Αὐτοτραλίς» καὶ «Ελληνίς» θὰ ἔκτελέσουν κατὰ τὸ προσεχὲς φθινόπωρον καὶ τὸν χειμῶνα ίδιοποὺς κρουζέρες διὰ τὸν συνδυασμὸν ἀεροπορικοῦ καὶ θαλασσιοῦ μέσου διὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς τουρίστας.

Δεδομένου ὅτι τὰ δύο αὐτά, ὥλοιτε ἀμερικανικά, ὑπερακένια ἔχουν περιωρισμένον τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς τὴν ἔξι Ἕνωμενων Πολιτειῶν κίνησιν, θὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ ἀεροπλάνον, ὅπου τὸ πλοίον δὲν δύναται νὰ παραβλάῃ ἐπιβάτας.

Οὕτω οἱ τουρίσται ἀπὸ τὸ Μαϊάμι θὰ μεταφερθοῦν τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ἀεροπορικῶς εἰς τὸ Σαουθάμπτον διὰ νὰ ἐπιβούν τὴν 18ην Σεπτεμβρίου τοῦ «Αὐτοτραλίς», ὅπερ θὰ ἐπαναπλεύῃ τὴν 7ην Νοεμβρίου εἰς Πόρτ Ερεγκλέντς, λιμένα ἀμερικανικόν, εἰς τὸν ὅποιον ἐπιτρέπεται τὸ «Αὐτοτραλίς» νὰ εἰπλεύσῃ.

Διὰ τοῦ «Αὐτοτραλίς» θὰ ἔκτελεσθῇ κρουζέρα τοῦ γύρου τοῦ κόσμου ἀπὸ τὸν Πόρτ Ερεγκλέντς μὲ ἐπανάπλουν εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα ἀπὸ τῆς 8ης Νοεμβρίου μέχρι τῆς 26ης Ἰανουαρίου.

Ἐξ ὅλου τὸ «Ελληνίς» θὰ ἔκτελέσῃ κρουζέρα τοῦ γύρου τοῦ κόσμου ἀπὸ Κιουράσο τὸν 10ης Οκτωβρίου μέχρι τῆς 10ης Δεκεμβρίου. Οἱ ἔξι Ἀμερικῆς ἐπιβάται θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸν λιμένα ἔξωρήσεως ἀεροπορικῶς, ἀπόφευγομένων οὕτω τῶν περιορισμῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον 150ήμερον τοῦ Αὔγουστου ὑπεργάφθησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ἔναν σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Αἴτζεν Νέπτιου», λιβεριανόν, τ. γκρός 35.000, ἀπὸ 20.8.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ Κούλουθρος, «Αἴτζεν Μάναρχ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 35.000, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ὡς ἄνω ἑταρίας, «Σειντ Μαΐρη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 12.461 ἀπὸ 20.6.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταρίας Σπρήγκφιλ Σιππιγκ, «Νοέλλα», λιβανικόν, τ. γκρός 7.251, ἀπὸ 29.9.66, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ ΦΡΑΝΚΟ, «Αράγκον», ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας, τόν. γκρός 7.201, ἀπὸ 10.8.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. K. Παπαδημητρίου, «Λαίτην Ελισπέδο», λιβεριανόν, τόν. γκρός 3.373, ἀπὸ 10.8.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Βλάστη.

Κατὰ τὸ διόνον χρονικὸν διάστημα διεγρά-

φησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Θεόδωρος Λεμός», λιβανικόν, τόν. γκρός 7.198 (ἐπωλήθη 9.6.67), «Τζέν Λύμπε II», λιβεριανόν, τόνων γκρός 6.697 (ὑψωσεν ἐλληνικὴν σημαίαν 15.3.67), «Ποντερόζ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.279 (προσήραξε 1.4.67), «Δημητρίος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.500 (ἐθυμίσθη 12.6.67), «Τζάν V.», λιβανικόν, τόν. γκρός 2.201 (ἐπωλήθη 15.2.67), «Ιρις II», παναματικόν, τόνων γκρός 4.500 περίποτο (ἐπωλήθη 16.2.67).

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθούσων μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔναν σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν δποίων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., ὥλορχεται εἰς 967 τόνων γκρός 12.527.990.

ΕΚΔΟΣΙΣ :

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

Κατόπιν τῶν διὰ τῶν νέων συλλογικῶν συμβάσεων χορηγηθεισῶν εἰς τοὺς ναυτικούς μας αὐξήσεας, μετεβολῆσαν, ὡς ἡτο φυσικόν, αἱ κρατήσεις ὑπὲρ N.A.T. κλπ., ἐπιμελεῖς δὲ τοῦ κ. E. G. Διαμαντοπούλου, ὁ γιωτός οἰκος ναυτικῶν ἐκδόσεων τοῦ Πειραιῶς N. Σταυριδάκης & Υἱός ἔξεδωσεν εἰς ἐν καλαίσθητον καὶ λιαν ἐπιμελημένην ἐκδόσεως τεύχος 110 σελίδων πίνακας, καλύπτοντας τὴν μισθοδοσίαν καὶ τὰς εἰσφορὰς φορτηγών πλοίων ἕων τῶν 4.500 τόνων καὶ δεξαιμενοπλοίων, τὰ ἐπιδόματα Κυριακῆς, ὑπερωρίας, εἰδίκους μισθώσης ἀσθενείας, εἰσφορᾶς ἐπὶ προσθέτων ἀμοιδῶν κ.λ.π.

Οἱ πίνακες καλύπτουν ἑκάστην εἰδικότητα ναυτικού καὶ παρέχουν τὸν μισθὸν καὶ τὰς εἰσφορὰς ἑκάστης τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν ἀπόδοχον δι' ἑκάστην ἡμέραν ὑπηρεσίας ἐπὶ

τοῦ πλοίου, μέχρι τριῶν μηνῶν. Αἱ ὑπερωρίαι διδοῦνται διὰ πάσαν δραν ἐργασίας, ἀπὸ μιᾶς μέχρις 150 ὀρῶν διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ μέχρι 300 ὀρῶν διὰ τὰ πληρώματα, μὲ ἀνάλογον δὲ λεπτομέρειαν παρέχονται καὶ τὰ ἄλλα στοιχεῖα τοῦ τεύχους.

Διὰ τὸν τόσον ὑπερφορτωμένον μὲ γραφικὸν καὶ λογιστικὸν γενικῶν ἐργασίαν πλοίαρχον τοῦ σημερινοῦ πλοίου, προφατήσειν εἶναι ἡ χρησιμάτης τῶν ἐν λόγῳ πινάφων, ἔγκριθέντων καὶ υπὸ τοῦ Ὑπουργείου Προεδρίας, διότι παρέχει ἔτοιμα πάντα τὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια διατηροῦνται ἀπαραίρητα.

ΠΕΝΩΗ

ΘΕΜ. ΣΤΑΦΥΛΟΠΑΤΗΣ

Ἐκ Σίφου τῶν Κυκλαδῶν ἥλκε τὴν καταγγήν. Ἐγενήθη τὸ 1888. Ἐξετασθεῖσαν εἰς τὴν Μεγάλην τοῦ Γένους Σχολήν, ἔγαλουχήθη καὶ ἡδρώθη μὲ τὰς ἔθνικὰς παραδόσεις τῆς παλαιᾶς γενεᾶς. Τὰ πρῶτα τοῦ δημάτα εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἔκσαμεν εἰς Κωνσταντινούπολιν, τὸ μέγα τότε ἐμπορικὸν καὶ ναυτιλιακὸν κέντρον τῆς Ἀνατολῆς, μαθητεύσας καὶ ἔξελιχθεὶς εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακά γραφεῖα τῆς πόλεως ταῦτης. Τὸ 1932, πλοιοκτήτης τέλους δύο πλοίων, «Σίφιος» καὶ «Αστήρ», μετέφερε πήγε ἔδραν τῆς δραστηριότητός του εἰς Πειραιᾶ, διόπου καὶ ἔδρασε μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ θανάτου του.

Καλός χριστιανός, χρηστός οἰκογενειάρχης, μελίχος καὶ πράσι τὸν χαρακτήρα, ὑπῆρχεν ἀγαπητός εἰς δόσους τὸν ἔγκρισαν.

«Ἀπερχόμενος τοῦ κόσμου τούτου, παραδίδει τὴν σκυτάλην εἰς τὴν ναυτικήν μας ιστορίαν, εἰς ἐκείνην τῆς ἐπιληπτικῆς ἐποποίησας τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΙΝΗ»: Εἰς λιμένα Αλεξανδρείας, συνεκρούσθη μὲ τὸ δηζελότλοιον «Ζαχαρίας Ζα» τὴν Ιην Αύγουστου, ἀμφοτέρων ὑποστάντων ζημίας, ἐκ τῶν ὅποιων δυμάων αἱ τοῦ δευτέρου πλοίου είναι βαρύτεραι.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β.»: Απὸ Αμβούργου διὰ Μπρούνσμπετελκού, προσέκρουσεν ἐπὶ πασσαλοδέστρας εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα τὴν 4ην Αύγουστου, προκληθεισῶν ζημιῶν.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΗΣ»: Περὶ τῶν ἑκταμένων ζημιῶν τοῦ ὅποιου ἀνεγράφομεν εἰς

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Ο ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

Εἰς τὴν πολυσελίδον «ΒΙΒΛΩΝ ΤΙΜΗΣ» τῶν Ἐλλήνων ἀσυρματιστῶν, ὁ Νικόλαος Μπάνος, ὁ ἡρωικὸς ἀσυρματιστής τοῦ φορτηγοῦ «K. XATZΗΠΑΤΕΡΑΣ», προσέθεσε μίαν ἀκόμη σελίδα.

Υπῆρξε πιστός εἰς τοὺς γραφτοὺς καὶ ἄγραφτους νόμους τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ, συνειστούς εὐνοείδητος τῶν παραδόσεων.

Τὸ καθήκον ἐπέτασσεν εἰς τὸν ἀσυρματιστήν: Νὰ εἶναι ὁ τελευταῖος εἰς τὴν ἀποχώρησιν πρὸς τὴν σωτηρίαν, ἀφοῦ διλογήρωση τὸ λειτουργημά του. Νὰ εἶναι ὁ ὀπισθοφύλακ εἰς τὴν σκληρὰν μάχην τῶν ὀκεανῶν, ἔστω καὶ ἀν κλείσῃ ἡ ὁδὸς τῆς ὑποχώρησεως.

Ἐστείλειν ὁ Νικόλαος Μπάνος — λέγει ἡ εἰδήσης — τὸ «Σῆμα του». Ἐπανειλημμένως ἀπὸ τὸ χειριστήριον τοῦ ἐξεπέμφθη ἡ κραυγὴ τῆς δοηθείας, ὅταν τὸ διαρρήτατο τραυματισμένον πλοίον του ἐθυμίσθη εἰς τὸν Κόλπον τῆς Βεγγάλης. Ἐγκαταστάπτει τὴν θέσιν του, ὅταν περιττή ἡτο ἐκεῖ, πλέον, ἡ παρουσία του. Ἀναζητεῖ τὴν σωτηρίαν πλησίον τῶν ἀποχωρούσων συντρόφων. Ήτο ἀργά. Τὸ κύμα προδιασμάνει καὶ τὸν διεκ-



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:

Γράφτα «Εμπορος Ε.Π.Ε.

Άκτη Γ. Κονδύλη 28α - Πειραιεὺς

Τηλ. 410.573, 471.889

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

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΗΓΑΣΟΣ»: 'Αφιχθέν εις
Γιοκοχάμα, άνεκοίνωσε την 5ην Αύγουστου
ότι έχει ζημίας εις έλασματα των ύφαλων
του.

«ΟΝΗΣΙΛΟΣ: Άπο Δτάρμπαν κενόν διά
Κπέμε, ύπεστη τήν 25ην 'Ιουλίου διαφροήν
εις τό ύπ' άριθμ. 2 κύτος του, δι' ο και
προσήγγισε τήν 27ην εις Κέιπ Τάουν πρός
δεξαμενόσμον. Μετ' έπισκευην διαφύγων ρη-
γμάτων εις έλασματα τών ύπ' άριθμὸν 1
και 2 διπυθμένων ώς και 18 έθραυσμένων σω-
λήνων, τό πλοϊον ἀνέχωρης διά προορισμόν
του την 4ην Αύγουστου.

«ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ»: 'Από Μένα ἀλ Ἀχμαντίδια Βενετίαν, προσήγγισε τὴν 25ην Ἰουλίου εἰς Σέουτα γύρω σοδαφάς στρέψεως τοῦ πτωράσιού στραφαλόφορου του ἄξονος. Τὴν πτωράν τῆς 2ας Αύγουστου, τὸ πλοῖον ἀνέχωσε ρυμουλκούμενον ὑπὸ τὸ ποτὲ ρυμουλκοῦ «Ἐρκούλεις» δι' Αύγουσταν, μετὰ δὲ τὴν ἐκφόρτωσίν του βάθ ρυμουλκηθῇ εἰς Μάλταν πρὸς ἀποκενήν. Μηχανή Ντόφορον.

«ΠΕΛΙΑΣ»: Ἀναχωρήσαν ἐκ Μάντσεστερ

τὴν 31ην Ἰουλίου, παρέμεινε εἰς Λέτσφορπτ λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν του, ἀνεχώρησεν ὅμως ἀργότερον τὴν ίδιαν ήμέραν διὰ Γκόθενμπουργκ.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.»: Αφίχθη εις Σφάξ τὴν 28ην Ἰουλίου ἐκ Κοστασκοάλκος μὲ σχεδόν κατεστραμμένους ἀμφοτέρους τοὺς βραστήρας του, λόγῳ παλαιότητος.

«ΤΡΟΠΑΝ»: 'Από Τζιμπούτι διά Σιγ-
γαπούρην, προσήγγισε την 1ην Αύγουστου
είς Κολόμπο, μὲ διαρροήν εἰς πάντα τὰ κύ-
τη του, λόγω ρηγμάτων εἰς τὰ ύφαλα.

«ΦΑΛΗΡΩΝ»: Άπο Γαλάτσι Ρουμανίας διά Χάλ και ένώ εισήρχετο εἰς δεξαμενή ανυψωσεως παρά τὸ Γκρέβησεντ τὴν 28ην Ιουλίου, υπέστη δάλδον τὸ λεγάφορας τῆς μηχανῆς, μὲν ἀποτέλεσμα νότ προσκρουσθή δισίως ἐπὶ τῆς θύρας τῆς δεξαμενῆς καὶ νὰ προκαλέσῃ εἰς αὐτὴν ζημιάς, υποστάν καὶ τὸ ίδιον σοδαράς ζημιάς εἰς τὴν πρώρων. Μετὰ προσωρινὰ ἐπισκεύας καὶ κατασκευὴν

Μεταλλεύματα: 'Ελάχιστα έκινηθσαν κατά τὸ ληξαν δεκαπενθήμερον καὶ ἐπληρώνοντο 30/- μόνον ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Κόντινεντ.

"Αλλα φορτία: Τα παλαιοσήδηρα άπο την Βόρειον Αμερικήν δι' Ιαπωνίαν ή κολούθησαν τὴ γενικὴν πρὸς τὴν ποτοχώρσιν τάσιν καὶ διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουνίου ἐπλήρωσαν ὀλιγώτερα τῶν 14 δολαρίων, μὲ δολ. 13 διὰ σκάφος 30.000 τόννων ἐν Νόρθερν Ρέιντζ καὶ δολ. 13,93 διὰ σκάφος ἀπὸ τὴν αὐτὴν περιοχὴν. 'Η ζάχαρις ἥπτο καὶ αὐτὴ ησυχος, ἀπὸ Αὔστραλίαν δὲ δι' ἀμερικανικού λιμενας 'Ατλαντικού ἐπληρώνοντο 105/- εἰς πλοΐα 18.500 τόννων καὶ ἀπὸ Μωρίσιους διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν 62/6 μὲ πλοϊον 9.500 τόννων. 'Η κατὰ περιοχὰς κατάστασις τῆς ἀγορᾶς εἶχεν ὡς κατωθι:

Νότιος Αμερική: Ή πρώτη από τού τέλους 'Ιουνίου χωλώσις, γενομένη την 8ην Αύγουστου, αφέωρα είς πλοίον 9.500 τόνων διὰ σίτου από τὸν ποταμὸν Λά Πλάτα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος "Αὔρει, διὰ Μάντσεστερ, μὲ 85/- γκρός τέρμης Αύγουστον. 'Απὸ Σάντος διὰ Καζμπλάνκαν, ἐνσακκισμένη χαραρις, 11.200 τόννοι δολ. 8,40 φίος Αύγουστον, μὲ δολ. 2.000 ἐπασφαλίστρα φορτίου εἰς δάρος τοῦ πλοίου.

Κόλπος Μεξικού: 'Απὸ Τάμπα 12.000 τόννοι φωσφάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 12,65 φίο Αύγουστου. 'Απὸ άμερικανικὸν λιμένα Κόλπου 14.000 τόννοι σίτου διὰ Δανίαν δολ. 7 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, 'Οκτώβριον - Νοέμβριον. Διὰ Ρόττερνταμ δη' Αμστερνταμ 40.000 τόννοι σίτου δολ. 5 φίοτ Σεπτέμβριον. Διὰ τὸ αὐτὸ ταξίδιον εἰς πλοίον 28.000 τόννων ἐπληρώθησαν δολ. 5,40 φίοτ 'Οκτώβριον, εἰς πλοίον 20.000 τόννων δολ. 5,25 φίοτ Σεπτέμβριον καὶ εἰς πλοίον 25.500 τόννων διὰ Ρόττερνταμ μόνον δολ. 5,25 φίοτ Σεπτέμβριον. Σιτηρά ἐπίσης δι' Ιαπωνίαν ἐπλήρωσαν εἰς πλοίον 24.000 τόννων δολ. 13 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις Σεπτέμβριον, εἰς πλοίον 31.000 τόννων ἐπίσης δολ. 13 ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω δρουσ, ἐνῷ δι' Ινδίαν ἐπληρώθησαν, διὰ δυτικῆν ἀκτὴν εἰς πλοίον 10.000 τόννων διὰ θεικῆν ὁμμανίαν δολ. 15,60 φίοτ Σεπτέμβριον, ἐπαναλόφθεντος τοῦ ιδίου ναύλου καὶ εἰς ἀρκετὰ ἀλλα σκάφη. 'Ενστακικισμένα λιπάσματα δομίων ἐκ λιμένων Κόλπου διὰ δυτικῆν ἀκτὴν 'Ινδίας, ἐπλήρωσαν διὰ 12.500 τόννους δολ. 16,10 φίοις Σεπτέμβριον.

Λιμένες Βορείου Ατλαντικού: 'Από Νόρφολκ σιτηρά δι' 'Αμερικανών - Ρόττερντα� δι' 'Αμερικανών, 21.000 τόνοι δολ. 3.75 φίο, Αύγουστον. 'Από Νόρθβερ Ρέιντζ δι' 'Αγγλίαν 14.000 τόνοι σιτού 45/- έλευθέρα έκφροτωσις Σεπτέμβριον, έπισης σιτηρά έκ λιμένος βορείων του Χάτερος 12.000 τόνοι 45/- δι' 'Αγγλίαν, έλευθέρα έκφροτωσις Σεπτέμβριον και άπο τσάρτσιτα δι' 'Ιρλανδίας 9.800 τόνοι σιτού 72/6 γκρός τέρμη, Σεπτέμβριον. 'Από Μεγάλας Λίμνας, με συμπλήρωσιν Σαίν Λώρενς δι' 'Αμερικανών - Ρόττερνταμ - 'Αμερικανών, 15.000 τόνοι σίτου έπληρωσαν τοιμαιωμένον ναύλον τῶν δολ. 7.75 μὲ δολ. 3.75 διὰ τὸ συμπλήρωμα, έλευθέρα έκφροτωσις, Σεπτέμβριον. Ο αὐτὸς ναύλος έπληρωθή καὶ εἰς πλοίον 18.000 τόνων διὰ φρότωσιν ἀπό Ντουλούθ - Σουπήριος διὰ Ρόττερνταμ μόνον. 'Από Τολίντο δι' 'Ισπανίας

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η ναυλαγοράς ξηρῶν φορτίων ἐνεφάνισε καὶ κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ Αὐγούστου τὴν ιδίαν ρευστότητα ποὺ εἶχε τὸν Ιούλιον, καθημερινῶς δὲ ὑποχωροῦν καὶ περισσότερον αἱ ἐλπίδες περὶ ἐνταποσιακῆς κατὰ τὸν χειμῶνα δελτιώσεως, μὲν ἐνισχυόμενον τὸν φόδον ὅτι πιθανότης ὑπάρχει νὰ μὴ ἐπαναληφθοῦν οὐδέ κακὸν οἱ ἐπιτευχθέντες κατὰ τὴν τελευταίαν ἔδρομάδα τοῦ 'Ιουνίου ναῦλοι. Εἰχον πράγματι πληρωθῆ τότε δολ. 6,25 φίο διὰ σίτου ἀπὸ Κόλπον εἰς 'Ολλανδίαν, ἐνῷ καθ' ὅλην τὴν πρώτην ἔδρομάδα τοῦ Αὐγούστου σταθερώς διετηρήθη ὁ ναῦλος τῶν δολ. 4,50, μὲν μόνην παρήγορον γνωστοῖς τὴν πληρωμὴν δολ. 4,75 τὴν 8ην Αὐγούστου διὰ Δεκέμβριον. Γεγονός, βεβαίως, εἶναι ὅτι πρὸ ἐνός ἀκριβῶς ἔτους ἐπληρώνοντο διὰ τὴν ιδίαν ἐργασίαν μόλις δολ. 3 μέχρι 3,75 τὸ πολύ, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου τὸ ἀπογοητευτικὸν ὄμαστοιχεῖον τῆς σημερινῆς καταστάσεως συνίσταται εἰς τὸ ὅτι τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ καὶ ἡ ἐπιμήκυνσις τῶν ἀποστάσεων μετὰ τὴν πάροδον τῆς περιόδου τῶν πρώτων ἐντυπώσεων καὶ τοῦ φυσιολογικοῦ πανικοῦ δὲν προελάσεις ἀνύψωσιν τῶν ναύλων ἀνάλογον τούλαχιστον πρὸς τὸ πρόσθετον ποσοστὸν τοννάζ ποὺ προϋποθέτει ἡ τοιαύτη ἐπιμήκυνσις τῶν διαδρομῶν. 'Οφείλεται κυρίως τούτῳ εἰς τὸν μέγαν ἀριθμὸν τῶν ὑπαρχόντων, ὡς καὶ τῶν καθημερινῶν παραδιδομένων ἑκάτην τῶν ναυτηγείων, μεγάλων μπάλκ κάρριερς, ἐκ τῶν ὅποιων, ἀπὸ τῆς ἡμέρας ποὺ ἔκλεισεν ἡ διώρυξ, ἐναυλώθησαν περὶ τὰ 80, ἀρκετά ἐκ τῶν ὅποιων νεοναυπήγητα, χωρικιότητος τριάντα περίπου ἑκατομμυρίων τόννων, μόνον διὰ ν' ἀντικαταστήσουν δεξαμενόπλοια αἱ πασχοδούμενα εἰς τὰς μεταφοράς σιτηρῶν, ὥστε νὰ ἐπωφεληθοῦν τὰ τελευταία αὐτά τῶν ὑψηλῶν ναύλων ποὺ συνεχίζουν νὰ πληρώνουν τὰ πετρέλαια. 'Η κατὰ τομεῖς ὀπωδόηποτε κατάστασις τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ λῆξαν δεκαπενθήμερον, εἴχεν ὡς κάτωθι:

Σ ι τ η ρ α: Οι ναύλοι κατά τό ληξίαν δεκαπενθήμερων έσημείωσαν δισκυμάνσεις, μεταξύ δολ. 3,75 και δολ. 5,50 διά μεταφοράς του Κόλπου πρός Κόντινεντ, ώφειλο δέ τούτο είς τὴν κατά την πρώτην έδομάδο του Αύγουστου παρατηρηθείσαν μείωσιν του ένδιαφέροντος τῶν Εύρωπαίων είσαγωγέων σίτου, οι όποιοι καὶ καταλέγονται μεταξύ τῶν μεγαλύτερων ναυλών των φορτηγών τρέψαν. Δέν ἀναμένεται νὰ ἐπανεμφανισθοῦν οὗτοι εἰς τὴν ἀγορὰν πρὸ τῶν μέσων Σεπτεμβρίου, ὅτε ἀρχίζουν κατὰ κακούνα αἱ ναυλώσεις διὰ τὸ χειμερινὸν τῶν πρόγραμμα εἰσαγωγῶν. Μία ἴσως αἰσιόδοξης ἔνδειξις διὰ τὸ πρόγραμμα αὐτῷ, ἂν καὶ κάθε ἄλλο ἡ βεβαία, εἴναι ἡ ναύλωσις σκάφους 38.000 τόνων διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια ἀπό Κόλπου εἰς Κόντινεντ πρὸς δολ. 5,50 φίο, μὲ ἔναρξιν Αὔγουστον. "Άλλο ἐπίσης πλοίον 58.000 τόνων ἐπληρώθη δολ. 4,75 φίο δι' ἓν ταξίδιον Νοέμβριον - Δεκέμβριον. Παρότε δὲ τὸ ὅτι συνεπληρώθη τὸ τεράστιον θερινὸν πρόγραμμα τῶν πρὸς Ἰνδίαν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν μεταφορῶν σίτου, ἀναμένεται ὅτι θετικῶς βάθη βοηθήσῃ τὴν ἀγορὰν τό, ἔξ ίσου μέγα, πρόγραμμα τῶν διὰ τὸν χειμώνα μεταφορῶν. Έξ Αὐστραλίας οι ναύλοι ἐσημειώσαν υπόχροντιν, ἐνώ ἐν Λά Πλάτα έσημειώθη ἡ πρώτη ἀπό τού τέλους Ιουνίου ναύλωσις, μὲ χαμηλότερον ὅμως καὶ αὐτῇ γαύλον.

Γιατί άνθρωποι: 'Ελάχισται οι έξι 'Αμερικής φορτώσεις, με περισσότερον δραστηριά την έξι Αύστραλίας δι' Ιταποίαν αγύροπαν, ή ποιοί επέληφαν τους σταθερούς ναυλούς των 42/- διά σκάφη πέριξ των 10.000 τόνων και 38/6 εις πλοϊά 30.000 ή και περισσότερων τόνων.

Λιπάσματα: 'Αρκετή ή δραστηριότης είς τὸ τοιμέα αύτον, ἀλλὰ ἐπὶ τοῦ Κόλπου διὶ' | 'Ιαπωνίαν ἐπληρώνετο ὁ χαμηλότερος ναῦλος τῶν δολ. 12,95 διὰ πλοίον 10.000 τόνων, ἐνῷ ἐκ τῆς 'Ερυθρᾶς ἐπληρώνοντο οἱ βελτιωμένοι ναῦλοι τῶν 52/6 διάκ μεγέθη λίμπερτ διὶ' | 'Ινδίαν, 65/- διὰ Κεϋδάνην καὶ 72/- διὰ Νάστου Κίναν

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Γνωρίζομεν εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς καὶ Πλοιάρχους ὅτι προσωρινῶς, λόγω τῆς κατευθάσεως, τὸ τμῆμα προμηθειῶν τοῦ ἡμετέρου Οἴκου εἰς τὸ "Αντενάστειλεν τὰς ἔργασίας του.

ΑΘΑΝ. ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ
ΑΝΤΕΝ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives
Suppliers of lumber & dunnage
London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

νίαν 13.500 τόννοι σίτου δολ. 16.17, με δολ. 13.17 διά τὸ συμπλήρωμα, ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, Ὁκτώβριον - Νοέμβριον.

Ἄμερικανική ἀκτὴ Ειρηνικού: 'Απὸ Σακραμέντο διὰ Νότιον Κορέαν 13.500 τόννοι ἐσακισμένης ὁρύζης δολ. 10 ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, Αὔγουστον. 'Απὸ Περού δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ 37.000 τόννοι μεταλλεύματος δολ. 2.60 φίο, Σεπτέμβριον.

"Ἀλλοι οι τομεῖς: 'Απὸ Γκριλόγκ θερικήν ἀκτὴν 'Ινδίας 12.000 τόννοι σίτου 80/- ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, Σεπτέμβριον. 'Απὸ ἀνατολικὴν ἀκτὴν Αὐστραλίας δι' 'Ινδίαν 13.000 τόννοι σίτου 80/- ἐλευθέρα ἐκφόρτωσις, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Νιούκαστλ γαιάνθρακες 24.000 τόννοι δι' 'Ιαπωνίαν 38/- φίο, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Μωρίσιους δι' 'Αγγλίαν 10.000 τόννοι. ζάχαρης 62/6 φίο, Αὔγουστον - Σεπτέμβριον. 'Απὸ Λορέντζο Μαρκές δι' 'Ιαπωνίαν 30.000 τόννοι μετάλλευμα 38/- φίο, Σεπτέμβριον - Οκτώβριον. 'Απὸ Ούαμπος διὰ Κεϋλάνην 10.000 τόννοι ἐσακισμένη ὥρυζα διὰ Σεπτέμβριον 52/6 φίο. 'Απὸ Μορμουγκάο δι' Αδριατικήν 10.000 τόννοι μεταλλεύματος 29/- φίο, Αὔγουστον. 'Απὸ Ντάρμπαν δι' 'Ιαπωνίαν 12.900 τόννοι ζάχαρης 77/6 φίο, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Ακάμπιτα διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδίας 10.000 τόννοι φωσφάτων 52/6 φίο, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Ντακάρ διὰ Φρήμαντλ 15.000 τόννοι φωσφάτων 63/9 φίο, Οκτώβριον. 'Απὸ Μπαγιόν διὰ Βιζαγκαπτονάμ 7.200 τόννοι θείου 117/6 φίο, Αὔγουστον. 'Απὸ Μπορντώ - Αμβούργον διὰ Κίναν 11.200 τόννοι λιπαράματα 142/- φίο, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Κωνστάντζα διὰ Πόρτ Σουδάν 6.200 τόννοι ούρεα 162/6 φίο, Αὔγουστον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Περιωρισμένον μᾶλλον τὸ διὰ χρονοναλώσεις ἐνδιαφέρον, μὲν Κινέζους κυρίως, Ιαπωνίας καὶ 'Ινδούς ναυλωτάς. Δηζελόπλοιον 33.000 τόννων, μὲν 1.540.000 κυβικοὺς πόδας διὰ δέματα καὶ 15 μίλια μὲ 46 τόννους ἐνδιάμεσον φιούει 1.500 βαθμῶν δολ. 3 ἀνά τόννον καὶ μῆνα διὰ ταξίδιον ἀπὸ 'Ιαπωνίας εἰς Αὐστραλίαν μετ' ἐπιστροφῆς. Δηζελόπλοιον 9.500 τόννων μὲ 503.000 κ.π. καὶ 14.5 μίλια μὲ 16 τόννους ἐνδιάμεσον φιούει δολ. 1.650 ἡμερησίων διὰ ταξίδιον ἀπὸ Μπράζοντεν εἰς Κόλπον Μεξικοῦ. 'Ατμόπλοιον 15.183 τόννων, μὲ 718.447 κ. π. καὶ 15 μίλια μὲ 48 τόννους μαζοῦν δολ. 3.90 διὰ 5 ἔως 9 μῆνας, μὲ παράδοσιν εἰς Κόλπον καὶ ἐπαναπαράδοσιν Εὐρώπην ἢ Αμερικήν. Λίμπερτος ἐπληρώθη 19/6 ἀνά τόννον καὶ μῆνα διὰ ταξίδιον ἀπὸ Βιζαγκαπτονάμ εἰς Ιαπωνίαν. Δηζελόπλοιον 10.580 τόννων μὲ 587.000 κ.π. καὶ 17.5 μίλια μὲ 32 τόννους ἐνδιάμεσον φιούει δολ. 1.525 ἡμερησίων διὰ ταξίδιον ἀπὸ 'Ινδίαν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ. Δηζελόπλοιον 46.200 τόννων μὲ 1.757.000 κ.π. καὶ 15 μίλια μὲ 40 τόννους ἐνδιάμεσον φιούει δολ. 2.95 διὰ 4 ἔως 6 μῆνας μὲ παράδοσιν Κόντινεντ. Δηζελόπλοιον 23.780 τόννων μὲ 940.000 κ. π. καὶ 16 μίλια μὲ 31 τόννους φιούει 1.000 βαθμῶν δολ. 3.75 διὰ ταξίδιον ἀπὸ 'Ιαπωνίας εἰς Αὐστραλίαν, Αμερικὴν καὶ Ιαπωνίαν. 'Ατμόπλοιον 5.300 τόννων μὲ 313.000 κ.π. καὶ 13.5 μίλια μὲ 30 τόννους μαζοῦν λίρας 370 ἡμερησίως διὰ ταξίδιον ἀπὸ Κόντινεντ εἰς Ερυθράν Θάλασσαν καὶ ἐπιστροφῆν. 'Ατμόπλοιον 10.803 τόννων μὲ 482.800 κ.π. καὶ 10 μίλια μὲ 26 τόννους μαζοῦν 15/6 κατὰ τόννον διὰ ταξίδιον ἀπὸ Κίνας εἰς Πακιστάν. Δηζελόπλοιοι 13.325 τόννων μὲ 512.000 κ.π. καὶ 14 μίλια μὲ 22 τόννους φιούει 1.500 βαθμῶν δολ. 4.34 διὰ ταξίδιον ἀπὸ Βιζαγκαπτονάμ εἰς Ιαπωνίαν. Σκάφη λίμπερτος ἐπληρώθησαν 16/6 ἔως 19 σελλίνια κατὰ τόννον δι' ἐν ταξίδιον ἀπὸ 'Ινδίαν εἰς Ιαπωνίαν. Δηζελόπλοιον 11.550 τόννων μὲ 510.000 κ.π. καὶ 13 μίλια μὲ 16 τόννους φιούει 1.000 βαθμῶν 39/- διὰ ταξίδιον ἀπὸ Λίβερπουλ εἰς Κίναν. Δηζελόπλοιον 11.750 τόννων μὲ 601.000 κ.π. καὶ 14 μίλια μὲ 23 τόννους φιούει

1.500 βαθμῶν δολ. 4.05 διὰ 3 ἔως 5 μῆνας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Ησυχας εἰσῆλθεν ὁ Αὔγουστος, μὲ σταθερὸν σχεδὸν τὸν ναῦλον τὸν 70% ὑπὲρ τὴν 'Ιντασκέλι εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς καὶ μὲ χρονοναυλώσεις δι' ἐν ἔτος εἰς 24 ἔως 30 σελλίνια κατὰ τόννον, ἥτοι 9 ἔως 10 τοῖς ἑκατὸν κάτω τῆς 'Ιντασκέλι. Περὶ τὸ τέλος τῆς πρώτης ἐβδομάδος τοῦ μηνὸς, ἡ Σελλή ἐπέτυχε νὰ ναυλώσῃ ἀρκετὰ σκάφη ἐκ τοῦ Περσικοῦ εἰς τὸν μειωμένον ναῦλον τὸν 50% ὑπὲρ τὴν κλίμακα, ἐνώπιον δὲ τοῖς ἑκατούροις νὰ πληρώνων 70% ὑπὲρ αὐτήν.

Τὸ τέλος 'Ιουλίου ὑπῆρχον 68 δεξαμενόπλοιοι 1.569.908 τόννων ... ἀπτησολημένα εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν, μὲ ἄλλα τέσσαρα πλοῖα 75.111 τόννων ναυλωμένα διὰ προσεχῆ ἐναρξίου, ἥτοι σύνολον 72 πλοίων 1.645.019 τόννων. 'Επομένως, διαρκοῦντος τοῦ 'Ιουλίου, ἄλλα 21 πλοῖα 506.792 τόννων ἐπέστρεψαν ἐκ τῶν σιτηρῶν εἰς τὰ πετρέλαια.

'Η δευτέρα ἐβδομάδας τοῦ Αὔγουστου δὲν παρουσιάσαν ἀξιοσημειώτον ἔναντι τῆς πρώτης μεταδολῆην. Διὰ καθαρὰ φορτία ἐκ τῆς Καραϊβικῆς ἐπληρώθησαν 105% ὑπὲρ τὴν κλίμακα εἰς πλοίον 14.000 τόννων καὶ ἐκ Μεσογειακοῦ λιμένος δι' 'Αγγλίαν 135% ὑπὲρ τὴν κλίμακα εἰς πλοίον 15.500 τόννων. Δι' ἀκάθαρτα φορτία ἡ Καραϊβική ἐπληρώσαν 80% ὑπὲρ τὴν 'Ιντασκέλι εἰς πλοίον 18.500 τόννων διὰ Μεσόγειου, Αὔγουστον, ἐνώπιο τὸν Περιστόν Κόλπον ἀμερικανικὸν πλοίον 18.500 τόννων ἐπληρώθη δι' 'Αγγλίαν 50% ὑπὲρ τὴν κλίμακα Αὔγουστον, δι' 'Απωλήσεων σκάφος 15.500 τόννων ἐδέχθη 30% ὑπὲρ τὴν 'Ιντασκέλι διὰ 12 μηνῶν συνεχῆ τοξίδια, ἀλλο 25.000 τόννων ἐπληρώθη 15% ὑπὲρ τὴν κλίμακα διὰ χρονοναυλώσεων 12 ἔως 18 μηνῶν καὶ πλοίον 32.000 τόννων μέχρι 45.000 τόννων διὰ διαφόρους προορισμούς καὶ ἀπλὰ ταξίδια ἐπληρώθησαν 70% ὑπὲρ τὴν κλίμακα.

Η ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τὰ γνωστὰ ὡς ATRS ('Αμερικανός Τάνκερ Ρέητ Σκέτζουα) καὶ 'Ιντασκέλι ναυλολόγια, βάσει τῶν ὅποιων καθορίζονται στήμερον οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων, πρόκειται ἀπό τῆς Ιης 'Ιανουαρίου τοῦ 1968 νὰ ἐνοποιηθούν, ὅποτε προφανές εἶναι πόσον θὰ ἀπλοποιηθῇ διεθνῶς τὸ διλον θέμα. Τὸ νέον ναυλολόγιον θὰ καθορίζῃ περὶ τὰς 50.000 συνολικῶν τημάς ναῦλων, συντάσσεται δὲ ηδη βάσει ἐνιαίων ἀρχῶν, ποὺ μὲν ἀφορῶν εἰς τὰς ἑκατονταπλάκες σκάφη τοῦ Ανατολικοῦ ήμισφαιρίου μεταφοράς ὑπὸ τὸν Λόγιον Μπρόκερ Πάνελ, τὸ δὲ ἀναφρόμενον εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Δυτικοῦ ήμισφαιρίου ὑπὸ τῆς 'Επώσεως Μεσοπτῶν καὶ Πρακτόρων τῆς Νέας Υόρκης. 'Η ἐκδοσίς θὰ εἴναι ἐνιαία καὶ τὸ ναυλολόγιον θὰ είναι γνωστὸν πλέον ὑπὸ τὸ δινομα «Γουόρλντ Σκέλη», ητο παγκόσμιος κλήμαξ (ναῦλων).

'Ο δόσει τοποποιημένου ναυλολογίου καθορισμὸς τῶν ναῦλων τῶν δεξαμενοπλοίων χρονολογεῖται ἀπό τὸν 1936, ἐτροποποιήθη δὲ οὗτος κατ' ἐπανάληψιν μέχρι τοῦ 1962, δὲ καὶ διεπιστωτικό διάχρονο φορτίον τοῦ 1962, ὅπερες τοῦ 1963, ἀναθεωρήσεις, λόγω ριζικῆς ἐπίσης μεταβολῆς τῶν συιθκῶν. 'Η αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ ἡ ἀνάγκη κλιμακώσεως τῶν ναῦλων, ἀναλόγως τῆς ἐκάστοτε μεταφερούμενης ποσότητος φορτίου, καὶ ἐπιβαλλουν τὴν ἀναθεωρήσιν, ἀλλὰ καὶ καθιστοῦν δυσχερῆ τὴν σύνταξιν τοῦ νέου ναυλολογίου, λόγω τῶν πολλῶν παραγόντων, ποὺ θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δικαίου.

'Αναγνωρίζεται ἐπίσης ἡ ἀνάγκη καθιερώσεως ἐνὸς καὶ μόνον τύπου ναυλοσυμφώνου κατὰ ταξίδιον καὶ ἐνὸς διὰ χρονοναυλώσεως δεξαμενοπλοίων, τὸ γεγονός δὲ αὐτὸς ὅσον καὶ οἱ ἀνατέρα ἀναφέρομεναι δυσκολίαι περὶ τὴν σύνταξιν τοῦ ναυλολογίου καθιστοῦν, κατὰ τοὺς ἀμοδίους κύκλους, προβληματικήν διαμονήν την μεριμνήν τῆς Ιης 'Ιανουαρίου 1968.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

● Διοπιστοῦνται κατόπιν εἰδικῆς ἐρεύνης, διτὶ πλοίον ξηροῦ ὃ ὑγροῦ φορτίου παρωπλισμένον, λόγω ἐλειπέσθετος ἐργασίας, δὲν ὑπάρχει καθ' ὅλον τὸν κόσμον. 'Ἐκ τῶν ηδη ἀργούντων 98 φορτηγῶν καὶ τῶν 31 τάνκερς ἐλάχιστα είναι τὰς λόγω ἐπισκευῆς παρωπλισμένα. Τὰ λοιπά, παρήλια τὰ περισσότερα — 22 τάνκερς ναυπηγήσεως πολεμικῆς — θεωρούνται ὡς «σωρὸς παλαιοισιδήρων» χωρὶς κλάσιν καὶ χωρὶς τὴν ικανότητα ἀναλήψεως μεταφορᾶς τινος.

● Οι Νορδιγοὶ είναι οἱ τὰ περισσότερα ἀποκομίσαντες εἰς ναυλώσεις πετρελαιοφόρων, λόγω τῆς κρίσεως. Εἰς 900 ἑκατομ. κορώνας ὑπολογίζουν τοὺς ναῦλους. Πολλά

σκάφη μεγάλα — 50 χιλ. τόν. καὶ ἄνω — διεθέτον ἐλεύθερα.

— Μετ' αὐτούς οἱ "Ελληνες. Μικρότερα ομώς τὰ πλεῖστα τῶν ναυλωθέντων σκάφων.

● Τὰ εἰς πετρελαιοειδῆ ἀποθέματα εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Δυτ. Εύρωπης ἀναλίσκονται. 'Εμειώθησαν ηδη κατὰ 30%, ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς κρίσεως. "Ελλειψις δὲν προδέπεται νὰ σημειωθῇ, ἔστω καὶ ἄν η Διώρυξ δὲν ἀνοίξῃ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς διμήνου. Κατὰ τοὺς Αμερικανούς παραπτητάς, ὁ μηχανισμός τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ λειτουργεῖ ηδη κανονικῶς.

● Παρηγέλθησαν τὸν 'Ιουνίου 19 τάνκερ - μομμούθ, 2.128.000 τόν. γκρός. (Δώ-

W. J. ROBERTS & SON

(SHIPPING) LIMITED

ΜΕΣΙΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

734, Tower Building,

Water Street,

Liverpool, 3.

Telegrams: Attention Liverpool

Telephone: CENtral 7832-3-4

Telex: 627137

After Hours AINtree 2398

(Mr. W. J. Roberts)

ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

LIVERPOOL • BIRKENHEAD • BROMBOROUGH • GARSTON • TRANMERE OIL INSTALLATIONS • DINGLE OIL JETTY • QUEEN ELIZABETH II OIL DOCK, EASTHAM
ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ ΚΑΙ
ΓΟΥΝΤΝΕΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

δεκα εις τὰ ισπωνικά ναυπηγεῖα), Παράδοσις 1968, 69, 70.

Τοῦ Ἰουλίου αἱ παραγγελίαι — αἱ ὄριστικοποιθεῖσαι — ἀναφέρονται εἰς 25 σκάφη. Καὶ ἔπειται συνέχεια..

Δύο ἑκατομμύρια τὸν. σίτου θὰ παραδώσῃ ὁ Καναδός, δάσαι προγενεστέρας συμφωνίας, εἰς τὴν Ρωσίαν ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν ἐσοδείαν. Λέγεται ὅτι θὰ χρειασθῇ ἡ Ρωσία περισσότερα φορτία, ἵνα ἔξαρκετή εἰς τὰς πρὸς τοὺς συμφωνίους τῆς ὑποχρεώσεις.

Καλαὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐσοδείαν δημητριακῶν εἰς τὴν Ἰνδίαν. "Ἄν κανονικαὶ εἰναι αἱ δροχοπτώσεις, ἡ παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ ἑκατὸν ἑκατομ. τόν., ἔνδεκα ἑκατομ. τόν. περισσότερον τῆς ρεκόρ παραγωγῆς τοῦ 1964 - 65. Ἡ πραγματοποίησις τοῦ ἀνωτέρω στόχου θὰ ἔχῃ δεσμίων τὸν ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὰς μεταφορὰς ἀπὸ τὴν Β.

Ἀμερικήν.

* Ἀμερικὸς ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς ἡ ἐπίδρασις ἀπὸ τὴν ἐπαναλήψιν τῶν φορτώσεων πετρελαίων ἀπὸ τὴν Λιβύην. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι δέκα ταξίδια θὰ ἐκτελέσῃ ἕνα σκάφος διὰ τὴν Εὐρώπην ἀπὸ τὴν Λιβύην καὶ ἐν μόνον ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον μέσω Ἀκρωτηρίου.

—Καὶ παράγει ἡ Λιβύη 1.7 ἑκατομ. βαρέλια πετρελαίου ἡμερησίως.

* Οἱ ἀριθμοὶ ὑποδεικνύουν πόσης ἔχει ἀνάγκης καὶ ἡ Ρωσία τῆς ἀνοικτῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

—Χίλια ὀκτακόσια πλοῖα ρωσικὰ τὴν διαπλέουν κατ' ἔτος. Διπλάσιαν ἀριθμὸν σκαφῶν θὰ χρειασθῇ ἡ Μόσχα διὰ τὸν ἀνεφόδισμὸν τοῦ Βιετνάμ καὶ τὰς συναλλαγάς της μὲ τὴν Ἰνδίαν, τὴν Βιρμανίαν καὶ λοιπὰς χώρας τῆς Ἀσίας.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. λιτασμάτων δυτικὴν ἀστὴν Ἰνδίας δολ. 16.10, ἐν μέσῳ Κέιπ Τάουν 18.10, μὲ δρόμον ἀνατολικὴν ἀστὴν, 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τ. ἑκόρτωσιν, Αὔγ. 23 - Σεπτ. 20.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 13.200 τ. γεννημάτων καὶ σύγια Ραβένναν δολ. 9.25, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Αὔγ. 23 - Σεπτ. 10.

«ΦΡΑΖΙΑ ΙΙΙ.» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 12.50, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Αὔγ. 18 - Σεπτ. 25.

«ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων Ἀρένος δολ. 8.25, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Οκτ. 10 - 31.

«ΠΗΤΕΡ Λ.» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 14.500 τ. γεννημάτων Βαλπαραΐσον - Σάνη Αντιόνιο δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Αὔγ. 7 - 21.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβανοῦ) ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 24.000 τ. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 12.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Αὔγ. 25 - Σεπτ. 15.

«ΕΛΕΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΛΗΣΗΣ» Νόρδερν ρέιντς 23.100 τ.δ.ώ. παλαιστίδηρων Ἰσπανίαν δολ. 14.50, Αὔγουστος 7 - 15.

«ΞΕΝΙΑ» (κυπτ.) λιμένας Κόλπου 4.500 τόν. λιτασμάτων χύμα δυτικὴν ἀστὴν Ἰνδίας δολ. 15.60, φύδιον μέρεψ Ακρωτηρίου δολ. 17.60, μὲ 1.500 τ. φόρτωσιν, 650 τ. ἑκφ[ο]σιν, Αὔγ. 15 - 30.

«ΤΖΕΝΗ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Ἰσπανίαν δολ. 13, μὲ 1.000 τόν. λιευθ. ἑκόρτωσιν, Σεπτ. 5 - 25.

'Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 12.500 τ. γεννημάτων Κορίαν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Οκτ. 9 - Νοεμ. 10.

«ΚΡΕΣΤΑ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς 10.000 τόν. λιτασμάτων εἰς σύσκονταν ἀνατολικὴν ἀστὴν Ἰνδίας δολ. 12.25, διώλη, 25.00, φύδιον 1.000 τόν. φόρτωσιν, 650 τ. ἑκφόρτωσιν, Σεπτ. 20 - Οκτ. 5.

«ΑΙ·ΔΑΝΤ ΕΤΖΙΝΙΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ 13.500 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 9.50, μὲ 1.000 τόν. λιευθ. ἑκόρτωσιν, Σεπτ. 15 - Οκτ. 5.

'Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδίας

καὶ Ἀνατολῆς

«ΝΙΚΤΡΙΚ» (λιβανοῦ) Σαγκάρων 10.000 τ. τοιμέντων Κουβέτης 58/6, φίο, μὲ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 500 τ. ἑκφ[ο]σιν, Αὔγ. 21 - 31.

«ΒΕΛΟΣ» Κουνιόλαντ 19.000 τ. ζαχάρεως χύμα ἀμέρικ. λιμένας Ἀπλαντικοῦ 105/-, ὥσπερ Κόλπου 101/6, ἐν Σαδάνναν 102/-, μὲ 5.000 τ. φόρτωσιν δολ. 2.50 καὶ 1.500 τ. ἑκφ[ο]σιν, Σεπτ. 1 - 25.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» Ανατολ., ἡ Δυτ. Αὐστραλίας 13.000 τ. γεννημάτων χύμα, Ἰνδίαν 80/-, φόρτωσις υγρῶς - τέρμης, 1.000 τ. ἑλεύθ. ἑκφ[ο]κῶν, Αὔγ. 25 - Σεπτ. 10.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV.» ἔνας δύο λιμένας δυτικῆς Αὐστραλίας ἡ Σιδένιον 15.500 τόν. σίτου Βόρειο Κίναν 62/-, μὲ 1.500 τόν. λιευθ. ἑκόρτωσιν, Αὔγ. 20 - Σεπτ. 30.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ» δύο λιμένας ἀνατολικῆς ἀστῆς Ἰνδίας 10.000 τόν. σιδηρών ράβδων δύο λιμένας Ἰσπανίας δολ. 7.50, Αὔγ. 3 - 11.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» Αὐστραλίας 13.500 τόν. σίτου χύμα Ισπανίων 65/-, μὲ 1.000 τόν. λιευθ. ἑκόρτωσιν, Σεπτ. 1 - 30.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» Γκρόληγ 12.000 τόν. σίτου ἀνατολικῆς ἀστῆς Ἰνδίας 80/-, μὲ 1.000 τόν. λιευθ. ἑκόρτωσιν, Αὔγ. 20 - Σεπτ. 10.

'Ἐκ πτωτοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 'Ακάμπτων 10.000 τ. φωσφόρων διὸ δυτ. ἀστὴν Ἰνδίας 53/6, δρόμον δι' ἀνατολικής 56/-, φίο, 2.000 τ. φόρτ., 650 τ. ἑκφ[ο]σιν, Αὔγ. 10 - 25.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (λιβ.) 'Ακάμπτων 10.000 μετρ. τ. φωσφόρων δυτ. ἀστὴν Ἰνδίας 52/6, δύο 56/-, μὲ 1.000 τόν. φόρτ., 2.000 τ. φόρτ., 650 τ.

Ἀμερικήν.

* Ἀμερικὸς ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς ἡ ἐπίδρασις ἀπὸ τὴν ἐπαναλήψιν τῶν φορτώσεων πετρελαίων ἀπὸ τὴν Λιβύην. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι δέκα ταξίδια θὰ ἐκτελέσῃ ἕνα σκάφος διὰ τὴν Εὐρώπην ἀπὸ τὴν Λιβύην καὶ ἐν μόνον ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον μέσω Ἀκρωτηρίου.

—Καὶ παράγει ἡ Λιβύη 1.7 ἑκατομ. βαρέλια πετρελαίου ἡμερησίως.

* Οἱ ἀριθμοὶ ὑποδεικνύουν πόσης ἔχει ἀνάγκης καὶ ἡ Ρωσία τῆς ἀνοικτῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

—Χίλια ὀκτακόσια πλοῖα ρωσικὰ τὴν διαπλέουν κατ' ἔτος. Διπλάσιαν ἀριθμὸν σκαφῶν θὰ χρειασθῇ ἡ Μόσχα διὰ τὸν ἀνεφόδισμὸν τοῦ Βιετνάμ καὶ τὰς συναλλαγάς της μὲ τὴν Ἰνδίαν, τὴν Βιρμανίαν καὶ λοιπὰς χώρας τῆς Ἀσίας.

—ΣΑΡΩΝΙΣ (λιβ.) (λίμπετρο) τάιμ πούλητος διὰ ταξίδιον 19/6 (800 λίρας ἔτρα πούλητος), παρόδοσις Βιζαγκοπατάνη, Αὔγουστον, ἐπαναπαράδοσις Ἰσπανίαν.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Τ. Η.» (λίμπετρο) τάιμ πούλητος διὰ ταξίδιον 1-20 Αύγ. (1.043.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τ. φιούλει καὶ 2 τ. ντῆζελ), τάιμ πούλητος 29/-, (ταξίδιον μεταφ. Ανατ. ή Νοτ. Ἀφρικής, παρόδοσις Βομβάρην 1-20 Σεπτ., ἐπαναπαράδοσις Ἰσπανίαν.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ» 15.183 τόν. d.w. (718.448 κ.π., 15 μιλ., 48 τ. φιούλει, τιμή πούλητος 5-9 μῆνας (κυκλικά ταξίδιοι Ἀπλαντικού) δολ. 3.90, παρόδοσις Κόλπον 15-30 Σεπτ., ἐπαναπαράδοσις Ἰσπανίαν.

«ΕΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙ» 11.362 τόν. d.w. (512.417 κ.π., 15 μιλ., 50 τόν. μπανικερ () 22/9, ταξίδιον 9 - 11 μῆνας, παρόδοσις Κίναν Αὔγουστον, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην, Αὔριαν, Ασίαν.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» (λιβ.) (λίμπετρο) τάιμ πούλητος διὰ ταξίδιον 1-18 Αύγ. (601.000 κ.π., 12 μιλ., 12 τ. φιούλει διλ καὶ ¾ ντῆζελ διλ), τάιμ πούλητος 24/-, ταξίδιον 15-18 μῆνας, παρόδοσις Σιγκαπούρη 4-10 Αύγ., ἐπαναπαράδοσις Ἰσπανίαν (ταξίδιον μεσωφ. δυτικῆς ἀκτῆς Μαλαισίας).

«ΑΝΝΑΝΙΣΙΟΝ ΝΤΑΙ» 21.000 τ. d.w. (951.000 κ.π., 15 μιλ., 30 τ. φιούλει διλ καὶ 2 τ. ντῆζελ διλ) δολ. 3.25, παρόδοσις ὅπου καὶ διὸν εἰναι ἐτοίμοις εἰς λιμένας τῆς προσεκτίσας τῶν πλαισοκτητῶν Αὔγουστον 17-Σεπτεμβρίου δολ., ἐπαναπαράδοσις Γκάλεστον, Νιού Χόρεν ρέιντ.

«ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ» 23.780 τ. d.w. (940.000 κ.π., 16 μιλ., 29 τ. φιούλει διλ καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ) δολ. 3.75, παρόδοσις ὅπηρειας εἰς λίρας, παρόδοσις Ἰσπανίαν Αὔγουστος 8 - 21, ἐπαναπαράδοσις Ἰνδίαν μέσω Εργανού περιορίου 55/-, με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 600 τόν. ἑκόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» Ἀκάμπτων 10.000 τόν. φωσφάτων δυτικῆς ἀστὴν Ἰνδίας 52/6, ὥσπερ οπίον ἀνατολικήν 55/-, διώλη, 3.75, παρόδοσις Κίναν τέλος Εργανού περιορίου 5 - 15.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβ.) 13.325 τ. d.w. (612.000 κ.π., 14 μιλ., 21 τ. φιούλει διλ καὶ 1 τ. ντῆζελ διλ) δολ. 4.34, παρόδοσις Βιζαγκοπατάνη Αὔγ. 7 - 25, ἐπαναπαράδοσις Ἰσπανίαν.

«ΓΛΑΗΝΗ» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, ἐπαναπαράδοσις Κίναν σύχι τοπιτώρων Σαγκάπης.

«ΑΙΡΦΥΣ Ζ.» (λιβ.) 11.550 τ. d.w. (510.000 κ.π., 13 μιλ., 14 τ. φιούλει διλ καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ) 39/-, παρόδοσις Λίβερπουλ διασπόλεοντας τοῦ Λίβερπουλ Αὔγ. 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 28 - 30, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΑΙΡΦΥΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΑΙΡΦΥΣ Ζ.» (λιβ.) 11.550 τ. d.w. (510.000 κ.π., 13 μιλ., 14 τ. φιούλει διλ καὶ 1½ τ. ντῆζελ διλ) 39/-, παρόδοσις Λίβερπουλ διασπόλεοντας τοῦ Λίβερπουλ Αὔγ. 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.573 κ.π., 10 - 10½ μιλ., 25 - 26 τ. μπάνκερ () 16/6, παρόδοσις Καματίσιας Αὔγουστον 17 - 28, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Ζ.» (λιβ.) 10.865 τ. d.w. (499.5

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	ετ. «Εύρωτας»	48	3596	άνεκ. Σιγγαπούρην 9 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο διπλές κωνύ πολιν 1 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	ετ. «Σπυρουσίνης»	29	1943	έφθ. Κωνύ πολιν 4 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	II. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	ανεκ. Τοιγκτάο 6 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εθεμία»	58	8952	άνεκ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΖΥΛΑΣ	έτ. «Σαλίδης»	40	2912	ανεκ. Χιμέζι 1 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχσάκρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Καρύκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Αιγαίνεραν 5 Αύγ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Πιονινέρδεραλ»	44	1920	άνεκ. Μακέιο 4 Αύγ. διά Ρεσιφ
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7420	άνεκ. Μάλταν 29 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΆΝΝΑ	Κουτλάκης Θανάσιουλος	39	1000	άνεκ. Βούρδαν 29 'Ιουλ. διά Ντάρ-ες-Σαλάμ
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Α. Τούντας κλπ.	49	1528	διπλής Κωνύ πολιν 23 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΔΑΛΔΑΣΙΝΗ	έτ. «Καμάρα»	43	2742	έφθ. Μπλεραστ 17 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Κολόφη Αζόύλη»	54	6498	άνεκ. Μπριτάνια Μπητζ 15 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κ. Μ. Λ. Μαριτάμη»	55	8450	αργεί. Κυνούσουραν ἀπό 4 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφομέντο»	43	7298	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Γουαμπόα
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	I. Κατοίπης	51	7066	άνεκ. Θεούτα 27 'Ιουλ. διά Μπουρούτου
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	37	1272	εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρουσος - Μπαλόπητος	29	2569	διπλής Κωνύ πολιν 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ'. Αποστολόπουλος	17	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Σαν Θεράπων	46	5517	έφθ. Γουαμπόα 6 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	διπλής Κωνύ πολιν 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Θεούτα 17 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	άνεκ. Μασσάδουν 29 'Ιουλ. διά 'Ακάμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμικα»	51	2029	ὑπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Κυκλαδική»	29	3963	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	έφθ. Λουμπούτ 6 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	άνεκ. Βούρδαν 30 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρέατε»	55	8254	εψφ. Ήπειρονταν 27 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	έτ. Καραβᾶς	54	1978	ὑπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφη Αζόύλη»	57	9921	διπλής Τόκιον 30 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Θουντουλακής-Ν. Νοταράς	21	2725	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	άνεκ. Ικουαγινίλα 29 'Ιουλ. διά Λάντας "Εντ
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	έτ. «Ρουτσουνάς»	47	1926	ὑπό παραλαβήν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνινέρδεραλ»	46	1892	διπλής Κωνύ πολιν 24 'Ιουλ.
ΑΓΛΑ'Α	έτ. «Φράνκο»	38	1333	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αργυρά - Ελλάς»	46	5383	έφθ. Καντίς 29 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Δαλίς»	35	3724	έφθ. Ντόρντρεχτ 5 Αύγ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	42	7255	άνεκ. Βιζαριαπόταμ 29 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάδης	44	1545	άνεκ. Βαλένθια 17 'Ιουλ. διά 'Οδησσόν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγλάς - Πλατής	31	2992	άνεκ. Χάρτελεπούλ 1 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρήκον»	46	4984	διπλής Μπριουνόμπουτεν 2 Αύγ. διά Βεγγάζην
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 25 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σελόμαρ»	59	8132	άνεκ. Κόμπη 24 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τραναπασίφικη»	56	2863	άνεκ. Νεάπολιν 3 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	εψφ. Καλιαρί 6 Αύγ.
ΑΘΛΗΤΗΣ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	άνεκ. Τούμπα 2 Αύγ. διά 'Οζάκαν
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	οιπλής Παναμά 23 'Ιουλ. διά 'Ιανωνίαν
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθωάς»	45	2933	άνεκ. Μάλταν 6 Αύγ. διά Λιβύην
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αιτζίαν»	44	8481	έφθ. Αγ. Φραγκισκον 22 'Ιουλ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	45	3805	άνεκ. Λονδίνον 5 Αύγ. διά Κωνύ πολιν
ΑΙΝΤΖΑΣΕ	έτ. «Μπελεθέντο»	43	7259	έφθ. Χογκ Κόκ 25 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλόρτο Νασιονάλη»	62	11063	άνεκ. Ντακάρ 21 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρέιτερ Τρανόν.»	56	9090	άνεκ. Ολυμπαν (Δ.Α.) 2 'Ιουλ. διά Φρήτασουν
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρόνικη»	61	14431	έφθ. Τόκιον 30 'Ιουλ.
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Σπηνούσαις»	52	1534	έφθ. Λισσαδών 5 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροπίτοια»	49	4297	έφθ. Μπάρος 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8550	άνεκ. Σάροχ 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεξη»	59	9735	έφθ. Ιντσόν 28 'Ιουλ. (ἐπισκευαι)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής «Ανδρεδόνης	44	7207	άνεκ. Θεούτα 26 'Ιουλ. διά Λανδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	διπλής Καλάτσοι 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλιος»	55	8280	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 2 Αύγ. διά Μανιλαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	δδ. Τουρινάκη	39	3375	έφθ. Μπάρορα 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1724	άνεκ. Λονδίνον 20 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΛΑΙΚΜΟΝ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ.
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργυρά - Ελλάς»	58	8077	άνεκ. Ντώρμπαν 28 'Ιουλ. διά Λανδίνον
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	άνεκ. Σαγκάνην 29 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σπηνούσαις»	53	1886	άνεκ. Τενερίφην 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεκ. Βανκούμερ 4 Αύγ. διά Ινδίαν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκωνιά»	49	5049	άνεκ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διά Πενίγκ
ΑΛΑΜΒΙΤΑ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7465	άνεκ. Κόμπη 19 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΛΑΜΠΑ	έτ. «Άλμαδιτο»	42	7272	άνεκ. Ντώρμπαν 28 'Ιουλ. διά Βούρδαν
ΑΛΑΜΠΑ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλ. διά 'Αμβέροαν
ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Αστροντεόδη»	42	7239	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	άνεκ. Βενετίαν 4 Αύγ. διά Τουάφ
ΑΛΑΤΑ Γ' (δ.)	έτ. «Νέα Τυχη»	53	4509	ὑπό παραλαβήν
ΑΛΑΦΑ	έτ. «Κάνοντους»	50	10426	διπλής Ούσοντ 3 Αύγ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέτταρ»	42	7286	άνεκ. Καλκράτταν 4 Αύγ. διά Καμαϊοι
ΑΛΦΑ	έτ. «Μπλού Ντάιμοντ»	51	3450	εἰς Καρθαγένην ἀπό 19 θερ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεκ. Μαλάγα 15 'Ιουλ. διά 'Οδησσόν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	διπλής Κάσκετα 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	Έθν. Έλλ. Γραμ. Αμερ.	52	17042	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπηνούσαις»	47	1514	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Αύγ.
ΑΜΠΑ ΠΡΙΝΣ	Κ. Σ. Ποταμιάνος	46	2814	άνεκ. Σαλδάρη 27 'Ιουλ. διά Γενύνια
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	49	5838	έφθ. Μασσαλίαν 31 'Ιουλ.
ΑΝΑΣ (δ.)	έτ. «Γκάλκι»	56	12772	έφθ. Σαγκάνη 21 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανάση»	55	8519	διπλής Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ανατολίαν»	54	12525	άνεκ. Ντακάρ 26 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	45	6712	έφθ. Κουινάνα 4 Αύγ.
ΑΝΑΡΩΝ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11978	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Ραθένα
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Μαρούτιλ»	53	10431	εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Ιουν.
ΑΝΙΤΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	54	1961	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Νορβηγίαν
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	53	11342	άνεκ. Κολόμπο 1 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	49	4933	άνεκ. Γκρείντζμασθ 5 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	47	2111	έφθ. Μακέιο 28 'Ιουλ.
	έτ. «Μαράστρο»	47	7981	

CEUTA
GEORGE E. AMANATIDES
THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

Cable Address "GRECO-CEUTA"
 Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies
 T/ Phones 3240 Night 3936

ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ Ναθάλ»	48	4804	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν (διαταγάς)
ΑΝΝΑΝΕΙΣΕΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7140	άνεκ. Γιαδάρτη 3 Αύγ. διά Τσουνέισι (πρός διάλυσιν)
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	57	12113	άνεκ. Αντέρ 4 Αύγ. διά Κουνιάνα
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Μαρκοβίοτα»	52	1384	έφθ. Ειλάτ 3 Αύγ. (έπισκευαι)
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Ταματάβη 27 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	διπλήθε 'Ακρωτηρίουν 29 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλαι»	49	5609	άνεκ. Βενετίαν 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρη»	36	2175	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	ύπο παραλαβήν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενιανα»	61	10952	διπλήθε Σιγγαπούρην ρόδες 6 Αύγ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μικαλινός»	43	2937	άνεκ. Ιργουελ 31 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Μίντεπολη»	39	1830	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Κάρντιφ
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθήνιαν»	57	9744	άνεκ. Βιλεμποταντ 26 'Ιουλ. διά Γλασκώνη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	διπλήθε Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαΐνη»	49	1502	άνεκ. Ιόσακαν 29 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνέση»	67	16210	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	άνεκ. Πειραιά 25 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	'Ιω. Λάτος	23	3682	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρος»	46	5382	έφθ. Ταλκαρούαν 23 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Δάντονα 25 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8641	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	διπλήθε Γιανομά 30 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΙΙ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ντεβελόπουντη»	58	10392	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λεωνίδα»	51	9488	άνεκ. Ρίο Χάινα 4 Αύγ. διά Κόρπους Κριστί
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπουντη»	57	10376	ανεκ. Ιόμπη 22 'Ιουλ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβελόπουντη»	58	10391	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Άρρης»	47	5059	ανεκ. Γιοδάτα 16 Μαΐου διά Ντάριεν
ΑΡΗΣ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Μαργουκάρντια»	52	12323	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεκ. Αντέρ 2 Αύγ. διά Ντώρμπιταν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	διπλήθε Μπρούνουμπουτελ 1 Αύγ. διά Κάρλοχαμην
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάθουν»	46	7783	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	διπλήθε Κωνυπίον 31 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Αστρορεανάντε»	54	4996	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΙΤΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 19 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λόρενζη»	45	7351	διπλήθε Κωνυπίον 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Αστερίων»	44	7243	διπλήθε Καλκούτταν 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άρρων - Έλλας»	39	5196	άνεκ. Κωνυπίον 31 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεκ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 'Ιουν. διά Ντάριεν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	άνεκ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 18 'Ιουλ. διά Τονιάμπο
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	40	10224	άργει Κυνόδορουν ἀπό 29 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Άριων»	38	3570	άνεκ. Καβάλλαν 29 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	ύπο παραλαβήν
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	άνεκ. Ρουέν 25 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	άνεκ. Σουέζ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Στρατόνι
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	έφθ. Λός Αντζελες 2 Αύγ.
ΑΡΝΤΕΝ	έτ. «Άρντεν»	49	2574	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Μεσολόγγι
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεκ. Μαντάρη 4 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	άνεκ. Γενέβεων 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουαΐνης»	55	1937	άνεκ. Βαρκελώνη 3 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8819	έφθ. Χόγκ Κόγκ 28 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εοπέρια»	62	15781	άνεκ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουαΐνης»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Νίκτα»	47	3591	έφθ. Αμύρερσαν 6 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασσωμάτων»	60	10142	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμπο»	51	15961	άνεκ. Βανκούδερ 4 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΡΧΩΝ	Λ. Νομικός	11	1458	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέρορ»	51	2028	διπλήθε Ντόρερ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζεμικαλή»	51	7594	άνεκ. Τζέντα 23 'Ιουλ. διά Σαφάγκα
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεκ. Γενόθαν 26 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεκ. Θεούτα 1 'Ιουλ. διά Μο (Νορδηγία)
ΑΣΗΜΙΝΑ	Γκούνας	39	1007	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ	έτ. «Μίνα Κ.»	43	7129	άνεκ. Αύγούστουν 24 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Αλάντζε»	48	2577	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδες 29 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υιοί	47	2465	άνεκ. Μάλτα 2 Αύγ. διά Σφάζ
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Ρέια»	43	3151	έπει Χάρην ἀπό 3 Δεκ.
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σηνουαΐνης»	51	1851	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Μη. "Αύρες
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Αργό - Έλλας»	43	7120	έφθ. Ξέρον 2 Αύγ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αύλις»	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αστλάν»	56	6156	άνεκ. Γιαδάτα 12 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαΐνης»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Βλαδονίνη»	55	1962	ύπο παραλαβήν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεκ. Όζακαν 25 'Ιουλ. διά Βανκούθερ
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άδηλης»	44	7190	άνεκ. Άλγεριον 21 'Ιουλ. δι' Οδοσσούν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεκ. Νέαν Ύρκην 5 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Χονδρούλου 28 'Ιουλ. διά Ντουμπάι
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Μαρουτίλη»	53	12301	άνεκ. Μη. "Αύρες 31 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαΐνης»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαΐνης»	54	1747	άνεκ. Γενόθαν 3 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιληάς	43	988	άνεκ. Τζέντα 1 Αύγ. διά Σουέζ
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Θρούτ»	53	1028	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιλεύνη»	65	21505	άνεκ. Σαν Ζουάν (Περού) 23 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν

Η ΜΟΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΣΗΣ

ΦΥΣΕΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΑDEN ΕΙΝΑΙ Η

"Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

ADEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152

Cable Address: "HELLENIC" ADEN

Telephone: 23137

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κρύφολο Άζούλη»	62	10741	άνεκ. Χούγκ Κόγκ 3 Αύγ. διά Κελεδύκ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	47	5340	άνεκ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10825	άνεκ. Κίγκονορθ 3 Αύγ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΒΑΣΙΑ. ΆΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικη»	56	21716	άνεκ. Λισσαβώνα 3 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλής»	27	16435	άνεκ. Σαιγ Τόμας 4 Αύγ. (κρουαζέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΤΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλεντ Μπρίλιανς»	59	43373	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	53	20958	άνεκ. Μπάνας 26 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 28 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	άνεκ. Λονδίνον 5 Αύγ. διά 'Αιμδούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Σαγκάνι
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	έφθ. Παλέρμο 3 Αύγ. (επισκευα)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλήθε Κυν) πολιν 1 Αύγ. διά 'Οδησσόν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	άνεκ. Πεύλο Μπούκομ 1 Αύγ. διά Γουαμπόα
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεκ. Σιγγαπούρην ρόδς 29 'Ιουλ. διά Καμαΐας
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γολήνη»	60	8104	άνεκ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ.
ΓΑΡΟΥΦΑΔΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεκ. Κουβείτ 1 Αύγ.
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. ή Γερ. Λάλης	50	1550	έφθ. Καντίζ 28 'Ιουλ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Θεούτα 31 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΓΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Υιοι	46	2920	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΓΕΦΩΒΙΑΚΑ	έτ. «Μίρεμπαρ»	44	7250	άνεκ. Πικοκάμαν 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνι
ΓΕΦΡΓΙΑ	Μαρκούσης - Γιαννιώτης	20	1112	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΦΡΓΙΟΣ	Β. Λιδωνός	51	7564	άνεκ. Καλκούταν 26 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΓΕΦΡΓΙΟΣ M. (δ.)	Xρ. Σαρδῆς	48	1529	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΦΡΓΙΟΣ	έτ. «Μίνως»	48	10928	άνεκ. Ράς ές Σιδέρ 31 'Ιουλ. διά Βρινδησίον
ΓΕΦΡΓΙΟΣ M. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Δημητρά»	39	6712	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΦΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Ενσενάντα»	56	8818	έφθ. Μάλταν 3 Αύγ.
ΓΕΦΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	57	8800	άνεκ. Μαυρίκιον 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουτήτεγκαμ
ΓΕΦΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	έφθ. Βανκούμερ 6 Αύγ. διά Σφάξ
ΓΙΑΝΝΗΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	7176	έφθ. Βανκούμερ 3 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	«Χουμανίταφι»	63	11194	άνεκ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μαϊφέρερ»	52	10081	έφθ. Βομβάνα 23 'Ιουλ.
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Μπαγινγιόλενα»	54	3246	εις Σαγκάνι από 24 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΓΙΟΥΣΤΙΤΕΡ	έτ. «Κορονάντοι»	43	7190	διπλήθε Θέρονταιν «Αίλαντ 26 'Ιουλ. διά 'Αγγλίαν
ΓΙΩΤΑ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεκ. Είλατ 3 Αύγ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	Νομικός - Αλεξάτος	51	2071	άνεκ. Νέαν Κάρδαλην 6 Αύγ. διά Σφάξ
ΓΚΙΚΙΑΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Βανκούμερ 3 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ. διά Βρυξέλλων
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	7229	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΟ	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	έφθ. Ντώρμπαν 3 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	Γ. Μ. Μουνδρέας κ.λ.π.	45	3941	ύπο παραδόσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΑΣ	έτ. «Φράνκινκυουτζ»	49	2641	άνεκ. Όζάκαν 4 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Νουμέα 27 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Κωνατάνιζαν 27 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΩΛΕΙΜ	έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. 'Αιμέρρασ 5 Αύγ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Ρόμπιλο ντε Όρο»	62	15381	άνεκ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνι
ΓΚΡΕΤΑ	'Ιω. Λάτοπς	52	11580	άνεκ. Λάς Πάλμας 21 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (επιδ.)	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	έφθ. Κείπ Ταούν 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπς	44	9892	άνεκ. Ελευσίνα από 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΤΝ	έτ. «Γουέστερντ Τράνσοπορτ»	59	9268	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ ΙΖ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλείτν»	52	15675	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 2 Αύγ. διά 'Αγαδίρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Καοσάνδρα»	53	21064	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΠΙΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιμοντ»	57	24883	άνεκ. Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΑ	έτ. «Μπράντον»	58	24895	έφθ. Χάρκ Αίλαντ 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Γουόρλεντ Ντεΐλ»	52	15729	άνεκ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Καράτοι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεκ. Μοντεβίδεον 23 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Έλληνική Α.Ε.	44	7227	ένεκ. Βενετίαν 5 Αύγ. διά Ραβέναν
	έτ. Ιατρού κ.λ.π.	52	1549	άνεκ. Λεμεσσόν 26 'Ιουλ. διά 'Αγγλίαν
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δανάδος»	39	4565	έφθ. Μελδούρην 4 Αύγ.
ΔΑΩΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	έφθ. Βομβάνα 3 Αύγ.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1553	έφθ. Αιμέρρασ 3 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9312	διπλήθε Ντακάρ 6 Αύγ. διά Λατάκια
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεκ. Αρχαγγελον 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έτ. «Κέα»	47	5135	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 'Ιουν. διά Σαγκάνι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεκ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Κίναν
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Κολόμπο 5 Αύγ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίπιπηκ Ντεβέλομπεντ»	63	16417	άνεκ. Τζαμπάρ Ντανά 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σίπιπηκ Ντεβέλομπεντ»	64	16417	άνεκ. Λίμπερπούλ 1 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίπιπηκ Ντεβέλομπεντ»	61	16417	άνεκ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Χάλκη»	53	7829	άνεκ. Ντιμπάνον 22 'Ιουλ. διά Κίναν

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C. 2

XEL NATIONAL BANK

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL TEMPLETON 8-4800

**ANDRIAKI
SHIPPING COMPANY**

2. II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013

CABLE ADDRESS -
ADRIAD - PARIS

ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αίολος»	61	9326	έφθ. Γουαμπόα 3 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φρογουνίνες»	55	3534	ανεχ. Κολόμπο 30 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ.	έτ. «Χανδασόδημ»	48	2352	έφθ. Μπαντάρ ας Σουδαϊκ 13 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Ορίενταλ»	49	3668	ανεχ. Πόρτ Σουτέγκαχ 31 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θιλιόρι»	63	10524	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	ανεχ. Κέιπ Τάουν 4 Αύγ. διά Κουθέιτ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Κάρδιφ 5 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημος»	44	7266	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 7 Αύγ. διά Γιαβάτα
ΔΗΜΟΣ	Άχ. Χαλκουσός	43	7244	ανεχ. Λάς Πάλμας 10 'Ιουλ. διά Κουθέιτ
ΔΗΜΟΣΦΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Αρκαδία»	43	7260	ανεχ. Κέιπ Τάουν 6 Αύγ. διά Βρέμπν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6946	ανεχ. Μπέρια 21 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	ανεχ. Πούλο Μπουκούμ 27 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	ανεχ. Κατάνια 3 Αύγ. διά Σφάξ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	ανεχ. Μομπάσα 21 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.	Σπ. & Γερ. Λάλης	50	1515	ανεχ. Ρότερνταμ 4 Αύγ. διά Βρέμπν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Πρόδιντενς 2 Αύγ.
ΔΙΡΦΥΣ II	έτ. «Νικόζο»	59	7801	ύπο παραλαβήν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	ανεχ. Λονδίνον 31 'Ιουλ. διά Μακείο
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρθάλορ»	52	12132	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 25 'Ιουλ. διά Άμβερσαν
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πριγκίπος»	49	11771	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 4 Αύγ.
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένγκιφ»	42	7388	ανεχ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουορλντγουάντη»	43	7131	έφθ. Κολόμπο 26 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαρτσάο»	43	7267	εις Καντίς από 10 'Ιουν. (Ζηνιά)
ΕΙΡΗΝΗ	Άν. Τουντας & Σιά	32	1502	ανεχ. Χάρτελουπ 27 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταιφάς κ.λ.π.	21	2988	διπλήθε Κων) πολίν 28 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρινούλα»	43	8292	έφθ. Σανκάν 14 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Άφοι Καρμιρό	44	2074	διπλήθε Κων) πολίν 27 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπαίνης	48	3269	ανεχ. Ντουμπάι 5 Αύγ. διά Μπάσρα
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μοντόμεν»	49	4841	έφθ. Βουλάνη 21 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θόρρος»	54	7835	ανεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κορνέανον»	63	14203	ανεχ. Σίβνεα 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Μπάσρα 2 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανής	39	1742	έφθ. Περιαρά 9 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	ανεχ. Ντακάρ 20 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	52	12228	ανεχ. Λάς Πάλμας 1 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλάντε»	47	2548	ανεχ. Μόπιλ 17 'Ιουλ. διά Σαδάννα
ΕΛΕΝΗ Κ.	Π. Φρανκούλης κλπ.	45	7698	εις Μποντάρ Σαπούν από 20 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Ελεν»	39	2958	ανεχ. Λειζόες 16 'Ιουλ. διά Μπάσρα
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	ανεχ. Αεύτα 31 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελζ»	48	3829	ανεχ. Τρινιταντ 4 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Δ. Γ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	έφθ. Περιαρά 1 Αύγ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τομπούλης	29	2581	ανεχ. Αστόντ 3 Αύγ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπάστας & Σιά	21	1549	ήσονει Πέραμα από 2 'Απο.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάουπτλεζαντ»	44	7555	ήνρη. Πεννάρια 28 'Ιουν. διά Σικανουκβίλ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χο. Λαιμός	43	7186	έφθ. Τσινδαγκτάο 31 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντε»	48	2548	ανεχ. Σιγκαπούρων σόδες 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	2862	εις Πέραμα από 29 Μαρτ. (έποκεναι)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	ήνεκ. Τουτικόνι 1 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	61	7293	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Χιούστον 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΦΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	ήνεκ. Ακαμπά 22 'Ιουλ. διά Μπάσρα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ' ΌΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	ήνεκ. Τζιουπούτι 1 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	ήνεκ. Ντώμπιναν 2 Αύγ. διά Μπάσρα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	ήνεκ. Κοοίν 22 'Ιουλ. διά Κόπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΡΜ	Τρανοπασίφικ	56	7510	ήνεκ. Βαλτιμόρων 4 Αύγ. διά Νέαν Όρλεανην
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	56	7510	έφθ. Μπάσρα 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ ΉΡΩΣ	Στ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364	έφθ. Μπάσραν 26 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 16 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Καλκούτταν 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Πάτο Σουδάν 3 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ	Τρανοπασίφικ	56	7510	έφθ. ΤΤ' ιππούτι 2 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	ανεχ. Κέιπ Τάουν 1 Αύγ. διά Ντάρμπαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	57	7063	έφθ. Κοοίν 31 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	ήνεκ. Ντώμπιναν 21 'Ιουλ. διά Βουθάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	ήνεκ. Ντώμπιναν 21 'Ιουλ. διά Βουθάνην
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	Μαρφουέρτζα	32	18564	ήνεκ. Σαουδάνπην 4 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΕΛΠΙΔΑ	Ν. Γ. Κουκουνάς κλπ.	46	3472	έφθ. Βακαγίδιαν 27 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Μάχη»	48	2474	ήνεκ. Χάλιμανταν 19 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΠΙΣ	Δ. Γ. Μέτσος & Χ. Λ. Μάτσος	42	7106	έφθ. Κοοίν 31 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	ήνεκ. Ντώμπιναν 21 'Ιουλ. διά Βουθάνην
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	έτ. «Αστρο Ναοινέτε»	49	4663	ήνεκ. Ντώμπιναν 21 'Ιουλ. διά Βουθάνην
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλλα»	42	7058	ήνεκ. Τασάντο 2 Αύγ.
ΕΝΑΡΞΙΣ	Ν. Λεοντάρης κ.λ.π.	49	969	ήνεκ. Κωνιλίαν 31 'Ιουλ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μόρφο»	56	10529	ήνεκ. Βανιλάν 20 'Ιουλ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	ήνεκ. Λορέντζο Μασκές 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	ήνεκ. Λιούλιαν 27 'Ιουλ. διά θρηποστ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σπονέρες»	44	7251	εις Συνάπον από 20 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μαϊύφερ»	52	10081	έφθ. Μη. Αύγες 20 'Ιουλ.
ΕΡΤΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	ήνεκ. μεσονεάκας μεταφοράς
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	ήνεκ. Αθηνών 8 'Ιουλ. διά Μάριελ
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτσης	35	23580	ήνεκ. Πειραιών από 18 'Απο.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	Ίω. Λάτσης	66	48083	ήνεκ. Χαλύντα 11 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμιοςκ»	58	9585	ήνεκ. Σινιζού 5 'Ιουλ. διά Μεζικό
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μόρεσολ»	44	2872	έφθ. Χιούλλα 3 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμιοςκ»	59	9584	ήνεκ. Κολούμπια πίβερ 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργοκόλια»	58	12168	ήνεκ. Ρεδιφ 3 Αύγ. διά Καμπεντέλλο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	δδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	ήνεκ. μεσονεάκας μεταφοράς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ΕΛ-ΠΑ Α.Ε.	54	10261	ήνεκ. Αυθόρον 5 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Θράνκο»	67	10867	ήνεκ. Μελθούρην 12 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	ήνεκ. Μελθούρην 12 'Ιουλ. διά Νουμέα

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

ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια ανεχ. Μούπάσα 27 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	ετ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Πειραιάς 26 'Ιουλ.
ΕΥΔΩΡΑ	ετ. «Εύδωρα»	48	2358	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΕΛΠΙΣ	ελληνικά συμφέροντα	47	1413	ανεχ. Μαντράς 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΥΘΑΛΙΑ	ετ. «Κόνκορντ»	44	7292	έφθ. Μαλάγα 6 Αύγ.
ΕΥΡΙΔΗΣ	ετ. «Ιεντούρης»	43	2972	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. δι' Ιντρόν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	ανεχ. Λορεντζό Μαρκές 4 Αύγ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Φίλαδελφειαν 6 Αύγ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μακέν 25 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Χόκι Κοκ 3 Αύγ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	53	9260	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	έφθ. Αθήναν 28 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσα»	65	16061	άνεχ. Μαντράς 6 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Τρόντχαιμ 13 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΕΦΟΗ	έτ. «Εφφο»	35	1512	εις Πειραιά 27 'Ιουν.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Ζαμπαζάς»	28	1595	άνεχ. Όζακαν 24 'Ιουλ. δι' Αυστραλίαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλόπας	49	1791	
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	
ΗΛΙΑΣ ΛΑΪΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρει»	57	9060	
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Πάλμπρος»	47	2287	
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	7356	
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21347	
ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άργει Κυνόσουραν άπό 6 'Απρ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπίλον Χάντρα»	44	1662	άνεχ. Βανκούδερ 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Θαλής»	46	3999	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 21 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΘΕΛΗΣΗΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Θεόστα 25 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιασότης»	59	12031	άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 7 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	άνεχ. Γιαδάτα 13 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έτ. «Μαριθίθα»	43	7236	άνεχ. Τομπάτα 25 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	Άφοι Λάπη	50	1507	
ΘΕΟΪΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	άργει Μουροράν 27 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	άνεχ. Βρέμην 25 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Γκρήκη Τάνκερ»	49	8311	άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΘΗΜΠΙΑΝ	«Αγγελάκης	38	3581	άνεχ. Τζιμπούτι 31 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Σάντα Ρομπέρτα»	43	7259	άνεχ. Α' Μερσέραν 2 Αύγ. διά Ειδονυμάσουθ
ΘΗΣΣΕΥΣ	Σιγάλας - Άφοι Πλατή	35	2642	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου διά Μπαλίκ Παπάν
ΘΩΜΑΣ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Λέγκορην 16 'Ιουλ. διά Γιδραλάτηρ
ΙΖΟΜΠΕΛΑ	έτ. «Γκράιτοια»	65	40043	έφθ. Φίλαδελφειαν 1 Αύγ.
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. «Άρμαντόρες»	57	9746	άνεχ. Ήστχαμ 31 'Ιουλ. διά Μεσόγειον (διαταγάς)
ΙΟΝΙΟΝ ΠΛΑΓΟΣ	Έλληνη. Δεξαμενοπλοία	52	8662	άνεχ. Σουραμπάγια 14 'Ιουλ. διά Σουγκέι Γκέρογκ
ΙΟΥΑΙΑ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	άνεχ. Νεκοτάσι 1 Αύγ. διά Σαν Βισέντε
ΙΡΕΝΑ	Α. Γεωργίου-Δ. Σαραφείδης	29	1808	άνεχ. Κολόμπο 4 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ολίσπο»	43	7232	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Ντουριγκάτ
ΙΩΑΝΝΑ	«Ελληνική»	46	6749	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ B. (δ.)	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5305	άνεχ. Γένοβαν 8 'Ιουν. διά Σιδῶνα
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	
ΙΩΑΝΝΗΣ	Άγγελάκης Κ.Λ.Π.	38	4740	
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλάουκη»	48	1845	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20500	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερίκα»	55	8799	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. Γουλανδρή	44	7277	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. Χατζηπατέρας	43	7244	
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Λαύρο»	52	10160	
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Λαύρο Τρινέντε»	49	7612	
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρντεύοντο»	46	8420	
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάσον Τάνκερς»	60	14076	
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Εβερσόλεύ»	55	11991	
ΚΑΙΤΗ	ελληνικά συμφέροντα	14	1148	
ΚΑΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Βελαμπαρ»	43	7091	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11798	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος»	44	7249	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15932	
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χρόπατ»	37	2348	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	50	7154	
ΚΑΛΥΨΩ	A. M. Νομίκος	50	1517	
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	έθανασιδης-Γεωργόπουλος	48	1953	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τουρινάκη	36	4031	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάτιεντ Μπαλκ.»	67	16164	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Άστροκλάρο»	53	5185	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	N. Πιπάς	51	3921	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόδη»	55	8902	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	67	23080	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΚΕΣ (δ.)	έτ. «Ντελμάρ»	55	12534	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Αστροπρότεκτωρ»	66	16164	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Γιουνάτι. Σάρτεριγκ»	46	4576	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	Παλαιοκρασσάς	50	7622	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Νικηφόρος»	60	8717	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Ανία Καικιλία»	43	7275	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	51	8842	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Γερόντιν»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	44	7123	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Γιουδόπον Κουέρο»	39	5215	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. Σίπ. Έντερερπράϊ	22	1584	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Σάλιξ»	53	11101	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΙΓΑΙΟΣ	έτ. «Αστροέστε»	51	11102	
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Πρκλόμπους»	44	1920	
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσσος» A.E.	39	5215	
ΚΑΣΟΣ	έτ. Βασιλιδ.	51	2373	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ανίσιανδροντε»	51	9956	
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλική»	53	1901	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. Γράστου	44	7148	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάντοπους»	60	10494	
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Κρέβαν»	51	2373	
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αρόζα»	65	18723	
ΚΑΤΙΓΚΡΟ (δ.)	έτ. «Αστροσουρένο»	36	1569	
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Καλοκατωρώνη	60	11136	
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Χουανάθεμιον»	43	7234	
ΚΕ'ΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	
	έτ. «Γκάλλαρο»	44	7244	

ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9075	άνεχ. Τόκιο 31 'Ιουλ. διά δυτ. ὀκτών ΗΠΑ
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Αύγ. διά Κόμπε
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	έφθ. Μανιλάν 30 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Αύγ.
ΚΕΧΡΕΑ	θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Αύγ. διά Σαγκάνη
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8362	άνεχ. Βανκούβερ 4 'Αύγ. δι' 'Ινδίαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Περοεύς»	57	9153	άνεχ. Γκλάντστοουν 3 'Αύγ. δι' 'Ασελαιτίδα
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπαρτην»	63	15740	έφθ. 'Ηση Λόντον 1 'Αύγ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. 'Αστρό»	58	11156	έφθ. Ναυλάκι 25 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΝΕΞΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Βακαγιάμα 8 'Ιουλ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	διπλήθε Κυνήγοιλν 4 'Αύγ.
ΚΙΟΝΙ	έτ. «Αττικα»	48	1922	άνεχ. Βεγγάζην 23 'Ιουλ. διά Ρόδον
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλαμάρ»	56	9403	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουλ. δι' 'Οταρού
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Κούρε 31 'Ιουλ. διά Νικάμα
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	19601	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Αύγ.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντινόνη»	55	8487	άνεχ. Γιαστάτα 1 'Αύγ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΑΕΙΩ	Α. & Δ. Χανδρής	47	935	έφθ. Κολόμπο 2 'Αύγ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Ευθύμιαδης	49	2146	έφθ. Πειραιά 1 'Αύγ.
ΚΟΜΩΙΝΤΕΝΕ (δ.)	έτ. «Κόμψιτενες»	50	9959	άνεχ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη	59	10914	άνεχ. Βανκούβερ 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	έφθ. Χοραμάχρ 27 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεχ. Γενόβαν 1 'Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΤΗ	Κ. Βογιατζίδης	44	7207	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 31 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Αύγ. διά Μιδδλεσμπρω
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 'Αύγ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΚΥΘΗΝΟΣ	έτ. «Ζαρίρ»	46	3648	άνεχ. Βρυτότων 3 'Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	Ρούσσος & Σία	39	3287	διπλήθε Κυνήγοιλν 30 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	είς θεσσαλονίκην 7 'Αύγ.
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Κυρά»	45	3794	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άδρα»	49	2032	έφθ. Γουαμπάσ 16 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Λιμπάνο»	56	9086	έφθ. Γουαμπάσ 26 θερ. διά Μπαγκόκ
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΑ	έτ. «Αλκάιμ»	43	7291	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Αύγ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	«Καπετάν Διαμαντής»	45	3312	όργει 'Αμπελάκι από 5 Δεκ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	Ιω. Κατούλακος	66	20516	έπικαν 1 'Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	όδ. Κ. Πατέρα	43	7201	όνεχ. Πόντ Νουάρ 28 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Κονκισταντόρη»	45	7157	όνεχ. Ραγκούν 4 'Αύγ. διά Βιζαγκαπατάνη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	έφθ. Πόρταριαν 25 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Καραβένα»	44	7077	έπικαν 22 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	54	8063	είς Μομπάσ από 26 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Λεντούμα»	53	5884	έφθ. Βρυτότων 3 'Αύγ. διά Γουαμπά
ΚΩΣΤΑΦΑΛΟΡΑ	έτ. «Κωστόπης»	44	7263	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	άνεχ. Γουαμπάσ 3 'Αύγ. διά Ναϊκόγια
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουν. διά Γουαμπά
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	έφθ. Νέαν 'Υρκην 4 'Αύγ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 'Ιουν. διά Χοινκάκη
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Λόμπος»	43	3886	έφθ. Χοραμάχρ 28 'Ιουλ.
ΛΑΙΤ'ΟΝ οφ ΔΗΛΩΣ	έτ. «Κούμτεκαλ»	49	2273	άνεχ. Κούσιγκ 18 'Ιουλ. διά Καντώνα
ΛΑΙΤ'ΟΝ οφ ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Χοισικούμη»	50	2494	είς Πειραιά από 26 Δεκ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αττικα»	60	14431	έφθ. Λονδίνου 25 'Ιουλ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙ	όθ. Γ. Μεταδέσς	46	999	έφθ. Τζέντα 30 'Ιουλ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	όθ. Γ. Μεταδέσς	48	999	όνεχ. Τοίπολιν (Λιβάνου) 3 'Αύγ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιμάντη»	62	10515	όνεχ. Μόζι 27 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΛΕΝΚΟ	έτ. «Κάλα»	53	1887	έφθ. Βρυτόνων 4 'Αύγ.
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 'Αύγ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7196	είς Τσανγκατάς 12 'Ιουλ.
ΛΕΥΚΑΙΔΙΟΣ	έτ. «Ντινάμικο»	49	7557	άνεχ. Σγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Αύγ. διά Τόκιον
ΛΕΩΝ	Π. Βράγκος	36	1631	άνεχ. Κοπίνα 14 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΛΕΩΝΗΣ	άχ. Χαλκούπος	50	8408	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόποις»	65	15738	είς Πειραιά από 28 Μαΐου (έπισκευαί)
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	52	4995	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 'Αύγ.
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7291	είς Τσανγκατάς 12 'Ιουλ.
ΛΙΝΑΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	άνεχ. Σγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Αύγ. διά Τόκιον
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Στανίπα»	52	1965	άνεχ. Κοπίνα 14 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Αύγ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόνικρο»	38	2588	είς Πειραιά από 28 Μαΐου (έπισκευαί)
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στανίμορ»	51	11317	άνεχ. Ντάμπιπον 26 'Ιουλ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	άχ. Χαλκούπος	44	7150	άνεχ. Λοσέντζο Μασκές 27 'Ιουλ. διά Ριγιέκα
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουβιγκ.»	64	9615	έφθ. Αυθέρσαν 5 'Αύγ.
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	έτ. «Λίμνιονη»	42	7080	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	είς Γουαμπάσ από 26 'Ιουν.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	έφθ. Ρουέν 16 'Ιουλ.
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Εδθοία»	37	2312	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	έφθ. Πάτρας 25 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενικ Μπλάκ Τράνσον»	67	36000	είς Γιοκοσούκην ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΝΑ (δ.)	άχ. Αξιά. Χαλκούπος	48	8583	άνεχ. Τοίπανκόγκ 6 'Αύγ. διά Κοσσέο
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αδελφόπτης»	43	7194	άνεχ. Σαίν Τζών (Ν.Β.) 1 'Αύγ. δι' 'Αννάπολιν
ΜΑΝΤΚΟ	έτ. «Αρκόδη»	64	2809	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 4 'Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7021	30 μίλια Ν.Α. Νίτον 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτοράνδες»	55	8526	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΘΩΣ	Μαρκοντανώάκης	37	1322	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	διπλήθε Πανούσι 5 'Αύγ. δι' Ελονικόν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλότια	45	3766	άνεχ. Σουέζ 18 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)	Ίω. Λάτοπος	45	9900	άνεχ. Ελευπίνα από 17 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	51	16440	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 'Ιουλ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθανόδας»	66	18569	έφθ. Γιοκάστα 29 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τένεροαλ Κάροιρες	66	18569	άνεχ. Νιούκαστ (Άνθρ.) 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΔ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντερνασίοναλ»	44	4958	άνεχ. Βαλτιμόρων 30 'Ιουλ. διά Πασκαγκούλα
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2853	άνεχ. Σερβίας 26 'Ιουλ. διά Μαρσαλίαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπολιος & Σία	32	1597	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μόρθα»	39	1506	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμιο»	56	8799	άνεχ. Μαρικίνων 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΔ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Μπάκια Μπλάκα 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Ε.	έτ. «Κοντάνιον»	57	10311	άνεχ. Ναϊκόγια 26 'Ιουλ. διά δυτ. ὀκτών ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ Λ. Φ.	έτ. «Λακωνία»	38	4238	άνεχ. Τάμπι 17 'Ιουλ. διά Λά Παλίς
ΜΑΡΙΑ Μ.	ά. Μπινιάρης κ.λ.π.	48	2661	άνεχ. Αμέδερσαν 5 'Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατάνι»	41	5294	άνεχ. Μανιλάν 21 'Ιουλ. δι' 'Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΑ Π. (δ.)	έλληνική ουμφέροντα	57	21851	άνεχ. Λάς Πάλμας 31 'Ιουλ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεταούν»	36	1597	έφθ. Μασαλίαν 1 'Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνο»	43	7219	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Αύγ. δι' 'Ακάμπα
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδίστα»	57	10314	άνεχ. Σίδνεϋ 4 'Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	50	16394	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. δι' 'Ορντρες
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	40	9255	άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	Ίω. Λάτοπος	37	23732	άνεχ. Ελευσίνα από 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	Α. & Μ. Μπουσούες	47	1595	άνεχ. Φραγκούσου 24 'Ιουλ. διά Βάρρι
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Ροδόδι»	53	5842	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. διά Καράτοι

ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αίλαντερς»	55	5118	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαρσέντα»	56	6041	έφθ. Πούλα 16 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	8151	έφθ. Πιούερτο Καμπέλο 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	έτ. «ΠΤΣενερόλ Κάρριερς»	44	7279	εφθ. Γουαμπόρα 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Θες.)	έτ. «Πόλι Στάρ»	53	11310	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΑΙ	έτ. «Μαρλί»	59	20827	ανεχ. Ράς Τανούρα 5 Αύγ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμάς	44	2817	διπλής Κωνύπολιν 21 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βόλκανι	50	1694	έφθ. Βορμάνη 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιβέρσρολ	55	9125	έφθ. Λιδερουλ 4 Αύγ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	52	11197	ανεχ. Χιον 31 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΜΑΡΥΝΙΚΑ	έτ. «Μαρυνίκη»	44	1876	εις Χόγκ Κόγκ από 28 'Απρ.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Άλμπατρος»	54	3315	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Πλέιτ Σιππιγκ»	49	5038	ανεχ. Νεάπολιν 30 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΑΙΟΣ	έτ. «Μοτόρερς»	59	9168	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνβια»	55	8906	έφθ. Κοοίν 30 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μιρολάγκο»	55	7471	ανεχ. Μερσίνα 29 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μαντίμπε»	49	8409	υπό παραλαβήν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	έτ. «Φόπανη»	57	9168	ανεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	'Ελλην. Θαλάσσαια Μεταφ.	65	14264	ανεχ. Βανκούμπερ 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7277	διπλής Παναμά 6 Αύγ.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Μέλανταφη	38	5226	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 13 'Ιουν.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Πιουνιβέρσρολ Τράμπι	42	7262	ανεχ. Ντόρμπιναν 19 'Ιουλ. διά Βορμάνη
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαραρέπροιο»	46	3949	έφθ. Βιρτούτον 4 Αύγ.
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	ανεχ. Τρινκομαλί 1 Αύγ. δι' 'Αθάναν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Αιτζιαν Φράτι	60	14431	διπλής Ηαναμά 28 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ρασύσα»	44	7282	ανεχ. Χιούστον 2 Αύγ. διά Κοοίν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7131	ανεχ. Ντόρμπιναν 1 Αύγ. διά Κίναν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Άκμις»	49	8930	έφθ. Κοοίν 7 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	6884	ανεχ. Χάρηρν 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κούστα ντε Μάρφιλ	63	10514	ανεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Αθύλοκος»	57	6057	ανεχ. Ντουλούθ 29 'Ιουλ.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. Ντελμάρη	43	7180	εις Πόρτλαντ ('Ορ.) από 21 Νοεμ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8800	ανεχ. Πρίνις Ρούπερτ 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρεξης»	55	9200	ανεχ. Κόπερβικ 18 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΙΝΑ	έτ. «Επτανησιακή Νέπελ»	53	1972	ανεχ. Γλασκώνη 1 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΜΙΣΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Βερίνει»	56	1961	υπό ναυπήγησην
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8100	ανεχ. Βανκούμπερ 27 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιβαθγόρα»	59	9855	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ	'Ιω. Λάτσης	39	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (δ.)	Χρ. Σαρλής & Σία	33	1503	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Ιλουντόζοτ»	55	15983	ανεχ. Λισαδάμηνα 31 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Πινελόδηπο»	56	6051	έφθ. Πόρτη ντε Μπούκ 3 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ταλαδέρεα»	57	12230	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 29 'Ιουλ. διά Γουαμπό
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Μαρρεάντα»	44	7375	ανεχ. Κόπερβικ 18 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Ιντενέγκριτας»	51	2428	διπλής Α'Κρωτ. Καλης 'Ελπίδος 18 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ	έτ. «Σκεκούρινταντ»	55	10013	διπλής Κωνύπαν 2016 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΜΠΕΛ ΑΙΡ	έτ. «Στάμλε»	43	7084	εις Πέραμα από 3 Μαΐου
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Μαρέστε»	50	2828	ανεχ. Μαυρίκιον 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Φράνακιλ»	52	8111	ανεχ. Πουλό Μπουκούμ 1 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	ανεχ. Τεργέστον 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΠΡΑΙΤ'	έτ. «Πλαν. - Όσεαν»	36	5275	έφθ. 'Αμπού Νταρι 24 'Ιουλ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Μπράιτ»	43	2836	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 5 'Ιουλ. διά Μουκάλα
ΜΠΡΟΥΚΦΙΔΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Έντερπραϊζ»	39	6697	ανεχ. Πουέρτο Καμπέλο 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	ανεχ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΥΡΙΑΜ	Γ. Μοάτσος	45	3889	ανεχ. Καράτοι 3 Αύγ. διά Περικόν Κόλπον
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	ανεχ. Λά Παλί 31 'Ιουλ. διά Θέσσαλα
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	ανεχ. Ντόρμπιναν 27 'Ιουλ. διά Χαλούπ. 'Αιλαντ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	ανεχ. Πουλό Μπουκούμ 19 'Ιουλ. διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)				
ΝΑΤΑΣ Κ.	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	διπλής Λίζαρντ 5 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΑΤΙΣ	έτ. «Λούποκατ»	50	5326	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Αύγ. διά Μπελαδάν
ΝΑΥΠΛΙΟΝ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	έφθ. Μαυρίκιον 5 Αύγ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	έτ. «Ιντερσούπ»	34	2037	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (έπισκευα)
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	έφθ. Πειραιάδ 29 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Μαρκρείντε»	46	2270	έφθ. Μπάρρου 1 Αύγ.
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Μαυρίκιον 26 'Ιουλ.
ΝΕΦΕΛΗ	Γ. Μοσχάρης κλπ.	49	2079	υπό παραλαβήν
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Μπλάντα»	53	6051	εις 'Αμβέρσαν 1 Αύγ.
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Πιλίκιρι»	56	7911	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 Μαΐου διά Τσιγκάτο
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Αθηναϊκή-Ναυτιλιακή»	47	2757	ανεχ. Λονδίνον 8 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	«Σκανδιναυίαν»	38	1770	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 29 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μόρεας»	48	2000	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 21 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	ανεχ. Πειραιάδ 29 'Ιουλ. διά Βολόν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασάδης-Γεωργόπουλος-Άθανασιάδης	49	1851	ανεχ. Πειραιάδ 31 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	54	1929	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βελύμουθ»	47	1953	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Μαΐου διά Ντάρεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σ. Νταφάδης κ.λ.π.	47	1700	έφθ. Πειραιάδ 17 'Ιουν. διά Σευέζ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρία»	44	3911	ανεχ. Πειραιάδ 31 'Ιουλ. διά Σευέζ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ	έτ. «Χαρικάτ»	18	2387	ανεχ. Πόρτα συδάνη 17 'Ιουν. διά Σευέζ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Μικολίνος» Α.Ε.	47	2271	διπλής Μπρούνομπούτελ 15 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σάν Βίκτωρες»	42	7203	ανεχ. Βανκούμπερ 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Έψιλον»	55	7216	ανεχ. Τζιμπούτι 12 Μαΐου διά Γουαμπό
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Φράνκο»	58	8460	ανεχ. Λός Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Γκουαδίμας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	έτ. «Μιλιάδος»	44	7179	διπλής Μπρούνομπούτελ 17 'Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	Μαίρην & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εις Σάγκουα από 4 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15901	ανεχ. Τοιταγκόκ ρόδος 29 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΝΙΝΗ	έτ. «Τρικοντινένταλλ»	44	7180	έφθ. Σιγκαπούρην 6 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΒΑΓΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Οάκ Σιππιγκ»	62	28651	ανεχ. Τομπάτα 30 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΟ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. «Πλαγκαλάντες»	60	10236	ανεχ. Ντόρμπαν 24 'Ιουλ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλασαράντες»	57	10904	διπλής Παναμά 27 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	έτ. «Πλανκούσιτα»	58	10662	ανεχ. Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ναυλάκι
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πλασιφικ Κάρριερς»	66	25820	έφθ. Ρότερνταμ 4 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πλανατάλαντικα»	60	9341	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πρίμια»	59	12390	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 1 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πλουέρτρο Ρίαλ»	59	8646	ανεχ. Κολούμπια ρίβερ 22 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πράντο»	58	8639	ανεχ. Τόκοι 13 'Ιουλ. διά θυτ. άκτην ΗΠΑ
ΝΟΡΟ ΧΑΙΓΝΕΣ	έτ. «Πρίντοποιε»	61	15092	ανεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Γένοβαθν
ΝΟΥΦΑΡΟ	έτ. «Πρίντοποιε	62	15110	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	Μεσογειακή - Βαλκανική	50	2484	εις Καντίς από 12 'Ιουν. (έπισκευα)
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πρίντοντα»	63	15297	ανεχ. Πόρτα 'Αλέγκρε 30 'Ιουλ. δι' 'Ανκόνα
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Αρχοντόνησος»	62	14150	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	ανεχ. Ταραγκόνα 26 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Πλαν. - Εουρόπα»	57	7285	έφθ. Λός Αντζελες 3 Αύγ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	ανεχ. Φουσκι 5 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΝΥΜΟΔΙΑ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8100	υπό ναυπήγησην
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσορπτ»	43	7276	εις Ικέντα από 21 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ	έτ. «Νούμφη»	54	8251	ανεχ. Σουάνον 29 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Νόρδερεν Μαρίν»	43	7303	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 4 Αύγ. διά Κολόμπο
ΟΘΩΝ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	ανεχ. Λύμπεκ 1 Αύγ. διά Πειταρασάρι
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΩΠ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	ανεχ. Ντόρμπαν 31 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΟΛΓΑ	έτ. «Αργυρός»	42	5312	έφθ. Εσπιτζεργκ 5 Αύγ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Εφοπλιστική	44	7284	ανεχ. Καράκας Μπαϊν 20 'Ιουλ. διά Μερσίνα
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα Σ.»	48	2372	ανεχ. Ντάρενταρ Σαπούρη
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα»	43	7179	ανεχ. Ντάρενταρ Σαπούρη
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	ανεχ. Γενόβαν 29 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην

ΟΔΑΝ ΝΤΡΗΜ	έτ. «Σάν 'Ανδρέας»	47	1831	άνεκ. Μπουρούτου 27 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ομαλό»	50	5593	άνεκ. Κέιν Τάουν 4 Αύγ. διά Κπέρε
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	έφθ. Λιθερπουλ 17 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Ιρατος	43	7258	έφθ. Νιούπορτ 25 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Λοτροκρεοίντο»	50	10929	άνεκ. Βιζαγκαπατνάμ 2 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	διήλθε Παναμά 28 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΓΝΕΡ	έτ. «Πίναν 'Ηστι»	45	7787	άνεκ. Άμπανταν 28 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Ορίεντ Μπντ 'Ηστι»	64	9483	άνεκ. Μόντρεαλ 1 Αύγ. διά Σικάγο
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Νότ. Αφρικήν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Οφευν»	56	9942	διήλθε Παναμά 5 Αύγ. διά Νότ. Αφρικήν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασος»	61	16622	έφθ. Χοινάκην 30 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ούλτρα»	56	10120	έφθ. Κολομβία πίθερ 2 Αύγ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεανικό»	61	10999	άνεκ. Ντόμπραν 21 'Ιουλ. διά Β. Κίναν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΓΑΛΛ	έτ. «Αρκεισιος»	50	2529	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 29 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούδουσευ»	54	2721	ύπο παραλόθην
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Αντικλεια»	50	3187	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Χάιφα
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεκ. Ντακάρ 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	δ. Δραγοσάς & Σία	49	1238	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
Π. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ριμνες»	47	2740	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρεγνεις»	60	9317	έφθ. Ναγκόνια 3 Αύγ.
ΠΑΙΓ'ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	23607	διήλθε Ακρωτ. Καλῆς 'Ελπίδος 27 'Ιουλ. διά Ούμ Σαΐδ
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	56	16250	έφθ. Φλώσικ 22 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	άνεκ. Χούκ Κούκ 5 Αύγ. διά Τοιγκτάο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Θουντουλάκης	22	2759	άνεκ. Τζέντα 2 Αύγ. διά Ακαμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Ωνιαντόρο»	44	7251	έφθ. Μπωσάν 2 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΕΑΙΝΑ	έτ. «Άκης»	57	10720	άνεκ. Σπάττα 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένερολ-Μαρ.'Εντερ.»	47	2576	άνεκ. Λιθερπουλ 15 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τσουριάνης	39	2456	άνεκ. Θεούτα 3 Αύγ. διά Βενετίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 31 'Ιουλ. διά 'Αμαγκασάκι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ II	Π. Κουλουόρης	47	1346	διήλθε Κυνηγετών πολίν 24 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	1. Π. Κατούσλακος	39	3562	έφθ. Αμβέρσαν 3 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ριμνες»	50	5593	διήλθε Μπρουνόμπούτελ 26 'Ιουλ. διά Σαρδηνιαν
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αριόυντο»	47	2811	έφθ. Νέαν 'Ορλέαν 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Μαρτράφικο»	44	7233	διηλθε Κυνηγετών πολίν 3 Αύγ.
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Ντα Κόστα»	45	4229	άνεκ. Θεούτα 2 Αύγ. διά Αύγουσταν
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 18 'Ιουν. διά Τοιγκτάο
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Θράνκοι	43	7149	έφθ. Μπιλμπάο 6 Αύγ. διά Νάντην
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Καριες»	47	1997	έφθ. Ναγκόνια 6 Αύγ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αστροπρόδοπερο»	48	5146	έφθ. Σλονισκίλ 2 Αύγ.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πλωνωραία»	39	4550	άνεκ. Κριστομπαλ 2 Αύγ. διά Ποιντα Καρντόν
ΠΑΡΑΣΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13177	άνεκ. Θεούτα 2 Αύγ. διά Αννάμα (Μπόνα)
ΠΑΡΜΑΣΤΕΡ	έτ. «Αστρομπούενο»	41	2029	έφθ. Σαγκάνην 16 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεκ. Σαγκάνην 16 'Ιουλ. διά Αννάμα (Μπόνα)
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	36	1460	έφθ. Σαγκάνην 16 'Ιουλ. διά Τοιγκέρν
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μάντριαλ»	56	6040	άνεκ. Ντακάρ 10 'Ιουλ. διά Καντόνα
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κυνηγετών 3 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	άδ. Χανδρή	50	16259	άνεκ. Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15935	έφθ. Λός Αντζελες 2 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	ΈΛΛ. «Οσεαν Κέρριερς	56	9972	έφθ. Γένοβαν 2 Αύγ.
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	άνεκ. Ήσταχαν 30 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάν Παντελέπημων»	41	3496	έφθ. Αμπέτζαν 29 'Ιουλ.
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Ζόντερχαμ 1 Αύγ. διά Περαιώτα
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκορμπο»	59	23601	έφθ. Σαγκάνην 16 'Ιουλ. διά Καντόνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικληπ»	56	20776	άνεκ. Κάλιρι 31 'Ιουλ. διά Τοιγκέρν
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Πλαζίανα»	44	7050	έφθ. Τοιγκόκην ρόδες 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	έφθ. Βοστώνην 19 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεκ. Γένοβαν 16 'Ιουλ. διά Περαιώτα
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Ζόντερχαμ 1 Αύγ. διά Περαιώτα
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	έφθ. Τεργεστόν 2 Αύγ.
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ II	έτ. «Μαρσιέρα»	45	7643	έφθ. Κουεύετ 25 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαρκίμα»	48	3349	έφθ. Σαγκάνην 24 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11089	έφθ. Ραβέναν 3 Αύγ.
ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Σάν Ντιέγκο 31 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκουότα»	61	10072	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεκ. Λιθερπουλ 29 'Ιουλ. διά Σάντος
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέροιαλ» Κ.Λ.π.	54	6154	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κύρκα»	43	1794	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαϊνφέρ»	50	10776	άνεκ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 31 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνονπους»	58	9603	άνεκ. Βανκούμπερ 29 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Γιουνίον Μαριτάιμ»	43	1815	άνεκ. Γκριμουόπιν 25 'Ιουλ. διά Ιγκάρκα
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνονπους»	58	9603	άνεκ. Κόμπε 30 'Ιουλ. διά Γκλάντοτοουν
ΠΟΛΙ	έτ. «Πλαναμάρη»	54	8825	έφθ. Φουσικί 3 Αύγ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονπους»	61	9956	διήλθε Παναμά 29 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Μαρκίμα»	49	2755	έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΠΟΛΥΑΡΘΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	62	11135	άνεκ. Όζκαν 4 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεκ. Κόμπε 29 'Ιουλ. διά Όζκαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγουαίνης»	38	2561	έφθ. Χιούστον 28 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πλειάς»	37	4840	άνεκ. Μη. 'Αύρες 1 Αύγ. διά Κίναν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαρινπόλι»	65	20529	έφθ. Λιθερπουλ 29 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωτογιάννης»	30	4184	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νοεύδα Σεβίλλα»	64	40098	άνεκ. Μίζουσίμα 28 'Ιουν. διά Κούρε
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗΣ (δ.)	Ίω. Λάτσης	64	37987	έφθ. Βομβάνη 7 Αύγ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Βονκούμπερ 30 'Ιουλ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονπους»	58	10996	έφθ. Χιμέζι 13 'Ιουλ. διά Πούλο Σαμπού
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίμο»	51	2063	άνεκ. Χούκ Κούκ 9 'Ιουν. διά Σικανουκβίλ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρετέρνο»	55	16718	διήλθε Παναμά 4 Αύγ. διά Είδονμάσουθ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	άνεκ. Καλλάο 28 'Ιουλ. διά Αμουσίν Μπαίν
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι	21	1515	έφθ. Λατάκια 12 'Ιουλ.
ΠΩΔ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	10224	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ. διά Ισπανίαν
ΠΑΖΑΝΙ	έτ. «Αγκάλι»	49	1773	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεκ. Αμβέρσαν 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΡΕΑ	έτ. «Στρακίς»	45	5702	άνεκ. Σεμπού 26 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΡΕΓΓΙΝΑ (έπιθ.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζέρα»	39	10153	άνεκ. Χάιφαν 31 'Ιουλ. διά Κρουαζέρα
ΡΙΤΑ V.	έτ. «Ραχακοί»	51	2062	άνεκ. Σιμπού 31 'Ιουλ. διά Ντούμπροβικ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤ'ΟΝΣ	έτ. «Μάνλεμος»	45	7176	άνεκ. Λάς Πάλμας 2 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 26 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσόπασιφκ»	45	3855	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΡΟΥΥ'	έτ. «Σκάρος»	41	6901	έφθ. Κούροκαμπαν 18 'Ιουλ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπικονφιλδ»	48	5487	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Φαρακλάτα»	50	10608	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ. διά Ισπανίαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμές»	56	21081	διήλθε Ακρωτ. Καλῆς 'Ελπίδος 30 'Ιουλ. διά Π. Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. 'Αγγελάκη & Σία	47	1575	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαγενίρ»	52	10176	άνεκ. Λάς Πάλμας 25 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Παρελάστα»	43	7268	εἰς Ιαπωνίαν, υπό διάλυσιν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαρεζάκτα»	37	2409	άνεκ. Στοκχόλμην 2 Αύγ. διά Τάιν
ΣΑΝ ΣΤΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πλόκουμπαρ»	38	1848	άνεκ. Ούλούδ 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	έτ. «Πιρόδρομος»	40	5134	έφθ. Σαγκάνη 1 Αύγ.
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκα»	43	1595	άνεκ. Ντακάρ 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	63	13830	διήλθε Παναμά 31 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Θεούρης κ.λ.π.	36	1684	εἰς Πειραιά από 8 Μαΐου (έπισκευα)
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Ιουλ. διά Περού

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)		έτ. «Τριάς»	47	1927	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ		Α. Ν. Αθανασιάδης	49	1768	άνεχ. Κάλι 27 'Ιουλ. διά Πιτέα
ΣΑΝΤΗ Ν.		έτ. «Σομπία»	47	8434	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 21 'Ιουλ.
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ		έτ. «Χομερ»	59	9010	άνεχ. Ντουνεντίν 3 Αύγ.
ΣΑΡΕ'Υ		Θαλ. & Έμπορ. 'Επιχ.	43	9732	ύπο παραλαβήν
ΣΑΡΝΗΣ		έτ. «Μορανία»	45	7293	εφ. Ραγκούν 1 Αύγ.
ΣΑΣ		'Αφοι Σιγαλα	40	5360	έφθ. Ντώρμπαν 3 Αύγ.
ΣΑΣΣΕΣ		έτ. «Εμπασαντά»	44	9801	έφθ. Μιδδλεσμπρω 20 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ		«Γιουν. Μαρίτ. Εντερπραΐζ»	46	3921	έφθ. 'Αμπέρσαν 29 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κανόπους»	55	16241	άνεχ. Ροδάριο 5 Αύγ.
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ		έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	άνεχ. Χάργια 'Αιλαντ 18 'Ιουλ. διά Κόρυτον
ΣΕΡΗΦΟΣ		έτ. «Πρέρ & Τζενεραλ»	63	3098	έφθ. Κέμι 31 'Ιουλ.
ΣΗΜΠΕΡΝΤ (δ.)		έτ. «Μαρίνι»	52	11705	άνεχ. Λας Πλάμας 31 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Άρμαντα»	43	7275	έφθ. Τακοράντι 25 'Ιουλ.
ΣΙΜΠΑ		έτ. «Κατανί»	48	5957	είτ. Ρότερνταν άπο 24 Μαΐου
ΣΙΣΙΩΥΛΑ		έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Φρήτασον
ΣΙΦΟΝΟΣ		έτ. «Ρηφέρ»	62	3097	έφθ. Χιούστον 7 Αύγ.
ΣΙΚΙΝΟΣ		έτ. «Μαρμανά»	53	2340	είς θέσιν 16.54 Β. - 66.5 Δ. Αύγ. 2 διά Γιβραλτάρ
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Κοραλ»	48	3745	άργει Κυνόδουραν άπο 22 'Απρ.
ΣΜΑΡΑΓΔΑΙ		έτ. «Σηγκαλά»	53	3011	διπλής Παναμά 4 Αύγ.
ΣΟΝΙΚ		έτ. «Ταιγκέρ»	62	28390	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΥΚΙ		έτ. «Φράνκοι»	28	1660	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ		Χρ. Σαρλίν & Σιά	45	1598	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Λέοταμη»	29	7030	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Άδαναν 28 'Ιουν. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεχ. Σαγκάλη 1 Αύγ. διά Μπουύμπουρι
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)		έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΣΠΥΡΟΣ		έτ. «Μαρφάμαι»	54	12721	άνεχ. Πουντά Καρντόν 29 'Ιουλ. διή 'Αμβούργον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Α. Νομίκος	50	2516	έφθ. Κολόμπια 3 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ Δ.		'Ιω. Λάτοπης	26	5648	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		Σπύρος Λάλης	40	2209	άνεχ. Βιρτούτον 28 'Ιουλ. διά Λικάτα
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Νίκολαμ»	38	3317	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Χάμπτον ρόδις 6 Αύγ.
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	έφθ. Καλλάρι 31 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΤΗΡΙΟΥΣ		Α. & Π. Καλλίτονς	44	1723	έφθ. Καράτοι 30 'Ιουλ.
ΣΤΑΡΛΑΙΤ ΙΤ ΙΙ		Γ. Α. Καλλίτονς	46	2010	άνεχ. Θέσιατα 27 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	άνεχ. Μομπάσα 2 Αύγ. διή 'Αμπού Νταρπί
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)		έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 26 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		έτ. «Σταύρος Σιππιγκ»	64	44331	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	άνεχ. Λουάντα 28 'Ιουλ. διά Λιοσαδώνα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.		Στ. Μάρος	45	4014	έφθ. Καράτοι 7 Αύγ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		Στ. Μπαλεδάνης	47	1998	διπλής Κων) πολίν 17 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΣΤΥΜΩΛΟΣ		«Εγκική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. 'Αν. Βικέντιον (Κ.Β.) 2 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Σπαλματόρι»	44	7310	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 28 'Ιουλ. διή Εύρωνν
ΣΥΡΟΣ		«Γιουν. Μαρ. Εντερπραΐζ»	52	2073	άνεχ. Βιρτούτον 1 Αύγ. διά Λατάκια
		έτ. «Σύραμαρα»	42	7145	άνεχ. Τοινάνγκα 22 'Ιουλ. διά Σαγκαπούρην
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Βαλίντα»	45	4880	άνεχ. Τζέντα 26 'Ιουλ. διή 'Ασσάμη
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Τάρπον»	53	7564	άνεχ. Γιαδάτα 20 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Γιοκοσουκά 2 Αύγ. διά Καμ Ράν Μπαίν
ΤΕΑ		Π. Βραγκος	39	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΛΑΜΟΝ		έτ. «Σαντιλίανα»	49	5610	άνεχ. Λάς Πλάμας 27 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχασάρη
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Μαυρίκιον 29 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΖΕΝΕΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Κονοτάντε»	61	9636	άνεχ. Μπελαδάν 24 'Ιουλ. διά Μακασάρη
ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τσάταμη»	55	11916	άνεχ. Χιούστον 1 Αύγ. διά Κριστούμπολ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρούμπισταρ»	44	7184	είς Μπιλατάρι άπο 8 Νοεμ.
ΤΖΟΥ'		έτ. «Σουλάγκη»	37	5556	άνεχ. Μόζι 29 'Ιουλ. διά Βανκούθερ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Θεο» νίκη	65	40043	έφθ. Σουάνον 4 Αύγ.
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Βλασσόδεσαν»	53	12878	διπλής Βιρβαλτάρ 7 Αύγ.
ΤΙΝΑ		έτ. «Ολιστιμη	42	7362	έφθ. Ρότερνταν 31 'Ιουλ.
ΤΙΝΤΑΧΑΟΛ		έτ. «Σπλαίνη»	43	4313	άνεχ. Κέιτ Τάουν 1 Αύγ. διά Μομπάσα
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ		Β. Μακρής κ.λ.π.	45	1082	άνεχ. Γένοβαν 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΟΥΓΙΓΚΑ		έτ. «Σπησιούτη	53	3411	διπλής 'Εσκουμίν 30 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΤΟΥΛΑ Ν.		έλληνικο συμφέροντα	56	8297	είς Πειραιά άπο 11 'Ιουν. (έποκευαι)
ΤΟΥΛΑ ΕΥΛΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Καλόδιον 13 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανοροδόπη»	36	5795	ύπο παραλαβήν
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ Ι		έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙ		έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3573	άνεχ. Ηάς Πάλμας 20 'Ιουλ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ ΙΙΙ		έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3573	διπλής Κων) πολίν 1 Αύγ. διά Κωνοτάνταν
ΤΡΕΙΝΤ ΑΝ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ		έτ. «Τρεινάνταλ»	45	7635	άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. διά Μάντοσετερ
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7667	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 'Ιουλ. διά Κεϋλάνην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15900	άνεχ. Λορέντζο Μαρκες 30 'Ιουλ. διά Σαγκόν
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ		έλληνικο συμφέροντα	62	8741	άργει Κυνόδουραν άπο 6 Δεκ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Προβίτεντς»	48	11172	άνεχ. Ντακάρ 9 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΤΡΙΤΩΝ		όδ. Γράτοι	44	7207	έφθ. Καλκούτταν 16 'Ιουλ.
ΤΥΦΩΝ		έτ. «Ιροπαρη»	34	2353	άνεχ. Αντεν 11 'Ιουλ. διά Κιομαγιούν
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)		έτ. «Εύγερος»	51	8997	άνεχ. Καμπίμας 31 'Ιουλ. διά Λάντας 'Εντ
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ		Ραφάλ - Μελαχροίνος & Υιοί	38	5239	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγι Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «ΙΙΑ - Μέντικο»	37	4298	έφθ. Μπαντάρ Αμπάν 21 'Ιουλ.
ΦΑΒΟΡΙΤΑ		έτ. «Διεθνεῖς Κρουαζέραι	50	4734	έφθ. Ταιγκάτο 3 Αύγ.
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρσάσιο»	65	15597	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διή Αύστραλιαν
ΦΑΛΗΡΩΝ		έτ. «Φάληρον»	39	1880	άνεχ. Χούλα 2 Αύγ. διή Αρχάγγελον
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		Τζωρτζής & Συκιάς	22	3117	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ		Μουνδρέας	38	2564	άνεχ. Τενερίφον 3 Αύγ. διά Νταμμάμ
ΦΙΔΙΑ		έτ. «Επαντοποιάκη»	44	1596	άνεχ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΦΙΔΤΡΙΚ		έτ. «Μωρήνη»	56	5471	άνεχ. Φλώσιν 20 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Οσεανγουάινης»	36	2642	έφθ. Ρεοιφ 3 Αύγ.
ΦΛΩΡΑ Ν.		έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεχ. Νέαν Ύρκην 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Χοινάγκη 28 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ		έτ. «Μαράκιον»	43	5350	έφθ. Σαγκάνη 2 Αύγ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Κοζανίτας»	56	1082	άνεχ. Κοιστομπαλ 1 Αύγ. διά Ντεμαράρα
ΦΟΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ		Θ. Εύσταθιους κ.λ.π.	52	2039	έφθ. Λιθερπουλ 1 Αύγ.
ΦΟΡΟΥΣΗ		έτ. «Αστροβέλαια»	43	6838	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΦΟΥΡΥΩΤΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλάς	47	1106	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΡΩΣ ΜΑΝΩΛΟ		έτ. «Φέντ Στάρ»	49	1987	άνεχ. Πόρτ Σουάνδαν 23 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΦΩΤΗΣ		«Ελληνοκυπριακή»	38	1253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΔΙΕΣ		Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	άνεχ. Λιοσαδώνα 28 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΧΑΙΔΕΩΝΤ		έτ. «Βάπελ»	46	1563	άνεχ. Κοπεγχάγην 24 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΧΑΙΔΑΝΙΟΣ		Μαρκαντούνακης	47	1209	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμή»	60	9319	διπλής Μαυρίκιον 1 Ιουλ. διή Αλεξάνδρειαν
ΧΑΙΡΑΥΤΗ		I. Σ. Λάτοπης	44	11460	άνεχ. Γένοβαν 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΧΑΙΡΙΛΑΟΣ (δ.)		έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Σεμπου 21 'Ιουλ. διά Ντιπλόγκ
ΧΑΙΡΠΕΦΤΖΕΛ		Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Ρότερνταν 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Σπλήρδης»	53	4669	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Σικάγο
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Αλτζέο»	44	2675	άνεχ. Καζαμπλάκα 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		έτ. «Φρίντηντον»	67	10086	έφθ. Τατεγάμα 18 'Ιουλ.
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ		έτ. «Νόργκρηκ»	44	3562	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκχαμ 27 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΧΙΟΣ		έτ. «Νόργκρηκ»	45	3541	άνεχ. Πενάγκ 28 'Ιουλ. διά Σικανουκβίλ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Ντεβελόπενεντ»	53	8458	έφθ. Ρότερνταν 16 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μάνια»	53	11310	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 26 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΧΙΟΥ (δ.)		έτ. «Χρηγκάλ»	54	16194	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΧΗΡΗΚΑΛ		έτ. «Χρηγκάλ»	45	2886	διπλής Ελλσινόρε 2 Αύγ. διά Στεττίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		έλληνικά συμφέροντα	52	1224	είς μεσογειακάς μεταφοράς

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	όδ. «Άγγελόπουλοι	44	7193	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρεσούμα»	43	2074	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μηλούη Σῆπη»	45	4746	ανεχ. Σουέζ 27 Απρ. διά Κίναν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεανικά»	49	7526	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΦΑΡΑ	έτ. «Πάθει»	25	958	ανεχ. Άμμοκωντον 26 Ιουλ. διά Βεγγάζην

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ματοευτόνιαν»	44	7212	έφθ. Βομβάνη 4 Αύγ.
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	53	11417	διήλθε Παναμά 30 Ιουλ. διά Καριπίτο
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3694	ανεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Αύγ. διά Τέλα
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	ανεχ. Λός Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροπίδια»	59	15858	ανεχ. Αμερικήν 18 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνιά»	48	8482	διήλθε Παναμά 15 Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11365	ανεχ. Ντουμάι 8 Ιουλ. διά Πλατζού
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7229	έγκατελείθη εἰς θέσιν 15.35 Β. - 86.7 Α. Αύγ. 5
ΑΓΓΗΝΩΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνώρ»	43	7139	έφθ. Μόζι 5 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	έφθ. Σφάζ 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδάλια»	45	6877	ανεχ. Ιζίμπουτι 8 Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	έφθ. Γκλογάν 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρατήρι»	43	7157	δινηρ. Χ αυστον 27 Ιουλ. δι' Έλ Σαλβαδόρ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Μπάρρι 5 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	ανεχ. Βαλιτιμόρην 3 Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγιογαλασσούσαινα»	43	7265	ανεχ. Πιμεντέλ 7 Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Ρότερνταμ 6 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτου»	43	7144	ανεχ. Κολόμπο 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασης»	49	2358	διήλθε Ντόρεν 1 Αύγ. διά Τζακονθίλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικόλας»	53	11024	έφθ. Καράτοι 2 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντιά»	53	13256	ανεχ. Ρότερνταμ 23 Ιουλ. διά Μένα Αχιλαντί
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	ανεχ. Θρόπορτ (Μπαχ.) 30 Ιουλ. διά Θάλευ
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσεράντζα»	43	7265	ανεχ. Τρινιτάντ 15 Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απς Νικόλας»	53	9033	ανεχ. Χοραμάρχ 29 Ιουλ.
ΑΕΔΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	ανεχ. Τενερίφον 7 Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΑΖΑΝΤΕΧ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακόρντε»	47	2992	ανεχ. Φρίταουν 31 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλατού»	44	2853	διήλθε Παναμά 2 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλσουέρο»	44	7176	έφθ. Ρίο Ιανέριο 22 Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπνουαίν»	49	3484	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Ρότερνταμ
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατροπλέντορ»	30	4152	ανεχ. Θεούτα 30 Ιουλ. διά Βισμάρ
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποεσιδών»	48	2724	ανεχ. Σετεπινόν 2 Αύγ. διά Σετουμπάλ
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13579	ανεχ. Χαρόπορτον 24 Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΑΘΕΝΙΚΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντε»	67	48747	ανεχ. Λάς Πάλμας 27 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	έφθ. Ρίο Ιανέριο 22 Ιουλ. διά Κινούρα
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12402	ανεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΑΙΩΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 16 Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΙΚΑΤΕΡΗΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Σην»	67	23774	ανεχ. Τομπάτα 14 Ιουλ. διά Χίλην
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10018	ανεχ. Καλλάδα 5 Αύγ. διά Καθασάκι
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10018	ανεχ. Σεκάδα 30 Ιουν. διά Νιγκέτα
ΑΓΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	58	10020	εἰς Γαλλίαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	10000	εἰς Γαλλίαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	43	7256	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ. διά Μπέιρα
ΑΙΣΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	11292	ανεχ. Μπακρέτιν 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλια»	57	8184	ανεχ. Ναγκόγια 25 Ιουλ. διά Λούς Αντζελες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόποτ»	67	37500	εἰς Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σταντάρντην»	67	35000	διήλθε Ούσαντ 15 Ιουλ. διά Βιτόρια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Κάρριερ»	66	22362	έφθ. Κόμπε 4 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη»	66	22362	διήλθε Ούσαντ 29 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουαίνες Κάρριερες	65	18452	έφθ. Σαντιάγκο (Κούβα) 23 Ιουλ.
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	εἰς Σιγκαπούρην ρόδες από 15 Δεκ. 1965
ΑΚΑΣΣΑΔΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντνιος»	50	1385	ανεχ. Γοκοκάμαν 30 Ιουλ. διά Γουαμπόρα
ΑΚΑΣΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωριθ»	46	7331	έφθ. Μπ. Αύρες 27 Ιουλ.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	ανεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 28 Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρο Ήστη»	43	8434	διήλθε Ούσαντ 3 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανήνωρ»	49	11105	ανεχ. Τομπάτα 3 Αύγ.
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	44	7159	ανεχ. Χιουστόν 30 Ιουλ. διά Μαντράς
ΑΚΥΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύμπρουκι»	47	7173	έφθ. Νιγκάτα 10 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιμι»	43	7224	έφθ. Μαρικόρια 26 Ιουλ. διά Ελασίνκι
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	ανεχ. Μαντράς 2 Αύγ. διά Καλκούταν
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφο»	43	6989	ανεχ. Κολόμπο 2 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θρέύτερ»	67	15910	έφθ. Τομπάτα 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτη»	56	10480	ανεχ. Χιουστόν 30 Ιουλ. διά Μαντράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Μ. Μδδελαμπρω 21 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπήριαν»	56	20926	ανεχ. Γειρατά 23 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάν Ν'κόλα»	43	2908	ανεχ. Στεττίνον 4 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόδιτον»	42	7241	έφθ. Μαντράς ρόδες 4 Αύγ.
ΑΛΘΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλάρικ»	37	5282	έφθ. Σάντος 17 Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	65	10865	έφθ. Χάμπτον ρόδες 2 Αύγ.
ΑΛΙΚΙΒΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάναγκελη»	43	7070	έφθ. Μ. Μδδελαμπρω 21 Ιουλ.
ΑΛΚΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	56	12334	ανεχ. Ρότερνταμ 21 Ιουλ. δι' Ελασίνκι
ΑΛΚΑΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	έφθ. Χιροκάτα 3 Αύγ.
ΑΛΛΕΓΚΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίφ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	ανεχ. Χάργυρα 21 Ιουλ. διά Χάρην
ΑΛΛΙΕΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γενενάκας»	57	12775	διήλθε Παναμά 5 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κληπούν»	41	7401	ανεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 18 Ιουλ. διά Πόρτο Εμπεδόκλε
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	ανεχ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	44	7226	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7280	ανεχ. Πάλμ Μπίτα 26 Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΑΛΜΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	διήλθε Παναμά 29 Ιουλ. διά Χάρην
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	έφθ. Σάντος 17 Ιουλ.
ΑΛΜΠΙΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμάριαρ»	44	7270	έφθ. Ροζάριο 27 Ιουλ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαριαρ»	43	7171	ανεχ. Θέουτα 1 Αύγ. διά Κοσιν
ΑΛΧΕΙΔΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πακόλντη θίσ»	46	2062	ανεχ. Μομπάνα 4 Αύγ. διά Τζέντα
ΑΜΑΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μένα»	38	1885	έφθ. Ρότερνταμ 4 Αύγ.
ΑΜΑΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τόμας»	52	4894	διήλθε Παναμά 26 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριοντόρο»	61	13716	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Ιουλ. διά Ντουμάι
ΑΜΟΡΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	έφθ. Χαιδόφυκ 15 Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΑΜΟΙΑΛΗΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραμπιγκ & Φρέύτιγκ»	43	7036	έφθ. Αυθέρσιον 19 Ιουλ.
ΑΜΟΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραμπιγκ & Φρέύτιγκ»	39	5171	ανεχ. Πούλι Μπουκομ 30 Ιουλ. διά Τοιταγκόγκ
ΑΜΟΙΤΡΗΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφοιτρίτη»	42	7147	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΑΜΟΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	44	7229	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τανκάνοι»	44	7242	εἰς Νακόγια υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	ανεχ. Σιδνέϋ 6 Αύγ.
ΑΝΑΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αληνικά συμφέροντα	42	7177	έφθ. Μαντράς 6 Ιουλ.
ΑΝΑΡΕΑΣ B. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρουνόσεαν»	55	21075	ανεχ. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΙΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αοάχια»	59	4577	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόλιστα»	65	15597	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ»	67	25500	εἰς Νακόγια

ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάνοτοσούν»	44	10599	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρ 30 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΝΓΙΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτενιο»	66	15597	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΓΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	έφθ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Αθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντινης»	48	6259	έφθ. Πουλό Μπουκού 4 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα»	43	7303	εις θεού 23.53 Β. 179.41 Δ. 'Ιουλ. 27 διά Βανκούβερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ήστ' Ατλάντικ»	63	15985	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' 'Ιντσόν
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 27 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	55	11148	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατουρία»	43	7154	εις Βομβάνιαν ἀπό 1 'Ιουν.
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεζ»	42	6706	άνεχ. Λουάντα 25 'Ιουλ. διά Βαλτικήν
ΑΠΙΟΛΛΩΝΙΑΝ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνον Τζιόσσανι»	44	7284	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Νάμπο
ΑΠΙΟΣΤΟΛΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	έφθ. Βερακρούς 5 Αύγ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ(η.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνον Κατερίνα»	37	5405	προσήραξε εις θεού 18.34 Β. - 75.45 Δ. 'Ιουλ. 19
ΑΡΑΙΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κατσογεώργης	40	1280	άνεχ. Μπάρα 30 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΓΟΛΙΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	έφθ. Καζαμπλάκιαν 30 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτασ»	35	4965	έφθ. Χούκ σε Χόλαντ 3 Αύγ.
ΑΡΕΝΤΑΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	έφθ. Πουνταρένας 21 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύραφρικαν»	46	1889	έφθ. Άδαναν 25 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	42	7176	άνεχ. Χρήστον 5 Αύγ. διά Μπέιρα
ΑΡΕΤΗ Σ. (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΑΡΟΥΡΟΣ II. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροσιέλο»	58	16258	άνεχ. Τάμα 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	44	8541	άνεχ. Λισσαδώνα 29 'Ιουλ. διά Κή Σουέτ (διαταγάς)
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλο Αμαρίλλο»	62	25911	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστοκτο»	40	5483	έφθ. Τέντα 30 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΑΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	άνεχ. Σέδεν Λιλαντς 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΕΙΑΗΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Βέντσπολης
ΑΡΙΣΤΕΙΑΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπάσα»	43	7247	άνεχ. Λισσαδώνα 14 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	35	992	άνεχ. Χαρούργον 14 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.η.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουπρες»	56	10093	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10280	άνεχ. Χιουστον 5 Αύγ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (η.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπια»	43	7254	άνεχ. Σάν Λορέντζο 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	45	5058	άνεχ. Μαντράς 1 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Ιουλ. διά Μπαλικ Παπάν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέιλ»	44	10511	άνεχ. Χάργιαν Αίλαντς 31 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσδος»	43	7303	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικρεστη»	57	47000	άνεχ. Μαΐαμι 27 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΑΡΗΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροςντέιλ»	44	10496	έφθ. Λάγκος 1 Αύγ.
ΑΤΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνοτοσονι»	48	11379	έφθ. Κοσσιν 5 Αύγ.
ΑΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακέρντε»	47	3000	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ.
ΑΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρός»	44	7179	διπλήθε Κωνιόπολιν 3 Αύγ.
ΑΤΓΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερονίς»	64	17976	έφθ. Καλκούτταν 2 Αύγ.
ΑΤΡΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοργία»	26	2903	έφθ. Νονάιμο 18 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρυκο Λάινερ»	63	15983	εις Τζιμπούτι από 18 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Αρμέσσαν 1 Αύγ.
ΑΣΗΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ασούμι»	40	2667	έφθ. Βομβάνη 8 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουνιτ»	60	12287	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 25 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΣΤΕΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 30 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14132	άνεχ. Μαΐαμι 27 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρη»	50	5324	έφθ. Αιγαίος 1 Αύγ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	33375	έφθ. Κοσσιν 5 Αύγ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	διπλήθε Κωνιάνα 30 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	20608	άνεχ. Χόρ άλ Αμάρια 31 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	20444	άνεχ. Χόρ Κόκη 25 'Ιουλ. διά Μπακρέν
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17094	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	31716	άνεχ. Ντόμπιμπον 29 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τευέστ Ατλάντικ»	63	15977	άνεχ. Κιούρασσο από 16 'Ιουν.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκι»	57	24631	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Κιούρασσο
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Ενόδαν 21 'Ιουλ. διά Κιούρασσο
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαΐντυ»	55	12985	έφθ. Πολτάντα 2 Αύγ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	1322	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 Αύγ. διά Λοντόντερ
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Γενόβαν 21 'Ιουλ. διά Ματαντί
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	51	11524	έφθ. Βοστώνην 20 'Ιουλ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστ' Ατλάντικ»	63	15921	άνεχ. Κουνιάνα 30 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκι»	52	10930	άνεχ. Ράς Τανόρα 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Ντίζον
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Στάρ»	64	38672	άνεχ. Ντόμπιμπον 29 'Ιουλ. διά Πόρτ Ντίζον
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Πρίνσες»	66	42100	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Αύγ. διά Γιαβάτα
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 4 Αύγ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπημη»	58	10139	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνραϊζ»	58	10139	έφθ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέστ Ατλάντικ»	63	15985	άνεχ. Καρθαγένην 22 'Ιουλ. διά Μπαντά
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Πτένερόλα»	56	10037	έφθ. Σάιγκον 21 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ήστ' Ατλάντικ	64	15977	έφθ. Σάιγκον 21 'Ιουλ. δι' Απού Ανατολήν
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Θάλκον»	59	10505	έφθ. Γύρη 2 Αύγ.
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10789	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΑΓΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντομ Σιππιγκ»	62	10815	έφθ. Καρθαγένην 22 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	67	45500	άνεχ. Σιγκαπούρη 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	51	8867	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	άνεχ. Σιγκαπούρη 2 Αύγ. δι' Απού Ανατολήν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλπέρ»	56	10312	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΑΥΓΕΤΡΑΙΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρανκουίλα»	50	5695	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	άνεχ. Σάντος 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	44	7192	έφθ. Θεούτα 3 Αύγ. δι' Αθάναν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	11045	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισύκον»	48	15794	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Κεμπέτ 3 Αύγ.
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3211	έφθ. Φόδνες 5 Αύγ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίκαρι»	41	6339	άνεχ. Κολόμπο 3 Αύγ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά ουμφέροντα	43	6490	έφθ. Καρθαγένην 25 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερς»	42	6749	έφθ. Ναγκούγια 22 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντον»	45	3736	έφθ. Ματαράν 29 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιαντιγκάρο Τρανόδα»	58	26565	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 'Ιουλ. διά Μπακρέν
ΒΙΡΖΙΝ ΜΑΙΡΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκώνης»	58	11625	έφθ. Ντάς Αίλαντ 21 'Ιουλ. δι' Ούλσαν
ΒΡΟΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγελλάν»	48	3349	έφθ. Χιουστον 29 'Ιουλ. δι' Ούλσαν
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσος»	45	7604	άνεχ. Χάρητον 23 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	45	2901	άνεχ. Νικηφόρος 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	56	8615	έφθ. Μαζατάλαν 15 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	44	7243	άνεχ. Νικηφόρος 28 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	64	33375	άνεχ. Βιτόρια 21 'Ιουλ. διά Κόμπη
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Βιτόρια 21 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	64	32231	έφθ. Χιουστον 29 'Ιουλ. δι' Ούλσαν
ΓΑΛΛΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Χάρητον 23 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βινκλά»	5		

ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΑΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	'Ηλ. Γούναρης & Σιά	46	2701	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Κυλιγούντη»	51	2841	ανεχ. Μουσκάτ 27 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Αιγαίανα»	41	5270	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γιάννης»	44	7150	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	ετ. Ελλενικό Σιππ. & Ιντερτορ.	43	8544	έφθ. Καλκούτας 20 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Ιανντρες»	39	10051	ανεχ. Αμερέρσαν 23 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	ετ. «Ωικτωρία»	40	5550	ανεχ. Ιορτ οντε Μπούκ 3 Αύγ. διά Καζαμπλάνκαν
ΓΙΟΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	ετ. «Ιουνιθέροσαλ»	44	7145	ανεχ. Τάμπα 13 'Ιουν. διά Βομβάν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Εύτυχια»	45	7240	διπλής 'Ακρωτ. Καλῆς 'Ελπίδος 25 'Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΙΚΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Άδριατικ»	63	30650	ανεχ. Νεαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουλ. διά Φρίπορτ
ΓΚΕΜ (δες.)		ετ. «Μερκούρια»	52	10593	ανεχ. Κολόμπο 31 'Ιουλ. διά Κανκεσαντούρα
ΓΚΛΗ (κυπρ.)		ετ. «Διώρυξ»	43	7290	ανεχ. Κολόμπο 31 'Ιουλ. διά Σικανουσκίδη
ΓΚΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Δελεότιολ»	41	7024	έφθ. Κολόμπο 2 'Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γρούγκρες»	43	7277	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	ετ. «Βίργοκο»	67	48747	διπλής Ήπειρος 13 'Ιουν. διά Βιζαγκαπατνάμ
ΓΚΟΑΝΤ ΣΚΑΥ*		ετ. «Κολντένι»	39	6281	ανεχ. Μπαρόντρα 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ		ετ. «Άστροβλανης»	42	2808	διπλής Αίλαντ 24 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΓΚΟΑΝΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)		ετ. «Ουσεαν»	44	11873	ανεχ. Κολούμπια ρίβερ 1 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΡΑΠΙΣΙΑΝ ΛΑΙΤ*	(N.A.T.)	ετ. «Λιττλ ηππρ»	63	15389	έφθ. Χιμέζι 20 'Ιουλ. διά Μένα Σαούδ
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ		ετ. «Ιντεγκρίτη»	50	12240	ανεχ. Κολόμπο 31 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΓΚΡΙΑ	(N.A.T.)	ετ. «Κουάντρος»	34	1803	διπλής Θερόποται 'Αιλαντ 24 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	ετ. «Ικρία»	39	1626	ανεχ. Μπαράγκουιλς άπο 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΥΟΔΑ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Βόζι»	64	15282	ανεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΐΝΤ	(N.A.T.)	ετ. «Λύραδάδα»	44	7244	ανεχ. Καλλάο 23 'Ιουλ. διά Μοντεθίδεον
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	ετ. «Οσεάνικ»	45	7648	έφθ. Βάρρι 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φαιρμάσυντ»	43	14131	έφθ. Κόμπη 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. Άτλαντικ Τρανσοπορτ	57	26032	ανεχ. Γενόβαν 4 Αύγ. διά Γκέλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουόρλεν Γιούνιτι»	52	2067	ανεχ. Σάρος 3 Αύγ. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αγκουαζάλη»	57	13750	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ(δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ζούνι»	55	272/8	ανεχ. Τζεμπέλη Ντανα 29 'Ιουλ. διά Βίλελμοχαφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουόρλεν Τάνκερ»	54	28232	ανεχ. Πουέρα λα Κρούζ 1 Αύγ. διά Φώλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουνκς»	55	27278	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΝΤΑΙΡ(δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Πανοσέανικ»	55	25317	ανεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 26 'Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	ετ. «Γουόρλεν Γκρατίτιουντ»	54	27278	έφθ. Κείν Τάουν 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΊΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	27277	ανεχ. Νέαν 'Υρκην 26 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σανζίλι»	57	14317	ανεχ. Σίδεν 19 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΞΑΠΟΡΕΡ	(N.A.T.)	ετ. «Ομοίλι»	62	11971	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)		ετ. «Τοσέτος Μπαίν»	57	25489	ανεχ. Εμπάρι (λα) 27 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπαϊφίου»	57	25490	έφθ. Αμβέρσα 4 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΣ (N.A.T.)		ετ. «Πασιφίκι»	57	26031	ανεχ. Τζαμπάλ Ντανα 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ορεστός»	57	26031	ανεχ. Βακαγιάμα 30 'Ιουλ. διά Γκλάνταστοουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	ετ. «Μπόλκαρι»	42	12805	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ) 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΤΥ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Θώρα»	50	18802	ανεχ. Τουπάτα 29 'Ιουλ. διά Γκλάνταστοουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	ετ. «Λύσανδρος»	49	18802	ανεχ. Σάρος 4 Αύγ. διά Νάρεργκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουντεν»	50	25360	ανεχ. Σέριος 30 'Ιουλ. δι' Υμούντεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουόρλεν Μπόντη»	57	27902	ανεχ. Κέιπ Σμόκι 2 Αύγ. διά Χάμπτον πόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Αγκάτε»	66	25549	ανεχ. Νεάπολις 2 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Κάπρικορν»	67	23064	διπλής Παναμά 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Ουόρλεν Πίρ»	49	13956	ανεχ. Σάρος 4 Αύγ. διά Νάρεργκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ουόρλεν Σῆ»	53	12843	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ηονον»	58	11201	ανεχ. Μπιμπάντ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	ετ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20165	έφθ. Ντακάρ 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Κάρος»	44	12805	ανεχ. Αντέζες 1 Αύγ. διά Ναγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	ετ. «Νιούφειν»	58	11200	διπλής Φλώσιγκ 14 'Ιουλ. διά Κρέμες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	ετ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	ανεχ. Χάρμπορ 26 'Ιουλ. διά Νοθορωσίσκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	ανεχ. Ναγκόγια 28 'Ιουλ. δι' Αύτοραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Περεφόνη»	64	47344	ανεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπρόρος»	59	9171	έφθ. Νέαν 'Υρκην 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	ετ. «Αντιγόνη»	65	47344	ανεχ. Χαλούλ 31 'Ιουλ. διά Γιοκαϊοί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γουόρλεν Χλόδ»	52	12705	έφθ. Καράτοι 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Σεγκόδια»	56	10180	80 μίλια Ν.Δ. Λάντς 'Εντ 31 'Ιουλ. διά Χάρτλεπουλ.
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	ετ. «Γρανίκος»	44	7282	εις Σιγγαπούρην πόδες άπο 9 ΔΕΚ. (έπισκευαι)
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Αστρομέντωρ»	18	1545	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 1 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		ετ. Κοντίνενταλ & Μεντίτερ..	53	12705	ανεχ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μπριότολ»	44	7235	ανεχ. Σιγγαπούρην πόδες 27 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΔΕΑΦΙΝΗ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Σάμοος»	66	17057	έφθ. Σπάτα 4 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	ετ. «Αγ. Ιωάννης»	44	7255	προσήρχε εις θεοίν 24.52 Β - 112.16 Δ Μαΐου 19
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	ετ. «Τρανσάρκο»	53	5579	ανεχ. Λάγκαρον 29 'Ιουλ. διά Κορίντο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	ετ. «Άστερια»	54	8710	ανεχ. Αύτοραλ 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠΟΥ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Εσπεράντζα»	44	7207	εις θεοίν 37.35 Β - 24.34 Α Φεβρ. 16
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. Α' φοι Σιγάλα	29	2935	ανεχ. Μεριμπάν 4 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	ετ. «Δλόλας»	43	8602	ανεχ. Μεριμπάν 2 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Μεντινέμα»	29	2947	εις Πειραιά από 19 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	(N.A.T.)	ετ. «Οσεάνικα»	65	28101	ανεχ. Κούρες 22 'Ιουν. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	ετ. «Οινούσαι»	37	1917	προσήρχε εις θεοίν 22.00 Β - 112.16 Δ Μαΐου 19
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Ν.Δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μινέρβα»	44	13488	ανεχ. Μοζι 3 Αύγ. διά Ναχότκα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	ετ. Κυπριανοῦ	43	7187	ανεχ. Μοριουκάο 27 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Καριμπιάν»	44	7257	έφθ. Νέαν 'Υρκην 3 Αύγ.
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	ετ. «Διάνα»	52	3695	ανεχ. Μπ. 'Αρερς 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	ανεχ. Νέαν 'Υρκην 29 'Ιουλ. διά Τόκιον (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Άλτα»	45	12813	διπλής Παναμά 31 'Ιουλ. διά Χάμπτον πόδες
ΔΡΟΜΩΝ		ετ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Γένοβαν 31 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Κνωσσός»	51	1272	ανεχ. Πουσαν 31 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	ετ. «Δωρίες»	58	6331	ανεχ. Κέμπε 25 'Ιουλ. δι' Ιντσόν
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	ετ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Κεμπε 4 Αύγ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Αγνώρ»	58	9431	ανεχ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ. διά Καρντένας
ΕΒΗ W.	(N.A.T.)	ετ. «Αρπς»	43	8562	ανεχ. Κέιτ Τάουν 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Μονρόδια»	57	13711	έφθ. Πούντα Καρντόν 1 Αύγ.
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	ετ. «Φουντείον Αρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Λούμπιτο 3 Αύγ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	ετ. Νόρθ Άτλαντικ	63	15983	έφθ. Βαλτιμόρη 4 Αύγ.
ΕΓΝΟΥΣΑ (Κυπρ.)		ετ. «Οινούσαι»	43	7262	έφθ. Ντόμπιμπαν 3 'Ιουλ.
ΕΘΟΝΟΣ	(N.A.T.)	ετ. «Ντρέκι»	56	10329	διπλής Παναμά 16 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	ετ. «Σάν Παρασκευή»	47	2636	έφθ. Πούντα Καρντόν 31 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	ετ. «Ελιάζιον»	56	10530	έφθ. Πουσαν 31 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Γκρικάνι»	48	3627	ανεχ. Θεούτα 16 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	ετ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εις θεούτα 16 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Φόρ Γουνίτες Κάρριερες»	30	5949	εις θεούτα 16 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	ετ. «Τένες»	43	7263	ανεχ. Ντάνα 26 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΕΛΕΑΝΟΡ		ετ. «Αλεξάνδρα»	43	7244	ανεχ. Σιγγαπούρην πόδες 2 Αύγ.
ΕΛΕΝ		ετ. «Ατλαντίς»	67	27989	ανεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20495	έφθ. Μαντράς 4 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (π.)	(N.A.T.)	ετ. «Καρκί»	34	4163	διπλής Κωνι) πολιν 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ετ. «Αράγκουσα»	38	5600	έφθ. Σιγγαπούρην πόδε

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπη»	60	8972	άνεχ. Γιοκοκάμαν 24 'Ιουλ. διά Βομβάνν έφθ. Μαντράς 3 Αύγ.
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	43	7162	άνεχ. Κούρε 30 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον άνεχ. Σφάδ 29 'Ιουλ. διά Σέτε
ΕΠΙΚ (μίκτον)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	έφθ. Βαλτημόρην 1 Αύγ.
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γρίπαλεξ»	47	3630	εις Κολόμπιο ἀπό 28 'Ιουν.
ΕΡΟ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Γρόκετ»	64	29396	ανεχ. Χιούστον 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν έφθ. Ντώρμπαν 3 Αύγ.
ΕΣΠΙΕΡΑΝΣ (παν.)		έτ. «Γσαιντ Τζέιμς»	42	7243	εφθ. Στεττίνον 3 Αύγ.
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10689	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Ιουλ. διά Φουκουγιάμα άργει 'Αμπελάκι ἀπό 23 Δεκ.
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	εφθ. Σάντος 13 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντηπνέντενς»	43	7231	άνεχ. Εύκαπαντον 3 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλέανδρος»	19	3858	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Ιουλ. διά Φουκουγιάμα άργει 'Αμπελάκι ἀπό 23 Δεκ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκ Όιλλ»	66	38339	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σιππίγκ & Ιντάστρ.	43	8482	εφθ. Σάντος 13 'Ιουλ.
ΕΥΔΩΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 31 'Ιουλ. διά Γένοβαν έφθ. Φάλμουθ 2 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	εφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδών»	64	34593	άνεχ. Καζαμπλάκον 26 'Ιουλ. διά Δάντοιχ έφθ. Γιοκοκάμαν 1 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδζα»	56	10053	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 25 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 25 'Ιουλ. διά Τανούρα
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοεάνικη»	54	18730	άνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ. διά Γιοκοκάμαν άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 17 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδών»	56	30150	άνεχ. Θρο Ριθέρ 2 Αύγ. άνεχ. Λάς Πάλμας 24 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΕΕύκριοια»	59	9003	έφθ. Τρίνινταντ 30 'Ιουλ.
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	54	20896	άνεχ. Μόδι 23 'Ιουλ. διά Πουσάν άνεχ. Λας Πάλμας 24 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεμέιάρ»	49	17613	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Θρο Ριθέρ 2 Αύγ. άνεχ. Λας Πάλμας 24 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ZAMPEZI	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	έφθ. Μελδούρην 16 'Ιουλ.
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενέζα»	67	17560	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Κριστομπαλ άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Αύγ. διά Κελκούτταν
ZANETA II (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδριαν»	44	8636	διπλήθε Ντόθερ 25 'Ιουλ. διά Λαμπνίο
ZANNΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	έφθ. Τρίνινταντ 30 'Ιουλ.
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)		έτ. «Πρωταράς»	44	7237	άνεχ. Μόδι 23 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΖΕΦΥΡΟΣ		έτ. «Θέρντη»	44	7283	άνεχ. Αντεν 22 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν άνεχ. Λίττη Νάρροους 27 'Ιουλ. διά Τάμπα έφθ. Τούλνα 17 'Ιουλ.
ΗΓΚΛ (π.δ.)		έτ. «Πλανευρόπα»	55	20449	άνεχ. Σαγκάνης από 7 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άνεχ. Λίττη Νάρροους 27 'Ιουλ. διά Τάμπα έφθ. Τούλνα 17 'Ιουλ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	εις θέσιν 15.3 N - 142.50 A 'Ιουλ. 30 διά Σακάι
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ισλα Θραγκάντοια»	65	23535	έφθ. Αμπιτζάν 29 'Ιουλ.
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρες»	46	7369	άνεχ. Ιζιμπούτη 12 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΘΑΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θκεανίς»	43	7183	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 31 'Ιουλ. διά Περού
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	άνεχ. Μίζουσια 31 'Ιουλ. δι' 'Αΐδη
ΘΑΣΟΣ Α' ΙΑΝΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θρίζωνα»	57	10316	άνεχ. Τζιμπούτη 1 Αύγ. διά Βενετίαν
ΘΕΟ (δ.)		έτ. «Θάσσομαρ»	52	12446	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	54	12315	άνεχ. Χιρόχατα 24 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	εις Σαγκάνης από 7 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΘΕΟΙΜΗΤΗΡ (δ.)		έτ. «Μαρλάρη»	44	7194	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 4 Αύγ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιραβερς»	54	12234	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 31 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλαντικά»	43	7188	έφθ. Καλκούτταν 14 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)		έτ. «Πρέβεζα»	42	7205	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	58	26653	έφθ. Γιοκοκάμαν 19 'Ιουλ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κάρυκο»	63	15982	άνεχ. Μπουλόν 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον πόδης
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. Νέαν Υόρκην 31 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ζάντε»	55	2858	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γ' Ιντερμάρ»	43	2015	έφθ. Μουροράν 30 'Ιουλ.
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριαν»	43	8443	έφθ. 'Αΐδη 7 'Ιουλ. (διά Περοϊκόν Κόλπον)
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπιτζ»	66	40933	άνεχ. Γκρότον 26 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΙΑΘΑΚΑ Α' ΙΑΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Κιρόστον 21 'Ιουλ. δι' 'Ιννοσίμα
ΙΑΘΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιαθακα»	47	7426	έφθ. Κιρόστον 21 'Ιουλ. δι' 'Ιννοσίμα
ΙΑΘΑΚΑ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ		έτ. «Τραφάλγκαρη»	45	7666	άνεχ. Γιοκοσούκα 4 Αύγ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΙΑΚΑΡΟΣ		έτ. «Περικούδικη»	53	12906	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 23 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΙΑΛΕΝΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Ικαρος»	50	2028	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 2 Αύγ. διά Πλύμουθ
ΙΑΜΜΥ (Λιθανού)		έτ. «Ολιστήμ»	37	5925	άνεχ. Μαυρίκιον 4 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΙΑΜΠΛΑ		έτ. «Ασσούνιον»	20	2253	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΒΙΚΤΑ		έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	έφθ. Μαντράς 16 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΙΑΝΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άνεχ. Σιμονοσέκι 20 'Ιουλ. δι' 'Ιννοσίμα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρη»	56	10414	έφθ. Κιρόστον 29 'Ιουλ. δι' 'Ιννοσίμα
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Επεριδόμικη»	65	30516	άνεχ. Αμέρεραν 14 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αΐλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Επουλάνδια»	67	20959	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Ναγκόνια
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπέρκλευ»	63	13516	έφθ. Κομάη Μπαιν 31 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	66	20959	έφθ. Φίλαδελφειαν 5 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	56	10422	διπλήθε Παναμά 3 Αύγ. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφαΐαρη»	63	13517	έφθ. Βανκούμπερ 1 Αύγ. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Βαλτημόρην 4 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	53	22531	άνεχ. Χάρηκ 'Αΐλαντ 6 'Ιουλ. διά Φωλεϋ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλουστερ»	66	45280	άνεχ. Σαίλιν Μιχαέλς 3 Αύγ. διά Χιούστον άνεχ. Ασσόμπι 28 'Ιουν. διά Σουέζ
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Διαυτρολίς»	47	5188	άνεχ. Γένοβαν 28 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν άνεχ. Κέιπ Τάουν 31 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΙΡΙΣ		έτ. «Ιρισμάρ»	33	3946	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 14 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρο»	58	10077	εις Γιοκοκάμαν ύπο συμπληρώσιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάμιδο»	43	7297	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Πουαλίαν άργει Ζόντερμποργκ από 9 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	42	7020	άνεχ. Καλλάς 21 'Ιουλ. διά Μπαλμόπαδά
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλαν Τζιούδινην»	44	2850	άνεχ. Σεμπού 27 'Ιουν. δι' 'Οζάμις
ΙΩΑΝΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίταιμ»	57	12618	άνεχ. Σεμπού 27 'Ιουν. δι' 'Οζάμις
ΙΩΝΙΑ		έτ. «Μαρίταιμ Τρανσόπορη»	47	4882	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 Αύγ. διά Εύρωπην
ΚΑΑΝΘΟΣ		έτ. «Ελλμολεϋ»	53	7602	άνεχ. Μορμουγκάο 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΑΒΑΙΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 28 'Ιουλ. διά Χάδρον
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καβο»	44	7638	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Φουσίκι 6 Αύγ. διά Σακάτα
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Κούρε 22 'Ιουλ.
ΚΑΘΩΡΙΝ (Λιθανού)		έτ. «Θεροπίζ Τάνκοπι»	30	2377	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΘΩΡΙΝ		έτ. «Νεπτούνη Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Στεττίνον 3 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΘΩΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Κάθριμ»	67	42260	εις μεσογειοκάς μεταφοράς
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεσ Σ.»	46	1921	έφθ. Τούμπα 2 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Ατλαντικάρπατο»	65	23524	έφθ. Μπαράουνσιβιλ 27 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ N. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίουν»	53	13469	άνεχ. Ντόθερντον 3 Αύγ.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασφάντζα»	37	4766	έφθ. Μομπάλα 2 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΚΑΛΑΝΗ ΕΠΠΙΣ (παν. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ»	39	4664	άνεχ. Σειν Μαλό 2 Αύγ. διά Βρέμην
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπις»	43	8687	διπλήθε Μπράουνσιμπούτ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνικους»	32	1551	έφθ. Χαμίνα 1 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3281	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάδη»	58	14606	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Γιαδάτα 1 Αύγ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 26 'Ιουλ. διά Άμβούργον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	άνεχ. Άμμερσαν 15 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ματάντζας
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σεαίλιο»	58	13752	άνεχ. Μπουλόν 3 Αύγ. διά Χαμπτον ρόδς
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΚΕΙ'Π ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	άνεχ. Νιουκαστλ (Άυστρ.) 1 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΚΕΙ'Π ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάγκετ»	41	6799	έφθ. Βομβάνιον 23 'Ιουλ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Θρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 Αύγ. διά Κόμπε
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πομερά»	59	24333	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	διπλήθε Άκρωτ. Καλης Έλπιδος 29 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μένα Αχμαντί 4 Αύγ. διά Ντακάρ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνη»	58	20487	άνεχ. Θέουτα 4 Αύγ. διά Αρζέδ
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	49	8378	έφθ. Μοντεθίδεον 30 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	άνεχ. Σαδόνια 1 Αύγ. διά Λιδύνην
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Άλ. Τασδίρης	27	5411	άνεχ. Κείπ Τέουν 4 Αύγ. διά Λουάντα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουνίτη»	59	10400	άνεχ. Τερέγετνη 31 'Ιουλ.
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλ»	58	22129	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότιτη»	43	7176	άνεχ. Μόζι 13 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10400	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Τσόλανα 3 Αύγ. διά Μαντράς
ΚΟΝΑΩΡ (π.)		έτ. «Άκουιλλα»	19	2949	έφθ. Γενέβαν 3 Αύγ.
ΚΟΝΣΟΝΕ' ΙΝΣ (δ.)		έτ. «Κονσονέινς»	53	12062	είς θέσιν 15 Β - 69.5 Δ Αύγ. 5 διά Μαρακάιμπο
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΣΟΝ (δ.)		έτ. «Κοντελέσιον»	52	12132	άνεχ. Αντοφαγάκαστα 4 Αύγ. διά Ταλτάλ
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΣΟΝ (π.)		έτ. «Πάτ. Μάνφολντη»	45	8492	άνεχ. Κακινάντια 1 Αύγ. διά Σακάι
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. φίλαδελφειαν 28 'Ιουλ. διά Αρρούμπα
ΚΟΡΑΛ		έτ. «Άλφα»	44	7160	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 16 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΟΡΗ (π.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΘΙ		έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	άνεχ. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Νορδηγίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)		έτ. «Βιλανουέζα»	63	30705	άνεχ. Σάντος 15 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ		έτ. «Σάνι Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουλ. διά Βομβάνι
ΚΟΡΣΑΓ'ΙΡ		έτ. «Ηοτέρεν Σπ. Τράνοπορτη»	62	14963	έφθ. Σιγγαπούρην ρόδς 5 Αύγ.
ΚΟΣΜΑΡ		έτ. «Κόρονος»	49	7478	άνεχ. Ρίο Γκράντες 28 'Ιουλ. διά Ταιβιταδέκια
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Κείπ Τάουν 4 Αύγ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρφειλ»	44	14878	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 31 'Ιουλ. διά Ταιμπά
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδάρη»	47	1401	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 2 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαθαΐσζα»	44	7135	άνεχ. Τριπολίν (Λιθάν.) 27 'Ιουλ. διά Τριπολίν (Λιθάνης)
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε άκρωτ. Καλης Έλπιδος 2 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΡΙΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	38	6032	έφθ. Κίνκατων (Ζαμ.) 4 Αύγ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοιστιαν»	56	4031	έφθ. Οζάκαν 17 'Ιουλ.
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σεαίλιο»	57	13755	άνεχ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάλαρα»	56	24305	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 27 'Ιουν.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορρίκο»	43	7239	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7489	άνεχ. Μαλάγα 26 'Ιουλ. διά Γουείπα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουραμένον»	36	3149	έφθ. Κίνκατων (Ζαμ.) 4 Αύγ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμάλιαν»	51	2860	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 'Ιουλ.
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπριγκ»	54	11279	έφθ. Ραθέναν 24 'Ιουλ. διά Χάρδρην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομπέα»	23	3097	διπλήθε Κωνιόπολιν 29 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πωστεύς»	64	34594	είς Ραθέναν ἀπό 17 Φεβρ. 1966
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	11047	άνεχ. Λά Σκίρα 3 Αύγ. διά Αρζέθ
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοισαρ»	56	3267	άνεχ. Ντώρμπαν 31 'Ιουλ. διά Αρρούμπα
ΚΩΣΤΕΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοιτίκος»	39	2993	έφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιστρία»	44	7299	άνεχ. Λύμπεκ 28 'Ιουλ. διά Κλαιπέντα προσήραξε είς θέσιν 3.16 Ν - 40.10 Α. Αύγ. 2
ΛΑΕΡΤΗΣ		έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Μπ. Αύρες 29 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ		έτ. «Χρήλακ»	53	3374	είς Πειραϊά ἀπό 3 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάπα»	53	11262	άνεχ. Θέουτα 23 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Μένα Αχμαντί 3 Αύγ. διά Ούλαν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκού»	65	34185	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσσεο»	44	8299	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. διά Πόρτ Σουτηγκέχαμ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έρα»	56	23880	άνεχ. Κοοίν 2 Αύγ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέά»	48	9181	άνεχ. Αμβούργον 4 Αύγ. διά Σάντος
ΛΕΙ'Κ ΚΑΤΡΙΝΑ (δ.)		έτ. «Γαργκρίορ»	44	10566	/νεκ. Περαϊαία 27 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ (διαταγάς)
ΛΕΙ'Κ ΛΟΥΣΣΕΡΝ (δ.)		έτ. «Χέλμοκ»	44	10343	άνεχ. Σιρόσιμα 29 'Ιουλ.
ΛΕΙ'Κ ΛΥΑΣΙΝΤ		έτ. «Σοπτ.ριόρ»	44	14243	έφθ. Χιρόσιμα 29 'Ιουλ.
ΛΕΙ'Κ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		έτ. «Αρτεμιόπιον»	45	10385	άνεχ. Γιρδολάτρα 24 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΛΕΝΑ		έτ. «Λέναι»	48	2694	έφθ. Λισσαδίνα 2 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	ένακ. Βελτιστέρην 1 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζ'τα»	57	10499	έφθ. Λορέντα Μαρκές 2 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέύτερς»	67	28776	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Σάν Πέντρο
ΛΗΔΡΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	40	5172	είς θέσιν 10 Ν. - 96.18 Α 'Ιουλ. 25 διά Ντώρμπαν
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)		έλληνικα συμφέροντα	58	16241	άνεχ. Τενερίφην 20 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΛΙΝΤΑ		άνεχ. Αλεξάνδρα	42	7252	είς Κελληράκη 23 'Ιουλ.
ΛΙΤΑ ΤΖΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Τζών»	54	1604	ήρει Κόλπον Αγ. Γεωργίου ἀπό 9 Δεκ.
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αζούλ»	57	21123	άνεχ. Ιγάδον 14 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΛΟΥΣΣΑ (π.δ.)		έτ. «Ατλαντικα Πασιφίκα»	54	11827	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ.
ΛΥΓΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνόριδα»	57	7584	έφθ. Γκονίοκ 31 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Αμέρερος 5 'Ιουλ. διά Χάρυκ Αίλαντ
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασσεόν»	59	27466	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδς 23 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστίον»	29	6638	άνεχ. Αν. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέσιον»	64	29396	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ.
ΛΟΖΗΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Λωζάνη»	52	2980	άνεχ. Πόρτ Σούκομπερυ 2 Αύγ. διά Λονδίνον
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Λέβαντ Σιπίνγκ»	47	2306	διπλήθε Κωνιόπολιν 29 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44800	είς Γιοκοχάμαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. διά Κους Μπαιν
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 24 'Ιουλ. διά Σέλλ Χάφεν
ΜΑΙΡΗ Φ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσαεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Λιθέρπουλ 29 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΜΑΚΡΟΝ		έτ. «Μαινδρος»	44	7128	έφθ. Καλκούτταν 8 'Ιουλ.
ΜΑΛΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4575	έφθ. Πάρταν (Με) 30 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΟ'ΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Ιντερνάρ.»	58	24978	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
ΜΑΝΟΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονώλης»	42	7260	άνεχ. Αν. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάσουντ 'Αθως»	44	7155	προσήραξε είς θέσιν 20 'Ιουν. διά 50.20 Δ 11 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΥΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονέπτο»	44	7047	άνεχ. Ντωρμπαν 23 'Ιουλ. διά Μαυρικίου
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Πόρταν (Με) 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	έφθ. Αμπελάκι ἀπό 30 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσα»	27	1554	έφθ. Ποναμάδ 29 'Ιουλ. διά ἀνατ. ὀκτὼν ΗΠΑ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	διπλήθε Ποναμάδ 29 'Ιουλ. διά Αίλαντ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σιγάλας & Πλατης»	30	4620	άνεχ. Κοοίν 31 'Ιουλ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθιέρο»	62	8951	άνεχ. Ζογέν Σιντερμπορύκ ἀπό 9 'Ιαν.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2743	διπλήθε Γιθραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΜΑΡΙΑ (δ.)					

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Πούλο Σαμποῦ 2 Αύγ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σισιούζη»	51	15784	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 3 Αύγ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΕΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	εφθ. Χιούστον 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρα»	43	7253	εις θέσιν 5.10 Β - 9.50 Α Ιουλ. 25 διά Κουθεῖτ
ΜΑΡΙΠΠΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10451	ανεχ. Ράς Τανούρα 24 Ιουλ. διά Ταματάθε
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411	εφθ. Γιοκοχάμαν 25 Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	έφθ. Κοκουίμπο 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΝΕΡΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ Μουντές»	43	7266	εφθ. Ντώρμπαν 16 Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	48	2739	άνεχ. Πουέρτο Καμπέλο 20 Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΙΤΖ ΖΩΜΙΛΑΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άντημαρκ»	58	4576	άνεχ. Λος Αντζελες 6 Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	όδ. φαφαλιού	58	12676	άνεχ. Μπούλεν Μπαιν 27 Ιουλ.
ΜΑΡΙΠΕΡΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	50	16027	άνεχ. Αμβέρσαν 14 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΝΗΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10467	άνεχ. Ντώρμπαν 27 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Πειραιώς 28 Ιουλ.
ΜΑΡΙΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	49	10447	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Μπορντώ
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιρροδος»	42	7244	προσήραξε εἰς Ταραφάλ (Κ.Β.) 15 Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνσταντίνο»	44	10313	άνεχ. Ρεοιφ 2 Αύγ. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Βούρδαν 21 Ιουν.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16023	άνεχ. Νέαν Ύρκην 28 Ιουλ. διά Μπολιθάρ
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	άνεχ. Κέιν Τάουν 22 Ιουλ. διά Ντακάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνη»	64	9390	έφθ. Μένα Αχμαντί 3 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Δ. Παπαλίος»	54	10601	διπλήθε Κων/πολίν 4 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ Σιππιγκ	48	2346	άνεχ. Γουέστερνπορτ 1 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζιας»	65	34185	έφθ. Βρέμην 28 Ιουν.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εουρόπεαν»	20	1953	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 27 Ιουλ. διά Κασιούγκ
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιρβιλλ Μότοροιπ»	57	8855	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή»	28	2288	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 22 Ιουλ. διά Κάλκούτταν
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	52	21598	εις Σλάγκεν 22 Ιουλ. διά Χάρμπορ Αϊλαντ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζάριο»	45	7264	εις Μάλταν ἀπό 15 Ιουν.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	έφθ. Μαντράς 30 Ιουλ.
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	άνεχ. Καράκας Μπαιν 29 Ιουν.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	3707	άνεχ. Μάλταν ἀπό 15 Ιουν.
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άστούριαζ»	58	20894	έφθ. Κέιν Τάουν 25 Ιουλ.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Λος Αντζελες 21 Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	43	8537	άνεχ. Μένα Αχμαντί 27 Ιουλ. διά Γκουαῦμας
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαυεθ»	49	17905	άνεχ. Κόνακρυ 30 Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	36	1965	έφθ. Μένα Αχμαντί 30 Ιουλ.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μινούτοι»	56	21090	άνεχ. Μένα Αχμαντί 30 Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρεος»	48	6475	εις Όζακαν ἀπό 5 Ιουν.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μισμαρά»	41	9260	έφθ. Ροζάριο ἀπό 14 Ιουν.
ΜΙΣΤΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Δελτά»	66	22241	άνεχ. Μοσι 26 Ιουλ. διά Όζακαν
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	43	7238	έφθ. Καλκούτταν 21 Ιουλ.
ΜΙΤΣΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ»	49	1689	άνεχ. Ιμπιγκαμ 5 Αύγ. διά Κοπεγχάγην
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούμεντο»	43	8540	έφθ. Γενόβαν 15 Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	65	28313	άνεχ. Μένα Αχμαντί 18 Ιουλ. διά Σπέτζια
ΜΙΧΑΗΛ Α. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαντέρ»	58	22129	άνεχ. Μπωμόντ 3 1 Ιουλ. διά Φώλευ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάς»	53	11289	άνεχ. Νέαν Ύρκην 4 Αύγ. διά Αρούμπα
ΜΟΥΚΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναύτης»	29	9307	εις Λευκίπια 24 Μαΐου
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	53	4085	άνεχ. Ναγκόγια 16 Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ ΗΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρε ή Γκουάκα»	65	18459	έφθ. Βέσερ από 13 Μαρτ.
ΜΠΑΛΜΟΡΑΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλμοραλ»	44	2066	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	έφθ. Σιμονούσκι 19 Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΙΑ ΜΑΡΚΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριγίων»	43	7139	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Ιουλ. διά Σαφάγκα Αϊλαντ
ΜΠΕΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τραγονούρδρατ»	45	7210	έφθ. Καλκούτταν 2 Αύγ.
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλάρικ»	44	3696	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Ιουλ. διά Όζακαν
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσσον»	67	42963	έφθ. Τοιμάν 3 Αύγ.
ΜΠΛΑΚ ΝΑΤ' ΙΤ.	(N.A.T.)	έτ. «Δόλος»	45	5101	άνεχ. Ντάλπεταρ 29 Ιουλ. διά Μπαρέιν
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Μαρίνε»	44	7252	άνεχ. Παναμάρ 26 Ιουλ. διά Καλλάρ
ΜΠΛΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Επτάνησος»	44	7258	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Ιουλ. διά Σαιγκόν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆπη»	48	3351	έφθ. Ραγκούν 5 Αύγ.
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Σκάου»	41	4189	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Ιουλ. διά Σαφάγκα Αϊλαντ
ΜΠΟΡΕΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κουίντο»	43	7238	έφθ. Καλκούτταν 2 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	13144	άνεχ. Μπαχρέν 29 Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	59	22846	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουνιντ»	56	10191	άνεχ. Χιουστον 19 Ιουλ. διά Λουάντα
ΜΠΡΙΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλη»	50	9627	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 1 Αύγ. διά Αρακαζού
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	43	7233	έφθ. Τοκίο 1 Αύγ.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπραθάνη»	43	8588	άνεχ. Αΐοί υπό συμπλήρωσιν
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	έφθ. Τοιμάν 3 Αύγ.
ΙΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άργον»	43	8394	άνεχ. Ντακάρ 28 Ιουλ. διά Σάντος
ΙΑΓΚΟΥΣΑΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοι»	45	3486	έφθ. Στεττίνον 3 Αύγ.
ΙΑΓΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	43	7092	άνεχ. Θέουτα 6 Αύγ. διά Κιέλον
ΙΑΠΠΕΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Νέαν Ύρκην 28 Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΙΑΥΑΡΕΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγόκο»	57	9990	έφθ. Οζάκαν 3 Αύγ.
ΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Βαλτιμόρων 7 Αύγ.
ΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυραντ»	58	24068	άνεχ. Μπρουναμοπούτελ 28 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασέντο»	56	10693	άνεχ. Βανκούμερ 19 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΙΔΑΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Βενετίαν 1 Αύγ. διά Λισσαδώνα
ΕΙΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι	42	9730	έφθ. Καλκούτταν 23 Ιουλ.
ΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8536	άνεχ. Μπωμόντ 25 Ιουλ. διά Σάντος
ΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικ»	64	16073	διπλήθε Παναμά 1 Αύγ. διά Κόμπε
ΕΦΕΔΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Ιουλ.
ΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανπασαΐκικ»	67	56900	άνεχ. Πούλαρα 26 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρυκα»	52	11267	άνεχ. Λάς Πάλμαρ 17 Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΙΓΚΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τίνα»	21	2369	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Ιουλ. διά "Αντεν"
ΙΓΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάικ Κάρριερες»	60	14203	έφθ. Νέαν Ορλέανην 3 Αύγ.
ΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Σαλδαδόρ 4 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδσιαν»	43	7121	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεχ. Μπέλεμ 24 Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΙΚΟΛΑΣ ΚΑΡΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούβα Σεβίλλα»	64	37338	έφθ. Σαιν Τάων (Ν.Β.) 2 Αύγ.
ΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οίκος Μαρί»	58	8028	έφθ. Νασάουν 23 Ιουλ.
ΙΚΟΛΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	50	2788	άνεχ. Καρδίρ 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιτάλεξ»	46	2927	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Βίλεμοταντ 29 Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΙΚΟΣ Β. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2873	έφθ. Ντακάρ 6 Αύγ.
ΙΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροφόνης»	42	2757	άνεχ. Λεύκορα 28 Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΙΩΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανπόρτερ»	44	7063	έφθ. Καντίζ 28 Ιουλ.
ΙΩΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασθίρης	44	7145	άνεχ. Λάς Πάλμαρ 27 Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΙΩΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος»	41	7251	έφθ. Πειραιά 14 Ιουλ.
ΙΩΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σουλούου»	58	20451	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 16 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΙΩΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράτερ»	44	14800	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 31 Ιουλ. διά Τυνησιαν
ΙΩΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντυουάνη»	58	18184	άνεχ. Μένα Αχμαντί 31 Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΙΩΡΑΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Παναίνη»	59	18180	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 19 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΙΩΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22543	άνεχ. Πόρτα Χεντάντεν 26 Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΙΡΟ Α					

ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνστάντζι»	25	1473	έφθ. Κάλιαρι 17 'Ιουλ. ηνεκ. Βακαγιάμα 3 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνίουπορτ»	58	17743	άνεκ. Χακάτα 28 'Ιουλ. διά δυτ. ακτών ΗΠΑ
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρο»	43	7196	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράΐζ»	58	13545	άνεκ. Κατανία 24 'Ιουλ. διά Ραθενα
ΝΤΕΛΟΪΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράΐζ»	61	13198	εις "Αγ. Φραγκίσκον από 27 'Απρ.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΟΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράΐζ»	59	13545	άνεκ. Σιδηνεύ 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΟΪΚ ΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράΐζ»	63	13751	άνεκ. Τρίνινταντ 31 'Ιουλ. διά Πόρτ "Άλφρεντ
ΝΤΕΡΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10396	ένεκ. Λορέντζο Μαρκές 2 Αύγ. διά θιλαδέλφειαν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	13847	εις Μπαχρέιν από 24 Νοεμ.
ΝΤΗΟΙΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρέιντερς»	43	18671	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Νόρτεμπαρ»	13	1216	διπλήθε Ντόθερ 20 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12463	άνεκ. Μάλταν 1 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	11040	έφθ. Ναγκόνια 31 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ Κάρριερς»	58	10483	διπλήθε Ιαναμά 1 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μιντλαντ»	51	14804	άνεκ. Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Ντόντζες
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεκ. Σεμπού 2 Αύγ. διά Τοιμπα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμεν. Εουρόπα»	56	8716	άνεκ. Κολόμπο 28 'Ιουλ. δι' Αντραλίαν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	46	10014	άνεκ. Μανιλάν 2 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	56	10486	άνεκ. Μενα 'Αχμαντι 16 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λετεντντ»	66	45280	διπλήθε Παναμά 31 'Ιουλ. διά Πόρτ
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκαν»	56	8424	21 'Ιουλ. διά Γκαλθές
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Μαρ»	47	2873	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 3 Αύγ. διά Θρήσκευ
ΟΙΟΥΜΠΑΣΑΙ		έτ. «Τοσγιέν»	33	6923	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 3 Αύγ. διά Θρήσκευ
ΟΙΟΥΜΠΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσατλάντικα»	53	17362	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΟΙΟΥΜΠΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ηόντα»	43	8593	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουλ. διά Καντλα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΑΓΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξήπερ Μαριτάιμ»	54	17999	διπλήθε Ούσαντ 25 'Ιουλ. διά Τομπρουκ
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ'	(δ.)	έτ. «Κορταγκένα Σιππιγκ»	54	13652	άνεκ. Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόρδους»	54	20453	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εϊδεντείλα»	54	21066	άνεκ. Λόδις Αντζελες 1 Αύγ. δι' 'Αρικα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενηγουελ»	65	38600	άνεκ. Ιεροκόν Κόλπον 6 Αύγ. διά Σουηδίαν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντμπάνκη»	64	32380	άνεκ. Μπαχρέιν 4 Αύγ. διά Βαγκαρέι
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Γ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικοί Μαριτάιμ»	65	32400	άνεκ. Βαγκαρέι 19 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεκ. Λάσι Πάλμας 22 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόρτμπαρ»	65	38608	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 12 'Ιουλ. διά Γενοβαν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπίον»	65	32407	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 20 'Ιουλ. διά Βαγκαρέι
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΟΥΤΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρροδος Σιππιγκ»	54	14047	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 30 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνουντ»	58	27602	άνεκ. Εσκράδος ρίθερ 28 'Ιουλ. διά Γκάλφχαφεν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναμαρίν»	50	24741	άνεκ. Φώλερν 28 'Ιουλ. δ.σ. Χάρμπορ "Αίλαντ
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεότεσερ»	53	14221	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. Μπορόντι 25 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΛΑΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδαια»	54	17999	έφθ. Γομπρούκ 29 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσιλιτη»	49	24682	έφθ. Μπλανίας 1 Αύγ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18245	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΜΙΤΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανοϊ»	54	13934	άνεκ. Σπροπόρτ 25 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρενθίλα»	55	13709	άνεκ. Αλγερίον 30 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18011	άνεκ. Νιγκατων 3 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντι
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΠΑΤΑΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πίτομοντ»	66	15625	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουλ. διά Νιού Χάφεν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιότον»	65	15577	έφθ. Οζάκων 2 Αύγ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΠΕΙΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιμερεστ»	65	15577	έφθ. Μουροράν 31 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόλαμουθ»	65	15577	έφθ. Βοστωνην 7 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΙΝΤ		έτ. «Αντέρελου»	67	15650	έφθ. Νεάπολιν 25 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	έφθ. Νεάπολιν 24 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	έφθ. Σαντον 2 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζερούρ»	59	23280	εις Γιοκοχάμαν από 27 'Απρ. (έπιμπκυνται)
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιμπρούκ»	54	17999	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 14 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	ανεκ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Σάν Λορέντζο
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσονπορτ»	55	13934	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Μιλάζο
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσενάντα»	54	13665	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντον»	54	20595	ανεκ. Σάντον 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεκ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 30 'Ιουλ. διά Κόνακρου
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισμόντε»	49	14047	άνεκ. Τενεσίφων 3 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλι»	49	24689	έπρ. Μαντράν 27 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρέδια Τράνσονπορτ»	59	37958	άνεκ. Αύγουσταν 6 Αύγ. διά Γκουαγιακίλ
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	έφθ. Πότορνταν 27 'Ιουλ.
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αροσπάιν»	63	30320	άνεκ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30320	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 7 Αύγ. διά Πόρτ Ντιζόν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Μέλμπουρου»	65	15625	άνεκ. Τρίνινταν 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσιοντένταλ»	58	27602	άνεκ. Μασαλίαν 21 'Ιουλ. διά Ντρόμπιαν
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	ανεκ. Βούδανην 1 Αύγ. διά Χάρυκ Αίλαντ
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΦΕΛ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επφορούν»	50	17791	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΦΡΗΤΟΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπένδερλου»	64	47493	ανεκ. Πύλο Μπούκοι 3 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντι
ΟΙΟΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλα Ναδιγ.»	54	13598	άνεκ. Φόρτερνταμ 2 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόμι» Λάινα»	31	18563	ανεκ. Φόρτερνταμ 3 Αύγ. διά Φράνς 3 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σιλιάνα»	43	8195	έφθ. Β τορία 27 'Ιουλ.
ΟΝΤΙΝ		έτ. «Χαριμπίτων 'Ατλάντικ»	60	5960	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ. διά Γκουαγιακίλ
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λη. Έμπρεσα»	56	21090	έφθ. Πότορνταν 26 'Ιουλ.
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολίδος»	48	9821	άνεκ. Ντρόμπαν 25 'Ιουλ. διά Χαλούλ "Αίλαντ"
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	άνεκ. Ριο 'Ιανέριο 3 Αύγ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	διπλήθε Κωνίτοποι/πολίν 29 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοσπερίνταντ»	54	12449	διπλήθε Θέρεσταντ 2 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)		έτ. «Αστρο Καρπεον»	54	13197	έφθ. Μίδσλεμπρω 6 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριέντ»	56	20921	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδδη»	58	12667	άνεκ. Σαιντ Μιχαέλ 31 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΟΡΟΞΟΠΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	10109	ευ. Τ ριτερόνταμ 29 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσλόρο»	51	10652	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Σεντάτα Ρόζα»	61	5972	άνεκ. Χαρούπηαν 22 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερόμαρ»	44	7261	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 15 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούδεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 25 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόνναδερ»	49	15773	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χόννοβερ»	43	8615	άνεκ. Τζαμίνταν 2 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9250	έφθ. Σαδίνα 3 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόννοβερ»	57	15724	άνεκ. Χονκ Κόγκ 26 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόμη Λάινα»	65	27645	άνεκ. Ντρόμπαν 3 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	έφθ. Λονδίνον 23 'Ιουλ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Σπιτάνι»	43	7261	διπλήθε Κωνίτοποι/πολίν 22 'Ιουλ. διά Χερούντα
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)</td					

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριτσια»	43	5122	έφθ. Ροστόκ 24 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλλ»	43	2881	άνεχ. Ήσυχα 28 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίμυάρας»	56	10015	εις θέσιν 37.45 B – 175.20 A 'Ιουλ. 24 διά Βανκούβερ
ΠΕΓΚΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκας»	47	4609	εις Τζιμπούτι από 5 'Ιουλ.
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	εις Θοραλέτσα από 2 θερ. 1966
ΠΕΛΛΗΝΑΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	24520	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλ»	54	19190	οιπλής Έσκουμινς 27 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΠΕΝΓΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Νέαν Ύφρκην 31 'Ιουλ. διά μενα 'Αχμαντί
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρειντ & Τράνοπορτ»	43	7176	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΠΕΡΑ ΑΙΔΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	ανεχ. Γιοκοσουκά 3 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	οιπλής Θέρονταιν 'Αιλαντ 17 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Μόρι 14 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΙΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	εψφ. Ι. Κρίνος 26 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	οιπλής Έσκουμινς 27 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Ίρινταντ 3 Αύγ. διά Τσιταγκόκ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	ανεχ. Όζκαν 31 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	έφθ. Λιβερπούλ 27 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΣΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	65	41255	έφθ. Σφάλ. 28 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε	(N.A.T.)	έτ. «Πνεύλοππ»	54	9541	άνεχ. Κολούμπια πίσηρ 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαζάλ»	61	13379	εις Χόκη Κόγκι από 6 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΙΣΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκοναρντ»	53	11886	εις ίμποι από 28 Μαΐου
ΠΙΤΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σικόνεν»	41	2856	άνεχ. Αίσιοι 27 'Ιουλ. (δοκιμαι)
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σινόπρε»	67	49500	οιπλής Πλαναρά 3 Αύγ. διά Νεαν 'Ορλεάνην
ΠΛΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσσαν Κάρυκο»	56	10092	ανεχ. Χόκη Κόγκι 28 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΠΛΕΙΤ ΚΑΠΙΠΕΡ (παν.)		έτ. «Πλέιτ»	54	8155	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Βαλπαραϊζο
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	53	9587	έφθ. Ρεοίφ 2 Αύγ.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)		έτ. «Πλέιτ»	40	6940	άνεχ. Λας Ιλίασας 10 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάύντομ»	66	33291	ανεχ. Αντίγκουα 7 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθάκα»	43	7258	οιπλής Πλαναρά 3 Αύγ. διά Νεαν 'Ορλεάνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Αστρομάρτο»	44	7208	ανεχ. Θέσια 23 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	οιπλής Σιγκαπούρην ρόδις / Αύγ. διά Παναρά
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρογκύραντε»	43	7245	εις ήμποι από 7 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτάντε»	52	11391	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΕΒΕΖΑ		έτ. «Ουεστιμόντερο»	57	10830	εις Γκότεμπουργκ ύπο μετασκευήν
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Άτλαντικ»	43	7231	άνεχ. Κοοιν 10 'Ιουλ. οι 'Ακάμπα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμποα»	48	7404	ανεχ. Βανκούβερ 10 'Ιουλ. οι 'Απω 'Ανατολήν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Κορίντο 29 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	ανεχ. Ήσσια 20.50 B – 1.5 Δ 'Ιουλ. 24 διά Γκάμπα
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχος»	59	12166	ανεχ. Πενάγκ 2 Αύγ. διά Σουδάν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ		έτ. «Πρωτόκλητος»	44	6154	
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Μαντράς ρόδις 7 Αύγ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουέ»	57	23693	άνεχ. Κοοιν 4 Αύγ. διά Χάργι "Αιλαντ
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Ορομάρ»	38	5548	ανεχ. Οζάκαν 29 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	13918	οιπλής Πλαναρά 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ		έτ. «Κάρντιναλ»	43	7265	οιπλής Κωνιώ πολιν 17 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΡΙΣΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούποικι»	66	23570	άνεχ. Μουραράπ 27 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΡΙΝΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ρίο Βαλίδιός»	63	122/3	οιπλής Πλαναρά 13 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άθδουλ»	17	1293	οιπλής Κωνιώ πολιν 1 Αύγ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρναν»	43	7194	οιπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΡΟΖΑΡΙΝΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	έφθ. Αντίγκουα 2 Αύγ.
ΡΥΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	46	6917	έφθ. Γένοβαν από 19 'Ιουν.
ΡΥΟΥΙΝ (παν.)		έτ. «Γουέστερν Σεϊ»	56	21028	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΡΥΩΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αβερόλα»	28	1390	έφθ. Κατάνιο 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	οιπλής Πλαναρά 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ		έτ. «Κλάοικ»	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Κοσσείρ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)		έτ. «Εμμάνονελ»	45	5105	άνεχ. Αρούμπα 28 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	56	12461	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 30 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Αστρονάδολ»	66	16334	
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μπολάκ Κάρριερες»	47	3504	έφθ. Ισκεντερόν 26 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		έτ. «Μαγκελάν Στρείτ»	45	7656	άνεχ. Ρεζάριο 2 Αύγ. διά Καλλάδο
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7257	έφθ. Μαρακάιμπο 30 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλαναστού»	50	2736	άνεχ. Ιελάμας 17 'Ιουλ. διά Σάφι
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σανδόνημπτριος»	29	4537	έφθ. Γκουάμας 25 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ		έτ. «Καρολίν»	43	7239	εις Ταραγκόνα από 7 Οκτ. 1965
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταίρ»	45	3161	άνεχ. Αντίγκουα 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρες Ριός»	51	10353	ανεχ. Ήσαντος 29 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΣΑΝ ΡΕΜΟ		έτ. «Καρολίν»	43	7197	έφθ. Σάντος 29 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7206	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 29 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωλιότιμ»	43	7260	ανεχ. Ήσαντος 29 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΣΑΝΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Βανόρηα 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουναίς Κέρριερς»	55	11922	εφθ. Βερακρούδη 27 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Ήσαντος 29 'Ιουλ. διά Λισσαβώνα
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρδίντα»	53	2699	άνεχ. Νέαν Ύφρκην 3 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κατερίνα»	20	1599	ανεχ. Ιερεία 29 'Ιουλ. δι' Ούντεβάλλα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Κόμπε 23 'Ιουλ. διά Νέαν Ύφρκην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Μομπάσα 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεσανί Μίννεραλς	63	30885	εφθ. Αμπούργον 31 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπί Μίννεραλς	64	30682	άνεχ. Μέσιον 28 'Ιουλ.
ΣΑΝΠΩ		έτ. «Τέρμαρι»	44	7200	άργει Αμπελάκι από 6 θερ.
ΣΑΝΠΩ Ι		έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 'Ιουν. διά Σαγκάπον
ΣΕΙΧ ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	ανεχ. Φιουμούσιον 25 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19418	άνεχ. Σάντονιο 28 'Ιουλ. διά Καλέτα Πατίλος
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13944	άνεχ. Γδύνια 31 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΣΕΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντοντ»	51	4043	έφθ. Λός Αντζελες 2 Αύγ.
ΣΗΒΙΟΥ		έτ. «Οθεροπίς Φρ.»	61	13692	άνεχ. Γένοβαν 29 'Ιουλ.
ΣΗΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρρ»	40	5355	άνεχ. Μπ. Αύρες 24 'Ιουλ. διά Λίθερπούλ
ΣΙΔΙΕΡΗΣ		έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Πέραμα από 19 Μαΐου
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)		έτ. «Βράγκος»	46	1059	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	έφθ. Ρεοίφ 20 'Ιουλ.
ΣΙΦΙΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13752	άνεχ. Σαγκάπον (Κ.Β.) 4 Αύγ. διά Δουνκέρκην
ΣΚΙΡΩΝ		έτ. «Τζιούνο»	63	17437	ένεχ. Χάρον 29 'Ιουλ. διά Γκαλδέζ
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκά»	50	5304	έφθ. Ντάρμπαν 21 'Ιουλ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Χιουστον 3 Αύγ. διά Καλλάδο
ΣΟΥΔΙ		έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Χιμέζι 28 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Σοφία»	65	14048	άνεχ. Φράτσουν 28 'Ιουλ. διά Χιουστον
ΣΟΦΙΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλλαιοι»	57	10739	ύπο παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		έλληνικό συμφέροντα	62	15596	διηλθε Παναρά 4 Αύγ.
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	διηλθε Παναρά 5 Αύγ.
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Ντράμπαν 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΠΛΑΕΝΤ ΣΚΑΥ' (παν.)		έτ. «Ακτέΐβ»	44	7240	άνεχ. Ντράμπαν 22 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλυνοςες»	64	34593	έφθ. Λάγκος 1 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκότα»	53	13150	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Μπολάκ Παπάν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτοντας Τάνκερς»	56	20150	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 22 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	προσήρας πλοίον Μαντράς 3 Νοεμ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Μορμουγκάο 29 'Ιουλ.
ΣΤΕΒΕΟ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμ»	44	7065	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Σάντερλαντ
ΣΤΕΒΕΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμ			

ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	έτ. «Γκρίν»	53	1875	άνεχ. Αμμόχωστον 2 Αύγ. διά Ζύγι
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	έτ. «Γκρίν»	50	1797	άνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. διά Αμμόχωστον
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Βέστο»	56	10096	άνεχ. Οζάκαν 27 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΑΚΗΣ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	άνεχ. Άκαζούτλα 29 Ιουλ. διά Μπουεναθετούρα
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Όλντ Κιλπάτρικ 6 Αύγ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδος 14 Ιουλ. διά Σαγκάν
ΤΑΡΣΕΥΣ (N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Τενερίφην 19 Ιουλ. διά Βομβάν
ΤΕΡΕΖΑ (N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρεια»	58	10499	άνεχ. Πόρτ Οκα 21 Ιουλ. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Βομβάν 14 Ιουλ. (Επισκευαι)
ΤΕΤΗ Ν. (N.A.T.)	έτ. «Αρμένι»	49	2420	άνεχ. Τάιν 3 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθιγκ.»	38	1465	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7940	άνεχ. Ντωρίπαν 14 Ιουλ. διά Κασσιούνκ
ΤΖΕΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουλ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Νιμορ»	53	12521	άνεχ. Ιμπριχαν 28 Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πλάθεον»	53	10873	άνεχ. Σαβάνα 1 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΤΖΩΝ Β. (Λιθαν.) (N.A.T.)	Εύγ. Ι. Σαριόπ	22	2201	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Πουέρτα λα Κρούν 16 Ιουλ. διά Βομβάν
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Μεντόπιπ	53	7490	άνεχ. Μάζ 3 Αύγ. διά Μπογκόκ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπιλάπο»	54	19129	έφθ. Μένα Αχμαντί 5 Αύγ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ(δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	66	39556	άνεχ. Μένα Αχμαντί 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.) (N.A.T.)	έτ. «Σιτινά»	39	5333	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	53	27863	άνεχ. Τακόμα 25 Ιουν. διά Βανκούμερ
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Κουάλα Ρουτίν 2 Αύγ.
ΤΟΛΜΗ (N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	άνεχ. Λάγκος 29 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΤΟΝΥ (Λιθανού)	έλλ. Καραπιπέρ	43	7176	διπλής Γιβραλταρ 29 Ιουλ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4561	έφθ. Γκότεμπουργκ 25 Ιουλ.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	33	7109	έφθ. Ραγκούν 29 Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Αστροσουέρτε»	48	5199	άνεχ. Σουάνον 5 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΤΡΙΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Δίάνο»	53	5579	άνεχ. Μάντα 2 Αύγ.
ΤΡΙΝΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Καλκούτταν 18 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βιαλδύκρο»	64	28311	άνεχ. Μένα Αχμαντί 5 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Πουέρ 25 Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	διπλής Α'κρη Ελπίδος 23 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7243	έφθ. Κολόμπο 1 Αύγ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Μπάνια 25 Ιουλ. διά Καστέλλον
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Κοσ'ν 27 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	άνεχ. Χιούστον 27 Ιουλ. διά Φώλεϋ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Μπάνιας 31 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΦΑΕΘΩΝ (N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Ιουλ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΦΑΙΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	45	15574	άνεχ. Καντίς 5 Αύγ. διά Σέδεν Αϊλαντς
ΦΑΙΓΓΡΟΥΙΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Σάσουνγουντ»	45	7696	άνεχ. Νέαν Ορλέανον 2 Αύγ. διά Λουάντα
ΦΑΙΚΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	άνεχ. Κοκούρα 25 Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ (N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	έφθ. Βαλπαράσα 29 Ιουλ.
ΦΑΝΔΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	42	7259	άνεχ. Ντωρίπαν 8 Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΦΑΝΤΟΜ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερμαΐντη»	57	21910	άνεχ. Σάντος 18 Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΦΑΡΑΙΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7181	άνεχ. Καλκούταν 3 Αύγ. διά Αντεν
ΦΑΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	άνεχ. Σιγγαπούρην ρόδος 23 Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΦΕΝΙΣ (παν.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίουρε»	43	7265	άνεχ. Σιγγαπούρην 29 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΦΕΝΤΕ (N.A.T.)	έτ. «Αστροκρέντου	43	7233	έφθ. Τζιμπούτη 23 Ιουλ.
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50622	έφθ. Λός Αντζελες 3 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) (N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεχ. Ράς Τανόύρα 12 Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	53	12107	έφθ. Μπαχρέν 4 Αύγ.
ΦΙΛΟΡΑ Μ. (N.A.T.)	έτ. «Μαρενβίάντο»	41	7244	άνεχ. Θέσσαλον 3 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΦΙΟΝΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μάσουνθιου»	54	11693	έφθ. Αρούμπα 27 Ιουλ.
ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	15157	άνεχ. Νιούκαστλ (Άγιστο.) 31 Ιουλ. διά Σάν Αντώνιο
ΦΙΡΑΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ (N.A.T.)	έτ. «Μαρούνα»	48	3668	έφθ. Σαϊκόν 22 Ιουλ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	άνεχ. Μπαχρέν 4 Αύγ. διά Σουέζ
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΑΤΖ (Κυπρ.) (N.A.T.)	έλ. Τσαδλίρης	40	6807	άνεχ. Θέσσαλον 3 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΦΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ (Κυπρ.) (N.A.T.)	έλ. Τσαδλίρης	42	7181	έφθ. Αύγουστον 3 Αύγ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.) (N.A.T.)	έλ. Τσαδλίρης	44	7132	εις θεον 7.11 Ν - 3.21 Δ Ιουλ. 31 διά Ριγιέκαν
ΦΡΙΝΤΑ (N.A.T.)	έτ. «Ααρών»	49	10630	έφθ. Γλασκώνην 24 Ιουλ.
ΦΡΙΞΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Σπλένιν»	44	15020	άνεχ. Χάμπτον ρόδο 4 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	διπλής Παναμά 31 Ιουλ. διά Κορέαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ. (N.A.T.)	έτ. «Ελλαπιταίνη»	67	43700	εις Χακόπεταν υπό συμπλήρωσιν
ΦΩΦ ΣΥΛΑ (παν.) (N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	44	7132	έφθ. Μαντράς ρόδο 3 Αύγ.
ΧΑΔΙΑ (Λιθαν.)	έτ. «Μένα»	49	1952	έφθ. Δάντοις 27 Ιουλ.
ΧΑΡΤΕΝΠΕΡΙΚ	έτ. «Βάγκουαρντ»	48	1231	άνεχ. Κόρκ 4 Αύγ. διά Κιγκοτών (Ζαμ.)
ΧΑΣΣΕΛ (κυπρ.)	έτ. «Λάρμα»	39	8493	άνεχ. Μαυρίκιον 1 Αύγ. διά Σιγγαπούρην
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Πλήγκριμ»	56	10583	διπλής Παναμά 2 Αύγ. διά Περοκόν Κόλπον
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Χελμόδης»	41	5236	άνεχ. Λάς Πάλμας 26 Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΧΙΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 31 Ιουλ.
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Χόλυ Κρός»	55	13646	άνεχ. Βιλμπικών (Β.Κ.) 31 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΙΛΑΚ (N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	45	2871	άνεχ. Κατάνιο 20 Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19419	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθανού) (N.A.T.)	έτ. «Σεντρό»	43	7140	εις Σιγγαπούρην υπό 21 Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθαν.) (N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	εις Κιέλον υπό 6 Δεκ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλ»	55	23930	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	εις Βολτιμόρην υπό 12 Ιουν.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ(δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	41066	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Σεξτάντη»	56	8390	έφθ. Αντοφαγκάστα 27 Ιουλ.

Your Agents AT JEDDAH Port
 P.O.Box 205
 Cables «ATASA»
 Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPIGN AGENCIES
 SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

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

Sub-Agencies : Yenbo - Gizan - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
 MICHAEL ELLINAS
 For Best Service, Quick
 Despatch, Competitive Rates

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 165

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1967

Hellenic Shipyards to build two SD 14's

An order has been placed with Hellenic Shipyards by Mr. Spyros Coummandaros for two SD 14 type Liberty replacements. Mr. Coummandaros has also obtained a six-month option for two more such vessels. The price has been set at \$2,760,000 each which is deemed highly competitive. Delivery will depend on the type of engine to be fitted. If a Sulzer engine is chosen, delivery of the first vessel will be within fourteen to fifteen months. If another type is decided upon, delivery will be within twelve months. In any event, the second vessel will be delivered three months after the first.

The Managing Director of Hellenic Shipyards, Mr. C. Dracopoulos, accompanied by the Skaramanga Yard's director, Mr. C. Caldis, visited the Minister of Mercantile Marine, Admiral Athanassiou, to announce to him the first concrete results of the Government's decision to subsidise the Greek shipbuilding industry.

Mr. Caldis pointed out that the Skaramanga Yard was also in a position to execute orders for Japanese type Liberty replacements and other vessels of smaller size.

Meanwhile, orders for a total of twenty Liberty replacements are expected to be received by Hellenic Shipyards.

On international levels

This year's meeting of the International Shipping Federation contained many interesting subjects on its agenda. This is a shipowners' organisation and the matters usually discussed are those concerning the running of ships (manning, etc.). Greek shipowners were represented by Messrs. C. Lytras and J. A. Hadjipateras.

From the brief report issued at the end of the conference, it would appear that the wage scale attracted the main interest of the delegates.

The changes in the Greek wage scale were

announced and the benefits gained by Greek seamen were deemed quite impressive.

It was ascertained and recognised that the Greek seaman is amply rewarded for his services.

Mr. Hadjipateras stresses in his report:

"We can display the Greek wage scale to foreigners proudly and without apprehension."

The conference also dealt broadly with the problems of automation. It was announced that I.M.C.O. is watching the developments of automation on ships with the object of intervening in cases where a reduction in crew would affect their safety and that of those carried aboard.

British shipowners, together with their Scandinavian colleagues, have begun experimenting, in cooperation with the maritime unions, with respect to reduced complements on automated ships. They have also arrived at the conclusion that engine and deck crews should be trained to carry out all functions on board.

The Scandinavians have already succeeded in reducing a 35-man complement by eight. In such cases, the crewmembers who are called upon to perform extra duties are naturally paid more.

Finally, the delegates declared their support for the Greek cause in the fight against the Scandinavian unions which attempted to sponsor a boycott of Greek ships — an attempt, as we point out elsewhere, which was successfully foiled by the P.N.O. Secretary-General, Mr. Hadjitheodorou.

A welcome guest

Mr. Imhoff, Secretary-General of the International Transport Federation is expected here on August 26, as the guest of Mr. Hadjitheodorou, Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Union. The invitation was made during the meeting at Goteborg where the proposal by the Swedish unions to boycott Greek shipping was discussed and subsequently rejected. Mr. Imhoff gave valuable support to Mr. Hadjitheodorou who successfully

presented the Greek case against a boycott and we should be deeply grateful to him for taking the attitude that the I.T.F. must not interfere in the internal affairs of foreign countries with no bearing on labour matters.

Mr. Imhoff will be given the opportunity to see for himself here how groundless were the malicious slanders of our communist-inspired detractors. He will be able to meet government ministers and judge for himself their pro-labour attitudes and actions. He will also be able to meet with shipowners and discuss with them working conditions on Greek ships.

We have nothing to hide from anybody and, indeed, we shall be more than happy to have Mr. Imhoff obtain a first hand impression of our considerable achievements in the field of labour relations.

A warning

International communism has again trained its guns on Greek shipping, aided and abetted by O.E.N.O. agents (Pytharoulis, etc.) and Swedish union men who are the declared enemies of Greek shipping. In spite of the I.T.F.'s rejection of the bid to boycott Greek shipping in foreign ports, these wretches are now trying to get the longshoremen's unions to defy the I.T.F.'s directives and refuse to work Greek ships.

Their efforts are doomed to failure but we would do well to watch the situation closely and thwart any action they may take in good time.

In any case, the Swedes would also do well to note that many more Swedish ships call at Greek ports than vice versa.

Greek crews in the war zone

Many ships registered in Cyprus are calling at North Vietnamese ports. They are manned by Greek crews. They are counted among 39 non-communist vessels that have carried car-

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) Cables: "MEDOV"
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



goes to North Vietnam, most of them British (Hong Kong registry and one Maltese) during the first half of 1967.

In the circumstances, Greek crews should be forbidden to serve on Cypriot ships on voyages to North Vietnam. Their lives are in imminent danger since that part of the world is definitely a war zone.

Greek crews on foreign-owned ships

The report contained in our previous issue to the effect that a number of ships owned by Isbrandtsen Lines had been falsely declared to be of more than 50% Greek ownership and had been insured with N.A.T. and manned with Greek crews has been confirmed. N.A.T. has received reliable information to this effect and will declare the insurance contracts null and void.

Meanwhile, we are informed that the following ships: Desert Queen, Desert Leader, Desert Princess and Desert Chief, also insured with N.A.T. are owned by a Mr. Samuel Lovett of Florida. The authorities are called upon to confirm this.

We must stress again that at a time when bona fide Greek-owned vessels are finding it so hard to secure Greek crews, it is criminal to allow foreigners to use our most valuable asset in direct competition against us.

Fruit and vegetables

A statistical study has revealed that sea transport comes first in transporting our fruit and vegetables to foreign markets, with rail transport second and road hauling third.

Indeed, there is little doubt that sea transport is cheaper and far more convenient. If the fruit and vegetables for export could be concentrated in such ports as Iraklion in Crete, Patras and Preveza, and if fast reefer ships or ships with well-ventilated holds, were available to carry these cargoes from there, the problem would be instantly solved.

The Italians are fast organising such methods at Trieste and the day will come when they will be able to offer us their services on such attractive terms that we shall not be able to refuse.

This, needless to say, is not in our interests. The Italians are competitors both in the export of fruit and vegetables and in sea transport as well. There is absolutely no reason why they should control our exports via Trieste.

The traffic is an important one and we should not let it slip through our fingers. The following figures are ample proof of its significance: During 1965, 134,000 tons were exported by sea, 89,940 tons by rail and 30,350 tons by road. Citrus fruits led the field with 91,000 tons exported by sea (65%), and 27,500 tons by rail (19%). Grape exports amounted to 19,000 tons (79%) by sea and 5,000 tons (11.3%) by rail. The

same proportions apply to apples, tomatoes, potatoes, etc.

Self-sufficiency in sea transport

A report published in France in connection with the fifth (1966-1970) development plan for the French economy states that by 1970, France's petroleum requirements will be covered 90% by French tonnage and her bulk carriers will cover 100% of her needs in bulk cargoes.

This is indicative of a world-wide trend towards national self-sufficiency in sea transport. The Russians, the Japanese, the French, not to mention the Indians, are all seeking to achieve this end and the figures relating to their shipbuilding programmes would seem to confirm their ultimate success in attaining such self-sufficiency.

Indeed, by 1970, the Russians and the Japanese will have surplus tonnage which will become available on the international market as well. This will put such nations as Greece and Norway on the spot. With limited transport requirements for their home markets, the shipping of both these nations relies heavily on serving the needs of others. If the trend towards self-sufficiency continues, the very survival of Greek and Norwegian shipping will be at stake.

The "blessed" Liberties

They served the needs of vital war transport during the war and without them, victory for the allies would have been impossible. After the war they were used to supply a war-ravaged Europe. They then constituted a nucleus round which the merchant fleets of the west, and Russia too, were rebuilt. They created the wealthy postwar shipowner. They continued in useful employment for a full twenty years and they are still going strong. They were brought out of reserve to meet tonnage shortages resulting from crises like the Korean war, Suez, etc. They have been used to store grain in the U.S. and now in Chittagong. They have been loaded with obsolete and explosive war material and sunk safely in deep water. More recently, one of them was loaded with old mines and torpedoes, to be sunk at a depth of 4,000 feet and blown up as an experiment to test "Polaris" submarine equipment.

There is no occasion, emergency or otherwise, for which some use has not been found for them and they have so rightly been termed "blessed". They have survived every crisis and every attempt to do away with them. Is it too much to think that the Liberty ship is indeed irreplaceable?

The Somali flag

The Liberty "Kostantis" has been sold to Greek buyers at a high price with delivery in the Far East, on charter to the Russians for

trading between Archangel and Cuba. The ship will fly the flag of Somaliland. A wonderful combination such as only Greek ingenuity can devise. We wonder what devious advantages the Somali flag has to offer for some of our more irrepressible shipowners?

"I fear the Greeks...."

The warning to the Trojans by the wise old man who thought there was something fishy about the wooden horse might well be applied, in reverse, to the various offers received by the Piraeus Port Authority to finance harbour works.

An offer by an Egyptian named Mohamed Ali for financing to the tune of £70 million, first made during the Stephanopoulos premiership and unanimously rejected by the Authority, has been revived.

It must be stressed here that the financing of harbour works is not a matter that comes within the narrow jurisdiction of the Authority's board of directors but needs the approval of the Ministry of Public Works and the Ministry of Coordination as well. Only they are qualified to judge whether the bids are the best obtainable for the harbour works in question and for the economy in general.

Nevertheless, Compadec's proposal for the building of a refrigerated warehouse on the dockside in Piraeus is worth taking up. We have dealt with this problem in our previous issue and Compadec has already executed one project in Greece, the Commercial Bank's fertiliser plant at Nea Karvali.

It is not our intention to prejudge the terms of the \$10 million loan involved but we would like to stress the urgency of a project that will ultimately lower the price paid for frozen meat and fish by the Greek consumer.

Floating workshop

Perama's Hellenic General Enterprises Co. is planning a floating workshop, fully equipped with automated and up-to-date machine tools, able to effect quick hull repairs above the waterline and engine repairs on ships lying in the harbour at Piraeus.

The advantages of a floating workshop of this kind are obvious. Ships will not have to move to Perama and the repairs can be carried out swiftly and economically.

The project is being financed by the Commercial Bank of Greece.

Breaking the Law

The passenger and car ferry "Eleanna" is reported to have carried more than nine-hundred passengers on a recent voyage from Ancona to Patras. The Patras port authorities are doubtless aware of this as they must be of the fact that the vessel's safety certificate provides for not more than 680 passengers.

We assume the penalties foreseen by the law will be applied to the vessel and her owners.

30 ΕΤΩΝ ΠΕΙΡΑ

PHONE 53712 (6-LINES)

ALL CODES & PRIVATE

CABLES
AETOS
ALL OFFICES

Ionian Scandinavian Lloyd

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

World Wide Operators

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

P.O.BOX 1186 —

ADEN (ARABIA)